

# Beitrag zur Geschichte der Waldbahnen in den ehemaligen Forstverwaltungen Hintersee und Strobl der Österreichischen Bundesforste

Von Ernst Pflugbeil und Walter Kurrent

## Einführung

Die Bringung des Holzes im Gebirgswald vom Holzschlag (den „Werkstätten“) zum Verbraucher war und ist eine schwierige und gefährliche Angelegenheit und stellt große Herausforderungen an die „Holzlieferanten“, die damaligen Holzmeister und Holzknechte und die heutigen Forstleute, Forstarbeiter, Waldbauern und Forstunternehmer dar.

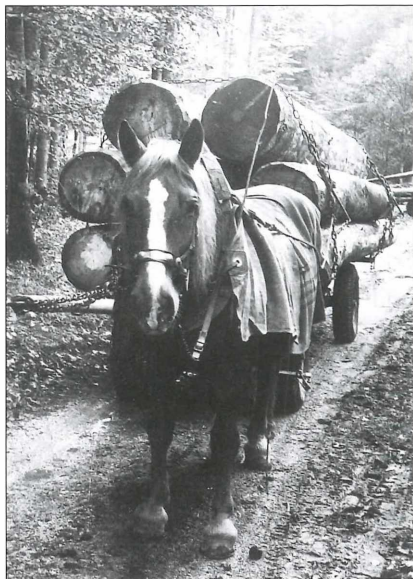
Über Jahrhunderte wurde das geschlägerte Holz im Gebirgswald meist mittels Schwerkraft am Boden zu Tal gebracht (gepirscht) und dann auf dem Wasserweg, den Bächen und Flüssen, zum Verbraucher getriftet, wo es in Rechenanlagen gesammelt wurde. Große Rechenanlagen befanden sich an der Salzach in Hallein im Griefrechen für die Saline und in Lend für das Silberschmelzwerk.

Das Holz aus dem Hinterseegebiet für die Saline in Hallein, dem „holz-fressenden Moloch“, wurde zum Almrechen bei Hallein getriftet. Das Holz aus dem Zinkenbach- oder Königsbachgebiet diente zur Versorgung der Saline in Ischl und wurde in einer Rechenanlage beim Forsthaus Zinkenbach geländet.

Die Schwerkraftlieferung und die Trift waren mit großen Holzverlusten sowie aufwändigen Uferschutz- und technischen Triftbauten (Klausen, Rechen) verbunden. Durch die Schwerkraftlieferung wurde der Waldboden stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Trift war ursprünglich nur für den Transport von „Drahlingen“, das ist kurzes, „klafterlanges“ Nadelbrennholz (Prennwidt) tauglich. Nadelblochholz konnte nur bedingt getriftet werden, da es oft zu Verklausungen („Knöpfe“) kam und Buchenholz war für den Wassertransport zu schwer (Sinker).

Die Trift wurde in Salzburg gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt wegen gravierender Hochwasserschäden an den Triftanlagen, den Uferschutzbauten, Klausen und Rechenanlagen im Wesentlichen eingestellt. Die Trift war aber auch wegen der enormen Holzverluste (rund ein Drittel) technisch überholt.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam die Zeit der motorisch betriebenen Wald- und Seilbahnen. Bei den Waldbahnen handelt sich nur um eine rela-



„Tierischer Zug“.

tiv kurze und lokale Episode in der Geschichte des Holztransportes. Das forstliche Seilkranwesen hingegen spielt heute eine dominierende Rolle bei der Holzbringung aus dem Gebirgswald.

Das Holz wurde nicht mehr (ausschließlich) über den Waldboden geliefert oder auf Holzriesen, Schlitt-, Zieh- oder Streifwegen, sondern wesentlich holz- und bodenschonender auf stationären Seilriesen mittels Schwerkraft durch die „Lüfte“ zu Tal gebracht und von dort auf den Talwegen oder einer Waldbahn weitertransportiert.

Bei der Waldbahn-Entladestation musste das Holz erneut umgeladen und manchmal noch mittels tierischem Zug, allerdings schon auf „Gummiwagen“, weiter zum öffentlichen Bahn- oder Wegenetz transportiert werden, wo es wieder umgeladen werden musste, um schließlich zum Verbraucher zu gelangen. Es handelte sich also um einen aufwändigen, mehrmals unterbrochenen Transportweg.

Das Standardwerk „Waldbahnen in Österreich“ von Manfred Hohn beschreibt 76 Waldbahnen; drei davon befanden sich im Land Salzburg. Die Autoren dieses Beitrages möchten auf dieses verdienstvolle und umfassende Werk besonders hinweisen. Im vorliegenden Artikel werden die technischen Belange des Bahnbetriebes daher nur kurz zusammenfassend abgehandelt. Dafür werden Einblicke in alte betriebliche Aufzeichnungen<sup>1</sup> gegeben und wird der Bahnbetrieb an Hand alter Fotos<sup>2</sup> dargestellt. Für die Überlassung der Fotos möchten sich die Autoren besonders bedanken.

Die beiden Salzburger Waldbahnen im Osterhorngebiet bestanden in der Zeit zwischen 1922 und 1948 (Hintersee) und von 1923 bis 1966 (Zinkenbach/Abersee). Beide Bahnen wurden anlässlich großer Sturmschäden

1 Die Autoren bedanken sich bei den Österreichischen Bundesforsten, Forstbetrieb Flachgau-Tennengau in Abtenau, für die gewährte Einblicknahme in betriebliche Aufzeichnungen.

2 Das Bildmaterial aus Hintersee stammt aus dem Nachlass von Fritz Kurrent, dem Vater von Walter Kurrent, und aus den Fotosammlungen der ehem. FV Hintersee. Das Bildmaterial aus Strobl stammt ebenfalls aus einer Fotosammlung der ehem. Forstverwaltung und wurde dankenswerter Weise durch Unterlagen von den Herren DI Rüdiger Bruckmoser jun., Franz Sams jun. und Alois Strubreiter ergänzt.

Die Forstmeister Ernst Lesser (li.) und Hubert Dschulnigg sen. in Vordersee, 1932.



(1919) in den Hinterseer und Aberseer Wäldern errichtet und stellten ein wesentlich rationelleres Transportmittel als der tierische Zug dar. Die Entscheidungen, die zum Einsatz dieser modernen Holztransportmittel führten, sind eng mit den Namen der damaligen Forstmeister DI Hubert Dschulnigg sen. (Hintersee) und Forstmeister DI Ernst Lesser (Strobl) sowie ihrem „Bahnpersonal“ verbunden. Hofrat Dschulnigg sen. war von 1936 bis 1954, nach Hintersee, inspizierender Oberforstmeister der Bundesforste im Land Salzburg. Hofrat Lesser war von 1926 bis 1938, nach Strobl, inspizierender Oberforstmeister für das Salzkammergut und gleichzeitig Leiter der Wirtschaftsabteilung des mit 1. Jänner 1926 neu gegründeten „Wirtschaftskörpers Österreichische Staatsforste“ in Wien. Nach dem Zweiten Weltkrieg, vom 1. Juli 1945 bis Ende 1952, war Ernst Lesser Forstdirektor der Österreichischen Bundesforste.

## DIE WALDBAHN IN HINTERSEE

Von Walter Kurrent

Eine Chronologie der Bringungsbauten  
in der Forstverwaltung Hintersee

Das Holz aus Hintersee zur Versorgung der Saline in Hallein wurde bis zum Almrechen bei Hallein getriftet, dort ausgeländet und zu den Sudhäusern gebracht. Der Almrechen wurde im Jahr 1899 durch Hochwasser zerstört und nicht mehr errichtet. Um eine zeitgemäße Abfuhrmöglichkeit zu schaffen, wurde in den Jahren 1902 bis 1906 die forsteigene Almbachstraße von Vordersee nach Ebenau durch Krainer um 161.992,27 Kronen gebaut. Das Holz aus Hintersee wurde teilweise noch bis Vordersee getriftet bzw. mittels Pferdefuhrwerk transportiert.

### *Sturmschäden in den Wäldern von Hintersee*

Vom 6. auf den 7. Jänner 1919 traten in Hintersee, besonders im Anzerboden- und Gumpenbachgebiet, große Windwurfschäden am Waldbestand auf; es lagen rund 60.000 Festmeter (fm) auf dem Boden. Der bestehende, einzige Ziehweg hätte für die Lieferung ins Tal bei weitem nicht ausgereicht und auch die schmale Gemeindestraße im Tal, ohne jeden Unterbau, hätte der weiteren Verfrachtung des Holzes zu den Sägewerken nicht standgehalten. Die Sturmschäden am Waldbestand waren der unmittelbare Anlass, um das forstliche Bringungswesen in der Forstverwaltung Hintersee völlig neu zu gestalten. Der Plan des anfangs März nach Hintersee zugeteilten Forstingenieurs DI Hubert Dschulnigg sen. sah vor, dass die Bringung des Holzes ins Tal durch Seilriesen und der Transport im Tal durch eine Waldbahn erfolgen sollten. Die Waldbahn war zwar ein wesentlicher Teil des neuen Erschließungskonzeptes, genauso innovativ waren aber auch die Seilriesen für die Holzbringung samt Zubringerrollbahnen zu den Bergstationen der Seilriesen. Der Ausdruck „Seilriese“ wurde vermutlich von der alten Bezeichnung „Holzriese“ abgeleitet, technisch handelte es sich um stationäre Seilbahnen mit Liegendtransport des Holzes.

