

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 5 (1948)

**Heft:** 4

**Artikel:** Die Eisenbahnen im Dienste der Siedlungspolitik

**Autor:** Romer, Erhard

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783224>

### 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:** 08.02.2026

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



Bahnhof Stadelhofen, Zürich.  
Typisches Bild einer Gruppe von Pendlern, d. h. Leuten, die täglich ein- oder mehrmals zur Arbeitsstätte und nach Hause fahren.

Photo Kant. Hochbauamt, Zürich.

Erhard Romer

## Die Eisenbahnen im Dienste der Siedlungspolitik

### I.

Seit jeher stehen menschliche Siedlung und Verkehr in enger gegenseitiger Beziehung. Schon die alten Heer- und Handelsstrassen haben die Menschen zu den ersten grössern Ansiedlungen zusammengeführt. In weit grösserem Umfange aber ist dies in neuerer und neuester Zeit der Fall, wo die Verkehrsknotenpunkte der Eisenbahnen und Autostrassen mit ihren vielfältigen Verdienstmöglichkeiten die Masse der arbeitenden Menschen angezogen haben und deshalb zu Grosssiedlungen geworden sind. Die Entwicklung ging zwar nicht immer diesen Weg. Aber auch dort, wo der Verkehr den bereits bestehenden Siedlungen nachging, ist diese durch gemeinsame Aufgaben bedingte, gegenseitige Abhängigkeit zwischen Verkehr und Siedlung unzweifelhaft festzustellen.

Die Regelung und Ausgestaltung dieser Beziehung blieb jedoch bis heute zur Hauptsache dem freien Spiel der Kräfte überlassen. Diese Freiheit der Gestaltung hatte sicher auch hier ihre grossen Vorteile. Dadurch aber, dass sie schrankenlos war, brachte sie auch Nachteile mit sich, deren unerfreuliche Folgen man erst heute richtig zu erkennen beginnt. Es fehlte vor allem ein Plan, welcher frühzeitig die grossen Richtlinien für den Bau der Städte und der Verkehrsstrassen festgelegt hätte. So wach-

sen heute einerseits die Vorstädte ohne innern Zusammenhang mit der Stadt heran und verschmelzen sich mit ihr zu einer ungeplanten Grosssiedlung mit ungesunden und unwirtschaftlichen Wohnverhältnissen. Andererseits fehlt den Verkehrsunternehmungen der nötige Raum, um ihre baulichen Anlagen dem durch die Grosssiedlung bedingten Verkehrszuwachs anzupassen.

Auch in der Schweiz bricht sich allmählich die Ueberzeugung Bahn, dass heute schon die Verstädterung unseres Volkes und das damit verbundene unorganische Anwachsen der Städte zu schweren Bedenken Anlass geben muss, wenn nicht raschestens der planlosen Willkür des freien Gestaltungswillens im Städtebau Schranken auferlegt werden. Behörden und Verkehrsunternehmungen gehen daran, ihre Baupolitik einem einheitlichen Plan unterzuordnen. Es wird aber noch Jahrzehnte dauern, bis diese Planung die ersten Früchte tragen wird. Unsere Grossstädte bilden nämlich ein so unorganisches Ganzes, und die Verkehrsanlagen sind derart in den Grossraum der Siedlungen hineingezwängt, dass es einer gewaltigen Kraftanstrengung des ganzen Volkes bedarf, welches mit Arbeit und Geld nicht sparen darf, wenn die bestehenden Verhältnisse gesunden sollen. Die Abhilfe ist aber zum dringenden Sofortprogramm geworden. Es müssen daher alle jene Mittel unverzüglich angewendet werden, welche geeignet sind, auch unter den bestehenden räumlichen und baulichen Verhältnissen den schweizerischen Siedlungswillen entscheidend zu beeinflussen. Den Verkehrsmitteln muss dabei gerade wegen ihrer engen Beziehung zur Siedlung eine nicht zu unterschät-

zende Bedeutung zukommen. Es dürfte deshalb interessant sein zu prüfen, wie weit besonders die Eisenbahnen als wichtigstes Massentransportmittel des Landes durch zweckmässige Ausgestaltung der Tarife, des Fahrplanes usw., der Siedlungspolitik dienstbar gemacht werden und vor allem der Verstädterung wirksam entgegenarbeiten können.

