

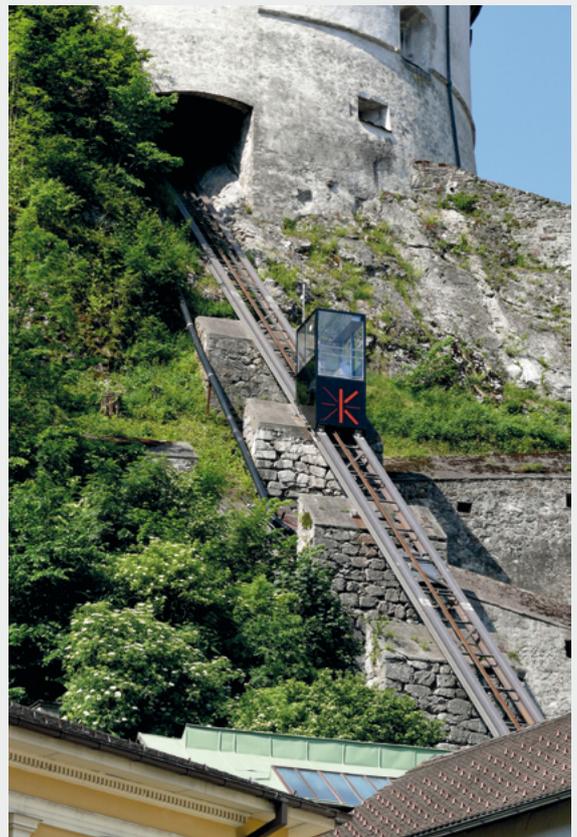
500 Jahre Feldbahnen, 500 Jahre Bahnen in Österreich. Die Fahrzeugart und deren Bauweise, welche vor 500 Jahren die Fördertätigkeit der Bergleute sehr wesentlich erleichterte, ist nach wie vor in Verwendung bzw. museal erhalten. Genau jene Bauform, die am Beginn des 16. Jahrhunderts das Zeitalter spurgebundenen Transportes eröffnete, ist 500 Jahre später noch vereinzelt anzutreffen. Im steirischen Salzkammergut, genau im Salzbergbau Altaussee. In Stollen die der Erhaltung des Bergbaues dienen, beispielsweise im Kriechbaumbergstollen, gab es diese Förderart. Die Spurnagelstrecken sind 2015 allerdings durch Gleise mit 450 mm Spurweite ersetzt worden.

Die Bauform der Spurnagelhunde hat sich über Jahrhunderte nicht wesentlich geändert und in Museen und Schaubergwerken sind noch einige dieser Wagen erhalten. Sie dienten im Bergbau dem Transport des üblichen Fördergutes und auch von Grubenholz und Gezähe. Jeder Wagen trägt dabei den Spurnagel der während der Fahrt im Reibspalt zwischen den hölzernen Gestängebrettern, oder später den eisernen Gestängeplatten gleitet und damit das Spurhalten des Wagens sichert, zwischen den kleinen Vorderrädern. Der Überhang des Wagens rückwärts, erleichtert das Aufkippen und Entleeren des Wagens und sichert auch Richtungsänderungen bei Abzweigstellen.



Die noch erhaltenen Spurnagelhunde beider Bauformen aus dem Salzbergbau in Altaussee zeigen noch die gusseisernen Räder vor dem Umrüsten auf gummierte Räder.





*Die mittelalterliche Festung Kufstein, ist nicht nur imposantes Wahrzeichen einer Stadt nahe der Grenze zu Bayern. Sie ist auch vielbesuchter Veranstaltungsort mit allen Einrichtungen wie Restaurant, Festungs- und Heimatmuseum, des Tiefen Brunnens, Kasematten, dem Ritterfest, und dem außergewöhnlichen Hörerlebnis der Heldenorgel. Für Großveranstaltungen gibt es das Veranstaltungszentrum Josefsburg. Wer die grenznahe Stadt am Inn besucht, muss ganz einfach auch eine Fahrt mit der Panorama-
bahn Kaiser Maximilian einplanen.*

Alle Fotos: Wolfgang Neubacher, 23. Mai 2009

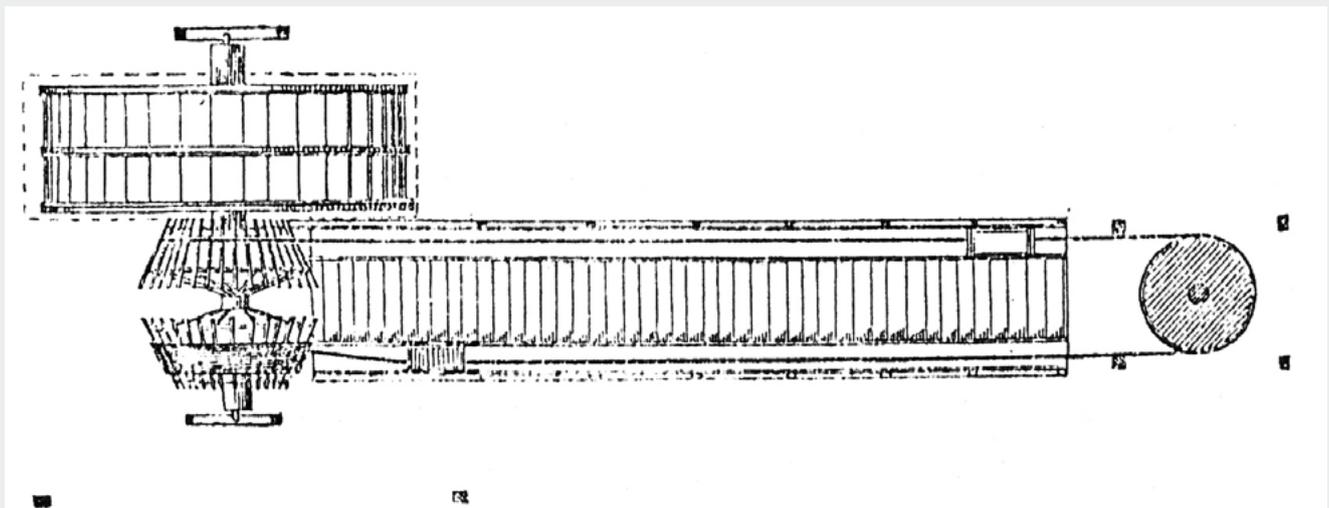
Der Holzaufzug Mariazell – Kreuzberg



Zum bereits mehrfach beschriebenen und auch als Waldbahn bezeichneten Mariazeller Holzaufzug, gibt es nach neueren Ermittlungen nunmehr einen Landkartenauszug und eine Ansicht der 1801 erbauten Anlage. Auf der Karte ist auch das Tobenzische Waldsteigergut des Inhabers der Erlauf- und Salzaschwemme, Appellationsrat Joseph, Edler von Tobenz und der von ihm in Auftrag gegebenen Holzaufzug aus dem Salzatal, von der dortigen Schwemmanstalt und den am Hallthaler Rechen angelandeten Hölzern auf die Höhe des Kreuzbergs markiert.