Das neue Konzept wurde in der Forstverwaltung Hintersee erstmals konsequent umgesetzt. Die Forstverwaltung war ein Vorzeigebetrieb und Ziel zahlreicher Exkursionen aus der „ganzen forstlichen Welt“, von Norwegen, Finnland, England, Deutschland, Jugoslawien, sogar aus Japan und natürlich auch aus Österreich.

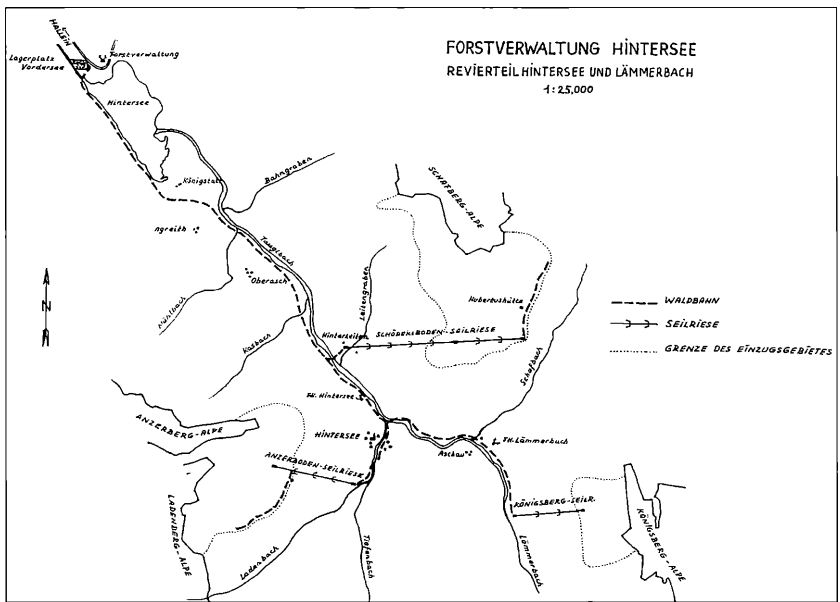
#### Das generelle Erschließungskonzept: Waldbahn – Seilbahn – Rollbahn

Die Tal-Waldbahn war Trägerin des Aufschließungssystems; sie führte von Vordersee nach Hintersee zur Talstation der Anzerboden-Seilriese und wurde am 10. August 1922 eröffnet (7 km). Zur Talstation der Schöberlboden-Seilriese im Leitengraben wurde eine 0,3 km lange Zubringerbahn gebaut. In den Jahren 1926/27 wurde ein Waldbahnflügel in den Lämmerbach bis zur Talstation der Seilriese vom Königsberg gebaut (9,2 km).

Drei Seilbahnen (Seilriesen) vom Anzerboden (1920), vom Schöberlboden (1924) und vom Königsberg (1927) transportierten das Holz vom Berg ins Tal zur Waldbahn.

Drei Zubringer-Rollbahnen am Berg brachten das Holz vom Schlagort zu den Seilriesen. Die Gumpenbach- (Guggenbach-)Rollbahn (1923) zur Anzerboden-Seilriese, die Schöberlboden-Rollbahn aus dem Schafbachwaldgebiet (1925, verlängert 1930) zur Schöberlboden-Seilriese und schließlich die Rollbahn aus dem Schatzgraben zur Königsberg-Seilriese.





Die Waldbahn wird am 10. August 1922 eröffnet

Der gleich nach der Windwurfkatastrophe gefasste Plan vom 5. Mai 1919 sah vor, eine Waldbahn mit Pferdebetrieb zu errichten; dieser Plan wurde aber aus Mangel an Zugtieren (Pferden), nach dem Ersten Weltkrieg, fallen gelassen. Auch das Angebot der Fa. Puch, Graz, eine Motorfeldbahn nach Faistenau (12 km) zu errichten, wurde nicht realisiert. Bereits im Juni 1919 wurde bei einer Versammlung aller Sägewerker in Baderluck unter Vorsitz von Herrn Heuberger die Gründung einer Waldbahngesellschaft m.b.H vorgeschlagen und der Bau einer „Holzschleppbahn“ von Hintersee bis Thalgau erwogen. Die Forste entschlossen sich aber, der „Privatstudie“ von Dschulnigg folgend, eine Waldbahn von Hintersee nach Vordersee in Eigenregie zu errichten. Dieser grundlegende Plan wurde mit technischem Bericht vom 19. September 1921 der Bundesforstdirektion Salzburg ausgearbeitet und konsequent realisiert.

Am 1. Mai 1921 wurde mit dem Bau der Waldbahn begonnen und nach einer nur rund 12 Monate langen Bauzeit, konnten am 2. August 1922 die ersten Hölzer vom Anzerboden auf der Waldbahn abtransportiert werden. (Im Winter, vom 13. November 1921 bis 1. März 1922, ruhten die Arbeiten.) Am 10. August 1922 wurde die Waldbahn von Forstdirektor Hofrat A. Lippert eröffnet.

Die Hauptstrecke der Waldbahn „Vordersee—Hintersee“ bestand im Endausbau aus der 5,5 km langen, stabilen Hauptstrecke vom Lagerplatz Vordersee bis zum Forsthaus Hintersee und führte entlang des Hintersees und des Tauglbaches. Beim Leitengraben, wo sich die Talstation der Schöberlboden-Seilriese und die Ladestation der Waldbahn befanden, zweigte

eine 0,3 km lange Zubringerbahn ab. Die Hauptstrecke und die Strecke in den Leitengraben wurde von der Bauabteilung der Forstdirektion Salzburg in den Jahren 1920 und 1921 projektiert und von der Forstverwaltung Hintersee in Regie mit einem Gesamtaufwand von rund 100.000 Goldkronen gebaut. Die Hauptstrecke hatte einen 2,5 m breiten Unterbau, das Durchschnittsgefälle betrug 6,3‰, das Maximalgefälle (auf ca. 130 m Länge) 30‰. Die Spurweite betrug bei allen Bahnen – im Tal und am Berg – 600 mm.

#### Die Waldbahnflügel

Von der Hauptstrecke führte je ein Flügel der Waldbahn zur Anzerboden-Seilriebe, ein zweiter zur Königsberg-Seilriebe (siehe Lageskizze).

Der Waldbahnflügel zur Talstation der Anzerboden-Seilriebe wurde bereits im Jahr 1922 fertig gestellt und führte in den Ladenbach; die Länge betrug 2,13 km. Der Unterbau war 1,5–2 m breit, das Durchschnittsgefälle betrug 20,8‰, das Maximalgefälle 51,8‰.

Der Waldbahnflügel zur Talstation der Königsberg-Seilriebe wurde in den Jahren 1926/27 gebaut; er führte von Hintersee in den Lämmerbach und zweigte bei km 6,1 ab. Die Strecke war 2,4 km lang. Unterbau und Pilotierungsarbeiten der beiden Brücken erfolgten durch die Arbeitspartien Math. Ebner, Ötz, Math. Ebner, Tomanhäusl, und Josef Wörndl, Ebenhäusl. Die Strecke wurde am 3. Oktober 1927 kollaudiert.

Die Gesamtlänge des Waldbahnstreckennetzes betrug bis zum Jahr 1932 etwa 10 km. Auf der Waldbahn wurden jährlich 10.000 bis 14.000 Festmeter Holz transportiert.

### *Die Seilriesen und Zubringer-Rollbahnen zu den Bergstationen der Seilriesen*

#### A) Die Seilriebe vom Anzerboden und die Gumpenbach- (Guggenbach-) Rollbahn

Bereits 1919, im Jahr des Windwurfes, wurde die Seilbahn bis zum Unterfangpunkt des größten Windwurfnestes (6000 fm) errichtet. Die Länge betrug 570 m und die Neigung 50%. Im Jahr 1920 wurde die Seilbahn um 300 m geradlinig verlängert, um die noch stehenden Altholzbestände zu erschließen. Die Neigung im oberen Teil betrug 22%. Die ganze Riese mit 870 m Gesamtlänge wurde im Sommer 1920 in Betrieb genommen. Die Windwürfe wurden zügig aufgearbeitet und abgeseilt, so dass bereits im Jahr 1921 große Teile der Windwurflläche wieder aufgeforstet werden konnten.

Als Zubringer zur Seilriebe wurde die Gumpenbach-Rollbahn in den Jahren 1922/23 erbaut, und zwar zur früheren Berg-, nunmehrigen Mittelstation der Anzerboden-Seilriebe, um das Altholz im Gumpenbachgebiet (ca. 18.000 fm) zu erschließen. Die Rollbahn hatte eine Länge von 1,6 km; das Gefälle betrug 35‰. Die Baukosten beliefen sich auf 14.000 Gold-

kronen. Die Talfahrt erfolgte im Gravitationsbetrieb, die Leerwagen-Rückbeförderung mit einem 6 HP Daimler-Benzintriebswagen.

#### B) Die Seilriese vom Schöberlboden und die Schöberlboden-Rollbahn

Diese Seilbahn wurde am 4. August 1924 fertig gestellt; sie war 2127 m lang. Die Seilriese Schöberlboden war eine ungewöhnliche Anlage, da die Mittelstation höher als die Bergstation lag. Das Gewicht der zwischen Tal- und Mittelstation befindlichen Hölzer zog die Hölzer von der Bergstation bis zur Mittelstation. Der Projektant war Hofrat Hanusch von der Bundesforstdirektion in Salzburg; die Montage erfolgte durch die Forstverwaltung Hintersee unter Fritz Kurrent, der bereits bei der Anzerbodenseilriese für die Villacher „Alpine Bau- und Förderungsgesellschaft“ tätig gewesen war und im Jahr 1921 von den Bundesforsten übernommen wurde. Die Seilbahn war auf eine Tagesleistung (9 h) von 100 fm eingestellt; es wurden insgesamt 78.000 fm Holz abgeleitet.

