Die Vorgeschichte

Die erste urkundliche Erwähnung des Erzabbaus ist aus dem Jahr 712 bekannt. Bereits die Römer dürften Erz abgebaut und eingeschmolzen haben, dies ist jedoch nicht bestätigt. Ab Mitte des 8. Jahrhunderts entstanden Schmelzstätten am Erzberg, in welchen das abgebaute Material eingeschmolzen wurde. Das Eisen gelangte ins Enns- und Salzatal, nach Waidhofen und Steyr, sowie über den Präbichl bis nach Leoben. Im 12. Jahrhundert siedelten sich Radwerke im Tal des Vordernberger-Baches an. An der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert begann sich der Erzabbau durch die Errichtung von ersten einfachen Grubenbahnen auszuweiten. Der Transport des Eisens erfolgte jedoch weiterhin mit Saumtieren, Schlitten, Fuhrwerken oder auch teilweise mit Schiffen auf der Enns bis Steyr. Erzherzog Johann förderte und reformierte Anfang des 19. Jahrhunderts den Ausbau der Eisengewinnung und -verarbeitung im Bereich von Vordernberg.

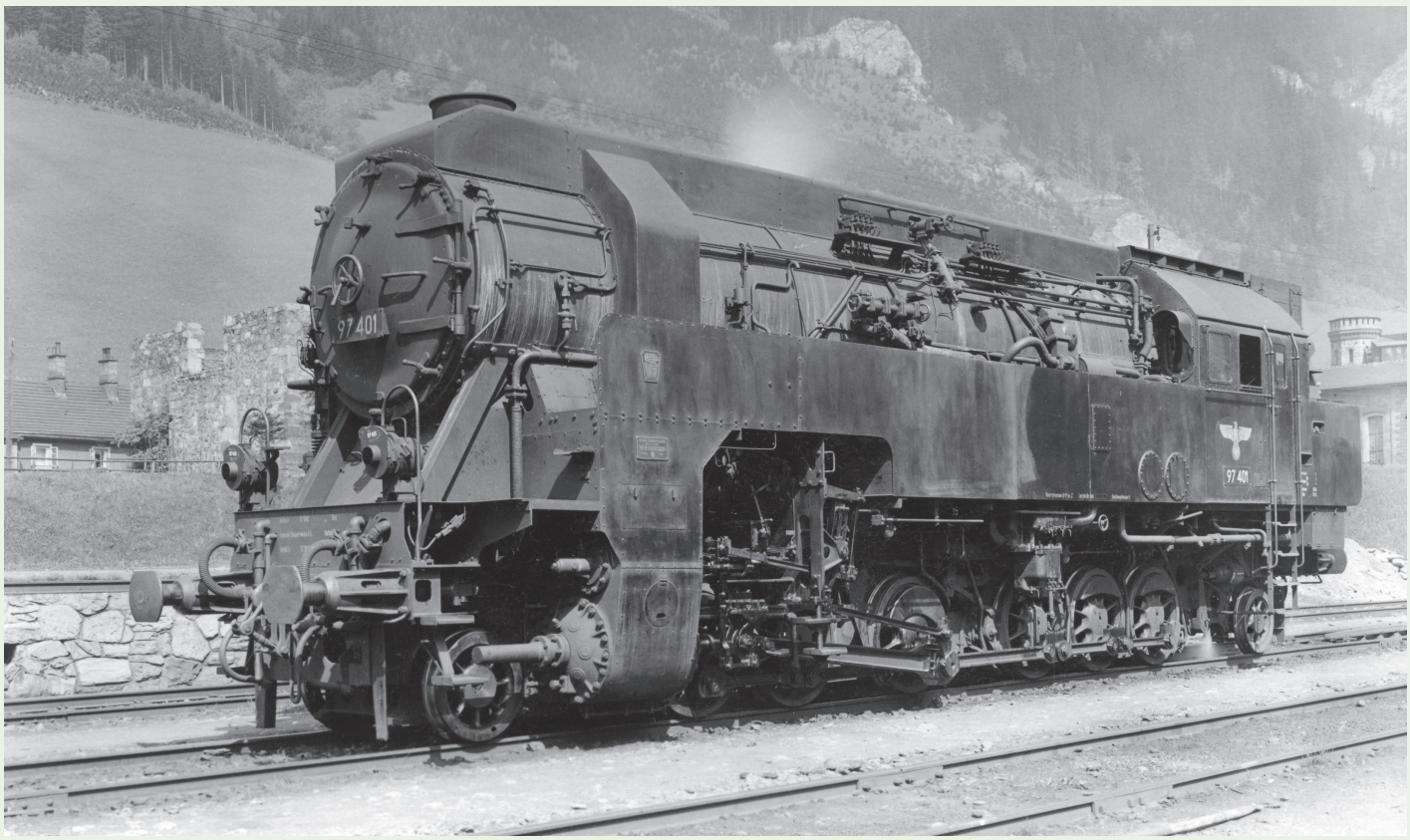
Der Tagbau am Erzberg im 19. Jahrhundert auf der Josefi-Etage auf 1325 m ü.A. (Illustrierter Führer der Bahnlinie Eisenerz-Vordernberg-1894, Sammlung Alfred Klein-Wisenberg).

