

Sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E
ISBN 3-922404-52-9

**special
9/93**

Volldampf auf der Erzbergbahn

DM 24,80
sfr 24,80
öS 190,--

C. Asmus
J. Stockklausner
A. Ditterich







Bild 3: Die 97.210 fährt bei Glasbremse mit Volldampf die Südrampe der Erzbergbahn hinauf (Oktober 1977).

Fotos 1 bis 3: Verlagsarchiv

Bild 1 (Titel): Dampflok-Romantik "pur" am Erzberg mit 97.210 und Nachschublok zwischen Glasbremse und dem Präbichlpaß im Oktober 1977.

Bild 2: Die 97.204 und eine bauartgleiche Lokomotive am Zugende auf dem Hohen Damm zwischen Glasbremse und der Station Präbichl am 9.1.1976.

Inhalt

Vorwort zur Neuauflage	6
Einleitung	6
Dampf-Zahnradbahnen in Altösterreich	8
Von Vordernberg nach Eisenerz	10
Geschichtlicher Rückblick	14
Dampflokomotiven	22
Dieseltraktion auf der Erzbergbahn	38
Aus dem Betriebs-Alltag	46
Das Ende der Erzbergbahn	76
Die Renaissance der Erzbergbahn: eine Museumsbahn	101
Die Autoren danken	103
Quellenverzeichnis	103

Seite Impressum

ISBN 3-922404-52-9

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
 Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
 Rudolf-Diesel-Ring 5 • D-82256 Fürstenfeldbruck
 Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49
 Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autoren: Carl Asmus, Johann Stockklausner †, Albert Ditterich

Textredaktion: Hermann Merker, Manfred Grauer

Bildredaktion: Andreas Ritz, Ingo Neidhardt

Layout: Gerhard Gerstberger

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Druck: Europlanning S.r.l., via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© November 1993:

