

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	99/100 (1932)
<b>Heft:</b>	9
<b>Artikel:</b>	Italienische Verkehrsverhältnisse: Staatsbahnen, Privatbahnen, staatlich konzessionierte Automobillinien
<b>Autor:</b>	Thomann, E.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-45547">https://doi.org/10.5169/seals-45547</a>

### 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:** 13.01.2026

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

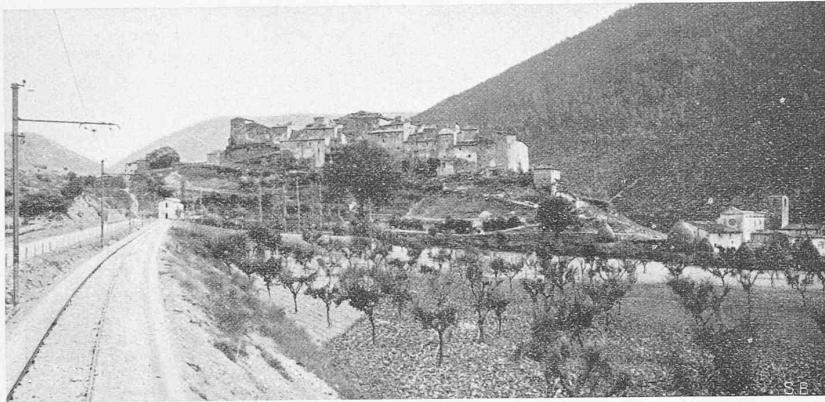


Abb. 28. Landschaftstypus bei Castel S. Felice, Km. 20,3 der Spoleto-Norcia-Bahn.

der Industriearbeiter aufs Land, d. h. Rücksiedlung, verständlich. Die Möglichkeit der Erhöhung des *bezahlten* Verbrauchs in angemessenem Verhältnis zur gegenwärtigen Produktionskapazität wurde in vorstehenden Ausführungen in Frage gestellt. Auch die Bereitstellung grösserer Kredite zu diesem Zweck ist in näherer Zeit wegen des Risikos und wegen der erlittenen Verluste sehr unwahrscheinlich. Tatsächlich hat sich daher eine gewaltige Schrumpfung der Güterherstellung durchgesetzt. Sie beträgt nach den Tageszeitungen in manchen Industrien 50 bis 75 Prozent. Andererseits zeigt sich in den umliegenden Ländern, dass die Entlastung des Arbeitsmarktes durch Siedlung verhältnismässig gering ist und längere Zeiträume nebst vielem Kapital erfordert. Es drängt sich daher der auch von anderen Stellen gezogene Schluss auf, *allgemein* die Arbeitszeit zu verkürzen, um eine grössere Anzahl Menschen wieder in den Arbeitsprozess einzureihen. Vorläufig stellen sich freilich der paritätischen Durchführung dieses Postulats noch mancherlei Bedenken entgegen. So sind z. B. die Befürchtungen für die Rentabilität stark kapitalintensiver Betriebe mit teuren Arbeitsmaschinen und qualifiziertem Arbeitpersonal begründet. Trotz aller solcher Schwierigkeiten wird aber eine ähnliche Neuregelung und Umordnung sich durchsetzen müssen, wenn der zermürbende und unheilträchtige Geist langdauernder Arbeitslosigkeit gebändigt werden soll. Wer aber, wie manch bedeutender Vorkämpfer der Technik, in der Ausübung der Technik nicht *Selbstzweck* sieht, sondern sie als mächtigste Hilfe der Menschheit in ihrem Existenzkampf liebt, der sollte vor den sichtbar werdenden Auswirkungen unserer technischen Tätigkeit nicht zurückschrecken. Dass wir von diesen Folgen so plötzlich überrascht

wurden, weil Krieg und unfriedliche Nachkriegsjahre eine stetige Entwicklung verunmöglichen, ist kein Grund, sie zu verdammen.

Eine für den Einzelnen wichtige Frage erhebt sich bei breiterer Verteilung der Arbeit, es ist die nach der Gestaltung des Arbeitseinkommens in diesem Fall. Auch hierauf lauten die Antworten sehr verschieden. Ohne nähere Begründung — sie zu geben wäre unmöglich — sei es gestattet, hierüber an dieser Stelle eine gefühlsmässige Meinung zu äussern. Es herrschte bei Manchem die Ueberzeugung, dass durch die technische Produktion das Einkommen ständig zunehmen werde, während sich gleichzeitig die Produkte verbilligten. Diese Theorie wurde durch die Krise ad absurdum geführt, da nach der

Sättigung des Marktes auch die niedrigsten Preise den Absatz und damit neue Produktion und Einkommensbildung nicht mehr erzwingen können. Wahrscheinlicher ist, dass das nominelle durchschnittliche Arbeitseinkommen mit gekürzter Arbeitszeit sinken, dass aber das Realeinkommen wegen der noch mehr verbilligten, maschinell hergestellten Güter langsam steigen wird. Eine solche, dem gewünschten Ziel materieller Wohlfahrt sozusagen asymptotisch zustrebende Entwicklung scheint, von einer höhern Warte gesehen, der Endlichkeit alles menschlichen Tuns angemessener zu sein als der Traum von einer progressiv steigenden Verfügungsgewalt des Einzelnen über materielle Güter.

