

Cresta, Maximilian

Article — Digitized Version

Die norditalienischen Wasserstrassen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Cresta, Maximilian (1955) : Die norditalienischen Wasserstrassen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 35, Iss. 2, pp. 101-104

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132039>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

wertung sich das schlammhaltige Wasser der Durance besonders eignet, während bisherige Bewässerungsversuche mit anderen Wasserquellen scheiterten, weil die zugeführten Wassermengen sehr schnell im durchlässigen Boden versickerten. Insgesamt wären in verschiedenen südfranzösischen Bezirken von den Alpen bis zum Etang de Berre 40 500 ha Land zusätzlich zu bewässern. Die sich daraus ergebenden Mehreinnahmen werden auf 10,2 Mrd. ffrs jährlich veranschlagt und rechtfertigen ohne weiteres die für die Landwirtschaft vorgesehenen Investitionen, deren Umfang 20 Mrd. ffrs nicht übersteigen soll. Ein Teil des neu gewonnenen Landes wird dazu dienen, die von dem Bau der Stauseen betroffenen Bauern umzusiedeln. Die Auswertung der Möglichkeiten des Tals der Durance soll darüber hinaus auch den Fremdenverkehr, die Forstwirtschaft und die Industrie beleben. Bei den französischen Vorstellungen handelt es sich um eine großangelegte Gemeinschaftsaktion, deren Ziel es ist, eine bisher wirtschaftlich weitgehend notleidende Ge-

gend in ein reiches Produktionszentrum zu verwandeln. Im Zuge der allgemein angestrebten Dezentralisierung soll die neugewonnene Energie Industrien anziehen, die Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte erhöhen und einen wertvollen Beitrag zur rationellen Modernisierung des französischen Produktionsapparates leisten. In den Berggegenden ist neben der Wiederaufforstung (über 100 000 ha in 15 Jahren bei einer Investition von 9 Mrd. ffrs) eine Belebung der Viehzucht beabsichtigt. Die Industrialisierung dürfte zunächst Klein- und Mittelbetriebe betreffen. Am Etang de Berre, in den später die Durance münden soll, befindet sich bereits ein mächtiges Erdölzentrum mit ersten petrochemischen Fabriken. Weitere Entwicklungsmöglichkeiten auf größerer Ebene sind keineswegs ausgeschlossen. Die landwirtschaftliche Mehrproduktion wird sich vorwiegend auf Obst und Gemüse konzentrieren, d. h. auf Erzeugnisse, die zum großen Teil ausgeführt werden dürften. Hier legt man natürlich nicht zuletzt auf den deutschen Markt Wert.

Die norditalienischen Wasserstraßen

Maximilian Cresta, Rom

Wenn man von der mit dem Meer verbundenen Lagune von Venedig absieht, in der der Straßenkraftverkehr völlig vom kleinen Schiffsverkehr ersetzt wird, beschränkt sich die Binnenschifffahrt Italiens auf die vier großen Seen im Alpenvorland. Der Anteil der Laghi Maggiore, di Como, Iseo und Garda an der gesamten italienischen Beförderungsleistung an Gütern und Personen ist gering. Die Statistik für 1950 nennt als Ziffer für den Güterverkehr 118 200 t (wovon allein 105 500 t auf den für diese Bewegung allein wichtigen Lago d'Iseo entfallen) und für den Personenverkehr 3,5 Mill. (wobei dem Fremdenverkehr auf dem Lago Maggiore 1,4 Mill., auf dem Comer See 1,8 Mill. Personen zuzurechnen sind). Dazu kommt der so gut wie ausschließlich als Werkverkehr einzelner, zumeist industrieller Betriebe, Lagerhäuser usw. abgewinkelte, in seiner Gesamtheit sehr bescheidene Schlepper- oder Kahnverkehr auf den norditalienischen Flüssen (von denen nur der Po in seinem ganzen Lauf von Turin abwärts — mehr oder weniger theoretisch — schiffbar ist) sowie auf den alten, vielfach versandeten und vernachlässigten Kanälen. Wie wenig heute auch der Po als Wasserstraße brauchbar ist, geht schon daraus hervor, daß seine Gesamtlänge ungefähr 660 km beträgt, während die Luftlinie von Turin bis zur Flußmündung annähernd 370 km ausmacht. Unzählige Windungen, Untiefen, Sandbänke und Geröllablagerungen machen das Problem seiner rationellen Schiffbarkeit von umfangreichen Regulierungsarbeiten abhängig.