Nachdem sich die Eisenbahn als billiges und schnelles Transportmittel Mitte des 19. Jahrhunderts etabliert hatte, begannen in den 1860er Jahren Überlegungen das abgebaute Material mittels dieses Verkehrsmittels zu den Schmelzstätten und Hochöfen zu bringen. Für den Erztransport zählte die Strecke zwischen Hieflau und Leoben bereits im Jahr 1864 zu den „*nothwendig anerkannten Projekten*“. Die Realisierung fand jedoch in drei Abschnitten statt. Am 8. Juli 1869 erhielt die k.k. privilegierte Leoben – Vordernberg Eisenbahn die Konzession für den Bau und Betrieb der 15,2 Kilometer langen Strecke von Leoben nach Vordernberg, welche

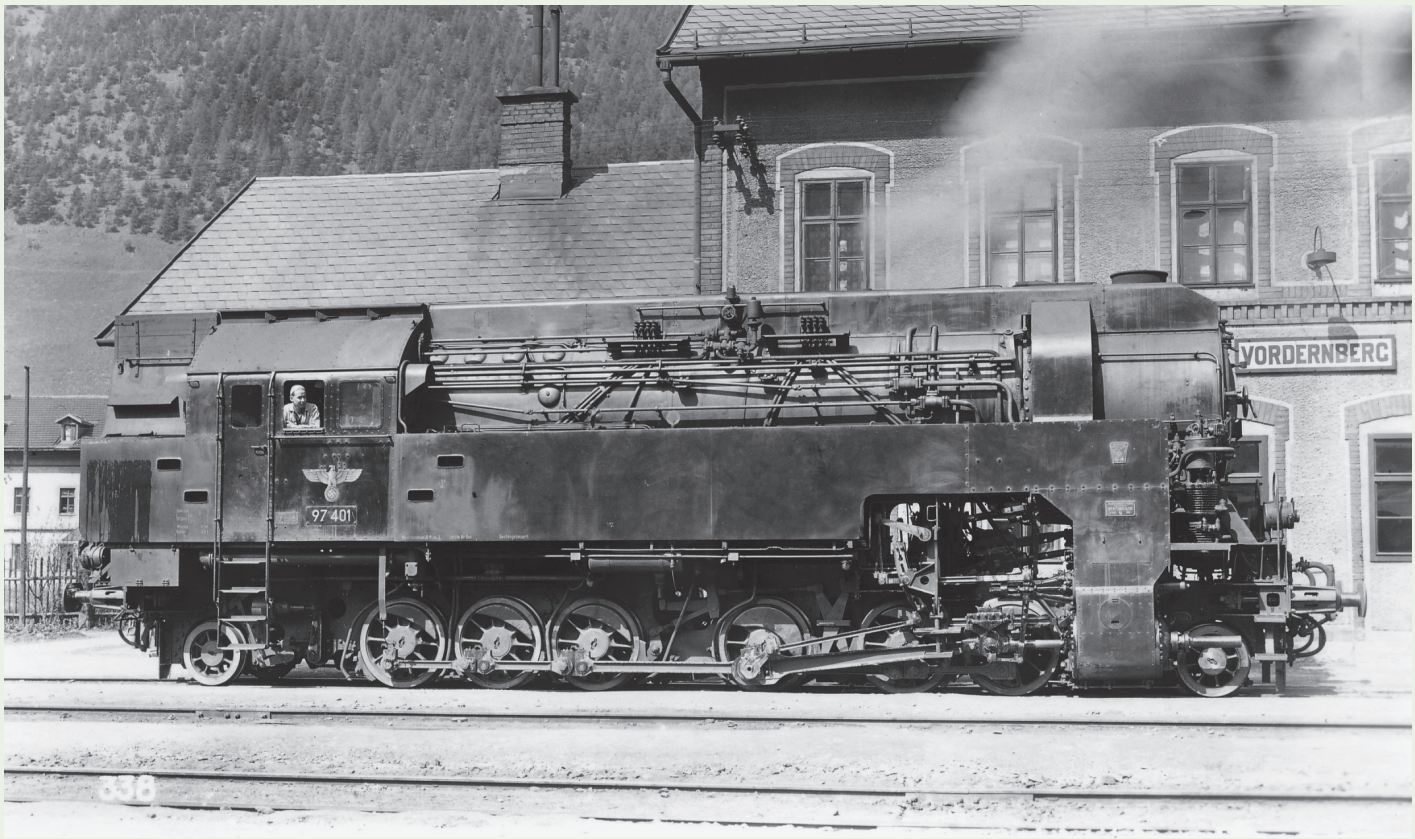
Das Abbaugebiet auf der Schilleretage nächst der Gloriette mit alten Zechen und Schrämstollen (Illustrierter Führer der Bahnlinie Eisenerz-Vordernberg-1894, Sammlung Alfred Klein-Wisenberg).

