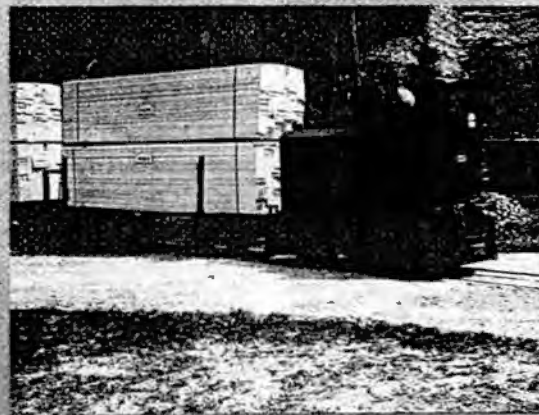
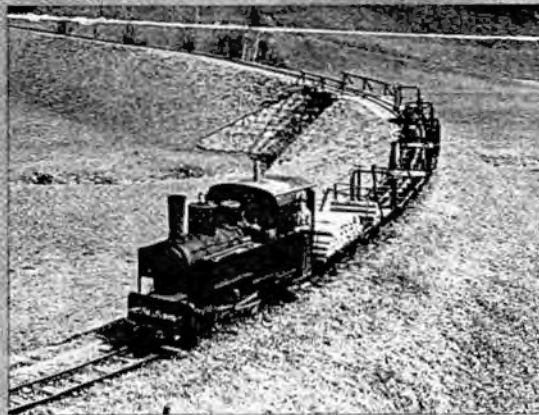
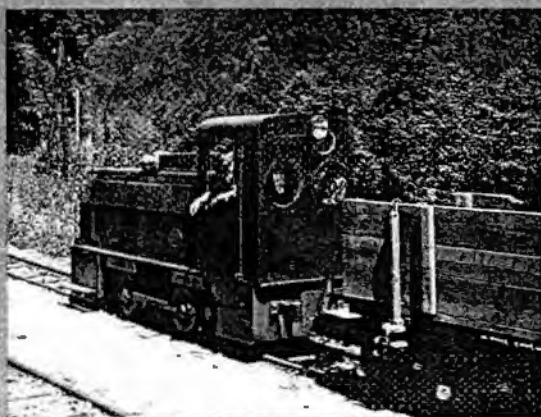


Manfred Hohn

Waldbahnen in Österreich



Titelbilder

Farbbilder von österreichischen Waldbahnen sind Raritäten. In den Jahren nach 1960, als mehr und mehr Farbbilder und -dias gemacht wurden, war der Großteil der Waldbahnen schon lange eingestellt. Deshalb zählen die beiden von Mr. Alfred Luft am 6. Mai 1958 produzierten Bilder (mittlere Reihe) vom Dampfbetrieb Steinhaus-Rettenegg zu den stimmungsvollsten Waldbahndokumenten. — Genauso eindrucksvoll die beiden Bilder von der Waldbahn Reichraming (in der oberen Reihe), die bei einer mehrtägigen Exkursion der Forstlichen Bundesversuchsanstalt entstanden sind. — Kurz vor der Betriebseinstellung der Waldbahn Lunz-Langau gelangen dem Autor die zwei Aufnahmen in der unteren Reihe. Wenn es in Zukunft auf dieser letzten noch bestehenden Waldbahnstrecke einen Gelegenheitsverkehr geben wird, dann werden solche Bilder auch weiterhin aufzunehmen sein.

2., ergänzte Auflage

ISBN 3-85416-148-4

Dieses Buch enthält 336 Abbildungen.

Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

Alle Rechte vorbehalten.

© 1989 by Verlag Josef Otto Slezak, Wiedner Hauptstrasse 42, A-1040 Wien 4, Telefon (0222) 587 02 59

Druck: Neuhauser Ges. m. b. H., Heinestrasse 25, A-1020 Wien

Inhalt*

Seite

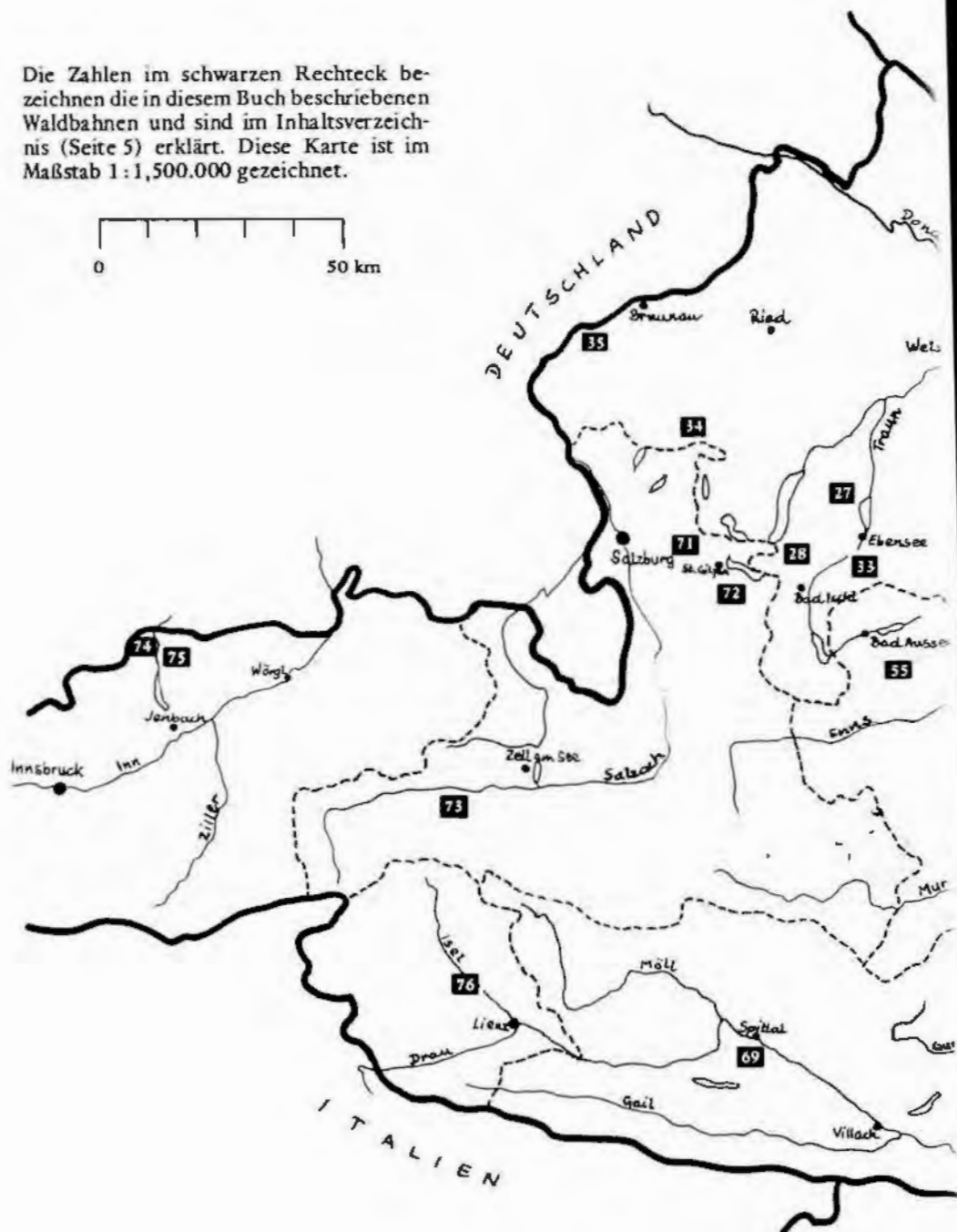
7	Vorwort
8	Übersichtskarte
11	Einleitung
<i>Niederösterreich</i>	
13	1 Weinsberg-Forst / Martinsberg (600, 760, V, D)
19	2 Lundenburg (700, T, D)
20	3 Krems - Gföhl (V)
20	4 Dambachgraben
21	5 Rekawinkel (V)
21	6 Rotgraben - Weidling (600, D, V)
22	7 Haselbach (600, T, V)
23	8 Kaltwasser (600, V, T)
24	9 Kulschneeberg / Stadelboden (600, S, V)
27	10 Frohnbachgraben (600, V)
28	11 Zickfahneralm (T, H)
28	12 Waldbahnen im Tal der Stillen Mürz (S, T)
30	13 Schwarzwald im Gebirge (T)
31	14 Wastl am Wald (600, V)
32	15 Unterbuchberg - Tannengraben (700, V)
32	16 Gösing (700, V)
33	17 Klauswald (600, V)
34	18 Reith (600, V)
35	19 Waldbahn in den Tormauern (600, V)
36	20 Neuhaus am Zellerrain (T)
36	21 Rothwald (1000, T)
38	22 Langau (1000, T)
39	23 Lunz - Langau - Saurüsselboden (700, V)
42	24 Holzaufzug Hollenstein an der Ybbs (S)
42	25 Lilienfeld (600)
42	26 Lonitzberg (V)
<i>Oberösterreich</i>	
43	27 Die ersten Waldbahnen in Österreich / Gastachaufzug (1060, S)
44	28 Holzaufzug im Tal des Äußeren Weißenbachs (S)
45	29 Klein Reifling (760, V)
46	30 Reichraming (760, T, D, V)
54	31 Waldbahn auf dem Zöbel
54	32 Holzaufzug Weißwasser (600, S)
54	33 Offensee (800, T, D, V)
58	34 Kobernauber Wald (700, D, V)
60	35 Weilhart-Forst (600, T)
62	36 Holzförderbahn Keindlau (760, T, V)
<i>Burgenland</i>	
62	37 Rattersdorf/Liebing - Lockenhaus
64	38 Lockenhaus (600, V)
67	39 Dörfel (600, V)
69	40 Großpetersdorf - Rumpersdorf (760, D, V)
71	41 Waldbahn am Hirschenstein (600, S, V)
71	42 Althodis - Bahnhof Rechnitz (750, T)
72	43 Punitz (600, T)
72	44 Großmürbisch (760, V, S)
74	45 Güssing - Rohr (760, D)
75	46 Güssing - Neuberg (760, D)

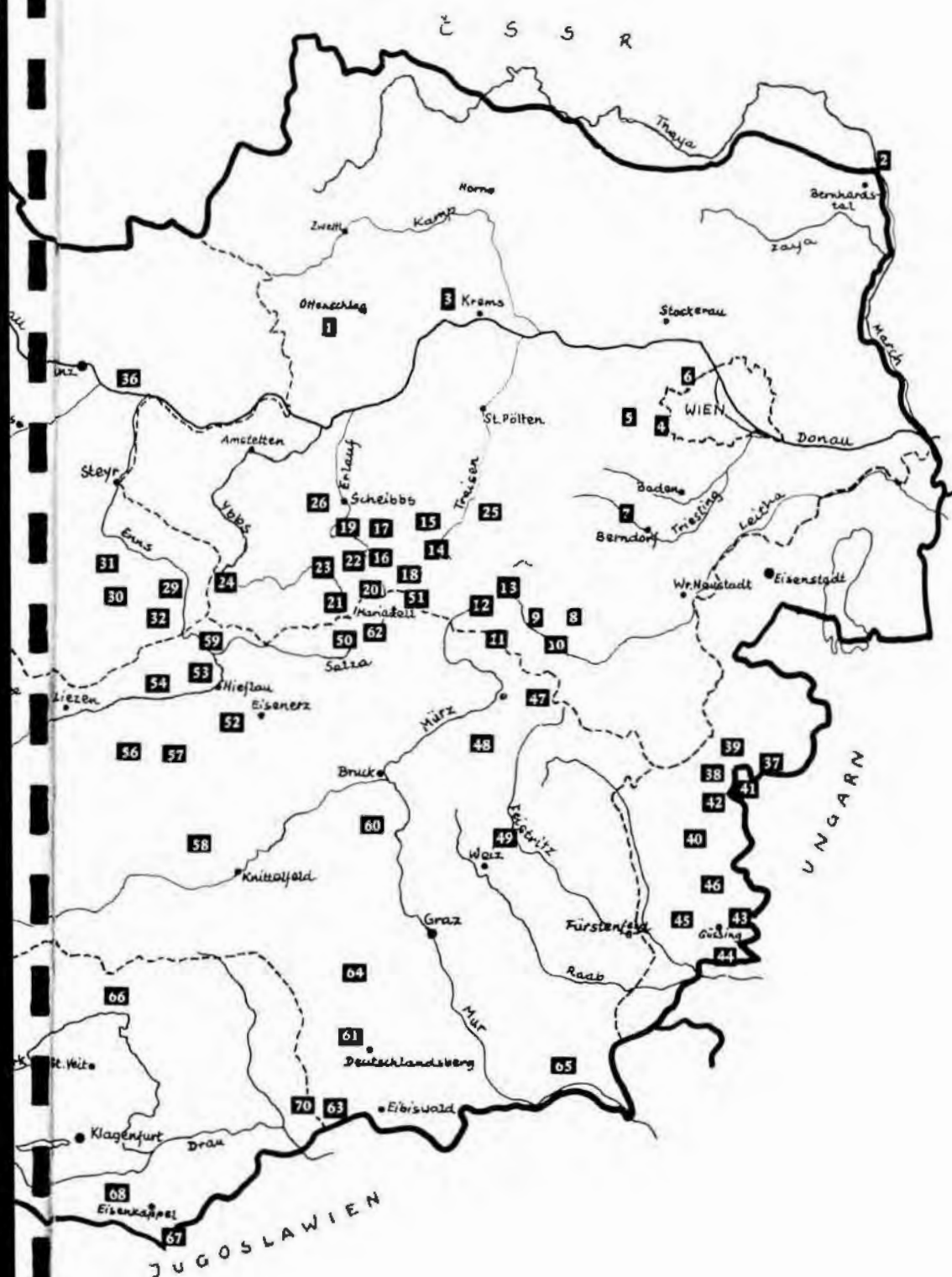
Seite

<i>Steiermark</i>	
75	47 Frauenwald (Steinhaus - Rettenegg) (600, T, D, S)
81	Bildteil (Reihenfolge der einzelnen Waldbahnen wie im Textteil)
177	48 Waldbahn auf der Schanz (760, D)
177	49 Koglhof (T)
178	50 Rothmoos/Greith (600/700, V, H)
180	51 Mariazell / Kreuzberg (S)
181	52 Radmer (830/900, D, V, E)
186	53 Gstatterstein (930, H)
186	54 Ritschengraben
187	55 Hinterberg - Grubegg und Loitzl-Säge (760/1435, V)
189	56 Trieben (800, T, V)
189	57 Treglwang
189	58 Ingering (720, T, D)
193	59 Salzarollbahn Großreifling (T)
193	60 Frohnleiten - Gamsgraben (760, V)
204	61 Deutschlandsberg (600/760, V, D)
207	62 Trieben (T)
207	63 Mauthner-Eck
207	64 Ligist
207	65 Halbenrain
<i>Kärnten</i>	
207	66 Gundersdorf (760, T, V)
209	67 Rijawitzwald (760, T, S)
211	68 Babucnikgraben (700, T)
211	69 Koflachgraben (490/800, H, E)
213	70 St. Vinzenz (760, H)
<i>Salzburg</i>	
214	71 Hintersee (600, V)
217	72 Zinkenbach (700, V)
220	73 Waldbahnen im Pinzgau (760, V)
<i>Tirol</i>	
221	74 Bächental (750, V)
221	75 Klammbachwaldbahn (760, T, V)
223	76 Michlbach (760, H, T)
225	Verzeichnis der Strecken und der Verkehrsstellen der Waldbahn Reichraming
226	Katalog 'Simmeringer Klein-Lokomotiven System Gebus' von etwa 1930
234	Hauptkatalog No. 46a von 1908 der Firma Orenstein & Koppel
239	Historische Waldbahn-Inserate
242	Katalog 'Jenbach 20'
246	O&K-Motor-Lokomotive MD 2b
248	Katalog 'MBA-Diesellokomotiven'
252	Zeichnungen von Waldbahnfahrzeugen und Waldbahnbrücken
262	Erhalten gebliebene Waldbahnfahrzeuge
263	Quellen- und Literaturverzeichnis
264	Nachwort
266	Ergänzende Fotos

* Bei jeder Waldbahn ist in fetten Ziffern deren Nummer entsprechend der Übersichtskarte (Seite 8/9), die Spurweite (in Millimetern, soweit sie bekannt ist) und die Betriebsart (D = Dampf, E = elektrisch, H = händisch, S = Seilzug, T = Tierzug, V = Verbrennungsmotor) angegeben.