„Der Holzaufzug hatte eine Länge von 118 Klafter* (1Klafter = 6 Fuß oder 1,896486 m) Zwischen den beiden Gleisen führten 565, nach anderen Angaben 474 Stufen, zur Bergstation. Die an dicken Hanfseilen befestigten Wagen fuhren wechselweise auf und ab und konnten jeweils 1/3 Klafter (1 Klafter = 3,4 m³) Holz in 7 Minuten* bergwärts bringen. Die mit Wasserkraft betriebene Bahnanlage hatte eine tägliche Förderleistung von 35 Klafter (119 m³). Der Holzaufzug, eigentlich eine Standseilbahn, überwand eine Höhe von 114 m* und war jedes Jahr vom Beginn der Schneeschmelze an in Betrieb. Im Winter ruhte der Betrieb.

Gegen Witterungseinflüsse war die Bahnanlage mit einem Spaltschindeldach gedeckt. Der Weitertransport des Holzes von der Bergstation am Kreuzberg erfolgte mit Fuhrwerken, im Winter mit Schlitten bis Weißenbach bei Mariazell zu einem großen Lagerplatz. Im Frühjahr, wenn der Weißenbach genügend Schmelzwasser führte, wurde das Holz mittels einer 990 Klafter langen Holzrinne in die Erlauf und auf dieser weiter bis zum großen Rechen bei Pöchlarn getriftet.“**



* Wenn die aus den Berechnungen der vorhandenen Daten auf richtigen Überlieferungen beruhen, dann ergeben sich die nachfolgenden Ergebnisse:
Die beiden Gleise der Aufzugbahn besaßen eine Länge von 224 m.
Die Stufenhöhe beträgt 20 cm.
Die Fahrgeschwindigkeit ist bei 7 Minuten Fahrzeit 32 m per Minute, also 1,92 km/h.

** Der Autor hat in zwei, den Waldbahnen in Österreich gewidmeten Büchern diese Bahn beschrieben. Neue Informationen, die Karte und das Bild, geben eine noch bessere Sicht auf die Bahn nahe des Wallfahrtsortes Mariazell.



Oben: Fertig. Der reguläre Betrieb hat begonnen. Die Kohlen kommen, nachdem im Bergbau die taube Überlagerung abgebaut ist und das Flöz frei liegt, mittels der Abbau- und Fördergeräte, und den Zügen der 600 mm Feldbahn über den Kettenaufzug zum Brecher. Von dort mit den Wagen der Seilbahn in die Sieberei, werden in vier Klassen getrennt und verladen. Nach der Abwaage werden die Waggons zu Zügen zusammengestellt und können nach Wien gelangen.

Unten: Das Bild der T 93 1305, ex BBÖ 378.05, Floridsdorf 1927, Fabriknr. 2908, liegt nun in perfekter Fotografierqualität vor und vermittelt einen Eindruck von den Rangierbewegungen auf dem Werksbahnhof in Langau. Drei Gleise standen zur Verfügung. Das Schlepplgleis mit dem rangierenden Zug, das nach einer Doppelkreuzungsweiche in das Zustell- und das Abholgleis mündet. Parallel zum Schlepplgleis befinden sich Ladegleis 1 und Ladegleis 2.

