

Kriegswirtschaft zur Deckung des übernormalen Holzbedarfes die Nutzwälder mit Umlagen belastet, deren Höhe 30% und mehr über der normalen Holzproduktion lag. Ist es jedoch zur praktischen Durchführung der auf dem Papier angeordneten Zwangsmaßnahmen gekommen? Diese Frage ist letzten Endes entscheidend und gerade sie muß aus folgenden Gründen verneint werden:

Dem Privatwaldbesitz, etwa $\frac{3}{5}$ der österreichischen Waldfläche, fehlte die zur Aufbringung der geforderten Holzmengen entsprechende Anzahl von Arbeitskräften. Ferner hatte der bäuerliche Besitz während der deutschen Besetzung mit keinerlei finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Einerseits waren die Preise für die landwirtschaftlichen Produkte auskömmlich und andererseits erfolgten für Aufwendungen aller Art Subventionierungen staatlicherseits. Der Privatwaldbesitz hatte also keine Veranlassung, seine „Sparkasse“ anzugreifen. Mit Hilfe verschiedenster Ausflüchte gegenüber dem Staat gelang es schließlich dem Waldbesitzer, seine Substanz über die Kriegsjahre hinüberzuretten und die Mehrbelastung der Wälder blieb nur auf das Papier beschränkt. So wurden beispielsweise aus Forsten des Ennstales fast nur mehr sogenannte „Stockverkäufe“ getätigt, wobei die Schlägerung der Käufer vorzunehmen gehabt hätte, der meistens seinerseits wiederum keine Arbeiter bekommen konnte. Der Verkäufer erhielt für die verkaufte Menge Holzes Einkaufsscheine, und auf diese Weise waren die Umlagen „erfüllt“, doch die betreffenden Bäume stehen heute noch. Der Schein unbedingter Gehorsamsleistung gegenüber den „Befehlen von oben“ mußte ja absolut gewahrt bleiben. Teilweise Überschlägerung gab es allerdings in den Staatsforsten. Bei ihnen steht nicht das Ertragsstreben als solches im Vordergrund, sondern Holzentnahmen erfolgen dann, wenn es das Interesse der Öffentlichkeit verlangt. Die Schlägerungsarbeiten wurden hier begünstigt durch Zuweisung von Fachleuten und Kriegsgefangenen, durch Beistellung von Lebensmittelzubußen usw. Im gesamten gesehen, konnten aber auch die im Staatswaldbesitz vorgenommenen Überschlägerungen nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein, da sich ihr Anteil am gesamten Waldbesitz nur auf etwa 15% beläuft. Während der Nachkriegsjahre stand größeren Holzeingriffen in erster Linie das Ernährungsproblem entgegen. Die völlig unzureichende Nahrungsmittelversorgung verhinderte bisher die Waldarbeiter an der vollen Entfaltung ihrer Tätigkeit. Es ist ferner vom privatwirtschaftlichen Standpunkt aus begrifflich, daß der Waldbesitzer seine Substanz so lange schonte, als die Schillingwährung nicht einigermaßen stabilisiert war. Ich bin mir dessen bewußt, daß meine kurzen Ausführungen noch lange nicht erschöpfend sind und noch manche Gründe angeführt werden könnten, die der Holzaufbringung seit dem Jahre 1938 entgegenstanden. Jedenfalls können die erwähnten Argumente denen entgegengesetzt werden, die den „Raubbau“ während der letzten zehn Jahre nur vom Schreibtische her kennen, die Wirklichkeit aber außer acht gelassen haben.

Engelbert Tassotti.

Die Herkunft der Radmeister am steirischen Erzberg. Bei Bevölkerungsfragen treten oft an den Geographen auch geschichtliche Probleme heran; im allgemeinen kann man sagen, er sei derartigen Fragen auch nicht ausgewichen. Nun tauchen in der Vergangenheit oft vor neu auftretenden Bevölkerungsschichten die Fragen der Herkunft auf, woher erscheinen plötzlich in einem Lande, in einer Landschaft die neuen Männer, die neuen Familien. So geht es einem mit den Radmeistern am steirischen Erzberg, die im 13. und 14. Jahrhundert auf einmal da sind, nach deren Aussterben im 15. und 16. Jahrhundert wieder neue Familien auftreten.