Zur Bergstation der Schöberlboden-Seilriese wurde im Jahr 1925 ebenfalls ein Rollbahn-Zubringer mit einer Länge von ca. 800 m gebaut. Das durchschnittliche Gefälle betrug 15%; die Leerwagen Rückbeförderung erfolgte ebenfalls mit einem 6 HP Daimler-Benzintriebswagen. Im Jahr 1926 wurde der Loibersbachzugweg gebaut, um rund 20.000 fm zur Schöberlboden-Mittelstation ohne Schwierigkeiten zu bringen. Die Schöberlboden-Rollbahn wurde 1930 in das innerste Schafbachwaldgebiet um weitere 700 m verlängert. Mit dieser Verlängerung wurde wiederum ein ertragreiches Waldgebiet aufgeschlossen. In früheren Zeiten wurde das Holz aus diesen Waldgebieten über die Tiefbrunnau mittels Pferden ausgeliefert, wofür des öfteren zwei Winter nötig waren. Die Bauarbeiten führte die Arbeiterpartie Matthias Ebner, Vordersee, im Schichtweg durch. Die Baukosten samt Figurantendienste (insgesamt 4008 Stunden Arbeitszeit) beliefen sich auf 4080,48 S.

#### C) Die Seilriese vom Königsberg und die Schatzgraben-Rollbahn

Die Seilbahn wurde in den Jahren 1926/27 erbaut, um die Altholzbestände im Königsberg- und Schlagebengebiet zu erschließen. Sie war 720 m lang, der Höhenunterschied betrug 290 m, die Neigung 42%. Die Seilbahn hatte nur eine Doppel-Zwischenstütze und ein Endlos-Zugseil. Die größte freie Spannweite betrug 640 m.

Auch zur Bergstation der Königsberg-Seilriese wurde eine Rollbahn in Richtung Schatzgraben errichtet — mit Schieben der Leerwagen und Bremsen der beladenen (lt. Auskunft von Forstfacharbeiter i. P. Franz Vockner).

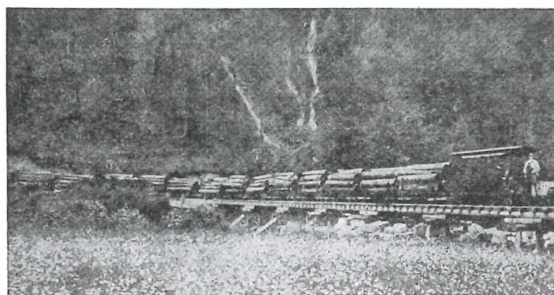


Abschied von Forstrat Renner von der Forstverwaltung Hintersee, 1925. — Forstrat Renner war von 1910 bis 1925 Leiter der FV Hintersee; sein bisheriger Stellvertreter (Zugeteilter) H. Dschulnigg wurde sein Nachfolger (von 1919 bis 1937 in Hintersee). (Jeweils von links) Vorne: Oberförster Kummer, Oberförster Lehrberger, Frau Emma Renner-Dannin, Forstrat Ing. Renner, Ing. Hubert Dschulnigg, Oberförster Pollhammer, Oberförster Rudolf Müller — Mitte: Forstgehilfe Vogel, Forstgehilfe Schmidt, Jäger Johann Oberascher, Jäger Josef Moser, Oberförster Dohr, Oberförster Luppert, Jäger Moser, Förster Edi Hattinger, techn. Angestellter Friedrich Kurrent, Altfischmeister Walkner — Hinten: Hans Leitgeb (Verwaltung), Fischmeister Reindl, Förster Kloiber, Förster Isaak Schider, Förster Kühleitner, Förster Schmeissner.

*1925 Tagung des Deutschen Forstvereines in Salzburg,  
Exkursion nach Hintersee*

Vom 14. bis 19. September 1925 tagte der Deutsche Forstverein in Salzburg. An den drei Tagen kamen je 60 deutsche Forstmeister und Förster mit ihren Frauen mit Autobussen nach Vordersee, von dort ging es per Waldbahn zur Schöberlboden-Seilriebe wo der erste Vortrag stattfand. Am Anhabweg ging es zu Fuß hinauf auf den Schöberlboden. Dort gab es „fürwahr Debatten kaum vorstellbaren Ausmaßes; erst als die fremden Herren die herrlichen Waldbestände bester Bonität mit einem Holzvorrat von 1.000 fm/ha sahen — auf über 1.000 m Meereshöhe — wurden sie allmählich still und andächtig“ (H. Dschulnigg).

**TAGUNG DES DEUTSCHEN FORSTVEREINES  
IN SALZBURG / 14. BIS 19. SEPTEMBER 1925**



Holzbringung der Bundes-Forstverwaltung Hintersee mit 25 PS „Gebus“ Benzin-Elektro-Lokomotive der Fa. Ing. M. Gelinek & Co., Salzburg / Hohe Wirtschaftlichkeit, große Förderleistung, geringer Achsdruck

Holzbringung der Bundes-Forstverwaltung Hintersee mit 25 PS „Gebus“  
Benzin-Elektro-Lokomotive der Fa. Ing. M. Gelinek & Co, Salzburg;  
„Hohe Wirtschaftlichkeit, große Förderleistung, geringer Achsdruck“.



„Boschenfuhr“ beim Seeausfluss wie oben. — Der „Boschen“ ist ein mit Bändern geschmückter Baumwipfel. Eine Boschenfuhr ist die letzte Fuhr von einer Holzpartie (Fotoquelle: Fritz Kurrent, Herbst 1924).

### Streckenumbau in den Jahren 1925/27

Im Jahre 1927 wurde der bereits 1925 begonnene Waldbahn-Streckenumbau abgeschlossen. Statt der bis dahin großteils bestandenen 1,50 m langen Gleisjoche mit Dolberg-Hakenkupplung, mit Metallschwellen und Holzschwellen unter den Schienenstößen sowie einem nicht gerade stabilen Unterbau, wurden nun auf einer 25 cm starken Gleisbettung ausschließlich Holzschwellen und Stahlschienen mit Längen von 6 bis 7 m verlegt. Dieses Schienenmaterial wurde 1926 über die Forstdirektion Mariabrunn aus der Waldbahn Rotgraben-Weidling (Forstverwaltung Kierling) erworben. Eine weitere Materiallieferung erfolgte 1926 von der Forstverwaltung Gußwerk von der Waldbahn Rothmoos (Greith). Als weitere Änderung wurden die Radien von 10 bis 20 m auf 40 m ausgebaut und die Gefällestrecken in Transportrichtung umgebaut.

### Im Jahr 1932 rutscht ein Streckenstück der Waldbahn in den Hintersee

Am 22. September 1932 rutschte das Streckenstück an der „Gesperren Wand“ längs des Sees, das schon immer von Steinschlag und Vermurungen nach Regenfällen betroffen war, in den See, nachdem die Württemberg'sche Elektrizitäts AG (WEAG) Kraftwerksleitung in Wiestal den Wasserstand des Hintersees abgesenkt hatte. Ab dieser Zeit konnte die Waldbahn nur noch bis zum neu errichteten Holzlager- und Verkaufsplatz auf den Königstattfeldern verkehren.

### Im Jahr 1948 wird der Waldbahnbetrieb eingestellt

Im Jahr 1948 wurde wegen der fortgeschrittenen Motorisierung die Waldbahn unrentabel und der Bahnbetrieb kam ganz zum Erliegen. Der Abtransport der Hölzer von den Lagerplätzen erfolgte nun mit Lastkraftwagen. Die Gemeindestraße nach Hintersee wurde vom Land übernommen und ausgebaut. Im Jahre 1969 wurde die letzte Seilbahn vom Schöberlboden abgetragen und durch eine Forststraße abgelöst.

### Ausbau des Forststraßennetzes

Der Großteil des Forststraßennetzes der Forstverwaltung wurde in den 1960er und 1970er Jahren errichtet. Der Bau erfolgte teilweise durch den Bauzug I der Bundesforste, gemeinsam mit Strobl.

### Gedanken zur Wiedererrichtung eines Teilstückes der Waldbahn

Walter Kurrent machte im Jahr 2004, anlässlich der Eröffnung von Wanderwegen in Hintersee und im Beisein von viel Prominenz, den Vorschlag, eine Teilstrecke der Waldbahn am Zusammenfluss von Taugl und Lämmerbachgebiet als „zeitgeschichtliches Dokument“ zu revitalisieren. Vielleicht kann durch diesen Aufsatz diese Idee wiederbelebt werden.



### *Die Waldbahn-Fahrzeuge*

Von 1922 an standen folgende Fahrzeuge zur Verfügung:

- 3 Austro-Daimler-Kombiwagen mit je 3,5 PS Aggregaten
- 2 Austro-Daimler-Zugtriebwagen mit 6 PS Aggregaten
- 30 Doppeltruckgarnituren
- 60 zweiachsige Kippstockwagen, davon 30 mit Handbremse
- 3 Muldenkipper

Es war bald notwendig, an Stelle der Austro-Daimler-Maschinen ein größeres, vor allem stärkeres Triebfahrzeug zu beschaffen.