## II.

Um für den Personenverkehr die Frage beantworten zu können, ob die Tarifgestaltung auf die Siedlungsbewegung einen Einfluss ausüben kann, müssen wir zunächst untersuchen, welche Fahrten mit den Wohnverhältnissen in Beziehung stehen, und welcher Art diese Beziehung ist, wenn sie besteht.

Wir unterscheiden Fahrten produktiven Charakters, welche materielle Ziele verfolgen, und solche konsumtiven Charakters, die den Genuss immaterieller Werte bezeichnen. Die ersten dienen entweder direkt oder indirekt dem Erwerb des Lebensunterhaltes und werden demnach ausgeführt vom Wohnort zum Arbeitsplatz, zum Kunden oder zur Bildungsstätte. Sie sind durch die Zentralisation von Industrie, Handel und Schulen in den Städten und grösseren Ortschaften bedingt. Sie werden täglich oder doch regelmässig ausgeführt und sind deshalb zum grösseren Teil Abonnementsfahrten. Sie stehen in enger Beziehung zu den Siedlungsverhältnissen. Die letzteren dienen der Erholung, dem Vergnügen, oder sie befriedigen ganz einfach die menschliche Reiselust. Sie sind keine Lebensnotwendigkeit und stehen nur in einem einseitigen Abhängigkeitsverhältnis zur Siedlungsordnung. So kann wohl der Umfang dieses Verkehrs durch die Wohnbedingungen gesteigert werden, wofür der Massensportverkehr aus der ungesunden Großstadt heraus ein sprechendes Beispiel ist. Umgekehrt aber kann die Ausgestaltung und der Preis dieser Fahrten nie die bestehenden Siedlungsverhältnisse beeinflussen. Der Ausflug-, Sport-, Ferienverkehr und der gewöhnliche Reiseverkehr fallen deshalb für siedlungspolitische Probleme ausser Betracht.

Betrachten wir die wichtigsten der produktiven Fahrten, die Abonnementsfahrten, näher, so sehen wir, dass alle irgendwie durch die Siedlungsverhältnisse bedingt sind. Der Arbeiter fährt zur Fabrik, der Geschäftsmann zum Kunden, die Bauersfrau auf den Markt, der Schüler zur Schule. Alle diese Fahrten bewegen sich zwischen dem Wohnort und den Brennpunkten des wirtschaftlichen Lebens. Je grösser die wirtschaftliche Konzentration an bestimmten Orten ist, desto stärker wird der Abonnementstrom. Der Arbeiter wird aber nur so lange ausserhalb der Stadt wohnen, als der Preis für die Fahrt zur Arbeitsstätte für ihn nicht eine untragbare finanzielle Mehrbelastung bedeutet. Und der Vater, der seine Kinder in den Stadt Schulen ausbilden lassen will, wird in die Stadt ziehen, wenn der Fahrpreis für das Abonnement zu teuer ist. Der Abonnementsverkehr steht deshalb in enger Wechselbeziehung zur heutigen Siedlungsordnung, indem einerseits der Um-

fang dieses Verkehrs abhängig ist von den Siedlungsverhältnissen, andererseits aber die Wahl des Wohnortes durch die wirtschaftliche Tragbarkeit des Abonnementspreises stark beeinflusst werden kann. Die Ausgestaltung des Abonnementstarifs dürfte deshalb bei der Erfüllung siedlungspolitischer Aufgaben ein starkes Mittel sein.

Dieser Schluss wird zudem durch die Tatsache erhärtet, dass der Abonnementsverkehr ein sehr umfangreicher Mussverkehr ist. Der Abonnementsverkehr spielt eine gewichtige Rolle im schweizerischen Gesamtpersonenverkehr. Durchschnittlich 50 % der im Jahre auf den Schweizer Bahnen beförderten Personen fahren mit einem Abonnement. Von der Gesamtzahl der gefahrenen Personenkilometer entfallen ungefähr 40 % auf Abonnementsfahrten. Tarifarische Massnahmen im Dienste der Siedlungspolitik, welche den Abonnementenverkehr treffen, erfassen deshalb einen grossen Teil der Bahnbenutzer, und man darf sich schon aus diesem Grunde eine erhebliche Wirkung versprechen. Dies allein würde aber noch keinen sicheren Erfolg verbürgen, wenn die Abonnementsfahrten nicht mit einem Muss verbunden wären. Der Mensch kann auf Arbeit, Verdienst und Schule nicht verzichten. Die Fahrten zum Arbeits- oder Bildungsort sind deshalb für ihn eine Notwendigkeit, wenn er nicht daselbst wohnt. Dies wird er aber solange nicht tun, als das Wohnen an einem andern Ort ihm wirtschaftliche oder andere Vorteile bringt. Er wird darum die Vorteile des billigeren Wohnens auf dem Lande zu schätzen wissen, sofern nicht ein teurer Fahrpreis diese zunichte macht.

