

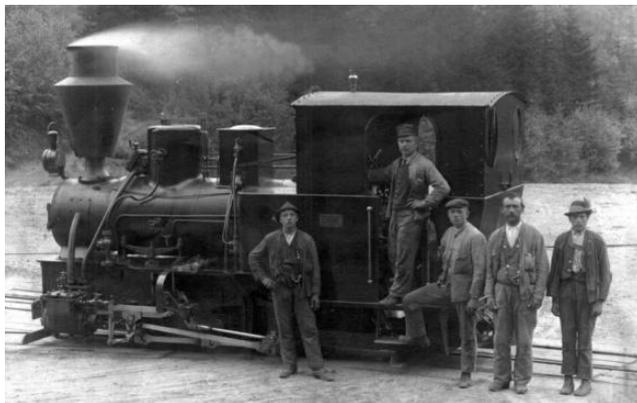
Die ehemalige Waldbahn Frauenwald, 1899-1958 (Steinhaus am Semmering – Retteneegg)



Krauss-Linz-Lok bei der ehemaligen „Alfred-Hütte“, Steinhaus am Semmering (Slg. Johann Witz)

Die Holzbringung aus den Wäldern des Grafen Karl Lanckoroński-Brzezie (1848-1933) aus dem oberen Feistritztal in Richtung zur Südbahnstrecke gestaltete sich in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts sehr schwierig, zumal die Fuhrwerke den Fahrweg über den Feistritzsattel und den Fröschnitzsattel oder die enge und steile Pfaffensattelstraße benützen mussten.

Die Geschichte der Waldbahn begann eigentlich schon mit dem Jahr 1899, als der Graf - er war Eigentümer des Forstgutes Frauenwald - einige schmale Streifen am rechten Feistritzufer von der Erzdiözese Wien für 30 Jahre pachtete. Planer und Bauleiter der Waldbahn war Forstmeister Ing. Roman Tichy (1853-1930). Die erste Teilstrecke zwischen der „Maschinensäge Frauenwald“ in Feistritzwald und der Station Ambach (am Fuße des Feistritzsattels) wurde noch als Pferdebahn betrieben. Nach und nach erfolgte der Ausbau mit der Errichtung des Feistritztaaufzuges (von der Talstation Ambach bis zum Feistritzsattel/Sattelbahnhof), der Sattelstrecke und des Bremsbergs in Richtung Fröschnitztal. 1910 begann man mit der Umstellung vom Pferde- auf Dampfbetrieb und höchstwahrscheinlich 1917 war die 22 km lange Strecke mit der Spurweite von 600 mm zwischen Retteneegg und Steinhaus am Semmering fertig gestellt und voll betriebsfähig.



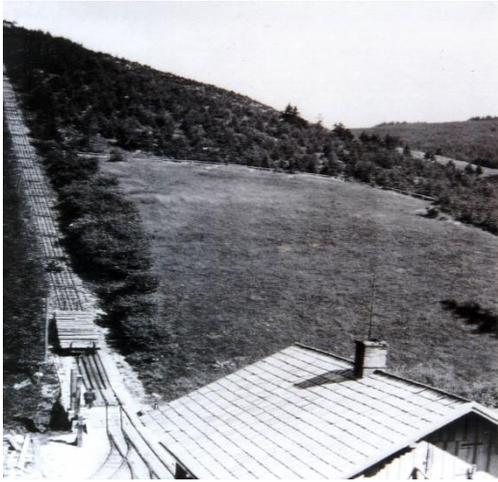
*Zobel-Lok (Baujahr 1911), Sattelstrecke
(Fam.-Archiv Fritz Humel)*



*Decauville- und Krauss-Linz-Lok (Baujahr 1930 bzw.
1918), Fröschnitztal (Foto: Harald Navé/Archiv VEF)*

Der Verkehr auf drei Teilstrecken dieser Waldbahn (im Fröschnitztal, auf der Sattelstrecke und im Feistritztal) wurde mit mehreren dreiachsigen Dampflokomotiven abgewickelt. Einige Zeit war noch eine zweiachsige Lok im Einsatz. Auf der Bremsbergstrecke und dem Feistritztaaufzug war kein Lokomotivbetrieb möglich. Die reine Fahrzeit von Retteneegg bis Steinhaus betrug ca. zweieinhalb Stunden, in der Praxis dauerte der Transport über die gesamte Strecke allerdings länger.

