Inhaltsverzeichnis

Seite

Datenübersicht ... 5
Vorwort des Autors ... 6
Danke ... 6
Einleitung ... 7

Wien ... 8
Von der Rollbahn im Versorgungsheim Lainz der Stadt Wien zur Feld- oder Kleinbahn im Geriatriezentrum am Wienerwald ... 9
Die Bahnen beim Bau und Betrieb der Heil- und Pflegeanstalt am Steinhof ... 52
Die Bahnen beim Bau und Betrieb des Kaiser Jubiläums-Spitals in Wien 13 ... 82
Die Rollbahn in der Zentralsterilisation, die Rollbahn und der Schrägaufzug im Apothekenkeller des ehemaligen Allgemeinen Krankenhauses in der Alserstraße ... 101
Das Fördersystem im Neuen Allgemeinen Krankenhaus ... 105
Die Bahn in der k.k. Krankenanstalt Rudolph-Stiftung ... 107
Die Bahn im Haus der Barmherzigkeit ... 108
Die Bahn in der Kinderübernahmestelle der Gemeinde Wien ... 109

Steiermark ... 110
Die Anschlussbahn der Grazer Straßenbahn zum Landeskrankenhaus und die schmalspurigen Anstaltsbahnen im Landeskrankenhaus in Graz ... 111
Die Bahn der steiermärkischen Landes-Irren-, Heil- und Pflegeanstalt Feldhof in Graz ... 118
Die Rollbahnen beim Bau der Landes-Sonderheilstätten auf der Stolzalpe bei Murau ... 122

Kärnten ... 134
Die Rollbahnen in der Landeskrankenanstalt in Klagenfurt ... 135

Niederösterreich ... 138
Die Bahnen beim Bau und Betrieb der Niederösterreichischen Landes-Heil- und Pflegeanstalt für Geisteskranke in Mauer-Öhling ... 139
Die Frank-Stiftung in Lilienfeld ... 149
Die Bahn in der niederösterreichischen Landes-Pflegeanstalt für Geisteskranke in Ybbs ... 150

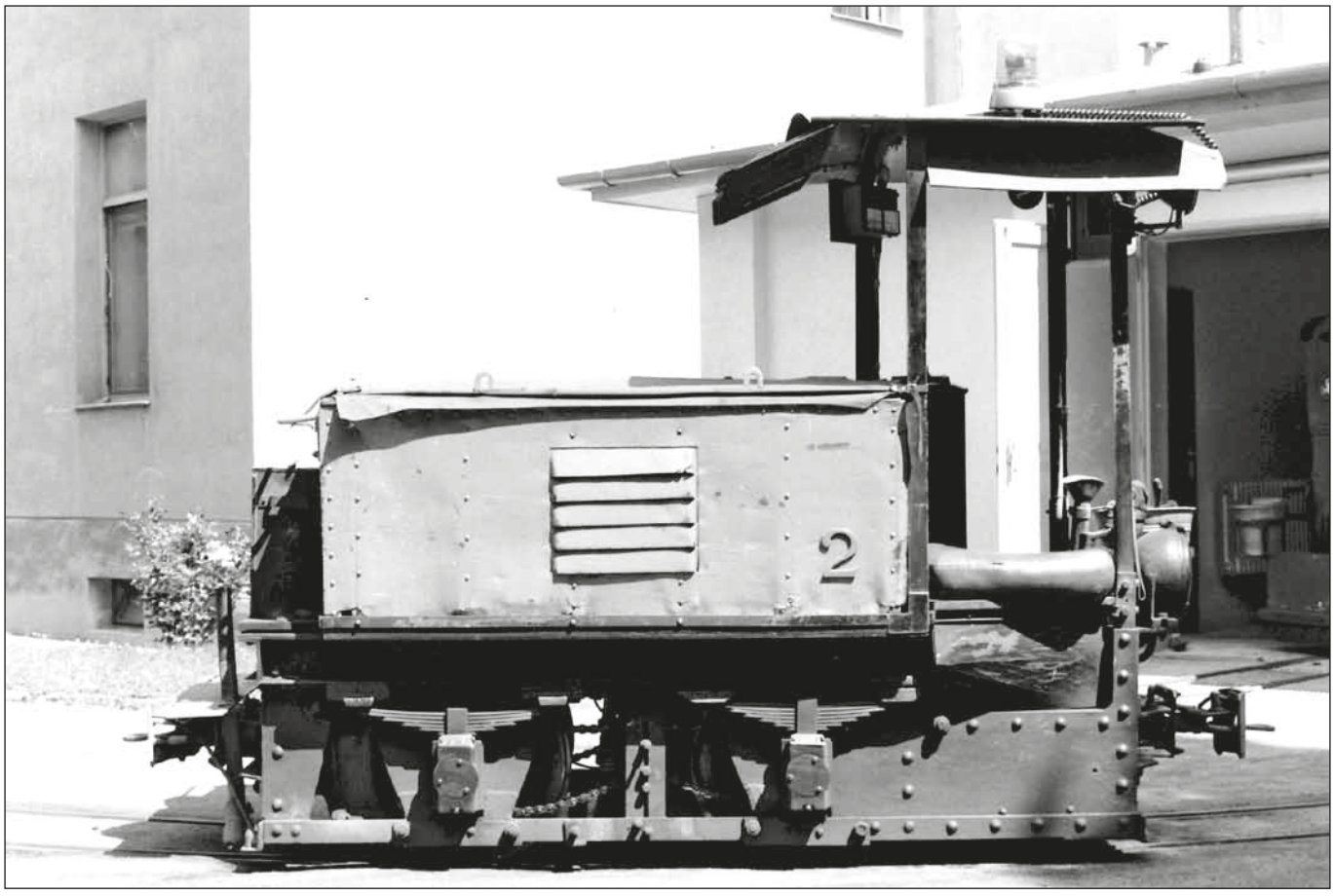
Tirol ... 153
Die Standseilbahn Hochzirl ... 154

