

Bundesminister Werner Faymann auf Kurzbesuch in Graz bei G K B



Wie bereits kurz im letzten Heft berichtet hat Bundesminister Werner Faymann (am Foto links am Graz Köflacherbahnhof) am 18. Jänner 2008 die GKB besucht und an einer Sitzung des Aufsichtsrates teilgenommen. (Foto: Pachernegg)

Weitere Themen:

Goldenes Ehrenzeichen für Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl	2
GKB und Slowenien	2
Förderungsvertrag unterfertigt	2
EB - GV : GKB Operation Paula	3
Überstellfahrten durch die GKB	5
Koralmbahn aktuell	6
Ein Blick zum Nachbarn: Slowenien	7
Die Slowenischen Eisenbahnen!	7
STEF - News	10
135 Jahre Wieser Bahn - Fotos, alte Ansichten ... gesucht!	11
Veranstaltungen ab April 2008	11
Clubabend 16.Mai 2008	11
Als man uns die Eiserne Bahn baute	12
Inspektionsfahrt mit der Dampfdraine	13
Bahnparadies Isle of Man	14
Museumsbahnen	16
GKB Sportverein	17
Jahreshauptversammlung 2008	17
Jubilarsehrung 2008	17
Sektion FUSSBALL	17
Osterschinkenschnapsen	17
Julius Glück Stiftung	18
Dienstprüfungen bei IN-BD und EB-PV	19
Ganz Kurze Berichte	20
ÖBB hinterstellt am Graz Köflacherbahnhof	20
Testfahrt eines Unimog-Zweiwegfahrzeuges	20
Aktuelle Termine	20
IMPRESSUM	20

Ab Mai ist das Technische Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML) wieder geöffnet: Mi - So von 10:00 - 17:00



Goldenes Ehrenzeichen für Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Sektionschef **Dr. Gerhard Gürtlich** (links im Bild), Leiter der Sektion IV im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, überreichte im Rahmen einer Aufsichtsratssitzung am 3. März 2008 das **Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich**, welches **Mag. Franz Weintögl** mit Entschliebung vom 20. Dezember 2007 vom Bundespräsidenten der Republik Österreich verliehen worden ist, an ihn.

Erworben hat sich Generaldirektor Mag. Franz Weintögl außerordentliche Verdienste für die Republik Österreich im Laufe seiner vielfältigen beruflichen Tätigkeit in staats- und staatsnahen Bereichen in den Fachrichtungen Verkehr und Finanzpolitik, wobei besonders außergewöhnlichen Leistungen im Bereich Schiene für das Eisenbahnwesen bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH hervorgehoben wurden.



(Foto: Peter Stoeßl)

GKB und Slowenien

Am 27. Februar 2008 hat die GKB die Sicherheitsbescheinigung und damit die Berechtigung für die Durchführung von Schienengüterverkehren auf dem Netz der slowenischen Eisenbahninfrastruktur erlangt.

Somit wurde durch den Eisenbahn Absatzbereich der GKB ein wichtiger Meilenstein für den Aufbau eines Südkorridors gemeinsam mit dem Hafen Koper erreicht. Geplant und organisiert durch das Unternehmen Adria Transport d.o.o., dem Tochterunternehmen der GKB mit dem Hafen Koper, wird nun Fracht aller Art vor allem vom und zum Hafen Koper transportiert werden.

Die GKB als ausführendes Eisenbahnunternehmen nimmt die an sie gestellten Herausforderungen gerne an und freut sich, Güterverkehre nunmehr auch in Slowenien in gewohnt hoher Qualität abzuwickeln.

(Mag. Kurt Sever. **EB**)



Förderungsvertrag unterfertigt

Der Förderungsvertrag für 13 neue Dieseltriebwagen zwischen Land Steiermark und GKB wurde unterfertigt. Die Graz-Köflacher Bahn kauft moderne Triebwagen für die S-Bahn.

Auch für die Bahnkunden der Graz-Köflacher Bahnen ist im Dezember des Vorjahres das S-Bahn Zeitalter hinsichtlich der Fahrplandichte angebrochen. Gefahren wird dieser S-Bahn-Fahrplan jedoch noch mit dem alten Triebwagenmaterial. Das wird sich in absehbarer Zeit ändern:

Verkehrslandesrätin Mag. **Kristina Edlinger-Ploder** und Generaldirektor Mag. **Franz Weintögl** (GKB) unterschrieben einen Fördervertrag für den Ankauf von 13 neuen Dieseltriebwagen. Die GKB investieren insgesamt rund 45 Mio. Euro in den Ankauf der 13 hochmodernen Triebwagen. „Es handelt sich um die größte Investition der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und gleichzeitig um eine enorme Qualitätssteigerung im Schienenbetrieb unseres Unternehmens“, umreißt Generaldirektor Mag. **Franz Weintögl** die Bedeutung dieser Anschaffung. Das Land Steiermark fördert den Ankauf mit rund 24 Mio. Euro, die in 20 Jahresraten zur Auszahlung gelangen. Verkehrslandesrätin Mag. **Kristina Edlinger-Ploder** strahlte bei der gestrigen Vertragsunterzeichnung: „Schritt für Schritt nimmt unsere S-Bahn Form an. Nahezu täglich kommen wir dem Endausbau ein Stück näher.“

Derzeit befindet sich der Großauftrag der GKB in der Ausschreibungsphase. Mit der Inbetriebnahme der 13 neuen Fahrzeuge ist in eineinhalb bis zwei Jahren zu rechnen. Im Anforderungsprofil wurde besonders auf die Eignung für den S-Bahn-Betrieb, den Komfort für die Bahnkunden und die Barrierefreiheit Bedacht genommen.

(Peter Stoeßl)

EB - GV: GKB Operation Paula

- die erste große Herausforderung für den GKB Güterverkehr im neuen Jahrtausend.

Am 27. Jänner 2008 ist Sturmtief „Paula“ über Österreich hinweggefegt und hat in der Steiermark und hier vor allem in der Weststeiermark eine Spur der Verwüstung gezogen! Ca 1,5 Millionen Festmeter Holz sind dem Orkan zum Opfer gefallen. Nachdem der erste Schock bei den betroffenen Waldbesitzern vorüber war und die ersten groben Schätzungen über die aufzuarbeitende bzw. abzubefördernde Holzmenge bekannt wurden, stand es außer Zweifel, dass für die Region Weststeiermark, vorrangig im Bezirk Voitsberg, die GKB Eisenbahn die Hauptlast der Beförderung als umweltfreundliches Verkehrsmittel übernehmen muss!

Zu den Mengen: geschätzte 900.000 Festmeter Holz für den Bahntransport → das sind 15.000 4 Achs-Güterwagen → Zuglänge von 298,5 Kilometer oder aber 30.000 LKW-Fuhren.

Nach ersten Koordinationsgesprächen durch Prokurist Peter Kronberger **EB** mit Vertretern der Waldwirtschaft und unserem Kooperationspartner **ÖBB Rail Cargo Austria**, wurden die Abteilungen **EB - GV** und **IN - BD** unter der Leitung von Profit- und Costcenter-Leiter Wolfgang Zlatar mit der Planung und Umsetzung der Verkehre beauftragt! **EB - GV** hat daraufhin, in Anlehnung an das Schlagwort des Steirischen Waldverbandes, das Projekt „Operation Paula“ der GKB gestartet.

Im Projektteam „GKB Operation Paula“ wurden von nachstehenden Mitarbeitern folgende Aufgabenbereiche übernommen und in kürzester Zeit planerisch vorbereitet:



Wolfgang ZLATAR, PC-Leiter, Gesamtkoordination und -disposition, planerische Grundlagen und kommerzielle sowie rechtliche Rahmenbedingungen, Planung bzw. laufende Kontrolle und Überwachung der Verkehrs- und Verschubabwicklung, Mitarbeit bzw. Mitarbeiterersatz in allen operativen Teilbereichen (Foto links)



Johann CZETTL, Betriebskontrolle, Trassen- und Verkehrsplanung bzw. -überwachung (Foto rechts oben)



Gerhard KONRAD, Güterwagen-disposition (Foto links)



Johann BLASCHITZ, Güterwagen-disposition (Foto rechts)



Anton SCHLÖGL, Bereichsvorstand Graz Köflacherbahnhof, Planung und Überwachung der Verkehrs- und Verschubabwicklung Verschubknoten Graz Köflacherbahnhof (Foto links)



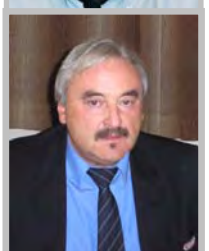
Johann HIERZMANN, Bereichsvorstand Lieboch/Köflach, Planung und Überwachung der Verkehrs- und Verschubabwicklung Streckenabschnitt Premstätten-Tobelbad bis Köflach (Foto rechts)



Klaus RUDOWSKY, Leiter Güterabfertigung Graz, Tarifplanung und -überprüfung, Erstellung der Beförderungspapiere und laufende Abrechnung und Abrechnungskontrolle (Foto links)



Manfred KOREN, Fracht- und Nebenbührenverrechnung (Foto rechts)



Doch zur Umsetzung der Planungen des Projektteams sind die betroffenen Mitarbeiter der GKB gewaltig gefordert worden. Profitcenterleiter **Wolfgang Zlatar** spricht von einem Start wie mit einem Formel 1 Auto: In kürzester Zeit von 0 auf 100. Unsere Mitarbeiter haben sich bestens bewährt und den „Paula-Zug“ erfolgreich in Gang gesetzt! Und allen Mitarbeiter ist für diesen Erfolg Dank und Anerkennung auszusprechen:

- den Transiteuren und Fahrzeugprüfern für die exakte Zugdatenverarbeitung bzw. Zugvorbereitung und ordnungsgemäße Überprüfung der Betriebsfähigkeit der zusätzlichen Anzahl der Güterwagen;
- den Verschiebteilern am Graz Köflacherbahnhof mit ihren Teams für die noch immer zeitgerechte Verschubabwicklung unter massivem Zeitdruck bei teilweise überfüllter Infrastruktur;
- den Fahrdienstleitern am Graz Köflacherbahnhof, in Lieboch und Köflach, denen es trotz dichtestem Regionalzugsverkehr immer noch gelingt, den Gesamtverkehr störungsfrei und ohne größere Verspätung abzuwickeln;
- vor allem den Verschiebmitarbeitern **Gerhard Scherz**, **Günther Kremser**, **Johann Friedl** und **Wolfram Müller** in Köflach, die als zweimännige Verschiebteams tagtäglich von den frühen Morgenstunden bis spät abends für die Bedienung der Ladegleise sorgen. Den Mitarbeitern der Güterabfertigung Graz Köflacherbahnhof, die zweischichtig durchgehend die kommerzielle Abfertigung bewältigen;
- dem Bahn Helfer **Johann Greinix**, der erst kürzlich vom Fahrweg wegen „Leistungseinschränkung“ zum Betrieb versetzt wurde und der das Lademittelmanagement und die Bedienung der Sicherungsanlagen in Bärnbach übernommen hat
- und *last but not least* unserem Mitarbeiter der Güterkasse Köflach; **Karl Grinschgl**, der auch im größten Durcheinander noch immer den Überblick hat und dafür sorgt, dass auch jeder Kunde seinen richtigen Wagen bekommt! (Foto rechts oben)



Und nicht zu vergessen sind die **Güterwagendisponenten** und der **Profitcenterleiter** selbst, die von 5.30 morgens bis zum letzten Güterzug am Abend laufend für die Anpassung der Planung und Abwicklung sorgen bzw. alle Kolleginnen und Kollegen der ÖBB RCA, die durch die zeitgerechte Zurverfügungstellung der Güterwagen und Abwicklung der Nachlaufverkehre von der GKB zum Gesamterfolg entscheidend beitragen!

