

Wo wohnt "Familie BBC"? : eine verkehrsgeographische Studie

Autor(en): **Haberbosch, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **17 (1941-1942)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-321595>

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.

Wo wohnt „Familie BBC“?

Eine verkehrsgeographische Studie von Dr. P. Haberbosch

Wer die Familie BBC nicht kennen sollte, sehe sich das Bild auf Seite 42 an. Da drängen sich anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der Firma **B r o w n , B o v e r i u . C i e.** die Angehörigen dieser Riesenfamilie in der mächtigen Montagehalle zu Baden in qualvoller Enge zusammen, um den Festakt feierlich zu begehen: Erfinder, Arbeiter, Konstrukteure, Kaufleute. **D a s i s t F a m i l i e B B C . !**

Dr. h. c. **A d o l f M e y e r**, Direktor bei BBC, hat in jener Festwoche in einem Radiovortrag den Umfang, den grossen Kreis dieser BBC-Menschen folgendermassen umschrieben: «Aus den 20 Angestellten und 100 Arbeitern des Jahres 1891 sind im Jahre 1941 etwa 1700 Angestellte und 5600 Arbeiter geworden, die in etwa 80 Gemeinden der Umgebung von Baden wohnen und jährlich einen Betrag von rund 25 Millionen Franken beziehen, der sich aus ihren Händen in Handel und Gewerbe ergiesst und dort wieder Arbeit und Lebensmöglichkeit schafft.»

Die Frage: «Wo wohnt diese Masse bei BBC arbeitender Menschen?» drängt sich auch dem auf, der zur Zeit des Fabrik-schlusses durchs «Nadelöhr» Badens, den alten Bruggerturm, gegen den Strom schwimmen muss oder sich auf einem der beiden Badener Bahnhöfe aufhält.

Damit ich die Frage beantworten konnte, stellte mir das Personalbureau der Firma BBC bereitwillig **L o h n l i s t e n** zur Verfügung. Wenn sie auch v o m J a h r 1937 stammen und demnach heute weit überholt sind, verdienen doch diese Zahlen verwendet zu werden, da sie ein getreueres Bild normaler Verhältnisse bieten, als Zahlen des Hochkonjunktur-jahres 1941. Es sind auch andere, hier nicht näher zu erörternde Gründe vorhanden, die mich bestimmten, das Zahlenmaterial von 1927 zu berücksichtigen, obwohl dasselbe schon einmal zu einer ähnlichen statistischen Studie verarbeitet worden ist.

Dr. **E. B i n s w a n g e r** hat nämlich in zwei Aufsätzen gleichen Titels: «**L a n d w i r t s c h a f t u n d I n d u s t r i e a l s w e c h s e l s e i t i g e A r b e i t s s t ä t t e n u n s e r e r L a n d b e v ö l k e r u n g**» 1937 und 1938 Industriearbeiter und Angestellte dreier schweizerischer Grossbetriebe nach ihren Wohnorten gruppiert. Er gliederte das Wohngebiet in drei Zonen.

1. **Lokalzone**, das in Fabriknähe gelegene Gebiet bis zur Entfernung von rund 2 km.
2. **Fahrradzone**, das Einzugsgebiet mit dem Radius 2—10 km.
3. **Bahn-resp. Autozone**, Wohnstätten weiter als 10 km vom Arbeitsort entfernt.

Der 1938 in den «Schweizerischen Landwirtschaftlichen Monatsheften» enthaltenen Tabelle Binswangers entnehmen wir folgende, sich auf BBC beziehende Angaben.

	Arbeiter			Angestellte		
	Gemeinden	Personen	Prozent der Belegschaft	Gemeinden	Personen	Prozent der Belegschaft
Lokalzone . . .	4	2153	47	5*	1059	76
Fahrradzone . .	45	1749	38	25	111	9
Bahn-Autozone .	134	698	15	48	198	15
Total	183	4600		78	1368	

*) Münzlishausen, das zu Dättwil gehört, als selbständige Gemeinde gerechnet.

Fassen wir Arbeiter und Angestellte in eine Kategorie zusammen, so erhalten wir folgendes Bild der Belegschaft von BBC im Jahre 1937:

Lokalzone 3212 Personen (54 % aller Arbeitnehmer).
Fahrradzone 1860 (31 %) — **Bahn-Autozone** 896 (15 %). Total 5968.

Binswanger konnte ein starkes Anwachsen der Arbeiterzahl vom Jahre 1936 aufs Jahr 1937 feststellen. Er verfolgte den Zuwachs auf die drei Zonen verteilt und fand, dass nicht einmal die Hälfte der 1733 frisch eingestellten Kräfte aus Baden und dessen Nachbargemeinden stammte oder von auswärts in die Lokalzone gezogen war; sondern dass sich der grösste Teil von ihnen aus der Fahrradzone und auch aus der Bahn-Autozone rekrutierte. In eine Kartenskizze wurden von den 183 Gemeinden 21 in das durch Distanzkreise eingeteilte Gebiet eingetragen.

