

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 2 (1909-1910)
Heft: 21

Artikel: Schweizerische Forstwirtschaftspolitik von 1870-1910
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920257>

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: 28.12.2025

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

ganz vergessen zu haben, dass die Eisenbahnen nicht Selbstzweck und das Endziel der Wirtschaftskultur bilden, sondern dass die Schienenwege lediglich dazu da sind, die Güterherstellung wie den Güteraustausch zu erleichtern und zu fördern.

In dieselbe Aufgabe teilen sich die Landstrassen, die Binnenwasserwege und die Weltverkehrsstrassen des Meeres.

Alle diese verschiedenartigen Verkehrswege aber sind durchaus notwendig, ihr Dasein verbürgt erst den Bestand des modernen Wirtschaftslebens.



Schweizerische Forstwirtschaftspolitik von 1870—1910.

Die jähren Ausbrüche unserer Gebirgswasser in den letzten Wochen haben die Augen wieder auf die Notwendigkeit gelenkt, der Aufforstung in den Gebirgsgegenden noch mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden, als es bisher schon geschehen ist. Die Schlüsse, zu denen bei Besprechung der jüngsten Hochwasserschäden Professor Felber gelangt ist, haben wir in der letzten Nummer der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ mitgeteilt. Es wird im jetzigen Augenblick besonders interessieren, über die schweizerische Forstwirtschaftspolitik der letzten vierzig Jahre einen Überblick zu erhalten.

„Die Waldausrottung,“ schrieb seinerzeit Pierre Baudin, „ist eine der grössten Schäden, welche die Menschheit bedrohen. Das ist nicht genug gesagt. Sie ist einfach eine Gefahr für das Bestehen der Erde.“

Seit einem halben Jahrhundert haben unsere kantonalen und eidgenössischen Behörden dem Walde erneute Aufmerksamkeit geschenkt, um in erster Linie die Abholzung unserer Berge zu verhindern, und in zweiter Linie die Wiederaufforstung möglichst zu fördern. Den entschiedenen Ausdruck dieser Bestrebungen finden wir im eidgenössischen Gesetz vom 11. Oktober 1902.

Vor einiger Zeit ist der Bericht der eidgenössischen Forstwirtschaftsverwaltung erschienen; er ermöglicht, eine Bilanz der schweizerischen Forstwirtschaftspolitik zu ziehen.

Das schweizerische Bureau für Waldwirtschaftsstatistik, dem Herr Professor Decoppet in Zürich in vorzüglicher Art vorsteht, kommt zu folgenden Zahlen:

Jahr	Waldbedeckte Fläche in ha	% des Territoriums
1870	786 456	18,8
1880	782 771	19,2
1900	856 000	20,6
1908	892 557	21,6
1909	898 800	21,9

Die waldbedeckte Fläche unseres Landes hätte demnach in den letzten vierzig Jahren um 130,344 ha zugenommen. Auch wenn diese Zahl, wenigstens zum Teil, nur eine scheinbare sein sollte und jedenfalls ihre Grösse in erster Linie sorgfältigeren Erhebungen und genauerer Ausscheidung zwischen Wald und Weiden zu verdanken hat, so ist sie doch höchst erfreulich. Von 1872 bis 1910 haben die von der Eidgenossenschaft subventionierten Wiederaufforstungen 4,700,000 Franken gekostet und man darf ihren Flächeninhalt auf 11,500 ha einschätzen. Da noch etwa 10,000 ha Wiederaufforstungen ohne Bundesubvention erfolgt sind, so beziffert sich ihre neu-aufgeforstete Bodenfläche auf rund 21,000 ha. Es wurden für diesen Zweck, sowie zum Zwecke der Verbauungen, von der Eidgenossenschaft seit 1872 an die 9,480,000 Fr. betragenden Kosten 5,450,000 Fr. Bundessubvention entrichtet. Die Auslagen für die nicht subventionierten Aufforstungen werden mit 3 1/2 Millionen Franken berechnet und es ergibt sich also eine Gesamtauslage von 12,980,000 Franken, welche seit 1872 für die Wiederaufforstung unserer Wälder aufgewendet worden sind.