Um diese gewaltige Herausforderung dienstplanmäßig umsetzen zu können, waren innerhalb der GKB umfangreiche und flexible Dienstplanänderungen notwendig, die alle im Einvernehmen mit dem Personal und mit Unterstützung des Betriebsrates nach wirtschaftlichen Grundsätzen und unter Einhaltung der arbeitszeitrechtlichen Rahmenbedingungen kurzfristig vereinbart werden konnten.

(Text und Fotos: Wolfgang Zlatar, Leiter **EB-GV** / **IN-BD**)



Zitat Wolfgang Zlatar: „Derzeit ist für gewisse Mitarbeiter die „Paula“ bereits zur zweiten Lebenspartnerin geworden. Jetzt ist nur noch Kraft und Ausdauer gefragt, denn „Paula“ wird uns noch bis Ende 2008 nicht nur wirtschaftlich sondern auch betrieblich „beglücken“!“





Überstellfahrten durch die GKB

In den letzten Jahren wurde die **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH** wiederholt durch die Fa. **Stadler** beauftragt, 3-teilige, elektrische Gelenktriebwägen der Type „Flirt“ ab dem Schweizer Grenzbahnhof Buchs durch Österreich bis nach Wien bzw. an den ungarischen Grenzbahnhof Hegyeshalom zu führen. Diese Überstellfahrten geschahen mit eigener Kraft unter Leitung und Aufsicht einer im Verzeichnis gemäß §40 Eisenbahngesetz geführten Person (DI Dr. Erich Stadlober, **BL**), da die gegenständlichen Fahrzeuge keine behördliche Zulassung in Österreich besitzen.

Die GKB bediente sich dabei der Triebfahrzeugführer der Schweizer Bundesbahnen (SBB), die über die entsprechenden

Typenkenntnisse verfügten, da auch die SBB derartige Fahrzeuge betreibt. Während anfangs in Österreich streckenkundige Lotsen bei den ÖBB, Geschäftsbereich Traktion, zugekauft wurden, waren zuletzt sogar Triebfahrzeugführer der GKB als Lotsen im Einsatz, die von Buchs bis Ebenfurth die erforderlichen Kenntnisse der Strecke vorweisen und damit die Fahrzeuge sicher an den Bestimmungsort geleiten konnten. Daneben wurden durch den GKB Güterverkehr **EB-GV** bis dato 25 neue, für die MAV bestimmte Gelenktriebwagen im geschleppten Zustand ebenfalls von Buchs bis an die ungarische Grenze transportiert.

(Text u. Fotos oben: DI Dr. Erich Stadlober, Foto unten: Fa. Stadler)

Foto links oben: GKB-Tfzf Karl-Heinz Grubelnik mit einem Schweizer Tfzf (im Vordergrund); Foto rechts oben: GKB-OTfzf Karlheinz Vötsch beim „flirten“. Foto unten v.l.: DI Dr. Erich Stadlober, DI Schöning und Hr. Jenelten (beide Fa. Stadler), ein Tfzf der SBB und ein weiterer Mitarbeiter der Fa. Stadler.



Koralmbahn aktuell

Die Bahn kommt! Dieser Werbespruch der Deutschen Bahn AG trifft punktgenau die Situation rund um das derzeitige Baugeschehen für die Koralmbahn.

Bereits seit 2007 sind die Arbeiten am Neubauabschnitt Werndorf – Wettmannstätten voll angelaufen. Kernstücke dieses 13,8 km langen Abschnittes bilden der Hengsbergtunnel, der Bahnhof Hengsberg sowie der Bahnhof Wettmannstätten. Für das Baulos 5, den Bahnhof Wettmannstätten, erfolgte am 3. März 2008 der offizielle Baubeginn. Mit diesem Großprojekt ist auch erstmals die GKB direkt betroffen. In Wettmannstätten wird es zu einer Verknüpfung der bestehenden Bahnlinie Lieboch – Wies-Eibiswald und der Koralmbahn kommen. Insgesamt erhält der neue Bahnhof fünf Verkehrsgleise, davon drei mit einer Bahnsteigkante. Durch die Errichtung der so genannten Ostschleife ist es hinkünftig möglich, Züge aus Richtung Preding-Wieselsdorf direkt nach Werndorf (und umgekehrt) zu führen. Der Bahnhof Wettmannstätten wird in zwei Phasen in Betrieb genommen, Betriebsaufnahme der vorerst eingleisigen Strecke Werndorf – Wettmannstätten ist für Ende 2010 vorgesehen. Die zweigleisige Vollenbetriebnahme samt elektrischem Betrieb ist erst mit der Fertigstellung der Koralmbahn Graz – Klagenfurt im Jahr 2018 geplant. Insgesamt werden im Bahnhof Wettmannstätten rund 23 elektrische Weichen und 53 Lichtsignale zum Einbau kommen. Die Arbeiten im März und April konzentrieren sich auf die Unterführung der derzeit nicht technisch gesicherten EK in km 18,112 sowie der Baufeldfreimachung entlang der GKB-Strecke. In der Nacht vom 8. auf den 9. März 2008 wurde die Weiche 1 sowie das Ladegleis 3a in Wettmannstätten abgetragen. Weiters ist seit November 2007



das Baulos 1 in der Nähe der Haltestelle Gussendorf im Bau. Hier entsteht derzeit eine Straßenüberführung über die Koralmbahn sowie eine Umlegung des Flussbettes der Laßnitz. Über den weiteren Baufortschritt wird in den folgenden Ausgaben der Drehscheibe berichtet werden.

Foto links: Der VT 70.12 durchfährt den hinkünftigen Bereich des neuen Bahnhofes Wettmannstätten. In diesem Abschnitt befinden sich die neuen Bahnsteige sowie die Park & Ride Flächen.



Foto oben: Der Bauzustand an der Unterführung im Bereich der EK in km 18,112 Ende März 2008

Foto Mitte und links unten: Bereits fertig gestellte Brücken und Straßenunterführungen im Bereich Wettmannstätten bis Hengsberg.

Foto unten rechts: Baustelle Hengsbergtunnel Mitte Februar 2008. In diesem Bereich wird auch der Bahnhof Hengsberg entstehen.

(Text und Fotos: Ing. Christian Oitzl,

IN-FW-ST)



Ein Blick zum Nachbarn: Slowenien

Im ersten Halbjahr 2008 hat unser Nachbarland Slowenien den Vorsitz in der Europäischen Union inne. Wir haben dies zum Anlass genommen um in der **Drehscheibe** unserem Nachbarland und seiner Eisenbahn Platz einzuräumen.

Prof. Sepp Tezak hat diesen Beitrag über die Entwicklung der Slowenischen Eisenbahnen für die **GKB-Drehscheibe** verfasst und zur Verfügung gestellt. (Foto rechts: Planverkehr auf der Draubrücke in Maribor / Marburg; Tezak, 27. 03. 2003)



Die Slowenischen Eisenbahnen!

Die junge Republik Slowenien besteht zwar als unabhängiger Staat erst seit 1991, besitzt aber trotzdem eine lange und reiche Geschichte, die es rechtfertigt darin zu blättern, wenn der Versuch unternommen werden soll, die Entstehung der "Slowenischen Eisenbahnen" aufzuzeigen. Ihr Werdegang war aber jahrzehntelang mit der österreichischen Verkehrsgeschichte verbunden ...

Der nordwestliche Teil Südeuropas wurde bereits in der zweiten Hälfte des 6. Jahrhunderts vom südslawischen Volk der Slowenen besiedelt, der im 13. Jahrhundert unter die Herrschaft der Habsburger gelangte und letztendlich zum späteren österreichischen Kaisertum und der nachfolgenden österreichisch-ungarischen Monarchie, auch Donau - oder Doppelmonarchie genannt, gehörte.

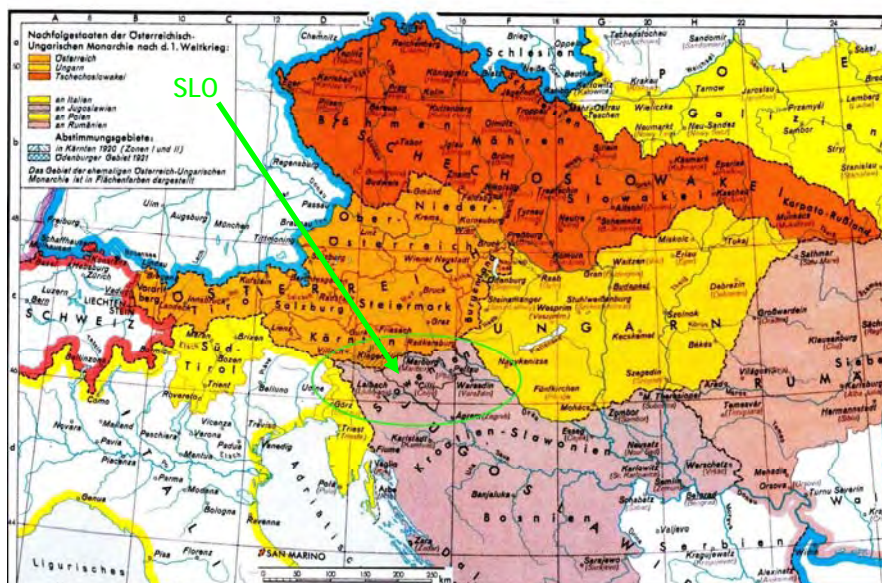
Das Ende des 1. Weltkrieges brachte nicht nur den Zerfall der Donaumonarchie (siehe Kartenausschnitt unten mit den Nachfolgestaaten der Donaumonarchie), sondern auch nach

Vereinigung des Königreiches Serbien mit großen Teilen angrenzender Kronländer Österreich - Ungarns 1919 die Gründung des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen (der sogenannten SHS-Staaten), das sich ab 6. 1. 1929 als Königreich Jugoslawien konstituierte, aber 1941 zu Beginn des deutschen Balkanfeldzuges zu bestehen aufhörte. Das Königreich zerfiel in kleinere selbständige Staaten oder wurde vom Deutschen Reich, Ungarn und Italien annektiert. Dabei gelangte das ehemalige, zum Herzogtum Steiermark gehörende slowenische Gebiet, wieder zur Steiermark und damit zum Deutschen Reich, dazu auch der größte Teil des früheren Herzogtums Krain. Der westliche Teil Krains mit der Hauptstadt Laibach (Ljubljana) dagegen wurde von Italien beansprucht und in dessen Staatsgefüge eingegliedert.

Noch während des II. Weltkrieges wurde der Grundstein des neuen Jugoslawiens gelegt und am 20. 11. 1945 der neue Staat als Föderative Volksrepublik Jugoslawien gegründet. Diese Staatsform wurde 1963 in die Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien umgewandelt und gleichzeitig eine bundesstaatliche Verfassung eingeführt. Zu ihr gehörten die sechs souveränen Bundesrepubliken

Serbien, Kroatien, Slowenien, Bosnien-Herzegowina, Montenegro und Mazedonien. Das Rad der Geschichte drehte sich aber weiter, weshalb auch dieser Staatenbund aufhörte und schließlich am 15. 6. 1991 die Bundesrepublik Slowenien mit ihrem 20.213 Km² und rund zwei Millionen Einwohnern ihre Unabhängigkeit erklärte und deren Rechtsgrundlage verfassungsgemäß verankerte. Zwischenzeitlich wurde die so entstandene neue Republik Slowenien Mitglied der Europäischen Union.

