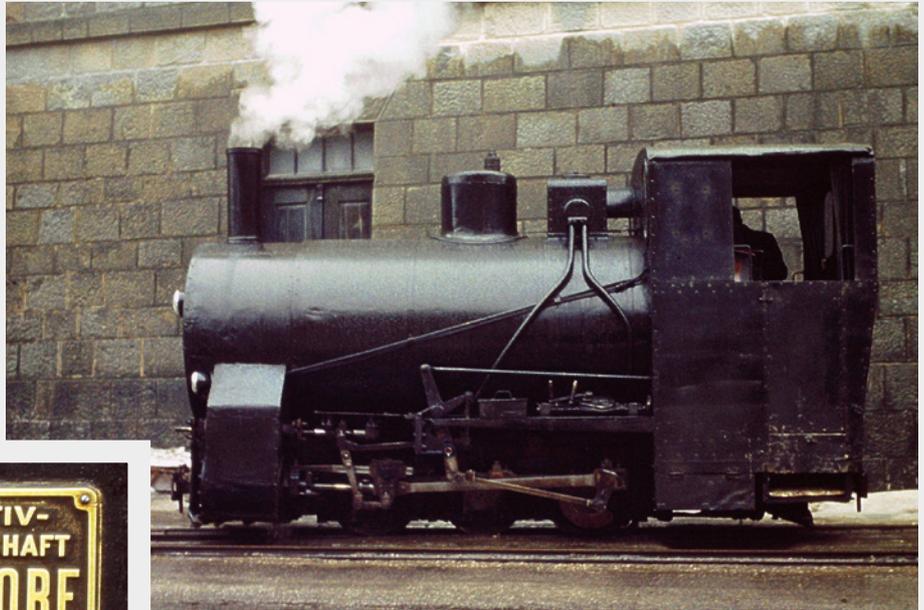


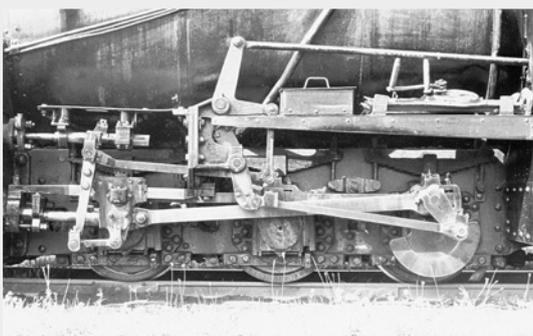
Die Schneereise zeigen einen frühen Wintereinbruch im Oktober an, Kälte und Nässe ermöglichen aber Bilder mit Abdampfwolken der Lokomotive.



Das Fabrikschild des Herstellerwerkes. Darunter sind auf einfachste Weise die Lokomotivdaten sichtbar gemacht.



Im Werksbereich Josefstal hält die Speicherlokomotive, um über die Weiche die im Bereich der Spillanlage befindlichen Wagen, zu übernehmen.



Ein Blick auf das Triebwerk der Außenrahmenlokomotive.



Mit einem Zug Klappdeckelwagen vor der Ausfahrt Richtung Bahnhof Schwertberg.

## 1 Die Motoren- und Maschinenfabrik Felix Renauer, Gloggnitz, N.Ö. sowie die Feldbahn bei der Schwarzaregulierung nächst Goggnitz

Ohne selbst eine Feldbahn zu betreiben, war das genannte Unternehmen ein Produzent und Lieferant zu Bauunternehmen sowie ein mit Reparaturen befasster Betrieb für Feldbahnbetreiber. Daher soll die Geschichte der 1879 gegründeten und bis 1974 in Betrieb befindlichen Fabrik dargestellt werden.

Nach den einfachen Anfängen eines jungen Schlossers im Jahr 1879 hat sich in Gloggnitz in Jahrzehnten des Aufbaues, der Organisation und der unternehmerischen Weitsicht, gepaart mit Fleiß und Erfindungsgeist, unter Mithilfe einer ebensolchen Familie, ein Unternehmen zur Erzeugung hochwertiger Motoren und Maschinen entwickelt. Mit dem Herstellen von Hebe- und Schraubenwinden, Seilrädern und Zahnstangen, gelang 1899 die Eröffnung eines Zweigbetriebes in Sieding bei Ternitz als **Erste österr. Spezialfabrik für Hebewinden, Felix Renauer**. Dies, weil 1900 in Gloggnitz noch mit einer 8-PS-Dampfmaschine arbeitend und auch die Erfolge mit einem einfachen Petrolin-Motor nicht ausreichend waren, entstand im Windenwerk in Sieding ein Wasserkraftantrieb und in Gloggnitz begann die Entwicklung von Benzinmotoren. 1902 war die Konstruktion produktions- und verkaufsfähig und ab 1903 begann man den gesetzlich geschützten Motor **BAUERNFREUND** zu erzeugen und mit großem Erfolg zu liefern.

Das Windenwerk wurde verkauft und in Gloggnitz ein Grundstück für die Errichtung einer Fabrikanlage erworben. 1910/11 waren die neuen Anlagen in Betrieb und die Motorenfabrikation bald eine der Säulen des Produktionsprogramms. **JUWEL**, Ein neuentwickelter Motortyp, bescherte 1912 der Firma Felix Renauer den Verkauf von 1000 Motoren mit einer Leistung bis 35 PS. Dabei betrieb das Unternehmen auch ein Hinwenden zur Produktion von Elektromotoren, zu fahrbaren Motoren, Kabeltrommeln etc.. Man war bestrebt, besonders kleineren Betrieben den Kauf von Antriebsmotoren zu ermöglichen und nahm auch Bedacht auf Verkäufe ins Ausland. Mit der Neuentwicklung des Benzinmotors Type **RAX** ab 1925, konnten bald Produktionszahlen von über 1.200 Stück im Jahr erzielt werden. Weitere Erfindungen und Neukonstruktionen sicherten über viele Jahre den Ausbau des Betriebes. Spezialtypen für unterschiedliche Antriebe, immer mit dem Bemühen zu einfacher Handhabung, brachten stetig steigende Erzeugungs- und Verkaufszahlen. Die Kriegswirtschaft des 2. Weltkriegs zwang das Unternehmen Zulieferer von Teilen für die Rüstungsindustrie zu werden. Doch schon 1948 endete eine Entwicklungsphase für einen Kleindieselmotor mit einer Leistung von 5 bis 7 PS und mit einer Drehzahlregelung von 1.000 bis 1.400 U/min. Damit war der ideale Motor für die Landwirtschaft, Gärtnereien, Werkstätten, Sägewerke und auch Bauunternehmen im Produktionsprogramm. Fahrbare Bauernsägen, Mischmaschinen und auch Feldbahntriebfahrzeuge konnten mit diesem Motor ebenso ausgestattet werden, wie mit dem bisher erzeugten Rax-Benzin/Petrolmotor. Dass am Erfolg des Betriebes auch der in Wien 12, Wilhelmstraße 50 gelegene Motorenhof, wo ein Musterlager und die Verkaufsorganisation situiert waren, wesentlichen Anteil hatte, ist einem Katalog zum 75-jährigen Firmenjubiläum 1954 zu entnehmen. Dabei wird auch auf Exporterfolge, besonders nach Südamerika, hingewiesen.