Beim Versuch, der Wohnortsverteilung der Belegschaft von BBC weniger schematisch, sozusagen «individueller» nachzugehen, stiess ich in geographischen Werken auf die Verwendung sogen. **Isochronen**. Es sind dies

Linien, die von einem Zentrum aus mit bestimmten Verkehrsmitteln in festgelegter Zeit erreichbar sind. Wie aus den Karten 1—3 ersehen werden kann, lässt sich die Entwicklung der Verkehrsgeschwindigkeit, die in einer Gegend erreicht wird, durch Isochronen gut darstellen.

1740

Die Isochronen für Fussgänger auf Karte 1 zeigen die Reisegeschwindigkeit in einer Zeit, da der Durchschnittsmensch gezwungen war, zu Fuss zu gehen. Wohl mögen Postfahrzeuge schon ums Jahr 1740 unsere Gegend durchzogen haben, ein täglicher Postdienst bestand jedoch noch nicht. Dr. P. Vosseler hat in seiner länderkundlichen Darstellung «Der Aargauer Jura» zwei Isochronenkarten seines Untersuchungsgebietes veröffentlicht. Für den Fussgängerverkehr nahm er einen Stundendurchschnitt von 4 km oder 300 m Steigung an. Es mögen diese Masse klein scheinen; bei Wanderungen über längere Strecken werden sie aber nicht stark von den wirklichen Marschleistungen abweichen. Berücksichtigen wir noch, dass im 18. Jahrhundert die Strassen und Wege oft in bedenklichem Zustand waren, und dass bei der geringen Zahl der Brücken das Ueberschreiten der in unserer Gegend zahlreichen Flüsse mit Hilfe von Fähren auch eine gewisse Zeit erforderte, so wird man mit 4 km Marschstrecke auf ebenem Gelände nicht stark fehl gehen. Um die Steigung als hemmenden Faktor richtig einzurechnen, war die Benützung von Kurvenkarten im Masstab 1:25 000 notwendig. In einer gewässerlosen Ebene würden die Fussgänger-Isochronen als konzentrische Kreise verlaufen; der Wanderer würde in 4 Stunden den in der Karte eingetragenen Distanzkreis 16 km erreichen. In unserem stark kuptierten Gelände aber ziehen die Isochronen nicht so regelmässig. Deutlich strecken sie sich den breiten Talböden entlang und kommen im Limmat- und Reusstal dem Idealdistanzkreis sehr nahe. Auch im Surbtal, wie im untern Aaretal nähern sie sich ihm bis auf 1½ km; in der Richtung Aarau aber hemmen der Umweg über Brugg oder der direkte Weg über die Bodenschwellen zwischen Limmat, Reuss und Bünz die Marschgeschwindigkeit beträchtlich. Die stärkste Hemmung erzeugen der Heitersberg und die Hochflächen östlich des Surbtales. Eine Lägernkammwanderung war 1740 eine regelrechte Kletterpartie; der Verkehr umflutete die Bergkette und erreichte die Hochwacht wohl von Dielsdorf-Regensberg her. Auch der Tafeljura drückt die Isochronen beträchtlich gegen das Zentrum zurück. Die Passlücken beim Herten-

stein und beim Höhtal treten weniger deutlich hervor als die Einschnitte bei Schneisingen, Hägglingen (bei Mägenwil und Mellingen) und endlich die nach Sulz, Gansingen und Hotwil führenden Jura-Engen.

1840

Karte 2 zeigt die Verkehrsverhältnisse unserer Gegend ein Jahrhundert später. Täglich verkehrende Pferdeposten (Eilwagen und Nachtpost) haben eine Verkehrsbesserung gebracht. So ging der Bernerkurs von Zürich über Neuenhof, Baden, Mellingen, Mägenwyl und Lenzburg nach Aarau. Auf der gleichen Strecke verband der Zürcherkurs Zürich mit Aarau. Der einzige Unterschied bestand darin, dass Othmarsingen statt Mägenwyl als Haltestelle diente. Man wird es übrigens damals nicht so genau genommen haben mit den fakultativen Haltestellen wie heute. Der Zürich-Basel-Kurs berührte Neuenhof, Baden, Brugg, Frick und Stein; der Aarau-Schaffhausen-Kurs führte über Schinznachbad und Brugg nach Koblenz. In Franz Xaver Bronners Reiseführer «Der Kanton Aargau» (zwei Bändchen des Histor. geograph. statist. Gemäldes der Schweiz 1844) werden folgende Reisegeschwindigkeiten in Minuten angeführt: Baden-Brugg 60; Zürich-Neuenhof 120; Zürich-Baden 150; Mellingen-Mägenwyl 15; Othmarsingen-Mellingen 30. Zur Konstruktion der Pferdepost-Isochronen wurde deshalb eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 9,6 Kilometer pro Stunde angenommen, d. h. das Doppelte der heute üblichen Fussgängergeschwindigkeit.

