

Die Verkehrssanierung im Zürcher Oberland

Autor(en): **Andreae, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **127/128 (1946)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83836>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Verkehrsaniegerung im Zürcher Oberland

Von Prof. Dr. C. ANDREAE, Zollikon-Zürich

Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich sollen am 26. Mai über die Gewährung des von der Regierung vorgeschlagenen Kredites von 2,775 Mio Fr. für die Reorganisation des Oberländer Verkehrsnetzes, dem der Kantonsrat am 18. März d. J. bereits zustimmte, endgültig entscheiden.

Bei der Prüfung und Regelung von Verkehrsverhältnissen ist in erster Linie zu untersuchen, welches Beförderungsmittel die öffentliche Verkehrsbediennerung in jedem Einzelfall am besten und zweckmässigsten besorgt. Dr. R. H. Meyer sagt in seiner im Jahre 1940 erschienenen Schrift über das Problem Schiene/Strasse¹⁾ darüber, dass jede kleine Privatbahn daraufhin nachgeprüft werden sollte, ob sie wirklich das für die betreffende Gegend und ihre Verkehrsaufgaben zweckmässigste und beste Mittel des öffentlichen Verkehrs sei oder nicht.

Selbstverständlich ist diese Untersuchung vor allem bei der Neuerschliessung von Verkehrsverbindungen durchzuführen. Sie ist aber auch bei schon bestehenden am Platze, besonders bevor im Falle finanziellen Misserfolges weitere öffentliche Mittel investiert werden. Man muss dabei prüfen, ob mit diesen Mitteln wirklich dauernd geholfen werden kann, d. h. ob das vorhandene Verkehrsmittel nicht etwa unrichtig angelegt oder überhaupt unzuweckmässig ist, und ob es nicht wirtschaftlicher wäre, es durch ein anderes zu ersetzen, das zugleich den vorliegenden Verkehrsbedürfnissen besser entgegenkommen würde. Es hat grundsätzlich keinen Sinn, unbefriedigende Zustände weiter bestehen zu lassen, von denen feststeht, dass sie nie befriedigen werden, weil die Anlage von vornherein auf ungesunder Basis stand.

Diesem Grundsatz war der Regierungsrat des Kantons Zürich bereits gefolgt, als er im Jahre 1938 einen Verkehrsfachmann, Ingenieur H. Hürlimann, Direktor der Frauenfeld-Wil-Bahn, mit der gesamthaften Prüfung der mit den zürcherischen Privatbahnen verbundenen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Probleme betraute. In seinem Gutachten vom März 1940 wies dieser Experte u. a. besonders auf die ganz unbefriedigenden Verhältnisse bei den beiden elektrischen Schmalspurlinien Wetzikon-Meilen (WMB) und Uster-Oetwil (UOeB), sowie bei der normalspurigen, mit Dampf betriebenen Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) hin und schlug, um eine möglichst durchgreifende finanzielle Sanierung zu erzielen und die erforderlichen Betriebszuschüsse möglichst klein zu halten, den Ersatz dieser Bahnen durch einen Automobilbetrieb vor. Dieser Vorschlag wurde in der Folge durch eine vom kantonalen Finanzdirektor präsidierte und aus Vertretern des Eidg. Amtes für Verkehr, der SBB, der beteiligten Bahnen, der Verkehrsinteressenten, der kantonalen und Bezirksbehörden, sowie dem Experten, Ingenieur Hürlimann, bestehende Kommission eingehender geprüft. Ihr gedruckter Bericht erschien im September 1943. Demnach ist die Lage der drei Bahnen die folgende:

a. Wetzikon-Meilen-Bahn

Die Betriebsrechnung der WMB schliesst bei Berücksichtigung der erforderlichen Abschreibungen und Rücklagen jährlich mit einem Fehlbetrag von rund Fr. 36 300.— ab. Die Gewinn- und Verlustrechnung wird ausserdem durch die Verzinsung des Fremdkapitals und durch ausserordentliche Abschreibungen belastet. Die Zinsen des Obligationenkapitals von Fr. 300 000.— im Betrage von Fr. 12 750.— konnten seit Jahren nicht mehr bezahlt werden und mussten von den Garantie-Gemeinden übernommen werden. In der Bilanz ergab sich im Jahre 1940 infolge einer Neubewertung des Baukontos eine Unterbilanz von rund Fr. 100 000.—, die bis Ende 1942 auf Fr. 201 800.— anstieg. Das Aktienkapital von Fr. 630 000.— muss als verloren betrachtet werden, und das Obligationenkapital, sowie die Regressforderungen der Gemeinden, zusammen Fr. 600 000.—, die seit Jahren unverzinst blieben, ebenfalls. Dabei sind die technischen Anlagen und Einrichtungen der Bahn grösstenteils überholt und in einem Zustand, der umfassende Umbauten und Erneuerungen erfordert, ohne die die Bahn modernen Anforderungen betreffend Reisegeschwindigkeit und Bequemlichkeit nicht genügen kann.

Die Linie richtig instandzustellen, würde, nach der Berechnung des Experten, zu Vorkriegspreisen berechnet, 1 310 000.— Franken kosten. Diese Summe wäre à fonds perdu zu leisten. Ferner müssten, wie schon erwähnt, das Aktien- und das Obligationenkapital abgeschrieben werden. Unter der Annahme, dass die Betriebseinnahmen dem Durchschnitt der letzten Vor-

kriegsjahre 1935/1938 entsprechen, würde die Betriebsrechnung unter Berücksichtigung der erforderlichen Abschreibungen und Rücklagen mit einem jährlichen Defizit von Fr. 40 000.— abschliessen.

b. Uster-Oetwil-Bahn

Die Lage dieser Bahn ist ähnlich wie die der WMB. Unter Berücksichtigung der erforderlichen Abschreibungen und Rücklagen ergibt sich für die Jahre 1929/1938 ein jährliches Betriebsdefizit von rund Fr. 15 300.—. In den Zwanzigerjahren wurde das ursprüngliche Aktienkapital von Fr. 650 000.— auf Fr. 6500.— herabgesetzt. Im Jahre 1939 wurde in einem Sanierungsverfahren das Fremdkapital, rund Fr. 340 000.— abgeschrieben. Trotzdem ist die Bahn nicht in der Lage, sich selbst zu erhalten. In den Bilanzen ist die durch die Aktienabschreibung entstandene buchmässige Reserve bald aufgebraucht.

Der technische Zustand ist auch ähnlich wie bei der WMB. Die Umbauten und Verbesserungen, die notwendig wären, damit diese Bahn neuzeitlichen Anforderungen entsprechen könnte, werden vom Experten auf Fr. 830 000.— berechnet, die ebenfalls à fonds perdu geleistet werden müssten. Unter Zugrundelegung von Vorkriegspreisen müsste mit einem durchschnittlichen jährlichen Betriebsdefizit von Fr. 24 000.— gerechnet werden.

c. Uerikon-Bauma-Bahn

Hier liegen die Verhältnisse etwas anders. Es handelt sich bei der UeBB um eine mit Dampf betriebene Normalspurbahn auf eigenem Bahnkörper. Obschon der technische Zustand dieser Bahn besser ist als bei den beiden besprochenen Schmalspurbahnen, ist die UeBB nicht in der Lage, ihre schon sehr eingeschränkten Betriebsausgaben zu decken. In den Jahren 1931 bis 1938 betrug der jährliche Ueberschuss der Betriebsausgaben durchschnittlich rund Fr. 4000.—. Mit den Abschreibungen und Rücklagen, nach heutigen Grundsätzen berechnet, erhöht sich das jährliche Betriebsdefizit jedoch auf rund Fr. 31 300.—. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist ausserdem durch die jährlichen Zinsen in der Höhe von Fr. 4800.— eines konsolidierten Anleihens belastet. Die Bilanzen zeigen ein ständiges Anwachsen der Verschuldung. Selbst in den Kriegsjahren, die für die Betriebsergebnisse günstig waren, stieg die ungedeckte Schuld von Fr. 770 700.— Ende 1938 bis auf Fr. 900 000.— Ende 1942.

