EISENBAHNEN IN ST. AEGYD AM NEUWALDE

Das Eisenwerk und die Bahnen zu den Industriebetrieben in St. Aegyd am Neuwalde

Vor 1830 entstanden die Ansichten zum V. O. W. W., dem Viertel ober dem Wienerwald, LXI. Section, von Schweickhart (von) Sickingen. Darunter auch die Ansicht von Aegydi mit dem Biberthal Hammer sowie dem als Fischers Hammer bezeichneten zweiten Hammerwerk des Jakob Fischer (1743 – 1809). Fischer war der Gründer des Werkes und das hier als Biberthal Hammer bezeichnete Werk ist nach dem Bauerngut Birbisthal benannt und hat in späterer Zeit eine Einheit mit dem anderen Hammerwerk gebildet. Dennoch wurde unterschieden zwischen dem Oberen und dem Unteren Werk, also dem oberen und dem Markt St. Aegyd näheren und dem Unteren, flussabwärts befindlichen Unteren Werk. 1969 fand die Feier des 175-jährigen Bestandes des Betriebes statt und in diesem Jahr war auch der Bestand 100 Jahre Aktiengesellschaft und 70 Jahre Zugehörigkeit zum Böhler-Konzern zu feiern. 2018 darf auf einen Bestand von 224 Jahren, nunmehr unter der Ägide ROTH-TECHNIK AUSTRIA Ges.m.b.H. in St. Aegyd am Neuwalde verwiesen werden.

Plan aus der Slg.: Grubenbahnmuseum Knappenberg, Ktn.

Die Geschichte der Eisenbahnen beginnt allerdings bereits vor jener Zeit, in der es in den beiden Werken St.Aegyd und später auch im nahen Furthof bei Hohenberg, Schienen im heutigen Sinn gegeben hat. Noch lange vor der Zeit des Baues der Bahn nach Türnitz, bestand schon die normalspurige Strecke von Traisen über Lilienfeld, Hohenberg und St. Aegyd nach Kernhof. Diese Strecke ist von den Niederösterreichischen Südwestbahnen im Rahmen der k.k. niederösterreichischen Staatsbahnen gebaut und 1893 in Betrieb genommen worden.

Seilschwebebahn Mariazell – Bürgeralpe. Eröffnet: 5. 2. 1928, Streckenlänge: 1.432 m.
Foto: P. Ledermann, Wien 1929

Patscherkofelbahn in Innsbruck. Eröffnet 14. 4. 1928, Streckenlänge 3.788 m.
Foto: Tiroler Kunstverlag Chizzali, vor 1933

Das Hinwenden zur Produktion von Seilen und Drähten war einem langen Entwicklungsprozess unterworfen und stark beeinflusst vom Platzangebot und vor allem auch von den Transportmöglichkeiten nach dem Herstellprozess. Schon früh war dabei, lange vor dem Bau der Eisenbahn ins Tal der Unrecht Traisen, mit entsprechenden Fuhrwerken der Transport organisiert worden. Ab der Fertigstellung der Bahnlinie bis Kernhof war auch ins Werk Furthof und auch in St. Aegyd je ein Schleppgleis gebaut worden, jedoch erst 1911 ein Schleppgleis direkt in das Seilwerk. Dies erforderte jedoch damals das Errichten einer Eisenbahnbrücke über die Traisen. Der Bahnbau ins Traisental wurde dabei von der St. Egydyer Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft mit erheblichen Grund- und Baukostenzuwendungen unterstützt. Die nachfolgenden Seiten mit einer Vielzahl von Bildern dokumentieren diese Transporte von den Anfängen an.

In der Geschichte der Eisenwerke in St. Aegyd am Neuwalde, setzte Anton von Fischer-Ankern, 27. 6. 1812 - 7. 4. 1902 in der Nachfolge seines Vaters Daniel Fischer, 12. 7. 1773 –30. 6. 1823, das Werk seines Großvaters Jakob Fischer, 1743 - 1809, fort.

In seinem Werk wurden die in großen Teilen Europas sehr geschätzten Anker-Feilen produziert und dieser Anker, geht auf die 1868 erfolgte Nobilitierung mit „von Ankern" für die Verdienste des Anton von Fischer-Ankern zurück, blieb als Firmenzeichen bestehen.

Schon 1866 hatte Anton von Fischer-Ankern das Werk Aumühl im Mürztal bei Kindberg erworben, das er allerdings mit allen seinen Werken 1869 in eine Aktiengesellschaft einbrachte.