Die Beförderung des Holzes mit der Waldbahn war sehr aufwändig und benötigte zur Überwindung der etwa 161 Höhenmeter vom Feistritztal auf den Feistritzsattel einen ca. 681 m langen Schrägaufzug. Mit Hilfe dieses dreischienigen, mit Wasserkraft betriebenen Feistritztaaufzuges wurden die beladenen Waggons hochgezogen. Eine Peltonturbine in der Talstation Ambach erbrachte je nach vorhandener Wassermenge eine Leistung zwischen 20 und 25 PS. Das für den Antrieb benötigte Wasser wurde vom Ambach über einen ca. 678 m langen Kanal in ein 20 m³ fassendes Bassin geleitet.



*Schrägaufzug, Ambach, Feistritztal
(Slg. Anton Pillar)*



*Bremsberg-Bergstation mit der Zobel-Lok, Sattelstrecke
(Fam.-Archiv Hellmut Gauer)*

Am Ende der ca. 2,9 km langen Sattelstrecke (ein Abschnitt dieser ehemaligen Trasse ist heute übrigens ein Teil des Wanderweges zwischen dem Feistritzsattel und dem Sonnwendstein) wurden die Waggons über einen Bremsberg mit etwa 821 m Länge ins ca. 234 m tiefer gelegene Fröschnitztal transportiert.



*Bremsberg-Talstation, Fröschnitztal
(Slg. Alois Rothwangl)*



*Mitarbeiter beim Forstgut Frauenwald
(Fam.-Archiv Fritz Humel)*

Von dort wurde das Holz talabwärts zum Bahnhof Steinhaus am Semmering befördert und verladen. Die im Jahr 1930 zwangsweise Abtragung von fast 2,5 km der Strecke im Feistritztal und beim Feistritztalaufzug verursachte für viele Arbeiter in Feistritzwald große finanzielle Probleme. Nachdem einige Zeit später aber die Gleislücke wieder geschlossen werden konnte, wurde für die Waldbahn gegen Ende des Jahres 1934 sogar ein beschränkt-öffentlicher Güterverkehr bewilligt. Entlang der Waldbahn bestanden 11 Lade- und Entladestellen.

Die Bahn hatte in weiterer Folge schwer unter den Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges zu leiden. Nach einer kurzen Zeit der Erholung bestand jedoch in den fünfziger Jahren nicht mehr die Möglichkeit, sie wirtschaftlich zu betreiben. So war das Ende der Waldbahn Frauenwald absehbar. Bereits 1957 wurden die einzelnen Waldbahnabschnitte stillgelegt. Am 23. Oktober 1958 fuhr der letzte Gleisabbauzug der Waldbahn durch das Fröschnitztal bis Steinhaus. Bald darauf war diese Bahn nach dem vollständigen Abbau der Strecke und der Verschrottung der Fahrzeuge und Gleise Geschichte. Nach der Abtragung der Strecke wurde die Trasse, die im Feistritz- und Fröschnitztal vielfach in der Nähe der Landesstraßen verlief, für die Straßenverbreiterung genutzt.

Derzeit bestehen nur mehr erkennbare Trassenteile in Steinhaus am Semmering, beim Bremsberg, bei der Sattelstrecke und beim Feistritztalaufzug. Sehr schön sichtbar und erhalten ist heute noch die Bahntrasse in Steinhaus zwischen der ehemaligen „Alfred-Hütte“ und dem nördlichen Steinhauser Semmeringbahn-Viadukt. Im Bereich dieses Viadukts findet sich im Verlauf des „Steirischen Semmeringbahn-Wanderwegs“ außerdem eine Schautafel mit Hinweisen auf diese Waldbahn.



*BMMF-Lok (Baujahr 1918), Feistritztal
(Fam.-Archiv Johann Spreitzhofer)*



*Idylle beim Forsthaus in Feistritzwald
(Fam.-Archiv Heimo Stadlbauer)*

Die Waldbahn Frauenwald brachte Arbeit ins abseits der Semmeringbahn gelegene obere Feistritztal und bildete ca. 55 Jahre lang eine wichtige Lebensgrundlage für die dort lebende Bevölkerung. Auch das obere Fröschnitztal profitierte von ihrem Betrieb. **Daher soll das Andenken an diese Bahn weiterhin gewahrt bleiben.**

Bislang ist nach dem derzeitigen Wissenstand noch kein Buch erschienen, das sich ausschließlich mit nur einer Waldbahn in Österreich beschäftigt. Fallweise war die Waldbahn Frauenwald Gegenstand mehrerer Aufsätze in Eisenbahn-Fachzeitschriften. Manfred Hohn hat dieser Bahn in seinen beiden Büchern „Waldbahnen in Österreich“ einen informativen Überblick über deren Geschichte und Betrieb gewidmet.

