Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 5 (1925-1926)
Heft: 5

Artikel: Wirtschaftlichkeit in privaten und staatlichen Betrieben
Autor: Bratschi, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-329156

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

zu verwenden, man wäre auch gelegentlich weniger auf das Nebengeleise dogmatisch-religiöser Zänkereien verfallen und hätte dafür sicherlich nicht die Wahrung lebenswichtiger Interessen des arbeitenden Volkes Kreisen überlassen, die außerhalb der Partei stehen. Das alles hat uns beispielsweise in Graubünden den Sitz gekostet. Man hätte vielleicht auch begriffen, daß es, ohne die Frage der Regierungsbeteiligung damit irgendwie berühren zu wollen, doch viel wichtiger ist, in zwanzig Ortschaften ebenso viele sichere Vertrauensleute zu besitzen, als einen Vertrauensmann in der Regierung zu sehen. Die Verkennung dieser Tatsache hat vielleicht, in Verbindung mit der Abwanderung, im Kanton Tessin unsere Wählerzahlen zurückgehen lassen; sie hat, vielleicht in Verbindung mit andern, hier nicht zu diskutierenden Dingen, im Kanton Baselstadt uns nicht die Erfolge gebracht, die wir allgemein erwartet haben.

Nun sind einzelne Kantone tatsächlich finanziell nicht stark genug; ihr Organisationsgebiet ist dagegen viel zu groß, als daß sie die Aufgabe selbst lösen könnten. Es wird Aufgabe der Geschäftsleitung sein, mit diesen Kantonen die nötigen Maßnahmen zu beraten und ihnen die Hilfe angedeihen zu lassen, die sie notwendig haben.

Wirtschaftlichkeit in privaten und staatlichen Betrieben.

Von Robert Bratschi.

I.

Wirtschaftliche Betriebsführung ist das Schlagwort der Stunde. Wir bezeichnen es als Schlagwort, weil es von vielen im Munde geführt wird, die nicht im geringsten ernsthaft daran denken, dort wo sie zu entscheiden haben, alles zu tun, um eine wirklich wirtschaftliche Betriebsführung herbeizuführen. Andere sind auch nicht fähig das zu tun. Wieder andere — und deren Zahl ist nicht klein — machen sich von der geforderten Wirtschaftlichkeit gar keine richtige Vorstellung. Für sie ist nur das Eine gewiß, nämlich, daß der private Betrieb einfach, kaufmännisch, wirtschaftlich, der Staatsbetrieb aber bureaukratisch, schwerfällig, unwirtschaftlich sei.

Im Nachstehenden sollen einige Betrachtungen über die wirtschaftliche Betriebsführung unserer Bahnen angestellt werden. Dieses Gebiet ist ganz besonders geeignet, Vergleiche anzustellen, um sich ein Bild darüber zu machen, ob wirklich der Staatsbetrieb unpraktischer und daher unwirtschaftlicher sein müsse als der private Betrieb, weil neben unsern Bundesbahnen in der Schweiz noch eine sehr große Zahl von Bahnen bestehen, die privaten Gesellschaften gehören und von ihnen betrieben werden. Selbstverständlich machen diese Ausführungen nicht Anspruch auf Vollständigkeit. Es liegt uns nur daran, einmal auch an dieser Stelle auf die wirklichen Verhältnisse, insbesondere in der Verwaltung unserer Bahnen, hinzuweisen.

