



2016-
2023

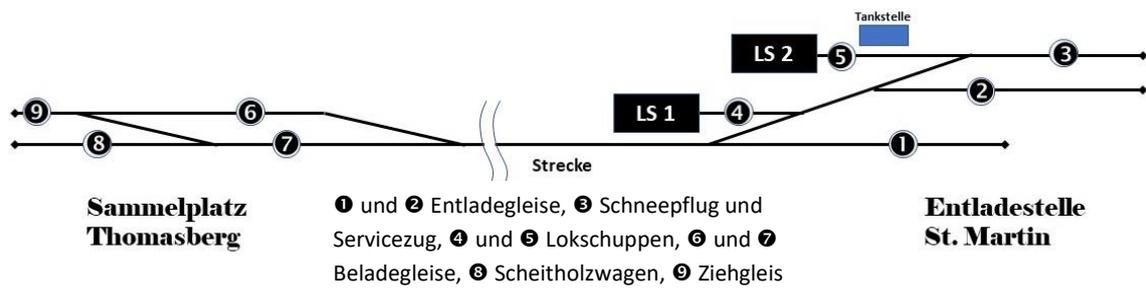


Die Lerchentaler Waldbahn

SCHOLZ Manfred, Ing.

Lerchentaler Waldbahn Betriebs GmbH

2016-2023



Lage, Umfeld und Geschichte

Die Lerchentaler Waldbahn befindet sich in Österreich, im Nordwesten des Bundeslandes Steiermark. Also geografisch gesehen etwa im distanzmäßigen Zentrum Österreichs (dieses liegt im nur etwa 36 km entfernten Bad Aussee). Seit dem frühen 18. Jahrhundert lieferten die Grafen HARRER Lärchenholz für die Herstellung von Bauten, Fenstern, Türen oder Dachstühlen für Häuser in alle großen Städte der damaligen Monarchie. Brennholz wurde ins Stift Admont geliefert, Grubenholz zu den umliegenden Bergwerken, wovon es damals viele gab. Man versorgte aber auch viele Kunden in der Stadt Graz und es gibt nachgewiesene Lieferungen bis nach Wien, Marburg und Triest.

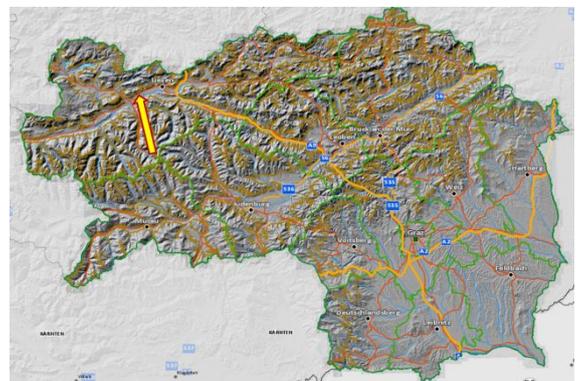


Abbildung 1: Die Lage des Lerchentals in der Steiermark

Ins Lerchental gelangt man vom Ennstal, das im Süden verläuft, indem man beim Einschnitt am Fuß des

Grimmings, nördlich vom Schloss Trautenfels, die alte steile Salz-Handelsstraße zwischen Untergrimming und Pürgg in Richtung Bad Aussee und dem Salzkammergut fährt und bei Lessern/Klachau (nach Tauplitz) wieder zurück nach Osten abweigt. Das Lerchental erstreckt sich etwa in gerader Linie in Ost-West-Richtung.

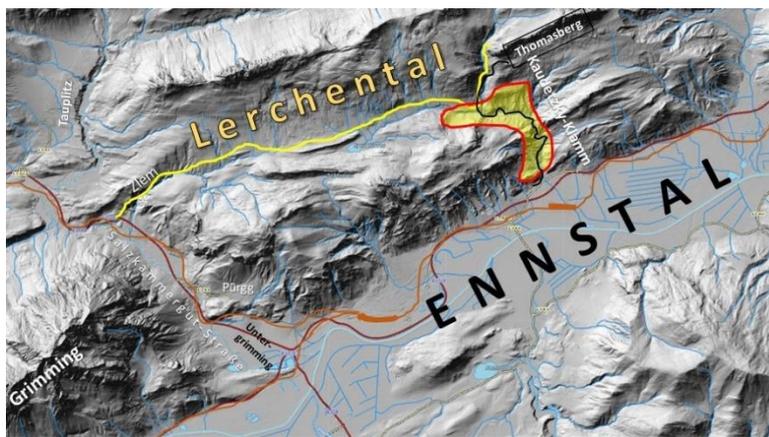


Abbildung 2: die Lerchentaler-Strasse ist gelb eingezeichnet

Es gibt auf Grund der Topographie keine Straßenverbindung, welche von Norden nach Süden aus dem Lerchental verläuft. Zumindest keine befahrbare. Die uralte Straße, welche von der Salzkammergutstraße etwas oberhalb des nördlichen Grimmingauslaufes vor Tauplitz abweigt, und in Richtung Osten stetig ansteigend die Hochebene des Lerchentales erschließt, war lange Zeit die einzige Verkehrsverbindung.

Mühsam mussten früher die Holzstämme mit Ochsen- und Pferdefuhrwerken bis zur Enns nach Stainach heruntergebracht werden, um dort von den Flößern weitertransportiert zu werden. Besonders das Steilstück ab Zlem bis zur Einmündung der Lerchentaler-Strasse in die Salzkammergut-

Straße und jenes im Bereich Untergrimming-Pürgg machten den Fuhrwerkern schwer zu schaffen. Besonders nach Unwettern waren die unbefestigten Straßen komplett morastig und rutschig.

Etwa von der Mitte des Lerchentales beginnend, fließt der Kauderbach zuerst direkt nach Osten und biegt dann vor dem Thomasberg nach Süden ab. Über eine wildromantische Klamm fließt er in Richtung Ennstal und mündet schließlich in der Nähe der Ortschaft Stainach in die Enns.



Abbildung 3: Blick vom Thomasberg über das obere Lerchental

Hier wurde schon immer viel Holz aus den Wäldern geschlagen und Holz gibt es im Lerchental reichlich. Hauptsächlich Lärchen, Fichten und Buchen wurden zu Bau- und Brennholz verarbeitet und bis in die großen Städte des Kaiserreiches transportiert. Einiges an Fichten- und Kiefernholz wurde früher auch zu Holzkohle verarbeitet und für die Befeuerung der Salzpflanzen von Altaussee verwendet. Grubenholz diente dem Ausbau der Stollen im Salzbergbau. Das geschnittene Brennholz¹ wurde früher, bei ausreichendem Wasserstand, hauptsächlich aber im Frühjahr zur Schneeschmelze, über den Kauderbach mittels Trift abgeführt. Dabei wurde der Bach gestaut und das schwimmende Scheitholz mit den Wassermassen ins Tal geschwemmt. Das war eine schwierige und sehr gefährliche Arbeit. Viele Waldarbeiter – meist Bauern - kamen dabei ums Leben.

Der Kauderbach bildet nämlich in seiner Mitte eine enge S-förmige Schleife, die immer wieder zu Verklausungen geführt hat. Irgendwann nach der Eiszeit, muss es dort einen Felssturz

gegeben haben. Da begann der Kauderbach nämlich, sich einen neuen Weg durch das Gebirge über innenliegende Klüfte zu suchen, den er dann über viele Jahrhunderte ausweitete. Also fließt ein Teil des Baches ein kurzes Stück unterirdisch. Schon im Mittelalter war bekannt, dass sich der Kauderbach bei Hochwasser zum Teil selbst über diese unterirdische Strecke umleitete und nach der Schleife dieses Wasser wieder in das Hauptbett floss.



Abbildung 4: der Kauderbach kurz vor der Schleife



Abbildung 6: Trift im Bereich der Schleife - 1906

Bei den gefährlichen Triftarbeiten geschahen die meisten Unfälle im Bereich dieser Schleife.

Heute ist der Kauderbach durch die Regulierung und den Verbaumaßnahmen im Oberlauf ein sanft fließendes Gewässer, aber nach heftigen Regenfällen zeigt er immer noch, was er kann. Innerhalb kürzester Zeit schwillt er dann auf das doppelte Volumen an. Dann kann man sich vorstellen, wie es früher war und bekommt

Ehrfurcht vor dem Mut der Holzknechte.

Beim Platz über den beiden Mundlöchern (im Volksmund genannt: der „Schwoll“), dem Austritt des Kauderbaches



Abbildung 5: Arbeiter beim Beseitigen einer Verklauung - 1906

¹ Scheitholz: in etwa im Achtel gespaltete, etwa 1,5 m lange Scheiter

aus dem Karstdurchbruch, steht heute nicht nur die Informationstafel, die über den früheren Holztransport durch Trift informiert, sondern auch ein Denkmal aus Cortenstahl (ein Entwurf der Künstlerin Herta Traunschnigg, 1984), für die bei der Triftarbeit ums Leben gekommenen Holzknechte.

