

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse
Herausgeber: Schweizerischer Forstverein
Band: 157 (2006)
Heft: 8

Artikel: Die Holzrollbahn vom Pilatus und ihre landschaftlichen Auswirkungen
Autor: Lindegger, Didier / Bürgi, Matthias
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1097991>

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: 11.04.2026

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

Die Holzrollbahn vom Pilatus und ihre landschaftlichen Auswirkungen

DIDIER LINDEGGER und MATTHIAS BÜRGI

Keywords: Forest history; technology; map analysis; Canton Obwalden, Switzerland. FDK 37 : 907 : (494.121)

Einleitung

Alpnach ist noch heute eine der walddreichsten Gemeinden der Schweiz – dies nicht zuletzt deshalb, weil die beiden weitläufigen Hochtäler der Grossen und der Kleinen Schliere erst sehr spät erschlossen wurden. Für die Alpnacher waren die abgelegenen Waldgebiete in diesen beiden südwestlich des Pilatus gelegenen Tälern aufgrund ihrer schlechten Zugänglichkeit lange Zeit kaum von wirtschaftlichem Interesse. Die forstwirtschaftliche Nutzung beschränkte sich damals auf äusserst geringe Holzmengen, welche mittels Trift ins Tal befördert wurden. Ab dem 19. Jahrhundert waren jedoch infolge neuartiger Transporteinrichtungen selbst die entlegendsten Waldungen nicht mehr sicher vor der Axt innovativer Unternehmer. Da die Alpnacher Bürgergemeinde in dieser Zeit dringend Kapital für den Bau einer Kirche benötigte, begann sie mit dem Verkauf von Hauungsrechten in den Waldungen der Schlierentäler (KÜCHLI & CHEVALIER 1992).

Im Rahmen einer Diplomarbeit am Departement Umweltwissenschaften an der ETH Zürich wurde der Frage nachgegangen, wie sich Landnutzung und Landschaft in den Schlierentälern seit 1850 entwickelt haben (LINDEGGER 2005). Ein besonderes Augenmerk galt dabei der durch eine Publikation von FANKHAUSER (1872) gut dokumentierten Holzrollbahn von Christian König. Wo genau führte das Trassee durch? Lassen sich heute noch Spuren davon im Gelände finden? Und wie wirkte sich die Holzernte auf die entsprechenden Waldbestände aus? Auf diese Fragen soll im Folgenden eingegangen werden.

Fortschreitende Erschliessung dank innovativen Konstruktionen

Die Suche nach dem begehrten Rohstoff führte viele Holzhändler in die walddreiche Gegend Alpnachs. Ihnen war eines gemeinsam: Sie hatten die nötigen finanziellen Mittel und das technische Wissen, um Bäume auch aus den entlegenen Waldungen ins Tal zu befördern. Dass die Alpnacher die Hauungsrechte an den Waldungen zu äusserst niedrigen Tarifen anboten, machte das Geschäft für die Holzhändler nochmals lukrativer. Der Württemberger Johannes Rupp begann im Jahre 1810 eine rund 12 Kilometer lange Holzleite im Grossen Schlierental zu errichten, auf der das geschlagene Holz nach Alpnach hinuntergelassen wurde (BÜRGI & SCHULER 2002). Ihm folgte der Franzose Cellard, welcher ab 1833 den sogenannten Franzosenweg von Alpnach über die Lütoldsmatt in den Rotstockwald im Wängenschlierental erstellen liess (CAMENZIND 1991). Das geschlagene Holz wurde ab 1835 mit Ochsen- und Pferdefuhrwerken den steilen Weg hinunter nach Alpnachstad gebracht und von dort über den Seeweg weiter verfrachtet. So gelangten in der Gemeinde Alpnach zwischen 1811 und 1836 mehrere Quadratkilometer Wald zum Abtrieb.

