

DAMPFRÖSSER UND ELEKTRISCHE ATHLETEN

Eisenbahn Museum Südbahn Heizhaus Lienz

von Andreas Rauchegger



Die ‚Deutschösterreichische Bahnmeisterzeitung‘ rief im Jänner 1927 „ein Kuriosum“ aus der frühen Phase der mitteleuropäischen Eisenbahngeschichte in Erinnerung. Im Jahre 1833 warnten Mediziner vor dem Fahrbetrieb mit Dampfwagen folgendermaßen:

Die schnelle Bewegung muß bei den Reisenden unfehlbar eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des Delirium furiosum erzeugen. Wollen aber dennoch Reisende dieser gräßlichen Gefahr trotzen, so muß der Staat wenigstens die Zuschauer schützen, denn sonst verfallen diese beim Anblick des schnell dahinfahrenden Dampfwagens genau derselben Krankheit. Es ist daher notwendig, die Bahnstrecke auf beiden Seiten mit einem hohen, dichten Bretterzaun einzufassen.



Neben der Sorge vor allzu hoher Geschwindigkeit, die körperliche Deformierungen hervorrufe, würden der furchtbare Lärm in Tunnels, die von Rauch erfüllte Luft und „der schnelle Wechsel von Helle und Dunkelheit“ Unpässlichkeiten verursachen. Ebenso belegbar ist die frühe Überschneidung von

Volkskultur und technischer Welt. Aufgrund der beeindruckenden Größe und Stärke gepaart mit Feuer, Hitze und Gewölk wollte man mit der Dampflokomotive ein Teufelswerk identifiziert haben. So würden Rauchwolken hindurchfliegende Vögel töten und Kühe keine Milch mehr geben. Die Proteste ließen rasch nach. Die Errungenschaft war Antriebsmotor für die Industrialisierung und drang sukzessive bis in abgelegene Talschaften vor. Fortschritt und die Anbindung an die *Außenwelt* sollten durch diese Möglichkeit des beschleunigten Personen- und Warentransports auch das heutige Osttirol auf Vordermann bringen. Dazu musste zunächst die Infrastruktur geschaffen werden. Die Inbetriebnahme der Drautalbahn, einer Flachbahn von Villach bis Lienz und der weiterführenden Pustertalbahn, als Gebirgsbahn von Lienz bis Franzensfeste konzipiert, erfolgte am 20. November 1871. Die Länge insgesamt: 209 km.

Der seinerzeit tonangebende Architekt für alle Hochbauten der k. k. Südbahngesellschaft, Direktor Wilhelm Ritter v. Flattich (Stuttgart 1826-1900 Wien), hinterließ ebenso in Lienz seine Spuren. Im Jahr der Inbetriebnahme war hier die „dreigleisige, 97 m lange Remise mit zwei Anbauten und einem Rundhaus mit Drehscheibe für Dampflokomotiven“ vollendet worden. „Diese Heizhausanlage bestand in diesem Umfang bis zum Jahre 1945.“ In fast unveränderter Optik hat der denkmalgeschützte Langlokschuppen die Jahrzehnte überdauert, wo „die ‚Dampfrösser‘ der k. k. Südbahngesellschaft“ und ihre Nachfahren bis 1989 Rast hielten und gewartet wurden.



Heute befindet sich in diesem Ambiente das ‚Eisenbahn Museum Südbahn Heizhaus Lienz‘, das im Bundesland Tirol ein Alleinstellungsmerkmal genießt. Überhaupt ist der Langlokschuppen das letzte Relikt seiner Zunft auf der Südbahnstrecke. Gleichzeitig ist es der Sitz des ‚Vereins der



Eisenbahnfreunde in Lienz‘ (EBFL, 1980 gegründet). Die rege Tätigkeit der Vereinsmitglieder ist Voraussetzung für den Fortbestand der Schau, welche sich unmissverständlich der Technikgeschichte widmet und mit seltenen, monumentalen Zeitzeugen aufwarten kann. Hier wird Eisenbahngeschichte auf 1.800 m² vorgestellt. Das Museum bietet außerdem einen Einblick in die jüngere Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Region Osttirol; in Sonderheit gilt dies für die Historie der Sonnenstadt Lienz selbst, die über lange Zeit eine Eisenbahnerstadt war.



