

Zeitschrift:	Journal forestier suisse : organe de la Société Forestière Suisse
Herausgeber:	Société Forestière Suisse
Band:	80 (1929)
Heft:	1
Artikel:	Le centenaire de l'Institut forestier supérieur de la Suède, à Stockholm
Autor:	Badoux, H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-785264

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: 23.02.2026

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

nos remerciements sincères pour la façon distinguée dont il s'est occupé de notre cause et en lui souhaitant de pouvoir jouir pendant longtemps encore, en pleine santé, du repos qu'il a si bien mérité.

M. P.

Le centenaire de l'Institut forestier supérieur de la Suède, à Stockholm.

Dans le courant de l'automne dernier, l'Institut forestier supérieur de Stockholm a commémoré le 100^{me} anniversaire de sa création. Plusieurs délégations de pays étrangers ont assisté à cette fête¹, à laquelle la Suède a su donner un éclat particulier, car ce pays doit à ses nombreuses et vastes forêts une bonne partie de sa prospérité économique.

Rappelons que la Suède est de tous les pays européens — la Russie et la Finlande exceptées — celui qui a l'étendue boisée la plus considérable. Elle s'élève à 24 ½ millions d'ha, ce qui équivaut à une étendue boisée moyenne de 4,12 ha par habitant. C'est le pays qui vient en tête dans le commerce d'exportation des bois. Et l'on sait que les produits de ses boisés, expédiés dans toutes les parties du monde, jouissent d'une réputation unique.

Depuis longtemps, la Suède compte parmi les pays dont la législation forestière est la plus complète. Ses établissements supérieurs d'instruction professionnelle et de recherches forestières sont très richement dotés et déploient la plus fructueuse activité. Dans le monde de l'expérimentation forestière, les Suédois sont parmi les premiers. C'est dire que les fêtes, qui ont rappelé la fondation de l'Institut forestier royal de Stockholm, ont eu nécessairement un grand retentissement dans tout le pays suédois.

Le dit établissement a publié, à cette occasion, un livre de fête, une « Festkrift » de grand format, imprimé sur de beau papier et richement illustré. Fort de 678 pages, ce livre luxueux contient 22 études sur les sujets les plus divers de la sylviculture et des sciences naturelles qui y touchent.

Faute de place, nous devons renoncer à indiquer même les titres de ces études. Nous n'en retiendrons qu'une, soit celle con-

¹ Empêchée de se faire représenter à cette fête, à laquelle elle fut aimablement invitée, notre Ecole forestière de Zurich a dû se contenter de faire parvenir une adresse de félicitations.

sacrée par M. A. *Wahlgreen* à M. J. *Ad. Ström*, le forestier suédois le plus remarquable de la première moitié du XIX^{me} siècle, l'organisateur de l'administration forestière et de l'enseignement supérieur de la sylviculture en Suède. Si l'on voulait établir une comparaison, on pourrait prétendre que le Suédois Ström a eu dans son pays le rôle qu'ont joué chez nous le fameux *Kasthofer* et le professeur *El. Landolt*.

Israël Adolphe Ström est né le 5 septembre 1778 à Djursborg, près de Stockholm, où son père exerçait les fonctions d'inspecteur du jardin zoologique royal. Il étudie à l'Université d'Upsala et, déjà en 1792, il devient assistant de son père. A la mort de celui-ci, en 1801, il lui succède dans son emploi.

Ce jardin zoologique avait alors l'aspect d'une forêt sauvage que les militaires, les vents et aussi le bétail avaient mis en piteuse posture. Le jeune Ström réussit en peu de temps à en améliorer l'état. Et l'année même où il fut nommé inspecteur du jardin zoologique, il adresse au Gouvernement suédois des propositions en vue de réformer le traitement des forêts du pays entier et de donner un enseignement professionnel convenable aux agents de l'administration forestière.

C'est qu'aussi l'incurie des autorités, l'incapacité des agents forestiers, le sans-gêne de nombreux ayants-droit (charbonniers et autres), puis les incendies, avaient mis les forêts suédoises dans un état lamentable.

Ström pensait — c'était dans les idées de l'époque — que pour remédier à cet état de choses, le système de la coupe à blanc étoc (Kahlschlag) était le plus convenable. Il publie, vers 1823, une brochure dans laquelle il expose ses idées sur la question. Son Gouvernement l'envoie faire un voyage d'étude en Allemagne et le charge d'établir les bases à admettre pour le traitement des forêts suédoises. Et, insensiblement, il en arrive à jouer un rôle de premier plan dans la réorganisation de l'administration forestière. Ces travaux l'occupent de 1825 à 1830.