VERKEHRSGEOGRAPHISCHE LAGE

Andererseits erscheint das natürliche Flußsystem der norditalienischen Ebene, das in unmittelbarer Verbindung zum Seengebiet der Südalpen steht, für die Auswertung zu Verkehrszwecken in ungewöhnlichem Maße geeignet. Die Po-Ebene mit ihrem fast allgemein vorherrschenden Flächencharakter und ihren geringen

Höhenunterschieden stellt der Aushebung von Verbindungskanälen keine nennenswerten Schwierigkeiten entgegen, wie sie ja auch die Anlage schnurgerader Bahnlinien gestattet hat. So wurde im Laufe von Jahrhunderten eine große Zahl von Kanälen für den lokalen Warenverkehr, vielfach auch für die Bodenbewässerung ausgehoben, ohne daß in diesem über die Po-Ebene (mit größerer Dichte im Festlandgebiet der ehemaligen Republik Venedig und Mailand) sich erstreckenden Netz ein Streben nach organischen Zusammenhängen erkennbar wäre. Von den norditalienischen Flüssen, die überaus starke, niederschlagsabhängige Schwankungen des Wasserstandes aufweisen und von denen manche in den Sommermonaten völlig austrocknen, ist nur der Po als die natürliche Wasserstraße der großen Ebene zu bezeichnen. In seiner Strecke von Piacenza bis Pontelagoscuro ist er für Schiffe bis 300 t und dann bis zur Mündung für Einheiten bis 600 t Tragfähigkeit schiffbar. Stromaufwärts von Piacenza bis etwa Pavia kann er nur von Schiffen bis 100 t benutzt werden. Nördlich dieses Teiles des Po begrenzen die „Naviglio“-Kanäle drei Seiten eines Vierecks von der Südspitze des Lago Maggiore (Sesto Calende) nach Süden, dann ostwärts über Mailand und hinauf zum Comer See (Lecco). Von Abbiate Grasso zweigt ein Seitenkanal südwärts ab, der jedoch bei Bereguardo endet und den Po nicht erreicht. Die Verbindung des Naviglio-Netzes mit dem Po wird vom „Naviglio-Pavese“ von Mailand über Pavia gebildet. Adriawärts besteht im Gebiet Ferrara — Po-Mündung — Venedig — Padua ein zweites Wasserstraßennetz, das durch den Po und seine Nebenarme im Delta sowie durch die anderen, in ihrem Unterlauf für Schiffe bis 300 t schiffbaren Flüsse gebildet und durch verschiedene Kanäle (Schiffe bis 100 t) erweitert wird. Zu diesem Netz gehört auch der aus dem

Grund der Lagune von Chioggia nach Venedig mit drei Abzweigungen zum Festland ausgehobene und auch für größere Fahrzeuge benutzbare Seekanal, an dem im Norden der lange Lagunenkanal (Schiffe bis 600 t) über Grado bis zur Isonzomündung (Sdobba) anschließt. Die Flüsse in diesem Abschnitt (Brenta, Piave, Tagliamento) können in ihrem Unterlauf über einige Kilometer von Schiffen bis 300 t benutzt werden, und zusammen mit einer Reihe technisch unzulänglicher Kanäle (für Wasserfahrzeuge bis 300 t) schaffen sie Binnenschiffsverbindungen ein Stück in das Festland hinein (das Gebiet umfaßt etwa Padua, Treviso, Pordenone, Portogruaro und einige andere Ortschaften). Ihr Verkehrswert ist auch deswegen nur gering, weil sie zumeist nicht in Richtung des derzeitigen Transportbedarfs verlaufen. Nur der Kanal von der Lagune (Venedig) nach Padua weist eine nennenswerte Frequenz auf.

