Neuerungen auf dem Gebiete der Forstbenutzung

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss foresty journal = Journal forestier suisse**

Band (Jahr): **74 (1923)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-765745

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Das zuletzt erwähnte Vorkommnis ist wohl nur ein Ableger, des viel reichern Standortes am Nordhang der Kurfirsten, der bekanntlich die Nordgrenze des Sevis in der Schweiz bildet. Von Mollis springt dann also das Areal nach dem Glärnischgebiet hinüber; doch ist zu vermuten, daß als Zwischenglieder sich Standorte in der näher gelegenen Wiggiskette finden, wo wir auch Stipa pennata, einen häufigen Begleiter der Sabina neben Coronilla émerus, Asperula taurina, Geranium sanguineum und Evonymus latifolius antreffen.

Wie wir aus dem Vorangehenden entnehmen, hat Juniperus Sabina im Kanton Glarus den Charakter einer Felsenpflanze des Kalkgebirges und sucht ausschließlich die warmen Südhänge der montanen, subalpinen und alpinen Region auf.

Interessanterweise trägt eine Felsmauer oberhalb der Schlofferwiese, wie mir Herr Sek.-Lehrer Lager in Mollis mitteilte, den Namen „Sabinenwand". Da drängt sich die Vermutung förmlich auf, daß zwischen dieser Benennung und dem Juniperus, der in der Nähe wächst, ein Zusammenhang bestehe. Ein Absuchen der Felspartie führte allerdings bis jetzt nicht zur Feststellung des Sevi an Ort und Stelle. Eine Örtlichkeit unterhalb der Alp Oberblegi, wo wie eingangs berichtet wurde, Juniperus Sabina sich findet, trägt den eigentümlichen Namen „Zeferzaun". Ob auch hier eine Beziehung zwischen Namen und Strauch existiert?

Fast überall fand sich unser Strauch in der weitverbreiteten Form cupressifolia Ait mit kleinen, schuppenartig anliegenden Blättchen, einzig am höchstgelegenen Standore am Fuße des Eckstocks trafen wir die var. tamariscifolia mit nadelförmigen, lang-lanzettlichen, abstehenden Blattgebilden.

Neuerungen auf dem Gebiete der Forstbenutzung.

Auto-Lastzüge für Langholztransport mit lenkbarem Zweiradanhängewagen. Anläßlich einer vom st. gallischen Oberforstamt vortrefflich vorbereiteten Exkursion mit Studierenden wurden wir in einem der berühmten neuen Saurer-Alpenpostwagen nach Arbon, dem Sitze der Automobilfabrik Adolf Saurer A.-G., befördert, woselbst uns als weiteres, neues Erzeugnis dieser rührigen Firma ein mit 30 m langem Holz beladenes Automobil mit lenkbarem Zweiradanhänger vorgeführt wurde. Die ganze Gesellschaft setzte sich auf das Langholz und fuhr mit erheblicher Geschwindigkeit durch die Ortschaft, wobei Kurven vorkamen, deren Befahrung mit langem Holz auf den ersten Blick unmöglich erscheinen würde. Schließlich bog der Zug von der Straße weg, beinahe rechtwinklig, zwischen engen Mauern hindurch auf den Holzlagerplatz der Firma Züllig, woselbst uns noch das Verladen und Entladen des Holzes mittelst der am Wagen angebrachten Winden vordemonstriert wurde. Wir vernahmen auch,

daß seit einiger Zeit derartige, mit langen Schiffshölzern beladene Saurerwagen in den Straßen von London verkehren, wo sie vom Publikum angestaunt werden.

Das Geheimnis dieser großen Manövrierfähigkeit liegt insbesonders in der eigenartigen Bauart des Hinterwagens. Wir entnehmen der Beschreibung des Lastzuges, welche uns die Firma A. Saurer A.-G. nebst den photographischen Aufnahmen freundlich zur Verfügung gestellt hat, die folgenden Angaben:

„Auf unserm Titelbild ist der von Hand lenkbare Zweiradanhängewagen sichtbar. Die Achse mit den lenkbaren Rädern und Gummireifen ist gleich der Vorderachse eines Motorwagens, Type 5 A. Der Rahmen mit dem festen Aufbau ist auf der Achse abgefedert. Hinter dem linken Rad befindet sich an den Rahmen angebaut der Führersitz mit Lenkstock und Handrad. Wird kein Holz geführt, so wird der Anhänger gekehrt, derart, daß die am Rahmenende befindliche Kuppelung mit Steckbolzen an die Anhängöse des Zugwagens gekuppelt werden kann. Der Rahmen ist außerdem mit einem Dreifuße versehen, um den Anhängewagen abstellen zu können.

Der Lastzug besteht aus einem 5 A D-Zugwagen, auf dessen Brücke die Drehscheibe mit dem Drehschemel montiert ist. Die Tragfähigkeit des lenkbaren Anhängewagens beträgt nur 3 t, die des Motorwagens 5 t, total also 8 t. Man wird deshalb die starken Baumstammenden auf den Zugwagen nehmen.

Der Vorteil des lenkbaren Zweiradanhängewagens liegt darin, daß man mit letzterem genau der Spur der Hinterachse des Zugwagens folgen kann. In freiem Gelände genügt eine Straßenbreite von nur 3,25 m, um eine Straßenbiegung mit 7,9 m äußerem Radius befahren zu können, während zwischen Häusern eine Straßenbreite von 5,75 m erforderlich ist. Hiebei ist ein Radstand von 8 m von Hinterachse Zugwagen bis Achse Anhänger und ein Überhang der Holzladung über Mitte Anhänger von 4 m vorgesehen. Bei längerem Holz müssen die Abmessungen entsprechend größer sein.