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

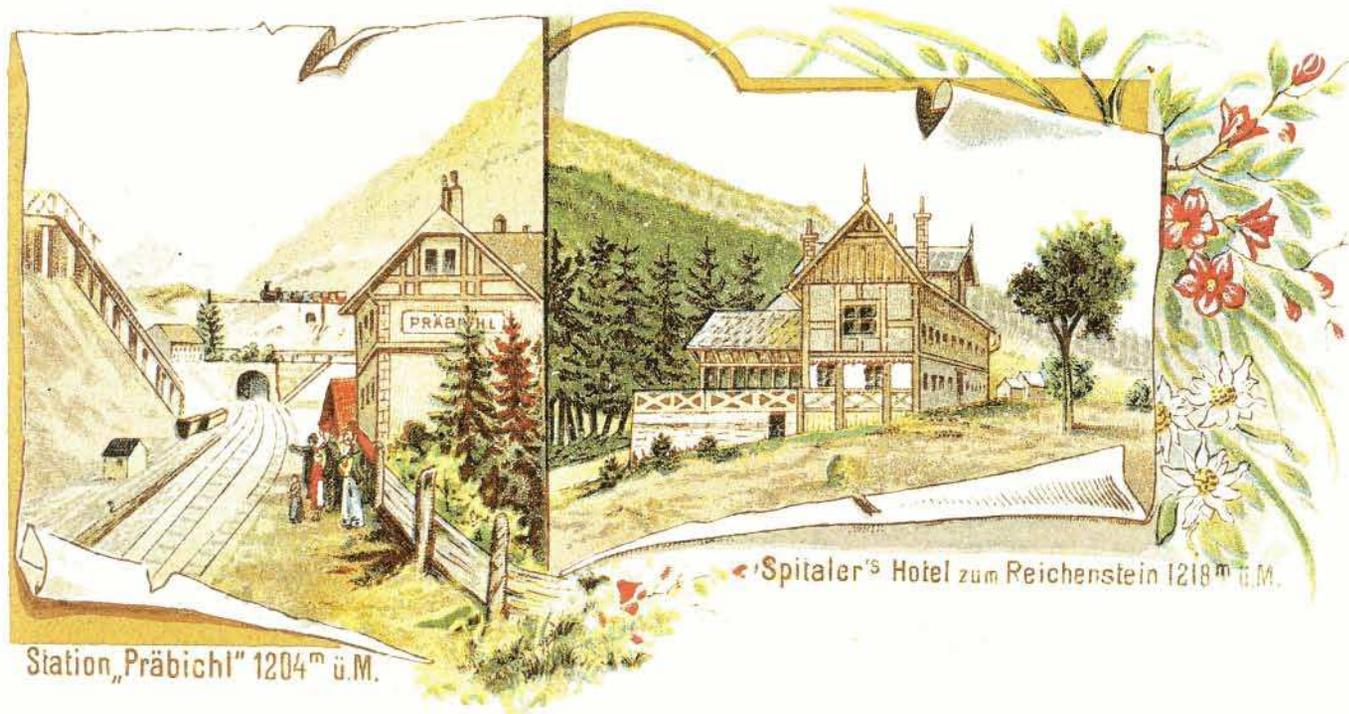


Bild 4: Eine Ansichtskarte aus der Zeit der Jahrhundertwende. Sie zeigt – dem Zeitgeschmack entsprechend – die Station Präbichl, die Einfahrt zum Tunnel und links die Erzverladeanlage. **Foto: Sammlung A. Zopf**

Bild 5: Die 97.210 mit großer Dampfwolke bei der Ausfahrt aus der siebten Zahnstangensektion nach der Station Vordernberg in Richtung Präbichl unterwegs. **Foto: Verlagsarchiv**

Bild 6 (rechte Seite unten): Im September 1970 rollt die 197.303 mit einem beladenen Erzzug zwischen Glasbremse und Vordernberg Markt zu Tal. **Foto: Verlagsarchiv**

Vorwort zur Neuauflage

Vor bald neun Jahren erschien die Sonderausgabe 1/85 des Eisenbahn-Journals mit dem Titel "Volldampf auf der Erzbergbahn". Der Band sollte die langjährige Geschichte der Erzbergbahn dokumentieren, insbesondere die jahrzehntelange Tradition der Dampftraktion auf dieser normalspurigen Zahnradbahn – der einzigen Österreichs. Gleichmaßen war er als Abschied von dieser Bahnlinie gedacht, deren bevorstehendes Ende damals bereits absehbar war.

Glücklicherweise kam es jedoch anders. Nach der Einstellung des Gesamtbetriebs durch die Österreichischen Bundesbahnen konnte die Strecke dennoch erhalten bleiben und wird heute als Museumsbetrieb weitergeführt.

Daher hat sich der Hermann Merker Verlag entschlossen, das damals schnell ausverkaufte, also längst vergriffene Sonderjournal neu aufzulegen. Dabei handelt es sich nicht um einen Nachdruck des früheren Bandes, sondern um eine revidierte Neuauflage, die etliche Korrekturen und die neueste Entwicklung mit einschließt. Ausführlich wird über das Ende der einst berühmten Erzbergbahn berichtet und ein Kapitel über die Renaissance als Museumsbahn angefügt. Schließlich konnte auch noch neues Bildmaterial gefunden werden, das diese Neuausgabe zusätzliche bereichert.

Der als Museumsbahn wiederauferstandenen Bahnlinie wünschen wir eine erfolgreiche Zukunft und forthin stets "Freie Fahrt".