Was ist eigentlich unter Wirtschaftlichkeit eines Betriebes zu verstehen? Wirtschaftlich vom Standpunkt des beteiligten Kapitalisten ist jedenfalls ein Betrieb, der eine gute Verzinsung des angelegten Geldes sichert. Bei zahlreichen Betrieben ist das indessen schlechthin nicht möglich, ohne daß gesagt werden könnte, daß sie volkswirtschaftlich nicht berechtigt wären. Das trifft insbesondere zu bei den Eisenbahnen und andern Verkehrsmitteln. Die indirekte Verzinsung des investierten Kapitals ist oft viel bedeutender als die direkte. Durch die Eisenbahn werden ganze Gegenden erschlossen, dem Verkehr eröffnet, damit für alle möglichen Unternehmungen zugänglich gemacht, für die sie ohne Eisenbahn nicht in Betracht kommen könnten; ja sie erhalten oft überhaupt erst eine wirtschaftliche Bedeutung und einen volkswirtschaftlichen Wert. Die Nutznießer der Verkehrsunternehmungen sind nicht immer die Geldgeber allein, sondern gewöhnlich in mehr oder weniger fühlbarer Weise die ganze Oeffentlichkeit. Daß die privaten Geldgeber der Verkehrsunternehmungen in den meisten Fällen gleichzeitig auch die Unternehmer anderer Betriebe in der betreffenden Gegend sind, ist selbstverständlich. Als solche kommen sie dann auch wieder in den Genuß der großen wirtschaftlichen Vorteile, die der Bau einer Eisenbahn oder eines andern modernen Verkehrsmittels mit sich bringt. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, daß der wirtschaftliche Wert einer solchen Unternehmung keineswegs nur an der Höhe der direkt herausgewirtschafteten Rendite gemessen werden kann. Ob aber eine solche Rendite vorliege oder nicht, so ist es Pflicht jeder Betriebsleitung, den Betrieb so einfach, zweckmäßig und rationell als möglich zu gestalten, mit andern Worten dem Grundsatze nachzuleben, mit dem geringsten Kraftaufwand den höchstmöglichen Nutzeffekt zu erzielen. Je besser sich dieser Grundsatz in der Praxis durchzusetzen vermag, desto größer muß der volkswirtschaftliche Wert eines Unternehmens sein.

II.

Wie verhält es sich in bezug auf die Leitung und Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen? Laut Eisenbahnstatistik vom Jahre 1923 — es ist die neuste der bis heute erschienenen — hatten die Bundesbahnen Ende des genannten Jahres einschließlich der Bulle-Romont-Bahn 2962 Kilometer Bahnlänge im Betrieb. Davon waren 952 Kilometer doppelspurig betrieben und 74 Kilometer entfielen auf die schmalspurige Strecke Luzern-Interlaken via Brünig. Sozusagen alle wichtigen Linien des Landes sind dabei inbegriffen. Alle großen Bahnhöfe befinden sich im Besitze der Bundesbahnen. Der internationale Verkehr spielt sich zum weitaus größten Teil auf dem Netze der Bundesbahnen ab. Die Leitung der Bundesbahnen hat sich daher auch sozusagen als einzige Eisenbahnverwaltung unseres Landes mit den wichtigen und zeitraubenden internationalen Eisenbahnproblemen kommerzieller und technischer Art zu befassen.

Die schweizerischen Privatbahnen umfassen nach Maßgabe der gleichen Statistik auf Ende 1923 3033 Kilometer. Davon sind 824 Kilo-

meter Normalspurbahnen, 1537 Kilometer Schmalspurbahnen, 117 Kilometer Zahnradbahnen, 507 Kilometer Straßenbahnen — einschließlich zirka 190 Kilometer kommunale Straßenbahnen — und 48 Kilometer Drahtseilbahnen. Internationalen Durchgangsverkehr hat eine einzige dieser Bahnen aufzuweisen, nämlich die Lötschbergbahn. Alle andern Privatbahnen dienen mehr lokalen Verhältnissen. Leitung und Verwaltung gestalten sich daher höchst einfach. Kompliziertere kommerzielle Geschäfte werden teilweise sogar den Bundesbahnen zur Erledigung übertragen. Dort wo Privatbahnen in größere Bahnhöfe einmünden, ist mit wenigen Ausnahmen überall die Bundesbahn die betriebsführende Verwaltung.

