

Dreh scheibe

41
Dezember 2008

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

AUF UNS FAHREN SIE AB

Frohe Weihnachten und ein gutes,

unfallfreies Jahr 2009!

Weitere Themen dieser Ausgabe sind:

Es war einmal	2
GKB Firmenjubilare 2008	3
Das Privilegium: 150 Jahre bei der GKB.....	3
Gemeinsam 280 Jahre bei der GKB	5
Zusammen 375 Jahre bei der GKB.....	6
Treff.Bahnhof: Premstätten-Tobelbad	8
EB-TR : Remisenaufseher vorgestellt	9
Feuerwehübung in Krottendorf	10
Exkursionstag mit unseren Lehrlingen.....	12
Gute Freundinnen kommen mit der Bahn	12
1,2 Mio Euro für Ausbau des Bf Lieboch	12
Porträt: Wilhelm Büschl.....	13
Gewinn mit Kenntnis der Bahnhistorie	14
Fahrplan 2009: Köflacherbahn (S7).....	15
Jahresplaner 2009.....	16
Fahrplan 2009: Wieserbahn (S6).....	18
GKB - Börsenreport	19
Koralmbahn aktuell.....	20
Als man uns die Eiserne Bahn baute (5.)	22
2009: 160 Jahre Eisenbahn nach Laibach	23
Herbergssuche – anno 1844	24
Wie schreibt man denn ...?	26
STEF – News	27
Einladung zur Jahreshauptversammlung	27
Stollenlokomotive 1851	27
Railjet® am Ostbahnhof.....	27
Sonderfahrten und sonstige Veranstaltungen 2009 ..	28
GKB im Modell: Kleine Neuigkeiten.....	28
Neues im STEF Shop.....	28
GKB Sportverein	29
Sektion TENNIS	29
Sektion FUSSBALL: GKB Hallenfußballturnier 2008 ..	29
In memoriam Johann Linhart †	30
Ganz Kurze Berichte	31
Pensionistentreffen	31
Neue Erfolge vom Fotoklub Graz der ÖBB.....	31
Aktuelle Termine und Vorschau 2009.....	32
Die Dampfpfeife ist 175 Jahre.....	32
Linz 2009 Kulturhauptstadt Europas.....	32
IMPRESSUM.....	32

(Foto links: Die 671 am 5. 2. 2008,
Foto: Hanspeter Reschinger)



Es war einmal ...

... und diesmal wissen wir nicht einmal, wann und warum!

Ing. Walter Prünner hat uns einige Fotos seines Vaters **Florian Prünner**, Fdl in Graz und Voitsberg, überlassen, zu denen wir leider kaum nähere Informationen haben. Wir veröffentlichen sie hier und bitten Sie um Ihre Hilfe. Wenn Sie wissen, wann und zu welchem Anlass die Fotos aufgenommen worden sind oder eine der abgebildeten Personen kennen, rufen Sie uns bitte an (0316 / 5987 311).

Foto 1 (links oben): Ort: Bf Voitsberg nach 1921/1922, links **Florian Prünner**

Foto 2 (rechts oben): Vermutlich Graz Köflacherbahnhof um 1920 (da noch k.k. Uniform), rechts vorne sitzend **F. Prünner**

Foto 3 (rechts): Ort: unbekannt; Zeit: um 1930; links stehend: BfVst Lieboch **Markowitsch** (?), rechts vorne stehend: **Florian Prünner**