Mag. A. Ditterich

Einleitung

"Volldampf auf der Erzbergbahn" steht als Begriff für mehr als 90 Jahre Traktion unter extremen Bedingungen. Im Herzen der Steiermark entstand Ende des letzten Jahrhunderts eine noch heute interessante Bahnstrecke. Ihre Hauptaufgabe war es, das Eisenerz vom Erzberg zu den im Süden gelegenen Hüttenbetrieben zu transportieren. Volldampf im wahrsten Sinne des Wortes war im Regelbetrieb bis 1978 auf der Zahnradbahn notwendig, um die Leerwagenzüge wie die beladenen Erzgarnituren zu befördern. Die Dampflok leisteten Außergewöhnliches. Die Heizer mußten in eineinhalb Stunden bis zu 2 t Kohle auf den Rost werfen. Der Betrieb mußte auch bei extremen Witterungsverhältnissen weitergehen. Neben der Strecke mit einer Neigung bis 71‰ lagen in harten Wintermonaten nicht selten 3 m Schnee. Nach Umstellung des Gesamtverkehrs auf Adhäsionsbetrieb mit Dieseltriebfahrzeugen wurde die Zahnstange abgebaut.

Das vorliegende Special des Eisenbahn-Journals soll einen Überblick über die Erzbergbahn einst und jetzt vermitteln. Die Autoren haben sich bemüht, seltenes Bildmaterial aus der Vergangenheit mit attraktiven Aufnahmen aus jüngeren Jahren zu kombinieren und im Text viele bisher unbekannt gebliebene Fakten zu erläutern. Bislang unveröffentlichte Lokomotiv-Projektzeichnungen runden diese Bemühungen ab. Vielen Interessenten wird das Special ein außergewöhnliches Kapitel österreichischer Zahnradbahn-technik näherbringen.





Dampf-Zahnradbahnen in Altösterreich

Die ersten Zahnradbahnen, die in der österreichisch-ungarischen Monarchie entstanden, waren nach dem System des Schweizer Ingenieurs Riggenbach gebaut worden. Alle diese Bahnen waren schmalspurig, wobei die drei Touristenbahnen von Wien-Nußdorf auf den Kahlenberg (1874), die Salzburger Gaisbergbahn (1887) und die Achenseebahn Jenbach – Seespitz/Tirol (1889) in Meterspur, die Materialbahn der Eisenwerke Rima Murany in Salgo-Tarjan, Ungarn, aber in 635 mm Spurweite ausgeführt worden sind. Bei letzterer wurde im Jahre 1881 der Betrieb aufgenommen. Die beiden B1-Tenderlokomotiven mit nur einem angetriebenen

Zahnrad waren die ersten derartigen Lokomotiven, die in Österreich gebaut wurden. Hersteller war die Floridsdorfer Lokomotivfabrik, die im Verlauf der Jahrzehnte auf diesem Spezialgebiet Weltruf erlangen sollte.

1890 war in Österreich das Jahr des großen Durchbruchs für Zahnradbahnen. Die kkStB bestellten vier C1-Tenderlokomotiven namens der normalspurigen Lokalbahn Eisenerz – Vordernberg. Auch die Verwaltung der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen gab acht Lokomotiven gleicher Achsfolge bei der Floridsdorfer Fabrik, mit einer Spurweite von 760 mm, für die Linie Pazaric – Konjica in Auftrag. Bei

