

## Mariazell feiert 850 Jahre Wallfahrtsort, den Papst und 100 Jahre Mariazellerbahn

Nach Mariazell kann man zu Fuß pilgern, muss aber nicht – es geht auch mit dem Zug bis Bruck an der Mur und von dort mit dem Bus der MVG. Eisenbahnfans benützen allerdings die von St. Pölten Hauptbahnhof abfahrende Schmalspurbahn. Diese führt seit 2. Mai 1907 über 85 km quer durch das niederösterreichische Alpenvorland ebenfalls nach Mariazell. Für Reisegruppen empfiehlt sich die Benützung eines gemieteten Autobusses. So besteht die Möglichkeit, die Fahrt nach Ihren individuellen Wünschen zu gestalten. Die Buslenker der GKB bringen Sie so bequem und sicher von Ihrem Wohnort nach Mariazell. Übrigens: Ein Zutritt zum Festgelände beim Papstbesuch am 8. September 2007 ist wegen einer Totalsperre der Innenstadt nur nach vorangemeldeter Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich. Informationen darüber gibt es bei Ihrem Pfarramt und im Internet <http://www.papstbesuch.at>. Ihre Anfragen und Bestellungen für Sonderfahrten nehmen die Autobus-Dienststellen der GKB in Köflach, Tel. 03144/ 3569, in Stainz 03463/ 2335 oder in Graz 0316/ 5987-281 gerne entgegen.



(Titelfoto von Alois A. Wallner, 2007)

### Die weiteren Themen dieser Ausgabe sind:

Einladung zum 2. GKB Mitarbeiterfest .....	2
Sommer. Sonne, Meer & <b>BB</b> .....	3
Berichte aus den Gesundheitszirkeln .....	4
TEML: Menschen im Museum .....	5
Die Südbahn – Ausstellungsorte (3.) .....	6
Südbahnmuseum Mürzzuschlag .....	6
Wallfahrtsort Mariazell .....	7
Auch Triest feiert die Südbahneröffnung .....	7
<b>G</b> eleistetes <b>K</b> urz & <b>B</b> ündig .....	8
Forschungsprojekt ISIS-EK beendet .....	8
Selbstregulierender Weichenverschluss .....	8
Geh- und Radwegerrichtung in Wies .....	8
einmal Danke sagen .....	8
<b>G</b> roßer <b>K</b> leinfeld <b>B</b> ewerb .....	9
Szenen des Turniers .....	10
Die Teams im Überblick .....	11
Das Finale eines gelungenen Turniers .....	12
Die Südbahnstrecke (4. Teil) .....	13
Von Graz nach Cilli .....	13
Marburg / Maribor – die Hauptwerkstätte .....	14
Weitere markante Orte in Slowenien .....	14
Die feierliche Eröffnung Graz – Cilli .....	15
Südbahnhof Graz .....	16
GKB Sportverein .....	19
Sektion WANDERN .....	19
Sektion STOCKSCHIESSEN .....	19
Taschenfahrplan 1903 gefunden .....	19
Die Bank im Bf Wies-Eibiswald .....	19
<b>G</b> anz <b>K</b> urze <b>B</b> erichte .....	20
Von Alling bis Wies .....	20
Fotoklub Graz der ÖBB .....	20
StEF-Shop: Containertragwagen .....	20
<b>G-PE</b> <b>G</b> EH, <b>K</b> OMMT, <b>B</b> LEIBT .....	20
Personalveränderungen 1. 1. – 31. 7. 2007 .....	20
IMPRESSUM .....	20

# Einladung

zum 2.  - Mitarbeiterfest

**Am 28. September 2007**  
**im TEML Lieboch**

**Sehr geehrte Kolleginnen, sehr geehrte Kollegen!**

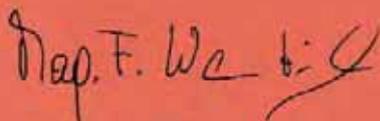
Am Freitag, den 28. September 2007 lädt die Geschäftsführung, mit Beginn um 14.00 Uhr, ins Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch zum 2. Mitarbeiterfest herzlich ein.

Neben einer kurzen Information seitens der Geschäftsführung über aktuelle und künftige Entwicklungen des Unternehmens haben Sie bei einem Buffet die Möglichkeit, abteilungsübergreifend Gespräche mit Kollegen und Vorgesetzten zu führen.

Das Fest soll dazu beitragen, die Kommunikation zu vertiefen und die Identität mit unserem Unternehmen zu verstärken.

Wir freuen uns auf das Fest und auf Ihr Kommen!

Mit freundlichen Grüßen



GF Mag. Franz Weintögl



ZBR Andreas Schwammerlin

(Mag. Astrid Suppan , Mag. Doreen Osamwonyi )



## Sommer. Sonne, Meer & **BB**

Bei einem Sommer wie heuer und einem Meer, wie hier auf Sardinien mit Neptuns Grotte, stellt sich dem urlaubsreifen und auch dem urlaubsverwöhnten Betrachter eigentlich nur eine Frage: Wie komme ich da hin?

Die Antwort ist ebenso einfach, wie nahe liegend: Mit einem Bus der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Der Singkreis Edelschrott hat gar nicht bis zum Sommer gewartet, sondern ist bereits zu Pfingsten für fünf Tage zu einer Weinverkostung nach Sardinien aufgebrochen. Koll. **Manfred Krautner** **BB** (am Foto rechts mit dem Volvo 9700, Bj. 2006) hat chauffiert und fotografiert, - und damit bewiesen, dass großartige, komfortable Busreisen mit der GKB im In- und Ausland ein Erlebnis sind.

(HM)



## Berichte aus den Gesundheitszirkeln

Die bewährte Arbeit in den Gesundheitszirkeln wurde auch im Jahr 2007 erfolgreich fortgesetzt und wieder von Mag. **Günter Cresnar** moderiert.

Im 1. Gesundheitszirkel 2007 standen die Gesundheitsbelastungen im Turnusdienst und die besonders belastenden Arbeiten des Verschubdienstes im Mittelpunkt.

Im 2. Gesundheitszirkel 2007 wurde die Belastung auf den Führerständen der Triebfahrzeuge durch Hitze, Kälte und Erschütterung als Themenschwerpunkt gewählt. Dabei standen in der Diskussionsrunde auch Prokurist **Peter Kronberger** **EB** und die Abteilungsleiter DI Dr. **Erich Stadlober** **EB-IH**, **Heinz Magele** **EB-PV** und **Walter Ignatowicz** **EB-TR** zur Verfügung.

Die Ergebnisprotokolle werden demnächst in der Steuerungsgruppe behandelt.

Teilnehmer Gesundheitszirkel 1	Teilnehmer Gesundheitszirkel 2
(siehe Foto unten sitzend v.r.n.l.): Manfred <b>Aldrian</b> Hermann <b>Prattes</b> Gottfried <b>Hyden</b> Gerhard <b>Peter</b> Erich <b>Kiendler</b> (stehend:) Friedrich <b>Hinterhofer</b> Josef <b>Fauth</b>	Gerhard <b>Koch</b> Johannes <b>Scherübel</b> Peter <b>Rothschädl</b> Heinz <b>Magele</b> Walter <b>Ignatowicz</b> (tw.) Alfred <b>Pachzel</b> Erich <b>Scheiber</b> DI Dr. Erich <b>Stadlober</b>
Mag. M. Weyland, ZBR A. Schwammerlin, Mag. G. Cresnar, J. Scherübel	

### Ergebnisse Gesundheitszirkeln 2006

#### Bereich Infrastruktur

- Verbesserung bei Lichtquellen am Bahnhof Dlb
- Schulungen für den neuen E-Frachtbrief

#### Bereich Fahrdienst

- Scheibenwischertausch in kürzeren Intervallen und bessere Scheibenreinigungszusätze
- Kostenbeitrag in Form eines Gutscheines für hochwertige Sonnenbrillen

#### Bereich Bus

- kürzere Intervalle beim Scheibenwischertausch
- Kostenbeitrag in Form eines Gutscheines für hochwertige Sonnenbrillen
- Verbesserung des Arbeitsklimas und der Kommunikation durch gemeinsame Veranstaltungen mit den Betriebsstellenleitern und Prokurist **Peter Schartel**

An dieser Stelle nochmals einen herzlichen Dank an alle, die sich für die Gesundheitszirkel gemeldet und mitgearbeitet haben. Mit der Geschäftsführung wurde vereinbart, auch in Zukunft zweimal jährlich Gesundheitszirkel abzuhalten um dem gemeinsamen Ziel: „Mehr Gesundheit am Arbeitsplatz, mehr Gesundheit für alle!“ näher zu kommen.

(ZBR Andreas Schwammerlin)

### Ein Gesundheitszirkel – Ergebnis ...

... umgesetzt hat **Prok. Peter Schartel**, Leiter **BB**, mit der Einladung der Mitarbeiter der Dienststelle Neudorf am 15. Juni 2007 um 20:00 Uhr zu einer offenen Diskussion. In einer lauen Sommernacht wurde über die Problematik der Fahrplangestaltung, der Fahrzeiten und anderes ausgiebig diskutiert und beraten. An der Diskussion teilgenommen haben: **Willi Knoller**, **Werner Rauch**, **Peter Rothschädl**, **Franz Rumpf**, **Johann Russa**, **Günther Schober**, **Gerhard Steinkellner** und **Johann Wancura** (Dienststellenleiter KW Köflach). **Prok. Peter Schartel** hat diesen eher vorsichtig gewählten Schritt im Nachhinein als einen sehr positiven und zukunftsweisenden bewertet.