### Italienische Verkehrsverhältnisse.

Staatsbahnen, Privatbahnen, staatlich konzessionierte Automobillinien.

Von Dipl. Ing. E. THOMANN, Professor für Eisenbahn- und Strassenbau an der E. T. H., Zürich.  
(Schluss von Seite 105)

Der italienische Staat hat den Bau derartiger Privatbahnen bis vor wenigen Jahren in jeder Weise zu fördern gesucht. Das erste Eisenbahngesetz, das Normen über den Bau und Betrieb von Privatbahnen aufstellt, stammt aus dem Jahre 1865. Es ist alsdann wiederholt abgeändert, den jeweiligen Verhältnissen angepasst und schliesslich im Jahre 1912 in einem neuen einheitlichen Text zusammengefasst worden. Auf Grund dieses Gesetzes leistet der Staat an den Bau und Betrieb der Privatbahnen Subventionen, die sich über eine gewisse Anzahl von Jahren erstrecken und die meist so bemessen sind, dass  $\frac{1}{10}$  ihres kapitalisierten Wertes annähernd die Baukosten decken (Rollmaterial ausgeschlossen), während  $\frac{1}{10}$  für den Betrieb vorbehalten bleiben muss. Das Gesetz sieht eine Maximalsubvention vor, die anfänglich 1000 Lire pro km betrug (mit einer Laufzeit von 35 Jahren), später auf 5700 und auf 10000 L. erhöht wurde, mit einer Laufzeit zwischen 50 und 70 Jahren. Die durch den Weltkrieg neugeschaffenen Verhältnisse zwangen zu neuen Erhöhungen der Maximalsubvention, die schliesslich entsprechend der Valutaentwertung auf 50 000 L./km angesetzt wurde für mit Dampf betriebene Bahnen und auf 58 000 L./km für solche mit elektrischer Traktion, beide für eine Laufzeit von 50 Jahren.

Für einige Linien, deren Baukosten nachweisbar so hoch gewertet werden mussten, dass selbst die kapitalisierte Maximalsubvention nicht mehr zur Deckung ausreichte, und für die ein bedeutendes Betriebsdefizit vorauszusehen war, ging der Staat sogar so weit, Spezialgesetze zu

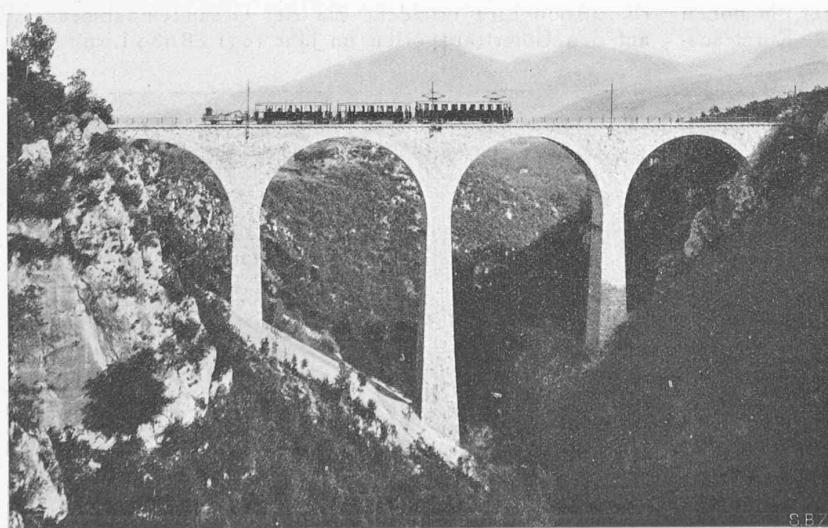


Abb. 27. Viadukt über den Cortaccione, Km. 3,2. — Öffnungen 25 m, max. Höhe 70 m.

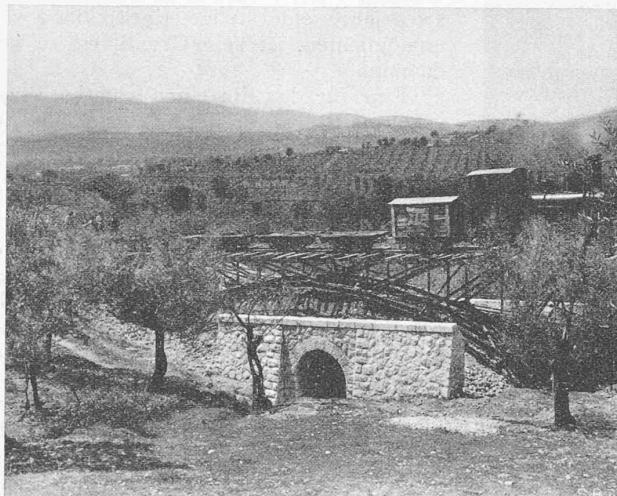


Abb. 19. Eisernes Universal-Lehrgerüst als Dienstbrücke verwendet, das Zugband als Fahrbahnlangsträger nach oben verlegt.