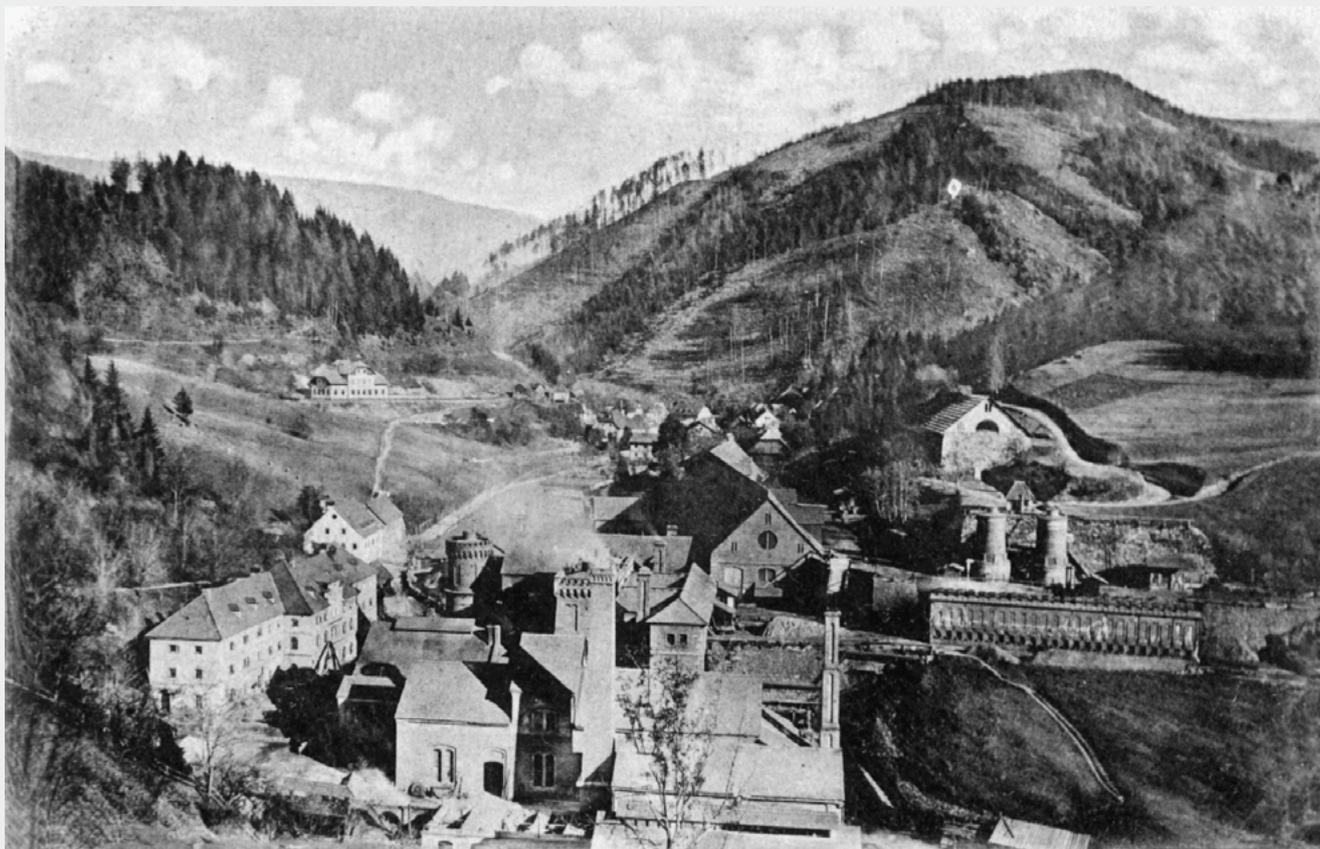
Slg.: EBM Unterretzbach

Die Erzbahn Heft–Hüttenberg

Unter den 65 Bahnen am Kärntner Erzberg, dem Hüttenberger Erzberg, wurde die von der Globitschen an der Nordwestseite des Erzbergs gebaute schmalspurige Eisenbahn für den Erztransport zu den Hochöfen und dem Bessemerwerk in der Heft allein für die ausreichende Erzversorgung dieses Werks gebaut. Mit einer Gleisspurweite von 540 mm in schwieriger Hanglage und auf felsdurchsetztem Terrain mit mehreren Brücken über Gräben und Gerinne, ausschließlich für den Erztransport gebaut, wurde die Bahn mit nur einer Lokomotive, einem Personenwagen für das Personal und Erzwagen einer Bauart, betrieben. Orenstein & Koppel bot eine vorhandene Lokomotive mit der Achsfolge C-n2t, der Fabriknummer 753 und dem Baujahr 1901, mit einem Gewicht von 4 t an und offensichtlich wurde die Erzbahn passgenau für den Betrieb mit dieser Lokomotive gebaut. Nach Projektierungsarbeiten die schon im Jahr 1902 begannen, erstellte die Aktiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnbedarf, vormals Orenstein & Koppel, ein Generalprojekt dessen Inhalt Genehmigung fand und wurde gleichzeitig zur Lieferung der Fahrzeuge für die 2.550 m lange Bahnstrecke herangezogen.

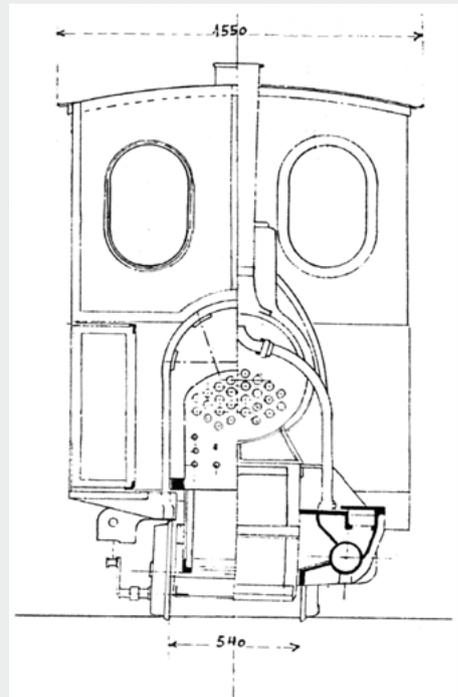
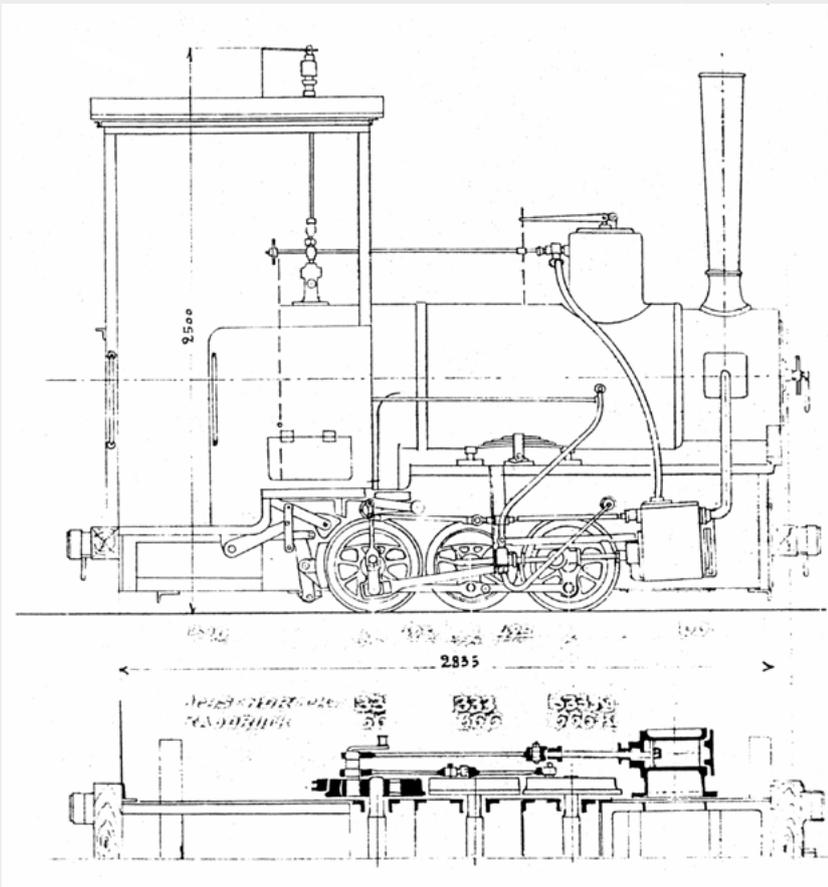
Der Weg des Erzes, ausgehend vom Albertstollen an der Alberthalde, an der Hüttenberger Seite des Erzberges, gab es bereits die 1870 gebaute Rollbahn Albertstollen–Globitschbremse mit Gleisen der Spurweite 1.200 mm und anschließend die ebenfalls 1870 erbaute talwärts führende Bremsbergbahn mit 1.580 mm Gleisspurweite zu den Röstöfen und weiter zum Bahnhof Hüttenberg, der vorerst mit einer sogenannten normalspurigen Industriebahn an die von Launsdorf über Brückl nach Mösel führende Görttschitztalbahn angeschlossen war.