Den letzten grossen Kahlschlag in Alpnach führte der Berner Holzhändler Christian König ab 1870 im Gebiet Sagenmatt an der Wasserscheide zwischen dem Schwandschlieren-

tal (Tal der Kleinen Schliere) und dem angrenzenden Seitental des Entlebuch aus. Auch König sah sich zu seiner Zeit mit dem Problem der mangelnden Erschliessung konfrontiert. Und obwohl in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bereits eine grosse Anzahl unterschiedlicher Transporttechniken bekannt waren, stand aufgrund der speziellen topografischen Verhältnisse nur eine kleine Auswahl geeigneter Mittel zur Verfügung. König entschied sich für den Bau einer hölzernen Rollbahn (Abbildung 1), welche vom Sagenmatt- und Finsterwald oberhalb der Rischigenmatt bis hinunter zum Eggbrunnen führte (FANKHAUSER 1872). Von dort aus wurde das Holz mittels einer Drahtseilriesen über die Schlierenschlucht zur Sattelteufi hinuntergelassen (Abbildung 2). Fuhrwerke brachten das Holz über den alten Franzosenweg weiter nach Alpnachstad, von wo aus die Ware zum Verkauf nach Luzern verschifft wurde. Abermals schaffte es ein Auswärtiger, dank innovativen Transporteinrichtungen weit entlegene Holzvorräte ins Tal zu befördern.

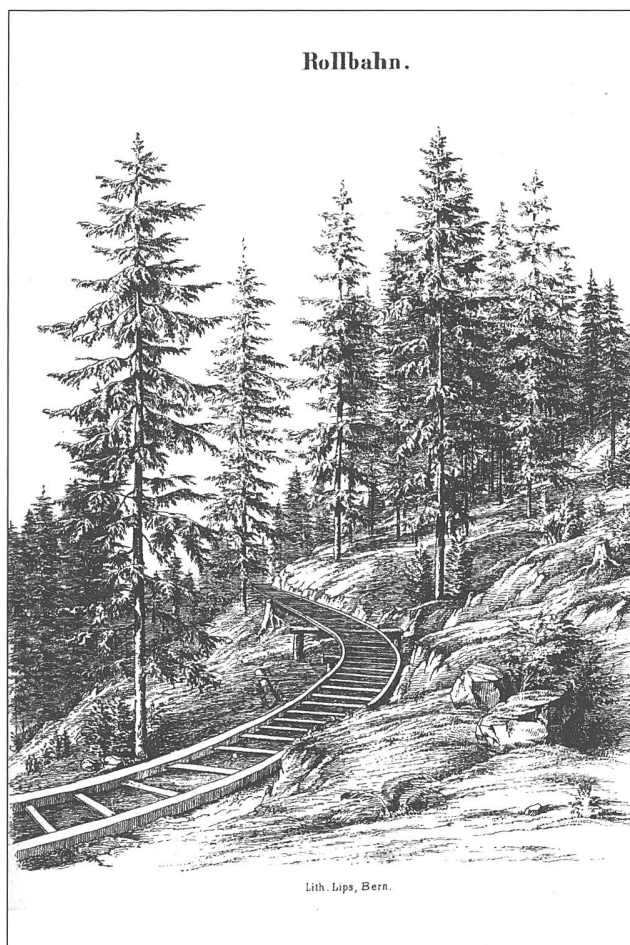


Abbildung 1: Wahrscheinlich Schienen der Holzrollbahn im Gebiet oberhalb der Chrüzliegg.

Deutlich wird, dass für den Bau des Trassees das Terrain verändert worden ist (aus FANKHAUSER 1872, siehe auch Abbildungen 3a, b).

