

DLBG  
DEUTSCHLANDSICHER

VERBAND  
[SCHILCHER]land  
DEUTSCHLANDSICHER

DR. GERHARD FISCHER  
ANDREAS FISCHER

# 90 Jahre Fürst Liechtensteinische Waldbahn und Säge



*Erste Fahrt der Waldbahn am 22. Oktober 1922*

## Die Koralpe und ihre Herrschaftszugehörigkeit

Die ersten namentlichen Nennungen des als „Koralpe“ bekannten Höhenzuges stammen aus dem 18. Jh. In früheren Nennungen wurde lediglich die Region des großen Kares als „Choralpe“ bezeichnet. Der Großteil des Höhenzuges wurde als Obere und Untere Schwanberger Alpe bezeichnet.



Großes Kar 1923

Die Koralpe hatte vermutlich schon im frühen Mittelalter durch ihre Übergänge ins Lavanttal große Bedeutung erlangt. Ursprünglich kaiserliches Gebiet wurde diese Gegend vermutlich durch die Schenkung des Jahres 970 dem Bischof von Salzburg diesem überlassen. Inwieweit die Koralpe in dieser Zeit bereits bewirtschaftet bzw. besiedelt war, muss mangels vorhandener Quellen offen bleiben.

Ortsnennungen, wie „Gardinast“ für Garanas, das wahrscheinlich dem Gotischen zuzuordnen ist und Verschlag, Verhau bedeutet oder Osterwitz, dem die slawische Bezeichnung „scharfes Eck, scharfe Kante“ zugrunde liegt, weisen zumindest auf die Nutzung der Region spätestens in der Slawenzeit (8.Jh.) hin.



Verladestation Kupper 1926

Aus dem Jahre 1322 werden wir über einen Almstreit zwischen den beiden bedeutenden Herrschaften Landsberg und Schwanberg informiert. Die Schwanberger, Dienstmänner der Herren von Pettau, die wiederum als Lehensmänner des Bistums Brixen fungierten, beanspruchten vom Erzbischof von Salzburg große Teile der Koralpe. In diesem Schreiben wird berichtet, dass Landsberger Untertanen auf der Koralpe das Heu verbrannt und Vieh gestohlen hatten. Häuser wurden verbrannt und sogar Todesopfer waren zu beklagen. In diesem Zusammenhang wurden auch erstmals wichtige topographische Punkte der Koralpe genannt, wie Bärental, Sperberbründl, oder der Speik, den man damals als „Markschirm“ (Macschermel) bezeichnete. Wie dieser Streit bereinigt wurde, lässt sich nur indirekt sagen. Vermutlich hatte sich durch Zeugenaussagen bedeutender Adelliger das Erzbistum durchgesetzt, belehnte jedoch das Bistum Brixen mit dem Gebiet zwischen Schwanberg und der Weinebene.

Somit war die Almregion auf die zwei bedeutenden Herrschaften Landsberg und Schwanberg aufgeteilt. Zwischen diesen Besitzblöcken erstreckte sich in einem schmalen Keil, gleichsam als Pufferzone, das Gebiet der Herrschaft Holleneegg.

Mit der Besitzübernahme durch Fürsten Johann Josef von und zu Liechtenstein im Jahre 1820 wurde aus diesen zwei Besitzblöcken, sowie dem Hollenegger Einschluss, ein zusammenhängender Großgrundbesitz geschaffen, der durch das neu gebildete Zentrum „Landsberg und Thurn“ mit Sitz in Feilhofen verwaltet wurde.



Sägegebäude 1924

### Die fürstliche Familie Liechtenstein

Fürst Johann Joseph von und zu Liechtenstein, souveräner Fürst des gleichnamigen Fürstentums, erwarb in den Jahren 1820-1822 die ehemals selbständigen Herrschaften Landsberg, Feilhofen, Hollenegg, Schwanberg, Frauenthal und Limberg und schuf somit die Grundlage für den Großgrundbesitz der Familie.

#### Johann I. Josef (1760–1836)

Als Sohn des Fürsten Franz Josef und der Leopoldine geborene Gräfin Sternberg, geboren, schlug er die militärische Laufbahn ein. Sein Aufstieg fällt in die Zeit Napoleons. Johann Josef war am Friedensschluss von Preßburg, 1805, beteiligt und in der Dreikaiserschlacht bei Austerlitz der große Gegner Napoleons. Ab dem Jahre 1816 begann er

4



Fürst Johann Josef

durch den Kauf von Herrschaften in Niederösterreich, Kärnten, der West- und Oststeiermark mit dem Ausbau seiner Besitzungen. Die Koralpenregion teilte er in vier Hochgebirgsreviere ein, Revier Kupper, Landsberger Brendl, Glashütten und Oberfresen und begann sowohl auf den Schwanberger, als auch Landsberger Almen mit der Schafzucht. Die neu geschaffene Verwaltungszentrale erhielt den Namen „Vereinigte Güteradministration Feilhofen“ und wurde von Güterdirektor Dr. Ferdinand Winkler beaufsichtigt.

Mit diesen weststeirischen Besitzungen gründete Fürst Johann Josef einen Fideikommiss, einen unveräußerlichen Besitz als finanzielle Grundlage für eine Adelsfamilie, für seinen zweitgeborenen Sohn. Jeder Besitzer dieses Fideikommisses war berechtigt, über ein Drittel der Früchte des Kommisses zu Gunsten seiner Witwe und der Kinder, die nicht Besitzer wurden, zu verfügen.