Die eigentliche Bedeutung der beiden Gruppen, Bundesbahnen und Privatbahnen, zeigt sich also nicht in der kilometrischen Länge allein, sondern vielmehr im bewältigten Verkehr. An ihm ist auch die zu leistende Arbeit in Betrieb und Leitung zu messen. Für das Jahr 1923 ergibt sich folgendes Bild:

	Bundesbahnen:	Privatbahnen ohne Straßenbahnen:
	in Millionen	
Geleistete Personenkilometer . . .	1964	392
Geleistete Gütertonnenkilometer . .	1171	102

Die Leistungen der Bundesbahnen zu denjenigen der Privatbahnen stehen also im Personenverkehr ungefähr wie 5 : 1 und im Güterverkehr sogar wie 11 : 1. Das Bild würde auch bei Einrechnung der Straßenbahnen, für die im Personenverkehr kein brauchbares Vergleichsmaterial besteht, nicht erheblich geändert. Für den Güterverkehr spielt diese Gruppe so gut wie keine Rolle.

III.

Die Verwaltung der Bundesbahnen wird vielfach als kompliziert und schwerfällig dargestellt. Es soll in keiner Weise bestritten werden, daß nicht noch Vieles verbessert werden könnte; auch hat es an diesbezüglichen Vorschlägen von Seite des Personals nicht gefehlt. Die wichtigsten Vereinfachungen sind aber bis heute immer wieder am Widerstand der Kreise gescheitert, die es sich zur Ehre machen, den Staatsbetrieb, soweit sie können, zu bekämpfen und bloßzustellen. Die unmittelbare Leitung der Bundesbahnen liegt heute in der Hand einer Generaldirektion und drei Kreisdirektionen. Die Generaldirektion besteht aus drei Mitgliedern An der Spitze jedes Kreises steht ein Kreisdirektor. In der obersten Leitung, das heißt im Verwaltungsrat, sitzen 15 Mann. Auf jeden der drei Direktionskreise entfallen ungefähr tausend Kilometer Bahnstrecke. Alle Geschäfte, die die Bundesbahnen als Ganzes betreffen, werden von der Oberleitung in Bern behandelt. Das Personal der allgemeinen Verwaltung der Bundesbahnen in Bern und in den Kreisen betrug auf Ende 1923 832 Personen. Es dürfte infolge der 1924 durchgeführten Reorganisation um etwa 30—40 Köpfe reduziert worden sein, so daß mit rund 800 Personen gerechnet werden kann.

Die rund 2800 Kilometer der schweizerischen Privatbahnen ohne kommunale Straßenbahnen und Drahtseilbahnen, gehören ungefähr 140 Gesellschaften mit ebenso vielen Verwaltungsräten, rund 110 Direktionen und zirka 90 Betriebsdirektoren. Die 48 Kilometer Drahtseilbahnen gehören 49 Gesellschaften, natürlich mit einer entsprechenden Zahl von Verwaltungsräten und „Direktionen". Die schweizerischen Privatbahnen werden also von einer fast unabsehbaren Zahl von Verwaltungsräten, Direktionsmitgliedern und Direktoren „geleitet" und „verwaltet". Damit ist es natürlich nicht getan. Denn zu einer „Direktion" gehört auch ein entsprechender Apparat. Der Stab an Personal der allgemeinen Verwaltung ist für das Jahr 1913 in der mehrerwähnten Eisenbahnstatistik mit 614 Personen angegeben.

Folgende Tabelle zeigt besonders deutlich den Unterschied zwischen der Staatsbahn und den Privatbahnen, wobei die Drahtseilbahnen, bei denen auf jede Direktion ein Bahnkilometer entfällt, nicht mitgerechnet werden:

	Bundesbahnen	Privatbahnen
	Auf den Kopf eines Direktors (gerechnet in runden Zahlen)	
In Betrieb stehende Bahnkilometer	500	31
Geleistete Personenkilometer . . .	330 Millionen	4 Millionen
Geleistete Gütertonnenkilometer . .	195 „	1 „

Aehnliche Vergleiche könnten auch nach anderer Richtung angestellt werden, zum Beispiel in bezug auf die Einnahmen usw. Sie genügen aber, um sich ein Bild über die Verhältnisse in Leitung und Verwaltung der schweizerischen Bahnen machen zu können.

