

Die Geschichte der Kuhalmstraße

von Michael Friedel

Mehr als zwei Fünftel des Eschenloher Gemeindegebiets liegen im nordwestlichen Estergebirge, dem höchsten Gebirgstock der Bayerischen Voralpen. Dieses knapp 2300 Hektar große Wald- und Almareal zwischen Eschenlainetal, Simetsberg, Wildsee und Krottenkopf war bis zum Beginn der 1950er-Jahre nur mit einfachen Zieh- oder Karrenwegen und schmalen Steigen erschlossen. Jahrhundertlang musste jeder Festmeter Holz in mühevoller und gefährlicher Handarbeit oftmals über weite Strecken aus dem Wald ins Tal getrieben oder geschleift werden. Unsere Vorfahren bedienten sich dazu ausgeklügelter Techniken. Sie nutzten natürliche Geländeformen wie Rinnen und Gräben aus. Überdies bauten sie hölzerne Treibrinnen – so genannte Loiten oder Riesen – in denen die Stämme nur durch ihre Schwerkraft zu Tal rutschten. Im Winter dienten Schlitten als Transportmittel für Stamm- und Brennholz, das während des Sommers eingeschlagen worden war. Häufig kamen dabei auch Pferde als Zugtiere zum Einsatz. Mit dem Beginn der Mechanisierung in der Forstwirtschaft und beim Holztransport mit Traktoren und LKW ab den 1930er-Jahren gab es vielerorts Überlegungen zur Wegeerschließung.

Erster Fahrweg zur Zwieselalm

Bereits vor dem 2. Weltkrieg gab es vom Eschenloher Ortsteil Wengen aus einen schmalen Weg bis zu den Jagdhäusern am Schellenberg. Diese standen auf etwa 1050 Meter Meereshöhe, dort wo heute der Wanderweg von der Forststraße ins Pustertal abzweigt. Im Jahr 1950 beantragte die Gemeinde Eschenlohe als Bau-träger beim zuständigen Wasserwirtschaftsamt Weilheim den Weiterbau des Weges bis zur Zwieselalm. Das Projekt wurde vom Wasserwirtschaftsamt folgendermaßen beschrieben:

„Der Zweck des Wegebaus ist die Erschließung der Zwieselalm zur landwirtschaftlichen Nutzung und zur Ermöglichung der Holzabfuhr. Dazu ist die Anlage eines neuen Wegstückes vom Ende des bereits bestehenden Weges an den Jagdhäusern am Schellenberg bis zur Kessellaine in 1200 m Höhe am Beginn der Zwieselalm notwendig. Die Weglänge beträgt 3500 m. Der Weg selbst erhält eine Fahrbahnbreite von 3,00 m und wird in der Linienführung einem bereits bestehenden Fußweg angeglichen. Der Höhenunterschied ... beträgt rund 200 m auf 2800 m Länge. Technische Schwierigkeiten bietet der Wegbau lediglich an zwei Stellen und zwar vor und nach dem Möselstal, wo der Weg direkt in den Fels eingesprengt werden muß.“

Die Baukosten veranschlagte das Wasserwirtschaftsamt mit rund 50.000 DM, zu denen das Land Bayern und der Bezirksverband Oberbayern insgesamt 21.000 DM an Zuschüssen in Aussicht stellten. Außer einem Kompressor zum Bohren der Sprenglöcher waren in der Kalkulation keine weiteren Maschinenleistungen vorgesehen. Vielmehr war die gesamte Baumaßnahme in Handarbeit geplant, wofür 2500 Tagsschichten angesetzt wurden. Dabei kalkulierte man die Tagschicht eines Arbeiters einschließlich aller Sozialleistungen mit durchschnittlich 16 DM. Der Stundenlohn eines Facharbeiters betrug damals 1,28 DM, der eines Hilfsarbeiters 1,18 DM.