Zu den drei Hochöfen in der Heft genügten anfangs die Lieferungen aus den Abbauen an der Nordseite des Hüttenberger Erzberges. Das Stollensystem dort war über Jahrhunderte gewachsen und im 19. Jahrhundert mit Stollen-, obertägigen Roll- und Bremsbergbahnen talwärts bis zu den Röstöfen im Werksareal verbunden worden. Als allerdings die Abbaukapazitäten mit dem Erzbedarf der drei Hochöfen nicht mehr in Einklang zu bringen waren, kam es zum Bau der Heft–Hüttenberger Erzbahn. Alle Versuche das Stahlwerk mit einer normalspurigen Anschlussbahn, ausgehend vom Bahnhof Hüttenberg in die Heft, waren schon im Planungsstadium gescheitert. Zu schwierig waren die Gelände-Verhältnisse auf der kurzen Entfernung. Mehrmalige Planungen waren nicht realisierbar. Daher wurde eine Bahn mit 540 mm Gleisen geplant und gebaut. Mit dieser Bahn sollte es möglich sein, die Erze in ausreichender Menge von den Abbauen an der Hüttenberger Seite des Erzberges zu den Hochöfen in die Heft zu transportieren.

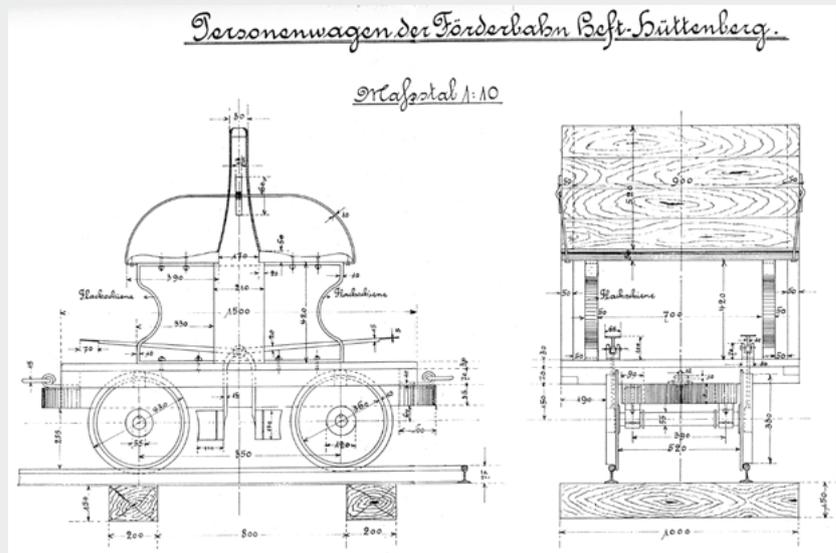
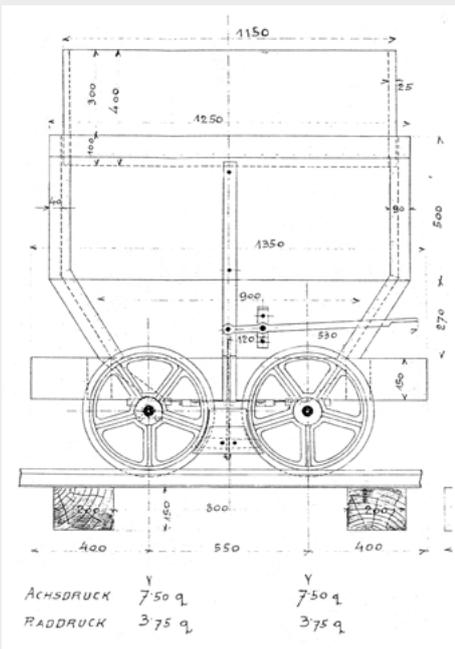


Die Situation in der Heft, heute ein Ortsteil der Gemeinde Hüttenberg, war schon 1898 auf vermehrte Produktion ausgerichtet und um die Jahrhundertwende gelangen mehrere technische Weiterentwicklungen. Es wurden beispielsweise die an den beiden Türmen erkennbaren „schwedischen Röstöfen,“ stillgelegt und die davor in langer Reihe bestehende Front an Erzröstöfen ausgebaut. Die drei Hochöfen, rechts der heute noch bestehenden Gebäude, der neu gebaute Eduard-Ofen. Rechts davon die beiden Öfen mit quadratischen Querschnitt, Johann Ernst und Pulcheria.

Abb.: Verlag von Caspar u. Poltnig Villach. Hochofen u. Bessemerwerk vor 1898 Slg.: M. Hohn



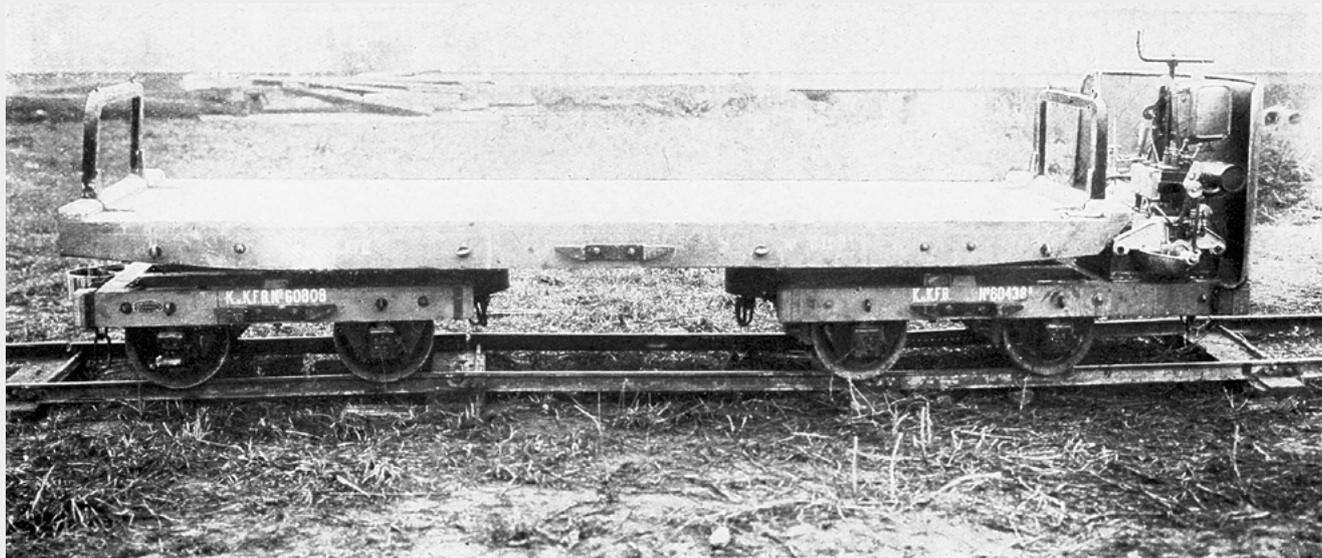
Cylinder ϕ	120	Sciefäche	5,1 m ²
Kohlenbül	200	Rost +	02 +
Räder ϕ	400	Wasserwan	325 Lt
Achsenstand	850	Kohlen +	150 l
Dampfdruck	12 Atm	Dienatgewicht in	40 q
Zugkraft	432 q		