Jeder Eingeweihte ist sich darüber im klaren, daß die Zahl der Direktionen unserer Privatbahnen eine lächerlich große ist. Ebenso ist bekannt, daß diese große Zahl in keiner Weise in den betriebstechnischen Verhältnissen der Privatbahnen begründet ist. Ja man weiß, daß diese große Zahl von Direktionen das größte Hindernis einer gesunden Entwicklung darstellt, daß durch sie der Apparat nicht nur in unverantwortlicher Weise verteuert wird, sondern daß dadurch der Betrieb in sehr ungünstiger Weise beeinflußt wird. Die Kleinheit wird zur Kleinlichkeit und wirkt sich in Betrieb und Verwaltung zu einer für das Personal oft fast unerträglichen und für einen Fernstehenden einfach unglaublichen Nörgelei aus. Selbstverständlich sind die Folgen nur nachteilig für alle: für diejenigen, denen der Betrieb gehört; für diejenigen, denen er in der Volkswirtschaft dienen soll und insbesondere auch für diejenigen, die darin arbeiten müssen. Warum wird denn dieser volkswirtschaftliche Unsinn nicht beseitigt? Eben weil es heiliger Privatbetrieb ist, an dem hunderterlei persönliche und andere Interessen ausschlaggebend sind, die niemals ausschlaggebend sein dürften, wenn nur die Interessen der in Frage stehenden Betriebe an sich, mit denen in Wirklichkeit auch diejenigen des investierten Kapitals und vor allem diejenigen der Oeffentlichkeit identisch sind, in Betracht gezogen würden, wie das bei einer vernünftigen Ordnung der Dinge allein der Fall sein könnte.

Auch die Verwaltung der Bundesbahnen ist ein schwerfälliger Apparat, aber nicht weil es ein Staatsbetrieb ist, sondern weil immer noch Interessen regionaler und anderer vielfach rein privater Art hineinzuspielen vermögen. Aber trotz der unbestrittenen Schwerfälligkeit war doch der Anfang einer Reorganisation möglich. Wir sprechen von einem Anfang, weil wir das, was in Form einer Revision des sogenannten Rückkaufsgesetzes vom Jahre 1897 in den Jahren 1922 bis 1924 gemacht worden ist, niemals als etwas endgültiges betrachten können. Die dabei durchgeführte Reduktion der Kreise von fünf auf drei und die sonstigen Vereinfachungen werden den Beweis erbringen, daß der eingeschlagene Weg richtig ist und sie werden dazu ermuntern, ganze Arbeit zu leisten, das heißt die Kreisgrenzen überhaupt fallen zu lassen und die ganze Leitung der Bundesbahnen in die Hand einer Direktion zu bringen. Es ist möglich, daß bis zu diesem Schritt noch einige Zeit verstreicht, aber die Hauptsache ist, daß diese Lösung sich bereits angebahnt hat.