Der ehemalige Kupferbergbau im „Ferdinand-Stollen“

Schon seit dem 15. Jahrhundert war bekannt, dass sich im Bereich wo der Kauderbach das Lerchenttal nach Süden verlässt, beim so genannten „Thomasberg“, kupferhaltiges Erz befand. Um das Jahr 1850 tauchte eine Delegation des steirischen Landesfürsten Erzherzog Johann in Begleitung eines Montanisten der Bergmännischen Lehranstalt zu Leoben, im Lerchenttal auf und versuchte, den damaligen Grafen Ludwig Franz von Harrer dazu zu überreden, einen Kupfererz-Bergbau einzurichten. Schließlich wurde das „Kupfer-Consortium-Thomasberg“ gegründet und der Ferdinand-Stollen angeschlagen.



Abbildung 7: der Ferdinand-Stollen im Jahre 1876

Leider waren die Kupfererzadern nicht ganz so ergiebig, wie gedacht und der Kupferbergbau wurde schon 1904 wieder geschlossen.

Im Jahre 1936 wurde der untertägige Abbau wieder begonnen, war doch Kupfer ein kriegswichtiger Rohstoff und die Abbaumethoden besser geworden. Daher wurden den Bergbauberechtigten des Kupfer-Consortiums-Thomasberg kurzerhand Beamte des Reichskriegsministeriums vorgesetzt. Noch vor Kriegsende wurde, wieder ohne Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, die damals vorhandene hölzerne „obere“ Brücke über den Kauderbach, von der Wehrmacht durch eine Stahlbrücke ersetzt um angeblich auch mit schweren Kraftfahrzeugen bis zum Ferdinand-Stollen gelangen zu können.

Was dort wirklich geplant war oder was damals tatsächlich in diesen Stollen geschehen ist, konnte bis heute nicht durch Historiker geklärt werden. Die Stahlbrücke jedenfalls besteht noch heute und wird für die Waldbahn verwendet. Nach Kriegsende wurde auch der Abbau im Stollen von der britischen Besatzungsmacht untersagt und der Bergbau endgültig aufgegeben. Heute ist das Grubengebäude bis auf den Bereich von etwa 100 m hinter dem Mundloch beim „Sammelplatz Thomasberg“ verfüllt. Die ehemalige Betriebsfläche des Kupferbergbaues vor dem Mundloch des Ferdinand-Stollens bildet heute den Holzammelplatz Thomasberg und somit den Beginn bzw. das obere Ende der Waldbahn. Von den damals vorhandenen, hölzernen Betriebsgebäuden des Bergbaues ist nichts mehr vorhanden. Einige Kipploren aus der damaligen Zeit, rosten noch vor sich hin.

Geschichte der Holzbringung und Entstehung der Kaudetzky-Klamm

Aus der Familienchronik der Harrer'schen-Forstbetriebe geht hervor, dass Lärchen-Stammholz bis ins 19. Jahrhundert stets über die Straße abgeführt wurde. Das Holz hatte eine hohe Qualität und somit einen hohen Wert. Seine Verwendung für den Möbelbau und vor allem für die Fertigung von Fenstern und Türen machten es wertvoll. Im Winter wurden die Stämme mittels Pferde-, hauptsächlich aber mit Ochsen Schlitten mühsam auf der verschneiten Straße bis an die Enns transportiert. Eine gefährliche Arbeit. Im Sommer verwendete man lange Ochsenkarren für den Transport. Ein Problem stellte jahrzehntelang die nicht befestigte Straße ins Lerchenttal dar, welche nach Unwettern oft nur noch aus Morast bestand und dann die schweren Fuhrwerke oft stecken blieben. Brenn- und Grubenholz wurde ganzjährig bei ausreichendem Wasserstand, hauptsächlich aber im Frühjahr und im Herbst auf dem Kauderbach getriftet.



Abbildung 8: Lok 47.32, eine Baureihe IV, Baujahr 1882, gebaut von der KEB-Werkstätte Wiener Neustadt

Als 1877 die Bahnstrecke der k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn (KEB) über das Ennstal fertiggestellt war, konnte der Kundenkreis erweitert werden. Die Kundenanfragen nach qualitativ hochwertigem Holz nahmen zu. Trotz der Modernisierung der Straße ins Lerchenttal war dieser einzig vorhandene Verkehrsweg nicht in der Lage den sicheren und kontinuierlichen Holztransport, besonders in Regenperioden oder in der Zeit der Schneeschmelze im Frühling zu garantieren. Die Holztrift auf dem Kauderbach brachte ebenfalls keine befriedigenden Ergebnisse, da auf Grund der unterschiedlichen Wasserstände und des gewundenen Bettes des Kauderbaches beim Triften ein Holzverlust von etwa 10-15% auftrat.

Im Jahre 1884 wurde der damals noch junge niederösterreichische Baumeister Technischer Rat Dipl.-Ing. Leopold Kaudetzky mit der Verbesserung der Wasserführung des Kauderbaches beauftragt, nachdem er schon Wasserbauarbeiten für das Benediktinerstift Admont erfolgreich umgesetzt hatte.

Kaudetzky's Planung sah nicht nur ein Aufstauen des Kauderbaches zur kontinuierlichen Wasserführung vor, er sah auch vor, den bereits als Karstgang bestehenden Wasserdurchbruch durch die Wände der S-förmigen Schleife des Bachlaufes (im Volksmund „der Schwoll“ genannt) zu einem Triftstollen auszubauen.

Weiters schlug er vor, entlang der Klamm einen Begleitweg in die Felswände zu hauen und hier über einen längs der Klamm aus dem Felsen zu sprengenden Transportweg das Holz abzuführen. Dieser Plan wurde aber zuerst durch den Grafen verworfen.



Nach einiger Überzeugungsarbeit innerhalb der Familie, begab sich Graf Franz Xaver von Harrer selbst auf die Suche nach einer optimalen Lösung und reiste 1887 mit Kaudetzky zuerst nach Ober- und Niederösterreich und weiter nach Nordosten bis in die Wälder der Hohen Tatra um verschiedene Lösungsmöglichkeiten zu besichtigen, wie man Langholz in unwegsamem Gelände ökonomisch ins Tal transportieren kann.

Nach dieser Reise stand eines fest: die beste Lösung für den Holztransport wäre ein Transport auf Schienen. Eine Waldbahn musste her. Nun war der Graf auch für die anderen Vorschläge des Technikers zugänglich. Der versierte Ingenieur Kaudetzky baute innerhalb von zwei Jahren zuerst einen Stausee am Oberlauf des Kauderbaches (heute der „Spechtensee“), um für das Triften von Scheitholz genügend Schwemmwasser bereitstellen zu können. Weiters ließ er einen Begleitweg entlang des Baches errichten, wobei er dabei als Aufsichtspersonen ausschließlich Leute beschäftigte, die bereits Erfahrungen als Vorarbeiter beim Bau der Semmeringbahn gesammelt hatten. Die übrigen Arbeiter kamen aus der Umgebung oder waren Beschäftigte des Forstgutes Harrer.

Die Wiener Firma PÖHLING&Cie, 1016 Wien, baute mit Hilfe von Fürstlich-Harrer'schen Arbeitern innerhalb eines weiteren Jahres eine 15 Kilometer lange Waldbahnstrecke auf dieser Trasse entlang des Kauderbaches. Die Spurweite wurde mit 600 mm festgelegt (Heeresfeldbahn-Spur). Damit waren die erforderlichen Kunstbauten durch die örtlich vorhandenen Baumaterialien - vor allem dem reichlich vorhandenen Baumaterial „Holz“ - finanzierbar. Außerdem war so die Trasse einfach herzustellen.

Ab dem Jahre 1890 erfolgte der kontinuierliche Transport von Lang- und Brennholz auf Schienen. Anfänglich noch mittels Schwerkraft auf gebremsten Rungenloren von der oberen Ladestelle „Thomasberg“ bis zum unteren Holzammelplatz St. Martin an der Enns. Die leeren Wagen wurden dann wieder mit einer kleinen zweiachsigen Dampflok² zur Ladestelle Thomasberg befördert. Einige Jahre lang erfolgte der Betrieb mit einer dreiachsigen Dampflok³, später wurde eine Austro-Daimler-Benzol-Lokomotive angeschafft.



Abbildung 9: die dreiachsige Lok der Kraus im Sommer 1906

Von 1947 bis 1990 wurden zwei kleine Diesellokomotiven der Marke „Jenbacher“ Pony JW20 im Dienst.