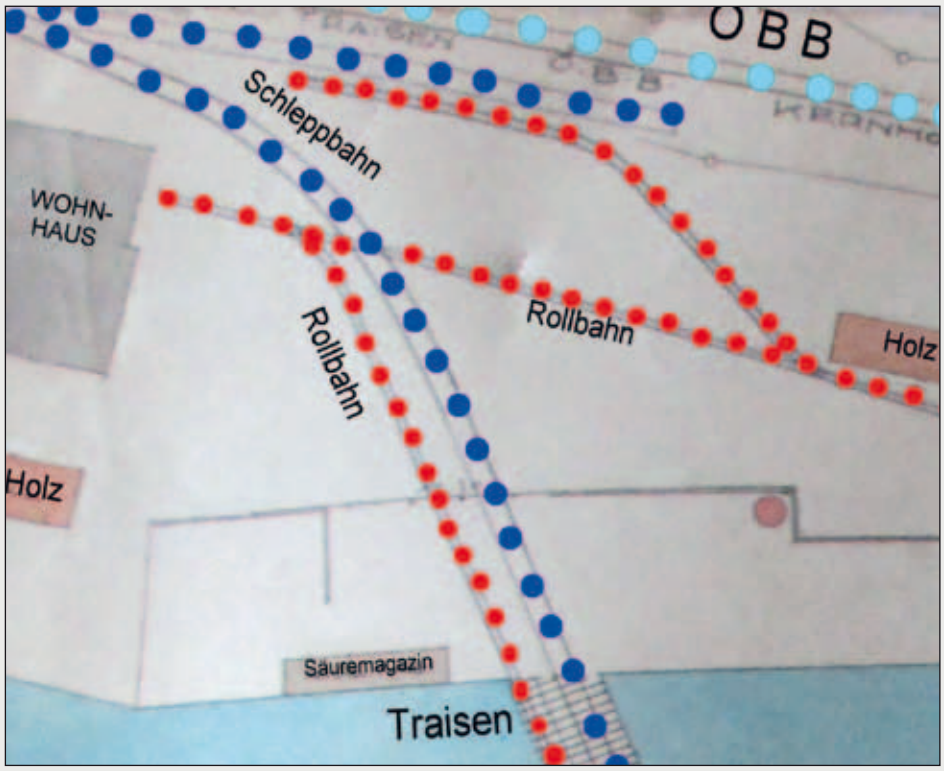
Bildtext zur Abbildung auf der nächsten Seite:

Viele, sehr viele Drahtseilproduzenten bewarben sich mit dem Aufkommen der Seilbahnbauten ab 1890 um die Lieferungen der Trag- und Zugseile, sowie den beim Bahnbau bereits zu verwendenden Hilfsseilen. In den damals in großer Zahl veröffentlichten Anzeigen wurden verschiedentlich auch die Querschnitte der Seile gezeigt und der Hersteller mit dem einprägsamen Firmenzeichen konnte gegen viele Seilproduzenten aus dem europäischen Ausland als Lieferant seine Produkte in „Drallos-Ausführung bereitstellen.

Ingenieur Karl Armbruster, Oberinspektor d. Südb.i.R. veröffentlichte im Verlag für Fachliteratur, Wien, Berlin, London unter dem Titel DIE TIROLER BERGBAHNEN, technisch, landschaftlich, dargestellt, eine umfangreiche Darstellung damals bekannter Bahnen auf diesem Gebiet. Reiches Bild-, Plan- und Informationsmaterial auf 256 Seiten. Daraus wurde die Anzeige der St. Egydyer Eisen- und Stahl-Industrie-Gesellschaft reproduziert. Slg.: M. Hohn

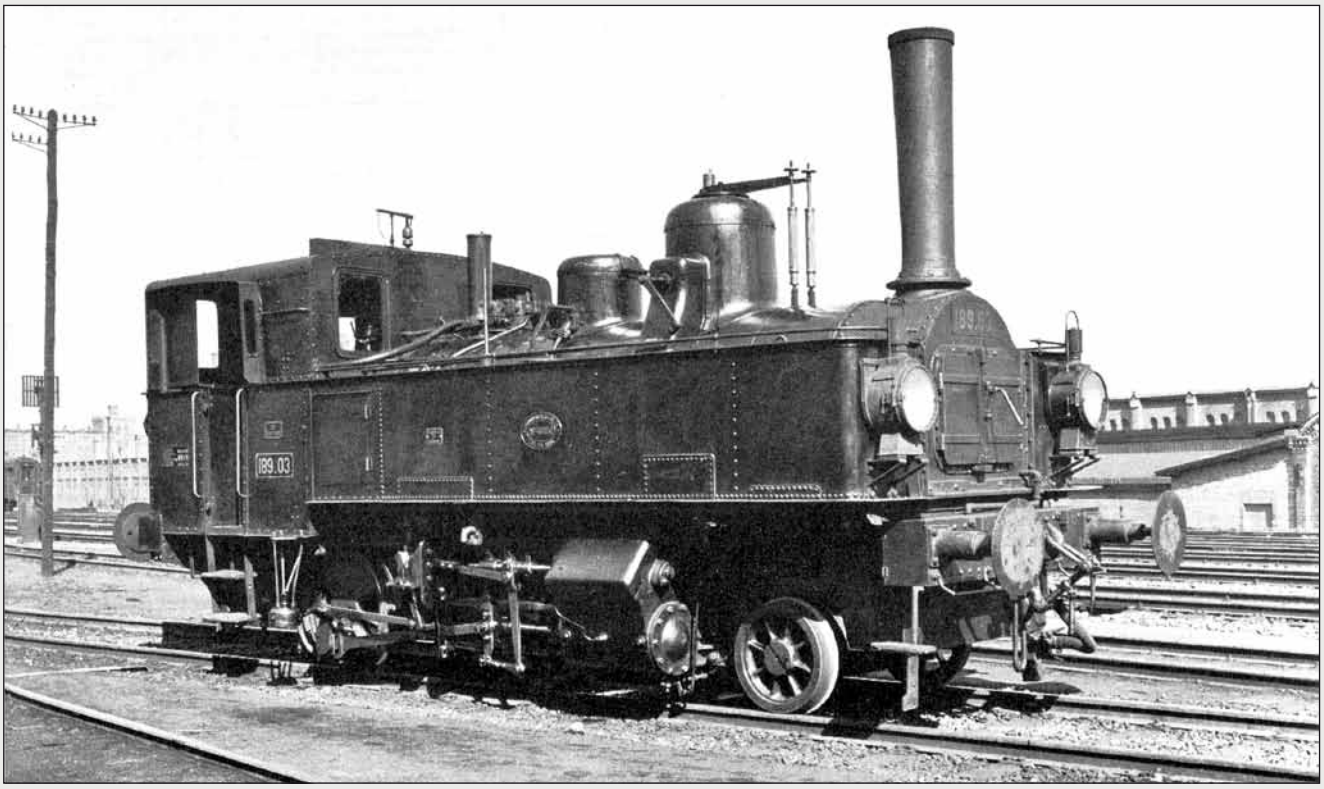
*Das Tragseil II für die Seilbahn auf das Hafelekar in Innsbruck, eigentlich als Seilbahn auf die Nordkette bezeichnet, war auf dem Waggon Ja 40 051 verladen. Die Seilbahn mit 2 Teilstrecken war am 1. 8. 1928 bzw. am 21. 7. 1928 eröffnet worden. Auf der Teilstrecke 1 betrug die Tragseillänge 2.885 m, die Teilstrecke 2 wies ein 752 m langes Tragseil auf. 1.045 m konnten mit der unteren Teilstrecke, 355 m Höhenunterschied mit der oberen Teilstrecke überwunden werden. Die Mittelstation Seegrube befand sich dabei auf 1.905 m die Bergstation Hafelekar auf 2.260 m Seehöhe.**

