



**VEF - Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstr. 11**

Telefon: +43 (0)1 8921334, Telefax: +43 (0) 8921334-88

www.vef.at, [info@vef.at](mailto:info@vef.at)

## **Bewerbung zum Bahnkulturpreis 2024: Restaurierung der „Steinhof“-Lok Nr. 4**

In den Statuten des VEF - Verband der Eisenbahnfreunde ist der Vereinszweck wie folgt definiert:

*Der Verein, dessen Tätigkeit unpolitisch und nicht auf Gewinn ausgerichtet ist, bezweckt ... die Bewahrung und den Schutz technischen Kulturgutes und die Pflege des industriellen Denkmals durch ... die Erhaltung historisch wertvoller Anlagen, Fahrzeuge und sonstiger Einrichtungen des Schienenverkehrswesens, ...*

Dazu gehört auch die Restaurierung der Ausstellungsstücke im vom Verein getragenen Eisenbahnmuseum Schwechat. Dieses verfolgt keine ökonomischen oder touristischen Ziele - ausgenommen das Museum selbst als Ausflugsziel bekannt zu machen -, da keine für Sonderfahrten geeignete Infrastruktur vorhanden ist.

Zusätzlich zur Dauerausstellung wird jährlich eine Sonderausstellung gestaltet. Da im Museum eine, allerdings nicht mit Oberleitung versehene, Feldbahnstrecke besteht und bereits Fahrzeuge vorhanden waren, bot sich für das Jahr 2023 als Thema die Versorgungsbahn der Heil- und Pflegeanstalten „Am Steinhof“ in Wien an.

Die Bedeutung dieser Bahn erwächst aus dem historischen Kontext. Die schon genannten, ursprünglich „Niederösterreichische Landes-Heil- und Pflegeanstalten „Am Steinhof“ betitelten Kliniken wurden von 1905 bis 1907 als Ersatz für die völlig unzureichende „N.Ö. Landesirrenanstalt“ in der Wiener Lazarettgasse errichtet. Schon zum Bau wurde ein ausgedehntes Schmalspurnetz zur Heranbringung der in einem nahegelegenen Steinbruch gewonnenen Sandsteinquader und zur Verteilung der mit einer normalspurigen Anschlussbahn angelieferten Baumaterialien errichtet. Der Betrieb erfolgte großteils mit Schwerkraft, leere Wagen wurden mit Pferden befördert.

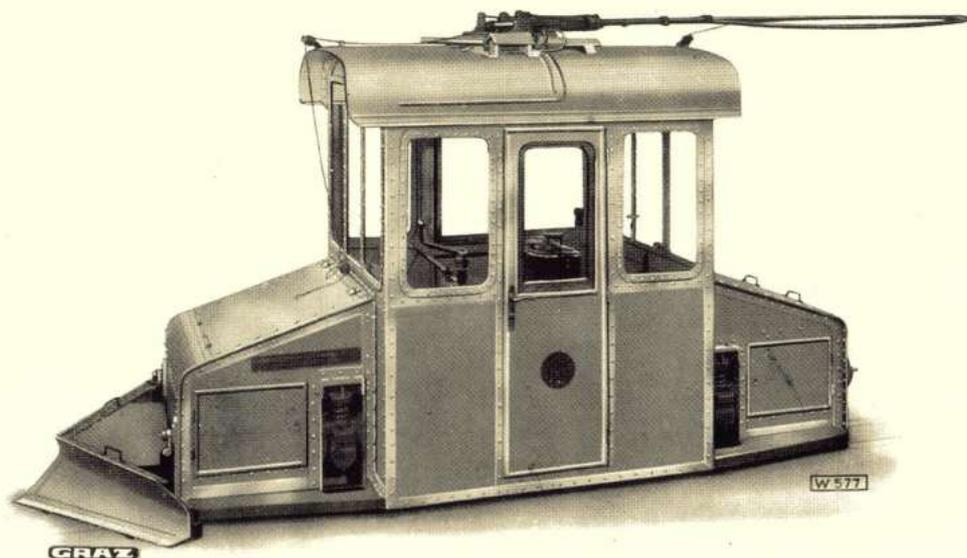
Bis heute besonders bekannt ist die Anlage durch die Überarbeitung des ursprünglichen Entwurfes von Landesbaurat Carlo von Boog durch den bekannten Architekten Otto Wagner, der mit der von ihm gestalteten Kirche auch einen markanten, weithin sichtbaren Höhepunkt setzte. Zum Zeitpunkt der Eröffnung war das die größte und modernste psychiatrische Klinik.

Da die Anstalt damals doch recht weit von verbautem Gebiet entfernt lag und für bis zu 5.000 Menschen (Patienten, Ärzten, Arbeiter, Pflege- und Verwaltungspersonal) ausgelegt war, verfügte sie auch über eine entsprechende, komplexe Infrastruktur zur weitgehenden Selbstversorgung. Dazu gehörten eine Großküche, eine eigene Schweinezucht, Obst- und Gemüseanbau, eine Wäscherei sowie Werkstätten für die Hausarbeiter. Um nun die auf vier Ebenen gelegenen 35 Pavillons und zahlreichen Nebengebäude u.a. mit Wäsche und Essen zu versorgen, wurde die bestehende Baubahn zur Versorgungsbahn umgestaltet. Wegen der technischen Gegebenheiten wurde die Spurweite von 600 mm gewählt.