Es ist geplant, dass **Prok. Peter Schartel** die Mitarbeiter ein bis zweimal im Jahr zu einem offenen Gespräch auf den einzelnen Dienststellen einladen wird. Dabei soll nicht nur das Tagesgeschehen behandelt werden, auch Lösungsvorschläge und Lösungsansätze sollen zur Diskussion stehen. **Prok. Peter Schartel** bedankte sich abschließend bei allen Mitarbeitern für die konstruktive Zusammenarbeit und den persönlichen Einsatz bei der Ausübung ihres Dienstes, sowie bei **Johann Wancura** für die Organisation des Treffens.

(Johannes Scherübel)



### Gratulation zum runden Geburtstag

**Ing. Helmut Pöttinger**, langjähriger GKB Personalvertretungsobm., (hier am Foto unten mit seiner Gattin) feierte am 22. Mai seinen 80. Geburtstag.

Die Ortsgruppe gratulierte!



## TEML: Menschen im Museum

**TEML** TECHNISCHES EISENBahn MUSEUM LIEBOCH

Auch wenn in einem Museum die Technik, speziell die Eisenbahntechnik wie im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch, den Schwerpunkt bildet, im Mittelpunkt stehen immer Menschen: als Gestalter, als Besucher, als Organisatoren und Vermittler. Sie möchten wir Ihnen heute vorstellen.

Projektleiter der Ausstellung „Mit Volldampf in den Süden“ im TEML ist **Mag. Ernst Suppan** (Foto unten). Mag. Suppan, Jg. 1974, dessen Vater und Großvater im Fahrdienst der ÖBB tätig waren, hat nach einer Lehre zum Einzelhandelskaufmann die HAK-Matura für Berufstätige gemacht und danach das Studium der Geschichte in Kombination mit

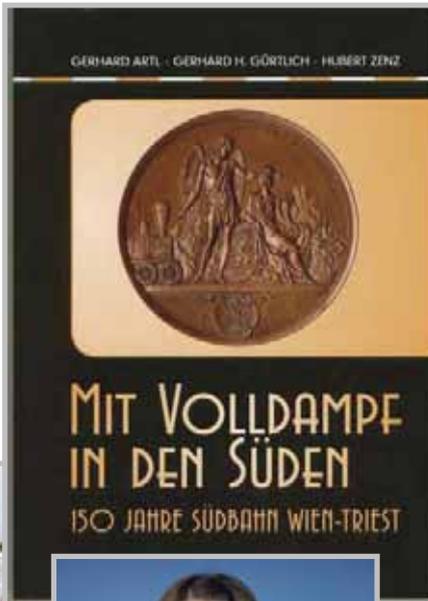


Philosophie und Geographie an der Karl-Franzens-Universität Graz abgeschlossen. Als ideale Ergänzung erweist sich für seine Arbeit im TEML seine Vorerfahrung aus der Kommunikationsabteilung der Österreichischen Post AG.

Projektassistenz leistet ihm dabei Koll. **Mag. Sabine Krainz** (kleines Foto in der Mitte). Auch Mag. Krainz (Jg. 1976) hat in Graz Geschichte und Germanistik studiert und eine Zusatzausbildung als Grafikdesignerin absolviert. Ihre berufliche Erfahrung als Marketingassistentin am bfi und Projektmitarbeiterin bei einer Ausstellung des Landes Steiermark kann sie für Ihre Aufgabe im TEML bestens nützen.

Vorbereitet und geplant wurde die Ausstellung durch das Österreichische Staatsarchiv in Wien. **ADir. Hubert Zenz**, (am Foto oben ganz links), Leiter der Bestandsgruppen Justiz und Verkehr des Allgemeinen Verwaltungsarchivs, ist auch Mitherausgeber des Begleitbuchs zur Ausstellungsreihe, die auf die Standorte Strasshof, Reichenau, Mürrzuslag und Lieboch aufgeteilt wurde.

Als wissenschaftliche Berater wirkten **Dr. Susanne Kühberger** (Foto oben in der Mitte) und **Ing. Mag. Robert Kinnl** (Foto oben rechts) mit. **Mag. Kinnl** hat übrigens auch einen Beitrag zum oben



angesprochenen Buch (s. Abb.) verfasst, der sich dem „Who is who?“ der Südbahn-Bauära widmet und in Porträts der wichtigsten Persönlichkeiten, die Menschen hinter diesem historischen Bauprojekt in Erinnerung ruft. (Das Buch gibt es übrigens auch in den Ausstellungsshops)

Besucht wurde die Ausstellung im TEML bereits im ersten Monat von mehr als 2000 Gästen, darunter v.a. Senioren, Schulklassen und Familien. Besonders die buchstäbliche Begreifbarkeit vieler Exponate, die Möglichkeit den Führerstand der Dampflokomotive 56.3115 (Bj. 1914) zu betreten oder mit GKB-Helm und Dienstjacke als „echter Eisenbahner“ fotografiert zu werden, spricht viele an.

Bis zum Abschlussfest am 26. Oktober 2007, bei dem ein neues Buch über die GKB von **Mag. Dr. Nicole Liebmann** vorgestellt werden wird, sind noch einige besondere Angebote geplant: Von speziellen Sommerausflugsangeboten über Nostalgiefahrten, einem VT10-Shuttleservice in der langen Nacht der Museen und Weinverkostungen sollen spezielle Attraktionen zusätzlich zur Ausstellung zum Besuch einladen.

Und was sagen Besucher zur Ausstellung? **Mag. Suppan** hat Besucher nach der Besichtigung um eine Stellungnahme gebeten. **Gernot Gölles** (Foto unten links): „Ich habe das Museum mit meinem Großvater besucht. Besonders beeindruckt haben uns die Dampf-Lok und die dazugehörigen Waggons, aber auch den durch zahlreiche Illustrationen gezeigten Bau der Südbahn und die verschiedenen Bauabschnitte waren hochinteressant. Meinen Großvater hat die Ausstellung dazu inspiriert, sozusagen aus dem Nähkästchen zu plaudern, um mir einen wertvollen persönlichen

Einblick in die damalige Zeit zu geben. Auch wenn man nicht Eisenbahn-Freund ist, gibt diese Exhibition doch einen wichtigen historischen Abriss Österreichs wieder.“

Und **Hannes Kahr** (unten): „Für mich, als normalerweise nicht gerade großer Eisenbahnfan, war diese Ausstellung der Grund mir meine 1. Modelleisenbahn zu kaufen. Kurz gesagt: äußerst interessant, informativ und für jede Altersklasse etwas zum Staunen. Lustig aufgearbeitete Themen und Schwerpunkte und die „Kleinen“ kommen auch nicht zu kurz. Prädikat: Empfehlenswert!“

**Wenn Sie** sich einen Eindruck verschaffen wollen, habe Sie jeden **Mittwoch bis Sonntag, von 10-17 Uhr**, im Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch dazu Gelegenheit. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

(HM)





## Die Südbahn – Ausstellungsorte (3.)

### Südbahnmuseum Mürrzuslag

Unter dem Titel „**ÜBER DEM BERG – Wien - Mürrzuslag - Triest 13 Stunden 4 Minuten**“ ist die Ausstellung aus dem Jahre 2004 seit 1. Mai 2007 geöffnet. In die ehemalige Lokomotiv - Montagehalle hinter dem Bahnhof wurde eine Abfahrtschleife mit Kassa und Speisewagen „hineingestellt“ (Foto oben).



Die Sammlung wurde vor der Wiedereröffnung nach der Winterpause durch einige Objekte des slowenischen und italienischen Bahnabschnittes ergänzt. Von der Entwicklung der Spurrille bis zum Eisenbahntunnel wird an Hand des Baues des Semmeringabschnittes die Entwicklung der Arbeit am Oberbau und Tunnelbau der Eisenbahn dargestellt. Der harte Alltag der Arbeiter an den Baustellen und dazu im Gegensatz die Bequemlichkeit der neuen Art zu Reisen, ... beides ist ausführlich dargestellt und sollte zum Nachdenken anregen. Nehmen Sie doch Platz in den Sitzabteilen der Reisewagen I., II. oder III. Klasse und lauschen Sie den Erzählungen der Reisenden aus der damaligen Zeit!

Die Lokomotive der Reihe JŽ 33 (ehem. DR 52.5422), aus dem Bestand der ehemaligen Jugoslawischen Staatsbahnen und eine Lokomotive der Schoeller - Bleckmann - Werke Mürrzuslag mit dem Namen „Hans“, Spurweite 760 mm, Werk Zobel, Deutschland, 1913 ergänzen diese Ausstellung.