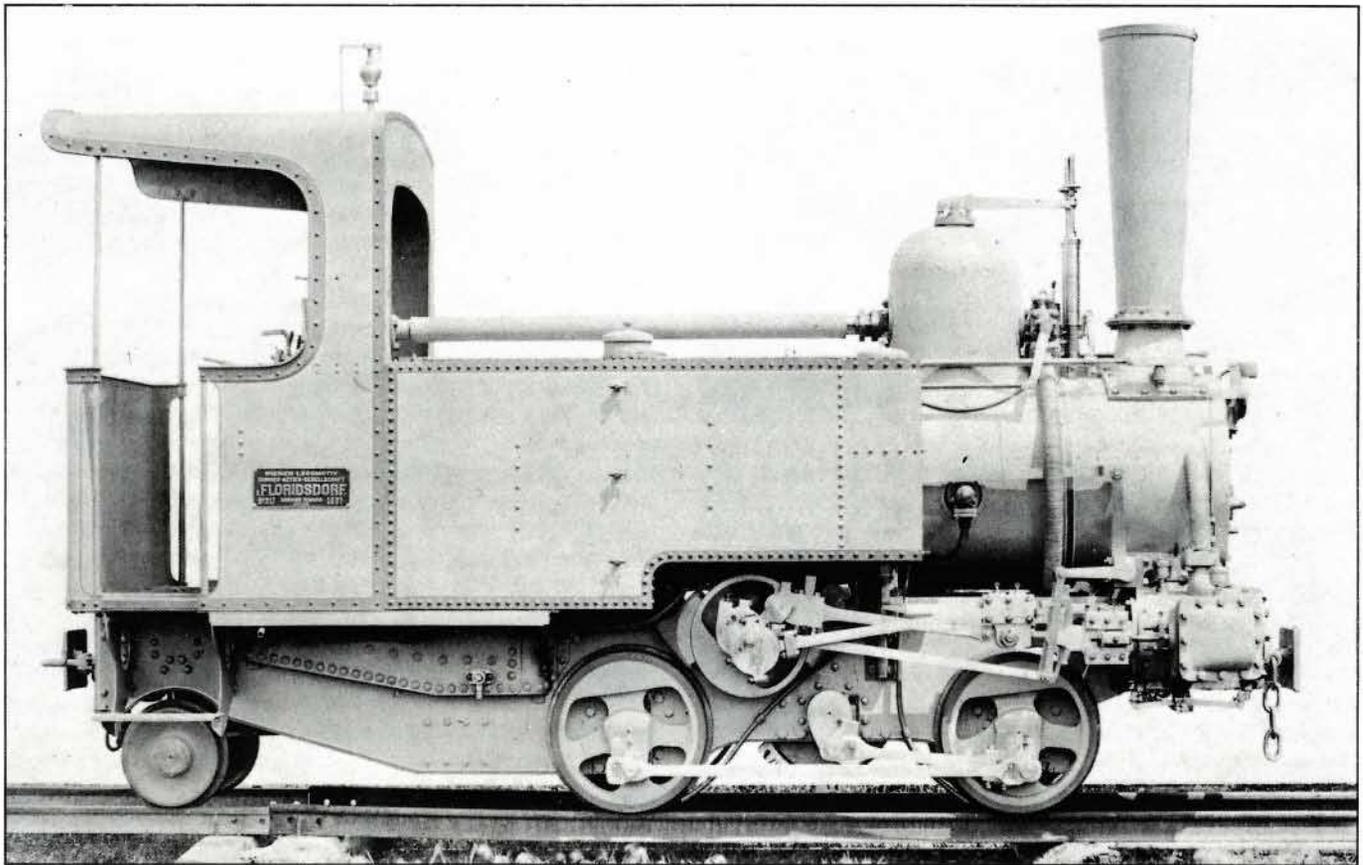


Bild 8: Uhrahn aller österreichischen Zahnradlokomotiven war die 1881 an die Eisenwerke in Rima Murany (Ungarn) gelieferte B1-Bauart nach System Riggenbach.