Die Auswirkungen des billigen Fahrpreises im Abonnementsverkehr, welche übrigens heute schon deutlich feststellbar sind, dürften im einzelnen folgende sein:

1. Der billige Abonnementspreis wirkt gegen die Landflucht.
2. Er fördert die Ansiedlung von Städten auf dem Lande und wirkt so gegen die Uebervölkerung und Weiterausdehnung der Großstädte.
3. Er hat eine ausgleichende Wirkung auf die Grundrente in der Stadt, indem durch die Möglichkeit des Wohnens ausserhalb der Stadt der Wohnungsmarkt entlastet wird und somit die Mietzinse nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage in der Stadt sinken müssen.

Durch zweckentsprechende Ausgestaltung des Abonnementstarifs können und müssen diese Wirkungen erhöht werden. Der Tarif soll deshalb vor allem ermöglichen, dass auch die Fahrten aus grösserer Entfernung für den Arbeiter und Schüler finanziell tragbar sind. Für die Bewohner der Vorstädte und der näheren Stadtumgebung spielt der Abonnementspreis nämlich keine ausschlaggebende Rolle. Er darf hier sogar eine Erhöhung erfahren, ohne dass die Gefahr bestünde, dadurch den Zuzug zur Stadt zu begünstigen. Von einer gewissen Distanz an wird der Preis für die tägliche Fahrt zu einem wesentlichen Faktor im Budget des Einzelnen, welcher sehr wohl den Ausschlag für einen Wohnungswchsel in Richtung Stadt geben kann. Der Abonne-

mentspreis muss deshalb für die grössern Distanzen noch weiter gesenkt werden, als dies heute der Fall ist. Um die Bahnen für den Ausfall, den sie dadurch sicher erleiden, einigermassen zu entschädigen, kann der Fahrpreis für die kurzen Strecken erhöht werden. Diese Belastung des Nahverkehrs zugunsten des Fernverkehrs rechtfertigt sich übrigens auch aus betriebswirtschaftlichen Ueberlegungen. Die betrieblichen Aufwendungen, welche durch den kurz vor den Städten einsetzenden Stossverkehr bedingt sind, stellen nämlich eine gewaltige Belastung der Bahn dar, die in keiner Weise durch die Einnahmen aus diesem Verkehr gedeckt wird. Es sei in diesem Zusammenhang nur erinnert an die schlechte Ausnützung des Rollmaterials und des Personals.

Eine starke vertikale Staffelung des Abonnementstarifs dürfte deshalb am geeigneten sein, einerseits einen entscheidenden Einfluss auf die Siedlungsbewegung auszuüben und andererseits die Aufwendungen der Bahn erträglich zu machen. Wenn wir aber bedenken, dass die Bahn heute schon ca. einen Viertel ihrer Verkehrsleistungen für die Abonnementsfahrten aufbringen muss, daraus aber nur durchschnittlich 15 % ihrer Gesamteinnahmen im Personenverkehr zieht, wird ohne weiteres klar, dass die Erfüllung derartiger siedlungspolitischer Aufgaben eine schwere Belastung für sie bedeutet. Sie wird und muss aber zu diesem Dienst an Volk und Land immer bereit sein.

### III.

Einen entscheidenden Einfluss auf die Siedlungsverhältnisse eines Landes übt die räumliche Lageung seiner Industrie aus. Die Zusammenballung der grossen Industrien an einigen wenigen Punkten hat notwendigerweise die Bildung von Grosssiedlungen zur Folge. Eine gesunde Verteilung der Industrie auf das ganze Land wird hingegen auch gesunde Siedlungsverhältnisse schaffen.

