

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse  
**Herausgeber:** Schweizerischer Forstverein  
**Band:** 78 (1927)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Über die Verbreitung von Personenautomobilen und andern Motorfahrzeugen in der schweizerischen Forstwirtschaft  
**Autor:** Mathey-Doret, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-765693>

### **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:** 16.01.2026

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

## **Über die Verbreitung von Personenautomobilen und andern Motorfahrzeugen in der schweizerischen Forstwirtschaft.**

Von A. Mathen-Doret, Assistent der eidgen. Forstschule in Zürich.

Ende Juli vergangenen Jahres ließ Professor Dr. Anuchel an sämtliche höheren Forstbeamten der Schweiz einen Fragebogen versenden, um Aufschlüsse über die Verwendung von Motorfahrzeugen für Personenbeförderung in der schweizerischen Forstwirtschaft zu erhalten. Diese Umfrage sollte dazu dienen, den gegenwärtigen Stand der Verbreitung des Automobils und anderer Motorfahrzeuge im Forstbetrieb festzustellen und die Einführung solcher Behikel zu fördern. Bei der Regelung dieser Frage durch kantonale oder Gemeindebehörden dürften die Ergebnisse dieser Umfrage nützlich sein und insbesondere Anregungen zur Aufstellung diesbezüglicher Bestimmungen geben. Auch dürfte das Bekanntwerden der in einzelnen Kantonen befriedigenden Entschädigungen die Haltung von Motorfahrzeugen fördern oder doch das Verständnis für diese Frage wecken.

Die Umfrage, deren Bearbeitung mir von Prof. Anuchel übertragen wurde, ist von den meisten Forstleuten lebhaft begrüßt worden. Von den 220 abgesandten Fragebogen wurden 180, d. h. mehr als vier Fünftel beantwortet. Für ihre Bemühungen und die vielen wertvollen Anregungen sei den Herren Kantons-, Kreis- und Gemeindeoberförstern an dieser Stelle bestens gedankt.

Zeit ist Geld! Immer mehr bannt die an Umfang zunehmende Bureauarbeit den Forstmann an den Schreibtisch. Wenn auch die Behörden in den meisten Kantonen den Forstbeamten allmählich Schreibmaschine, Telephon und andere zeitsparende Einrichtungen bewilligt haben, so ist die für die Terrain-Arbeiten zur Verfügung stehende Zeit doch immer noch zu kurz bemessen. Soll nun diese für die eigentliche Berufstätigkeit ohnehin so knappe Zeit in mühsamen Fußwanderungen von und zu der Arbeitsstätte und mit Warten auf die oft unzweckmäßigen Zuganschlüsse noch verkürzt werden?

Das Fahrrad kann wohl in einzelnen Fällen gute Dienste leisten. Seine Benützung erfolgt aber bisweilen auf Kosten der Gesundheit, und es muß in unserm Terrain von einem ausgiebigen Gebrauch dieses Beförderungsmittels durchaus abgeraten werden. Soll nun in unserer technisch so fortgeschrittenen Zeit der rein mechanische Teil unserer Berufstätigkeit nicht dem Motor überbunden und dem Forstmann an seiner eigentlichen Arbeitsstätte die Entfaltung seiner ganzen Spannkraft ermöglicht werden? Soll der Forstmann die Hälfte seiner Zeit, auf der Landstraße „tippend“, wie ein Handwerksbursche, zubringen, während ihm das Motorfahrzeug eine frühzeitigere Heimkehr aus dem Wald und die sofortige Erledigung der während des Tages eingehenden Post erlauben würde?

Untersuchen wir nun nach diesen einleitenden Bemerkungen, wie sich das schweizerische Forstpersonal zu der Frage der Verwendung von Motorfahrzeugen stellt. Die Fragen des Zirkulars lauteten (gekürzt):

1. Können Sie in Ihrem Forstbetrieb Motorfahrzeuge mit Vorteil verwenden?
2. Wenn nein, warum nicht? (Steilheit des Geländes, gute Post- und Bahnverbindungen, zentrische Lage des Forstamts.)
3. Machen Sie für Ihre Waldgänge Gebrauch vom
 