Zum Aufladen der Baumstämme auf die vorbeschriebenen Lastzüge bedient man sich zweier speziell für diesen Zweck gebauter Aufladewinden für je 400 kg Tragkraft. Die Winden werden auf einfache Weise vermittelst zweier Zapfen an die Drehschemelbalken der Zug- und Anhängewagen befestigt. Diese Winden können sowohl auf der linken als auf der rechten Seite der Wagen anmontiert werden; sie sind mit zwei Übersetzungen ausgerüstet, je nachdem schwerere oder leichtere Baumstämme aufgeladen werden müssen. Gegenüber den Aufzugwinden werden an den Zapfen der Drehschemelbalken (die auch für die Befestigung der Winden dienen) schräg gestellte Holzbalken angehängt, welche eine schiefe Ebene bilden, über welche die Baumstämme auf die Wagen gezogen werden.

Bei Nichtgebrauch der Winden werden dieselben vermittelst einfacher Befestigung unter der Ladebrücke des Zugwagens versorgt."

Aus seinen Beobachtungen über die Holzbeförderung mittelst Lastautos entnehmen wir einer Einsendung von Herrn Stadtoberförster Helbling in Rapperswil noch folgendes:

Seit einigen Jahren knüpfen mehrere Holzkäufer ihre Angebote an die Bedingung: „An automobilfahrbarer Straße gelagert." Der Trans-

Saurer Langholztransportwagen. Der lenkbare Hinterwagen folgt der Spur des Vorderwagens und ermöglicht das Befahren scharfer Kurven.

port auf unsern schmalen Waldweganlagen, deren Steinbettbreite meist nur 2,6 m beträgt, geht aber mühsam vonstatten und hängt in hohem Maße von der Geschicklichkeit des Lenkers ab. Mit Rücksicht auf die zunehmende Verbreitung breitspuriger Motorfahrzeuge sollte man daher im Hügelland keine neuen Waldstraßen mit weniger als 3 m Steinsatzbreite mehr erstellen und subventionieren. Die hintere Spurweite eines 5 t-Lastwagens mißt nämlich 197 cm und die größte Chassisbreite 205 cm.

Die Befahrbarkeit schmaler Straßen wird allerdings durch den lenkbaren Saurer-Anhänger wesentlich erleichtert, doch müssen wir auch mit andern Konstruktionen rechnen.

Das Lastautomobil ist bei guten, festgebauten Weganlagen und engmaschigem Netz dem Pferdefuhrwerk weit überlegen. Die Beförderungs-

mengen betragen auf 10 km Transportweite berechnet das drei- bis fünffache, die Transportkosten etwa achtmal weniger als mit dem Zweispännerfuhrwerk. Aber auch gegenüber der Eisenbahn, also für den Ferntransport, hat das Automobil viele Vorzüge, die insbesondere auch in der Annehmlichkeit bestehen, daß beim Kraftwagen das mehrmalige Umladen vermieden werden kann.

Diesen Ausführungen Oberförster Helblings möchten wir indessen beifügen, daß die Überlegenheit des Automobils für den Ferntransport gegenüber der Eisenbahn doch nur eine scheinbare ist, weil der Automobilbesitzer seine Fahrbahn nicht selber zu unterhalten braucht und nicht die weitgehenden Anordnungen für die Betriebssicherheit und Unfallverhütung zu treffen braucht wie die Eisenbahnverwaltung. Die vielgelobte Billigkeit des Automobils gegenüber der Eisenbahn geht daher auf Kosten des die Straßen unterhaltenden Steuerzahlers. Der Waldbesitzer hat ferner kein Interesse daran, dem Pferdegespannhalter das Leben allzu sauer zu machen, weil es in jedem Walde Lagen gibt, die nicht mit Automobilstraßen erschlossen werden können und weil wir der Pferde zum Rücken und Schleifen nicht entbehren können. Mit Rücken und Schleifen allein kommt aber der Pferdehalter nicht auf seine Rechnung, sondern die Verwaltung muß ihm daneben auch Fuhrungen zuhalten.

Wir begrüßen aber das Automobil und insbesondere die dem bestehenden Wegnetz am ehesten Rechnung tragende Konstruktion Saurer mit lenkbarem Hinterwagen als ein Mittel, um den Wald gleichsam näher an die Verbrauchsorte heranzurücken und damit die Rentabilität abgelegener Waldungen zu erhöhen. K.

Mitteilungen.

† Zacharias Ganzoni.

Am 12. Mai 1923, abends, starb im Kreisspital Samaden Herr Kreisoberförster Zacharias Ganzoni von Celerina. Drei Wochen vorher hat sich der Verstorbene niedergelegt, um sich von einer Erkältung, welche er bei einer vorausgegangenen Diensttour aufgelesen hatte, bald wieder zu erholen; aber es sollte nicht so sein. Eine eintretende, rasch verlaufende Meningitis mußte den Tod des noch im besten Mannesalter stehenden Erkrankten herbeiführen. Tief erschüttert stehen nicht nur seine Familienangehörigen und Verwandten, sondern auch alle Freunde, Kollegen und Bekannten vor dieser unwiderruflichen Tatsache; groß ist der Verlust, welcher uns alle getroffen hat.

Zacharias Ganzoni, geboren 1878, besuchte nach der Primarschule gemeinschaftlich mit seinem Bruder Robert die Kantonsschule in Aarau, wo