

Auf den Spuren der Erzbringung nach Vordernberg

von Heinz Hörtner

In der Geschichte des alten Eisenortes Vordernberg spielte die Transportfrage des Erzes vom Erzberg zu den Schmelzöfen immer eine große Rolle. War in Innerberg (Eisenerz) der Sackzug noch lange (bis 1820) die einfachste Lösung des Erztransportes, weil das Erz nur vom Berg ins Tal gebracht werden musste, so war es in Vordernberg bald schon ein wirtschaftliches Problem. Der Abtransport des fertigen Eisens hingegen mag in den schroffen und unwegsamen Gebieten nördlich des Erzberges auf größere Probleme gestoßen sein, als dies aus dem Tal der z' Luibn auf dem stetig fallenden Wege in die fruchtbare Ebene von Trofaiach und ins verkehrsreiche Murtal der Fall war.

Wenn zunächst im frühen Mittelalter die Eisenerzeugung von den Waldbauern, die rund um den Erzberg ihre Höfe hatten, in kleinen Mengen betrieben wurde, so mag die Transportfrage damals noch unbedeutend gewesen sein. Was der Bauer an Holz und Holzkohle brauchte, konnte er aus seinem umliegenden Wald entnehmen. Die Nahrung für sich, seine Familie und seine Knechte lieferte der Hof mit seinen Feldern und Almen. Das kostbare Erz fand er am Berg in überreichem Maße. Als aber in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts die Erzeugung des Eisens durch den Einsatz der Wasserkraft wesentlich gesteigert wurde, die alten Wind- und Rennöfen durch leistungsfähigere Schachtöfen verdrängt wurden und sich aus dem eisenerzeugenden Waldbauern der Radmeister mit seinem Radwerk entwickelte, war damit auch das neu entstandene Transportproblem zu lösen. Die Radmeister bauten ihre Werke wegen des größeren Wasserbedarfes immer weiter bachabwärts. Von den Almhäusern (auch Altenmarkt genannt) zunächst bis Wegscheid, wo ja die Laurentikirche vom damaligen Ortskern noch zeugt, bis schließlich in den heutigen Ort. Um für die rasch anwachsende Bevölkerung die entsprechenden Lebensmittel zu erzeugen, mussten Wälder gerodet werden, um neue Anbauflächen und Weiden zu schaffen.

Der größte Brennstoffbedarf für die Schmelzöfen verringerte den Waldbestand und drohend reckte sich das Gespenst des Holz- und Lebensmittelmangels über das arbeitsame Volk der Berg- und Blahhausleute auf. Über die Jahrhunderte hindurch wich es nie mehr von ihrer Seite. Durch alle Zeit zieht sich dieser Mangel wie ein roter Faden durch Urkunden und Berichte. Zahlreich sind die landesfürstlichen Verordnungen und Gebote, durch die der Verwüstung der Wälder Einhalt geboten und die Lebensmittelversorgung der Knappen und Blahausarbeiter gesichert werden sollten. Immer neue und weiter entfernte Wälder wurden ihren Eigentümern entzogen, um für die Eisenerzeugung den kostbaren Brennstoff zu sichern. Groß sind die Anstrengungen, die gemacht wurden, um den kostbaren Brennstoff aus Leoben für Vordernberg und aus Hieflau für Innerberg, zu bringen. Da waren in der Mur und dort in der Enns Holzrechen errichtet worden, um das getriftete Holz aufzufangen. Gleich an Ort und Stelle wurde es verkohlt, um sodann an die Hochöfen herangebracht werden zu können.

Als, wie schon erwähnt, im frühen Mittelalter die Eisenerzeugungsstätten vom oberen Berg südlich des Präbichlsattels und in der Folge immer weiter ins Tal hinab rückten, ergab sich bald ein langer Erzförderweg von bis zu 10 und mehr Kilometern.

Um 1526 wurde anstelle des alten Saumweges ein Fahrweg gebaut, der mit sehr schmalen Wagen befahren werden konnte und mit Ausweichen versehen war, um entgegenkommende Fuhrwerke vorbeilassen zu können. Um 1750 wurde die neue „Post- und Kommerzialstraße“ gebaut. Etwa zur selben Zeit wurde auch der Fahrweg für die Erzfahrzeuge verbreitert und verbessert. Das Befahren der „Reichspoststraße“ war den Erzfuhrwerken wegen der zu großen Abnützungs- und Beschädigungsgefahr der Straße verboten.

