

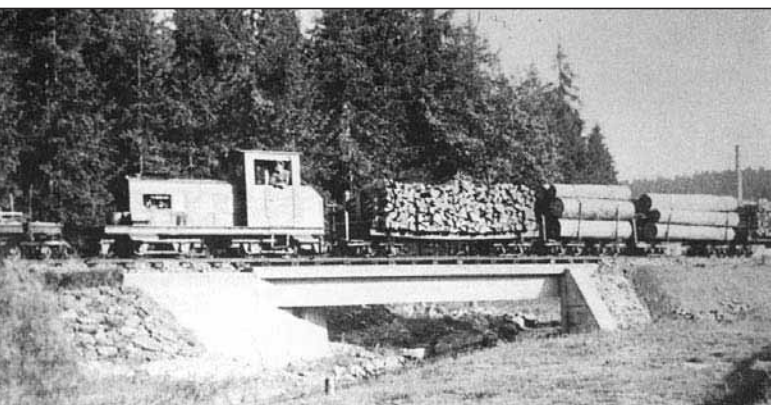
## Spiegelauer Waldbahn

# 60 Jahre lang zuverlässiger Holztransport aus dem Bayerischen Wald

Waldeisenbahn war damals die größte Anlage ihrer Art in West- und Mitteleuropa

von Richard Sliwinski

**Den Wenigsten von uns ist bekannt, dass im Bayerischen Wald einst die größte Waldeisenbahn West- und Mitteleuropas verkehrte. Die Anlage einer dauerhaft zu betreibenden Waldbahn war im Jahre 1900 die Antwort der Bayerischen Staatsforstverwaltung auf die ständig steigende Nachfrage nach dem begehrten Rohstoff Holz. Schon vor 100 Jahren suchte die Forstverwaltung nach Lösungen, die heimische Sägeindustrie reibungslos und kontinuierlich zu beliefern.**



**Abb. 1:** Gebus-Motorlokomotive Nr. 586 auf der Schwarzach-Brücke bei Spiegelau im Jahre 1926; im Katastrophenjahr 1930 transportierte die Waldbahn insgesamt 120.000 Fm Nutzholz sowie 40.000 Rm Schicht- und Brennholz aus den Wald. (Foto: G. Fellmeth)

Entlang der bayerisch-böhmischen Grenze erstreckt sich um Rachel und Lusen ein geschlossenes Waldgebiet mit einer Länge von 20 km und einer Tiefe von 7 km, das sich im Wesentlichen mit der Fläche des heutigen Nationalparks Bayerischer Wald deckt. Die Wälder wurden seit dem 15. Jahrhundert hauptsächlich von den zahlreichen Glashütten genutzt, die große Mengen an Pottasche für die Glasherstellung benötigten. Als im ausgehenden 18. Jahrhundert die Nachfrage nach Holz als Bau- und Brennstoff immer größer wurde, verbot man die Aschenbrennerei im Jahre 1788. Die große Zeit der Glashütten war endgültig vorbei und die Nutzholzgewinnung gewann immer mehr an Bedeutung.

## Vorgeschichte

Nachdem im Jahre 1877 als eine der letzten Hauptbahnstrecken in Bayern die Linie Plattling - Deggendorf - Zwiesel eröffnet worden war, siedelten sich entlang der Strecke etliche Sägewerke und andere holzverarbeitende Betriebe an.

Das Holz aus dem Gebiet um Rachel und Lusen wurde größtenteils über Trift aus dem Wald befördert. Um die stei-

gende Nachfrage an Langholz zu befriedigen, musste dieses mit Ochsen- und Pferdefuhrwerken mühsam über schlechte Wege und Landstraßen zur Verladung nach Zwiesel gebracht werden. Doch die schweren Fuhrwerke beschädigten in Verbindung mit den für diese Gegend typischen häufigen Regenfällen und der starken Schneeschmelze regelmäßig besonders stark die Wege. In der Folge stiegen die Transportkosten rapide an, während sich die Gewinne der Waldbesitzer aus dem Holzverkauf erheblich schmälerten. Daher forcierten die Staatsforstverwaltung und einige Industrielle den Bau einer Eisenbahnstrecke von Zwiesel nach Spiegelau.