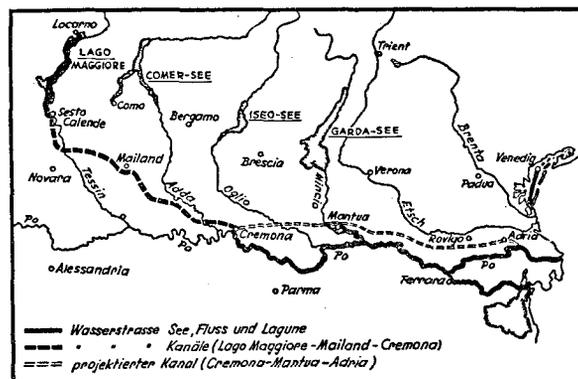
Nach Prof. Ing. Matteo Maternini („L'Idrovia Padana“, Locarno 1952) gliedert sich dieses ungeordnet entstandene Wasserstraßennetz Norditaliens wie folgt auf:

Wasserstraße	Länge (in km)	Jahresdurchschn. Verkehrsleistung ¹⁾ (in 1000 tkm)
Venedig und Po-Delta		
Polesine (Delta)	176	1 300
Lagune — Po	113	45 000
Adige (Etsch), Ceraino-Cavanella	172	4 500
Netz von Padua	150	26 000
Piave u. Sile (schiffbarer Teil)	113	22 000
Netz von Livenza	101	880
Küstenkanal (Lagune u. Abzweigungen)	231	7 200
Gebiet von Ferrara	94	5 300
Po-Fluß und -Gebiet (West-Ost)		
Schiffbarer Oberlauf bis Piacenza	95	550
Piacenza-Cremona	69	25
Cremona-Borgoforte	94	6 300
Borgoforte-Revère	35	3 700
Revère-Pontelagoscuro	54	12 500
Pontelagoscuro-Volta Grimana	59	24 200
Volta Grimana-Molo Farsetti	13	1 300
Molo Farsetti-Foce (Mündung) Pila	24	235
Mündungsarme:		
Po di Goro	50	262
Po di Gnocca	25	1 000
Po di Maestra	14	38
Po di Tolle	25	240
Unterlauf des Tessin	41	316
Unterlauf des Mincio (ab Mantua)	25	3 700
Naviglio-Netz mit Zentrum Mailand (Mailänder Hafen)	166	16 500

¹⁾ Die Ziffern der Beförderungsleistung wurden aus einem längeren, bis auf das letzte Vorkriegsjahrzehnt zurückgreifenden Zeitraum ermittelt und können nur informativen Wert beanspruchen. Während des Krieges fiel die Verkehrsleistung auf ein Minimum zurück, jedoch fehlen Angaben hierüber, so daß diese Jahre in der Tabelle nicht berücksichtigt sind. Inzwischen hat parallel zur Behebung der Schäden und Zerstörungen auf den wichtigeren Wasserverbindungen, besonders im Hafenbereich Venedigs und im Mailänder Netz, eine seit 1947 fortschreitende Erholung eingesetzt, so daß diese Verkehrsdaten, die statistisch genau auch früher nicht zur Verfügung standen, heute als wirklichkeitsnahe gelten können. Aus dem Jahre 1936, das für die Binnenschifffahrt in der Po-Ebene die bisher günstigsten Ergebnisse brachte, liegen immerhin Zusammenstellungen vor, nach denen damals auf einer Länge von 2 112,5 km (Flüsse und Kanäle) 5 154 618 t befördert bzw. 200 420 732 tkm geleistet wurden.