Salzburg ... 158
Die Bahn auf den Radhausberg, der Goldbergbau am Imhofstollen und der Heilstollen nächst Böckstein ... 159
Einleitung ... 159
Die Bahn auf den Radhausberg und die Gewerkschaft Radhausberg ... 160
Der Heilstollen und die Heilstollenbahn ... 169
Nachtrag ... 205

Schlusswort ... 218

Literatur und Quellen ... 219

Mitten im Betriebsgeschehen verlässt die Lokomotive 3 mit einem Speisenzug das Ladegleis an der Küche. Noch mit den alten Stirnwandwagen mit den Betriebsnummern 26 und 19. Foto: Harald Hermann Nr. 660283



Eine der AEG-Lokomotiven vor dem Lokomotivschuppen nahe der Grundstücksgrenze zum Krankenhaus der Stadt Wien in Lainz. Fotografiert vermutlich in den Siebzigerjahren, denn die Maschine trägt noch keine der später unabdingbaren Zurüstteile.

Wohl eines der einprägsamsten und einen hohen Informationswert aufweisenden Bilder der Feldbahn im Versorgungsheim Lainz. Der im Gefälle von Südwest nach Nordost über eine Gleiskreuzung in das schwierige Gelände des Wirtschaftshofes und der Kohlenrutschen fahrende Zug mit der Lokomotive 1 zieht nur einen mit etwa 125 großen Pflastersteinen beladenen Vierachser. Die Steine ruhen ungesichert auf dem Plateau des Wagens, dessen hinteres Fahrgestell eine auf beide Achsen wirkende Spindelbremse trägt. Aus den Plänen und der abgebildeten Gleissituation ist der Standort leicht zu bestimmen. Das Gebäude im Hintergrund ist die Einsegnungskapelle mit dem Leichenhaus. AEG-Werkfoto; Slg.: A. Moser

Zwei Züge mit den Wagen für den Speisentransport. Auf jedem der Wagen konnten Speisekisten geladen werden. Links die Lokomotive 1, rechts der in sehr geringem Abstand folgende Zug mit dem Triebfahrzeug Nr. 2. Die Züge wurden von einem Bremser begleitet. Seine Aufgabe war es, die für die jeweiligen Pavillons bestimmten Wagen auf den kurzen Zufuhrgleisen von den Hauptsrecken zu den Entladestellen – diese lagen immer am Ende einer Gefällestrecke – hinunter zu bremsen. Zum Großteil waren die Wagen so in die Züge eingereiht, dass ein Bremser zwei Bremsen gleichzeitig bedienen konnte. Auch wenn die Zugmannschaften bei Schlechtwetter und im Winter nicht ganztägig unterwegs waren, der Anblick des Lokomotivführers im allseits offenen Führerhaus der Lokomotive lässt einen frösteln. AEG-Werkfoto; Slg.: A. Moser

Verladearbeiten am zweigleisigen Küchenbahnhof. Eine der drei mit der Erstlieferung in Betrieb gesetzten Lokomotiven trägt an der Vorderfront das Emblem von Siemens-Schuckert.
Die Küche, auf dem Plan auf Seite 52 mit J bezeichnet, besaß die beiden überdachten Ladegleise und außen ein Umfahrungsgleis. Slg.: W. Neubacher

Von den niederösterreichischen Landes-Heil- und Pflegeanstalten für Geistes- und Nervenkranke hat es in der langen Zeit ihres Betriebes von über 100 Jahren auch eine Vielzahl von Ansichtskarten gegeben. Patienten, Patientinnen und Besucher/innen hatten die Möglichkeit, in der Anstalt Karten zu erwerben und im nahen Postamt zu versenden. Diese Karten zeigen nicht nur die Entwicklung der Anstalt, die Gartengestaltung und vor allem den so schönen Baumbestand. Es sind auch auf wenigen Karten die Gleise der Anstaltsbahn sichtbar.