Werkfoto: Floridsdorf, Sammlung J. Stockklausner

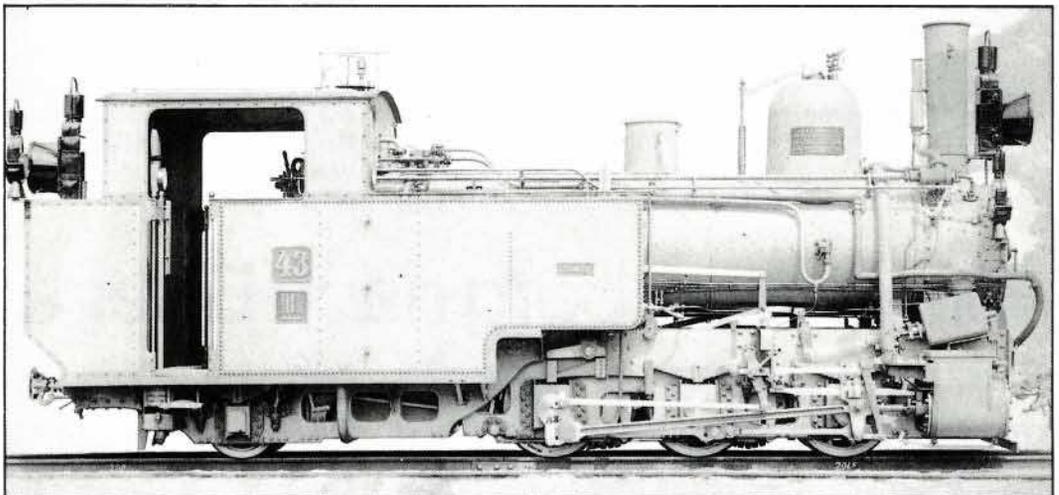


Bild 7: Die 97.204 war die erste betriebsfähige Lokomotive auf der Erzbergbahn, hier kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Vordernberg, im Oktober 1977.

Foto: Verlagsarchiv

Bild 9: Gleichzeitig mit den Lokomotiven der Reihe 69 für die Erzbergbahn entstanden diese C1 für die 760-mm-Schmalspurlinien in Bosnien.

Werkfoto: Floridsdorf, Sammlung J. Stockklausner

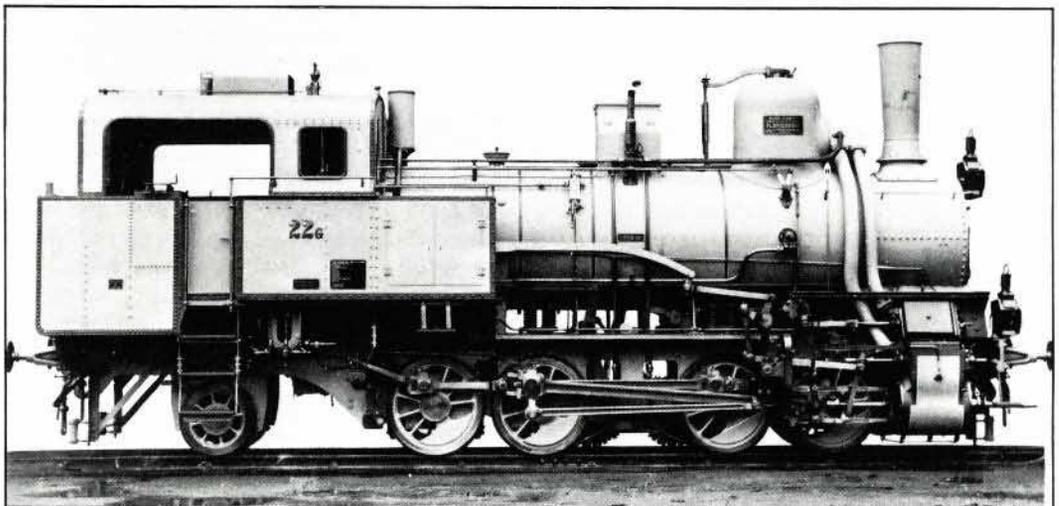


Bild 10: 1901 kamen drei Lokomotiven mit der Achsfolge D1 für die Lokalbahn Reichenberg (Liberec) – Gablonz (Jablonec) – Tannwald (Tanvald) zum Einsatz. Sie fuhren auf der Stellstrecke nach Grünthal, heute Korenov (Wurzelsdorf). Die Lokomotive 22G trug den Namen „Dessendorf“.