Die Zahlen im schwarzen Rechteck bezeichnen die in diesem Buch beschriebenen Waldbahnen und sind im Inhaltsverzeichnis (Seite 5) erklärt. Diese Karte ist im Maßstab 1:1.500.000 gezeichnet.





27 Die ersten Waldbahnen in Österreich

Im Salzkammergut waren seit jeher die Salinen Hauptabnehmer des in diesem Gebiet geschlagenen Holzes. Es war deshalb selbstverständlich, daß der Großteil aller Holzlieferungen in Richtung der besonders zu Ende des siebzehnten Jahrhunderts stark aufstrebenden Sudhütten ging. Die damals fast ausschließlich angewandte Transportart war die Holztrift. Wegen der hohen Kosten kamen nur geringe Holzmengen per Schlitten oder Fuhrwerk zu den Endabnehmern.

Besonders für die Ebenseer Sudwerke und ihre stetig steigende Salzproduktion mußte immer mehr Holz aus immer weiter entfernten Orten herangeschafft werden. Die Traun mit ihren Nebenflüssen war mit großartigen Triftanlagen ausgebaut. Aber auch kleine Bäche konnten durch die Anlage von Auffangbecken, Klausen und kilometerlangen Wasserzuleitungen für die Trift nutzbar gemacht werden. Obwohl diese Anlagen dauernd ausgebessert werden mußten und die Trift nur bei genügender Wasserführung der Bäche und Flüsse möglich war, ließ die Kostensituation den Holztransport auf dem Wasser als die einzig wirtschaftliche erscheinen. Von vornherein wurde versucht, alles Holz zum nächsten Wasserlauf zu bringen und darauf weiterzuschwemmen. Diesem billigen Verlangen stellte sich als einziges Hindernis die Fließrichtung des Wassers entgegen. Es mußten Mittel und Wege gefunden werden, das Holz über kurze Steigungen, ohne Fuhrwerke, zum nächsten Wasserlauf zu bringen.

Die ersten österreichischen Waldbahnen wurden gebaut. Man muß die vielleicht etwas hochtrabend Waldbahnen genannten Förderanlagen so bezeichnen, denn sie wurden ausschließlich für den Holztransport gebaut und verwendet. Die Bezeichnung Eisen-Bahn wäre aber übertrieben, denn der Hauptbestandteil der als Standseilbahnen gebauten Holzaufzüge war Holz.

Der Gastachaufzug

Die Aurachwäldungen westlich von Gmunden wurden seit 1550 planmäßig erschlossen. 1705 machte der Großkufenhändler Carl Ignaty Mayrhofer den Vorschlag, die an der Aurach am Kufhausrechen angelandeten Hölzer wohlfeil mit einem Holzaufzug auf einen Höhenrücken nahe der Ortschaft Pinsdorf zu bringen und dann mit einer Wasserriesen weiter nach Gmunden zu transportieren. Kostenvoranschläge und Berechnungen wurden erstellt, doch Zweifel am Funktionieren der Anlage ließen schließlich das Projekt scheitern.

Neun Jahre später, am 25. 5. 1714, betreibt der Großkufenhändler Mayrhofer seine Pläne neuerlich. Er bittet brieflich, diese Angelegenheit nochmals durchzugehen und deswegen agents den Kayserlichen Ingenieur H. Streudl anhero zuberufen, der so wol die Thunlichkeit, als den hieraus erfolgten Nutzen und Fortheil bestetiget.

Kaiser Karl VI. entschied jedoch mit Resolution vom 26. 11. 1715, daß zuerst mit der Abholzung der Auracher Wälder begonnen, die Triftanlagen ausgebaut und erst dann der Holzaufzug erbaut werden sollte. Und so geschah es. Bei zahlreichen Verhandlungen wurde über die Wasser-Kunst-Maschine, also den Aufzug und die bis zum Traunsee führende Wasserriesen, beraten. Der Bau des Gastachaufzugs konnte beginnen und das Jahr 1716 oder das Jahr danach gilt als Entstehungsjahr der ersten dem Holztransport in Österreich dienenden Bahn. Der Gastach-Holzaufzug im Ort Kufhaus, Gemeinde Pinsdorf, ist in dem Werk *Das forstliche Transportwesen* (Wien 1885) von G. R. Förster anschaulich beschrieben.

Das aus den Aurachwäldungen kommende Triftholz wurde beim Kufhausrechen von Holzknechten mit Beilen in den Zugbach, der auch das Wasser für den Antrieb des Aufzugs heranzuführte, gezogen und bis zu einem großen Lagerplatz weitergeschwemmt. Das Holz blieb nach dem Sortieren in drei Qualitätsklassen entweder auf dem Lagerplatz oder wurde auf die Förderwagen geladen. Diese fuhren wieder auf einen der beiden Bühnenwagen, um damit auf dem 65 m langen Aufzug zur oberen Station zu gelangen. Die beiden Gleise bestanden aus 5 mm

dicken und 35 mm breiten eisernen Flachschieben mit einer Spurweite von 106 cm. Der Höhenunterschied betrug 37,75 m. Am oberen Ende des Aufzugs wurden die Wagen von Pferden zum Abladeplatz gezogen.

Der Gastach-Holzaufzug war aus Holz gebaut, überdacht und verschalt. Zwischen den beiden Fördergleisen gab es eine 50 cm breite Bedienungsstiege. Die Maße der Rollwagen: Länge 1,40 m, Ladehöhe 0,70 m, Lademenge 1 Raummeter Holz. Der recht einfache Antrieb für die ganze Anlage befand sich an der Fußstation. Über den Zugbach kam das Wasser auf eines der beiden unterschlächtigen Wasserräder, je 1 m breit, 4,20 m hoch mit einer Felgenstärke von 11 cm. Eines trieb eine Seiltrommel, das andere die zweite Seiltrommel. Mit einer Bremse und mit Ziehseilen samt Hebestänge für die Wasserzulaufregulierung konnte die Fahrgeschwindigkeit bestimmt werden. An der Bergstation gab es die Seilscheibe, Tragrollen, auf denen das Zugseil auflag, und als Sicherheitseinrichtung eiserne Stoßfedern, um einen allfälligen Aufprall der Wagen zu mildern.

Über den Betrieb des Aufzugs in den vielen Betriebsjahren ist wenig bekannt. Daß die Bahn im Winter stillstand, erklärt sich durch das Antriebsprinzip, aber auch das übrige Jahr war sie nicht immer im Betrieb. Überliefert ist, daß 1880 7.113 rm und 1883 7.808 rm Holz befördert wurden. Da an einem Betriebstag mit 8 Stunden 60 rm transportiert wurden, kann daher für 1880 auf 118 Betriebstage und für 1883 auf 130 Betriebstage geschlossen werden. Durch die Holzbauweise bedingt, mußte der Aufzug jedes Jahr überholt werden. 1879 wurden die Hanfseile gegen Drahtseile getauscht. Viele Umbauten sind aber schon in früheren Jahren erfolgt. So ist bekannt, daß vier Förderwagen vorhanden waren, die an der Bergstation auf zwei Drehscheiben gewendet wurden, um dann von einem Arbeiter auf der 199 m langen Rollbahn zum Abladeplatz gefahren und dort abgeladen zu werden. Die Fahrt auf der Rollbahnstrecke und das Abladen dauerten 8 Minuten. Über den Weitertransport vom Abladeplatz zum Traunsee berichtet keine Chronik, der Bau einer Wasserriesen soll unterblieben sein. Das Holz gelangte mit Fuhrwerken zum Seeufer, wurde auf Kähne verladen und über den See nach Ebensee gebracht, oder es verblieb in Gmunden.

In den späten achtziger Jahren ging der Verkauf des Holzes immer mehr zurück. Die Sudhäuser hatten sich von Holzbrand auf Kohle umgestellt. Am Kufhausrechen wurde immer weniger Holz angelandet. Die Triftanlagen verfielen und 1892 wurde der Holzrechen an der Aurach stillgelegt. Damit war auch der Gastach-Aufzug entbehrlich geworden. Er hatte nach 175 Jahren seinen Betrieb eingestellt.

28 Der Holzaufzug im Tal des Äußeren Weißenbachs

Aus den Wäldern des Äußeren Weißenbachtals, aus dem Gimbachwald, allen anderen rund um den Atter- oder Kammersee liegenden Waldungen, ja sogar aus dem Gebiet am Mondsee sollte Scheiterholz in die Sudhütten von Ebensee kommen. Zuerst wurde das Holz per Fuhrwerk durch das Weißenbachtal gefahren. Als die Förderleistung zu gering und der von den Frächtern verlangte Fuhrlohn zu hoch wurde, mußte eine andere Fördermöglichkeit gesucht und gefunden werden. Durch das Äußere Weißenbachtal sollte das Holz weiterhin mit Fuhrwerken bis zu einem Holzaufzug gebracht, mit diesem zu einer höherliegenden Wasserriesen befördert und in ihr weiter zum nächsten Bach und zur Traun bis Ebensee geschwemmt werden.

Mit kaiserlichem Befehl vom 28. 8. 1721 wurde der Bau von Wasserriesen, die Anlage eines Wasserzuleitungskanals und die Erbauung des 'Khunzug' befohlen. Damit mag 1721/22 als Entstehungszeit des Holzaufzugs feststehen. Als Erbauer der Bahn gibt OR Dr. Lipp in *Oberösterreich, Land und Leute*, 1963, die Ischler Holzknechte Vogtner und Schmalnauer an. Reiseleiter, landeskundliche Bücher und die Fachliteratur schildern den Holzaufzug eingehend. In den aus dem 18. und 19. Jahrhundert stammenden Beschreibungen wird die Bahn als die

interessanteste Holzförderanlage beschrieben. Von weither kamen Forstleute, Reisende und Neugierige, um dieses Wunder zu bestaunen. Nach dem Muster dieser Bahn wurde der Kreuzbergaufzug bei Mariazell gebaut.

Der dem Gastachaufzug ähnliche, aber bedeutend größere Aufzug bestand aus dem Abladeplatz mit den zwei 'Fludern' genannten 320 Klafter langen, vom Wasser des Stehrerbachs gespeisten Wasserzuleitungskanälen, den Sperrbäumen, mit denen die Wasserzufuhr und damit die Bahngeschwindigkeit geregelt wurde, und den beiden 2 Klafter 4 Schuh hohen unterschlächtigen Wasserrädern. Der eigentliche Aufzug stand auf Pfeilern als zweigleisige Standseilbahn, 42 Klafter lang, 3 Klafter 4 Schuh breit und 2 Klafter 5 Schuh hoch. Die Bahn überwand einen Höhenunterschied von 26 Klafter 3 Schuh, war in ihrer vollen Länge überdacht und an den Seiten mit Holzwänden versehen. Die beiden Gleise bestanden aus je zwei hölzernen Längsschwellen ('Straßer' oder 'Straßbäume'), auf denen die Wagen liefen. Um die spurkranzlosen Wagen auf den Schienen zu halten, bedurfte es noch höherer Außenschienen ('Wehrer' oder 'Wöhrbäume'). Die zwei Förderwagen hingen an starken Hanfseilen, die unten am Seilbottich endeten. Zwischen den Gleisen waren zur Seilführung Lenkrollen und an der Abladestation ein 'Traunl' genanntes, schräg liegendes und nach rechts und links bewegliches Seilrad. Um Betriebszwischenfälle leichter beheben zu können, befand sich zwischen den Gleisen eine Bedienungsstiege. Für einen klaglosen Betrieb der Anlage waren 20 Mann erforderlich. In dieser Zahl waren die zum Auf- und Abladen und für den Schwemmbetrieb notwendigen Personen inbegriffen. Bei einer Fahrt konnte ein Wagen 1/8 Wiener Klafter Holz befördern. Bei genügender Wasserführung im Schwemmkanal und im Fluder war eine tägliche Frachtmenge von 40 bis 60 Klafter möglich. Arbeitszeit täglich 11 bis 12 Stunden. Wenn genug Wasser floß, war auch Nachtbetrieb möglich. Das an der Bergstation ankommende Holz kam mit den Wassern der 4,5 km langen Wasserriese bis zur Pöllitzklause und wurde auf dem Mitterweißenbach in die Traun geschwemmt.

Wie der Gastachaufzug, mußte auch diese Bahn mehrfach umgebaut werden. So brach im Jahr 1800 das eine Wasserrad. Da schon lange der Umbau auf den einrädigen Betrieb vorgesehen war, beließ man es dabei. Weil aber der Aufzugmeisterknecht Ignaz Ramsauer die Leistung des Aufzugs nach dem Umbau ungenügend fand, mußte der Waldmeister am 17. 2. 1800 ein 'Protocollum' aufnehmen. Dabei wurde bei einer Überprüfung die gleiche Leistung wie vordem erhoben. Ein weiteres Protokoll vom 28. Oktober 1800 berichtet vom 'abgebrunnenen Hallholzaufzug gebäud'. Vermutlich infolge Unachtsamkeit brannte der Holzaufzug ab. Ein Übergreifen auf den Holzlagerplatz und die umliegenden Wälder konnte verhindert werden. Nach einem 'derben Verweis' an die beschäftigten Holzknechte wurde die Bahn wiederaufgebaut. Der Kostenvoranschlag vom 10. Dezember 1800 weist den Betrag von 1.832 Gulden und 30 Kreuzer aus.

1872 ist als Jahr der letzten Transporte auf dem Holzaufzug überliefert. Wandert man heute durch das Weißenbachtal, kann man vereinzelt Reste ehemaliger Wasserzuleitungskanäle auffinden. Im Äußeren Weißenbachtal gibt es das Jagdhaus 'Aufzug' und bei der Umkehrstube nahe der Stehrerau einen in jeder Wanderkarte eingetragenen mehrere Meter tiefen Graben. Durch ihn flossen einmal die Wasser mit den auf dem Holzaufzug beförderten Hölzern.

29 Waldbahn Klein Reifling

Fotos auf Seite 100 ff.

Dieselben Stürme, die auch in anderen Gebieten Österreichs zu schweren Schäden an den Waldbeständen führten, knickten und entwurzelten 1917 auch im Gebiet Weißwasser tausende Bäume. Infolge kriegsbedingten Arbeitskräfte- und Zugtiermangels, aber auch wegen der schweren Bringbarkeit blieb das Holz liegen. Erst 1921, als es zu einem katastrophalen Borkenkäfer-

befall kam, entschloß sich die Forstverwaltung Weyer der Österreichischen Bundesforste zum Abtransport der Schadhölzer. Da ein Fuhrwerkstransport wegen der Entlegenheit des Gebiets ausschied, wurde 1921/23 eine etwa 11 km lange Materialseilbahn von Weißwasser über die Höhen zwischen Bodenwies und Großem Alpkogel bis zum Lagerplatz Auerhammer nahe Klein Reifling errichtet. Unmittelbar an der Seilbahnendstation begann die Waldbahn Klein Reifling. Die Stämme wurden zum Großteil gleich von der Seilbahn auf die Wagen der Waldbahn verladen. Zwischen Oktober 1923 und Mai 1924 wurde die 3,2 km lange Bahn mit der Spurweite von 760 mm ausgehend von der Ladestelle Ausweiche-Auerhammer gebaut. Ostwärts führend erreichte die Bahn Klein Reifling, wo sie in der Ortsmitte eine weitere Ausweiche hatte. Nach dem Unterfahren der Bahnstrecke Amstetten-Selzthal endete die Waldbahnstrecke an der Verladeanlage, die 6 Weichen aufwies. Die Hölzer konnten hier direkt auf die Waggon der Bundesbahnen verladen werden. Das normalspurige Lade- oder Industriegleis zweigte südlich des Bahnhofs Klein Reifling beim Bahnkilometer 67,872 der Ennstalstrecke ab, hatte eine Länge von 320 m und senkte sich bis zur Umladestelle an der Waldbahn. Die Beistellung der Wagen erfolgte immer durch Lokomotiven der Bundesbahn. Der Betrieb auf dem Industriegleis begann im Mai 1924 gemäß Bewilligung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 28. 12. 1923 zur Errichtung des Industriegleises und Änderung der Sicherungsanlagen im Bahnhof Klein Reifling. Die Benützungsbewilligung gab es erst nachträglich am 2. 9. 1924.