Den volkswirtschaftlichen Nutzen der Baumaßnahme beurteilte das Wasserwirtschaftsamt in einem Schreiben vom 24. April 1950 wie folgt:

„Der volkswirtschaftliche Wert des Wegebaus liegt in der Erschließung der bisher nur extensiv genutzten Zwieselalm um den Simetsberg. Die Alm entbehrt bisher jeglicher Zufahrtsmöglichkeit, sodaß der jährliche Viehan- und -abtrieb infolge der vor-

handenen Steilstrecken nur unter größten Schwierigkeiten vollzogen werden kann und fast alljährlich einige Stück Weidevieh dabei zu Verlust gehen. Selbst das Baumaterial für die Ausbesserung der Viehhütten mußte bisher durch Träger dorthin gebracht werden. Ausserdem war es bisher nicht möglich, das am Rand der Alm vorhandene Nutzholz zu Tal zu bringen. Das Forstamt Murnau schätzt ... die jährlich anfallende Menge auf 400 bis 500 Kubikmeter, die nach dem Wegbau genutzt werden könnten.“

Nach zweijähriger Bauzeit konnte der Weg im Spätsommer 1952 fertiggestellt werden. Die Baukosten lagen mit 55.800 DM knapp zwölf Prozent über der ersten Kostenschätzung. Bereits zwei Jahre nach Fertigstellung haben im Juli 1954 schwere Unwetter zu größeren Schäden an dem neuen Weg geführt. Neben Böschungsrutschungen und Schäden an den Bachquerungen wurde die Fahrbahn auf einer Länge von etwa 500 Meter ausgespült. Die Instandsetzungsarbeiten verschlangen weitere 6.000 DM. Auch in den Folgejahren wurde der Weg bei starken Gewittern immer wieder in Mitleidenschaft gezogen.

Zunehmende Mechanisierung im Forst

Die 1960er-Jahre brachten tiefgreifende Veränderungen in der Land- und Forstwirtschaft mit sich. So stiegen beispielsweise die Lohnkosten in der Bayerischen Staatsforstverwaltung einschließlich aller Nebenkosten und Sozialleistungen zwischen 1957 und 1967 von 2,36 DM auf 7,13 DM je Arbeitsstunde. Im gleichen Zeitraum sank aber der Durchschnittserlös für Fichtenstammholz der IV. Klasse von 105,55 DM auf 78,80 DM je Festmeter. Konnte man 1957 mit einem Festmeter Fichtenholz noch 44,7 Arbeiterstunden bezahlen,



Herbert Polzmacher bei der Holzabfuhr auf dem Schlepperweg. (Foto: Archiv Geschichtsverein)

waren es zehn Jahre später nur noch 11,1 Arbeiterstunden. Diese Entwicklung erforderte eine zunehmende Rationalisierung der Waldarbeit. Gleichzeitig fand damals ein enormer Schub bei der Motorisierung und Verbesserung der Fahrzeugtechnik statt. So reifte auch bei den Eschenloher Waldbesitzern und Almbauern in jener Zeit der Wunsch, den bestehenden Forstwirtschaftsweg zur Zwieselalm zu einer LKW-befahrbaren Forststraße auszubauen.

Nach einem entsprechenden Beschluss des Gemeinderats vom 19. September 1969 beantragte die Gemeinde Eschenlohe beim Forstamt Murnau den Ausbau sowie die staatliche Förderung der Maßnahme aus Mitteln des »Grünen Plans 1970«.