|              |                                    |
|--------------|------------------------------------|
| a) Automobil | } ausgiebig, gelegentlich, selten? |
| b) Motorvelo |                                    |
4. Steht Ihnen zur Verfügung
  - a) eigenes Automobil;
  - b) Automobil einer öffentlichen Verwaltung (exkl. Postauto);
  - c) Mietautomobil?
5. Welche Marke, Größe und Bauart halten Sie für besonders geeignet für den Forstbetrieb in Ihrem Wirkungskreis und warum?
6. Welche Art der Autobeschaffung halten Sie für geeignet
  - a) eigenes Privatautomobil;
  - b) Anschaffung eines Automobils durch die Forstverwaltung oder eine andere öffentliche Verwaltung;
  - c) Mietautomobil?
7. Welche Entschädigung bezahlt Ihre Verwaltung für den Fall, daß Sie ein eigenes Automobil für den Gebrauch im Berufe anschaffen?
8. Wie hoch schätzen Sie die jährlichen Kosten
  - a) für Unterhalt und Amortisation;
  - b) für den Betrieb?
9. Welchen Entschädigungsmodus halten Sie für den zweckmäßigsten?
10. Bemerkungen.

Im Hinblick auf die ganz verschiedenartigen Verhältnisse des Juras, des Mittellandes und der Alpen erfolgte die Behandlung der Antworten getrennt nach Landesteilen. Hierbei sei bemerkt, daß infolge Ungleichheit der Zahl der Forststellen in diesen drei Landesgegenden die absoluten Zahlen für einen Vergleich weniger Interesse bieten als die Verhältniszahlen. Die Annahme scheint berechtigt, daß die wenigen noch ausstehenden Antworten dieses Verhältnis nicht oder doch nur unwesentlich beeinflusst hätten.

Das Ergebnis für Frage 1 ist folgendes:

| Können Sie in Ihrem Forstbetrieb Motorfahrzeuge mit Vorteil verwenden? |      |            |      |            |            |      |       |            |      |
|--|------|------------|------|------------|------------|------|-------|------------|------|
| Zahl der Antworten   | Jura |            |      | Mittelland |            |      | Alpen |            |      |
|  | ja   | beschränkt | nein | ja         | beschränkt | nein | ja    | beschränkt | nein |
| absol.   | 34   | 3          | 9    | 45         | 7          | 10   | 31    | 20         | 21   |
| %  | 74   | 7          | 19   | 73         | 11         | 16   | 43    | 28         | 29   |

Die Verwendungsmöglichkeit für Motorfahrzeuge ist somit im Jura etwa doppelt so groß als in den Alpen und nur um wenigstens geringer als im Mittelland.

Die Einführung von Motorfahrzeugen brächte keinerlei Vorteil :

|               |   |
|---------------|---|
| im Jura       | nur für 1 Beamten auf 5 Forststellen      |
| im Mittelland | nur für 1 Beamten auf 6 Forststellen      |
| in den Alpen  | dagegen für 1 Beamten auf 3 Forststellen. |