Foto 4 (unten): Ort: Gkf; Zeit: um 1930; 2.v.r. v. sitzend: **F. Prünner**

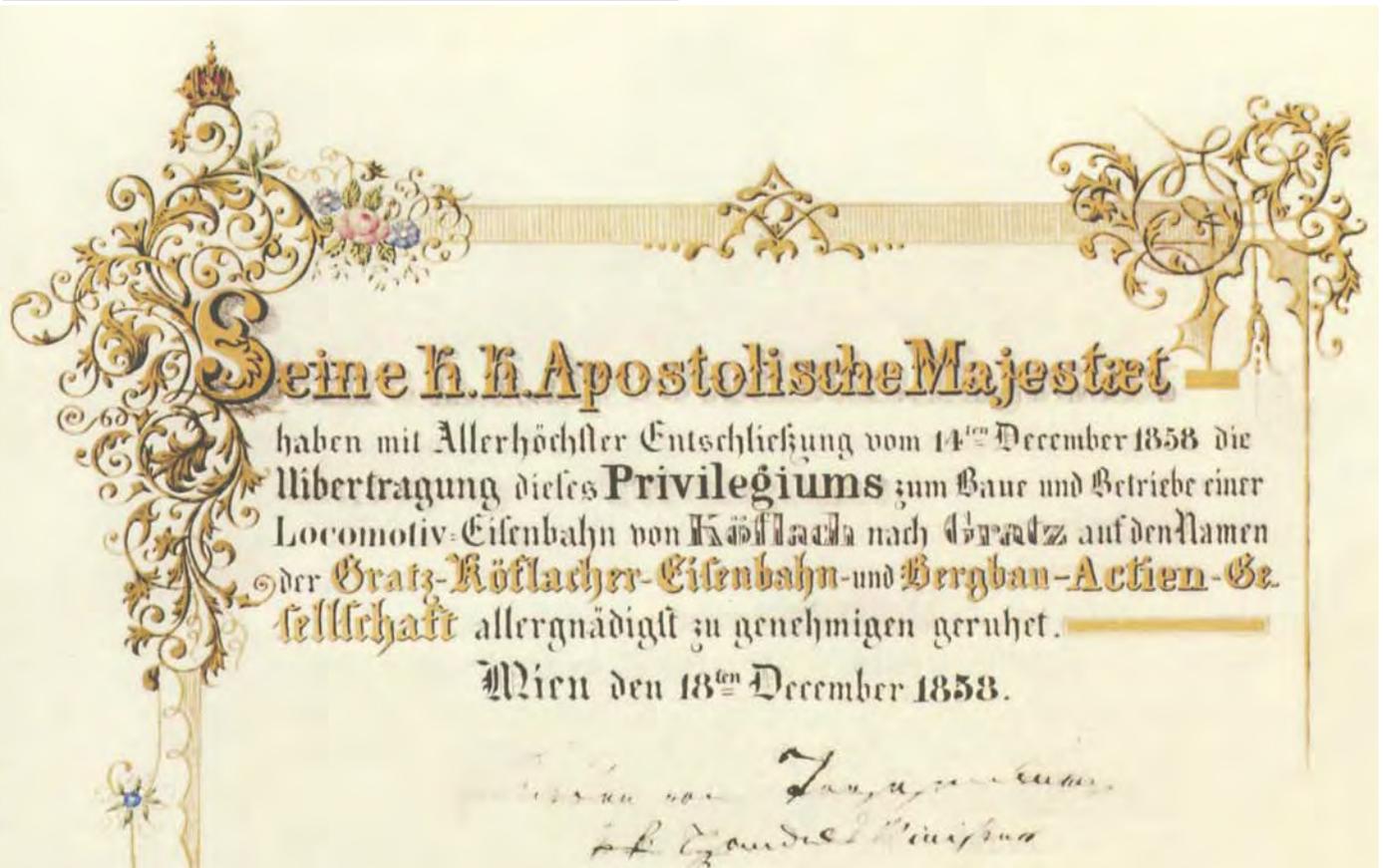
Und wenn Sie uns ein altes Foto, ein Dokument oder einen Zeitungsbericht zur GKB-Geschichte zur Verfügung stellen wollen, rufen Sie uns an (0316 / 5987-311) oder schreiben Sie an die Redaktion der

Drehscheibe, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41. Danke!



GKB Firmenjubilare 2008

Das Privilegium: 150 Jahre bei der GKB



Am 14. Dezember 2008 war der 150. Jahrestag der Übertragung des Privilegiums „zum Bau und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Köflach nach Graz“ von den Voitsberger-Köflacher-Lankowitzer Steinkohlen-Gewerkschaften, die das Privilegium ursprünglich am 26. August 1855 vom Kaiser erteilt bekommen hatten, auf die inzwischen gegründete „Graz-Köflacher-Eisenbahn- und Bergbau-Actien-Gesellschaft“.

(Abbildung aus der Originalurkunde)

Aber schon am 4. Dezember 2008 lud die Geschäftsführung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Feier ihrer 35- und 25-jährigen Jubiläen ein. Bereits zum dritten Mal fand diese Feier heuer im vorweihnachtlich-festlichen Rahmen des größten Grazer Hotels, im 4-



auf die Feier eingestimmt. Im Festsaal war eine dem Anlass entsprechende Tafel vorbereitet, die Plätze mit stilvollen Tischkarten bestimmt und ein ausgezeichnetes steirisches Buffet angerichtet.