Wenn wir noch bemerken, dass von den 9 Millionen Franken der subventionierten Aufforstungskosten einzig in den Jahren 1908 und 1909 1,162,898 Franken verausgabt wurden, so geht daraus hervor, dass erst seit dem Inkrafttreten des neuen eidgenössischen Forstwirtschaftsgesetzes diese Arbeiten auf breiterer Basis zur Ausführung gelangten und zwar in dem Masse, als die Kantone ihre Gesetze dem eidgenössischen anpassten. Wenn erst einmal der Kanton Tessin sein Ausführungsgesetz im reinen haben wird, dann ist endlich diese gesetzgeberische Arbeit beendet.

Es bietet Interesse, zum Vergleiche mit unsern schweizerischen Verhältnissen, die bewaldeten Oberflächen einiger europäischer Staaten aufzuführen:

Land	Oberfläche in 1000 ha	% der Waldflächen	ha per Einwohner
Schweden	19 591	47,6	3,81
Russland	187 000	37,0	1,85
Österreich	9 767	32,5	0,37
Serbien	1 546	32,0	0,62
Luxemburg	79	30,4	0,33
Ungarn	9 024	28,0	0,47
Deutschland	13 996	25,9	0,25
Schweiz	899	21,9	0,25
Norwegen	6 818	21,0	3,05
Türkei	4 500	20,0	0,70
Frankreich	9 609	18,2	0,25
Belgien	521	17,7	0,08
Spanien	8 484	16,9	0,46
Italien	4 176	14,6	0,13
Portugal	310	3,5	0,06

Ganz Europa hat ungefähr 307,000,000 ha Waldfläche, was 31 % seiner Oberfläche entspricht. Auf den Kopf der Bevölkerung fallen 0,79 ha. Es wird gewöhnlich angenommen, dass jene Länder, welche mehr als 37 ha Wald per 100 Einwohner aufweisen, holzausführende seien.

Europa importiert jährlich 33 Millionen m³ Holz, während die Ausfuhr sich auf 29 Millionen m³ beziffert. Die vier Millionen des Einfuhrüberschusses werden von überseeischen Ländern, besonders von Amerika und Japan gedeckt. Um den europäischen Durchschnitt des bewaldeten Gebietes, also 31 %, bei uns in der Schweiz zu erzielen, müssten wir noch 373,312 ha neu aufforsten, was einen Kostenaufwand von 140 Millionen Franken beanspruchen würde. So hoch sind die Ziele, welche sich die eidgenössische Forstpolitik gesteckt hat, nicht; sie bezweckt weniger eine grosse Quantität, als vor allem eine gute Qualität bewaldeter Oberfläche zu erreichen. Vor Jahresfrist betrug die gesamte bewaldete Fläche der Schweiz 892,557 ha, wovon 659,000 ha als Schutzwaldungen bezeichnet waren.

Wenn auch unsere schweizerische Forstwirtschaftspolitik noch lange nicht das gesteckte Ziel erreicht hat, so ist doch das bisherige Resultat erfreulich und die wohlthätigen Einflüsse werden sich noch mehren, wenn der Eifer des Bundes und der Kantone nicht erlahmt. Die jüngsten Wasserverheerungen werden diesem Eifer neue Impulse geben.



Der Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage.

Referat von Dr. A. HAUTLE-HÄTTENSCHWILLER, Goldach,
an der Jahresversammlung
der schweizerischen geographisch-kommerziellen Gesellschaften
am 30. Juli 1910 in St. Gallen.

I.