Immer mehr Bauern und Waldbesitzer wollten nun ebenfalls ihr Holz mit der Bahn abtransportieren lassen. Der Graf willigte in eine Zusammenarbeit mit anderen Waldbesitzern des Tales ein. Eine nachdrückliche Fürsprache des zweitgrößten Waldbesitzers in der Region - des Stiftes Admont - war wohl ausschlaggebend. So wurde 1905 die „Lerchentaler Realgemeinschaft“ gegründet, in der die Waldbesitzer - angeführt vom Grafen Harrer selbst - gemeinsam die Holzwirtschaft des Lerchentales übernahmen.

Es wurde wegen der besseren Wirtschaftlichkeit festgelegt, dass unten im Ennstal das Holz gleich am Ende des Transportweges verarbeitet werden sollte. Im Jahre 1905 wurde ein großes Sägewerk und ein Holzlagerplatz für den Holzhandel in der Nähe der unteren Entladestelle St. Martin errichtet. Auf Grund von Streitigkeiten über die Besitzverhältnisse in diesem Bereich, endete die Strecke der Waldbahn am nordwestlichen Rand des kleinen Ortes St. Martin im Ennstal. Die erforderlichen Grundstücke zur Verlängerung bis direkt zur Ennstal-Bahnstrecke konnten von der Lerchentaler Realgemeinschaft aber bis heute nicht übernommen werden (die Ennstaler sind sture Leute).

So erhielt die Lerchentaler Waldbahn nie einen direkten Anschluss an k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn und somit auch an die spätere Ennstalstrecke der ÖBB. Die Waldbahn endet in etwa 400m Abstand zu den Gleisen der ÖBB. Das Sägewerk hat bis heute keine Verbindung zur „großen Bahn“. Das Holz wird vom Lagerplatz mit LKWs bis zum Bahnhof Stainach (Entfernung etwa 5 km) gefahren, oder wird gleich mit LKWs auf der Straße weiter transportiert.

Der 2. Weltkrieg ging am Lerchental ohne besondere Zerstörungen und größere Kampfhandlungen vorüber. Das Gebiet wurde zuerst durch US-amerikanische Truppen erobert, war später aber unter britischer Besatzungshoheit. Das Holzgeschäft selbst war über die Kriegsjahre eingebrochen. Ein Großteil der Beschäftigten war im Kriegseinsatz, einige mussten in der Landwirtschaft arbeiten. Nach Kriegsende ging es ab dem Jahre 1949 aber wieder aufwärts. Die Jahre des Wiederaufbaus der 50er und 60er-Jahre brachten eine gestiegene Nachfrage nach Bauholz. Vor allem war das Lärchenholz für qualitativ hochwertige Fenster und Türen wieder sehr gefragt. Später, in der Zeit des sogenannten Wirtschaftswunders, wurden ganze „Jagdstuben“ und Zimmereinrichtungen aus Lärchenholz nach Deutschland exportiert. Das Lerchental erholte sich aus wirtschaftlicher Sicht sehr rasch.

Wie Fahrzeuge der DDR zur Waldbahn kamen

Anfang der 70er-Jahre studierte Heinrich-Paul Harrer, der jüngste Spross der ehemals gräflichen Familie, in Wien Forstwirtschaft an der Universität für Bodenkultur. In seinem Jahrgang studierte auch eine junge Frau Namens Ingeborg Hafner. Deren Familie kam ursprünglich aus der Gegend von Suhl (Thüringer Wald) und hatte dort seinerzeit große Waldbesitzungen. Die Familie Hafner konnte den politischen Umbrüchen im Osten Deutschlands nach dem Krieg und der Ideologie des Arbeiter- und Bauernstaates nichts entgegenhalten. Die russische Verwaltung verstaatlichte den Waldbesitz,

² Kraus&Comp.-Linz, B-n2, Bj. 1892, Fabr. Nr. 3058

³ Eine Vorgängerin der Heeresfeldbahn-Lokomotiven, C-n2, Bj. 1896, Fabr. Nr. 3105

die Familie zog in den Westen. Ein Onkel war damals noch „drüben“ geblieben und arbeitete weiter in der staatlichen Forstwirtschaft der DDR. Dort setzte man in den 70er-Jahren wieder auf hohe Erträge, statt planwirtschaftlichen Raubbau. Heinrich-Paul Harrer dissertierte über „Möglichkeiten zur nachhaltigen Ertragssteigerung in der Nadelholz-Forstwirtschaft anhand der Lärchenbestände in den Niederen Tauern“. Bei einem Besuch einer Wirtschaftsdelegation der DDR in Österreich, erfolgte ein Treffen mit österreichischen Forstwirten⁴. Unter ihnen war auch der junge Herr Dipl.-Ing. Dr. Harrer. Die „planwirtschaftlich denkenden“ Fachleute der DDR zeigten Interesse an seinem Können und Wissen. Er wurde sogar in die DDR eingeladen und bereiste den Harz und Thüringen zusammen mit Ingeborg Hafner und weiteren Studienkollegen. Trotz Unterschiede im politischen Denken blieben Kontakte in die DDR erhalten. Ingeborg Hafners Onkel hatte einiges dazu beigetragen. 1983 heiratete der „junge Graf“ (wie er in der Bevölkerung immer noch genannt wurde) seine Verlobte Ingeborg Hafner.

Die Modernisierung und der Ausbau der Lerchentaler Waldbahn

Im Jahre 1984 übergab Ferdinand-Paul Harrer seinem Sohn Heinrich-Paul Harrer den Forstbetrieb „Forstgut der gräflichen Familienstiftung Harrer“ und den Vorsitz in der Lerchentaler Realgemeinschaft. Heinrich-Paul Harrer erkannte, dass die Kapazitäten der bestehenden Waldbahn damals noch nicht ausreichend genutzt wurden. Die beiden Diesellokomotiven der Jenbacher-Werke waren nicht schwer genug, es mangelte an Zugkraft. Besonders bei feuchter Witterung scheuerten die Lokomotiven, oder wurden von einem schweren Holzzug talwärts geschoben. Andernfalls mussten sie im Winter im Vorspann die leeren Wagen bergwärts ziehen, da eine Lok im Alleinbetrieb die meiste Zeit scheuerte. Heinrich-Paul Harrer plante eine Modernisierung, verschob diese jedoch aus wirtschaftlichen Überlegungen immer wieder.

Als 1989 der eiserne Vorhang in Deutschland fiel, frischten die Kontakte in die nunmehr neuen Bundesländer Deutschlands wieder auf. Die Familie seiner Frau kaufte wieder einen Teil ihrer ehemaligen Waldbesitzungen in der Gegend von Suhl zurück. Der „drüben“ gebliebene Onkel offerierte unvermutet sehr günstig eine relativ gut erhaltene größere Diesellokomotive und Feldbahnausrüstung aus ostdeutscher Produktion, welche nunmehr überall günstig angeboten wurde.

Heinrich-Paul Harrer erstand in Thüringen (um Illmenau) eine **Ns2f** (VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg - LKM) und eine **HF 130 C (Ns4h)**. Aus der Nähe von Suhl waren Drehschemel-Loren und Waldbahnwagen günstig zu bekommen. Ebenfalls konnten Ersatzteile und einigen Holz-Loren, Drehschemelwagen, Feldbahndrehgestelle und andere Waggons, nebst einigen Weichen und hunderte Meter Gleise erstanden werden. Die Ns2f sollte ausschließlich im Verschubetrieb in St. Martin verbleiben, da sie sich in den Steigungen ebenfalls als zu leicht herausstellte. Sie wurde 2011 verkauft. Im Jahre 2009 wurde ein Wagen der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn in desolatem Zustand (praktisch waren nur mehr die verrosteten Metallteile vorhanden) vom Feldbahnmuseum Frankfurt erworben und im Jahr darauf aufgearbeitet. Der Wagen wurde in flaschengrüner Farbe gestrichen und wird für den Brennholz-Scheiter-Transport verwendet.