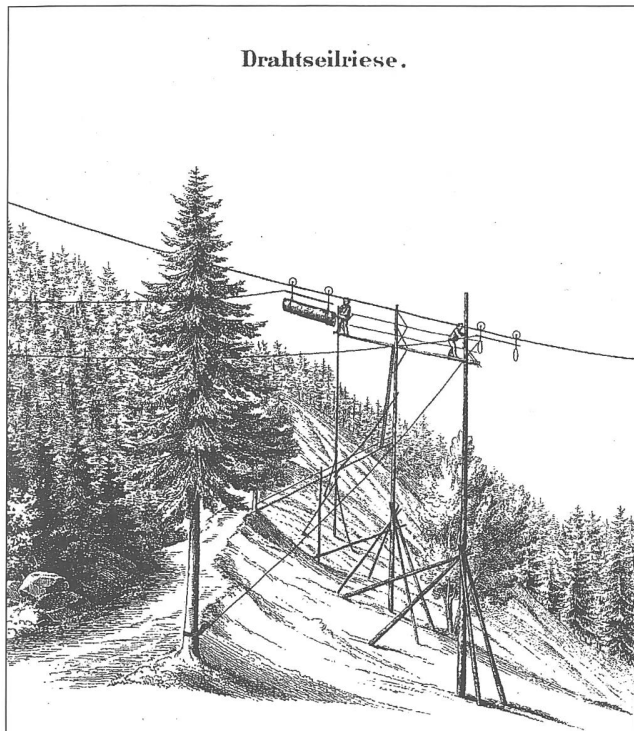


Abbildung 2: Wahrscheinlich die Umladestation Gärtliblatten der Drahtseilriese zwischen Eggbrunnen und Sattelteufi (aus FANKHAUSER 1872).

Rekonstruktion einer längst verschwundenen Holzrollbahn

Grundlage für die Rekonstruktion des exakten Verlaufs der Holzrollbahn fast 130 Jahre nach ihrer Stilllegung war einerseits eine schriftliche Abhandlung des ehemaligen Kantonsforstmeisters Franz Fankhauser (1872). Aufgrund der darin angegebenen Flurnamen wie Kreuzli (Chrüzliegg), Rothmoos (Rotibachried) und Eggbrunnen konnte der mögliche Verlauf geografisch bereits sehr stark eingeschränkt werden. Weitere Recherchen ergaben, dass im Waldplan der Waldungen vom Kleinen Schlierental (KORPORATION ALPNACH 1905) ein mindestens tausend Meter langes Teilstück der Rollbahn kartiert war. Praktisch dasselbe Teilstück ist auch auf dem Kartenblatt 378 der Siegfriedkarte (EIDGENÖSSISCHES TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1893) eingezeichnet, hier jedoch ohne entsprechende Bezeichnung. Die Siegfriedkarte enthält zudem einen weiteren Streckenabschnitt im Gebiet der Chrüzliegg. Dadurch konnte der wahrscheinliche Verlauf zwischen der Chrüzliegg und dem Ende der Rollbahn beim Eggbrunnen unter Berücksichtigung der Höhenlinien und der Beschreibungen von FANKHAUSER (1872) räumlich weiter festgelegt werden. Mancherorts schaffte aber erst die Geländebegehung Klarheit über den exakten Verlauf der Holzbahn. Zum Glück stand dabei der Forstingenieur und Rollbahnexperte René Imfeld nur wenige Wochen vor seinem Tod für eine Begehung ins Schwandschlierental zur Verfügung. Sein enormes Wissen über die lokalen Verhältnisse konnte so in die Arbeit einfließen.

Vor Ort zeigte sich, dass fast 130 Jahre nach ihrer Stilllegung immer noch Spuren der Rollbahn im Gelände gefunden werden können (Abbildungen 3a, b). Dies liegt in erster Linie an der Konstruktion der Rollbahn. Vor der Verlegung der Geleise wurde nämlich zuerst das Terrain entlang der Spurführung planiert und wegartig zubereitet. Auf dem so entstandenen Trasse wurden anschliessend die Schienen aus Tannenholz verlegt (CAMENZIND 1991). Während die Geleise längst wieder verschwunden sind, blieben Reste des ursprünglichen Trassees stellenweise bis heute erhalten. Vor allem in steilen Hanglagen sind die Spuren der Rollbahn immer noch sehr

deutlich erkennbar. Dabei handelt es sich meist um terrassenartige Geländeeinschnitte mit planierter Grundfläche. Um ein mehr oder weniger konstantes Gefälle beizubehalten, wurden an manchen Stellen Kerben durch Erdwälle und Geländekuppen geschlagen. Auffallendstes Objekt ist ein Stein, welcher aufgrund des geradlinigen Verlaufs der Rollbahn an Ort und Stelle zurechtgehauen wurde (Abbildung 3b).