Und dennoch erschöpfte sich, sicher auch durch den raschen Wandel in der Antriebstechnik und den Anforderungen an neue Gegebenheiten in Produktion und Vermarktung, die Leistung und der Marktwert der Firma Felix Renauer. 1974 endete die erfolgreiche Ära des Gloggnitzer Betriebes. Intakte Motore dieses Herstellers sind heute begehrte Sammlerstücke und vielbewunderte Schaustücke in Museen.



*Noch ist nicht bekannt, wo das Bild dieses Feldbahnzugs entstanden ist. Das Triebfahrzeug, ein Schienenkuli wie er von der Firma Strüver in Hamburg produziert wurde, ist nicht mehr ganz im Originalzustand. Das Fahrgestell mit dem Deutz-Getriebe ist noch vorhanden, der Fahrersitz ist umgebaut, der Motor durch einen, der ab 1948 von der Firma Felix Renauer gebauten, ersetzt. Aus heutiger Sicht scheint der Umbau eher behelfsmäßig gewesen zu sein, denn die Drehzahlverstellung, hier an der Vorderseite des Fahrzeugs und dem Fahrer fern, war sicher unpraktisch. Die Geschwindigkeit musste allein mit dem Einrücken des Vorwärts- oder Rückwärtsganges und der Funktion der Kupplung variiert werden. Der Zustand des Fahrzeuges deutet auf den Betrieb in den 1950er- oder frühen 1960er-Jahren hin. Das Getriebe ist bestimmt früher entstanden.*

Sammlung: N. Toplitsch

## 2 Die Anschlussbahnen Schlöglmühl und Stuppach

Ab Gloggnitz, entlang der über den Semmering führenden Strecke der Südbahn, hier seit ihrem Bau in der Mitte des 19. Jahrhunderts Semmeringbahn genannt, beginnt eine Zone vielfältiger Eisenbahnen. In Schlöglmühl gab es ab 1876 eine von der Südbahnstrecke ausgehende Schleppbahn, später als Anschlussbahn bezeichnet, von 900 m Länge für den Betrieb mit Zugpferden. Auch der Bestand einer schmalspurige Werksbahn mit einer, von Orenstein & Koppel gebauten Dampflokomotive, ist überliefert. Die Orenstein & Koppel-Fabrikliste weist mit der Nr. 2608 und dem Liefermonat Februar 1908 eine dreiachsige 90 PS Dampflokomotive und ursprünglich vom Bauunternehmen R. Berndt & Söhne für 750 mm Gleisspurweite erworben, auf. Ob diese Bahn wirklich existiert hat, bleibt vorerst noch unbestätigt, außerdem ist ja bekannt dass Dampflokomotiven in Papierfabriken natürlich vorkamen, allerdings wegen der Brandgefahr eher gemieden wurden.

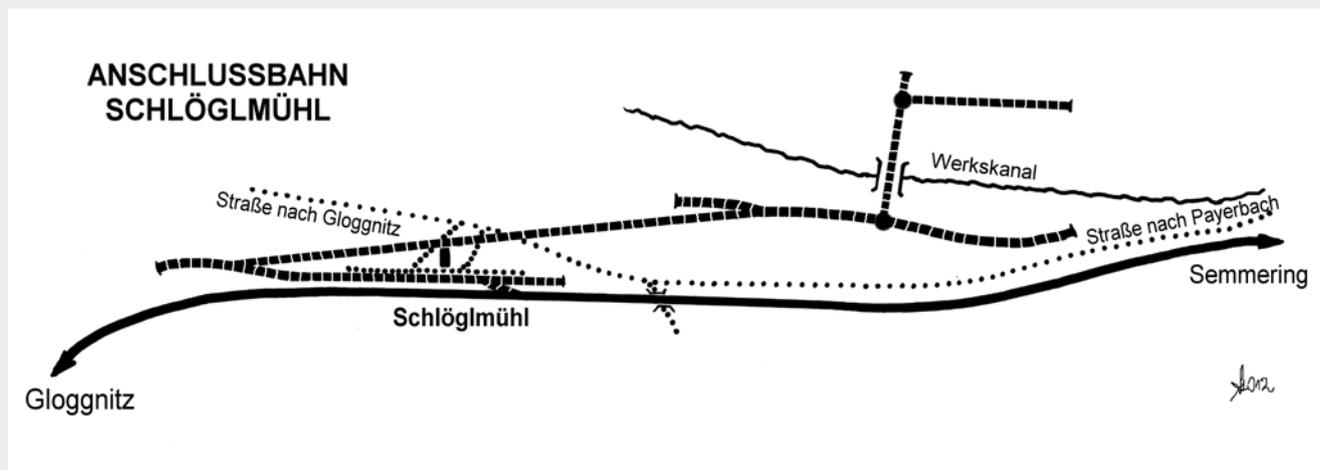


*Dieses durchaus eigenwillige Triebfahrzeug, auch als Breuer Rangiertraktor oder Lokomotor bekannt, war in den letzten Jahren des Betriebs auf der Anschlussbahn vom Bahnhof Schlöglmühl ins Werk zur vollsten Zufriedenheit des Personals in Verwendung. Das Antriebsprinzip des auch als Lokomotive für geringe Geschwindigkeiten geltenden Fahrzeugs, war es, zu ziehende Waggons an deren Stirnseiten, also pufferseitig zu unterfahren und mit zwei, am Triebfahrzeug vorhandenen windartigen Vorrichtungen und einer separaten Kuppelvorrichtung, einen oder mehrere Waggons an dieses Zugfahrzeug zu hängen. So war es möglich, kurze Strecken zurückzulegen und die Gleise eines Werksgeländes mit allen Lade- und Entladestellen transportmäßig zu erschließen und ankommende Rohstoffe bzw. Fertigwaren, welche per Bahn weiter versandt wurden, rasch und preisgünstig dem Verkehr der nächsten Hauptbahnlinie zuzubringen.*

