

Hans Matscheko und Heimo Stadlbauer

# Die Lanckoroński'sche Waldbahn Frauenwald zwischen Steinhaus am Semmering und Rettenegg (1899–1958)





**Abb. 5.** In unmittelbarer Nähe der Waldbahn-Verladerampe Steinhaus führt die dreiachsige Decauville-Lok am 6. Mai 1958 für die „Abschiedsfahrt“ Rangierarbeiten durch und wird bald einen anderen Waldbahnwaggon auf dem Ausweichgleis dahinter abholen. (Foto: Alfred Luft)

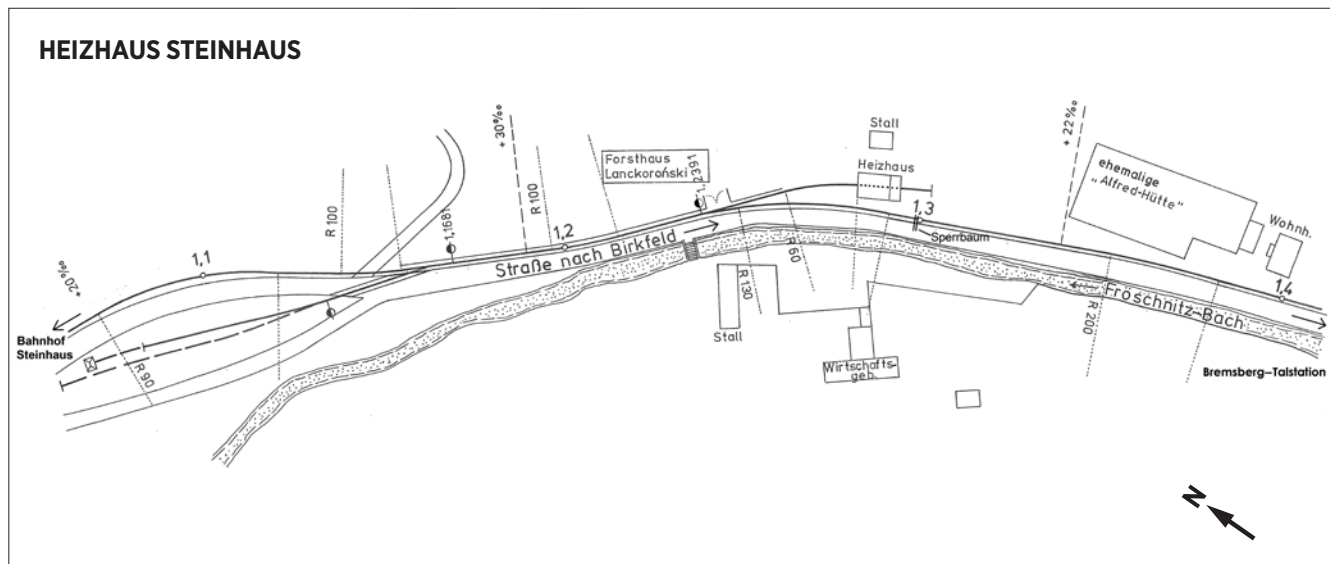


**Abb. 6.** Der Zug am selben Tag knapp vor dem Viadukt auf der Brücke über einen Wirtschaftsweg (km 0,41). Von dieser Brücke ist nur ein Widerlager erhalten geblieben. Heute führt an dieser Stelle der Steirische Semmeringbahn-Wanderweg von Semmering nach Mürzzuschlag vorbei. (Foto: Alfred Luft)



**Abb. 7.** Am 28. Mai 1953 konnte der bekannte Eisenbahnfotograf Alfred Luft vom fahrenden Schnellzug aus dieses Motiv mit einem Waldbahnzug, gezogen von der Krauss-Lokomotive, festhalten. Im Hintergrund: die Brücke der Waldbahn über den Dürngrabenbach. (Foto: Alfred Luft)

**Abb. 8.** Nach dem Überqueren der Alten Reichsstraße ist der Waldbahnzug anlässlich der „Abschiedsfahrt“ am 6. Mai 1958 auf der Strecke über den heute noch bestehenden, so genannten „Steinhauser Damm“ unterwegs. Auf der Südbahn (im Hintergrund) werden zu dieser Zeit die Masten für die Elektrifizierung der Strecke gesetzt. Die Dampflokomotive 257.602 ist mit einem Bauzug unterwegs. (Foto: Alfred Luft)



**Abb. 9.** Heizhaus Steinhaus. (Entwurf: Dieter Stanfel; Nachbearbeitung: Heimo Stadlbauer)

Das ursprünglich recht kurze Ausweichgleis wurde später verlängert. Unmittelbar danach überquerte die Waldbahn den Doppelreiterbach und übersetzte schließlich niveaugleich den heutigen Alfred-Küffel-Weg. Kurz nach km 0,4 hatte man für die Bahntrasse eine kleine Brücke über einen Wirtschaftsweg errichtet.

Die Strecke führte anschließend auf einem Damm durch den östlichen Bogen des nördlichen Steinhauser Viaduktes unter der Semmeringbahnstrecke (km 107,18 der Südbahn) durch. Das Gefälle lag hier zwischen 12 und 38 ‰. Nach der Unterführung verlief die Waldbahn in Richtung Osten und führte ca. 120 m mit einer Neigung von etwa 29 ‰ parallel zur Alten Reichsstraße und zur Semmeringbahnstrecke.

Dann wendete sich die Trasse gegen Süden und übersetzte in km 0,67 die Alte Reichsstraße. Darauf folgte zwischen km 0,7 und 0,8 ein weiterer Rechtsbogen, danach überquerte die Bahn auf einer Holzbrücke den Dürrgrabenbach.

Nach einem Linksbogen endete das Gefälle in km 0,9 nahe dem Rüsthaus der Freiwilligen Feuerwehr Steinhaus am Semmering. Die Waldbahntrasse schwenkte nunmehr südöstlich in Richtung Fröschnitztal ein und erreichte etwa bei km 1,1 das Niveau der Pfaffensattelstraße. In diesem Bereich waren westlich der Bahnstrecke zuletzt zwei Stutzgleise zum Abstellen leerer Waggon angelegt. Eines dieser Abstellgleise hatte man bereits in der Zeit der Errichtung der Fröschnitztalstrecke gebaut.