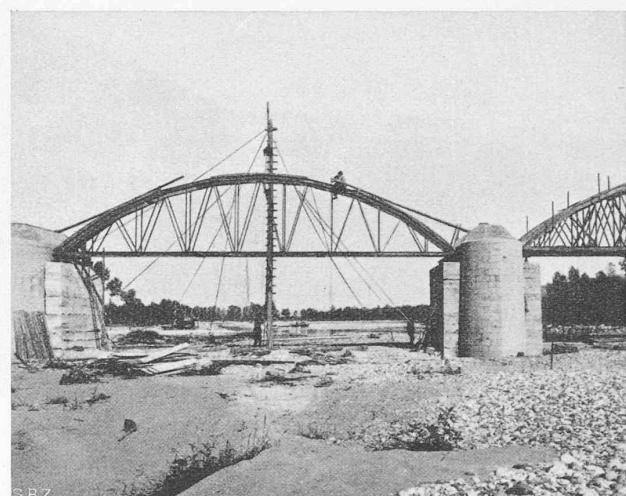


Abb. 18. Eisernes Lehrgerüst aus verschraubten Stabelementen zusammengesetzt, in erstmaliger Verwendung beim Bahnbau Asti-Chivasso (1911/12).

erlassen, durch die er sich verpflichtete, nicht nur die effektiven Baukosten zu bezahlen, sondern auch die Betriebsdefizite zu decken (Beispiel: die schon erwähnten „Ferrovie Calabro-Lucane“). Diese sich über Jahrzehnte erstreckende Politik hat es ermöglicht, selbst schwachbesiedelten, industriearmen Gegenden zu ihrer Eisenbahn zu verhelfen.

Aber gerade diese Grosszügigkeit der italienischen Eisenbahnpolitik rächt sich gewissermassen heute insofern, als gerade manche dieser verkehrsschwachen Linien der allgemeinen Depression und mehr noch der Kraftwagen-Konkurrenz nicht mehr standhalten können. Ihr Existenzkampf ist ohnedies ein viel schwererer als etwa der der Staatsbahnen. Dem Konzessionär der Privatbahn fehlt die Handlungsfreiheit, über die die Staatsbahn verfügt. Reformen, die diese grosszügig unternehmen und sofort in Kraft setzen kann, stossen hier auf grosse, oft unüberwindliche Hindernisse oder müssen Halt machen vor gesetzlichen Vorschriften. Ein Beispiel: die Staatsbahn konnte ihren Beamtenbestand den heutigen Verhältnissen anpassen; den Privatbahnen ist solches nicht möglich, da der Entlassung von Angestellten, namentlich in Massen, die Kollektiv-Arbeitsverträge, die durch Vermittlung der zustehenden syndikalischen Körperschaften zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer abgeschlossen werden, entgegenstehen.

Ein anderer Faktor, dessen Bedeutung allerdings den Bahnverwaltungen erst mit der zunehmenden Konkurrenz der Lastkraftwagen so recht bewusst geworden ist, liegt in der Unzulänglichkeit und zum Teil fehlenden Anschlussanlagen an die Stationen der Staatsbahn, daher die hohen Umlade- und Umlenkungskosten, die heute viele Kurztrans-

porte geradezu erdrückend belasten, und um solche handelt es sich ja hier zumeist; beträgt doch die mittlere Transportdistanz der Privatbahnen nur 16 km.

Die Privatbahnen werden daher alles daran setzen müssen, diese heute unerträglich gewordenen Verhältnisse zu verbessern und den Umladedienst zu mechanisieren, wo die eigenen Mittel nicht reichen, mit Hilfe des Staates und der Staatsbahnen. Nur so dürfte es ihnen möglich sein, im Kampf mit dem Kraftwagen nicht zu unterliegen, einem Kampf, der ohnedies mit ungleichen Mitteln geführt wird, da es sich bei der Konkurrenz um eine äusserst bewegliche Kleinindustrie handelt, die durch sozusagen keine Vorschriften gehemmt ist, mit äusserst niedrigen Generalunkosten arbeitet, und, was bei der heutigen Geldknappheit als nicht zu unterschätzender Faktor ins Gewicht fällt, vom Händler nicht sofortige Barzahlung der Transportgebühr verlangt wie die Eisenbahn, sondern in der Regel bereit ist, 30, 60, ja bis 90 Tage zu warten.

Leider fehlen auch bei den Privatbahnen Statistiken, die prozentual über den Einfluss der Abwanderung der Güter von der Bahn auf die Landstrasse Aufschluss geben könnten. Bei der oben geschilderten Eisenbahn Spoleto-Norcia, wo die Strassentransporte gezwungen sind, die einzige ins Neratal hinauf führende Strasse zu benutzen, also leicht überwacht und kontrolliert werden können, hat der Betriebsdirektor feststellen können, dass die Kraftwagen monatlich etwa 1000 Doppelzentner Güter der Bahn entziehen, wodurch diese einen Einnahmeausfall von jährlich rd. 48 000 Lire erleidet. Da der Gesamteinnahmeausfall auf den Gütertransporten im Jahr 1931 88 089 Lire betrug,

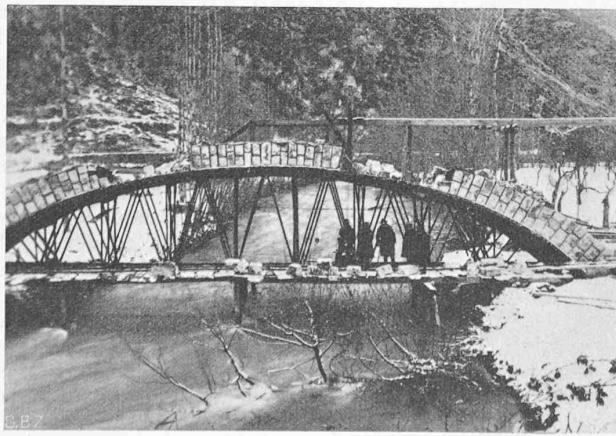


Abb. 20. Das selbe Lehrgerüst wie oben, für die Brücke über die Nera bei Km. 30 der Spoleto-Norcia-Bahn.