Die Gartenanlagen in der Heil- und Pflegeanstalt der Stadt Wien waren im Jahr 1959 vor dem Direktionsgebäude ebenso vorbildlich wie in der gesamten Anlage. Sehr dekorativ war damals die auf einem Sockel in der Art eines Denkmals aufgestellte Uhr. Es gibt sie heute noch. Bezeichnung auf dem Gleisplan Seite 63: C.
Slg.: W. Neubacher

Das Haus Rosen Villa im Jahr 1911. Die durchaus moderne Bauweise – diese Ansicht ist auch heute noch gültig – zeigt drei Jahre nach der Eröffnung der Anstalt die vorbildhafte Anlage der Fußwege und der Bahntrasse links. Der Bewuchs bleibt jedoch im Wachstum nicht sehr ausgeprägt. Es war in der Entstehungszeit dieser Ansichtskarte üblich, das Bild einer Fotografie nachträglich zu kolorieren. Vieles wurde dabei überstrichen. Alle Büsche sind davon betroffen, der Gärtner an der Wegkreuzung durfte bleiben. Bezeichnung auf dem Gleisplan Seite 63: 28.
Slg.: W. Neubacher

Das Haus Annenheim, Nr. 34 auf dem Gleisplan auf Seite 63, wird von der Anstaltsbahn bergseitig erreicht. Die hier sichtbare Strecke führt nach einer Steigungsstrecke zum Küchengebäude J.
Foto: P. Ledermann, Wien 1926, Slg. M. Hohn

Die Häuser Annenheim (Nr. 34), Rosenvilla (Nr. 28) sowie Haus Hermann und Leopold (Nr. 27 und 29) befinden sich an der südwestlichen Seite der Anstalt und sind über den Eingang Sanatoriumstraße 2 zu erreichen. Die Gebäude trugen auch 2014 noch Namen.

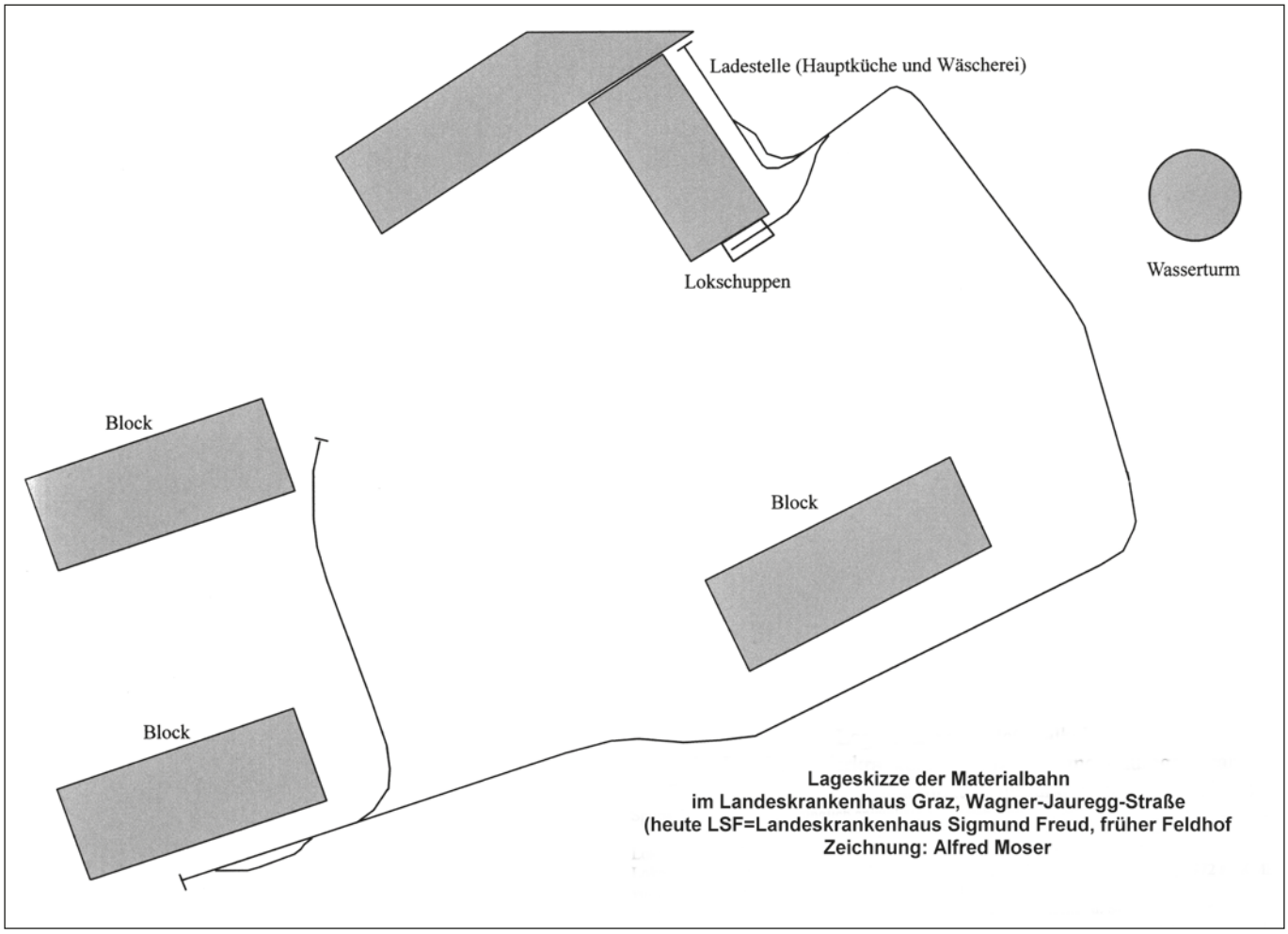
(Vgl. Gleisplan auf Seite 63:) Das Haus Hermann und Leopold (Nr. 27 und 29) an der Südwestgrenze der Anstalt als Doppelgebäude gebaut, wies in der Zeit des Bahnbetriebs bis 1965 eine durch die großen Baumbestände parkähnliche bewachsene Landschaft auf. Die damals übliche Telefonzelle in Holzbauweise trug dazu ebenfalls bei. Das in den Hintergrund führende Gleis führte im Rechtsbogen zu den beiden höher gelegenen Gebäudereihen mit dem Karlhaus Nr. 31 und dem Severinhaus Nr. 33.
Slg.: M. Hohn