Die Erzförderung erfolgte in dieser Zeit durch gute Fuhrknechte in Zügen zu je zwei Wagen, von welchen der vordere mit zwei Pferden, der hintere mit einem Pferd bespannt war, welches dem vorausfahrenden Fuhrwerk einfach nachfolgte. Andere Fuhrknechte fuhren nur mit einem Wagen. Die Wagentruhen waren aus kleinen übereinander- genagelten Fichtenstämmchen gefertigt. Die zweispännigen Wagen waren etwa mit 700 kg, die einspännigen mit etwa 400 kg Erz beladen. So gering diese Ladungen auch erscheinen mögen, es waren dazu trotzdem Pferde von allerschwerster Art erforderlich, um diese Wagen aus den teilweise viel tiefer als der Präbichl liegenden Gruben über oft schlechte und entsetzlich steile Wege auf die Paßhöhe zu bringen. Bei Regenwetter waren diese Wege überdies noch oft völlig grundlos. Da Füllbänke fast gänzlich fehlten, erfolgte das Beladen der Wagen an den Stollenmundlöchern mittels hölzerner Tröge (der Fülltröge). In diese Tröge wurde das Erz hineingekratzt und bis zur Wagenhöhe gehoben. Eine unendlich mühsame und zeitraubende Arbeit.

Im Sommer erfolgten an vier Wochentagen täglich eine und an zwei Wochentagen zwei Fahrten. Bei einmaliger Fahrt spannte der Fuhrmann um 07.00 Uhr ein, fuhr über den Präbichl zu den entfernten Gruben, bis Wismath, Weingarten z.B. und kam zwischen 14.00 und 16.00 Uhr wieder nach Vordernberg. Bei zwei Fahrten wurde um Mitternacht eingespannt, in den näheren Gruben beladen, gegen 07.00 Uhr heimgekehrt, gefüttert, neuerdings ausgefahren und gegen 17.00 Uhr heimgekehrt. Im Winter bediente ein Fuhrknecht drei einspännige Schlitten, die mit je 350 bis 400 kg Erz beladen waren. In dieser Zeit wurde an vier Wochentagen dreimal und an zwei Wochentagen zweimal gefahren. Trotz des tiefen Schnees war in dieser Zeit die Arbeit leichter. Im Winter wurden gelegentlich auch Ochsen als Zugtiere verwendet, welche jedoch nur eine Fahrt pro Tag bewältigten. Da zur Zeit der Schneeschmelze die Wege unfahrbar waren, konnte der Erztransport nur während neun Monaten pro Jahr erfolgen. Um die Schlittenbahn möglichst zu nutzen, wurde das Erz im anbrechenden Frühjahr soweit über den Paß geführt, als es die Schneebedingungen zu ließen. Dort wurde es dann gestürzt und im Sommer mit Wagen zum Ofen gebracht.

Die Radmeister der Radwerke III und VII ließen das Erz schon auf andere Art transportieren, um die Bespannung der Fuhrwerke besser zu nutzen. Das Radwerk III hatte auf dem Präbichl, das Radwerk VII weiter unten (bei Wegscheid) eine Umschlaghalde errichtet. Von diesen Plätzen konnte infolge des stetigen Gefälles ein Paar Pferde pro Fahrt eine Last von 1.800 bis 2.000 kg transportieren. Jedes Radwerk hat im Durchschnitt 15 bis 18 Pferde. Dazu kamen noch Ochsen und Lohnfuhrwerke. Für die rd. 300 Pferde war ein eigener Tierarzt notwendig. Sehnenzerrungen und Fußverletzungen aller Art waren infolge der trostlosen Wege bei den Tieren alltäglich. Drei Wagenschmiede sorgten für die Herstellung und Ausbesserung der sehr stabil und schwer gebauten Wagen. Die Verwendung von Wagenschuhen war infolge des ständigen Hin- und Herwerfens der Wagen unmöglich, weshalb die Räder mit Ketten gesperrt werden mussten. Dadurch wurden sie unrund, was wiederum einen außerordentlich stoßenden Gang und dadurch wieder erhöhte Abnutzung von Straße und Fuhrwerk zur Folge hatte. Pro Radwerk veranschlagte man jährliche Kosten von 2.500 bis 3.000 Kilogramm Eisen, die durch die Abnutzung von Fuhrwerken entstanden. Ebenso groß war die Abnutzung von Sattel- und Zaumzeug. Bei anhaltender schlechter Witterung faulte es oft am Körper der Tiere. Nicht minder schwer, aufreibend und gefahrvoll war die Arbeit der Erzführer.