AUSBAUPLÄNE

Zu Beginn dieses Jahrhunderts wurde von einer Kommission ein Projekt ausgearbeitet, das die Binnenschifffahrt auf dem Po unter Einbeziehung der alten Kanäle im Mailänder Gebiet für Wasserfahrzeuge bis 150 t benutzbar machen sollte. Bis zum ersten Weltkrieg wurde das Projekt durch einige andere Pläne überholt, und 1910 wurde das „Gesetz Bertolini“ verkündet, in dem für den Bau und die Regulierung von Wasserstraßen Staatssubventionen und Beiträge der Provinzen und Gemeinden vorgesehen wurden. Von einem am Unterlauf des Po in Angriff genommenen



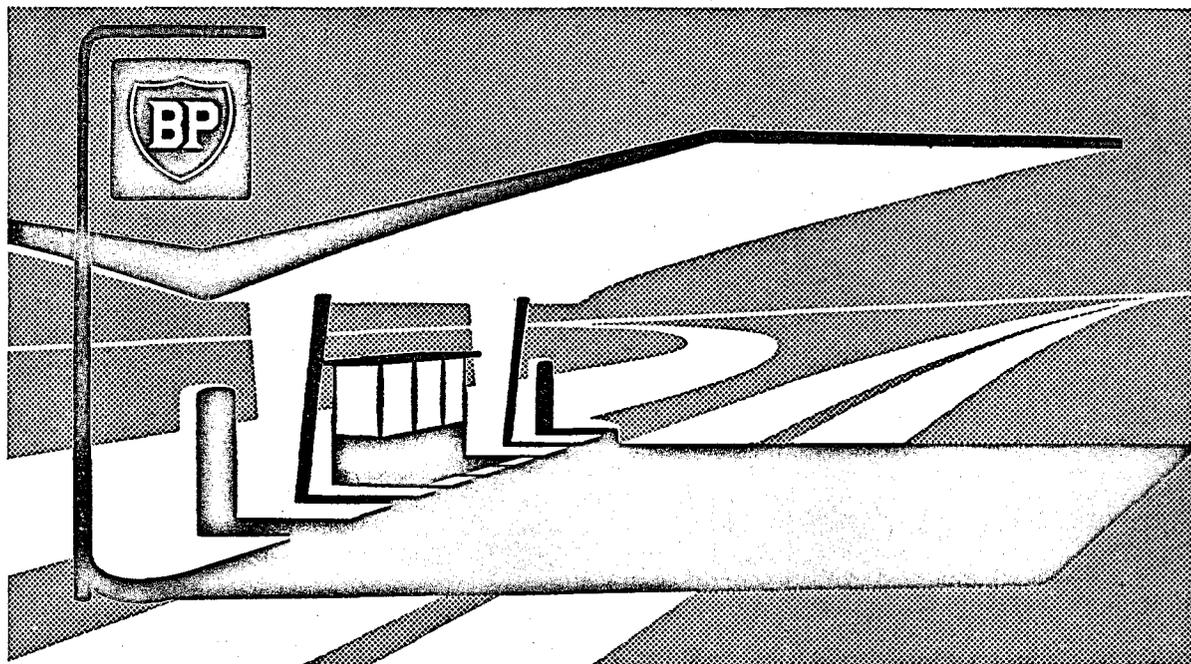
und dann eingestellten Regulierungsvorhaben abgesehen, kam es jedoch zu keiner Realisierung. Erst 1940 wurde das Problem der Wasserwege wieder hervorgeholt und seine Lösung zur Zielsetzung des faschistischen Italien erklärt. Es wurde die Parole einer Wasser-Verbindung von der Schweiz über den Po nach Venedig ausgegeben, ohne daß damals technisch fundierte Projekte vorgelegen hätten. Doch wurde das Teilstück Mailand—Cremona—Po durch die Initiative der Städte Mailand und Cremona von Ingenieuren gründlich und in allen Details bis zu jenem Projekt entwickelt, das nunmehr in seinen Grundzügen verwirklicht werden soll.