Der auf Karte 1 von der 4-Stunden-Isochrone nirgends erreichte 16-km-Distanzkreis wird auf Karte 2 an mehreren Stellen, im Süden auf breiter Front durchbrochen. Den Poststrassen entlang laufen lappenförmige Ausbuchtungen; im Norden, Westen und Süden sind die Isochronenbänder gedehnt und peripher verschoben. Dieser nach aussen brandenden Bewegung halten nur die Widerlager Heitersberg, Altberg, Lägern, Egg-Bowald und die Höhen des Tafeljuras beim Geissberg und Rotberg stand. (Siehe die Namen auf Karte 3). Der Bözbergstrasse entlang mögen die Halbstundenisochronen etwas zu stark auseinandergerückt erscheinen; der Anstieg der Postkutsche zur Passhöhe wird langsamer, die Abfahrt gegen Hornussen dafür umso rascher vor sich gegangen sein als der Isochronenverlauf zeigt. Nach Vosseler soll der Postverkehr, besonders auf den Bergstrassen die Geschwindigkeit des Fussgängers nicht wesentlich überschritten haben. Für den Abschnitt

Brugg-Stalden mag das zutreffen; keineswegs aber für die Strecke Baden-Zürich, die ja 1840 in 2 $\frac{1}{2}$ Stunden zurückgelegt wurde.

Die Eisenbahn kommt

Das Jahr 1847 brachte mit der Eröffnung der Spanischbrödlbahn Zürich-Baden ruckartig eine enorme Ausweitung des Zürcher-Isochronenlappens. Im illustrierten Fahrplan (der eingerahmt in manchem Badener Haus hängt), wird nämlich die neue Badenfahrt mit 45 Minuten angegeben und als Bahnstationen Altstetten, Schlieren, Dietikon erwähnt. Aus technischen Gründen musste auf die Wiedergabe dieser wichtigen, durch den Bau der ersten Schweizerbahn bedingten Verkehrsverbesserung verzichtet werden. Der Bau weiterer Bahnlinien veränderte in den folgenden Jahren sukzessive die Reisegeschwindigkeiten nach den verschiedenen Himmelsrichtungen. 1856 wurde die Bahn bis Brugg, 1858 nach Aarau weitergeführt. 1859 kam mit dem Bau der Strecke Turgi-Waldshut der Anschluss ans badische Eisenbahnnetz. 1875 endlich konnte die Bözberglinie eröffnet werden.

1940

Ueber die heutigen Verkehrsmöglichkeiten gibt Karte 3 Auskunft. Die Konstruktion der Isochronen erfolgte nach folgenden Gesichtspunkten. Nach dem amtlichen Kursbuch (Winter 1940) wurde die rascheste Reisemöglichkeit mit Bahn und Postauto zusammengestellt und zwar (weil die Heimbeförderung des BBC-Personals zur Diskussion stand) mit Eisenbahnzügen und Automobilen, die nach 17.30 Uhr im Hauptbahnhof Baden und im Bahnhof Oberstadt abfahren. An den Umsteigestellen kam die Wartezeit in Anrechnung. Da in den Lohnlisten nur die Angestellten, nicht aber die Arbeiter auf die einzelnen eingemeindeten Vororte Zürichs verteilt angeführt sind, konnte ich darauf verzichten, vom Hauptbahnhof Zürich aus die Weiterfahrt mit der Strassenbahn über die $\frac{1}{2}$ -Stunden-Isochrone hinaus zu studieren. Um Zürich herum ist deshalb die $\frac{1}{2}$ —1-Stunden-Isochronenfläche unvollständig. Die Fussgängerstrecken von der Endstation zum Wohnort wurde nach dem gleichen Grundsatz wie in der Karte 1 berechnet (4 km horizontal; 300 m vertikal pro Stunde). Der Weg vom Fabrikareal zu den beiden Stadtbahnhöfen kam nicht in Anrechnung. Man kann aus der Karte 3 also nicht ablesen, wo der Arbeiter unter den günstigsten Verkehrsbedingungen eine halbe, resp. eine ganze Stunde nach Fabrikschluss sein kann.

Auch deshalb nicht, weil einzelne Züge, die berücksichtigt wurden, Baden mehr als eine Stunde nach Arbeitsschluss verlassen; der Berner Schnellzug z. B. erst um 19.28 Uhr. Mönthal und Zeihen wurden ausnahmsweise in die Einstunden-Isochronenfläche hineingenommen, obwohl sie eine oder zwei Minuten jenseits der Grenzlinie liegen.