Für die **Autoren, Prof. Mag. Hans Matscheko (Mürzzuschlag) und Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer (Graz)**, bot sich die Graf Lanckoroński'sche Waldbahn Frauenwald als Bahn aus dem lokalen Umfeld durch ihren faszinierenden Betrieb und durch ausreichend vorhandene Quellen zur Bearbeitung an.

Zur Waldbahn Frauenwald haben die beiden Autoren unterschiedliche Zugänge. Prof. Mag. Hans Matscheko hat als Historiker und begeisterter Eisenbahnfreund bereits Jahre vor dem Erscheinen der vorliegenden Publikation Vorträge und Bildpräsentationen zur lokalen Geschichte, besonders über einzelne Bahnen in Mürzzuschlag und Umgebung, gehalten. Aus seiner Kindheit ist ihm natürlich die Waldbahn Frauenwald gut bekannt.

Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer besitzt familiäre Wurzeln, die ein Interesse an dieser Waldbahn geradezu bedingen. War doch sein Urgroßvater, der Lanckoroński'sche Forst- und Gutsverwalter Ing. Roman Tichy, der bedeutende Planer und zu einem wesentlichen Teil auch Bauleiter dieser Bahn.

Beide Autoren haben bereits im Jahr 2006 in Spital am Semmering gemeinsam mit den 3. und 4. Klassen der dort ansässigen Volksschule ein Projekt zur Waldbahn Frauenwald durchgeführt und eine Bildpräsentation, verbunden mit einer Ausstellung, gestaltet. In den darauf folgenden Jahren nach diesem Projekt und seiner Präsentation wurde das vorliegende **Buch** mit dem Titel „**Die Lanckoroński'sche Waldbahn Frauenwald zwischen Steinhaus a S. und Rettenegg (1899-1958)**“ als eine ausführliche Fortführung dieser Arbeit über diese Waldbahn verfasst. Unterstützer des Projekts haben ihr umfangreiches Wissen als Zeitzeugen des Waldbahnbetriebes zur Verfügung gestellt. Volksschuldirektor i. R. OSR Gustav Zach hat außerdem in mühevoller Arbeit weitere Zeitzeugen im Feistritztal befragt, die Berichte schriftlich festgehalten und diese Unterlagen den Autoren zur Verfügung gestellt. Ohne diese zeitintensive Tätigkeit wäre das vorliegende Werk nie zustande gekommen.

Viele aussagekräftige Fotos, Pläne und Skizzen bilden einen bedeutenden Bestandteil dieser Publikation. Dankenswerterweise stellten Eisenbahnfotografen und Inhaber von Fotosammlungen, außerdem viele Privatpersonen aus ihren Familienarchiven Bilder zur Verfügung. Großer Dank gebührt den Zeitzeugen, die den Lesern mit ihren Berichten die Welt der alten Waldbahn anschaulich vor Augen führen. Großartige Hilfe bei eisenbahntechnischen Fragen leisteten auch Eisenbahnfreunde.

Für Beratung und Unterstützung in verschiedenen anderen Fragen danken die Autoren vielen Damen und Herren. Die insgesamt mehr als 20 Jahre andauernden Recherchen machten natürlich zahllose Telefonate, Besuche in Archiven, örtliche Besichtigungen, Begehungen und persönliche Gespräche nötig.

Neben genauen Quellenangaben enthält das Buch eine Beschreibung der Strecke, eine Übersicht über die geschichtliche Entwicklung, den Betrieb und die noch vorhandenen Spuren der Waldbahn. Nicht zuletzt erzählen mehr als 30 Zeitzeugen von ihren Erlebnissen mit dieser Bahn.