In der ersten Planungsphase ermittelte die Forstdienststelle Eschenlohe folgende Kennzahlen für das Bauvorhaben:

Im Zuge der Antragsprüfung regte Regierungsforstdirektor Dr. Lorenz Sanktjohanser von der Oberforstdirektion München

- Erschlossene Waldfläche 1177 Hektar
 - davon 392 Hektar Privatwald von 43 Waldbesitzern
 - 772 Hektar Gemeindewald
 - 13 Hektar Staatswald
- Wegelänge 7,0 Kilometer
- Wegebreite 4,50 Meter Deckenbreite, Bankette und Ausweichstellen
- Transportbelastung 4000 bis 5000 Tonnen pro Jahr

an, das Teilstück durch den Schellenberg bis zur Pustertallaine als Walderschließungsstraße mit Fördergeldern aus dem »Grünen Plan« der Forstverwaltung zu bauen. Für die restliche Wegstrecke zur Zwieselalm empfahl Sanktjohanser eine Förderung als Almwirtschaftsweg aus Mitteln des Alpenplans und des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft. Bei diesen Programmen der Wasserwirtschaftsverwaltung gab es nämlich wesentlich höhere Zuschüsse. Nach einem Gemeinderatsbeschluss vom 10. April 1970 beauftragte die Gemeinde Eschenlohe das Wasserwirtschaftsamt Weilheim, einen Bauentwurf für den Ausbau des vorhandenen Schlepperwegs von der Pustertallaine bis zur Zwieselalm zu erstellen. Gleichzeitig nutzte die Gemeinde die Gunst der Stunde und beantragte die Weiterführung des Almwirtschaftswegs als Neubau bis zur Kuhalm auf 1650 Meter Meereshöhe.

Mit den Arbeiten für die Forststraße bis zur Pustertallaine wurde unverzüglich nach Vorliegen der Genehmigung Ende Juni 1970 begonnen. Durch die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten konnte dieser Abschnitt noch im Spätherbst 1970 fertiggestellt werden. In der Gemeinderats-sitzung am 11. Dezember 1970 dankte Bürgermeister Anton Huber der Bauleitung, allen Arbeitskräften und den Grundeigentümern für die außergewöhnliche Leistung und lud sie zu einer Hebefeier ein. Insgesamt kostete der Ausbau des Schellenbergwegs zur LKW-befahrbaren Forststraße 182.908,- DM. Dies entspricht einem Satz von 40,65 DM je Laufmeter. Rund 70 Prozent der Kosten waren allein für die Anmietung von Baumaschinen angefallen, während Löhne und Baustoffe lediglich mit jeweils gut 14 Prozent zu Buche schlugen. Die niedrigen Materialkosten sind dem Umstand zu verdanken, dass als Schotter für die Tragschicht und Splitt für die Verschleißdecke der Straße jeweils Fräsmaterial vom Bau des Münchner Trinkwasserstollens kostenlos zur Verfügung stand. Knapp 60 Prozent der Gesamtbaukosten übernahm der Freistaat

Bayern als Zuschuss an die Gemeinde beziehungsweise die Waldbesitzer.

Planungen zur Erschließung der Kuhalm

Parallel zum Ausbau des Schellenbergwegs erstellte das Wasserwirtschaftsamt Weilheim unter Federführung von Oberregierungsbaurat Alfred Huggenberger und Ingenieur Karl Reitbauer die Planungsunterlagen für den Aus- und Neubau des zweiten Wegabschnitts zur Kuhalm. Die Baumaßnahme wird darin folgendermaßen begründet:

„Der geplante Almwirtschaftsweg soll ein bedeutendes Gebiet der Gemeindeflur von Eschenlohe erschließen. Dessen oberer Teil ist die Kùhalm. Auf den ausgedehnten Lichtweideflächen wird das Eschenloher Vieh gesömmert. ... Die Alm ist nur durch einen Viehtrieb (Fußweg) erschlossen. Dadurch wird die Pflege und Verbesserung der Weideflächen und der Antransport des Viehs unerträglich erschwert. Ferner wird es immer schwieriger, einen für diese langen Fußmärsche geeigneten Hirten zu finden. Der untere Teil des zu erschließenden Gebiets ist Bergwald, der von den Lichtweideflächen der Lainalm durchzogen ist. ... Die Holzwirtschaft ist eine wichtige Ergänzung für die Existenz der Eschenloher Landwirte. Das Holz wird in die Bachbette gestürzt und geschleift und dann mit Pferdeschlitten abtransportiert. Dieser Holztransport ist insbesondere auf den bis 30 % steilen sogenannten „Hühnersteigen“ lebensgefährlich und hat schon viele Opfer gefordert. Dazu kommt, daß diese Bringungsart sehr unrentabel ist. ... Die Almen mit einer Gesamtlichtweidefläche von rund 400 ha waren in den letzten Jahren mit 140 Stück Rindvieh, 15 bis 20 Pferden und rund 450 Stück Schafen bestoßen.“