Am 11. April 1964 nahm der allseits bekannte Eisenbahnfreund und Fotograf Josef Hlavač an einer Exkursion zur Anstaltsbahn am Steinhof teil. Es gelang ihm, auch Bilder ohne die große Zahl der teilnehmenden Fotografen anzufertigen. Natürlich stellte er dabei die Lokomotiven in den Mittelpunkt seiner Aufnahmen. Und nun im Jahr 2018, also 54 Jahre später, bieten diese Bilder, die im Jahr vor der Betriebseinstellung der Bahn entstanden, einen guten Einblick in den Lokomotivbestand der Anstaltsbahn am Steinhof. Die Maschinen 1 und 3 sind dabei nicht abgebildet.

Die erst 1941 von AEG-Berlin gebaute Lokomotive zeigt neben dem kurzen Achsstand von 1200 mm eine der außenliegenden Signalglocken und das Schild des Herstellers. Darüber hinaus besaß sie an beiden Stirnseiten hinter der Trompetenkupplung je einen Prallbalken zur Verstärkung des Fahrzeugrahmens. An der Tür das Stadtwappen von Wien auf rotem Grund und die Fahrzeugnummer 5.
Foto: Josef Hlavač, 11. 4. 1964

Die Bahn der steiermärkischen Landes-Irren-Heil- und Pflegeanstalt „Feldhof“

Südlich von Graz wurde die Anstalt nach dem Vorbild einer Anstalt in Brünn gebaut und 1873 eröffnet. Die wechselvolle Geschichte dieser Anstalt ist bekannt, wird allerdings hier auf die Darstellung der Anstaltsbahn reduziert. Umbauten, Hungersnöte, Epidemien, ungeklärte Todesfälle und Patiententransporte in der Zeit des zweiten Weltkriegs nach Hartheim in Oberösterreich bleiben unkommentiert.



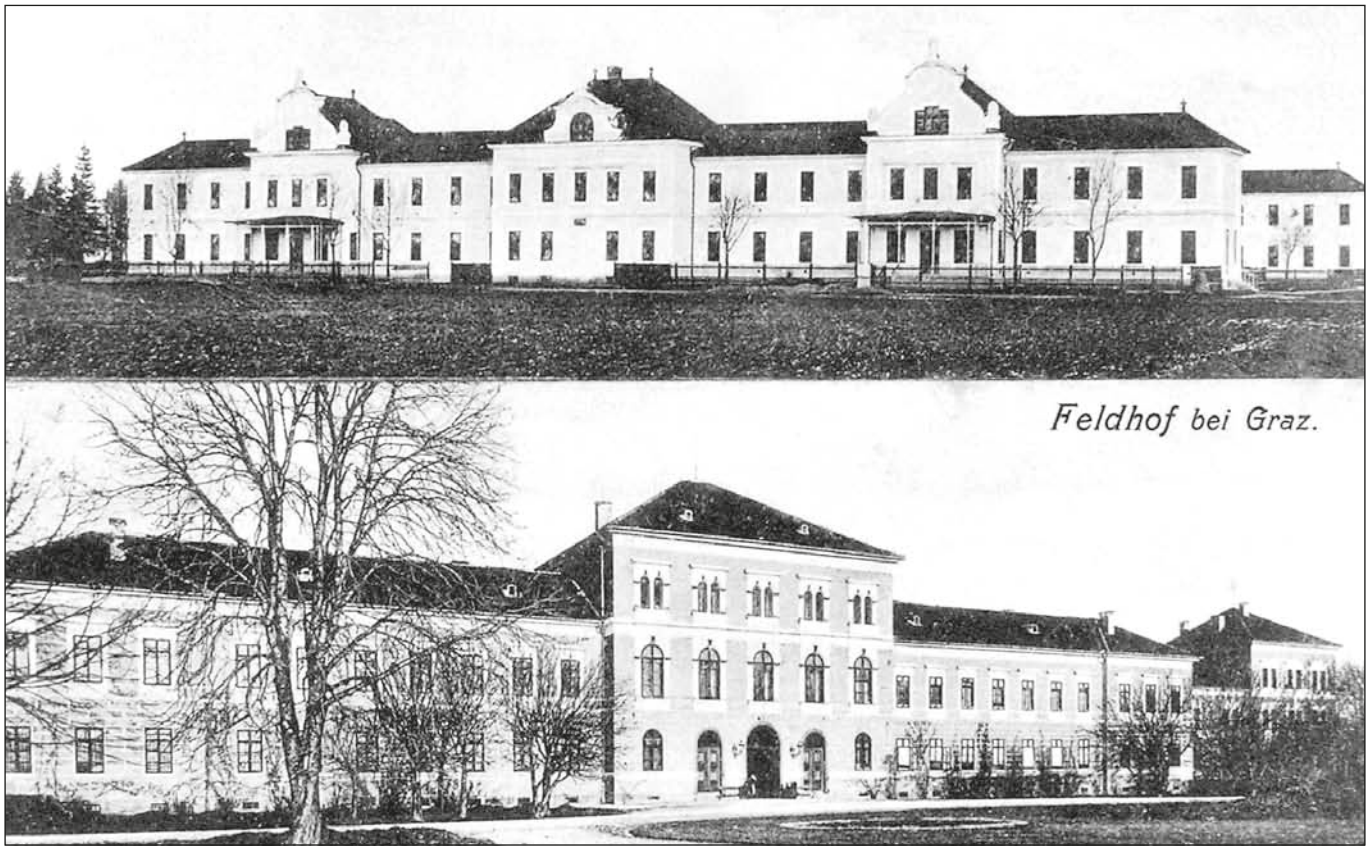
Der einfache Plan ergibt mit den Bildern einen guten Eindruck der sehr kurzen Feldbahn im Areal der Anstalt. Plan: A. Moser