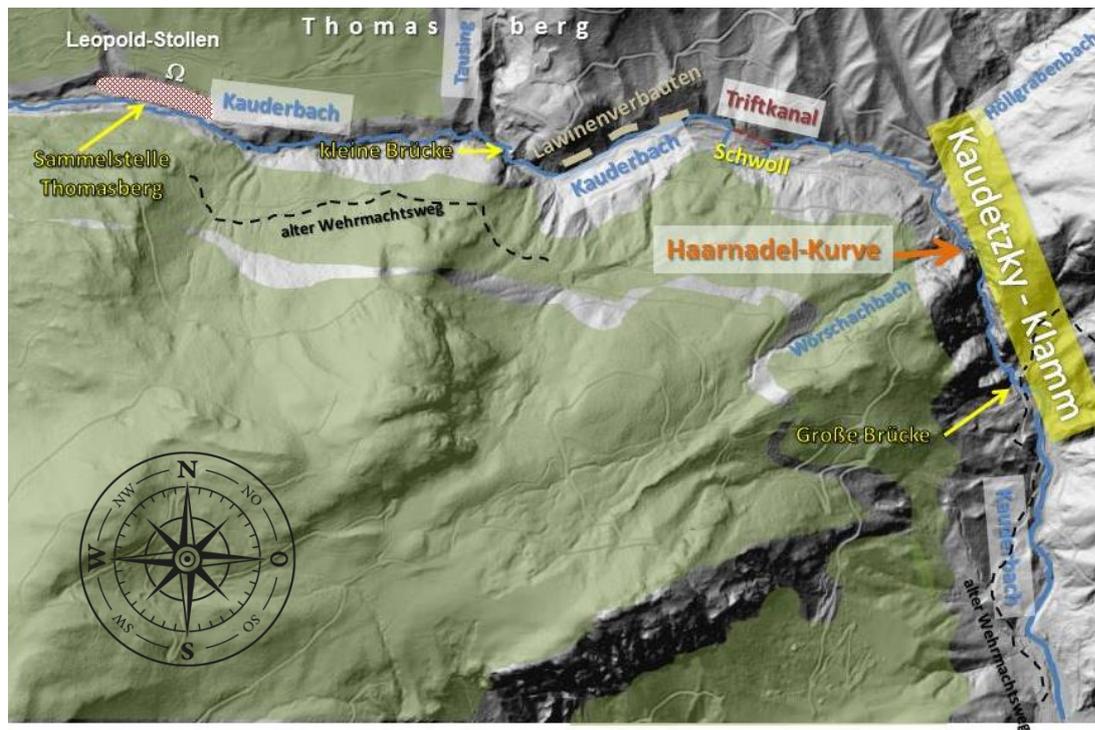
Abbildung 10: die HF 130 C im Ursprungszustand

Um die Waldbahn fiskalisch von der Realgemeinschaft zu entkoppeln, wurde die **Lerchentaler Waldbahn Betriebs- Ges.m.b.H.** gegründet. Ein Jahr später wurde noch eine Feldbahn-Lok der Lokfabrik **Gmeinder & Co** (24 PS Fabr. 34001) aus dem Bestand eines österreichischen Bergbaubetriebes erworben.

⁴ Unter dem damaligen Landwirtschaftsminister Günter Haiden gab es mehrere solcher Treffen.

Die Lok **HF 130 C-Ns4h** besorgt hauptsächlich den Transport zwischen der Sammelstelle Thomasberg und der Entladestelle St. Martin. Durch das hohe Eigengewicht ist ein sicherer Transport der vollbeladenen Holzwagen gegeben⁵. Die kleinere Gmeinder-Lok dient vor allem dem Verschub in St. Martin und der Streckenerhaltung, sowie Dienstfahrten und gelegentlich dem Transport von einigen Hochbordwagen "Scheiterwagen" für den Brennholztransport.

Ein aus Backsteinen errichteter Lokschuppen mit Werkstätte und Schmiede sowie ein Lokschuppen in Holzbauweise befinden sich in St. Martin. Dort ist auch eine Dieseltankstelle untergebracht.



Der Holztransport mit der Waldbahn

Die LKWs der Realgemeinschaft, Fremdunternehmer oder die Bauern selbst bringen die Stämme bis zum Sammelplatz Thomasberg. Heute beträgt der Anteil an Lärchenholz im Verhältnis zur Fichte oder anderen Holzarten etwa zwischen 35% und 45%. In Thomasberg werden die Baumstämme maschinell (hauptsächlich von den Ladekränen auf den Holztransportern) auf vierachsige Rungenwagen oder fertig gekuppelte Drehschemel-Einheiten (Logging-Boogies amerikanischer Bauart) verladen. Die Anlieferung erfolgt meist kontinuierlich durch die Anliefer-Betriebe und ist somit eine ständige Belademöglichkeit gegeben. Die Lagerflächen am Sammelplatz Thomasberg sind begrenzt, daher kommt der Logistik eine entsprechend wichtige Rolle zu. Der Aufenthalt der Holz-Transporter zur Beladung der bereitstehenden Wagen sollte stets so kurz wie möglich gehalten werden.

Betriebsablauf: Vor- und Nacharbeit

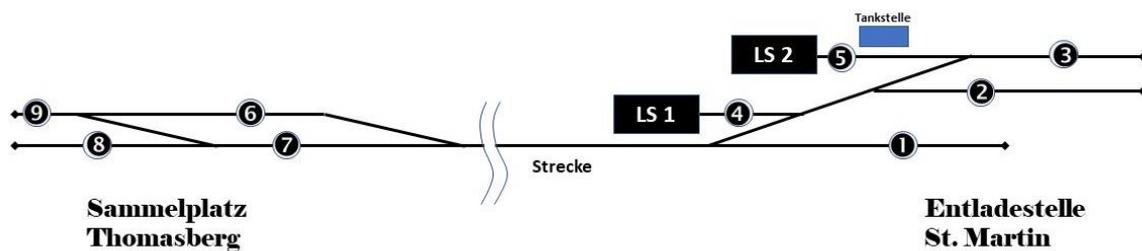
In der Gegend der Ladestelle Thomasberg leben derzeit nicht genügend Arbeiter der Realgemeinschaft, viele Bewohner sind weggezogen. Die Berufsmöglichkeiten sind im Tal vielfältiger, die Wege zur Arbeit kürzer. Daher ist es erforderlich, dass am Morgen die am Sammelplatz Thomasberg benötigten Arbeitnehmer*innen auf den Berg gebracht werden. Das erfolgt mit einem

⁵ Siehe auch die Betriebsvorschrift der Lerchentaler Waldbahn

renovierten, ehemaligen Heeresfeldbahn-Waggon. Dieser war jahrelang in einem Garten in der Nähe von Bad Muskau abgestellt gewesen und diente als Gartenhütte.

Ebenfalls wird mit diesem Morgenzug der große Kaminholz-Wagen (ehem. Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn) hinaufgebracht. Das ist die erste Fuhre des Tages. Der Kaminholz-Wagen verbleibt bis am Abend auf Gleis ③, während der Personenwagen gleich wieder ins Tal gebracht und abgestellt wird ⇒ siehe auch Seite 14. Der Platz auf den Ladegleisen in Thomasberg ist beschränkt. Am Abend erfolgt als letzte Fuhre wieder der Transport des vollen Kaminholz-Wagens und des Mannschaftswagens talwärts.

Es ist angedacht, dass morgens stets eine leere Garnitur in St. Martin auf Gleis ① bereitsteht. Die **HF 130 C-Ns4h** bringt nun diese leeren Waggon hinauf zum Sammelplatz Thomasberg.



Betriebsablauf: Holztransport

Nachdem die **HF 130 C-Ns4h** ihren Treibstoff aufgefüllt hat, bringt sie den ersten noch leeren Zug den Berg hinauf. Diese Leergarnitur wird in Thomasberg abgestellt und wird sofort beladen. Die Lok setzt um und fährt mit der beladenen Einheit wieder talwärts nach St. Martin. Die Geschwindigkeit beträgt bergab bis zu ca. 25 km/h, an manchen Stellen nur etwas mehr als Schrittgeschwindigkeit. Die geringe Geschwindigkeit ist durch die teilweise sehr engen Kurvenradien und dem Gefälle von ca. 0,7% bedingt, da die Lok gemäß Betriebsvorschrift, den vollbeladenen Zug in der Bergabfahrt jederzeit abbremsen können muss. Voll beladen kommt ein Zug mit drei Rungenwagen und zwei Drehschemel-Garnituren schon einmal auf ca. 8 – 10 Tonnen, die ungebremst bergab schieben.

In St. Martin wird der Zug wieder durch wartende Holz-LKW (bzw. mittels deren Ladekränen) entladen. Von dort geht das Holz entweder ins Sägewerk, oder wird per LKW direkt zu Kunden weiter transportiert. Je nach Jahreszeit werden täglich bis zu vier solcher Pendelfahrten durchgeführt.

Gefahren wird **auf Weisung des Bahnmeisters**, der sein Büro in St. Martin hat. Die Kommunikation erfolgt stets über Funk. Die Lokführer kennen die Strecke genau und wissen aus Erfahrung wo die neuralgischen Punkte sind. Nachdem die **Kaudetzky-Klamm** in das „Tourismus-Projekt-Ennstal“ eingebunden worden war, wurde über einen kurzen Abschnitt der Waldbahn, ein **Wanderweg** auf der Trasse entlanggeführt. Die Lokführer sind hier zu besonderer Vorsicht angehalten und müssen durch Betätigen des Hornes die Personen auf der Trasse warnen. Die Wanderer müssen zwar – laut Anschlag auf den Warntafeln an den Zutrittspunkten – der Waldbahn ausweichen und zur Seite treten, aber leider machen das nicht immer alle Wanderer. Nach dem Bachaustritt beim „Schwoll“ verlässt der Klammweg die Trasse wieder und die Wanderer gelangen über eine metallene Treppenkonstruktion als Aufstieg weiter in Richtung Tomasberg.