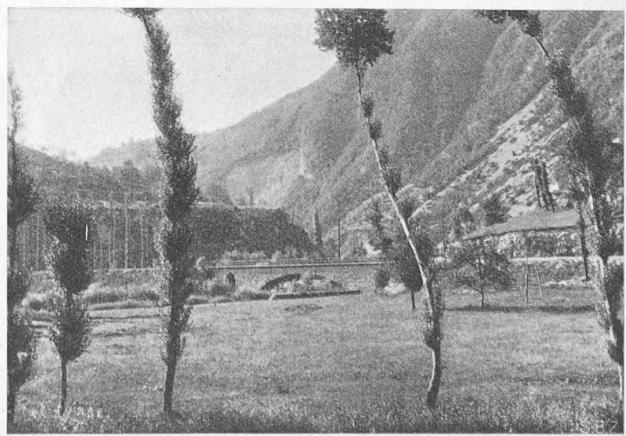


Abb. 21. Gewölbte Brücke von 20 m Spannweite über die Nera bei Km. 30 der Spoleto-Norcia-Bahn.

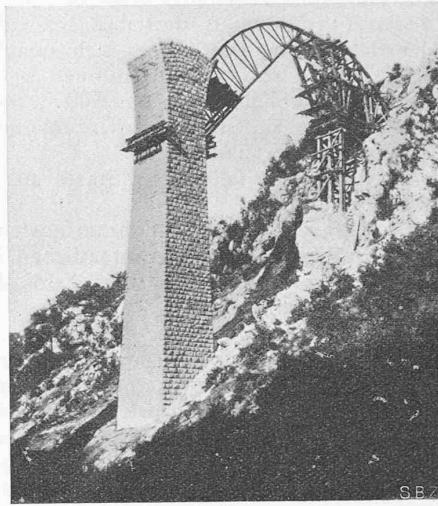
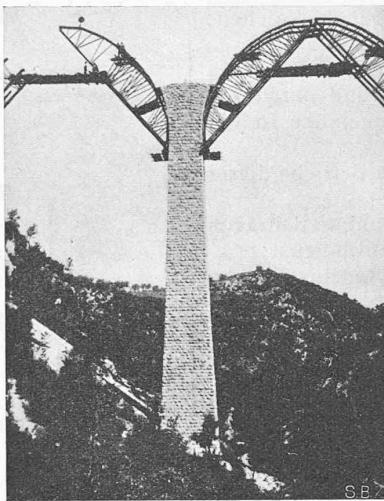
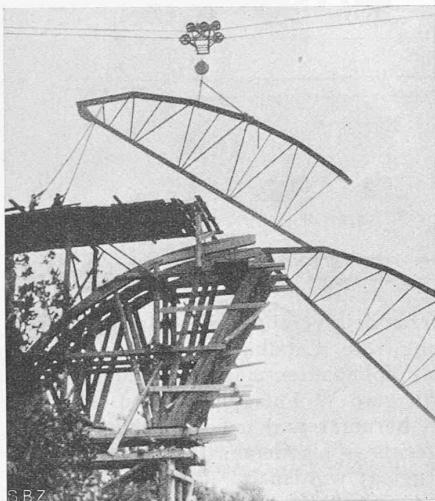


Abb. 22, 23 und 24. Versetzen und Aufbau eiserner Lehrbogen-Segmente, rechts deren Anschluss an hölzerne Widerlager-Rüstung am Cortaccione-Viadukt. Projekt und Bauleitung der Ausführung in Regie der Spoleto-Norcia-Bahn: Ing. Erwin Thomann, jetzt Professor an der E. T. H.

würden demnach an diesem Ausfall die Strassentransporte mit 54,5 % beteiligt sein, und die allgemeine Wirtschaftskrise mit 45,5 %. Vom Einnahmenausfall aus dem Reisendenverkehr würden hingegen 37 % der Autokonkurrenz zuzuschreiben sein und 63 % der Wirtschaftskrise.

Dass unter solchen erschweren Daseinsbedingungen die Privatindustrie äusserst kritische Jahre durchmacht und noch kritischeren entgegengeht, ist unzweifelhaft. Die Behörden haben denn auch die Erteilung neuer Eisenbahn-Konzessionen bis auf weiteres sistiert und nur noch ihre Zustimmung zum Bau einiger weniger Linien gegeben, für die die Konzession zumeist schon vor dem Kriege oder doch unmittelbar nachher erteilt worden war.