*In der Papierfabrik Schlöglmühl war dies über viele Jahre möglich, ja über einige Zeit gab es sogar zwei dieser praktischen Fahrzeuge. Heute ist diese Transportart lange vergessen, Lastkraftwagen haben die Aufgaben der Bahn übernommen und die Papierfabrik in Schlöglmühl ist schon lange keine solche.*

Foto: Manfred Hohn, Mitte der Sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts

*Der amtlichen Eisenbahnstatistik der Republik Österreich im Berichtsjahr 1927 dürfte dieser Plan nahe kommen. Für das genannte Jahr ist für die AG der Papierfabrik Schlöglmühl eine Schleppbahnlänge von 1.246 m angegeben. Davon betrug die Hauptgleislänge 225 m.*





*Am 18. Oktober 1980 machte die Werkslokomotive der Hirschwanger Papierfabrik schon den Eindruck einer Nichtmehrinbetriebnahme. Dennoch wurde der Stromabnehmer repariert und die Maschine teillackiert. Dies zeigen die beiden nachfolgenden Bilder. Das Ende der Maschine verzögerte sich und 2005 war nur mehr ein Torso vorhanden, der für die Verschrottung aufgehoben wurde.*

Foto: A. Moser

*Noch mit intaktem Stromabnehmer; teilausgebessener Lackierung und dazu auch noch mit einem Scheinwerfer bestückt, im täglichen Betrieb.*

*Das so attraktive Schild der Erzeugerfirma blieb noch unberührt.*

Fotos: M. Hohn

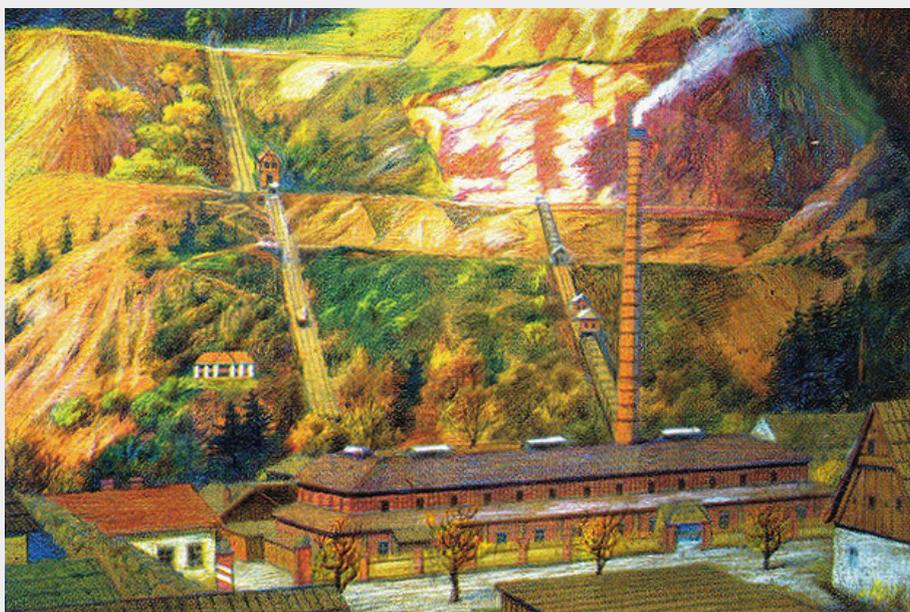


## 5 Die Schlepplbahnen in Hirschwang

Drei Schlepplbahnen, deren Gleise an die der Material- bzw. Industriebahn Payerbach – Hirschwang angeschlossen, waren vorhanden. Während die Neusiedler AG nach dem Bau der Materialbahn ab 1917 und deren Eröffnung 1918 bereits einen Schlepplbahnanschluss besaß, gab es in späterer Zeit noch drei weitere Bahnen. Die 1931 über die Schwarzabzbrücke gebaute Strecke zum Kalkwerk Hirschwang mit Seitenstrecke zur Säge Hirschwang und die für den Personenverkehr vorgesehene Streckenverlängerung der Lokalbahn bis zur Endstelle Windbrücke. Eigentlich hätte letztere bis zur Talstation der Raxseilbahn gebaut werden sollen. Diese Streckenverlängerung unterblieb.

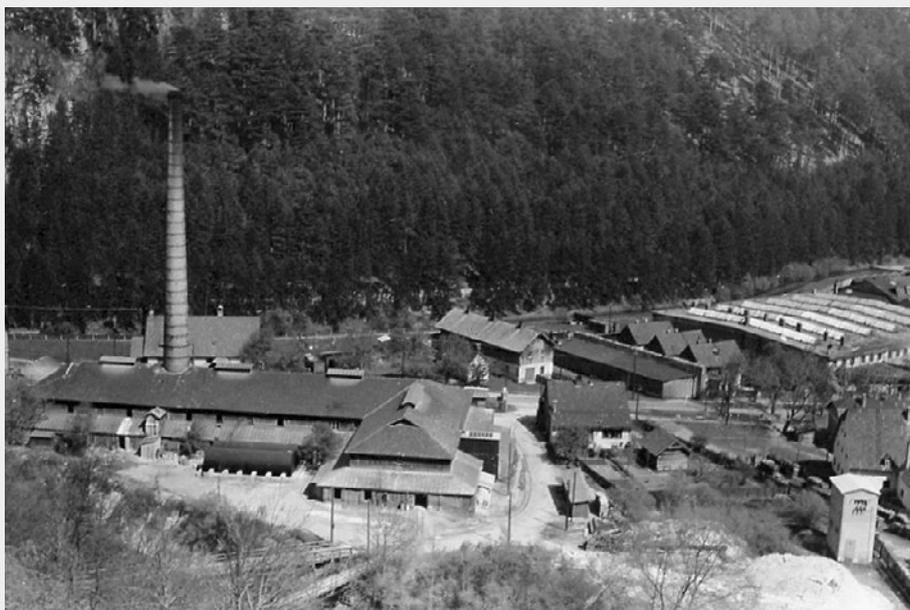
Das Kalkwerk, ursprünglich ein Kalkofen dessen unerschöpfliche Rohstoffvorräte an Kalkstein, eigentlich Wettersteinkalk mit Dolomiteinlagerungen, in unmittelbarer Nähe der 1926 eröffneten Raxseilbahn lagen, ist seit 1900 bekannt. Ab 1929 unter der Betriebsführung der ZIAG, der Ziegelindustrie AG, erfolgten umfangreiche Investitionen im Werk, wobei die Transportaufgaben grundsätzlich gleisgebunden erfolgten. Im unmittelbaren Abbaubereich waren dies Rollbahnen mit geringen Streckenlängen und zur Richtungsänderung hauptsächlich mit Drehscheiben ausgestattet. Dann Bremsberge mit unterschiedlichen Gleisspurweiten und die im Tal vorhandenen Zufuhrgleise sowie die innerbetrieblichen Gleisanlagen. Wenn auch in vielen Jahren der Suche keine Gleispläne oder Beschreibungen der Anlagen bekannt wurden, vermitteln einige sehr aussagekräftige Bilder einen Einblick in das Betriebs- und Bahngeschehen während der Zeit des Schlepplbahnbetriebs.

