

Drehzscheibe

32

April 2007

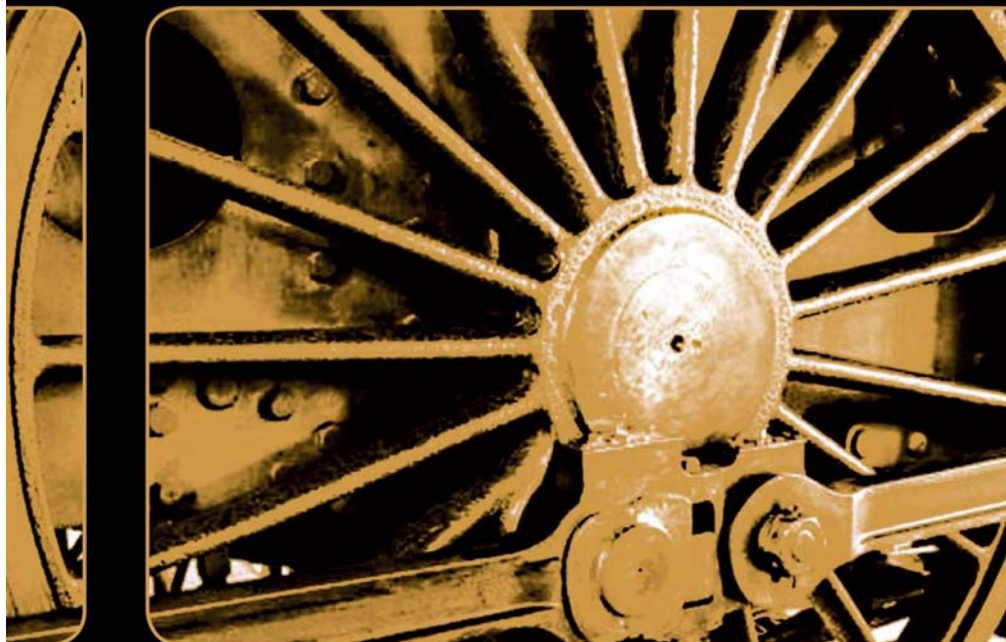
Das Mitarbeiter-Magazin der
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

AUF UNS FAHREN SIE AB

DAS ÖSTERREICHISCHE STAATSARCHIV PRÄSENTIERT



150 JAHRE SÜDBAHN



MIT VOLLDAMPF IN DEN SÜDEN

1. APRIL - 4. NOVEMBER 2007

STRASSHOF - REICHENAU - MÜRZZUSCHLAG - LIEBOCH

WWW.SUEDBAHN.AT

Die weiteren Themen dieser Ausgabe:

Eröffnungsprogramm TEML	2
Lieboch 17. Mai 2007	2
150 Jahre Südbahn	3
Vorwort von ADiR Hubert Zenz	3
Plandampfzüge	4
Ab Graz 18. Mai 2007	4
Die Südbahn - Ausstellungsorte (1.)	5
Eisenbahnmuseum Strasshof:	5
Dampflokparade	6
Graz Köflacherbahnhof 19. Mai 2007 ...	6
Die Zeitung „KURIER“ berichtet	7
Julius Glück Stiftung: Übergabe	8
1. Mai Liebocher Bahnerlebnistag	8
Zwei neue Gesundheitszirkel	8
Ganz Kurze Berichte	8
150. Todestag von Franz Xaver Riepl ..	8
125 Jahre Gotthardbahn	8
Die Sulmtalbahn (1907-1967)	9
Chronologischer Überblick	9
Poster: Planzug LW51	10
Das Ende der Sulmtalbahn	12
Ausstellung „100 Jahre Sulmtalbahn“ ..	13
Die Südbahnstrecke (2. Teil)	14
Von Gloggnitz nach Mürzzuschlag	14
GKB Sportverein	18
Sektion KEGELN	18
Beitragserhöhung	18
Jubiläumsfeier 2007	18
Sektion FUSSBALL	18
Gratulation – Kick – Besichtigung	19
Diamantenes Hochzeitsjubiläum	19
Einladung zum Kleinfeld-Turnier 2007 ..	19
Kick-Termine Karl-Morré-Schule	19
STEF – Sonderfahrt und Besichtigung ..	19
Urania Schwerpunkt Südbahn	20
GKB 671 auf Briefmarke	20
IMPRESSUM	20

LETZTE MELDUNG!



Auf Grund eines Maschinenschadens an unserer „671“ ist der Einsatz bei den in diesem Heft angekündigten Sonderfahrten leider in Frage gestellt. Sollte sich die Reparatur verzögern, werden die Sonderfahrten mit einer Ersatzlokomotive durchgeführt.

Wir bitten dafür um Verständnis!



DAS ÖSTERREICHISCHE STAATSARCHIV PRÄSENTIERT



150 JAHRE SÜDBAHN

MIT VOLLDAMPF IN DEN SÜDEN

Donnerstag, 17. Mai 2007

Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch

PRÄSENTATION DER FESTSCHRIFT UND AUSSTELLUNGSERÖFFNUNG

Programm:

- 15.20 Uhr Graz Köflacherbahnhof
Abfahrt des Eröffnungssonderzuges mit
der Dampflokomotive 671
- 15.50 Uhr Ankunft in Lieboch
- 16.00 Uhr Eröffnungsfeier
- 18.40 Uhr Rückfahrt des Sonderzuges nach Graz

Aus Anlass der Ausstellungseröffnung werden weitere
Dampfsonderzüge nach Lieboch geführt:

- Salzburg - Graz - Lieboch (ab Graz Köflacherbf 14.25 Uhr,
an Lieboch 15.10 Uhr; Rückfahrt ab Lieboch 17.00 Uhr
Dampflokomotive 01 533 der ÖGEG)
- Wien - Graz - Lieboch (ab Graz Köflacherbahnhof 14.35 Uhr,
an Lieboch 14.55 Uhr; Rückfahrt ab Lieboch 17.10 Uhr
Dampflokomotive 109.13 des 1.ÖSEK)
- Knittelfeld - Graz - Lieboch (ab Graz Köflacherbf 14.15 Uhr,
an Lieboch 15.05 Uhr; Rückfahrt ab Lieboch 17.45 Uhr
ÖBB-Dampflokomotive 52.4984)



150 Jahre Südbahn

Mit Volldampf in den Süden

Vorwort von ADir Hubert Zenz

27. Juli 1857, ein auf den ersten Blick unscheinbares Datum. Wenn man sich damit eingehender befasst, kommt man unweigerlich mit der Eisenbahn, konkret mit der Südbahn, in Verbindung.

Der 27. Juli 1857 ist der Tag, an dem es zum ersten Mal möglich war, die Strecke Wien nach Triest durchgehend mit der Eisenbahn zu befahren.

2007, also 150 Jahre später nimmt man dieses Datum zum Anlass sich der wechselvollen Geschichte um den Bau dieser wichtigen Verbindung an das adriatische Meer zu erinnern.

Schon 1829 entwickelte Franz Xaver Riepl den Plan eine Eisenbahnverbindung vom Osten Galiziens unter Einbeziehung der Reichs- und Residenzhauptstadt Wien nach Triest zu bauen. Die damals geplante Streckenführung ist von der heutigen ziemlich abgewichen, denn sie sollte nach Wien über Bruck an der Leitha, Ungarisch Altenburg, Steinamanger, Marburg und Laibach an die Adria führen. Ausschlaggebend für diese Streckenführung waren natürlich auch die relativ geringen technischen Probleme bei der Anlage der Bahn. Der Umweg über Ungarn war insofern gerechtfertigt, da man für die Überwindung der Pässe auf dem niederösterreichisch-steirischen Gebiet, ein Vielfaches an Zeit benötigte.

Der Staat, der damals wie heute an Geldnot litt, hatte kein großes Interesse daran die Eisenbahn zu errichten, sodass private Bankiers die Finanzierung des Baus zu übernehmen hatten.

Baron Georg Sina von Hodos, nicht nur Bankier sondern auch in der Wirtschaft involviert, kam auf den Plan sich 1836 um die Bewilligung der Vorarbeiten für eine Bahn von Wien nach Raab zu bemühen. Durch seine wirtschaftlichen Interessen in Ungarn passte auch die Streckenführung in sein Konzept.

Erzherzog Johann, der sich zur gleichen Zeit auch schon bemühte die Obersteirischen Industriegebiete an ein Bahnnetz anzubinden, erkannte, dass bei dieser Planung die Steiermark umfahren werden würde. Durch seinen Einfluss im Kaiserhaus sowie mit Unterstützung der Triestiner Kaufmannschaft wurde es dann möglich, dass Sina sich bereit erklärte die Streckenführung nach Triest unter Einbeziehung der Steiermark vorzunehmen. Somit war der Grundstein für die heutige Trasse der Südbahn gelegt.

Die vom Österreichischen Staatsarchiv (<http://www.oesta.gv.at>) gestaltete Ausstellung im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML) versucht den Besucher durch verschiedene historische Quellen in einer Geschichtsreise von Wien nach Triest zu führen.