Ein Betrieb mit Pferden schied aufgrund der großen Entfernungen und der Höhenunterschiede aus, weshalb man sich für den abgasfreien und geräuscharmen elektrische Betrieb entschied. Der Umbau der vorhandenen Gleisanlagen bzw. die Herstellung neuer Trassen erfolgte nach Angaben der örtlichen Bauleitung in Absprache mit dem N.Ö. Landesbauamt.

Erdaushub, Oberbauverlegung und das Aufstellen der Maste erfolgten durch die Bauleitung, das vorhandene Material wurde, wo nötig, durch Zukauf bei der Fa. Orenstein & Koppel ergänzt. Die Montage der Fahrleitung und die elektrotechnische Ausrüstung erfolgten durch die Siemens-Schuckert-Werke, Wien. Diese lieferten auch drei Lokomotiven, die Anfang Jänner 1908 eintrafen, worauf am 13. Jänner 1908 der elektrische Probetrieb begann. Nach der kommissionellen Begutachtung am 4. März 1908 wurde am 6. März 1908 der Betrieb offiziell aufgenommen. Die etwa 7 km lange Gleisanlage wurde später immer wieder den jeweiligen Erfordernissen des Spitalsbetriebes sowie der rationellen und schnellen - das Essen sollte ja nicht während der Auslieferung kalt werden! - angepasst.

Als Ergänzung zu den ursprünglichen drei Lokomotiven wurde 1909 bei der *Grazer Waggon- & Maschinen-Fabriks-Aktiengesellschaft vorm. Joh. Weitzer* eine weitere nachbestellt und 1909/1910 geliefert. Die elektrische Ausrüstung kam von der *AEG-Union Elektrizitäts-Gesellschaft*. 1958 erhielt die Lok 4 als einzige einen Scherenstromabnehmer, um das notwendige oder unbeabsichtigte Umlegen des Lyrabügels bei einer Fahrtrichtungsänderung zu vermeiden.



2achsige elektrische Industrie-  
bahnlokomotive für die Landes-  
irrenanstalt Steinhof bei Wien.  
Spurweite 600 mm. Handspindel-  
bremse. Dienstgewicht 3860 kg.

Four wheel electric factory  
Locomotive for the lunatic  
asylum Steinhof near Vienna.  
Gauge 600 mm. Handspindle brake.  
Weight fully equipped 3860 Kgs.

Locomotive électrique à 2 es-  
sieux pour l'industrie pour la  
Maison de Santé de Steinhof  
près Vienne.  
Voie 600 mm. Frein à vis à main.  
Poids en service 3860 Kgs.

Locomotora electrica de 2 ejes  
para industrias para el mani-  
comio de Steinhof cerca Viena.  
Ancho de la via 600 mm. Freno  
de tornillo a mano. Peso en servicio  
3860 Kos.

Nach der endgültigen Einstellung des Betriebes im März 1965 gelangte die Lok 1 mit einigen Wagen zum Feld- und Industriebahnmuseum, während die Lok 4 von einer Privatperson gekauft wurde. Glücklicherweise blieben so zwei Lokomotiven und auch verschiedenen Zwecken dienende Waggon einer außergewöhnlichen Bahn für die Nachwelt erhalten, alle anderen Fahrbetriebsmittel wurden verschrottet.

1980 begann in der Werkstätte der Waggonleihanstalt Schmidt & Metzger in Wien Inzersdorf eine Sanierung des Rahmens der Lok 4, die aber schon im folgenden Jahr wieder abgebrochen wurde. Über Umwege gelangte „die Vierer“ schließlich als Leihgabe ins Eisenbahnmuseum Schwechat, wo sie immerhin witterungsgeschützt untergestellt wurde. Zu Jahresbeginn 2021 wurde entschieden, die teilweise zerlegte Lok fertig zu sanieren und zusammenzubauen. Damit begannen die Vorbereitungsarbeiten mit den Tätigkeiten:

- Absichern der zu tätigen Investition in ein nicht dem VEF, sondern einer Privatperson gehörendes Ausstellungsstück durch einen mehrjährigen Leihvertrag
- Ermitteln von Wissensträgern, Gespräche mit diesen
- Suche nach Bildzeugnissen
- Ermitteln möglicher Eigenleistungen
- Ermitteln möglicher Dienstleister zur Aufarbeitung
- Vorstandsbeschluss über die weitere Vorgangsweise

Natürlich sollten aus Kostengründen möglichst viele Arbeiten in Eigenleistung erbracht werden. Es stellte sich jedoch sehr bald heraus, dass so manches Fachwissen sogar bei einschlägigen Firmen auch gar nicht (mehr) vorhanden war.