Mit der Gründung des Königreiches Jugoslawien bildeten sich die u. a. aus den Serbischen Staatsbahnen (SDŽ) hervorgegangenen Jugoslawischen Staatsbahnen (JŽ), die schließlich nach dem II. Weltkrieg mit den geänderten politischen Verhältnissen zu den Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) wechselten. Diese fungierte als Dachorganisation über alle Eisenbahnen der sechs Bundesrepubliken. Als



Folge der Unabhängigkeitserklärung Sloweniens wurde dessen Eisenbahnnetz aus dem der JŽ herausgelöst und der neugegründeten nationalen Eisenbahngesellschaft Slovenske Železnice (SŽ), ab 10. 6. 1992 UIC Code "79", unterstellt, deren Generaldirektion sich in Kolodverska 11, SI 1506 Ljubljana, Slovenia, befindet.

Das nunmehrige slowenische Eisenbahnnetz umfasst 1.229 Km Länge, wovon 332 Km zweigleisig ausgeführt sind. Insgesamt 528 Km werden elektrisch - 3 KV Gleichstrom - betrieben, dem Betriebsablauf dienen 128 Bahnhöfe.

Wenn man die Eisenbahnkarte von Slowenien betrachtet, erkennt man zwei Eisenbahnmagistralen, die das Land durchziehen und sich in Ljubljana (Laibach) nahezu diagonal kreuzen.

Die Slowenischen Eisenbahnen haben daher beträchtliche internationale Bedeutung, da sie nicht nur alle wichtigen Städte der das Land umschließenden Staaten, sondern überhaupt Mitteleuropa, sowie den Norden, Westen und Osten des Kontinents mit Südosteuropa verbinden. Darüber hinaus wird über Sloweniens wichtigsten Hafen Koper die kürzeste Verbindung zwischen den zentraleuropäischen Staaten und den Mittelmeerländern, sowie durch den Suezkanal den mittleren und fernen Osten bzw. Ozeanien hergestellt. Überhaupt hat Koper alle Funktionen der Hafenstadt Triest, einst Österreichs "Tor zur Welt", die sie infolge der politischen Ereignisse nach beiden Weltkriegen eingebüßt hat, übernommen.

Die Nebenlinien erschließen das Land und haben andere wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen und das Eisenbahnnetz zu komplettieren. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass auch die Steiermärkischen Landesbahnen ab 1891 in Slowenien resp. der damaligen Untersteiermark mehrere Eisenbahnstrecken gebaut hatten, die allerdings schon längst verstaatlicht oder abgebaut wurden. Da in den Heften 31 - 36 der "Drehscheibe" ausführlich über "150 Jahre Südbahn Wien - Triest" in Wort und Bild berichtet wurde, kann im vorliegenden Beitrag über weitere geschichtliche Betrachtungen der Slowenischen Eisenbahnen verzichtet werden.

Die Slowenischen Eisenbahnen sind nun schon seit Jahren Hauptbestandteil eines wichtigen europäischen Verkehrssystems, die sich streng nach den Richtlinien der Europäischen Union (EU) orientieren. Sie haben daher wichtige Schritte zur Modernisierung der Infrastruktur und des Fahrparks gesetzt, um das höchstmögliche Niveau in jeder Hinsicht zu erreichen. Dazu gehören auch die Erneuerung vorhandener Strecken oder der Neubau von Hochgeschwindigkeitstrassen, sowie zweigleisiger Ausbau einzelner Abschnitte. So wurden bereits vorhandene Strecken wie z. B. die ohnehin schon von der JŽ 1963 errichtete Linie Presnica - Koper nicht nur elektrifiziert sondern auch der zweigleisige Ausbau projektiert, wobei sogar eine Neutrassierung in Erwägung gezogen wurde. Aber auch die früher zur Gänze in Ungarn liegende Strecke Murska Sobota - Zalačev, 1968 eingestellt, wurde wieder aktiviert

und damit der einzige direkte Eisenbahngrenzübergang im slowenischen Hodos mit Ungarn hergestellt und 2001 in Betrieb genommen. Diese Strecke wird auch als wesentlicher Teil der so genannten "Ostumfahrung Österreichs" betrachtet, weil sie vornehmlich dem Güterverkehr zwischen Ost- und Südwesteuropa dienen soll.

Bei Gründung der Slowenischen Eisenbahnen (SŽ) waren aus dem Fahrpark der Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) verschiedene Triebfahrzeugtypen und zwar 95 Elektrolokomotiven mit den Achsfolgen BoBo, BoBoBo u. CoCo u.a., 55 Diesellokomotiven mit elektrischer oder hydraulischer Kraftübertragung, 84 Diesel- und 24 Elektrotriebwagen übernommen worden. Diese waren seit 1960 von verschiedenen Firmen aus Deutschland, Frankreich, Italien und europäischen Lizenznehmern von GM, USA, hergestellt und geliefert worden. Dampflokomotiven waren zu diesem Zeitpunkt nicht mehr im Regelverkehr. Um den Zielsetzungen einer vielseitigen, modernen und umweltfreundlichen Eisenbahn gerecht zu werden, wurden überhaupt alle erforderlichen Schritte zur Modernisierung des Rollmaterials und eines zeitgemäßen Personenverkehrs realisiert. Kurze Zeittakte und kurze Reisezeiten, Sicherheit, erneuerte Triebfahrzeuge und Reisewaggone ermöglichen bereits heute auf dem Gebiete des internationalen Personenverkehrs moderne Intercity und Eurocityzüge anzubieten, die Verbindungen mit allen europäischen Großstädten gewährleisten.

Die geografische Lage Sloweniens machte es auch notwendig, alle Maßnahmen im Sinne einer marktorientierten Geschäftsführung zu treffen, um den Gütertransport im großen Ausmaß wieder auf die Schiene zu bringen, die Transportkapazität zu erhöhen, die Rentabilität zu steigern und schließlich den Qualitätsstandard den westeuropäischen Eisenbahnen anzugleichen.

Der Tradition stets verbunden haben die slowenischen Eisenbahnen den Stellenwert der Vergangenheit hoch eingestuft und herausragenden Ereignissen feierlich gedacht. Insbesondere das Jubiläum "150 Jahre Eisenbahnen in Slowenien" wurde in der Zeit vom 16. 5. bis 2. 6. 1996 großartig gefeiert. Insgesamt 20, hauptsächlich Dampflokomotiven aus verschiedenen Ländern, darunter auch die 310.23 der ÖBB aus Wien und natürlich die beiden GKB-Maschinen "671" und 56.3115, waren nach Celje (Cilli) gekommen, um Sonderzüge zu befördern oder an der abschließenden Lokparade teilzunehmen. Die GKB "671" als Superstar und dienstälteste Dampflok der Welt, verkehrte einige Tage mit einem Sonderzug im Raum Celje und eröffnete abschließend gemeinsam mit der slowenischen Schwesterlok "ex SB 718" (allerdings letztere leider "kalt", siehe Foto nächste Seite oben) sozusagen in Doppelbespannung am 1. 6. 1996 die Lokparade, welche bei herrlichen Sonnenschein und tosendem Beifall der



Festgäste und Bevölkerung stattgefunden hatte. Alle bisherigen Veranstaltungen hatten zumeist volksfestartigen Charakter angenommen und standen unter Leitung des renommierten Eisenbahnhistorikers und Direktors des Slowenischen Eisenbahnmuseums in Ljubljana Prof. Mladen Bogič, der auch immer wieder bei GKB-Veranstaltungen persönlich und mit seinen Museumsfahrzeugen, zuletzt bei der Lokparade am Graz Köflacherbahnhof im Mai 2007, teilgenommen hat. (Anm. der Red.: Prof. Bogič hat freundlicherweise auch einen Artikel für die Drehscheibe verfasst, den wir in mehreren Folgen in den nächsten Heften bringen werden.)

Dieses Museum war bereits in der Föderativen Republik Slowenien im Jahre 1981 auf dem ehemaligen Gelände des Staatsbahnhofes ex Kronprinz Rudolfsbahn in Ljubljana-Siska unter Leitung Prof. Mladen Bogič eröffnet und seither fortlaufend vergrößert worden. Es umfasst eine großartige Sammlung historisch wertvoller Lokomotiven, Waggone und Gegenstände aus allen Sachbereichen der Eisenbahn, die einen tiefen Einblick in alle Epochen der Eisenbahngeschichte gewähren. Es überrascht daher nicht, wenn der Besucher zahlreiche Exponate aus der Zeit der Doppelmonarchie vorfindet, zumal das Königreich Jugoslawen, den gesamten altösterreichisch-ungarischen (Kroatien gehörte zur ungarischen Reichshälfte) Fahrpark mit allen technischen Einrichtungen übernommen und durch Reparationslieferungen und durch späteren Zukauf aus Österreich ergänzt und vervollständigt hatte. Der Museumsleitung war es aber stets ein besonderes Anliegen den Eisenbahnfreunden komplette historische Züge anzubieten und überhaupt touristisch zu nutzen. So waren und werden diese Züge bei geeigneten Veranstaltungen auf den landschaftlich schönsten Strecken Sloweniens oder der Nachbarländer eingesetzt.

Die Museumszüge, darunter auch der "Steirische Museumszug" (am Foto rechts mit SŽ 25.026 am 25. 9. 1999 in Celje), sind bei Berichtslegung noch in Überholung, werden aber bei Vorliegen dieses Heftes bzw. bei Saisonbeginn 2008 betriebsbereit sein. Spezielle Details über dieses Kulturinstitut ersten Ranges können auch in der Zeitschrift "Schienenverkehr aktuell", Hefte 1/1995, S. 40 ff und 2/1999, S. 10 ff, eingesehen werden.

Das Slowenische Eisenbahnmuseum, Železniski Muzej, ist in Parmova 35, SI 1000, Ljubljana, Slowenia, Tel. aus Österreich 00386 (0)1 291 26 41, etabliert und zu den Besuchszeiten öffentlich zugänglich.