Die Gestaltung der Feier und die umfangreiche Vorbereitung wurde von Abt. **G-PE** in hervorragender Weise organisiert, sodass Mag. **Astrid Suppan**, die auch die Moderation übernommen hatte, pünktlich die Jubilare und deren Begleitung, die Ehrengäste **Dr. Anton Moser** (Fachgruppengeschäftsführer der Fachvertretung der

Sterne-Hotel „Das Weitzer“ statt.

Ab 16 Uhr wurden die eintreffenden Jubilare und Ehrengäste in der Hotel-Lobby mit einem Gläschen Sekt begrüßt und erstmals auch mit Musik der „Klöckl-musl“ aus Stallhofen (siehe Foto)



Schienenbahnen der Wirtschaftskammer Steiermark), **Fritz Ploner** (AK Steiermark Vizepräsident), **Horst Schachner** (Landesvorsitzender der Gewerkschaft vida) und die Geschäftsführung der GKB in den Festsaal bitten konnte.





Die offizielle Begrüßung nahm GKB-Personalchef Prokurist Mag. Dr. **Rudolf Kores** (Foto oben links) vor. Er berichtete ausführlich über die Entwicklung im Personalbereich der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und deren Töchter LTE und Adria Transport sowie über die Investitionstätigkeit im zu Ende gehenden Jahr 2008. Seinem Dank an die Jubilare stellte er eine Erinnerung und eine Gedenkminute für die beiden im aktiven Dienst verstorbenen Kollegen **Christian Scheiber** und **Günter Theußl** voran. Einen besonderen Dank sprach er auch den PartnerInnen der JubilarInnen aus, für die auch eine kleine Aufmerksamkeit an deren Plätze vorbereitet worden war. Prokurist und Busbetriebsleiter **Peter Schartel** (Foto oben Mitte) schloss sich in ebenso kurzer wie pointierter Rede seinem Vorredner mit sei-



nen Dankesworten an die Jubilare an, bevor Zentralbetriebsratsobmann **Andreas Schwammerlin** (Foto oben rechts) in seinen Dankesworten auch auf das ausgezeichnete Betriebsklima und die gute Zusammenarbeitsbasis der Personalvertretung und der Unternehmensleitung einging und mit einem besinnlichen Zitat des heuer verstorbenen steirischen Gewerkschafters **Rupert Gmoser** schloss. Dr. **Anton Moser** (Foto links unten) knüpfte daran an und betonte den Wert der Mitarbeiter als das Kapital eines Unternehmens. AK-Vizepräsident **Fritz Ploner** ((Foto unten Mitte) wies auf die Bedeutung der Solidarität gerade auch in einem Land wie Österreich hin, das Dank der tüchtigen Menschen eines der reichsten Länder der Welt ist. In Erinnerung an einen für die GKB bedeutsamen Feiertag am heutigen 4. Dezember, dem Tag der Hl. Barbara, appellierte **Horst**



Schachner, ÖGB-vida Vorsitzender in der Steiermark, nicht auf die Kolleginnen und Kollegen zu vergessen, die am kommenden 8. Dezember im Handel arbeiten müssen und regte statt des Einkaufs an diesem nach wie vor gültigen Feiertag, zu anderen Tätigkeiten im Kreis der Familie an. Vielleicht auch im Hinblick auf seine Schwester Margit, eine der diesjährigen Jubilarinnen.

GKB-Generaldirektor Mag. Franz Weintögl ging auf die aktuelle Krise in der Finanzwirtschaft ein, deren direkte Auswirkungen die GKB kaum betreffen, auch wenn indirekte Folgen, wie im Bereich der Firmenpensionen doch zu erkennen sind.

35 Jahre bei der GKB

Gudrun GLANTSCHNIG

Karl KAISER

Helmut KRIEGER

Anton LONGUS

Andre MARCAK

Josef PICHLER

Karoline STEIGER

Manfred WAGENHOFER-GUTRUF

Gemeinsam 280 Jahre bei der GKB

Gemeinsam bringen es unsere acht Jubilare mit je 35 Dienstjahren bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH auf nicht weniger als 280 Arbeitsjahre! Jede und jeder dieser langjährigen Mitarbeiter/innen hat in seinen 35 Dienstjahren mit und in der GKB viele Veränderungen miterlebt und mitgetragen. Dieser besonderen Verbundenheit und langjährigen Treue zum Unternehmen dankte GKB-Generaldirektor Mag. Franz Weintögl bei der Überreichung der Urkunden und des obligaten Jubiläumspräsenes, die mit Kollegin Karoline Steiger **BB** begann.