Stellen wir nun die Distanzen (Luftlinien) der in den verschiedenen Richtungen von Baden aus mit offiziellen Verkehrsmitteln in einer Stunde erreichbaren Bahn- resp. Poststationen zusammen, so ergibt sich folgende Reihe:

Basel	55 km	Bremgarten	} 14 km
Oensingen	49 „	Wohlen	
Oberwinterthur	} 34 „	Mutschellen	} 13 „
Thalwil		Veltheim	
Zofingen		Tegerfelden	10 „
Zollikon	30 „	Mönthal	9 „
Kölliken	26 „	Schneisingen	7 „
Koblenz	15 „		

Die Schnellzüge führen selbstverständlich am weitesten in die Ferne; dann folgt die «Nationalbahn». In grossem Abstand rangiert die Linie an den Rhein nach Koblenz. Den kleinsten Fortschritt erzielen wir bei der Benützung der Post und der Nebenbahnen, wobei durch Umsteigen oft viel Zeit verloren geht.

Zonare Gliederung der Wohnorte

Mit Hilfe der Isochronenflächen können wir nun die Wohnorte des BBC-Personals sinngemässer gruppieren, als es mit Hilfe der das Relief nicht berücksichtigenden Distanzkreis-Einteilung geschieht.

Die *L o k a l z o n e*, die Binswanger in Anlehnung an die Methode des Eidgen. Fabrikinspektorates ausscheidet, wurde auch von mir übernommen; allerdings mit folgender Abänderung: nicht der Distanzkreis 3 km, sondern eine Isochrone begrenzt sie. Bei der Konstruktion der Karte 1 reicht die Isochrone $\frac{1}{2}$ Stunde auf einer Idealebene radial 2 km weit, ein Ansatz, der für kurze, wenig ermüdende Märsche zu klein ist. Ich wählte deshalb für die *K a r t e 4* einen andern Masstab: Weg pro $\frac{1}{2}$ Stunde 3 km. Berücksichtigen wir die durch Steigungen bedingten Hemmungen, so ergibt sich die weiss ausgesparte Lokalzone. Zur Verbesserung des Fussgängerverkehrs seit 1740 hat der Bau der Limmatstege und der Hochbrücke wesentlich beigetragen.

Unsere Lokalzone umschliesst nun **B a d e n**, **E n n e t - b a d e n**, **W e t t i n g e n** (also die Agglomeration Baden), sowie die Gemeinde **O b e r - S i g g e n t h a l**. Einige Häusergruppen im Osten von Wettingen, wie auch die Siedelung Kirchdorf liegen allerdings ausserhalb der Grenzlinie. Da die Lohnlisten von BBC Rieden, Ober- und Unter-Nussbaumen, Kirchdorf und Hertenstein als Untergruppen der Gemeinde Ober-Siggenthal nicht auseinanderhalten, war es mir nicht möglich, eine weitergehende Verteilung auf die einzelnen Zonen vorzunehmen. Der prozentuale Anteil der Lokalzone wird deshalb etwas zu gross geraten. Wir errechnen (immer Angestellte und Arbeiter zusammengenommen) für Baden 1594, für Wettingen 1278, für Ennetbaden 309 und für die Gemeinde Ober-Siggenthal 261 Personen, die bei BBC in Arbeit stehen. Selbstverständlich werden diese 3442 Arbeitnehmer nicht alle den Gang zum Fabrikareal und zurück zu Fuss zurücklegen; viele fahren, besonders bei günstiger Witterung, mit dem Velo und gelangen auf diese Weise rascher ans Ziel. Eine Trennung der Fahrradbenützer und Fussgänger ist nicht möglich.

Ebenso wenig können wir in der nächsten, der **R a d f a h - r e r -**, **B a h n -**, **P o s t a u t o z o n e** die Benützer der verschiedenen Verkehrsmittel auseinanderhalten. Der Versuch, durch Feststellung der Arbeiterabonnemente der Stationen der näheren Umgebung zu einer Schätzung zu gelangen, schlug fehl, weil die Benützung des einen oder andern Vehikels starken jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist; der Wechsel vom Fahrrad zur Bahn resp. Post ist vom Oktober auf den November am grössten. Um den in den Sommermonaten beträchtlichen Veloverkehr nicht ganz ausschalten zu müssen, konstruierte ich die durch Verwendung von offiziellen Fahrzeugen erreichbare $\frac{1}{2}$ Stundenisochronenfläche unter Verwendung der entsprechenden Fläche auf Karte 3 mit der Erweiterung, dass Ortschaften, die von Baden aus mit dem Velo rascher zu erreichen sind als mit einem offiziellen Verkehrsmittel, in die Zone einbezogen wurden. Der Fall, dass der Arbeiter von der Bahn, resp. Post-Endstation aus das Rad zur Weiterfahrt benützt, wurde (obwohl er häufig vorkommt), nicht berücksichtigt.