Werkfoto: Floridsdorf, Sammlung J. Stockklausner



Bild 11: Auf dem Marktplatz von Vordernberg ist eine Zahnradachse samt Gegenkurbeln, zusammen mit einem Stück einer Zahnstange, zur Erinnerung an die Zeit des Dampfbetriebes aufgestellt. **Foto: C. Asmus**

allen 12 Lokomotiven wurde erstmals in Österreich das Zahnstangensystem nach Roman Abt verwendet, das ab 1885 auf der Harzbahn eingeführt worden war und sich dank der dreilamelligen Zahnstange gut bewährte. Für Österreich ist die Ausführung mit zwei Lamellen festgelegt worden. Die bosnische Linie, die über den Ivanpaß führte, erlangte nach und nach große Bedeutung, und bis 1919 sind insgesamt 48 Zahnradlokomotiven des Systems Abt dorthin von der Floridsdorfer Fabrik geliefert worden. Viele blieben bis zum Umbau der Linie auf Normalspur (1966) in Betrieb. Eine dieser Schmalspur-Zahnradloks kam als besonders bemerkenswerte Spezialkonstruktion des Lokomotivbaus in das Deutsche Museum in München. Eine zweite gleichartige Maschine ist im Schmalspur-Museum des Clubs 760 in Frojach an der Murtalbahn aufgestellt. Sieht man vom Bau zweier weiterer Touristenbahnen ab, die meterspurig und nach der Bauart Abt einerseits von St. Wolfgang auf die Schafbergspitze (1893), andererseits von Puchberg auf den Hochschneeberg (1897) entstanden, ging die Entwicklung mit einer Ausnahme nur noch für Normalspur weiter. Dies war die meterspurige Csorbabahn von 1896; sie erhielt Lokomotiven gleich denen der Achenseebahn, jedoch mit

gegenüber diesen veränderter Schräglage des Kessels. Die Hernadtaler Eisenindustriegesellschaft ließ hingegen im selben Jahr zwei Bt nach dem System Abt in Normalspur für den Werksverkehr bauen.

Ebenfalls 1896 erhielten die Ungarischen Staatsbahnen (MAV) für den schweren Erz- und Kohlenverkehr auf der neu errichteten Linie Zolyombrezo – Tizolcz (Theissholz) drei D2-Stütztenderlokomotiven von der Floridsdorfer Fabrik geliefert. Jene glichen hinsichtlich des Zahnradantriebs den Vordernberger C1 weitgehend. Als die Eisenbahn Reichenberg – Gablonz – Tannwald für die Strecke Tannwald – Grünthal im Jahre 1901 Lokomotiven ähnlicher Leistungsgröße brauchte, um die dortigen Industriebetriebe mit Rohstoffen versorgen zu können, machte Floridsdorf aus der von der Theissholzer Strecke bekannten D2-Konstruktion auf einfachste Weise eine D1-Tendermaschine. Der Vorteil lag darin, gleiche Kessel, Rahmen, Triebwerke usw. verwenden zu können. Dies wurde 1908 nochmals praktiziert, als nun wieder die MAV weitere Zahnradmaschinen, diesmal jedoch nur für eine Achslast von 12 t, für die ebenfalls als Montanbahn dienende Neubaulinie von Karansebes nach Hatszeg benötigte. Nun entstand eine 1D1t, die in sieben Exemplaren geliefert wurde.

Kernstück der Zahnrad-Traktion im damaligen Österreich-Ungarn blieb jedoch stets die Linie von Eisenerz nach Vordernberg, wo 1912 die schweren Ft auftauchten und drei Jahrzehnte später, als die Reichsbahn den Betrieb übernahm, mit den bekannten 1F1-Tenderlokomotiven der Schlußpunkt gesetzt wurde.

Was ist das weitere Schicksal der Bahnen, die nach 1918 in vier verschiedenen Ländern verblieben sind? Kahlenbergbahn und Gaisbergbahn sind schon seit vielen Jahrzehnten verschwunden; Achensee-, Schafberg- und Schneebergbahn sind heute mehr denn je Publikumsattraktionen, speziell ihrer Dampflokomotiven wegen. In Tschechien besteht noch die Strecke Tanvald (Tannwald) – Korenov (Wurzelsdorf), wie die Station Grünthal heute heißt, nachdem sie auch Polaun bzw. Polubny geheißen hatte. Zahnradverkehr gibt es dort nur noch außerplanmäßig.