Bei den Bundesbahnen als Staatsbetrieb war also doch schon eine Aenderung möglich; bei den Privatbahnen ist noch nichts derartiges in Sicht, trotzdem die Verhältnisse bei ihnen, gemessen selbst am frühern Zustande bei den Bundesbahnen, einfach als unhaltbar bezeichnet werden müssen. Das vorstehend Gesagte, insbesondere die wenigen Zahlen, beweisen das zur Evidenz. Es kann indessen nicht gesagt werden, daß bei den Privatbahnen noch keine Versuche gemacht worden wären. Im Gegenteil befassen sich Regierungen, Verwaltungen und allerlei „Experten" damit. Auch die Lösung läge eigentlich auf der Hand. An Stelle der heutigen 90—100 Direktionen müßten deren höchstens 10 treten. Die Bahnen wären zu diesem Zwecke zu Betriebsgruppen zusammenzufassen. Die Gruppeneinteilung wäre nicht sehr schwer zu finden. Ansätze dazu sind bereits vorhanden. Auch fehlt es nicht an Direktionen, die so ausgebaut sind, daß sie ganz andere Leistungen vollbringen könnten, als es ihnen auf Grund der heutigen unerfreulichen Verhältnisse möglich ist. Warum könnte zum Beispiel die Direktion der Montreux-Oberland-Bahn in Montreux nicht gleichzeitig sämtliche Kleinbahnen am Genfersee und im Unterwallis leiten? Warum sollte nicht die gut ausgebaute Verwaltung der Berner-Alpenbahn, die heute schon sechs weitere Bahnen leitet, nicht noch die Leitung der übrigen bernischen Bahnen übernehmen können? Welches betriebstechnische Hindernis steht einer Angliederung der zahlreichen ostschweizerischen Kleinbahnen an die Leitung der Bodensee-Toggenburg-Bahn im Wege? Warum sollen nicht alle bündnerischen Bahnen der vorzüglichen Leitung der Rhätischen Bahn in Chur übertragen und damit betriebstechnisch unter einen Hut gebracht werden? Ernsthafte Gründe betriebstechnischer oder kommerzieller Art stehen einer solchen Vereinfachung nicht im Wege. Unmöglich wird der Fortschritt einzig aus Gründen gemacht, die beim Staatsbetrieb niemals eine Rolle spielen könnten.

IV.

Zwei Versuche in der Richtung etwelcher Vereinfachung sollen hier noch besonders erwähnt werden. Im Kanton Bern drängt sich die oben angedeutete Lösung direkt auf. Die Berner-Alpenbahn hat, wie schon erwähnt, einen gut ausgebauten und funktionierenden Verwaltungsapparat. Ohne erhebliche Mehrkosten könnten dessen Leistungen noch stark gesteigert werden. Die bernischen Bahnen sind fast restlos finanziell vom Kanton in sehr hohem Maße abhängig. Ja, er ist eigentlich der Haupteigentümer, indem er bei den meisten die Mehrheit der Aktien besitzt. Wo das nicht der Fall ist, könnten noch die beteiligten Gemeinden herangezogen werden. Sollte auch auf diesem Wege die Lösung nicht herbeigeführt werden können, so wäre sie auch eine Gesetzesrevision wert. In letzter Zeit hat die Regierung ein Gutachten ausarbeiten lassen. Der Große Rat hat auch eine Sparkommission eingesetzt, die sich mit den Verhältnissen befassen soll. Aber man weiß heute schon, daß der Berg eine Maus gebären wird. Der Weg, der sich förmlich aufdrängt, kann nicht beschritten werden. Im Kanton Bern müssen weiterhin neben der Direktion der Lötschbergbahn annähernd ein Dutzend Eisenbahndirektionen aufrecht erhalten bleiben. Die Aufhebung dieses Apparates wird nicht in Vorschlag gebracht; der „Sachverständige" hat hundert Ausflüchte gefunden, um nicht zu dieser radikalen Lösung greifen zu müssen. Dafür werden einige absolut unbedeutende organisatorische Detailänderungen in Vorschlag gebracht, die so gut wie keine Wirkung auslösen werden. Um den Geist dieses „Reorganisators" zu kennzeichnen, sei auch noch gerade beigefügt, daß nach seiner Meinung keine Personalvertretungen geschaffen werden dürfen, vor allem muß vermieden werden, daß etwa die Organisationen des Personals etwas zur Sache zu sagen hätten. Wenn diese Organisationen nicht auch als wichtiger Posten in die Rechnung gestellt werden müßten, so würde die ganze „Reorganisation" wahrscheinlich in einem ausgiebigen Lohnabbau und einer kräftigen Arbeitszeitverlängerung ausmünden!