Mit einem GPS-Gerät wurden die Hinweise auf den Streckenverlauf als Geländepunkte aufgenommen und am Computer zu einer durchgehenden Linie zusammengefügt. Schwieriger gestaltete sich die Rekonstruktion vor allem im Bereich von Weideflächen und Mooregebieten. Hier liessen sich meistens im Gelände keine Spuren mehr finden. Unter der Annahme, dass der ursprüngliche Trasseeverlauf ein ungefähr konstantes Gefälle aufgewiesen hatte und mit Hilfe eines barometrischen Höhenmessgerätes konnten diese Teilstrecken auch ohne konkrete Hinweise im Gelände weitgehend nachvollzogen werden. Aufgrund der Quellenstudien und Geländebegehungen war es möglich, den wahrscheinlichen Verlauf der ehemaligen Holzrollbahn zu rekonstruieren (Abbildung 4).

Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Vor der Erschliessung durch Christian König hatte sich die Holznutzung im hinteren Schwandschlierental auf das wenige Hagholz, welches zur Erstellung der Weidezäune verwendet wurde, beschränkt (FANKHAUSER 1872). Der Wald bestand laut Fankhauser aus lichten oder in kleinen Horsten stehenden Fichtenbeständen, zwischen denen sich immer wieder Graswuchs zeigte. Viele Wälder dienten als Weideflächen für Jungvieh. Die Bäume waren mächtig, hatten aber nur noch geringen Zuwachs oder starben teilweise bereits ab. Dem gegenüber fehlten Jung- und Mittelwuchs fast vollständig.

Eine derartig aufwendige Holztransporteinrichtung, wie die von Christian König erstellte, lohnte sich nur dann, wenn damit auch grosse Mengen Holz transportiert werden konnten. Die Holzrollbahn wurde 1870 in Betrieb genommen und vermutlich bereits 1876 wieder abgebaut. In der kurzen Zeitspanne von ungefähr sechs Jahren wurde ein Grossteil des knapp 300 Jucharten (108 Hektaren) grossen Gebietes (davon zwei Drittel tatsächlich bestockt) abgetrieben. Aufgrund dieser Kahlschläge dürfte sich das oben beschriebene Landschaftsbild in kürzester Zeit erheblich verändert haben. Mit Bildquellen liesse sich diese Vermutung leicht überprüfen – leider liegen keine entsprechenden Dokumente vor. Bei der Analyse der Landschaftsveränderungen musste daher auf kartografische Quellen zurückgegriffen werden. In den Jahren 1859 bis 1862 wurden im Untersuchungsgebiet der Schlierentäler sogenannte «eidgenössische Aufnahmen» durchgeführt. Diese Aufnahmen im Massstab 1:25 000, auch Originalmesstischblätter genannt, wurden nie publiziert, dienten jedoch später als Grundlage für die Erstellung der Dufourkarten im Massstab 1:100 000. Die Originalmesstischblätter wurden ergänzt mit den für die Untersuchungsregion in den Jahren 1892 bis 1894 erschienenen Blättern der Siegfriedkarten. Somit lagen zwei Kartenwerke vor, welche die Zeit der Kahlschläge im Sagenmatt- und Finsterwald umspannten.

Im Kartenvergleich waren aufgrund der grossflächigen Kahlschläge vor allem Veränderungen in der Ausdehnung des Waldes zu erwarten. Tatsächlich zeigen die Siegfriedkarten gegenüber den Originalmesstischblättern in einigen Gebieten eine Verringerung der Waldflächen (Abbildungen 5a, b). Doch wie ist diese Beobachtung zu interpretieren? Einerseits dürften die Veränderungen im Kartenbild tatsächlich in einem Zusammenhang mit den ausgeführten Kahlschlägen stehen. Andererseits stellt sich zugleich die Frage, wieso der Kartenver-



Abbildung 3: Spuren der ehemaligen Rollbahn von Christian König.

a) Markanter Geländeeinschnitt oberhalb Eggbrunnen.

b) Stein im Gebiet Rotibach, welcher aufgrund des geradlinigen Verlaufs der Rollbahn teilweise zurechtgehauen wurde.