am 18. Mai 1872 eröffnet werden konnte. Damit war das Tal des Vordernberger-Baches nicht nur an die Südbahn angeschlossen, es konnte auch die gute Leobner Kohle zu den Vorderberger Hochöfen (damals Radwerke genannt) transportiert werden. Schon während des Baus musste die Gesellschaft zusätzliche Finanzmittel bereitstellen, um einen Konkurs abzuwenden. Die k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft pachtete die Eisenbahnstrecke und übernahm die Betriebsführung mit eigenen Fahrzeugen, daher

Ausblick auf die Abbauetagen des steirischen Erzberges (Illustrierter Führer der Bahnlinie Eisenerz-Vordernberg-1894, Sammlung Alfred Klein-Wisenberg).



Die von der Deutschen Reichsbahn bestellte und von der LOFAG gelieferte Lokomotive 97 401 stand 1942 im Bahnhof Vordernberg. Die Scheinwerfer der Lok sind, wegen der angeordneten Verdunkelung, bereits abgedeckt (Foto C. Bellingrodt, Sammlung Lothar Rihosek).



Im Auftrag der Deutschen Reichsbahn fotografierte Carl Bellingrodt die neue Lokomotive 97 402 im Bahnhof Vordernberg. Das Fotografieren von Eisenbahnanlagen und Fahrzeugen war für Normalbürger strengsten verboten (Sammlung Markus Inderst).

An einem sonnigen winterlichen Märztag 1974 konnte die 2085.01 mit einer Lok der Reihe 97 im Bahnhof Präbichl abgelichtet werden (Foto Eduard Saßmann).

vordernberger Lokführern, die Überstellung der Lok nach Vordernberg noch Anfang Juli 1961 erfolgte. Bereits die ersten Fahrversuche im Zahnradbetrieb verliefen sehr positiv, auch das Einfahren in die Zahnstange verursachte keine Probleme. Unter diesen guten Vorzeichen erfolgte die behördliche Prüfung auch unter Last, mit besonders scharfen Bremsproben. Die Resultate lagen teilweise beträchtlich über den vorausberechneten Werten, daher waren die Probefahrten nach wenigen Tagen erfolgreich beendet worden. Auch die anwesenden Vertreter der Bahnverwaltungen waren mit dem Ergebnis hoch zufrieden. Eine fünfte Lokomotive baute die SGP auf eigene Rechnung für die ÖBB in der Hoffnung auf einen Folgeauftrag. Diese Lokomotive wurde unter der firmeneigenen Bezeichnung SGP 2097.01, am 10. Mai 1962, nach Vordernberg überstellt. Damit begann der Dieselbetrieb auf der Erzbergbahn. Um eine Verwechslung mit ÖBB Schmalspurlokomotiven zu vermeiden, wurde die Lok kurz darauf als LDH 833 geführt. Erst nach der endgültigen Übernahme der Lokomotive durch die ÖBB, am 1. Juni 1963, wurde sie in 2085.01 umbezeichnet. Im Personenverkehr war sie nur selten anzutreffen, da sie keine Zugheizung besaß und daher die Waggons im Winter nicht beheizen konnte. Bereits nach 16 Jahren endete 1978 der Einsatz dieser exotischen Lok. Sie trug das Schicksal des Einzelstücks, so war eine Erstellung eines Umlaufplanes nicht möglich, auch waren schwierige Service- und Ersatzteilverhältnisse, sowie längere Reparaturaufenthalte in der Hauptwerkstätte Knittelfeld für den sporadischen Einsatz ausschlaggebend. Mit einer Leistung von 1250 PS war sie in der Lage einen ganzen Leerzug mit 20 Wagen allein von Vordernberg zum Präbichl zu schieben.