Quellen:

Die Dampflokomotiven Jugoslawiens, Verlag Slezak, Wien 1971
Bahnstrecken in Slowenien, Wikipedia 21.2.08

Die Slowenische Eisenbahn, <http://www.randburg.com/Bi/sz>, 6.3.08
Homepage der Slovenske Železnice: <http://www.slo-zeleznice.si/>
Div. Jahrgänge "Schienenverkehr aktuell", Verlag Pospischil Wien persönl. Auskünfte Prof. Mladen Bogič, Ljubljana, und Jože Resnik (t), Celje, sowie
Das neue große Lexikon, M.O. Verlagsges. Glashütten/TS 1977
Knurs Lexikon A-Z., Droemersch Verlagsgesellschaft München, 1985
Chronik Österreich, Bertelsmann Verlag 1994
Prospekte der Slowenischen Eisenbahnen



(Text und Fotos: Prof. Sepp Tezak)





**Steirische
Eisenbahnfreunde**



AUF UNS FAHREN SIE AB

Pfingstmontag, 12. Mai 2008

Mit der



zum

HAMMERSCHMIEDTAG nach Deutschfeistritz

Dampfzug-Pendelfahrten
nach Übelbach

ab Graz Hbf 9.00 Uhr
Fahrpreis ab Graz: EUR 15,-

Fahrkarten und Info:
Sensenwerk Deutschfeistritz
Tel: 03127/42200

Termin	Titel	Ort, Strecke	Tfz	Veranstalter
6.4.2008	Sonderzug	(Kfl) – Dlb – Gd- Dlb – Kfl	VT 10.02	StEF*
11.4.2008	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
18. u. 19.4.2008	Bahnerlebnistage	Graz		Bahnerlebnis Stmk
22.4.2008	Sonderzug	Gkf – Pwd – Gkf	671	StEF/Fedecrail*
26. – 27.4.2008	Sonderzug	G – Kfl – G	52.1227	StEF/B&B*
1.5.2008	Familienradwandertag Modellbahn-Tauschbörse	Gkf – Lbo, TEML	671 Bi 41	StEF
12.5.2008	Hammerschmiedtag	Gkf – Peggau-DF – Übelbach	671	Sensenwerk/StEF
16.5.2008	Clubabend - Sonderzug	Gkf – Gleinstätten – Gkf	VT 10.02	StEF/U44
23. – 25.5.2008	Mit dem Roten Blitz nach Triest	G – Triest	VT 10.02	StEF
30.5.2008	Sonderzug	Gkf – Pwd	VT 10.02	Mochart/StEF*
21.6.2008	Sonderzug	Gkf – Lbo, TEML	VT 10.02	Fenninger/StEF*
5.9.2008	Schlagernacht	TEML		Scherz
??.9.2008	135 Jahre Wieserbahn Ausstellung, Bahnhofsfest, Sonderzüge	TEML	671	GKB/StEF
13.9.2008	Lipizzaner-Almabtrieb	Gkf – Kfl	671	StEF
4.10.2008	Lange Nacht der Museen	Gkf, Lbo, TEML	VT 10.02	ORF/GKB/StEF
5.10.2008	30 Jahre StEF-Dlb KürWiesTage, Ausstellung, Bahnhofsfest, Sonderzüge	Gkf – Dlb – Wew	52.1227	StEF/Wies
10.10.2008	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
11.10.2008	Sonderzug	(Kfl) – Dlb – Og – (Kfl)	VT 10.02	Kiegerl/StEF*
26.10.2008	Herbstfest, Saisonabschluss	Gkf – Lbo, TEML	671	StEF
14.11.2008	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
6.12.2008	Nikolozug	Gkf – Dlb – Ho	52.1227	StEF
8.12.2008	Modellbahn-Tauschbörse	Graz		StEF/Modellbahn
12.12.2008	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
30.11., 7.12., 14.12., 21.12. und 24.12.2008	Modellbahn - Adventausstellung	Deutschlandsberg		StEF/Modellbahn

* = geschlossene Veranstaltung





Clubabend 16.Mai 2008

Dampfsonderzüge
am

Donnerstag, 1. Mai 2008

nach Lieboch
zum

BAHNERLEBNIS- UND RADFAHRTAG



Fahrplan					
Graz Köflacherbf	ab	9.35	ab	12.30	
Graz Wetzelzdorf Hal	9.40	9.40	12.35	12.35	
Straßgang	9.47	9.48	12.42	12.48	
Lieboch	10.05	an	13.05	an	
Lieboch	ab	10.40	ab	15.55	
Straßgang	10.57	10.58	16.12	16.15	
Graz Wetzelzdorf	11.05	11.05	16.22	16.22	
Graz Köflacherbf	11.10	an	16.27	an	

Fahrtreise:
Dampfsonderzug Graz - Lieboch - Graz: € 8,
(Kinder € 4.- StEF-Mitglieder € 6,-)

Zum Abschluss der heurigen Clubabend-Saison haben wir wieder etwas Besonderes geplant: Wir fahren mit dem VT 10.02 nach Gleinstätten und besichtigen in Gleinstätten die neu errichtete Anschlussbahn und das auf modernsten Stand produzierende Werk Tondach Gleinstätten. Auf der Hinfahrt ist eine Kurzbesichtigung der bereits angelaufenen Bauarbeiten im Bereich Wetmannstätten - Groß St. Florian im Zuge der Errichtung der Koralmbahn vorgesehen.

Termin: Freitag, der 16. Mai 2008

Ablauf: Abfahrt Graz Köflacherbahnhof c. 14:27 Uhr; Ankunft Gleinstätten c. 16:00 Uhr; Besichtigung 16:00 bis 17:30 Uhr; Ankunft Graz Köflacherbahnhof c. 20:30 Uhr

Fahrtpreis: € 18,- inkl. kleinen Imbiss

Anmeldung: Tel. 0664/4883030

(Achtung! Begrenzte Teilnehmerzahl)

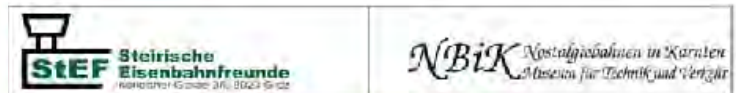
Programm in Lieboch:

10.30 Start des Familienradfahrtages
ab ca 12.00 beim TEML:

1. Liebocher Modellbahntauschbörse

- Modellbahn
- Musik
- Museumsgastronomie

GROSSE VERLOSUNG:
von wertvollen Sachpreisen



Mit dem Roten Blitz nach Triest

Freitag, 23. Mai 2008 bis Sonntag, 25. Mai 2008
Fahrtstrecke und Fahrplan (Richtzeiten):

Freitag, 23. Mai 2008	
Graz Hbf	08:00
Spielfeld-Strass	09:00
Maribor Studenci	09:30
Prevalje	12:00
Bleiburg	12:30
Klagenfurt	13:30
Rosenbach	14:15
Jesenice	15:00
Sezana	18:30
Villa Opicina	19:00
Trieste	20:00



Samstag, 24. Mai 2008		Sonntag, 25. Mai 2008	
Trieste	14:00	Ljubljana	13:00
Villa Opicina	15:00	Spielfeld-Strass	16:30
Sezana	15:30	Graz Hbf	17:30
Ljubljana	17:30		

Die Anreise führt von Graz über Marburg durch das Drautal nach Klagenfurt. Ab hier wird unser Zug durch den VT 10.01 der Nostalgiebahnen in Kärnten verstärkt. Weiter geht es durch das Rosental und über die „Wocheinerbahn“ in Richtung Triest. Die Rückreise erfolgt über die alte „Südbahnstrecke“. Sowohl auf der Hin- als auch bei der Rückfahrt sind Fotohalte vorgesehen.

Die Hotels in Triest und Ljubljana (jeweils *** + ****) inklusive Frühstück wurden bereits für unsere Reisegruppe reserviert. Außerdem steht uns ein Stadtführer in Triest zur Verfügung und in Ljubljana wird uns Prof. Mladen Bogic durch das sehr interessante Eisenbahnmuseum führen.

Die Fahrt wird durchgeführt, wenn mindestens 80 fixe Anmeldungen vorliegen. Der Preis gestaltet sich dermaßen, dass Mitglieder des StEF Euro 340,- und Nichtmitglieder Euro 350,- pro Person bezahlen.

Im Preis enthalten:

- Fahrt mit dem **Roten Blitz** nach Triest und zurück
- Nächtigung in Triest
- Stadtführung in Triest
- Eintritt in das „Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio“
- Nächtigung in Laibach
- Eintritt in das „Železniški muzej Slovenskih železnic“

Die definitive Anmeldung muss bis zum 23. April 2008 erfolgen, da ab diesem Zeitpunkt die Anzahl der Personen an die Hotels gemeldet sein muss, um etwaige Stornokosten hinten zu halten.

Mit der Anzahlung in Höhe von Euro 150,- oder der Vollzahlung des gesamten Reisebetrages auf das Konto der Steirischen Eisenbahnfreunde **Konto-Nr. 131318 bei der Steiermärkischen Sparkasse, BLZ 20815** bestätigen Sie Ihre Teilnahme an dieser Fahrt. Sollte diese Reise nicht zustande kommen, so wird der Betrag in voller Höhe wieder rückerstattet.

135 Jahre Wieser Bahn - Fotos, alte Ansichten ... gesucht!

Die Wieser Bahn ist heuer 135 Jahre alt! Zu diesem Jubiläum wird es im September eine große Ausstellung im Rathausaal der Marktgemeinde Wies und im Eisenbahnmuseum in Lieboch geben. Ein Team um **August Loibner** und **Gottfried Aldrian** (Steirische Eisenbahnfreunde) ist bereits eifrig am recherchieren und hat auch schon sehr interessante Unterlagen (Pläne, alte Ansichten, Urkunden...) gefunden.

Vielleicht haben auch Sie Fotos, alte Ansichten, Dokumente oder Erinnerungsstücke, die Sie uns für die Ausstellung zur Verfügung stellen könnten.

Wenn ja, bitte einfach in der Marktgemeinde Wies, im Tourismusbüro oder in der Redaktion der „Drehscheibe“ abgeben.

Vorab schon vielen herzlichen Dank!

Veranstaltungen ab April 2008

In der Tabelle auf der vorigen Seite finden Sie eine Aufstellung aller ab Anfang April geplanten Sonderfahrten und Veranstaltungen.

Rückfragen bitte unter Tel.: 0664/4883030.



Eisenbahngeschichte

Als man uns die Eiserne Bahn baute

(von Prof. Mladen Bogič, Laibach / Ljubljana)

Richtig, es war höchste Zeit, eine Eisenbahn zu bauen. Mit der alten »Haupt- und Kommerzialstraße« aus Karl VI. Zeiten konnte man schon lange nicht mehr das Auslangen finden. Und gerade diesem Kaiser ist zu verdanken, dass Triest zur Metropole des österreichischen Seehandels wurde, hatte er doch die Wichtigkeit der Seefahrt für die Monarchie richtig erkannt und das Fundament zu Österreich als Seemacht gelegt.

Den Anstoß dazu gab der Kaiser »der treuen Stadt«, die schon 1382 vor den Venezianern unter den Schutz der Habsburger geflüchtet war, im Jahre 1719, als er Triest den Status des freien Hafens verlieh; der Seehandel reagierte mit blühendem Aufschwung. Doch der Kaiser gab sich damit nicht zufrieden, er sanktionierte vielmehr 1722 das Gründen der »Ostender Kompanie«, zwar mit Sitz in Ostende und Antwerpen, deren Schiffe aber regelmäßig in Triest anlegten. Die Gesellschaft handelte mit West- und Ostindien sowie mit Afrika und war so erfolgreich, dass andere Seemächte, Engländer, Franzosen und Niederländer, bloss vor Neid wurden und Österreich gar mit Krieg drohten. So gründete der Kaiser zum Schutz der Handelsschiffe gleich auch die Kriegsmarine, die aber vorwiegend auf der Adria verweilte, konnte sie sich mit den großen Flotten der traditionellen Seemächte doch nicht messen.

Auch Maria Theresia und Josef II. folgten dem Beispiel des Vaters bzw. Großvaters und förderten die Entwicklung des Seewesens, wenn immer sie konnten. So wurde der Triester Hafen 1752 stark vergrößert und mehrere neue Molen gebaut und in 1774 wurde die Ostindische Handelsgesellschaft gegründet, welcher bemerkenswerte kommerzielle Erfolge beschieden werden sollten.

Napoleon bedeutete eine Störung natürlich auch für österreichischen Seehandel, besetzten doch die Franzosen in 1797 die Stadt, wo sie dann bis 1805 blieben, und von 1809 bis 1813 gehörte Triest zu den Illyrischen Provinzen.