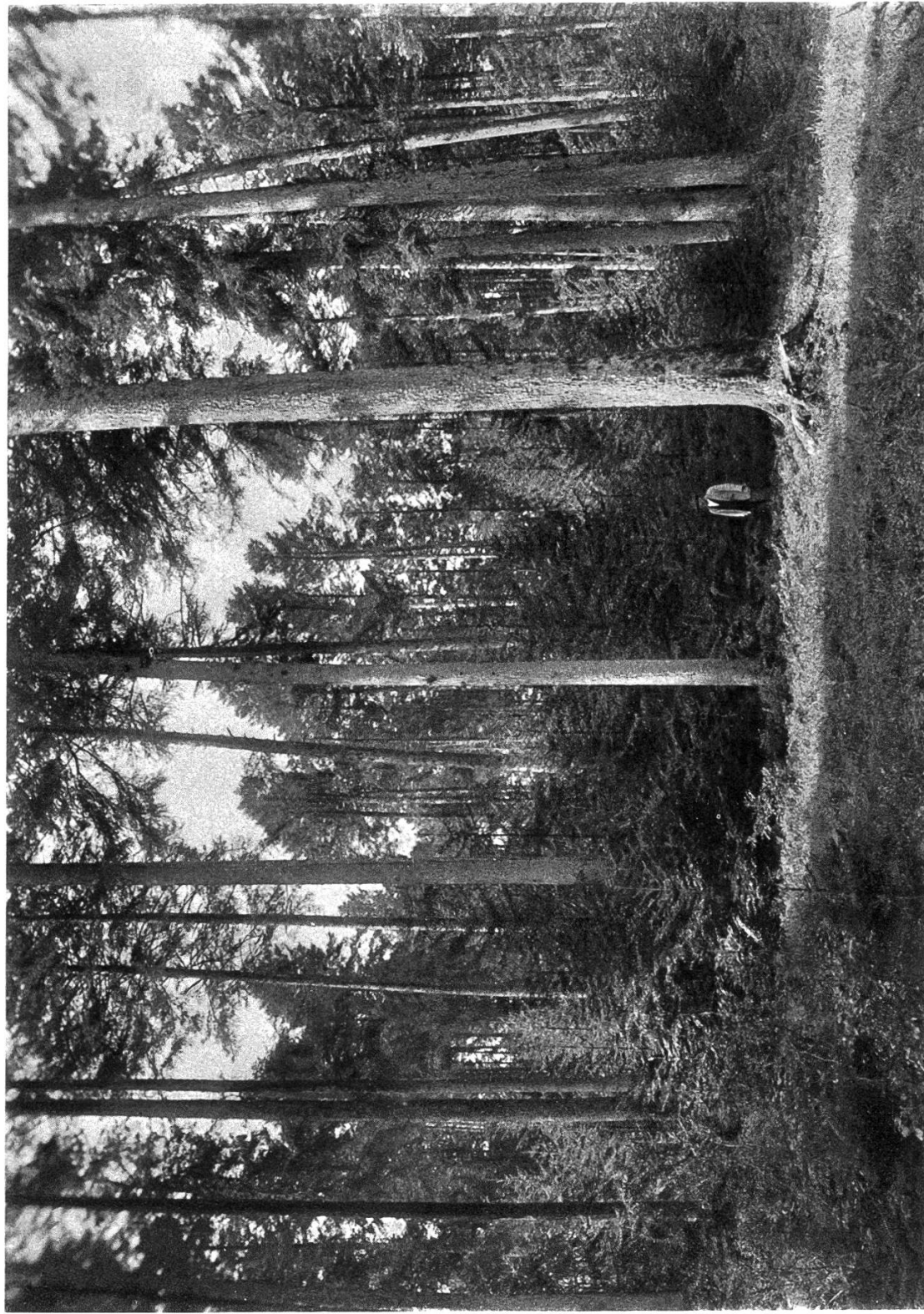
Es liegt auf der Hand, daß für diese nicht durchgehende Verwendungsmöglichkeit in den verschiedenen Landesteilen nicht dieselben Gründe maßgebend sein können. Während in den Alpen die Einschränkung in der Verwendung von Motorfahrzeugen vor allem in den ungünstigen Wegverhältnissen und der Steilheit des Geländes begründet liegt, also der Topographie zugeschrieben werden muß, ist für Jura und Mittelland die Hauptursache in den guten Post- und Bahnverbindungen zu suchen. In den Alpen dagegen entfallen infolge der oft unzweckmäßigen Fahrpläne kaum ein Viertel der für die Ablehnung des Automobils angeführten Gründe auf die günstigen Kommunikationsverhältnisse.

Das Argument der zentralen Lage des Forstamts, als weitere Ursache für die Einschränkung des Autoverkehrs in der Forstwirtschaft, trifft fast ausschließlich für Gemeindeforstämter zu, deren Wirkungskreis im allgemeinen weit besser arrondiert und vom Forstamt aus leichter und rascher erreichbar ist. Als weiterer Grund sei ferner das teilweise oder vollständige Autoverbot erwähnt, das in einzelnen Gebirgsgegenden, insbesondere in gewissen Teilen des St. Galler Oberlandes und des Kantons Graubünden besteht.

Von einigen Forstbeamten wurde darauf hingewiesen, daß die Verwendung von Motorfahrzeugen in ihrem Wirkungskreis deshalb keine Vorteile bieten könne, weil auf ihren Kontroll- und Orientierungsgängen Hin- und Rückweg meist nicht zusammenfallen. Dies gilt hauptsächlich für Gebirgsforstkreise, wo die einmal überwundene Höhendifferenz nicht gerne preisgegeben, sondern mit Vorteil zur Inspektion weiterer Gebiete in der betreffenden Höhenlage ausgenützt wird.

Von keiner Seite wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß unter der Verwendung von Motorfahrzeugen die Poesie des Berufes leiden würde. Es scheint vielmehr die Ansicht vorzuherrschen, daß das Motorfahrzeug im Forstbetrieb im Interesse einer vermehrten Arbeitsleistung höchst wünschenswert und notwendig sei. Beim heutigen Straßenverkehr hat übrigens die Poesie des Fußgängerbetriebes stark gelitten.

