

Die Sanierung der Genfer Strassenbahn oder die Vorteile der Privatwirtschaft

Der Entwurf eines Vertrages mit der Genfer Strassenbahngesellschaft (C.G.T.E.), der von der Mehrheit des Staatsrates angenommen worden ist, wurde kürzlich dem Grossen Rat zur Genehmigung unterbreitet. Der sozialdemokratische Staatsrat Oltramara begründete seine Opposition gegen den Vertrag mit der Erklärung, dass dieser nur dazu dienen solle, einen Konkurs des Unternehmens zu verhindern und dass man die privaten Interessen schon zu sehr unterstützt habe. Die Sozialdemokraten wünschen gemäss ihrer grundsätzlichen Einstellung den Rückkauf der Strassenbahnen durch den Staat. Die Aktionäre der Strassenbahngesellschaft haben seit ihrer Gründung - sie erfolgte vor etwa 27 Jahren - annähernd 20 Millionen Franken verloren. Wird nicht eine vollständige Reorganisation durchgeführt und eine tiefgreifende Änderung in der Verwaltung vorgenommen, so ist eine Sanierung des Unternehmens nicht möglich. 1901 wurde das Kapital von 20 Millionen auf 12 Millionen Franken reduziert und seit 1920 hat sich die Lage der Gesellschaft immer mehr verschlechtert.

Es kam nun 1926 ein Abkommen mit dem Staat, der Gemeinde Genf und den Gläubigerbanken der Strassenbahngesellschaft zustande. Der Entwurf des Abkommens ist vom Staatsrat dem Grossen Rat unterbreitet worden. Danach werden einige Linien oder Teilstrecken aufgehoben, die den Verkehr mit der Landschaft vermitteln. Die Strassenbahngesellschaft ist nicht mehr verpflichtet, für den Unterhalt derjenigen Strassenstrecken zu sorgen, auf denen ihre Schienen liegen. Als Beitrag an die Kosten des Strassenunterhaltes wird sie jährlich 60'000 Fr. zahlen. Die Staatssteuern werden der Gesellschaft vollständig erlassen und sie hat künftig nur Vermögens- und Einkommenssteuern zu entrichten, wenn sie eine Dividende von mehr als 5 Prozent verteilt. Die Schuldforderung des Staates und der Gemeinden betrug 771'936 Fr., diejenige der Stadt Genf für Lieferung von elektrischem Strom 129'977 Fr. Der Anspruch der Banken wurde auf 6'233'260 Fr. festgesetzt. Der Staat und die Gemeinden erhalten für 1'400,000 Fr. Vorzugsaktien als Gegenleistung für die Konzessionen an die Strassenbahngesellschaft. Das Aktienkapital der Gesellschaft wird von 12 Millionen auf 2,4 Millionen Fr. herabgesetzt. Ferner werden für 4'754'000 Fr. Vorzugsaktien geschaffen, wodurch zwei Drittel der Schuldforderungen der öffentlichen Körperschaften und der Banken gedeckt sind. Der auf die Banken entfallende Anteil beträgt 4'154'000 Fr. Schliesslich werden noch für 2'377'000 Fr. fünfprozentige Obligationen herausgegeben, die ein Drittel der Guthaben der öffentlichen Körperschaften und der Banken ausmachen. Die Banken erhalten davon 2'077'000 Fr.

Die für die Zukunft der Strassenbahnen vielleicht wichtigsten Artikel sind diejenigen, die bestimmen, dass die Verwaltung einem aus 12 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat anvertraut wird, wovon 4 von den öffentlichen Körperschaften und 8 von den Aktionären ernannt werden, und dass der gegenwärtige Verwaltungsrat verpflichtet ist zu demissionieren. Die Anwesenheit von Vertretern des Staates im neuen Verwaltungsrat, die in der Lage sein werden, die Interessen des Publikums zu wahren, berechtigt zu der Hoffnung, dass der künftige Verwaltungsrat den zu schwerfälligen Verwaltungsapparat, die kostspielige Direktion sowie den mangelhaften und rückständigen Betrieb einer gründlichen Reform unterziehen wird.

Der öffentliche Dienst, 4.2.1927.