Johann Josef starb am 20. April 1936 in Wien.

#### Franz de Paula (1802–1887)

Franz de Paula wurde am 25. Februar 1802 als zweiter Sohn des Fürsten Johann Josef von und zu Liechtenstein und der Josefa Sophie, Landgräfin zu Fürstenberg-Weitra, geboren. 1841 ehelichte er Julia Gräfin Potocki. Als Zweitgeborener kam er in den Genuss des von seinem Vater geschaffenen Fideikommisses. Die entsprechende Bestimmung des Statutes lautet: „Unserem zweitgeborenen Sohne Franz vermachen Wir Unsere sämtlichen Allodial Herrschaften in Untersteiermark na-



Fürst Franz I.

5

mentlich die Herrschaften Neulandsberg, Frauenthal, Feilhofen, Harachegg, Schwanberg, Limberg, Hollenegg, Kirchberg, Kornberg und Riegersburg...". Dieser Fideikommiss durfte immer nur jeweils an den erstgeborenen Sohn weitergegeben werden.

Fürst Franz begann mit dem Ausbau des khuenburgischen Schlosses Hollenegg, indem er Mobiliar, Holzvertäfelungen und anderen Schmuck aus verschiedenen Schlössern nach Hollenegg brachte. Er ließ den mittleren Schlosstrakt ausbauen, der seither auch den Namen „Liechtensteintrakt“ trägt. Außerdem gab er die Aufstockung der zwei Kanonentürme in Auftrag. Ebenso begann er mit dem Umbau des Schlosses Frauenthal und ließ sowohl in Frauenthal, als auch in Hollenegg prächtige Parkanlagen mit exotischen Bäumen und Pflanzen anlegen. Zwischen Schloss Hollenegg und dem Krebsenteich wurde ein weitläufiges Spaziergelände errichtet, wobei in der Nähe des Teiches auf dem Turmhügel des einstigen Holleneggerhofes ein Tempel errichtet wurde. Fürst Franz begann mit dem Ankauf abgewirtschafteter Bauerngüter in Oberfresen, Garanas, Gressenberg, Glashütten, Trahütten und Osterwitz und versuchte so durch Arrondierung Lücken im Besitzkomplex zu schließen. Fürst Franz ließ durch seinen Forstmeister Josef Janatschek erstmals Waldbeschreibungen und Waldwirtschaftspläne anlegen. Er starb am 31. März 1887.



Fürst Alfred

#### Alfred von und zu Liechtenstein (1842–1907)

Fürst Alfred von und zu Liechtenstein wurde am 11. Juni 1842 als Sohn des Fürsten Franz de Paula und der Julia Gräfin Potocki in Prag geboren. Als ältester Sohn wurde er Nachfolger im Besitz des Fideikommisses, der die weststeirischen Besitzungen der Familie umfasste. Sein jüngerer Bruder Alois, der in erster Ehe Mary Fox Lady Holland heiratete, erhielt Schloss Burgstall bei Wies. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften wurde er Major des Husarenregimentes Nr. 9 und heiratete 1865 seine Cousine

Henriette von und zu Liechtenstein. Fürst Alfred war dem konservativen Lager nahestehend, Mitglied des Steiermärkischen Landtages und kurze Zeit Reichsratsabgeordneter. 1881 gründete er den Liechtensteinclub. Nach dem Tod seines Vaters übernahm er 1887 dessen Besitz. 1899 wurde er von Kaiser Franz Joseph mit der Bildung einer neuen Regierung beauftragt, scheiterte jedoch am Widerstand der linksgerichteten Parteien. Fürst Alfred starb am 8. Oktober 1907 auf Schloss Frauenthal. Unter ihm wurden die großen Waldbesitzungen auf der Koralpe erstmals in einem großen Mappenwerk vermessen und erste Hiebpläne ausgearbeitet. Sein großes Ziel war die Arrondierung des Besitzes und so kam es auch zu Käufen bäuerlicher Gründe. Alfred setzte den Ausbau des Schlosses Hollenegg, den sein Vater begonnen hatte, fort – so wurden das Ananashaus, das Palmenhaus, die Orangerie, die Gärtnerei und die Tropfsteingrotte im zweiten Schlosshof in Auftrag gegeben und der Rosstall bei der Schlossauffahrt gebaut. Die Klausen wurde unter ihm für die Bewohnerschaft und Gäste geöffnet, der Grund für das Hüttelbad getauscht, die Kastanienallee in der Glashüttenstraße angelegt, der polygonale Turm auf der Burg Landsberg gesprengt und Schloss Schwanberg an das Herzogtum Steiermark verkauft. Viele Militärveteranenvereine erkoren ihn zu ihrem Protektor.

