

Streek	wijze van verkoop	doorsnede op het midden met schors in cm	kwaltiteit	aantal m ³	bewerkingsgraad	ligging	prijs per m ³ met schors in fl.	maand van verkoop	opmerkingen
				IEP					
Friesland	OH	37	B-C	20	St	G	71	III	
				POPULIER					
O. Brabant	OH	43	B	190	St	O	56	XII	
N. Limburg	OH	40	B-C	160	St	O	55	III	
				BRANDHOUT					
Salland	P	—	—	90	K	G	30	III	loofhout

Referaten

Rubriek 3. Oogst van hout; opwerking en transport; rationalisatie van werk; arbeidsstudies; bouwkunde voor de bosbouw

37 (494)

Gelöste und ungelöste Probleme beim Holzrücken und Holztransport — H. Steinlin — Schweiz. Z.f.F. (J.f. suisse) — 106 (2/3) 1955 (122—140).

De grote ontwikkeling van de techniek heeft op het gebied van het uitslepen en het transport van hout vele nieuwe mogelijkheden geschapen, die meestal nog lang niet worden uitgebuit. Technisch zijn welhaast alle moeilijkheden op te lossen, maar de vraag welke van de mogelijkheden economisch het beste is toe te passen, is vaak moeilijk te beantwoorden. Talloze factoren beïnvloeden dit probleem: houtprijzen, de te verkrijgen sortimenten, produktie per ha, verhouding menselijk arbeidsloon tegenover machinekosten, rentevoet (bij kostbare investeringen van belang), bedrijfsgrootte e.a.

In het Mittelland en de Jura van Zwitserland komt een dicht wegennet voor. Gemotoriseerd transport, waarbij niet meer behoeft te worden overgeladen, is hier ongetwijfeld het goedkoopste. Het is vaak nuttig, aansluitend op de bestaande wegen, het wegennet in het bos te moderniseren en dichter te maken.

Het uitslepen van niet te zwaar hout is met een paard goedkoper dan met een tractor. Waar twee paarden het werk niet aan kunnen is motorkracht het voordeligste. Voor het uitslepen van hout zijn de laatste tijd talloze nieuwe hulpmiddelen ontwikkeld. Vele goede modellen sleepwagens worden op talrijke plaatsen met succes gebruikt. Het slepen met wagens is echter alleen dan goedkoper, wanneer zware houtstukken over grote afstanden moeten worden uitgeslept. Als lang hout zonder wendingen op de weg kan worden gebracht, is het uitslepen daarvan niet duurder. Zo niet, dan dient het in het bos te worden gekort. Sleeppaden verminderen de sleepkosten aanmerkelijk. Aandacht verdient ook het uitslepen van de gehele boom (full-tree-logging) en het opwerken daarvan op een centraal gelegen punt met gemechaniseerde middelen. De benodigde trekkracht bleek niet groter te behoeven te zijn.

In de hoge Jura, de Voralpen en in de Alpen is het niet duidelijk, of voor de houtafvoer de aanleg van wegen dan wel de aanleg van zweefbanen het voordeligste is. Met het onderzoek naar de economie hiervan zal binnenkort worden begonnen. Ook de vraag: rijweg of sledeweg, is nog onbeslist. Door de ontwikkeling echter van terreintrekkers als jeep, rups- en wieltrekkers en van aanhangwagens op luchtbanden, schijnt de rijweg goedkoper te zijn. In ieder geval worden vele sledewegen, vaak met geringe middelen, tot rijwegen verbouwd. Op de lange en stijle bergwegen neemt motorkracht steeds meer de plaats in van het paard. De trekkers en aanhangwagens kunnen nog meer worden gespecialiseerd aan het houttransport. In het gebergte bleef het glijden (Reisten) van het hout mogelijkheden, die nog verder moeten worden ontwikkeld. In verband met investeringen dient te worden bedacht, dat het gebergtebos zeer conjunctuurgevoelig is: het transport is duurder en de bijgroei per oppervlakte-eenheid is geringer dan in het lager gelegen bos.

M. S.