Dadurch, dass der Bau in verschiedenen Abschnitten vorgenommen wurde, ist auch die Ausstellung in Abschnitten

gegliedert nämlich

- Wien nach Gloggnitz
- Gloggnitz nach Mürzzuschlag
- Mürzzuschlag nach Graz
- Graz nach Cilli
- Cilli nach Laibach
- Laibach nach Triest

Bei der Schwerpunktsetzung sollen verschiedene Interessensgruppen erreicht werden. Einerseits wird durch die Ausstellung von technischen Plänen den Bedürfnissen der Technikinteressierten Rechnung getragen. Kunstinteressierte haben die Möglichkeiten durch historische Lithografien sich einen Überblick zu verschaffen. Des weiteren kann man durch die ausgestellten Objekte auch einen Einblick in die Alltags- und Sozialgeschichte gewinnen. Die Tatsache, dass die k. k. priv. Südbahngesellschaft fast fünf Jahrzehnte lang betriebsführendes Unternehmen auf den GKB-Strecken war wird ebenso behandelt, wie die Sulmtalbahn, welche heuer ihr 100jähriges Jubiläum feiert. Und natürlich kommt auch ein Ausblick in die Zukunft – im speziellen die Koralmbahn – nicht zu kurz.

Die Ausstellung wurde bewusst „populärwissenschaftlich“ gestaltet damit auch Nichtfachleute sowie Kinder und Jugendliche die Möglichkeit haben sich daran zu erfreuen.

Zum Themenschwerpunkt 150 Jahre Südbahn gibt es neben dem TEML noch weitere Ausstellungen im Kulturbahnhof Mürzzuschlag, in Reichenau an der Rax sowie im Eisenbahnmuseum Strasshof (siehe <http://www.suedbahn.at>).

Am 17. Mai 2007 um 16.00 Uhr wird die Ausstellung im TEML feierlich eröffnet, gleichzeitig ist geplant, die Festschrift „150 Jahre Südbahn – Mit Volldampf in den Süden“ erstmals der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Wir laden Sie, geschätzte LeserInnen der „Drehscheibe“ herzlich zu einem Besuch ins Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch ein.

Öffnungszeiten der Ausstellung

„150 Jahre Südbahn – Mit Volldampf in den Süden“
18. Mai bis 26. Oktober 2007,
Mittwoch bis Sonntag von 10:00-17:00 Uhr

Eintrittspreise:

Erwachsene 4,00 €
Kinder 2,00 €

Ermäßigungen für Familien, Senioren, Gruppen,
StEF-Mitglieder und
GKB-MitarbeiterInnen

Kontakt:

TEML-Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch
Bahnhofstraße 8
8501 Lieboch

Tel.: +43-316-5987-548

Fax: +43-316-5987-549

E-Mail: teml@gkb.at





150 JAHRE SÜDBAHN

MIT VOLLDAMPF IN DEN SÜDEN

Freitag, 18. Mai 2007

PLANDAMPFZÜGE

...bitte einsteigen...

Graz - Wies-Eibiswald

R 8555 ab Graz Hbf 9.04 Uhr

Rückfahrt als Sonderzug, ab Wies-Eibiswald 11.30 Uhr

Aufenthalt in Deutschlandsberg, Preding-W., Lieboch,

Premstätten-T. und Straßgang

an Graz Köflacherbahnhof 13.35 Uhr

ÖBB-Dampflokomotive 52.4984

Graz - Köflach

R 8441 ab Graz Hbf 12.49 Uhr

Rückfahrt als Sonderzug, ab Köflach 15.10 Uhr

Aufenthalt in Söding-M. und Straßgang

an Graz Köflacherbahnhof 16.10 Uhr

Dampflokomotive 629.01 des 1.ÖSEK

Die Planzüge halten in allen Bahnhöfen und Haltestellen.
Es gelten die regulären Fahrpreise.



Die Südbahn - Ausstellungsorte (1.)

Eisenbahnmuseum Strasshof:

Seit 1. April geöffnet ist die Ausstellung im Eisenbahnmuseum Strasshof. Die Eröffnungsfeier am Vorabend des 1. April hat Koll. Alois Wallner **IN-BD** besucht. Hier seine Fotos und sein Bericht:



Andreas Kiessling, Obmann des 1. österreichischen Straßenbahn- und Eisenbahnklub (1.öSEK) als Betreiber des Eisenbahnmuseums Strasshof, begrüßte die Vertreter der beteiligten Betriebe, Museen und Vereine, sowie zahlreiche Leihgeber von Fotomaterialien zur Eröffnung der 1. Ausstellung in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Staatsarchiv. Die Feier wurde mit einer Fanfare, dargeboten vom örtlichen Musikverein, eingeleitet und mit hörensweisen Gesangsdarbietungen (u.a. eine originelle Südbahnvariation der „Schwäbschen Eisenbahn“) abgerundet.



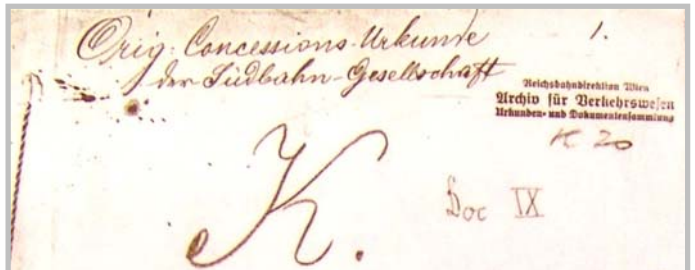
Aus dem Bestand des Staatsarchivs werden Unterlagen über die Südbahnstrecke, ihre Bahnhöfe und Betriebsgebäude sowie über die Entwicklung der Fahrzeugtechnik gezeigt. Im Ausstellungswagen, im Heizhaus und im ersten Stock des ehemaligen Verwaltungsgebäudes werden Urkunden, Pläne und Lichtbilder präsentiert. In der Halle sind neben den Loks auch Personen- und Güterwagen zu sehen, z.B. der aus dem Jahre 1883 stammende Kohlenwagen, ehem. GKB von 1923 bis 1968, Umbau in der Werkstätte

1968 und letzte Verwendung im Baudienst als Xw 5501 bis 1985, 2003 Rekonstruktion in Strasshof (siehe Foto ganz unten).

Am 1. April wurde bei herrlichem Wetter die Gartenbahn, Modellbahn- und Modellautoanlage in Betrieb genommen. Es bestand auch die Möglichkeit einer Führerstandmitfahrt auf der ehemaligen Südbahnlokomotive 17c 372 aus dem Jahre 1891, da am 1. April Dampfbetrieb war. Diese Dampflok war von 1924 bis 1968 im Fahrzeugpark der GKB und wurde 1969 an das Museum abgegeben.



Informationen über die Ausstellungsreihe ergingen bereits an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der GKB und liegen an den vier Ausstellungsorten auf. Informationen über die Ausstellungsreihe finden sich auch auf der Homepage des Österreichischen Staatsarchivs: <http://www.suedbahn.at/> und auf der Strasshof Homepage <http://www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com>.



Anreise nach Strasshof mit der Schnellbahn Linie 1 Richtung Gänserndorf ab Wien bis Haltestelle Silberwald, Fußweg 10 Minuten. Anschrift: Eisenbahnmuseum Strasshof, Sillerstr. 123, 2231 Strasshof an der Nordbahn. Tel.: 02287/3027-11. Öffnungszeiten: 1. 4. bis 26. 11. 2007, täglich außer Montag 10:00 bis 16:00.

Weitere Dampfbetriebstage sind heuer am 22.04., 06.05., 03.06., 24.06., 08.07., 22.07., 05.08., 19.08., 02.09., 23.09., 07.10. 26.10.

(Text und Fotos: Alois A. Wallner **IN-BD**)





150 JAHRE SÜDBAHN

MIT VOLLDAMPF IN DEN SÜDEN

...bitte einsteigen...

Samstag, 19. Mai 2007
Graz Köflacherbahnhof

DAMPFLOKPARADE BAHNHOFSFEST

Programm:

10.00 Uhr Präsentation der Dampflokomotiven im Heizhaus

13.00 Festakt

Dampflokparade mit:

17c372, 109.13 und 629.01 (1.ÖSEK)

50.1171, 52.1227 und 33.132 (B&B)

52.4984 (ÖBB); 01 533 (ÖGEG); 25 026 (SZ); GKB 671

Bahnhofsfest mit

Unterhaltungs- und Familienprogramm,

Dampfgartenbahn, Modellbahn

anschl. Heimfahrt der Gastlokomotiven



150 Jahre Südbahn I

KURIER
SONNTAG, 25. MÄRZ 2007

Mit Volldampf von Wien nach Triest

Am 27. Juli 1857 war die Eisenbahnverbindung Wien-Triest durchgehend befahrbar. Zum Jubiläum wird groß gefeiert.

VON INGRID BAHRER-FELLNER

Am 27. Juli 1857 wurde die Bahnverbindung zwischen der Residenzstadt Wien und der Hafenstadt Triest feierlich eröffnet. Die 577 Kilometer lange Südbahn war erstmals durchgehend befahrbar. Ihr Ausbau erfolgte in mehreren Etappen zwischen 1838 und 1857.