Von der Firma GEBUS in Salzburg wurde eine Gebus-Benzinelektrolokomotive mit 25 HP Fiat-Benzinmotor und direkt gekuppelter Dynamomaschine geliefert; die 6 Achsen wurden von 3 Elektromotoren (je 1 Motor für 2 Achsen) angetrieben. Die Maschine, Baujahr 1923, der Type A 6030 trug die Fabriknummer 6 und entwickelte 30 PS. Zu der Lokomotive gehörte ein zweiachsiger Zugkraftverstärker, der nach einiger Zeit auch als Personenwagen diente. Das Fahrzeug besaß einen Antriebsmotor, dessen Stromversorgung über ein Kabel von der Lokomotive aus erfolgte. Da der Zugkraftverstärker relativ leicht war, besaß er Ballastgewichte zur Erhöhung der Reibung. Die Fahrgeschwindigkeit war rund 4–12 km je Stunde; die Nutzfahrt betrug nun, mit 16 bis 18 Wagen, 70 bis 80 Festmeter gegenüber den bisherigen 20 bis 27 fm mit 5 Wagen. Dipl.-Ing. Moritz Gelinek, der Inhaber der Firma Gebus, war Erfinder und bahnbrechender Bahnpionier (geb. 30. April 1887 in Hallein, gest. 24. Jänner 1979).

Laut Meldung von Fritz Kurrent im Jahr 1949 an die Forstverwaltung waren vorhanden: 1 Benzinelektro-Waldbahnmaschine, System „Gebus“, Dynamo davon 18 Kl. W., Benzinmotor Marke Büssing 50 PS, 3-Achser mit 3 Hauptstrom-Elektroantriebsmotoren à 6 PS, derzeit mit Holzgasanlage.

### *Der Waldbahnbetrieb*

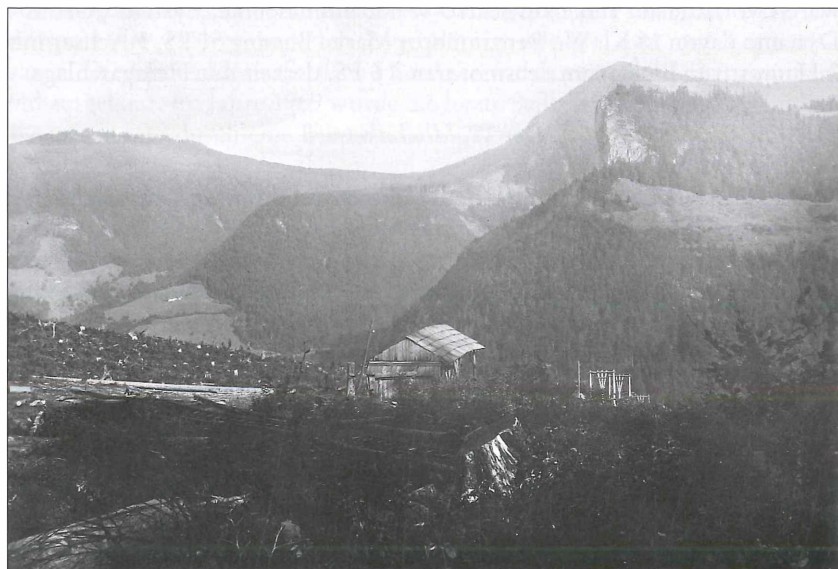
Die Forstverwaltung stellte den Lokomotivführer und sämtliche Betriebsmittel auf ihre Kosten bei, mit Ausnahme des Werkzeuges für die Arbeiterschaft. Der eigentliche Holztransport wurde im Akkord vergeben, worin die Sortierung, Aufrollung von Bloch- und Langholz sowie Zainung von Schichtholz am Lagerplatz in Vordersee inbegriffen waren. Jeder einzelne Wagen durfte im Mittel nur mit 4 fm Holz beladen werden; nur bei sehr trockenem Holz im Höchstoffalle 4,5 fm. Vor Abfahrt eines beladenen oder unbeladenen Zuges hatte der Akkordant alle Zugsgarnituren zu besichtigen und etwaige Mängel zu beheben. Bei Entgleisungen musste die Fuhr unbedingt abgeladen werden, wenn eine Beschädigung des Wagens durch das Hineinheben zu befürchten war. Schadhafte Stellen am Oberbau, die Ursachen für Entgleisungen waren, oder werden könnten, mussten bis zu einer Arbeitsleitung von 4 Stunden von der Partie selbst ausgebessert werden. An jedem Samstag hatte ein Arbeiter der Partie die Strecke abzugehen

und Klammern, Schrauben und dergleichen aufzulesen und in der Werkstätte abzugeben. Der Lokomotivführer musste an jedem Samstag einer Lieferwoche bei der Forstverwaltung eine schriftliche Meldung abgeben, an welchen Stellen in der abgelaufenen Woche Entgleisungen erfolgten, sowohl für die Hin- wie Rückfahrt. Das Mitfahren von betriebsfremden Personen war nur mit Bewilligung der Forstverwaltung gestattet, wobei für Unfälle jeder Art und Schadennahme nicht beschäftigter Mitfahrer keine Haftung übernommen wurde.

Die Einteilung, von welchem Lagerplatz jeweils abgeführt wird, ordnete die Forstverwaltung an, ebenso alle Belange der Lagerung und Sortierung in Vordersee. Die für die einzelnen Lagerplätze und Streckenabschnitte zuständigen Förster waren angewiesen, diese Weisung bestens zu beaufsichtigen, ihren Anordnungen war unbedingt Folge zu leisten. Für alle mit der Werkstätte zusammenhängenden Angelegenheiten war ausschließlich der Förster des Försterbezirkes Hintersee zuständig, das war von 1919 bis 1939 Herr Oberförster Rudolf Müller.

### Der Transportweg des Holzes vom Holzschlag in Hintersee zum Verkaufslager in Vordersee, dargestellt anhand alter Originalfotos

Die Fotos stammen aus dem Nachlass von Fritz Kurrent und aus den Fotosammlungen der ehemaligen FV Hintersee. Sie sind in der Zeit um 1925, jedenfalls vor 1932, entstanden.



Windwurfgebiet 1919 am Anzerboden, Bergstation der Anzerboden-Seilriehe.



Bergstation der Königsberg-Seilriese mit Holzfuhrre (1,5–1,7 fm).



Talstation der Königsberg-Seilriese und Kopfstation der Wald-  
bahn in den Lämmerbach; die Wagen wurden mit 4 bis 4,5 fm  
Holz beladen. — Vorne: Obfö. Anton Haas sen.

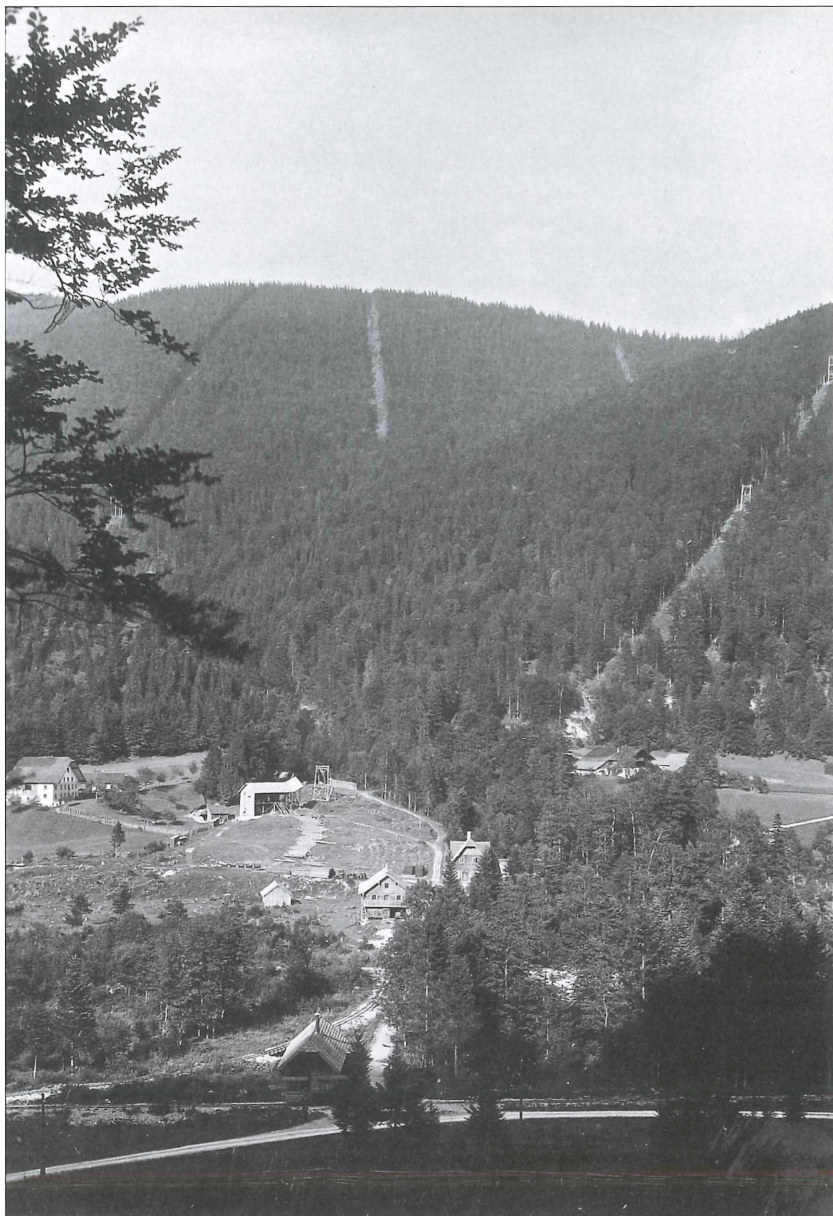




Waldbahnzug bei der Talstation der Königsberg-Seilriehe. Waldbahnzug mit Gebus-Benzin-Elektro-Lokomotive mit 25 PS Fiat-Benzinmotor und direkt gekuppelter Dynamomaschine — 6 Achsen, 3 Elektromotoren (je 1 Motor für 2 Achsen) und Zugkraftverstärker. Der Zugkraftverstärker befand sich im vorderen Wagen, der für Personaltransporte verwendet wurde. Der Maschinist ist Sebastian Helminger, später Wirt, Busunternehmer und Bürgermeister in Hintersee.