Das im Originalzustand belassene und sanierte Gebäude weist neben einer riesigen Halle mit eindrucksvollem, gezimmertem Dachstuhl noch mehrere kleinere Räume südseitig auf. Einige dienen heute als Vorräume und Vorbereitung auf den musealen Höhepunkt. Über die Eingangstür an der Westfassade gelangt der Besucher in das Ticketbüro, wo einst der Oberheizer seine Arbeitsstätte hatte. Ihm oblag die Aufgabe, in den Lokomotiven die Ruhefeuer nicht ausgehen zu lassen. Gleich daneben ist ein Zimmer, welches der Befehlsausgabe diente. Dort hängt heute eine sogenannte Mutteruhr als dominantes Symbol des Faktors Zeit. Sie steuert(e) *alle* anderen Uhren, ihre *Sklavinnen*. Dem Begriff *Zeit-Raum* entsprechend gilt der Fokus weiter dem historischen Fahrplan, mitteleuropäischen Zeitzonen (größere Städte hatten ihre eigene Zeit) oder Miniaturzügen als Indikatoren des technologischen Wandels.

In der angrenzenden Räumlichkeit war einst der Aufenthaltsraum der Lokführer untergebracht, auch deren Spints. In Raummitte steht eine hölzerne Sitzgarnitur der dritten Klasse mit erstaunlichen ergonomischen Eigenschaften. Die sogenannte Holzklasse wurde um 1950 ausgesondert. Das Rundherum dominieren:

- 1) Die historische Fotografie, darunter eine Reihe an Belegbildern zu den Zerstörungen anlässlich der Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg
- 2) Konstruktionspläne einer „Felber-Tauern-Bahn“ (1883/84) oder der „Lokalbahn Lienz-Winklern“ (1908)
- 3) technische Zeichnungen zu Bahnhöfen und Trassierung entlang des Pustertales
- 4) Uniformierung, Transportgerät und ein Signalstellwerk
- 5) Persönlichkeiten und Persönliches

Von hier geht es nun direkt zum Highlight des Museums in die imposante Halle. Schwerste körperliche Tätigkeit bestimmte einst den Arbeitsalltag der großen Anzahl an Bediensteten. Für Groß und Klein gleichermaßen interessant ist der Parcours entlang originalen Dampf- und Elektro-Lokomotiven sowie antiquierten Signalanlagen. Nostalgische Gefühle entstehen beim Betreten von historischen Führerständen und Zugabteilen. Verwunderung lösen integrierte Behältnisse mit Quarzsand und das Führerhaus, die Arbeitsstätte von Lokführer und Heizer aus. Dieser schaufelte die Kohle auf den Feuerrost, damit das ungeheure Gewicht in gemächlicher Bewegung gehalten werden konnte.

- Das älteste *Dampfross* ist die **Sulm 1** mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Der Name erinnert an die AG Sulmtalbahn, welche 1907 zwei solche Maschinen bestellte. Diese Lok war bis 1983 im Einsatz und wurde dann an die Lienzener Eisenbahnfreunde abgegeben.
- Dampflokomotiven der Baureihe 52 (Deutsche Reichsbahn) waren die bekanntesten Zugmaschinen im 2. Weltkrieg und nach Kriegsende unentbehrlich. Das gleichsam österreichische Denkmal, die **Lok 52.3816**, wurde 1977 ausgemustert und 1980 von der Stadt Lienz angekauft.



Seitdem dient sie gekuppelt an einen *ÖBB Schneepflug* musealen Zwecken.