Während der Unterhaltszustand von Bahn und Rollmaterial im allgemeinen befriedigend zu sein scheint, erweist sich das Traktionsmaterial als viel zu schwerfällig. Das Wagenmaterial ist veraltet. Die Lokomotiven sind für den zu bewältigenden Verkehr zu schwer und im Betrieb zu kostspielig. Die UeBB benützt daher auch einen von der Sensetalbahn bei deren Elektrifikation übernommenen Dampftriebwagen, dessen Betrieb erheblich billiger ist. Seine Leistungsfähigkeit und Fahrgeschwindigkeit sind jedoch beschränkt. Der Lauf dieses Triebfahrzeuges mit Personenabteilen ist bei Geschwindigkeiten über 20 km/h schon unruhig.

Auf ihrer Strecke von nur 25 km schliesst die UeBB viermal an die SBB an, was die Herstellung befriedigender Anschlüsse und die Aufstellung eines guten Fahrplanes erschwert. Wenn diese Bahn weiter in ihrem jetzigen Bestand betrieben werden müsste, so käme, um Verkehrsverhältnisse zu schaffen, wie sie heute von einer solchen Lokalbahn gefordert werden, neben einigen Verbesserungen des Oberbaues, nur der Uebergang zum Leichtbetrieb in Betracht, eine Anforderung, vor die sich heute alle Bahnen, besonders aber die Lokalbahnen, gestellt sehen. Hiefür sind zwei Lösungen möglich. Die einfachste wäre die Anschaffung von Diesel-Leichttriebwagen, wie sie u. a. bei der Mittelthurgau-Bahn eingeführt wurden. Mit den erwähnten Oberbauarbeiten, der Einrichtung einer Werkstätte usw. werden die Kosten dieser Lösung vom Experten unter Zugrundelegung von Vorkriegspreisen auf Fr. 770 000.— berechnet. Mit einer Verzinsung dieser Summe könnte nicht gerechnet werden. Sie müsste daher ebenfalls à fonds perdu aufgebracht werden. Der weiterbestehende, jährliche Fehlbetrag der Betriebsrechnung wird dabei auf Fr. 48 000.— veranschlagt. Das Aktienkapital von Fr. 300 000.—, sowie die konsolidierten Anleihen (Ende 1942 rund Fr. 330 000.—) müssten abgeschrieben werden.

Die andere Lösung wäre die Elektrifikation, die nach Schätzung der Studienkommission rund 3 Mio Fr. kosten würde. Das jährliche Betriebsdefizit wird dabei, unter Annahme von Vorkriegspreisen, auf Fr. 93 000.— berechnet.

Das ist die trostlose Lage dieser drei Bahnen, die den Experten von 1940 veranlasste, deren Einstellung und Ersatz durch Automobillinien zu empfehlen.

Welches sind die Ursachen dieses Zustandes? Zu erwähnen sind zunächst die rein technischen Unzulänglichkeiten, beson-

¹⁾ H. R. Meyer, Das Problem Schiene/Strasse. Bern 1940, Stämpfli & Cie. Siehe auch SBZ, Bd. 118, S. 67.