#### Franz II. von und zu Liechtenstein (1869–1929)

Franz von und zu Liechtenstein wurde 1869 als ältester Sohn des Fürsten Alfred von und zu Liechtenstein und seiner Gattin Henriette geborene von und zu Liechtenstein geboren. Er übernahm 1907 nach dem Tod seines Vaters den Fideikommiss über die weststeirischen Besitzungen. Fürst Franz blieb unverheiratet und starb am 26. August 1929. Das Erbe trat sein Neffe Prinz Alfred von und zu Liechtenstein an. Fürst Franz war Jäger aus Leidenschaft und ließ das herrschaftliche Jagdhaus Kupper in der Gemeinde Osterwitz ausbauen. 1919/20 verkaufte er



Fürst Franz II.

das Judsche Haus im Markt und die dazugehörigen Gründe an die Stadtgemeinde Deutschlandsberg. 1922 spendete er eine größere Summe für die Innenrenovierung der Stadtpfarrkirche Deutschlandsberg. Fürst Franz setzte sich in den 20er Jahren auch dafür ein, dass die sterblichen Überreste seiner Tante, Mary von und zu Liechtenstein, geborene Fox, Lady Holland, aus der Gruftkapelle in Wies nach Deutschlandsberg überführt wurden. In Hollenegg wurde die Gärtnerei ausgebaut und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Schloss Frauenthal wurde renoviert und die dazugehörigen Teichanlagen vergrößert. Unter seinem Forstdirektor Heinrich Kober wurde die Arrondierung und Neuvermessung des Besitzes durchgeführt. Kober war es auch, der mit den modernen Waldwirtschaftsplänen eine bessere Nutzung des schlagbaren Holzes erreichen wollte. Zu diesem Zwecke überlegte Fürst Franz bereits 1918 den Bau einer Schleppbahn, um die schwer erreichbaren Waldungen des Koralpengebietes erschließen zu können. Zur Holzverarbeitung errichtete er in den Jahren 1921 und 1922 ein Sägewerk in Unterlaufenegg. Die Forstdirektion selbst wurde im Meierhof des Schlosses Feilhofen, die Sägeverwaltung in eine eigens dafür erbaute Baracke verlegt.



Prinz Alfred

**Alfred von und zu Liechtenstein  
(1907–1991)**

Prinz Alfred wurde 1907 als Sohn des Prinzen Johannes von und zu Liechtenstein und seiner Gattin Maria Gabriele, „Marizza“, geborene Gräfin Andrassy, geboren. Er ehelichte Ludmilla, Prinzessin Lobkowitz und übernahm nach dem Tod seines Onkels Franz den Fideikommiss. Mit der Übernahme des Besitzes waren auch große Belastungen verbunden – Rückzahlung des Darlehens aus dem Waldbahnbau, Änderungen der Betriebsanlagen, Wirtschaftskrisen im Sägebetrieb, sowie teilweise Stilllegung der Säge und Schließung der Waldbahn 1959.

In seine Zeit fällt auch der Verkauf der Burg Landsberg an die Stadtgemeinde, 1936, die Auflösung des Fideikommisses 1947 und die Umwandlung des Großgrundbesitzes in den Schutzforst Hollenegg.

**Franz Geza  
von und zu Liechtenstein  
(1935 –)**

Bereits 1987 hatte Prinz Alfred seinen Anteil seinem ältesten Sohn Franz übergeben. Prinz Franz ehelichte Laura Prinzessin Malvezzi Campeggi und begann mit der teilweisen Modernisierung der Säge. Zur besseren Erschließung der Wälder im Koralpengebiet entschloss er sich das Straßennetz auszubauen. Außerdem wurden erstmals moderne Maschinen bei der „Holzernte“ eingesetzt, sogenannte Prozessoren.



Prinz Franz

**Alfred Paolo  
von und zu Liechtenstein  
(1972 –)**

Im Jahre 2000 übergab Prinz Franz den Besitz an seinen ältesten Sohn Alfred. Prinz Alfred ist mit Alice Stori Deserti verheiratet. Unter ihm kam es zur vollständigen Modernisierung der Säge und der Schaffung der Marke „Liechtenstein Holztreff“, die 2004 eröffnet wurde. Zu diesem Zweck hatte man die Direktion des Forstbetriebes und der Säge aus dem Meierhof des Schlosses Feilhofen in das neu errichtete Gebäude im Bereich der Säge verlegt. Seit 2003 wird auch ein Kistenwerk betrieben.



Prinz Alfred

### Nutzung des Koralpengebietes

Die Herrschaften Schwanberg und Landsberg ermöglichten spätestens im 16. Jh. den Auftrieb von Vieh aus fremden Herrschaften oder von einzelnen Bürgern auf die herrschaftlichen Almen. Sehr häufig waren diese Almverpachtungen über längere Zeit aufrecht, wodurch der Name des Pächters auch auf die Alm übertragen wurde, z.B. Mörtl- oder Moseralm, bzw. Payerl- oder Geraalm.

Die großen herrschaftlichen Hochgebirgswälder dienten ausschließlich zur Gewinnung von Bauholz für die herrschaftlichen Gebäude, wobei das Holz in herrschafts-eigenen Sägen geschnitten wurde. In Deutschlandsberg befand sich diese Säge bei der Grabenmühle am Klauseneingang.

### Glasproduktion

Ende des 16. Jh. errichtete der Eigentümer der Herrschaft Schwanberg, Wilhelm Galler, an der Schwarzen Sulm im Bereich Gressenberg eine erste Glashütte, die spätestens in der ersten Hälfte des 17. Jh. in das Gebiet des heutigen Ortes Glashütten, verlegt wurde. Der Ort bestand zum damaligen Zeitpunkt lediglich aus einem Verwalterstöckl, dem heutigen Pfarrhof, einer Schmiede, einer Mühle, der „Glasfabrik“ und einzelnen Keuschen für die Glasarbeiter. Als einen der Grundstoffe für die Glaserzeugung brauchte man Holzkohle, weshalb auch große Teile der herrschaftlichen Schwanberger Waldungen abgeholzt wurden. Diese Glasproduktion wurde, nachdem man vorübergehend im Bereich der Reihalpe einen Glasofen errichtet hatte, Mitte des 18. Jh. beendet, wobei die Unrentabilität, sowie der Mangel an Holzkohle die Hauptgründe darstellten.