Kinderfahrkarte (die Karte wurde in der Mitte durchgeschnitten) von Vordernberg Markt nach Leoben Hbf aus dem Jahr 1966 (Sammlung Rudolf Sablitzky).

Unter mächtiger Rauchentwicklung nimmt am 27. August 1956 die 197.302 mit einem leeren Erzzug die erste Steigung unmittelbar nach der Ausfahrt aus Vordernberg in Angriff (Foto Harald Navé).

Am 20. Mai 1971 wartet ein beladener talfahrender Erzzug in der Station Vordernberg Markt die Einfahrt des Pendelzuges von Vordernberg ab, um anschließend seine Fahrt fortzusetzen (Foto Franz Gemeinböck).

Der Adhäsionsbetrieb und die Zeit bis zur Einstellung

Nach ersten erfolgten Adhäsionsprobefahrten mit der Diesellokomotive 2043.03 und dem Schienenbus 5081.13 zwischen Vordernberg und Vordernberg Markt im Jahr 1971, begann die schrittweise Umstellung vom Zahnrad- auf den Adhäsionsbetrieb. Ab 1. September 1971 wurden im Personenverkehr Schienenbusse der ÖBB-Reihe 5081 im Pendelverkehr zwischen Vordernberg und Vordernberg Markt, ab 29. Juli 1974 durchgehend bis Eisenerz, eingesetzt. Ebenfalls ab 1974 übernahmen schrittweise die Diesellokomotiven der ÖBB-Reihe 2043 die Führung der Erzzüge. Am 31. August 1975 bespannte letztmalig eine Dampflokomotive einen Personenzug über den Präbichl. Die Diesellokmotiven 2143.41 und 2143.44 absolvierten am 23. März 1976 ebenfalls einige Probefahrten. Da sie nicht die erhofften Leistungen erbrachten, entschieden die Bundesbahnen die Lokreihe 2043 für den Betrieb über den Präbichl umzurüsten.

Durch einen schweren Unfall am 5. November 1976, wurde die Verdieselung kurzzeitig gestoppt. Eine Verschublokomotive der ÖBB-Reihe 2067 wurde im Bahnhof Präbichl bei Verschubarbeiten fälschlicherweise auf das Streckengleis anstelle zum Ausziehgleis geleitet, und rollte ungebremst durch eine plötzlich auftretende Störung an der Bremse in Richtung Vordernberg. Beim hohen Damm, etwa an der Stelle wo heute die Weidaubrücke die neue Bundesstraße überbrückt, sprang die Lok aus den Schienen und stürzte über die Böschung, der Lokführer blieb dabei unverletzt. An dieser Stelle entgleiste bereits 1929 ein Erzzug. Aus Sicherheitsgründen wurde verfügt, dass alle Erzzüge wieder mit Zahnradlokomotiven zu bespannen sind. Die für den Einsatz auf der Erzbergbahn vorgesehenen Dieseltriebfahrzeuge erhielten zusätzliche Sicherheitseinrichtungen, wie Magnetschienen-, Motorstaubremse und Geschwindigkeitsüberwachung, und wurden als Reihe 2043.5..

Ein Triebwagen der Reihe 5081 im Juni 1977 bei der Talfahrt nach Vordernberg kurz vor der ehemaligen Verladestelle „Schönauhalde“. Das Bahnwärterhaus und einige Reste von Stützmauern der Betriebsstelle sind noch zu erkennen (Foto Eduard Saßmann).