Von Vordernberg nach Eisenerz

Die Streckenbeschreibung soll im Bahnhof Vordernberg beginnen. Dort hatten nahezu acht Jahrzehnte lang die imposanten Dampflokomotiven der verschiedenen Baureihen der Erzbergbahn, zum Schluß auch Diesellokomotiven und -triebwagen ihr Zuhause. Heute sind hier die auf dieser Strecke eingesetzten Dieseltriebwagen der Reihe 5081.5 des Vereins Erzbergbahn stationiert. Zum besseren Verständnis sei erwähnt, daß die Kilometrierung der Strecke im Bahnhof Eisenerz beginnt und in Vordernberg, dem Ausgangspunkt unserer Streckenbeschreibung, endet. Die folgende Beschreibung geht von der historischen Situation aus, als auf dem gesamten Abschnitt noch der Dampfbetrieb vorherrschte und damit der überwiegende Streckenteil noch mit einer Zahnstange ausgerüstet war. Durch den Einsatz der Diesellokomotiven und im Zuge der fälligen Oberbausanierung wurde diese im Zeitraum von Sommer 1979 bis September 1980 auf der Erzbergstrecke entfernt. Bereits im Bahnhofsbereich von Vordernberg begann der erste Abschnitt der Zahnradstrecke. Hier weist die Bahn in 770 m Seehöhe am Streckenkilometer 19,684 bereits eine Neigung von 70% auf. Dieser erste Zahnstangenabschnitt ist jedoch nur kurz; seine Länge beträgt etwa 170 m. Es folgt nun ein Abschnitt mit einer Neigung von 25%, der im Reibungsbetrieb bewältigt wird. Bei Kilo-

meter 18,888 geht dieser wieder in eine Zahnstangenstrecke über. Die nun folgende Strecke weist eine Steigung von 58,6% auf, wobei der Vordernbergbach auf dem gleichnamigen, 56 m langen Viadukt überquert wird. Unmittelbar danach schließt sich der Rebenburghof-Viadukt mit 34 m Länge an. Nachdem nunmehr die Strecke auf diesen Viadukten vom westlichen auf den östlichen Talhang gewechselt hat, wird bei Kilometer 18,091 die Station Vordernberg Markt (844 m) erreicht. Die Bahn hat somit auf einem Streckenabschnitt von etwa zwei Kilometern bereits einen Höhenunterschied von ca. 75 m überwunden. In der Station Vordernberg Markt, die ursprünglich "Vordernberg Rathaus" benannt war, besteht die Möglichkeit für Zugkreuzungen. Nach der Einstellung der Strecke über den Präbichl wurde das Teilstück Vordernberg – Vordernberg Markt elektrifiziert und wird seit 29. Mai 1988 mit direkten Zügen von Leoben Hbf her elektrisch bedient. Noch im Weichenbereich des Bahnhofs Vordernberg Markt beginnt wiederum die Zahnstange. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Vordernberg Markt, aber bereits in der Steigung liegt der 45 m lange Rötzgraben-Viadukt. Neben diesem Viadukt, jedoch in der Horizontalen befindet sich ein weiterer Viadukt, der in den früheren Jahren zusätzlich über ein Anschlußgleis zu den damals noch in Vor-

Station Präbichl 1227 m. mit Pfaffenstein 1871 m.



Bild 12: Ein Blick auf die Station Präbichl, die vor dem Ersten Weltkrieg noch als „Präbichl“ bezeichnet wurde. Links im Bild die bereits vergrößerte Erzverladeanlage. **Foto: Sammlung A. Zopf**