Schwierigste Herausforderung war die über den Semmering führende Teilstrecke Gloggnitz – Mürzzuschlag (1848 – 1854), die 1998 als erste Eisenbahnstrecke der Welt zum Weltkulturerbe erklärt wurde. Sie zählt 16 Viadukte und 15 Tunnel. Erst 1857 war auch das zweite Problem, die Moor- und Karststrecke von Laibach bis zum Meer, gelöst.

Ausstellungsorte Seit 150 Jahren ist die von Wien über Graz und Laibach nach Triest führende Südbahn eine der Eisenbahn-Hauptachsen im Alpen-Adria-Raum. Zum Jubiläum wird heuer groß gefeiert



Glanzstücke: Die Viadukte der Semmeringbahn (oben) und die Südbahnloks, die an den 13 Dampfbetriebstagen in Strasshof zum Leben erwachen

und viel gezeigt: Vom 1. April bis 4. November präsentiert das Österreichische Staatsarchiv an vier Standorten mit Archivalien, Plänen und Fotos eine übergreifende Ausstellung zur Geschichte der Südbahn. „Jeder Ausstellungsort bietet einen anderen Schwerpunkt“, erklärt Hubert Zenz vom Österreichischen Staatsarchiv. Um die Historie auch jungen Besuchern schmackhaft zu machen, gibt's an allen Orten ein Kinderprogramm.

– **Strasshof:** Im Eisenbahnmuseum Strasshof kann man originale Südbahn-Lokomotiven besichtigen, erfährt alles über die Geschichte des Wiener Südbahnhofs und die Entwicklung der Fahrzeugtechnik. Highlights sind die Dampfbetriebstage (etwa am 1. und 22. April, 6. Mai, 3. und 24. Juni), an denen die qualmenden Südbahnveteranen zum Leben erweckt werden und Jung und Alt die Möglichkeit haben, am Führerstand mitzufahren. An den Dampfbetriebstagen

führt eine Zeitreise die Besucher von Wien nach Triest. Im denkmalgeschützten Rundlokschuppen werden ab 10. Juni Semmeringbahnlokomotiven und erstmals auch die größte österreichische Draisinen- und Motorbahnwagensammlung präsentiert. Treff ist der k.&k. Café-Waggon, der einem Hofsalonwagen nachempfunden ist. Bei Ghega-Bier oder Südbahn-Weinen lässt sich's hier gut rasten. Für Kinder gibt's Rätsel- und Suchspielstationen, im Juli und August jeden Mittwoch Baseltvormittage.

– **Lieboch:** Das Technische Eisenbahnmuseum in Lieboch bei Graz lockt mit der denkmalgeschützten „671“, der dienstältesten Dampflokomotive der Welt. Die vom Österreichischen Staatsarchiv präsentierte Ausstellung zeigt den wirtschaftlichen und kulturellen Einfluss des Bahnbaues sowie Pläne der Strecken, der Triebfahrzeuge und Waggons. Für Kinder gibt's spezielle Führungen. Sie können Lokführer spielen und Weichen verstellen. Sonderfahrten mit den ÖBB-Erlebnisziügen und in Waggons des imperialen Luxusziuges Majestic Imperator runden das Programm ab.

• **INTERNET**
www.suedbahn.at



Schauplätze: Geschichte und Erlebnis

• **Eisenbahnmuseum Strasshof/NÖ:** Geöffnet von 1. April bis 26. Oktober, täglich außer Montag, 10 bis 16 Uhr. Eintrittspreise: Erwachsene 5,50 €, Kinder 2,80 €. An Dampfbetriebstagen 8 bzw. 4 €. Adresse: 2231 Strasshof, Sillerstraße 123, ☎ 02287/ 3027-11, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com

• **Schloss Reichenau/NÖ:** Geöffnet von 27. Mai bis 4. November, täglich von 9 bis 17 Uhr. Eintrittspreise: Erwachsene 6 €, Schüler und Senioren 4 €, Familien 12 €. Adresse: 2651 Reichenau an der Rax, Schlossplatz 9, ☎ 02666/ 52 865, www.reichenau.at

• **Südbahn Museum Mürzzuschlag/Stmk.:** Geöffnet von 1. Mai bis 31. Oktober, täglich von 10 bis 17 Uhr, danach Sa/So. 10–16 Uhr. Eintrittspreise: Erw. 6,90 €, Schüler und Senioren 5,50 €. Adresse: 8680 Mürzzuschlag, Heizhausgasse 2, ☎ 03852/ 2530 326, www.suedbahnmuseum.at

• **Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch/Stmk.:** Geöffnet von 17. Mai bis 26. Oktober, Mittwoch bis Sonntag 10 bis 17 Uhr. Eintrittspreise: Erwachsene 4 €, Kinder 2 €. Adresse: 8501 Lieboch, Bahnhofstraße 8, ☎ 0316/ 5987-548.

• **ÖBB ErlebnisBahn:** Details über Sonderfahrten mit Erlebnisziügen gibt's täglich von 13 bis 19 Uhr unter ☎ 0664/ 200 15 00, www.erlebnisbahn.oebb.at

• **Sonderfahrt:** Im kaiserlichen Salonwagen des Majestic Imperator geht's von Wien nach Abbazia (Opatija). Preis 455 € inklusive vier Übernachtungen mit HP und Gala-dinner, Frühlingsball und Operetten-gala im 4-Sterne-Adria-Relax-Resort Miramar. Termin: 27. April bis 1. Mai. Details: ☎ 00385/ 51/ 280 000.

• **Jubiläums-Folder:** „150 Jahre Südbahn – Mit Volldampf in den Süden“ gibt's gratis beim Österr. Staatsarchiv, ☎ 01/ 795 40-115.

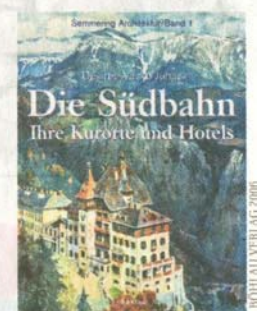


Strasshof: Modellbahnen

► Buchtipp

Kurorte entlang der Südbahn

Rechtzeitig zum Jubiläum erschienen ist das von Désirée Vasko-Juhász aufwändig recherchierte Nachschlagewerk „Die Südbahn, Ihre Kurorte und Hotels“ – eine Zeitreise vom Semmering bis Abbazia. Erschienen im Böhlau Verlag, 413 Seiten, 59 €.



Julius Glück Stiftung: Übergabe

Die „Julius Glück – Stiftung“ ist eine Stiftung für Eisenbahnbedienstete, die durch Unfall oder andere Weise unverschuldet in Not geratenen Eisenbahner/innen von privaten Eisenbahnunternehmen oder deren Angehörigen finanzielle Hilfestellung leistet. Die „Julius Glück – Stiftung“ ist aus der vormaligen „Allgemeinen Stiftung für Eisenbahnbedienstete“ hervorgegangen. Ihr Vermögen besteht derzeit aus der in Wien IV, Frankenberggasse 11, gelegenen Liegenschaft und aus deren Barerträgen.

Auf Ansuchen und Vorschlag von GKB Geschäftsführung und Betriebsrat wurde auch Ende 2006 die Vergabe einer Zuwendung an unserem bei einem Wegunfall schwer verletzten Kollegen Anton Theussl [BB] beschlossen.

Am 2. Februar 2007 konnte der Betrag aus dieser Zuwendung unter Beisein vom Prok. Peter Schartel [BB], Mag. Astrid Suppan [G-PE], Betriebsrat Gerald Moser [BB] von der Busbetriebstelle Stainz und ZBR Andreas Schwammerlin im RAZ Tobelbad an Kollegen Anton Theussl [BB] übergeben werden. Wir wünschen Kollegen Theussl auf diesem Wege noch gute Besserung und hoffen, ihn schon bald auf seinem Arbeitsplatz begrüßen zu können.

Foto rechts v.l.: Mag. Astrid Suppan, Anton Theussl und Prok. Peter Schartel im Rehabilitationszentrum Tobelbad

(ZBR Andreas Schwammerlin)



Sportausschuss der Marktgemeinde Lieboch

Liebocher Bahnerlebnis- & Radfahrtag

1. Mai 07

Radfahrtagstart: 10.30 Uhr
TEML - Bahnhofsgelände

3 Mountainbikes werden als Hauptpreis verlost!

Sponsor: Drahteisel - Voitsberg

Nenngeld: € 5,- (Wiener/Salat/Getränk/Eis + Gewinnlos!)



SONDERZUG - "671"

Abfahrt Graz/Köfl. Bhf: 9.35 bzw. 12.00 Uhr

Rückfahrt ab Lieboch: 10.30 bzw. 15.50 Uhr

Dampflokfahrten: Graz-Lieboch-Graz

Erwachsene: € 8,- / Kinder: € 4,- / StEF € 6,- / Gratis Fahrradtransport!

Gutscheinpaket: € 5,- (Wiener/Salat/Eis/Gewinnlos)



Modellbahnwaggon!