*In den späten Zwanzigerjahren des zwanzigsten Jahrhunderts begann sich aus einem größeren Kalkofen ein Bergbau- und Industriebetrieb zu entwickeln. So wie vom Eisensteinbergbau am Grillenberg, hat Leopold v. Stubenrauch\* auch vom Kalkwerk in Hirschwang eine Kreidezeichnung angefertigt und damit die Betriebssituation nach 1930 dargestellt. Auch wenn diese Abbildung das Werk stark idealisiert wiedergibt, ist der Fortbau bereits bestehender Anlagen erkennbar, und besonders das System der mehrere Abbauetagen verbindenden Bremsbergbahnen, damit dokumentiert. Vorher bestandene Gebäude sind nun vergrößert, renoviert und das Betriebsgebäude wesentlich verlängert.*



*Das Werksgelände der ZIAG in Hirschwang um 1956. Rechts in der Bildmitte die Gebäude der Neusiedler AG.*

*Über die beiden Brücken, im Bild unten, führten Gleise, davon auf der rechten Brücke jene mit 600 mm Spurweite und links das unter der Oberleitung vom Bahnhof Hirschwang herführende 760 mm Schlepplgleis. Sammlung: N. Toplitsch*



\* Leopold v. Stubenrauch (1869–1945), Maler, Grafiker, Kunsterzieher, Veröffentlichungen zum Thema Bergbau im Semmeringgebiet.



Die beiden Brücken über die Schwarza im Betriebsgelände. Rechts die Brücke der betriebs-internen Rollbahn, links die im Bau befindliche Brücke für die 760mm Strecke. Sammlung: N. Toplitsch



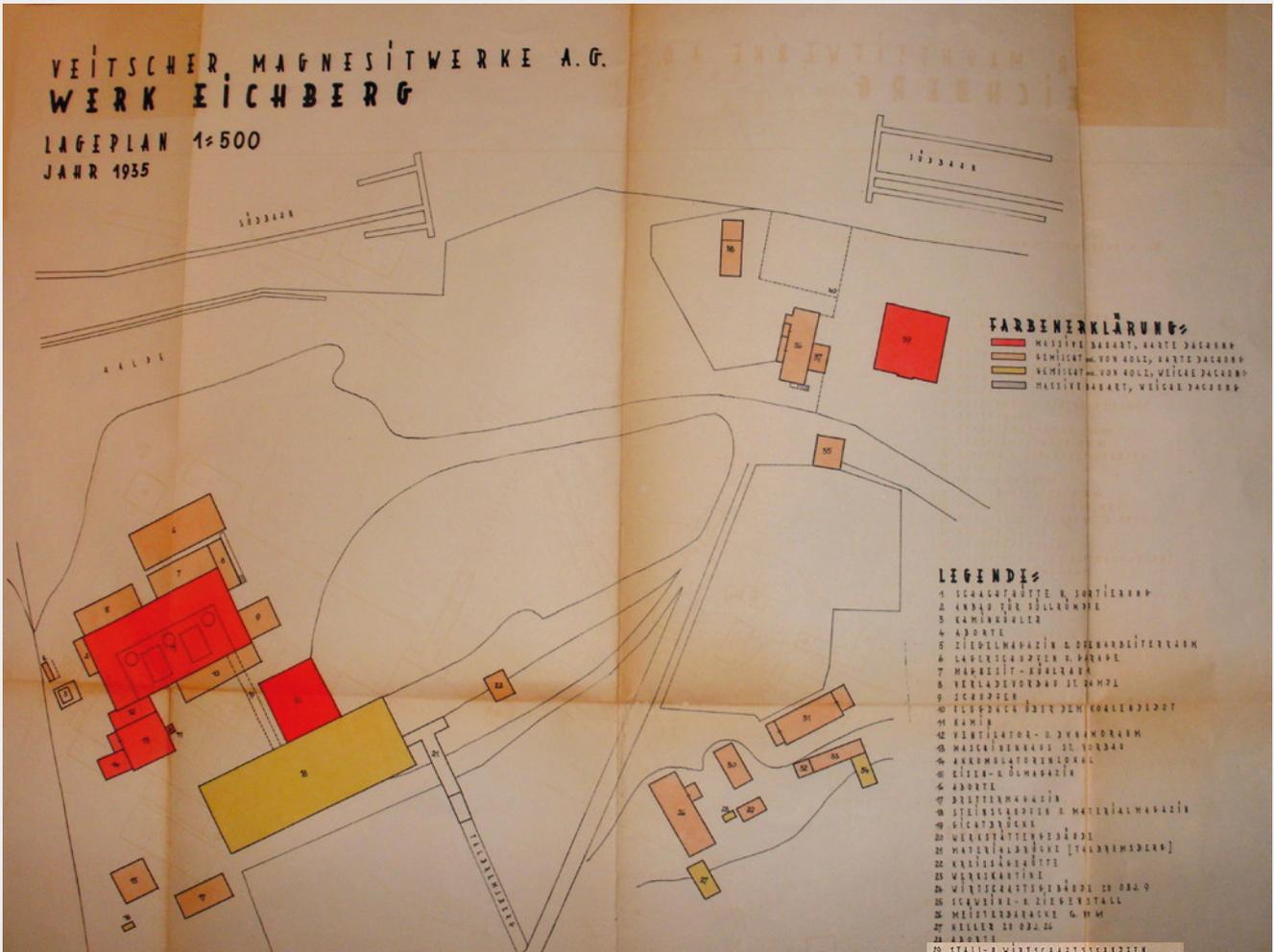
Auf allen Abbauetagen des Kalkwerks gab es Rollbahngleise und fast alle führten zu den Bremsberganlagen. Manche Abbaustellen waren oft Monate nicht in Betrieb und dann auch ohne Fahrzeuge, wie hier auf der 3. Etage im Jahr 1956.

Sammlung: N. Toplitsch



Oberhalb des Kalkwerks mit Blick auf die beiden Brücken und auf eine, mit einem Turm versehene Förderbrücke und einen Abwurf-schacht, gab es einen Lagerplatz, auf dem offensichtlich eine besondere Qualität der Rohsteine gelagert wurde. Sieben Drehscheiben und eine Linksweiche zum Hauptgleis sind zu sehen. Direkt an der Geländekante dürfte sich eine Rolle, also eine Materialabwurfstelle befinden haben.

