

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Band: 122 (1981)

Artikel: Holz-Transport : damals und heute
Autor: Prochazka, Jan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033968>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Holz-Transport — damals und heute

Bergwald zu bewirtschaften heisst vor allem, den Wald nutzen, rechtzeitig verjüngen. Den Wald nutzen bedeutet wiederum die Bäume schlagen, den Rohstoff Holz zu erzeugen. Damit das Holz, der geschlagene Baum für die Menschen nutzbar sein wird, muss es zuerst zu einer Strasse gebracht werden. Diese Holzbewegung über Stock und Stein, die meistens über einige hundert Meter oder sogar Kilometer führt, war immer das grösste Problem in dem ganzen Arbeitsprozess der Holzgewinnung.

Was das eigentliche Holzschlagen betrifft, wusste man sich schon einige Jahrhunderte gut zu helfen. Die Säge, früher eine Hand-, heute die Motorsäge, ermöglicht dem Holzer auf relativ einfache Art, den Baum vom Wurzelstock zu trennen und auf kürzere Stücke aufzusägen. Für den Abtransport dieser Stammteile, Trämel wie die Förster sagen, aus dem Bergwald zur Strasse, konnten keine einfachen Instrumente gefunden werden. Da wurde von Gebiet zu Gebiet, von Land zu Land, je nach der Steilheit, Bodenbeschaffenheit oder Jahreszeit, immer ein anderes Verfahren angewendet. Zuerst hat man einfach das Holz durch den Wald oder die Gräben talwärts gereistet — gleiten lassen —, wo-



Der Reistweg war früher eines der wenigen Mittel, das Holz zu Tal zu bringen. Da die Beschädigung der Stämme gross war, wird bald kaum mehr ein Reistweg aufrecht erhalten werden.



Die Holzseilbahn mit Motorantrieb bringt das Holz unbeschädigt ins Tal.

bei der zurückgebliebene Wald und Waldboden sehr gelitten hat und das auf solche Art beförderte Holz sehr entwertet wurde. Diese Holztransporttechnik war über Jahrhunderte praktisch die einzige Möglichkeit, das Holz vom Bergwald ins Tal zu bringen. Sehr kleine Stundenlöhne für die Waldarbeiter und im Winter praktisch keine andere Möglichkeit für die Landwirte, sich irgendwo anders zu betätigen und ein wenig bares Geld nach Hause zu bringen, ermöglichte dies. Aufgekommener Wintertourismus, die Möglichkeit, im Winter irgendwo auf der Baustelle zu arbeiten und so mehr zu verdienen, entzogen dem Wald zunehmend die Arbeitskräfte, ohne die das zeitraubende Holzreisten nicht mehr möglich war. Man musste sich etwas anderes einfallen lassen. Es wurde der Draht, später das «Seil» erfunden, was für den Holztransport von entscheidender Bedeutung war. Man hat zum Beginn unseres Jahrhunderts die ersten Holzseilbahnen, die ohne jeglichem Motorantrieb funktionierten, gebaut. Einige von ihnen bestehen heute noch und werden weiter gebraucht.

Gegenüber dem heute üblichen Holzkran, der das geschlagene Holz auf der ganzen Seillänge hochziehen und entweder zur Berg- oder Talstation hinauf- bzw. hinuntertransportieren kann, konnte das Holz nur auf einer oder einigen speziell zu diesem Zweck aufgebauten Stellen angehängt und dann zu Tal gelassen werden.

Unser Bild zeigt eine solche Anlage der Genossenschaft Stans im Betrieb. Man kann ca. 1 m³ Holz pro Ladung aufhängen und ins Tal befördern. Das ganze ist relativ zeitraubend, die Männer müssen die Laufwagen vom Bremsseil lösen, wegnehmen, und auf der anderen Seite wiederum einsetzen und befestigen. Andererseits funktioniert alles ohne jeglichen Energieverbrauch, man muss nur bremsen.

Um das Holz zu dieser Verladestation zu bringen, hat man sogenannte Reistwege gebaut, ca. 1 bis 2 m breite Wege, die mit re-



Da ein Drittel des Kantons an den See grenzt und diese Hänge meist bewaldet sind, kann diese Art des Holztransportes da und dort noch angewendet werden.



Der Helikopter als Holztransporteur wird darauf warten müssen, bis die Holzpreise steigen, sonst ist er zu teuer.

lativ einheitlicher Neigung von 14 % bei einer Verladestation endeten. Auf diesen Wegen konnte das Holz nur im Winter, auf der festgefahrenen Schneedecke befördert werden. An verschiedenen Orten im Kanton Nidwalden sind noch heute ganze Netze von solchen Wegen vorhanden, so z. B. im Wald der Genossenschaft Stans, der Uerte Büren ob dem Bach und der Güterkorporation Wolfenschiessen, um nur einige zu nennen. Bei optimalen Verhältnissen — die leider vor allem in den letzten Jahren nur selten vorkommen —, erreicht das Holz sehr hohe Geschwindigkeit; bis zu 100 km.

Das Bild zeigt so eine Bahn auf Wallibalm im Winter 1977/78 in Betrieb. Diese Art und Weise, das Holz ins Tal zu bringen, wird schon sehr bald der Historie angehören und kann schon heute als Nostalgie im Wald bezeichnet werden.

Das andere Bild zeigt den Holztransport vom Naswald nach Beckenried mit dem Nauen, was heute auch zur Seltenheit geworden ist. Hohe Löhne und relativ niedere Holzpreise lassen auch hier die Waldbesitzer nach anderen Lösungen suchen.



Wahrscheinlich der urchigste von den urchigen Holzern — und es gibt Gott sei Dank noch viele — im Nidwaldnerland, Jost Mathis in «Aktion». Das Holztransport auch heute noch eine schwierige Sache ist, muss jedem beim Anblick eines solchen Stammes klar werden.

Das letzte Bild zeigt eher ein Experiment, das noch vor ein paar Jahren als «die Lösung» aussah, aber mit den steigenden Treibstoffkosten nicht mehr in Frage kommt. Auf der Alp Lutersee hat Förster Sepp Hurschler im Herbst 1978 ca. 60 m³ Holz mit dem Helikopter fliegen lassen, was schon damals eine teure Angelegenheit war. Hoffen wir, dass in diesem Bereich die Technik noch nicht das letzte Wort gesprochen hat und später wesentliche Kostensenkungen zu erwarten sind, damit diese sonst sehr einfache Holztransportart doch noch zum Durchbruch kommt.

Auch heute und morgen müssen wir den Wald pflegen, Holz nutzen. Heute bauen wir Waldstrassen, damit die Strecke, die das Holz vom Stock zur Strasse überwinden muss, doch etwas kürzer wird. Auch der Waldarbeiter erreicht dann seinen Arbeitsplatz bequemer, ohne jeden Tag den langen Marsch auf sich nehmen zu müssen. Auch die Spaziergänger können durch die Waldstrassen manche früher unerreichbaren Waldecke entdecken. Und die Automobilisten . . . die lassen besser ihre Vehickel am Waldrand stehen, damit die frische Waldluft sauber bleibt und das Wild seine Ruhe hat.

(Text und Bilder von Jan Prochazka)

Wen e Tanne ghiid,
 platsch am Bode liid,
 fahd ja erst nu d'Arbed a,
 bis me si cha abbelah
 uber Hang und Flueh
 iisum Derfli zue.