Foto: Didier Lindegger.

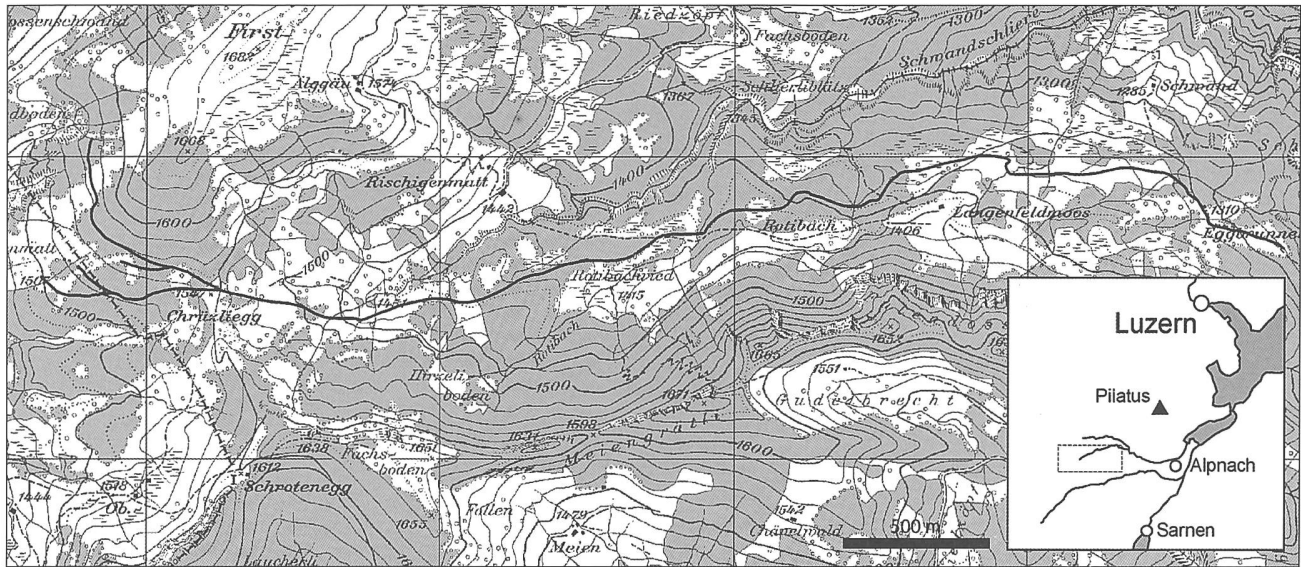


Abbildung 4: Gesamtüberblick über den rekonstruierten Verlauf der Rollbahn vom Gebiet Chrüzliegg bis zum Eggbrunnen.

Karte genordet. BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE (2001 a, 2001 b), teilweise verändert. Reproduziert mit Bewilligung von Swisstopo (BA067804).