INFO: 0664/488 30 30

Nähere Infos im Internet auf:

Komm nach **LIEBOCH.com**



Zwei neue Gesundheitszirkel

Das Wohlbefinden am Arbeitsplatz und die Gesundheit der Mitarbeiter ist uns ein Anliegen. Deshalb haben wir wieder 2 Gesundheitszirkel organisiert, um Lösungen auszuarbeiten, welche die Belastungen am Arbeitsplatz vermindern sollen. Moderiert werden die Gesundheitszirkel wieder von Mag. Günther Cresnar.

Gesundheitszirkel 1 mit dem Schwerpunkt:

Belastungsminimierung im Turnusdienst
(Tag / Nacht Wechsel)

Termine: 25. April 2007, 14. Mai 2007
Zeit: jeweils 9.00 Uhr – 13.00 Uhr
Ort: Schulzimmer Friedhofgasse 1. Stock
Teilnehmer: 6-8 Mitarbeiter
Moderation: Mag. Günther Cresnar

Mitarbeiter, die an der Arbeit im Gesundheitszirkel Interesse haben, melden sich bitte im Büro des Betriebsrates.

Der 2. Gesundheitszirkel wird im Juni 2007 stattfinden und zum gegebenen Zeitpunkt ausgeschrieben. G-PE

Ganz Kurze Berichte

150. Todestag von Franz Xaver Riepl

Der Initiator der ersten Dampfeisenbahn in Österreich starb am 25. April 1857 in Wien.

125 Jahre Gotthardbahn

Am 23. Mai 1882 wurde mit der Gotthardbahn eine der kühnsten Bahnen über die Alpen eröffnet. Auf Grund dieses Jubiläums hat der EK-Verlag Freiburg ein Sonderheft Eisenbahn-Kurier SPECIAL 84 zum Thema „125 Jahre Gotthardbahn“ herausgegeben (Bestellnummer 1831).



Die Sulmtalbahn (1907-1967)

Chronologischer Überblick

Etwas wehmütig feiern wir heuer die beiden Jahrestage der Sulmtalbahn: am 13. Oktober den 100. Jahrestag der Eröffnung und leider auch den 40. Jahrestag ihrer Einstellung am 27. Mai 1967. Hier ein kurzer Rückblick auf die wichtigsten Daten:

1906, 31.01.: Karl Freiherr von Wucherer-Huldenfeld und Dr. Leopold Stramitzer erhalten eine Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Lokalbahn von Leibnitz nach Pöfing-Brunn.

1906, 11.03.: Der Spatenstich erfolgt in Leibnitz.

1907, 04.26.: Die Südbahngesellschaft übernimmt vertraglich die Betriebsführung auf der im Bau befindlichen Strecke.

1907, 13.10.: Feierliche Eröffnung der neuen 24,770 km langen, eingleisigen, normalspurigen Strecke zwischen Leibnitz (Südbahn) und Pöfing-Brunn (GKB).

1908, 04.08.: Konstituierende Generalversammlung der Aktiengesellschaft Sulmtalbahn.

1909, 16.07.: Durch einen Sabotageakt am Gleiskörper kommt es bei Heimschuh zu einer Entgleisung der Lok und mehrerer Waggons.

1917, : Wegen Kohlemangels in Folge des Ersten Weltkriegs muss der gesamte Verkehr für mehrere Monate eingestellt werden.

1924, 01.01.: Die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) übernehmen den Betrieb nach der Liquidation der Südbahngesellschaft.

1924, 01.07.: Die GKB entschließt sich, den Betrieb selbst zu führen.

1930, 01.04.: Nach Erwerb der Aktienmehrheit durch die GKB

übernimmt diese auch die Betriebsführung.

1930, 15.05.: Die GKB führt nun die Sulmtalbahnzüge von Leibnitz bis nach Wies.

1930, 01.08.: Das Heizhaus in Pölfing-Brunn wird aufgelassen.

1953, : Schienenbusse der Reihe VT 10 ersetzen die bisherigen Dampflokzüge.

1957, 13.10.: Das 50-Jahr Jubiläum der Sulmtalbahn wird festlich unter großer Teilnahme der Bevölkerung begangen. (siehe Foto unten: Festlich geschmückter Sonderzug)



1967, 27.05.: Einstellung des Betriebs auf der Sulmtalbahn.

1976, : Die Gleisanlagen zwischen Leibnitz und Gleinstätten werden demontiert. Ein 6 km langer Abschnitt zwischen Pöfing-Brunn und Gleinstätten bleibt als Anschlussbahn v.a. für das Ziegelwerk Gleinstätten erhalten.

Quellen:

Tezak, Sepp: Erinnerungen an die Sulmtalbahn, in: „Schienenverkehr aktuell“, Wien 1992/06.

Tezak, Sepp: Relikte der Sulmtalbahn, in: „Schienenverkehr aktuell“, Wien 1998/12.

Abb. links oben: Fahrrad-Draisine vor dem Bf Fresing um 1910

Abb. unten: Fahrplanausschnitt der K.k. priv. Südbahn-Ges. 1914

(freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Herrn Wolfgang Abel)

Abb. oben: Festzug zum 50 Jahr Jubiläum; GKB-Archiv / Foto Blaschka

Abb. nächste Doppelseite: LW51 auf der Fahrt von Leibnitz nach Wies nahe Hst. Mayerhof (Foto: Mag. Alfred Luft, 1.11.1960)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.										62e-62h.					
Vom 1. Mai 1914.						62e. Leibnitz—Pöfing-Brunn.									
—	—	10 30	8 45	9 00	11 25	ab	Wien Sbf. 62	an	1 55	7 05	5 35	5 35	—		
—	—	5 47	1 16	5 08	7 40	ab	Graz Hbf. 62	an	7 09	11 31	8 15	10 00	—		
—	—	6 39	1 47	6 03	8 32	an	Leibnitz 62	ab	6 13	10 36	7 23	9 03	—		
—	—	5 23	1 02	4 14	8 05	ab	Marburg Hbf. 62	an	7 39	12 30	7 06	11 09	—		
—	—	6 11	1 53	4 59	9 00	an	Leibnitz 62	ab	6 41	11 41	6 06	10 06	—		
Fahrpr. h		G 2,3	G 2,3	G 2,3	G 2,3	Sulmtalbah.		Sulmtalbah.		Sulmtalbah.		Sulmtalbah.			
		3101	3103	3105	3107	Im Betriebe der Südbahn		Im Betriebe der Südbahn		Im Betriebe der Südbahn		Im Betriebe der Südbahn			
		2	3			Km.		Km.		Km.		Km.			
		3102	3104	3106	3108										
Von Leibnitz		7 00	2 00	6 09	9 15	1.	ab	Leibnitz 62	an	25	6 08	10 18	5 48	8 50	
40	20	7 05	2 05	6 14	9 20	2.	↕	Kaindorf H.	↗	23	6 03	10 13	5 41	8 45	
50	30	7 14	2 14	6 23	9 29	6.		Muggenau H.		20	5 54	10 04	5 30	8 36	
70	40	7 21	2 21	6 30	9 36	8.		Heimschuh		18	5 49	9 59	5 24	8 31	
100	70	7 33	2 37	6 42	9 48	13.		Fresing		16	5 37	9 47	5 06	8 19	
130	80	7 42	2 46	6 49	9 55	15.		Mayerhof H.		13	5 29	9 39	4 48	8 11	
160	100	7 53	3 06	7 00	10 06	19.	↘	Gleinstätten	↙	6	5 19	9 29	4 37	8 01	
190	120	8 00	3 13	7 07	10 13	22.	↙	St. Martin-Dietmannsdorf H.	↘	3	5 11	9 21	4 27	7 53	
210	130	8 10	3 23	7 17	10 23	25.	an	Pöfing-Brunn 62 d.	ab	—	5 03	9 13	4 17	7 45	





Planzug LW51 der Sulmtalbahn auf der Fahrt von
Leibnitz nach Wies vor der H. Mayerhof
© Mag. Alfred Luft, 01.11.1960



Das Ende der Sulmtalbahn

Nachdem am 27. Mai 1967 der letzte Personenzug verkehrt war, wurde auch der Güterverkehr zwei Wochen später eingestellt. 1976 wurden schließlich die Gleisanlagen demontiert und rund 1.100 t Altschienen abtransportiert. (siehe Fotos rechts und unten v. Ing. Jörg Prix, 1976)



Auch wenn heute nur mehr wenige „Relikte der Sulmtalbahn“, wie Sepp Tezak seinen diesbezüglichen Artikel im Magazin „Schienenverkehr aktuell“ 1998 betitelte, vorhanden sind, so ist die Sulmtalbahn in der Erinnerung der Weststeirer immer noch lebendig.