Sammlung: N. Toplitsch



Auch wenn dieser Lageplan mit den 3 Öfen aus 1935 nicht die ganze Anlage erkennen lässt, so ist er ein Teil jenes Planes der mit der Legende von 1 – 29 und dazugeheftet die Nummern bis 40, die Situation wiedergibt. Es ist ein Dokument, dass nicht aus der Hand gegeben und daher nach rasch gemachten Fotografien weiter gegeben wird. Der Plan wurde von Architekt Ing. Rudolf Schramek in Wien 14., Leegasse 45 als Plan Nr. 515/6 bezeichnet.  
Sammlung: Alfred Fillinger, Wien



Ebenso verhält es sich mit den Abbauetagen, den Personalhäusern, rechts und darüber dem Sonnwaldhaus und dem Ehrenböckhaus in der Bildmitte rechts. Die 5 Abbauetagen, als Bruch bezeichnet und oberhalb des Gemeindegewegs befindlich, lässt nunmehr die Information erkennen, dass das Werk oben, unterhalb der Planbeschriftung befindlich, an der Talseite, also nördlich situiert ist. Das Werk Eichberg ist hier als der Veitscher Magnesitwerke AG zugeordnet.  
Sammlung: A. Fillinger

## 17 Die Bahnen an den Baustellen des zweiten Semmeringtunnels

Einhundert Jahre nach der Fertigstellung des Semmeringtunnels, der immer schon vielfältige Erhaltungsarbeiten erforderte, der aber auch nach dem Ende des 2. Weltkriegs durch großen Wasserandrang bereits Bauschäden, im Winter großflächige Vereisungen aufwies, war eine Rekonstruktion, schon im Hinblick auf die Einführung des geplanten elektrischen Betriebes und der erwarteten wirtschaftlichen Erholung und Ausweitung des Verkehrs, unausweichlich. Nicht nur der Wasserandrang, auch der Gebirgsdruck und die durch Rauchgase der Dampflokomotiven hervorgerufenen Schäden am Tunnelmauerwerk, verursachten erhebliche Kosten und deren Behebung beeinträchtigten den Verkehr und die Sicherheit während des Betriebes. Schon in den Jahren 1947 bis 1949 kam es vermehrt zu Pölzungen im Tunnel und bald fiel der Entschluss diese Situation entweder durch grundlegende Rekonstruktionsmaßnahmen oder durch den Bau einer zweiten Tunnelröhre den Anforderungen des damaligen und zu erwarteten Verkehrs, anzupassen. Von den vier Ausführungsvarianten war bereits bald die Entscheidung für eine zweite Tunnelröhre gefallen. Dies, obwohl auch ein Ausbau der Talstrecken und über einen 12 km langen Basistunnel Überlegungen angestellt wurden. Die Entscheidung fiel dann nach sorgfältigen, geologischen Untersuchungen und Machbarkeitsstudien. Es wurde der Bau eines 1.511,5 m langen neuen Tunnels dessen Vortrieb mit einem Sohl- und einem Firststollen, letzterer wurde als Firstschlitz bezeichnet, geschehen sollte, beschlossen. Der Firstschlitz wurde mit Schuttlöchern zur Verbindung mit dem Sohlstollen vorgetrieben, um damit das Ausbruchmaterial von der Firste rasch und effizient von der Baustelle abzuführen. Dazu bediente man sich einer Feldbahn und mehreren Motorlokomotiven. Die Ladearbeiten im Sohlstollen erfolgten teilweise unter Zuhilfenahme von Eimco-Überkopfladern.

Noch bevor die Arbeiten an beiden Baulosen am 3. und 6. Oktober 1949 beginnen konnten, waren Gleiskorrekturen im Bahnhofsbereich Semmering notwendig und vor allem die Baustelleneinrichtungen zu schaffen. Nicht allein die Bereitstellung der maschinellen Ausrüstung an der Nord- und der Südseite der geplanten Tunnelbaustelle mit Kompressoren und Hochdruckventilatoren war wichtig, auch Werkstätten, Zimmereien und besonders die sorgfältig geplanten Lagerplätze und Lagereinrichtungen mussten angelegt werden. Dazu die Einrichtungen für den Betrieb der Feldbahnen und Strecken, die auch zu den Halden des Ausbruchmaterials führten. Für das Mauerwerk und alle sonstigen aufzuführenden Bauten gab es Silos für Betonschotter, Sand und Zuschlagstoffe, sowohl an der Nord- als auch an der Südseite. Für deren Verwendung standen Mischmaschinen, Betonpumpen, Lüfter, Haspeln und Rüttler zur Verfügung.