Die Rollbahnschienen und die Gleise der Schleppbahn im Oberen Werk kreuzten sich in unmittelbarer Nähe zur Bundesbahnstrecke. Ein Ausschnitt aus dem „Lageplan des Oberen Werkes in St. Aegyd" mit den farbig nachgezeichneten verschiedenen Bahnstrecken macht das Bild oben besser verständlich. Dies umso mehr, als die Funktion der Gleiskreuzung, an anderer Stelle im Buch, mit einem Plan demonstriert ist. Im Hintergrund rechts ist das Holzlager und ein Wohnhaus sichtbar. Das Gleis der Rollbahn und der Schleppbahn schwenken rechts in Richtung Traisen und des damaligen Seilwerks, wobei das Rollbahngleis auf eigener Brücke am Werksgebäude vorbeiführte, um dann zur Strecke Richtung Unteres Werk zu gelangen. Das Normalspurgleis endete im Verladeraum für die großen Seiltrommeln neben der Seilspinnerei.



Bei der Dampflokomotive, die im Betrieb der St. Egydyer Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft, später Aktiengesellschaft, gewesen sein soll, gehen Nachforschungen schon wesentlich leichter. Weder die Motorlokomotive noch eine Dampflokomotive hatten in St. Aegyd am Neuwalde eine Unterstellmöglichkeit. In keinem der Pläne sind Gleisverbindungen zu einem Lokomotivschuppen oder Heizhaus zu finden. Auch waren die Schleppbahnleistungen für den Betrieb einer Dampflokomotive viel zu gering. Eine Stationierung im Heizhaus St. Aegyd am Neuwalde ist nicht überliefert. Ebenso wenig ein Zeitpunkt des Betriebes. Ob die Maschine, vielleicht am Ende der Vierzigerjahre des 20. Jahrhunderts, nach St. Aegyd im Rahmen einer Zustell- oder Abholfahrt auf eine der beiden Schleppbahnen kam, ist nicht zu beweisen. Vielmehr war dieses Triebfahrzeug auf den Anschlussbahnen im Mürztal, zu den Stahlwerken in Mürzzuschlag und auch Kindberg in Betrieb.

*Von der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz 1899 mit der Fabriknummer 4090 für die k.k.St.B. für die Strecke Lambach – Gmunden der ehemaligen Pferdebahnstrecke Linz – Gmunden, mit der Achsfolge 1 Bt für die Gleisspurweite 1106 mm gebaut, war sie dort auf der mit dieser Spurweite als Type Gv = **G**munden **v**erbund betrieben und trug die Betriebsnummer Gv 3, dann später und nach einem Umbau auf die Spurweite 1435 mm BBÖ 189 03. Das Fahrzeug war auch bei der Deutschen Reichsbahn als 88.7101 unterwegs, bekam nach dem Kriegsende die Bezeichnung ÖBB A 20, später ÖBB 900 711 und wurde endgültig am 27. Februar 1956 außer Dienst gesetzt. Von wann bis wann diese Lokomotive im Werk St. Aegyd gefahren sein soll, muss mangels stichhaltiger Informationen noch ungeklärt bleiben. Bilder vom Betrieb der Maschine in St. Aegyd sind ebenfalls noch nicht aufgefunden worden.*