Das andere Beispiel ist dasjenige der Appenzellerbahn. Es handelt sich um die Strecke Gossau-Appenzell, also eine schmalspurige Kleinbahn. Sie befindet sich in sehr prekären Verhältnissen und hat Mühe, ihren Betrieb aufrecht zu erhalten. Nachdem die bisherigen Subventionen von Bund, Kantonen und Gemeinden ausgeblieben waren, schien sie am Ende ihres Lateins zu sein. Die Direktion schlug Lohnabbau, Arbeitszeitverlängerung und Personalabbau vor! In dieser Situation wurde von Seite des Gewerkschaftsamtes des schweizerischen Eisenbahnerverbandes der Vorschlag gemacht, die heutige Direktion in Herisau schlechthin aufzuheben und die Leitung der Direktion der Bodensee-Toggenburgbahn zu übertragen. Die Folge davon wäre auch ein Personalabbau gewesen! Aber nicht dort, wo er eine Reduktion der Leistungen des Betriebes und damit eine Schädigung der öffentlichen Interessen nach sich ziehen müßte, sondern dort, wo zum Vorteil aller, der Eigentümer der Bahn und der Oeffentlichkeit, abgebaut werden könnte, nämlich bei der vollständig überflüssigen

„Direktion" und ihrem Apparat. Die Leitung der Verwaltung ging in diesem Falle sogar so weit, daß sie, einem Vorschlage des Personals folgend, eine aus drei Mitgliedern zusammengesetzte Expertenkommission zur Prüfung der Lage einsetzte, in der auch ein Vertreter des Personals Sitz und Stimme hatte. Als solcher wurde der Schreibende bezeichnet. Dazu trat ein von der Verwaltung bezeichneter Eisenbahndirektor und als Obmann der Direktor der Rhätischen Bahn. Diese Kommission stellte sich einstimmig auf den Boden des Personals. Ja sie erklärte den vom Personal gewiesenen Weg der Angliederung an die Bodensee-Toggenburgbahn als den einzig möglichen. Er wurde nicht beschritten! Die Direktion, welche hätte abtreten müssen, um einer gesunden Lösung die Wege zu ebnen, wehrte sich mit Händen und Füßen dagegen. Die Interessen einiger Personen durften nicht verletzt werden, auch dann nicht, wenn offensichtlich der Betrieb darunter zu leiden hatte. An Stelle der vorgeschlagenen Vereinfachung und sehr erheblichen Einsparung, hat die Direktion Betriebspersonal entlassen und hat den Fahrplan reduziert. Um zu „reorganisieren", hat sie sogar auf eine möglichst vollständige Erfüllung ihrer Aufgaben verzichtet. Die allgemeinen Interessen sind denjenigen einiger Weniger geopfert worden. Leider hatte ein Teil des Personals auch nicht den Willen und die Kraft, den einmal beschrittenen allein richtigen Weg mutig weiter zu schreiten. Hätte es das getan, so hätte es nicht nur einen Sieg für sich errungen, sondern es hätte gleichzeitig der Oeffentlichkeit und der Verwaltung einen großen Dienst erwiesen. Allerdings hätten einige Herren in der Leitung sich eine andere nützlichere Arbeit suchen müssen, als diejenige, die sie bei der Appenzellerbahn vollbringen. Es zeugt vom Charakter dieser Leute, daß sie sich größtenteils um ihretwillen, das heißt um nicht selbst vorübergehend stellenlos zu werden, gegen die natürliche Vereinfachung gestemmt haben, gleichzeitig aber eine ganze Anzahl tüchtige Angestellte in den besten Dienst- und Altersjahren brutal auf die Straße stellten. Daß es restlos aktiv tätige Gewerkschafter sind, zeugt weiter für den wirklichen Geist in dieser Verwaltung. Er ist bei den meisten der zahlreichen überflüssigen Kleinbahndirektionen leider nicht anders.