Erst das Bayerische Lokalbahngesetz von 1882 ermöglichte den Bau einer Lokalbahn von Zwiesel über Spiegelau nach Grafenau. Die anliegenden Gemeinden mussten die für den Bau erforderlichen Grundstücke kostenlos abtreten, so dass nur die reinen Streckenbaukosten anfielen. Am 1. September 1890 verkehrte dann der erste reguläre Zug von Zwiesel nach Grafenau.

Die Staatsforstverwaltung stand jedoch weiterhin vor dem Problem, dass die Wegeverhältnisse im „Unteren Wald“ katastrophal waren und die hohen Fuhrlöhne die Gewinne aufzeherten. Der damalige Forstmeister des Forstamtes Spiegelau, Ludwig Leythäuser, forderte deswegen den Bau einer Waldeisenbahn, ausgehend vom Staatsbahnhof Spiegelau in die ausgedehnten Waldungen um Rachel und Lusen.

## Bau und Betrieb der Waldbahn

Nachdem Leythäuser zur Forstkammer der Regierung von Niederbayern versetzt worden war, forcierte er als Inspektions-Bezirksleiter für den Bayerischen Wald den Bau der Waldeisenbahn von Spiegelau. Im Jahre 1900 wurden Gleise, Drehschemelwagen, Muldenkippwagen und anderes Waldbahnmaterial aus den Forstämtern Altdorf und Ebersberg nach Spiegelau überwiesen und im gleichen Jahr noch eine Versuchsstrecke angelegt. Nach umfangreichen Vorerhebungen über die zu erwartenden Frachtmengen wurde schließlich der Bau der Waldbahn im Jahre 1908 genehmigt und mit einem Vorschusskredit in Höhe von 160.000 Mark für Bau und Rollmaterial bedacht.

Mit dem Bau des ersten Streckenabschnitts, dem „Alten Hauptstrang“, wurde im Herbst 1908 begonnen. Bereits im November 1909 war ausgehend vom Staatsbahnhof in Spiegelau die Sagwasser-Säge bei Streckenkilometer 17,5 erreicht. Im Streckenverlauf entlang der Spiegelauer Bahnhofstraße (heutige „Nationalparkbasisstraße“) waren mehrere Sägewerke mit Privatgleisen an die Waldbahn angeschlossen. Die Verfrachtung von Schnittware zum Staatsbahnhof Spiegelau bildete über die gesamte Betriebsdauer einen erheblichen Anteil am Transportaufkommen der Waldbahn.

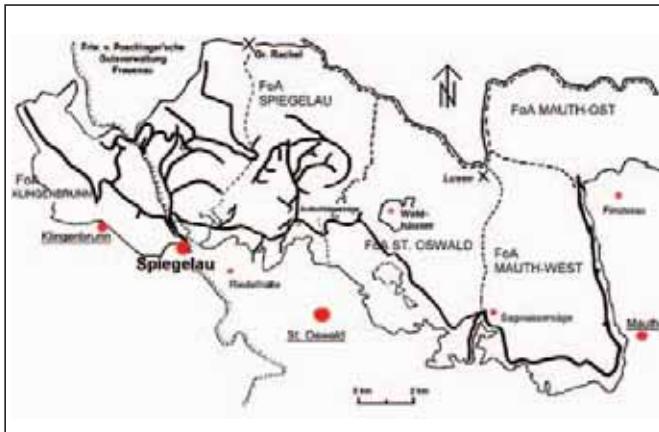


Abb. 2: Als Stammstrecke verband der ‚Alte Hauptstrang‘ bereits im Jahre 1911 die Gemeinden Spiegelau und Mauth. Zur Zeit seiner größten Ausdehnung im Jahre 1931 umfasste das Spiegelauer Waldbahn-Netz fast 95 Streckenkilometer.

Nachdem in den Jahren 1913 bis 1923 keine neuen Strecken gebaut worden waren, änderte sich die Situation im Jahre 1925 schlagartig, als heftige Orkane im Herbst und im Winter ganze Revierteile verwüsteten. In den Forstämtern Klingensbrunn und Spiegelau lagen über 200.000 Fm Holz. Unter diesem Eindruck wurde eilends der Streckenbau in die Hochlagen des Rachelgebietes vorangetrieben, damit das Sturmholz so schnell wie möglich ausgefahren werden konnte.