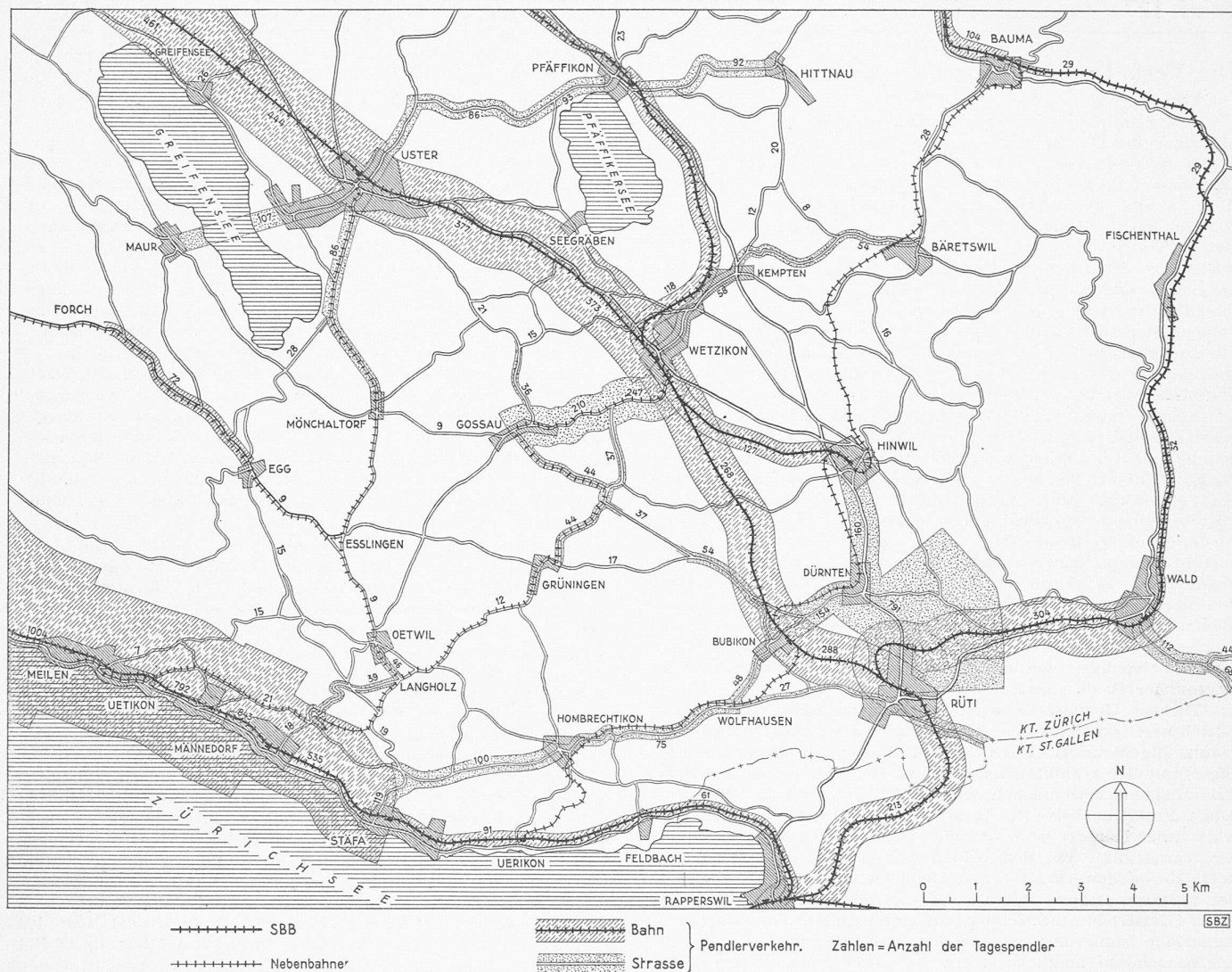


Bild 1. Uebersichtskarte 1:120 000 des heutigen Bahn- und Strassennetzes im Zürcher Oberland mit Kennzeichnung der Verkehrsbedeutung aller Strecken