Es verdient Anerkennung und Dank unseres Verbandes, dass Sie die bildliche Veranschaulichung unserer Bestrebungen mit einem kurzen Referate in Ihre Jahresversammlung eingeflochten haben. Die kommerziellen Zwecke Ihrer Vereinigungen fallen mit den Zielen unseres Verbandes in der beidseitigen Erkenntnis zusammen, dass der Schwerpunkt von Handel und Verkehr 60 bis 70 % des Weltverkehrs und die weitestgehenden Aussichten in die wirtschaftliche und politische Zukunft der Schweiz auf dem Wasser liegen. Das Hauptproblem für die wirtschaftliche und soziale Besserstellung der Schweiz ist der Anschluss an die von vier Weltmeeren an sie heranreichenden und mit moderner Leistungsfähigkeit ausgerüsteten Wasserstrassen.

Wer die Bedeutung der schweizerischen Binnenschiffahrt ernsthaft, allseitig und gründlich würdigen will, der muss seinen Blick auf drei Dinge richten:

- I. Auf die modernen technischen Hilfsmittel, welche die mit den Eisenbahnen erfolgreich konkurrierende Grossschiffahrt aufweist.
- II. Auf das grosse, teils bestehende und teils projektierte zentraleuropäische Wasserstrassennetz, das die gegenseitige Verbindung durch die Schweiz anstrebt.
- III. Auf die gar nicht hoch genug einzuschätzenden wirtschaftlichen, sozialen und politischen Vorteile, welche der Schweiz aus einer weitsichtigen und richtigen Ausnutzung ihrer Lage nicht nur ohne Schädigung, sondern vielmehr mit voraussichtlicher Verkehrsvermehrung der Schweizerischen Bundesbahnen erwachsen könnten.

ad I. Über die technischen Fortschritte der Binnenschiffahrt hat schon um die Mitte der Neunzigerjahre Nationalrat Professor Zschokke Vorträge gehalten, aus denen hervorgeht, dass der Rhein bis zum Bodensee, die Aare mit dem Entre-Roche-Kanal, die Limmat und die Reuss um den Betrag von zirka 80—90 Millionen Franken für die Grossschiffahrt eingerichtet werden können. Er prophezeite damals: Es werde nach der Erstellung der hauptsächlichen Bahnlinien auch an die Schweiz einmal die Aufgabe zum Ausbau ihrer Wasserstrassen herantreten, und es gelte alsdann, den Geist der Zeit richtig zu erfassen.

Die erwähnten technischen Fortschritte betreffen den Strom- und Kanalbau, die Verbesserungen im Schiffsbau und Schiffszuge und besonders auch die Schleusen und die Schiffshebewerke zur Überwindung von Höhenunterschieden, Wasserscheiden und solchen Staustufen, welche für die Gewinnung elektrischer Kraft künstlich gebaut werden, ferner die Seeregulierungen und Talsperren mit beweglichen Wehren, die dazu dienen, um das Hochwasser über ein gewisses Niveau hinaus rasch abfliessen zu lassen und auf diesem Niveau als Reserve zurückzubehalten, um Schwankungen im Wasserstande der schiffbaren und schiffbar zu machenden Flüsse auszugleichen und Niederwasserstände möglichst zu beseitigen, alles im Interesse sowohl der Schiffahrt, als auch der Kraftgewinnung. Die in Dieselmotoren oder Dampfkraftanlagen bestehenden Reservestationen der Kraftwerke, welche dieselben so unverhältnismässig verteuern, könnten dadurch zu einem grossen Teile erspart werden. Als solche Einrichtungen sind zu erwähnen die Nadelwehre, die Regulierungsanlagen der Stauwerke A.-G. in Zürich, das Wehrsystem von Geometer Waldvogel St. Gallen, sowie das Nürnberger Walzenwehr. Die Schweiz hat es in der Hand, durch die erwähnten Wasseraufspeicherungen nicht nur der heimischen Industrie und Schiffahrt, sondern auch