Für den Trassenverlauf waren – neben dem Anfangs- und Endpunkt – die Lain- oder Zwieselalm sowie der so genannte Kessel, eine Einsattelung im Kammverlauf, vorgegeben. Versuche, die „Hennasteig“ oberhalb des vorhandenen Wegs zu umgehen, waren ebenso gescheitert wie eine Trassenführung am Südwesthang des

Simetsbergs. Die letztlich gewählte Trasse zwischen Kessel und Kuhalm war wesentlich kürzer und ohne Gegensteigungen im Vergleich zu einer ebenfalls untersuchten Variante über den Wildsee. Insgesamt summierte sich die projektierte Wegelänge von der Pustertallaine bis zur Kuhalm auf 7,82 Kilometer. Als Regelquerschnitt sah die Planung eine Fahrbahnbreite von 4,50 Meter mit jeweils 75 cm breiten Banketten auf beiden Straßenseiten vor. Im Bereich der „Hennasteig“ sowie im oberen Straßenbereich unterhalb des Plattenecks wurde die Fahrbahnbreite auf 3,50 Meter und die Breite der Bankette auf 50 cm reduziert. Die maximale Steigung sollte 16 Prozent nicht überschreiten. Für die Querung der Möseltal-, Erz- und Kessel-laine sahen die Planer Brücken aus Stahlbeton-Fertigteilen vor. Alle anderen Gewässer – einschließlich der Pustertallaine – sollten in unterschiedlich dimensionierten Rohrdurchlässen unter dem Straßenkörper abgeleitet werden. Bei den größeren Hanganschnitten war eine humuslose Begrünung geplant. Die Gesamtbaukosten veranschlagte das Wasserwirtschaftsamt mit 1,6 Mio. DM.

Die Regierung von Oberbayern überprüfte als zuständige Behörde den Bauentwurf des Wasserwirtschaftsamts vom 20. April 1971. Dabei reduzierte sie die Straßenbreite durchgängig auf 3,00 Meter mit zwei 75 cm breiten Banketten und setzte den Kostenvoranschlag auf 1,3 Mio. DM fest. Im Hinblick auf die besonderen Schwierigkeiten und den beabsichtigten Arbeitseinsatz von Beteiligten – also auch ungeschulten Arbeitskräften – forderte die Regierung, ein besonderes Augenmerk auf die Unfallverhütung zu richten. Außerdem wies sie darauf hin, dass der neue Almweg in das Programm „Freizeit und Erholung“ der Bayerischen Staatsregierung aufgenommen werde, weswegen bei der Baumaßnahme die Ziele dieses Naherholungsprogramms in besonderem Maße zu berücksichtigen seien. Schließlich genehmigte die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 21. Juni 1971 das Wegebauvorhaben.



Untere „Hennasteig'n“ nach einer Sprengung am 3. Oktober 1972. (Foto: Archiv Wasserwirtschaftsamt Weilheim)



Bau der Brücke über die Erzlaine (Aufnahme vom 3. Juli 1973). (Foto: Archiv Wasserwirtschaftsamt Weilheim)

Fünf Jahre Baustelle

Am 20. September 1971 beauftragte die Gemeinde Eschenlohe mit einem förmlichen Vertrag das Wasserwirtschaftsamt Weilheim mit dem Bau des geplanten Almwirtschaftswegs. Zudem schloss die Gemeinde einen Nutzungsvertrag mit dem Forstamt Mittenwald, da die Wegtrasse im Bereich Kessel auf einer Länge von rund 400 Meter über Staatsgrund in der Gemarkung Wallgau geführt werden musste.