Beim Waldbahnbetrieb gab es folgende Fahrzeuge:

1 Motorlokomotive, benzinelektrisch, vierachsig, Fabrikat GEBUS, Fabriknummer 11, Baujahr 1923, Type A 7630, Leistung 30 PS, Lieferdatum 21. 2. 1924.

Mehrere Austro-Daimler Zugtriebwagen mit eisernen Kippstücken. Diese Zugtriebwagen waren mit 6 PS Motoraggregaten ausgestattet.

Darüber hinaus gab es Truckgarnituren üblicher Bauart, zum Teil mit Spindelbremsen ausgestattet, und sogenannte Scheiterkraxen.

Neben der Waldbahnstrecke gab es noch eine Reihe weiterer Bahnen. Den Holztransport zur Seilbahn besorgten Rollbahnen, Fuhrwerke und eine Einschiennhängebahn. Diese außergewöhnliche Konstruktion wies eine auf einem hölzernen Traggerüst befestigte Laufschiene auf, auf welcher je Zug zwei zweirädrige Laufkatzen rollten. Mit eisernen Ketten waren die Stämme, meistens drei pro Zug, an den Laufkatzen befestigt. Die Zubringerbahn und die Seilbahn wurde nach dem Abtransport der vorgesehenen Hölzer 1926 eingestellt und anschließend abgetragen.

Die Waldbahn Klein Reifling bestand noch bis 1928. Ab diesem Zeitpunkt übernahmen Fuhrwerke und später Lastkraftwagen den Holztransport zur Verladeanlage beim Industriegleis. 1970/71 lag dieses Gleis im Staubereich des Ennskraftwerks Kastenreith, wurde abgebaut und an anderer Stelle wieder errichtet. Wo früher die Waldbahn ihre Abladestelle hatte, erstreckt sich heute der Stausee. Die Fahrzeuge und Materialien der Bahn übernahm die Reichraminger Waldbahn, sie standen dort noch viele Jahre in Verwendung.

30 Waldbahn Reichraming

Fotos auf Seite 103 ff. und 266

Zwischen dem Sengsengebirge und der Enns wird das Reichraminger Hintergebirge vom Haselbach, dem Pleissabach, dem Großen Weißenbach und vielen kleineren Zuflüssen zum Reichraminger Bach entwässert. Das walddreiche, wildzerklüftete Gebiet wird seit dem 14. Jahrhundert forstwirtschaftlich genutzt. Durch Jahrhunderte bestanden am Reichraminger Bach Schwemmanlagen. Besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als für die eisenverarbeitende Industrie große Mengen Holzkohle gebraucht wurden, kamen aus den Wäldern des Hintergebirges große Kohlholzmengen. Noch heute kennt man die Namen der Sitzenbach-, Wildgraben-, Ebenforst- und Pleissaklause, aber auch der Großen Klause an der Klaus-Alm. Bei

dem in der Schallau nahe Reichraming bestandenen Großen Schallaurechen war für die Schwemmhölzer aus dem Hintergebirge ein Zwischenlagerplatz und die Holzlande. War zu Beginn der Holztrift auf der Enns weitergetriftet worden, ist später das Holz am Bahnhof Reichraming zum Verladen gelangt.

Daß das Triftholz aufgrund der beim Schwemmen entstandenen Beschädigungen von geringer Qualität war und nur als Kohlholz verkauft werden konnte, ist verständlich. Nachdem sich die metallverarbeitenden Betriebe, die Abnehmer der Holzkohle, auf Feuerung mit Steinkohle umgestellt hatten, ging daher der Absatz des aus diesem Gebiet kommenden Holzes stark zurück. Das Holz mußte nun als Zellulose- oder Bauholz neue Abnehmer finden. Die mindere Güte und der daraus resultierende geringe Erlös des Triftholzes ließen die Trift unwirtschaftlich werden.

Nach der Jahrhundertwende tauchten die ersten Pläne auf, das Waldgebiet zwischen Reichraming und dem Hintergebirge mit einer Waldeisenbahn zu erschließen. Mit hochfliegenden Plänen wurde 1912 projektiert, aber nicht gebaut. Erst als es während des Ersten Weltkriegs in diesem Waldgebiet zu einem katastrophalen Borkenkäferbefall kam und eine Million Festmeter Käferholz zwar geschlagen, aber wegen des kriegsbedingten Arbeitskräftemangels nicht abtransportiert werden konnten und zu verrotten drohten, war der Bau einer Waldbahn unumgänglich geworden. Um die Schadhölzer abzutransportieren, wurde eine Waldbahnstrecke, Spurweite 760 mm, von der Schallau bis Brunnbach gebaut. Eigentlich sollte die Strecke wesentlich länger werden, aber für die damalige Zeit unüberwindliche Bauschwierigkeiten unterbanden dieses Vorhaben und aus den von der Waldbahn nicht erschlossenen Tälern mußte weiter getriftet werden.

Mit Genehmigung des Staatsamts für Land- und Forstwirtschaft vom 31. 1. 1920, Zl. 25.962, wurde der Forst- und Domänenverwaltung Gmunden der Betrieb auf folgenden Strecken bewilligt:

Holzlande Schallau—Brunnbach	14,5 km
km 4,2 der Hauptstrecke—Weißenbachtal	3,0 km
km 13,9 der Hauptstrecke—Pleissatal	2,3 km

Bereits 1922 kam es zu einer Streckenverlängerung vom Betriebsbahnhof Schallau bis zum Bahnhof Reichraming an der Bahnlinie St. Valentin—Klein Reifling. Der Reichraminger Holzindustrie AG war die Bewilligung zum Bau dieser 1,8 km langen Verbindungsstrecke von der Bezirkshauptmannschaft Steyr am 2. 5. 1922 mit Zl. 5.818/3 erteilt worden. Mit 1. 1. 1923 übernahm die Aktiengesellschaft den gesamten Abtransport der Hölzer und war gezwungen, den Waldbahnbetrieb vollkommen zu rekonstruieren. Mit den wenigen Triebfahrzeugen und den vollkommen ungenügenden Wagen waren die großen Schadholzmengen nicht abzuführen. Außerdem mußte die Verladekapazität am Bahnhof Reichraming gesteigert werden. Die Gesellschaft verdreifachte den Fahrzeugbestand der Waldbahn und nahm an der Strecke weitgehende Neuanlagen vor. Von der Schallau bis zum Reichraminger Bahnhof wurde eine schwedischen Mustern nachgebildete Kettenträgeranlage errichtet. Bis zur Fertigstellung dieser Anlage bestand auf der Waldbahn Tag- und Nachtbetrieb. Nur so konnte die Verladekapazität von vorher 12 bis 15 Vollspurwaggons täglich auf 25 Waggons gesteigert werden. Nachdem die Kettenförderanlage Anfang 1924 in Betrieb war, kamen täglich 35 bis 40 Vollspurwagen Holz zur Verladung. Insgesamt 300.000 m³ Holz langten in den Jahren 1924 und 1925 mit der Waldbahn und per Trift in der Schallau ein.

Ein rapider Preisverfall und eine gewisse Sättigung des Holzmarkts ließen jedoch die Zukunftsaussichten für die Waldbahn und die Reichraminger Holzindustrie AG nicht günstig erscheinen. Der in jeder Beziehung umsichtigen Leitung der Gesellschaft ist es aber im Zusammenwirken mit Landes- und Bundesstellen gelungen, die aufgetauchten Schwierigkeiten zu be-

reinigen, ja noch mehr, die Aufwärtsentwicklung weiterzuführen. 1925 und 1926 wurde von der Steirischen Holzindustrie AG deren Vertrag mit der Herrschaft Radmer des Herzogs Max von Hohenberg übernommen, ein Schnittmaterialgeschäft aufgezogen und eine Reihe von Schwellenlieferverträgen mit Staatsbahnen in Italien, Deutschland und Österreich abgeschlossen. Außerdem gelang es, mit einer renommierten Schweizer Papierfabrik einen Generaleinkaufsabschluß

Forstverwaltung Reichraming der Ö.B.F.

Zugsbegleitschein Nr. _____

Tag der Aufladung: _____

19 _____

Försterbezirk: _____

Lagerplatz	Bremswagen Nr.	fm	rm	Holzart	Holzsorte	Bestimmungsort	Auflader

Bundesforstverwaltung Reichraming
der österreichischen Bundesforste

Waldbahn Reichraming: Betriebsleitung

Fahrberechtigungsschein

Herr _____ ist berechtigt, die Waldbahn Reichraming in der Strecke
Frau _____
von _____ bis _____ am _____

gegen Vorweisen dieses Fahrberechtigungsscheines bis auf Widerruf zu benützen.

Für die Beförderung sind die vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft mit
Z. _____ vom _____ genehmigten Beförderungsbedingungen sowie die sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften maßgebend.

Reichraming, am _____ 19 _____

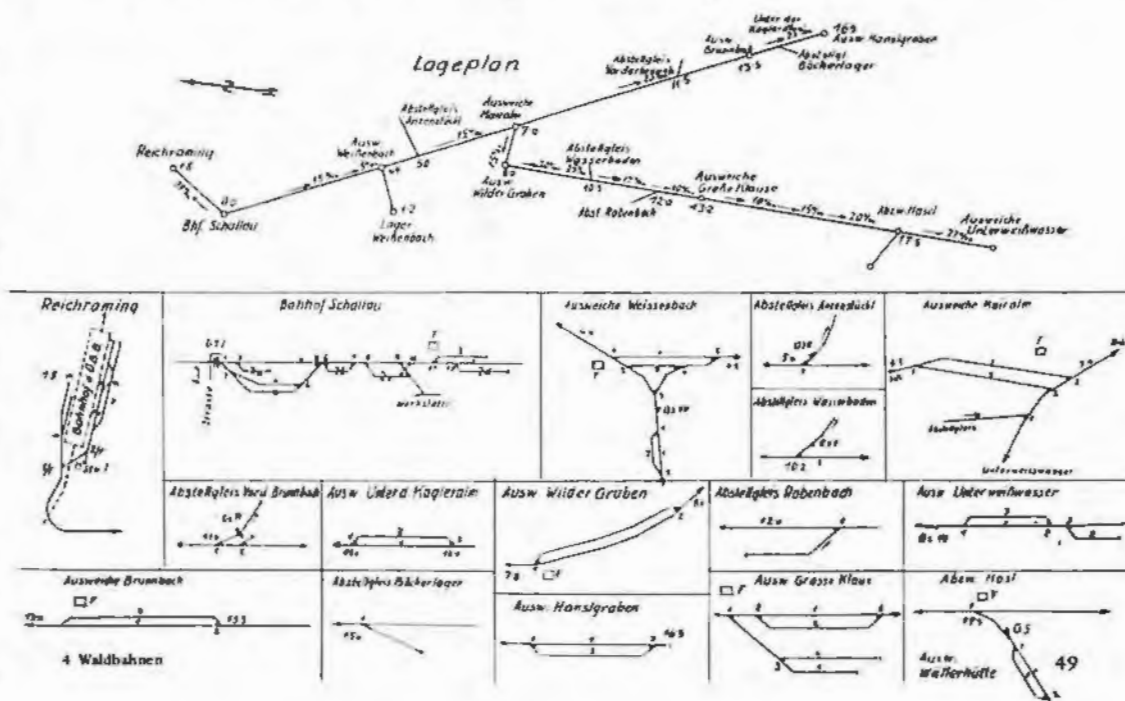
Der Betriebsleiter:

und mit italienischen Waggonfabriken Holzlieferverträge auszuhandeln. In Rijeka (damals Fiume) und in Ostrava (Mährisch-Ostrau) nahmen Tochtergesellschaften und Verkaufsorganisationen die Interessen wahr.

Der Waldbahnbetrieb mußte natürlich den vielfältigen Ansprüchen gerecht werden und der beim Baubeginn 1919 vorgesehene Betrieb mit Pferden oder mit Puch- und Austro-Daimler-Motorzugwagen erwies sich als vollkommen ungenügend. Schon 1921 kam die erste von Krauss & Comp. gelieferte Dampflokomotive und bald darauf gelangten weitere Triebfahrzeuge zur Bahn (die nach Unterlagen des Feld- und Industriebahnmuseums erstellte Fahrzeugliste gibt über die bei der Bahn verwendeten Lokomotiven und Wagen Aufschluß). Auch Benzinlokomotiven waren bei der Bahn, denn die Betriebsvorschriften vom 18. 8. 1923, Zl. 26.942, erlaubten auf einigen Streckenabschnitten kein Fahren mit Dampflokomotiven.

1936 kam dann das Ende der Holztrift, an der Großen Klause war in diesem Jahr letztmalig Holz angeländert worden. Damit konnte auch kein Holz mehr aus dem Hintergebirge nach Reichraming gelangen und der Weiterbau der Waldbahnstrecke in das Hintergebirge war nun vordringlich. 1938 begann man mit Trassierungs- und Unterbauarbeiten für eine weitere Aufschließung der Waldgebiete durch eine Waldbahn. Der zögernd begonnene Bau der Bahn wurde bis zum Herbst 1942 fortgeführt und dann eingestellt. Der große Holzangelang nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die Fortführung der Arbeiten an der Reichraminger Hintergebirgsbahn geraten erscheinen und 1947 sind die Bauarbeiten wieder aufgenommen worden. Von der Maieralm-Ausweiche, dem km 7,0 der vorbestandenen Strecke weg, wurde bachaufwärts, 1948 von Weißwasser bergabwärts anstelle einer projektierten Straße mit ERP-Mitteln gebaut. Im Jahr des Bauabschlusses 1951 ging auch eine Gleiskreuzung Waldbahn/Vollspurbahn im Bereich des Bundesbahnhofs Reichraming gleichzeitig mit einer 140 m langen Verladenanlage in Betrieb. Aber schon vorher wurden kurze Streckenabschnitte im Großen Weißenbachgraben und im Pleissatal stillgelegt und abgetragen.

Die Streckeneinteilung, die Lage der Verkehrsstellen, die Neigungsverhältnisse, Anzahl und Bezeichnung der Gleise, Weichen und Gleissperren sind aus der nachstehenden, der Betriebsvorschrift entnommenen Zusammenfassung und aus dem Lageplan ersichtlich.

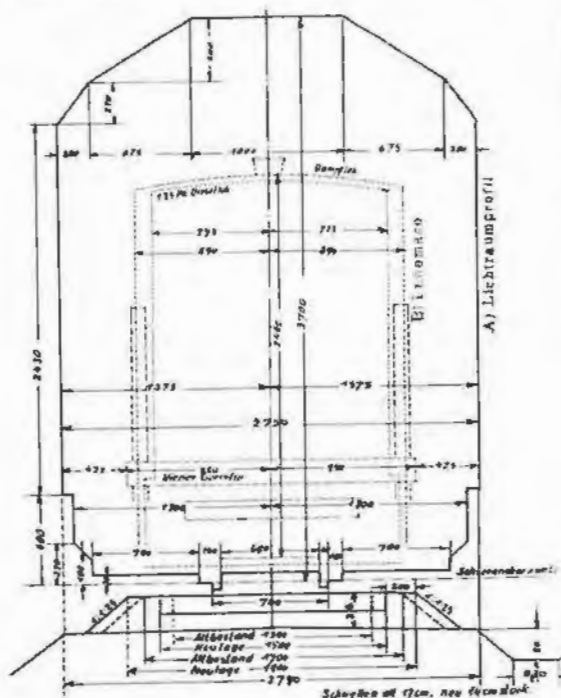


Waldbahn Reichraming

1:100.000

Gezeichnet von der k. k. Bundesforst-
Verwaltung Reichraming: Waldbahn

Regelprofil für die gerade Strecke, 1:20



Das Verzeichnis der Strecken und der
Verkehrsstellen befindet sich im An-
hang auf der Seite 225

Die Waldbahn hatte nun die respektable Streckenlänge von 40,7 km. In dieser Summe sind die Abstellgleise und auch die vor 1951 abgetragenen Streckenstücke nicht enthalten. Auf der Strecke ins Hintergebirge befanden sich von der Abzweigung Maieralm weg 19 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1998 m, wobei der längste, der Haseltunnel, 339,2 m maß. Auf der Neubaus Strecke gab es 41 Brücken, davon 8 geschweißte Blechträgerbrücken, mit Längen von 16 bis 27 m.