Mehrere Informationen geben die Meinung wieder, dass diese Lokomotive in den frühen 1950er Jahren in St. Aegyd gefahren ist und dabei die Schleppbahngleise im Eisen- und Drahtwerk befahren hat. Das auf der Abbildung, diese entstand im Sommer 1936 auf dem Gelände des Ostbahnhofs in Wien, auf Normalspurgleisen fahrende Triebfahrzeug trug damals die BBÖ Nummer 189.03. Früher war sie auf der Kohlenbahn Lambach - Gmunden in Oberösterreich gefahren und wurde 1903 für den Normalspurbetrieb umgebaut. Dazu war es notwendig, die Pufferbrust vorne und hinten zu ändern, den Kobelrauchfang durch den abgebildeten Schlot zu ersetzen und die Lok zusätzlich mit einer Vacuumbremse auszurüsten.
Foto: Otto Zell/Archiv Griebl, Türnitz

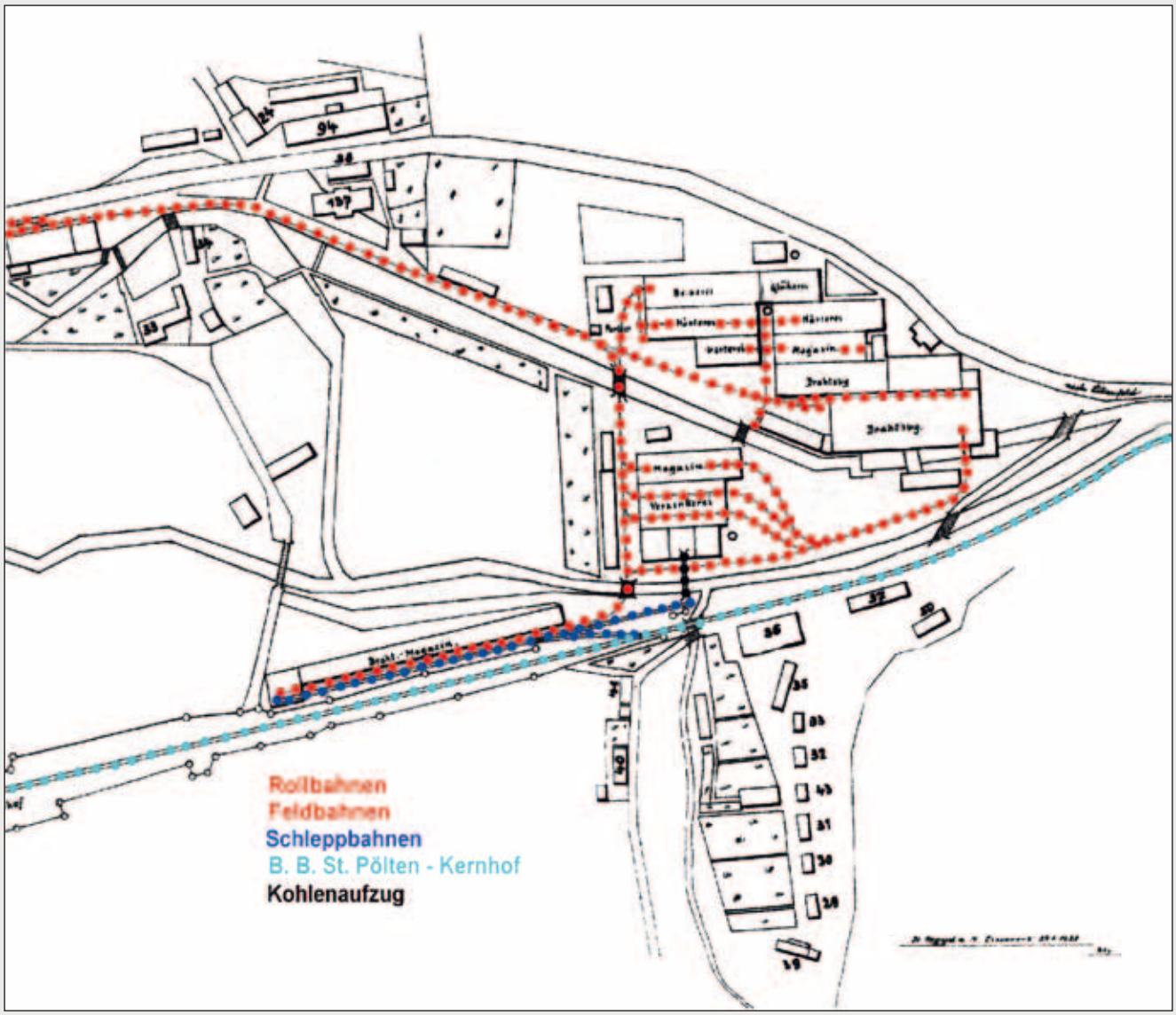
Aus gutem Grund kann ein Einsatz dieser Lokomotive im Bereich St. Aegyd am Neuwalde ausgeschlossen werden. Es sind keine Voraussetzungen für einen dortigen Betrieb gegeben. Anders ist das im Werk Kindberg der St. Egydyer Eisen- und Stahlwerksgesellschaft. Ein bekanntes Bild zeigt die Lokomotive vor dem Heizhaus der Schöller-Bleckmann Werke in Mürzzuschlag, also unweit des Kindberger Werkes. War sie an das Mürzzuschlager Werk verliehen oder bei einer Schleppbahnfahrt ins Werk gekommen? Genauso gut könnte sie auf so einer Fahrt, ebenso in der Mitte des 20. Jahrhunderts, in Kindberg gewesen sein. Vielleicht war sie auch dorthin verliehen. Noch fehlen weiterführende Informationen.