Frage 3 gibt uns Aufschluß über die Häufigkeit der Benutzung von Motorfahrzeugen; das Ergebnis ist folgendes :



August 1926

Phot. G. Meyer, Oberförster, Langenthal

### Waldungen der Bürgergemeinde Langenthal

150—200 jähriger Tannen- und Fichtenbestand mit 1—15—40 jähriger Verjüngung derselben Holzarten



| Region          | Zahl der eingegangenen Antworten |        | Machen Sie für Ihre Waldgänge Gebrauch vom |              |        |                       |           |              |        |                            |
|-----------------|----------------------------------|--------|--|--------------|--------|-----------------------|-----------|--------------|--------|----------------------------|
|                 |                                  |        | Automobil                                  |              |        |                       | Motorvelo |              |        |                            |
|                 |                                  |        | ausgiebig                                  | gelegentlich | selten | Zahl der Autobenutzer | ausgiebig | gelegentlich | selten | Zahl der Motorvelobenutzer |
| Jura . .        | 46                               | absol. | 12   | 9            | 5      | 26                    | 3         | 1            | —      | 4                          |
|                 |                                  | in %   | 26   | 20           | 11     | 57                    | 7         | 2            | —      | 9                          |
| Mittel-<br>land | 62                               | absol. | 16   | 7            | 12     | 35                    | 1         | —            | —      | 1                          |
|                 |                                  | in %   | 26   | 11           | 19     | 56                    | 1,5       | —            | —      | 1,5                        |
| Alpen .         | 72                               | absol. | 1  | 7            | 9      | 17                    | 6         | 3            | —      | 9                          |
|                 |                                  | in %   | 1  | 10           | 13     | 24                    | 8         | 4            | —      | 12                         |

Einwandfrei läßt sich ein zahlenmäßiger Vergleich der Autofrequenz in den verschiedenen Landesteilen kaum durchführen, da sich die mehr gefühlsmäßigen Ausdrücke wie „ausgiebig“, „gelegentlich“, „selten“ nicht in Zahlen ausdrücken lassen. Soll das zusammengestellte Zahlenmaterial dennoch für einen Vergleich ausgewertet werden, so ist eine kleine mathematische Spielerei nicht zu umgehen, indem den Prozentzahlen für gelegentlichen und ausgiebigen Gebrauch der Motorfahrzeuge im Vergleich zum Ausdruck „selten“ doppeltes resp. vierfaches Gewicht beigelegt wird und die auf diese Weise berechneten Punktzahlen miteinander verglichen werden. Dieses etwas willkürliche Verfahren hat insofern einigen Anspruch auf Berechtigung als für die verschiedenen Landesteile in gleicher Weise verfahren wird, das relative Verhältnis somit unbeeinflusst bleibt. Gestützt auf diese Berechnung ergeben sich demnach für die verschiedenen Landesteile folgende Proportionen:

1. Bezüglich der A u t o m o b i l - Frequenz verhalten sich  
Jura : Mittelland : Alpen = 155 : 145 : 37 = ca. 4 : 4 : 1
2. Bezüglich der M o t o r r a d - Frequenz verhalten sich  
Jura : Mittelland : Alpen = 32 : 6 : 40 = ca. 5 : 1 : 7
3. Bezüglich der gesamten M o t o r f a h r z e u g - Frequenz  
Jura : Mittelland : Alpen = 187 : 151 : 77 = ca. 5 : 4 : 2

Aus obiger Zusammenstellung geht deutlich hervor, daß im Gebirge die Steilheit des Geländes und die schlechten Wegverhältnisse eine Einschränkung in der Benützung des Automobils bedingen und die Anschaffung von Motorrädern rechtfertigen. Die Verwendung des Motorrades ist denn auch in den Alpen weitaus am größten und überwiegt sogar daselbst diejenige des Automobils, während im Mittelland

und Jura die Motorrad= gegenüber der Autoverwendung verschwindend klein ist. Die Vorteile des Motorrades (geringere Anfaufs= und Unterhaltungskosten, größere Beweglichkeit im Befahren schmaler Waldwege mit engen Kurven und von schlechter Beschaffenheit, raschere und bessere Unterbringungsmöglichkeit während der Arbeit und am Wohnsitz) würden zwar allgemein eine ausgiebigere Verwendung des Motorvelos erwarten lassen. Doch scheinen die gesundheitschädigenden Einflüsse bedingt einerseits durch die starken Erschütterungen, anderseits durch die Schutzlosigkeit gegen Wind, Schnee, Regen, Kot sowie auch die Gefährlichkeit des Ausgleitens bei nasser Witterung die Vorteile bei weitem zu überwiegen, weshalb denn auch die meisten in der Benutzung von Motorfahrrädern erfahrenen Forstleute nach einiger Zeit auf die Verwendung dieses Beförderungsmittels verzichteten. Einzig in den Alpen und vereinzelt auch im Jura halten einige Forstleute weiter am Motorrad fest, da die Topographie und die Wegverhältnisse die Anschaffung bequemerer Motorfahrzeuge von vorneherein ausschließen.