Bei km 1,23 wurde das Forsthaus Lanckoroński erreicht. Knapp danach zweigte ein kurzes Stutzgleis linksseitig zum eingleisigen Heizhaus ab. Dieses Gleis verlief durch das Gebäude durch und endete unmittelbar danach im Freien. Wenige Meter nach dem Heizhaus befand sich an der Waldbahnstrecke eine Wasserentnahmestelle.

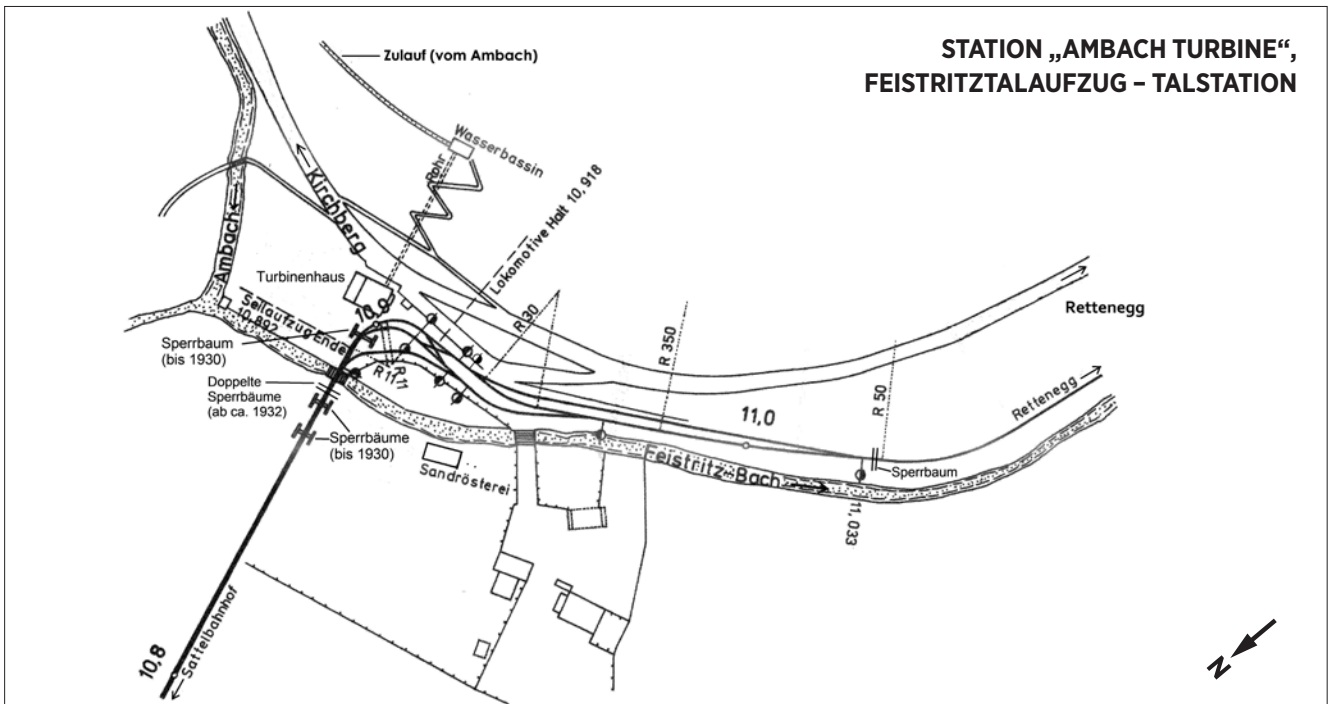


Abb. 34. Station „Ambach Turbine“, Feistritztaufzug-Talstation. (Entwurf: Dieter Stanfel; Nachbearbeitung: Heimo Stadlbauer)

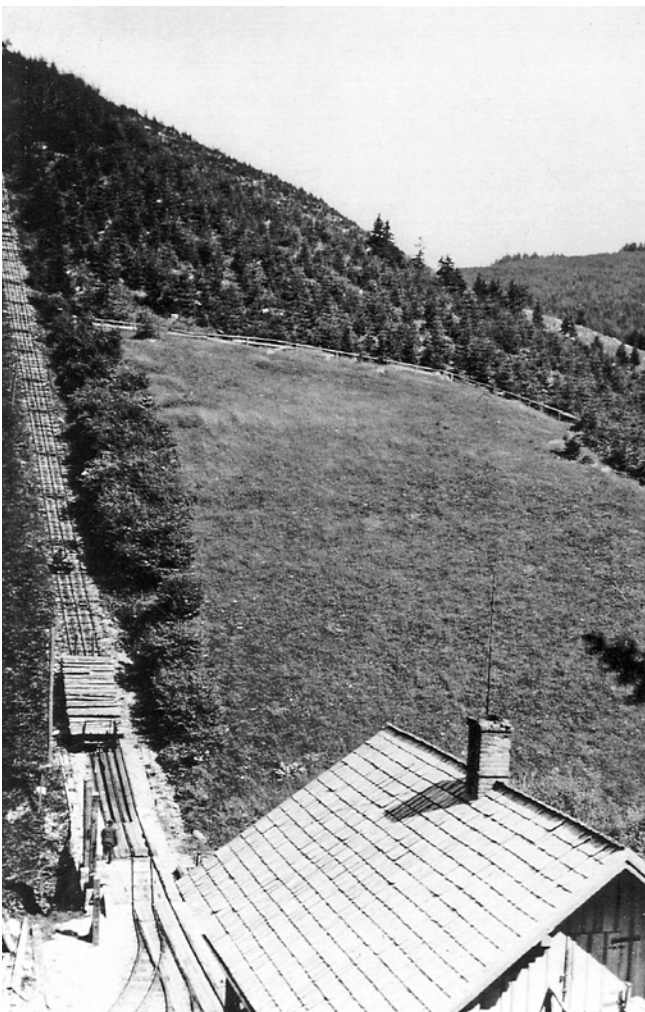


Abb. 35. Blick über das Turbinenhaus auf den dreischiennigen Feistritztaufzug. Deutlich zu erkennen ist der vorauslaufende Seilführungswagen mit dem angehängten, aufwärts fahrenden, beladenen Waggon. (Slg. Anton Piller)

dem eher geringen Gefälle nahe der Bergstation bis zu einer Ausweiche führte die Strecke steiler abwärts bis zur Talstation „Ambach Turbine“. Die 59,3 m lange Ausweiche zwischen km 10,5 und 10,6 fungierte als Kreuzungsstelle für die bergauf und bergab fahrenden Wagen. Nach der Überquerung des Feistritzaches endete der „Seilauzug“ in km 10,89 bei der Station „Ambach Turbine“ im Feistritztal (Seehöhe ca. 1132 m). Hier, im Turbinenhaus, befand sich die maschinentechnische Einrichtung. Das Herzstück dieser Anlage bildete eine ca. 20 PS (15 kW) starke Pelton-Turbine, die 1902 in Budapest hergestellt worden war. Die Länge des Zugseils beim Aufzug betrug 1475 m, sein Durchmesser 22 mm, die höchstzulässige Seilgeschwindigkeit 30 m/min.