Foto oben von links: Wolfgang Zlatar **IN-BD** mit Karl Kaiser, Mag. Dr. Rudolf Kores und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl



Foto oben rechts: Wolfgang Zlatar **IN-BD** mit Helmut Krieger, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Foto oben Mitte: Heinz Magele **EB-PV** mit Josef Pichler, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl



Foto unten Mitte: Wolfgang Zlatar **IN-BD** mit Manfred Wagenhofer-Gutruf, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Foto in der Mitte: Peter Schartel **BB** mit Karoline Steiger, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Foto unten rechts: DI Dr. Erich Stadlober **EB-IH** mit Anton Longus, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Foto unten links: Mag. Dieter Monsberger **G-CO** mit Andre Marcak, Mag. Dr. Rudolf Kores und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Koll. Gudrun Glantschnig **IN-BD** war leider verhindert. Wir gratulieren herzlichst von hier.



Zusammen 375 Jahre bei der GKB

Eine Kollegin, Margit Tudor **IN-BD**, und 14 Kollegen feierten ihr 25-jähriges Dienstjubiläum, was zusammen respektable 375 Arbeitsjahre im Dienste der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ergibt. Hier nun die Jubilarin und die Jubilare und noch einige Impressionen von der Feier 2008:

Foto unten links: DI Dr. Erich Stadlober **EB-IH** mit Franz Prietl, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl



Foto links: Wolfgang Zlatar **IN-BD** mit Margit Tudor, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Foto Mitte: Erich Peinhart, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl, Walter Ignatowicz **EB-TR**, Mag. Dr. Rudolf Kores

Foto unten: Peter Schartel **BB** mit Helmut Wipfler, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Foto darunter rechts: Mag. Dieter Monsberger **G-CO** mit Peter Gröbelbauer, Mag. Dr. Rudolf Kores und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl



Foto oben: Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl, Adolf Pöschl und Walter Ignatowicz **EB-TR**

Foto Mitte: Mag. Dr. Rudolf Kores, Harald Grill, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl und Walter Ignatowicz **EB-TR**

Foto rechts: Heinz Magele **EB-PV** mit Manfred Sulzer, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen. Dir. Mag. Franz Weintögl



Foto links: Heinz Magele **EB-PV** mit Wolfgang Gotthardt, Mag. Dr. Rudolf Kores, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

Kollege Egon Taucher **IN-FW-ST** und Kollege Peter Godl **EB-IH** waren leider verhindert.

Wir gratulieren herzlichst von dieser Stelle.





Foto oben: Mag. Dr. Rudolf Kores, DI Dr. Erich Stadlober **EB-TR**, **IN-BD.ZL**, **G-BL**, Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl.



Foto oben: Peter Stoeßl **G-BE**, Johann Trstenjak, Mag. Dr. Rudolf Kores
Foto rechts: Ing. Ernst Strohmaier **IN-FW-OB**, Günter Klug, Mag. Dr. Rudolf Kores und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl

25 Jahre bei der GKB

Peter GODL
 Wolfgang GOTTHARDT
 Harald GRILL
 Peter GRÖBLBAUER
 Günter KLUG
 Werner PAMMER
 Erich PEINHART
 Adolf PÖSCHL
 Franz PRIETL
 DI Dr. Erich STADLOBER
 Manfred SULZER
 Egon TAUCHER
 Johann TRSTENJAK
 Margit TUDOR
 Helmut WIPFLER



Foto oben: Mag. Dr. Rudolf Kores wird zum Abschluss der Feier anlässlich der Vollendung seines 60. Lebensjahres im heurigen August ebenfalls ein Jubiläumshür überreicht (dahinter Mag. Astrid Suppan).