Entlang des gesamten Weges wurden durch den Tourismusverband Ennstal **Informationstafeln** aufgestellt, die über die Geschichte der Nutzung der Klamm als Holztransportweg und die schwierige Holzbringung aus dem Lerchental informieren. Der Wanderweg ist nur während der Sommermonate (von Mai bis Oktober) begehbar.

Im Bereich vom Sammelplatz Thomasberg kann man noch das **Mundloch des alten Kupferbergbaues** sehen. Früher war der Stollen mit Holztüren ständig fix verschlossen. Vor einigen Jahren wurde erlaubt, das verbliebene Stollenstück durch Montanhistoriker, Geologen oder Studenten des Montanwesens wieder zu befahren und wurden die Holztüren durch Metallgittertüren ersetzt. Der Schlüssel für die Gittertüren ist beim Harrer'schen Forstamt erhältlich. Weit ist der alte Stollen ja sowieso nicht zugänglich, aber die Arbeiter*innen haben die Angewohnheit dort die Getränke zu lagern, da bleiben diese auch bei warmem Wetter noch kühl. Aus dem Mundloch ragt noch ein Rest des Gleisjoches heraus, auf dem einst eine Grubenlok das Kupfererz herausbeförderte. Eine Schautafel informiert über den Bergbau. Das Betreten durch Touristen ist jedoch behördlich verboten. Der Weg zum Stollen führt über das Gelände des Sammelplatzes Thomasberg und es ist Besuchern dringend angeraten, sich bei den Arbeitern der Verladestelle zu melden oder sich bemerkbar zu machen! Zwischen den herumfahrenden Maschinen, Lastkraftwagen und Traktoren geht leicht die Übersicht verloren. Die Beschäftigten tragen zur Sichtbarkeit alle Warnkleidung, aber Wanderer könnten leicht übersehen werden. Das Betreten des Sammelplatzes erfolgt – laut Anschlagtafel – stets auf eigene Gefahr.

Durch die heutigen Kommunikationsmedien ist es möglich, die LKWs kurzfristig zur Be- bzw. Entladung zu holen. Untereinander kommunizieren sie ebenfalls über Funk. Man kennt sich. Außerdem wissen die LKW-Fahrer in etwa, wann ein Zug ankommen wird und sind dann jedes Mal schon in „Alarmbereitschaft“. Auf dem unmittelbaren Gelände – sowohl am Sammelplatz Thomasberg, wie auch in der Entladestelle St. Martin – ist auf Grund des Platzmangels das Abstellen von privaten Fahrzeugen verboten. Dafür gibt es im Bereich der Zufahrt zum Sägewerk einen eigenen Parkplatz. Das Abstellen von Fremdfahrzeugen ist nur nach Anweisung des Bahnmeisters gestattet. Der Platz ist begrenzt. Nur „der Graf“ stellt seinen G-Klasse Mercedes aus Gewohnheit immer irgendwo ab. Die Beschäftigten wissen: er lässt den Schlüssel immer stecken, damit sein Auto einfach weggestellt werden kann, wenn es im Weg ist. Und er hat nichts dagegen, dass jemand vom Betrieb die Karre wegfährt. So sind schon einige der Bediensteten ein kleines Stück in so einer Nobelkarosse gefahren. Vorsichtig natürlich!

Der „Chef“ besucht seine Leute natürlich regelmäßig und fragt nach, ob alles in Ordnung ist. Er kümmert sich um das Wohl der Leute, bespricht die anstehenden Probleme, versucht zu helfen. Durch seine regelmäßigen Besuche sind die Leute gewohnt, mit ihm zu sprechen. Er behandelt niemandem von oben herab und alle haben das Gefühl, dass er zuhört. Das tut er ja auch. Oft erklärt er auch warum bestimmte Entscheidungen getroffen wurden und wie die Firma wirtschaftlich aufgestellt ist. Dafür lieben ihn auch seine Beschäftigten. Alle fühlen sich als ein Teil des Betriebes.

Die Geschichte der „Schwedenhausbaracke“ in Thomasberg

Der Putterer Sepp war schon immer ein gesunder, kräftiger Mann. Der Putterer Sepp ist am Sammelplatz Thomasberg zuständig für den reibungslosen Ablauf des Entladens der Stämme von den Lastwagen und das Verladen auf die Waldbahn. Platz ist ja nicht so viel vorhanden. Da es also eng zugeht, ist eine entsprechende Organisation sehr wichtig. Und das macht der Putterer Sepp schon seit fünfzehn Jahren ausgezeichnet. Früher, ging der Putterer Sepp nie auf Urlaub. Um Weihnachten und danach, ist sowieso Betriebsurlaub, weil zumeist zu viel Schnee liegt. Aber auch im Sommer ist der Putterer Sepp höchstens eine Woche auf Urlaub gegangen. Da ist er immer zu seiner Schwester nach Salzburg gefahren. Seine Kollegen haben immer gelacht und zu ihm gesagt, dass er nie eine Frau finden wird. Wenn schon nicht im Lerchental, dann vielleicht woanders. Der Sepp hat zwar hie und da eine Freundin aus der Gegend gehabt, aber es war nie was „Festes“. Der Putterer Sepp hat immer von Schweden geträumt. Er hat viele Fotobücher und Reiseführer besessen und sich immer vorgestellt, dass er einmal durch ganz Schweden fahren wird. Zum Beispiel wenn in Schweden Sommer ist und er dann bis in den Norden fährt, nach Karesuando zum Beispiel und vielleicht weiter bis zum Nordkap.

Als der Sepp seinen vierzigsten Geburtstag feierte, ist der Chef zu ihm gekommen und hat gesagt, „Herr Putterer, du musst einmal ordentlich Urlaub machen. Ich habe mir gedacht, es wird Zeit, dass du einmal hinauskommst und deinen Traum verwirklichst. Wir haben alle zusammengelegt, und somit fährst du jetzt nach Schweden. Punkt aus“. Und so ging sein großer Traum in Erfüllung und der Sepp fuhr mit seinem alten SAAB nach Schweden und bis ans Nordkap. Zumindest wollte er das. Er ist aber nur bis Fredriksdal im Süden gekommen. Denn dort, am Rande einer Landstraße - der Samhällsvägen - stand ein alter VOLVO mit geöffneter Motorhaube. Daneben stand eine etwas sorgenvoll dreinblickende junge Frau und schüttelte den Kopf. Der Putterer Sepp konnte nicht vorbeifahren. Wenn er sich mit etwas ausgekannt hat, dann mit Motoren von schwedischen Autos und mit Holz. Der Sepp ist ausgestiegen, hat den schwedischen Wortschwall der Blondine mit einem Nicken erwidert, sich über den Motor gebeugt und in 20 Minuten ist der Motor wieder gelaufen. Die inzwischen wieder lächelnde Schwedin hat bald herausgefunden, dass der Typ, der ihr Auto repariert hat nur ein paar Worte Schwedisch (und das noch völlig falsch in der Betonung) spricht und sein Englisch auch nicht übermäßig gut ist. Schließlich hat sie ihn gefragt, womit sie sich bedanken kann und der Sepp hat gesagt, ein schwedisches Essen wäre schön. Und so ist der Sepp im gemütlichen kleinen Haus der Blondine gelandet und sie haben sich beim Kochen so gut es ging unterhalten. Der Sepp hat viele neue Wörter gelernt. Irgendwie war ihm die Schwedin sofort sympathisch. Sie hat sich auch sehr dafür interessiert, was er macht und wo er herkommt. Interessant war, dass sie schon immer die Alpen kennenlernen wollte und sich mit Holz auskannte, weil sie Skulpturen daraus schnitzte. Und so kam es, dass der Sepp damals nicht ans Nordkap fuhr, sondern in Südschweden blieb und dann am Ende seinesurlaubes mit vielen wirren Gedanken heimfuhr. Es war sich sicher, dass die Lotte die Frau fürs Leben war. Mit dem Sepp war dann einige Wochen nichts anzufangen, weil seine Gedanken woanders waren. Dann ist er zu seinem Chef gegangen und hat gesagt, er müsse nochmals ganz dringend nach Schweden, für ein paar Tage nur, der Herr Graf wolle entschuldigen, aber es müsse sein. Lotte war zuerst Überrascht vom plötzlichen Wiederauftauchen vom Sepp, das aber gleich einer überschwänglichen Freude gewichen ist. So ist die Lotte mit dem Sepp in die Steiermark gekommen und ist schließlich auch geblieben und hat den Sepp zum nächsten Midsummar geheiratet. Und als die Dienstbaracke vom Sepp in Thomasberg dann renoviert werden musste, hat der Sepp diese in ein Schwedenhaus verwandelt.