Beim Feistritztaufzug war ein mechanischer Antrieb erforderlich, während der Bremsberg von der Sattelstrecke in Richtung Fröschnitztal mittels Schwerkraft betrieben wurde.

### Teilstrecke 5, Feistritztalstrecke (km 10,89 bis km 22,0)

Diese längste Teilstrecke mit Beginn bei der Station „Ambach Turbine“ am Fuß des Feistritztaufzuges folgte talabwärts dem Verlauf der Feistritz bis Rettenegg. Die Waldbahn verlief bis nach Feistritzwald zum Werksgelände der ursprünglich so bezeichneten Lanckoroński'schen „Maschinen-Säge Frauenwald“ (später: Säge Frauenwald) abwechselnd über Wiesenflächen, an Feldern und Waldungen vorbei, nach dem Sägewerk teilweise sogar entlang eines felsigen Geländes und schließlich wieder über Wiesen bis zur ehemaligen „Lazzaris-Säge“ (auch

„Dampfsäge Rettenegg“ oder später „Gruber-Säge“ genannt). Etwa von km 11,5 bis km 17,5 war die Bahntrasse unmittelbar neben der Feistritztalstraße oder nicht sehr weit davon entfernt angelegt.

Im Bereich der Talstation des Feistritztaufzuges (Station „Ambach Turbine“) bestanden drei parallele Geleise, danach war die Strecke für Verschubzwecke 140 m lang und bis etwa km 11,0 zweigleisig. Ursprünglich gab es auch hier eine doppelte Gleisverbindung. Die zuerst östlich der Feistritz verlaufende Waldbahnstrecke erreichte in km 11,29 die ca. 15 m lange so bezeichnete „Tunnel-Brücke“. Die Straße überquerte an dieser Stelle mittels einer Brücke die Feistritz. Unter der Brücke verliefen die Bahntrasse und das Bachbett parallel. Da nebeneinander jedoch zu wenig Platz vorhanden war, musste der Gleiskörper an dieser Stelle auf einer brückenartigen, im Bachbett verankerten Konstruktion geführt werden. Dabei verblieb die Strecke aber auf dem östlichen Ufer. Erst in km 12,03 überquerte die Bahn die Feistritz. Bei km 12,5 bestand im Bereich des Forsthauses Erzbistum ein kurzes Stutzgleis, das allerdings später nicht mehr in Betrieb war.

Innerhalb der nächsten zwei Kilometer wechselte die Strecke in kürzeren Abständen mehrere Male auf kleinen Brücken (km 12,66; km 12,95; km 13,4; km 13,87) das Ufer der Feistritz.

Ab der „Schuster-Brücke“ (km 14,6) bis km 16,2 führte die Bahn entlang dieses Gewässers. Zusätzlich mussten auf kleinen Brücken auch Bäche aus Seitengraben überquert werden: in km 14,29 der Gießauergrabenbach und in km 15,1 die Schwarze Feistritz aus dem Muttlergraben. In km 13,6 („Ledolter-Weiche“) zweigte ein Stutzgleis zu einem Holzlagerplatz ab, in km 12,8 und 13,8 jeweils nur ein kurzes Stutzgleis. Auf diesen beiden Abstellgleisen konnten Kistenwagen für den Transport von Sägespänen hinterstellt werden.



**Abb. 36.** Drei Waldbahnbedienstete (von links: Fritz Brunnhofer, Gustav Schützenhofer und Franz Ledolter) auf einem Rahmenwaggon auf der Feistritztalstrecke, ca. bei km 13,3. (Fam.-Archiv Johann Spreitzhofer)



**Abb. 37.** Ein Waldbahnzug mit der BMMF-Lokomotive 742/1918, der so genannten „Böhmischen“, in der Nähe der „Schuster-Brücke“ (km 14,6) in der Mitte der fünfziger Jahre. Ein etwas ungewöhnlicher Anblick: das befestigte Fahrrad auf der Schornsteinseite der Lokomotive. (Slg. Karl Raab)



**Abb. 38.** Von der Station „Ambach Turbine“ kommend, ist die „Böhmische“ am 19. August 1954 mit einem Zug mit Leerwagen auf dem Abschnitt kurz vor Feistritzwald unterwegs. (Foto: Alfred Luft)



**Abb. 39.** Ausschnitt aus einer Ansichtskarte des Ortsteils Feistritzwald, undatiert. Blick auf einen Teilbereich des Lagerplatzes der Säge Frauenwald. Etwa in der Bildmitte ist das Heizhaus (mit Stiegenaufgang) sichtbar. Dieses Gebäude wird heute als Garage genutzt. (Slg. Hans Matscheko)



**Abb. 40.** Aus der Zeit Anfang der zwanziger Jahre: Blick auf einen Teil des Holzlagerplatzes im Sägewerk Frauenwald (ursprünglich „Maschinen-Säge Frauenwald“); rechts im Hintergrund: ein Sägespänehaufen. (Slg. Hans Matscheko)