ders bei den beiden Schmalspurbahnen. Ein Hauptmangel besteht bei diesen darin, dass sie auf einem sehr grossen Teil ihrer Länge die Strasse als Unterbau benützen. Dieser Fehler wurde zur Zeit der Jahrhundertwende bei vielen ähnlichen, schmalspurigen Ueberlandbahnen gemacht. Er rächte sich überall. Es war ja verlockend, den bestehenden Strassenkörper als Unterbau zu benützen und dadurch die Kosten für den Landerwerb und den Bahnkörper zu sparen. Rein technisch hat aber diese Lösung grosse Nachteile. Im Strassenkörper wird der Rollwiderstand durch Staub und Schmutz erhöht, besonders wenn, wie im vorliegenden Falle auf grössern Längen, Rillenschienen verwendet werden. Die Kurven- und Neigungsverhältnisse, für die bei der Strasse andere Voraussetzungen bestehen, werden meistens ungünstig. Das hat im Betrieb erhöhte Traktionskosten zur Folge. In der Strasse kann die Bahn auch nie die Geschwindigkeiten annehmen, die heute, im Zeitalter des Automobils, im Verkehr verlangt werden. Bahn- und Strassenverkehr behindern und gefährden einander gegenseitig. Der Unterhalt des Gleises und des Rollmaterials wird auch teurer. Bahn und Strasse stellen grundsätzlich verschiedene Anforderungen an die Bettung. Bei der Eisenbahn sollte sie durchlässig sein, damit Schienen und Schwellen trocken bleiben. Bei der Strasse ist die Fahrbahnschicht dicht, um das Wasser oberflächlich ablaufen zu lassen. Das wäre für die Bahn an und für sich kein so grosser Nachteil, wenn nicht die Erschütterungen und Schwingungen des Gleises dessen Umgebung stets lockern würden, sodass die Feuchtigkeit doch in das Innere der Bettung dringt und sie aufweicht, sowie Schienen und Schwellen angreift. In der geschlossenen Strassenfahrbahn können die Schwellen nicht nachgestopft werden, ohne jene aufzureissen. Die meist unelastische Unterlage und das Fehlen der Möglichkeit, dem Gleis in den Kurven die entsprechende Ueberhöhung zu geben, fördern den Verschleiss der Schienen und des Rollmaterials.

Das sind Nachteile, die einen rationellen und zeitgemässen Betrieb und Unterhalt der Bahnen in der Strasse ausschliessen. Wollte man diese beiden Linien weiter betreiben, und sie dafür instandstellen, so müssten sie vor allem aus den Strassen entfernt werden, was ungefähr einem Neubau gleichkäme, um so mehr, als auch die Richtungs- und Neigungsverhältnisse verbessert werden müssten. Die maximale Neigung der Wetzikon-Meilen-Bahn beträgt 65 ‰ , ihr kleinster Radius 25 m, bei Uster-Oetwil sind die entsprechenden Grössen 70 ‰ und 30 m. Bei solchen Verhältnissen ist heute ein Wettbewerb mit dem motorisierten Strassenverkehr weder bezüglich Reisegeschwindigkeit, noch Leistungsfähigkeit und Kosten möglich. Auch der Zustand der Fahrleitung ist mangelhaft. Die Holzmasten sollten ausgewechselt werden. Das Rollmaterial ist technisch veraltet und zum Teil nur notdürftig unterhalten.

Bei der Uerikon-Bauma-Bahn sind die technischen Verhältnisse etwas besser, obschon für den Verkehr, den ihr ihr Gründer zudachte, und den sie, um bestehen zu können, haben sollte, ihre Neigungs- und Richtungsverhältnisse auch nicht günstig sind. Dazu kommen noch die bereits erwähnten Mängel des Rollmaterials.

Die Gründe für die jetzige prekäre Lage dieser Bahnen liegen aber noch tiefer. Ihre Trassierung war verfehlt. Abgesehen von Einzelheiten, wie z. B. Anschluss der UeBB an die bestehende Linie der NOB (heute SBB) in Uerikon statt in Stäfa, und in Bubikon statt im Knotenpunkt Rüti, ist die wirtschaftliche Trassierung grundsätzlich verfehlt.