\*

Dagegen haben sie in den letzten Jahren ihr besonderes Augenmerk auf die *Entwicklung der öffentlichen Automobil-Linien* geworfen, die ausschliesslich dem Transport von Personen und Gepäck dienen; nicht nur, um die entferntesten Talschaften dem Verkehr zu erschliessen, sondern wohl auch von der richtigen Ueberlegung ausgehend, dass diese den Eisenbahnen wertvolle Zubringerdienste leisten könnten, somit zur Hebung der Personenfrequenz beitragen würden. Der Staat erteilt *drei Arten von Konzessionen*:

1) eine provisorische Konzession für die Dauer von sechs Monaten ohne staatliche Subvention. Diese Konzession kann jeweilen nach Ablauf erneuert werden; im Bewährungsfalle wird sie nach Jahresfrist in eine definitive Konzession verwandelt. Die Inhaber provisorischer Konzessionen erhalten in der Regel von Provinzen und Gemeinden jährliche Betriebszuschüsse;

2) eine definitive Konzession für die Dauer von neun Jahren mit staatlicher Subvention, deren Höhe von Fall zu Fall vom Generalinspektorat für Eisenbahnen, Tram und Auto festgesetzt wird. Das Maximum beträgt 600 L./km und Jahr, nur in Ausnahmefällen kann es auf 800 L. und, wenn ganz besondere Verhältnisse vorliegen, bis auf 1000 L. pro km und Jahr erhöht werden;

3) eine Spezialkonzession für Linien, die nur während der Saison dem grossen Touristenverkehr dienen und die in der Regel in Gemeinschaft mit den Staatsbahnen betrieben werden.

Die Postverwaltung vergütet den Linien, die Postsachen führen, pro km und Jahr 150 L. für ein einfaches Tageskurspaar und 300 L. für ein doppeltes Tageskurspaar.

Schon die Elastizität der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften zeugen von dem Willen des Staates, in jeder Weise den Ausbau dieses Automobilnetzes zu fördern. Betrug die Gesamtlänge der unter 1, 2 und 3 konzessionierten Autobuslinien im Jahre 1922 noch 40 471 km, so stieg sie bis zum Jahr 1927 auf 62 313 km  
im Jahr 1928 auf 70 035 km  
und im Jahr 1929 auf 85 450 km

Die Statistik über die letzten Jahre ist leider noch nicht veröffentlicht, doch dürften heute 100 000 km längst überschritten sein. Für das Jahr 1927 hat das General-Inspektorat für Eisenbahnen, Tram und Autos eine wertvolle detaillierte Statistik aufgestellt, nach der auf den 62 313 km Autobuslinien mittels 5039 im Betriebe stehenden Autobussen 31 500 000 Reisende und 160 000 Tonnen Gepäck befördert worden sind.

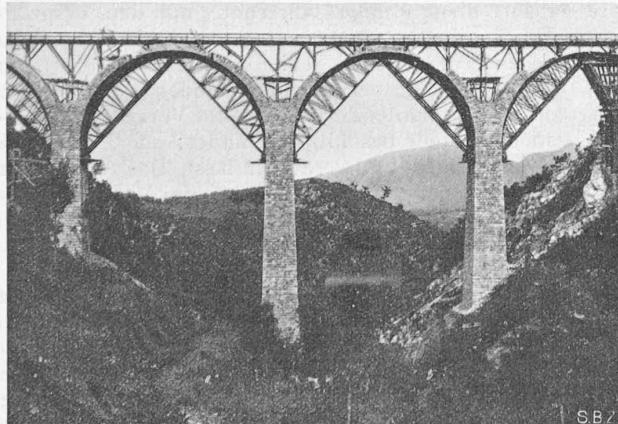


Abb. 25. Viadukt über den Cortaccione. Halbkreisgewölbe von 25 m Weite auf Eisenrüstung, darüber hölzerne Dienstbrücke.



Abb. 26. Viadukt von Tassinare (drei Öffnungen zu je 15 m). Gewölbemauerung auf hölzernem Lehrgerüst.

Die Einnahmen beliefen sich auf rd. 142 Millionen Lire, denen 155 Millionen Betriebsausgaben gegenüber stehen; der Betriebskoeffizient stellt sich somit auf 109.

Das Defizit von 13 Millionen ist aber gedeckt durch rund 11 Millionen staatlicher Subventionen und durch Zuschüsse von Seiten von Provinzen und Gemeinden in der Höhe von über 2 Millionen.

Anderseits fallen dem Staate aus dem Betriebe dieser Autobuslinien zu:

rd. 3,5 Millionen an Fahrkartensteuer und an Beiträgen der Konzessionäre an den staatlichen Kontrolldienst;

rd. 15 Millionen aus dem Erlös des Benzinolls und der Kraftwagensteuer;

total 18,5 Millionen.

Dem Staat erwachsen also in Wirklichkeit aus diesen Automobilkonzessionen keine Unkosten.

Als mittlerer Fahrpreis ergab sich im Jahre 1927 0,33 L/km; die Einnahmen pro Autobuskilometer betragen im Mittel 2,66 Lire, die mittlere Transportdistanz resultiert zu 12,48 km, die mittlere Reisendenzahl pro Autobus betrug 7,3, was, unter der Annahme, dass im Mittel der Autobus 18 Plätze zur Verfügung des Publikums halten könne, einer Platzbesetzung von rd. 40 % entspricht.

Dieses engmaschige, über die ganze Halbinsel verteilte Automobilnetz bildet heute jedenfalls einen wirtschaftlich wichtigen Faktor im Leben Italiens und im Verkehrswesen eine glückliche und fruchtbringende Ergänzung zu den Eisenbahnen.