Als Erweiterung zur Dauerausstellung wurde dem Museum von den ÖBB ein, aus dem Jahre 1873 stammender und seit 2006 unter Denkmalschutz stehender, Rundlokschuppen überlassen. Die Eröffnungsfeier fand heuer am 10. Juni statt. Auf der vorgelagerten Dreh Scheibe wurden bei der Eröffnungsfeier die GKB-671 (Foto unten) aus dem Jahre 1860 und die um ein Jahr jüngere 17c372,



beides Südbahn-Lokomotiven, präsentiert. Mit einem kräftigen „Segen vom Himmel“ fand die Veranstaltung im Freien gegen 14 Uhr 30 ihr vorzeitiges Ende. Die Besucher konnten nun die größte Draisinen- und Motorbahnwagenausstellung, mit Dauerleihgaben aus dem Privatbesitz von Ing. Herbert Schirmböck, besichtigen. Es sind

Originalfahrzeuge und rekonstruierte Fahrzeuge zu sehen, welche zwischen 1838 und 1970 der Bauaufsicht und Bahnerhaltung dienten. „Diese Ausstellung ist, allen Eisenbahnern und Arbeitern gewidmet, die seit dem Bau der ersten Schienenbahnen in Österreich für deren sicheren und reibungslosen Betrieb, auch in schwierigen Zeiten und widrigsten Verhältnissen, tätig waren.“ so begrüßt das Schild den Besucher beim Eingang in die Remise.

### Einige „Gustostückerl“ aus der Sammlung:



oben: Rekonstruktion einer Gleislaufmaschine nach einem Patent von 1838.



oben: Im Vordergrund eine PIANK - Handhebeldraisine aus dem Jahre 1920  
unten: Der Nachbau einer im Besitz der GKB gestandenen Draisine aus dem Jahre 1933



### Öffnungszeiten:

1. Mai bis 31. Oktober, täglich von 10 bis 17 Uhr. Ab 1. November bis 30. April: Samstag und Sonntag von 10 bis 16 Uhr

Viel Spaß beim Besichtigen dieser Ausstellungen wünscht Ihnen  
Alois A. Wallner **IN-BD**, von dem auch Text und die Fotos stammen.





Aus aktuellem Anlass und wegen der räumlichen Nähe zum Südbahn - Ausstellungsort Mürzzuschlag bietet sich ein Besuch im

## Wallfahrtsort Mariazell

an.

Es muss nicht gleich ein Marsch nach Santiago di Compostela sein. Eine Pilgerfahrt nach Mariazell, sei es zu Fuß, mit Rad oder gar auf dem Rücken eines Pferdes, kann auch etwas zur persönlichen Weiterentwicklung beitragen. Etwas bequemer geht es mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit dem Zug bis Bruck an der Mur und von dort mit dem Bus der MVG (siehe Foto oben; Busfans erinnern sich noch an ihn, als er noch zu unserem Fuhrpark zählte).

Eisenbahnfans benützen allerdings die von St. Pölten Hauptbahnhof abfahrende Schmalspurbahn. Diese führt seit 2. Mai 1907 über 85 km quer durch das niederösterreichische Alpenvorland ebenfalls nach Mariazell. (Foto oben rechts: Einfahrt in den Bf Mariazell)

In der Umgebung können Sie noch am Erlaufsee Ruhe tanken.



Für die Rückfahrt bietet sich dann natürlich, die aus dem Jahre 1904 stammende, normalspurige Dampflok Stammersdorf an (Foto unten). Betrieb der Museumsbahn ist 2007 noch jeden Samstag, Sonntag und Feiertag in den Monaten August und September. Abfahrt beim Bf Mariazell um 10:30, 11:30, 13:30, 14:30 15:30 16:30; Abfahrt am Ufer des Erlaufsees um 11:00, 12:00; 14:00, 15:00, 16:00, 17:00. Die Anschlüsse von/zu den Zügen von/nach St. Pölten sind gewährleistet.



(Text und Fotos: Alois Wallner IN-BD)



**1857-2007**  
150 anni della prima ferrovia di Trieste

Mostra storica  
Museo Ferroviario  
Trieste Campo Marzio

Associazione DLF Trieste

Immagine:  
Trieste Südbahnhof (pos. Trieste Centrale), ca. 1912  
(collezione Gian Maccari)

Wen es aber in die Ferne zieht und, wer dabei trotzdem auf den Spuren der Südbahn bleiben möchte, der ist mit Triest gut beraten:

## Auch Triest feiert die Südbahneröffnung

Im Eisenbahnmuseum Triest (*Museo Ferroviario Trieste Campo Marzio*) wird mit einer Ausstellung des 150 Jahr Jubiläums der Südbahn gedacht (siehe Abb. links).

Am 28. Juli wurde sogar ein Sonderpostamt eingerichtet mit einem eigenen Sonderstempel (siehe Abb. rechts), der das provisorische Aufnahmsgebäude des Bahnhofs Triest zeigt, welches zwischen Juli 1857 bis zur Eröffnung des Triester Südbahnhofs am 5. Juni 1878 dem Personenverkehr diente.

Ein weiteres Sonderpostamt anlässlich des Südbahnjubiläums gab es am 28. Juli übrigens im Kulturbahnhof Mürzzuschlag (Postamt 8680) von der Vereinigung der Philatelisten der österreichischen Eisenbahner – leider nur von 11.00 – 15.00.

Triester Eisenbahnfreunde werden übrigens mit einem Sonderzug am 15. 9. 2007 zu einem Besuch der Südbahnstrecke auch nach Mürzzuschlag kommen!

(HM)



## Geleistetes Kurz & Bündig

### Forschungsprojekt ISIS-EK beendet

Das in den Ausgaben der *Drehscheibe* Nr. 25 und 27 ausführlich vorgestellte Projekt ISIS-EK (Intelligentes System zur Identifikation und Signalisierung an nicht-technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen) konnte nach einjähriger Erprobung an der Eisenbahnkreuzung in km 20,150 erfolgreich beendet werden. Der Probetrieb zeigte, dass ein energieautarkes, nur über Solarzellen versorgtes System, dem harten Alltagsbetrieb gewachsen ist. Die gewonnenen Erfahrungen werden in das Nachfolgeprojekt ISIS II einfließen. Die Versuchsanlage selbst wurde am 3. Mai 2007 abgetragen.

(Foto: Ing. Christian Oitzl [IN-FW-ST](#))

### Selbstregulierender Weichenverschluss

Bauartbedingt kann es bei hohen Außentemperaturen zu Störungen an Weichen kommen, wenn die Möglichkeiten der Verschiebbarkeit des Verschlussstückes bereits voll ausgenutzt sind. Dabei kann es zu Klemmungen und sogar Verbiegungen einzelner Bauteile kommen, Unregelmäßigkeiten im Betriebsablaufes sind die Folge. Um derartige Störungen auf ein Minimum zu reduzieren, wurde am 14. Juni 2007 die Weiche 1 im Bahnhof Krottendorf-Ligist mit einem sogenannten selbstregulierenden Klammerspitzenverschluss ausgestattet. Dieser gleicht Störungen durch Temperaturschwankungen oder Schienenwanderung selbstständig aus. Die Umbauarbeiten wurden von der Abteilung [IN-FW-ST](#) durchgeführt und sind auch für weitere „temperaturempfindlichen“ Weichen geplant.

Foto unten links: Die Weiche 1 vor dem Umbau. Die fix an die Weichenzungen befestigte Angriffsstück sowie die Antriebsstangen des Weichenantriebes sind durch Kreise markiert.

Foto unten rechts: Gut zu erkennen ist das neue Angriffsstück mit dem Langloch. Es ermöglicht Dehnungen in Längsrichtung der Weiche auszugleichen.

(Fotos: Helmuth Folk [IN-FW-ST](#))



### Geh- und Radwegerrichtung in Wies

Die sich im Bahnhof Wies-Eibiswald befindliche Eisenbahnkreuzung (km 50,371) wurde im Juni durch einen Geh- und Radweg erweitert. Somit konnte die im Vorjahr von der Gemeinde Wies begonnene Neugestaltung der Bahnhofstraße abgeschlossen werden.



Der neue Geh- und Radweg über die Eisenbahnkreuzung ermöglicht nun den zahlreichen Schulkindern ein gefahrloses Überqueren der Eisenbahnkreuzung unabhängig vom Straßenverkehr. Unmittelbar an den Geh- und Radweg schließt ein Schutzweg zum Überqueren der Bahnhofstraße an. Das Foto oben zeigt die erweiterte Eisenbahnkreuzung am 19. Juni 2007.

(Foto: Ing. Christian Oitzl [IN-FW-ST](#))

Einem großen Eisenbahnfreund, Eisenbahnchronisten und verdienten GKBlern möchten wir heute auf diesem Wege

### einmal Danke sagen!



**Siegfried Magele** (Jg. 1923), aktiv von 1945 – 1985 als Fahrdienstleiter auf allen Bahnhöfen der GKB, dann Bahnhofsvorstand und schließlich Leiter des Betriebsdienstes, hat als Sohn eines GKB – Mitarbeiters zwar die Begeisterung für Dampf und Schiene sozusagen in die Wiege gelegt bekommen, aber auch weitergegeben: Sowohl an seinen Sohn Heinz, aber auch in Beiträgen an die Leser im „format“

und in Tageszeitungen als eifriger Leserbriefschreiber. Dokumente aus seiner großen Sammlung zur Geschichte der GKB stellt er auch immer wieder der „Drehscheibe“ zur Verfügung, wofür wir ihm im Namen aller Leser auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank aussprechen möchten! Bleiben Sie uns gewogen! (HM)





## Großer Kleinfeldbewerb

Mit Bus (Foto rechts) und Bahn (Foto links) aus ganz Österreich und Südtirol ange-reist sind acht Teams für das

Klein Bella, ein sieben Monate alter Zwergpinscher „zog“ die Mannschaften, verschluckte (fraß) aber in ihrer Aufregung gleich einmal das erste Folio (die Zettel waren mit Schinken-stückchen gustiert). Die kleine Panne konnte aber repariert werden, indem Klein Bella fort-an keinen Zettel mehr ver-schluckte und am Ende der Auslosung das Team **Wagons Lits** überblieb, wodurch das Rätsel des ersten verspeisten Zettel gelöst war und die Auslosung „hochkorrekt“ und unparteiisch über die „GKB Bühne“ (der GKB Stand diente als Kulisse) ging (Foto Mitte rechts).