### Holzkohlenerzeugung für die Messingfabrik

Ferdinand Graf Zehentner, der Besitzer der Herrschaft Frauenthal, hatte 1714 auf den herrschaftlichen Gründen in Laßnitz bei Frauenthal eine Messingfabrik errichtet, die später in Staatsbesitz überging und von 1846 bis 1903 in Privatbesitz war. Ein wichtiger Rohstoff bei der Messingproduktion war die Holzkohle, die von eigenen beschäftigten Köhlern gewonnen wurde. Diese Kohle diente zur Beheizung der



Köhlerhütte um 1900



Karte des Messingfabrikschlages im Mörtwald

Schmelzöfen. Man nimmt an, dass in einem Jahr 22.000 Säcke Holzkohle benötigt wurden (10.834 m<sup>3</sup>). Die Besitzer der Messingfabrik schlossen aus diesem Grund mit den Hauptleuten der Herrschaft Landsberg sogenannte Abstockungsverträge, wozu eigene Waldgebiete abgesteckt wurden. Diese Verträge sind bis in die Mitte des 19. Jh. nachweisbar.

#### Abstockungsverträge mit Eisenwerken

Ab der ersten Hälfte des 19. Jh. ging die Familie Liechtenstein dazu über, mit Graf Henkel Donnersmark, der im Lavanttal ein Eisenwerk besaß, sowie mit dem Eisenwerk in Eibiswald, Holzabstockungsverträge abzuschließen. Selbstredend kamen für die Vertragspartner nur jene Waldregionen in Betracht, die leicht erschlossen werden konnten. Höher gelegene und schwer zugängliche Regionen blieben unbewirtschaftet, da die Bringung zu teuer gekommen wäre. Auf diesen Schlägen errichtete man Holzfäller- und Verwalterhütten, Viehställe und Werkzeugdepots, die bei Beendigung der Abstockung auf Kosten der Betreiber abgetragen werden mussten.

### Holzbringung

#### Holzschleifen

Zu den ältesten Bringungsarten zählte das Schleifen des Holzes mittels Ochsenkraft. Pferde waren im Mittelalter und der frühen Neuzeit ausschließlich Reittiere. Bauern aus Osterwitz, Trahtütten und Rostock hatten mit Ochsenfuhrwerken für die Messingfabrik Holz, bzw. Holzkohle ins Tal zu bringen. Auf eigens angelegten Straßen, im Volksmund „Kohlstraßen“ genannt, beförderte man das Holz an seinen Bestimmungsort. Ende des 18. Jh. richtete man in der Messingfabrik allerdings ein eigenes Pferdefuhrwerk ein, da man sich auf die Hilfe der Bauern nicht mehr verlassen konnte.

Im Winter wurden die Ochsen durch Schlitten ersetzt, die von Holzarbeitern gelenkt wurden. Da man möglichst viel Holz auf lud, kam es immer wieder zu tödlichen Unfällen. (zwischen 1815 und 1848 sind 102 tödliche Unfälle mit Holzschlitten nachweisbar).



*Holzbringung per Schlitten*



*Holzbringung im Winter*

## Triften

1771 bediente man sich erstmals der Wasserkraft, um das Holz ins Tal zu bringen. Man errichtete, ausgehend vom Schlägerungsort, Holzriesen, die mit Schlamm verschmiert waren, warf meistens ein Meter langes Holz hinein und konnte so das Holz zum Einwurfplatz eines Baches bringen. Da jedoch der Wasserstand der Gewässer zu niedrig war, musste man in gewissen Entfernungen das Wasser aufstauen, sogenannte Klausen. Durch die Beseitigung dieser Sperren erzeugte man ein künstliches Hochwasser wodurch die Stämme mittels Wasserkraft flussabwärts befördert werden konnten. Am Auslandeplatz wurde Holzrechen errichtet, wo sich das getriftete Holz sammelte und von Triftarbeitern aus dem Wasser gezogen werden musste. Solche Holzrechen befanden sich westlich des Hüttlbades in Deutschlandsberg und westlich der Holzschleife in Schwanberg. Da sich immer mehr Firmen dieser Bringungsart bedienten, musste bei der Bezirksbehörde um eine Bewilligung angesucht werden. Triftzeiten für die Triftwerber wurden festgelegt und Schäden an Mühlen und Sägen mussten beseitigt werden.



*Holzschwemmen auf der Laßnitz um 1910*



*Holzriese im Bereich Kupper*



*Triftrechen in Burgegg 1890*

## Waldbahn

Bereits in den Jahren 1918/19 beabsichtigte Fürst Franz zur besseren Erschließung der Waldbestände im Koralgebiet den Bau einer Waldbahn und beauftragte die Firma Innerebner und Mayer mit einer Studie über „eine Waldbahn in die fürstlich Liechtensteinischen Wälder im steiermärkischen Koralpengebiet“.

Diese Studie sah drei mögliche Trassen vor:

1; Vom Gelände des ehemaligen Peuerlhofes in Schwanberg durch den Stullnegggraben bis nach Glashütten.