Diese Wasserstraße von Mailand zum Po soll (mit italienischem Kapital) als Verlängerung des Kanals gebaut werden, für den sich die italienisch-schweizerische Wasserstraßenkommission entschieden hat, nachdem grundsätzlich von beiden Regierungen das Projekt eines Wasserweges vom Süden des Lago Maggiore, praktisch also von Locarno, nach Mailand gebilligt worden ist. Mit diesem Kanalbau soll in absehbarer Zeit begonnen werden, sobald der Plan der Kommission unter Festlegung des von jedem Land zu übernehmenden Finanzierungsanteils von Italien und der Schweiz genehmigt worden ist. Die Wasserstraße würde von Sesto Calende bis südlich Pamperduto das regulierte Bett des Tessin benutzen, und von dort soll der Kanal nach rechts vom Flusse abzweigen. Diese „Rechtslösung“ stellt die Annahme eines italienischen Vorschlags dar, denn Italien ist an einer Abzweigung nach Turin interessiert, wobei an einen Seitenarm dieses Nebenkanals zum Nordhang des ligurischen Apennin (nach den beiden Seilbahnen von Genua und Savona) gedacht wird. Der Lago Maggiore-Mailand-Kanal kehrt nordwestlich von Novara wieder zum Tessin zurück, überquert ihn und den „Naviglio Grande“ und erreicht dann in südöstlicher Richtung Mailand (bzw. den Industrie- und Handelshafen im Süden der Stadt). Für den Kanal, der durch das Wasser des Tessin gespeist wird, ist eine Tiefe von 3,25 m und eine Nutzbreite von 30 m vorgesehen. Er soll mindestens an 300 Tagen des Jahres für 600 t-Schiffe benutzbar sein. Die 1946 aufgestellte italienisch-schweizerische Kommission würde den Bau zu überwachen haben. Die Länge des Kanals vom Lago Maggiore nach Mailand beträgt rund 60 km, von denen 5 km auf den regulierten Fluß entfallen; das durch 11 Schleusen zu überwindende Gefälle wurde auf 92,60 m berechnet.

An diesen Kanalbau schließt der ebenfalls zur möglichst baldigen Realisierung vorgesehene und plantech- nisch bereits ausgearbeitete Verlängerungskanal an, der bei Cremona in den Po mündet und dessen Länge sich bei einem Gefälle von 62,85 m (9 Schleusen) auf 75 km belaufen würde. Die Baukosten der Wasserstraße Lago Maggiore—Cremona (bei der die Schweiz nur an der Strecke vom See bis nach Mailand beteiligt wäre) wurden mit rund 51 Mrd. Lire berechnet. Nach ihrer Fertigstellung wäre bereits der Wasserverkehr vom Lago Maggiore bis zur Adria möglich, wobei allerdings der nicht-regulierte Po von Cremona bis zur Mündung durchlaufend nur für Schiffe bis 300 t be- nutzbar wäre.

Auf längere Sicht soll diesem ersten Bauvorhaben das Großprojekt der modernen Anforderungen und inter- nationalen Normen entsprechenden Wasserstraße durch die Ebene von Cremona nach Venedig folgen, wodurch das Verbindungsnetz zwischen dem Lago Maggiore bzw. Turin und der Adria in der wirtschaftlich erfor- derlichen Weise vervollständigt würde. An diesem Ausbau ist besonders auch Venedig interessiert, dessen heute ungenügend genutzter Hafen vor allem durch die Gewinnung des schweizerischen Osthandels zur See („Ausfallstor der Schweiz an der Adria“) einen starken Impuls erhalten würde. Das Großprojekt, zu dessen Verwirklichung der Ausschuß für Binnenwasserstraßen („Comitato Navigazione Interna“) in Mailand ins Le- ben gerufen wurde, sieht zunächst die Fortsetzung des

