



50 Jahre liegen zwischen der Indienststellung der E 4 und der E 1 beziehungsweise E 2. Beide spiegeln den Stand der Technik und das Erscheinungsbild der jeweiligen Zeit wider – und beide Typen sind im täglichen Betrieb unverzichtbar. (Gunter Mackinger)

Die vierachsigen Lokomotiven E 3 und E 4

Seit der Eröffnung der Lokalbahn wickelte man den gesamten Verkehr mit den beiden aus dem Jahr 1913 stammenden zweiachsigen Lokomotiven E 1 und E 2 ab. Umstrukturierungen beim Abbau und bei der Verarbeitung des Magnesits sowie die ständig steigende Nachfrage nach Sinterprodukten bedingten höhere Transportmengen. Diese Leistungen konnten nur mit längeren Zügen und stärkeren Lokomotiven bewältigt werden. Mit der Anschaffung der vierachsigen Streckenlokomotive E 3 begann in der zweiten Jahreshälfte 1957 die Ablöse der in die Jahre gekommenen AEG-Lokomotiven. Die Abnahmefahrt der E 3 fand am 13. November 1957 statt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit diesem Triebfahrzeug orderte man einige Jahre später eine weitere gleichartige Lokomotive. Diese traf Anfang Juli 1963 ein und versieht seither als E 4 ihren Dienst.

Die Triebfahrzeuge wurden bei der Österreichischen Alpine Montangesellschaft (ÖAM) in Zeltweg gebaut, die elektrischen Teile lieferte Brown-Boveri & Cie (BBC). Der am Rahmen aufgesetzte Fahrzeugkasten besteht aus einem mittig angeordneten Führerstand und zwei Vorbauten. Am Dach des Führerhauses ist ein Scherenstromabnehmer angebracht (gewesen). Je zwei Achsen sind in zwei Drehgestellen gelagert. Zur Federung der Drehgestelle dienen Blattfedern, die Federung der Achsen erfolgt durch paarweise angeordnete Schraubenfedern. Jede Achse wird von einem Tatzlagermotor mit einer Leistung von 37 KW angetrieben. Mit Rücksicht auf die Stromversorgung

verzichtete man auf eine möglich gewesene höhere Leistung. Die Motoren sind für Halbspannung ausgelegt und pro Drehgestell permanent in Serie geschaltet. Zur Steuerung der beiden Motorgruppen dient ein Nockenfahrshalter Typ PC 4 mit fünf Serienstufen, vier Parallelstufen und sieben Bremsstufen. Des Weiteren sind die Lokomotiven mit einer Vakuumbremsanlage mit elektrisch betriebener Pumpe ausgestattet. Die Bedienung von Scheibenwischern und Sandstreuanlage erfolgt pneumatisch über eine zusätzlich vorhandene Druckluftanlage. Ein 24-Volt-Stromkreis steuert die Beleuchtung und die Hilfsbetriebe. Dafür ist ein Nickel-Cadmium-Akkumulator vorhanden, der über einen Monobloc-Umformer 800/24 V mit Wälzsektorregler geladen wird. Die an sich bauartgleichen Lokomotiven weisen geringe Unterschiede auf:

- Die Lampen der Zugspitzenbeleuchtung sind bei der E 4 direkt an der Blechverkleidung des Vorbaus montiert, während sie bei der E 3 innerhalb von Nischen angebracht sind.
- Der talseitige Vorbau an der E 4 ist an der Stirnseite mit zusätzlichen Lüftergittern versehen. In diesem Vorbau befinden sich die Anfahr- und Bremswiderstände des Triebfahrzeugs.
- An der E 4 sind am Führerhaus wegen eines größeren Fensters an den Seitenwänden die Türen versetzt. Die Aufstiegsleitern befinden sich jedoch wegen des Drehgestellausschlags in der selben Position wie bei der E 3.
- Die E 4 wurde vom Hersteller mit Verschiebernischen und Griffstangen geliefert. In der Folge wurden auch an der E 3 diese Änderungen realisiert.

Der Einsatz von Breuer-Verschubtraktoren

Zur effizienten Verschubabwicklung der Normalspurwaggons waren in den 1950er-Jahren zwei Verschubtraktoren vom Fabrikat „Breuer“ im Bereich der Verladeanlage in Mixnitz-Bärenschützklamm eingesetzt. Diese archaisch anmutenden Fahrzeuge, im Volksmund gerne als „Stehkastl“ bezeichnet, konnten durch Anheben des nächstgereihten Waggons mittels einer mechanische Hubvorrichtung ihr Reibungsgewicht erhöhen.