Als Napoleons Zeit vorbei war, blühte der österreichische Seehandel wieder auf und 1836 wurde der Österreichische Lloyd ins Leben gerufen, nach dem Vorbild des englischen Lloyds durch Fusionierung von sieben Versicherungsanstalten gegründet, wurde aber dann zur Seefahrtsgesellschaft, die bald ihren Platz unter den größten einschlägigen Unternehmen der Welt fand.

Die aus Übersee kommende Ware musste aber auf die Möglichkeit zum Transport in die Hauptstadt warten, sie war auf kleinere Sendungen von Kostbarkeiten beschränkt, wie Gold, kostbare Steine, Seide... Ähnlich behindert war natürlich auch der österreichische Export. Und dies in einer Zeit als in Europa, aber auch in Vereinigten Staaten, die Eisenbahnen wie Pilze nach dem Regen aus der Erde schossen. Diese Schwierigkeit musste man in den Griff bekommen! Die Monarchie war tatsächlich schon einige Zeit dabei, Pläne für Eisenbahnen in den Hauptverkehrsrichtungen zu schmieden. Die Verbindung Wiens mit Triest war hoch auf der Prioritätenliste. Doch war der Staat anfangs vorsichtig und zurückhaltend und konnte der Neuerung nicht gleich das volle Vertrauen schenken. Zu wenig Zeit war verflossen seit dem Umbruchsjahr 1829, als die Stephensonsche *Rocket* am Rainhill so überzeugend den Sieg davongetragen hatte und die 1830 eröffnete Bahn Liverpool – Manchester, die weltweit erste der Öffentlichkeit zugängliche Eisenbahn mit ausschließlicher Dampftraktion, konnte

die konservativen österreichischen Staatsbeamten noch nicht überzeugen.

Österreich hatte auch genug mit sich selbst zu tun, um nach den stürmischen Zeiten zu Kräften zu kommen. Metternich, seinerzeit der Hauptgegenspieler Napoleons, festigte die Heilige Allianz und trug sich mit den Gedanken, Österreich als führende Kraft in Europa zu etablieren. Anstelle des uninteressierten Kaisers Ferdinand I., der am Rande von Schwachsinn war, regierte er den Staat als führendes Mitglied der Geheimen Staatskonferenz und fesselte das Land in eiserne Bande der Reglosigkeit, der polizeilichen Überwachung jedermanns, überall und allezeit. Nein, die waltende Struktur in Österreich war nicht imstande, so ein Unterfangen, wie es der Eisenbahnbau nun einmal ist, zu verwirklichen. Diese Aufgabe war für die findige Initiative des Privatkapitals reserviert. Es war ja schon immer so, dass die unerlässliche Bedingung für einen erfolgreichen Bankier der richtige Sinn für lukrative Investitionen war. Und an Bankiers mangelte es in Wien nicht.

Vielleicht am prominentesten unter den europäischen Bankhäusern war in jener Zeit die Familie Rothschild aus Frankfurt am Main. Vier Brüder waren aufgebrochen mit dem Ziel Europa zu erobern und gründeten Filialen in Paris, London, Neapel (natürlich nicht in Rom, im Päpstlichen Staat würde man einen Juden als Bankier nicht dulden) und zuletzt, im Jahre 1826, noch in Wien. Mit vereinigten Kräften wären die Brüder beinahe imstande gewesen, die Welt aus den Angeln zu heben. Und Salomon Rothschild, der sich in Wien niedergelassen hatte, schätzte richtig die Bedeutung der Eisenbahn ab. Im Einklang mit dem Konzept des österreichischen Eisenbahnnetzes, entworfen 1829 von Franz Xaver Riepl, Professor an dem polytechnischen Institut in Wien, fing er an die Strecke von Wien in Richtung Norden zu bauen, mit der Absicht, Brünn, Olmütz und allmählich die Kohlengruben in Ostrau und anschließend Krakau in Galizien zu erreichen. Der erste Abschnitt der Kaiser Ferdinand-Nordbahn (KFNB), die Strecke zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram, wurde 1837 dem Verkehr übergeben.

Die Bankiers legten viel Wert auf ihr Prestige und können sich nicht enthalten, gegeneinander zu rivalisieren. Auch in Wien gab es Bankhäuser, die sich nur schwer damit abfinden konnten, dass Rothschild es fertiggebracht hatte, sich Metternich so unentbehrlich zu machen. Ein ebenbürtiger Konkurrent Rothschilds war der in Bosnien geborene Bankier Sina, griechischer oder albanischer Abstammung. Seine Familie hatte schon 1790 ihre Wurzeln in Ungarn geschlagen. Dieses Bankhaus, gegründet 1822 in Wien, war also sogar älter als das rothschildsche. Sina stand auch in guten Beziehungen mit dem führenden ungarischen Politiker Szécheny; er war dort Großgrundbesitzer. Er fasste den Entschluss, die zweitwichtigste Richtung aus dem Programm Riepls einzunehmen und die Eisenbahn von Wien gegen Süden zu, in Richtung Triest, zu bauen (er hegte noch nicht die Absicht, ganz bis nach Triest vorzudringen) und gleichzeitig eine Strecke gegen Südosten zu, bis zum ungarischen Raab. Endlich lief der Bau der so lange erhofften Eisenbahnlinie an, die dem österreichischen Seehandel Erlösung bringen sollte. Sinas Bahn erreichte 1841 Wiener Neustadt und ein Jahr später Gloggnitz am nördlichen Fuße des Semmerings. Der Finanzier musste mittlerweile den Gedanken, nach Raab zu bauen wieder aufgeben, sodass ihm nur die Stammlinie übrig blieb, die recht prosaisch Wien-Gloggnitzer Eisenbahn benannt wurde.

(Fortsetzung folgt)



Inspektionsfahrt mit der Dampfdrainsine

In den Jahren 1876 bis 1878 stand eine Dampfdrainsine für Inspektionsfahrten auf den Bahnlinien der damaligen k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbaugesellschaft im Einsatz, die ich heute vorstellen möchte.

Herr V. Högler, Oberrevident bei der Südbahn in Bruck an der Mur, hat von dieser kleinen Dampfdrainsine nach jahrelangem Suchen ein Originalbild erhalten. Die Dampfdrainsine hat eine sehr nette Ausstattung: Auf der

vorderen Seite ist die Drainsine mit einer einfachen Sitzbank und erhöhter Rückenlehne, die als Schutz- und Hitzeschild dient, ausgestattet. Auf der Rückseite der Drainsine ist eine künstlerisch gestaltete Sitzgelegenheit mit Verdeck aufgebaut. Das Verdeck ist mit Seitenfenster und Sichtfenster zum „Drainsine-Dampflokführer“ ausgestattet. In der Mitte der Drainsine ist eine kleine „Lokomotive“ (Dampfmaschine) aufgebaut. Die Dampfmaschine hat auf beiden Seiten schwere Schwungscheiben montiert, die gleichzeitig als Riemenscheiben dienen. Der Antrieb erfolgt mittels Flachriemen, womit die Hinterräder angetrieben und die Drainsine in Bewegung gesetzt wird. Die Dampfmaschine hat eine „Gochsche Steuerung“ mit zwei Sicherheitsventilen, sowie eine durch Hand und eine durch Exzenter angetriebene Speisepumpe. Im weiteren ist die Dampfmaschine mit einer Wasserstandanzeige, drei Proberhähnen und einem Hilfsgebläse; kurz gesagt, allen vorgeschriebenen Armaturen bestückt. Der Kessel ist mit 12 Stück Feuerrohren aus Kupfer ausgestattet, die eine Länge von je 750 mm haben. Die aufmontierten Dampfzylinder haben einen Durchmesser von 85 mm und einen Hub von 120 mm. Der Kessel hat einen Durchmesser von 430 mm und hat einen Inhalt von ca. 40 Liter. „Mit dieser kleinen Drainsine fahren wir noch auf einer Steigung von 1:150 mit 20 km/h,

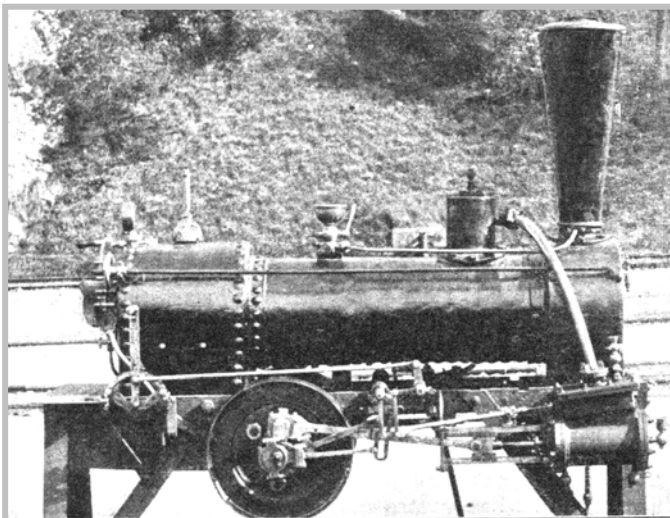


Abb. oben: Dampfmaschine auf massivem Eisengestell montiert, seitliche Ansicht. (Ortsfeste Aufstellung)

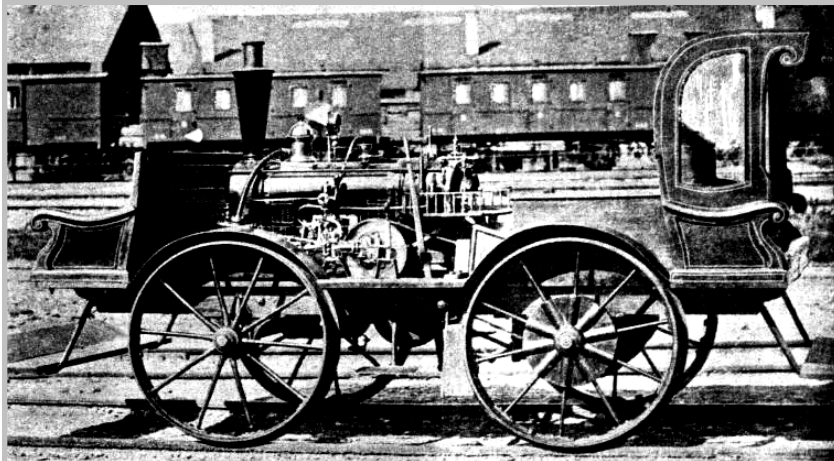


Abb. oben: Die Dampfdrainsine im Jahre 1876, aufgestellt in der Zugförderung am Graz Köflacherbahnhof auf dem Heizhausgleis 1 oder 2, zwischen Heizhaus-Lang und Dreh-scheibe; (Originalaufnahme vom Jahre 1876)

auf der Horizontalen und im leichten Gefälle erreichten wir leicht 35 km/h.“ Högler hat selbst einige Fahrten mit dieser Drainsine

durchgeführt und nach den gefahrenen Profilen (Streckenabschnitten) die Zeit nach der Uhr abgenommen.

