

### **Tätigkeitsbericht des Landesvereines für Höhlenkunde in Oberösterreich**

Das Jahr 1950 brachte erfreulicherweise einen starken Zuwachs an jugendlichen Mitgliedern. Dank einer Subvention der oberösterreichischen Landesregierung war es möglich, insbesondere die Sektion Hallstatt mit verschiedenem unbedingt benötigtem Gerät auszurüsten und so die weiteren Forschungen verstärkt fortzusetzen.

Unter Führung des altbewährten Mitgliedes Franz Rettich wurde zu Pfingsten die Eishöhle in Hinterstoder („Eislueg“) wieder befahren und ihr derzeitiger Zustand erkundet. Der Höhleneingang, der bisher vereist war und den man sich früher mit dem Pickel erzwingen mußte, war vollständig eisfrei, so daß man aufrechtgehend den Bläser passieren konnte. Die Bodeneismassen zeigten auch im Innern der Höhle starken Rückgang, insbesondere in der ersten Halle. Der Weg zum Eissee, der stets mit herrlichen Eisgebilden geschmückt war, ist in denkbar schlechtem Zustande; die Eiskeulen, Eiskegel und Eissäulen aus Wabeneis und Baumeis sind bis auf kümmerliche Reste verschwunden. Der Eissee selbst besitzt bei einer Oberflächenerstreckung von etwa  $45 \times 37$  Metern noch immer eine Tiefe von 20 Metern. Die Winderosion zwischen Felswand und Eis hat sich verstärkt; ein Rundgang um den Eissee ist nicht mehr möglich, da der Boden unter Wasser steht. Auch der in unseren Alpen einzigartige Steinnetz- oder Strukturboden beim Schacht in der Hödlhalle ist eingesunken und kaum mehr bemerkbar. Der starke Rückgang des Eises im Innern der Höhle dürfte auf den Eisschwund beim Bläser zurückzuführen sein, der die Wetterführung der Höhle wesentlich beeinflußt. Eine Überschreitung des zuvor genannten Schachtes gelang auch diesmal nicht.

Am 12. und 13. August wurde eine Befahrung der Eishöhle im Sarstein durchgeführt. Auch diese Höhle wies eine rückgängige Eisbildung auf; wo früher spiegelblankes Eis war, befindet sich jetzt ein Höhlensee. Der See konnte umklettert werden. Etwa tausend Meter der Höhle wurden befahren und teilweise vom Dipl.-Ing. Berggrat O. Schauberger vermessen. Bemerkenswert waren die Auswirkungen des eisigen, aus dem Höhlentor austreichenden Luftstromes auf die Flora der Umgebung. Die Alpenrose beispielsweise zeigt auf den Hängen unterhalb des Höhlenportals einen polster-

artigen Wuchs, den man sonst nur an der Grenze ihres Lebensraums in einer Höhe von über 2000 Metern findet. An diesen Forschungen nahm auch Landesrat Rudolf Kolb, aktives Mitglied des Vereines, teil.

Die Hirlatzhöhle im Dachstein wurde wiederholt befahren, ohne daß es möglich gewesen wäre, bis an das Ende des Höhlensystems vorzustoßen. Bis jetzt wurden mehr als zwei Kilometer erkundet. Diese Befahrungen, die unter Führung der Mitglieder Bergrat Dipl.-Ing. O. Schauburger, Hias Kirchschrager und Franz Pils standen, stellten schwerste Anforderungen an Mensch und Material.

Eine weitere Anzahl von Erkundungen, Befahrungen und Neuvermessungen, die meist von Bergrat Dipl.-Ing. O. Schauburger durchgeführt oder zumindest geleitet wurden, geben von der regen Tätigkeit der Sektion Hallstatt Kunde. August Hödl.

#### 8. Technologische Abteilung.

Die eisenbahngeschichtlichen Bestände wurden durch Ingenieur R. Desbarnes (Eisenbahnmuseum Wien) geordnet und aufgenommen und ihre dauernde Neuaufstellung im Bahnhofgebäude vorbereitet. Die Sammlung wurde durch Oberbaurat Arch. A. Wilhelm der Bundesbahndirektion Linz, dem die Zuweisung von zwei Schauräumen samt Nebenräumen im Bahnhofgebäude zu verdanken ist, durch eine Reihe von bemerkenswerten Stücken ergänzt. Die im Wiener Eisenbahnmuseum befindlichen Gegenstände zur oberösterreichischen Eisenbahngeschichte wurden aufgenommen. Da im künftigen oberösterreichischen Eisenbahnmuseum naturgemäß die Darstellung der Pferdeeisenbahn Budweis — Linz — Gmunden, bekanntlich der ältesten Eisenbahnlinie im deutschen Sprachgebiet und einer der ältesten auf dem europäischen Festland, den breitesten Raum einnehmen wird, wurden die Grundlagen für das graphische Schaumaterial bearbeitet, das die Geschichte, Anlage, Betriebstechnik und kommerzielle Bedeutung dieses Unternehmens erläutern soll. Die Lichtbildaufnahme der Reste der Pferdeeisenbahn wurde zunächst auf der Strecke Eisenhut (tschechische Grenze) — Linz in Angriff genommen.

Erworben wurden unter anderem eine von Dr. G. Brachmann hergestellte Kopie einer aus dem 18. Jahrhundert stammenden Karte