Auch wenn es zu den normalspurigen Triebfahrzeugen im Werk St. Aegyd eher geringe Informationen und wenige Bilder gibt, die Gleisanlagen sind durch vorhandene Pläne gut dokumentiert. Die beiden Schleppbahnen mit ihren Ladegleisen, auch in der späteren Ausbauphase, und die Rollbahngleise konnten nach amtlichen Angaben und den Planvorgaben durchaus maßgenau in ihren Abmessungen wiedergegeben werden. Dabei wurden, so gut wie möglich, amtliche Daten berücksichtigt und die Rollbahngleise soweit vorhanden, mit Plänen und Aufzeichnungen in Einklang gebracht. Rollbahnfahrzeuge werden im nachfolgenden Kapitel in Augenschein genommen.

Die Rollbahnen der St. Egydyer Draht-Drahtseil Fabrik, so ist der im Dezember 2015 aufgefundene Plan im Format A4 beschriftet. Er gibt die Situation am 27. 4. 1928 wieder und er kann gerade noch zur Überprüfung der nachstehend angeführten Daten dienen. Dabei müssen die Gleislängen allerdings vorerst außer Acht gelassen werden, weil der Maßstab 1 : 1000 nicht mehr stimmt. Ein Versuch, bzw. eine Schätzung, darf dennoch versucht werden. Die Bahn mit den 600-mm-Gleisen war nie als Fabriks- oder Feldbahn bezeichnet, sie war immer Rollbahn benannt. Für die Bezeichnung Rollbahn gibt es eine Reihe von Deutungen, jedoch für die Art Bahn die in St. Aegyd betrieben wurde, gilt jene, die diese beiden zuerst bestehenden Bahnen als Fabriksbahnen mit geringer Gleisspurweite den Betrieb innerhalb der Erzeugungsstätten und in deren unmittelbarer Nähe, festlegen. Dies dürfte seine Ursache in vielen Seitenstrecken gehabt haben, denn die mit Drehscheiben erreichbaren Hallengleise waren zur Zufuhr von Rohstoffen und zur Abfuhr der Fertigprodukte hauptsächlich in Betrieb. Diese Bereiche der Rollbahn waren jedoch nicht mit Triebfahrzeugen befahrbar und das Bewegen der Wagen geschah ausschließlich händisch. Darüber hinaus gab es noch die Außenstrecken, zwischen den beiden Werkskomplexen und auf diesen bis zu 700 m entfernten Werksteilen war die Bahn durchaus als Feld- oder schmalpurige Fabriksbahn anzusprechen. Auf den längeren Streckenabschnitten und auf den Seitengleisen war jedoch auch der Lokomotivbetrieb möglich. Es gab insgesamt 10 Rechts- und 7 Linksweichen, sowie 5 Drehscheiben. Unmittelbar an der von Freiland taleinwärts nach St. Aegyd führenden Straße gab es eine kurze Steigungs- und eine Gefällestrecke, von welcher auch ein Gleisstück in ein Untergeschoß führte. Dieses Gleisstück ist im Dezember 2015 noch erhalten. Von den Abtragarbeiten der Rollbahngleise können zwei der vier vorhandenen Bilder der Dokumentation dienen.

Der nördlich befindliche Werksteil der Drahtfabrik mit der Beizerei und Glüherei im Hintergrund, sowie dem 1925/26 gebauten Drahtmagazin und der Verzinkerei in den großen Gebäuden in Bildmitte. In allen diesen Gebäuden gab es Rollbahnen. Das in den 30er Jahren entstandene Bild, bereits nach den Regulierungsarbeiten an der Traisen und auch nachdem das Drahtmagazin sowie die Rollbahn verlängert worden war. Auf dem Normalspurgleis und schwer zu identifizieren, ob hier ein Triebfahrzeug oder ein beladener Güterwagen abgestellt ist, besteht unmittelbar daneben die Rampe des Kohlenaufzugs auf die Höhe des 1926 gebauten Gebäudes für das Kesselhaus und den Gasgenerator.