In diese zweite Zone fallen nun 32 Gemeinden mit 1526 Personen. Folgende Ortschaften zeichnen sich in den Lohnlisten als gut vertreten aus: Fislisbach 160, Turgi 125, Birmenstorf 123, Gebenstorf 113 und Mellingen (das von der Iso-

chrone gerade noch gestreift wird) 106. Gross-Zürich sendet 177 Personen zu BBC und zwar nur 59 Arbeiter, hingegen 118 Angestellte. Hier macht sich die Saugwirkung der Zürcher-, Oerlikoner und Winterthurer Maschinenfabriken deutlich bemerkbar. Von den 177 aus Zürich stammenden Arbeitnehmern nehmen wir $\frac{2}{3}$ auf die zweite und $\frac{1}{3}$ auf die dritte Zone. Aus Hüttikon, Buchs und Vogelsang stammen nur je 2 Arbeiter; aus den übrig bleibenden Gemeinden zwischen 12 und 88. Um welche Ortschaften es sich handelt, lässt sich durch einen Vergleich von Karte 4 mit einer Exkursionskarte leicht feststellen.

Die 3. Zone entspricht im Grossen und Ganzen der 1-Stunden-Isochronenfläche der Karte 3 und kann als Eisenbahn-Postzone bezeichnet werden, da in ihr die ausschliessliche Verwendung des Fahrrades für den Weg von und nach Baden wohl stark zurücktritt. Sie umfasst 68 Gemeinden mit 646 Arbeitnehmern. An der Spitze stehen Würenlingen 41, Tägerig 39, Wohlenschwil 37, Othmarsingen 36, Klingnau 26 und Zeihen 20. Schon Binswanger hat auf die grosse Zahl von BBC-Arbeitern dieses Juradorfes hingewiesen, ohne jedoch der Ursache nachzugehen. Sicher ist, dass nach der Fertigstellung der Bözbergbahn viele Zeihener in den Bahndienst traten. Als dann später der Bedarf der SBB gedeckt war, fand eine Abwanderung der Jungmannschaft in die beiden Industriezentren Brugg und Baden statt.

In der vierten Zone, der Fernzone, die mit den offiziellen Verkehrsmitteln in einer Stunde nicht erreicht werden kann, liegen 68 von BBC-Personen bewohnte Gemeinden, also gleichviel wie in der 3. Zone. In der statistischen Zusammenstellung wurden 178 BBC-Arbeitnehmer, die ihren Wohnort in der Fernzone haben, berücksichtigt. Die Lohnlisten von 1937 verzeichnen wohl weitere 75; es ist aber nicht möglich, festzustellen, wie viele derselben in Baden in Arbeit standen. Bis 1935 besass nämlich Brown, Boveri u. Cie. in Münchenstein eine Filiale. Nach ihrer Aufhebung arbeiteten viele Angestellten und Arbeiter in Baden weiter. Nicht alle wechselten den Wohnort, und so war eine Sonderaktion der SBB nötig, die in der schweizerischen Verkehrsgeschichte wohl einzig dasteht. Ein Jahr lang fuhr ein Triebwagen von Münchenstein über Basel nach Baden und zurück und ermöglichte auf diese Weise einer nicht mehr festzustellenden Zahl von BBC-Leuten den täglichen Pendelverkehr über eine Strecke von 71 Bahnkilometern. Die Fahrtdauer betrug 70—75 Minuten und der Preis