Die Wirtschaftskarte der Schweiz zeigt eine auffallende Massierung der wichtigsten Industrien im Norden des Landes. Dies gilt vor allem für die Metall- und Maschinenindustrie, welche heute nach der Anzahl von Beschäftigten im ersten Range steht. Weniger ausgeprägt ist diese Verlagerung nach dem Norden bei der Textilindustrie, welche zum Teil auch Eingang in die Alpentäler gefunden hat. Bei jenen Industrien aber, die inländische oder nur kleine Mengen ausländischer Rohstoffe verarbeiten, ist eine solche Orientierung nach dem Norden nicht festzustellen. Das Gesetz, wonach die Industrie möglichst nahe zum Rohstoffvorkommen hinstrebt, hat sich also auch auf die Lagerung der schweizerischen Industrie deutlich ausgewirkt. Dies geht daraus hervor, dass gerade jene Industrien im Norden konzentriert sind, welche auf den Antransport von grossen Rohstoffmengen, vor allem Eisen und Kohle, aus dem Norden angewiesen sind.

Die Massierung unserer Industrie im Norden des Landes ist demnach neben andern Ursachen, die ebenfalls mitgewirkt haben, wie natürliche Verkehrsstrassen, Wasserläufe, geographisch bedingte grössere Bevölkerungsdichte usw., vor allem frach-

mässig bedingt. Es fragt sich deshalb, wie weit die Eisenbahnen diese Entwicklung gefördert haben, und ob sie fähig sind, einer weitern Massierung der Industrie und der damit verbundenen Verstädterung entgegenzuwirken.

Die Schweiz war schon vor dem Entstehen der Eisenbahnen ziemlich stark industrialisiert. Der Leinenindustrie, welche als Ausgangspunkt für die Industrialisierung der Ostschweiz gelten darf, war die Einführung der Seiden- und der Baumwollindustrie in verschiedenen Gebieten der Schweiz gefolgt. Es handelte sich also vorwiegend um Textilindustrie, welche vor dem Zeitalter des eisernen Verkehrsweges zu einem die nationale Wirtschaft bestimmenden Faktor geworden war. Die entstehenden Eisenbahnen nun folgten zunächst den bereits bestehenden Verkehrsbedürfnissen, indem sie einerseits die vorhandenen Industriezentren unter sich verbanden und andererseits diese an das Ausland anschlossen. Damit öffneten sie die Tore der Metall- und Maschinenindustrie, welche erst jetzt die Möglichkeit hatte, die erforderlichen Mengen an Rohstoffen aus dem Ausland in die Schweiz zu transportieren. Indem die Eisenbahnen aber dem bestehenden Verkehr nachgingen, begünstigten sie naturnotwendig die räumliche Festlegung der neu entstehenden Industrie in der Nähe der schon bestehenden Produktionszentren. Zudem haben die Eisenbahnen, auch nachdem sich ihr Netz sehr rasch entwickelt hatte, und somit das ganze Gebiet der Schweiz einer Industrialisierung offen gestanden wäre, durch ihre Tarifpolitik die Verlagerung der neuen Industrie nach Süden eher erschwert als begünstigt. Aus diesen beiden Gründen haben die Eisenbahnen nicht unweesentlich zur Massierung der Industrie im Norden des Landes beigetragen und damit auch die Großstadtbildung gefördert. Zur Entlastung der Bahnen darf allerdings gesagt werden, dass diese Entwicklung gewissermassen natürlich bedingt war und die anfänglichen Fehler in der Tarifgestaltung nach und nach behoben wurden. Sollen die Bahnen aber in den Dienst der Siedlungspolitik gestellt werden, so müssen sie allerdings auf dem eingeschlagenen Weg noch einen entscheidenden Schritt vorwärts tun.

Um die räumliche Verteilung der Industrie in unserm Lande zu fördern und vor allem eine weitere Massierung im Norden zu verhindern, stehen unseres Erachtens den Bahnen heute zwei wirksame Mittel zur Verfügung:

1. Die heute schon bestehende Differenzierung des Gütertarifs ist weiter auszubauen. Vor allem soll der Industrielle im Süden des Landes für den Antransport der Rohstoffe nicht wesentlich mehr bezahlen müssen als sein nördlicher Konkurrent. Dieses Ziel kann erreicht werden durch eine starke Entfernungsstaffelung der Tarifsätze für die der Industrie unentbehrlichen Rohstoffe und Importgüter. Umgekehrt soll aber auch der exportierende Industrielle, der weiter von den Grenzen entfernt ist, nicht dadurch benachteiligt sein, dass seine Fertigfabrikate durch grosse Inlandfrachten belastet werden. Um dies zu erreichen, darf die Eisenbahn nicht bei der reinen Wertstaffelung nach Rohstoffen,