Noch bevor die Betriebsführung der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbaugesellschaft von der Südbahn-Gesellschaft am 1. September 1878 übernommen worden ist, hatte man die Dampfmaschine abmontiert und verkauft. Högler entdeckte sie zufällig bei einem Schlossermeister in Wies, wo Drehbänke

und andere Maschinen damit angetrieben werden sollten. Die Dampfmaschine konnte wegen des kleinen Kessels nicht eingesetzt werden und musste deshalb in einem Schuppen auf besseren Zeiten warten. „Ich beschloss die Maschine käuflich an mich zu bringen und habe sie nach sorgfältiger Reinigung in meiner Sammlung von Dampfmaschinen-Modellen aufgestellt.“ (zit. Högler) Die Dampfmaschine ist im Originalzustand, nur der Dommantel aus Messingblech ist in Verlust geraten. Sie ist in einem sehr gutem Zustand und setzt sich bei einem Druck von einer Atmosphäre schon ganz leicht in Bewegung. Der Betriebsdruck der Dampfmaschine war mit 6 Atmosphären begrenzt. V. Högler, nimmt an, dass diese Dampfdrainsine die Erste gewesen sein dürfte, die auf österreichischen Bahnen im Betrieb war. Diese Dampfdrainsine wurde vorwiegend für Inspektionsfahrten im Bereich Oberbau und für Kontrollfahrten der Bahnhof- und Stationsvorstände verwendet.

Am Rande bemerkt: Würde man heute noch so eine Inspektionsfahrt durchführen, so würde auf der vorderen Sitzbank der Gleismeister und sein Gehilfe und auf der Rückseite, wo eine Sitzbank mit Verdeck vorhanden ist, der Chef vom Oberbau (meist ein Ingenieur) und der Bahnmeister Platz nehmen. Tezak (1980, S.67) schreibt, dass die Drainsine zur Verfügung des Eisenbahnmuseums in Wien in Wien Nord hinterstellt wurde.

Quellen: „Die Lokomotive“, 6.Jg. Heft 4, April 1909, Seite 93-94; Sepp Tezak, Graz-Köflacher Bahn I, Wien 1980, Seite 67 f.

Gefunden und für die Dreh-scheibe zusammengefasst von Johannes Scherübel, EB-TR

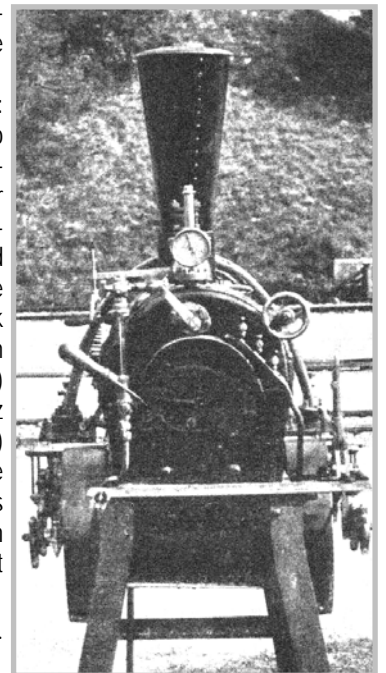


Abb. oben: Ortsfeste Aufstellung der Dampfmaschine in Fahrtrichtung gesehen, einige Armaturen und der Handgriff zum Öffnen der Buchstür sind erkennbar.



Bahnparadies Isle of Man

Inmitten der manchmal recht rauen Irischen See liegt 48 Kilometer von Großbritannien und 85 Kilometer von Irland entfernt die *Isle of Man*. Die Ausdehnungen der Insel betragen von Nord nach Süd ca. 50 und von Ost nach West ca. 20 Kilometer. Das Landschaftsbild ist hügelig, die höchste Erhebung, der *Mount Snaefell* (skandinavisch für „Schneeberg“), erreicht respektable 621 m Höhe. Die *Isle of Man* ist ein direkt der Britischen Krone unterstellter Kronbesitz, das Staatsoberhaupt ist Königin *Elisabeth II.*, die Einwohner nennen sich *Manx*. Die erste Landessprache ist Englisch, wobei noch (sehr selten) die gälische Sprache *Manx* gesprochen wird. Die Insel besitzt eine eigene Währung, das Isle-of-Man-Pfund, jedoch ist auch das britische Pfund Sterling ein gleichwertiges und anerkanntes Zahlungsmittel. Die Einwohnerzahl beträgt rund 80.000; davon leben knapp 26.000 in der Hauptstadt Douglas. Die *Isle of Man* ist heute ein bedeutendes Finanzzentrum und Steuerparadies und besitzt mit dem *Tynwald* das älteste durchgehend tagende Parlament der Welt (seit 979).

Internationale Bekanntheit erlangte die *Isle of Man* durch das heuer bereits zum 101. Mal stattfindende Motorradrennen, der so genannten *Tourist Trophy* (TT). Alljährlich treffen sich Ende Mai/Anfang Juni tausende Motorradfahrer aus aller Welt, um den Streckenrekord zu brechen. Dabei wird auf den herkömmlichen, für den Individualverkehr gesperrten, Straßen gefahren. Der Rundkurs mit Start und Ziel in Douglas ist knapp über 60 Kilometer lang, ein neuer Streckenrekord wurde 2007 mit einer Zeit von 17 Minuten und 21,99 Sekunden, erzielt durch den Briten John McGuinness auf einer Honda 1000 HM Plant, aufgestellt.

Wesentlich beschaulicher geht es bei den noch in Betrieb befindlichen Eisenbahnen zu. In der Zeit bis vor dem 1. Weltkrieg waren auf der *Isle of Man* eine beachtliche Anzahl verschiedenster Eisenbahnen in Betrieb, darunter eine elektrische Straßenbahn, eine Pferdestraßenbahn, eine Kabelstraßenbahn, mehrere Standseilbahnen, Grubenbahnen, eine Ausflugsbahn zum Zoo, vier dampfbetriebene Schmalspurbahnen, eine elektrische Überlandstraßenbahn sowie eine elektrische Bergbahn. Viele der Strecken wurden eingestellt, einige blieben jedoch erhalten und repräsentieren heute in faszinierender Weise die verschiedenen Entwicklungsstadien der Eisenbahntechnik. Umso bemerkenswerter

ist die Tatsache, dass keine der nachstehend beschriebenen Bahnen eine Museumsbahn im herkömmlichen Sinn ist. Freilich, ihre Aufgabe als Nahverkehrsmittel haben sie längst verloren, heute dienen sie hauptsächlich den vielen Urlaubern als historisches Fortbewegungsmittel. Beginnen wir unsere Zeitreise mit der ältesten Bahn, der *Isle of Man Steam Railway* (IOMR). (Foto links oben: Dampflokom Nr. 4 „Loch“ steht abfahrtsbereit in Douglas mit dem Mittagzug nach Port Erin)

Die ausschließlich dampfbetriebene Schmalspurbahn (Spurweite 914 mm) verkehrt täglich von April bis November auf dem 25 km langen Streckenabschnitt Douglas – Port Erin. Die Strecke wurde 1874 eröffnet und ist der verbliebene Rest des einst 74 km langen Dampfbahnnetzes mit den weiteren Strecken Douglas – Peel, St. John's – Foxdale und St. John's – Ramsey. Fahrplanmäßig verkehren vier Zugpaare im Zweistundentakt, für die Traktion stehen derzeit fünf dreiachsige Dampfloks mit den Baujahren 1874 bis 1910 zur Verfügung. Von den ursprünglich 16 Dampfloks sind 15 noch erhalten! Im Jahr 1966 erfolgte die Einstellung aller Bahnen, nach massiven Protesten 1967 die Wiedereröffnung.

Ende 1968 erfolgte die neuerliche Einstellung, die Strecke nach Port Erin blieb erhalten, alle anderen wurden 1974 abgetragen. Der Bau einer Pipeline Anfang 2000 auf der Bahntrasse bescherte der Bahn auf fast der gesamten Länge einen neuen Ober- und Unterbau. Weiters wurde in Port Erin im alten Lokschuppen ein Museum über die Dampfeisenbahnen der *Isle of Man* eingerichtet. Die IOMR kann also auf eine gesicherte Zukunft hoffen.

Seit 1876 verkehrt die **Pferdestraßenbahn (Douglas Bay Horse Tram)** auf dem 2,8 km langen Promenadenabschnitt in Douglas. Sie ist die älteste durchgehend in Betrieb befindliche Pferdestraßenbahn der Welt und verkehrt täglich von April bis Ende September.

(Foto unten: Amby mit Wagen 33 in voller Fahrt Richtung Derby Castle.)



Die durchgängig zweigleisige Strecke (Spurweite 914 mm) wird in der Regel im 20 bis 30 Minuten-Intervall (2-3 Trams) befahren, im Juli/August auch öfters. Bei der Pferdestraßenbahn sind 34 Pferde, vorwiegend *Shire* und *Clydesdale*, eingestellt, 25 davon sind als Zugpferde für die Straßenbahnwagen ausgebildet. Ein Pferd bleibt jeweils zwei Runden am Zug (11,2 km), danach erfolgt ein Wechsel. An betriebsfähigen Wagen stehen derzeit 16 Fahrzeuge zur Verfügung, alle sind in der Remise am Endpunkt der Strecke in der *Strathallan Suite* eingestellt. Weiters befinden sich in der Remise noch ein Wagen der Kabelstraßenbahn sowie ein doppelstöckiger Pferdestraßenbahnwagen. Einzigartig ist auch die Beheimatung der nicht mehr diensttauglichen und pensionierten Pferde. Wurden sie früher nach Großbritannien in Schlachthöfe verkauft, dürfen sie heute in einer Pferdepension unweit von Douglas ihren Lebensabend verbringen. 2007 war jedoch für die Pferdestraßenbahn kein gutes Jahr, die Fahrgastzahlen sanken und der Betriebsabgang belief sich auf beachtliche € 360.000,-! Nun ist eine Diskussion zwischen Befürwortern und Gegnern entbrannt, für 2008 sind längere Intervalle sowie eine Verkürzung der Saison geplant. Es bleibt zu hoffen, dass damit nicht der Anfang vom Ende der Pferdestraßenbahn eingeläutet wurde.

Nachdem nun Dampflok und Pferde ihre Runden auf den Schienen der Insel drehen durften, hielt 1893 die elektrische Traktion mit der Eröffnung der **Manx Electric Railway (MER)** Einzug.



(Foto oben: In Derby Castle, dem Startpunkt der MER in Douglas, wartet Triebwagen 21 (Baujahr 1899) samt offenem Beiwagen auf die Abfahrt mit dem ersten Zug des Tages nach Ramsey.)

Eine technische Pionierleistung die weltweit für Aufsehen sorgte, wurde die erste elektrische Lokomotive doch erst 1879 in Berlin vorgestellt. Eröffnet in zwei Etappen, fährt die MER auf einer landschaftlich äußerst reizvollen Strecke entlang der Küste von Douglas über Laxey nach Ramsey, insgesamt eine Streckenlänge von 27,4 Kilometern. Die Spurweite beträgt 914 mm, das Stromsystem 500 Volt Gleichspannung. Auch auf der MER verkehren noch heute zwei der drei aus dem Eröffnungsjahr stammenden Triebwagen im planmäßigen Dienst. Insgesamt stehen für den Betrieb auf der durchgehend zweigleisigen Strecke 12 vierachsige Triebwagen sowie 13 Beiwagen zur Verfügung. Die MER war in den letzten Jahrzehnten die einzige Bahn auf der Insel, die das ganze Jahr in Betrieb war. Von November bis April wurde jedoch nur ein sehr eingeschränkter Betrieb mit zwei Zugpaaren aufrecht erhalten. Jedoch wurde der Betrieb Anfang November 2007 eingestellt und für die Saison 2008 droht neues Unheil. Auf Grund massiver Mängel an der Infrastruktur verkehren im Abschnitt Laxey – Ramsey 2008 keine Züge. Erinnerungen an das Jahr 1975 werden wach, damals fiel die Entscheidung, den Abschnitt Laxey – Ramsey mit Ende September still zu legen. Daraufhin sanken im Jahr 1976

die Fahrgastzahlen im verbliebenen Abschnitt Douglas – Laxey um mehr als 50 %. Die Wiedereröffnung nach Ramsey erfolgte darauf hin im Juni 1977! Es bleibt auch hier zu hoffen, dass man sich der historischen Werte dieser Bahn bewusst wird und bald wieder Züge auf der Gesamtstrecke verkehren können.