Der Leiter des Forstamtes Spiegelau, Oberforstmeister Gustav Fellmeth, war bestrebt, ein leistungsfähiges Waldbahnnetz herzustellen, um künftig auf solche Katastrophen reagieren zu können. Wie vorausschauend die Entscheidung Fellmeths war, zeigte sich schon zwei Jahre später, als sich im Winter 1929/30 wieder Orkane austobten. Die neuerlichen Sturmschäden übertrafen sogar noch die vorigen. Tag für Tag wurden bis zu 1.500 Fm Derbholz aus dem Wald gebracht. In den Jahren 1930 und 1931 wurden insgesamt über 180.000 Fm Großnutzholz und 920.000 rm Schichtholz sowie über 4.300 t Sägewaren ausgefahren.

Fellmeth trieb daneben auch die planmäßige Erschließung der Wälder weiter voran; Rücke- und Ziehwege wurden angelegt und auf die Lagerplätze an der Waldbahn hin ausgerichtet. Unter Fellmeths Leitung wurden moderne Motorlokomotiven beschafft, um die hohen Betriebskosten des Dampflokotivbetriebes zu senken.

1931 hatte die Spiegelauer Waldbahn mit 94,96 km fest verlegter Strecken ihre größte Ausdehnung erreicht; unter Anrechnung der zahlreichen „fliegenden Gleise“ (lose ver-

legte, temporäre Gleisjoche) wären es sicher mehr als 100 Streckenkilometer gewesen.

## Das Ende der Waldbahn Spiegelau

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden Strecke und Rollmaterial nur noch in beschränktem Umfang erhalten, so dass sich die Waldbahnstrecken nach Kriegsende zwar in einem etwas heruntergekommenen Zustand präsentierten, aber auf Grund des Mangels an Lastkraftwagen noch immer als zeitgemäßes Transportmittel angesehen wurden. Da während des Krieges neue Lokomotiven zur Waldbahn gekommen waren, war der Fortbestand der Bahn zumindest auf dem Triebfahrzeugsektor für einige Jahre gesichert. 1953 wurde sogar noch die Scheerhüttenstrecke im Zuge von Notstandsarbeiten neu gebaut, aber das Ende des immer mehr vernachlässigten Schienennetzes war bereits abzusehen.

Eine Inspektion der Bahnaufsicht und von Vertretern der Oberforstdirektion Regensburg im Jahre 1957 erklärte die Bahn zwar weiterhin für betriebsfähig (für  $V_{\max}$  10 km/h), forderte aber Investitionen in Höhe von 500.000 DM. Da die Bahn in den zurückliegenden zehn Jahren lediglich einen Gewinn von durchschnittlich 20.000 DM erzielte, beschloss man am 21.9.1957 per OFS Nr. M 200-31, die Waldbahn bis 1.10.1960 restlos abzubauen und ein Ersatzwegenetz zur Verfügung zu stellen. Die letzte offizielle Waldbahnfahrt fand am 11. Mai 1960 statt. Am 8. September 1960 waren alle Streckengleise abgebaut.



Abb. 3: Letzte Waldbahnfahrt (Foto: Sammlung Prof. Reiner)

## 60 Jahre lang zuverlässig ‚gedient‘

Die Waldbahn Spiegelau bot zum Zeitpunkt ihrer Erbauung die einzige Möglichkeit, die schwierigen Bringungsverhältnisse im Unteren Bayerischen Wald zu meistern. Die Waldbahn ermöglichte erstmals einen kostendeckenden Abtransport von Nadelbloch- und Langholz sowie die Nutzung der Buchenbestände, deren Holz sich nicht triftet ließ. Darüber

hinaus konnte die Trift als Transportmittel weitgehend abgelöst werden und somit einen durchgängigen Holztransport während der schneefreien Monate gewährleisten. Die Bahn trug wesentlich dazu bei, dass die großen Holzmen gen während der Windwurfjahre 1927/28 und 1930/31 zügig und kontinuierlich abgefahren werden konnten und damit Forstschutzprobleme von vornherein vermieden wurden. Einhergehend mit dem Waldbahnbau wurde auch die systematische Erschließung und Feinerschließung des Rachel-Lusen-Gebietes vorangetrieben. Das unermüdliche Wirken des Oberforstmeisters Gustav Fellmeth soll hierbei ausdrücklich erwähnt werden.

