

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 49 (1945-1946)  
**Heft:** 23

**Rubrik:** [Impressum]

#### **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:** 24.01.2026

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

sie eine bestimmte Menge schlagen und verkauft sie an die Bally-Schuhfabriken, an die Wisa-Gloria-Gesellschaft und an eine Bürstenfabrik. Außerdem verbraucht die SBB einen erheblichen Teil des Holzes selbst, zerkleinert und zugeschichtet, in Form von Gasholz als Benzinersatz für die Rangiertraktoren und für die Heizung von Lokomotiv-Depots.

Aber nicht der Damenabsätze, nicht der Kinderwagen und nicht einmal des Gasholzes wegen ist die SBB Waldbesitzerin. Sie ist es aus einem viel wichtigeren Grunde: um den Bahnlörper und mit ihm die Reisenden und Güter auf die bestmögliche Art und Weise vor den Naturgewalten zu schützen. Denn solche lauern in der Innerschweiz und insbesondere auf der Gotthardstrecke, dort, wo sich die Züge, eingeklemmt zwischen Berg und See, den steilen Hängen entlangwinden — und manchmal unter ihnen durch. Ausgedehnte Waldungen begleiten oberhalb des Trasse die Bahn auf ihrem Weg nach dem Süden. Sie unterstehen dem SBB-Forstingenieur, der in seinem Aufgabengebiet für die Sicherheit des Bahnverkehrs verantwortlich ist, alles Nötige dafür vorzulehren und insbesondere den Wald im Hinblick auf seine Schutzaufgabe zu pflegen hat. Denn es hat sich gezeigt, daß sowohl gegen Lawinen, Steinschlag, Erdrutsch, wie auch gegen Hochwasser ein zweckmäßig angelegter und unterhaltener Wald die sicherste Gewähr bietet. Als bester Schutz hat sich indes ein Wald erwiesen, der sich aus den verschiedensten Baumsorten zusammensetzt und in dem alte und junge Bäume wechseln. Wie Soldaten einer kleinen Armee stellen sich seine Bäume den gefährlichen Steinschlägen entgegen und fangen sie, bevor sie Schaden anrichten können, auf. Nicht jeder Baum heißt jedoch die von den Steinen geschlagenen Wunden gleich gut. Den Nachwuchs der widerstandsfähigen zu fördern, die anfälligen auszumerzen, dafür sorgt der Forstingenieur.

Außerdem funktioniert ein gepflegter Wald ähnlich wie ein Wasserreservoir. Dieser Umstand wird für die Bahn immer dann sehr wichtig, wenn es mehr als gewöhnlich regnet. Denn bei

gewöhnlichen bis heftigen Regenfällen saugt der Wald alles Wasser auf, bei sehr heftigen den größten Teil, und gibt es nur langsam wieder ab. Die Zusammenhänge sind nicht ganz einfach: ein Teil des Wassers bleibt in den Baumkronen hängen und verdunstet, ein anderer tropft langsam von Blatt zu Blatt, von Nadel zu Nadel, ein dritter rinnt den Baumstämmen entlang zu Boden und verdunstet direkt. Der letzte Teil jedoch wird vom weichen Streu- und Moorboden aufgesogen und nur allmählich wieder abgegeben.

Trotzdem können unter gewissen Umständen — bei Wollkenbrüchen etwa — in den Wildbächen gelegentlich gewaltige Wassermassen zu Tale stürzen und mit elementarer Wucht riesige Steine und Geschiebe mit sich reißen. Um die Bahn — und mit ihr das umliegende Gelände — vor diesem Feind zu seien, verläßt man sich nicht ausschließlich auf den Schutz des Waldes, sondern richtet außerdem Wildbachverbauungen ein, die die Gewalt des nassen Elementes brechen. Denn die Erfahrung hat gezeigt, daß eine Verbindung der beiden Maßnahmen, Bannwald und Verbauung, den sichersten Schutz gewährleisten.

Der Forstingenieur bezeichnet die Bäume, die gefällt werden müssen (die Forstverwaltung der SBB bestreitet ihre Ausgaben restlos aus dem Erlös des Holzverkaufs), vergibt und überwacht die Arbeiten und verhandelt mit Altkordantien und Korporationen. Für das Fällen im Bereich des Bannwaldes bestehen nämlich ganz besondere Vorschriften. Fünfzehn Minuten vor Durchfahrt eines Zuges muß die Arbeit eingestellt, an gefährlichen Stellen müssen die Stämme beim „Reisten“, d. h. bei der Beförderung hinab an die Bahnlinie oder Straße, mit Seilen gesichert werden.

Für alle diese Dinge ist der Forstingenieur der SBB verantwortlich, dem allein im II. Kreis, der vornehmlich das Bahngebiet von Basel bis Chiasso umfaßt, 185 534 Bäume anvertraut sind, mit dem Wald der andern Kreise zusammen eine Menge von insgesamt 120 000 Kubikmeter Holz.

Guy