Der große Lokschuppen

Bis in die 70er-Jahre stand an dieser Stelle ein Lokschuppen aus Holz, gerade groß genug für eine kleine Dampflokomotive. Die Nähe zur Felswand und zum Einschnitt bedingte in diesem Bereich eine geringere Luftströmung. Dadurch hielt sich die Feuchtigkeit in diesem Bereich länger und ließ das Holz schneller verwittern. In etwa 1973 wurde beschlossen, den Lokschuppen neu zu bauen, das Vorhaben wurde jedoch stets verschleppt und verzögerte sich in der Umsetzung. Erst 1991 wurde, durch den Ankauf der neuen und größeren Lokomotiven der Neubau des Lokschuppens nötig. Ein von der Familie Harrer immer wieder gern gesehener Gast und Freund der Waldbahn, war der Architekt Steuerer aus Wien. Dieser regte an, den Lokschuppen direkt an eine in diesem Bereich neu errichteten Beton-Stützmauer anzubauen. Die Beton-Stützmauer wurde mit aus regionalen Hölzern geformten Holztafeln geschalt, was ihr einen besonderen Charakter verleiht. Das damals besondere war, dass die etwas „künstlerisch geformte“ Struktur der Stützmauer mit den eher traditionellen Formen des Lokschuppens „in einen spannungsreichen Dialog zu treten im Stande ist“, wie es der Architekt nannte. Eine bunte Bemalung der Stützmauer im Inneren des Schuppens konnte von den Mitarbeitern abgewehrt werden. Das Argument, dass bunte Farben von der Aufmerksamkeit bei der Arbeit ablenken konnten, wurde vom Architekten widerstrebend hingenommen. Als Material wurde speziell imprägniertes Holz verwendet. Das Granit-Stöckelpflaster im Inneren stammt aus dem Bereich des alten Michaelerplatzes vor der Wiener Hofburg. Der alte gusseiserne Werkstattofen stammt aus der alten Remise des Verkehrsmuseums der Wiener Linien am Ludwig-Koeßler-Platz, 1030 Wien. Dort stand er bereits in den Werkstätten der Wiener Verkehrsbetriebe und wurde bei der Umwandlung der Remise zum Straßenbahnmuseum dort abgebaut.

Bis zum heutigen Tag, zeigen sich keine besonderen Verwitterungserscheinungen am Schuppen. Die Verwendung von regionalem Holz mit hoher Qualität, hat sich ausgezahlt. Wohl aber auch, weil dem Lokschuppen eine besondere Pflege (besonderer Dank an den Taucher Karl und den Wallner Ferdinand) zu Teil wird.

Der gemauerte Lokschuppen

Schon zu Beginn des Holztransportes mit Lokomotiven wurde im Bereich der Entladestelle St. Martin ein aus Klinkerziegeln gemauerter Lokschuppen errichtet. Dieser war zum Abstellen der kleinen Dampflok und kleinere Reparaturen ausreichend. Das Problem war, dass für umfangreichere Reparaturen kein Platz vorhanden war. Die später angeschafften beiden kleineren Diesellokomotiven (Jenbach „PONY“) fanden wieder ausreichend Platz. Als dann die große Maschine zur Lerchentaler Waldbahn kam, musste ein zweiter Lokschuppen gebaut werden.

Als Mitte der Siebziger Jahre die erste Energiekrise über Europa hereinbrach, beschloss man, einen Diesellagertank anzuschaffen. Die später an gleicher Stelle errichtete große Eigentankanlage reichte jedoch in den Bereich der Tore des Lokschuppens. Diese wurden durch ein Holzbauunternehmen kurzerhand so umgebaut, dass sie in der Mitte geteilt und nun als Falttore ausgeführt sind.

Die Fettbude

Zwischen dem gemauerten und dem großen Lokschuppen steht ein Lattenverschlag für die Schmierfette, Motor- und Hydrauliköle, von den Beschäftigten liebevoll „die Fettbude“ genannt.

Der Wanderweg durch die Kaudetzky-Klamm

Die gesamte Klamm ist für den Tourismus als Wanderweg erschlossen. Während im unteren Teil noch die Trasse der Waldbahn mitbenützt wird, ist der obere Teil mit Holzbühnen ausgebaut. Der untere Teil wurde Großteils aus metallenen und hölzernen Bühnen und Aufstiegen einer alten Halle der Maschinenfabrik Liezen zusammengebaut. Auch wurden alte schmiedeeiserne Zaunelemente und Eisenrohre verwendet.

Großteils jedoch bestehen die Bühnen und Aufstiege aus Holz.



Abbildung 11: der Wanderweg durch die Klamm

Sicherungseinrichtungen und Kommunikation auf der Waldbahn

Die Lokführer kommunizieren mit dem **Bahnmeister** und Fahrdienstleiter ausschließlich über Funk. Signale sind nicht vorhanden, Weichen werden ausschließlich per Hand gestellt. In jedem Bahnhof (Thomasberg und St. Martin) sind Bedienstete der Waldbahn für das Stellen der Weichen verantwortlich, gelegentlich machen das aber auch die Lokführer selbst. Gefahren wird auf Sicht.

Für die Strecke gibt es ein **Streckenbuch** als Teil der **Betriebsvorschrift**. Darin sind die vorgeschlagenen Geschwindigkeiten und Besonderheiten der Strecke angeführt. Bevor ein Zug in einen der Bahnhöfe einfährt, wird dies durch das Signalhorn an der Lok und über Funk mitgeteilt. Die Bediensteten unterbrechen dann ihre momentane Tätigkeit und helfen dem Lokführer mit der Abwicklung der Rangiergeschäfte. Betriebsfremde dürfen sich dann auch nicht unmittelbar auf oder neben Gleisen aufhalten. Steht der Zug dann so, wie es sein soll, gibt der Fahrdienstleiter die Be-

bzw. Entladung frei. Erst dann dürfen die wartenden Holz-LKW mit Ladekränen auf den Fahrzeugen das Ladegeschäft beginnen.

Zum Be- und Entladen der Holzfuhrn

Früher wurde alles händisch geladen. Mit den heutigen Greifvorrichtungen an den Ladekränen dauert das Abladen, auch von großen Stämmen, oft weniger als eine Minute, so dass ein Zug in etwa 15 bis 20 Minuten be- oder entladen ist. Das Ab- und Umladen der Kaminholz-Scheiter dauert wesentlich länger und wird teilweise noch mit der Hand durchgeführt. Das Entladen in St. Martin erfolgt z.B. durch eine eigene Mannschaft, die sogenannte Abendschicht.

Üblicherweise werden bereits schon vor dem Verladen in Thomasberg alle Stämme auf die üblichen Transportmaße von 3 m bzw. 4 m gekürzt.

Der Transport der Kaminscheiter erfolgt mit dem alten O-Wagen der ehemaligen Mecklenburger Eisenbahn. Der Wagen ist seinerzeit zum Schrottpreis gekauft worden und war in einem ziemlich ramponierten Zustand. Einige Metallteile sind bis heute verbogen, aber niemand getraut sich zu viel Gewalt anzuwenden. Teilweise war die Korrosion ziemlich fortgeschritten. Alles wurde wieder weitgehend renoviert. Irgendjemand hat vor etwa 10 Jahren die Holzplanken erneuert und den Waggon mit ziemlich viel Farbe grüner gestrichen. Die Fahrgestelle sind schon wieder verrostet und es ist nur eine Frage der Zeit, bis der Waggon wieder komplett überholt werden muss. Alle Feldbahnwagen werden regelmäßig generalsaniert und sind in einem ziemlich ordentlichen Zustand.

Bahn technisch sind als Anlagen auf der Lärchentaler Waldbahn lediglich mechanische Weichenstell-Einrichtungen vorhanden, wobei keine Weichenlaternen, sondern nur aufgebrachte Reflektor-Folie auf den Blechboxen (diese sitzen dort, wo normalerweise die Weichenlaternen sitzen) verwendet wird. Da die **Kommunikation** zwischen **Bahnmeister** und fahrenden Loks ausschließlich über **Funk** abläuft und sich lediglich für Revisionsarbeiten der **Bauzug** oder der **Schneepflug** mit der GMEINDER-Lok auf der Strecke befindet, sind keine Signalanlagen erforderlich. Die jeweiligen Geschwindigkeiten sind in der **Betriebsordnung** festgelegt. Daher gibt es auf der Strecke auch keine Geschwindigkeits-Signaltafeln.