A cette époque, faute d'un établissement spécial, les agents forestiers n'avaient pas la possibilité de faire des études professionnelles. Aussi bien, quelques gouverneurs de province eurent-ils l'idée de choisir des délégués qui furent envoyés à Stockholm pour y être instruits par Ström dans la science forestière. C'est ainsi

que ce dernier put fonder en 1827 — comme Kasthofer l'avait fait en 1806, à Untersee près de Thoune — un institut forestier privé qui compta d'abord cinq élèves. Ce fut le germe de l'Institut forestier royal dont le gouvernement sanctionna le statut le 15 octobre 1828. Ström en fut le premier directeur.

Le nouvel institut ne fut pas d'emblée un établissement de hautes études forestières au sens actuel du terme. A côté de l'enseignement, il exerçait la surveillance de l'administration des forêts domaniales et communales. Il ne fut déchargé de cette partie administrative de sa besogne qu'en 1859, par la création de l'Administration forestière royale. C'est dire que *af Ström* — qui en 1831 avait reçu le droit à la particule — eut à faire face à une besogne considérable, d'autant que le service de la chasse lui avait été attribué aussi.

En 1850, Ström démissionne comme inspecteur du jardin zoologique, et en 1854 comme chef de l'administration forestière. Cependant, ce n'est pas encore la retraite complète, car il accepte d'entrer dans la commission forestière, créée en 1855, où il put rendre encore de précieux services.

Il mourut le 24 octobre 1856, à l'endroit même où il était venu au monde.

On a reproché à Ström d'avoir été un partisan de la coupe à blanc étoc et d'en avoir par trop généralisé l'application dans les forêts domaniales et communales. Il ne nous appartient pas d'entrer dans un tel débat. Nous nous bornerons à constater, suivant M. Wahlgreen, que ce sylviculteur a contribué puissamment



I. A. af Ström (1778—1856)
le créateur de l'Institut forestier supérieur royal de
la Suède

(D'après une photographie contenue à la „Festschrift“
publiée à l'occasion du centenaire de cet Institut)

à développer, en Suède, l'économie forestière et à augmenter le rendement des forêts. Les forestiers suédois, unanimes, ont pu, lors du récent jubilé, exprimer leurs sentiments de reconnaissance à l'adresse de celui qui fut le créateur de leur Ecole forestière supérieure et l'inspirateur, pendant longtemps, de leur administration forestière.

Nous ne voulons pas manquer l'occasion de venir apporter nos félicitations à la brillante Ecole forestière de Stockholm pour l'heureux achèvement de son premier siècle d'existence. Puisse son action bienfaisante grandir encore et son éclat briller toujours mieux, pour le plus grand bien de la forêt suédoise et de la sylve en général. C'est là notre vœu sincère. *H. Badoux.*

Chemins forestiers et camions.

Dans le numéro 8/9 du « Journal forestier suisse », M. Pillichody a décrit les dernières constructions de routes dans le vaste domaine forestier et pastoral du Chenit et mis en évidence les difficultés que le technicien rencontre lorsqu'il est contraint d'établir des chaussées à travers un terrain accidenté et extraordinairement rocheux.

Aujourd'hui, il est indéniable que tout chemin forestier d'une certaine importance, destiné à la vidange des bois d'une forêt susceptible de livrer des grumes, doit être construit assez solide-ment pour permettre aux camions de poids lourds d'y circuler même avec des remorques.

Dans certaines régions, dans le Jura en particulier, où les combes alternent souvent avec des crêtes, il est souvent impos-sible d'établir un réseau routier sans tolérer parfois des contre-pentes. Mais, comme M. Pillichody l'a fait remarquer, l'emploi du véhicule à moteur toujours plus renforcé, exige une grande solidité du tablier; cette dernière importe plus que la pente.

* * *

Le camion peut, d'autre part, présenter un réel intérêt; non pas seulement pour l'utilisation des chemins, mais aussi pour leur construction.

Il est des cas où une artère forestière, dont la construction a été décidée peut-être un peu tardivement et qui est destinée à faciliter la vidange à brève échéance d'une coupe importante, doit être construite dans un court délai et pendant la belle saison. Or, c'est précisément durant l'été qu'un entrepreneur a de la peine à trouver des attelages pour le transport des matériaux, ces attelages étant accaparés à ce moment par les travaux des



Phot. A. Barbey, à Lausanne

Construction d'un chemin à l'aide d'un camion

Etablissement de la plateforme avec pose du hérisson transporté à l'aide d'un camion de 2 tonnes circulant sur la section préalablement sablée

champs. Un camion peut, dans ces cas-là, rendre d'inappréciables services à un constructeur de routes en permettant à ce dernier de faire progresser normalement et sans arrêts ou à coups, à la fois l'établissement de la plateforme et son empierrement, grâce au concours d'un véhicule continuellement en activité sur le chantier.