2; Vom Galthof durch die Klause, entlang der Laßnitz bis zur Landsberger Brendl

3; Von Unterlaufenegg durch Mitteregg zur Brauhausmühle; von dieser Mühle flussaufwärts. Die geplante Trasse sah eine Spurbreite von 60 cm vor und sollte entlang der Trahüttenstraße bis nach Weitensfeld (zwischen Parfußwirt und Betleitengraben) führen. Bei Weitensfeld wollte man eine Trasse Richtung Glashütten, die andere Richtung Forsthaus Kupper errichten. Die Gesamtlänge der Anlage war mit 41,5 km geplant, die Seitenstrecken mit 14 km. Veranschlagte Kosten: 7.7000.000 Kronen.

Dieser Plan wurde jedoch aus finanztechnischen Gründen, sowie der hohen Ablösesummen für fremde Gründe nicht umgesetzt.



Lageplan der Waldbahntrasse 1921

1920/21 wurde die Firma Redlich und Berger mit der Planung und Durchführung eines Waldbahnprojektes durch den Laßnitzgraben beauftragt. Um den finanziellen Belastungen standhalten zu können und damit der Bau vom österreichischen Ackerbauministerium als begünstigter Bau anerkannt wurde, musste in der Nähe des Bahnhofes ein Sägewerk errichtet werden. Der Bau dieser Säge war die Bedingung für die Genehmigung der Waldbahn als begünstigter Bau.

Zur Finanzierung des Bahn- und Sägewerksbaues gründete Prinz Franz 1921 mit einer Wiener Bank eine Aktiengesellschaft mit dem Titel „Weststeirische Holzverwertungs-Aktiengesellschaft“.

Das Aktienkapital betrug 6.000.000 Kronen. Die Generalversammlung hatte die Befugnis, auch ohne weitere Bewilligungen der Regierung, das Kapital auf 8.000.000 Kronen hinaufzusetzen. Diese 6.000.000 Kronen setzten sich aus 15.000 Stück Aktien mit einem Nennwert von 400 Kronen pro Aktie zusammen. Die Gesellschaft bestand aus dem Verwaltungsrat, Aufsichtsrat und der Generalversammlung.

Prinz Franz ging mit dieser Gesellschaft einen Holznutzungsvertrag für die Liechtensteinischen Wälder auf der Koralpe ein. Der Vertrag sollte vom 1. Juli 1923, dem ersten Tag der Schlägerungen, bis zum Jahre 1948 gültig sein.

Die Gesellschaft hatte folgende Bedingungen zu erfüllen:

- Die Bahn war, ausgehend von der Station Deutschlandsberg, nach den festgesetzten Richtlinien auszubauen.
- Es durften nur Schienen mit 9 kg /lfm verwendet werden.
- Die Eisenbahnschwellen mussten aus Lärchen-, Föhren- oder Fichtenholz bestehen.
- Der Fuhrpark hatte mindestens aus einer Dampflokomotive und zehn Doppeltrucks zu bestehen.
- Bau einer Telefonleitung entlang der Bahnstrecke.

Prinz Franz stellte der Gesellschaft den, für den Bahnbau benötigten Grund, unentgeltlich zur Verfügung.

Die Gesellschaft verpflichtete sich sofort nach Genehmigung des Vertrages an der vereinbarten Stelle ein Sägewerk zu errichten, welches spätestens ein Jahr nach der Genehmigung betriebsfähig zu sein hatte. Am 25. April 1921 richtete man das erste Gesuch um Bewilligung zum Bau einer Waldbahn an das Ministerium für Ackerbau und



Arbeiter beim Brückenbau

Forstwirtschaft. Prinz Franz gab als Grund für den Bau an: „Diese Waldbahn liegt im eminenten wirtschaftlichen Interesse, da eine große Menge Holz bisher der konsumierenden Bevölkerung verloren gegangen ist, weil die Bringung des Holzes bei den bereitstehenden Verkehrsmitteln, wie Pferdefuhrwerken, zum großen Teil gar nicht, oder unter enormen Kosten nicht möglich ist.“ Nach einem umfangreichen Schriftwechsel genehmigte das Ministerium im Oktober 1921 den Bau einer 18–23 km langen Waldbahn vom Sägeplatz in Deutschlandsberg bis zur Endverladestation auf der Koralpe für begünstigt. Damit hatte man die Möglichkeit, falls sich ein privater Grundbesitzer gegen die Grundüberlassung wehren sollte, diesen zu enteignen.

Am 5. Dezember 1921 wurde eine Kostenschätzung vorgenommen:

Voraussichtliche Einnahmen: 327.196.080 Kronen

Voraussichtliche Ausgaben: 224.825.000 Kronen

Voraussichtlicher Ertrag: 102.371.080 Kronen

#### Übersicht über den zeitlichen Ablauf der Planungs- und Bauarbeiten in den Jahren 1921 – 1923

- Im Oktober 1920 wurde die Firma Redlich & Berger beauftragt ein Detailprojekt für die gesamte vorgesehene Strecke von Deutschlandsberg bis zur Halmschmiede zu entwerfen. Das Detailprojekt ergab eine Streckenlänge von 20,4 km.