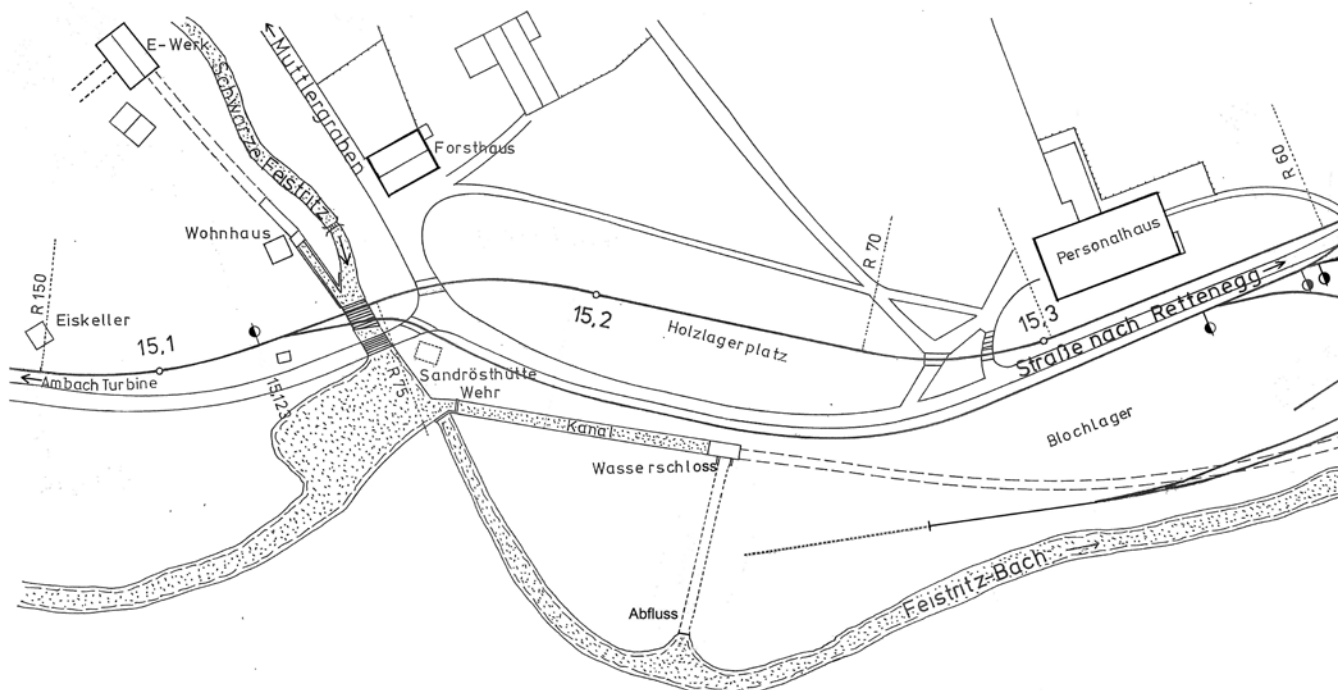
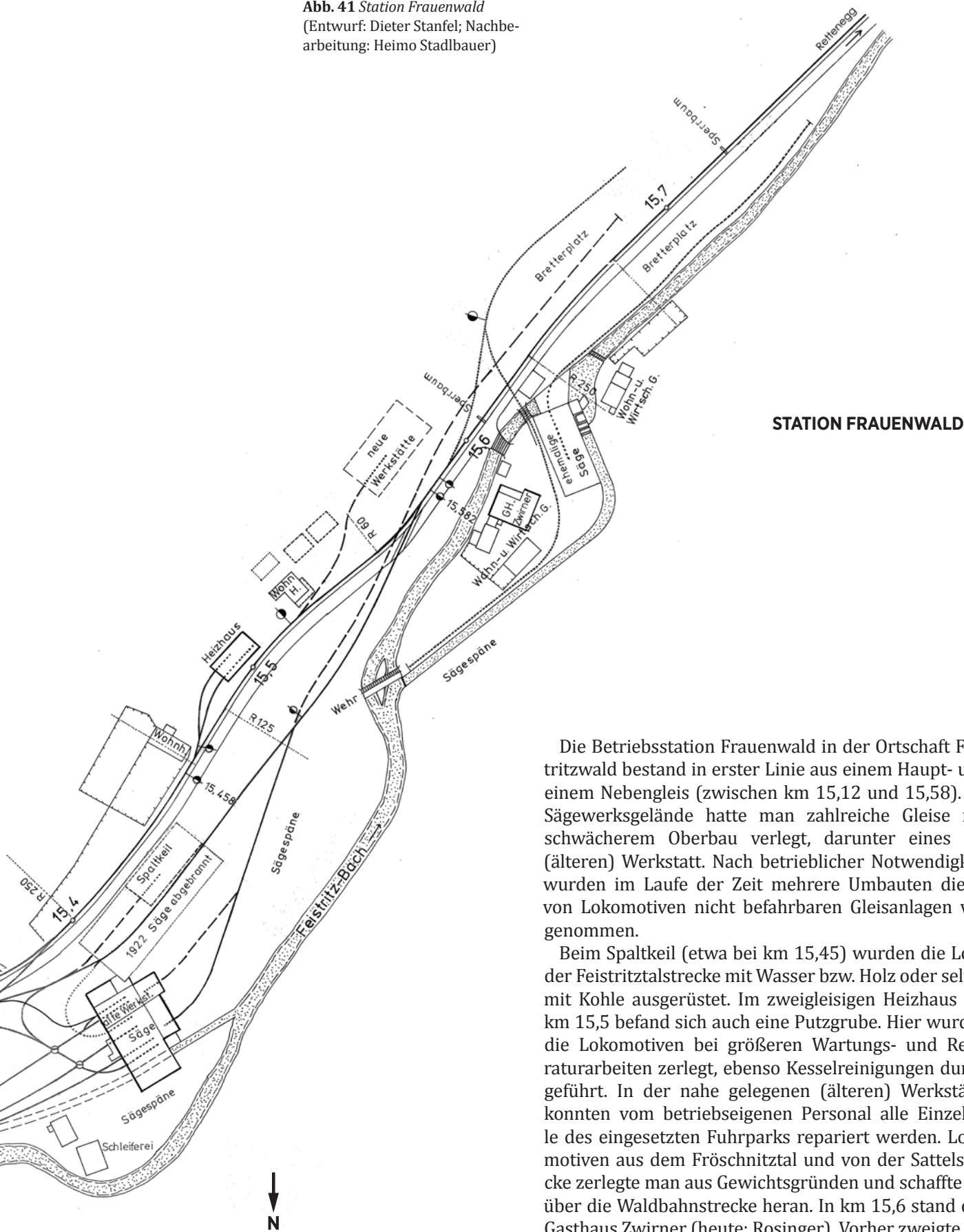


Abb. 41 Station Frauenwald  
(Entwurf: Dieter Stanfel; Nachbearbeitung: Heimo Stadlbauer)



Die Betriebsstation Frauenwald in der Ortschaft Feistritzwald bestand in erster Linie aus einem Haupt- und einem Nebengleis (zwischen km 15,12 und 15,58). Im Sägewerksgelände hatte man zahlreiche Gleise mit schwächerem Oberbau verlegt, darunter eines zur (älteren) Werkstatt. Nach betrieblicher Notwendigkeit wurden im Laufe der Zeit mehrere Umbauten dieser von Lokomotiven nicht befahrbaren Gleisanlagen vorgenommen.