Diese mühsame, kostspielige und primitive Art der Erzförderung verlangte förmlich nach einer Neuordnung. Diese war aber durch den Umstand, dass der Besitz der Gruben auf viele Gewerke aufgeteilt war, die einzelnen Besitzer oft nur über geringe Mittel verfügten und auch sonst unterschiedlicher Auffassung waren, ohne Aussicht auf eine großzügige Lösung. Erst über Antrag Erzherzog Johanns entschloss sich die Vordernberger Radmeisterkommunität, den Abbau am Vordernberger Erzberg auf gemeinsame Rechnung durchzuführen. Die vielen zerstreuten, teilweise einsturzgefährdeten Gruben konnten dadurch zu vier großen Abbaufeldern zusammengefasst und eine Abrundung gegen das Innerberger Revier durchgeführt werden.

Im Jahre 1830 konnte man also an die Lösung des Problems herangehen. Da die meisten Erzvorkommen auf der Westseite des Erzberges lagen, plante man eine um den ganzen Berg herumführende Förderbahn zum Präbichlpaß. Mit dieser hätten wohl alle Erze aus den oberhalb dieser Bahn liegenden Gruben aufgenommen werden können. Aus den übrigen zum Teil erheblich tiefer liegenden Revieren, die Ebenhöhe ging ja damals bis Leithen, hätten die Erze hoch heraufgeschafft werden müssen. Deshalb wurde in Erwägung gezogen, zu dieser Bahn eine zweite Bahn auf der Ebenhöhe bis zur Westseite des Berges ans Rössel heranzuführen. Von da, etwa in Hintererzberg, sollte das Rössel durch einen Stollen bis zur Weitau durchstoßen und dort der Anschluss an die Präbichlstraße gemacht werden. Da dieser Tunnel eine Länge von über 3.000 m gehabt hätte und bei den damals technischen Möglichkeiten eine Bauzeit von etwa 20 Jahren erforderlich gewesen wäre, wurde der Plan verworfen, zumal rasche Abhilfe notwendig war. Ein zweiter Plan, den Präbichlsattel in der Höhe der tiefsten Grube zu durchstoßen und die Förderbahn auf die Ostseite des Erzberges zu legen, wurde ebenfalls verworfen. Auch hier wäre ein Tunnel von knapp 3.000 m Länge erforderlich gewesen. Trotz wesentlich geringerer Gebirgsschwierigkeiten hätte auch dieser Tunnel eine Bauzeit von 10 bis 12 Jahren erfordert. Ein dritter Plan lief darauf hinaus, eine Förderbahn in Wismath, beginnend mit Gefälle bis zu einem möglichst tiefen Punkt des Leithenreviers an der Ostseite des Erzberges wieder steigend bis zum Präbichl zu führen. Die Erze aus den noch tiefer liegenden Revieren der Leithen Gruben wären durch eine zweite Horizontalbahn bis auf die Feistawiese und von dort durch einen Aufzug zur Haupttrasse zu befördern gewesen.

Weiters bestand noch der Plan, die Platte zu durchschlagen, um so mit den Erzen auf dem kürzesten Weg von der westlichen auf die östliche Seite des Erzberges zu kommen. Auch in diesem Falle wäre die Errichtung einer tiefer liegenden Förderbahn mit Erzaufzügen notwendig gewesen. Von allen diesen Vorschlägen und noch einigen ähnlichen mit mehr oder weniger großen Abweichungen, fand der Plan des Plattendurchstiches, mit der Anlage mehrerer tiefer liegender Förderbahnen mit Erzaufzügen, den größten

Anklang. Die große Frage war nur, wie man diese Aufzüge antreiben sollte. Für den, bei den Radwerken üblichen Wasserradantrieb reichte die zur Verfügung stehende Wassermenge am Erzberg nie aus.

Der im Jahre 1831 von Oberbleiberg berufene neue Bergverwalter Johann Dulnig entwickelte nach kurzem Studium einen in seiner Zweckmäßigkeit und Einfachheit unübertrefflichen Plan. Schon in Bleiberg hatte Dulnig bei einem Aufzug als Gegengewicht Wasser verwendet. Eine von ihm sofort angeordnete Beobachtung und Messung der im Bereich des Rössels liegenden Quellen ergab, dass die Wassermengen für den sparsamen Betrieb von Wassertonnenaufzügen auch in wasserarmen Zeiten ausreichen müssten. Es ist nicht sicher, ob Dulnig selbst den Wassertonnenaufzug erfunden hat oder ob ihm ähnliche Beförderungsanlagen bekannt waren. Sicher ist, dass er damals auf dem Erzberg damit einen ungeahnten technischen Fortschritt einführte. Dulnig legte am 06. Juni 1831 einen im Wesentlichen unverändert angenommenen Plan für die Erzförderung vor (Planskizze II).