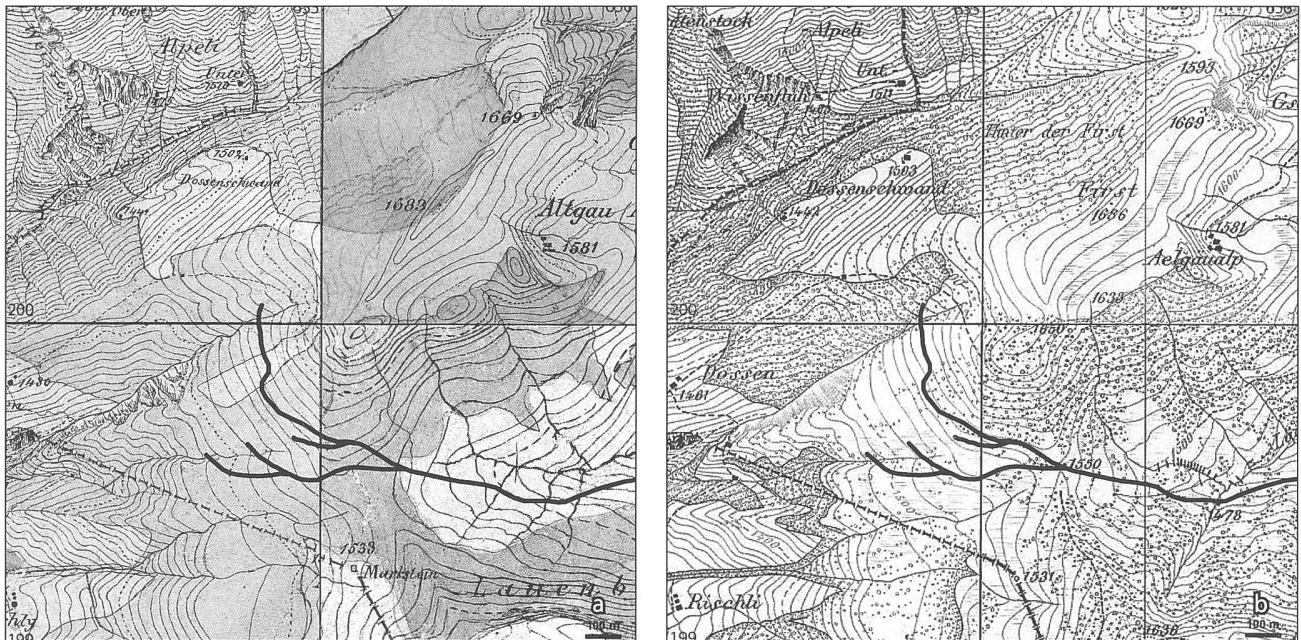


Abbildung 5: Kartografische Veränderung der Waldflächen im Sagenmatt- und Finsterwald (Gebiet Chrüzliegg) und rekonstruierter Verlauf der Rollbahn.

- a) Kartenausschnitt um 1860. Originalmesstischblätter «Eidgenössische Aufnahmen», BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE (1859 und 1861 a, 1861 b).
- b) Kartenausschnitt um 1890. Siegfriedkarte, EIDGENÖSSISCHES TOPOGRAPHISCHES BUREAU (1892 a, 1892 b, 1893, 1894). Beträchtlich ist die Abnahme der Waldfläche im Planquadrat 654/199 (unten links). Mögliche Ursache für diese Veränderungen sind die Kahlschläge von

gleich für die nördlich der Rollbahn gelegenen Waldungen praktisch keine Veränderungen ergibt, obwohl sie höchstwahrscheinlich ebenfalls der Axt zum Opfer fielen.

Im 19. Jahrhundert existierte weder für topografische noch für forstliche Zwecke eine konkrete Definition des Begriffes «Wald». Die Erfassung der Waldflächen im Gelände war daher stark geprägt vom subjektiven Empfinden des Kartografen. Dies reduziert die Vergleichbarkeit von Kartenwerken verschiedener Autoren wesentlich. Erschwerend kommt hinzu, dass die Waldflächen in den beiden hier ausgewerteten Kartenwerken offensichtlich sehr unterschiedlich dargestellt wurden. In den Originalmesstischblättern sind Waldgebiete durch grüne Flächen dargestellt, welche nach aussen scharf abgegrenzt sind. Auf den Siegfriedkarten hingegen wird Wald mittels einzelner schwarzer Ringe dargestellt, welche je nach Bestandesdichte näher oder

weiter auseinander liegen. Auf diese Weise und im Gegensatz zu den Originalmesstischblättern war es hier also möglich, den fließenden Übergang zwischen dichtem Wald und offenen Weidflächen darzustellen. Entsprechend schwierig ist es nun, die beiden Kartenwerke zu vergleichen und Aussagen bezüglich der Veränderung der Waldflächen zu treffen.

Der direkte Kartenvergleich lässt somit nur Vermutungen über die tatsächlichen Veränderungen zu. Es stellt sich nun die Frage, ob sich diese Vermutungen durch die Auswertung weiterer Quellen erhärten lassen. Hierzu bieten sich die Waldwirtschaftspläne an. Im ersten für diese Region erstellten Wirtschaftsplans von 1917 wird erwähnt, dass sich der Wald im hinteren Teil des Schwandschlierentals nur sehr langsam von den übermässig starken Holzschlägen erhole. So wurde der Hauungsetat in den Abteilungen Sagenmattwald und Hinter First für die Periode von

1917 bis 1926 mit null angegeben. Das bedeutet, dass der Zustand des Waldes auch über vierzig Jahre nach Königs Kahlschlag noch nicht für eine erneute Nutzung geeignet schien.

