

## STATION 27: WEGEBAU VOR 100 JAHREN



Vom Rondell auf dem Tempelberg aus gehen wir den Pfad zurück zu Kapune und biegen dann nach links ab. Der Weg führt nun leicht abwärts in leichter Linkskurve und trifft nach ca. 300 m auf einen kleinen Rastplatz. Hier befinden sich auch Kohlenmeiler und Köhlerhütte (Station 29).

Doch bevor wir zum Köhler gehen, gibt es noch etwas Interessantes zu entdecken. Wahrscheinlich unbemerkt haben wir ein Stück Weg passiert, das eine etwas andere Oberfläche aufweist. Wer ein wenig an der Oberfläche kratzt, sieht nach und nach immer mehr akkurat gesetzt Steine zum Vorschein kom-



*Waldwegbau im Sauerland zu Beginn des 20. Jahrhunderts*

men: Reste eines alten Waldweges mit einer sog. Setzpacklage als Befestigung.

Beim Waldwegebau hat man noch bis in die 1950er-Jahre viel Handarbeit angelegt. Das betraf sowohl das Planum – die ebene (plane) Wegoberfläche oder Erdkörper als Untergrund für die weiteren Baumaßnahmen – als auch viele Seitengräben. Befestigt wurden die Wege mit einer Setzpacklage. Die Arbeiter mussten dazu von Hand grobes, sortiertes Steinmaterial in einer leicht urglasförmigen Wölbung setzen und auskeilen. Oben auf diese Tragschicht füllte man als Verschleißschicht dann Splitt.

Das Betriebswerk der Oberförsterei Obereimer von 1909 vermerkte zu unserem Weg: „Von Arnsberg nach Capune. Zweigt am Grenzstein von der Seufzertalstraße ab, liegt zwischen den Distrikten 104/106; erreicht am Grenzstein 23 das Capun'er Feld, folgt alsdann dem Südrande des Distriktes 106 und führt am Grenzstein 36 in vorigen Weg ein (...).“ Der Weg war „chaussiert“ und 1.115 m lang. Er wurde, da er bis zu 18 % Steigung aufwies, durch die Chaussee von Arnsberg über Kapune nach Wicheln ersetzt.

### **Wege aus dem Wald**

Holz ist ein ziemlich sperriges und schlecht transportables Gut. Besonders in Gebieten ohne ausgebaute Wegenetze oder flößbare Gewässer konnte man es früher kaum über weite

Strecken befördern. Also wurde es in entlegenen Waldgebieten zu Holzkohle, Pottasche u.a. Stoffen weiterverarbeitet, die sich leichter transportieren ließen.

Der Köhler füllte seine Holzkohle in Korbkarren oder Säcke, die dann Tragtiere bis zur nächsten Verlademöglichkeit transportierten. Musste man größere Mengen transportieren, nutzte man spezielle Kohlekarren – sie dienten zugleich auch als Maßeinheit.

Zur Bedarfsdeckung der umliegenden Dörfer und Städte mit Holz reichten Karren- und Schleifwege. Auch die vorindustriellen „Holz fressenden“ Gewerbe wie z.B. Glashütten und Pottaschesiedereien arbeiteten in den Wäldern, ihre Produkte waren leicht zu transportieren.

Mit der Industrialisierung änderte sich einiges. Jetzt benötigte man v.a. Nutzholz. Die Erschließung der Wälder war unumgänglich. Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden im öffentlichen Wald und in vielen größeren privaten Forstbetrieben Wegenetze. Noch heute bilden sie in vielen Forstbetrieben das Grundgerüst der Haupt- und Zubringerwege.

Sogar Waldeisenbahnen waren früher im Einsatz, eine davon ab 1882/1883 auch in der Königlichen Oberförsterei Rumbeck. Die ersten Bahnen fuhren



wohl mit Pferdezug, später waren aber auch Dampflokomotiven in Betrieb.

Der Verlauf der Waldwegetrassen war zunächst nur auf Pferdezug und in der Regel auf den Transport bergab ausgerichtet. Ab etwa 1920 tauchten die ersten LKW für den Holztransport in den Wäldern auf. Als die Nationalsozialisten Mitte der 1930er-Jahre Holz nach Kohle und Stahl zum dritt wichtigsten Rohstoff erklärten, musste dessen massenhafte Bereitstellung gesichert werden. Riesige Kurzholz-Transportzüge wurden ent-

wickelt, der Reichsarbeitsdienst baute hierfür in Handarbeit die ersten größeren Holzabfuhrwege.

Der große Siegeszug des LKW-Transports setzte jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Der Waldwegbau boomte. Trotz neuer technischer Möglichkeiten durch Planiermaschinen hatte man auch ganz neue Dinge zu beachten: andere Längsneigungen der Wege, Bergauf-Transport und eine Anpassung der Linienführungen (angemessene Kurvenradien).



*Dampflokomotive „Moritz“ mit Waldarbeitermannschaft im Klever Reichswald.  
Hier fuhr zwischen 1917 und 1944 eine Schmalspur-Waldeisenbahn.*



*Waldwegebau in Saalhausen, Kreis Olpe (1951)*