Halbfabrikaten und Fertigfabrikaten stehen bleiben, sondern diese Staffelung muss auch nach dem Konsum orientiert sein. Da die Differenzierung zwischen den fixen und veränderlichen Kosten spielt, dürfte es der Bahn möglich sein, durch zweckentsprechende Belastung des Nahverkehrs und Entlastung des Fernverkehrs für die in Frage kommenden Güter einen Ausgleich in den Tarifräumen zu finden, welcher auch für sie wirtschaftlich tragbar wäre. Damit wäre eine Einwirkung auf die räumliche Lagerung vor allem jener Industrien möglich, welche eine grosse Menge von Rohstoffen einführen, um einen relativ kleinen Teil davon als hochwertige Fertigfabrikate wieder zu exportieren. Eine solche Differenzierung dürfte aber auch nicht ohne Einfluss auf jene Industrien bleiben, welche sehr hochwertige Rohstoffe importieren, um sie als Ganzes in hochwertige Fertigfabrikate zu verarbeiten, welche zu einem grossen Teil im Inland abgesetzt werden.

2. Produzent und Konsument sind durch wesentliche Verkürzung der Beförderungszeit für Güter einander näher zu bringen. Der Konkurrenzkampf auf dem ausländischen und dem inländischen Markt ist heute so gross, dass derjenige, welcher bei gleicher Qualität rascher liefern kann, unbedingt im Vorteil ist. Es wird deshalb das Bestreben eines jeden Produzenten sein, seinen Betrieb möglichst nahe beim Absatzgebiet, also in der Nähe von Grosssiedlungen zu haben. Dieses Bestreben wird dann gegenstandslos, wenn die Bahnen imstande sind, ohne wesentliche Verteuerung die Waren auch über grössere Entfernungen annähernd gleich rasch zu befördern, wie über die kürzern. Dazu sind die Bahnen in der Lage, durch vermehrte Bildung von direkten Frachtgutkursen, Vermeidung von mehrmaligem Umlad, durch Zentralisierung desselben an geeigneten Verkehrsknotenpunkten, durch Bildung von Leichtgüterzügen und Städtestückgüterzügen usw.

Dies dürften zwei Wege sein, die den Eisenbahnen ermöglichen, wenigstens einer weitern Massierung der schweizerischen Industrie und der damit zusammenhängenden Grossstadtbildung im Norden des Landes wirksam entgegenzuwirken. Wir glauben aber nicht, dass es von Vorteil wäre, wenn die Eisenbahnen Standortspolitik im eigentlichsten Sinne betreiben würden, d. h. durch ihre Tarifgestaltung die heutige Industrie verlagern oder die Bildung von Konkurrenzindustrien in industrie- armen Gegenden fördern wollten. Dies müsste für die heutige Industrie und damit für die ganze Volks- wirtschaft schädlich sein.

#### IV.

Neben den Fragen der Tarifgestaltung kommt bei der Erfüllung siedlungspolitischer Aufgaben durch die Eisenbahnen dem Aufbau des Fahrplanes eine wichtige, wenn nicht die entscheidende Rolle zu. Der Fahrplan bildet die Voraussetzung und Grundlage für alle Tarifmassnahmen, indem diese versagen müssen, wenn der Fahrplan nicht die entsprechenden Beförderungsmöglichkeiten schafft. Aber auch der zweckentsprechende Ausbau des Fahrplanes darf

für sich allein schon als wirksame Massnahme bezeichnet werden.

Der Fahrplan weist eine Doppelnatür auf, indem er einerseits den internen Transportplan der Verkehrsanstalt und andererseits das verbindliche Angebot an die Transportinteressenten darstellt. Darin liegt insofern eine Gegensätzlichkeit, als die Interessen des Betriebes und jene des Verkehrs sich gegenseitig öfters ausschliessen. Es wird das Bestreben jedes Verkehrsunternehmens sein, beim Aufbau des Fahrplanes diese Polarität der Interessen nach Möglichkeit auszuschliessen. Ganz wird dies aber nie möglich sein. Den betriebstechnischen Bindungen und den betriebswirtschaftlichen Zielen werden stets die verkehrswirtschaftlichen Forderungen gegenüber stehen. Das Bild des Fahrplanes wird deshalb verschieden sein, je nachdem das Schwergewicht beim Aufbau desselben auf der einen oder andern Seite liegt.