Aus den Werksteilen auf der anderen Talseite, wo damals noch ausschließlich die Rollbahngleise mit Drehscheiben verbunden waren, führte die Bahn, vorbei an den neuen Gebäuden, aus denen diese Strecke bereits mit Weichen verbunden war, zum ostseitigen Traisenverlauf. Dort zweigte eine Strecke nach Norden ab, um zu den Werkshallen im Hintergrund zu gelangen. Diese waren um die Jahrhundertwende mit Anbauten in den beiden ersten Jahrzehnten danach entstanden. Die Hallenseiten am rechten Fabriksschlot, waren damals auch mit Gleisanschlüssen zur letztgenannten Strecke verbunden. Diese führte zwischen der Hallenfront mit den drei Giebeln unter der Rampe zum Hauptgleis, das mit dem von links kommenden Gleis an der Vorderfront nach links zur Brücke und von dort zweigleisig an der Ladefront des im Vordergrund links sichtbaren Drahtmagazins bis ins überdachte Magazin, wo sich auch der Ladebereich befand, führte. Überdacht war daher auch das Streckenende des normalspurigen Schleppbahngleises. *Slg.: Roth-Technik Austria GmbH.*



Wenn auch gegenüber den nachfolgenden Plänen einiges an Informationen an Gleisen und Gebäuden fehlt, ist der Plan sicher aus dem Werk in St. Aegyd am Neuwalde. Es könnte eine Vorstellung sein, wie sich die Rollbahnstrecken entwickeln hätten sollen. Die nachfolgenden 4 Plansegmente sind dann offensichtlich nach weiteren Überlegungen entstanden. Die Unterschiede sind allein schon an der manchmal geänderten Gleisführung, an den zusätzlichen Strecken und auch, so darf vermutet werden, an zusätzlichen Wünschen aus dem Werk entstanden. Die beiden Pläne zeigen nach vorsichtigem Umrechnen des Maßstabes eine Gleislänge von insgesamt 2916 m. Dabei entfallen 800 m auf die Strecke welche die beiden Werke verbindet, 814 m auf das Obere Werk, im Bild auf der vorhergehenden Seite und 1302 m auf das Untere Werk. 17 Weichen und 5 Drehscheiben waren ursprünglich projektiert. *Slg.: Roth-Technik Austria*

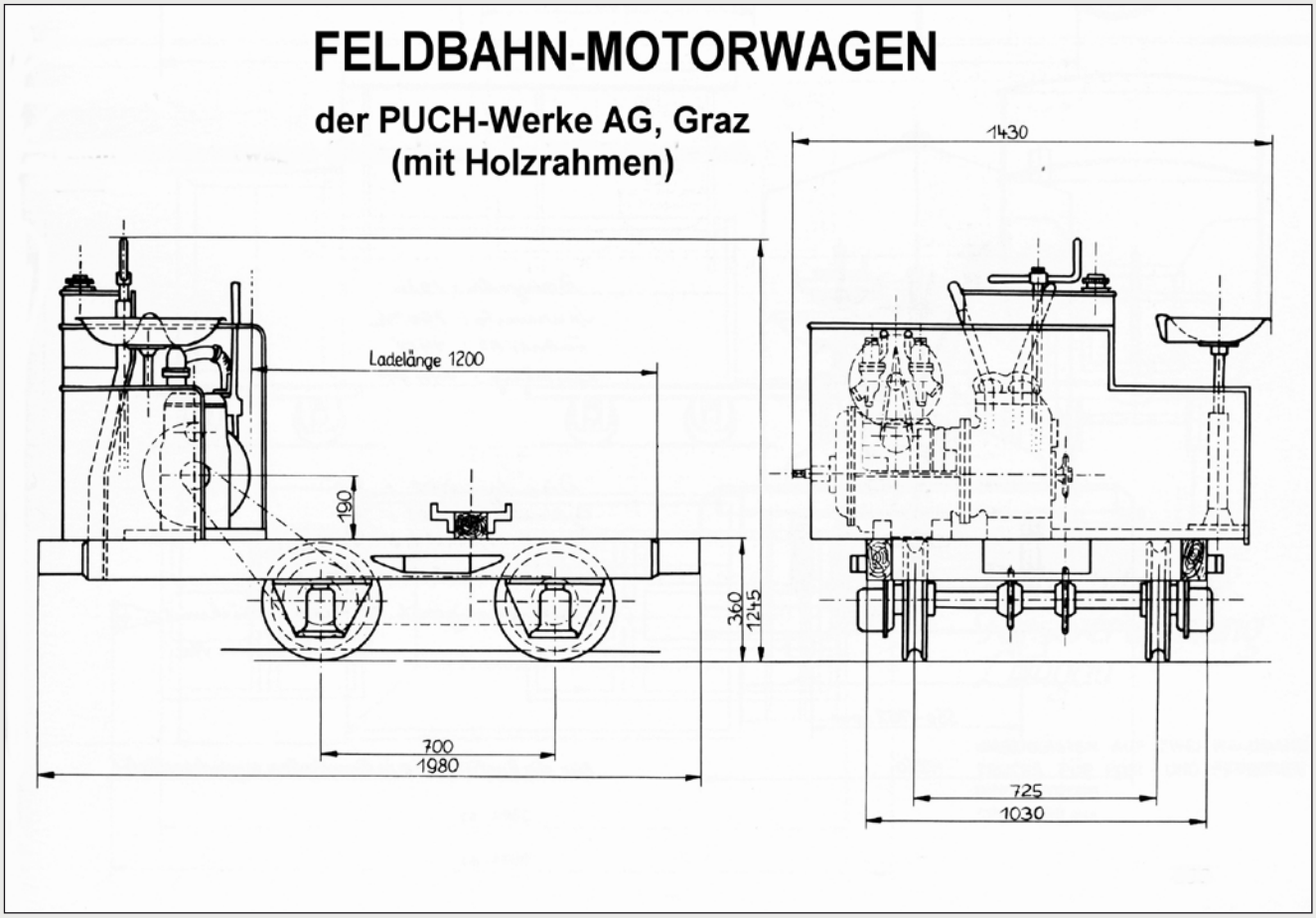
Ein in seiner Größe außergewöhnlicher jedoch in seinem Erhaltungszustand beeinträchtigter Plan aus dem Jahr 1928 gibt eine große Anzahl von Informationen zu den Eisenbahnen in St. Aegyd am Neuwalde. Sowohl zur Bahnlinie Traisen – Kernhof als auch zu den beiden Schleppbahnen und besonders zu den Rollbahnen und der Feldbahnstrecke zwischen dem Unteren Werk und dem Oberen Werk, dass dem Bahnhof und dem Ort St. Aegyd näher liegt. Das Kartenwerk in der Größe von 47 x 192 cm ist allerdings vielfach gefaltet und die Faltspuren beeinträchtigen die Darstellung der Bahnen und der Fabriksanlagen. Dennoch ist der Zustand des in Hohenberg am 5. Juli 1928 angefertigten Werkplanes wohl das wichtigste Dokument um die Bahnen im Werk in seiner Gesamtheit zu sehen. Durch die Darstellung der Bahnen gelingt es, eine Vielzahl von Informationen zum ehemaligen Großbetrieb aufzufinden.