## Österreichische Verkehrsbetriebe Fußball Kleinfeldturnier 2007 mit internationaler Beteiligung,

das am 23. 6. 2007 von der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH im Stadion Pirka/Seiersberg ausgerichtet worden ist.

Zum dritten Mal fand heuer das Kleinfeldfußballturnier für Mannschaften von Verkehrsbetrieben außerhalb des ÖBB Konzerns statt. Die GKB als Veranstalter dieses Turniers durfte acht Mannschaften von Verkehrsbetrieben, darunter eine Gastmannschaft aus Italien, den **Südtiroler Verkehrsverbund SAD**, bei diesem freundschaftlichen Turnier begrüßen. Die GKB Sportvereinigung komplettierte mit zwei Mannschaften das Teilnehmerfeld, sodass sich insgesamt zehn Teams den inoffiziellen Titel eines Fußballmeisters von Verkehrsbetriebe Mannschaften ausspielten.

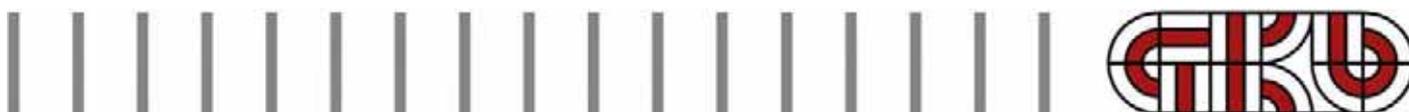
Am Freitag, 22. 6. gab es im TEML Lieboch einen Empfang durch die GKB (Foto Mitte links), bei dem auch die offizielle Auslosung des Turniers vorgenommen wurde.



**Die 10 Teams (in alphabetischer Reihenfolge):**  
**GKB 1, GKB 2, Klagenfurter Stadtwerke Verkehrsbetriebe, ROeEE, SAD Bozen, StLB, Stern Hafferl Verkehr, Wagon Lits, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen AG.**



Am Samstag brachte das Turnier, gespielt wurde am Sportplatz des FC Pirka, nach spannendem Verlauf einen würdigen, aber doch etwas überraschenden Sieger: Die Mannschaft der **Raab Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn** (Foto unten mit AK-Vizepräs. **Fritz Ploner** ganz rechts) setzte sich in einem kampfbetonten Finale gegen das Team von **Wagons-Lits** knapp mit 1:0 durch. (Mehr auf den folgenden Seiten →→→ )





Team **GKB 1** spielte mit: Peter Schreiner, Kevin Klug, Walter Müller (IN-FW-ST), Mario Waltl, Andreas Fuchshofer, Helmut Suppan, Hannes Stary, Heinz Wilfinger (alle EB-TR), Andreas Kleindienst (EB-PV).

Links: Eine Szene aus dem Spiel **GKB 1** gegen **Stern Hafferl Verkehr**: Tormann Schreiner, Hannes Stary, Andreas Fuchshofer und rechts im Zweikampf mit dem oberösterreichischen Spieler Kapitän Heli Suppan.

Unten: Tor für die **GKB 1**: eine Co Produktion von Walter Müller (IN-FW-ST), Andreas Kleindienst (EB-PV) und Heinz Wilfinger (EB-TR), von links nach rechts.

### Szenen des Turniers

Team **GKB 2** spielte mit: Eduard Mörth, Günter Maierhofer, Markus Bretterklierer, Raimund Gaich (alle EB-TR), Dominik Klug, Karl Klug, Gerhard Kosenburger (alle EB-PV), Andreas Schwammerlin

Unten: Ja wo ist denn der Gegner? Eine Szene aus dem Spiel **GKB 2** gegen die **Wiener Linien**. Edi Mörth am Ball, von rechts nach links interessierte Zuseher: Günter Maierhofer, Karl Klug, Dominik Klug, Andreas Schwammerlin, Gerhard Kosenburger (sitzend)



Rechts: AK-Vizepräs. Fritz Ploner und Andreas Schwammerlin

Unten: Tor für die **GKB 2**: Markus Bretterklierer (EB-TR) mit der Nr.3 schiebt den Ball ins Tor, der Rettungsversuch des Wiener Spielers kommt zu spät.



### Die Teams im Überblick

(in alphabetischer Reihenfolge, ohne GKB und Turniersieger ROeEE)



rechts oben: Klagenfurter Stadtwerke Verkehrsbetriebe

links oben: SAD Verkehrsverbund Bozen

rechts Mitte: Steiermärkische Landesbahnen

li.: Stern Hafferl Verkehr

re.: Wagons Lits

li.: Wiener Linien

li.: Wiener Lokalbahnen

und rechts:

Balletteinlage eines SAD Bozen Spielers





## Das Finale eines gelungenen Turniers

Unser Team **GKB 1** belegte den dritten Platz. Bekanntlich soll man sich im Sport nicht auf Pech ausreden, aber unsere Mannschaft hatte an diesem Tag wahrlich nicht das Glück auf ihrer Seite. In der Vorrunde wurde kein Spiel verloren, ja nicht einmal ein Gegentor erhalten, doch hatte das Team von **Wagons-Lits** vor dem letzten Vorrundenspiel gegen unsere Mannschaft das bessere Torverhältnis. Unsere Mannschaft berannte die ganze Spielzeit über das Tor des Gegners, ein Treffer wollte aber nicht gelingen, nicht zuletzt aufgrund des überragenden Torhüters der Mannschaft von **Wagons-Lits**. Es blieb beim 0:0 und unsere Mannschaft musste sich als Gruppen Zweiter ungeschlagen mit dem Spiel um Platz drei begnügen, das dann gegen unsere italienischen Freunde vom Team **SAD Bozen** im



Band („Die Sinnlosen“) und zwei DJs sorgten für Superstimmung (Foto ganz unten) und ließen das Verkehrsbetriebe Turnier 2007 mit einem tollen Fest zu Ende gehen.

Ein großes Danke gilt dabei Werkstättenleiter **DI Dr. Erich Stadlober** **EB – IH** und seinen Mitarbeitern für das zur Verfügung stellen und Adaptieren der Halle, sowie allen freiwilligen Helfern (Foto unten), die zum Gelingen des Turniers beigetragen haben. Ein ganz besonderes Dankeschön aber der Geschäftsführung der GKB für die Bereitschaft, das Turnier heuer zu übernehmen und diese Veranstaltung zu ermöglichen.

Im nächsten Jahr werden



Siebenmeterschießen gewonnen wurde. Das Team **GKB 2** bemühte sich redlich und belegte letztlich den neunten Platz.

Bei einer großen Abschlussparty am Abend in der Triebwagenhalle am Graz Köflacherbahnhof wurde die Siegerehrung in Anwesenheit von GKB-Prokurist **Mag. Dr. Rudolf Kores** und AK Vizepräsidenten **Fritz Ploner** vorgenommen. Eine Live



höchstwahrscheinlich die Bozener Verkehrsbetriebe dieses Turnier ausrichten. Alle Teilnehmer von heuer fühlten sich in Graz und bei der GKB



wohl, waren voll des Lobes für die gute Organisation und freuen sich auf ein Wiedersehen beim **Verkehrsbetriebe Turnier 2008**, wo erstmals um den **Wanderpokal** gespielt wird (nach FIFA Regeln), den die GKB dafür zugesagt hat.



(Text: Andreas Schwammerlin, Fotos: Alois A. Wallner, der hier (Foto links) einmal selbst von einem Handy-Fotografen „erwischt“ wurde)





Station Gratz, Bureaugebäude.

Ansicht. (1:150.)



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 W. Fuß.

Allgem. Bauzeitung, 1879.

Erdgeschoss.



- a Publikuum
- b Bureau für Abgabe
- c Bureau für Aufgabc.

0 5 10 15 20 25 Meter.

In dieser Hauptwerkstätte, die bereits von Anfang an auf mehr als 84.000 m<sup>2</sup> angelegt wurde, fanden bis zu 250 Waggons und 46 Lokomotiven Platz! Nahe der Werkstätte errichtete die Südbahn auch gleich typisierte Häuser für die Arbeiter, die teils aus der gesamten Monarchie zusammengestellt worden waren. Vom beeindruckenden Komplex der Hauptwerkstätte hat ein Teil die Kriege und die Stadtentwicklung Marburgs überlebt. **Alois Wallner** IN-BD hat diese im Juli besucht (Foto unten): Die noch erhaltene Teile der Gebäudefront der Hauptwerkstätte).



Die Arbeiterkolonie wurde auf Grund ihrer besonderen Dimension und ihrer Bedeutung sogar als Kulturgut anerkannt und 1982 unter Denkmalschutz gestellt, wie **M. Bogic** berichtet.

**Marburg / Maribor – die Hauptwerkstätte**

Eine besonders wichtige Rolle für die Südbahn spielte bereits ab deren Gründung Marburg. Hier wurde die Südbahn – Hauptwerkstätte angesiedelt, was besonders nach dem 1. Weltkrieg für die Südbahn zu erheblichen Problemen führte.