Der Waldbahn wurde am 7. 7. 1951 mit Zahl 51.303/1 die nachträgliche Baubewilligung und am 11. 9. 1953, Zl. R/733/25, die Betriebsbewilligung vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft für die Strecke Maieralm–Unterweißwasser erteilt. Mit dem letztgenannten Bescheid wurde auch die Genehmigung zur Führung eines beschränkt-öffentlichen Verkehrs auf dieser Strecke für die Dauer von 5 Jahren ausgewiesen. Am 30. 9. 1958 (Zahl R/984/48) und am 30. 9. 1969 (Zl. R/937/61) wurde die Genehmigung verlängert. Auf der Strecke nach Brunnbach hatte schon in den vierziger Jahren ein beschränkt-öffentlicher Verkehr bestanden.

Der Betrieb auf den Waldbahnstrecken lief ohne Unfälle und nennenswerte Ereignisse ab. Dies wurde bei der am 6. und 7. 10. 1963 stattgefundenen eisenbahnbehördlichen Überprüfung des Waldbahnbetriebs, bei der einige in den Jahren davor aufgeführte Baulichkeiten abgenommen wurden, besonders vermerkt. Ein Tanklager für die Waldbahntriebfahrzeuge, aber auch für die Lastkraftwagen der Forstverwaltung, wurde neben der ganzen Waldbahnanlage begangen, einer genauen Überprüfung unterzogen und für bauliche Änderungen an der Strecke, an den Fahrzeugen und den Sicherheitsanlagen wurden Auflagen erteilt.

Der beschränkt-öffentliche Verkehr wurde für die Zeit zwischen dem 1. 4. und dem 30. 11. jeden Jahres vorgesehen. Vom 1. 12. bis zum 31. 3. war nur ein erweiterter Werksverkehr gestattet.

Der beschränkt-öffentliche Verkehr bestand für Beamte der Behörden, Ärzte, die im Betrieb der Forstverwaltung Reichraming und des Waldbesitzers Klöpfer bediensteten Personen, nach Bedarf auch für deren Familienangehörige, ferner für Holzkäufer, Jagd- und Fischereipächter bzw. Interessenten, Weideparteien und Teilnehmer an Lehrwanderungen forstlicher Hoch- und Mittelschulen.

Die Bediensteten der Bahn, der Bundesforste, des Waldbesitzers Klöpfer sowie die Aufsichtsorgane durften – sofern der Fahrdienstleiter des Bahnhofes Schallau nicht anders verfügte – bei gutem Wetter auf offenen unbeladenen Wagen mitfahren. Bei schlechtem Wetter war ein Personenwagen in den Zug einzureihen. Von 1953 bis 1963 beförderte die Waldbahn nach Angaben der Waldbahnleitung 347.642 fm Holz und an die 200.000 Personen.

Zum Großteil verlief die Waldbahntrasse auf Gründen, die den Österreichischen Bundesforsten gehörten. Mit den übrigen Grundbesitzern, dem Forstbetrieb Nicolaus, der Gemeinde Reichraming und der Firma Marxrieser, bestanden Vereinbarungen, die jeweils modifiziert wurden. Die Metallwerke Ranshofen-Berndorf AG betrieb nahe dem Holzlager- und Manipulationsplatz Weißwasser den Bauxitabbau Unterlaussa. Eine Materialseilbahn kreuzte die Waldbahntrasse und es kam gelegentlich vor, daß aus den Förderkübeln der Seilbahn Steine herabstürzten. Um den Bahnbetrieb nicht zu gefährden, war es daher notwendig, mit dem Bergbaubetrieb eine Vereinbarung zu treffen, die Waldbahnzüge telefonisch anzumelden und dann die Seilbahn für die Zeit, in der sich der Zug unter der Seilbahn und auf dem Lagerplatz befand, anzuhalten. Die 1942 gebaute Seilbahn stellte mit Beendigung des Bergbaus 1963 den Betrieb ein.

Bevor der Stauraum des Ennskraftwerks Losenstein geflutet wurde, mußte die Waldbahnstrecke zwischen Schallau und dem Bahnhof Reichraming umgestaltet werden. Die Bauarbeiten leisteten Bedienstete der Waldbahn, die Kosten übernahmen die Ennskraftwerke.

Waldbahnbetrieb war in der Regel ganzjährig von Montag bis Freitag von 6 bis 18 Uhr. Auf den Strecken Schallau–Brunnbach und Schallau–Wällerhütte bzw. Unterweißwasser verkehrten täglich zwei Zugpaare, von der Schallau zur Verladeanlage am Bahnhof Reichraming täglich 10 bis 15 Zugpaare. Der Oberbau der Strecken Bundesbahnhof–Schallau–Maieralm–Unterweißwasser wies zum Großteil Schienen von 17,9 kg Metergewicht (Form XXX) auf. Die übrigen Strecken hatten 9 kg und 12 kg Schienen. Die Niederschrift von 1963 gibt auch den Personalstand wieder. Neben dem Betriebsleiter war dessen Stellvertreter gleichzeitig Fahr- dienstleiter. Außerdem waren drei Lokomotivführer, ein Draisinenführer, ein Werkstättenleiter, zwei Schlosser, ein Schmied, ein Hilfsarbeiter, zwei Bahnrichter, vier Bremser und acht Mann Oberbaupartie beschäftigt.

Während der sechziger Jahre blieben der Betrieb, ohne besondere Vorkommnisse, und die Transportmengen ziemlich gleich. Die steigenden Löhne und die Reparaturanfälligkeit mancher Fahrzeuge ließen jedoch die Kostensituation des Waldbahnbetriebs bedenklich werden. Betriebs- abgänge waren unvermeidlich. An den Wagen, den Lokomotiven und am Oberbau wurden die Ausbesserungsarbeiten immer häufiger. Dazu kam noch, daß jedes Jahr die im Winter durch Felsstürze und Lawinenabgänge verursachten Schäden mit großem Kostenaufwand behoben werden mußten. Aber auch im übrigen Jahr verursachten extreme Wettersituationen (Überschwemmungen und Vermurungen) Betriebsbeeinträchtigungen und kostenaufwendige Instand- setzungsarbeiten. Besonders in Erinnerung geblieben ist das Hochwasser des Sommers 1959. Da bei jedem beförderten Festmeter Holz die Bundesforste nicht unbeträchtliche finanzielle Ein- bußen verzeichneten, ergaben Berechnungen von 1969/70 Kosten für einen Festmeter Holz frei Forststraße von 30 Schilling weniger als frei Bahnhof Reichraming per Waldbahn. Natürlich hätte mit einer Generalsanierung des Waldbahnbetriebs, der Anschaffung von neuen Fahrzeugen und anderen Maßnahmen die Situation verbessert werden können. Die errechneten Kosten von einer Million Schilling für die Waldbahnsanierung ließen aber die Befürworter eines Forststraßenausbaus in der Forstverwaltung die Oberhand gewinnen und die Einstellung des Waldbahnbetriebs wurde beschlossen. Der Straßenbau, der zum Teil auf der Trasse der Wald- bahn erfolgte, kostete etwa 15 Millionen Schilling. Bereits 1970 kam es auf einigen Strecken- abschnitten zum Betriebsstillstand. Mit Demontagearbeiten wurde begonnen. Am 2. 6. 1971 fuhr der letzte offizielle Waldbahnzug und schon vorher gab es für Eisenbahnfreunde und für die Presse Abschiedsfahrten, danach nur noch dem Abtransport der Bahnmaterialien dienende Fahrten.

Name oder Nummer	Fabrik	Fabrik- nummer	Bau- art	Bau- jahr	PS	Ge- wicht	Bei der Waldbahn von bis	Herkunft	Verbleib und andere Angaben
<i>Dampflokomotiven</i>									
Schallau	Krauss, Linz	1192	Bt	1920	10	t	1921 – ?		
	Krauss, Linz	1334	Dt	1923			1923 – 1927		Verkauft an Zuck- fabrik Hirm
	StEG	3445	Dt	1907			? – 1922	k. u. k. Heeresfeld- bahn, 3.01 Sach- demobilisierung	Verkauft an Zuck- fabrik Hirm
Brunnbach	Jung	3189 oder 3190	Ct				1922/23 – ?	Stammt aus einer Serie, die an die SG für Eisenbahnbedarf in Wien ging	
	Henschel	26214	Bt	1940	12	t	1945 – 1947	Von der amerika- nischen Besatzungs- macht zugewiesen und bis etwa 1947 im Betrieb	ca. 1953 ver- schrottet
	Henschel		Bt	1940	12	t	1945 – 1947		Im Stand der ÜB! bis 1954
<i>Motorlokomotiven</i>									
	Gebus	11	B	1924	30		1928 – ?	Waldbahn Klein- reifling	
1	Deutz	659433 ?	B	1939	40	8,5 t	1939 – 1960		September 1959 ge- stellt, 1960 ver- schrottet

2	Gmeinder	4265	B	1944	50	8 t	1945	-?		14. 1. 1972 an VKEF
3	Gmeinder	4267	B	1944	50	8 t	1945	-?		
4	Deutz	36844	B	1941	75	10 t	1955	-1965	Waldbahn Offensee	ab 1964 Vmax 5 km/h 1965 skartiert
5	O & K	21246	C	1939	48	7 t	1956	-?	Waldbahn im Kobernaufferwald	14. 1. 1972 an VKEF
6	Jung	8624	B	1941	44	9,5 t	1965	-?		1965 Einbau des Deutz-Motors aus Nr. 4, danach Anbau eines Schneepflugs und ab 1966 Nr. 4II 1972 an VKEF
7	Jenbacher	2026	B	1951	20	3,8 t	1960	-?	Klammbachwald- bahn	1965 wegen zu ge- ringer Leistung abge- stellt, dann 6II 1968 + An Zillertalbahn ver- kauft, von dort 1971 an StLB
	Windhoff	755	C	1943	125	16,5 t	1953	-1956	HF 13984	
1II	Gmeinder	5360	B	1964	70	8,6 t	23. 10. 1964			

Neben diesen Triebfahrzeugen waren in der Anfangszeit einige Austro-Daimler Motorfeldbahnaggregate bei der Bahn. Außerdem soll später eine zweiachsige Austro-Daimler-Lokomotive und eine ehemals bei der Waldbahn Rothgraben-Weidling in Betrieb gestandene Oberursler Motorlokomotive verwendet worden sein (es ist wahrscheinlich, daß aus der Austro-Daimler-Lokomotive später eine Draisine entstanden ist).

Draisinen

1	Thier mit Austro- Daimler Mo- tor Type SL 22 A	B	1950	20	16. 3. 1950		ab 25. 7. 1967 außer Betrieb
2	Austro-Daim-21881 ler Aufbau in der eigenen Werkstätte erneuert	B		8			14. 1. 1972 an VKEF
3	Eigenbau mit Volkswagen- motor 126	B	1964	40			14. 1. 1972 an VKEF

Personenwagen

1	Johann Weizer, Graz	zweiachsig	1889/91	4,3 t		Ex Steyrtalbahn C 10, Ex BBÖ C 572	1953 in eigener Werk- stätte neu aufgebaut. 1972 Zillertalbahn (dort B 40)
2	Johann Weizer, Graz	zweiachsig	1889/91	4,3 t		Ex Steyrtalbahn C 16,	Wie Nr. 1 aufgebaut und ab 1972 Ziller- talbahn (dort B 41)
3		vierachsig				Ex GEBUS-Loko- motive Nr. 11, ex Personenwagen	Der mehrfach umge- baute Wagen kam am 14. 1. 1972 zum VKEF

ohne Nr. vierachsig

Außer diesen Wagen wurden bei schönem Wetter für den Personenverkehr auch offene Güterwagen verwendet.

Güterwagen

Der Bestand an Güterwagen war auf der Reichraminger Waldbahn ungewöhnlich hoch. Viele Fahrzeuge kamen von anderen Waldbahnen nach deren Einstellung.

Güterwagenbestand laut Inventarliste 1963

Trucks	Wiener Garnituren	31	Scheiterkraxen vierachsig	16
	Ungarische Garnituren O & K	49	Buttenwagen vierachsig, mit Bordwänden	8
	Weih's Garnituren	18	Schotterbutten vierachsig	3
	Thier Garnituren	1	Spritzwagen zur Unkrautbekämpfung	1
	Elevator Garnituren	22	Plateauwagen oder Brückenwagen, vierachsig	4
	Spiegelauer Garnituren	9	Schneepflug, eisern	1
			Schneepflug aus Holz	2
	zusammen	130	Bahnwagen	4

Die Fahrzeugliste erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Aufzeichnungen über die Beschaffung der Fahrzeuge, deren genaue Bezeichnung, über Reparaturen, Umbauten oder den Verkauf konnten nicht gefunden werden. Die Liste basiert auf Aufzeichnungen des Feld- und Industriebahnmuseums in Wien.

31 Waldbahn auf dem Zöbel

Lange vor der Jahrhundertwende baute das Messingwerk Reichraming auf dem Hochplateau des Zöbel nahe Reichraming eine Holzförderbahn. Unterlagen, Pläne oder technische Daten über die Entstehungsgeschichte bzw. die Einstellung der Bahn konnten nicht aufgefunden werden.

32 Der Holzaufzug Weißwasser

Im Forstwirtschaftsbezirk Weyer der Österreichischen Bundesforste, nahe Weißwasser, war in den zwanziger Jahren eine 500 m lange Standseilbahnstrecke mit einer Spurweite von 600 mm in Betrieb. Die eine Maximalsteigung von 200 Promille aufweisende Strecke wurde von zwei Personen bedient und hatte eine Förderleistung von 120 fm Holz je Achtstundentag. Die Schienen lagen auf 32 cm starken hölzernen Längsschwellen und wogen 7,5 kg per Laufmeter. Die ganze Anlage ruhte auf 6 bis 8 m auseinanderliegenden, mehr oder minder hohen Holzjochen. Am 12 mm starken Zugseil hing der Förderwagen, der pro Fahrt 3 bis 4 fm Blochholz oder 7,5 fm Langholz aufnehmen konnte. Für den Antrieb der Anlage war ein Büssing-Motor, Leistung 12 PS, vorhanden.

33 Waldbahn Offensee

Fotos auf Seite 117 f. und 267 f.

Wie schon beim Gastachaufzug erwähnt, war ein erheblicher Teil des im Salzkammergut stehenden Holzes für die Sudhütten in Ebensee bestimmt. Die Bringung erfolgte fast immer per Trift. Aus dem 17.500 ha umfassenden Salinenwald im Forstverwaltungsbezirk Offensee der k.u.k. Forst- und Domänenverwaltung Gmunden gelangte das Holz auf gut ausgebauten Triftstrecken, auf dem Offenseebach, dem Frauenweißenbach und der Traun bis zu den Sudhäusern in Ebensee. 1849 begannen dort Versuche mit Kohlenfeuerung. Die Pferdebahn Linz-Gmunden brachte die Kohle nach Gmunden, Frachtkähne beförderten sie weiter nach Ebensee. Der umständliche, kostenaufwendige Transport unterblieb bald. Erst nach 1860 stellte man neuerlich Versuche in diese Richtung an. Die Anlieferung der Kohle mit der Kaiserin Elisabeth-Westbahn und der Kronprinz Rudolf-Bahn (Salzkammergutlinie) machte der Holztrift ein Ende. Für die aus dem Salinenwald kommenden Hölzer mußten andere Abnehmer gefunden werden. Die jährlich zum Einschlag geplanten 15.000 fm Holz sollten als Nutzholz verkauft werden. Weil das Holz beim Triften infolge Beschädigungen stark an Wert verlor, stellte man den Schwemmbetrieb ein. Auf rasch erbauten einfachen Forststraßen sollten Pferdefuhrwerke das Holz abführen.

