Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Gebirgswälder und Eisenbahnen. — Darmstädter Bauten von Prof. Albin Müller. — Graph. Bestimmung der Kreuzlinienabschnitte kontinuierlicher Träger bei Streckenlasten. — Vom ersten Wettbewerb für den Entwurf zu einer Strassenbrücke über den Rhein in Cöln. — Miscellanea: Vom Albulawerk der Stadt Zürich. Zum „Gotthardvertrag". Spaltpolumformer. Elektrizitätswerk Molinis-Lüen. Neues Kunstmuseum in Basel. Der Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. Verband deutscher Diplom-Ingenieure. Zum Bau des Hauenstein-Basistunnel. Murgkraftwerk. III. internationaler Kältekongress in Chicago 1913. Chur-Arosa-Bahn. Neue Aare-Brücke bei Aarburg. Ueber die Grösse der Kohlenförderung in Amerika. — Konkurrenzen: Hochbauten der Chur-Arosa-Bahn. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Sektion Thurgau des S. I.- & A.-V. Technischer Verein Winterthur. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafel 23 bis 26: Arch. Prof. Alb. Müllers Wohnhaus in Darmstadt.

Band 61. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 9.**

Gebirgswälder und Eisenbahnen

von *F. X. Burri*, Forstinspektor der S. B. B., Kreis V, Luzern.

(Schluss von Seite 85.)

Wir gehen nun über zur Behandlung der Eingangs unter *B* genannten Massnahme: *Erwerbung des Schutzwaldes durch die Bahnverwaltung.* Der Ankauf eines an der Bahn gelegenen Gebirgswaldes kommt für die Bahnverwaltung in zwei Fällen in Betracht: Erstens, wenn durch Vorschriften, Schutzbauten und Weganlagen die Sicherung des Bahnbetriebes nicht erreicht werden kann; zweitens, wenn die Kosten der Schutzmassnahmen oder die an den Waldbesitzer zu leistende Minderwerts-Entschädigung eine gewisse Höhe überschreiten. Im erstern Falle ist der Erwerb des betreffenden Waldes aus Gründen der Betriebssicherheit *unumgänglich notwendig*; im zweiten Falle ist der Ankauf, sowohl aus Gründen der Oekonomie als der Betriebssicherheit *geboten*, zumal weil dann die Bahnverwaltung als Eigentümerin des Waldes in der Lage ist, diesen ausschliesslich unter dem Gesichtspunkte der Betriebssicherheit und der Verhütung von elementaren Schäden zu bewirtschaften und unter Umständen sogar eine Ueberschreitung der Holzerntekosten gegenüber dem Holzerlös zu verschmerzen. Denn ein Waldbesitzer, der für die Sicherheit des Bahnverkehrs nicht verantwortlich ist, wird die Bewirtschaftung des Schutzwaldes, der infolge einschränkender Bestimmungen nur wenig oder keinen Gewinn abwirft, leicht vernachlässigen. Da die Bahnverwaltung dies aber nicht dulden kann, vielmehr an der fortwährenden Erhaltung und guten Verfassung des Waldes in hohem Masse interessiert ist, so ist es in solchem Falle geboten, den Wald anzukaufen.

Ein Beispiel aus der Praxis soll nun erläutern, wie an der Rossberglehne, Gemeinde Arth, Strecke Walchwil-Goldau, die unter *A* und *B* genannten Massnahmen zum Schutze des Bahnverkehrs gegen Gefährdung durch den Holzhauereibetrieb zur Anwendung gekommen sind (Abb. 9 u. 10, S. 97). Vor dem Bau der Bahn bestanden hier 26 Reistzüge, auf denen das Holz frei an die Kantonsstrasse oder an den See hinunter gereistet werden konnte. Der grösste Teil der hier in Betracht kommenden Waldungen gehört der Unterallmeindkorporation Arth; nur wenige Parzellen gehören einzelnen Privaten.

Die ganze Berglehne wurde in sechs Gebiete eingeteilt, in denen die Sicherung des Bahnbetriebes folgendermassen angestrebt wurde:

Gebiet I. Schliessung der acht bestehenden Reistzüge. Erstellung einer Holzabfuhrstrasse (Rufibergstrasse) und eines Lagerplatzes am See. Die Strasse beginnt beim Dorfe Arth, bei Kappelimatt, und führt in Windungen hinauf zur Rufibergalp. Länge 5730 *m*, Breite 3 *m*. Höchste Kote 1050 *m*.

Gebiet II. Freie Benutzung der bestehenden Reistzüge bis an die Rufibergstrasse. Erstellung von zwei Leitdämmen.