Die Platte sollte in einer Höhe durchstochen werden, dass man vom östlichen Mundloch eine Förderbahn mit Gefälle über den Präbichl führen kann. Die am westlichen Mundloch dieses Tunnels ansetzende Bahn sollte durch einen Aufzug mit einer tiefer liegenden Bahn (Weingarten – Wismath) verbunden werden. Am östlichen Hand des Erzberges sollten zwei Horizontalbahnen mit tiefer liegendem Niveau als Plattendurchstich angelegt und mittels zweier weiterer Wassertonnenaufzüge (Zinnobel- und Leithenaufzug) und einer Horizontalbahn mit dem östlichen Plattentunnel – Mundloch verbunden werden.

Noch im Juni 1831 wurde mit dem Bau des Plattentunnels begonnen und schon nach dreijähriger Bauzeit konnte in der Nacht vom 17. zum 18. November 1834 der Durchstich hergestellt werden. Statt der ursprünglich geplanten Auszimmerung wurde der Stollen, wo es erforderlich war, in einer Höhe und Weite von 9 Fuß, ausgemauert. Bereits am 13. Juli 1835 konnte der erste Zug seine Erze in die neu erbaute Präbichl – Haupthalde stürzen. Die Eröffnung dieser Bahn erfolgte somit um 5 Monate früher, als die Inbetriebnahme der ersten Eisenbahn auf dem Kontinent von Nürnberg nach Fürth. Allerdings wurden zum Betrieb hier zunächst nur Pferde verwendet.

Die Erzförderung erfolgte auf der Hauptförderbahn in Zügen zu acht Hunt. Jeder Hunt enthielt 2,5 t Erz. Die Schienen waren zunächst lärchene Langhölzer, die auf Querschwellen ruhten und an der Oberfläche (Fahrbahn) durch aufgenagelte Bandeisen armiert waren. Diese hölzernen Schienen hatten eine Lebensdauer von etwa 12 Jahren. Zur Bespannung eines Zuges reichte ein Pferd und zur Bedienung ein Fahrer, welcher auch die am vordersten Hunt (am Erzberg stets „Heidl“ genannt) befindliche Bremse betätigte. Mehrere Betriebsausweichen zeugten von der sorgsamsten Planung und gewissenhaften Bedachtnahme auf die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse.

Um das für die drei Aufzüge erforderliche Wasser heranzubringen, wurden an den Hängen drei Wasserleitungen in Form hölzerner Rohre und Rinnen von zusammen 7 km Länge errichtet. Auf den Aufzügen selbst liefen Kippkübel, welche das Erz am oberen Ende des Aufzuges selbsttätig in die bereitstehenden Bahnhunte entleerten. Die Leistungsfähigkeit betrug beim Wismathaufzug 500 t in 24 Stunden, beim Zinnobel- und Leithenaufzug betrug sie je 240 t in der selben Zeit. Im Laufe der Jahre wurde durch den Ausbau der Wasserführung diese Leistung erheblich gesteigert. Die gesamten Anlagen konnten ohne Zuhilfenahme fremder Arbeitskräfte durch die beim Bergbau eingesparten Knappen selbst hergestellt werden, ohne dass die Erzaufbringung darunter gelitten hatte.

Für die Erzzufuhr von der Präbichl – Haupthalde nach Vordernberg wurden auf gemeinschaftliche Kosten der Radmeister Kommunität neue zweispännige Wagen angeschafft, mit welchen infolge des stetigen Gefälles 1.700 kg Erz pro Fuhre transportiert werden konnten. Mit diesen Fuhrwerken wurde an vier Wochentagen zweimal und an zwei Wochentagen dreimal gefahren. Die Erzförderung auf der Bahn konnte in den sechs schneefreien Monaten bewältigt werden, während der Abtransport von der Präbichl – Haupthalde mit Fuhrwerken und Schlitten durch 9 bis 10 Monate erfolgte. Aus diesem Grunde hatte die Präbichl – Haupthalde ein Fassungsvermögen von 30.000 t Erz. Durch den günstigen Transport konnte auch der Pferdebestand je Radwerk von 18 auf 10 Pferde verringert werden.