Die unbefriedigenden Transportergebnisse ließen 1895 Pläne für eine Waldbahn reifen. Die Firma Siemens & Halske projektierte in diesem Jahr eine schmalspurige Waldeisenbahn für elektrischen Betrieb. Aber erst 1899, als nach einem Hochwasser des Grieseneckbachs die Forststraßen stark vermurt und unbenutzbar waren, als dem Grieseneckbach ein neues Bett gegraben werden mußte und für den Abtransport des Gerölls eine 1,4 km lange Rollbahn entstand, war das der Anfang zur späteren Waldbahn. In derselben Spurweite, nämlich 800 mm, erfolgte dann eine Verlängerung der Strecke zum Holztransport. Zum Teil konnte auf den Trassen der vorher bestandenen zugeschütteten Wasserriesen gebaut werden. Schon 1902 war eine Waldbahnstrecke, 3,66 km lang, mit einem Durchschnittsgefälle von 17 Promille von der Lochbadstube bis zum Weidsteganger vorhanden. Gefahren wurde mit Pferdezug. Die guten Betriebsergebnisse waren für einen weiteren Ausbau der Rollbahn ausschlaggebend. Beim Ackerbauministerium wurde um eine Baubewilligung angesucht und dabei auf die bis dahin gemachten guten Erfahrungen auf der provisorischen Rollbahn anlässlich des Holztransports nach einer Windwurfkatastrophe hingewiesen. Der k.k. Forstmeister Franz Juza wurde beauftragt, die Fortsetzung der Rollbahn bis zur Haltestelle Steinkogl der Salzkammergutbahn

zu projektieren. In Eigenregie errichtete die Bauabteilung der Forstverwaltung die 11,85 km lange Hauptstrecke der Waldbahn Offensee aus dem Bringungsgebiet zur Bahnstation Steinkogl an der Bahnlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim (km 76,5). Nicht von dort aus, sondern aus dem Forst wurde gebaut. Die Waldbahn erhielt eine im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion in Linz erstellte Betriebsinstruktion vom 28. 11. 1905 und nach der Betriebsbewilligung des Eisenbahnministeriums im Jänner 1906 wurde der Waldbahnbetrieb am 26. 11. 1906 offiziell aufgenommen. Pferde zogen die Leerwagen zu den Ladestellen und nach deren Beladung rollten die 12 damals vorhandenen Doppelgarnituren, Tragfähigkeit je 3,5 t, mit einem Bremser besetzt, zum Holzaufsatzplatz Steinkogl. Neben einem 250 m langen normalspurigen Anschlußgleis bestanden hier zwei schmalspurige Umladegleise von 379 m Länge, eine Wagenremise und eine Aufenthaltshütte.

Die Waldbahnstrecke wies eine Mindeststeigung von 6 Promille und eine Höchststeigung von 39,4 Promille bei Mindestkurvenradius von 60 m auf. Neben 5 Brücken in Holzbauweise, 2, 3, 8, 10 und 14 m lang, gab es zwei eiserne 5,5 m lange Traversenbrücken und die über die Offenseebachklamm führende 27 m lange eiserne Fachwerkbrücke. Eine alte Straßenbrücke aus Stein wurde mitverwendet. Die Baukosten betrugen ohne Fahrzeuge und Hochbauten 250.000 Kronen.

Obwohl die Betriebsergebnisse nach dem Streckenausbau durchaus zufriedenstellten, wurde Anfang 1908 vom Ackerbauministerium die Zustimmung zur Einführung des Lokomotivbetriebs zwecks Ersparnis an Betriebskosten eingeholt. Mitte 1908 wurde ein Detailprojekt vorgelegt und am 16. und 17. 7. 1908 eine kommissionelle Begehung vorgenommen, wobei eine bauliche Veränderung und Verstärkung der Brücken vorgeschrieben wurde. Im Juni 1909 wurde der befriedigende Bauzustand der Brücken festgestellt und bei der technisch-polizeilichen Überprüfung der Waldbahnanlage am 21. und 22. 6. 1909 der Lokomotivbetrieb vom km 0,0 Steinkogl bis km 8,1 Offensee ab 22. 6. 1909 provisorisch bewilligt. Mit gleichem Datum fand die kommissionelle Prüfung der beschafften Lokomotive von der Generalinspektion der Österreichischen Eisenbahnen statt. Bei Probefahrten erreichte die Maschine eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h, mit 95 t Anhängelast immerhin 5 km/h. Die Maschine besaß eine auf die erste und dritte Achse wirkende Handbremse.

Daten der Lokomotive (gemäß Bescheid des B.M.f.H.u.V. Nr. 50.042-22 vom 16. 11. 1929 anlässlich einer Überprüfung):

Cr-Zwillingsnaßdampflokomotive, gebaut von Krauss & Comp. in Linz.

Baujahr 1907

Fabriknummer 5696

Spurweite 790 mm

Anzahl der Siederohre 46

Gesamtradstand 1.300 mm

30 PS

Fassungsraum der Wasserkästen 430 l

Gesamtgewicht der Lokomotive leer 7.000 kg

Gesamtgewicht der Lokomotive ausgerüstet

8.650 kg

Höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit 10 km/h

Kaufpreis 12.250,- Kronen bei 2 % Skonto

Für die Dampfbetriebsära modifizierte man die Betriebsvorschriften unter Beibehalten der Betriebszeit für die Tagesstunden bei Betriebseinstellung im Winter. Die Vorschrift, daß beim Zutalfahren der beladenen Wagen jeder zweite Wagen gebremst sein und bei der Talfahrt vor den Garnituren die Lokomotive sein müsse, ist nicht immer eingehalten worden.

1912/13 kam an der Steinbachklamm eine schwierig zu bauende Seitenlinie mit Kosten von 45.000 Kronen hinzu. Eine 1,2 km lange Strecke in die Peserau folgte 1916, und als 1917/18 ein Sturm in der unaufgeschlossenen Moosau etwa 15.000 fm Holz warf, kam die Sonderstrecke Obere Moosau zur Ausführung. Von der Entladestelle der 1,3 km langen Sonderstrecke gelangte das Holz über eine den Höhenunterschied von 100 m überwindende Holzriesle zum Ladeplatz Steinbachl.

Lag die jährliche Frachtmenge vor dem Ersten Weltkrieg bei 8.500 bis 10.000 fm, so fiel die Förderleistung während des Kriegs auf 2.100 fm. An der Bahnstrecke waren in den Kriegsjahren fast keine Ausbesserungsarbeiten erfolgt, ausgenommen die neuerrichteten Strecken, und als 1919 die Kohleversorgung der Lokomotive ungenügend war, empfahl das Staatsamt, mit Holz zu feuern, ein Vorschlag, der bald als undurchführbar aufgegeben wurde. Die Österreichische Daimler Motorenwerke AG bot zwei Motorfeldbahnwagen als Ersatz für die Dampflokomotive an. Betriebskostensparnis bei gleicher Leistung wurde versprochen, aber bei einer Überprüfung nicht erreicht. So kamen die beiden Fahrzeuge auf die Sonderstrecke und alle Transporte auf der Hauptstrecke blieben, sobald die Kohlenversorgung der Lokomotive gesichert war, der Krauss-Maschine vorbehalten.

Insgesamt bestand die Waldbahn Offensee aus der Hauptstrecke bis Steinbachl und den Seitenlinien in die Peserau und nach Brunneck. Ausweichen bzw. Abstellgleise gab es in Steinkogl — hier auch den Lokomotivschuppen —, Bernau-Ausweiche, Offensee-Weidsteganger, und Lochbach-Ausweiche. Mit den Seitenlinien hatte die Waldbahn eine Gesamtlänge von 17,5 km.

Das ehemals kaiserliche Jagdhaus am Offensee beherbergte 1919 eine Kinderheilstätte, die später in Sonnenheilstätte umbenannt wurde, das nahe Forsthaus eine Labestation. Um die Patienten, das Pflegepersonal und die Ärzte, aber auch das Forstpersonal befördern zu können, war die Waldbahn in eine Bahn mit 'beschränkt öffentlichem Personenverkehr' umzuwandeln. Über Einschreiten der Österreichischen Bundesforste erteilte das B.M.f.H.u.V. am 16. 11. 1929 die Erlaubnis zur Beförderung von Personen zwischen 1. April und 30. November. Im übrigen wurde der Waldbahn die Betriebserlaubnis für das ganze Jahr bestätigt.

Für den Personenverkehr war eine zweiachsige Motordraisine zur Waldbahn gekommen. Auf einem ehemaligen Truck aufgebaut, mit verlängerter Plattform, ausschwenkbarem Fahrersitz und einem 6 PS Motoraggregat von Austro-Daimler versehen, bot das Fahrzeug sechs Fahrgästen Platz und beförderte in der Folge bis zu 15 Personen täglich. Es hatte einen luftgekühlten Zweizylinderviertaktmotor Nummer 9973, Österr. Daimler Motor AG Wiener Neustadt, Vergaser A.D. 8065, Bosch-Zündung Type ZE 2 Nr. 2309640, zwei Vor- und zwei Rückwärtsgänge, eine auf beide Achsen wirkende Handbremse, ein Gewicht von 1,5 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h.

Ab 1. 3. 1930 galt die neue Betriebsordnung, die genaue Ausführungen über Zug- und Vershubdienst, Abwicklung des beschränkt öffentlichen Personenverkehrs, Untersuchung der Fahrbetriebsmittel, Signalvorschriften und Anordnungen für den Bahnerhaltungs- und Aufsichtsdienst aufwies. Die Geltungsdauer war nach jeweils fünf Jahren immer wieder zu verlängern.

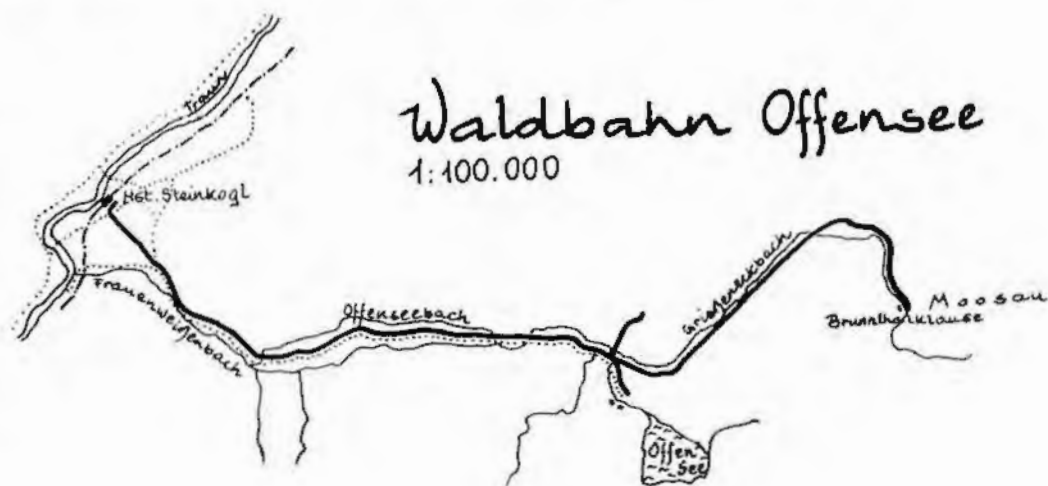
Die Waldbahn Offensee galt während der Monarchie, in der Zwischenkriegszeit und im Deutschen Reich als Musterbetrieb einer Waldbahn. In der Zeit ihres Bestands konnten die Teilnehmer zahlreicher Exkursionen die Leistungen und den Arbeitsablauf beim Waldbahnbetrieb kennenlernen.

Leider war Ende der dreißiger Jahre der Erhaltungszustand der Dampflokomotive nicht mehr der beste. Reparaturen waren unumgänglich. Am 18. 1. 1936 lieferte die Floridsdorfer Lokomotivfabrik neben anderen Tauschteilen neue Triebwerksstangen. Man war bestrebt, Ausbesserungsarbeiten möglichst in Eigenregie zu machen. Nur die Kesselausbesserung mit nachfolgender Prüfung war davon ausgenommen. Zwischen der Waldbahnleitung, dem Forstamt Offensee der Reichsforstverwaltung in Ebensee und dem Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht gab es einen umfangreichen Schriftwechsel in dieser Angelegenheit. Eine Reparatur in der Werkstätte der SkgLB war initiiert worden. 1941 kam eine als Ersatz für die Dampflokomotive vorgesehene Diesellokomotive, gebaut von Deutz 1941 mit Fabriknummer 36844.

Man war mit dem Fahrzeug recht zufrieden und stellte 1942 die altersschwache Krauss-Lokomotive ab.

Nach dem Krieg mußten zuerst die Baulichkeiten und der Oberbau der Bahn wieder in Ordnung gebracht werden, dann konnte der Betrieb wie vordem florieren.

Erst 1953, nach Rentabilitätsberechnungen und danach vorgenommener Gegenüberstellung Erneuerung der Waldbahn : Forststraßenausbau, fiel die Entscheidung zugunsten des Straßenausbaus. Die Einstellung des Waldbahnbetriebs wurde beschlossen. Am 10. 7. 1954 fuhr der letzte Zug auf der Strecke der Waldbahn Offensee. Nach dem raschen Abbau der Strecke kamen die noch verwendbaren Fahrzeuge, darunter auch die Deutz-Lokomotive, zur Waldbahn Reichraming. Der Rest wurde verschrottet. Die Waldbahntrasse ist zum Teil heute noch begehbar und läßt erahnen, welch schönes Erlebnis eine Fahrt auf der Bahn gewesen sein muß.



Ob diese Bahn als Waldbahn Schneegattern oder als Waldbahn Mattighofen bezeichnet wurde, gemeint war immer die von Schneegattern in nördlicher und nordöstlicher Richtung in den Kobernauber Wald führende Strecke der Kobernauber Waldbahn, mit der von 1898 bis Juli 1954 ein Großteil des in diesem Gebiet geschlagenen Holzes abtransportiert wurde.

Vor dem Bau der Waldbahn war alles Holz auf den Wassern des Weißen- und Riedlbachs, auf dem Schwemmbach und dann weiter auf der zur Mattig führenden Triftstrecke bis zur Einmündung der Mattig in den Inn in Hagenau nahe Braunau geschwemmt worden. 1869 war ein Großteil des Kobernauber Waldes, an die 9.900 ha, um 1.500.000 Gulden in kaiserlichen Familienbesitz gelangt und der kaiserlichen Familienbesitz-Güterverwaltung in Mattighofen unterstellt worden. Bald erwies sich das dauernde Ausbessern der Triftanlagen als zu kostspielig. Man baute daher in Schneegattern einen Holzrechen, legte die restliche, über 40 km lange Triftstrecke bis zum Inn still und errichtete auf Kosten des Familienfonds die 5,7 km lange normalspurige Schleppebahn Friedburg–Lengau–Schneegattern. Für die am 28. 9. 1887 eröffnete Bahn wurde nachträglich am 4. 1. 1888 die Konzession erteilt und, nach Übernahme durch den Staat 1895, am 1. Mai 1899 der Personenverkehr eingeführt. In Schneegattern wurde nicht nur das Triftholz verladen, die Bahn bediente auch die Glashütte und ein Sägewerk.

Das Hochwasser von 1897 zerstörte alle Triftanlagen im Kobernauber Wald und auch den Rechen in Schneegattern. Nur die Errichtung einer Waldbahnstrecke zu der am Schleppebahnde angelegten, 8 ha großen Holzlegstätte konnte nun das Transportproblem lösen. Die Breitenseer Maschinenfabrik und Eisengießerei Lehmann & Leyrer arbeitete ein Projekt mit zwei Strecken in das Riedlbach- und Weißenbachtal aus. Das am 5. 3. 1898 der oberösterreichischen Statthalterei vorgelegte Waldbahnprojekt wurde am 5. und 6. 5. 1898 einer Kommissionierung unterzogen. Wegen der Dringlichkeit erteilte die Kommission eine sofortige Baubewilligung für die Riedlbachstrecke. Die Statthalterei bestätigte mit 10. 8. 1898 für beide schon im Bau befindliche Linien die Baubewilligung. Unter der Leitung eines von Lehmann & Leyrer gestellten Bauleiters bauten die Arbeiter des Forstbetriebs.