Man wäre zu leicht versucht anzunehmen, daß sie von auswärts eingewandert seien. Darauf erhält man in einer neuen Arbeit (Dr. M a j a L o e h r, Die Radmeister am steirischen Erzberg, 5. Heft der Mitt. des Museums für Bergbau, Geologie und Technik am Landesmuseum Joanneum in Graz, 1947) eine überraschende Antwort. Die Verfasserin ist der genannten Herkunftsfrage sorgfältig nachgegangen. Der überwiegende Teil der Radmeister sind Einheimische aus der Umgebung des Erzberges, der bäuerlichen, bürgerlichen und Beamtenschichte der Bevölkerung entstammend. Wohl kamen auch von auswärts Männer hinzu, aber auch sie aus Ober- und Niederösterreich. Auch die Abwanderung führt sie zumeist nicht weit, nur die Gegenreformation trieb sie in entferntere Länder, nur wenige über Bayern hinaus. Man erhält also das Bild eines verhältnismäßig engen Kreises, worin sich Jahrhunderte lang die Familien bewegen; eine landschaftsverbundene Bevölkerungsgruppe, am Berge erwachsen, in ihm verwurzelt, oft, fast regelmäßig auch untereinander versippt, im engen Zusammenhange mit den Händlerfamilien in Leoben und Steyr, bilden sie Jahrhunderte lang ein Landschaftsmerkmal um den Erzberg in der „Eisernen Gasse“ von Leoben bis Steyr.

Dr. Robert M a y e r.

Katschbergstraße. Die Katschbergbundesstraße beginnt in Radstadt, führt über den Tauern hinweg nach Mauterndorf, St. Michael im Lungau und über den Katschbergpaß nach Gmünd in Kärnten.

Die neu erbaute Strecke zwischen St. Michael und der Kärntner Grenze, in einer Länge von 950 m, wurde Ende September 1948 dem Verkehr übergeben.

Eine reichsdeutsche Firma Sager & Wörner hat im Jahr 1942 mit dem Bau dieser Teilstrecke begonnen. Dieser kriegsbedingte Bau wurde 1945 unterbrochen und seit 1946 von der Lungauer Firma Essl vollendet. Das erste Bauos ist der Sprengerbüchel (der im September 1948 fertiggestellte Teil), das zweite der Höhernbüchel, der auch teilweise fertig ist und Ende August 1949 dem Verkehr übergeben werden dürfte. Gegenüber der alten Straße mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 m und einer Steigung von 29% im Höchstausmaß weist die neue Katschbergstraße eine Fahrbahnbreite von 6 m mit einer durchschnittlichen Steigung von 15% auf.

3000 m³ Kalkstein aus dem Lärchkogelsteinbruch im Lungau wurden für die Stütz- und Futtermauern des 1948 fertig gewordenen Teiles benötigt. Für die Fahrbahn verwendete man eine Makadamdecke.

Die Straße findet überall großen Anklang, sie gleicht einer Parkstraße. Die Böschungen sind mit Bergahorn, Klee usw. bepflanzt. Die Straße ist äußerst harmonisch in das natürliche Landschaftsbild eingegliedert.

Die noch auszubauende Strecke beträgt 600 m. Größere Schwierigkeiten ergeben sich infolge der langen Winterszeit in dieser Gegend, wodurch die durchschnittliche jährliche Baudauer nur 5 Monate beträgt.

Etwa 100 Mann waren im heurigen Jahr mit diesem Straßenbau beschäftigt.

Nesselgrabenviadukt (Land Salzburg). Der Nesselgrabenviadukt an der Wolfgangseebundesstraße zwischen den Gemeinden Koppl und Hof wurde 1938 begonnen. 1940 wurde der Bau aus kriegsbedingten Gründen unterbrochen und im Jahr 1942/43 aus Sicherheitsgründen zur Erhaltung des Bauwerkes fortgesetzt. 1945 wurde der Bau zum zweitenmal fortgesetzt und im November 1948 vollendet.

Die Fa. Wayss & Freytag, Linz, hatte die erste und zweite Bauperiode gearbeitet, die Fertigstellung in der dritten Periode hat die Allgemeine Baugesellschaft A. Porr AG. besorgt. Der durchschnittliche Arbeiterstand betrug 80 Arbeiter bei ungefähr 65.000 anlaufenden Tageschichten.