

Vom Leben und Arbeiten im Weinsberger Wald

Entnommen aus dem Heimatbuch der Gemeinde Bärnkopf (von Bgm. Arnold Bauernfried und Dir. Alois Handler)

7. Teil

Waldbahn

Ein ernstes Problem gab es schon bei Betriebsbeginn hinsichtlich der Holzanlieferung. Die vorhandenen Pferdefuhrwerke konnten die erforderlichen Holzmengen nicht heranschaffen, für den Bau der vorgeschriebenen 760 mm-Bahn fehlten noch alle Voraussetzungen.

Man war daher gezwungen, ein Provisorium in Form einer kleinen 600 mm-Waldbahn zu schaffen, um den Sägewerksbetrieb auslasten zu können.

Zum Bau der Bahnanlage wurde die Firma *Transporta, Bau- und Betriebs Ges.m.b.H.* in Wien beauftragt. Die Gemeinde Gutenbrunn/Bärnkopf hatte gegen den Bau der Schmalspurbahn nichts einzuwenden, sie verlangte nur, dass der Wagenbetrieb mit Ochsen und Pferden durch sie nicht gestört werden dürfe und ließ sich einen jährlichen Anerkennungszins von 10 Kronen bezahlen.



Am 2. Juni 1919 nahm die Firma *Transporta* ihre Arbeit auf. Im Arsenal in Wien, wo verschiedene, aus dem Krieg stammende Arbeitsmaschinen lagerten, wurden Drehbänke, Ständerbohrmaschinen, Schraubstöcke, eine komplette Schmiedewerkstatt usw. angekauft und nach Gutenbrunn gebracht.

Aus den Beständen der „Sachdemolierungskommission“ in Wiener Neustadt wurde 25 Austro Daimler-Feldbahnzugtriebwagen und andere

Materialien der ehemaligen k.u.k. Heeresfeldbahnen gekauft, in Stockerau überholt, und ebenfalls nach Gutenbrunn gebracht.

Die *Transporta* übernahm nun den Körnerwerken gegenüber die Bringung des Rundholzes aus dem Wald.

Die Bauarbeiten gingen so rasch voran, dass sich der Waldbahnbetrieb innerhalb weniger Jahre von einem Rollbahnprovisorium zu einem beispielgebenden Holzbringungsbetrieb entwickelte, dessen Strecken aus

dem Weinsbergerforst bis zur Bahnstation Martinsberg reichten.

Die Bahnbauten verliefen nicht immer ohne Probleme. Einmal mussten Baumstämme entfernt, dann wieder musste unterlegt oder aufgeschüttet werden, damit die Geleise halbwegs zu liegen kamen. Wo eine Straße vorhanden war, wie etwa vom Hansleichen in Richtung Bärnkopf, wurden sie am rechten Straßenrand verlegt. Sonst aber lag der Gleiskörper ohne Schotterbett lediglich auf gestampftem Boden.

Als im Frühjahr 1920 die Schneeschmelze einsetzte und der Boden weich wurde, versanken die Schienen infolge ihrer geringen Schwel lenbreite im Morast. Ein eigener Schienendienst musste eingesetzt werden, um die entgleisten Züge wieder auf die Schienen zu bringen.

Die Bahnlinie führte vom Sägewerk Gutenbrunn in westliche Richtung. Bei der Ausweiche Berglucke führte ein Strang nach Nordosten in Richtung Wurzerhütte zur Ausweiche Saggraben und Gurnmühle. Ab Gurnmühle änderte die Strecke ihre Richtung und führte über Dürnberg nach Bärnkopf, dann über das „Anna-Bild“ zurück zur Ausgangsstrecke, Ausweiche Berglucke.

An der Bahnstrecke gab es eine Reihe von Stationshütten. Die Weg- und Straßenübergänge waren durch Warnkreuze und Pfeilpflocke abgesichert. Für den klaglosen Bahnbetrieb stand eine Feldtelefonanlage zur Verfügung.

Da im Abstockungsvertrag die Errichtung einer permanenten Waldbahnstrecke verpflichtend vorgeschrieben war, begann man 1920 mit dem Bau der 31,152 Kilometer langen Bahnanlage mit einer Spurbreite von 760 mm, die im wesentlichen dem Rollbahnprovisorium folgte. Für breitere



Geleise und die schwereren Dampflokomotiven mussten die Dämme verstärkt, vor allem aber die Brücken und Bachübergänge den erhöhten Belastungen angepasst werden.

Kurz vor Bärnkopf, auf dem Dreiblöchlberg, befand sich eine regelrechte Bahnstation mit Wasserentnahmestelle, einem hölzernen Lokomotivschuppen und einer Wohnmöglichkeit für das Zugpersonal.

Während der Blütezeit der Körnerwerke standen vier Dampflokomotiven im Einsatz. Die mit Buchenholz betriebenen Lokomotiven senkten die Betriebskosten gewaltig.

In den vielen Jahren des Waldbahnbetriebes gab es keinen einzigen Unfall, der ein behördliches Einschreiten notwendig gemacht hätte. Der gesamte Bahnbetrieb war strengen gesetzlichen Regelungen unterworfen.