Foto oben: Peter Stoeßl **G-BE**, Werner Pammer, Mag. Dr. Rudolf Kores und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl
(Text u. Fotos: HM)



P.S.: Und für alle, die nicht dabei waren, aber gerne wissen möchten, was als nächstes auf dem Programm stand und bis jetzt unter den kupfernen Deckeln verborgen gehalten worden ist, hier nun die Lösung dieser höchst erfreulichen Frage:



EB-TR: Remisenaufseher vorgestellt

Eine der weniger bekannten Dienststellen im Eisenbahnbetrieb wollen wir Ihnen heute vorstellen: Die Remisenaufseher.

Der Name Remise leitet sich wie viele Eisenbahnbegriffe aus dem Lateinischen ab, „*remittere (remisso)* – zurückschicken“, und bezeichnet den Bahnhofsbereich, welcher der Ausrüstung der Lokomotiven dient. Andere gebräuchliche Bezeichnungen sind Bahnbetriebswerk, Heizhaus, Lokschuppen oder Traktionshalle. Hier ist der **Einsatzbereich der Remisenaufseher**.

Die Aufgaben der Remisenaufseher sind vielfältig: Sie müssen alle ankommenden Triebfahrzeuge (Tfz) vom Triebfahrzeugführer (Tfzf) übernehmen, sie erledigen dann die Verschubarbeiten zur Hinter-



stellung der Tfz für die Betriebsuntersuchung und gegebenenfalls zur Reparatur. Sie müssen bei diesen Bremsband nachfüllen, gegebenenfalls mit Dieseltreibstoff betanken (bei Dampflokomotiven sind es Wasser, Kohle und Holz), auf der Drehscheibe drehen, laut Zugbildeplan reihen und für den nächsten Einsatz betriebsbereit an der Standortgrenze zur Verfügung stellen. Besonders in der kalten Jahreszeit kommt noch das Aufheizen vor Betriebsbeginn

dazu, was je nach Temperatur 1-2 Stunden dauern kann. Ein Dienst, der daher nicht im üblichen 8 Stunden – Takt erledigt werden kann, sondern vollen Einsatz rund um die Uhr erfordert. Vier Kollegen teilen sich bei der GKB den Dienst in den zwei Schichten von 7:00 bis 18:00 und von 18:00 bis 7:00:

Franz Hafner (am Foto links), **Karl Holzmann** (rechts), **Franz Riedl** und **Heinz Weber**.

Zu den Tfz kommt noch die Wartung und Bedienung der zum Heizhausbereich zugehörigen Anlagen, wie das Reinigen und Schmieren der Standortweichen, der Drehscheibe oder die Durchführung von Bremsproben bei Hilfszugstellungen entsprechend den einschlägigen Vorschriften. Und außerhalb der Dienststunden des Lokeinsatzleiters obliegt es dem Remisenaufseher mittels Wendeliste über Änderungen bei der Disponierung von Triebfahrzeugen und Triebfahrzeugführern zu entscheiden. Damit es dann wieder gilt: „Bahn frei!“

(HM)

Das Foto unten zeigt den Remisenbereich am Graz Köflacherbahnhof mit rundem Heizhaus im Vordergrund (das heißt so, obwohl es außen viereckig ist, nur die Geleise im Inneren sind radial angeordnet), Drehscheibe und geradem Heizhaus dahinter. (Foto: Stefan Partl, 2005).





Feuerwehrrübung in Krottendorf

Unter erschwerten Bedingungen übten Freiwillige Feuerwehren am 4. Oktober 2008 die Bergung von 22 verletzten Fahrgästen aus einem Eisenbahnzug.

Eine der erschwerenden Bedingungen, die nächtliche Dunkelheit, hat allerdings auch die Fotodokumentation der Übung zu einer besonderen Herausforderung gemacht und daher bedanken wir uns beim Fotografen, Herrn **Muhri**, besonders, dass er uns trotz der Reflexionen der Sicherheitskleidung mit beeindruckenden Nachtaufnahmen versorgt hat. Eine weitere Bedingung, dass nämlich der Zug auf einer Brücke zu stehen gekommen war, hat vor allem die Einsatzkräfte beim Zugang und bei der Bergung gefordert.