### Grundsätzliches über das Erbbaurecht.

Von Prof. H. BERNOULLI, Arch., Basel.

#### I. Allgemeines.

Nach dem Krieg sind auch in der Schweiz grössere Wohnquartiere auf Grund und Boden errichtet worden, der öffentlicher Besitz war und verblieb, also auf geliehenem, gepachtetem Grund und Boden, in Erbpacht. Nun sollen in nächster Zeit Geschäftshausquartiere mit grösserem Umfang ebenso auf gepachtetem Boden errichtet werden. Das gibt Anlass, die Frage des Erbbaurechts grundsätzlich und ungezwungen darzustellen, unbeschwert vom Druck ausserordentlicher Nöte und Vollmachten.

Dem Grundeigentümer, sei es nun ein Privatmann oder eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, stehen zwei Möglichkeiten zur Verfügung, will er eine ihm gehörende Parzelle durch Dritte überbauen lassen:

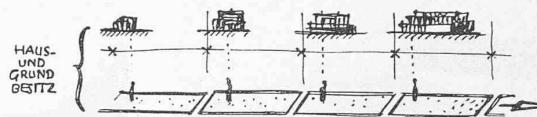
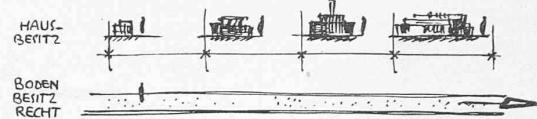
Entweder er verkauft sein Grundstück; der Käufer hat ohne Weiteres das Recht, das Grundstück zu bebauen, es weiter zu verkaufen samt dem Bau; wie auch ein dritter Besitzer es einem vierten, fünften Käufer weiter verkaufen kann zu beliebiger Nutzung. Das ist die heute bei weitem überwiegender Form der Bauland-Verwertung.

Oder aber er behält das Grundstück in seinem Besitz und gibt es dem Baulustigen nur in Pacht; dieser kann nun auf fremdem Grund und Boden einen eigenen Bau errichten; der baulustige Pächter kann sein Haus auch mit Hypotheken belasten, verkaufen, vererben — der Grund und Boden bleibt bei alledem im Besitz des ursprünglichen Eigentümers. Das ist die Ausgabe des Grundstückes zu „Erbbaurecht“.

Der Verkauf scheint die einfache und damit natürlichere Form zu sein. Die Hingabe zu Erbbaurecht ist schon als „gekünstelte Rechtsform“, als ein „dem einfachen Denken unverständliches Rechtsgebilde“ bezeichnet worden.

Wir fragen nach der natürlichen Rechtsform für die bauliche Nutzung von Grund und Boden, der Form, die dem Wesen des Bauens auf städtischem Grund und Boden am besten entspricht, und wollen der Einfachheit halber annehmen, der Boden befindet sich in öffentlichem, nicht in privatem Besitz.

Grund und Boden, worauf die Stadt errichtet ist, überdauern alle Zeiten; die einzelnen Häuser dagegen haben eine begrenzte Lebensdauer — sie nützen sich ab, werden verbraucht; sie kommen aus der Mode, ihre Aus-



stattung ist nach kurzer Zeit veraltet; die Quartiere wechseln ihre Bestimmung, die Landhäuser haben dichterer Bebauung zu weichen, Wohnbauten müssen Geschäftsbauten ihren Platz abtreten; gute Wohnlagen können sich verschlechtern, kommen herunter und müssen schliesslich — ein öffentliches Aergernis — als Gefahr für das Stadtganze bekämpft und niedergelegt werden.

Wohl kann man sich die Stadt „ewig“ denken, wie Grund und Boden, auf dem sie steht, aber die einzelnen Bauten werden nach einer begrenzten Lebensdauer ausgewechselt werden müssen. Dies Auswechseln der Bauten wäre nun eine einfache Angelegenheit, wenn Haus um Haus sich auswechseln liesse. Aber die neuen Häuser sind ja meist grösser als die alten. Vier, fünf der älteren Häuser müssen weichen, um einem Neubau Platz zu machen. Die baulichen Einheiten werden immer umfangreicher. Ein gut entwickelter moderner Wohnhaustyp verlangt eine Auswirkung im Grossen, kombinierte und kompliziertere Typen ergeben Rapports in einem Stadtplan, die an Grösse ganzen Hausgevierten der bisherigen Stadt entsprechen. Die einzelnen Kleinparzellen des altstädtischen oder vorstädtischen Splitterbesitzes genügen bei weitem nicht zur restlosen und optimalen Unterbringung, zur vollen Auswirkung der ökonomischen Leistung eines neuzeitlichen Typus.

Dass höchste Leistung erst in grosser Wiederholung oder in kunstreichen Kombinationen sich entfalten kann, das zeigt ja schon ein flüchtiger Blick in unsere städtebauliche Literatur, z. B. die Publikation „Rationelle Bebauungspläne“, die der „Kongress für Neues Bauen“ herausgegeben. Mit dem Haustyp also wächst die Grösse und der Zuschnitt der Einzelparzelle — vielmehr: die Parzelle von gestern vermag dem Bauen von heute nicht mehr zu dienen, der Boden muss für jede Bauperiode neu aufgeteilt werden können. Nicht der Bau soll sich dem Parzellenzuschnitt anpassen, sondern der Zuschnitt des Baulandes hat dem Bau zu folgen.