(Abb.: Ausschnitt aus einem Plan der Hochbauten der Südbahn von 1870: „Station Marburg, Werkstätten“).

HOCHBAUTEN DER BAHNHOFSANLAGEN.

Station Marburg, Werkstätten. (1:1500.)

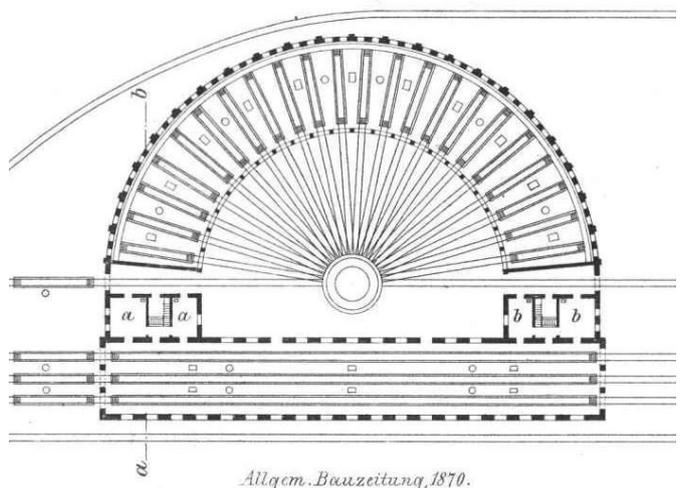
Ansicht.

(Abb. ganz unten: Die Drehzscheibe in Marburg am Plan von 1870 und am Foto links unten von Alois Wallner mit dem Rundschuppen 2007)



- a Zugförderungsinspection, darüber Führerkaserne.
- b Heizhausinspection, darüber Heizerkaserne.

Situationsplan. (1:1500.)



Allgem. Bauzeitung, 1870.

**Prof. Mladen Bogic** schreibt dazu in seinem Artikel „Die Südbahn in Slowenien – Gestern, Heute, Morgen“ (in: Artl – Gürtlich – Zenz: Mit Volldampf in den Süden, Wien 2007): „Das Gehirn der Südbahn mag wohl in Wien gewesen sein, ..., das Nerven- und Adergeflecht, lag jedoch im heutigen Slowenien, in Marburg/ Maribor, dort kreuzte sich die Nord-Süd Achse (Wien-Triest) mit der Ost-West Achse (Budapest-Tirol), dort gab es die Hauptwerkstätte der SB, bereits 1863 errichtet, ...“.



Die Trassierung der Südbahn von Wien nach Triest erforderte eine große Anzahl von verschiedenen Ingenieurbauten auch auf dem 132 km lange Abschnitt Graz – Marburg – Cilli: Neben umfangreichen Hang- und Stützmauern, Aufdämmungen, Einschnitten, waren Tunnels, mehr als 300 Brücken, Viadukte, Wege- und Straßenüberführungen, sowie Durchlässe herzustellen. Schon bei Wildon musste die Kainach mit einer der damaligen Zeit entsprechend aus Holz errichteten 115 m langen Sprengwerkbrücke auf 6 Pfahljochen ruhend, überquert werden. Bei Leibnitz wurde die Sulm ebenfalls auf einer 105 m langen, aber nach amerikanischen Konstruktionsprinzipien zweifeldrigen Gitterträgerbrücke aus Holz errichtet, übersetzt.

Als damals wohl schönstes Bauwerk dieser Art österreichischer Ingenieure und Zimmerleute war die Draubrücke bei Marburg (Abb. oben; Tezak 1989) anzusprechen. Der damalige Inspektor der Staatsbahnen Ob. Ing. **Carl Ghenga** und dessen Planer für Hochbauten, Architekt Ob. Ing. **Moritz Loehr**, beide Herren wurden in der Folge in den Ritterstand erhoben (dann: Moriz von Loehr), hatten Studienreisen nach Westeuropa und Nordamerika unternommen, um das dortige Eisenbahnwesen kennen zu lernen. **Ghenga** war von den Konstruktionsmerkmalen der Gittertragwerke bei Brücken mit langer Spannweite nach dem US-Ingenieur **Howe** so beeindruckt, dass er als oberster Bauleiter der südlichen Staatsbahn bei den beiden erwähnten Brücken dieses System in Anwendung bringen ließ.

Der Bau der Draubrücke wurde am 1. 6. 1844 begonnen und am 8. 4. 1846 fertiggestellt, für den u. a. 205 m<sup>3</sup> Lärchenholz aus Oberkärnten bezogen wurden. Mit einer Gesamtlänge von 208,5 m wurde die dort 190 m breite Drau gequert. Drei Felder mit einer Spannweite von 57 m stützen sich auf die beiden gemauerten End- und zwei Mittelpfeiler ab. Die beiden Richtungsgleise lagen im Bereich der Obergurte und in einer Höhe von 21 m bei mittlerem Wasserstand. Allgemein wurden dann etwa ab 1860 alle hölzernen Brückentragwerke durch eiserne Fachwerk- oder Gitterkonstruktionen ersetzt, die Draubrücke dabei auf drei Gleise erweitert.

Es würde den Rahmen des Beitrags weit sprengen, auf all die schönen Brücken der Gründerzeit z.B. die Steinbrücke mit drei Bögen bei Steinbrück (Zidani most) einzugehen, obwohl sie Wert wären, der Nachwelt vorgestellt zu werden. Nicht unerwähnt sollen die gemauerten Viadukte bei Spielfeld bleiben, die heute nur mehr in kleinen Fragmenten erhalten und daher noch erkennbar geblieben sind. Auch vom kolossalen Pößnitz – Viadukt sind nur einige Bögen erhalten geblieben, obwohl er in einer Länge von 648,5 m das breite Pößnitztal überspannte.

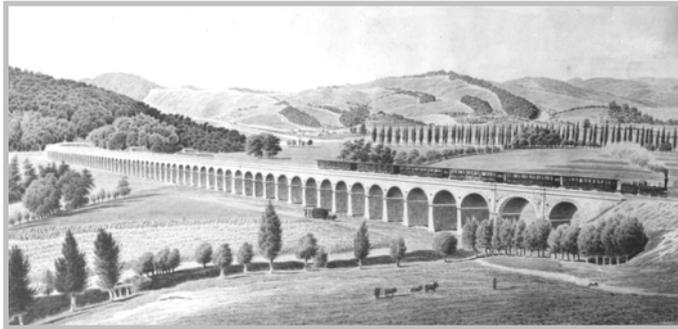


Seine 64 Bogenöffnungen mit einer lichten Weite von 8 m wiesen eine Höhe bis zu 21 m auf und prägten dieses monumentale Ziegelbauwerk, das sich mit seiner Quader-Verkleidung wunderbar in die grüne Landschaft eingefügt hatte. Für die Errichtung desselben mussten in der Umgebung erst Ziegeleien geschaffen werden, um Millionen von Ziegel herzustellen, die auch für die Ausmauerung des Leitersberger Tunnels gebraucht wurden. Die unzureichende Beschaffenheit der Ziegel und die

ständigen durch Hochwasser verursachten Schäden an den Pfeilern, des im Überschwemmungsgebiet des Pößnitzbachs befindlichen Viadukts, veranlassten die Bahnverwaltung diesen zuzuschütten, sodass dieser heute nur mehr als langgezogener Damm in der Landschaft zu erkennen ist. Auch hier erinnern nur mehr einige Bögen als Durchlässe für Bäche und Straße an dieses Prachtwerk, das seinerzeit **A. Jungbluth** als wunderschönes Aquarell malte und vom geschätzten langjährigen Vereins- und heutigen Ehrenobmann DI Dr. **Eberhard Franz** erworben und für die Reproduktion zur Verfügung gestellt wurde (Abb. unten).

Die damalige untersteirische Bezirksstadt Cilli als vorläufiger

Endpunkt der Strecke hatte neben dem üblichen mit einem Türmchen bewehrten Aufnahmsgebäude 2. Klasse auch eine zweigleisige Personenhalle aufzuweisen (siehe Abb. ganz unten; Tezak 1995). Ausgedehnte Zugförderungsanlagen dienten zur Aufnahme der 22 bei W. Norris, Philadelphia, USA, bestellten Lokomotiven, die auf dem Seeweg nach Triest und dann



mit Pferdefuhrwerken nach Cilli gebracht, zusammengebaut und aufgegleist wurden. Von Cilli aus wurden auch schon Probefahrten in Richtung Marburg unternommen, da die Draubrücke sich noch im Bau befunden hatte.