En effet, une partie de l'équipe est occupée à arracher les troncs ou, éventuellement, les grosses pierres encombrant le

tracé, ou encore à niveler la chaussée, pendant que l'autre extrait, sur les côtés du chemin achevé, les matériaux supplémentaires nécessaires. Le chauffeur, aidé d'un ou deux ouvriers, amène en reculant, au fur et à mesure de l'avancement de la plateforme, les pierres utilisées pour le hérisson arrangé à la main. Pour éviter d'abîmer les pneus et les bandages du camion, on a soin de faire alternativement des transports de cailloux et de sablon, ce qu'en langage vaudois, on désigne sous le nom de « mince » ou de « menu » et en parler neuchâtelois, de « droise ». —

Ce système permet d'assurer méthodiquement et sans arrêt la construction, depuis le premier coup de pioche donné sur le tracé, jusqu'au recouvrement final de la chaussée à l'aide de sablon. En outre, par le va et vient du camion aux pneus arrière jumelés, il se produit un tassement automatique des matériaux. Il en résulte, qu'au moment de la reconnaissance, les véhicules appelés à circuler sur cette voie nouvelle peuvent être plus lourdement chargés.

L'utilisation d'un camion, pour la construction d'un chemin forestier, présente encore cet autre avantage tout au bénéfice de l'entrepreneur, c'est de permettre aux ouvriers de loger plus confortablement, soit à leur domicile, soit dans une localité voisine, que dans un baraquement isolé et primitif à édifier sur le chantier. En effet, le chauffeur doit rentrer, si possible, chaque soir à sa base pour se ravitailler en essence. Il sera alors en mesure de conduire rapidement le lendemain matin le personnel occupé sur le chantier; ce dernier arrive ainsi non fatigué sur place et sans avoir à porter ses vivres. L'entreprise obtient, en outre, une main d'œuvre en meilleure forme et gagne parfois une heure de plus par jour d'activité effective de son équipe.

Lorsque les bois abattus sur le tracé ont été préalablement façonnés et répartis en grumes et en stères sur les à côtés de la future chaussée, le camionneur ou l'entrepreneur peuvent encore retirer un bénéfice appréciable en transportant chaque soir à la localité de base un chargement de bois qui, pour un camion de deux tonnes, comprend environ quatre stères de sapin vert, et pour un cinq tonnes, six à huit stères. Il est facile de conclure, dans ce but, un contrat entre l'entrepreneur ou son camionneur, d'une

part, et des consommateurs d'assortiments de chauffage ou un marchand de bois, de l'autre.

* *

Nous avons eu l'occasion de faire construire, dans ces conditions, l'été dernier, une section d'un chemin forestier traversant un pâturage boisé du Jura, à l'altitude de 1050 m et à 7 km environ de la localité habitée, consommatrice des bois de feu qui était, en même temps, le domicile de l'entrepreneur et de son équipe.

La plateforme de ce chemin accusait 2,80 m de largeur avec empierrement, rangé à la main, de 0,20 m de hauteur dont les 5 cm supérieurs étaient émiettés au marteau. Une couche de 15 cm de sablon a été répandue sur cette base solide.

Il faut compter, avec ces quantités de matériaux de chargement, sur une largeur de 2,80 m (accotement non compris) $0,56 \text{ m}^3$ d'empierrement et $0,42 \text{ m}^3$ de sablon par mètre courant — au total $0,98 \text{ m}^3$. Si la distance moyenne comprise entre le terminus en construction et les différents emplacements de dépôts des pierres et du sablon est de 350 m, un camion de deux tonnes peut assurer en trois voyages de 2 m^3 chacun, le transport de 6 m^3 environ par heure. Le prix de location d'un camion de ce type est de 4 fr. par heure de travail effectif sur le chantier, tous frais, en particulier le salaire du chauffeur, compris.

Pour assurer le chargement et le déchargement du véhicule, le camionneur doit être secondé par deux manœuvres payés sur la base de 0,80 fr. l'heure. Le gravier sablonneux est, dans ces conditions, rendu sur place au prix de 0,85 fr. le mètre cube; son extraction coûte 3,50 fr. par m^3 .

Le chemin, qui a été construit suivant ce procédé, est revenu à 6,50 fr. le mètre, tous frais compris; toutefois, il ne comportait pas de coulisses en tuyaux de ciment, pas de fossé amont et le terrain traversé n'était pas rocheux, quoique assez densément garni de souches extraites à l'aide d'explosifs.

Nous avons constaté, enfin, que la présence, sur un chantier de chemin, d'un camion continuellement en activité, constitue un puissant stimulant pour l'avancement du travail qui gagne ainsi en intérêt pour ceux qui en sont les artisans. *A. Barbey.*