Schon bald nach Aufnahme der Arbeiten kam es bei der Vergabe und Überwachung von Arbeitsaufträgen an die beteiligten Firmen zu Problemen zwischen der Gemeinde Eschenlohe als Bauherrn und dem Wasserwirtschaftsamt als Auftragnehmer und Fachbehörde. Oberregierungsbaurat Huggenberger drohte daher der Gemeinde an, die weitere Bauleitung für das Projekt seitens des Wasserwirtschaftsamts abzulehnen, wenn künftig den Weisungen des Bauleiters, Oberflussmeister Lederer aus Oberammergau, nicht Folge geleistet werde. Die Gemeinde hätte in diesem Fall auf eigene Kosten einen Bauingenieur anstellen oder ein Ingenieurbüro mit der Bauleitung beauftragen müssen.

Am 21. Juni 1972 untersagte das Gewerbeaufsichtsamt München-Land aus Sicherheitsgründen weitere Arbeiten an der oberen „Hennasteig'n“, da von Felsüberhängen und Lockermaterial oberhalb der Baustelle eine erhebliche Gefahr für die dort eingesetzten Arbeitskräfte ausgehe. Die Raupen- und Bohrarbeiten könnten erst fortgesetzt werden, wenn die Gefahrenstellen durch Bereinigungssprengungen beseitigt worden seien. Bei weiteren Ortsterminen im November 1972 und Anfang Juni 1973 zeigten sich die Vertreter des Gewerbeaufsichtsamts mit den zwischenzeitlich getroffenen Sicherungsmaßnahmen noch nicht zufrieden. Erst nach Abschluss der in einer gewerberechtlichen Anordnung vom 15. Juni 1973 geforderten Arbeiten konnte die Baustelle ohne Einschränkungen fortgesetzt werden.

Der nächste Arbeitsschritt war der Bau der Brücken über die Möselthal-, Erz- und Kessellaine im Sommer 1973. Die drei

Brücken besitzen jeweils eine lichte Weite von 8,80 Meter und eine Fahrbahnbreite von 5,00 Meter. Als tragende Konstruktion verwendete man Spannbeton-Fertigteile der Straubinger Firma Hans Dendl. Nach Abschluss der Brückenarbeiten wurde schließlich die Neubaustrecke zur Kuhalm in Angriff genommen. Bis zu deren Fertigstellung sollten weitere drei Sommer ins Land ziehen. Am 22. September 1976 fand schließlich der Abnahmebegang statt, bei dem die Herren Reitbauer und Lederer vom Wasserwirtschaftsamt den neuen Almwirtschaftsweg an Eschenlohes 2. Bürgermeister Ignaz Berchtold übergaben. Im Folgejahr musste lediglich an einigen Stellen die Böschungsbegrünung noch fertiggestellt werden. Die Gesamtkosten für den Almweg von der Pustertallaine bis zur Kuhalm beliefen sich letztlich auf 1.497.384,53 DM. Die Bauarbeiten wurden größtenteils im Eigenregiebetrieb der Flußmeisterstelle Oberammergau ausgeführt. Erforderliche Großgeräte wurden von örtlichen Unternehmen angemietet.

Die Eschenloher Waldbesitzer und Weiderechtigen verfügten fortan während des gesamten schneefreien Jahres über eine LKW-taugliche Forst- und Almstraße, die von den letzten Häusern am Ortsrand Eschenlohes bis zur Kuhalmhütte auf einer Länge von 12,32 Kilometer einen Höhenunterschied von fast 1000 Meter überwindet. Diese Erschließungsmaßnahme ist bis heute eine wesentliche Voraussetzung für die Bewirtschaftung der Wälder und Almen im Estergebirge auf Eschenloher Flur.