60 Jahre lang erfüllte dieser Betrieb seine Aufgabe meist zur vollsten Zufriedenheit der Staatsforstverwaltung und gab

vielen Familien wichtige Arbeitsplätze in der damals äußerst strukturschwachen Region.

In unserer heutigen schnelllebigen Zeit kann man sich kaum noch vorstellen, dass ein System über einen derart langen Zeitraum fast unverändert seinen Dienst verrichten konnte. Behalten wir also diesen einstmaligen größten Nebenbetrieb der Bayerischen Staatsforstverwaltung in würdiger Erinnerung!

---

RICHARD SLIWINSKI ist Mitarbeiter im Sachgebiet „Betriebswirtschaft, Forsttechnik und Holz“ der LWF und Experte zum Thema Spiegelauer Waldbahn.

---

## Die Spiegelauer Waldbahn

Die Geschichte der Spiegelauer Waldbahn und des Maschinenbetriebes Spiegelau von der Planung bis zur Auflösung

Buchvorstellung von Markus Schardt

Das Waldgebiet zwischen Rachel und Lusen im Bayerischen Wald besaß von jeher einen großen Holzreichtum. Dieser konnte aber nahezu nicht genutzt werden. Lediglich die Holztrift in Bächen sowie Ochsen- und Pferdefuhrwerke standen für den Transport in dieser dünn besiedelten Region zur Verfügung. Das meiste und beste Holz, vor allem die wertvollen alten Buchenbestände, befanden sich aber in den unerschlossenen mittleren Höhenlagen bis 1.000 m. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts gab es Planungen für eine 600 mm-Schmalspurbahn. Im Jahre 1900 wurde eine erste Versuchsstrecke für den Langholztransport gebaut, bis schließlich 1909 die Waldbahn offiziell mit Dampflokomotiven ihren Betrieb auf der Hauptstrecke Spiegelau-Mauth aufnahm. Die kleine Bahn galt damals als technisches Meisterwerk. Bis Anfang der 1930er Jahre wurde das Streckennetz auf rund 100 Kilometer ausgebaut und stellte damit das größte Waldbahnnetz Deutschlands dar. Das Ende der Bahn kam 1957, als Lastkraftwagen zunehmend den Holztransport auf den immer besser ausgebauten Straßen übernahmen. Schließlich begann der Rückbau der Strecken bis zum September 1960, die letzte Bahn fuhr am 11. Mai 1960.

Das Buch „Die Spiegelauer Waldbahn“ von LUDWIG REINER, HERMANN BEILER und RICHARD SLIWINSKI richtet sich nicht nur an Eisenbahnfreunde, geschichtlich interessierte Forstleute und Ortsansässige. Auch andere wird diese heimatsgeschichtliche Dokumentation auf Grund ihrer einfachen und doch fesselnden Sprache begeistern. Dazu tragen nicht zuletzt die faszinierenden Berichte von Zeitzeugen sowie die zahlreichen Bilder, Grafiken und Karten bei. Ein ausführliches Stichwortverzeichnis sowie eine Liste von Fachbegriffen runden das Buch ab; insgesamt eine detaillierte und gelungene Abhandlung über die Geschichte der Waldbahn und der damaligen Forstarbeit, spannend und interessant zu lesen.

LUDWIG REINER, HERMANN BEILER, RICHARD SLIWINSKI (2005): Die Spiegelauer Waldbahn - Die Geschichte der Spiegelauer Waldbahn und des Maschinenbetriebes Spiegelau von der Planung bis zur Auflösung mit über 200 historischen Fotos, Zeichnungen und Plänen und Berichten von Zeitzeugen.

Zeitzeugen. 1. Auflage, Ohetaler Verlag Riedlhütte, 164 Seiten, über 200 Abbildungen, gebunden, **14,90 €** (ISBN: 3-937067-14-0)