Vom Holzaufsatzplatz in Schneegattern führte die Waldbahntrasse ins Riedlbachtal und beim Bahnkilometer 0,573 zweigte die Strecke ins Weißenbachtal ab. Im Frühjahr 1899 waren die zwei Strecken fertiggestellt. Für die in 700 mm Spurweite errichtete Bahn war Tierbetrieb vorgesehen. Da man so sparsam wie möglich bauen wollte, beschränkte man sich auf Schienen mit einer Länge von 6 m und einem Metergewicht von 7 kg. Alle 60 cm lagen Holzschwellen. Für die geplanten 100 Betriebstage im Jahr hielt man Lokomotivbetrieb für unrentabel. Aber schon während des Waldbahnbaus kam man zu der Überzeugung, daß der Betrieb als Pferdebahn bei weitem nicht die vorgesehene Transportleistung erbringen könne. Da die verlegten Schienen den Verkehr mit einer 5,2 t schweren Lokomotive zuließen, stellte die Firma Orenstein & Koppel eine Versuchslokomotive mit Monteuren und dem Lokomotivführer zur Verfügung. Die Maschine entsprach so gut, daß die Betriebsleitung nach der Fertigstellung der beiden Waldbahnlinien und nach der Betriebsbewilligung am 30. 6. 1899 eine O&K-Dampflokomotive ankauft und ausgewählte Forstarbeiter vom Personal der Lieferfirma einschulen ließ. Somit konnte der Dampfbetrieb auf beiden Strecken, 7,1 km ins Riedlbachtal zum Forsthaus Hocheck und 4,3 km bis zum Zusammenfluß des Weißenbachs mit dem Achbach, beginnen. Die erstgenannte Strecke wies ein Maximalgefälle von 16,32, die andere eines von 15 Promille auf. Kleinster Kurvenradius 21 m in Schneegattern, sonst 30 m. Der Erfolg des von der Bahnverwaltung eingeschlagenen Wegs bestätigt der Umstand, daß bereits 1900 beide Strecken um je zwei Kilometer bis zur Riedlbachklause und zur Achbachklause verlängert werden mußten. Alle Arbeiten an der Strecke und an den Fahrzeugen besorgten nunmehr Betriebsangehörige. In Eigenregie

entstand auch der Lokomotivschuppen und eine Drehscheibe, um die ungleichmäßige Abnutzung der Radreifen zu vermindern. Im Lauf der Zeit wurden auch beim Verlegen der Schienen unterlaufene Fehler ausgemerzt.

Der Waldbahnbetrieb entwickelte sich zur Zufriedenheit der Verwaltung. Die Lokomotive brachte die 1898 beschafften 16 Trucks zu den Ladestellen und fuhr leer zurück. Die Trucks waren zu zweien gekuppelt, davon einer gebremst, und rollten beladen und mit einem Bremser zu Tal. Abnehmbare Brennholztransportgestelle machten die Trucks auch für den Langholztransport verwendbar. Da sich mit den wenigen Wagen kein kontinuierlicher Betrieb durchführen ließ, wurden 1900 weitere 36 Trucks angekauft. Im Winter ruhte der Verkehr, ansonsten war täglich bei Tageslicht Fahrbetrieb.

1912 kam von Krauss in Linz eine dreiachsige Lokomotive zur Waldbahn. Sie erhielt den Namen KOBERNAUSEN, konnte längere Leerzüge in den Forst bringen und im Winter mit einem selbstgebaute Schneepflug die Strecken frei halten. Seit 1910 hatte das Streckennetz einen weiteren Ausbau erfahren. Die ohne großen Aufwand verlegten fliegenden Gleise, auf denen mittels Kletterweichen die Hauptstrecken erreichbar waren, ersetzte man durch sorgfältig gebaute Nebenlinien ins Siegerertal, ins Schwarzmoostal und zur Rabenbachklause. Den Ersten Weltkrieg überdauerte der Bahnbetrieb ohne jede Einbuße an Material und ohne Rückgang der Förderleistung. In der Nachkriegszeit stieg die Transportmenge immer mehr. Es wurde, außer in Wintern mit besonders hoher Schneelage, ganzjährig gefahren. In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre war das Transportaufkommen so stark, daß meist beide Lokomotiven unterwegs waren. Dies war Anlaß, die Einfahrt in Schneegattern mit einem Semaphor zu sichern.

1928 war in Schneegattern eine dem Forstbetrieb gehörende Schwellenimprägnieranstalt nach System Rütgers eröffnet worden. Die Fahr- und Transportleistung der Bahn beeindruckte. So schreibt die Österreichische Forst- und Jagdzeitung, daß 1925 im Kobernauser Wald 60.000 fm Holz geschlagen und von der Bahn abtransportiert wurden. Die Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs seit 1930 ging auch an der Kobernauser Waldbahn nicht spurlos vorüber. 1936 ging der Holzabsatz so stark zurück, daß die bis dahin ohne große Reparatur 38 Jahre in Betrieb stehende Lokomotive SCHNEEGATTERN außer Dienst gestellt und verschrottet wurde. 1939 folgte die KOBERNAUSEN, an deren Stelle O&K eine dreiachsige Diesellokomotive lieferte.

SCHNEEGATTERN	Dampflokomotive von Orenstein & Koppel, Baujahr 1899, Fabriknummer 293, Achsfolge Bt, 20 PS, Gewicht 5,2 t, Kesseldruck 12 atü, 1936 verschrottet. Das Fahrzeug war ursprünglich für eine Spurweite von 600 mm gebaut.
KOBERNAUSEN	Dampflokomotive von Krauss & Comp. in Linz, Baujahr 1912, Fabriknummer 6613, Achsfolge Ct, 30 PS, Gewicht 7 t, 1939 verschrottet.
Diesellokomotive	von Orenstein & Koppel, Baujahr 1939, Fabriknummer 21246, Achsfolge C, Gewicht 7 t, Type 2D.

An Wagen waren 59 Trucks, einige Kipploren für den Erd- und Schottertransport, zwei Plateauwagen und der Schneepflug vorhanden. In der Zeit des Weltkriegs und danach erreichte die Bahn nicht mehr die Frachtmengen von früher. Die jährliche Menge bewegte sich zwischen 15.000 und 30.000 fm. Das Personal des Waldbahnbetriebs bestand aus einem Betriebsleiter (meist der in der Forstverwaltung in Schneegattern amtierende Förster), einem Lokomotivführer (zur Zeit des Dampftriebs zwei Führer und zwei Heizer), einigen Bremsern und der Oberbaupartie. In ruhigen Zeiten half das Zugpersonal bei Oberbauarbeiten, manchmal kam es hingegen vor, daß das ganze Personal im Fahrdienst stand.

1949 erzwang die Verbreiterung der Straße in den Hafnergraben den Abbruch der Schwarzmoosstrecke. Der Bahnbetrieb hatte Mühe, die Holzfracht weiter an sich zu binden, verlangten

doch alle Großabnehmer, das Holz direkt per Lastkraftwagen abzuholen. Ein ein- oder mehrmaliges Umladen war aus Kostengründen nicht möglich. Die Straßen im Kobernauser Wald erfuhren einen großzügigen Ausbau und die fast ausschließlich auf oder neben den Forststraßen verlaufende Waldbahntrasse stand einem weiteren Straßenausbau im Wege. Es blieb dem Bahnbetrieb erspart, sang- und klanglos den Betrieb einzustellen. Derselbe Grund, der zur Errichtung der Bahn geführt hatte, war auch für die Betriebseinstellung maßgebend. Ein Hochwasser, das 1954 die gesamten Bahnanlagen zerstörte, brachte der Bahn das Ende.

Die Diesellokomotive und alle noch brauchbaren Wagen wurden auf 760 mm Spurweite umgebaut und kamen zur Waldbahn Reichraming. Nach deren Einstellung ging die Lokomotive in den Besitz des Feld- und Industriebahn-Museums in Wien über. Aus den Unterlagen dieses Museums geht hervor, daß schon 1898 eine Bt-Dampflokomotive, von Krauss & Comp. in München gebaut und für den Baubezirk Bozen bestimmt, in Schneegattern eine technisch-polizeiliche Überprüfung hatte. Die ursprünglich eine Spurweite von 720 mm aufweisende Maschine war auf 700 mm umgebaut. Das am 17. 12. 1898 aufgenommene Protokoll nennt bei dem Fahrzeug Achsfolge Bt, Fabriknummer 1348 und Baujahr 1884. Ein genaues Datum, wann die Lokomotive zur Bahn kam und wie lange sie dort verblieb, war nicht festzustellen.

Die Strecken der Kobernauser Waldbahn:

Schneegattern – Weißenbachtal/Klauskopf	6,50 km
Weißenbachtal – Siegerergraben	2,75 km
Schneegattern – Hocheck	6,00 km
Hocheck – Schwarzmoosklause	3,05 km
Hocheck – Winterklause	2,85 km
Hocheck – Rabenbachklause	1,60 km
Weißenbachtal – Staudingerklause	2,40 km
Gesamtstrecke der Kobernauser Waldbahn	25,15 km.

35 Waldbahn im Weilhart-Forst

Foto auf Seite 121

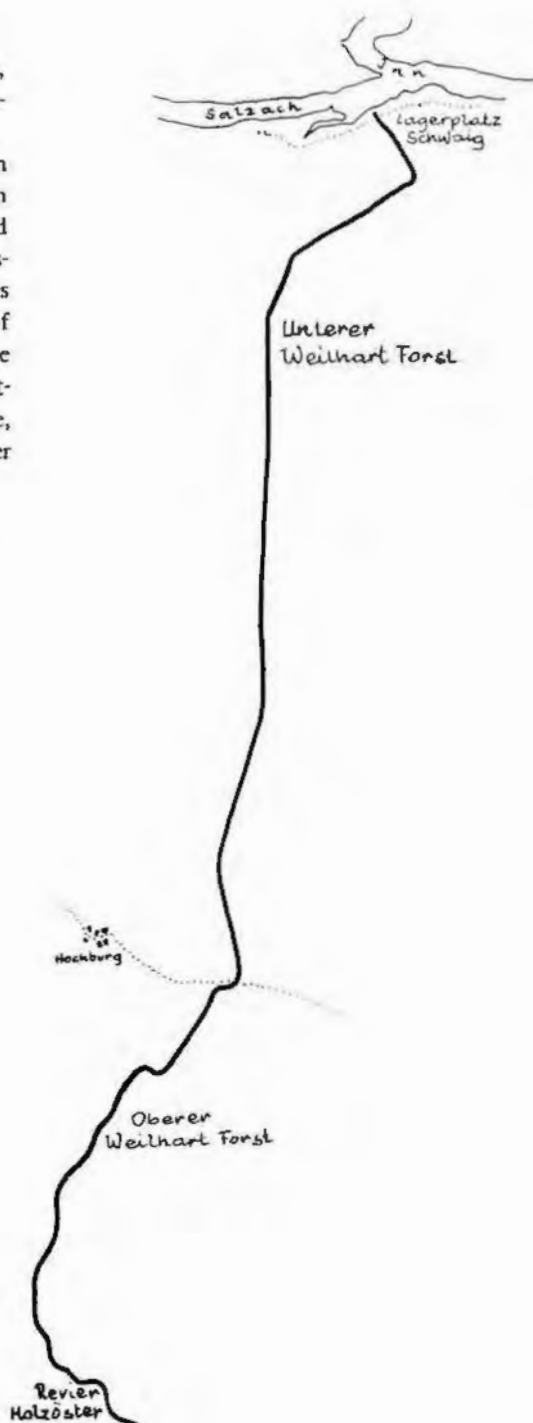
Wer die endlosen Wälder des Weilhart-Forstes kennt, denkt beim Anblick des vielen Holzes bestimmt, daß eine Waldbahn in dem wenig gegliederten Gelände besonders wirtschaftlich transportieren könne. So baute die Castell-Castellsche Forstverwaltung schon 1901 in dem sich in Nord-Süd-Richtung vom Zusammenfluß von Salzach und Inn bis Ostermiething erstreckenden Waldgebiet eine 14 km lange Waldbahnstrecke mit einer Spurweite von 600 mm. Ausgangspunkt der Bahn war die Abteilung 41 im Revier Holzröster nahe dem Huckinger See. Von dort führte die Strecke entlang der Pongatalstraße unter Ausnutzung des natürlichen Gefälles nordwärts entlang der Grenze zum Revier Radegund. In Abteilung 3 nächst dem Pfaffenweg befand sich die als Magazin dienende Neuhauserhütte. Die angebaute Schmiede konnte alle Reparaturen an den Waldbahnfahrzeugen durchführen. Bis zur Neuhauserhütte wies die Waldbahnstrecke einige Richtungsänderungen auf. Von der Reviergrenze Überacker bis zum Abladeplatz Schwaig an der Salzach war der Streckenverlauf bis auf eine enge Kurve fast geradlinig, die Neigung zur Salzach hin minimal.

Die Bahn kam trotz langem Förderweg ohne Triebfahrzeuge aus. Die beladenen Waggonetts rollten, von der eigenen Schwere getrieben, über die Gefällestrecken. Bei ebener Fahrbahn wurden vier Pferde vor die Zugarnituren gespannt. Solange die Wagen von selbst rollten, wurden die Pferde nachgeritten. Für die im Forst und bei der Bahn tätigen Arbeiter war ein Wohn- und Unterkunftswagen vorhanden. Waren die Holzwagen am Lagerplatz Schwaig angekommen, wurden sie entladen und das Holz gelangte über drei Holzriesen an das Ufer der Salzach, wo das Langholz zu Flößen gebunden und das übrige Holz mittels Platten den Inn abwärts befördert wurde. Die Leerwagen wurden in Zügen à 20 Wagen von vier Pferden zum Ausgangspunkt der Fahrt gebracht. Für Inspektionsfahrten zur Überprüfung der Bahnlinie, für Forstbeamte und

für die Gutsherrschaft stand eine zweiachsige, händisch zu betreibende Draisine zur Verfügung. Sie bot vier bis fünf Personen Platz.

Als 1920 die Flößerei zur Salzach und Inn eingestellt wurde, mußte auch die Waldbahn ihren Betrieb beenden. Pferdefuhrwerke und später Lastkraftwagen übernahmen die Transportaufgaben und brachten den Großteil des Holzes zu dem in Bayern gelegenen Bahnhof Burghausen. Im Weihart-Forst gibt es heute gute, dem Holztransport dienende Forststraßen. Man kann im Sommer viele Pilze, Himbeeren und Heidelbeeren finden, aber keine Relikte der ehemaligen Waldbahn.

Waldbahn im Weihart Forst 1:75.000



Durch ein Privilegium aus dem Jahr 1827 gesichert, bestand auf der Großen Naarn alljährlich zur Zeit der Schneeschmelze ein reger Holzschwemmbetrieb. Die 1 m langen Nadelholzstangen aus den Forsten der Sachsen-Coburg-Gothaschen Familienstiftung im unteren Mühlviertel wurden am Schwemmplatz Keindlau angelandet und zu Holzstößen aufgeschichtet. Den Weitertransport zu der am Donauufer am Gränaueck nahe Mitterkirchen gelegenen Tauch- und Verladeanlage, an der jeweils ein Schleppkahn abgefertigt werden konnte, übernahm eine Feldbahn mit der Spurweite von 760 mm. Vor dem Ersten Weltkrieg zogen Pferde die vierachsigen Wagen, bis zum Ende der Naarnschwemme 1938 standen dann drei zweiachsige Austro-Daimler-Benzinlokomotiven zur Verfügung. Ein Zug der ausschließlich Holz befördernden Bahn bestand aus einem Triebfahrzeug und vier Wagen. Die 3 km lange Strecke war nach der Einführung des Lokomotivbetriebs verstärkt und mehrfach umgelegt, aber auch verlängert worden. Ein Teil der Gleisanlage lag auf einem mehrere hundert Meter langen Holzgerüst. So konnte auch in der Zeit der Donauhochwasser die Bahn betrieben werden. Während der Wagenschuppen auf dem Niveau des Holzlagerplatzes Keindlau lag, war für den Lokomotivschuppen ein Erdhügel aufgeworfen, der bei Überschwemmungen den Maschinen Schutz bot.