Die Unterlagen für die Wahl des für den örtlichen, öffentlichen Verkehr einer Landesgegend besten und zweckmässigsten Verkehrsmittels und des Weges, dem es folgen soll, kann nur eine sorgfältige Regionalplanung liefern. Die kantonale Finanzdirektion liess daher auch eine solche durchführen, bevor die erwähnte Kommission ihre Anträge stellte. Darüber ist

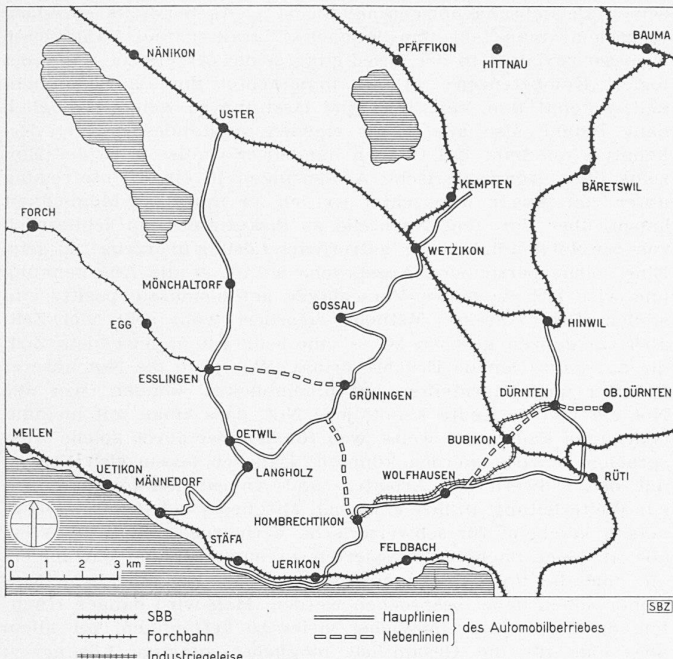


Bild 2. Zukünftiges Verkehrsnetz des Zürcher Oberlandes.
 Masstab 1 : 200 000

bereits im Z. I. A.²⁾) und in der SBZ³⁾) berichtet worden. Im Verkehrsgebiet der Oberländer Privatbahnen sind die Hauptzentren der Wohnbevölkerung Uster, Wetzikon, Rüti und die obere Seegemeinden. Ihre Bevölkerung hat in den letzten Jahrzehnten im allgemeinen zugenommen, mit einziger Ausnahme von Wetzikon. Diese Ortschaften liegen alle am Rande des von den Oberländern Privatbahnen bedienten Gebietes und werden von den SBB bedient (Bild 1). Mit Ausnahme von Hinwil und Bubikon weisen dagegen die im Innern des Gebietes liegenden Ortschaften, die nicht an das Bundesbahnnetz angeschlossen sind, eine rückläufige Bewegung der Einwohnerzahlen auf. Die Hauptzentren der Wohnbevölkerung bilden auch die Zentren des Verkehrs. Für die betrachteten drei Linien fällt, da der Fernverkehr bedeutungslos ist, nur der regionale Verkehr ins Gewicht. Bei diesem spielt der sog. Berufs- oder Pendlerverkehr die Hauptrolle. Wie sich aber dieser zwischen den einzelnen Gemeinden abspielt, geht aus Bild 1 hervor: Er folgt hauptsächlich den von den SBB bedienten Richtungen. Der Querverkehr ist im Verhältnis dazu nur schwach. Das Hauptergebnis der planmässigen Untersuchung der Verkehrsbedürfnisse ist, dass mit einer Zunahme des Verkehrsvolumens, die je eine technische Erneuerung und Verbesserung der bestehenden Bahnen rechtfertigen könnte, nicht zu rechnen ist.

