



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 Präbichl und Glaslbremse zu Tal. **Foto: Verlagsarchiv**

Einleitung

„Vollampf auf der Erzbergbahn“ ist mehr als ein Schlagwort. Es steht als Begriff für mehr als 90 Jahre Bahntraktion unter extremen Bedingungen. In einer landschaftlich herrlichen Umgebung, im Herzen der schönen Steiermark, entstand Ende des letzten Jahrhunderts eine noch heute interessante Bahnstrecke. Ihre Hauptaufgabe war es zunächst, das Eisenerz vom Erzberg zu den im Süden gelegenen Hüttenbetrieben zu transportieren. Der Güterverkehr hatte daher stets Vorrang vor dem Personenverkehr.

Vollampf im wahrsten Sinn des Wortes war im Regelbetrieb bis 1978 auf der Zahnradbahn notwendig, um sowohl die Leerwagenzüge als auch die beladenen Erzgarnituren zu befördern. Die Dampflokomotiven leisteten dort außergewöhnliches. Davon können die vielen Heizer ein Lied singen, die innerhalb von eineinhalb Stunden bis zu 2 Tonnen Kohle auf den Rost der Dampflok werfen mußten. Der Betrieb mußte auch bei extremen Witterungsverhältnissen aufrecht erhalten werden. Auf der Strecke mit einer Neigung bis 71‰ erlebte das Personal in harten Wintermonaten nicht selten Schneehöhen bis zu drei Metern und mehr. Nach Umstellung des Gesamtbetriebes auf Adhäsionsbetrieb mit Diesellokomotiven wurde die Zahnstange abgebaut. Die Züge verkehren daher heute im Reibungsverkehr. Dies erforderte besondere Vorsorgemaßnahmen, speziell hinsichtlich der Bremsenrichtungen. Das Schlagwort vom „Vollampf“ kann jedoch auch auf die heute dort verkehrenden Diesellokomotiven und Triebwagen übertragen werden, die

unter Vollast fahren müssen, um das Betriebsprogramm erfüllen zu können.

Die vorliegende Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals soll über alle Gegebenheiten einen Überblick vermitteln. Allen Unkenrufen zum Trotz, liegt die durchschnittliche Streckenbelastung der Erzbergbahn auch heute noch knapp unter den Spitzenwerten aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Die Gesamtmenge an Eisenerz, die mit den ÖBB abgefahren werden, hat sich von 2,7 Millionen Tonnen in der Spitzenzeit des Zweiten Weltkrieges sogar noch auf jetzt 3,5 Millionen Tonnen erhöht. Das erhöhte Transportaufkommen wird allerdings aus verschiedenen Gründen in Richtung Norden abgefahren. So kann der Eisenbahnfreund heute dort noch immer einen faszinierenden Betrieb in schöner Landschaft studieren. Auf den Anschlußstrecken geben sich betagte Elektrolokomotiven, ebenso wie Maschinen der Neubauserien, aus nicht weniger als acht Zugförderungen (Bahnbetriebswerkstätten) ein Stelldichein. Die Autoren haben sich bemüht, seltenes Bildmaterial aus der Vergangenheit mit attraktiven Aufnahmen der Gegenwart zu kombinieren und im Text viele bisher unbekannt gebliebene Fakten zu erläutern. Bisher unveröffentlichte Lokomotiv-Projektzeichnungen runden diese Bemühungen ab. Vielen Interessenten soll damit ein außergewöhnliches Kapitel österreichischer und somit auch europäischer Zahnradbahntechnik vermittelt werden.

C. Asmus und J. Stockklausner