Beim Spaltkeil (etwa bei km 15,45) wurden die Loks der Feistritzstrecke mit Wasser bzw. Holz oder selten mit Kohle ausgerüstet. Im zweigleisigen Heizhaus bei km 15,5 befand sich auch eine Putzgrube. Hier wurden die Lokomotiven bei größeren Wartungs- und Reparaturarbeiten zerlegt, ebenso Kesselreinigungen durchgeführt. In der nahe gelegenen (älteren) Werkstätte konnten vom betriebseigenen Personal alle Einzelteile des eingesetzten Fuhrparks repariert werden. Lokomotiven aus dem Fröschnitztal und von der Sattelstrecke zerlegte man aus Gewichtsgründen und schaffte sie über die Waldbahnstrecke heran. In km 15,6 stand das Gasthaus Zwirner (heute: Rosinger). Vorher zweigte ein Gleis zu einer neu erbauten Werkstatt ab. In weiterer Folge verlief die Strecke noch immer südöstlich entlang der Feistritz.

## 2. Die Geschichte der Waldbahn

### 2.1 Die gräfliche Familie Lanckoroński-Brzezic und ihr Gutsbesitz Frauenwald

Das Gebiet des obersten Feistritztales (in der Nähe des Semmerings, ca. 100 km südwestlich von Wien) liegt im Nordosten der Steiermark und war seit jeher mit ausgedehnten Wäldern bedeckt. Einen hohen Waldanteil wies auch das Gut Neuhartenstein auf, so benannt seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts, als Alfred Fürst von Schönburg-Hartenstein diesen Besitz an sich gebracht hatte. Dieses Gut (Besitztümer im Bereich von Rettenegg und Ratten, östlich von Rettenegg entlang des linken Feistritzufer bis zum Fuß des Feistritzsattels, in Steinhaus am Semmering und Umgebung, weiters den Pfaffenhochwald in Niederösterreich) erwarb Karl Graf Lanckoroński-Brzezic im Jahr 1896 um 820.000 Gulden. Die vor dem Kauf letzte Besitzerin war Stefanie Freifrau von Beess-Chrostin gewesen, die Tochter des Gewerkes Josef Ritter von Wachtler, der auch im Mürz- und Fröschnitztal begütert war. Mit diesem Ankauf entstand die Graf Lanckoroński'sche Forst- und Gutsverwaltung Frauenwald.<sup>1</sup> Bereits 1901 wurde dieses Gut in Aufzeichnungen über den Großgrundbesitz in der Steiermark neben Neuhartenstein als Frauenwald bezeichnet und umfasste u. a. Wald-, Wiesen-, Weiden- sowie Ackerflächen und zahlreiche Wohn- und Wirtschaftsgebäude. Als Industrie- und Realgewerbe wurden angeführt: 2 Gattersägen (circa 5000 m<sup>3</sup> Schnittmaterial) in Frauenwald und Rettenegg, 1 Braunkohlenwerk (gefristet) in Ratten, 1 Hochofen und Eisensteinbergbaue (dzt. ausser Betrieb) in Fröschnitz.<sup>2</sup> In älteren Landkarten findet sich noch bisweilen die Bezeichnung Frauenwald für das gräfliche Besitztum auf der linksufrigen Seite des obersten Feistritztales. Der Name Frauenwald geht vermutlich darauf zurück, dass der Graf diesen Besitz seiner Gattin in dritter Ehe\* als

\* Karl Graf Lanckoroński-Brzezic war dreimal verheiratet. Die erste Ehe wurde annulliert. Seine zweite Frau Franziska Gräfin von Attems-Heiligenkreuz (1861–1893) starb schon im 2. Ehejahr bei der Geburt des Sohnes Anton (polnisch: Antoni, 1893–1965). Aus der dritten Ehe mit der Preußerin Margarete von Lichnowsky (1863–1954) gingen zwei Töchter hervor, Karolina (1898–2002) und Adelajda (1903–1980). Konrad Heumann (Hg.), Hugo von Hofmannsthal und Karl Graf Lanckoroński. In: Hofmannsthal Jahrbuch – Zur europäischen Moderne 12/2004, Freiburg 2004, S. 209–211. Diese Reihenfolge der geschlossenen Ehen wurde in einem Antwortschreiben des StLA (GZ: ABT03-LA-13109/2017-6) bestätigt. Vgl. dazu die (unzutreffende) Angabe in Oliver Rathkolb, Maria Wirth, Michael Wladika, Die „Reichsforste“ in Österreich 1938–1945. Arisierung, Restitution, Zwangsarbeit und Entnazifizierung. Unter Mitarbeit von Vera Ahama, Wien–Köln–Weimar 2010, S. 345.



Abb. 54. Das Wappen der gräflichen Familie Lanckoroński-Brzezic. (I. A. Tyroff [Hg.]: Wappenbuch der Oesterreichischen Monarchie, Bd. 19, Nürnberg 1852, S. 81.)



Abb. 55. Karl Graf Lanckoroński-Brzezic (1848–1933) mit seinem Sohn Antoni (Anton) und seinen Töchtern Adelajda und Karolina, um 1917. (ÖNB, Bildarchiv und Grafiksammlung, KOS 13.772D)

Morgengabe zur Vermählung geschenkt hatte.<sup>3</sup> Davon erhielt auch die Waldbahn ihren Namen.