Einige „Freunde der Sulmtalbahn“ haben sich in den letzten Jahren zusammengefunden und Erinnerungstücke, Fotos und Dokumente gesammelt, Modelle der Anlagen gebaut, sind die alte Bahntrasse nachgewandert und haben schließlich den Entschluss gefasst, heuer eine Ausstellung zu organisieren. (Foto unten: Laßnitzbrücke heute)



Dietmar Zweidick (ÖBB-Tfzf, am Foto oben ganz rechts vor dem Bf Fresing im heutigen Zustand), hatte die Idee heuer diese Ausstellung zu organisieren und gewann schnell die Mitarbeit von Karl-Heinz Grubelnik (GKB-Tfzf, oben in der Mitte), Karl-Heinz Sommer (Beamter, oben ganz links) und Rupert Koch (Pensionist, am Foto unten mit seinen Bahnhofsmodellen).



Ausstellung „100 Jahre Sulmtalbahn“

Für die Ausstellung wurden rund 500 Fotos gesammelt, Pläne organisiert, Relikte ausgegraben und 2006 in vier Tagen die Strecke abgewandert und bildlich festgehalten. Rupert Koch hat in rund 800 Arbeitsstunden Modelle im Maßstab 1:87 nachgebaut, Dietmar Zweidick hat eine umfangreiche Festschrift verfasst, Karl-Heinz Grubelnik hat die Fotos und Pläne EDV-mäßig erfasst und archiviert, Karl-Heinz Sommer hat Streckenpläne erstellt und die Geschichte recherchiert.

Das umfangreiche Material, das zum größten Teil noch nie in dieser Form zu sehen war, wurde schließlich noch durch Aquarelle von Prof. Sepp Tezak ergänzt, der in den letzten 25 Jahren mehr als 100 Bilder mit Motiven der Südbahn von Wien bis Triest aus der Gründerzeit detailgenau gemalen hat, darunter natürlich auch viele Ansichten von GKB und Sulmtalbahn, von denen er als Eisenbahn- und Nostalgiefreund für diese Ausstellung auch einige unentgeltlich zur Verfügung stellt.

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und die *Drehscheibe* und ihre Leser haben ebenfalls versucht das Projekt zu unterstützen, so wie viele Kollegen und Freunde. Bei



Kaindorf am Zug

A U S S T E L L U N G

100 Jahre

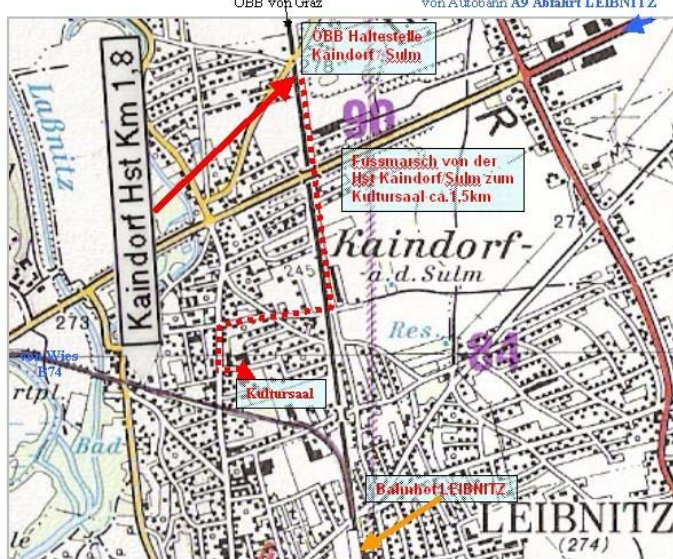
Sulmtalbahn

im Kultursaal der Marktgemeinde Kaindorf/Sulm

27.-29. April

Freitag, 27. April - 19 Uhr: Ausstellungseröffnung
Samstag, 28. April u. Sonntag, 29. April: ab 14 Uhr

Eintritt frei!



!!! vom Bahnhof LEIBNITZ (ÖBB) besteht die Möglichkeit mit dem TAXI-Werber
Tel: 03452/2217 (ca 4€ pro Fahrt) zur Ausstellung zu fahren!!!

allen möchten sich die vier Organisatoren der Ausstellung herzlichst für ihrer Unterstützung bedanken, besonders aber bei den Herren Franz Kiegerl, Andreas Konecnik, Prof. Sepp Tezak und Alois A. Wallner.

Nützen Sie die Chance und besuchen Sie diese Ausstellung, die leider nur an drei Tagen, dafür aber bei freiem Eintritt zugänglich ist. Anfahrt ist mit Auto und ÖBB möglich (siehe Skizze links), ab Bf Leibnitz besteht ein Taxi Zubringer (ca. 4,-). Und wer die Weststeiermark kennt, der weiß: Keine Ausstellung ohne Speis' und Trank! Sogar ein eigenes „30er Bock Tröpferl“ (nach den Lokomotiven der Reihe 30, die auf der Sulmtalbahn eingesetzt waren) mit stilgerechter Etikette wurde eingelagert.

(HM; Bildmaterial: Karl-Heinz Grubelnik)





Die Südbahnstrecke (2. Teil)

Von Gloggnitz nach Mürzzuschlag

Die Semmeringbahn, eine der ersten, anspruchsvollsten und schönsten Gebirgsbahnen der Welt, deren 150 Jahr Jubiläum 2004 gefeiert wurde, hat den Ausgangspunkt ihrer 41,8 km langen Strecke im Bahnhof Gloggnitz (km 74,90, Seehöhe 441 m). Am Foto oben, in winterlicher Stimmung am 28.01.2007 von Alois A. Wallner **IN**

BD aufgenommen. Hier bekamen schwere Züge ein zweites, manchmal auch ein drittes Zugfahrzeug vorgespannt, damit sie die Steigungen auf diesem Alpenübergang bewältigen konnten. Von Carl Ritter von Ghega geplant und unter seiner Leitung in nur sechs Jahren von rund 20.000 Arbeitern mit einfachsten Mittel gebaut, führt die Trasse über 16 Viadukte, durch 16 Tunnels, über 118 kleinere Steinkonstruktionen, 11 Eisenbrücken bis auf 898 m Seehöhe. Ein besonderes Licht auf den Mut und die Entschlossenheit der damaligen Entscheidungsträger wirft dabei die Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Bauentscheidung noch gar keine geeignete Dampflokomotive für die anspruchsvolle Strecke existierte.

Dazu schreibt Prof. Sepp Tezak: „Mit dem Bau der Semmeringbahn wurde bereits 1848 begonnen, demnach schon bevor die erforderlichen Berglokomotiven auf dem Reißbrett fertig konzipiert waren. Wohl hatte die Staatsverwaltung 1850 einen Wettbewerb zum Bau einer leistungsfähigen Gebirgslokomotive ausgeschrieben, bei dem sich

vier Lokomotivfabriken, darunter zwei ausländische, beteiligten. Die Prüfungsfahrten fanden im Sommer 1851 zwischen Payerbach und Eichberg statt, wobei sich zwar alle vier bewerteten Maschinen positiv qualifizierten, allerdings auch erkennen ließen, dass sie bei einem regelmäßigen Betrieb auf der Semmeringstrecke weder technisch noch wirtschaftlich zufrieden stellen konnten.

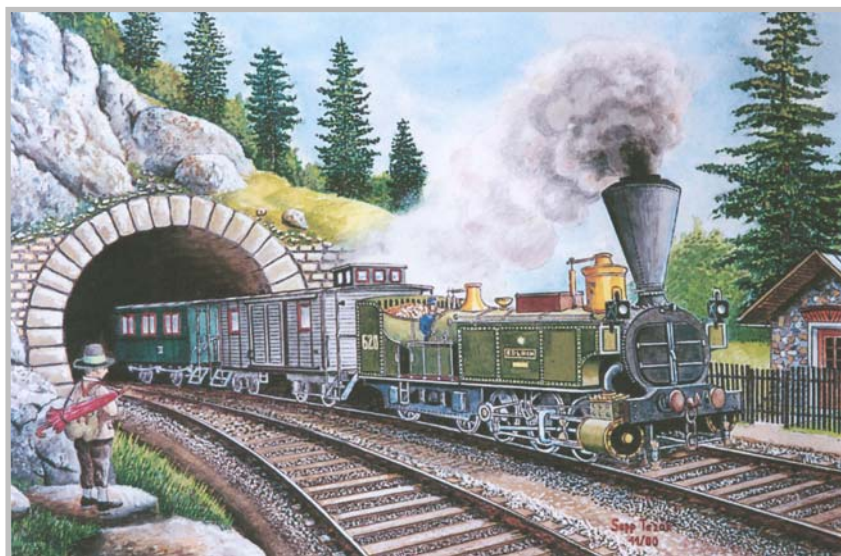
Der mit der Lösung dieser Erfordernisse beauftragte Vorstand der Abteilung für Eisenbahn-Betriebsmechanik im k.k. Handelsministerium, Ingenieur Wilhelm Freiherr von Engerth, 1814 - 1884, der u.a. auch einige Jahre als Professor für Mechanik und Maschinenlehre am Joanneum (heute Technische Universität) in Graz wirkte, hatte schließlich die Grundidee der sogenannten Stütztenderlokomotive, deren herausragendes Merkmal es war, den auf dem gekuppelten Fahrgestell gelagerten Lokomotivkessel so zu positionieren, dass er sich auch auf dem ebenfalls gekuppelten Tenderfahrgestell abstützt und somit nahezu das gesamte Reibungsgewicht auf allen angetriebenen Achsen ausgenützt werden konnte. Später hatte es sich herausgestellt, dass die Kuppelung der Tenderachsen gar nicht notwendig war.