Neben der langsamen Regeneration des Waldes in den vom Kahlschlag betroffenen Gebieten sahen sich die Alpnacher zunehmend mit einer neuen Bedrohung konfrontiert: Alpnach wurde in den 1870er-Jahren und erneut 1903 von verheerenden Überschwemmungen heimgesucht. Sowohl die Kleine als auch Grosse Schliere beförderten grosse Mengen von Schutt und Schlamm ins Tal (CAMENZIND 1991). Die starke Erosion an den Steilhängen der Schlierentäler und entfesselte Wildbäche, die sich immer tiefer in das Flyschgestein eingruben, lösten gegen Ende des 19. Jahrhunderts immense Aufforstungs- und Verbauungsprojekte aus. Auch deren Geschichte lohnt sich zu erzählen. Analog zur Geschichte der Holzrollbahn am Pilatus liesse sich illustrieren, wie technische Innovationen zu Veränderungen der Kulturlandschaft führen können – und wie die Spuren davon bis heute in der Landschaft sichtbar geblieben sind. Eine Landschaft, die geprägt ist von unserer eigenen Geschichte.

Zusammenfassung

Im Zuge der Industrialisierung steigerte sich die Nachfrage nach dem Rohstoff Holz. Die walddichten Gebiete der Schlierentäler bei Alpnach weckten deshalb schnell das Interesse internationaler Holzhändler. Im 19. Jahrhundert verkaufte die Gemeinde Alpnach rund 700 Hektaren Wald, wobei das geschlagene Holz nur dank innovativen Transporteinrichtungen zu Tal befördert werden konnte. Für den letzten grossen Kahlschlag Alpnachs liess der Berner Christian König 1870 im Schwandschlierental (Tal der Kleinen Schliere) eine mehrere Kilometer lange Holzrollbahn errichten. Im Rahmen einer Diplomarbeit am Departement Umweltwissenschaften an der ETH Zürich konnte durch die Kombination schriftlicher und kartografischer Quellen mit Geländebegehungen der Verlauf dieser Holzrollbahn rekonstruiert werden. Zudem wurde mit einem Kartenvergleich versucht, deren Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu analysieren.

Résumé

Le chemin de fer forestier du Pilate et son impact sur le paysage

La demande en bois s'étant accrue au moment de l'industrialisation, les riches massifs forestiers des Schlierentäler, commune d'Alpnach, suscitèrent très vite l'intérêt des marchands de bois internationaux. Au 19^e siècle, ladite commune vendit 700 hectares de forêt dont la sortie des bois vers la vallée rendait nécessaire la mise en œuvre de méthodes de transport innovatrices. A l'occasion de la dernière coupe rase d'importance sur le territoire d'Alpnach, le Bernois Christian König fit construire en 1870 dans le Schwandschlierental un chemin de fer forestier de plusieurs kilomètres de longueur. Dans le cadre d'un travail de diplôme effectué à l'EPF Zurich au sein du Département des sciences de l'environnement, le tracé de ce chemin de fer a été reconstitué grâce à des observations de terrain et à des sources aussi bien écrites que cartographiques. Un second volet du travail appréhendé, par le biais d'une étude comparative de cartes, l'impact qu'une telle installation a pu avoir sur le paysage.

Traduction: THOMAS ZUMBRUNNEN

Summary

The timber railroad at Pilatus and its impact on the landscape

Industrialisation triggered an increase in demand for wood and timber. Consequently, the forested area of the Schlierentäler,

located close to Alpnach (Canton Obwalden), caught the eye of international timber merchants. In the 19th century, the municipality of Alpnach sold about 700 hectares of forest to these merchants. Only by applying new infrastructural technologies was it possible to transport the timber to the valley bottom. In 1870, Christian König from Berne constructed a timber railroad, stretching over several kilometres to the Schwandschlierental (Valley of the Kleinen Schliere), to facilitate the last major clear-cut. Within the context of a diploma project conducted by the Department of Environmental Sciences, ETH Zurich, the course of the timber railroad was re-constructed based on information taken from written and cartographical sources, and the discovery of some of its traces found in the area. In addition, the impact of this railroad on the landscape, i.e. forest cover, was analysed by means of map comparisons.