Das Kerngebiet des Graf Lanckoroński'schen Gutes Frauenwald erstreckte sich, von seinem Verwaltungsmittelpunkt in der Ortschaft Feistritzwald aus gesehen, hauptsächlich östlich und südlich des obersten Feistritztales bis knapp vor Rettenegg und lag damals zum größten Teil in der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hartberg. Nördlich der Feistritz befanden sich nur der Inselberg (Insel Berg) und ein kleiner Bereich um das heutige Gasthaus Rosinger in gräflichem Besitz. Gutsnachbarn auf der nördlichen Talseite (im Bereich der k. k.



Bezirkshauptmannschaft Weiz) waren das damalige Fürsterzbistum Wien und einige bäuerliche Eigentümer.

Der Großgrundbesitzer und Auftraggeber zum Bau der Waldbahn, Karl (Karol) Graf Lanckoroński-Brzezic (1848–1933), dürfte eine faszinierende Persönlichkeit gewesen sein.

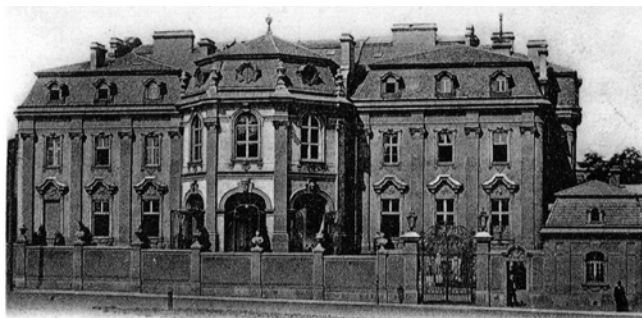
Der Spross eines hoch angesehenen polnischen Adelsgeschlechtes, das Ende des 18. Jahrhunderts auch in Wien einen Wohnsitz aufgeschlagen hatte, war promovierter Jurist und beschäftigte sich intensiv mit Kunstgeschichte und Archäologie. Sein Wissen erwarb er zusätzlich dank seiner eigenen Kunstsammlung und auf zahlreichen Forschungsreisen,<sup>4</sup> die er in Begleitung von Gelehrten und Künstlern unternahm, teilweise sogar selbst finanzierte.

In der Kunst- und Kulturpolitik der Habsburgermonarchie spielte der Graf eine beachtliche Rolle. Er war u. a. (korrespondierendes) Mitglied der Akademien der Wissenschaften in Wien, Krakau und Berlin<sup>5</sup> und erhielt 1911 seine Berufung zum Vizepräsidenten der k. k. Zentralkommission für Denkmalpflege<sup>6</sup> (heute: Bundesdenkmalamt). Karl Graf Lanckoroński-Brzezic trat erfolgreich gegen einen Umbau des Riesentores am Stephansdom auf. Außerdem sprach er sich als Stadt- und Denkmalschützer gegen die Verbauung des Karlsplatzes durch ein von Otto Wagner geplantes Stadtmuseum aus.<sup>7</sup> Als Oberstkämmerer zeichnete er ab 1914 für die kaiserlichen Sammlungen verantwortlich<sup>8</sup> und wurde 1903 Ritter des Ordens vom Goldenen Vlies.<sup>9</sup>

1894/95 ließ Karl Graf Lanckoroński-Brzezic im 3. Wiener Gemeindebezirk (Jaquingasse 18, in unmittelbarer Nähe des Oberen Belvederes) von den Architekten Ferdinand Fellner und Hermann Helmer ein Palais im neubarocken Stil erbauen, in dem er seine reichhaltige Kunstsammlung präsentieren konnte.

Darin fanden sich antike Skulpturen, weitere Kunstgegenstände aus Japan, China und Indien. Aber auch Gemälde Rembrandts und italienischer Meister, z. B. Donatello, Botticelli und Tizian, und bedeutender Künstler des 19. Jahrhunderts waren in dieser großartigen Sammlung vertreten. Anlässlich einer persönlichen Führung für österreichische Kunstfreunde in seinem Palais im Jahre 1902 meinte der Graf: [Die Kunstwerke] *stammen aus den verschiedensten Epochen und aus den verschiedensten Ländern. Viele und manche der besten davon sind ererbt, und ich habe getrachtet, sie ebenso wie die von mir selbst daheim und in der Fremde erworbenen organisch dem Ganzen einzufügen.*<sup>10</sup>

Sechs Jahre nach dem Tod des Grafen beschlagnahmte die Geheime Staatspolizei im September 1939 das Palais und die gesamten anderen in der „Ostmark“ gelegenen Liegenschaften der Familie Lanckoroński-Brzezic, da die gräfliche Familie die polnische Staatsbürgerschaft besaß. Diese „vorläufige Beschlagnahme“ bedeutete, dass man nicht mehr über sein Vermögen verfügen konnte, aber noch keinen Eigentumsverlust. Die Aktion zielte vor allem auf die ca. 2000 Objekte



Palais Lanckoroński.

**Abb. 56.** Ansichtskarte, undatiert. Das ehemalige Palais der gräflichen Familie im 3. Wiener Gemeindebezirk, Jaquingasse 18. (Slg. Hans Matscheko)



**Abb. 57.** Luftaufnahme aus dem Jahr 1959: das provisorisch gedeckte Palais Lanckoroński (oben Mitte) nach der teilweisen Zerstörung gegen Ende des Zweiten Weltkrieges. (Media Wien, MA 13 Stadt Wien, Slg. Heimo Stadlbauer)

umfassende Lanckoroński'sche Kunstsammlung im Palais ab, das nunmehr versiegelt wurde. Die von der Gestapo angeordnete „Verwahrung“ sollte Hitler die Verfügungsgewalt über konfiszierte Objekte in der „Ostmark“, später im gesamten Reich z. B. für den Aufbau eines Führermuseums in Linz sichern. Bereits am 19. Oktober 1939 wurde die Haupttreuhandstelle Ost gegründet. Eine ihrer Aufgaben war die Erfassung, Verwaltung und Verwahrung des Vermögens des polnischen Staates und seiner Bürger. Im Jänner 1941 ordnete man die kommissarische Verwaltung des Lanckoroński'schen Vermögens an, was einer endgültigen Beschlagnahme gleichkam. Neben den Gütern Frauenwald und Steinhaus war auch das Wiener Palais mit seiner Kunstsammlung angeführt. Das Amt des kommissarischen Verwalters über diese beschlagnahmten Güter übernahm der Grazer Forstrat Dipl.-Ing. Woldemar Pelleter.<sup>11</sup> Sein Name scheint auch als Betriebsführer des Waldgutes im Besitz der Treuhandstelle Ost anlässlich eines Besuches des Reichssenders Wien bei der Waldbahn Frauenwald im Jahr 1942 auf.<sup>12</sup>