Wie gering der Verkehr auf diesen Bahnen ist, geht schon daraus hervor, dass im letzten Vorkriegsjahr 1938 je ein über die ganze Strecke rollender Zug durchschnittlich folgende Frequenzen aufwies:

Wetzikon-Meilen-Bahn:	8,4 Reisende und 0,1 t Güter
Uster-Oetwil-Bahn	5,4 Reisende und 0,2 t Güter
Uerikon-Bauma-Bahn:	10 Reisende und 1,8 t Güter

Mit einem solchen Verkehrsvolumen lässt sich keine Bahn erhalten.

Reorganisation des Verkehrs

Eine besondere Stellung nimmt die Strecke Hinwil-Bauma der UeBB ein. Die SBB-Strecke Wetzikon-Hinwil ist elektrifiziert, und mit der Elektrifikation der Tösstalinie kann in absehbarer Zeit gerechnet werden. Der beträchtliche Vorortverkehr der Strecke Zürich-Uster-Wetzikon dürfte bald deren Ausbau für Schnellverkehr veranlassen, wodurch die landschaftlich reizvolle Gegend von Bärenswil der Stadt Zürich näher gebracht würde. Die Strecke Hinwil-Bärenswil-Bauma ist zweckmässig angelegt und in gutem Zustande. Die SBB sind bereit, diese Strecke unentgeltlich zu übernehmen, wodurch ein direkter Verkehr Wetzikon-Hinwil-Bauma möglich würde. Vorher muss aber die Strecke elektrifiziert und bezüglich Oberbau und Signalen den Normen der SBB angepasst sein. Dafür und zur Ablösung bestehender Pfandlasten haben Staat und Gemeinden einmalige Leistungen zu übernehmen. Den Betrieb wollen daraufhin die SBB auf eigene Rechnung führen.

Für die übrige Strecke Uerikon-Hinwil ist eine solche

Lösung nicht möglich. Das Bedürfnis nach dieser Bahnverbindung ist zu gering. Die Einnahmen sind kleiner als auf der obere Strecke, die Linienführung ist unzweckmässig, und es ist ausgeschlossen, dieses Teilstück organisch in das Netz der SBB einzugliedern. Dagegen sollen, um den Stationen Dürnten, Wolfhausen und Hombrechtikon wie bis anhin den direkten Verkehr von Wagenladungsgütern zu ermöglichen, die bisherigen Bahnstrecken Bubikon-Dürnten und Bubikon-Wolfhausen-Hombrechtikon als Gütergleise vorläufig stehen bleiben⁴⁾. Ihre Gefällsverhältnisse gestatten dies.

Im übrigen sollen die UeBB, sowie die beiden Schmalspurbahnen, WMB und UOeB, deren Konzessionen in den Jahren 1948 bzw. 1949 ablaufen und nicht ohne Umbau, d. h. ohne Trennung von Bahn und Strasse, erneuert werden könnten, eingehen. Dafür sollen Automobillinien eingerichtet werden, wobei normale Autobusse den Personenverkehr und sog. Sattelschlepper die Güterbeförderung übernehmen würden. Nach Vorschlag der Behördenkonferenz sind folgende Linien vorgesehen (Bild 2): Hauptlinien: Uster - Oetwil, Wetzikon - Grüningen - Oetwil-Männedorf, Wetzikon-Kempten, Hinwil-Dürnten-Rüti, Rüti-Hombrechtikon-Uerikon-Stäfa. Nebenlinien: Esslingen-Grüningen-Hombrechtikon, Hombrechtikon-Wolfhausen-Bubikon-Dürnten, Dürnten-Oberdürnten. Für die Einrichtung und Durchführung des Automobilbetriebes wird eine neue Verkehrsgesellschaft gegründet, an der alle an der Reorganisation interessierten Gemeinden und der Kanton beteiligt sind.