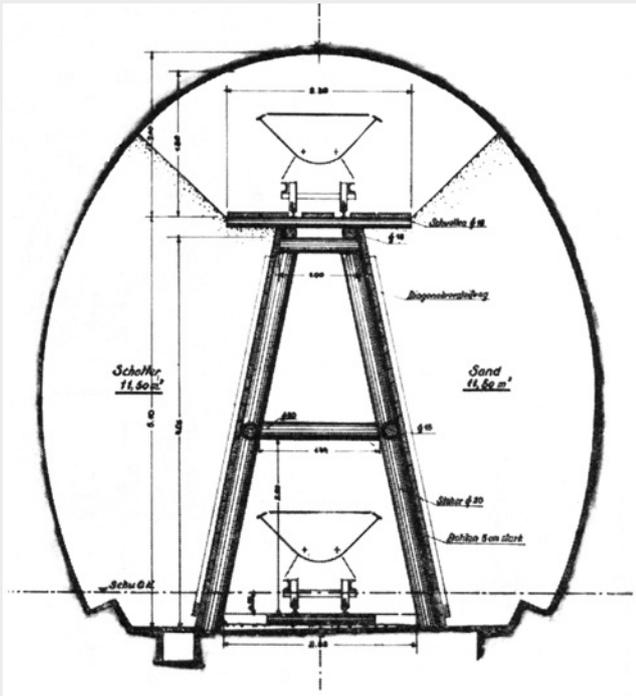
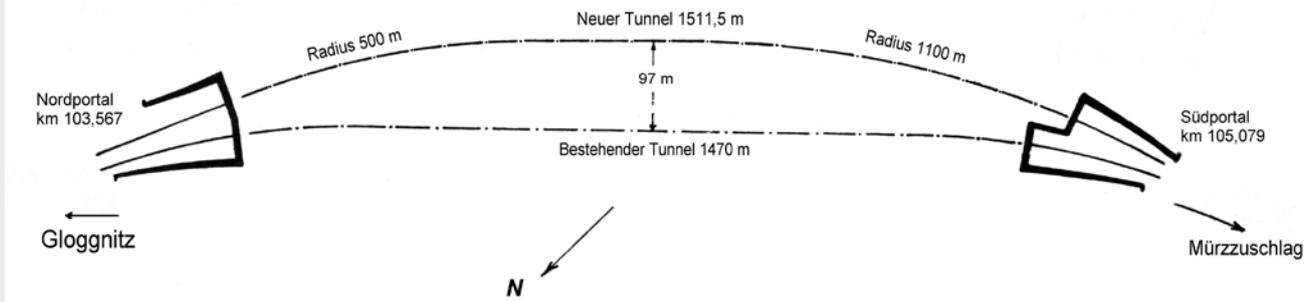
Der Tunnelbau erforderte drei unabhängige Feldbahnanlagen. Am Nordportal und den anschließenden Tunnelbaustellen. Am Südportal und auch hier die Strecken zu den Tunnelbaustellen. An beiden Bahnen Strecken zu den Halden für das mit den Feldbahnzügen transportierte Ausbruchmaterial und zur Zufuhr der Betonzuschlagstoffe. Insgesamt waren an beiden Baustellen 11 Motorlokomotiven mit zusammen 300 PS anzutreffen. Eine dritte Feldbahn wurde an der Außenstelle Bad Fischau betrieben. Dort konnte der Betonschotter nahe des genannten Ortes gewonnen und mittels Eisenbahn auf den Semmering transportiert werden. Schon in Bad Fischau wurde der Schotter nach drei Korngrößen sortiert. Neben zwei Baggern bediente man sich bei der Zufuhr einer größeren Anzahl von Muldenkippern und zweier Diesellokomotiven mit je 24 PS und eines Schrägaufzugs. In Bad Fischau war in einer Halle auch die Produktion von Betonformsteinen untergebracht die dann ebenfalls per Bahn auf den Semmering gelangten. Dass für Baubüros in unmittelbarer Nähe der Baustellen gesorgt war, ist bekannt. Ebenso Maschinenhäuser, Aufenthaltsräume und Sanitätsstationen. Die Unterbringung der Bauarbeiter, eigentlich des ganzen Personals bei den Bauarbeiten, war in Hotels und Pensionen am Semmering möglich und daher unterblieb der Bau von Unterkunftsbaracken.

Der Bauverlauf war oft unterbrochen und die Ausbauarbeiten konfrontiert mit Problemen in den tonigen Mylonit-schichtungen, hervorgerufen durch den Gebirgsdruck und die gebräuche Grubenzimmerung, die manchmal dem Gebirgsdruck nicht standhielt. Von Mai bis September 1950 kam es wegen der unterschiedlichen Vortriebsarbeiten an beiden Baulosen zu geringfügigen Bauunterbrechungen. Wassereintrüche wirkten sehr oft ausbruchhemmend und mussten mit großem Aufwand nicht nur gesichert, sondern auch beseitigt werden. Dem Ausbau des neuen eingleisigen Tunnels war jedoch durch die langfristig vorbestimmten Arbeitsschritte auf den zuletzt bekannten 27.000 m<sup>2</sup> Tunnelflächen der erhoffte Erfolg der bauausführenden Firma, der Union-Baugesellschaft, welche mit der Universale, Hoch- und Tiefbau AG, eine Arbeitsgemeinschaft gebildet hatte und neben den naheliegenden Firmen im Semmeringgebiet, auf Perlmooser Zement aus Retznei in der Steiermark und Granit aus dem Raum Schärding in Oberösterreich zählte, beschieden.

Der erste Sprengschuss war am 8. September 1949, der Stollendurchschlag erfolgte am 21. März 1951 und am 8. Dezember 1951 konnte der letzte Mauerwerksstein feierlich eingesetzt werden. Fast 100 Jahre nach dem Bau des ersten Semmeringtunnels, der 4.000 Menschen Arbeit über 4 Jahre bot, war dem von Dr. Carl Ritter von Ghega initiierten 1.470 m langen Semmeringtunnel, nun durch den 1.511,5 m langen neuen Semmeringtunnel ergänzt und den Anforderungen des zwanzigsten Jahrhunderts angepasst, auch im beginnenden 3. Jahrtausend, bereits in der Zeit des Semmering-Basistunnels, der erkennbare Erfolg für die nächsten Jahrzehnten beschieden.

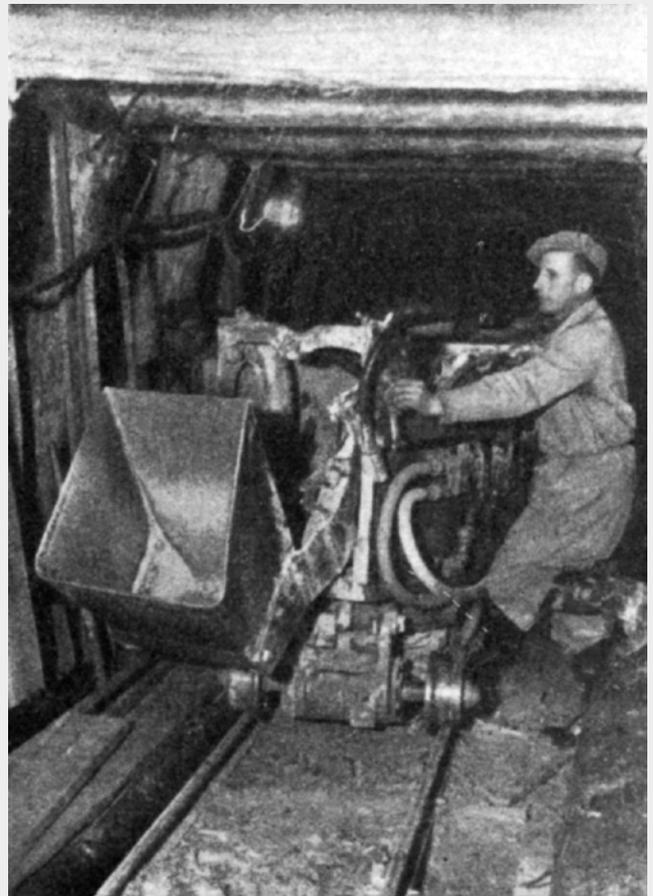
Der vorher bestandene zweigleisige Semmeringtunnel erfuhr nach dem Ende der Bauarbeiten am neuen Semmeringtunnel eine Rekonstruktion, um ihn für den weiteren Betrieb zu nutzen. Seine gänzliche Rekonstruktion erfolgte nach neuen Tunnelbauerkenntnissen und er blieb nach diesem Umbau eingleisig.