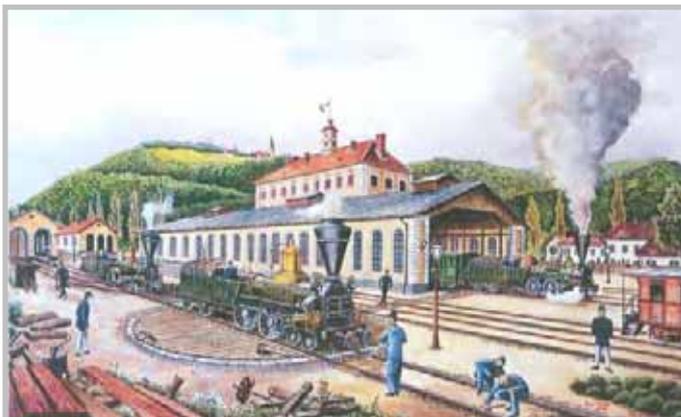
## Die feierliche Eröffnung Graz – Cilli

fand am 2. 6. 1846 statt. In Erinnerung daran feierten die Slowenischen Eisenbahnen (SZ) mit großartigen Festveranstaltungen vom 15. 5. – 1. 6. 1996 das Bestehen „150 Jahre Eisenbahnen in Slowenien“, das von mehreren auswärtigen Bahnverwaltungen durch Entsendung von Dampflokomotiven und Sonderzügen gewürdigt wurde. Die ÖBB und die GKB waren natürlich maßgeblich dabei, allen voran die beiden Prachtstücke „671“ und 56.3115. Erstere war bereits mit einem Sonderzug am 16. 5. 1996 in Cilli eingetroffen und führte einige Tage lang Publikumpendelzüge im dortigen Nahbereich. Nach der Schlussfeier fuhren dann beide Loks zurück nach Graz.

### Quellen:

ÖBB-Festschrift „150 Jahre Eisenbahnstrecke Graz – Spielfeld – (Celje)“ „150 Jahre Graz – Cilli“; Schienenverkehr aktuell, 6/1996, S. 20.

persönliche Recherchen des Autors Prof. Sepp Tezak (HM)

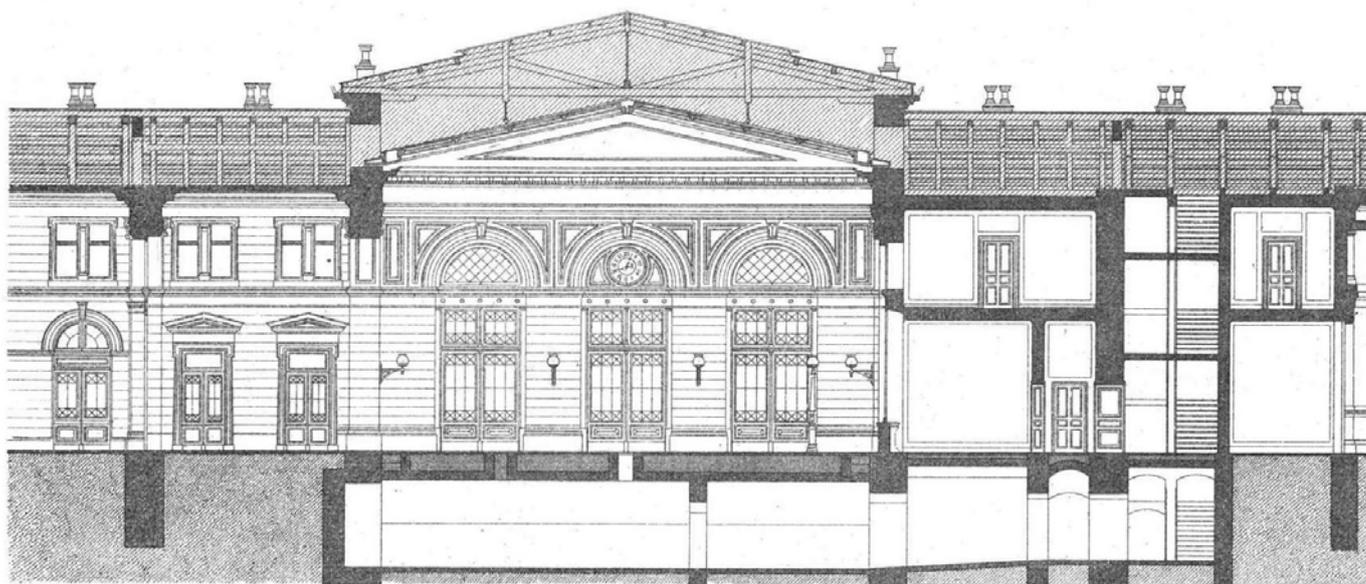


Eisenbahngeschichte  
**Südbahnhof Graz**

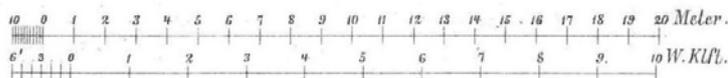
Bl.47.

DER SÜDBAHNHOF IN GRAZ.  
 Aufnahmsgebäude mit Veranda.  
 Von der Hochbau-Abtheilung der k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Längenschnitt.



Allgem. Bauzeitung, 1883.



R. v. Waldheim arch. Anst. Wien

**AUFNAHMS-GEBÄUDE**  
 DES BAHNHOFES DER K. K. PRIV. ÖSTERR. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT IN GRAZ.

(Hiezu Tafeln Nr. 46—47.)

Das im Jahre 1842 gleichzeitig mit der Bahn erbaute Aufnahmsgebäude konnte nach Ablauf von zirka 25 Jahren den wirklichen Anforderungen des Verkehrs so wenig mehr entsprechen, als die gesammte anfänglich hergestellte Bahnhofsanlage.

Das Aufnahmsgebäude hatte zu kleine Höhenverhältnisse, das Niveau der ebenerdigen Räume war zu tief angelegt, die Lokale waren durch eine vor dem Gebäude aufgestellte niedere Halle für zwei Geleise des Lichtes beraubt und die Entfernung des Gebäudes von der Axe der Hauptgeleise war zu gross.

Da die verschiedenen Projekte für die erweiternde Adaptirung der bestehenden Anlage kein entsprechendes Resultat ergaben, so entschloss sich die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, dem Verwaltungsrathe einen Neubau vorzuschlagen, welcher auf untenstehender Situation angegeben ist.

Die Stadt Graz, Hauptstadt der Steiermark, bedeutendster Ort zwischen Wien und Triest, mit zirka 90.000 Einwohnern, ist vielfach von Fremden besucht.

In Graz münden zwei Seitenbahnen, welche bezüglich ihres Personenverkehrs ihren Ausgangspunkt im Südbahnhofe haben.

Für die Zwecke der k. k. Post verlangte die Regierung ein vollständiges Etablissement mit eigenem Ausgange auf die Bahn.

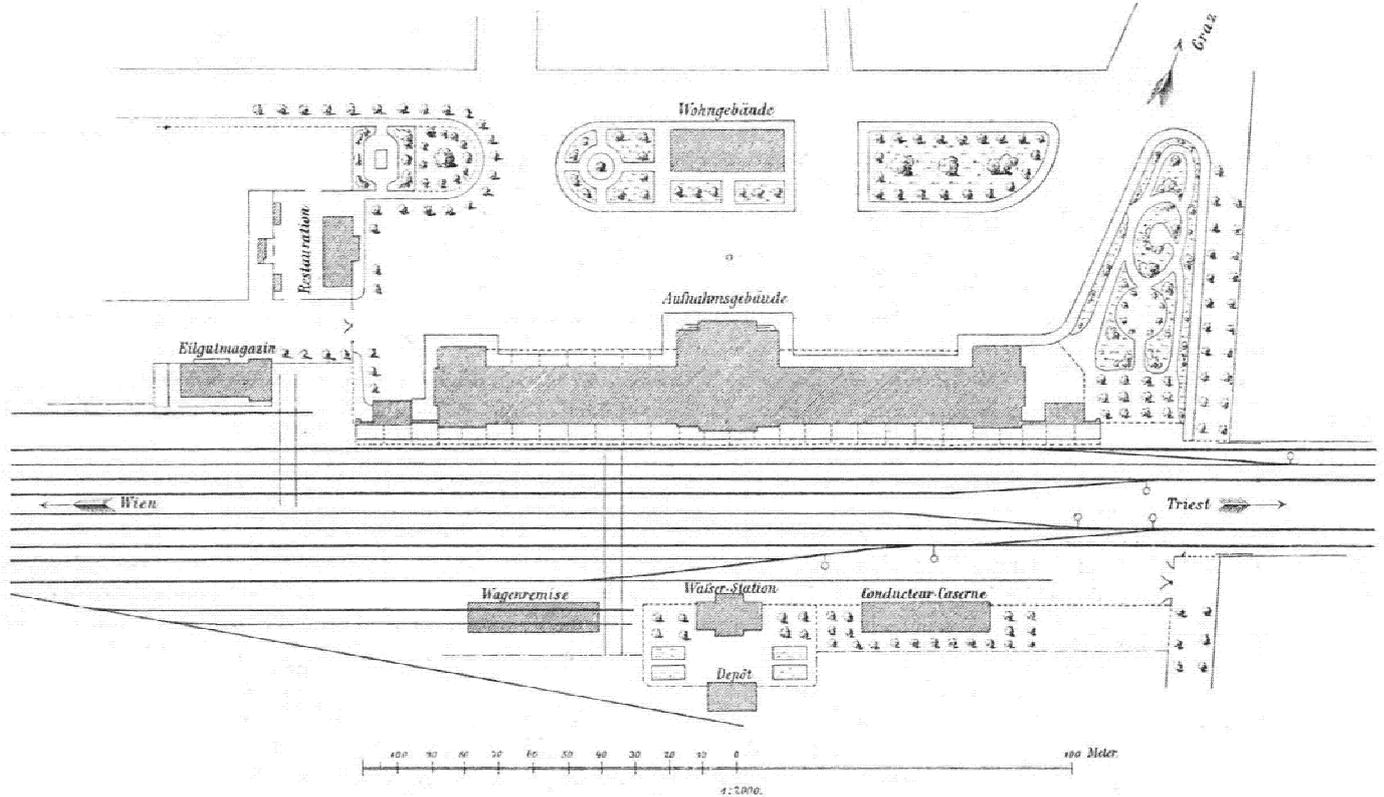
Im Interesse des wartenden Publikums wurde eine mit allem Comfort ausgestattete Restauration in das Programm einbezogen.