Die Gesamtkosten der Elektrifikation und Instandstellung der Strecke Hinwil-Bauma sind zu Fr. 2 000 000.— veranschlagt.

Daran will sich der Staat beteiligen mit Fr. 1 040 000.—

Die Anschaffungen und Anlagen für den Automobilbetrieb sind veranschlagt mit Fr. 2 600 000.—.

Daran will sich der Staat beteiligen mit Fr. 1 735 000.—

Totale Beteiligung des Staates Fr. 2 775 000.—

Ausserdem wird sich der Staat nach der vorgeschlagenen Regelung mit einer Quote von $\frac{3}{8}$ an der Deckung der Betriebsdefizite des Automobilbetriebes beteiligen. Bei einem voraussichtlichen jährlichen Defizit von Fr. 90 000.— würde sich daraus eine jährliche Belastung des Staates von rund Fr. 33 750.— ergeben.

Es ist dies ein typisches Schulbeispiel für eine rationelle, saubere Lösung des Problems Schiene/Strasse in einem konkreten Falle des öffentlichen Verkehrs. Die vorgesehene Reorganisation ist geeignet, dem Zürcher Oberland endlich gesunde und zweckmässige Verkehrsverhältnisse zu verschaffen. Es ist zu erwarten, dass das Zürcher Volk, das nüchtern zu rechnen versteht, am 26. Mai der Vorlage zustimmen wird.

Massenpsychologie im Berufs- und Betriebsleben

Unser Zeitalter ist das Zeitalter der Technik. Mit Genugtuung und Stolz weisen wir gerne auf die gigantischen Werke der Technik, die mitgeholfen haben, das rapide Anwachsen der Bevölkerungen zu ermöglichen, vielen Millionen einen gegenüber früher unerhöht hohen Lebensstandard zu sichern, eine verfeinerte Grosstadt-Kultur zu begründen und vor allem in der Schweiz eine Bevölkerungsdichte und damit eine wirtschaftliche Stärke zuzulassen, die weit über die natürlichen Gegebenheiten des Landes hinausgehen. Aber untrennbar mit dieser Technisierung ist auch die Vermassung der Menschen verbunden, die so eigentlich die Krankheit unserer Zeit darstellt. Diese Tatsache veranlasste W. Bloch, in der Zeitschrift «Industrielle Organisation» Nr. 2 vom Juni 1945 die Gefahren aufzudecken, die die Vermassung fördern und Wege zur Milderung ihrer Auswirkungen zu zeigen.

Massenreaktionen treten immer und überall auf, wo eine Mehrzahl von Menschen zusammenkommt. Schon Gruppen von drei bis fünf Personen können in hervorragendem Masse Charakterzüge von Massen aufweisen. Solche Personengruppen sind in allen Zweigen der Wirtschaft, vor allem aber in der Industrie die häufigste Erscheinung, und es ist eigentlich erstaunlich, weshalb man sich bisher kaum mit solchen «psychologischen Massen» und ihrem Verhalten im Wirtschaftsleben abgeben hat. Von solchen Massen sagt L e B o n in seiner «Psychologie der Massen»: «Unter gewissen Umständen besitzt eine Versammlung von Menschen neue, von den Eigenschaften der Einzelnen, die diese Gesellschaft bilden, ganz verschiedene Eigentümlichkeiten. Die bewusste Persönlichkeit schwindet, die Gefühle und Gedanken aller Einzelnen sind nach derselben Richtung orientiert. Es bildet sich eine Gemeinschaftsseele.» Jeder, der irgendwie Mitglied einer Masse wird, z. B. im Militärdienst, stellt an sich fest, dass gewisse Hemmungen, die er als Einzelner hat, nicht mehr vor-

²⁾ SBZ, Bd. 123, S. 170 (1944).

³⁾ SBZ, Bd. 125, S. 157* (1945).

⁴⁾ Eigentümerin dieser Gütergleise würde die zu gründende Verkehrsgesellschaft.