## Semmeringtunnel



Ein aus der Bauzeit stammender Plan diente als Vorlage, um das damals richtungsweisende Tunnelbauprojekt in der Nachkriegszeit Österreichs darzustellen.

Die Skizze illustriert den Tunnelquerschnitt mit dem Sohlstollen unten und die Lage des als Firstschlitz bezeichneten Abbaufelds unter der Firste.



Die Abbildung mit dem Einco-Überkopflader ist oftmals publiziert worden. Die Herkunft der Bilder ist zum Teil ungeklärt. Allerdings tragen viele Bilder, sie zeigen jedoch keine Abbildungen der beim Bau in Betrieb stehenden Baustellenbahnen, den Vermerk Generaldirektion der ÖBB Lichtbildstelle. Im Bild links mit dem Gleis der 600 mm Bahn und der Tunnelröhre in fortgeschrittenem Bauzustand. Überhaupt stellen Bilder vom Bau des zweiten Semmeringtunnels gesuchte Raritäten dar, die auch großformatig in einigen Sammlungen zu finden sind. Dazu gehören auch die beiden Bilder auf der nächsten Seite. Aufgrund ihrer Qualität dürfte es sich um Originalabzüge aus der Bauzeit handeln.

## 18 Zwei in Steinhaus am Semmering aufgefundene Lokomotiven und der Lokomotivfund in Gloggnitz

Das Bekanntwerden von zwei ehemals in Steinhaus am Semmering vorhandenen Lokomotiven des Herstellers Jenbacher Motorenwerke, ließ Lokomotivstatistiker über viele Jahre nicht ruhen. Die Herkunft, der Käufer, die Erststationierung, die Zeit der Verwendung, der Verwendungsort, das Betriebsende und vor allem wo letzteres erfolgt ist, wären zu eruieren.



**Bau – und Grubenlokomotive**

**PONY JW 8**

**Hersteller Jenbacher Werke**

**Letzter Einsatz Semmering/Stmk.  
bei einer Waldbahn für Holztransport,**

**Renoviert in den Werkstätten  
der Achenseebahn A. G.**

**Gesponsert von der  
Fa. Sommerer, Jenbach**

*Eine der beiden Lokomotiven steht 2012, nach einer Restaurierung durch Mitarbeiter der Achenseebahn, am Gelände des*

*Bahnhofs Jenbach in Tirol. Das in den Originalfarben schwarz/dunkelgrün/rot lackierte Fahrzeug hat ungefederte Achsen und trägt an der Seitenwand rechts die abgebildete Beschriftung. Noch ist nicht bekannt wo deren Verwendung erfolgte, denn der Betrieb auf einer Waldbahn im Semmeringgebiet ist keineswegs durch weitere Informationen oder Bilder belegt. Die Überlegung, dass vielleicht die Waldbahn Steinhaus am Semmering – Rettenegg vor der Stilllegung 1956 die beiden Maschinen gekauft hat, ist unrealistisch. Die Waldbahn Steinhaus – Rettenegg hat nachweislich keine Maschine dieser Type in Betrieb gehabt. Welche Waldbahnen kommen in Frage? Bei der Waldbahn am Kuhschneeberg, auf den beiden Horizontalstrecken am Stadelboden, soll so eine Lokomotive betrieben worden sein. Doch die Bilder dieser Bahn mit der eher für den temporären Rollbahnbetrieb entsprechenden Gleislage, scheinen eher einem Wunschenken nach Lokomotivbetrieb zu entsprechen. Wahrscheinlich ist viel eher ein Sägewerk in Semmeringnähe. Die Herkunft der beiden Lokomotiven kann nicht ohne weitreichende Recherchen zweifelsfrei eruiert werden und daher müssen zuerst Überlegungen erfolgen, welche dem Auffindungsort nahen Betriebe hatten diese Lokomotivtype in Verwendung? Bei diesem Überdenken ist die für die 8 PS Lokomotiven des Jenbacher Werks erstellte Fabriksliste nicht wirklich eine Hilfe. Zu viele Auslassungen und Messeverkäufe, ermöglichen keine Zuordnung. Infrage kommen mehrere Betriebe. Das Edelsdorfer Gipsbergwerk im Stanzertal, das Sägewerk nächst dem Bahnhof Langenwang, das Sägewerk in Neuberg an der Mürz und ebenso einige weitere Industriebetriebe mit schmalspurigem Werksbahnnetz. Bekannt ist die Motornummer 3439 vom Lokomotivdenkmal in Jenbach. Eine weitere Motornummer 8736, lässt auch keine Schlüsse zu. Der Grubenhunt Zeltweger-Bauart, stammt vom Bergbau Schwaz/Metallwerke Brixlegg und komplettiert das Fahrzeugdenkmal auf dem 600 mm Gleis.*