Betrieb des Schneepfluges:

In den Wintermonaten, manchmal schon Anfang November, kann es im Lärchentale schon schneien. Liegt mehr als etwa 30 cm Schnee auf den Gleisen, gibt der Bahnmeister meist den Auftrag, den Schneepflug einzusetzen. Dieser ist ein ausgedienter Schneepflug von einem kommunalen Fahrzeug und wurde früher für die Straßenräumung eingesetzt. Die Pflugschaufel wurde an ein Feldbahn-Fahrgestell montiert und dieses mit einem Betonklotz als Ballastgewicht versehen. Ein zusätzlicher Ballastwagen wird hinter dem Schneepflug angehängt. Dieser besitzt eine Bremserbühne von der aus, die Schaufel mittels Kurbelgetriebe gehoben bzw. abgesenkt werden kann. Der Standplatz des Bedieners ist nicht wettergeschützt ausgeführt und es ist eine Menge Erfahrung und Kraft erforderlich, um den Schneepflug richtig zu bedienen. Daher ist diese Arbeit nicht sehr beliebt.

Für bessere Sicht ist der Schneepflug mit LKW-Scheinwerfern (die Scheinwerfer eines alten SAURER-LKWs) ausgestattet. Der Strom wird von einer zusätzlich angebrachten Steckdose im Motorraum der Schublok (zumeist die GMEINDER 12/24) über ein Verlängerungskabel zu den Scheinwerfern geleitet.

Die Umsetzung im Modell



Die Gleisanlagen der Entladestelle St. Martin wurden vereinfacht dargestellt. Die Aufstellgleise zum Sägewerk enden am Anlagenrand. Das Sägewerk ist nicht dargestellt. Ein eigener Stellteil mit Sägewerk ist für die Zukunft jedoch geplant.

Bei einer so kleinen Anlage sieht das Auge des Betrachters mehr Details, als bei einer großen Anlage, da bei großen Landschaften die Weite viele Details eher verschluckt.

Bei der Lerchentaler Waldbahn wurde besonderes Augenmerk auf das Vorhandensein von realitätsbezogenen Ver- und Entsorgungsanlagen für die Medien Wasser, Abwasser und Strom gelegt. Wichtig war mir, zu überdenken, wie die Ver- und Entsorgung jeweils erfolgen könnte. Daher wurde z.B. fiktiv eine Wasserversorgung dargestellt, die durch den Hydranten (als Löscheinrichtung) und ein Waschbecken (als Handwascheinrichtung und Wasserzapfstelle) angedeutet wurde. Die beiden Lokschruppen besitzen Toiletten und Waschbecken im Gebäudeinneren, gleiches gilt für die Baracke in Thomasberg, in der auch eine Küche vorhanden ist. Andererseits muss das Wasser nach Gebrauch auch wieder abgeleitet werden. Daher sind Fäkalkanal, Regen und Niederschlagswasserkanäle – angedeutet durch Kanal- und Schachtdeckel, Regeneinläufe (Gullys) und Regenfallrohre – vorhanden. In einigen Bereichen des Entladeplatzes in St. Martin wurden Regenrinnen eingebaut, die ein schnelles Abfließen von Niederschlagswasser ermöglichen. In Thomasberg wurde die Beladefläche im Gefälle, weg von den Gleisen führend, verlegt.

Die Stromversorgung und -verteilung wurde durch viele Schaltschränke und Sicherungskästen dargestellt. In unmittelbarer Nähe fast jeder Anlage ist heute so ein Schalt-, Steuer- oder Sicherungsschrank montiert. Weiters sind in verschiedenen Schränken Steckdosen zur Stromversorgung der elektrisch betriebenen Holzspalter und Kreissägen eingebaut.

Die großen Gebäude besitzen jeweils Blitzableiter und teilweise auch Schneefanggitter. Da in beide Lokschruppen Absaugeanlagen für Dieselaabgase eingebaut wurden, mussten auch Aufstiege auf das Dach vorgesehen werden. Wie sonst kommt der Rauchfangkehrer zum Reinigen und zur Inspektion des Rauchabzuges der Holzgefeuerten Heizungen auf die Dächer oder die Lüftungstechniker zum Reinigen der Lüfter-Hauben? Die Dächer der Kleingebäude weisen keine Einrichtungen auf. Die Diesel-Eigentankanlage ist blitzschutzmäßig geerdet und die Dachkonstruktion ist eine geschweißte, verbundene Stahlkonstruktion. Außerdem liegt dieser Teil der Entladestelle St. Martin etwas tiefer als das benachbarte Gelände im Norden und wurde in die niederste Blitzschutzklasse eingestuft. Für die erste Löschhilfe sind außer den Hydranten ausreichend Handfeuerlöcher vorhanden.

Modellbetrieb und Fahrplan

Der Fahrbetrieb eines Modelltages beginnt mit der Bereitstellung der Lok 2 (LKM HF130C-Nf4h), welche auf Grund des Dienstgewichtes und der Motorkraft auf morgendlich feuchten Schienen am wenigsten zum „Schleudern“ neigt. Die Kontrolle des Öldruckes, des Kühlwassers und des Tankfüllstandes ist Pflicht. Sollte es erforderlich sein, wird die Lok vollgetankt, was routinemäßig eigentlich stets am Vortag zu Diensten erfolgt.

Beginn der Tagesschicht:

Erster Zug am Morgen ist der **Mannschaftszug**. Obwohl im Lerchental genügend Forstarbeiter wohnen, sind davon nur wenige bei der Lerchentaler Realgemeinschaft beschäftigt. Daher ist es erforderlich, die Mitarbeiter vom Tal auf den Berg zu befördern. Dies erfolgt mit dem **Mannschaftswagen** (von der Waldbahn Bad Muskau erworben). An diesen wird gleich der **Kaminholzwagen** angehängt (Kaminscheite sind im Augenblick ein Geschäft mit Wachstumspotential). Da die Beladung des Kaminholzwagens sehr lange dauert, wird dieser Wagen länger in der Sammelstelle Thomasberg verbleiben. Zum Abstellen des Kaminholzwagens gibt es auch ein eigenes Abstellgleis, das Gleis ③. Nach dem Aussteigen der Beschäftigten, wird der Mannschaftswagen wieder ins Tal befördert werden, da in Thomasberg sehr wenig Platz zum Abstellen besteht. Da aber auf den Gleisen in St. Martin ebenfalls wenig Platz ist, wird dieser Wagen dann vor dem Lokschuppen (österreichisch: „Heizhaus II“) abgestellt.

Die Lok fährt dann zum abgestellten Zug mit den leeren Holzwagen. Dieser Zug besteht üblicherweise aus drei Flachwagen mit Rungen und einem von der Waldbahn selbst gebauten Logging-Boogies amerikanischer Bauart. Ein Drehschemel-Wagen größerer Bauart (ebenfalls selbst gebaut), steht noch als Reserve zur Verfügung. Der Holzzug wird also von der LKM HF130C-Nf4h auf den Berg gezogen. Dort wird der Zug von den bereitstehenden Holztransport-LKWs beladen, was etwa eine halbe Stunde dauert. Anschließend setzt die Lok um und fährt mit dem Zug talwärts nach St. Martin.

Tages – Regelbetrieb – Holztransport:

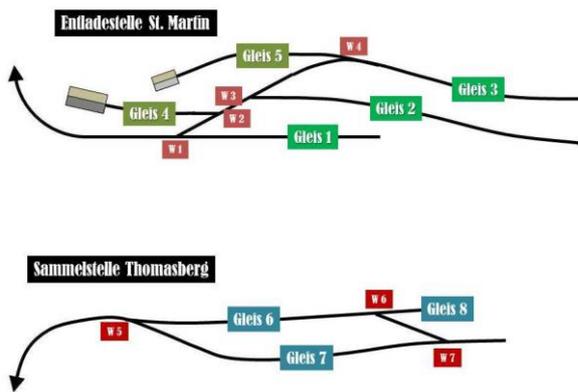
Dort kommt die Lok auf Gleis ② am Gleisende zu stehen, weil es in St. Martin kein Umsetzgleis gibt. Deshalb kommt die Verschub-Lokomotive GMEINDER 12/24 zum Einsatz. Der Holzzug wird geteilt, damit die Entladung – ebenfalls durch bereitstehende Holz-LKWs schneller erfolgen kann. Zu diesem Zweck wird der Zug geteilt, zwei Wagen werden auf Gleis ① verschoben, die vorderen beiden Wagen verbleiben auf Gleis ② stehen. Nach wiederum etwa einer halben Stunde sind alle Waggons leer, die Verschublok zieht die beiden auf Gleis ② stehenden Wagen ab und schiebt diese vor die anderen, auf Gleis ① abgestellten Wagen. Daraufhin verschwindet sie wieder und wird vor ihrem Lokschuppen abgestellt. Nunmehr ist die HF130C-Nf4h wieder frei und setzt sich vor den nunmehr leeren Holzzug. Nachdem sie diesen wieder bergwärts nach Thomasberg gebracht hat, wiederholt sich das Procedere von neuem. Insgesamt werden auf diese Weise vier Durchläufe gefahren. Am Ende wird der leere Holzzug auf Gleis ② abgestellt (was wiederum umfangreiche Rangiermanöver erfordert).