Das erste bekannte Fahrzeug, das in Mixnitz eingesetzt wurde, war eines der Bauart IV D. Die ab 1914 in fünf aufeinanderfolgenden Serien (Typ I bis V) gebauten Lokomotoren wurden sowohl von Breuer als auch internationalen Lizenznehmern hergestellt. Das im Verschub für den Normalspuranschluss der Breitenauerbahn verwendete „Stehkastl“ Typ IV D mit geschlossenem Aufbau wurde 1944 mit der Fabriknummer 2230 ausgeliefert und am 8. November 1949 über die Firma E. Weihs & Co. als Gebrauchmaschine an die Landgenossenschaft Stainach veräußert. Dort war es bis 1955 im Einsatz und wurde sodann nach Mixnitz überstellt, wo es bis 1961 verblieb. In weiterer Folge gelangte es nach Trieben zu den Veitscher Magnesitwerken. Das Fahrzeug existiert heute noch, als Ausstellungsstück in der Eisenbahnsammlung Friedrich in Kriegenbrunn (D).

Der Einsatz eines weiteren Breuer-Lokomotors ist in Mixnitz nachgewiesen. Es handelt sich um die Maschine mit der Fabriknummer 3016/1949 von der

Type V mit höherer Leistung. Das Fahrzeug kam von den Veitscher Magnesitwerken und ging, nachdem der Einsatz in Mixnitz beendet war, auch wieder dorthin zurück. Wie lange der Einsatz in Mixnitz dauerte ist unklar.

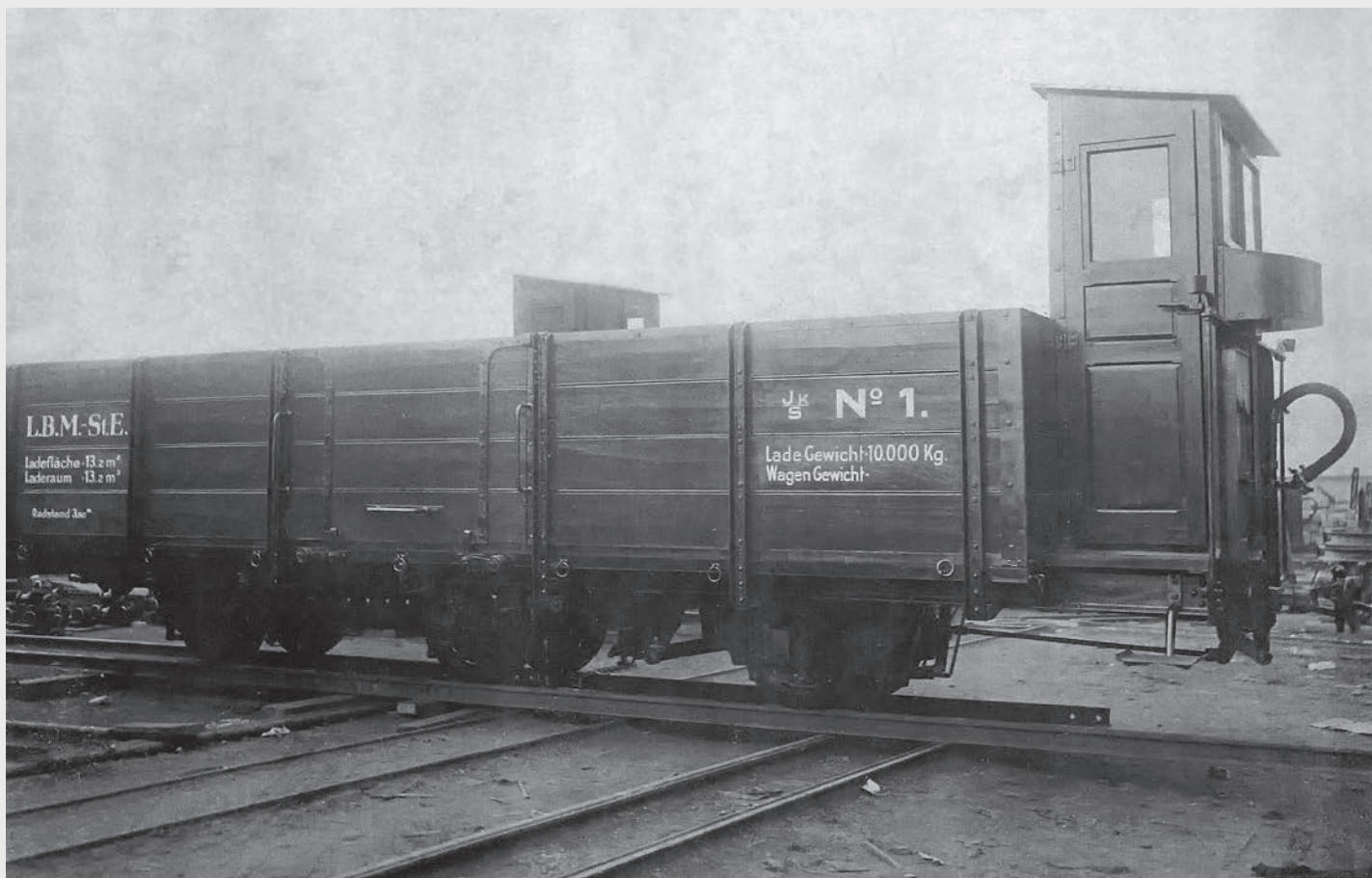
Mit dem Erwerb der Gebus-Maschine (in Mixnitz als VEL 1 bezeichnet) von der Molkerei Stainach im Jahre 1961 war der Einsatz von Lokomotoren spätestens beendet.