Von den angeschriebenen Lokomotivherstellern wurde von der Lokfabrik Cockerill, Seraing, der fertige Entwurf einer C2'-Tenderlokomotive vorgelegt, die allen Voraussetzungen gerecht erschien und somit die Ära der Stütztenderlokomotiven einleitete.



Schließlich wurde der Auftrag zur Erstlieferung von 16 Maschinen an Cockerill und für zehn an die Lokfabrik Esslingen, Deutschland, vergeben. Beide Fabriken konnten noch Ende 1853 je zwei Maschinen dieser nahezu baugleichen Type ausliefern die in der Folge als „Engerth - Lokomotiven“ in die Lokomotivgeschichte einging.“

Prof. Sepp Tezak, der die markanten Bauten und Abschnitte der Südbahn von Wien bis Triest, sowie deren Fahrzeuge auf mehr als hundert Gemälden im Stil der Gründerzeit dargestellt hat, zeigt auf seinem Bild SB 04 (oben) eine belgische Ausfertigung der Engerth - Lokomotive vor dem Krauseltunnel, dem kürzesten Tunnel der Strecke mit 13,82 m bei km 98,15. und auf dem Bild SB 07 (unten links) ein Esslinger Produkt nach Passage des Kartnerkogel Tunnels. Beide Lokomotiven sind noch mit der engen Pufferstellung (660 mm / 685 (?) mm) der Gründerzeit ausgestattet.





Krausel-Tunnel und Krauselkrause-Viadukt, wie übrigens alle Bauten der Semmeringbahn, sind von Ghenga harmonisch in die Gebirgslandschaft eingebettet worden und mit ihr zu einer Einheit aus Naturlandschaft und Kulturdenkmal verschmolzen. Die Aufnahme vom 22. 10. 2006 (oben) mit dem IC 532 nach Wien zeigt diese einzigartige Verbindung aus Natur und Technik, die seit dem

Baubeginn Besucher anlockt und fasziniert. Es ist verständlich, dass daher die Semmeringbahn und die umgebende Landschaft am 2. 12. 1998 in die Liste „UNESCO - Weltkulturerbe“ aufgenommen worden ist. (Foto links unten: Der Gedenkstein vom 16. Mai 1999)

Ausschlaggebend für diesen harmonischen Eindruck der Bauten ist sicher auch das verwendete Material. Ghenga verzichtete weitestgehend auf Eisen- und Stahlkonstruktionen und verwendete für die Bauten (siehe Foto unten: ein typisches Wächterhaus an der Strecke) vor allem Bruch- und Quadersteine und Millionen von Ziegelsteinen. Damit wurde zwar Arbeit für tausende Bauarbeiter und Steinklopfer geschaffen, aber auch die obersteirische Eisenindustrie verärgert, die Ghenga dafür heftig angriff.

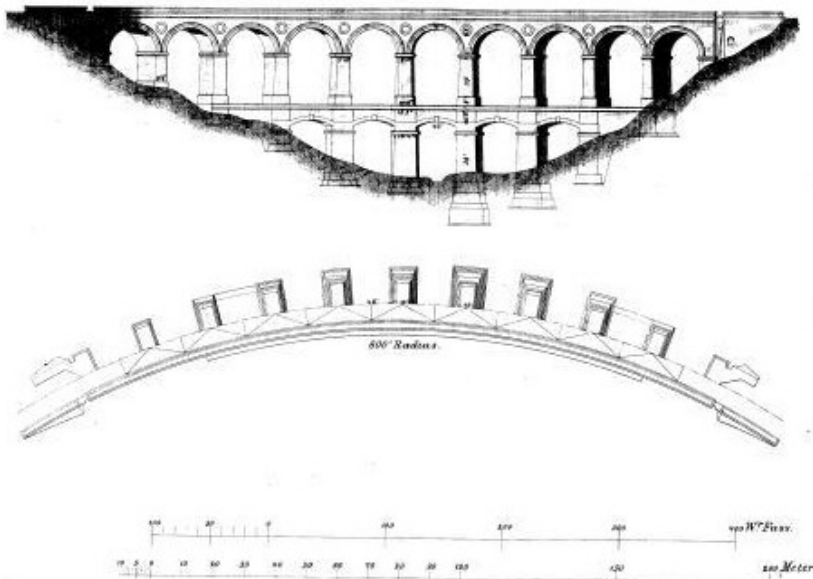




Bei km 98,79 steht das Bauwerk, welches ein Wahrzeichen der Semmeringbahn ist und bereits als Planskizze beeindruckt (Abb. rechts: Ausschnitt aus Plan-Blatt 386, Allgem. Bauzeitung 1860, Österreichische Nationalbibliothek). Dazu wieder Prof. Tezak: „Auf Bild SB 06 (oben) präsentiert sich der 134 m lange und 46 m hohe Viadukt über die "Kalte Rinne", der mit seinen zwei Etagen sicher das imposanteste Bauwerk der Semmeringbahn darstellt. Wunderbar in die pittoreske Landschaft eingefügt, zählt dieser Viadukt zu den bis heute meist fotografierten Talübergängen dieser Strecke. Mürz-zuschlager Eisenbahnfreunde haben das schon mehr oder minder "zugewachsene" Bauwerk anlässlich des 2004 stattgefundenen Semmeringjubiläums mit Axt und Säge wieder "sichtbar" gemacht. Das Bild zeigt die Westseite im Ursprungszustand, darauf ein von einer Engerth - Lokomotive gezogener Hofzug, am linken Bildrand ist das bergseitige Portal des 387 m langen Polleruswandtunnels erkennbar.“

Die Eingriffe in die Natur durch die Bauarbeiten und die starke Abholung sind in der Zwischenzeit kaum mehr

Fig. 8. Viadukt über die kalte Rinne.



erkennbar. „Holz wächst nach!“ – in diesem Falle sogar so schnell und stark, dass sogar ein Bauwerk dieser Größe sich dem Auge des Betrachters zu entziehen droht (Foto unten vom 27. 11. 2006 mit EC 151).

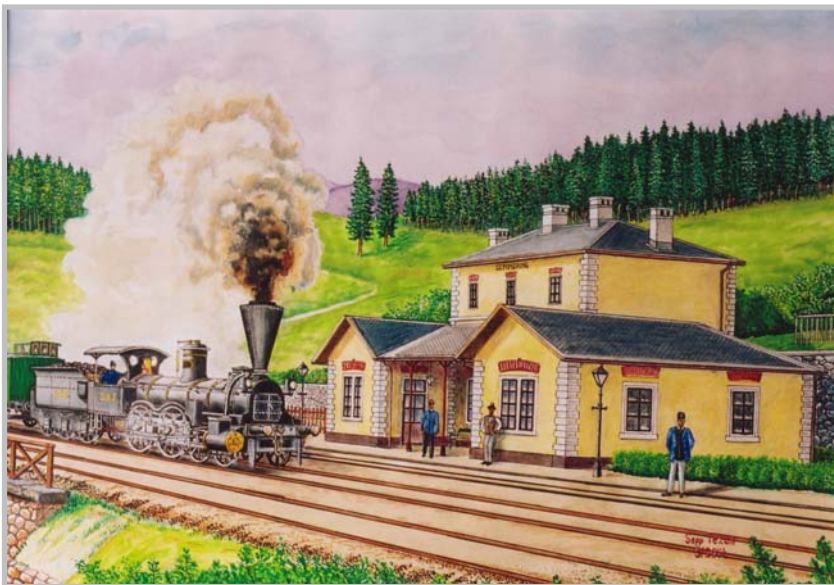
In der Nähe der Kalten Rinne wurde am 12. 10. 1853 übrigens die letzte Gleislücke im Zuge der Bauarbeiten geschlossen, so dass am 22. 10. 1853 die erste Fahrt mit der Lokomotive „Lavant“ der südlichen Staatsbahn über die ganze Strecke erfolgen und am 23. 10. 1853 mit einer Festfahrt über die gesamte Strecke eine „inoffizielle Eröffnung“ stattfinden konnte. Der erste fahrplanmäßige Güterzug befuhr die Strecke am 18. Mai 1854 und 2 Monate später, am 17. Juli 1854 überquerte der erste fahrplanmäßige Reisezug den Semmering.

Auf 896 m Seehöhe bei km 103,4 liegt die Station Semmering, deren Aussehen im Lauf der Zeit wesentlich verändert worden ist. Zu

Ghegas Zeiten bestand sie nur aus einer eingleisigen Lokomotivremise mit Pumpenhaus, Wasserreservoir, einem Stationsgebäude und einem Wohnhaus für Bedienstete. Erst mit der Zunahme des Verkehrs wurde die Station ausgebaut nachdem 1869 ein Ghega-Denkmal errichtet worden war (siehe dazu **Drehscheibe** 31). Ab 1870 / 1880 stieg die Anzahl der Reisegäste auch durch die Zunahme an Villen und Hotels am Semmering und Umgebung stark an und leitete damit auch umfangreiche Um- und Zubauten im Stationsbereich ein.