Sägewerk am 1. Jänner 1923

- Am 21. 5. 1921 wurde der Bauauftrag an die Firma vergeben.
- Der erste Spatenstich für den Prinz Franz Liechtensteinischen Tunnel im Bürgerwald fand am 22.6.1921 statt.
- 24. 10. 1921: Erste Aushubarbeiten für den Bau des Sägewerkes.
- 8. 11. 1921: Durchbruch des Stollens beim Prinz Franz Liechtensteinischen Tunnel.
- 14. 1. 1922: Durchbruch des kleinen Tunnels mit einer Länge von 41,5 m.
- 22. 6. 1922: Baubeginn der Seilbahn.
- 22. 10. 1922: Erste Probefahrt der Waldbahn. Ab diesem Zeitpunkt wurde inoffiziell Holz aus dem Beteitengraben zum Sägewerk gebracht.
- 31. 10. 1922: Fertigstellung und Übergabe der Säge- und Schlepphanlage. Mit der Liechtensteinischen Dampfsäge war auch ein eigenes Kraftwerk gebaut worden. Die Stadtgemeinde Deutschlandsberg trat sogar in Verhandlungen über eine mögliche Stromlieferung an die Gemeinde. Mit dieser Übergabe begann man auch den Probetrieb der Säge.

- 13. 12. 1922: Fertigstellung der Seilbahn.
- 29. 1. 1923: Einweihung und offizielle Inbetriebnahme des Sägewerkes und der Strecke Waldbahn I (bis zur Herksäge/Halmschmiede).
- 6. 2. 1923: Erstellung einer Betriebsordnung für den Waldbahn- und Lokomotivbetrieb.

Der niedrigste Personalstand beim Waldbahnbau pro Tag belief sich auf 10 Ingenieure, Beamte und Aufseher und 25 Arbeiter; der höchste Personalstand 1818 Arbeiter und 64 Beamte. Eine 18/20 PS Lokomotive wurde angeschafft, die erstmals Ende Oktober 1922 eingesetzt wurde. Sechs Personen waren bei einer solchen Fahrt eingesetzt – ein Lokführer, ein Heizer, ein Zugsführer und drei Bremsler. In der Beladestation waren ein Aufseher, ein Schmierer, ein Einkuppler, ein Auskuppler und sechs Holzeinbinder beschäftigt; in der Entladestation ein Aufseher und vier Holzauzbinder. Betriebsleiter der Bahn war bis 1947 Franz Mann und ab 1947 Ing. Wilhelm Gauer.

Beim Bau der Waldbahnstrecke I waren acht Brücken mit einer Spannweite bis zu 37 Meter zu errichten. Alle wurden aus Holz gebaut und wiesen sowohl einfache Dübelträger, als auch Holzfachwerkträger auf. Wegen der kurzen Lebensdauer dieses Baumaterials mussten die Holzbrücken durch Stahl- und Stahlbetonbrücken ersetzt werden.

Die Waldbahn hatte in ihrer Gesamtlänge einige schwierige geographische Punkte zu überwinden. So mussten Brücken über die Laßnitz, bzw. im Almgebiet über den Betleitengraben gebaut werden. Diese Brücken wurden ebenfalls von der Firma Gebrüder Redlich und Berger geplant. Zum Teil musste man das Bachbett kurzfristig verlegen, was zur Beeinträchtigung der Holztriften führte. Die Schäden, die dadurch entstanden, wurden von den anrainenden Bauern eingeklagt; einige Bauern zählten sogar die Steine, die beim Sprengen auf ihre Wiesen und Weiden geworfen wurden und verlangten eine Entschädigung sowohl in Naturalien, als auch in Geld.

Im Oktober 1922 wurde eine Bestandsaufnahme der Säge und der Waldbahnanlage vorgenommen:

#### Säge:

Gebäude, die zur Sägeanlage gehören

- Lokomotivschuppen mit Werkstätte
- Schuppen für Holzkohle
- Stallgebäude
- Hühnerstall
- Personalhaus aus ebenerdigem Riegelwandbau
- Feuerlöschdepot
- Magazinbaracke
- Abortanlage
- Sägehalle, bestehend aus einem Holzbau mit Riegelwand und mit Brettern verschalt. An den Längsseiten jeweils große Schiebetore und eine Haupthalle von 23 m freier Spannweite und 37 m Länge. Die Haupthalle ist unterkellert.
- Maschinenhaus
- Sägespänehütte



Endverladestation Herksäge

### Schleppbahn:

Die Regelspuranlage ist ein Verbindungsstück von der Sägewerksanlage bis zur Bahnstation Deutschlandsberg. Die hat eine Länge von 622 m und ist normalspurig auf einem Schotterbett verlegt.

### Waldbahnanlage I:

- Dampflokomotive mit ca 12 T und einer Höchstgeschwindigkeit von 20km/h.
- 18 Langholztrucks aus je einem Bremswagen und einem Beiwagen bestehend.
- 2 eiserne Brennholz-Plateauwagen
- 4 hölzerne Kastenwägen, 4 achsig.

### Baulichkeiten an der Waldbahn

- 1 Wächterhaus in Trahütten, bestehend aus einer einfachen Schalung mit Schindeln gedeckt.
- 1 Hühnerstall mit Abortanlage aus Holz mit Pappdach.

### Seilbahn:

Am 2. Juni 1922 wurde ein Antrag an das Bundesministerium gestellt, eine geplante Seilbahn vom Laßnitzgraben zum Forsthaus Kupper zu genehmigen. Man hatte zu diesem Zeitpunkt bereits eine Trasse laß-

nitzaufwärts projektiert und ausgesteckt, musste diesen Plan jedoch aus Kostengründen aufgeben. Bereits am 22. Juni begann man mit dem Seilbahnbau und im Dezember waren der Unterbau und die Stützen der Seilbahn fertiggestellt. Die Länge der Seilbahn belief sich auf 2,72 km und scheiterte beinahe an den hohen Ablösungsforderungen der Bauern. Am 14. November 1923 wurde die Drahtseilbahn in Betrieb genommen. 1924 verlegte man die im Betleitengraben befindliche Verladestation auf den Kuppergrund.