Am einzig bekannten Bild des Lokomotors 3016 war wohl der T 2 als Fotomotiv ausschlaggebend, ist aber ein interessantes Dokument für den Einsatz des Lokomotors in Mixnitz. (Sammlung Alfred Moser)



Der Breuer-Lokomotor 2230 aus dem Jahr 1944 hat hier in Mixnitz zwei Normalspurkesselwagen verschoben. Vom hinteren Waggon wird über die gut erkennbare Schlauchleitung ein schmalspuriger Kesselwagen befüllt. Ab Typ IV wurden für die „Breuer-Traktoren“ geschlossene Führerhäuser verbaut, bei älteren sorgten oft Eigenbauten der Eigentümer für den Schutz des Personals. (Sammlung Alfred Moser)



Als Grundausrüstung für den Güterverkehr auf der Breitenauerbahn wurden 1913 von Orenstein & Koppel dreiachsige offene Güterwagen beschafft. Das Bild aus der Sammlung Horst Kurdiovsky zeigt den Jk/s No. 1 mit Bremserhaus im Herstellerwerk in Wien Inzersdorf.



Im Laufe von 42 Einsatzjahren hatte der zuvor abgebildete Wagen bereits einige Änderungen erfahren. Er trug zum Aufnahmezeitpunkt die Nummer 101, das Bremserhaus war längst entfernt worden und auch die Bretterwände wurden getauscht. (Alfred Luft, 16. Juli 1955)



In St. Jakob gab es in einer Entfernung von nur rund 700 m zwei Haltestellen für den Personenverkehr. In der Haltestelle St. Jakob-Ort mit ihrem zierlichen Holzwartehäuschen herrscht zum Zeitpunkt der Aufnahme reges Treiben. (Johann Kössner)



Peter Pospischil fotografierte die E 4 mit ihrem kurzen Personenzug beim Überqueren der Brücke über den Eibeggbach. Interessant ist das an einem Profileisen montierte Pfeifauge samt Hinweistafel „Halt wenn ein Zug kommt!“.



Mit ihrem gemischten Zug erreicht die E 4 in Kürze den Bahnhof Mixnitz. Die im Hintergrund im Bau befindliche Straßenbrücke ist die Abfahrt von der am anderen Ufer der Mur verlaufenden S 35 (Brucker Schnellstraße) hinein ins Breitenauertal. (Sammlung Gunter Mackinger)



Die E 1 ist hier am 16. Juli 1955 zu sehen. Sie hat vor Kurzem ihren Zug in Mixnitz beschleunigt und fährt nun schon abseits der Südbahn hinein ins Tal Richtung Mautstatt. Die Kohle im offenen Güterwagen ist für das Magnesitwerk bestimmt. (Alfred Luft)



Das Hochwasser des Jahres 2005 spülte auch in Kilometer 2,3 einen Teil der Strecke weg. Im Hintergrund arbeitet ein Bagger bereits an der Beseitigung der schweren Schäden. Bis zur erneuten Befahrbarkeit der Gleisanlagen ist noch viel Arbeit nötig. (Dietmar Zehetner)



Ein Vergleichsfoto zu dem Bild auf Seite 94 unten zeigt uns Horst Kurdiovsky: Er fotografierte diesen Personenzug mit Güterbeförderung am 25. Februar 1966 kurz vor Erreichen der Haltestelle Mautstatt – im letzten Betriebsjahr mit planmäßigem Personenverkehr.