Prof. Tezak zeigt auf Bild SB 08 (nächste Seite oben) „das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Semmering um 1870, das an Stelle des ursprünglichen Lokschuppens errichtet wurde, wobei das ehemalige Pumpenhaus mit einbezogen erscheint. Davor präsentiert sich eine Lok der SB-Serie 19.“





Der höchste Punkt der Semmeringstrecke wird dann bei km 104,29 mit 898 m Seehöhe erreicht. Von nun an geht es bergab über das Steinhauser-Viadukt, Holzgeraben-Viadukt und Jauern-Viadukt nach Spital am Semmering (789 m Seehöhe) und schließlich wird Mürzzuschlag (km 116,73, Seehöhe 681 m) erreicht.

Die Südbahn im Abschnitt Semmering ist die derzeit am stärksten belastete österreichische Bergstrecke. So laufen 50% der Bahngüterverkehre mit der Steiermark über den Semmering. Und 80% des Bahngüterverkehrs über den Semmering stammt aus Österreich selbst. Obwohl Überlegungen zu einer Umfahrung des Semmering oder einer Untertunnelung bereits seit Ghegas Zeiten angestellt werden, konnte trotz des immer stärker steigenden Verkehrsaufkommens bisher keine (politische) Entscheidung darüber getroffen werden. Die Entscheidung für den Bau der Südbahn und die Errichtung des Abschnitts über den Semmering war vor mehr als 150 Jahren eine mutige, zukunftsweisende und für Generationen und Regionen prägende Entscheidung, die wir noch heute mit Bewunderung und

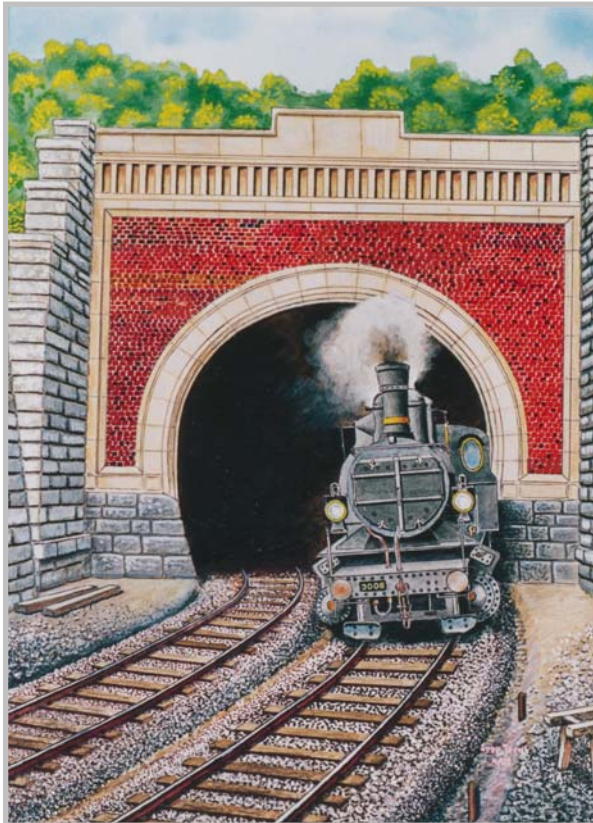
Unmittelbar an die Station Semmering grenzen dann die Nordportale der Scheiteltunnels an (Foto unten).



Der längste Tunnel der Strecke ist der (neue) Semmering-Tunnel mit 1.511,50 m, der parallel zum (alten) Haupttunnel in den Jahren 1949–52 errichtet worden ist. Dadurch wurde die dringende Sanierung des alten Tunnels möglich, der im Zuge dieser Sanierung auch auf eingleisigen Betrieb umgestellt worden ist.

Auf dem Bild SB 09 zeigt Prof. Tezak „das Südportals des 1428 m langen Semmering-Scheiteltunnels, auch Haupttunnel bezeichnet, auf dem noch die ursprünglich architektonisch wunderschöne Ziegelfassade zu erkennen ist, mit einer ausfahrenden SB-Lok der Serie 170.“

Ein Vergleich der Ansicht mit einem aktuellen Foto der Südportale (rechts oberhalb) des alten (links) und des neuen Tunnels zeigt leider, dass zumindest in diesem Fall die Spuren der Zeit der Schönheit dieses Bauwerks zugesetzt haben und erst das Werk des Künstlers uns einen Eindruck vom ursprünglichen Aussehen vermittelt.



Respekt betrachten. Vielleicht liegen auch deshalb an dieser Strecke zwei der Ausstellungsorte der diesjährigen Jubiläumsausstellung „150 Jahre Südbahn“: Reichenau und Mürzzuschlag.

Über die dortigen Ausstellungen werden wir in einer der nächsten Ausgaben der *Drehscheibe* berichten und laden Sie ein, uns auch Ihre Eindrücke, Erlebnisse und Stellungnahmen zu „150 Jahre Südbahn“ mitzuteilen.

(HM mit freundlicher Unterstützung von Prof. Sepp Tezak und Alois A. Wallner)

Fotos: Alois A. Wallner **IN-BD** 2006/2007

Quellen:

Dienes, Gerhard M. (Hrsg.): Die Südbahn; Leykam Verlag, Graz-Wien, 1987.
Dinhobl, Günter: Die Semmeringbahn; Verlag für Geschichte und Politik, Wien 2003.
ÖBB-Insider: Sonderausgabe 150 Jahre Semmeringbahn; Wien 2004.



GKB Sportverein

Sektion KEGELN

Bei der AK-Landesmeisterschaft im Stockschiessen erreichte die GKB-Mannschaft mit Helmut Amschl, Albin Biebl, Ewald Kargl, Friedrich Krug und Helmut Wipfler den 9. Rang (14 Punkte).



SPORT VEREIN

Beitragserhöhung

Bei der am 16. März 2007 stattgefundenen Jahreshauptversammlung des GKB-Sportvereines wurde dem Antrag des Vorstandes, den Mitgliedsbeitrag (welcher zuletzt im Jahr 2000 erhöht worden war) ab 1.4.2007 auf € 1,50 bzw. für a.o. Mitglieder ab 1.1.2008 auf € 2,00 zu erhöhen, einstimmig stattgegeben.

Jubilarsehrung 2007

Am 23. März 2007 fand in der „Alten Dampflok“ in Lieboch wieder die Ehrung unserer langjährigen Mitglieder statt. Die Ehrung wurde in sehr kleinem Rahmen (wir durften leider nur fünf Jubilare begrüßen) vorgenommen. Umso mehr freute es uns, dass wir u.a. Koll. Johann Höfer zu 50 Jahren Mitgliedschaft im Sportverein persönlich danken und ehren konnten (am Foto unten Mitte mit SV-Obm. Andre Marcak bei der Übergabe der Urkunde). Beim nachfolgenden ausgezeichneten Essen wurde so manches „Schmankerl“ aus der Vergangenheit zum Besten gegeben. Gegen halb sieben verabschiedeten sich unserer Jubilare, welche einstimmig der Veranstaltung eine „Eins“ gaben, aber auch ihr Bedauern über den sehr schwachen Zuspruch zum Ausdruck brachten, da sie gerne wieder einmal mit ihren „alten“ Kollegen geplaudert hätten.

Am Foto unten v.links: Franz Perko, Helmut Moltz, Ing. Erwin Benschitz, Obm.Stv Günther Haller, Obm. Andre Marcak, Schriftführer Mag. Alexander Perl, Johann Höfer, Manfred Roschitz (Andre Marcak)



Sektion FUSSBALL

Am 3. März 2007 spielte unser Fußballteam beim sehr gut besetzten Hallenfußballturnier des Stadtbusses Salzburg AG im Salzburger Universitätsportzentrum. 12 Mannschaften stellten sich dem Turnier, unser Team konnte immerhin 2 Siege erringen. Im



Prestigeduell gegen das Veranstalterteam konnte der Stadtbuss Salzburg mit 2:1 besiegt werden. Auch das zweite Verkehrsbetriebe Team, der Salzburger Albus wurde mit 4:3 bezwungen. Insgesamt belegte unser Team den guten 6. Platz, ein schöner Erfolg, umso mehr, als dass bei den Teams der vorderen Plätze sowohl Landesliga- als auch Nachwuchsspieler des FC Salzburg gesichtet wurden. Unser Team spielte mit: Markus Bretterklieber, Andreas Fuchshofer, Kevin Klug, Gerhard Kosenburger, Günter Mayerhofer, Edi Mörrh, Gerald Sauer, Peter Schreiner, Andreas Schwammerlin, Helmut Suppan, Mario Walzl und Heinz Wilflinger.



Gratulation – Kick – Besichtigung

Diamantes Hochzeitsjubiläum

Ein Jubiläum ganz besonderer Art feiert einer der großen Freunde der Eisenbahn, unser verehrter Professor Sepp Tezak:

Am 19. April 2007 begingen seine Gattin Helga und er den 60. Hochzeitstag. Wir gratulieren herzlichst zu diesem wahrhaft diamantenen Jubiläum und wünschen ihnen noch viele gemeinsame Jahre im Kreise ihrer Familie.