Das einzige Triebfahrzeug der Bahn Heft-Hüttenberg, die von Orenstein & Koppel gebaute dreiachsige Lokomotive mit der Fabriknummer 753 und dem Baujahr 1901, war zuerst vor den Erzügen von den Erzkästen auf der Hüttenberger Seite des Erzbergs zu den Hochöfen in Heft unterwegs. Wie lange sie auf dieser Strecke mit Erz in die Gegenrichtung unterwegs war, ist bis heute ohne Beweis geblieben. Bekannt ist die Rekonstruktion der Bremsen an allen Wagen im Jahr 1905 und 1908 fanden die Erztransporte in die Heft ein Ende. Die Erze, die ab 1910 noch an der Heft Seite des Erzbergs gefördert wurden, gelangten nachdem der Seelandstollen 1910 nicht mehr in Betrieb war, auf dem noch vorhandenen Fördersystem talwärts und mit der Bahn zur Globitschen. 1913 stand die Bahn still. Über deren Abbau oder die Weiterverwendung der Fahrzeuge bzw. den Verkauf und den Verbleib der Fahrzeuge ist auch fast 25 Jahren seit dem Aufarbeiten der Geschichte der Eisenbahnen am Kärntner Erzberg nichts bekannt geworden.

(Siehe: Eisenbahnen am Kärntner Erzberg, Klagenfurt 1995)

Bilder von den k. u. k. Motorfeldbahnen mit Austro Daimler 3½ PS und Puch 4,2 PS Motorfeldbahntriebwagen und dem Feldbahn-Benzinelektrozug



Austro Daimler Motorfeldbahntriebwagen in seiner ursprünglichen Bauform, mit 3,5 PS Motor und hoher Stirnwand. Unten mit niedriger Stirnwand.

Beide Bilder entstammen einer Bildermappe, welche auf dem Werksgelände von Austro Daimler in Wr. Neustadt entstand.



Ein etwas geändertes Bild aus einem Puch-Prospekt zeigt einen, für zivile Transportleistungen hergestellten 3 t Plattform-Triebwagen mit Aufbau, der mit einer Leistung von 4,2 PS jenen Motorfeldbahntriebwagen ähnelt, die im 1. Weltkrieg Verwendung fanden.

Ohne Kasten Aufbau ist das Eigengewicht mit 1.050 bis 1.250 kg, die Geschwindigkeit mit bis zu 7 km/h, angegeben.

Die Abbildung zeigt auch noch die in der Zeit des 1. Weltkriegs üblichen Räder mit zwei Spurkränzen.



Heizhausrayon und Wasserstation in Buszkow, nordwestlich von Miechow.



Die k.u.k. Lokomotivfeldbahn Nr. 1 führte umfangreiche Eisenbahnbauten in und um Miechow durch.

Die „Oberst Wagner-Brücke“ mit der Bahnstation Miechow Stadt.

Für die Strecke der Lokomotivfeldbahn wurde der bestehende Bahndamm abgebrochen und für die vorbestandene Bahn, eine Ersatzbrücke System Kohn, errichtet.

Die k. u .k. Lokomotivfeldbahn unterfährt die Normalspurbahn bei Miechow Bahnhof.



Die Geschichte des Ziegelwerks Neubau-Kreuzstetten ist schon lange erhoben und es sind im Gebiet Kreuzstetten, Hautzendorf, und Bogenneusiedl nach 1750 Lehmgruben und Ziegelöfen bekannt, Eine größere Bedeutung erlangte allerdings das Gelände des genannten Werks erst nach der Mitte des 19. Jahrhunderts. Ab 1868 begann der eigentliche Aufbau eines größeren Werks, das in der Folgezeit verschiedene rasch wechselnde Besitzer und ab 1885 eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung aufwies. Käufe, Verkäufe, verwandtschaftliche Verbindungen und Erbschaften prägten die Besitzverhältnisse. Nach der Jahrhundertwende begann der Ausbau zur maschinell ausgestatteten Ziegelei und 1907/1908 erfolgte der Bau eines Kessel- und Maschinenhauses mit einer 60 PS Einzylinder-Dampfmaschine und einer neubeschafften Ziegelmaschine. Die Familie Irmgard und Wolfgang Schmied war mit den Vorbesitzern, der Familie Steingassner, verwandt, die zuletzt Besitzer bzw. Mitbesitzer mehrerer Werke in Niederösterreich waren. Sie sind ab 1953 teilweise und ab 1956 Besitzer des hier beschriebenen Ziegelwerks. Daraus ist abzulesen, dass der bis dahin zwar vorhandene doch unmotorisierte Feldbahnbetrieb bald eines Zugfahrzeugs bedurfte und dieses in Jenbach erworben wurde. Passend zur Gleisspurweite von 500 mm und im März 1958 geliefert. Mit diesem Triebfahrzeugkauf gingen eine Reihe von Gleisumbauten und Modernisierungsmaßnahmen im Abbau- und im Lagerbereich, unter Beibehaltung bereits vorher bestandener Anlagen einher.

Der Überblick über das Werk 1961 lässt mit der nachfolgenden Bild- und Datendokumentation einen Eindruck von der im niederösterreichischen Weinviertel, dem nordöstlichen Teil des Bundeslandes, befindlichen Ziegelproduktionsstätte gewinnen.