Zwei Jahre nach Eröffnung der MER nahm 1895 die **Snaefell Mountain Railway (SMR)** ihren Betrieb auf und stellt in mehrfacher Hinsicht eine technische Besonderheit dar. Geplant als reine Ausflugsbahn von Laxey auf den Snaefell befürchtete man, dass die Triebwagen die für damaligen Verhältnisse sehr steile Strecke mit Steigungen bis 83 Promille nicht bewältigen könnten.



(Foto oben: Triebwagen 1 in der Endstation am Snaefell. Das sonnige Wetter soll jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass an diesem Tag der Wind mit konstanten 80-90 km/h um den Gipfel wehte!)

Aus diesem Grund kam das von **John Barraclough Fell** erfundene Fell-System zum Einsatz. Eine in Gleismitte montierte dritte Schiene sowie an den Triebwagen horizontal montierte Antriebsräder ergeben zusätzlich zu den herkömmlichen Antriebsachsen eine erhöhte Traktionsleistung.



(Foto oben: Detailansicht der horizontalen Fell-Antriebsräder am Triebwagen 1.)

Für die Talfahrt gibt es noch eine Art Zangenbremse, die im Bedarfsfall auf die mittlere Schiene eingreifen kann. Schon während der Probefahrten stellte sich heraus, dass die Triebwagen stark genug sind und das Fell-Antriebssystem nicht benötigt wird. Dennoch blieb es als Zusatzbremse in Notfällen bis zur heutigen Zeit in Betrieb.

Die 7,7 Kilometer lange Strecke ist ebenfalls fast durchgängig zweigleisig ausgebaut, die Spurweite beträgt 1067 mm, die Fahrdrachtspannung 550 Volt Gleichspannung. Von den sechs im Eröffnungsjahr beschafften vierachsigen Triebwagen (No. 1-6) sind fünf noch immer im Einsatz. Lediglich Triebwagen No. 5 ist neueren





(Foto oben: Detailsicht der Zangenbremse, im Vordergrund ist als weitere Besonderheit, eine der Einzungenweichen zu erkennen.)

Datums, er wurde 1970 durch ein Feuer zerstört und 1971 originalgetreu wieder aufgebaut. Als einzige größere Modernisierungsmaßnahme erhielten alle Wagen Ende der 1970er Jahre neue Drehgestelle. Motoren und Antriebstechnik wurden gebraucht von der Aachener Straßenbahn erworben. Gefahren wird im Richtungsbetrieb auf dem rechten(!) Streckengleis, Betriebsaison ist von Mai bis Ende September. Im Winter wird ein Teil der Oberleitung auf Grund der starken Stürme im Gipfelbereich abmontiert. Die Fahrt auf den Snaefell dauert 30 Minuten und ein alter Spruch besagt, dass von dort bei guter Sicht sechs Königreiche zu erblicken sind: England, Irland, Schottland, Wales und Man. Und das sechste? Ach ja, das Königreich des Himmels.

Museumsbahnen

Bereits drei Jahre nach Eröffnung der MER wurde 1896 die Ausflugsbahn **Groudle Glen Railway** eröffnet. Sie führte von Lhen Coan (nahe dem Bf Groudle der MER) zum Sea Lions Rock, dem Zoo der Insel. Die Streckenlänge beträgt 1,8 Kilometer, die Spurweite 610 mm. Für den Verkehr auf der eingleisigen Strecke wurden 1896 eine Dampflok sowie drei Personenwaggons beschafft. Auf Grund des

großen Fahrgastaufkommens kam 1905 eine weitere Dampflok samt Personenwaggons hinzu. Nach kriegsbedingten Unterbrechungen wurde der Zugverkehr 1962 eingestellt und die Gleisanlagen abgetragen. Im Jahr 1982 begann ein Verein mit der Wiedererrichtung der Bahn und 1986 konnte bereits eine Teilstrecke befahren werden, im Jahr 1992 dann die Gesamtstrecke bis zum ehemaligen Zoo. Dem Verein ist es weiters gelungen, die originale Dampflok aus dem Eröffnungsjahr betriebsfähig aufzuarbeiten. Die Züge verkehren jeden Sonntag von Mai bis September, im Sommer auch am Dienstag und Mittwoch.

Nicht weit von Groudle entfernt, in Laxey, wurde im Jahr 2004 die **Great Laxey Mine Railway** eröffnet. Ursprünglich 1870 für den Transport von Blei aus den Minen gebaut, erfolgte die Einstellung 1929. Zwei Dampfloks (Repliken) sorgen von April bis September an Samstagen auf dem 400 Meter langen Streckenabschnitt (Spurweite 483 mm) für den Verkehr.

Im Tierpark Curraghs begann 1991 ein Modellbahnverein mit dem Aufbau einer Dampfgartenbahnanlage, der **Orchid Line**. Mittlerweile hat das Streckennetz mit drei Spurweiten (89, 127 und 184 mm) bereits stattliche 1000 Meter erreicht. Gefahren wird jeden Sonntag von Mai bis Oktober.

Wer die Insel einmal besuchen möchte, dem sind die Monate Mai, Juni und September empfohlen. Im Juli und August ist Hochsaison, eine langfristige Vorbuchung der Zimmer ist unbedingt notwendig. Motorradfans kommen jeweils Ende Mai/Anfang Juni (TT-Rennen) oder Ende August (Manx Grand Prix) auf ihre Kosten. Jedoch wird die Quartiersuche äußerst schwierig, die Unterkünfte sind während der Rennzeit schon Jahre vorher ausgebucht!

Weiterführende Links

Isle of Man <http://www.isleofman.com/>

Tourist Trophy <http://www.iomit.com/>

und wie immer Tante Wiki: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hauptseite>

(Text und Fotos: Ing. Christian Oitzl **IN – FW – ST**)

(Foto unten: SeaLion (Baujahr 1896) mit einem Zug aus Lhen Coan im Endbahnhof Sea Lions Rock.)



GKB Sportverein



Jahreshauptversammlung 2008

Am 14. März fand im Sportheim die Jahreshauptversammlung 2008 statt.

Jubilarsehrung 2008

Die Ehrung unserer langjährigen Sportvereinsmitglieder fand heuer am 28. März 2008 um 16 Uhr schon traditionell im „Wirtshaus zur alten Dampflo“ in Lieboch (Bahnhofstraße) statt.

25 Jahre		50 Jahre
Birnstingl Gerhard	Spurej Friedrich	Dorner Eduard
Edlinger Klaus	Stadlober Erich DI Dr.	Flecker Johann
Fink Robert	Taucher Egon	Hirschenberger Johann
Geder Ernst	Trstenjak Johann	Kielhauser Susanne
Genser Siegmund	Tudor Margit	Pleschounig Johann
Godl Peter	Badr Helga	Ruderes Hans
Klug Karl	Brandstätter Johann	
Klug Karl	Durmüller Ferdinand	
Knoller Willibald	Ferk Karl	
Lackner Alois	Golser Helmut	
Pammer Werner	Grimm Wolfgang	
Peinhart Erich	Heinrauch Friedrich	
Pölzl Anton	Heusserer Johannes	
Pöschl Adolf	Kremser Josef	
Pöschl Herbert	Müller Franz	
Priettl Franz	Roesl Gerhard	
Reschinger Wolfgang	Schmidt Gottfried	40 Jahre
Ruderes Harald	Spari Gottfried	Gössler Erich
Rumpf Franz	Strauss Wilhelm	Gütl Gottfried
Sabathi Franz	Tappler Herbert	Hier Heribert
Schaffer Alfred	Trappel Johann	Klug Willibald
Scherz Gerhard	Turner Franz	Stradner Franz
Schuster Gerald	Weinhandl Rupert	Varetza Herbert DI
Silberschneider Anton	Weixler Josef	Wilfling Friedrich

Sektion FUSSBALL

Am 07.04. beginnen wir mit den Freistunden in der Karl Morré Schule, jeden Montag bis 30. Juni in der Zeit von 17.00 bis 18.00 Uhr.

Anschließend geht es in die Sommerpause. Im Herbst beginnen wir wieder am ersten Montag des neuen Schuljahres, das ist der 08.09. Wie gehabt im Freien in der Karl Morré Schule, je nach Wetterlage bis Anfang/Mitte Oktober. Danach geht es wieder in die Halle!

Für Nichtmitglieder unseres Sportvereins ist drei Mal Schnuppern gratis, danach kostet der Monatsbeitrag lediglich 2! €.

Alle Fußballbegeisterten sind wieder herzlich zum Mitspielen eingeladen!

Mit sportlichen Grüßen

Für die Sektion Fußball in der GKB Sportvereinigung

Andreas Schwammerlin

Spielstunden Karl Morré Frühjahr 2008 an Montagen, jeweils 17.00 bis 18.00 Uhr
21.04.2008
28.04.2008
05.05.2008
19.05.2008
26.05.2008
02.06.2008
09.06.2008
16.06.2008
23.06.2008
30.06.2008

Osterschinkenschnapsen

Sparverein „Gute Fahrt“ - BB Köflach

Am 15.03.2008 fand wieder das alljährliche Osterschinkenschnapsen in der Busgarage Köflach statt.

Als besonderen Gast hießen wir Prokurist Peter Schartel willkommen.

Nach drei Stunden unermüdlichem Turnierkampfes konnten durch Sparvereinsobmann Kollegen **Viktor Auer** und seinem Kassier Kollegen **Bernd Roiko** die drei Sieger gekürt werden.

Dulling Hans Peter

Wagner Johann

Schutting Herbert

Den Trostpreis, das sogenannte „Sauschwanzler!“ für den letzten Platz konnte Frau **Christa Wancura** an sich nehmen.

von links nach rechts: **Johann Wagner**, Obmann **Viktor Auer**, Sieger **Hans Peter Dullnig**, Kassier **Bernd Roiko**, **Herbert Schutting**



Glück auf!

(Andreas Schwammerlin)



Einen neuen Bildband von **Roberto Carollo** und **Leandro Steffè** über das Eisenbahnmuseum in Triest („IL MUSEO FERROVIARIO DI TRIESTE Campo Marzio“) gibt es ab sofort im Museum, in den Buchhandlungen von Triest. oder direkt beim Verlag: (ISBN 88-89153-23-9)

<http://www.vecchiatrieste.it>
E-Mail: info@vecchiatrieste.it
c. 162 Seiten; Preis: € 25,-

(Unser Tipp: empfehlenswert!)





Christian Scheiber

geb. 07.10. 1970
gest. 16. 02. 2008

Am Samstag, dem 16. Februar ist unser Kollege **Christian Scheiber**, Verschubbediensteter am Graz Köflacherbahnhof, durch einen Sturz von einem Hausdach tödlich verunglückt.

Christian Scheiber hatte in seiner Freizeit am Dach des Hauses seiner Schwester Ausbesserungsarbeiten von Sturmschäden des Orkans Paula vornehmen wollen. Im Zuge dieser Arbeiten

stürzte er so unglücklich ab, dass er sich tödliche Verletzungen zuzog.

