



# Unsere Heimatgemeinde - unser Zuhause

Beiträge zur Geschichte unseres Heimatortes Hohentauern

Erscheint als Beilage im Pfarrblatt Kontakte

Herausgeber Dir. Alois Leitner

Nummer 14/Juli 1991

## Die Waldbahn Trieben

Die vorliegende geschichtliche Beilage erinnert an die schon lange eingestellte Waldbahn Trieben-Seyfried. Viele Forstleute und ältere Menschen erzählen gerne noch vom Bau, vom Betrieb und vom Niedergang "ihrer" Waldbahn. Ich danke allen, die durch liebenswürdige Mithilfe, durch zur Verfügung stellen von Daten, Unterlagen und Bildern das Zustandekommen dieser Beilage gefördert und ermöglicht haben, herzlich. Alois Leitner.

### Die Entwicklung der Holzbringung

Die Geschichte der österreichischen Waldbahnen kann nicht ohne Rückblick auf die Geschichte der Holzbringung geschrieben werden. Durch viele Jahrhunderte war es üblich, das Holz in der unmittelbaren Umgebung des Verwendungsortes zu schlagen. Doch schon im Mittelalter brachte man das Holz auch aus großen Entfernungen zum Verbraucher. Dazu gab es, ganz abgesehen von der uralten Flößerei, vielfältige Bringungsanlagen. Schlittenwege, Holz-, Erd-, Eis- und Wasserriesen wurden zur Holzbringung angelegt. Anfang des 19. Jahrhunderts war es voral-

lem der Holzmeister Georg Huebmer, genannt der Raxkönig, der die Holzbringungsanlagen mit Triftstraßen, Klausen, Riesen, Schwemmkanälen, Schwemmtunnel, Holzaufzügen und eine Waldbahnstrecke im Neuwald bei Mariazell revolutionierte.

Erst viele Jahre nach dem Bau der Holzaufzüge hielten die echten Waldbahnen ihren Einzug in Österreich. Bei Waldbahnen finden wir Pferdebetrieb ebenso wie Fortbewegung der Wagen durch Holzknechte oder Lokomotiven, aber mitunter genügt auch die Schwerkraft (Gravitation), welche die Wagen ohne Antrieb bergabrollen läßt. Auch Bremsberge und Stand-

seilbahnen bewährten sich als Waldbahnanlagen.

Die Waldbahnwagen waren auf wenige Typen beschränkt. Eiserner und hölzerne Trucks mit Kippstöcken, Scheiterholzwagen, Plateauwagen und vielleicht einige Wagen für die Bahnerhaltung genügten meistens. Viele Waldbahnbetriebe adaptierten gebraucht erworbene Wagen für ihre Zwecke.

Waldbahnen bewährten sich besonders in Krisenzeiten, nach Kriegen und Katastrophen und bei großflächigem Windbruch, um große Mengen Holz schnell und preiswert abzutransportieren.

Die fortschreitende Technisierung und die einseitige Entwicklung zum Automobiltransport ließen die Waldbahnbetriebe allmählich unrentabel werden.



Langholztrucks im Triebental, 1936