Der Waldbahnzug beim Forsthaus Lämmerbach;  
vor dem Zug Obfö. Anton Haas sen., Lokführer wie oben.



Talstation der Schöberlboden-Seilbahn (1924) im Leitengraben mit Anschlussgleis von der Waldbahn-Hauptstrecke (im Vordergrund). Tagesleistung der Seilriesen bei einem 9-Stunden-Tag rd. 100 fm. Links das Bauernhaus Hinterleiten, rechts Vorderleiten, in der Mitte Güntherhütte, daneben Kurrent-Haus, vorne Werkstatt.





Zubringer Rollbahn aus dem Schafbachgebiet zur Bergstation der Schöberlboden-Seilriese. Hinten der 6 PS Daimler-Benzintriebswagen zur Rückbeförderung der Leerwagen.

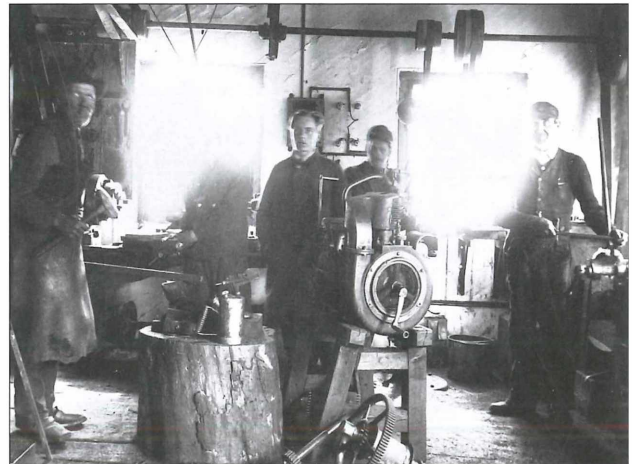


Holzrückung zur Schöberlboden-Seilriese mit 2 PS.





Waldbahnzug vor der Werkstatt beim Leitengraben.



Das Haus Hintersee Nr. 34.

Im Leitengraben, im heutigen Wohnhaus der Familie Kurrent, befanden sich die Remise der Lok, eine Werkstatt und Schmiede; rechts in der Mitte Fritz Kurrent, davor der zerlegte Motor der 12 PS Austro-Daimler-Lok (Fotos: Fritz Kurrent, 1920er u. 1930er Jahre.



Waldbahnzug bei der „gesperrten Wand“.  
Hier versank die Trasse am 22.9.1932 im See.



Vollbeladener Waldbahnzug auf der Brücke über den Brunnbach am Seeende. Mit 16 bis 18 Wagen pro Zug konnten 70 bis 80 Festmeter Holz transportiert werden, Fahrgeschwindigkeit rund 4 bis 12 km je Stunde, Jahresleistung 10.000 bis 14.000 fm.





Boschenfuhr in Vordersee, am Ausfluss des Hintersees vor der Seeabsenkung, Herbst 1924.



„Boschenfuhr“, letzte Blochfuhr von Hintersee (Windwurfholz?). Von links: H. Dschulnigg, Forstrat Renner, Fritz Kurrent, Pepi Oberascher, Förster Edi Hattinger, Sebastian Helminger (später Bürgermeister von Hintersee) und Faistenauer Holzknechte (Fotos: Fritz Kurrent, vor 1925).



Endstation der Waldbahn; Lagerplatz Vordersee (von 1922 bis 1932). Hier wurde das Holz entladen, verkaufsfertig gelagert und über die in den Jahren 1902/06 von Krainern erbaute forsteigene Almbachstraße in Richtung Hallein, bzw. über die Konkurrenzstraße in Richtung Faistenau/Baderluck abgeführt. — Im Bild vorne der Brunnbach, dahinter Rangiergleise, Remise und Werkstatt. Am Seeufer das alte Forstverwaltungsgebäude und darüber das Försterhaus, links Fischerwirt. Alle drei Gebäude versanken in der Nacht vom 21. auf den 22. Sept. 1932 im See. Das Forstverwaltungsgebäude wurde schon vorher gesprengt und auf Kosten der WEAG neu errichtet. Ebenso rutschte am 22. Sept. 1932 das Streckenstück der Waldbahn an der „Gesperren Wand“ in den See. Die Kraftwerksleitung der Württemberg'sche Elektrizitäts AG (WEAG) in Wiestal hatte den Wasserstand des Hintersees auf Dauer abgesenkt. Ab dieser Zeit konnte die Waldbahn nur noch bis zu den Königstattfeldern verkehren, wo ein neuer Holzlager- und Verkaufsplatz errichtet wurde.

## DIE WALDBAHN IN ZINKENBACH

Von Ernst Pflugbeil

Der Zinkenbach, in seinem Oberlauf als Königsbach bezeichnet, bildet die Grenze zwischen den Gemeinden Strobl und St. Gilgen. Der Wildbach ist rund 12 km lang und mündet mit einem großen Schwemmkegel in den Abersee (Wolfgangsee). Sein Einzugsgebiet ist etwa 56 km<sup>2</sup> groß und ist zu ca. 80% bewaldet.

Seit alters her wurde die Nutzung der Aberseer Wälder zwischen dem Erzstift Salzburg und Österreich durch Staatsverträge geregelt. Die Aberseer Forste waren zu abgelegenen für die landesfürstlich-salzburgische Saline in Hallein, aber auch für die Messingschmelze in Ebenau; sie lagen aber direkt vor der Haustür des österreichischen Salinenwesens im Salzkammergut. Ischl war auf das Holz aus dem Erzstift angewiesen, *da ohne welches, hiesiges [Ischler] Salzwesen in Wahrheit unmöglich bestehen kann*. Salz, das weiße Gold, war gleichbedeutend mit Reichtum, aber *ohne Holz kein Sud!* Nachdem Salzburg im Jahre 1816 endgültig österreichisch geworden war, fand mit Protokoll zu St. Gilgen vom 8. bis 10. Mai 1819 die Übergabe der Aberseer Forste „zur bleibenden Holzaushilfe“ an das Salzoberamt Gmunden statt. Die „bleibende Holzaushilfe“ fand allerdings im Jahre 1877 durch die Eröffnung der Kronprinz-Rudolfbahn ein Ende, wodurch Kohle aus dem Hausruck Revier zum Salzsieden günstig nach Ischl transportiert werden konnte.

Obwohl in den Jahren 1841/43 am Zinkenbach beim ehemaligen fürst-erzbischöflichen Waldamt bzw. k.k. Unterwaldamt (Gschwand 1) durch den Ischler Rottmeister Leopold Ramsauer noch eine große Rechenanlage und auch in den Jahren 1838/40 die Seeklaus (Lobkowitzklaus) neu errichtet wurden, war mit dem Ende des 19. Jahrhunderts auch das Ende der Holztrift aus dem Aberseegebiet nach Ischl unwiderruflich gekommen.

### Aufzeichnungen in den forstlichen Gedenkbüchern

Im Jahre 1888 findet sich im Gedenkbuch der Forstverwaltung Strobl folgende Eintragung: *Das hohe Ackerbauministerium ordnet mit Erlaß vom 31. Mai an, daß die Trift auf dem Zinkenbache und die weiteren Schutzbauten auf diesem Bache einzustellen bis die als nothwendig erachteten Thalsperren und sonstigen Sicherungsbauten im Sammelgebiete des Baches in Angriff genommen beziehungsweise vollendet sein werden. Dieser Auftrag ist genauestens (zweimal unterstrichen) zu befolgen.*

Im Jahre 1896 wurde der Triftbetrieb eingestellt und der Zinkenbach-rechen im Jahre 1911 endgültig abgerissen. Die Einstellung der Trift hing sicher auch mit den extremen Hochwässern zusammen, so betrug etwa am Neujahrstag 1883, der Wasserstand am Pegel der Zinkenbach Reichsbrücke

*1,8 m. Der Abersee erreichte innerhalb 10 Stunden eine Steigerung von 2 m, die Ischl 2,4 m über Null – der größte Wasserstand dieses Jahrhunderts!*

Die Hochwässer waren aber nur ein Grund für die Einstellung der Trift, der andere war, dass am 1. August 1891 die Teilstrecke Ischl–Strobl der Salzkammergut Lokalbahn eröffnet wurde.

Im Jahre 1919 findet sich folgende Eintragung im Gedenkbuch: *Vom 4.–8. Jänner wüteten Süd- und Weststürme die geradezu verhängnisvolle Windwürfe und -brüche verursachten, an denen der Bezirk zusammen mit der sich entwickelnden Borkenkäferkalamität in der Folge schwer zu leiden hatte.* Es lagen rund 30.000 Festmeter Holz, hauptsächlich im Seitenschlag, im Straßerschlag, im Wieslermais und im Kammersbach. Zur Aufarbeitung waren bis zu 191 Arbeiter eingesetzt, davon 75 statutarische, 6 fluktuierende, 10 überstellte Goiserer und 100 freie Arbeiter.