An schönen Sommertagen mussten zwei Triebwagen im Personenverkehr eingesetzt werden, um die Wanderer und Ausflügler transportieren zu können. Die beiden Triebwagen der Reihe 5081 stehen im August 1977 im Bahnhof Vordernberg Markt (Foto Eduard Saßmann).

Die Museumsbahn

Am 4. April 1974 gründeten einige Enthusiasten den „Zahnradbahnverein Erzbergbahn“ mit dem Ziel, die Erzbergbahn, deren Fahrzeuge und Geschichte für die Nachwelt zu erhalten. Bereits im Jahr 1980 konnte der Verein ein Museum über die Geschichte der Erzbergbahn in Vordernberg eröffnen. Ebenso gelang es die Lokmotive 97.217 käuflich zu erwerben und am Hauptplatz von Vordernberg aufzustellen. Die ehemals neben dem Bahnhofsgebäude in Vordernberg und heute am Bahnhof Vordernberg Markt aufgestellte Lok 297.401 ist Eigentum des Österreichischen Eisenbahnmuseums. Mit einem von den Lokomotiven 2043.555 und 2043.557 gezogenen Sonderzug, nahm der Zahnradbahnverein Erzbergbahn am 15. November 1987 vorläufig Abschied von der Strecke. Nach der endgültigen Einstellung des regulären Eisenbahnbetriebes, pachtete der Verein am 1. Jänner 1990 den Streckenabschnitt Krumpenthal – Vordernberg Markt, mit dem Zwecke einen Museumsbahnbetrieb dauerhaft zu installieren. Die Eröffnung der Museumsbahn erfolgte am 23. Juni 1990 mit einer Sonderfahrt. Der erste Zug bestand aus dem vereinseigenen Triebwagen 5081.564 und dem von den ÖBB angemieteten Fahrzeug 5081.561. In den nächsten Jahren fanden unzählige Sonderfahrten und Festveranstaltungen statt, so auch am 15. September 1991 anlässlich der 100 Jahr Feier der Erzbergbahn.

Dem Verein ist es gelungen die vier Triebwagen nach dem Ausscheiden aus dem Aktivstand der ÖBB anzukaufen und in restauriertem sowie betriebsfähigem Zustand zu erhalten (5081.562 – 1991, 5081.563 – 1990, 5081.564 – 1989, 5081.565 – 1991). Da im Bereich des Präbichls zwei Schipisten die Bahntrasse queren, ist ein Winterbetrieb nicht möglich. Im Jahr 1993 erhielt der Verein für das Museum in der Station Vordernberg Markt neue Räumlichkeiten und konnte das umgestaltete Museum noch im Herbst desselben Jahres neu eröffnen. Zum 110-jährigen Jubiläum fanden am 18. August 2001 große Feierlichkeiten im Bahnhof Vordernberg Markt, sowie eine Fahrt mit allen vier vereinseigenen Schienenbussen nach Eisenerz und zurück statt. Davor war in der Zugförderung Vordernberg Süd eine große Fahrzeugparade mit allen dem Verein gehörenden Fahrzeugen. Schließlich gelang es dem Verein am 25. Juni 2003 mit Unterstützung des Landes Steiermark, der Stadt Eisenerz und der Marktgemeinde Vordernberg, mit Stichtag 31. Dezember 2002, der Ankauf der Strecke zwischen Vordernberg Markt und Krumpenthal. Im Zuge einer Festveranstaltung wurden am 25. Juni 2005, als Dank für die erfolgte Unterstützung beim Streckenankauf, die vereinseigenen Triebwagen 5081.562 auf „Land Steiermark“, 5081.564 auf „Stadt Eisenerz“ und der 5081.565 auf „Markt Vordernberg“ getauft.

Die Triebwagen 5081.562, 5081.563, 5081.564, 5081.565 sowie der Motorbahnwagen X626.102 präsentieren sich am 17. Oktober 2022 vor dem Heizhaus Vordernberg (Foto Jürgen Rohde).

Der mustergültig restaurierte Motorbahnwagen X626.102 bei einem Arbeitseinsatz zwischen Erzberg und Krumpenthal am 27. August 2022 (Foto Michael Pichler).

5081.564 mit einem weiteren 5081 am 12. September 2020 am Bahnsteig in der Haltestelle Krumpenthal. Links ist die Verladeanlage der VÖEST-Alpine zu sehen., wo ein 1116-Tandem einen schweren Erzzug nach Linz bespannt hat (Foto Winfried Höpfl).