Aus dem Archiv des Ziegelwerksbesitzers Wolfgang Schmied stammen zwei, mit 1961 datierte, vermutlich 1958 aufgenommene Bilder, welche das Ziegelwerk Neubau-Kreuzstetten sehr ausführlich darstellen. Der Bahnhof von Osten mit dem gesamten Gelände des Ziegelwerks. Die Situation hat sich bis heute nur geringfügig geändert, denn die in fester, gemauerter Bauweise errichteten Gebäude, sind zum Großteil nach wie vor vorhanden und der nach dem Erfinder benannte Hoffmannsche Ringofen, in Bildmitte und 1889 erbaut, steht unter Denkmalschutz. Der links davon sichtbare Ringofen war 1902 erbaut worden, entsprach nicht und wurde nach seiner Verwendung als Lagerhalle 1979 gesprengt. Nicht mehr alle der ehemaligen in Holzbauweise ausgeführten Trockenschuppen sind heute noch vorhanden, doch werden diese anderweitig verwendet. Das Werk macht auch 2015 einen durchaus geordneten Eindruck und es wäre zu wünschen, dass der imposante Ringofen für die Nachwelt erhalten bleibt.

Das Bild rechts ist aus Süden aufgenommen, lässt die Abbaufächen des Lehms besser erkennen. Die nachfolgenden Bilder von der Feldbahn zwischen dem Abbaugelände und dem Werk können dann auch besser zugeordnet werden. Am rechten Bildrand ist das heute in einer Art Park stehende zum Werk gehörende Wohnhaus der Besitzer sichtbar. Es zeigt den dezenten Wohlstand früherer Jahrzehnte und weist auch auf die weiteren, zum Besitz der Ziegelwerksfamilie gehörende Werke hin. In der Bildmitte links scheint eine ehemalige bereits verwachsene Lehmgrube sichtbar zu sein. Mehrere später erbaute Gebäude sind am Rand der zum Werks-gelände führenden Straße 1961 noch nicht gebaut.

Slg. M. Hohn



Zurück zur Anschlussbahn an der Talstation des Magnesitwerkes Tux. Die Seilbahn war durch die Transporte tal- und bergwärts ausgelastet und an der Winkelstation befand sich nicht nur der Antrieb mittels eines Dieselmotors, sondern auch (für das Schweröl) ein Tank in einem Betonsilo.

Die ersten Magnesitfunde sind bereits aus 1910 bekannt, doch der Abbau auf den Abbauterrassen der Tagbaue und auch der durch Stollen erschlossene untertägige Abbaubereich begann erst nach den Probenentnahmen 1922/23.

Der Seilbahnbau erfolgte 1924 bis 1926. Der Wolframerzabbau auf Scheelit endete mit dem Magnesitbergbau Tux.



Nur geringfügig unterschieden sich die für den Magnesittransport mehrfach umgebauten Wagen der Zillertalbahn. Doch mit den Transporten von der Verladestation Bühel nach Jenbach sicherte sich die Schmalspurbahn erhebliche Einnahmen und vor allem eine kontinuierliche Auslastung des täglichen Verkehrsaufkommens im Sektor Güterverkehr.



Nach dem Einstellen der Abbautätigkeit im Magnesitbergbau Tux, zur letzten Schicht war am 21. Dezember 1976 eingefahren worden, gab es auch für die vorhandenen Wagen keine Verwendung mehr. Der Gmag 503, im Bild oben, sowie der Gmag 504 in Seitenmitte und ebenso der Gmag 502 unten, waren bereits abgestellt. Von diesen für den Magnesittransport auffällig grau lackierten Wagen, es gab insgesamt vier, wobei die Wagen 501 und 503 vierachsiger und die Wagen, 502 und 504 dreiachsiger, waren. Trotz unterschiedlichen Eigengewichts konnten in jedem der vier Wagen je 15 t Magnesit befördert werden.

Weiterverkauft wurde nur der Gmag 501, der ehemalige E-Triebwagen der Rauchmühle in Innsbruck 1974 an die StmLB. Ab 1994 kam er nach Stainz und 2015 wurde er nach Rumänien abgegeben. Fotos: M. Hohn

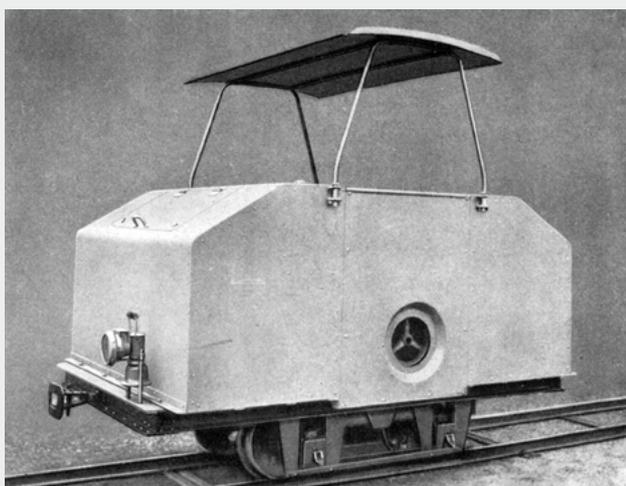
Die Feldbahn vom Tuffsteinbruch Peratschitzen/Wasserhofen zum Bahnhof Kühnsdorf

Obwohl sich das genaue Entstehungs- aber auch das Einstellungsdatum der Feldbahn vom Tuffsteinbruch in Wasserhofen zum Bahnhof Kühnsdorf der Bahnlinie Klagenfurt–Marburg nicht eindeutig feststellen lässt, liegen gerade von dieser Bahn genaue und umfangreiche amtliche Daten und Pläne vor. Sie erleichtern damit die Beschreibung der von den Anrainern heute gänzlich vergessenen Bahn.