Die maschinellen Einrichtungen der Seilbahn bestanden aus:

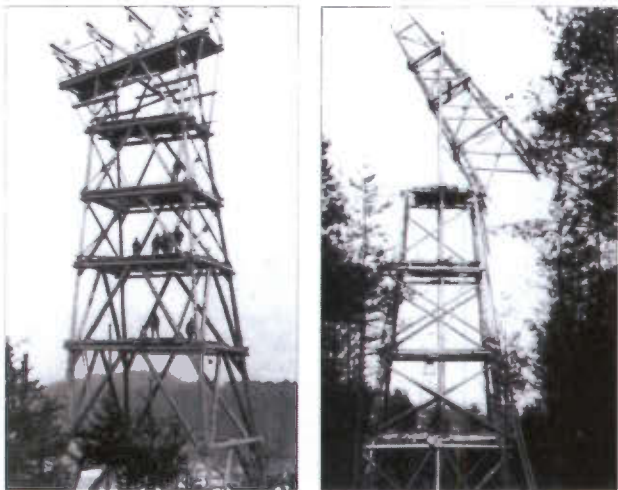
- Dampflokomobil mit 18/22 PS
- 1 Bremsautomat
- 1 Holzkreissäge
- 1 Schmierwagen
- Zugseil mit 16 mm Durchmesser und einer Gesamtlänge von 7.540 m
- Tragseil mit 35 mm Durchmesser und einer Gesamtlänge von 7.640 m.
- 1 Schrottmühle
- 1 Schienenanlage der Talstation
- 1 Schmiede



Verladestation Halm Schmiede



Seilbahnstation Kupper 1924



Seilbahnstützen 1923

1926 wurde Ing. Stefan Schöck aus Graz beauftragt, den Ausbau der Waldbahn entlang der Laßnitz zu projektionieren. Geplant war die Bahn flussaufwärts bis zur Gaichsäge zu führen. Probleme hätten sich dadurch ergaben, dass die geplante Endstation 500 m von der Liechtensteinischen Besitzgrenze entfernt gewesen wäre und der Besitzer des betreffenden Grundes einen Transport über seinen Grund nicht genehmigte. Die Streckenlänge hätte 9,3 km betragen und die Höchststeigung wäre bei 4% gelegen. Die Durchführung scheiterte an den hohen Ablösesummen, da ein Großteil der Strecke über fremden Grund geführt hätte.

1927 begann man mit dem Bau der Waldbahn II nach Glashütten bis in das Bärental.

1928 legte man, ausgehend vom Kuppergrund in Osterwitz, die Waldbahnstrecke III in das Revier Landsberger Brendl an. Die Strecke war



Waldbahn II, Reihwaldgalerie

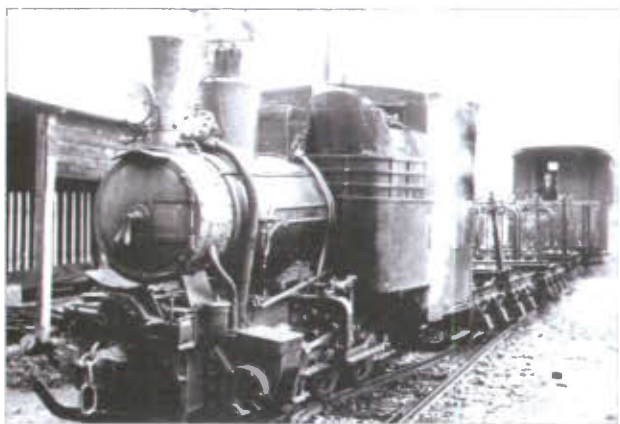
12 km lang und verlief teilweise durch den Betleitengraben, überquerte diesen und ging unter der Trahütterhütte in einer Schleife Richtung Brendlspitz und Hofbauer. Bei hoher Schneelage musste die Waldbahnstrecke teilweise freigeschaufelt werden, wozu man bäuerliche Knechte und Mägde, aber auch Forstarbeiter anwarb.



Waldbahn III. im Bereich des Hirschengatters



Kleiner Tunnel in der Gemeinde Freiland



Erste Lokomotive 1925

1927 kaufte Fürst Franz, speziell für die Bringung aus dem Bärenal und dem Hofbauerngrund, eine Diesellokomotive mit 20/22 PS.



Diesellokomotive im Bereich der Waldbahn II

Bereits 1929 wurde probe-  
weise der Personenverkehr  
eingeführt, jedoch erst am  
8. Dezember 1929 richtete  
Prinz Alfred von und zu  
Lichtenstein ein Ansuchen  
an das Ministerium, den  
Personenverkehr auf der  
Waldbahn zu genehmigen.  
Der Personenverkehr wurde  
für den Bahnhaber und  
dessen Familienangehörige,  
Angestellte und Arbeiter im  
Dienst des Bahnhabers,  
Geschäftspartner, Gemein-  
deinsassen der angrenzen-  
den Gemeinden, Beamte der  
Bezirkshauptmannschaft,  
des Bezirksgerichtes, der  
Steuerbehörde, des Vermes-  
sungsamtes, Sicherheits-  
beamte, Ärzte, Tierärzte und  
Lehrpersonen genehmigt.  
Fahrpreis: 1 Schilling 20  
Groschen.