Im Jahre 1920 ist im Gedenkbuch der Forstverwaltung Strobl vermerkt: *Seit Auflassung der Trift war das Königsbachtal nicht aufgeschlossen; die Windbruch- und Käferkatastrophe in diesem Gebiet zwang nun zu einer Lösung. Die Stockkäufer des Holzes, die Firma Gotthaldseder und Co. versuchten es zuerst mit der Trift, indem sie beim sogenannten Fischermahd einen Notrechen bauten. Es erwies sich aber die Trift von Blochholz als unmöglich und mußte eine Weganlage ins Auge gefaßt werden.*

Zum Windwurfholz kamen große Mengen an Käferhölzern, da die Windwürfe nicht schnell genug aufgearbeitet werden konnten, was übrigens auch heute, trotz guter Erschließung, aber mangels an „Holzknechten“ nicht immer gelingt.

### Bau der Waldbahn 1922/23 und Verlängerung 1950

Im Jahre 1922 ist aber dann die Entscheidung nicht zum Bau einer Weganlage, sondern zum Bau einer Waldbahn gefallen, die bereits 1923 von italienischen Arbeitern des Unternehmers Andreas Polanz fertig gestellt wurde. Die Gesamtkosten für die ursprünglichen 5138 Laufmeter betragen 257,948.564 Kronen. Gleich im ersten Jahr gelangten 9000 Festmeter/Raummeter (fm/rm) Holz zum Abtransport, die Kosten betragen 26.000 Kronen/fm. Am 18. und 19. Juli 1922 besuchten sogar Hörer der Universität Oxford mit zwei Professoren die Bringungsanlagen und Käferschäden im Zinkenbach. Im Jahre 1950 wurden auf der Königsbachalm noch 1,1 km Geleise verlegt, so dass die Waldbahn im Endausbau mit allen Stutzgeleisen ca. 7,4 km lang war.

Der Trassenverlauf (siehe Lageplan auf der übernächsten Seite) führte vom Hundsleitenlagerplatz auf die Königsbachalm und wies eine Hauptstranglänge von rund 6 km auf, dazu kamen, wie erwähnt, diverse Stutzgleise. Die Trasse verlief zu einem erheblichen Ausmaß über Fremdgrund.

Leider bestand vom Hundsleiten-Lagerplatz kein direkter Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz. Der Hundsleiten-Lagerplatz war rund 1,5 km von der alten Reichsstraße und ca. 2,5 km von der Salzkammergut Lokal-





Waldbahn um 1923. — Der Holzakkordant Simon Hödlmoser vulgo Matzinger steht in der 4 PS Puch-Benzinlok (Fotoquelle: A. Strubreiter).

bahn entfernt. Der Anschlussweg führte durch besonders schwieriges Baugelände (Klammstrecke) und wies einen großen Höhenunterschied auf, der von einer Eisenbahn nicht überwunden werden konnte. Ein Weg durch die Klamm wurde von der Forstverwaltung bereits ab 1903 errichtet und in der Folge weiter ausgebaut, so dass er mit LKWs befahren und das Holz daher loco Hundsleiten-Lagerplatz verkauft werden konnte.

#### *Betrieb der Waldbahn 1923–1966*

Die Waldbahn war nur im Sommer in Betrieb. Das Bahnpersonal bestand aus Lokführer und Bremser. Im Durchschnitt konnten, je nach Schneelage, ca. 3000 fm/rm pro Jahr auf einer mittleren Transportdistanz von 4,5 km befördert werden. Taleinwärts wurden Futtermittel für die Rotwildfütterung im Königsbach und diverse Materialien sowie Seilgeräte transportiert.

Abb. folgende Seite: Lageplan M 1: 20.000. — Die Trasse der Waldbahn vom Lagerplatz Hundsleiten zur Königsbachalm (strichliert). Die Waldbahn erschloss die Einhänge zum Königsbach, weshalb die Bahn vom Forstpersonal als Königsbachwaldbahn und nicht als Zinkenbachbahn bezeichnet wurde. Der Förster des Dienstbezirkes Gschwand (OG St. Gilgen) war für den Waldbahnbetrieb zuständig. Bei der Gaiseng befanden sich eine Holzknechtstube und der „Bahnhof“ der Waldbahn samt Remise und Feldbahnschmiede (Quelle Lageplan: R. Bruckmoser jun.).

Blatt 3 M 1:20.000

Aber- od. Wolfgangsee

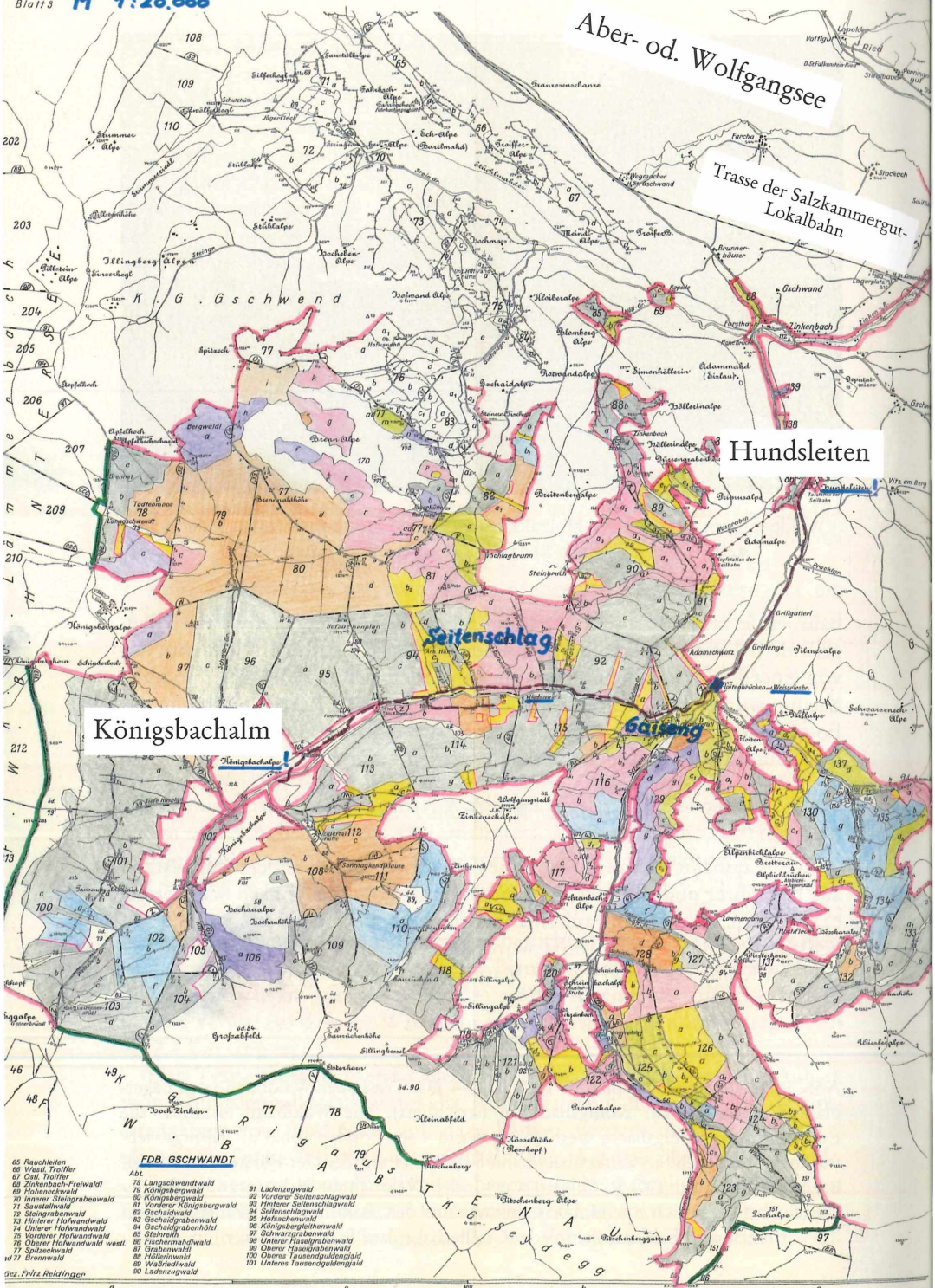
Trasse der Salzkammergut-Lokalbahn

Hundsleiten

Königsbachalm

Seitenschlag

Gaiseng



- 65 Rauchhellen
- 66 West. Troifler
- 67 Ostl. Troifler
- 68 Hohenschwald
- 69 Jänner Steingrabnwald
- 70 Saustalwald
- 71 Steingrabnwald
- 72 Hinterer Hofwandwald
- 73 Vorderer Hofwandwald
- 74 Unterer Hofwandwald westl.
- 75 Spitzschwald
- 76 Oberer Hofwandwald
- 77 Brennwald

**FDB. GSCHWANDT**

- 78 Langschwandwald
- 79 Königsbergwald
- 80 Königsbachwald
- 81 Vorderer Königsbergwald
- 82 Beschaidgrabenwald
- 83 Beschaidgrabenwald
- 84 Steinreith
- 85 Schermerwald
- 86 Grabenwald
- 87 Hölzernwald
- 88 Waldriedwald
- 89 Lodenzugwald
- 90 Vorderer Seitenschlagwald
- 91 Hinterer Seitenschlagwald
- 92 Seifenschlagwald
- 93 Hofschachenwald
- 94 Königsbergwald
- 95 Schwarzenwald
- 96 Unterer Haselgrabenwald
- 97 Oberer Haselgrabenwald
- 98 Oberer Tausendgrabenwald
- 99 Unterer Tausendgrabenwald
- 100 Tausendgrabenwald
- 101 Tausendgrabenwald