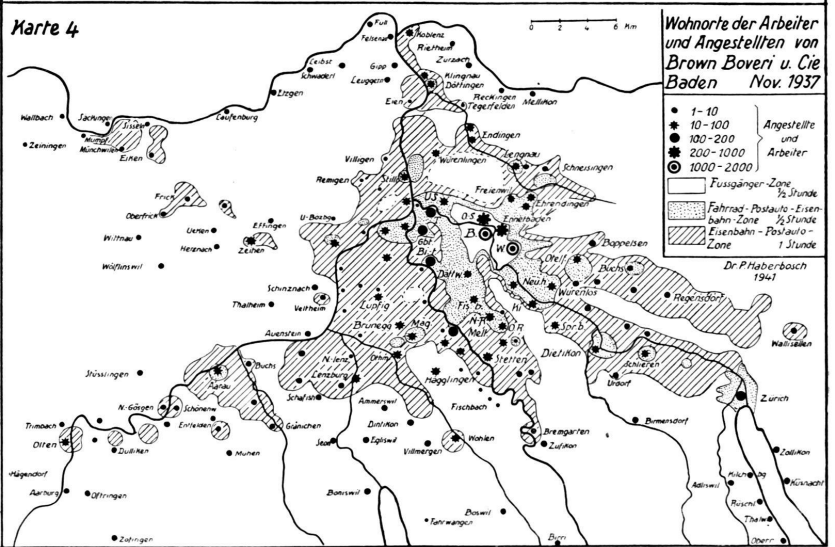
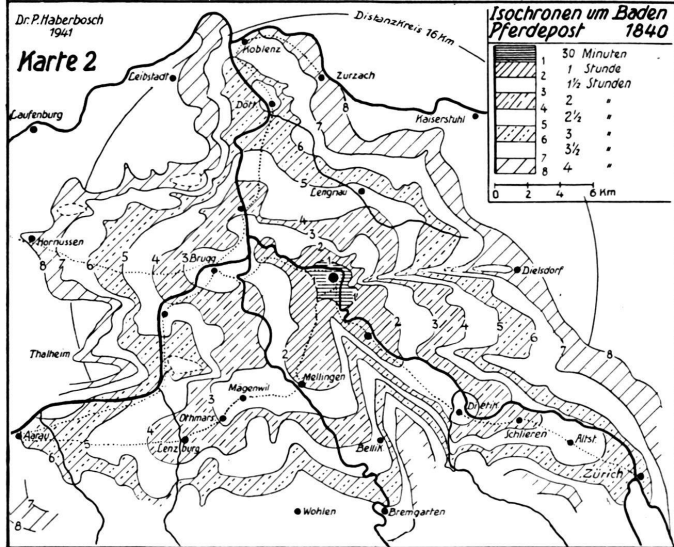
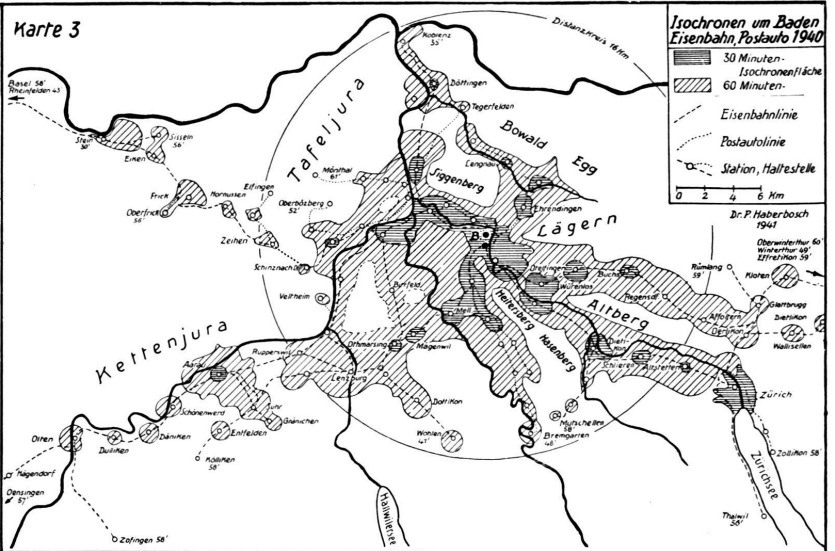
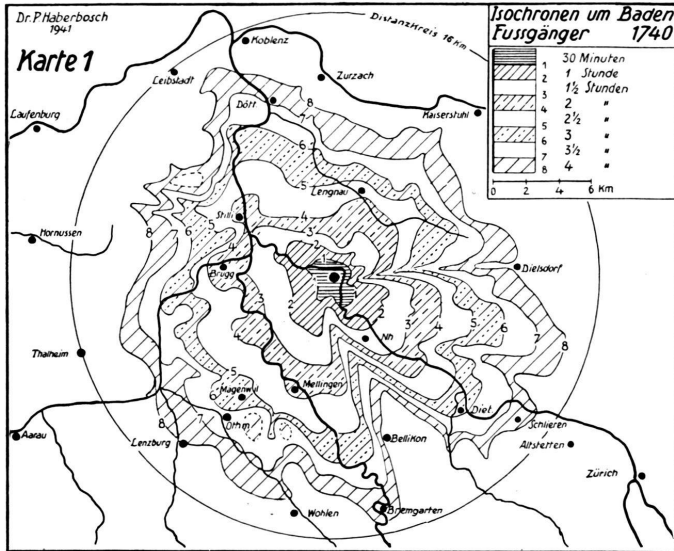
des Arbeiter-Monatabonnements rund Fr. 31.—. Heute liegen die Verhältnisse so, dass Arbeitnehmer, die in der Umgebung von Baden wohnen, in Münchenstein arbeiten und andererseits solche, die in der Nordwestecke der Schweiz Wohnsitz haben, in Baden beschäftigt werden. Auf Karte 4 fehlen deshalb 14 Basler und Solothurner Ortschaften; ferner aus technischen Gründen Magden, Möhlin, Bätterkinden, Beinwil a. S., Menziken, Richterswil und Männedorf, aus denen 1937 je eine Person bei BBC in Stellung war.