Nach dem 2. Weltkrieg hatte  
Prinz Alfred aus den  
Beständen der US-Be-  
satzungstruppen einen Ca-  
terpillar und verschiedene  
Lastwägen gekauft, welche  
er zur effizienteren Holz-  
bringung einsetzte. Damit  
war der Todesstoß für die  
Waldbahn gemacht.

Prinz Alfred Lichtensteinsche Forstdirektion Deutschlandsberg, Steiermark			
Tarif Gruppe 1. 2. 3. 4.			
	Stig gr.	Fahrpreis	Stend
Deutschlandsberg			
Buchwald			
Fischerbauer	I	10-	I
Weberbauer		9-	II
Smhof		8-	III
Freiland	II	7-	IV
		6-	V
Einfach		5-	VI
Hinfahrt	III	4-	VII
Rückfahrt		3-	VIII
		2-	IX
	IV	1-	X
		0-	XI
		-10	XII
		-20	
		-30	
		-40	
		-50	
		-60	
		-70	
		-80	
		-90	
		-100	
		-110	
		-120	
		-130	
		-140	
		-150	
		-160	
		-170	
		-180	
		-190	
		-200	
		-210	
		-220	
		-230	
		-240	
		-250	
		-260	
		-270	
		-280	
		-290	
		-300	
		-310	

Nr 43728

Fahrkarte



Geschlossener Personenwagen



*Demontage*

Am 27. Juli 1959 wurde der Personenverkehr und 1961 die Waldbahn selbst eingestellt und im Jahre 1963 wurde die Waldbahnanlage demon-  
tiert.

Die Waldbahn hatte in der Zeit ihres Bestehens viele Vorteile gebracht, so konnten z.B. jährlich mehr als 250.000 fm Holz transportiert werden. Außerdem war es für die Bewohner der anliegenden Gemeinden ein großer Vorteil, ihre produzierten Güter einfacher ins Tal zu bringen und die erworbenen Waren wieder ins Gebirge zu schaffen. Die Verschönerungsvereine der betroffenen Gemeinden sahen in der Waldbahn ein Stück Romantik und nutzten diese für ihre Gäste.

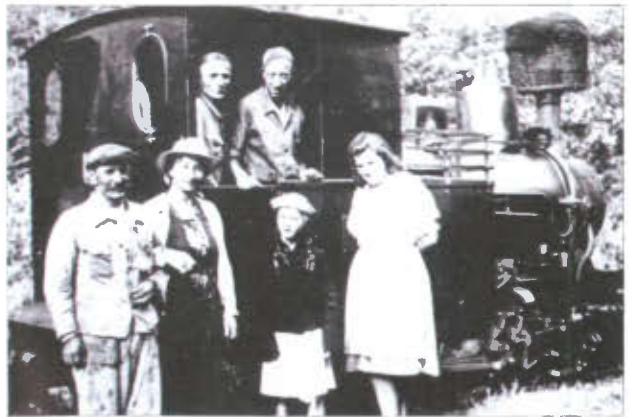
Im Oktober 1961 schrieb ein Leser anlässlich der Stilllegung der Waldbahn in der Sonntagspost:

„Sie galt als die pünktlichste aller Eisenbahnen in ganz Österreich und beförderte Tag für Tag, Jahr um Jahr ihre gemischte Fracht aus Material und Menschen von Deutschlandsberg hinauf nach Freiland, eine Stunde lang und zehn Kilometer weit. Die Waldbahn der Liechtensteinischen Forstbetriebe fährt nicht mehr, sie lebt nur noch in den Erinnerungen der Leute weiter, die sie früher als zweckmäßiges und höchst romantisches Verkehrsmittel benutzten, das heute nur noch letztere Notnagel

im Güterverkehr ist, für den Fall, daß die Straßen einmal unbefahrbar werden sollten.“



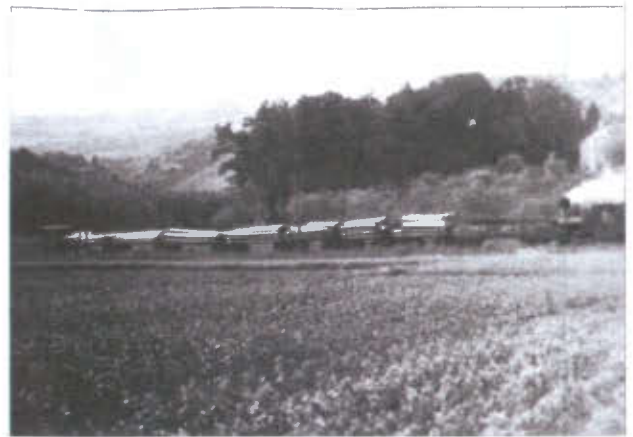
*Prinzessin Ludmilla 1933*



*Letzte Fahrt 1961*



*Förster Selhofer auf der Seilbahn*



*Waldbahn im Bereich der heutigen Feilhofengasse*



*Eingangstor zur Liechtensteinischen  
Dampfsäge*



*Dampflok  
auf freier Strecke*



*Querung der Freiländerstraße*



*Waldbahnarbeiter im Jahre 1921*