Die meisten wertvollen Kunstgegenstände im Lanckoroński'schen Besitz mussten schließlich in mehreren Depots, darunter auch in einem Bergwerk zwischenge-



**Abb. 83.** Anlässlich der „Abschiedsfahrt“ am 6. Mai 1958 hält ein Waldbahnzug mit der Decauville-Maschine vor dem nördlichen Steinhauser Viadukt der Südbahn. Damit wurde ein gemeinsames Foto mit dem ÖBB-Güterzug, gezogen von den Lokomotiven 42.2567 und 52.1591, möglich. (Foto: Alfred Luft)



**Abb. 84.** Die Alte Reichsstraße in Steinhaus am Semmering wird gerade überquert. (Foto: Harald Navé/Archiv VEF)



**Abb. 85.** Derselbe Zug kurz vor dem Lanckoroński'schen Forsthaus (km 1,1) in Steinhaus. Auf der anderen Seite der Straße sind die beiden Stutzgleise sichtbar, im Hintergrund ist das Rüsthaus der Feuerwehr Steinhaus zu erkennen. (Foto: Harald Navé/Archiv VEF)

**Abb. 86.** Die „Doppeltraktion“ (unter Dampf gesetzt wurde nur die Decauville-Lok) war für diese Fahrt ursprünglich nicht vorgesehen gewesen. Im Regulärbetrieb hatte sie nie stattgefunden. Mit Volldampf fährt der „Abschiedszug“ (mit der „kalt“ geschobenen Krauss-Maschine an der Spitze und mit nur noch zwei Waggons) an der Industrieruine der „Alfred-Hütte“ vorbei. (Foto: Alfred Luft)

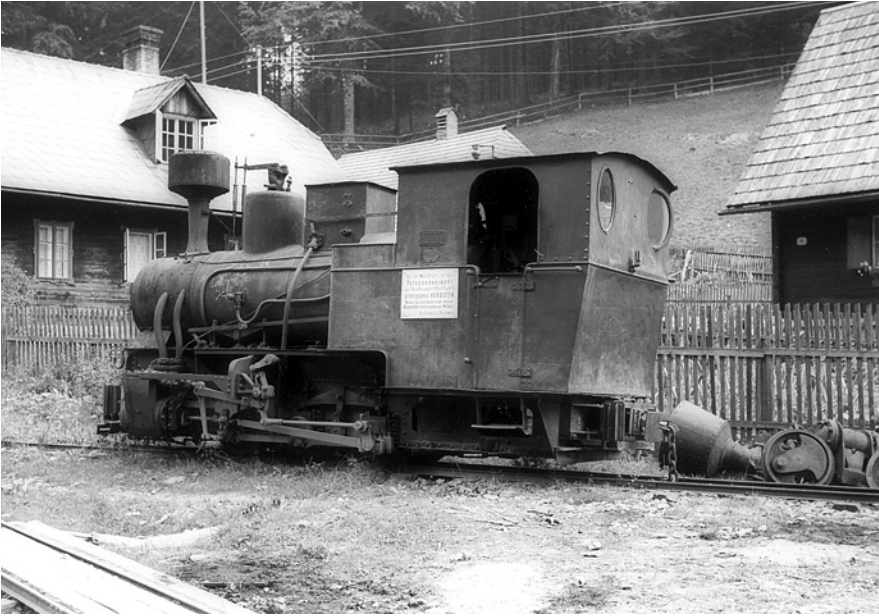


**Abb. 87.** Auf freier Strecke vor dem Gebäude „Hutmann“, dem ehemaligen Grubenhaus, das an den Erzabbau in der Fröschnitz erinnert, bei km 3,02. Dieses Gebäude besteht noch heute. (Foto: Harald Navé/Archiv VEF)

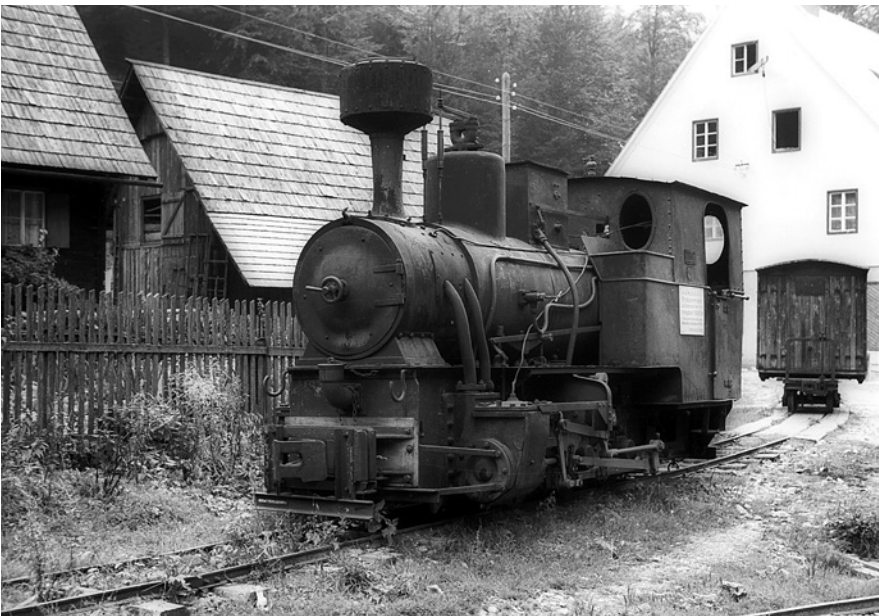


**Abb. 88.** Der „Abschiedszug“ bei km 4,7. Das Transformatorhäuschen wurde inzwischen vom Wald überwuchert. (Foto: Harald Navé/Archiv VEF)





**Abb. 99.** Die Zobel-Maschine steht auf dem Abstellgleis und erwartet das gleiche Schicksal wie die bereits in Teile zerschnittene „Böhmische“. (Foto: Helmut Portele)



**Abb. 100.** Die abgestellte Zobel-Lok; dahinter der „Werkstättenwagen“ vor der (neuen) Werkstätte, die aber keine Bedeutung für die Waldbahn hatte. (Foto: Helmut Portele)