Von den in der Fernzone wohnhaften Leuten verkehren natürlich nicht alle täglich zwischen Wohnort und Arbeitsstätte. Welchen Anteil sie an der ganzen Belegschaft haben, kann nicht geschätzt werden, da die nur am Samstag nachmittag und Sonntag in ihrer Wohngemeinde lebenden Personen, die Schriften am Arbeitsort nicht deponieren müssen. Eine seltene Gelegenheit einen Einblick in die wirklichen Verhältnisse zu erhalten, bot die Volkszählung am 1.12.41. An diesem Stichtag konnte in Baden festgestellt werden, dass über 200 BBC-Leute dieser Kategorie angehören. Für 1937 verzeichnen die Lohnlisten für Basel 29, Arlesheim 16, Münchenstein 14 und für 11 weitere Gemeinden der dortigen Gegend 16 Personen; zusammen 75 Personen, die in meiner Statistik nicht berücksichtigt werden.

Prozentuale Verteilung auf die einzelnen Zonen

Stellen wir die Ergebnisse unserer Neueinteilung zusammen, so ergibt sich folgende Tabelle:

	Gemeinden	Personen	Prozent der Belegschaft
Lokalzone: $\frac{1}{2}$ St.-Isochronenfläche (Fussgänger)	4	3442	58,5
Fahrrad-Post-Bahnzone $\frac{1}{2}$ Std.-Isochronenfläche	32	1624	27,5
Bahn-Postzone 1 Std.-Isochronenfläche	68	646	11,0
Fernzone: ausserhalb der 1-St.-Isochronenfläche	68	178	3,0
	172	5890	100,0



Nach Binswanger wurden 1922 bis 1925 vom II. Kreis des Eidgen. Fabrikinspektorates auf Grund der von den Fabriken vorgelegten Arbeiterverzeichnissen Untersuchungen vorgenommen über die Verteilung der Arbeiter nach ihren Wohnorten. Die Erhebungen umfassen 2045 Fabriken mit einem Arbeiterbestand von 110 278 aus den Kantonen Bern (ohne Jura), Solothurn, Baselstadt, Baselland und Aargau, und ergaben folgende Verteilung auf die einzelnen Zonen. In Prozenten ausgedrückt:

	Lokalzone	Fahrrad- zone	Bahn-Auto- Zone
Bern (ohne Jura)	77,5	19,3	3,2
Solothurn	61,0	32,3	6,7
Baselstadt	89,7	8,4	1,9
Baselland	74,8	21,7	3,5
Aargau	73,3	23,9	2,8
Zum Vergleich: BBC (Binswanger)	47	38	15

Es zeigt sich, dass die Belegschaft von Brown, Boveri u. Cie. eine Sonderstellung einnimmt: in der Lokalzone wohnen verhältnismässig wenig Arbeiter; ausserordentlich viel haben den Wohnsitz in der Fahrrad- und ganz besonders in der Bahn-Autozone. Am besten stimmen die Verhältnisse mit denen im Kanton Solothurn überein.

Die Wohnortsverteilung der BBC-Belegschaft bildet in der Schweiz einen Sonderfall. Es entsprechen die Badener Verhältnisse eigentlich den Forderungen moderner Wirtschaftsführer, die einer Dezentralisation der Industriebevölkerung rufen, um dem Anwachsen des Grosstadtproletariates einen Riegel zu schieben. Die Gründer der Weltfirma Brown, Boveri u. Cie. haben sich vor 50 Jahren sicher nicht nur durch die in Baden vorhandene elektrische Kraft bewegen lassen, die Fabrikanlage in unsere Klus zu stellen; sie rechneten sicher auch mit den in den Nachbardörfern brach liegenden Arbeitskräften. In Krisenzeiten hat es sich dann auch deutlich gezeigt, wie wertvoll es für eine Industriefirma ist, möglichst wenig «Entwurzelte» in ihrer Belegschaft zu haben, sondern vor allem Arbeiter, die auf eigener Scholle leben, auf der sie in Zeiten der industriellen Krise einen Rückzugsort besitzen. Es ist nicht Zufall, dass die Chronik von BBC Baden neben dem

Generalstreik des Jahres 1918 nur einen einzigen, ziemlich belanglosen Streik aufzuweisen hat.

Sehen wir uns nach Untersuchungen um, die die Wohnorte der arbeitenden Bevölkerung auf Isochronenflächen verteilen, so stossen wir auf zwei Arbeiten, die wir zum Vergleich mit unseren Ergebnissen heranziehen können.