Die Kosten der gesamten Förderanlage, einschließlich Aufzüge, Wasserleitungen und Präbichl – Haupthalde, beliefen sich auf rd. 25.000 Gulden. Wie sehr sich diese große Ausgabe aber durch die erzielten Einsparungen bezahlt machte, geht aus der folgenden Gegenüberstellung hervor: 1 Pfundzentner Erz stellte sich am Stollenmundloch auf und rd. 4 bis 5 kr., die frühere Zufuhr nach Vordernberg mit den Pferdefuhrwerken kam auf etwa 9 kr. Somit kostete ein Pfundzentner Erz am Hochofen 13 bis 14 kr.

Mit der neuen Förderbahn kam ein Pfundzentner am Stollenloch auf 3 ½ kr, die Zubringung zum Präbichl auf 1 ½ kr, die Fracht Präbichl – Vordernberg auf 3 bis 4 kr. Somit hatten sich die Kosten am Hochofen von 13 bis 14 kr. auf 8 ½ kr verbilligt. Hingegen kam dem Besitzer des Radwerkes VII, dem Ritter von Friedau, der sich von der gemeinsamen Förderung mit gleichem Erzbezug wegen seines größeren Grubenanteiles ausgeschlossen hatte, das Erz beim Hochofen auf 14 kr. zu stehen. Erst 1871, nach Abschluss des „Erzbergvertrages“, kam es zur Einigung zwischen der Radmeister Kommunität und Franz Ritter von Friedau. Ab dieser Zeit wurde auch das Erz aus seinen Gruben mit der Förderbahn nach Vordernberg transportiert und von der Verteilerhalde mit Fuhrwerken zu seinem Werk gefahren.

Um die noch immer unverhältnismäßig hohen Kosten der Erzförderung von Präbichl nach Vordernberg zu vermindern, schlug Erzherzog Johann vor, an den schattigen Hängen der Vordernberger Mauer einen Schlittenweg mit gleichmäßigem Gefälle zu errichten. Auf ihm sollte das Erz nur in den Wintermonaten vom Präbichl nach Vordernberg in eine neu zu errichtende Erzhalde transportiert werden.

Dieses Projekt kam aber nicht zur Ausführung. Es wurde vielmehr aufgrund der guten Erfahrung mit der neuen Erzförderbahn beschlossen, diese bis Vordernberg zu verlängern. Über die Ausführung dieser Bahn konnte man sich lange nicht einigen. Wieder war es Johann Dulnig, der im Jahre 1844 einen Plan vorlegte. In ihm war sowohl die Erzförderung, wie auch die Vorbereitung des Erzes für den Hochofenbetrieb eingeschlossen. Der Beschluss und die Bauausführung der Bahn erfolgte so rasch, dass die gesamte Anlage, einschließlich der Röst, schon im Jahre 1847 in Betrieb genommen werden konnte.

Die Grundzüge dieser Förderanlage (des heutigen Erzwanderweges Präbichl – Vordernberg) sind: Auf der Paßpräbichlhöhe, an die seit 1835 bestehende Förderbahn Erzberg - Präbichl angeschlossen, überquerte die Trasse mit einer Brücke die damalige „Reichspoststraße“, heute Eisenbundesstraße. Dazu muss bemerkt werden, dass sich die Paßhöhe seinerzeit vor dem Neubau der Eisenbundesstraße (1982) etwas weiter südlich als heute, siehe etwa die Wasserscheide des vom Polster herabziehenden Rückens, befand. Mit schwachem Gefälle (8 %) verläuft die Trasse, heute „Laufstraße“ (nach der „Polsterrinne“ war eine Betriebsausweiche mit Unterstand), entlang des Polsterhanges, bis sie über eine Vorratshalde (Handlalmhalde) endete. Ein Marterlspruch, das Marterl, das bei der Betriebsausweiche gestanden war, ist leider nicht mehr vorhanden, weist auf ein Lawinenunglück in diesem Bereich hin. Er hat folgenden Wortlaut: "Am 2. März 1854 sind hier von einer Schneelahn erschlagen worden 10 Leut und 5 Böhm." (Aus der Sammlung „Grabschriften und Marterln“, Prebichl (Obersteiermark). Gebr. Richters Verlagsanstalt Erfurt 1936.

Im Gegensatz zur Präbichlhalde ist die Handlalmhalde und in der Folge fast alle übrigen Halden zur Gänze im Boden versenkt, um ein Verfrieren des Erzes, wie es in der Präbichlhalde oft erfolgte, zu verhindern. Die Halde war überdacht und hatte einen Fassungsraum von 8.500 t, um die Erzförderung von hier ab im Frühjahr um einige Wochen eher beginnen zu können. Aus dieser Halde wurden das Erz in einen 30,3 Meter tiefer liegenden Stollen abgezogen und mit Hunten zum oberen Anschlag des Handlalm – Bremsberges gebracht und über diesen auf Stellwagen hinabgelassen. Dieser Bremsberg hat bei einem Gefälle von 23 % eine Länge von 420 m.