Das weitläufige Gelände im Ausmaß von 50 ha wies ursprünglich 12 selbstständige Bauten auf und war früher landwirtschaftlich genutzt. Nach einem der vorbestandenen Gebäude nannte man die ganze Anlage Feldhof. Auch heute noch ist ein Baudatum der Anstaltsbahn unbekannt. Von den zur Auswahl stehenden Daten 1919, um 1922 und 1930 scheint 1922 bzw. 1930 wahrscheinlich. Dazu passt auch die Information, dass auf dieser Bahn mit Gleisen von 700 mm Spurweite eine Benzinlokomotive in Betrieb gewesen sein soll. Noch vor dem 2. Weltkrieg wurden die vorhandenen Wagen von einem Pferd gezogen und in der Kriegszeit musste ein Ochse als Zugtier genügen. Dabei blieb es. Erst 1959 änderte sich dies. Eine Jenbach-Lokomotive Type JW 8 wurde erworben und besaß eine formschöne Karosserie mit personalangenehmem Führerhaus.

Das Bahnende brachte jedoch nicht auch das Ende der Fahrzeuge, vielmehr fand sich ein rasch entschlossener Abnehmer in der Lurgrotten-Gesellschaft, welche die Wiederinbetriebnahme der Bahn in oder vor der Lurgrotte nächst dem Eingang nahe Semriach plante. Daraus wurde nichts. Franz Schinnerl, der damals ein Ausflugsgasthaus nahe der Lutgrotte betrieb, plante später ebenfalls, doch darf heute angenommen werden, dass aufgrund der Neigungsverhältnisse in der Höhle eher eine Bahn vom Gasthaus zum Eingang der Höhle geplant war. Lange Zeit standen die Lokomotive und die Wagen nahe dem Gasthaus, bis Markus Mandl aus Stainz einige Wagen und Fahrgestelle, ehemals für die k.k. Feldbahnen im ersten Weltkrieg produziert, erwarb. Die Schienen bekam ein nahes Sägewerk, das heute nicht mehr existiert. Den Transport der Wagen und auch des Schienenmaterials führte die Firma Kügerl aus Preding durch. Markus Mandl oder Max, wie er allgemein genannt wird, stellte die Wagen nach Komplettierung der Fahrgestelle und Umbau der Achsen von 700 mm auf 600 mm Spurweite auf der damals betriebenen Feldbahn in Stainz zu den vorhandenen Fahrzeugen. Selten waren sie in Betrieb und eines Tages konn-

ten drei dieser Wagen vom Grubenbahnmuseum in Knappenberg/Kärnten erworben werden. Bedingt durch das dortige Museumskonzept mit 500 mm Gleisspurweite, konnten sie auch dort keiner Verwendung zugeführt, sondern nur gut geschützt abgestellt sein. Bis, ja bis die Wagen wieder nach Stainz zurückkehrten und dort 2012 eine Aufarbeitung und Komplettierung erhielten. Es ist zu hören, dass sie wieder als vierachsige Feldbahnwagen entstehen sollen.

Zur Lokomotive gibt es keine zuverlässigen Angaben. Alle bisherigen Recherchen enden irgendwo in der Steiermark. In Graz, in Stainz, in Rein und anderen Orten. Dennoch keine Spur von der in Jenbach gebauten JW 8 – Pony, die angeblich heute noch erhalten sein soll.



Die Anstalt Feldhof auf einer zeitgenössischen Ansichtskarte oben und rechts unten der zur Wasserversorgung notwendige und von Tiefenbrunnen gespeiste Wasserturm. Er war 1904/05 errichtet worden. Slg. W. Neubacher