Nun gar der Zeitfaktor!

Der Boden bleibt, das Haus geht zugrunde. Das Bodengeviert einer Insula von Köln, von Strassburg, von Paris und Marseille, von Bologna und Rom hat in zwanzig Jahrhunderten wohl ein Dutzend verschiedener Ueberbauten nacheinander kommen und gehen sehen. Ein Haus wird gebaut, dient wenige Jahrzehnte nur dem ursprünglichen Zweck, wird erweitert, erneuert, verändert, ausgebaut, wieder erneuert, um schliesslich doch zu zerfallen. Der Boden bleibt. Aber mit dem Boden verhaftet und grösstem Wechsel unterworfen, ist der Verkehrstrom, der eine bestimmte Stelle bespült, umbrandet; oder, verebbend, langsam vertrocknen und verdorren lässt. Das Anschwellen und Zurückgehen, wohl gar Versiegen des Verkehrstromes hebt und senkt die Rente, die der Bodenbesitzer aus seinem Besitz zieht — das Besitzrecht an Grund und Boden ist die Quelle der Grundrente.

So gehorchen Boden und Bau verschiedenen Gewalten: Das Haus von seinem Erst-Besitzer geschaffen, mühsam in seinem Bestand erhalten, endlich zugrunde gehend. Der Boden, von ewigem Bestand, je nach dem Anschwellen und Verebbend des an ihm vorbeiflutenden öffentlichen Verkehrs, begehrt oder verlassen. Je rascher sich die Perioden verschiedener Bebauung ablösen, je grösser die Unterschiede werden zwischen dem Zuschnitt der Parzelle

Es gibt andere, optimistischer gefärbte Betrachtungsweisen der gegenwärtigen Phänomene, die diese innere strukturelle Umlagerung im Gefüge der Weltwirtschaft nur mit grossen Vorbehalten anerkennen und sie in der Bedeutung stark verkleinern. Dies sind z.B. die Betrachtungsweisen jener Finanzmächte, die das in der Ueberproduktion investierte Kapital noch nicht aufgeben wollen; der politisch orientierten Kreise, die den politischen Spannungen den primären Anteil an der Lage zuweisen und die mit deren Entspannung die Gesundung für sicher halten; schliesslich derjenigen Empiriker, die die heutige Krise lediglich als Analogie zu den früheren aufgefasst wissen wollen. Zu diesen Optimisten gehören auch die Anhänger der Lehre von der willkürlichen Kreditausweitung und vom wertunbeständigen Geld. Es wäre nun allerdings Torheit, leugnen zu wollen, dass viele Ursachen zusammen wirken und das Bild der Zeit verwirren, worauf bereits im Anfang hingewiesen wurde, und daher hat auch jeder der genannten Betrachter in gewissem Sinne Recht. So ist es selbstverständlich, dass eine grosszügige, internationale Entspannung neues Vertrauen und damit neue Kredite freimachen würde. Auch würden die zurückgestellten normalen Ergänzungsarbeiten neue Arbeitsgelegenheiten schaffen, die gegenüber der jetzt so stark gedrosselten Produktion schon einen grossen Fortschritt bedeuten würden. Wer jedoch den vorstehenden Ausführungen in der Hauptsache beipflichtet, wird diesem Aufschwung *auf die Dauer* keine zu grosse Bedeutung beimesse. Es ist auch schwer einzusehen, wie etwa künstlich steigende Preise durch forcierten Geldumlauf mittels „Schwundgeldes“ das Verhältnis zwischen Produktion und Verbrauch nachhaltig verbessern sollten. Gewiss würden unter dem Zwang des Geldausgebenmüssens viele Investitionen gemacht werden, was Arbeit bringt, denn diese wohltätige Folge haben sogar alle sogenannten Fehlinvestitionen. Trotzdem kann man diesen Erfolg nur gering veranschlagen, wenn schliesslich die neuen, künstlich geschaffenen Produktionsstätten aus Mangel an Absatz wieder zusammenbrechen. Dringend scheint diese neue Gefahr allerdings noch nicht. Aber: „*Vestigia terrent*“, die Spuren schrecken, und einige Erfahrungen der letzten Jahre werden auch die optimistischen Geldgeber noch nicht vergessen haben.

Dass die verschiedenen politischen Hauptrichtungen, dass die Vorkämpfer des Liberalismus, des Sozialismus, des Kommunismus oder auch der nationalen Autarkie wesentlich andere Ursachen für die gegenwärtige Lage in den Vordergrund stellen, ist bekannt. Ihnen polemisch von einem politischen Standpunkt aus entgegenzutreten, ist nicht der Zweck dieser unpolitischen Betrachtungen. Ihr Appell an den individuell initiativen Geist, an den altruistischen, opferbereiten Gemeinsinn, an die Menschenrechte auf gleicher Basis, und an die nationale Selbstbesinnung und Beschränkung auf die Kräfte des eigenen Landes, können in gleicher Weise als Ideale dialektisch geschickt und wirksam vorgetragen werden und auch überzeugen. Es scheint jedoch, dass die gewaltig schreitende Technik auch hier gewisse Grenzpfähle aufrichtet und die Konzeptionen zum Teil schon überholt hat. Gibt nicht die „Krise des Ueberflusses“ dem liberal eingestellten Menschen Anlass zu schweren Sorgen, und wäre etwa die Vergesellschaftung nicht mehr rentierender Produktionsstätten in den hochindustrialisierten Ländern zurzeit ein Gemeinschaftsgewinn? Auch die verhältnismässig geringe Arbeitslosenzahl in Russland beweist nicht viel, denn dort kämpft gegenwärtig das Individuum noch um den Bedarf; im Grossteil Europas und Amerikas dagegen kämpfen die Produkte um den Abnehmer, was eben die Wende der Zeit bedeutet. Die autarkistischen Bestrebungen jedoch, die darauf hinzielen, möglichst jedes fremd-