Weitere Forstwege am Schellenberg

Gleichzeitig mit dem Bau der Kuhalmstraße betrieben die Eschenloher Waldbesitzer zwei weitere Wegeprojekte zur Verbesserung der Walderschließung im Schellenberggebiet. Bereits nach etwa 700 Meter sollte von der Kuhalmstraße rechts ein 1200 Meter langer Stichweg zur so genannten „Wanne“ abzweigen. Zwischen dem Taferlgraben und dem Brandeck war ein zweiter Stichweg vorgesehen, der mit einer Länge von rund zwei Kilometer „Auf

die Lacke“ führen sollte. Nach einem Gemeinderatsbeschluss vom 18. März 1971 beantragte die Gemeinde Eschenlohe als Bauträger beim Forstamt Murnau die Planung und Bezuschussung dieser beiden Stichstraßen aus Mitteln des »Grünen Plans«. Beide Projekte konnten im Laufe des Jahres 1971 fertiggestellt werden. Die Baukosten für die zwei Stichstraßen beliefen sich auf 87.648,- DM. Der Laufmeter kostete somit 27,39 DM. Zu diesen Baukosten gewährte der Freistaat Bayern einen Zuschuss in Höhe von 51.500,- DM.

Wegeunterhalt als Herausforderung

Nach Abschluss der Wegebauprojekte stellte sich bald die Frage nach dem Straßenunterhalt. Nicht nur der bestimmungsgemäße Gebrauch zur Almbewirtschaftung und Holzabfuhr hat von Anfang an zu einem Verschleiß der Straßendecke geführt. Viele Eschenloher und Auswärtige nutzten die neue Straße unberechtigterweise für Ausflugsfahrten ins Estergebirge. Gerade der PKW-Verkehr – oftmals mit überhöhter Geschwindigkeit – verursacht unter anderem die gefürchtete Waschbrettbildung auf der Fahrbahnoberfläche. Die Anlieger sahen sich deshalb gezwungen, die Straße mit einer Schranke zu sperren und nur an Berechtigte Schlüssel auszugeben. Auch die Bundeswehr und ihre NATO-Partner befuhren die neue Straße regelmäßig mit Rad- und Kettenfahrzeugen, wenn sie auf der Kuhalm und im Michelfeld Ausbildungskurse und Manöverinsätze durchführten. Daneben verursachen bis zum heutigen Tag Gewitter und Starkregenfälle sowie Schneerutschungen im Winter immer wieder Schäden am Straßenkörper und an den teilweise hohen Böschungen.

Die Anlieger und die Gemeinde Eschenlohe als Bauträger hatten sich bereits bei der Antragstellung für die einzelnen Bauabschnitte verpflichten müssen, den Unterhalt der Straße dauerhaft sicherzustellen. Intern teilten Anlieger, Nutzungsberechtigte und die Gemeinde den Straßenunterhalt untereinander auf. Für den ersten Wegabschnitt bis zur Pustertallaine sowie

für den Wannen- und Lachenweg waren die Anlieger zuständig. Die Gemeinde Eschenlohe sorgte für den Unterhalt des Abschnitts von der Pustertallaine bis zur Abzweigung der Wildseestraße. Um das Reststück bis zur Kuhalm kümmerten sich die Weiderechtler. Dass sich die Kuhalmstraße – wie auch die anderen Eschenloher Forststraßen – bis heute in einem durchwegs sehr guten Zustand befinden, ist dem System der Wegeobmannschaften zu verdanken. Für jeden Wegezug wählt die Gemeinschaft der Anlieger einen Wegeobmann, der sich laufend um seinen Weg kümmert und die umgehende Reparatur festgestellter Schäden bereits im Anfangsstadium veranlasst. Für die Kuhalmstraße hat dies in gewisserhafter Weise über viele Jahre hinweg der Obmann Sebastian Wörle (Brecht) gemacht.