Nachfolgend ein Auszug der Betriebsordnung:

- *Für den Betrieb und die Erhaltung der Waldbahn sind ein Betriebsleiter, ein Bahnaufseher, zwei Streckenbegeher, je Zug ein Zugführer, ein Lokomotivführer und die nötige Anzahl von Bremsern einzustellen. Das Personal hat die einschlägigen Verkehrsvorschriften zu kennen und bei einer inländischen Bahnunternehmung eine Prüfung abzulegen.*



Lok-Einstellschuppen am Dreiblöchlberg kurz vor Bärnkopf

- Die bei der Bahn beschäftigten dürfen weder schwerhörig noch farbenblind sein.
- Die Strecke muss wöchentlich mindestens zwei mal begangen werden, hiebei sind die Stützmauern, Brücken, Böschungen, Gleise, Weichen, genauestens zu untersuchen und allfällige Mängel raschest zu beheben.
- Die Zuggeschwindigkeit darf höchstens 15 km/h betragen.
- Zugverkehr in den Sommermonaten nur in den Stunden der Tageshelle, im Winter von 6 bis 18 Uhr.
- Bei Übersetzen der Wege und Straßen müssen rechtzeitig Signale abgegeben werden.

Industriebahn Gutenbrunn-Martinsberg

Zum Transport des Holzes aus der Säge Gutenbrunn zum Bahnhof Martinsberg wurde 1922 eine 5,153 km lange Bahnstrecke gebaut. Die Bahnanlage führte von Gutenbrunn nach Martinsberg zum Verladebahnhof der Bahnlinie Schwarzenau-Martinsberg.

In Gutenbrunn bestand im Bereich des Sägewerkes ein eigener Lokomotivschuppen und ein reich verzweigtes Gleisnetz, das auch an die Waldbahn anschloss, so dass Langholz aus den Forsten direkt zur Verladestelle Martinsberg gebracht werden konnte. Im Bahnhof Martinsberg wurde zur billigeren Verladung der Langhölzer um 1927 ein eigener hölzerner Kran errichtet.

Am 27. August 1922 segnete Pfarrer Sielipp unter Glockengeläute in Anwesenheit des Oskar Körner und des Vertreters der Herrschaft, Baron Lederer, die neue Bahnstrecke. Die Festveranstaltung, an der die gesamte Belegschaft der Körnerwerke teilnahm, wurde von der Musikkapel-

le des Pfarrers Grießler aus Bärnkopf musikalisch umrahmt. Sichtlich erfreut über das abgeschlossene Werk, spendete Körner der Pfarre Martinsberg und den Schulen Martinsberg und Gutenbrunn je eine Million Kronen. Die Grießler-Kapelle wurde mit einer halben Million bedacht (zum Vergleich: ein paar Schuhe kostete zu dieser Zeit 250.000 Kronen).

Pfarrer Sielipp nahm die Spende dankend entgegen, obwohl er 1920 über die Körnerwerke im Pfarrgedenkbuch noch folgende Niederschrift verfasst hatte:

- Dem Bahnprojekt kann nicht zugestimmt werden.*
- Die Körnerwerke mit ihrem fremden Geiste dürfen nicht die bodenständigen Verhältnisse verwirren, sondern dieselben haben die Pflicht, neben ihrem Gewinne zunächst der bodenständigen Bevölkerung zu nützen, bevor sie nützen die weite Ferne.*
- Damit nach dem augenblicklichen Hui nicht in der Zukunft ein dauerndes Pfui eintrete, und nicht gar der Holzreichtum der Gegend in Holznot umschlage, und die Verarmung der Zukunft und die Glaubens- und Sittenlosigkeit der Großindustrie sich festsetze, müsse dem auf Gewinn berechnetem Großgeschäfte der Körnerwerke stets eine reservierte Haltung der maßgebenden Faktoren der Gegend entgegengebracht und das Unternehmen selbst müsse fortwährend einer scharfen Kontrolle unterworfen werden.*

Die Spendenfreudigkeit der Körnerwerke beschränkte sich nicht nur auf die Gemeinde Gutenbrunn/Bärnkopf und ihre Schulkinder und ihre musikalischen Einrichtungen. Als am 18. März 1921, am „Schmerzhaften Freitag“, der Markt Grafenschlag fast zur Gänze niederbrannte, spendete das Gutenbrunner Werk zusammen mit

den Herrschaften Stift Zwettl und Graf Abensberg-Traun das gesamte Bauholz für 46 neu zu errichtende Häuser.

Niedergang und Ende

Die Aufwärtsentwicklung der Körnerwerke hielt bis 1928 an. Nach dem Selbstmord des Firmeninhabers Körner ging der Betrieb 1928 auf die Niederösterreichische Holzindustrie über.

Schon 1929 machte sich die allgemeine wirtschaftliche Stagnation bemerkbar. Auch in der Säge Gutenbrunn mussten Arbeiter gekündigt werden.

Wegen eines Erbfalles in der Grundbesitzerfamilie wurde der zuerst auf 20 Jahre abgeschlossene Abstockungsvertrag auf 15 Jahre gekürzt. Zwischen den Vertragspartnern kam es zu einem Prozess. Die Herrschaft stellte daraufhin die Holzlieferungen ein, wodurch das Werk gezwungen war, den Betrieb am 23. Februar 1933 einzustellen.

Nach dem Abstockungsvertrag vom Jahre 1919 mussten alle Betriebsgebäude abgetragen werden. Die Eisenteile wurden zu einem Spottpreis verkauft. Die Lokomotiven und Kleintriebwagen gingen angeblich nach Italien und Jugoslawien.

Am schwersten von der Stilllegung des Werkes betroffen waren natürlich die Arbeiter und Angestellten. Nur wenigen gelang es, anderswo Arbeit zu finden. Die meisten von ihnen wanderten ab. Not und Elend kehrten in Gutenbrunn ein, das in den Folgejahren zu den bedürftigsten Gemeinden Niederösterreichs zählte.

Fortsetzung folgt