- Ein Erinnerungsstück an die rasch zunehmende Elektrifizierung und die Nachfrage nach neuen Verschublokomotiven ist ein rotes Exemplar, Baujahr 1942, mit der Nummer **1161.020-1**. Die Serie erhielt von den ÖBB nach dem Krieg die Bezeichnung 1161.
- Ebenso belegt die elektrisch angetriebene **Lokomotivreihe 1245**, ursprünglich die Reihe 1170, die Nachfrage nach Güterzug-Lokomotiven in den 1930er Jahren. Sie waren nach Kriegsende noch sehr gefragt. Jene im Bestand der ÖBB wurden mit elektrischen Bremsen ausgestattet. In Lienz befindet sich die rote **1245.522**.
- Tannengrün – die **Elektrolokomotive 1020.23** (Baujahr 1940). Während dieses Gefährts in der Halle ruht, hat der Verein der Eisenbahnfreunde auch eine blutorange Stellvertreterin (ehemals E94 001) zur Verfügung, die für organisierte Reisen mit dem *Südbahn Express* im Einsatz ist. An sich sind solche Lokomotiven seit 1995 nicht mehr im Fahrbetrieb.
- **Wendelino** – der klingende Name bezeichnet einen Spantenwagen der ÖBB. Erste Waggons mit diesem Aussehen wurden ab 1948 entwickelt. Dem gegenüber stehen zum Vergleich ein **Plattformwagen** und **gedeckte Güterwägen**.
- Den Kreis schließt der Blick auf eine **77er** – eine fast 100-jährige Dampflokomotive. Angeschrieben ist das Museumsstück mit der Nr. **77.250**. Sie gehörte zur Personenzug-Tenderlokomotivreihe der BBÖ und bringt uns zurück auf den Ausgangspunkt der Entwicklungen.



Das ist nicht alles! Seit kurzer Zeit sind auch der Signalraum mit einer Fülle an signaltechnischem Gerät und ein zweiter Nebenraum mit Modelleisenbahn besonders interessierten Besuchern zugänglich. Für Forscherin, Forscher und einen versierten Leserkreis beachtenswert sind hauseigenes Archiv und Bibliothek. Selbst für kleinere und größere Feiern mit außergewöhnlichem Flair wird dieses Museum genutzt. Darüber hinaus – und das ist bereits angeklungen – bietet die Institution auch Reiseerlebnisse besonderer Art an. Technisches Kulturgut und österreichische Reisekultur verschmelzen bei den organisierten Ausfahrten zum Gesamterlebnis. Außerdem ist der Museumszugang im Gelände des Lienzener Bahnhofs bestens organisiert und aufgrund seiner Lage prädestiniert für eine umweltschonende Anreise via Eisenbahn.

Öffnungszeiten: von Mai bis 11. September, täglich 10:00 - 12:30 Uhr und 14:00 – 17:00 Uhr

Kontakt:

EISENBAHN MUSEUM SÜDBAHN HEIZHAUS LIENZ

Verein der Eisenbahnfreunde in Lienz

9900 Lienz , Bahnhofplatz 10 – Südbahn Heizhaus

Tel.: +43 (0) 0676 / 3569035 (Ing. Wolfgang Fleissner, Verein)

Tel.: +43 (0) 0676 / 5518551 (Dr. Karl Notdurfter, Museum)

Mail: kontakt@ebfl.at

<https://ebfl.at/>

© Land Tirol; Dr. Andreas Rauchegger, Text und Abbildungen
Ein besonderer Dank geht an Sonja Notdurfter und Dr. Karl Notdurfter.

Abbildungen:

- 1 – Eisenbahn Museum Südbahn Heizhaus Lienz
- 2 – Eisenbahn Museum im Gelände des Lienzer Bahnhofs
- 3 – Mutteruhr
- 4 – Ablichtung Originalfoto im Museum, Zerstörung halbrunder Lokschuppen 1945
- 5 – Schaffner mit Signalstellwerk
- 6 – Holzklasse und Transportgerät
- 7 – Sulm 1 im Heizhaus
- 8 – Blick in den Langlokschuppen
- 9 – Blick in den Langlokschuppen
- 10 – Im Wendelino

Empfohlene Zitierweise:

Rauchegger, Andreas: Dampfrosen und elektrische Athleten. Eisenbahn Museum Südbahn Heizhaus Lienz. 2020. Online unter: <https://www.tirol.gv.at/kunst-kultur/kulturportal/museumportal/> (Zugriff am:)