Nach V o s s e l e r erstrecken sich die Wohnorte der industriellen Arbeitskräfte von R h e i n f e l d e n bis zur 30-M i n u t e n - Isochrone, die von A a r a u bis zur 45-M i n u t e n - Isochrone. Prof. H a s s i n g e r hat in einer Arbeit über die Siedlungs- und Verkehrsgeographie von W i e n, in der er 1910 die Grenzen der Grosstadt mit Hilfe von Isochronen abzustecken versuchte, nachgewiesen, dass das Maximum der Zeit, das die Bevölkerung Wiens täglich zur Erreichung der Arbeitsstätte aufzuwenden gewohnt ist, e i n e S t u n d e nicht überschreitet. Das Beispiel BBC Baden entspricht besser den Wiener Verhältnissen 1910 als den unserer beiden Aargauer Städte. Wir nähern uns einem Grenzwert, der von Hassinger folgendermassen umschrieben wird: «Die Verlegung der Wohnstätte von der Arbeitsstätte muss ihre räumliche Grenze haben, weil die wachsende Entfernung beider eine unerträgliche Steigerung des zur Fahrt notwendigen Zeitaufwandes und des zu bezahlenden Fahrpreises herbeiführt.» Nur einzelne Personen überfahren diese Grenze; die Mehrzahl aber erreicht auf dem täglichen Pendelverkehr diese Grenze nicht. Industriewachstum und Verkehrszunahme steigern sich gegenseitig, indem gute Verbindungen imstande sind, den Industriegebieten Arbeitskräfte zuzuführen, andererseits drängt das Wachstum von Industriezentren zum Ausbau der Verkehrsmöglichkeiten. Diese gegenseitige Beeinflussung geht aber nicht unbegrenzt weiter.

Allgemeines

Die Bevölkerungsdichte landwirtschaftlicher Gebiete ist nicht nur abhängig von der Ertragfähigkeit des Bodens, sondern auch von der Industrie. Diese braucht ihre Bauten aber nicht unbedingt in die Gegend selbst zu bauen; die Industrieunternehmen **strecken** (wie Karte 4 zeigt), ihre Fangarme weit in die Landschaft hinaus. Ungefähr 180 Gemeinden bilden für BBC Baden ein Menschenreservoir, das je nach Bedarf mehr oder weniger Arbeitskräfte zur Verfügung stellt. Diese Erfas-

sung früher oft landwirtschaftlich Tätiger durch die Industrie führt aber nicht unbedingt zur Landflucht. Die oben besprochene Entwicklung des Verkehrswesens hat es ermöglicht, Arbeits- und Wohnort zu trennen. Der Bau guter Strassen hat dem Fahrrad einen gewaltigen Aufschwung verschafft; Bundesbahn, Post und private Transportunternehmungen üben vorbildlichen «Dienst am Kunden». Man denke nur an die Abgabe billiger Arbeiterabonnemente und an die Aufstellung günstiger Fahrpläne.

Mancher Bauernsohn, den schrumpfender Landwirtschaftsbetrieb aus dem Heimatort zu stossen drohte, konnte trotz des Berufswechsels den Wohnsitz auf dem Lande beibehalten, indem er die Unannehmlichkeiten der täglichen Wanderung in die oft weit entfernte Fabrik auf sich nahm. Er konnte dadurch seiner engeren Heimat und seinem Verwandtenkreis erhalten bleiben. In vielen Fällen ist sogar eine Abwanderung des städtischen Industriearbeiters aufs Land hinaus festzustellen. Billiger Baugrund, gesunde Wohnverhältnisse und der niedere Preis gewisser Lebensmittel, die Möglichkeit der Selbstversorgung durch die Führung einer Zwerg-Landwirtschaft verlocken bisweilen sogar zur «Stadtflucht». Binswanger schreibt: «In den Kantonen, in denen gewerbliche Wirtschaft am intensivsten mit grossen Fabrikbetrieben durchsetzt ist, wie z. B. Solothurn, Glarus, Schaffhausen, Aargau, Thurgau usw., dürfte sich die Arbeiterschaft der industriellen Betriebe, namentlich die ungelerten und angelernten Kräfte, aus ländlichen Gebieten rekrutieren. Je nach dem Zustand der Verkehrswege und nach dem Vorhandensein von Verkehrsmitteln wird der Wohnort vieler Arbeitskräfte ausserhalb des Beschäftigungsortes liegen.»

Die «Familie BBC» stellt ein prächtiges Beispiel der so umschriebenen schweizerischen Verhältnisse dar. Aus einem Raum, der auf der Karte 4 als gleichschenkliges Dreieck mit den Eckpunkten Olten-Zürich-Koblentz hervortritt (es ist das Bild des sog. «hydrographischen Trichters» der Schweiz) wandern Tag für Tag Tausende von Arbeitern nach Baden, strömt jährlich eine Riesensumme vom Zentrum aus in die verschiedenen Haushaltungen und von da wieder in Handel und Gewerbe.

Zum Kartenblatt:

Karten 1 und 2 sind in einem grössern Maßstab gedruckt als Karten 3 und 4. Vergleiche die Distanzkreise! Auf Karte 4 muss bei Fislisbach das Sternlein durch einen grossen Punkt ersetzt werden.