Foto: Ing. Walter Pramstaller

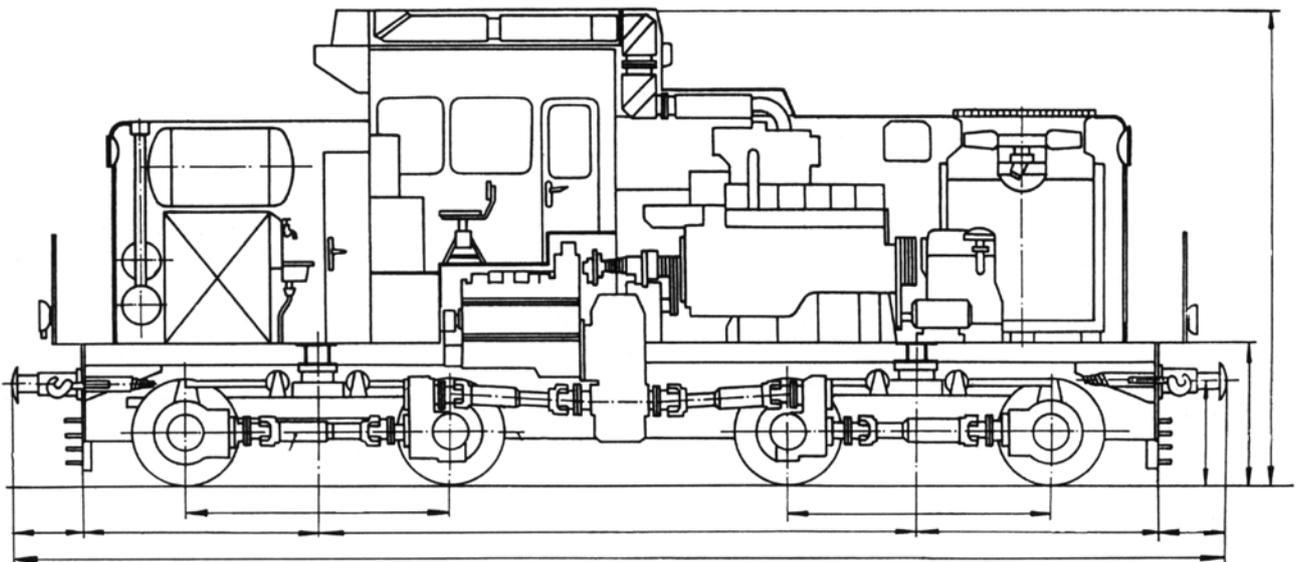
Aufgefunden wurden die beiden Maschinen im Schuppen eines Sägewerks in Steinhaus am Semmering. Die Werke Karl Glaser und Rudolf Glaser, beide nahe der 1956 eingestellten Waldbahn, hatten je ein Vollgatter in Betrieb und eine Jahresproduktion von etwa 2.000 Festmeter. Ein Werk wurde später von der Firma Fladl betrieben. Italienexporte und Konkurrenzwerke brachten beiden Betrieben den Konkurs und ein Anrainer, Christian Riess, kaufte ein Grundstück mit Sägewerksgebäude und darin die beiden Motorlokomotiven JW 8. 2002 erfolgte der Weiterverkauf nach Tirol. Die zweite Maschine befindet sich nunmehr in Brixlegg. Sie trägt die Motornummer 2777. Weitere Daten fehlen. Es ist nun durchaus möglich, dass beide Maschinen 1952 gebaut wurden und eine, anlässlich der Messe in Graz, die andere auf der Wiener Messe an unterschiedliche Abnehmer verkauft wurden.

Informationen von Markus Scholz in Wels deuten auf die Fabriknummern 164 und 201 hin, wobei die 201 ursprünglich an die Firma Pichler in Asten, O.Ö., verkauft wurde.





Zwei Werklokomotiven der Anschlussbahn zum Industriebetrieb in Mürzzuschlag. Links die Maschine mit der Achsfolge B'B'-dh, mit 700 PS, gebaut 1981 von „23. August“ in Bukarest. Rechts die Leihlokomotive ÖBB 2067 017-0. Foto: A. Moser



### SYSTEMZEICHNUNG FAUR-LOKOMOTIVE LDH 70

Die Systemzeichnung gibt nicht nur die Erklärung zu der Achsfolge B'B' mit den Gelenkwellen und dem diesel-hydraulischen Antrieb, sie zeigt auch die Ausstattung der beiden Vorbauten und des Mittelführerstands. Lokomotiven dieser Type waren und sind mit in Lizenz gebauten oder nachgebauten deutschen Motor-, Getriebe- und Ausstattungsdetails versehen und stehen hauptsächlich für Verschub- und geringere Streckendienstleistungen in Betrieb. Bei der Lokomotive in Mürzzuschlag wurde in den letzten Jahren ein neuer Motor der Firma Caterpillar eingebaut.

## Ziegelwerk Gasselsdorf

Das Ziegelwerk Weinmann in Gasselsdorf wurde 1940 vom früheren steirischen Altlandeshauptmann Josef Krainer übernommen und betrieben, später an die Wienerberger AG verkauft und 1996 eingestellt.



*Eimerkettenbagger*

Foto: A. Moser, 18. Nov. 1978



*Vermutlich von der Wiener Firma Trötzmüller stammte diese Diesellokomotive des ZW Gasselsdorf.*

Foto: A. Moser, 18. Nov. 1978

## K. u. K. Rollbahnen

Als im Verlauf des Ersten Weltkriegs die Notwendigkeit von schmalspurigen Eisenbahn-Nachschubstrecken immer größer wurde, reichten die vorhandenen Betriebsmittel der k. u. k. Pferde- und Motorfeldbahnen mit der Spurweite von 700 mm nicht mehr aus. Es musste daher auf Fahrzeuge aus dem Umfeld von privaten Feldbahnsystemen, die in der Regel eine Spurweite von 600 mm hatten, zurückgegriffen werden. Auch die Lokomotivbauindustrie konnte schneller neue Fahrzeuge aus ihren Typenprogrammen für die Spurweite von 600 mm liefern. Zur Unterscheidung von den vorhandenen Militärbahnen kam es zur Einführung der „k. u. k. Rollbahnen“.

*Im Bild ein Feldbahnwagen mit dem Fabriks-Schild der Nesselsdorfer-Wagenbau-Fabrik-Gesellschaft von 1917 mit der Achslageraufschrift k.u.k.R.B. mit einer Spurweite von 600 mm.*

*Die Rollbahnlokomotiven bekamen die Bezeichnung:*

*R für Rollbahnlokomotive, Spurweite 600 mm*

*III für die Zahl der gekuppelten Achsen, z. B. 3 Achsen*

*c für den Achsdruck, z. B. mehr als 3 und höchstens 3,5 Tonnen und eine fortlaufende Nummer.*



*Die heute noch auf der Feldbahn in Schwechat erhaltene Lokomotive BARBARA, von Hanomag mit der Fabriknummer 4612 gebaut, wurde 1906 an die Gewerkschaft Lothringen geliefert, kam 1917 zur Heeresverwaltung und im Juli 1918 nach Knittelfeld. Als Type RIII diente sie bei der Militärbahn mit der Nr. 879. Nach ihrer militärischen Verwendung kam sie zur Industriebahn der Maschinenfabrik Liezen und später zur Werksbahn der Fa. Felten & Guillaume in Kapfenberg-Diömlach, wo sie bis 1967 auf der dortigen Schlackenbahn mit dem Namen BARBARA im Einsatz war. 1969 kam sie in den Bestand des Eisenbahnmuseums und wurde nach Wien überstellt, 1980 fand sie in Schwechat ihre neue Heimat, wo sogar eine betriebsfähige Aufarbeitung erfolgte.*



*Auf der heute als Museumsbahn bestehenden Schwarzgranbahn von Cierny Balog nach Hronec ist eine für die Heeresrollbahn mit der Nr. 368 von Smoschewer in Breslau gebaute Dampflokomotive der Type RIIIc nach einer Umspürung von 600 auf 760 mm in Verwendung. Die Lokomotive mit den Baudaten C-n2t, Smoschewer 625/1918 blieb nach ihrer militärischen Verwendung durch den Einsatz bei verschiedenen Baufirmen erhalten und kam 1986 zur Waldbahn Hronec.*