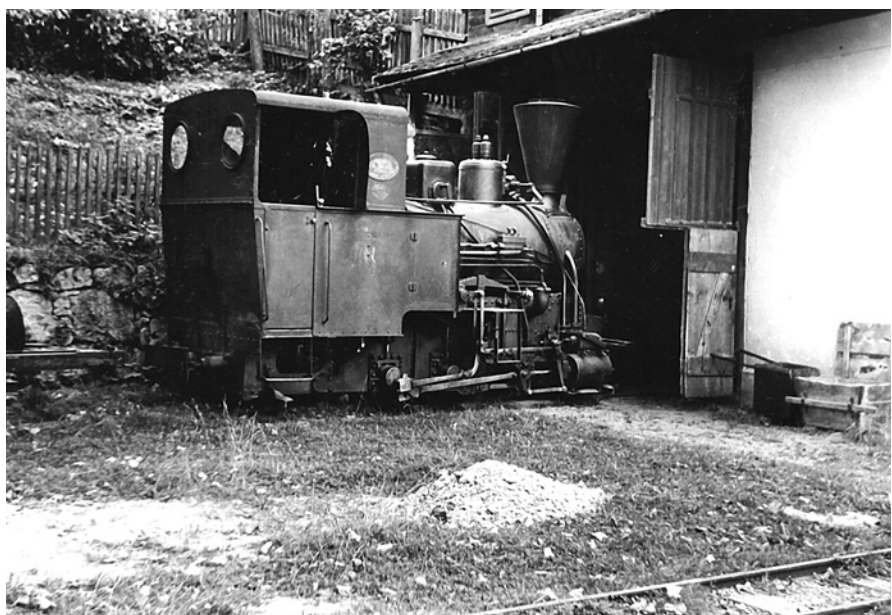


**Abb. 101.** Die traurigen Überreste der „Böhmischen“. (Foto: Helmut Portele)

Weit mehr Dokumentationsmaterial über die letzte Zeit der Waldbahn Frauenwald ist über die Fröschnitztalstrecke erhalten. Auf diesem Streckenabschnitt brachte die Decauville-Lokomotive die Züge mit den abgebauten Schienen zum Bahnhof Steinhaus. Dieses Schienenmaterial stammte nicht nur von dem Waldbahnabschnitt im Fröschnitztal und vom Bremsberg, sondern vermutlich auch von einem Teil der Sattelstrecke. Johann Kössner verfasste in der Zeitschrift „Eisenbahn“ einen Artikel über die Waldbahn Frauenwald und erzählt darin auch über die angeblich „letzte Fahrt“ eines Waldbahnzuges<sup>23</sup> durch das Fröschnitztal anlässlich von Gleisabbauarbeiten am 17. September 1958: *Meter um Meter wird das Gleis aus seiner Bettung gerissen und auf die Rahmenwagen verladen, die Jahrzehnte hindurch nur Holz zur Hauptbahn führten. Vorgespannt ist eine kleine, zierliche Französin, die 1926 von der Firma Decauville in Corbeil geschaffen wurde. [...] Heute, wo sie zum letzten Mal durch den Fröschnitzgraben fährt, meint Lokomotivführer Kogler: „Wenn ma beim Ganster [gemeint ist das Gasthaus Ganster] vorbeikommen, pfeif ma no oamol recht lang. Dö dort ham`s so gern g`hört...“ Und wieder ein Stück weiter unten steht eine Frau mit einem kleinen Buben am Arm neben dem Gleis, und der Bub winkt fröhlich der Lokomotive zu. Und Großvater Kogler, seit 1912 bei der Waldbahn, weiß, was er seinem Enkel schuldig ist: Er betätigt die Dampfpeife. Heute heißt es auch für ihn Abschied nehmen von seiner geliebten Eisenbahn...<sup>24</sup>*

Neben vielen von Eisenbahnliebhabern geknipsten Fotos von den Fahrten am 6. Mai und 17. September 1958 existiert auch ein kurzes Filmdokument von der Waldbahn Frauenwald. Herbert Wöber aus Wien filmte Anfang Oktober den Waldbahnzug mit der Decauville-Lokomotive bei strömendem Regen auf der noch verbliebenen Reststrecke in Steinhaus im Umkreis der ehemaligen „Alfred-Hütte“. Damals waren die Abtragungsarbeiten schon fast abgeschlossen.

**Abb. 103.** Die bereits außer Dienst gestellte Krauss-Lokomotive (Fabr.-Nr. 7480, Baujahr 1918) vor der Heizhaus-Einfahrt.  
(Foto: Günter Hofmann)



**Abb. 102.** Am 17. September 1958 wird die Decauville-Maschine einen Großteil der Fröschnitzstrecke von Steinhaus aus befahren, um Waggons mit abgebauten Schienen zur Waldbahn-Verladerampe des Bahnhofes Steinhaus am Semmering zu bringen. Diese Lok steht zwischen dem Lanckoroński'schen Forsthaus (im Hintergrund) und dem Heizhaus rechts zur Abfahrt in den Fröschnitzgraben bereit. Auf dem Stutzgleis beim Heizhaus: abgestellte Waldbahnwaggons.  
(Foto: Helmut Portele)



An diesem schon desolaten Gleisperrbaum bei der Bergstation des Waldbahn-Bremsberges sprang vor mehr als fünfzehn Jahren der Funke über. Dem pensionierten Gymnasialprofessor für Deutsch und Geschichte, **Mag. Hans Matscheko**, Eisenbahnfan von Jugend auf und lokalhistorisch interessiert, gelang es bei einem Treffen an dieser Stelle, seinen Freund, **Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer**, für die Waldbahn Frauenwald zu begeistern. Heimo Stadlbauer, Wassertechniker bei der Steiermärkischen Landesregierung in Pension und Fachmann für die Junkers Ju 52 („Tante Ju“), hat familiäre Wurzeln, die ein Interesse an der Waldbahn fast bedingen. Sein Urgroßvater, der Lanckoroński'sche Forstmeister Ing. Roman Tichy, gilt nämlich als Planer und Bauleiter in der ersten Phase der Waldbahn Frauenwald.

Mit freundlicher Unterstützung



Gemeinde  
Rettenegg



Land  
Steiermark



Gemeinde  
Spital am  
Semmering