Kanalbaus Lago Maggiore—Mailand—Cremona bis zum See von Mantua bzw. bis zum Mincio vor, der in süd- östlicher Richtung an den Po heranführt und in diesem Abschnitt zu regulieren wäre. Von Mantua aus würde der Wasserweg unter Ausbau des seichten Kanals bis zum Tartaro, dann durch dessen Lauf und den „Canal bianco“ über die Stadt Adria bis zum Po verlaufen. Von Volta Grimana aus sind drei Po-Ver- kehrsarme zum Meer in Betracht gezogen, ein linker nach Venedig, ein mittlerer nach Porto Levante und ein rechter durch das Hauptbett des Flusses. Padua, Rovigo und Ferrara haben Anschluß an dieses Netz, und neue Kanalanlagen im Norden nach Vicenza und im Süden nach Parma, Modena und Bologna sind eben- falls im Plan vorgesehen. Für später wird an die Aus- gestaltung zu einem organischen Verkehrsnetz ge- dacht, das durch Regulierung und Schiffbarmachung der Nebenflüsse des mittleren Po und durch die An- lage von Stichkanälen zu schaffen wäre: Pincio-Fluß von Mantua an den Gardasee, Adda-Fluß (Naviglio Martesand) nach Lecco am Comer See, eventuell bis zum Lago d'Iseo. Auch liegt ein Spezialprojekt für einen Kanalbau Mailand—Bergamo—Brescia—Mantua vor, das den Vorzug einer fast konstanten Höhenlage von 100 m über dem Meeresspiegel bei geringerer Länge gegenüber der Wasserstraße über Cremona hätte. Wenn einmal das offiziell geplante Netz— mit dem Po als Achse — verwirklicht sein wird, könnten verkehrswirtschaftliche Erwägungen auf das eine oder



Schützend breitet das Dach seine Schwingen über Fahrer und Fahrzeug, wenn in den Tank der hochwertige Kraftstoff fließt. An den Stationen der BP ist man in guter Obhut * BP BENZIN · BP SUPER · ENERGOL das Motoröl

andere dieser zusätzlichen Projekte zurückgreifen. An der Verlängerung des im ersten Weltkrieg entlang der Küste im Lagunen- und Meeresgrund ausgehobenen Kanals für Schlepper von etwa 600 t (die zur Adria-Überquerung nicht geeignet sind) wird gearbeitet. Er soll bis in die Triester Bucht ausgebaut werden.

Auf der Grundlage der derzeitigen Verkehrsfaktoren hat das italienische Ministerium für öffentliche Arbeiten einen jährlichen Beförderungsbedarf in beiden Richtungen auf der zu bauenden Wasserstraße der Po-Ebene von 2,5 Mill. t für die erste Zeit ermittelt, wobei mit steigenden Mengen zu rechnen wäre. Die Wirtschaftlichkeit der Anlage scheint um so eher gesichert, als das Eisenbahnnetz Norditaliens durch das ständige Ansteigen des Frachtverkehrs bedenklich überlastet ist.

Die Durchführung des Großprojektes Locarno—Venedig würde nach den Berechnungen für die Teilstrecke Cremona—Po-Mündung zuzüglich der Baukosten für den Abschnitt Lago Maggiore—Cremona insgesamt etwa 120 Mrd. Lire erfordern. Einen gleichhohen Betrag, der in keinem Zusammenhang mit der Wasserstraße steht, sieht die kurz vor den Sommerferien 1954 vom Senat gebilligte Gesetzesvorlage für die Vornahme verschiedener Flußregulierungen vor. Das Programm umfaßt neben Flußläufen in Mittel- und Süditalien insbesondere auch Flüsse der norditalienischen Ebene, die — wie Etsch, Mincio und Tartaro unter Einbeziehung der Wasserläufe im Mailänder Gebiet zwischen der Adda und dem Tessin, sowie des Canal bianco und der Zuflüsse im Po-Delta — in den Planungsbereich der Wasserstraße fallen.

Die Arbeitsgenossenschaften in Italien

Dr. Theo Voßschmidt, Münster

Innerhalb des italienischen Genossenschaftswesens, das sich dem Betrachter in den mannigfachsten Formen darbietet, nehmen die Arbeitsgenossenschaften eine besonders bemerkenswerte und interessante Stellung ein. Diese Form des genossenschaftlichen Zusammenschlusses ist in anderen Ländern mit hochentwickeltem Genossenschaftswesen — vielleicht mit Ausnahme von Frankreich — kaum oder doch nur in Ansätzen anzutreffen und ist ein typisches Beispiel dafür, wie sehr das Genossenschaftswesen eines Landes in seinem Aufbau und in seinem Tätigkeitsbereich von den jeweiligen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen beeinflußt wird. Von den führenden Genossenschaftspraktikern des vorigen Jahrhunderts war Nullo Baldini der einzige, der Arbeitsgenossenschaften, ein Primat Italiens, organisiert hat.