Der Bremsberg wurde infolge seiner Länge nur eingleisig ausgeführt. Er wurde mit zwei gegenläufigen Stellwagen, auf welche die Hunte (Heidl) „gestellt“ waren, mit einer Ausweiche betrieben. Um eine Beschädigung des Seiles bei der Ausweiche zu vermeiden, wurde das Seil nach Überfahren der Weiche durch eine besondere Vorrichtung unter die Schiene geschlagen. Der ursprünglich angebrachte Stellmechanismus arbeitete aber nicht verlässlich, weshalb ein eigener Mann zur Bedienung der Weiche angestellt und die Geschwindigkeit beim Überfahren derselben verringert werden musste. Aus diesem Grunde war man über den Wert dieser Neuerung sehr geteilter Ansicht. Die Bewegung der Wagen erfolgte nur durch das Übergewicht der talwärts fahrenden Erzmassen. Zur Bremsung während der Fahrt diente ein im „Bremshaus“ in einem Wasserbassin umlaufendes Flügelrad, das mit senkrecht stehender Achse mit dem Umlaufrad des Seiles verbunden war. Die Bremsung zum Anhalten erfolgte mittels einer Backenbremse am Umlaufrad.

Erwähnenswert erscheint es hier anzuführen, dass das Material für den Bau des Fahrdammes (Bremsberges) nicht aufgeschüttet, sondern mit Wasser aufgeschwemmt wurde. Zu diesem Zwecke wurden aus dem vom Handlgraben fließenden Bach (Vordernbergerbach) Holzzinnen verlegt, die je nach Bedarf verschoben wurden. Dadurch erreichte man nicht nur eine Verbilligung beim Bau, sondern vermied auch ein nachträgliches Setzen des Bahnkörpers.

Am unteren Ende des Bremsberges wurde die Hunte seitlich ausgeschoben und über einem Sieb, das durch ein Wasserrad angetrieben wurde, entleert. Grobes und feines Erz wurden dabei getrennt. Über zwei Sturzschächte gelangte das so getrennte Erz in zwei in einem Stollen mündende Füllgossen. Bei geführten Wanderungen kann dieser Stollen auch besichtigt werden. Er befindet sich unmittelbar im Bereich des Ortsteiles Almhäuser (früher auch „Altenmarkt“) genannt. In diesem Bereich, so wird vermutet, befanden sich die ersten Schmelzöfen, deren Blasbälge mit Wasserrädern betrieben wurden. Verbürgt ist, dass beim Bau der Dulnigschen Erförderbahn in diesem Bereich Teile von Eisenschmelzöfen gefunden worden sind. Außerdem wurden vom Landesarcheologen Walter Schmid und Wilhelm Schuster im Jahre 1929 hier Reste einer Schmiedewerkstätte ausgegraben, die nach deren Ansicht aus dem frühen Mittelalter stammt.

Aus den Füllgossen des Rätters wurden die Erze in Hunte mit 6 Tonnen Ladefähigkeit gefüllt und durch den Sohlstollen abgezogen. Mit Pferden wurden sie über die Kohlbergbahn zum Bremsberg „Glasbremse“ (Kohlberg – Bremse) gefahren. Dieser Bremsberg, mit einer Länge von 400 m und einem Gefälle von 24 %, war dem vorbeschriebenen fast völlig gleich. Hier wurden die Erze allerdings nicht gestürzt, sondern am unteren Ende des Bremsberges mit den gleichen Hunten über eine etwa 400 m lange Bahn zur großen Halde (Weinberghalde) von 35.000 t Fassungsraum gefahren und dort entleert.