Die verkehrswirtschaftlichen Bedürfnisse werden durch jene Faktoren bestimmt, welche den Transport oder die Reise vorteilhaft, angenehm oder rentabel machen. Sie dürfen sich in die drei hauptsächlichsten Forderungen der Bahnkunden nach Reise- und Transportgeschwindigkeit, nach Häufigkeit der Beförderungsmöglichkeit und nach günstiger, tageszeitlicher Lage der Fahrgelegenheiten zusammenfassen lassen. Der Reisende will in möglichst kurzer Zeit den Ort verändern. Er fordert deshalb grosse Schnelligkeit der Züge, kurze Aufenthalte und gute Anschlussverhältnisse. Ausserdem fordert er aber auch, dass ihm die gute Verbindung möglichst oft in allen Richtungen zur Verfügung steht. Tageszeitlich sollen die Verbindungen so liegen, dass er möglichst wenig gezwungen ist, auswärts zu essen und zu schlafen oder seine Freizeit zu opfern.

Diesen berechtigten Forderungen des Verkehrs stehen die betriebstechnischen Bedingungen und die betriebswirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnen gegenüber. Es seien nur einige derselben kurz erwähnt. In betriebstechnischer Hinsicht ist es insbesondere der ungenügende Ausbau der Bahnanlagen, welcher die Erfüllung verkehrswirtschaftlicher Forderungen stark beeinträchtigt, so vor allem zu wenig Doppelspurstrecken, Einspurstrecken mit langen Stationsdistanzen, Fahrstrassenübergreifungen in Bahnhöfen, ungenügender Ausbau der Gleiseanlagen überhaupt und schliesslich Mangel an modernem Rollmaterial. Daneben stehen betriebswirtschaftliche Faktoren, welche den freien Ausbau des Fahrplanes behindern, wie konkurrenzmäßig bedingte Abhängigkeit vom Fahrplan des Auslandes, schlechte Ausnutzung von Rollmaterial und Personal durch bestimmte Verkehre, Erfüllung von Nebenaufgaben wie Beförderung von Post, Expressgut, Eilgut, Tieren und Lebensmitteln durch die Personenzüge usw.

Es wird nicht mit Unrecht darauf hingewiesen, dass der heutige Fahrplan weitgehend durch betriebliche Faktoren bestimmt ist. Es geht aber unbedingt zu weit, wenn behauptet wird, die Eisenbahn wolle aus Eigennutz den verkehrswirtschaftlichen Forderungen nicht so weit als möglich entgegenkommen.

Diese Behauptung kann schon darum nicht der Tatsache entsprechen, weil die Erfüllung der verkehrs-wirtschaftlichen Forderungen im ureigensten Interesse der Bahn selbst liegt, indem sie dadurch den Verkehr an sich zieht und somit ein ausgezeichnetes Mittel gegenüber den Konkurrenzunternehmungen in der Hand hat. Tatsächlich ist deshalb die Lage so, dass die Eisenbahn vielfach vor der technischen und betrieblichen Unmöglichkeit steht, die berechtigten Forderungen der Verkehrinteressenten ganz zu erfüllen. Sie wird aber im eigenen Interesse Mittel und Wege suchen müssen, um die betrieblichen Schwierigkeiten zu meistern und so immer besser den verkehrswirtschaftlichen Ansprüchen und Bedürfnissen gerecht zu werden.

Damit ist auch bereits gesagt, welche Richtlinien inskünftig bei der Ausgestaltung des Fahrplanes eingehalten werden müssen, wenn die schweizerischen Eisenbahnen der Siedlungspolitik dienstbar gemacht werden sollen. Eine Verlagerung des Schwergewichts von den betrieblichen auf die verkehrswirtschaft-

lichen Interessen wird unumgänglich sein. Sie ist die Voraussetzung für das Gelingen aller Massnahmen auf dem Gebiete des Tarifwesens, weil nur ein Fahrplan, welcher in jeder Hinsicht auf die Interessen der Kundschaft Rücksicht nimmt, diese in ihrer Wirkung unterstützen kann. Ein solcher Fahrplan wird aber auch unabhängig von andern Massnahmen geeignet sein, die schweizerische Siedlungsbewegung zu beeinflussen.

Auf einen Umstand aber muss in diesem Zusammenhang noch hingewiesen werden. Die Erfüllung all' dieser Aufgaben wird den Eisenbahnen erst dann möglich sein, wenn das Konkurrenzproblem zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln der Schweiz in befriedigender Art und Weise ausgeschaltet ist. Heute ist der Einfluss eines ungesunden Wettbewerbs auf die Tarifbildung der Eisenbahnen noch viel zu gross, als dass diese mit genügender Grosszügigkeit an der Lösung solcher volkswirtschaftlicher und siedlungspolitischer Probleme mitarbeiten könnten.