Gez. Fritz Reidingner

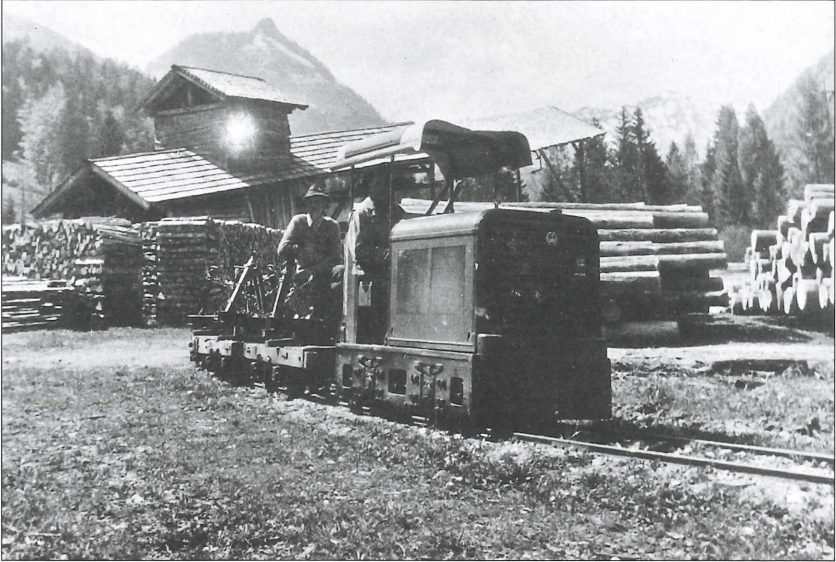




Mit Langholz voll beladener Waldbahnzug am Hundsleitenlagerplatz (um 1935), mit der alten 4 PS Puch-Benzinlokomotive und mit alten Trucks. Dahinter ist das Sägewerk der Fa. Schwarz zu erkennen, das Ende der 1930er Jahre abgebrannt ist. Im Bild stehend Obfö. Alois Kals, der von 1925 bis 1949 für den Waldbahnbetrieb zuständig war; in der Lok: Franz Sams sen. (Fotoquelle: DI Rüdiger Bruckmoser jun.)



Zwei alte 4 PS Puch Benzin-Feldbahnloks vor der Remise am „Bahnhof“ Gaiseng (um 1935). Im Bild: links Franz Sams sen., der 1934 zu der Bundesforsten kam. Sams war Lokführer und konnte auch als gelernter Schmied anfallende Reparaturen in der Feldbahnschmiede durchführen (Foto: Franz Sams sen. Aufnahme mit Plattenkamera und Selbstauslöser).



Die Waldbahn um 1954 am „Kopfbahnhof“ Hundsleiten-Lagerplatz, mit der neuen 15 PS Diesel-Lok Marke „Ponny“ der Jenbacher Werke. In der Lok: Franz Sams sen., dahinter der Bremser Sylvester Weinbacher. Am Hundsleiten-Lagerplatz befand sich auch die Talstation der Seilbahn aus dem Ladenauggebiet. Die Seilbahn wurde 1946/47 nach dem Krieg (durch „Sühneleistung“) errichtet und im Jahre 1962 abgetragen. (Foto: Obfö. Anton Engel; Oberförster Engel war ab 1950 bis zur Einstellung für den Waldbahnbetrieb zuständig.)

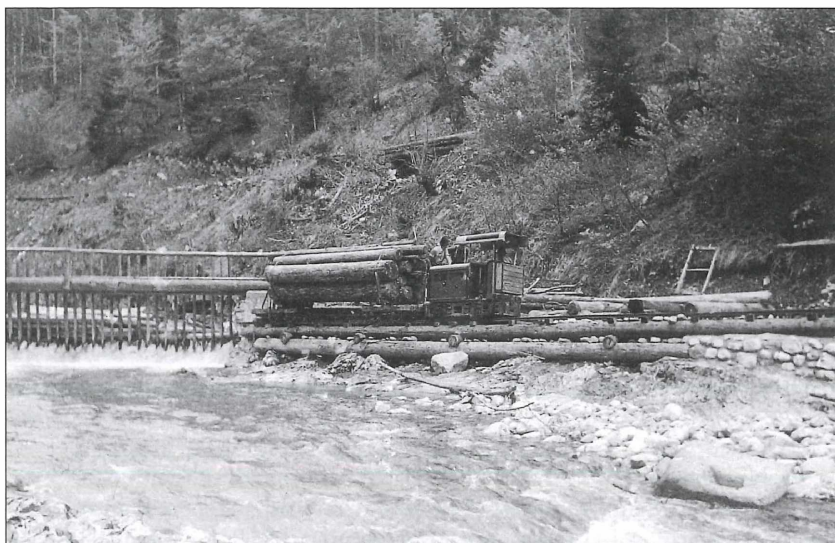


Stutzgleis von der Königsbachalm zum Lagerplatz „Zillertal“ (Foto: F. Sams sen.).





Beladen einer guten Blochholzfuhrer  
(Foto: Franz Sams jun., 1958).



Um Teile der orografisch rechten Einhänge zum Königsbach zu erschließen, wurde 1952 in der Nähe der Gaiseng versuchsweise ein Triftrechen errichtet und durch ein Waldbahnstutzgleis das geländete Holz aus dem eingeschnittenen Bachbett zur eigentlichen Bahntrasse transportiert. Die Trift, ohne Klauswasser, hat sich wegen der unregelmäßigen Wasserführung nicht bewährt (Foto: Obfö. A. Engel).

## Schlussbericht im Gedenkbuch 1967

Anlässlich der Einstellung des Bahnbetriebes in Jahre 1966 verfasste Forstmeister Bruckmoser, der von 1947 bis 1974 Leiter der Forstverwaltung Strobl war, im Gedenkbuch vom Jahr 1967 einen detaillierten Bericht über Bau und Betrieb der Waldbahn in das Königsbachtal. Einleitend weist er darauf hin, dass es sich nicht um eine Waldbahn im herkömmlichen Sinne, sondern um eine Rollbahn (Werks- bzw. Feldbahn) handelte, weil keine Signalanlagen, Sprechverbindungsmitel, normierte Wechsel, Stationsanlagen, Betriebsordnung mit Fahrplan und keine Kurvenerhöhungen (Kurveneradien weniger als 8 m!) vorhanden waren. Die Bahn war als Provisorium zum Abtransport der Windwurf- und Käferhölzer aus dem Seitenschlag konzipiert und daher wurde auch keine behördliche Bewilligung angestrebt und erteilt. Ein österreichisches Provisorium also, das 43 Jahre lang klaglos den Dienst verrichtete.

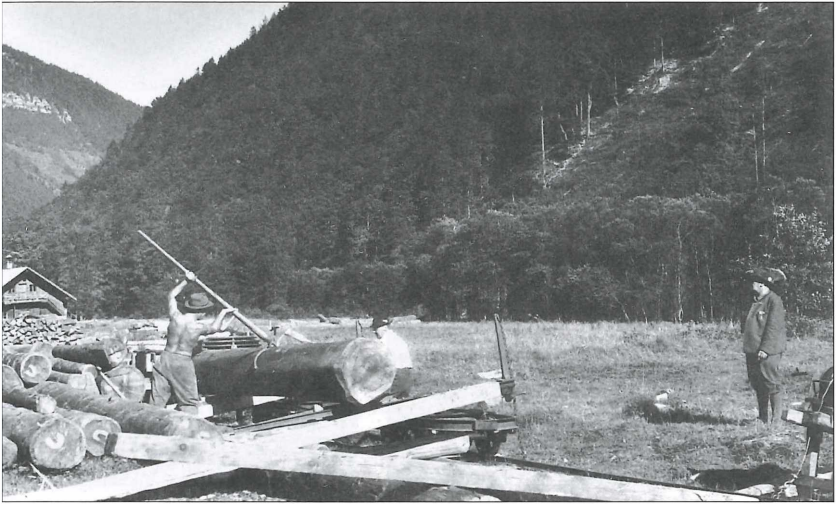
Das ursprüngliche Bahnmaterial stammte aus der Liquidationsmasse der k.k. Militärverwaltung. Im Jahre 1948/54 wurden die ursprünglich verlegten 1,5 m langen Joche (Eichenschwellen mit aufmontierten 7 kg/lfm Schienen) mit 4–6 m langen Grubenschienen (10–11 kg/lfm) stabilisiert. Die Kosten betragen 174.000 ATS. Dieses Schienenmaterial stammte aus den überflüssigen Beständen der Hinterseer Waldbahn und der Waldbahn aus dem Kobernaufserwald. Die Spurweite betrug 720 mm. Die maximale Neigung betrug beim Hochsteggraben 60‰, das Höchstausmaß, das bei Adhäsionsbahnen möglich ist.

Bis 1950 standen aus dem Bestand der k.k. Feldbahn Loks mit 4 bzw. 24 PS Puch Benzinmotoren im Dienst; die Trucks waren zweiachsig und hatten einen Holzrahmenaufbau. Nach Schrottreife der Loks wurde eine 15 PS Diesellok der Jenbacher Werke, Marke „Ponny“, angekauft. Wegen der engen Kurvenradien musste auf die Räder der Lok und auch auf die aus dem Kobernaufserwald übernommenen Trucks ein zweiter Spurkranz aufgeschweißt werden.