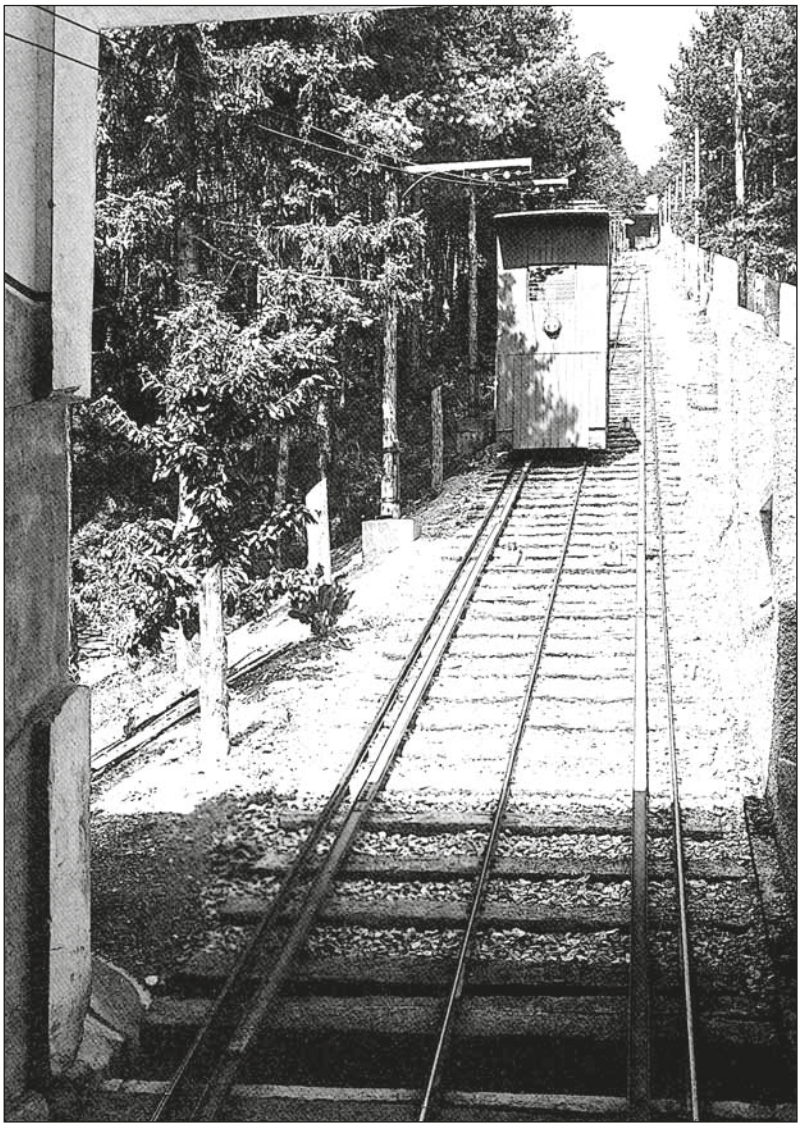
Der Ochse als Zugtier bei einer Feldbahn war sicher ungewöhnlich, doch wer die Gutmütigkeit dieser Tiere kennt, weiß, dass sie zwar langsam aber zuverlässig sind. Die Abbildung könnte noch in der Zeit des 2. Weltkriegs oder unmittelbar danach entstanden sein. Später, bis zum Kauf der Lokomotive, war auch ein Pferd für das Ziehen der Wagen vorhanden.
Die Abbildung aus der Sammlung Wolfgang Petsch in Graz erhielt dieser von einer ehemals am Feldhof tätigen Krankenschwester.

(Bild oben und unten) Der Speisentransport war bei den Männern ebenso organisiert wie bei den Frauen. Sieben Speisentransportwagen warten vor der Küche auf die Zuladung. Eine Besonderheit in der Anstalt Mauer-Öhling ist auch hier ersichtlich. Die Patienten waren und sind in großer Zahl in die Arbeitsabläufe integriert, ja es gab sogar besondere Vorschriften für den Essenstransport per Rollbahn und ebenso für Wäsche- und Kohlentransporte. Die Rollbahnwagen für den Speisentransport hatte die Firma Ferdinand Bauer´s Nachfolger in Wien 7, Zieglergasse mit gefederten Achsen, Vorder- und Rückwänden, Griffstangen vorne und hinten sowie mit seitlichen schwenk- und arretierbaren Bügeln ausgestattet. Beim Speisentransport galt es, besonders vorsichtig zu fahren, die Weichen sorgsam zu stellen und jede Entgleisung zu vermeiden. Dies, weil auch Kessel mit heißen Flüssigkeiten transportiert wurden. Slg.: Institut f.G.d.M.d.M.U.W.

Die beiden Pläne aus dem Verkehrsarchiv (VA) Tirol (siehe gegenüberliegende Seite) bringen Aufklärung und bestätigen ein Dreischienengleis mit einer Vierschienen-Ausweiche in Streckenmitte.

