Die nächst Eisenerz gelegene Theilstrecke liegt in der Trias-, die weitere Strecke bis Präbichl in der Silurformation, desgleichen die restliche Strecke bis Vordernberg. Dieselbe schneidet jedoch grösstentheils nur die über der Silurformation liegenden diluvialen, vollkommen trockenen Ablagerungen an, in Folge welchen Umstandes der Bau dieser Theilstrecke sich verhältnissmässig günstig gestaltete, ebenso für die Erhaltung keine besonderen Vorkommnisse zu besorgen sind.

Die **Verkehrselemente** betreffend, wurde bereits in der Vorrede angedeutet, dass die Bahnverbindung Eisenerz-Vordernberg hauptsächlich den localen, und zwar in erster Linie den durch den von der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft betriebenen Abbau des steierischen Erzberges bedingten Industrien, und erst in zweiter Linie den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen zu dienen hat.

Um diese localen Bedürfnisse nur einigermassen richtig beurtheilen zu können, ist es nothwendig, die bei dem steierischen Erzberge bestandenen Eigenthums- und Abbauverhältnisse kennen zu lernen, und verweisen wir Diejenigen, die sich dafür interessiren, wie die Förderungseintheilung nach Eröffnung der Localbahn Eisenerz-Vordernberg, also derzeit, ist, auf Artikel pag. 19 „Der steierische Erzberg“ und Beilage IV, das Profil des Erzberges mit dem Schema der Förderungsanlagen. — Wie es bis jetzt war, d. h. vor der Erbauung der Eisenerz-Vordernberger Bahn, sei hier erwähnt.

Der Erzberg wird durch die sogenannte Ebenhöhe (1186 Meter ü. d. M.) in zwei Theile getheilt, wovon der obere Theil Eigenthum des Vordernberger Erzberg-Vereines, an welchem die Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft mit 7/12 participirt, der untere Eigenthum der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft ist.

Die Gewinnung der Erze erfolgt nahezu durchwegs zu Tage, und zwar in Etagen von circa 11 Metern Höhe. Die Abfuhr der Erze wurde bis zur Eröffnung der Bahn in nachfolgender Weise bewerkstelligt:

Der Vordernberger Erzberg-Verein hat auf der sogenannten Wiesmath-Etage eine Locomotivbahn, die sogenannte Polsterbahn, zu welcher die Erze aus den Etagen zwischen der Wiesmath-Etage und Ebenhöhe mittelst durch Wasser betriebenen Aufzügen gehoben und aus den ober der Wiesmath-Etage gelegenen Etagen in Schachten abgestürzt werden müssen.

Mit dieser Locomotivbahn wurden die Erze bis zur Handelbremse verführt, auf derselben abgelassen, sodann mit Pferden zur Glaslbremse gebracht, auf derselben gleichfalls abgelassen, von wo sie dann über diverse Sturzhalden zu der die Hauptvorrathskammer bildenden Schönauhalde gebracht und dort magazinirt wurden.

Aus diesem Reservoir wurden die Erze je nach Bedarf entnommen und der Vertheilungshalde zugeführt, von wo sie entweder mittelst eigenen Dienstbahnen oder mittelst Strassenfuhrwerk zu den einzelnen Hochöfen beigestellt wurden.