Im Bahnbetrieb waren zwei Arbeiter, ein Lokführer und ein Bremser, eingesetzt. Die Arbeit, Transport inklusive Be- und Entladung sowie Zainen des Schichtholzes, wurde im Akkord vergeben, mit der Auflage, zwei Touren je vollen Arbeitstag durchzuführen. In den meisten Fällen war die Lok zwischen zwei Garnituren, bestehend aus je zwei Trucks, also in der Mitte angeordnet.

In Normaljahren (nur Sommerbetrieb) wurden durchschnittlich 3000 fm/rm von 2 Mann befördert. Die mit dem vorhandenen Bahnmaterial nicht zu steigernde Tagesleistung betrug 24 fm/rm. Je Tour konnten je nach Blochlängen bis zu 15 fm/rm transportiert werden, das war mehr als doppelt so viel wie mit einem Pferdefuhrwerk. Heute transportieren moderne LKW-Züge rund 30 fm. Entscheidend sind aber nicht die Ladekapazitäten allein, sondern die wesentlich rationellere Ladetechnik, Transportgeschwindigkeit und der nicht unterbrochene Transport vom Wald ins Sägewerk.





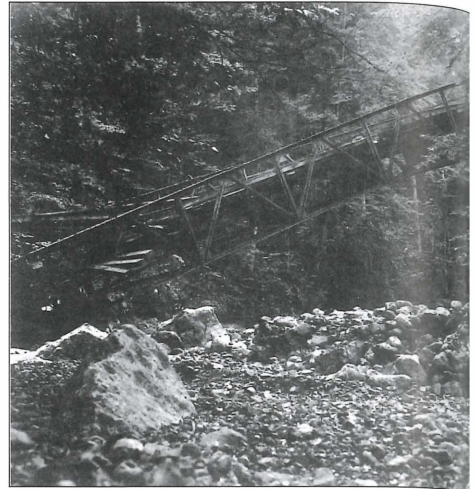
Forstmeister Bruckmoser beobachtet das Beladen der Waldbahn auf der Königsbachalm. Am Bildrand die alte, ärarische Holzknechtstube (Foto: Obfö. A. Engel).

Bruckmoser weist auch nach, dass die Holztransportkosten auf der Waldbahn bis zu ihrer Einstellung mit den Kosten für eine vergleichbare Traktorabfrachtung konkurrieren konnten.

#### *Einstellung des Waldbahnbetriebes 1966/67*

Im Jahr 1965 hat die Forstverwaltung Strobl über Anregung der Forstrevisionsabteilung die Einstellung des Bahnbetriebes und den Umbau der Bahntrasse auf eine Forststraße bei der Generaldirektion in Wien beantragt. Als Begründung wurden vor allem wirtschaftliche Überlegungen und Sicherheitsfragen angeführt. Der hohe Buchenanteil im hinteren Königsbachtal erforderte bei Herbstschlängerung eine rasche Abfuhr, die nur mittels LKW-Transporte, aber nicht durch die beschränkte Kapazität der Bahn erreicht werden könnte, außerdem vertrage der geringe Buchenholzpreis keine mehrmaligen Manipulationskosten. Nicht zuletzt führe der zunehmende private Motorfahrzeugverkehr neben der Gleisanlage zu einem unvertretbaren Haftungsrisiko für die Forstverwaltung.

Die katastrophalen Hochwässer vom Juli 1966, die zu besonders großen Schäden an den Brücken führten, nahmen die Entscheidung vorweg. Nach fast 45 Jahren kam auch für die Strobler Waldbahn die letzte Fahrt. Die noch betriebsfähige Lok „Ponny“ und einige Trucks wurden 1973 per LKW vom Feld- und Industriebahn Museum, Freiland (NÖ), abtransportiert; die Lok ging weiter nach Kärnten zur Gurkthalbahn. Das übrige Bahnmateriale wurde verschrottet, die Schienen zu Wasserspulen umgeschmiedet. Die Waldbahn war 10 Jahre länger in Betrieb als die Salzkammergut-Lokalbahn, die bekanntlich 1957 eingestellt wurde.



Alte Weißries Gitterträger Waldbahnbrücke, rechts zerstört vom Hochwasser 1966  
(Fotos: Obfö. A. Engel).

### *Ausbau des Forststraßennetzes ab 1968*

Bereits im Jahr 1966 wurden die Gleisanlagen auf einer Länge von 2,4 km bis zur Weißries abgetragen, um mit Baumaschinen die Hochwasserschäden beheben zu können. Der Ausbau der Bahntrasse auf eine Forststraße wurde unverzüglich in Angriff genommen. Die Kosten für 4,4 km inklusive 7 Brücken und 4 Plattendurchlässe wurden mit 0,95 Mill. ATS veranschlagt. Bereits vom Jänner bis März des Jahres 1968 wurde als erste Etappe die Trasse durch die Gaiseng auf einer Länge von 0,4 km mit erheblichen Sprengarbeiten durch die eigenen Forstarbeiter verbreitert und im nächsten Jahr die Straße bis zur Königsbachalm fertig gestellt. In der Folge wurde das Wegenetz der Forstverwaltung Strobl, hauptsächlich vom Bauzug I des Bau- und Maschinenhofes Steinkogl der Bundesforste, aber auch von privaten Unternehmern, auf LKW mit Anhänger-Tauglichkeit ausgebaut. Von besonderer Bedeutung waren die Erneuerung der zahlreichen Brückenbauwerke und die Erhöhung ihrer Tragfähigkeit. Das neue Wegenetz entsprach der Länge nach in etwa dem alten Netz an Winter- und Traktorwegen und führt wegen der besonders ungünstigen, schlecht arrondierten Besitzstruktur der Forstverwaltung Strobl, weite Strecken über bäuerlichen Privatbesitz. Es soll auch festgehalten werden, dass diese Investitionen allein aus den Holzerlösen, ohne öffentliche Mittel, finanziert wurden und dabei auch den privaten, bäuerlichen Alm- und Waldbesitzern im Einzugsbereich zugute kamen.

## Schlussbemerkung

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das öffentliche Wegenetz ausgebaut und die Wälder wurden durch Forststraßen erschlossen. Die Ära der Waldbahnen ging zu Ende. Durch die vorliegende Arbeit wurde versucht, die Erinnerung an dieses interessante Kapitel des Holztransportes in Hintersee und Abersee wach zu halten. Die Arbeit ist den damaligen handelnden, innovativen Menschen gewidmet.

## Verwendete Literatur

- Rüdiger Bruckmoser sen.*, Waldbahn – Zinkenbach, Gedenkbuch – Vormerkung, Gedenkbuch der Forstverwaltung Strobl (unveröffentlicht, 1967).
- Rüdiger Bruckmoser jun.*, Forstliches Themenbuch (unveröffentlicht, 1970).
- Rüdiger Bruckmoser sen.*, Erinnerungen an meine 27jährige Dienstzeit in Strobl, in: Österreichische Forstzeitung, Dezember 12/1988, Sonderheft 150 Jahre Forstverwaltung Strobl.
- Hubert Dschulnigg sen.*, Die ärarische Drahtseilriese im Ladenbach, Bau, Betrieb, Wirtschaftlichkeit, in: Gedenkbuch 1921 und Deutsch-österreichische Forst- und Jagdzeitung Nr. 2029, 25.11.1921.
- Hubert Dschulnigg sen.*, Die Holzförderanlagen der Bundesforstverwaltung und ihre wirtschaftliche Auswirkung, in: Gedenkbuch 1923 und Deutsch-österr. Forst- und Jagdzeitung.
- Hubert Dschulnigg sen.*, Erinnerungen aus meiner Dienstzeit bei der Forstverwaltung Hintersee, mit Fotosammlung „Vordersee um 1930“ (unveröffentlicht, 1969).
- Hanusch Hugo*, Die Schöberlboden-Drahtseilriese im salzburgischen Forstwirtschaftsbezirke Hintersee, Forstwissenschaftliches Centralblatt (Berlin 1927).
- Forstverwaltung Hintersee, Gedenkbücher 1903–1938 u. 1946–1952 (unveröffentlicht).
- Forstverwaltung Hintersee — 1919 — Die mechanische Aufschließung des Raumes Hintersee im Forstwirtschaftsbezirk Hintersee. Die Fotosammlung wurde „dem geistigen Urheber und Schaffer des Aufschließungswerkes, Herren Forstmeister Ing. Hub. Dschulnigg, in Ergebenheit gewidmet: Die Förster: Rudolf Müller, Anton Haas, Ludwig Metz, Florian Lorenz, Ignaz Lupert, Matthias Reichholf“ (undatiert, unveröffentlicht).
- Forstverwaltung Strobl, Gedenkbücher 1881–1925 u. 1950–1990 (unveröffentlicht).
- Manfred Hohn*, Waldbahnen in Österreich (Wien 1989).
- Engelbert Koller*, Forstgeschichte des Landes Salzburg (Wien 1975).
- Walter Kurrent*, Gedanken (Konzept) zur Wiedererrichtung eines Waldbahnstückes in Hintersee (unveröffentlicht, 2004).
- Ernst Pflugbeil*, Wald und Holz in Strobl, in: Ortschronik von Strobl am Wolfgangsee (Strobl 1998).

Walter Kurrent  
Hintersee 34  
5324 Faistenau  
ÖSTERREICH

Dipl.-Ing. Ernst Pflugbeil M.S.  
5350 Strobl 360  
ÖSTERREICH

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 2010

Band/Volume: [150](#)

Autor(en)/Author(s): Pflugbeil Ernst, Kurrent Walter

Artikel/Article: [Beitrag zur Geschichte der Waldbahnen in den ehemaligen Forstverwaltungen Hintersee und Strobl der Österreichischen Bundesforste 375-405](#)