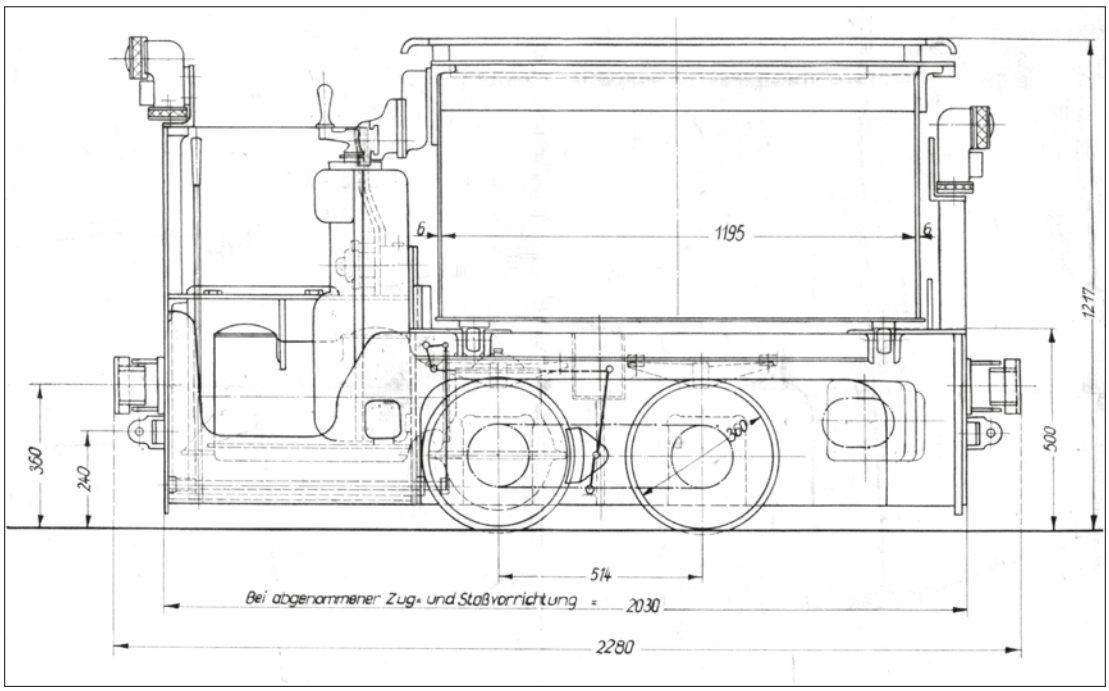
(Bild oben) Die am unteren Plan abgebildete Talstation, hier Unterstation genannt, ist am linken Bildrand mit dem nahenden Personenwagen dargestellt. Der einfache Bau passt gut in die Landschaft und in das Bahnhofsensemble der Station Hochzirl an der Mittenwaldbahn. Das normalspurige Anschlussgleis (im Bild links neben dem Streckengleis) besaß nur eine Länge von 116 m und war ausschließlich für die Versorgungsgüteranlieferung der Anstalt gebaut. Die Pläne stammen aus der Zeit vor 1925 und dienten dem damaligen Umbau der Bahn. Die Steilheit der Bergflanke zwischen dem Niveau des Bahnhofs und der Heilanstalt Hochzirl wird durch den mit einer Stützmauer versehenen Hanganschnitt und die über der Talstation am Waldrand provisorisch gesicherte hölzerne Steinschlagsperre demonstriert.

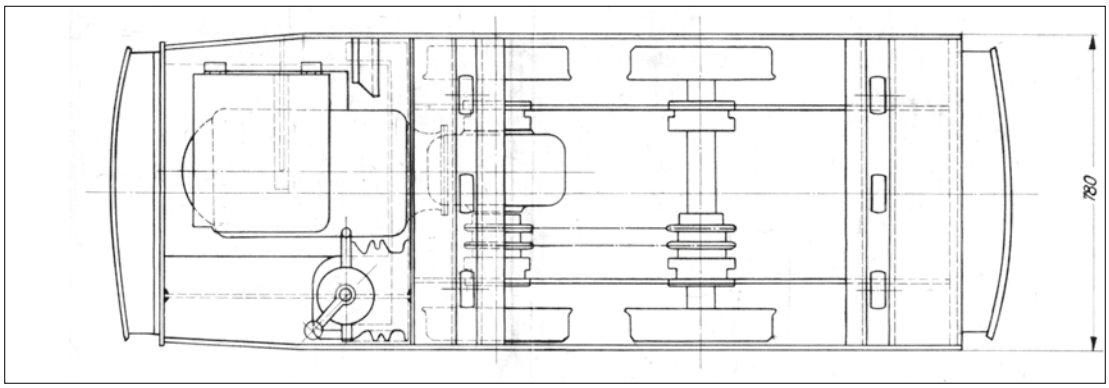
Foto: Verkehrsarchiv Tirol

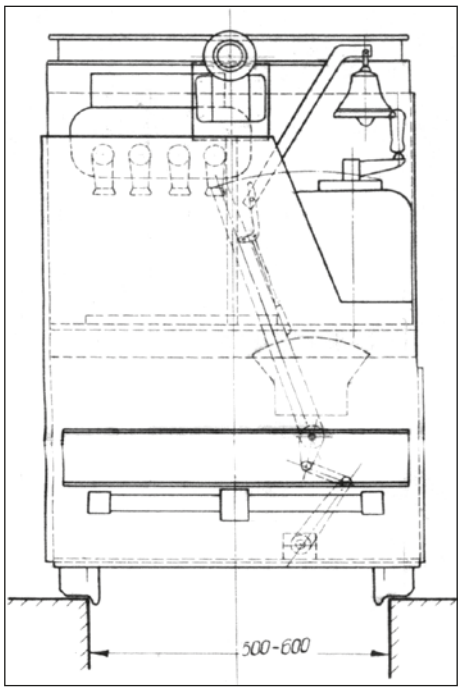


(Bild rechts) Überliefert ist der Personenverkehr auf dem von der Talseite links befindlichen Gleis der Standseilbahn. Das rechte Gleis war dem Gütertransport vorbehalten. Der im Bild sichtbare Personenwagen kann also ebenso gerade abgefahren oder auf der Talfahrt befindlich sein. Dargestellt ist der Personenwagen im Zustand vor der Betriebseinstellung 1962.