1. STADIUM: OFFENTLICHE ARBEITEN

Ihren Ursprung haben die Arbeitsgenossenschaften in der Provinz Ravenna zu einer Zeit gefunden, als unter den landwirtschaftlichen Tagelöhnern (braccianti) der Romagna eine große Arbeitslosigkeit herrschte, die zur Verelendung großer Bevölkerungsteile dieses Raumes führte. Um das Wesen und die Bedeutung der Arbeitsgenossenschaften erkennen zu können, ist es erforderlich, auf ihre Entstehungsgründe einzugehen. Die Romagna, in der östlichen Emilia gelegen, war bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein infolge der häufigen Überschwemmungen der zahlreichen Flußläufe stark mit Malaria verseucht. Wie allgemein in den Malariazonen Italiens war auch hier der Großgrundbesitz stark vertreten, der jedoch nur zu einem geringen Teil von den Eigentümern selbst bewirtschaftet wurde. Der überwiegende Teil war in Großpachtungen vergeben. Daneben spielte auch die für weite Bereiche Oberitaliens charakteristische Halbpacht (Mezzadria) eine bedeutsame Rolle. Während in den überwiegend durch Großbetriebe bewirtschafteten Gebieten eine größere Anzahl von Arbeitern benötigt wird, sind die Halbpachten Familienbetriebe, so daß hier im allgemeinen auf freie Landarbeiter verzichtet

werden kann. Durch die groß angelegten Meliorationsarbeiten, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Initiative der privaten Grundeigentümer und durch Einschaltung der öffentlichen Hand in Angriff genommen wurden, setzten umfangreiche Einwanderungen von Arbeitern aus den benachbarten Gebieten ein, die in der Romagna für sich und ihre Familien eine bessere Existenzgrundlage zu finden hofften.

Im Verein mit einem beträchtlichen natürlichen Geburtenüberschuß führte diese Einwanderung sehr bald zu einer Übervölkerung, da trotz Neugewinnung von landwirtschaftlichem Kulturboden und trotz Bemühungen um eine Intensivierung der Bebauung nicht genügend Arbeitsplätze in der Landwirtschaft vorhanden waren. Auch die kaum entwickelte Industrie bot nur wenig Ausweichmöglichkeiten, so daß die bemerkenswerte Situation entstand, daß auch in einem Gebiet mit einem erheblichen Anteil an Familienwirtschaften freie Landarbeiter in großer Zahl seßhaft waren, für die naturgemäß keine Arbeitsmöglichkeiten in hinreichendem Umfang vorhanden waren. So stieg beispielsweise die Zahl der Landarbeiter in der Gemeinde Ravenna von 1881 bis 1910 um rund 50% an. Demgegenüber wird für die gleiche Zeit die durchschnittliche Zahl der Arbeitstage in der Landwirtschaft und bei den öffentlichen Arbeiten auf 90 bis 97 pro Arbeiter im Jahr angegeben¹⁾. An dieser Beschäftigungssituation hat sich bis heute zwar einiges geändert, sie ist aber immer noch höchst unbefriedigend. Im Wirtschaftsjahr 1948/49 betrug die Beschäftigung der landwirtschaftlichen Tagelöhner im Durchschnitt 127,2 Tage (umgerechnet auf Vollarbeitskräfte), wogegen eine Mindestbeschäftigung von 164 Tagen für erforderlich erachtet wird²⁾.

Es liegt auf der Hand, daß ein so grobes Mißverhältnis zwischen Arbeitsangebot und Arbeitsnachfrage in

¹⁾ W. D. Preyer: „Die Arbeits- und Pachtgenossenschaften Italiens.“ Jena 1913, S. 56.

²⁾ V. Pantuelli: „Redditi e Consumi di Famiglie Contadine.“ Bologna 1953, S. 14.