der in Betrieb befindlichen Hochöfen verfügte. Nach einer Steigung von 71% wird bei Kilometer 17,074 die ehemalige Ladestelle Schönauhalde erreicht. Hier bestand früher eine Abzweigung mit zwei Gleisen. Diese Ladestelle diente bis 1960 zur Bedienung der hier befindlichen Erzhalde. Weiter führt die Strecke mit durchschnittlich 68% Steigung bergauf. Beim Streckenkilometer 14,670 befand sich bis Mitte der siebziger Jahre die Station und Betriebsausweiche Glaslbremse (1042 m). Bis zum Herbst 1970 war diese Station für Zugkreuzungen mit zwei Gleisen ausgestattet. Auch befand sich in dem eben verlaufenden Stationsbereich keine Zahnstange. Als man jedoch im Herbst 1970 das Ausweichgleis samt den dazugehörigen Weichen und den Einfahrsignalen entfernte, wurde die Zahnstange im Bahnhofsbereich von Glaslbremse genauso wie in Schönauhalde durchgezogen, um die Zahl der in Betrieb und Erhaltung aufwendigen Einfahrtstellen in die Zahnstange zu vermindern.

Auch der bis dahin in der Station Glaslbremse tätige Fahrdienstleiter wurde abgezogen. Bis zum Ende des Dampfbetriebes war jedoch Glaslbremse nach wie vor Wasserstation, da die Wasservorräte der Reihe 197 für die gesamte Bergfahrt nicht ausreichten und hier ergänzt werden mußten. Das romantische Stationsgebäude selbst wurde abgebrochen. Kurz vor dieser Station befinden sich die Reste einer Brücke, über die der alte Schrägaufzug für den Erztransport führte, welcher der Haltestelle ihren Namen gab.

Die Bahn hat nunmehr auf 6,3 km einen Höhenunterschied von 275 m überwunden. Unmittelbar hinter Glaslbremse liegt ein im Winter wegen starker Schneeverwehungen gefährdeter Einschnitt. Weiter verläuft die Bahntrasse mit einer Steigung von fast 70% bergauf, um bei dem kleinen Ort Almhäuser die ehemalige Bundesstraße zu unterqueren. Nun folgt der sogenannte „Hohe Damm“. Im Zuge des

Baues der neuen Bundesstraße über den Präbichl wurde in diesem Streckenabschnitt eine neue, großzügig gestaltete Spannbetonbrücke eingefügt.

Die Strecke führt nun durch einen kurzen Waldabschnitt und erreicht den mit vier Gleisen versehenen 1204 m hoch gelegenen Bahnhof Präbichl. Die Bahn mußte somit auf dem etwa 8 km langen Streckenteil Vordernberg – Präbichl einen Höhenunterschied von ca. 430 m überwinden.

Der Präbichlpaß verbindet das Murtal mit dem steirischen und dem oberösterreichischen Ennstal. Der seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts als Wintersportgebiet bekannte Präbichl bildet den Ausgangspunkt zu vielen Bergtouren, so z.B. auf den Eisenerzer Reichenstein (2166 m) oder auf den Polster (1911 m), der seit dem Jahre 1948 mit einem Sessellift erreichbar ist.

In der Station Präbichl befinden sich gegenüber dem alten Bahnhofsbau noch Reste der 1891 erbauten Erzverladeanlage, die 1956 außer Betrieb genommen wurde. Nur wenige Meter hinter den Bahnhofsanlagen beginnt der 591 m lange Präbichtunnel. In der Mitte dieses Tunnels liegt in 1204,80 m Höhe der Scheitelpunkt der Strecke. Der Präbichl stellt die Wasserscheide zwischen Mur und Enns dar. Nach Verlassen des Präbichl-Tunnels, auch hier verläuft die Zahnstange, fällt die Trasse am Westhang des Tales mit bis zu 55% ab. Die Strecke verläuft nun im Wald und überquert auf dem 16 m hohen Weinzettelgraben-Viadukt die alte 1974 aufgelassene Bundesstraße Eisenerz – Präbichl. Bald folgt der 32 m hohe Hochbruckengraben-Viadukt bei Kilometer 9,8. Kurz darauf endet die Zahnstange bei Kilometer 9,6 in 1100 m Seehöhe bei der Haltestelle Feistawiese. Bis zum Jahre 1972 bestand hier eine Haltestelle. Die Bahn führt nunmehr mitten durch das Bergbau-Sperrgebiet des Erzberges. Das hier einstmalig schöne Tal hat seinen Charakter