Ueber die Zahl der in der schweizerischen Forstwirtschaft in Gebrauch stehenden Motorfahrzeuge unterrichten die Antworten auf Frage 4, die ebenfalls getrennt nach Landesteilen, in nachstehender Tabelle zusammengestellt sind.

| Region     | Zahl der eingegangenen Antworten |        | Steht Ihnen zur Verfügung |           |                                |           | Fahrzeuge Total |
|------------|----------------------------------|--------|---------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|-----------------|
|            |                                  |        | Eigenes                   |           | Auto einer öffentl. Verwaltung | Miet=auto |                 |
|            |                                  |        | Automobil                 | Motorvelo |                                |           |                 |
| Jura . .   | 46                               | abjol. | 12                        | 4         | 6                              | 7         | 29              |
|            |                                  | in %   | 26                        | 9         | 13                             | 15        | 63              |
| Mittelland | 62                               | abjol. | 14                        | 1         | 8                              | 12        | 35              |
|            |                                  | in %   | 23                        | 2         | 13                             | 19        | 57              |
| Alpen . .  | 72                               | abjol. | 2                         | 7         | 1                              | 15        | 25              |
|            |                                  | in %   | 3                         | 10        | 1                              | 21        | 35              |

Die Prozentzahlen bedeuten die Anzahl Motorfahrzeuge auf 100 Forstbeamte. Ihr reziproker Wert gibt uns somit an, auf wieviel Forstbeamte je 1 Behikel kommen (siehe S. 19).

Prozentual genommen verhalten sich somit Jura und Mittelland in bezug auf die Zahl der im Forstdienst benützten Motorfahrzeuge beinahe gleich. Der geringe Unterschied zugunsten des Juras läßt sich offenbar auf die ungünstigeren Kommunikationsverhältnisse zurückführen.

| Es entfallen                                     | im Jura | im Mittelland | in den Alpen |
|--|---------|---------------|--------------|
| je 1 Behälter auf Zahl Forstbeamte (aufgerundet) |         |               |              |
| 1 Privatauto . . . . .                           | 4       | 4             | 33           |
| 1 Motorvelo . . . . .                            | 11      | 50            | 10           |
| 1 Auto öffentl. Verw. . .                        | 8       | 8             | 100          |
| 1 Mietauto . . . . .                             | 7       | 5             | 5            |
| 1 Motorfahrzeug . . . . .                        | 1½      | 1¾            | 2¾           |

Hinsichtlich des Besitzstandes sei darauf hingewiesen, daß im Jura und Mittelland, mit ausgiebigem Motorfahrzeugverkehr, das *Privatauto* weitaus den ersten Platz einnimmt, während in den Alpen die beschränkte Verwendungsmöglichkeit für Motorfahrzeuge zur häufigsten Benützung des Mietautos führt. (Schluß folgt.)

## Mitteilungen.

### Aus den Waldungen der Burgergemeinden Roggwil und Langenthal.

(Kurze Erläuterungen zu den beiden Abbildungen.)

a) **Roggwil.** Waldfläche 550 ha, Holzvorrat pro Hektar durchschnittlich 500 m³.

Der seit dem Jahre 1908 von einem Oberförster bewirtschaftete Wald liegt im Gebiet mitteltertiärer Süßwassermolasse, die von diluvialen Lehmschichten überlagert ist. Der Obergrund ist sehr mächtig; er besteht aus nahezu reinem, bindigem Lehm mit ganz spärlicher Kieseimischung. Der Boden, welchem viele Quellen entspringen, ist feucht bis frisch; er ist überzogen von einer lockern, leichten und rasch verwesenden Humusdecke. Die Tanne befindet sich hier in ihrem klimatischen und edaphischen optimalen Wachstumsgebiet.

Der im Bild zum Teil wiedergegebene Bestand setzt sich zusammen aus 100 bis 220 jährigen Tannen und Fichten (83 % Tannen, 17 % Fichten) mit vereinzelt, alten Buchen. Im Altholz trifft man alle Stadien, von der sog. Vorbereitung hinweg bis zur vollständigen Auflösung des Bestandes. Dementsprechend ist die Verjüngung (Tannen 60 %, Fichten 30 %, Buchen 10 %) eine sehr ungleiche (1=20=50 jährig) und reicht in Bezirken stärkster Lichtung bis in die Baumkronen der Althölzer hinein. Die rechtzeitig und oft wiederkehrenden, bestandespflegenden Aushiebe im Altholz haben zur Ausbildung schöner, starker, normalgeformter Kronen der alten Tannen geführt. Der Luftraum zwischen Boden und Baumkronen beginnt sich langsam mit Nadel- und Laubmasse auszufüllen.