Gebiet III (Zwischen Rufibergstrasse und Bahnlinie). Verbot des Reistens. Verweisung des Holztransportes auf bestehende Wege und Bahndurchlässe.

Gebiet IV. Unterstellung von drei Reistzügen unter die Vorschriften des Reistreglementes, mit Anwendung eines Leitdammes; Absperrung eines Reistzugarmes.

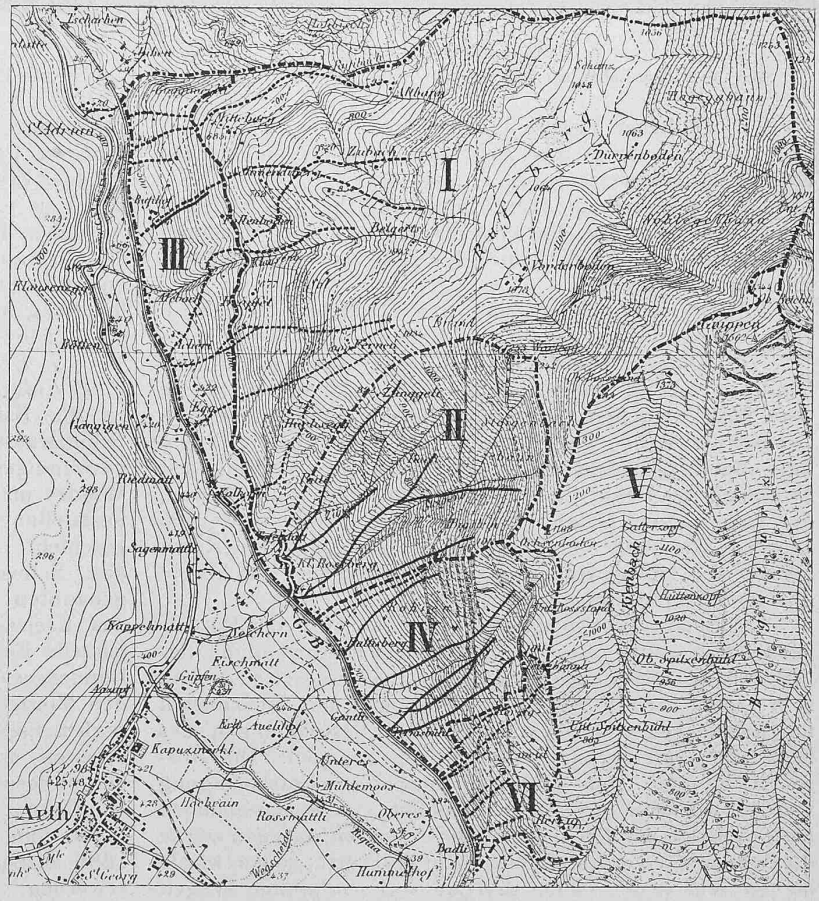
Gebiet V. Verweisung des Holztransportes auf eine andere Richtung, sodass die Bahn nicht berührt wird.

Gebiet VI. Schliessung der bestehenden Reistzüge. Ankauf der Wälder und des Weide- und Streuelandes mit zerstreut stehendem Holze, zwecks nachheriger Aufforstung. Der steilere, unmittelbar oberhalb der Bahn gelegene Teil wurde gekauft, weil Vorschriften, Schutzbauten und Wege hier den Bahnbetrieb nicht gesichert hätten, der obere Teil, weil die Kosten der Massnahmen ungefähr die Hälfte des Waldwertes ausgemacht hätten.

Diese verschiedenen Massnahmen zum Schutze des Bahnverkehrs auf der genannten Rossbergstrecke haben der Bahnverwaltung folgende Ausgaben verursacht:

Für Strassenbau	etwa	94 000 Fr.
Für Schutzbauten und Minderwerts-Entschädigungen	etwa	25 000 Fr.
Für Erwerb von 45 *ha*	etwa	140 000 Fr.
Total .	rund	259 000 Fr.

Es erübrigt noch auseinanderzusetzen, welche *verschiedenen Wege die Bahnverwaltung einschlagen kann, um in den Besitz eines Schutzwaldes zu gelangen.* Es kommen hierfür in Betracht:



Mit Bewilligung der eidg. Landestopographie vom 12. VI. 1912.

Abb. 9. Rossberg-Lehne am Zugersee bei Arth. — Uebersichtskarte 1 : 30 000.

Erklärung: Strichpunktierte Linien = Gebietsgrenzen; Punktiert = Verbotene Reistzüge; Volle Linien = Benutzbare Reistzüge (in II für freies Reisten bis an die Rufibergstr., in IV nach Reistreglement).