Auch diese Halde war im Boden versenkt und erhielt einen Abzugsstollen. Auf einer 380 m langen Bahn wurde das Erz zur neu erbauten Röstanlage geführt. Die Größe der Halde war erforderlich, weil sie den ganzen Wintervorrat für den Betrieb der Röstöfen aufnehmen musste. Ab 1872 wurde auch in die damals errichtete Neukamhalde, auf dem östlichen Talhang gestürzt. Die Röstanlage (Laurenti Röst), in der ursprünglich in 6 Öfen mit Holz und Holzkohle und ab 1859 in 13 Öfen mit einer Braunkohlenhalbgasfeuerung geröstet wurde, zählt zu den eigenartigsten Bauwerken des Erzberggebietes. (Rösten bedeutet ein Erhitzen des Spateisensteines, wodurch die vorhandene Kohlensäure ausgetrieben und dadurch ein für den Schmelzvorgang im Hochofen günstigeres Ausgangsprodukt geschaffen wird). Der auffallende bogenförmige Bau der Laurenti-Röst entstand wegen des schlechten Baugrundes, auf dem sie errichtet wurde. Diese Bauausführung wurde daher gewählt, um den Druck des dahinterliegenden Rutschhanges besser aufnehmen zu können. Bemerkenswert ist, dass zur Röstung mit Halbgas nur 3,5 kg Kohle für 100 kg Rösterz gebraucht wurden. Dabei kam es zu einer Gewichtsverminderung des Erzes auf 73,9 Prozent. Außer der Röstanlage und den darunterliegenden Röstbunkern befanden sich im bergseitigen Teil des Gebäudes Wohnungen für das Personal. Diese wurden sehr zweckmäßig mit einer Warmluftheizung aus den Öfen beheizt. Ob eine so enge Zusammenlegung von Betrieb und Unterkunft aber wirklich zweckmäßig war, blieb allerdings dahingestellt. Schon Peter Tunner hat 1849 gewichtige Bedenken dagegen geäußert.

Von den unterhalb der Röstöfen liegenden Röstbunkern führt wieder ein Förderstollen ins Freie. Die Bahn überquerte hier wieder den Bach und führte zu einer mit einem Wasserrad angetriebenen Erzquetsche, wo das Rösterz auf eine Korngröße von etwa 30 mm Durchmesser zerkleinert wurde. In einem darunterliegenden Bunker von 1.000 t Fassungsinhalt wurde es gesammelt. Aus diesem Bunker wurde das Erz durch einen Stollen (Mundloch beim oberen Stollenhaus) abgezogen und am anschließenden Schienenweg zur ursprünglich 6.500 t fassenden Neuhalde gebracht, von wo das fertig geröstete und aufbereitete Erz an die Hochöfen in der Verteilerhalde (beim unteren Stollenhaus) abgegeben wurde.

Die Besitzer der Radwerke I bis IV bauten sich aus eigenen Mitteln kleine Flügelbahnen an, auf welchen das Rösterz über Brücken unmittelbar auf die Gicht ihrer Hochöfen gebracht werden konnte. Die übrigen Hochöfen holten das Erz mit Fuhrwerken ab. In den nun folgenden Jahren von 1850 bis 1870 wurde das Augenmerk ganz auf Verbesserungen bei den Hochöfen selbst gerichtet. Aus diesem Grunde war wohl der Förderbahn keine besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Es kann dies als das beste Zeichen dafür gewertet werden, dass die Förderbahn allen auch noch so rasch anwachsenden Anforderungen voll entsprach. Anzuführen ist, dass noch bei der Weltausstellung im Jahre 1873 in Wien die vorgeführten Modelle und Pläne der Erzförderbahn die allgemeine und uneingeschränkte Anerkennung der heimischen und ausländischen Fachleute fand.

Erst als in den 70-iger Jahren des 19. Jahrhunderts die Gichtgasröstung bei den Hochöfen aufkam, in Vordernberg geschah dies ausschließlich nach dem Fillaferverfahren, musste eine Erweiterung der Förderbahn erfolgen. Vom unteren Ende der Glasbremse wurde 1871 – 1872 eine zweite Bahn am östlichen Talhang (kohlbergseitig) angelegt. Gegenüber der Weinberghalde wurde die „Neukamhalde“ (22.000 t Fassungsvermögen), für das erst bei den Öfen zu röstende Erz errichtet. Unterhalb dieser Halde wurde die Bahn wieder an die schon bestehende Bahn, die aus den Erzbunkern der „Laurenti Röst“ kam,

angeschlossen. Zu bemerken ist, dass auch nach der Neukamhalde im Jahre 1874 eine Röstanlage gebaut wurde, die aber offensichtlich nur wenig genützt worden ist.