GKB und Drehscheibe

Einladung zum Kleinfeld-Turnier 2007

mit internationaler Beteiligung für Bedienstete von Verkehrsbetrieben am 22. / 23. 06. 2007 in Graz.

PROGRAMM

Freitag, 22. Juni: Anreise der Mannschaften, Unterbringung in den Unterkünften, ab 18.00 Abfahrt mit einem Nostalgiezug der GKB vom Graz Köflacherbahnhof nach Lieboch, Begrüßung und Empfang der Turnierteilnehmer mit Abendbuffet durch die GKB im TEML (Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch der GKB), Auslosung des Turniers, Möglichkeit zur Besichtigung der Ausstellung zum Jubiläum 150 Jahre Südbahn der GKB, Rückfahrt Sonderzug nach Graz um 22.00 Uhr

Samstag, 23. Juni: Kleinfeld Fußball Turnier am Sportplatz des FC Pirka (Graz Pirka/ Seiersberg) mit Beginn um 9.00 Uhr, Turnierdauer bis ca. 17.00 Uhr, Rahmenprogramm Schusswand, Elfmeterkönig, Hupfburg, Oldtimertreffen, Getränke, Grillstand)

Abends Siegerehrung im Gelände der GKB Eisenbahnwerkstätte, Live Musik, im Anschluss an die Siegerehrung Abschlussparty mit Musik und Tanz

Sonntag, 24. Juni: Heimreise

TEILNEHMER

Spielberechtigt sind Mannschaften von Verkehrsbetrieben aus Österreich sowie Gastmannschaften von Verkehrsbetrieben aus den EU Nachbarländern

MANNSCHAFTEN: Je

Mannschaft können
5 Feldspieler + 1 Tormann,
4 Ersatzspieler und 1 Ersatztormann genannt werden

PREISE: Pokale und Sachpreise für alle teilnehmenden Mannschaften

NENNGELD: 100 EURO je Mannschaft

ANMELDUNGEN: Bitte schriftlich oder per E-Mail mit ausgefülltem Anmeldeformular an:



GKB Sportvereinigung,
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH,
Köflachergasse 35-41, 8020 Graz

oder über E-Mail: office@gkb.at

oder über GKB Betriebsrat,

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH,
Köflachergasse 35-41, 8020 Graz

oder über E-Mail betriebsrat@gkb.at

KONTAKT: Andreas Schwammerlin, 0316/59 87 290, Mobil
0664/8310 154, E-Mail schwammerlin.andreas@gkb.at

Auf ein spannendes Turnier freut sich



GKB Geschäftsführung
GKB Betriebsrat
GKB Sportvereinigung

Kick-Termine Karl-Morré-Schule

Ab 2. April begann die Freiluftsaison der Sektion FUSSBALL mit den Trainingsstunden am Kunstrasenplatz in der Karl-Morré-Schule, Spieltag, wie bewährt, ist der Montag. Auf vielfachen Wunsch verlängern wir die Spielzeit wie in der Halle auf eineinhalb Stunden und beginnen bereits um 16.30 Uhr (Spielzeit neu daher 16.30 bis 18.00 Uhr). Letzter Spieltermin vor dem Sommer ist Montag, der 25.06.2007! Spieltermine: 02.04., 16.04., 23.04., 30.04.,

07.05., 14.05., 21.05.,

04.06., 11.06., 18.06., 25.06.,

ACHTUNG VORSCHAU: Beginn der Spielstunden im Herbst nach den Schulferien am Montag, 10. 09. mit den Freistunden am Karl-Morré-Platz jeden Montag von 16.30 bis 18.00 Uhr bis einschließlich 1.10. Ab Montag, 8.10. Start der Hallensaison 2007/2008 in der ASKÖ Halle B.



StEF – Sonderfahrt und Besichtigung

Samstag, 12.05.2007

Fahrt mit dem VT 10.02 von Graz nach Deutschlandsberg und zurück

Besichtigung der Baustelle Leibenfeld

Am 05. Juli 2005 fand der Spatenstich für den Erkundungstunnel Leibenfeld statt. Ende Februar 2007 wurden die Vortriebsarbeiten für den rund 2,2 km langen Erkundungstollen fertig gestellt. Das Baulos mit dem 60 m tiefen Zugangsschacht kann weiterhin besichtigt werden. Der zuständige Projektleiter, Herr Mag. Gerhard Harer von der ÖBB Infrastruktur Bau AG wird uns in den Sondierstollen führen und anschließend bei einem Glas Schilcher in der Info-Box über alle Details informieren. Aufgrund des auf maximal 50 Personen begrenzten Platzangebotes wird um telefonische Voranmeldung unter der Handy-Nr. 0664/488 30 30 oder per E-Mail an info@stef.at ersucht. Der Fahrpreis für Erwachsene inklusive Bewirtung beträgt € 18,-. Kinder im Alter zwischen 8 und 15 Jahren können kostenlos dabei sein.

Abfahrt Graz Köflacherbahnhof 14.25 Uhr;

Rückfahrt Leibenfeld 19.00 Uhr

Ankunft Graz Köflacherbahnhof ca. 20.00 Uhr

(Johann Gressenberger)



Urania Schwerpunkt Südbahn

Die Österreichische Urania f. Steiermark, 8010 Graz, Burggasse 4/1, (<http://www.urania.at>), hat heuer einen Veranstaltungsschwerpunkt Südbahn. In Zusammenarbeit mit dem Landesmuseum Joanneum unter der wissenschaftlichen Leitung von Dr. Gerhard Dienes, der ein Standardwerk zur Südbahn herausgegeben hat, finden folgende Veranstaltungen statt:

Mitveranst.: ÖBB, LM Joanneum, Kleine Zeitung, Technische Universität

Turnus: wöchentlich, jeweils Mittwoch

Zeit: 19.30 Uhr

Ort: TU-Hörsaal VI, Rechbauerstr. 12/P

Kosten: jeweils € 7,- Mitglieder frei

Wiss. Leitung: Dr. Gerhard M. Dienes, Historiker, LM Joanneum

18. April Lokomotion. Eine Geschichte der Südbahn

Dr. Gerhard M. Dienes, Historiker, LM Joanneum

25. April Reiseziel Süden. Zur Symbolik der Südbahn

Dir. Dr. Wolfgang Kos, Direktor Museum Wien

02. Mai Stationen der Erinnerung. Geschichte und Architektur der Bahnhöfe zwischen Wien und Triest

Dr. Gerhard M. Dienes, Historiker, LM Joanneum, DI Eugen Gross, Architekt und Dr. Helmut Hanko, Historiker, München

09. Mai Alle Schnellzüge halten am Semmering!

Prof. Dr. Karl A. Kubitzky, Geograph und Historiker

16. Mai Das Kreuz mit dem Süden. Podiumsdiskussion

BM Werner Faymann, Infrastrukturminister (angefragt);
UProf. Dr. Klaus Rießberger, Inst. f. Eisenbahnwesen;
UProf. Dr. Hermann Knoflacher, Verkehrsplaner;
Johann Narrenhofer, ÖBB-Holding AG;
Helmut Uttenthaler, Fahrgast.

Moderation: Dr. Ernst Sittinger, Kleine Zeitung

Einmal Wien-Triest und zurück Eine kulturhistorisch/literarisch/ musikalische Reise auf der Südbahn

Mitveranst.: ÖBB, LM Joanneum

Zeit: Donnerstag, 24. Mai, 19.30 Uhr **K0136**

Ort: Heimatsaal, Paulustorgasse 13a

Kosten: € 7,-

Leitung: Dr. Gerhard M. Dienes, LM Joanneum,
Prof. Gerhard Balluch, Schauspieler,
Prof. Bernd Schmidt, Österr. Kabarettarchiv,
Cav. Dr. Ervino Curtis, Autorità Portuale Trieste

Buffet gestiftet von der ÖBB



GKB 671 auf Briefmarke

In einem interessanten Buch präsentiert die Post acht österreichische Lokomotiven, darunter auch die GKB 671, auf postfrischen Briefmarken. In kurzen Beiträgen wird die Entwicklung der Lokomotive vom Dampfbetrieb bis zum modernen Elektroantrieb dargestellt. Erhältlich ist das Buch mit den Marken in Ihrer Postfiliale.



Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Mitte Juni 2007
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 31. Mai 2007

IMPRESSUM

„Drehscheibe“ – das Mitarbeitermagazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist eine regelmäßig erscheinende Informationsschrift für MitarbeiterInnen, PartnerInnen und Freunde der GKB. Alle bisherigen Ausgaben und weitere aktuelle Informationen finden Sie auch im Internet unter: <http://www.gkb.at>

Medieninhaber:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Druck:	Koralpendruckerei
Herausgeber:	Abt. G-PR		Deutschlandsberg
Redaktion:	Dr. Herbert Moschitz (HM)	Auflage:	3.300
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		z. Drehscheibe 32 -
	Direktion Graz,		April 2007.doc
	8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: gkb.drehscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