Allerdings eröffnete sich andererseits die Möglichkeit zur Gestaltung einer Sonderausstellung samt Auflage einer begleitenden Broschüre. Zusätzlich wurden mit dem Technischen Museums Wien (TMW) Verhandlungen bezüglich der möglichen Leihgabe der zweiten vorhandenen Lokomotive der Versorgungs-bahn, 1, aufgenommen.

Zuerst wurden alle vorhandenen Teile sortiert sowie die Lok komplett zerlegt und begutachtet um den Grad der Bearbeitung festlegen zu können. Dabei wurde beispielsweise festgestellt, dass einige Blechteile nur entrostet (sandgestrahlt) werden mussten, während andere zur Gänze neu anzufertigen waren.



Das zerlegte und zum Teil bereits aufgearbeitete Bremsgestänge, 18.8.2021



So bestehen etwa die Türen aus Holz, sind aber mit Blech verkleidet. Ihre Holzrahmen mussten großteils neu erstellt werden.



Außen waren noch Lackreste zu sehen (links), doch das Innenleben musste teilweise erneuert werden (rechts, 22.9.2021)

Da die Bretter des Daches zum Teil morsch und die Leinen-

deckung mehrfach eingerissen war, musste das Dach komplett erneuert werden.

Andere Teile wie der Fahrschalter mussten aufgearbeitet oder - wie das Stadtwappen - neu nachproduziert werden. Da einige Teile damals handelsüblich in Straßenbahnen eingebauten entsprechen, konnte die Arbeitsgruppe Straßenbahn des VEF wertvolle Hilfestellung leisten.

Die Fahrschalterkurbel und die Umlenkrolle für die Bügelleine kamen aus einer privaten Sammlung.

**Die Reste der Leinendeckung sind entfernt, um die Bretterdeckung kontrollieren und erneuern zu können (unten, 8.4.2022).**



**Auch die Trittglocke war zu entrostern und wieder gängig zu machen.**

Ebenso waren die Fußbodenbretter durchgefault und mussten erneuert werden.



Die Fußbodenbretter wurden erneuert und passgenau eingesetzt.

Parallel dazu wurde der Fahrshalter von einem Spezialisten des Vereins aufgearbeitet und gängig gemacht. Er entspricht einem serienmäßigen Tramwayfahrshalter aus dieser Zeit. Die Reflektoren der beiden Scheinwerfer wurden hochglanzpoliert und die Zuleitungen erneuert.

**Rechts:**  
Der Fahrshalter  
während der  
Aufarbeitung.

**Links:**  
Einer der beiden aus-  
gebauten Scheinwerfer  
vor der Bearbeitung.



In der Zwischenzeit war das Kastengerippe, wo nötig, entrostet und neu lackiert worden, sodass die Teile nach und nach zusammengesetzt bzw. eingebaut werden konnten.

Erst ganz zum Schluss, aber noch vor dem Lackieren der restlichen Teile, erfolgte die Neueindeckung des Daches mit Leinen.

Das Tuch wird dazu über die Bretterdeckung gelegt, allseitig möglichst gleichmäßig gespannt und sodann am Dachkranz mit unzähligen sogenannten Tapezierernägeln befestigt. Mehrere Anstriche imprägnieren das Leinen und machen es wasserundurchlässig.



Der aufgearbeitete Stromabnehmer und seine Holzauflage lagen schon für die anschließende Montage bereit wie auch alle anderen noch fehlenden Kleinteile, ebenso wurden währenddessen - in den Pausen zwischen den Lackiervorgängen - schon die in ihren Rahmen vorbereiteten Fenster montiert.



**Links:**  
Das bespannte und gestrichene Dach, auch die Fenster sind schon montiert. Im Hintergrund liegt der Stromabnehmer bereit.

**Unten:**  
Auch der mit der Lok gelieferte Schneepflug wurde nicht vergessen. Er wurde entrostet und erhielt seine angestammte Farbe (das markante Orange der Wiener Magistratsabteilung 48) zurück.



Nach der Lackierung der bislang noch im Grundieranstrich verbliebenen Teile und der Komplettierung im alten „Tramwayrot“ wurde die Lok fertig zusammengebaut und auf eigenen Rädern in die Ausstellungshalle geschleppt. Dort wurde sie auf einem vorbereiteten, eigens angefertigten Gleisjoch mit zwei der vorhandenen Wagen der „Steinhofbahn“ gekuppelt. Ein zweites Gleisjoch wurde für die erwartete Lok 1 aus dem Depot des Technischen Museums Wien auf dem Hallenboden aufgelegt; diese kam am 19.4.2023, 14 Tage und damit reichlich rechtzeitig vor Ausstellungsbeginn, an. Mit zwei anderen Wagen wurde sie darauf aufgestellt, gleich neben der Lok 4.

Fast 60 Jahre nach der Betriebseinstellung standen die beiden verbliebenen Loks der Versorgungsbahn der Heil- und Pflegeanstalten „Am Steinhof“ in Wien wieder nebeneinander!



**Für alle ein erhebender Augenblick:**  
Nach fast 60 Jahren sind die beiden Loks (vorne Nr. 4, dahinter Nr. 1) im Eisenbahnmuseum Schwechat wieder vereint!