Der Fall der Appenzellerbahn hat das Eine deutlich gezeigt, was uns sehr wichtig erscheint, nämlich, daß die Hindernisse einer zweckmäßigen Reorganisation in Leitung und Verwaltung unserer Eisenbahnen nicht beim Personal, sondern in Verwaltungsräten und Direktionen zu suchen sind. Er und die im obigen kurz gezeichneten Verhältnisse im allgemeinen zeigen, daß der private Betrieb bei Unternehmungen dieser Art dem staatlichen nicht überlegen ist, ja, daß sich der erstere überlebt hat und als vollständig unfähig bezeichnet werden muß, die gesunde Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens weiter zu treiben. Diese Weiterentwicklung ist nur auf dem Wege der systematischen Verstaatlichung, oder sonstiger kräftiger Eingriffe des Staates möglich, über die vielleicht in absehbarer Zeit zu reden sein wird.

V.

Wir haben im obigen bereits darauf hingewiesen, daß die Verschwendung der Gelder für unnötige Direktionen und deren Apparat, sich in einer weniger guten Erfüllung der eigentlichen Aufgaben auswirken muß. Die Auswirkungen machen sich aber auch auf dem Gebiete der Sozialpolitik geltend. Je ungebührlicher ein Betrieb durch unnötige Verwaltungskosten finanziell belastet und sonst erschwert wird, desto weniger ist er in der Lage, seinen sozialen Aufgaben gerecht zu werden. An der Beseitigung der Uebelstände ist die Arbeiterschaft allgemein und das beteiligte Personal in Sonderheit, auch aus diesen Gründen stark interessiert. Wie wir schon betont haben, besteht in dieser Frage auch gegenüber dem beteiligten Kapital kein Widerspruch. Auch es muß alles daran setzen, um unnötige Unkosten zu vermeiden, ganz gleichgültig, wer dessen Besitzer ist. Die unnötigsten und schädlichsten der Unkosten sind diejenigen eines überflüssigen oder übermäßig großen Verwaltungsapparates. Deren Beseitigung ist eine Aufgabe, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung auch unsere ganz besondere Aufmerksamkeit verdient.

Das Schulwesen Italiens.

Von Dr. A. Wiesendanger.

Italien hat seine Bestimmungen über das Schulwesen in vielen Gesetzen und Reglementen zusammengefaßt. Das erste und grundlegende Gesetz war die „Lex Casati" vom 13. November 1859, welche ohne Zustimmung des Parlamentes, also gegen die Verfassung, angewendet wurde, jedoch heute allgemein als in Kraft bestehend betrachtet wird. Nach der Vereinigung Italiens wurden diese Normen, die bis dahin nur für einen Teil des Landes galten, in einem Ergänzungsgesetz vom 15. Juli 1877 für das ganze Königreich in Kraft erklärt und zugleich die obligatorische Schulpflicht eingeführt. Nachdem in der Zwischenzeit eine Anzahl Gesetze veröffentlicht worden waren, faßte man 1911 die ganze Materie in 5 Hauptgesetzen und 9 Reglementen zusammen. Man begreift diese Zersplitterung, wenn man vernimmt, daß Italien heute noch eine verschiedene Behandlung einzelner Landesteile und Gemeinden in bezug auf das Schulwesen kennt.

Ursprünglich hatte der Staat den Unterricht den Gemeinden anvertraut. Er behielt sich lediglich einige Vorschriften betreffend Eröffnung und Führung der Schule sowie solche für die Lehrer vor. Dieser Zustand dauerte für eine lange Zeitspanne. Nach und nach erkannte der Staat, daß es unmöglich war, den Gemeinden den Unterricht zu überlassen, weil diese seine Vorschriften entweder mangelhaft oder gar nicht ausführten. Um das Schulwesen zu heben und zu fördern, begann er mit der Unterstützung armer Gemeinden und übernahm später einen Teil der Spesen an Bauten für Schulhäuser