*Ob es ● ● ● für die **Rollbahnen** und die durchaus als Feldbahn anzusprechende Bahn zwischen den beiden Werken ist, oder ● ● ● für die **Schleppbahnen**, ● ● ● für die **Bundesbahn** und ● ● ● für den **Kohlenaufzug**, diese Farbgebungen wurden der leichteren Unterscheidbarkeit wegen gewählt. Für die große Anzahl der **Drehscheiben** ist die Farbe ● ● ● verwendet worden.*

Wenn nun auf den verschiedenen Plänen des St. Aegyder Werkes die Wasserläufe auffallend oft verändert erscheinen, ist dies mit der Wichtigkeit für den Betrieb begründet und die Wasserkraft hatte am Beginn der industriellen Entwicklung des Werkes besonders große Bedeutung für den Antrieb der Maschinen. Regulierungsarbeiten ermöglichten später diese Kräfte besser zu nutzen und dies ist auch heute im 3. Jahrtausend noch so. Die Wasserkraft wird besonders für die Stromerzeugung im Werk und im Traisental genutzt.

„Im Sommer 1917 baute Puch die ersten Motor-Feldbahnen, im März 1918 war bereits die Fabrikation in vollem Umfang im Gange. Es wurden monatlich etwa 175 Einheiten gebaut. Die Fabrikation wurde nach den damals modernsten Gesichtspunkten der Fließfertigung eingerichtet. Und zwar in der Weise, dass auch -minderbegabte Arbeiter tadellose Arbeit leisten können-. Die Feldbahnaggregate wurden auch nach dem Krieg von verschiedenen Staatsbahnen gekauft und in Normalspur-Draisinen und Lorries eingebaut.“

„Als Feldbahnaggregate ersetzte jedes unter Berücksichtigung der Zugfähigkeit, Ladekapazität und Geschwindigkeit ungefähr sieben Zugtiere und blieb dabei noch billiger im Betrieb. Das vollständige Puch-Feldbahnaggregat bestand aus Motor, Kupplung, Schnelligkeitsgetriebe, Benzinbehälter und der Armaturen und wurde auf der Platte eines Feldwagens, wie er für den Zugviehbetrieb üblich war, aufmontiert. Der luftgekühlte Zweizylindermotor entwickelte über 4 PS, in der Ebene konnten 4000 kg Nutzlast, bei Steigungen bis 10 % (?) bis zu 2500 kg transportiert werden. Der Ölvorrat im Ölsumpf des Motors mußte nach je 100 km Betrieb ergänzt werden. Ein Regulator am Vergaser verhinderte „Schnelligkeitsexzesse des Führers“, wie in einer Beschreibung der Puch-Feldbahn geschrieben stand. Die zur Verfügung stehenden zwei Geschwindigkeiten konnten für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt gleichermaßen durch einen Umkehrhebel eingesetzt werden. Die Schaltung konnte erst bei Ausrücken der Kupplung betätigt werden.“ . . . . . .