Heute wird die Kuhalmstraße in erheblichem Ausmaß als Mountainbikestrecke genutzt. Sie ist in vielen Mountainbikeführern als lohnenswerte Tour beschrieben. An schönen Wochenenden fahren hunderte von Radsportlern zur Kuhalm. Verstärkt hat sich dieser Trend noch einmal seit der Einführung der e-Bikes. Vielen Radlern ist

dabei überhaupt nicht bewusst, dass es sich bei dem Forst- und Almweg um eine Privatstraße handelt, die von den Anliegern unterhalten wird und die primär forst- und landwirtschaftlichen Zwecken dient. Für die Anlieger als Eigentümer der Straße bringt diese starke Freizeitnutzung auch ein erhebliches Haftungsrisiko mit sich.

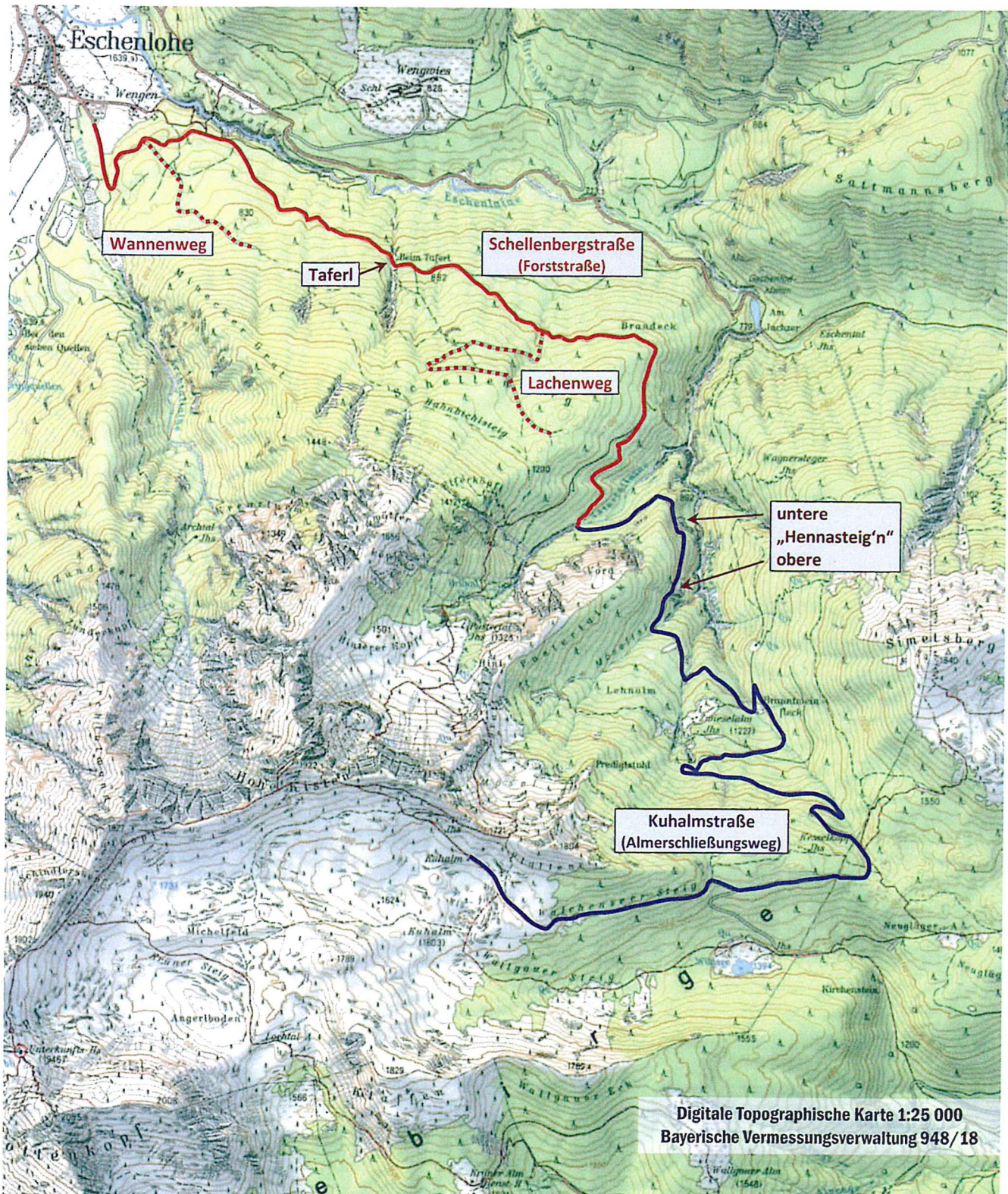
Quellen:

Wegebauakten des ehemaligen Forstamts Murnau und des Wasserwirtschaftsamts Weilheim

Haushaltsrede des bayerischen Landwirtschaftsministers Dr. Alois Hundhammer vom 5. Februar 1969



Mountainbiker bei der Abfahrt im Bereich der oberen „Hennasteig'n“ im Herbst 2018. (Foto: Michael Friedel)



Übersichtskarte Schellenberg-/Kuhalmstraße
Gemeinde Eschenlohe

Beim Taferl

von Franziska Lobenhofer-Hirschbold

An der Straße zur Kuhalm stand nach der Brücke über dem Taferlgraben ein Baum mit einer Muttergottesstatue und einer kleinen Sitzbank. Die Hirten beteten hier ein Vaterunser, bevor sie den steilen Steig hinauf auf die Alm nahmen.

Laut Toni Moar handelte es sich bei diesem Baum um eine Tanne, die auf Grund einer Verletzung eine Überwucherung aufwies. Dort war eine Marienfigur hineingestellt worden, deswegen der Name „Grotte“. Von hier aus ging ein Steig hinauf, der von den Hirten, aber auch – so Michael Oswald - zum Holzen regelmäßig benutzt wurde. Vom Taferlsteig kam man nach oben auch zum Weg, wo man mit den Pferden das Holz nicht so steil abwärts streifen musste.

Heute ist der Steig vom „Taferl“ hinauf ziemlich zugewachsen, aber noch sichtbar.

Vor der Fertigstellung der Straße bis zur Zwieselalm 1952 ging ein Fahrweg für Pferde- und Ochsespanne bis zum „Brand“. Dort zweigt heute der Weg ins Pustertal ab. Bevor 1948 die Brücke über den Taferlgraben gebaut wurde, musste der Weg im November von allen Anliegern in gemeinschaftlicher Arbeit wieder hergerichtet werden, bevor dann im Frühwinter der Holztransport ins Tal begann.

Baumstämme in Breite der Holzsschlitten wurden über den Taferlgraben verlegt, mit „Daxn“ (Fichten- und Tannenzweigen) überdeckt und mit einer Kiesschicht zugedeckt. Dann konnten die Holzschlitten darüberfahren.

Der Taferlgraben war für die Holzarbeit ein sehr gefährlicher Graben, da er steil war und dazwischen immer wieder ebene Stellen aufwies. Das Holz war durch diesen Graben sehr schwer herunterzubringen. Oben gingen die Holzstämme noch leichter durch zwei Lahnengräben hinunter. Aber im Hauptteil des Taferlgrabens verkeilten sich die Holzstämme und mussten immer wieder freigemacht werden, damit sie weiter abwärts rutschten - eine gefährliche Arbeit.

Das Holz wurde im Mai am Mineck geschlagen, dann nach einigen Monaten herunter „getrieben“ durch den Taferlgraben und dann „rausgestroaft mit de Ross“. Am Taferl, wo es eine breitere Stelle gab, wurden die Holzstämme zwischengelagert bzw. „aufgegantert“. Von dort wurden sie im Frühwinter (November) mit Schlitten ins Tal geholt.

Beim Neubau der Schellenbergstraße verschwand der Baum mit dem „Taferl“.

Ein herzliches Dankeschön an Toni Mayr sen. (Moar) und Michael Oswald (Koch) für ihre Informationen zum Taferlgraben und zur Holzarbeit.