Alfred Huber

## Privatwald und Landschaftscharakter

### 1. Einleitung

In mancherlei Hinsicht ist Wald und Wald nicht dasselbe. So gibt es in bezug auf die Eigentumsverhältnisse verschiedene Kategorien von Wald, die sich in die beiden Gruppen des *öffentlichen* und des *privaten Waldes* einreihen lassen. Der Spaziergänger, Naturfreund, Botaniker oder Ornithologe wird sich beim Gang durch den Wald allerdings dieser Unterscheidung in der Regel kaum bewusst werden, weil sie für seine besonderen Absichten ohne Bedeutung ist. Anders der Forstmann, dessen Aufgabe es ist, die Wälder so zu bewirtschaften, dass ihr Ertrag sowohl nach Holzmenge als auch nach Holzwert dauernd der grösstmögliche sei, dass sie aber gleichzeitig auch die von ihnen verlangten mannigfachen Wohlfahrtswirkungen jederzeit auszüben vermögen! Für ihn sind die Wälder der beiden Eigentumskategorien in vielen Kantonen gleichsam getrennte Welten. Auf Grund der eidgenössischen und kantonalen Forstgesetze ist nämlich dem Forstingenieur in den öffentlichen Waldungen teilweise die direkte Bewirtschaftung, teilweise die Leitung oder Aufsicht über die Bewirtschaftung übertragen. In den Privatwaldungen der flacheren Teile unseres Landes hat er dagegen lediglich für die forstpolizeiliche Kontrolle, die den Schutz der Wälder gegen klimatische und biotische Schäden oder gegen Frevel bezieht, zu sorgen, während die Planung und Durchführung der Bewirtschaftung Sache der privaten Eigentümer bleiben. Nur im Schutzwald des Gebirges stehen dem Forstpersonal weitergehende Kompetenzen zur fachmännischen Leitung auch der Privatwaldwirtschaft zu.

Die Unterschiede zwischen öffentlichem und privatem Wald sind nicht nur auf eine verschiedene

gesetzliche Stellung und die sich daraus ergebenden Folgen beschränkt. Vielmehr bestehen auch deutlich ausgeprägte Wechselbeziehungen zwischen der *Landschaftsgestaltung und der Art des Waldeigentums*. Und damit erwächst auch der Landesplanung und nicht nur der forstlichen Planung die Pflicht, sich mit der Waldlandschaft als solcher zu befassen.

### 2. Die Arten des Waldeigentums in der Schweiz

#### A. Die Definition des Begriffes «Privatwald»

Das heute gültige eidgenössische Forstgesetz vom Jahre 1902 nennt als öffentliche Waldungen «die Staats-, Gemeinde- und Korporationswaldungen sowie solche Waldungen, welche von einer öffentlichen Behörde verwaltet werden.» Ihnen sind gegenübergestellt die Privatwaldungen mit Einschluss der aus Zusammenlegungen von Privatwaldungen entstandenen Gemeinschaftswaldungen.

Wir sehen: Der Begriff des Privatwaldes ist nicht näher umschrieben. Zwar wird ein Zweifel über den privaten Charakter des Eigentums in jenen Fällen kaum bestehen, wo der Wald einzelnen, natürlichen Personen gehört. Außerdem besitzen jedoch auch zahlreiche private Personenverbindungen Wald zu Eigentum. Vielfach handelt es sich dabei um jene vorwiegend bäuerlichen Korporation vom Charakter der Allmendgenossenschaften, deren Entstehung Jahrhunderte zurückliegt und eng mit der mittelalterlichen Agrarverfassung zusammenhängt. Sie bildeten sich hauptsächlich durch Zusammenschluss der alt-eingesessenen Bürger zu einer Zeit, da die wirtschaftliche Dorfeinheit durch Zuwanderung neuer Anwohner gesprengt wurde und eine ständig wachsende Zahl von Menschen Anspruch auf die Benutzung des Allmendwaldes erhob.

Das schweizerische Zivilgesetzbuch unterstellt heute alle Körperschaften von solcher oder ähnlicher Entstehung dem kantonalen Recht. Ihre zivilrecht-