Die Bauleitung der Gemeinnützigen Heimstätten- und Siedlungsgenossenschaft für Kärnten, Reg.Gen.m.b.H. in Klagenfurt, betrieb als Kärntner Bau- und Baustoff AG den Tuffsteinbruch in der Gemeinde Peratschitzen nahe Kühnsdorf. Der Abtransport des Steinmaterials, welches auch gemahlen Verwendung fand, war nicht einfach, denn der Lauf des Peratschitznerbachs, gerade zwischen dem Tuffsteinbruch und der Bahnlinie, beeinträchtigte alle Fuhrwerkstransporte. Deshalb versuchte man gar nicht erst den bestehenden Fahrweg zu verbessern, sondern initiierte den Bau einer Feldbahn. Die Strecke sollte vom Abbauort unter der genannten Bahnlinie durchführen und mit einer Spitzkehre die Verbindung zum Verladegleis der Normalspurbahn und dem Schleppgleis der Firma Leitgeb herstellen. Zuerst für den Pferdezugbetrieb geplant, stellte sich bald die geringe Kapazität heraus und es musste vorerst eine Austro-Daimler Feldbahnlokomotive der Type MA beschafft werden. Für später war auch der Kauf eines 4,2 PS Puch-Motortriebwagens geplant. An Feldbahnwagen gab es verschiedene Plattformwagen und Muldenkipper unterschiedlicher Größe. Die für den Bahnbau notwendigen Grundstücksstreifen wurden gepachtet oder angekauft. Die Kilometrierung der Bahn begann bei der Verladerampe mit dem 50 m langen Ausweichgleis beim Schleppgleis der Firma Valentin Leitgeb, blieb auf einer Länge von 250 m neben dem Gleis der genannten Normalspurbahn, um dann von diesem abzuschwenken und die Spitzkehre mit dem 29 m langen Stockgleis nahe dem Polzer-Stall zu erreichen. Durch den gewölbten Bahndurchlass musste die Bahn wegen der beengten Platzverhältnisse den Fahrweg mitbenützen. Neben der damals bestandenen Zuckerfabrik und der, dem Stift St. Paul gehörenden Säge, übersetzte die Bahn bei km 0,785 den Peratschitzenbach auf einer hölzernen Brücke. Kleinere Wasserläufe und Bewässerungsgräben überfuhr die Bahn auf Durchlässen und Brücken, um beim km 1,16 das Steinbruchgelände zu erreichen. Hier schlossen die teils temporären Zubringergleise an. Die größte Steigung an der Feldbahnstrecke ist mit 4,9%, der geringste Kurvenradius mit 15 m überliefert.

Am 18. Mai 1923 stimmte die Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft mit Zahl 3010/VIII 1923 und das BM f. H. u. V. mit Zahl 15.781 ex 1923 dem Bahnbau zu. Damit erschöpft sich das Wissen um die Feldbahn.

Aber schon am 1. September 1925 bietet Roessemann & Kühnemann die Austro-Daimler Feldbahnlokomotive des Tuffsteinbruchs der Erdödschen Industrie AG in Rotenturm an der Pinka zum Kauf an. Wenn heute versucht wird, Personen in dem von der Bahn befahrenen Gebiet über Betrieb und Bestand zu fragen, erntet man ungläubiges Kopfschütteln und nicht selten die Bemerkung, dass es hier niemals eine Bahn gegeben hätte. Überhaupt darf auch die Situation so eingeschätzt werden, dass die Siedlungsgenossenschaft bzw. deren Bauleitung, die Abbausituation und den kontinuierlichen Verbrauch des aus dem Steinbruch kommenden Materials nicht richtig geplant hatte und die Ausführungsqualität der Bahn bei weitem nicht die Betriebssicherheit aufweisen konnte, die einen, über längere Zeit bestehenden Feldbahnbetrieb sichern hätte können. Es ist daher der rasche Verkauf der Austro-Daimler Feldbahnlokomotive durchaus verständlich.



Die beiden Bilder zum Betrieb des Tuffsteinbruchs in Peratschitzen/Wasserhofen, in der Katastralgemeinde St. Marxen, sind nicht gerade von guter Qualität. Links der Austro-Daimler MA-Zugtriebwagen (Feldbahnlokomotive) mit einem Eigengewicht von 1.400 kg und einem Dienstgewicht von 3.000 kg bei einer Treibstoffmenge von 100 kg. Dem ursprünglichem Akt ist der Originalprospekt von AD beigelegen, doch ist nur eine schlechte Kopie erhalten geblieben.

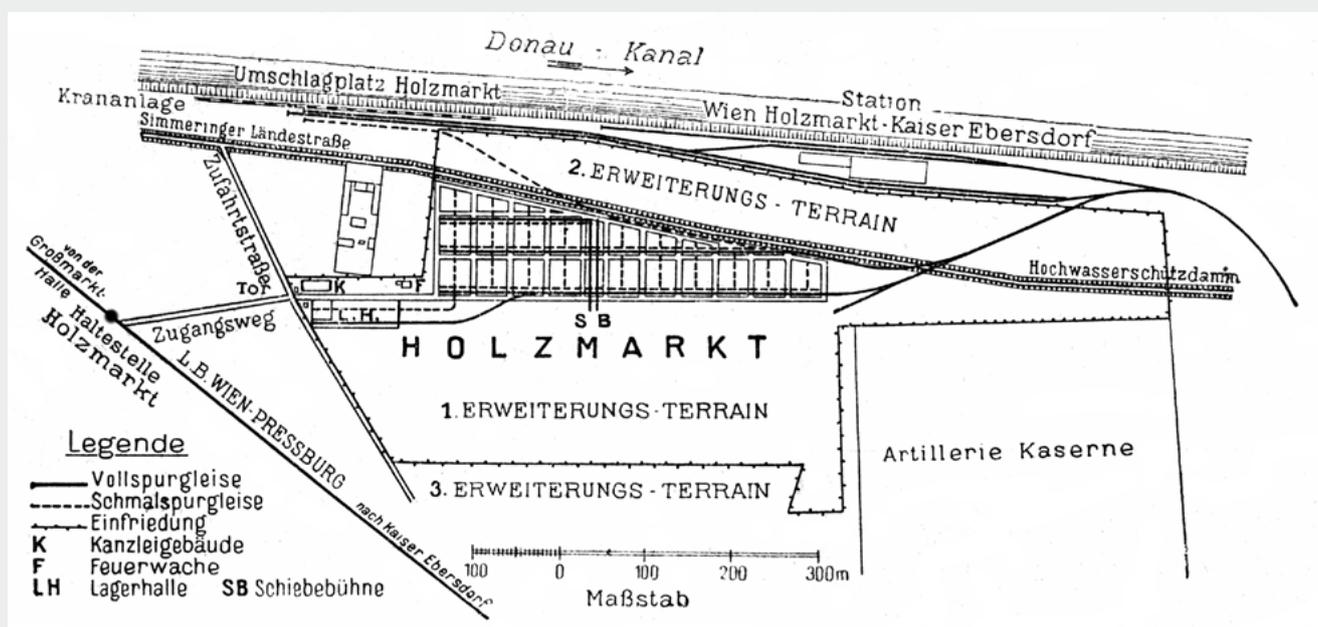
Rechts der Steinbruch mit der Schwenksäge, die um 1922 angekauft worden war. Für den Betrieb der Säge mussten umfangreiche Geländekorrekturen mit vorhandenem Schuttmaterial vorgenommen werden. Gleichzeitig wurden auch die Feldbahngleise neu verlegt. Bekannt ist, dass es mehrere dieser Brüche gab und dass aus einem Bruch im Jahr 10.000 für Baumaßnahmen geeignete Blöcke, gewonnen wurden. Die Abbildung entstand 1931.