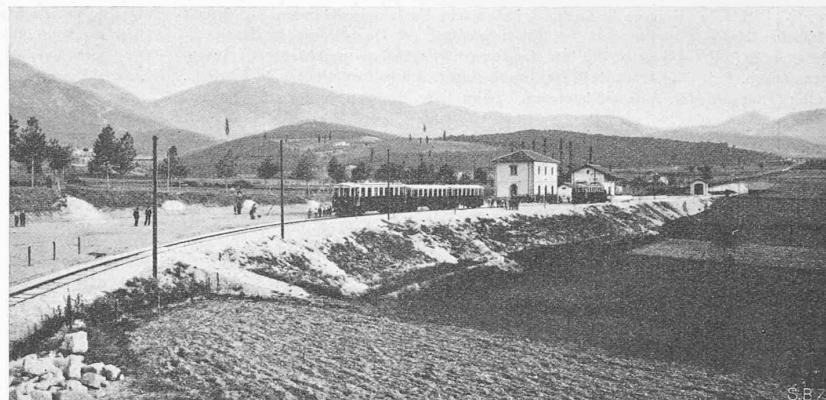


Abb. 29. Endstation Norcia, 590 m ü. M., Km. 51,4, gegen Südost gesehen.

ländische Fabrikat im eigenen Lande zu erzeugen, würden ganz allgemein durch die Errichtung neuer Produktionsstätten die Ausnutzung der schon bestehenden noch mehr verschlechtern, und können eine Zeitlang nur den reichern und stärkern Gliedern der mondialen Völkerfamilie etwas nützen.

Eine statistische Stützung der behaupteten These von der überragenden Bedeutung der übermässigen Vergrösserung der Produktion steht mir nicht zur Verfügung. Ob eine solche zu finden oder in zutreffender Weise überhaupt möglich ist, bleibe dahingestellt. Nachdenklich muss aber auf jeden Fall die folgende Ueberlegung stimmen: Von 1914 bis 1919 waren vielleicht 15 Millionen Menschen vom Produktionsprozess ausgeschaltet, zahllose Güter wurden vernichtet, alle inneren Arbeiten in den einzelnen Ländern zurückgestellt. Unter Heranziehung der Maschinenkraft wurden die unermesslichen Anforderungen der Kriegsheere für das Kriegsmaterial und für die Ernährung befriedigt. Obwohl nun am Kriegsende an die 10 Millionen Tote verblieben, obwohl grosse Länder fast ausgehungert und von allen Rohstoffen entblösst waren, genügten wenige Jahre, um trotz einer stets vorhandenen, grossen Zahl von Arbeitslosen diese gewaltigen materiellen Schäden auszumerzen. Heute aber spricht man von mehr als 20 Millionen Arbeitslosen in Europa und Amerika.

\*

Berechtigt diese vielleicht zu grosszügige, aber eindrucksvolle Bilanz dazu, von einem „Fiasko der Technik“ in Bezug auf die menschliche Wohlfahrt zu sprechen? Es könnte fast so scheinen, aber selbst missgünstige Beurteiler würden diese Behauptung kaum wagen. Ein Fiasko wäre es allerdings, wenn planmässig bei Vergebung von Arbeiten die Maschinenkraft ausgeschaltet würde, nur um eine Anzahl Menschen wieder manuell zu beschäftigen, wie es jetzt unter dem Druck der Verhältnisse vereinzelt schon geschieht. Ein noch schlimmeres Fiasko wäre eine immer grössere Intensivierung der Technik im Dienste der Vernichtung. Niemehr aber kann man es der Technik als Schuld anrechnen, dass in ihrer Uebersteigerung die Grenzen ihrer wohltätigen Wirkung sichtbar werden. Enttäuscht werden nur jene sein müssen, die von ihr eine unbegrenzte progressive Erhöhung der materiellen Wohlfahrt erwarteten und nun sehen, dass auch die Bäume der Technik nicht in den Himmel wachsen. Dass ein so gewaltiges Machtmittel wie die technische Produktionskraft in den Händen starkwilliger und skrupelloser Naturen neben viel Segen auch viel Unheil bringen konnte, ist verständlich, ist aber nicht nur der Technik eigentümlich.

Die Folgen und Folgerungen? — Wenn als latente Hauptursache der gegenwärtigen Lage die Ueberentwicklung der technischen Produktion, neben der zur Zeit natürlich äusserst wichtigen, aber eher vorübergehenden politischen und finanziellen Hochspannung anerkannt wird, sind die Rufe nach forciert erhöhung des Verbrauchs, oder nach Rationierung der Arbeit, oder nach Zurückführung