In den Jahren 1872 bis 1880 wurde die neue Schönauhalde mit einem Fassungsvermögen von 60.000 t angelegt. Ihre Errichtung war nach Abschluss des „Erzbergvertrages“ 1871, der zwischen der Radmeisterkommunität und Franz Ritter von Friedau geschlossen worden war, erforderlich. Sie war auch nach der Einstellung der Dulnigschen Erzförderbahn und der Stilllegung des letzten Hochofens in Vordernberg (1922) bis zum Jahre 1960 in Betrieb. Das Erz wurde von der Eisenbahn in der Haltestelle „Schönauhalde“ in einen Bunker gestürzt von dort mit Hunten durch einen Stollen abgezogen, in die Halden transportiert. Bei der ehemaligen Verteilerhalde (beim unterem Stollenhaus) wurde das Erz dann aus den Halden bei Bedarf wieder auf die Eisenbahn verladen. Von da wurden die Hochöfen in Donawitz während der Zeit im Winter beliefert, in der die Präbichlbahn wegen Lawinenabgängen und nicht zu bewältigender Schneemassen unbenutzbar war. Wie sehr sich aber die Anforderungen an die Dulnigsche Erzförderbahn von der Errichtung der Präbichl Eisenbahn steigerten, geht daraus hervor, dass im Jahre 1848 etwa 42.500 Tonnen, in den Jahren 1885 bis 1890 sogar 177.711 Tonnen pro Jahr zu Tal gefördert wurden. Um diesem gesteigerten Transportaufkommen besser nachkommen zu können, wurde die Hauptförderbahn Wismath – Präbichl – Handlalm, im Jahre 1879, für deren Betrieb zuletzt 36 Pferde erforderlich waren, auf Dampflokbetrieb umgestellt. Natürlich waren die ursprünglichen Holzschienen, längst den Eisen-schienen gewichen. Für den gesamten Betrieb genügte zunächst eine Lokomotive mit ca. 45 PS. Mit ihr wurden in 12 Stunden 10 Züge von Wismath bis zur Handlalm-halde transportiert. Ein Zug bestand aus 36 Hunten. Auf der Kohlbergbahn waren nach wie vor bis zur Einstellung der Bahn 14 Pferde zum Transport eingesetzt. Auf allen kürzeren Strecken, mit Ausnahme vom oberen Stollenhaus zu den Schönauhalden, erfolgte die Förderung ausschließlich von Hand aus. Mit Rücksicht auf die Schneelage im Winter musste die Erzförderung auf der obersten Strecke (Wismath – Handlalm) von Anfang November bis Anfang April eingestellt werden. Der Fahrpark wurde zerlegt und eingelagert. In der schneefreien Zeit wurde durch fünf Monate täglich 12 Stunden und zwei Monate täglich 24 Stunden gefahren. Die kritischsten Punkte waren bei diesem gesteigerten Transportaufkommen die Bremsberge. Während der Betrieb auf den Bahnen von Samstag 6 Uhr früh, bis Montag 6 Uhr früh ruhte, musste an den Bremsbergen bis Sonntag mittags und ab Montag 4 Uhr früh wieder gearbeitet werden, um die Rückstände aufarbeiten zu können. Nachdem die Erzförderbahn in mehr als vierzigjährigem klaglosen Betrieb eine über vierfache Leistungssteigerung mitgemacht hatte, erhielt sie den Todesstoß, als man Ende der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts daran ging, in Donawitz einen Koks-Hochofen aufzustellen. In diesem Zusammenhang wurde dann die Präbichl Zahnradbahn errichtet. Im Herbst 1891 wurde dann am Präbichl, aus der erweiterten Präbichl Halde der dulnigschen Erzförderbahn, mit der Verladung in die Eisenbahnwaggons begonnen. Die Erzförderbahn zwischen Präbichl und Vordernberg war dadurch stillgelegt.

Von Wismath bis Präbichl blieb die Förderbahn bis 1965 in Betrieb und diente neben dem Güter- auch dem Personentransport, der zu dieser Zeit etwa 280 Knappen aus Vordernberg, die täglich diese Bahn benutzten, um an ihre Arbeitsstätte auf dem Erzberg zu gelangen. Noch einmal schien es, als würde die alte Förderbahn eine fröhliche Auferstehung feiern, als wenige Monate nach ihrer Einstellung, eine Nachrechnung ergab, dass sich der Transport auf der Zahnradbahn erheblich teurer stellte als auf der alten Förderbahn. Noch einmal wurden die Gleisanlagen und Bremsen hergerichtet und für den Betrieb instandgesetzt, aber es kam nicht mehr dazu. Die Eisenbahn bot einen günstigeren Transportkostenpreis an, und so hatte die „fortschreitende technische Entwicklung“ endgültig die alte Förderbahn überholt. Heute sind nur mehr die Trassen der Bahn und die Bremsberge in der Landschaft zu sehen. Die Maschinen sind entfernt, die Gebäude verfallen oder gesprengt. Die Halden, die alle überdacht waren, sind eingestürzt. In einige kann man noch hinabblicken und kommt dabei nicht umhin, jenen Männern und einer Zeit Dankbarkeit und Bewunderung zu zollen, wo unter schwierigsten Verhältnissen so Großes geleistet wurde.