Slg: M. Hohn

Die Eisenbahnen beim und am Gelände „Holzmarkt“ in Wien-Simmering

Die letzten Kriegsjahre und die Jahre nach dem 1. Weltkrieg haben der österreichischen Wirtschaft eine Anzahl von Verkehrsmängeln bei Massengütern gezeigt, welche nach raschem Handeln verlangten. Dennoch war ein sofortiges Reagieren aus finanziellen Gründen nicht möglich. Dies galt besonders beim Transport und der Lagerung von Holz und daher fanden sich der Bund und die Länder Wien und Niederösterreich zu einer Lösung zusammen, welche in drei Ausbaustufen verwirklicht werden sollte. Ein Bahn- und Wasserumschlagplatz für Holz mit einem öffentlichen Lagerplatz in Wien.

Holz aller Art sollte auf einem ausreichend großen Freigelände unmittelbar neben dem Gelände der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung des Erdberger Umschlagplatzes am Donaukanal, für eine befristete Zeitspanne errichtet werden. Auf einem Lagerplatz, auf dem auch bis dahin bereits Massengüter lagerten. Zuletzt große Mengen an Brennholz. Dabei wurde das Areal, schon aus Gründen der Verkehrsanschließung, mit den vorhandenen normalspurigen Gleisen zur Donauländbahn mit zusätzlichen Gleisen erschlossen und die großflächigen Lagerplätze mit Schmalspurgleisen in der Spurweite 760 mm ausgestattet. Dazu waren bereits weitere Ausbaupläne für drei Erweiterungsareale in Aussicht genommen. 380.000 m² Nutzfläche sollten die Anlagen umfassen und für 50 Jahre waren Baurechte vereinbart. Die Lagerfähigkeit war anfangs für 1.600 Waggonladungen gesichert, doch 10.000 Waggonen waren geplant.



Bereits im unmittelbaren Einmündungsbereich des Donaukanals in die Donau, nördlich von Kaiserebersdorf und westlich von Albern, in jedem Fall im 11. Wiener Gemeindebezirk, befand sich der Holzmarkt und er war besonders für Mitarbeiter und Kunden mit der Lokalbahn Wien-Pressburg ab dem 10. März 1923 auch per Bahn leicht erreichbar. An diesem Tag wurde die Haltestelle Holzmarkt eröffnet und der kurze Weg zum Holzmarkteingangstor, vorbei am Kanzleigebäude und der Lagerhalle, führte dann bereits zu den Lagerplätzen mit den Schmalspurgleisen. Für die Gleislängen können 3.550 m Normalspur und 2.770 m Schmalspur angenommen werden. Die nahe Klein-Schwechat (Wien Albern Hafen) abzweigende Anschlussbahn besaß eine Hauptgleislänge von 813 m und die Nebengleise waren 1.428 m lang. Plan aus der Slg.: M. Hohn

Die Aufgabe des Holzmarktes war im Besonderen darauf gerichtet, große Lagerflächen bereitzustellen und mit allen technischen Behelfen zur Erleichterung des Aus- und Einladens, der Pflege des Transit- sowie des Umschlagverkehrs, der Schaffung einer Treuhandelsstelle zur Förderung der Marktbeschickung, dem Besorgen der Manipulations-, Überwachungs- und Versandarbeiten beizutragen. Dazu kam noch das Fördern der Holzverarbeitung im Anschluss an die Lagerflächen durch das Bereitstellen entsprechender Industrieflächen.

Der Holzmarkt war auf einem Gelände gebaut, dass durch einen Hochwasserschutzdamm gegen die immer wiederkehrenden Hochwasser der Donau geschützt war. Der Damm war mit Schlacke aus den Städtischen Gas- und Elektrizitätswerken errichtet worden, und ebenso war die Gesamtfläche mit diesem Material befestigt. Erschlossen war das Gelände mit unbefestigten Straßen und den Gleisen für Normal- und Schmalspur. Jeder der Lagerplätze konnte von allen vier Seiten manipuliert werden. Zwei Normalspurgleise führten in den Lagerbereich und die 760 mm Gleise bestanden nicht nur auf den einzelnen Lagerplätzen. Sie führten auch zu einer Krananlage an der Simmeringer Ländestraße und zur Lagerhalle. Die vom Bahnhof Wien Holzmarkt -Kaiserebersdorf der Donauländbahn herankommenden Wagen unterlagen einer eigenen günstigen Tarifvariante und es gab im unmittelbaren Lagerbereich drei Manipulationsgleise, welche mit einer elektrisch betriebenen Niveauschiebebühne verbunden waren. Dazu gab es

Straßen- und Flussbau im Lavanttal nächst St. Andrä i. L. 1937–1941

Sankt Andrä im Lavanttal war in den Dreißigerjahren des 20. Jahrhunderts Schauplatz von zwei damals längst notwendigen Baumaßnahmen. Der Regulierung der Lavant deren jährliche Überschwemmungen gefürchtet waren und an deren Ufern längst fällige Befestigungen und vor allem eine Begradigung des Flusslaufs wichtig war. Ein Bauprogramm war ab 1934 zur Durchführung gelangt. Für die Straße die das Lavanttal durchzieht, galt Gleiches. Für sie war ein Ausbauprogramm erstellt. Von beiden Projekten hat ein namentlich nicht bekannter Bauingenieur kleinformatige Fotografien angefertigt und einige davon sind nachstehend, wenn sie Feldbahnen betreffen, zu sehen.



*Die Kirche von St. Andrä, später die Domkirche zum Heiligen Andreas und heute als Basilika bezeichnet und die Straßenbau-
stelle im Oktober 1937 oben links und am 14. Nov. 1937 rechts.*

*Straßenbauten mit langen Bau-
losen waren damals immer mit
Feldbahngleisen bestückt. Aller-
dings ohne Triebfahrzeuge für
die Plateauwagen und die haupt-
sächlich verwendeten Mulden-
kipper. Grabarbeiten geschahen
ausschließlich händisch.*