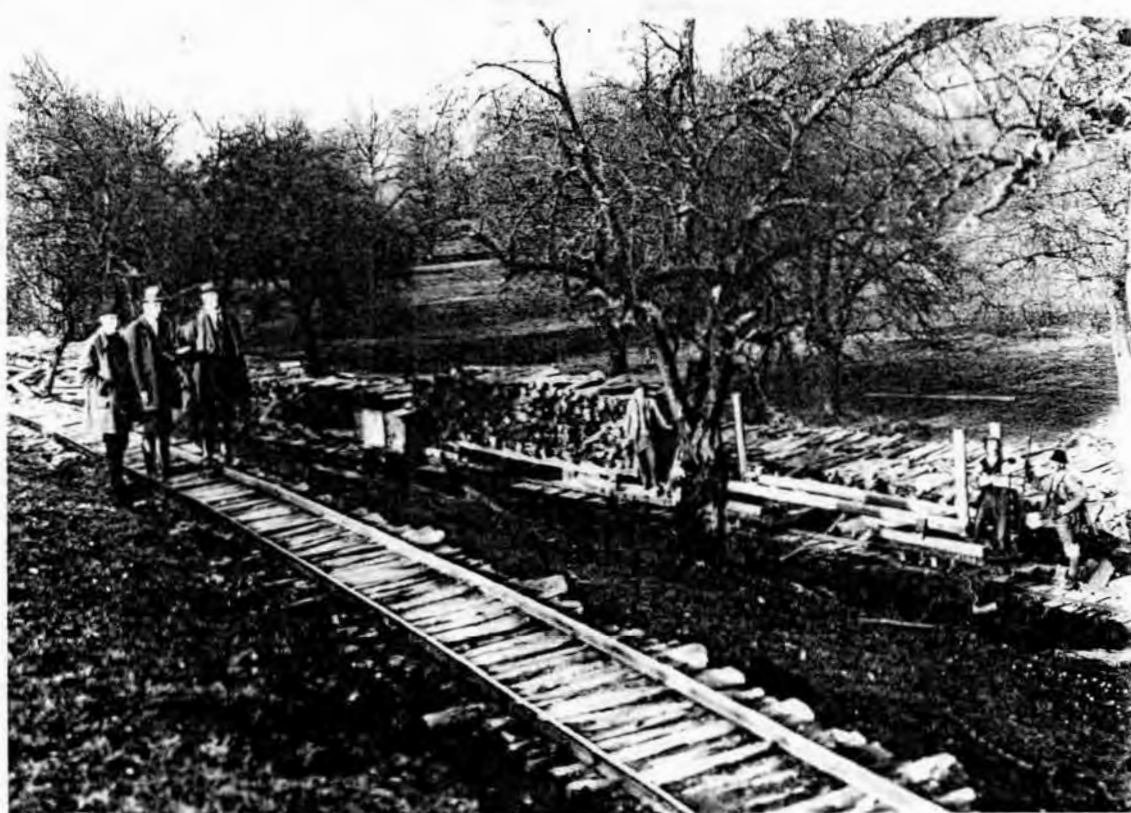
Donaulastkähne konnten 1000 Raummeter Holz aufnehmen. Die Ladezeit je Kahn betrug vier Tage. Beim Bahnbetrieb waren fünf Personen beschäftigt. Das Beladen der Schlepper bot acht Personen Arbeit. Vier Mann zum 'Einschieben' des Holzes mittels Schubkarre und vier Mann zum Schlichten am Schiff. Den Ladevorgang bei der Bahn übernahm das Bahnpersonal.

Nach dem Ende des Schwemmbetriebs gab die Forstverwaltung Greinburg bei Grein an der Donau, Betriebsstelle Schwemmverwaltung Keindlau, den Auftrag, die Bahnanlagen abzubauen. Die Fahrzeuge sind verkauft oder verschrottet worden.

37 Waldbahn Rattersdorf/Liebing – Lockenhaus

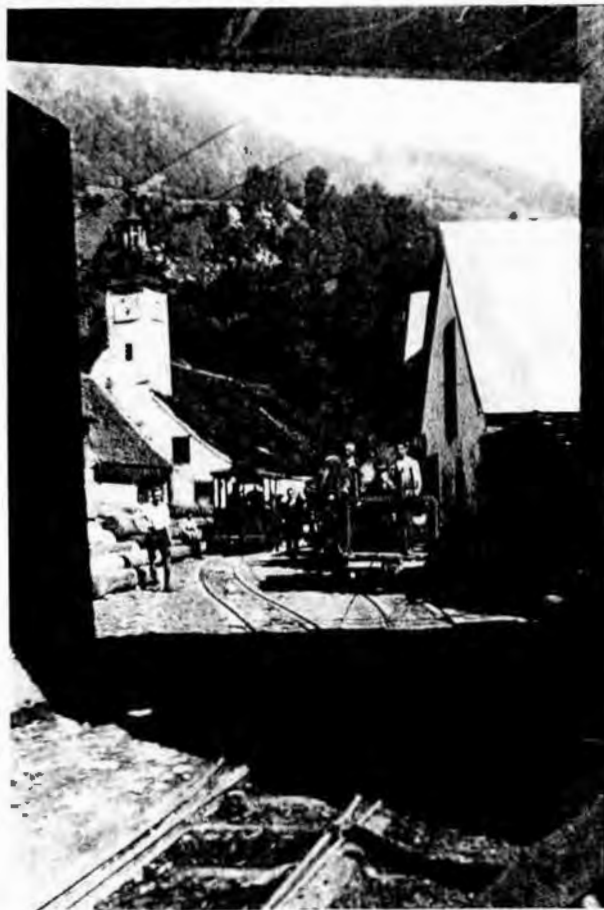
Für das walddreiche Gebiet um den Hirschen- und Geschriebenstein südlich von Lockenhaus entwickelte die Fürstlich Esterhazy'sche Forstverwaltung Anfang der zwanziger Jahre umfangreiche Erschließungspläne. Die Waldungen sollten intensiver bewirtschaftet werden und entsprechende Transportanlagen erhalten. Die Firma FABBAG (Förderanlagen Bau- und Betriebs-Aktiengesellschaft) legte am 25. 2. 1924 Pläne zum Bau einer Rollbahn mit Dampflokotivbetrieb vom Lagerplatz des Fürsten Esterhazy in Rattersdorf nach Lockenhaus vor. Lockenhaus sollte zum Knotenpunkt eines umfangreichen Rollbahnnetzes werden. Unter folgenden Voraussetzungen wurde am 20. 5. 1924 bei der Burgenländischen Landesregierung um Erteilung einer Baubewilligung angesucht:

Die Rollbahn sollte nächst dem Bahnhof Rattersdorf/Liebing beginnen, zunächst die Straße von Güns nach Kirchschlag und die Straße nach Mannersdorf queren. Die Linie der Ödenburg-Günser Vicinalbahn AG sollte in gleicher Schienenhöhe gekreuzt und dann der Esterhazy'sche Lagerplatz bei km 1,68 erreicht werden. Bis hierher war die Rollbahn als Pferdebahn geplant. Vom Lagerplatz bis kurz vor Lockenhaus sollte das Gleis der Rollbahn unmittelbar neben der Straße verlaufen. An Bauwerken waren einige Durchlässe und bei km 7,74 eine Holzbrücke mit drei Öffnungen zu je 10 m über die Güns projektiert. Die Bahnstrecke sollte eine Spurweite von 76 cm, eine Höchststeigung von 25 Promille und Schienen mit einem Metergewicht von 10 bis 12 kg erhalten. Im Bereich der Straßenkreuzungen und der auf der Straße verlegten Gleise waren schwere Schienen vorgesehen. Die angegebene Höchststeigung galt nur für den Streckenteil bis Lockenhaus.



Wegen des instabilen Bodens lagen die Waldbahngleise an einigen Stellen auf einem durchgehenden Holzbett. Der Lagerplatz an der Talstation der Bahn wurde über eine Spitzkehre erreicht.

Archiv E. Hüttinger



29 Waldbahn Klein Reifling

Direkt am Ort Klein Reifling befand sich die Ausweiche der Waldbahn. Die Gebus-Lokomotive brachte die Holzzüge bis hierher, fuhr an das Zugende und schob die Wagen unter der Brücke der Bahnlinie St. Valentin-Selzthal durch bis zum Lager- und Untladeplatz.

Sammlung FIM



Am Waldbahnhöfe zwischen dem Ennsufer und dem Gleis der Bundesbahnen gab es einen reichlich dimensionierten Lagerplatz. *Sammlung FIM*

Die Stämme, welche die Waldbahn gebracht hatte, verlud man auf die Wagen der Vollbahn. Bundesbahn-Lokomotiven zogen die Holzzüge vom Anschlußgleis auf die Hauptstrecke. *Sammlung FIM*





Kurze Zubringerstrecken ermöglichten den Holztransport aus den Seitengraben zu der Seilbahn. Triebfahrzeuge gab es hier nicht; die Leertwagen wurden händisch bewegt und die beladenen Garnituren rollten einfach talwärts.

Sammlung FIA



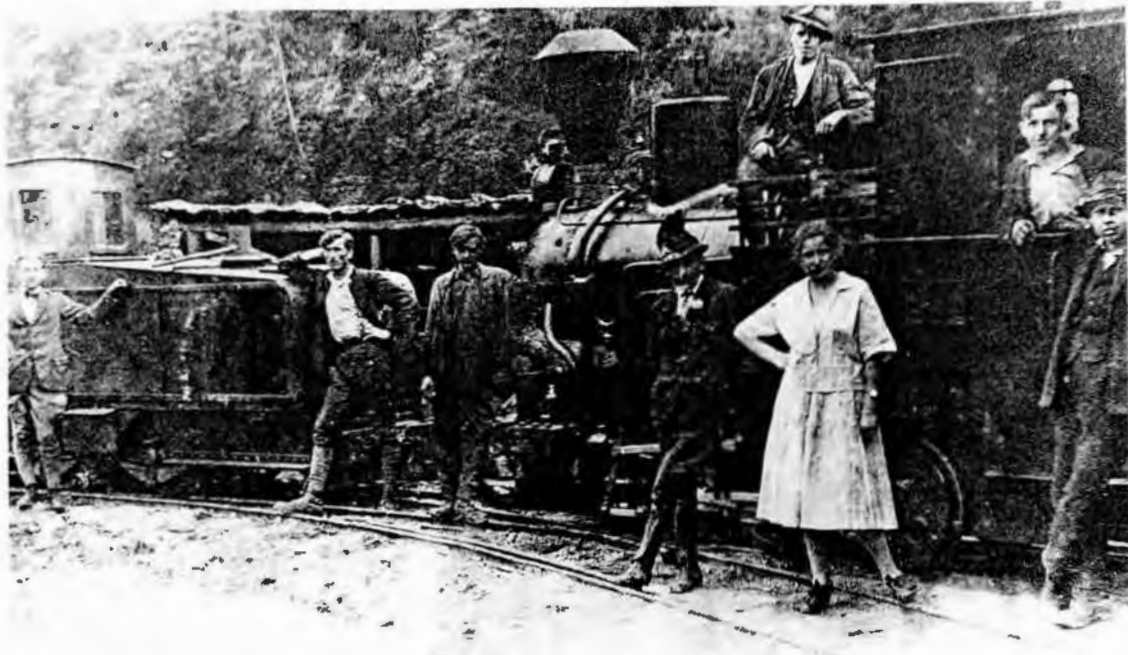
Ein Kuriosum unter den österreichischen Waldbahnen war diese Einschienenhängebahn. Mit ihr gelangten beträchtliche Mengen Holz zur Seilbahnstation Weißwasser.

Sammlung FIA



Seilbahnstation Auerhammer. Solche und ähnliche Seilbahnanlagen brachten jahrelang große Holzmengen kostengünstig aus unwegsamen Gebieten.

Sammlung FIA



30 Waldbahn Reichraming

In der Anfangszeit der Waldbahn stand für kurze Zeit eine Oberursler Motorlokomotive in Betrieb. Das zweite abgebildete Fahrzeug ist die Jung-Lokomotive BRUNNBACH. Die Bildautoren der heute selten aufzufindenden Erinnerungsfotos sind größtenteils unbekannt. Vermutlich waren es Beamte der Forstbetriebe, die sich das damals nicht gerade billige Hobby des Fotografierens leisten konnten und denen wir so die Bilder verdanken.

Sammlung FIM

Die Krauss-Lokomotive SCHALLAU, Baujahr 1920, Fabriknummer 1192, vor einem Langholzzug.

Sammlung FIM





Oben: Am 19. 9. 1902 erfolgte die offizielle Eröffnung der Waldrollbahn mit einer Fahrt der Ehrengäste auf festlich geschmückten Waldbahnwagen.

Sammlung R. Sablitzky

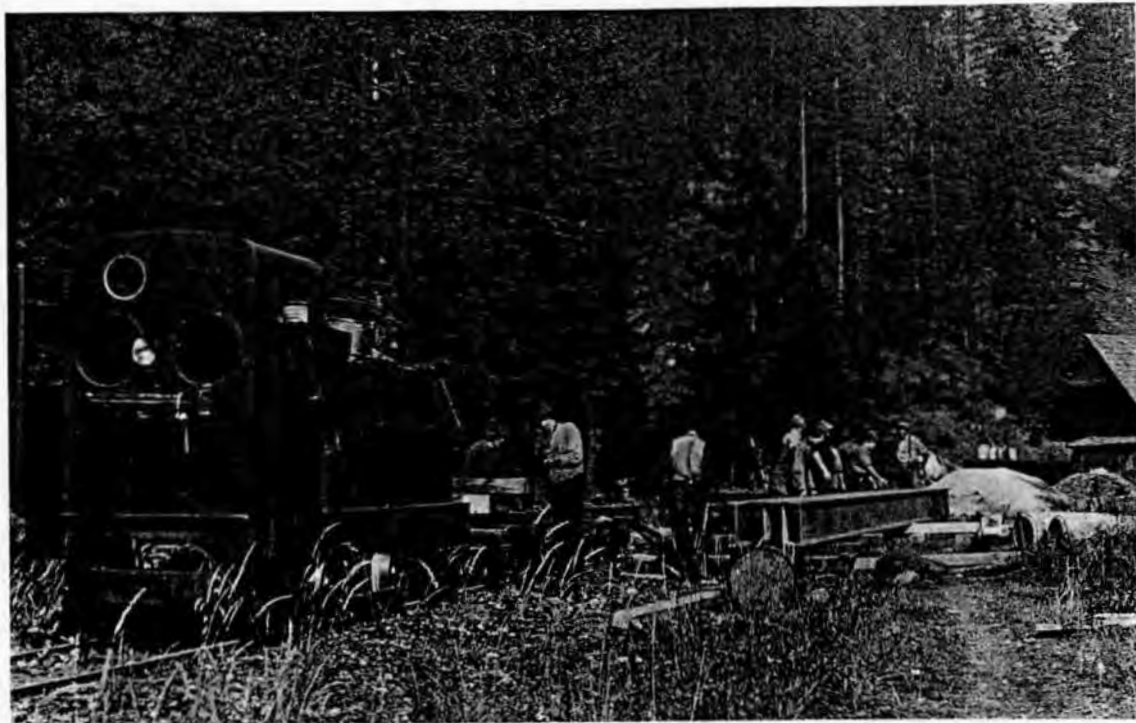
Links unten: Ein Sechswagenzug hinter der Krauss-Lokomotive, 1938/39, mit dem damals üblichen Hakenkreuz versehen, fotografiert.

Foto Engl / Sammlung M. Feischl

Rechts unten: Die Waldbahn Offensee war besonders durch die vielen Exkursionen bekannt. Die Teilnehmer fuhren auf für die Personenbeförderung adaptierten Plateauwagen, die die Dampflokomotive zog.