Die beiden Autoren würden sich freuen, wenn durch dieses **einmalige Buch** das Interesse an der Waldbahn Frauenwald geweckt bzw. wachgehalten werden könnte. Lokalhistorisch ist vor allem in den **Gemeinden**

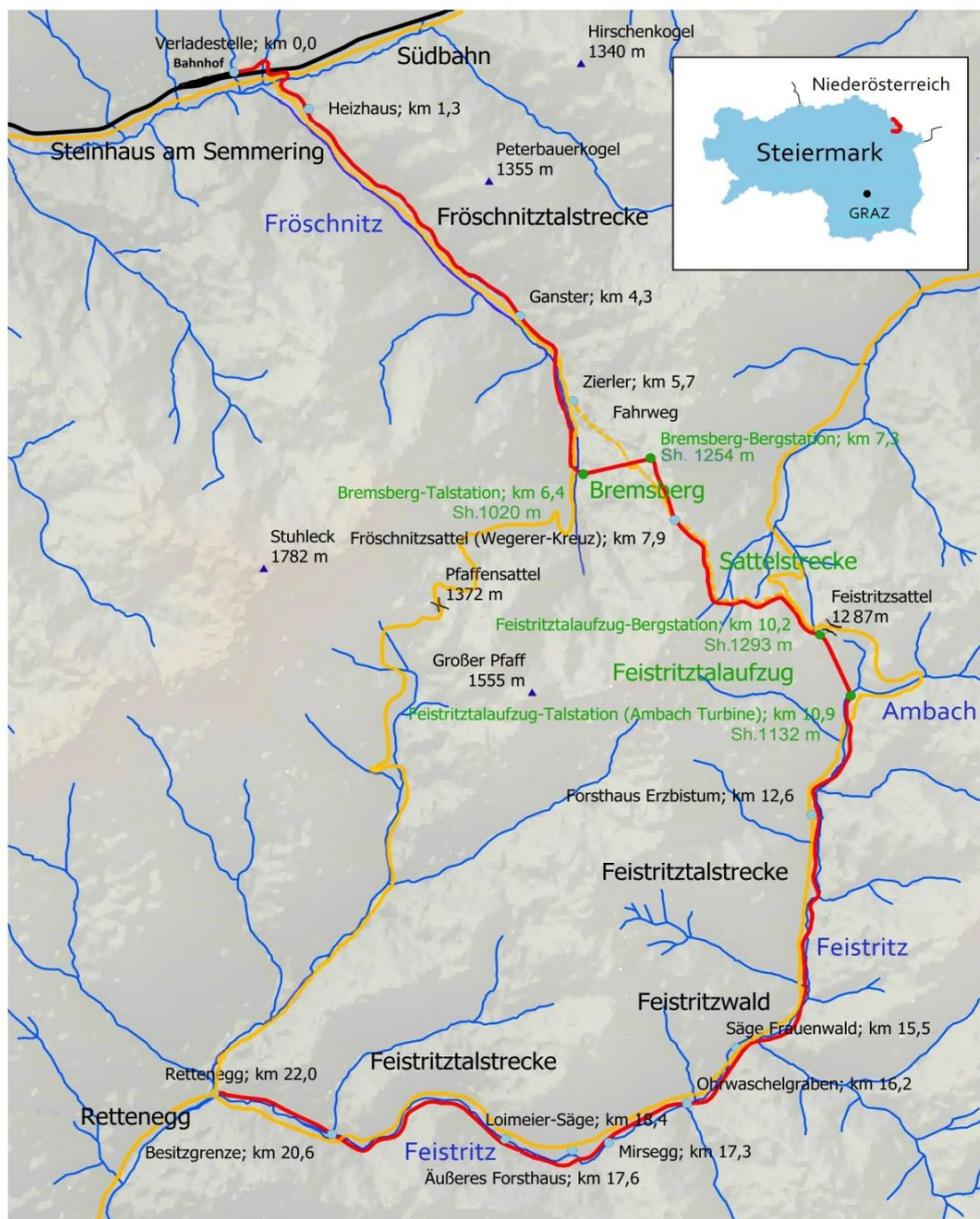
Spital am Semmering und Rettenegg die Erinnerung an diese Waldbahn noch stark vorhanden. In den jeweiligen Ortschroniken sind der Waldbahn auch Artikel gewidmet.

Der Vertrieb des Buches „Die Lanckoroński'sche Waldbahn Frauenwald, zwischen Steinhaus a S. und Rettenegg (1899-1958)“ erfolgt durch den Eisenbahnverlag Railway-Media-Group (RMG) aus Wien (www.rmg-verlag.at).

212 Seiten, 235 Fotos, Pläne und Skizzen,
 1. Auflage 2021
 ISBN: 978-3-902894-81-6,
 Kosten € 49,- zuzüglich Versandkosten
 Zu bestellen bei RMG oder bei Ihrem Buchhändler



Verlauf der Waldbahnstrecke



LEGENDE:

— WALDBAHNSTRECKE — GEWÄSSER — STRASSE