Literatur

- BÜRGI, M.; SCHULER, A. 2002: Topography, technology and demand for timber. *Forest History Today*. Fall 2002: 20–24.
- CAMENZIND, O. 1991: Alpnach. Zur Geschichte und Gegenwart unserer Gemeinde. Einwohner- und Bürgergemeinde, Alpnach.
- FANKHAUSER, F. 1872: Die Drahtseilriese mit besonderer Berücksichtigung der Holztransport-Einrichtung im kleinen Schlierenthal Kanton Obwalden. Bern. In: Wallimann, M. (1988): Die Wälder von Alpnach. Alpnach: 35–66.
- KÜCHLI, C.; CHEVALIER, J. 1992: Wurzeln und Visionen. Promenaden durch den Schweizer Wald. AT Verlag, Aarau.
- LINDEGGER, D. 2005: Landnutzung und Landschaft der Schlierentäler seit 1850. Ungedruckte Diplomarbeit des Studiengangs Umweltwissenschaften, ETH Zürich.

Verwendete Kartenwerke

- BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE 1859: Originalmesstischblatt (1:25 000), Kartenblatt 262, Sarnen. Ungedruckt.
- BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE 1861 a: Originalmesstischblatt (1:25 000), Kartenblatt 256, Entlebuch Schimberg. Ungedruckt.
- BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE 1861 b: Originalmesstischblatt (1:25 000), Kartenblatt 258, Pilatus. Ungedruckt.
- BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE 2001 a: Landeskarte der Schweiz (1:25 000), Kartenblatt 1169, Schüpfheim. Wabern.
- BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE 2001 b: Landeskarte der Schweiz (1:25 000), Kartenblatt 1170, Alpnach. Wabern.
- EIDGENÖSSISCHES TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1892 a: Topographischer Atlas der Schweiz (1:25 000), Kartenblatt 373, Entlebuch. Bern.
- EIDGENÖSSISCHES TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1892 b: Topographischer Atlas der Schweiz (1:25 000), Kartenblatt 375, Schimberg. Bern.
- EIDGENÖSSISCHES TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1893: Topographischer Atlas der Schweiz (1:25 000), Kartenblatt 378, Sarnen. Bern.
- EIDGENÖSSISCHES TOPOGRAPHISCHES BUREAU 1894: Topographischer Atlas der Schweiz (1:25 000), Kartenblatt 376, Pilatus. Bern.
- KORPORATION ALPNACH 1905: Waldplan (1:5 000), Waldungen Kleines Schlierental rechts. (Kopie: Archiv Oberforstamt Obwalden).

Dank

Zahlreiche Personen haben zum Gelingen der diesem Aufsatz zugrunde liegenden Diplomarbeit beigetragen. Wir konnten wiederholt von wertvollen Hinweisen von Prof. Dr. Anton Schuler, ETH Zürich, profitieren. Zudem stand René Imfeld nur wenige Wochen vor seinem Tod für eine Begehung ins Schwandschlierental zur Verfügung. Auch verschiedene Mitarbeitende des Amtes für Wald und Raumentwicklung in Obwalden, namentlich Andreas Bacher, Roland Christen, Josef Hess und Yvonne Keiser, leisteten wichtige Beiträge. Ausserdem ermöglichte uns die Korporation Alpnach und insbesondere Korporationsschreiber Klaus Wallimann mit der Öffnung des Korporationsarchivs den Zugang zu wertvollen Quellen.

Autoren

- DIDIER LINDEGGER, Spitzmattstrasse 7, 6010 Kriens.
E-Mail: didier.lindegger@kriens.ch.
- DR. MATTHIAS BÜRGI, Eidg. Forschungsanstalt WSL, Zürcherstrasse 111, 8903 Birmensdorf.