Originalzitat und Abbildungsteil aus einer nicht näher bekannten Kopie aus der Slg. Grubenbahnmuseum Knappenberg

Bildtext zum Bild auf der nächsten Seite oben:

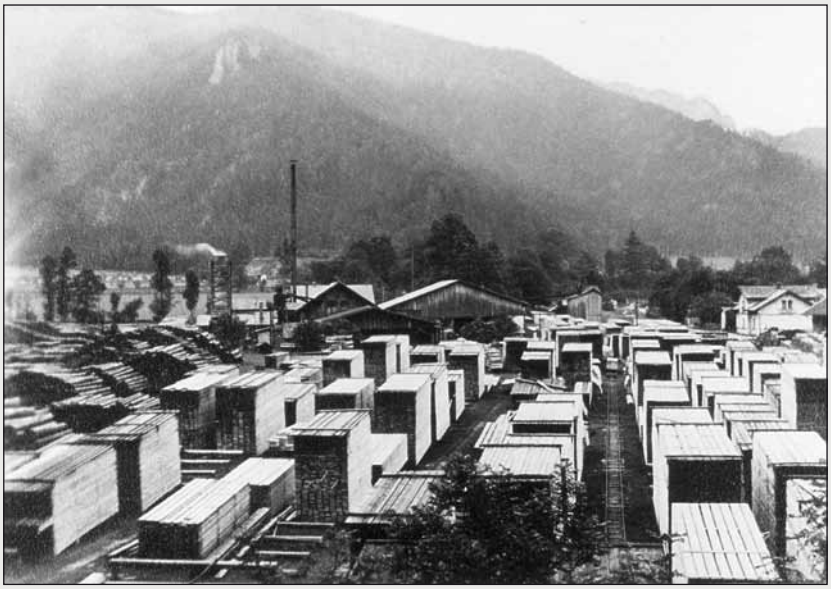
Für einen Faltprospekt hat der bekannte Illustrator Josef Danilowatz (1877 – 1945), eine ganzseitige Illustration angefertigt und der dargestellte Puch-Motorwagen im Bild oben, ist ein Teil dieser Illustration. Danilowatz hat neben Aquarellen viele Bilder mit Eisenbahnmotiven, auch als Buchschmuck, angefertigt. Er ruht in einem Ehrengrab der Stadt Wien.

Das Entstehen des oben abgebildeten Fahrzeugs war auf die kriegsbedingt schwierige Transportsituation in den unmittelbaren Kriegsschauplätzen des Ersten Weltkriegs zurückzuführen. Die Abbildung zeigt nicht den Blechsitz des Fahrers an der linken Fahrzeugseite. Der Fahrer saß mit der Blickrichtung zum Motor und hatte dadurch auch den ungehinderten Blick nach vorne und hinten.

Feldbahnen in der Gegend Kernhof, St. Aegyd am Neuwalde und Freiland

Industriebetriebe, Steinbrüche, Sägewerke und auch andere mit dem Transport größerer Güter befasster Betriebe, beduften früher einfacher, gleisbedienter Transportanlagen. Einige, heute noch bekannte in diesem Gebiet, sind hier dokumentiert.

Der Endbahnhof der ehemaligen Bahnlinie Traisen – Kernhof mit dem bahnnahen Sägewerk.
Slg.: Grubenbahnmuseum Knappenberg



Die Hoyos-Sprinzensteinsche Forstverwaltung in Kernhof besaß unmittelbar am Bahnhof Kernhof ein ausgedehntes Rollbahnnetz am Lagerplatz und in der Säge. Neben einem Schleppbahngleis mit 134 m Länge, abzweigend beim Bahnkilometer 34,140 der Bahnlinie Traisen – Kernhof, der Bahnhof Kernhof ist rechts im Bild sichtbar, gab es neben den Rollbahngleisen zwischen den Holzstapeln auch zwei Schiebebühnen. Das Aufnahmedatum ist mit dem Jahr 1938 überliefert.
Slg.: Marktgemeinde St. Aegyd a. N.

Sowohl der Langholz- als auch ein Teil des Schnittholzlagerplatzes sind ebenfalls im genannten Jahr abgebildet worden.
Slg.: Marktgemeinde St. Aegyd a. N.

Auf der nächsten Seite oben, an einer Ladestelle mit Feldbahngleis und einem Plateauwagen haben sich mehrere Männer für ein Erinnerungsfoto zusammengefunden.

Auch diese Abbildung mit dem Massiv des Gippels im Hintergrund könnte um 1938 entstanden sein.
Slg.: Marktgemeinde St. Aegyd a.N.

An diesem Tag konnte Karl Wildberger den ÖBB 5047 006-1, nunmehr auch abfahrbereit in die Richtung Freiland und Traisen im Bahnhof St. Aegyd am Neuwalde, fotografieren.

Das Bahnhofsgebäude St Aegyd a. N., im Streckenkilometer 28,5 der nach Kernhof führenden eingleisigen Bahnstrecke, am 4. Mai 1968. Immer schon, bot der Bahnhof einen gepflegten Eindruck und im Jahr 2018 haben sich die Anforderungen in der Verwendung des Gebäudes gänzlich geändert. Die Nebengebäude in die Richtung Kernhof sind fast zur Gänze erhalten. Am anderen Ende des Bahnhofs bestimmen große Umladeflächen für Stammholz das Bild. Die Aufgabe der Bahn in der Zeit der Neuen Traisentalbahn hat sich geändert. Holztransporte und die Bedienung der Anschlussbahn zum Werk Roth-Technik Austria bedürfen nach wie vor der Verlade- und Bahnhofsgleise. *Abb.: H. Albrecht*