Alle diese Erfordernisse, die Bedürfnisse der Station selbst und die Rücksicht für die Zukunft, sowie die Bedingung, dass alle öffentlichen Betriebslokale auf einer Seite (der Stadtseite) angeordnet werden sollen, bedingten eine langgestreckte Anlage.

Das Aufnahmsgebäude besteht:

Aus einem hohen Mittelbaue, welcher die Eingangshalle, die Kassen für Fahrkarten und Gepäcksaufnahme, die Aborte für Herren und Damen und sonstige Nebenerfordernisse enthält, und aus zwei Langtrakten mit Endpavillons, der eine für die Wartesäle und die Restauration, der andere für die Lokalitäten der Ausgangshalle und der Gepäcksabgabe, für die Bureaux der Station und für die k. k. Post.





Auf der Bahnseite ist längs des ganzen Gebäudes eine durchlaufende Veranda angeordnet, welche das Trottoir überdeckt, so dass man geschützt in die Wagen des Zuges einsteigen kann. Diese Veranda ist an beiden Enden des Gebäudes verlängert und bildet den Zugang zu den beiderseits angelegten Aborten für Durchreisende. Zwischen diesen Abortgebäuden und dem Aufnahmsgebäude ist einerseits ein Wirtschaftshof für die Restauration angeordnet, andererseits eine bedeckte Anfahrt für die Post gebildet.

Aehnliche Veranden sind auf der Stadtseite vor den Langtrakten zwischen dem Mittelbaue und den Endpavillons angeordnet.

Die Veranda vor dem Ausgange ist gemacht, um dem Publikum Schutz zu bieten; jene vor den Wartesälen und der Restauration dient für den Eingang in die Vorhalle und ersetzt ein besonderes Vordach vor dem Mittelbaue, im übrigen dient sie während der Sommermonate den Zwecken der Restauration.

Die beiden Langtrakte haben solche Höhenverhältnisse, dass die grossen Säle noch durch Fenster erleuchtet werden können, welche über den Veranda-Dächern liegen, während der übrige Raum in zwei Stockwerke getheilt ist.

Die sich hiedurch ergebenden Räume im ersten Stocke dienen für die Bureaux der verschiedenen Bahnämter und der Polizei.

Im Mittelbaue hat die Halle die ganze Höhe dieses Gebäude-theiles, während die Nebenräume in zwei Stockwerke getheilt sind; die so gewöhnlichen Lokale des oberen Stockwerkes dienen für Portierswohnungen.

Die Restauration ist abgetheilt in Lokale für Reisende, welche mit Karten versehen sind, sei es, dass sie den Zug erwarten, oder dass sie sich nur während des Aufenthaltes erfrischen wollen, und in solche Lokale, deren Benützung dem Publikum überhaupt freisteht. Die erstgenannten Lokale liegen gegen die Bahn, haben einen direkten Ausgang auf den Perron und bestehen aus einem Schankzimmer (hauptsächlich auch für das Zugpersonal), aus einem grossen Restaurationssaale, in welchem table d'hôte servirt wird, und der Restauration im Wartesaale III. Classe.

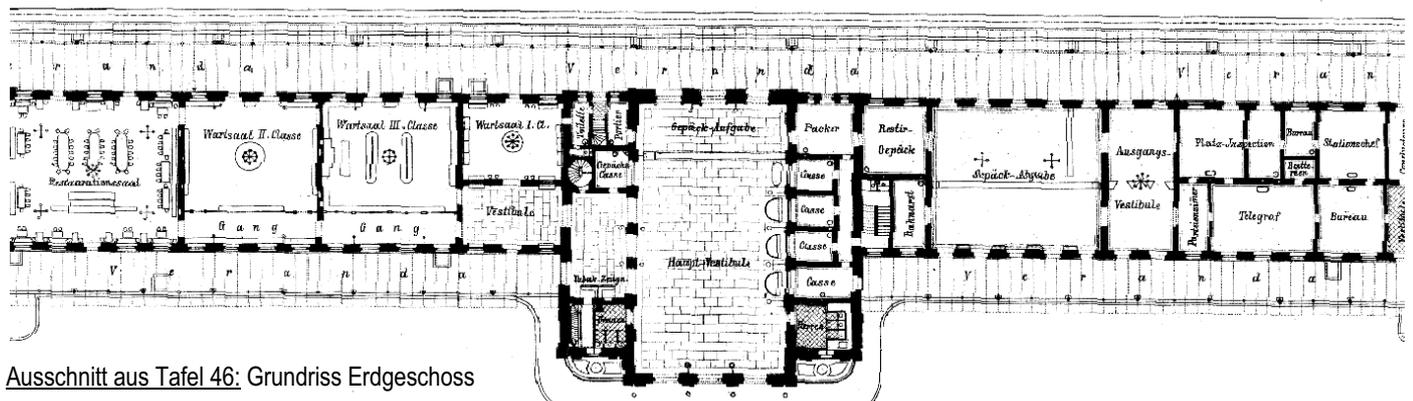
Im Souterrain sind ausgedehnte Küchen- und Kellerlokali-täten mit allen erforderlichen Nebenräumen vorgesehen.

Im ersten Stocke des Pavillons dieser Seite sind einige Lokalitäten für Passagierzimmer und die Wohnung des Wirthes eingerichtet; die Dachräume dienen für die Wäsche und für die männliche und weibliche Bedienung.

In Verbindung mit dieser Restauration ist ein Garten für das Publikum, welcher das Geschäft besonders begünstigt.

16\*

### Grundriss vom Erdgeschoss.



Ausschnitt aus Tafel 46: Grundriss Erdgeschoss



Ausser dieser Restauration im Gebäude ist auf dem Vorplatze in der Nähe des Ausganges ein besonderes auf dem, hier beigedruckten, Situationsplane angegebene Restaurationsgebäude angeordnet zum Gebrauche der Kutscher und des sonstigen Personales, welche Anlage ebenfalls mit einem Garten in Verbindung steht. Es wird hier besonders hervorgehoben, dass durch die angegebenen verschiedenen Restaurationsanlagen nicht nur das Geschäft des Wirthes gehoben wird, sondern dass diese Trennung der verschiedenen Klassen es möglich macht, den Haupt-Restaurationsaal den Reisenden zu reserviren und die besseren Lokalitäten rein zu erhalten.

Die gesammte Konstruktion des Gebäudes ist in den Plänen ersichtlich und zeigt nichts Aussergewöhnliches.

Erwähnt wird nur, dass die Fussböden der grossen Säle, welche nicht unterkellert sind, mit gebrannten Thonfliesen belegt wurden, um Holz wegen des Faulens zu vermeiden; der bisherige Betrieb hat herausgestellt, dass diese Anordnung im Interesse der Reinlichkeit sehr vortheilhaft ist und von keiner Seite beanständet wurde.

Die öffentlichen Lokale sind durch zwei Luftheizungsanlagen zu erwärmen, welche mit Ventilationsanlagen in Verbindung stehen.

Ausser dem besprochenen Gebäude gehören zum Personenbahnhofe noch die im Situationsplane angegebenen Anlagen, und zwar: Das Eilgutmagazin, die Wagenremise, das Gebäude für Nebenerfordernisse als: Lampisterie und Magazin für Brennmaterialien, Kasernen für Kondukteure und Wagenkuppler, Magazine für Geräthschaften und Materialien, das Beamtenwohnhaus und die sogenannte Fiakerrestauration.

Die Gesamtkosten des Hauptgebäudes mit den Veranden und Aborten betragen in runder Summe 446.000 fl. ö. W., woraus sich folgende Preise ergeben:

pro Quadr.-Meter Grundfläche einschliesslich der Veranden fl. 74.30  
 „ „ „ ausschliesslich „ „ „ 102.—

Die Ausführung des Baues musste mit Rücksicht auf den kontinuierlich fortgehenden Eisenbahnbetrieb durchgeführt werden; demgemäss wurde der Bau an beiden Enden begonnen und der Betrieb in diese neuen Theile verlegt, worauf erst das alte Gebäude abgebrochen und der mittlere Theil des Gebäudes errichtet wurde.

Diese sehr komplizierte Bauweise stand unter der Leitung des Herrn Daum, Oberingenieurs der Südbahn-Gesellschaft, welcher in Bauausführungen sich einen rühmlichen Namen erworben hat.

W. v. Flattich,

Architekt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Dieser Text von **Wilhelm von Flattich** (1826 – 1900), der für die meisten Bahnhofsbauten der Südbahn vom Wiener Südbahnhof bis zum Südbahnhof in Triest verantwortlich war, erschien in Wien 1883 und wurde originalgetreu wiedergegeben. Die Abbildungen sind Ausschnitte von Illustrationen zu seinem Artikel bzw. Pläne, die bereits 1870 veröffentlicht worden sind und heute in der Österreichischen Nationalbibliothek allgemein zugänglich sind.

