**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss foresty journal =

Journal forestier suisse

**Herausgeber:** Schweizerischer Forstverein

**Band:** 74 (1923)

Heft: 6

**Artikel:** Neuerungen auf dem Gebiete der Forstbenutzung

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-765745

### 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:** 17.10.2025

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

Das zulett erwähnte Vorkommnis ist wohl nur ein Ableger, des viel reichern Standortes am Nordhang der Aursirsten, 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 sinden, wo wir auch Stipa pennata, einen häusigen Begleiter der Sabina neben Coronilla émerus, Asperula taurina, Geranium sanguineum und Evonymus latisolius antressen.

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 jett nicht zur Feststellung des Sevi an Ort und Stelle. Eine Örtslichkeit unterhalb der Alp Oberblegi, wo wie eingangs berichtet wurde, Juniperus Sabina sich sindet, trägt den eigentümlichen Namen "Zeserzaun". Ob auch hier eine Beziehung zwischen Namen und Strauch eristiert?

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

## Neuerungen auf dem Gebiete der Forstbenutzung.

Auto-Lastzüge für Langholztransport mit lenkbarem Zweiradanhängewagen. Anläßlich einer vom st. gallischen Obersorstamt vortresslich vorbereiteten Extursion mit Studierenden wurden wir in einem der berühmten neuen Saurer-Alpenpostwagen nach Arbon, dem Size der Automobilsadrik Adolf Saurer A. B., befördert, woschst uns als weiteres, neues Erzeugnis dieser rührigen Firma ein mit 30 m langem Holz beladenes Automobil mit lenkbarem Zweiradanhänger vorgeführt wurde. Die ganze Gesellschaft sezte sich auf das Langholz und suhr mit erheblicher Geschwindigkeit durch die Ortschaft, wobei Kurven vorkamen, deren Besahrung 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 Besichreibung 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 Gummireisen ist gleich der Vorderachse eines Motorwagens, The 5 A. Der Rahmen mit dem sesten Ausbau ist auf der Achse abgesedert. Hinter dem linken Rad besindet 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 besindliche Kuppelung mit Steckbolzen an die Anhängöse des Zugwagens gekuppelt werden kann. Der Rahmen ist außerdem mit einem Dreisuse versehen, um den Anhängewagen abstellen zu können.

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

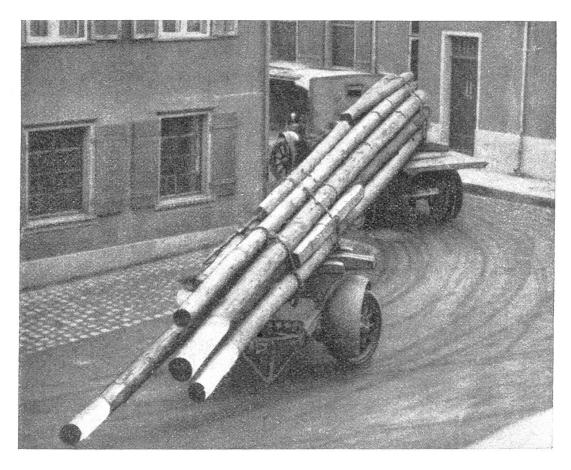
Der Vorteil des lenkbaren Zweiradanhängewagens liegt darin, daß man mit letzterem genau der Spur der Hinterachse des Zugwagens solgen kann. In freiem Gelände genügt eine Straßenbreite von nur 3,25 m, um eine Straßenbiegung mit 7,9 m äußerem Radius besahren zu können, während zwischen Häusern eine Straßenbreite von 5,75 m ersorderlich 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 einsache Weise vermittelst zweier Zapsen an die Drehschemelbalken der Zug- und Anhängewagen besestigt. Diese Winden können sowohl auf der linken als auf der rechten Seite der Wagen anmontiert werden; sie sind mit zwei Übersehungen außgerüstet, je nachdem schwerere oder leichtere Baumstämme aufgeladen werden müssen. Gegenüber den Aufzugwinden werden an den Zapsen der Drehschemelbalken (die auch für die Besestigung der Winden dienen) schräg gestellte Holzbalken angehängt, welche eine schiefe Sbene bilden, über welche die Baumstämme auf die Wagen gezogen werden.

Bei Nichtgebrauch der Winden werden dieselben vermittelst einfacher Besestigung 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 Holzkäuser ihre Angebote an die Bedingung: "An automobilfahrbarer Straße gelagert." Der Tranß-



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 Steinsahreite mehr erstellen und subventionieren. Die hintere Spurweite eines 5 t-Lastwagens mist nämlich 197 cm und die größte Chassisbreite 205 cm.

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

Das Lastautomobil ist bei guten, sestgebauten Weganlagen und engmaschigem Netz dem Pferdesuhrwerk weit überlegen. Die Beförderungsmengen betragen auf 10 km Transportweite berechnet das dreis bis fünfsache, die Transportkoften etwa achtmal weniger als mit dem Zweispänners suhrwerk. Aber auch gegenüber der Eisenbahn, also für den Ferntransport, hat das Automobil viele Vorzüge, die insbesondere auch in der Annehmslichkeit bestehen, daß beim Krastwagen das mehrmalige Umladen vermieden werden kann.

Diesen Aussührungen Obersörster Helblings möchten wir indessen beifügen, daß die Überlegenheit des Automobils für den Ferntransport gegenüber der Eisenbahn doch nur eine scheinbare ist, weil der Automobilsbesitzer seine Fahrbahn nicht selber zu unterhalten braucht und nicht die weitgehenden Anordnungen für die Betriebssicherheit und Unsallverhütung zu tressen braucht wie die Eisenbahnverwaltung. Die vielgelobte Billigkeit des Automobils gegenüber der Eisenbahn geht daher auf Kosten des die Straßen unterhaltenden Steuerzahlers. Der Waldbesitzer hat serner kein Interesse daran, dem Pserdegespannhalter das Leben allzu sauer zu machen, weil es in jedem Walde Lagen gibt, die nicht mit Automobilstraßen erschlossen werden können und weil wir der Pserde zum Kücken und Schleisen nicht entbehren können. Mit Kücken und Schleisen allein kommt aber der Pserdehalter 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 eheften 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.

# Mitteilungen.

### 7 Zacharias Ganzoni.

Am 12. Mai 1923, abends, starb im Areisspital Samaden Herr Areisoberförster 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. Sine eintretende, rasch verlausende Meningitis mußte den Tod des noch im besten Mannesalter stehenden Erkrankten herbeisühren. Tief erschüttert stehen nicht nur seine Familienangehörigen und Verwandten, sondern auch alle Freunde, Kollegen und Bekannten vor dieser unwiderruslichen Tatsache; groß ist der Verlust, welcher uns alle getrossen hat.

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