Die Nachricht vom tragischen Ableben von Christian Scheiber hat unsere GKB Gemeinschaft, im Besonderen die Kollegen vom Verschubdienst und vom Betriebsdienst Graz Köflacherbahnhof, tief erschüttert. Christian hat sich von Beginn seiner Dienstzeit durch seine tadellose und vorbildhafte Dienstleistung, durch seine Hilfsbereitschaft, seine zuvorkommende Art und seinen geradlinigen Charakter die Wertschätzung seiner Vorgesetzten und seiner Kollegen erworben.

Christan wurde 1970 in Voitsberg geboren, hat in seiner Heimatgemeinde Pack gelebt und dort seine Familie gegründet. Er erlernte den Beruf des Dachspenglers und es mutet doppelt tragisch an, dass er bei einer Tätigkeit sein Leben verlor, die er beruflich erlernt hatte aber nicht mehr ausübte. Den Menschen vom Berg sagt man eine eigene Art nach, sind sie doch von der Natur geprägt und das raue Klima macht sie zäher und härter wie Flachländer oder Städter. Diese Attribute zeichneten auch Christian aus. Er war einer, der nicht lange fragte, sondern gleich einmal zugriff, einer der einstecken konnte und nicht klagte. Er war Mitglied der freiwilligen Feuerwehr Pack, hat in vielen Einsätzen und bei Ereignissen selbstlos und mutig geholfen und betreute als Ortjugendbeauftragter mit Begeisterung die Feuerwehrjugend. Besonders ausgeprägt war seine Naturverbundenheit. Er war ein begeisterter und vor allem hervorragender Skifahrer, einer der die Berge liebte und die Tiere. So war sein großes Hobby die Fischerei. Dieses Hobby hat er an seinen Sohn Christan, der 1992 geboren wurde, weitergegeben und mit ihm geteilt. Bei vielen Ausflügen zum Fischen haben die beiden einige beachtliche „Brocken“ an Land gezogen.

Christan ist im Juni 2005 zur GKB gekommen. Er hat seine Ausbildung mit Bravour absolviert und wurde in kurzer Zeit ein verlässlicher und vorbildhafter Verschubmitarbeiter. Er hat sich von Anfang ausgezeichnet in unserem Unternehmen integriert, war einer, der sofort anpackte, wenn es nötig war. Er hatte ein hohes Maß an Verständnis und Verantwortung für die schwere und verantwortungsvolle Arbeit im Verschubdienst und erwarb sich in den fast drei Jahren bei der GKB hohe Anerkennung seiner Vorgesetzten wie auch seiner Kollegen. Seine hervorragende Dienstleistung führte dazu, dass er für die Laufbahn zum Fahrdienstleiter vorgesehen war. Die GKB verliert mit ihm einen ausgezeichneten Mitarbeiter und einen hervorragenden Eisenbahner. Vor allem aber verlieren wir mit ihm einen lieben und stets hilfsbereiten Kollegen, viele in der GKB einen Freund. Denn durch seine kollegiale und freundliche Art, durch seine Aufmerksamkeit, hat er in seiner Dienstzeit bei der GKB

viele Freundschaften geknüpft und war in allen Verschubpartien beliebt. Unvergessen bleibt, wie er selber beim schrecklichen Verschubunfall unseres Kollegen Christian Mitterstieler am 02. November 2006 beherzt und vorbildlich Erste Hilfe geleistet und mitgeholfen hat, Christian Mitterstieler Leben zu retten (siehe Drehscheibe 31 vom Februar 2007).

Viele Kolleg/innen haben Christian am 20. Februar auf der Pack auf seinem letzten Weg begleitet und sich von ihm verabschiedet. In unseren Herzen, in unseren Gedanken und Gesprächen wird er weiter unter uns bleiben. Wir möchten ihm zum Abschied im Namen aller Kolleginnen und Kollegen für die gemeinsame Zeit danken, für die schönen Stunden, die wir mit ihm verbringen durften und Danke sagen, dass wir ihn kennen lernen durften und dass er einer von uns war!

Das tiefe Mitgefühl aller Kolleg/innen der GKB und der Geschäftsführung gilt seiner Gattin, seinem Sohn und seiner Familie.

(Zentralbetriebsrat Andreas Schwammerlin)

Julius Glück Stiftung

Am 2. April 2008 wurde an Koll. **Christian Mitterstieler**, Verschubaufseher am Graz Köflacherbahnhof, aus der Julius Glück Stiftung eine einmalige Unterstützung übergeben.

Christian Mitterstieler hat am 02. November 2006 bei einem Verschubunfall sein rechtes Bein verloren. Die Julius Glück Stiftung ist eine Stiftung für Eisenbahnbedienstete und deren Angehörige, die Eisenbahner/innen, die durch Unfall oder andere Weise unverschuldet in Notlage geraten sind, finanzielle Hilfestellung leistet. Die Eisenbahnunternehmen können bei dieser Stiftung um Zuwendung für betroffene Mitarbeiter/innen ansuchen. Auf Ansuchen von GKB Geschäftsführung und Betriebsrat wurde Kollegen Mitterstieler ein Betrag von € 1000.- zuerkannt. Der Scheck wurde am 02. April von Geschäftsführung und Betriebsrat gemeinsam an Kollegen Mitterstieler übergeben. Kollege Mitterstieler wird trotz des schweren Schicksalsschlags voraussichtlich bald wieder seinen Dienst antreten und mit einem Umschulungsprogramm beginnen können. (ZBR.-Obm. A. Schwammerlin)



Foto oben v.l.: Christian Mitterstieler, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl und ZBR-Obm. Andreas Schwammerlin (Foto: Peter Stoeßl)



Dienstprüfungen bei **IN-BD** und **EB-PV**

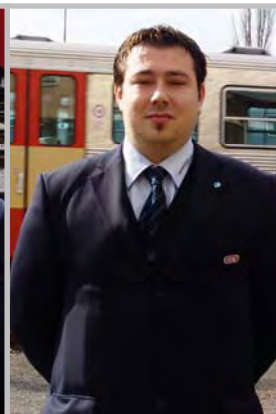
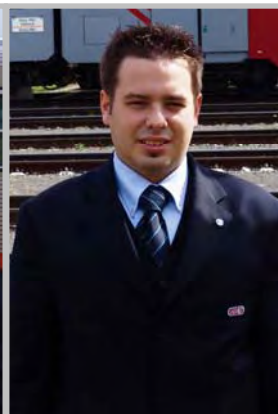
Am 1. April 2008 war bei **IN-BD** und **EB-PV** großer Prüfungstag. Bei **IN-BD** traten vier Kollegen zur Verschiebleiterprüfung und vier Verschieber-Nachwuchskräfte zur Dienstprüfung für den Verschubdienst an. Einige Zimmer weiter stellten sich fünf Nachwuchskräfte für den Zugbegleitdienst der Zugführer Dienstprüfung. Erfreulicherweise haben **alle Prüflinge die Prüfungen erfolgreich bestanden**. Allen Absolventen der bestandenen Dienstprüfungen herzliche Gratulation sowie viel Erfolg und eine unfallfreie Dienstzeit in den jeweiligen Aufgabengebieten!

Foto oben rechts: Erfolgreich haben die Verschiebleiterprüfung absolviert: **Bernd Klampfl** (2.v.l.), **Stefan Tischer** (3.v.l.), **Hermann Strutz**, (4.v.l.), alle **IN-BD**. Ganz links ZBR-Obm. Schwammerlin Andreas und der Leiter des Betriebsdienstes und Güterverkehrs Wolfgang Zlatar (ganz rechts).

Foto rechts: Erfolgreich bestandene Verschiebleiterprüfung: **Otmar Stock**, (1.v.l.). Erfolgreich bestandene Dienstprüfung für den Verschubdienst: **Gerhard Keindler**, (2.), **Schmuck Markus**, (3.), **Flecker Thomas**, (4.), **Johannes Krassnigg** (5.), alle **IN-BD**

Die Zugführerprüfung haben erfolgreich abgelegt: (Fotos unten von links nach rechts) **Egon Britzmann**, **Markus Edlinger**, **Markus Halwachs**, **Franz Mayr**, **Stefan Strametz**, alle **EB-PV**

(alle Fotos unten: Alois Wallner)





Ganz Kurze Berichte

ÖBB hinterstellt am Graz Köflacherbahnhof

Die Südremise der ÖBB -Traktion Graz Hbf wurde vor einigen Tagen abgerissen. Der Neubau erfolgt auf dem bestehenden Gelände. Für voraussichtlich zwei Jahre werden daher gemäß einem Vertrag zwischen der GKB und der ÖBB-Traktion täglich Loks am Graz Köflacherbahnhof hinterstellt und nach Rücksprache mit dem Lok-Einsatzleiter bzw. Remisenoberaufseher der ÖBB-Traktion bereitgestellt. Dafür wurde bei der GKB eigens eine Verschubreserve bestehend aus Lokführer und Verschubleiter am Graz Köflacherbahnhof geschaffen.

Text und Foto oben: Alois A. Wallner [IN-BD](#)

Markus Bretterklierer, Tfzf [EB-TR](#), beim Einsatz in der Testphase



Foto oben: Verschub und Belastungstest mit Kesselwaggons

Testfahrt eines Unimog-Zweiwegefahrzeuges

Damit man sich von den Einsatzmöglichkeiten unter realen Bedingungen überzeugen kann, ermöglichte **Wolfgang Zlatar**, Leiter [IN-BD](#), auf Initiative der LTE eine Testfahrt eines Unimog-Zweiwegefahrzeuges der Mercedes-Benz-NFZ-Gruppe. Das von der ZWIEHOFF GmbH in Rosenheim/ Bayern entwickelte Fahrzeug befuhr am 1. April 2008 unter Aufsicht von **Anton Schlögl**, BfVstd Gkf, die Geleise am Graz Köflacherbahnhof. DI (FH) **Robert Stengel**, Export Project Manger bei ZWIEHOFF, stellte gekonnt die große Leistungsfähigkeit des Unimogs unter Beweis.

Technische Daten: **Unimog 400**, Eigengewicht 11,9 t, Zulassung für Deutschland mit v_{max} 50 km/h bis 10 ‰ Neigung, im Weichenbereich v_{max} 25 km/h. (Text und Fotos: Alois A. Wallner [IN-BD](#))



ROTHLAUER APOTHEKE
mit Weitblick

Neueröffnung!

Seit 27. Februar 2008 in der Waltendorfer Hauptstraße 121 in Graz
Mit Einkaufsausweis für GKB-Mitarbeiter besondere Konditionen,
statt wie bisher in der Apotheke der Barmherzigen Brüder.

Mag. pharm. Veit Rothlauer

8042 Graz, Waltendorfer Hauptstraße 121

Telefon: +43/316/422 210, Fax: +43/316/422 210 4

e-mail: apo@grana.at, www.rothlauerapotheke.at

Aktuelle Termine

22. Mai – 25. Mai 2008: Die ganze **Sulmtalbahn als Modell** gibt es in Hart bei Graz zu bestaunen. Was mit den Ausstellungen im Vorjahr begann wird nun vollendet! Mit Planfahrbetrieb!


12. Juni 2008: **Pensionistentreffen** im Reininghaus Bräustüberl, 14:00

9. Sept. 2008: **Pensionistentreffen** im Reininghaus Bräustüberl.

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: im 2. Quartal 2008
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. Mai 2008

IMPRESSUM

„Drehscheibe“ – 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:	KHT Druck Thaler
Herausgeber:	Abt. G-PR		8055 Graz
Redaktion:	Dr. Herbert Moschitz (HM)		Auflage: 2.800
<u>Anschrift</u> alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		_y Drehscheibe 37 -
	Direktion Graz, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		April 2008.doc

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