Abb.: OA Dr. Hans Peter Rhomberg/VA-Tirol

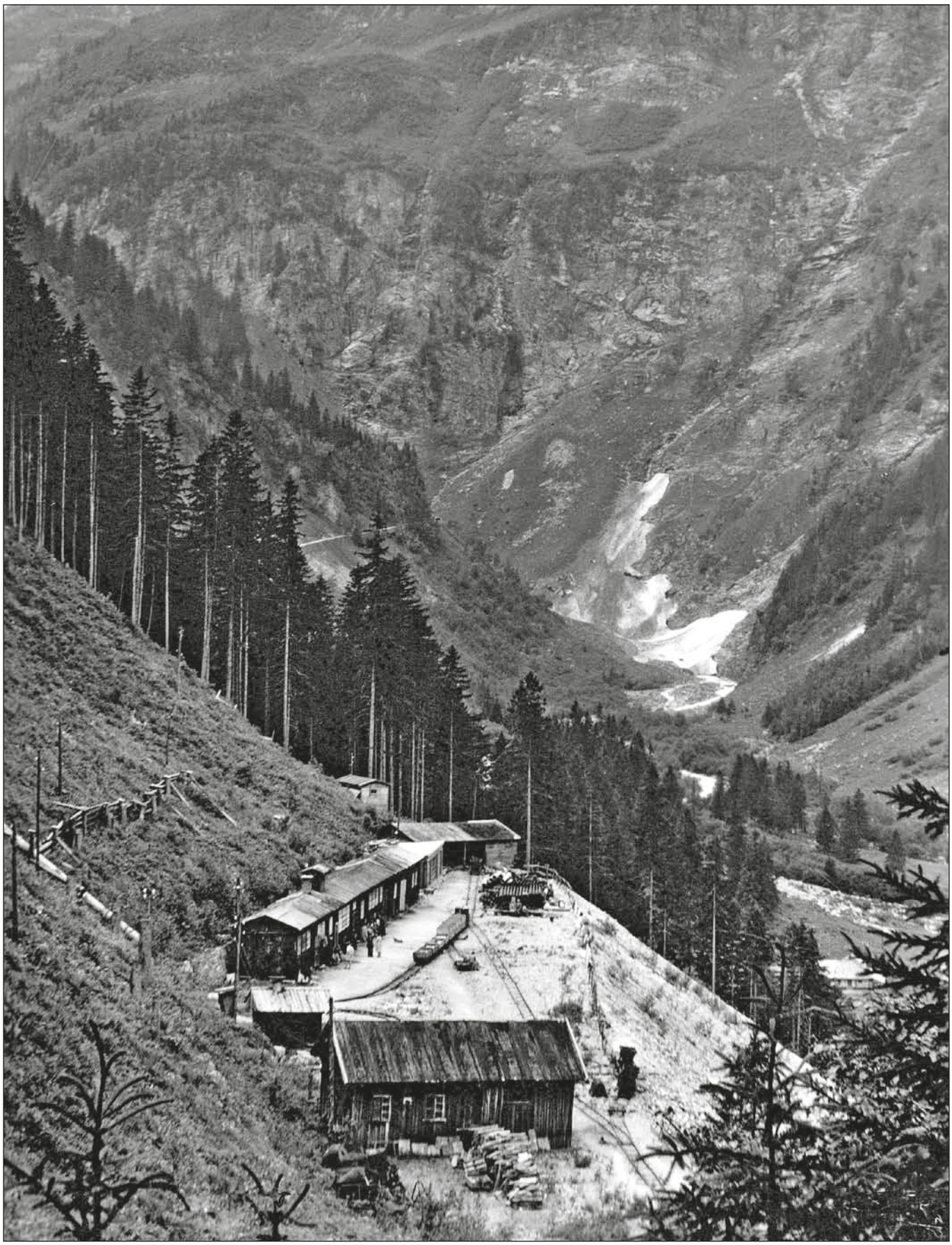






Als „*Anlage: Heereswaffenamt Lok. 5514-39*“ sind die obigen drei Pläne einer zweiachsigen Akkumulatorenlokomotive für Gleisspurweiten von 500 bis 600 mm bezeichnet. Erstellt am 6. 6. 40 Böttcher im Maßstab 1:10 als „*P* [Plan?] *4847*“ und „*A. E. G. Lf. Kst 12*“ benannt. Die Lokomotive mit 2280 mm Länge und 1217 mm Höhe zeigt einen Achsstand von 514 mm und nur eine gebremste Achse sowie einen 1195 mm langen Akku-Kasten. Wann und wo diese Lokomotive, wenn überhaupt, Verwendung fand, scheint nach fast 75 Jahren nicht leicht zu klären zu sein. Lokomotivhistoriker konnten bisher keine zielführenden Daten beisteuern.

Slg.: Gewerkschaft Radhausberg



Die Gebäude aus der Zeit des Bergbaues auf der Taubhalde vor dem Pasel-Stollen. Im langen, unmittelbar am Berghang situierten Gebäude befanden sich provisorisch alle nach der Aufnahme des Heilstollenbetriebes notwendigen Einrichtungen. Im Hintergrund steht der Lokomotivschuppen offen. An der Geländekante und gegen ein Abrollen talwärts gesichert, ein Stapel eiserner Wetterlutten für die Frischluftzufuhr in den Stollen. Im Vordergrund ein Gleis zum Abwurf des Taubmaterials mit drei Mulden.

Foto: Cosy-Verlag, Alfred Gründler, Salzburg, Nr. 2720; 1952 und Slg.: A. Moser