Ende der Tagesschicht – Abschlussprocedere:

Die Verschublok verbleibt auf Gleis ①. Der Mannschaftswagen wird **händisch**, also per Muskelkraft, auf das Gleis ⑤ verschoben und von dort von der Verschublok aufgenommen und sofort auf das Gleis ① geschoben.

Die HF130C-Nf4h schnappt sich den **Mannschaftswagen** und fährt damit bergwärts, um die Leute am Abend wieder ins Tal zu bringen. In Thomasberg angekommen wird der Mannschaftswagen auf Gleis ⑦ abgestellt und umfahren. Dann wird der **Kaminholzwagen** von seinem Abstellgleis geholt und vor dem Mannschaftswagen angekuppelt. So geht es talwärts und nun fährt der Zug gleich auf Gleis ⑤ ein. Dabei wird die HF130C-Nf4h wieder eingesperrt. Die Verschublok, die vorher am Lokschuppen II gewartet hat, muss also nun die Wagen vom Gleis ⑤ entfernen. Sie stellt diese sofort (über das Streckengleis) auf Gleis ① ab. Anschließend fährt sie hinter den Holzzug auf Gleis ②, das geht sich gerade noch aus. Nun ist der Weg für die HF130C-Nf4h wieder frei. Die HF130C-Nf4h fährt zuerst vor die Tankstelle und stockt ihre Tanks auf, um dann im Lokschuppen II über Nacht abgestellt zu werden. Vor Schichtende wird der Lokführer noch Öl und Kühlwasser kontrollieren.

Am Ende fährt die GMEINDER ebenfalls noch vor die Tankstelle, um dann auch im Lokschuppen I für die Nacht bereit gemacht zu werden. SCHICHTENDE – Alle gehen nach Hause.



Auszug aus der Betriebsvorschrift:

NORMALFAHRT - Bergfahrt

1. Lok fährt aus Lokschuppen
2. Lok wird auf Wasserstand, Ölstand und Öldruck, sowie Treibstoffstand kontrolliert
- 🚰
3. Lok fährt zum Tanken an die Tankstelle (Gleis ⑤) 🚰
4. Lok fährt an den Zug (Gleis ②) – ankoppeln ⚙️
5. Prüfung der Waggons auf Kupplung und Gleisigkeit
6. Freigabe der Strecke und Fahrt beim Fahrdienstleiter einholen 🗣️
7. Abfahrt ➡️//
Achtung! Im Streckenabschnitt zwischen „Einschnitt-Ende“ und „Schwoll-Kurve“: ev. Wanderer auf freier Strecke! (Signalhorn betätigen 📣)
8. In der Kurve beim Wasserdurchbruch „Schwoll“ = Schrittgeschwindigkeit!
9. Vor Einfahrt zur Sammelstelle Thomasberg
(Signalhorn betätigen 📣)

MANNSCHAFTSZUG

1. Lok fährt aus Lokschuppen
2. Lok wird auf Wasserstand, Ölstand und Öldruck, sowie Treibstoffstand kontrolliert
- 🚰
3. Lok fährt zum Tanken an die Tankstelle (Gleis ⑤) 🚰
4. Lok fährt an den Zug (Gleis ①) – ankoppeln ⚙️
Mannschaftswagen stets direkt hinter der Lok führen!

5. Prüfung der Waggons auf Kupplung und Gleisigkeit, besonders des Mannschaftswaggons!
6. Freigabe der Strecke und Fahrt beim Fahrdienstleiter einholen 🗣️
7. Abfahrt ➡️//
Langsam Anfahren und Bremsen!
Achtung! Im Streckenabschnitt zwischen „Einschnitt-Ende“ und „Schwoll-Kurve“: ev. Wanderer auf freier Strecke! (Signalhorn betätigen 📣)
8. In der Kurve beim Wasserdurchbruch „Schwoll“ = Schrittgeschwindigkeit!
9. Vor Einfahrt zur Sammelstelle Thomasberg
(Signalhorn betätigen 📣)
10. Mannschaftswagen auf Gleis ⑦
11. Kaminholz-Wagen auf Gleis ⑧

NORMALFAHRT – Talfahrt

1. Umsetzen über Gleis X und Strecke
2. Lok fährt an den Zug (Gleis ⑥ oder ⑦) – ankoppeln ⚙️ Lok einbremsen!
3. Prüfung der Waggons auf Kupplung und Gleisigkeit
4. Freigabe der Strecke und Fahrt beim Fahrdienstleiter einholen 🗣️
5. Abfahrt ➡️//
Fahrgeschwindigkeit max. 20 km/h!
6. In der Kurve beim Wasserdurchbruch „Schwoll“ = Schrittgeschwindigkeit!
Achtung! Im Streckenabschnitt zwischen „Einschnitt-Ende“ und „Schwoll-Kurve“: ev. Wanderer auf freier Strecke! (Signalhorn betätigen 📣)
7. Vor Einfahrt Endladestelle St. Martin: Zielgleis-Nummer beim Fahrdienstleiter einholen (üblicherweise Gleis ②).
8. Lok beim Verlassen einbremsen und absperren – Schlüssel ziehen!
⇒ Lok bleibt auf Gleis ②!

Inhalt

Lage,Umfeld und Geschichte	1
Der ehemalige Kupferbergbau im „Ferdinand-Stollen“	3
Geschichte der Holzbringung und Entstehung der Kaudetzky-Klamm	3
Die Modernisierung und der Ausbau der Lerchentaler Waldbahn.....	6
Der Holztransport mit der Waldbahn	7
Die Geschichte der „Schwedenhausbaracke“ in Thomasberg	9
Der große Lokschuppen	10
Der gemauerte Lokschuppen	11
Die Fettbude.....	11
Sicherungseinrichtungen und Kommunikation auf der Waldbahn.....	11
Zum Be- und Entladen der Holzfuhrer.....	12
Die Umsetzung im Modell.....	13
Modellbetrieb und Fahrplan	13
AGENDA.....	1
NORMALFAHRT - Bergfahrt.....	1
MANNSCHAFTSZUG.....	1
NORMALFAHRT - Talfahrt.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

Bildnachweis:

Grafiken Seite 1 bis 19 – soweit nicht nachfolgend extra angeführt:

© Manfred Scholz (teilweise unter Verwendung von Google-Maps);

Herkunft der Fotos auf der

Seite 2: www.malerwinkel-rattenberg.com, Foto rechts oben: Astrid Grimm, September 2017

[commons.wikimedia.org\Holztrift_Kaiserklamm.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Holztrift_Kaiserklamm.JPG) und [Holztrift_Gleirschtal1.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Holztrift_Gleirschtal1.jpg)

Seite 3: <http://www.kupferschaubergwerk.at/geschichte.html>; Foto rechts unten: Dipl.-Chem. Hans TAUSS, Festschrift „110 Jahre Arbeitsinspektorat Leoben“ 2010;

Seite 4: [de.wikipedia.org\Waldbahn_von_Alberschweiler.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Waldbahn_von_Alberschweiler)

Seite 5: <https://cloud.hdme>

dia.fr/association-chemin-de-fer-forestier/files/FR/2-2-Train-a-vapeur-Historique.pdf

Seite 6: http://www.heeresfeldebahn.de/lokomotiven/deutschland/hf_130_c/index.html

Seite 11: <https://homeoftravel.de/sigmund-thun-klamm-kaprun/> (Sigmund-Thun-Klamm Kaprun →bearbeitet)

Impressum:

© Manfred Scholz 2019 bis 2023 📍 8020 Graz, Steiermark, Österreich, <https://www.lerchentaler-waldbahn.at/>, ✉ jan.manfred.scholz@gmail.com,

Dieses Portfolio dient als frei erfundene Hintergrunderklärung für die Darstellungen auf der gegenständlichen, von mir frei erfundenen Modelleisenbahnanlage. Zufällige Namensgleichheiten sind nicht beabsichtigt. Geschlechtsspezifische Ausdrücke dienen der herkömmlichen Lesart und sind stets auf alle Geschlechter anzuwenden.