Dieser (2. Grazer Süd-) Bahnhof, der von 1870 – 76 errichtet worden ist und den 1843 vom Architekten **Moritz Löhr** geplanten Grazer Bahnhof erster Klasse (siehe Abb. Mitte links) ersetzte,

wurde schließlich im 2. Weltkrieg, am Ostermontag 1945 durch Bombentreffer zerstört. An diesem Tag wurden in mehreren Angriffswellen 1.500 Waggon, die meisten Geleise und die Eggenberger Unterfahrt zerstört und damit auch die Graz-Köflacher

Bahn vom Grazer Hauptbahnhof, wie er seit 1. 10. 1913 genannt wurde, getrennt. In den 1950er Jahren wurde der neue (3.) Hauptbahnhof errichtet (Architekt **Friedrich Aduatz**) und im Dezember 1955 feierlich eröffnet. Im Zuge der Bahnhofsoffensive der ÖBB 2001 wurde Version 4 des Grazer Hauptbahnhofs in Angriff genommen und rechtzeitig zum Jahr 2003 (Graz Kulturhauptstadt Europas) fertiggestellt. Mit den Neu- und Umbauten wurden die

Architekten **Zechner & Zechner** beauftragt, die zahlreiche Vorgaben des Bundesdenkmalamtes beachten mussten. Heute stellt der Grazer Hauptbahnhof ein Referenzobjekt der ÖBB dar und ist ein zeitgemässer, einladender und höchst vitaler Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs.

(Text: HM: Foto unten: Alois A. Wallner, 2007)



## GKB Sportverein

### Sektion WANDERN



Die GKB-Sportvereinigung lud am 16. Juni 2007 über Einladung der „Hirschegger Gasradler“ zur 2. Almrauschwanderung ein. Der „harte Kern“ der Wanderer marschierte vom Salzstiegelhaus zur Zarpfl - Hütte (Maltesergut) und über die Groß Ebenalm zurück zum



Ausgangspunkt. Das Salzstiegelhaus liegt am Hirschegger Sattel auf einer Seehöhe von 1553 m. Es erhielt seinen Namen von der Nutzung als Stützpunkt für den Salztransport auf Saumpfaden bis ins 19. Jahrhundert hinein vom Salzkammergut über das Murtal nach Köflach.

Bei dieser Wanderung trafen wir auf eine Gruppe Wanderer aus dem Bezirk Judenburg, die mit uns einen Teil des Weges gingen. Bei der Jause vor der Zarpfl - Hütte gab viel zu Plaudern

und zu Blödeln, was sogar Zaungäste heranlockte (siehe Foto oben).

Vielen Dank an die Direktion der GKB für die Überlassung des Autobusses und an Koll. **Manfred Krautner** für dessen Chauffeurdienste. Ein weiteres Dankeschön dem Sportverein und dem ZBR der GKB, die einen Kostenbeitrag zur Jause und den Getränken zur Verfügung stellten.



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



### Sektion STOCKSCHIESSEN

Unser Team (Helmut Amschl, Ewald Kargl, Friedrich Krug, Franz Pichler) erreichte beim AK-Turnier am 12. Juni 2007 in Kalkgrub den hervorragenden 3. Platz und hat den Aufstieg zur Landesmeisterschaft 2007 geschafft. Diese findet im September 2007 in Frohnleiten statt.

### Taschenfahrplan 1903 gefunden

Wer einen Taschenfahrplan aus dem Jahre 1903 in der Größe einer Zündholzschachtel (Größe: **5,7 cm breit, 7,5 cm lang, 0,7 cm dick, mit 256 Seiten**) sucht, wird sich fragen, wo man so was finden könnte. Eine Fundstelle war hier: Beim Anwesen der Familie **Franz**



**Pollanz** (GKB-Zgf. i.R.) in der Gemeinde Großradel, wurde bei Renovierungsarbeiten, unter einer Holzkonstruktion einer vor über 150 Jahre errichteten alten Scheune der Taschenfahrplan vom Eigentümer gefunden. Er diente als Unterlage unter einem Holzsteher (siehe Foto links).

Beinahe 100 Jahre hat dieser fast unversehrte Fahrplan unter diesem Holzsteher auf seinen Finder gewartet. Da der Großonkel von Herrn **Franz Pollanz** bei der k. k. priv. Südbahngesellschaft beschäftigt war, ist es nahe liegend, dass er damals im Jahre 1903 oder etwas später seinen Bruder, Herrn Johann Pollanz, den damaligen Besitzer des Anwesen vielleicht ein immerwährendes Andenken hinterlegen wollte.

(Johannes Scherübel, **EB-TR**)

### Die Bank im Bf Wies-Eibiswald ...



... stand dort nur kurz in der Fahrdienstleitung und noch kürzer stand sie leer.

Für gemeinsame Stunden mit ihrem Gatten sei eine frisch renovierte, alte Bahnhofsbank genau das Richtige, dachten sich die Kolleginnen und Kollegen des Bf Wies-Eibiswald und schenken ihrer FdL **Karin Kraus** anlässlich ihrer Vermählung das schöne Stück.



**Wir gratulieren** und wünschen gute Fahrt auf dem neuen (Lebens-) Streckenabschnitt!

(M. Wagenhofer Gutruf)



## Ganz Kurze Berichte

### Von Alling bis Wies

Seit 10. Juli 2007 ist der Bahnhofsvorstand von Deutschlandsberg, **Robert Fink**, als Bereichsvorstand für den Streckenabschnitt von Alling-Tobisegg bis Wies-Eibiswald verantwortlich! (Wolfgang Zlatar, Leiter **IN-BD**)

### Fotoklub Graz der ÖBB

Im Heft Nr.136 des Fachmagazins für Fotografie und Imaging „Foto objektiv 7/8-2007“ wird der 1962 gegründete Fotoklub der ÖBB vorgestellt, bei dem auch GKB-Mitarbeiter willkommen sind. Ein Kollege ist sogar mit einer seiner stimmungsvollen Aufnahmen vom „Winterdampf“ im Magazin vertreten: Alois Wallner **IN-BD**. Kontakt: Franz Hammer, (0699/128 49 292), Waagner-Biro-Straße 72a, 8020 Graz. Klubabend jeden 2. Donnerstag von 18-20 Uhr. (HM)

### StEF-Shop: Containertragwagen

Ein neues **PIKO H0 Modell** gibt es um 20,- Euro im StEF-Shop im Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch: Einen Containertragwagen mit einem Container mit Aufschrift „150 Jahre Südbahn“. (siehe Abb. rechts)

(GA)

## G-PE GEHT, KOMMT, BLEIBT

Neue Kolleginnen und Kollegen zu begrüßen, vorzustellen und in die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH einzuführen, ausscheidende KollegInnen zu verabschieden oder Übernahmen aus dem Personalleasing in ein fixes Dienstverhältnis bekanntzugeben, all das und vielleicht noch mehr aus der Personalabteilung **G-PE** soll ab nun regelmäßig auch in der Drehzscheibe erscheinen.

### Personalveränderungen 1. 1. – 31. 7. 2007

#### Aufnahmen:

G-QM	DI DRUMMEL Harald	01.01.2007
IN-FW-OB	FRAUENDORFER Hans	01.01.2007
IN-FW-BR	WARMUTH Dietmar	01.01.2007

#### APS-Personalleasing:

EB-IH	WALLNER Reinhard	19.02.2007
TEML	MAG. SUPPAN Ernst	15.03.2007
TEML	MAG. KRAINZ Sabine	29.05.2007

#### Ruhestandsversetzungen:

IN-BD/Gkf	HANSEKOWITSCH Hubert	31.01.2007
IN-BD/Gkf	ZÖHRER Franz	31.03.2007
IN-BD/EB-PV	LUKAS Hans	31.05.2007
IN-BD/Wew	KREMSER Josef	31.05.2007
IN-BD/Gkf	FERSCH Ingrid	30.06.2007

#### Austritte:

EB-IH	NAGLER Daniela	31.03.2007
G-BE	FISCHER Stefan	30.06.2007
DION/LTE	MAG. EIBINGER Gerhard	31.07.2007

(Mag. Michaela Weyland **G-PE**)

## SAMSTAG, 1. SEPTEMBER 2007

SONDERFAHRT MIT DEM ROTEN BLITZ VON GRAZ NACH PAYERBACH-REICHENAU, SONDERZUG DER HÖLLENTALBAHN ZUR AUSSTELLUNG IM SCHLOSS REICHENAU

# MIT DEM ROTEN BLITZ ÜBER DEN SEMMERING

#### Fahrplan:

8.00 Uhr	ab Graz Köflacherbf
8.35 Uhr	ab Graz Hbf
11.30 Uhr	an Payerbach-Reichenau
15.55 Uhr	ab Payerbach-Reichenau
18.30 Uhr	an Graz Hbf
18.40 Uhr	an Graz Köflacherbf

#### Fahrpreise:

Erwachsene	€ 42,-
Kinder	€ 19,-
StEF-Mitglieder	€ 36,-



Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Mitte Oktober 2007  
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 30. September 2007

#### IMPRESSUM

„Drehzscheibe“ – das Mitarbeitermagazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist eine regelmäßig erscheinende Informationsschrift für MitarbeiterInnen, PartnerInnen und Freunde und Freundinnen 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: 2.900
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		z. Drehzscheibe 34 -
	Direktion Graz,		August 2007.doc
	8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41		

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: [gkb.drehzscheibe@gkb.at](mailto:gkb.drehzscheibe@gkb.at)

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