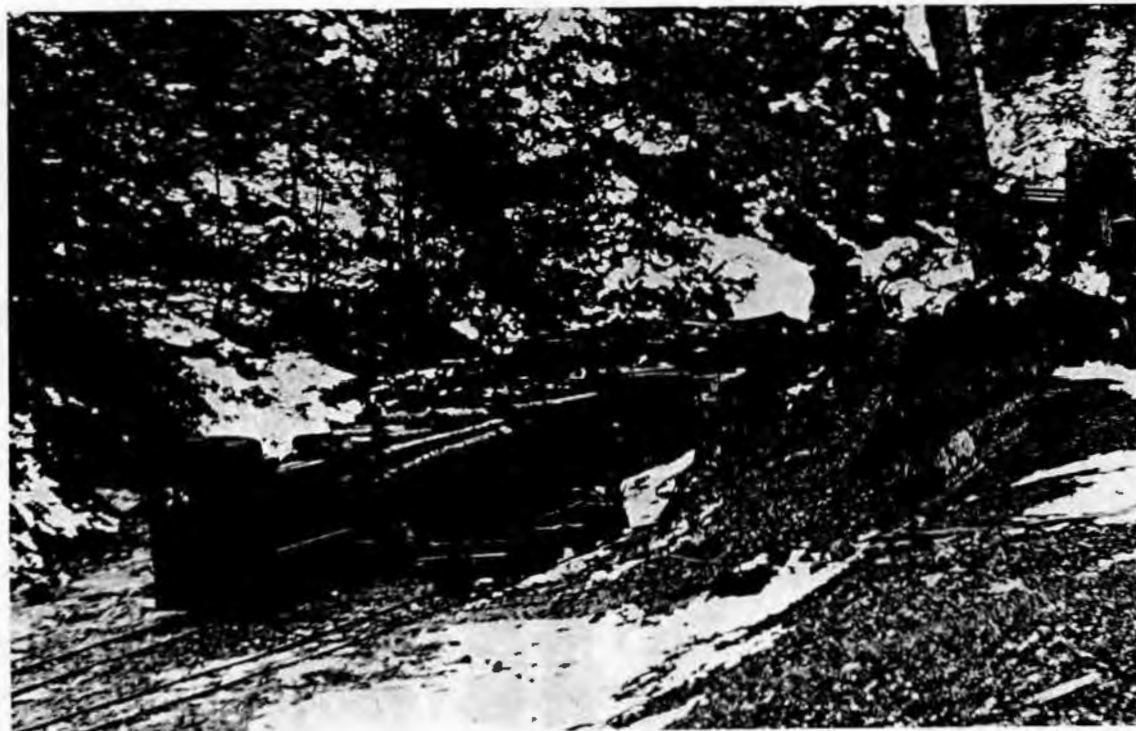
Sammlung J. Kupfer

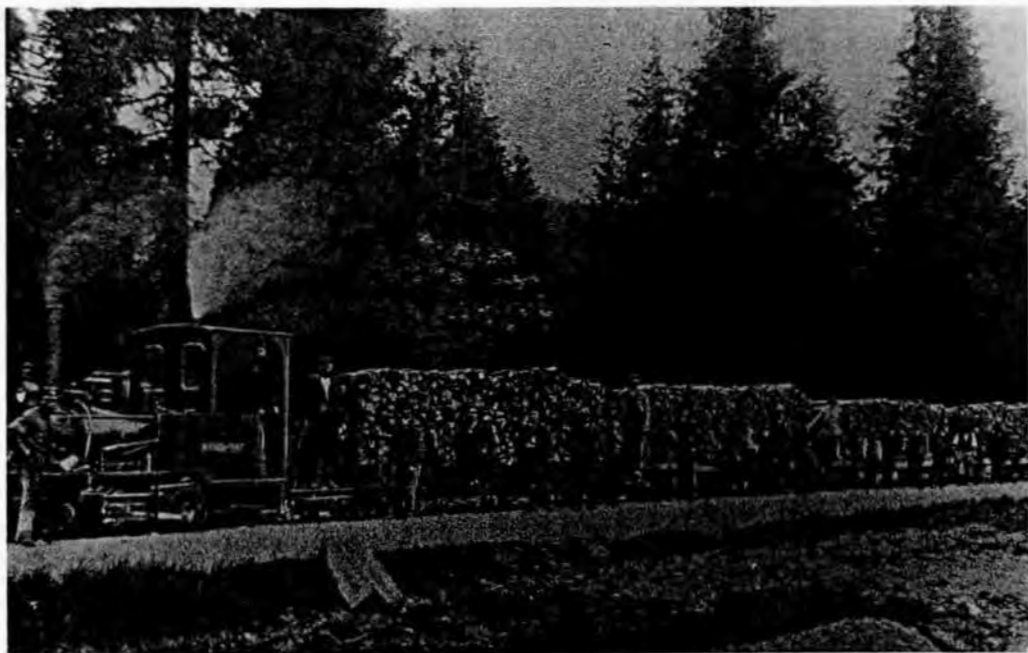




Die Deutz-Lokomotive im Oktober 1953 vor einem Bauzug an der Lochbachbrücke (km 11,4/5) bei Demontagearbeiten.
Foto Schneider / Sammlung M. Feischl

Einer der letzten Waldbahnzüge, der im Mai 1953 das Riesholz von Steinbachl (km 13,9) aus dem Brunngraben brachte.
Foto Schneider / Sammlung M. Feischl

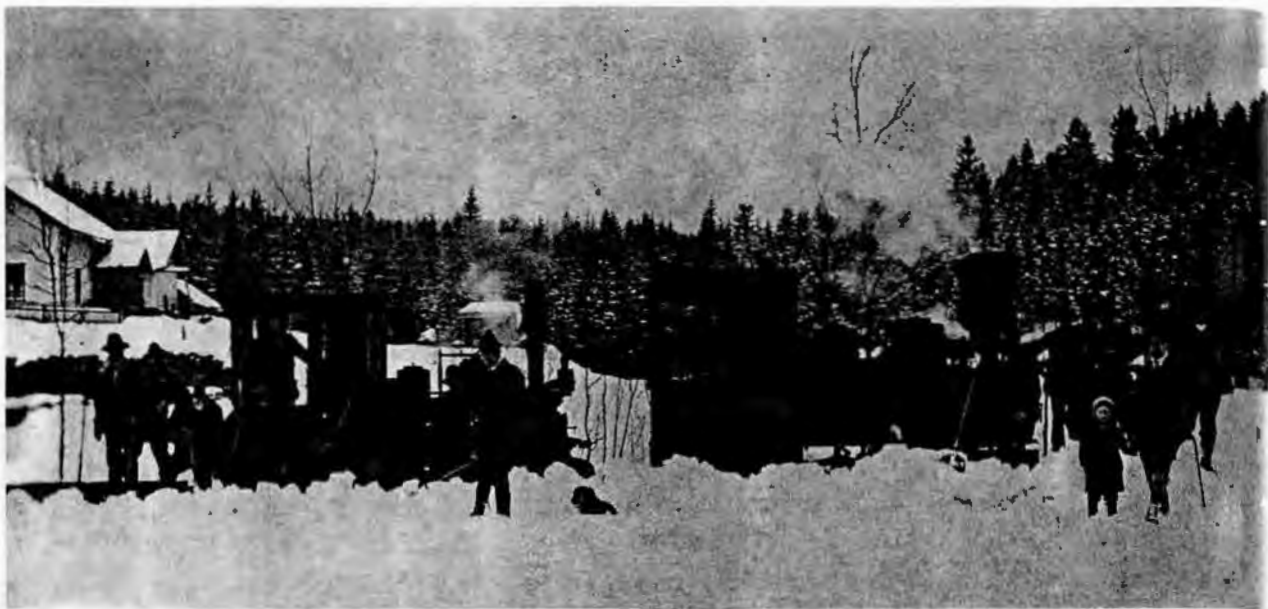




Die von Orenstein & Koppel gebaute SCHNEEGATTERN vor einem Zug mit Scheiterholzwagen. Die Reproduktion stammt aus dem O&K-Katalog Nr. 826. *Sammlung FIM*

Aus demselben Verkaufskatalog stammt dieses Bild mit der SCHNEEGATTERN. Im Vordergrund am Bachufer sind die früher gebräuchlich gewesenen geflochtenen Uferschutzbauten zu sehen. *Sammlung FIM*





Die Krauss-Maschine war zum Führen von Schneepflügen geeignet. Dennoch mußte das Waldbahnpersonal in schneereichen Wintern mit Schaufeln nachhelfen. Etwa 1924 aufgenommen, fährt die schwere KOBERNAUSEN vor der kleinen SCHNEEGÄTTERN.
Sammlung Verlag Slezak

Am Endpunkt der Riedbachstrecke wurden auf einem Holzlager- und Sammelplatz die Garnituren, die die 20-PS-O&K-Lokomotive nach Schneegattern bringen sollte, zusammengestellt.

Sammlung M. Feischl (1901/02)





Eine Scheiterkraxe der Kobernauber Waldbahn. Solche Wagengarnituren gelangten als Schwerkraftfahrten nach Schneegattern. Das auf Meterstücke geschnittene Rundholz war für die Zelluloseerzeugung bestimmt.
Sammlung M. Feischl (1901/02)

35 Waldbahn im Weilhart-Forst

Das einzige bekannte Bild von der Waldbahn in den Weilhart-Forst zeigt die Draisine, die einen einfachen, händisch zu betätigenden Antrieb besaß. *Foto Castell-Castellsche Forstverwaltung / Sammlung J. Kupfer*





36 Holzförderbahn Keindlau

Der Betriebsbahnhof der Holzförderbahn Keindlau. Im erhöht angelegten Lokomotivschuppen fanden die zwei Austro-Daimler-Lokomotiven Platz. Die Hochwässer überschwemmten manchmal die Wagenremise, den höhergelegenen Triebfahrzeugschuppen erreichten sie selten.

Foto A. Fries / Sammlung J. Dirschmid



Die Holzwagen vor der Remise. Im Hintergrund die im Maß geschlichteten Hölzer.

Foto J. Dirschmid



Zwei abfahrbereite Vierwagenzüge am Schwemmplatz Keindlau. Beide Austro-Daimler-Maschinen waren zweiachsig, doch hatten sie unterschiedliche Aufbauten.

Foto J. Dirschmid



Eine 'Familienaufnahme' aus dem Jahr 1932. Auf den Holzwagen sind die von dieser Bahn fast ausschließlich beförderten 1 m langen Holzstangen zu sehen.

Foto J. Dirschmid



Die ganze Schönheit des Waldes und die Naturnähe der in seine Gräben zu den Holzladestellen führenden Waldbahn gibt dieses Bild wieder, das die beiden Austro-Daimler-Motorlokomotiven der Waldbahn Rekawinkel (Strecke 5) vor einem Scheiterholzzug festhält. In den Buchenwäldern des westlichen Wienerwalds hatte der Waldbahnbetrieb mit beträchtlichen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Der Bahnbau und der Betrieb waren vorerst mit geschultem Personal begonnen worden. Die triste finanzielle Situation brachte es mit sich, daß fast das ganze Personal, auch die geprüften Triebfahrzeugführer, gegen wesentlich billiger arbeitende Kräfte ausgetauscht wurde. Erhaltungsarbeiten an der Strecke sowie an den Fahrzeugen erfolgten nur in unbedingt notwendigem Maß und die Bahneinstellung im Jahre 1937 hatte zwei Gründe: die günstig bringbaren Holzbestände waren geschlagen sowie abtransportiert und für die Fahrzeuge lohnte sich eine Reparatur nicht mehr.

Sammlung M. Hohn

Im August 1949 entstand diese Amateuraufnahme bei der Tunnelbaustelle Hasl gegen Hochstiege an der Strecke der Waldbahn ins Reichraminger Hintergebirge (Strecke 30). Die Motorlokomotive zeigt Baumerkmale der Firma Jung. Da solch ein Fahrzeug in der Bestandsliste nicht aufscheint, dürfte es nur leihweise dort gelaufen sein. Vielleicht kann ein Leser Daten zu diesem Fahrzeug eruieren?

Sammlung R. Sablitzky



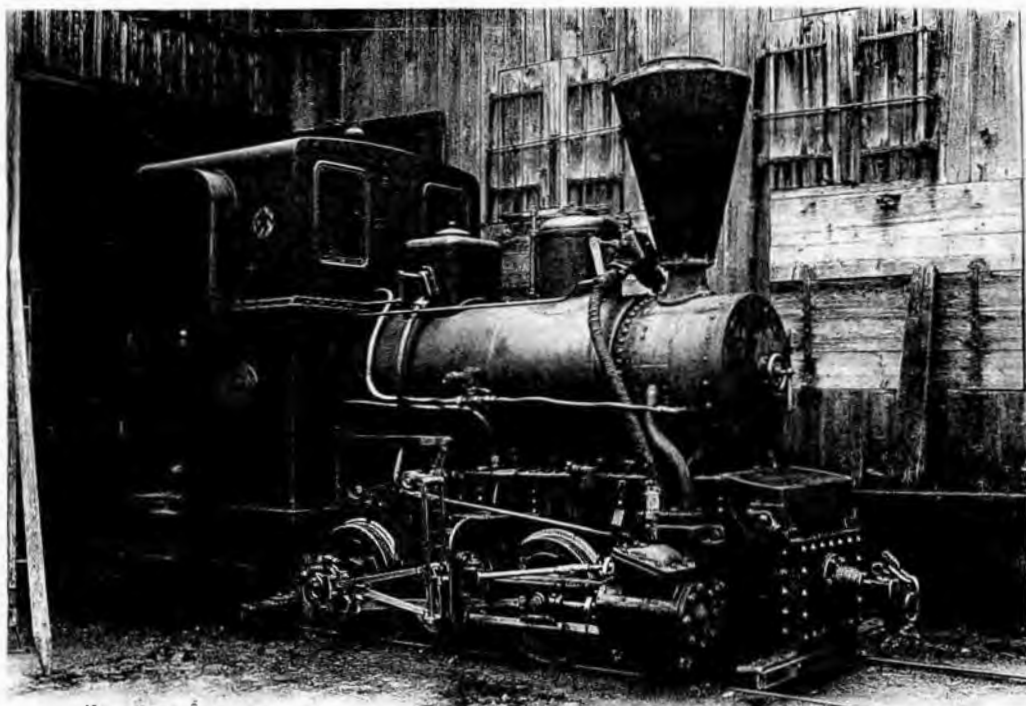


Diese Illustration aus der Unterhaltungsbeilage der *Linzer Tagespost* vom Sonntag, dem 5. August 1906, zeigt Kaiser Franz Josef I. im Alter von 76 Jahren am Gleisende der Offensee-Waldbahn (Strecke 33). Der abgesenkte Gleiskörper erleichtert das Besteigen der Waldbahnfahrzeuge und auch das Entladen der mächtigen Stämme. Der Original-Bildtext von 1906 lautet:

Der Kaiser auf der Jagd in Ebensee

Bei der Brücke oberhalb der Rindbachmühle erwartet das Jagdpersonal mit Hofjagdleiter Hofrat Leo Titz (rechts) den Kaiser, der von Ischl mittelst Hofequipe nach Ebensee-Rindbach kam und hier bei der Rindbach-Wildnis, im Kochwalde, am 7. Juli laufenden Jahres einen Kapitalhirsch, einen Zehnder, erlegte.

Foto Böcklinger / Sammlung M. Hohn



Ein Schmuckstück ist diese prächtige Ct-Zwillings-Naßdampflokomotive, die Krauss & Comp. in Linz mit der Fabriknummer 5696 im Jahr 1907 gebaut hatte. Diese Rarität aus dem Archiv H. Griehl zeigt die Maschine der Waldbahn Offensee vor dem hölzernen Lokomotivschuppen, vermutlich kurz vor der Außerdienststellung 1942.

830 mm Spurweite und bestgepflegter Oberbau auf der Waldbahn Radmer (Strecke 52). Die Lokomotive SOPHIE von Orenstein & Koppel vor einem kurzen Leerwagenzug im engen Tal nahe Krautgarten.

Sammlung J. O. Siezak