Nachdem die „Maskenbildner“ die freiwilligen Opferdarsteller unfallgerecht vorbereitet hatten und der Übungsbereich präpariert war, wurden die Feuer-



wehren des Abschnitts III des Bezirks Voitsberg alarmiert, um die Opfer zu bergen. Die FF Köppling hat nach dem Eintreffen an der Unfallstelle und nach Feststellung der Schadenslage sofort einen Abschnittsalarm ausgelöst und die Rotkreuz-Ortsstelle Voitsberg alarmiert. Eine Gesamteinsatzleitung wurde gebildet, Einsatzleitungen für die Schadenslagen „Brand“, „Menschenrettung“ und





„PKW-Unfall“ eingerichtet und die eintreffenden Wehren eingewiesen. Für die Bergung der im Waggon eingeschlossenen Personen musste schweres Gerät eingesetzt werden (auf der Brücke eine besondere Herausforderung) und bei der Befreiung der Fahrgäste wurde auf Grund eines Glimmbrandes schwerer Atemschutz notwendig. Das Rote Kreuz hatte in der Zwischenzeit die Erstversorgung der geborgenen Opfer im Sanitätszelt begonnen, bevor diese dann in Spitäler abtransportiert werden konnten.



GKB Sicherheitsbeauftragter und Leiter des Betriebsdienstes **IN-BD** und des Güterverkehrs **EB-GV** **Wolfgang Zlatar** zeigte sich von der guten Zusammenarbeit der Freiwilligen Feuerwehren und des Roten Kreuzes beeindruckt und dankte den Teilnehmer für Ihren Einsatz bei der ersten derartigen Übung im Bezirk Voitsberg, die auch von zahlreichen Ehrengästen der Einsatzorganisationen der Bezirks Voitsberg und aus der Politik beobachtet und gewürdigt worden war.

(HM; Fotos: Muhri)





Foto oben: Vor der Fahr Dienstleitung Lieboch: Roman Fischer, Mario Pickl, Michael Spieß, Andreas Fräs, Daniel Hanel, Daniel Verhofsek (alle EB-IH), Andreas Schwammerlin, Sandra Neuhold G-CO, Lehrlingsausbilder Siegfried Tilzer

Exkursionstag mit unseren Lehrlingen

Was ist eine Fahrstraße, ein Blockabschnitt oder eine Grenzmarke? Nicht alle GKB Lehrlinge kannten diese eisenbahnspezifischen Fachausdrücke, zumindest nicht bis zum 31. Oktober. Daher organisierte die Jugendvertretung gemeinsam mit dem Betriebsrat an diesem Tag einen Schulungs- und Exkursionstag für die GKB Lehrlinge.

Neben Geschichte und Entwicklung unseres Unternehmens wurden auch die wichtigsten verkehrsdienstlichen Begriffe sowie ein Überblick über Signale und Sicherungstechnik im Eisenbahnbetriebe „gepakt“. Danach wurden die Fahr Dienstleitungen am Graz Köflacherbahnhof und in Lieboch besichtigt. Nach einer kleinen Stärkung in der „Alten Dampflokt“ gab es noch ein bisschen Eisenbahngeschichte bei der Besichtigung des TEMPL. Neben den sicherlich interessanten Einblicken in das Eisenbahnbetriebsgeschehen diente der Tag auch dem besseren Kennenlernen unserer technischen Lehrlinge und unserer Bürolehrlinge. Und ein wenig Spaß durfte auch dabei sein, so erlebten wir zugleich einen interessanten wie auch lustigen Tag. Wir bedanken uns für die Möglichkeit dieses Schulungs- und Exkursionstages und hoffen, dass wir wieder einmal eine Exkursion organisieren können.

(Andreas Peter, Daniel Verhofsek, Jugendvertrauensräte der GKB)

Foto unten: von links: Andreas Fräs, Gilbert Haas, Andreas Peter, Daniel Verhofsek, Michael Spieß, Kevin Klug, Sandra Neuhold



Gute Freundinnen kommen mit der Bahn

Mit der Bahn fahren zwei Freundinnen, Denisé (17) und Viktoria (17), zur Schule nach Graz, nach Hause und einmal pro Woche zu Betty (18). Seit fast zwei Jahren besuchen die beiden in Söding ihre dort von der Lebenshilfe betreute Freundin Betty, um mit ihr einen Nachmittag zu verbringen, zu spielen, CDs zu hören, einen kleinen Ausflug zu unternehmen oder einfach zu tratschen und Spaß zu haben. Für Betty ist der Besuch eine wichtige Abwechslung zu den anderen Kontakten im Heim, wie die Leiterin der Wohngemeinschaft im Bahnhof Söding, Gertraud Fließner betont. Nun ist Betty übersiedelt, von Söding nach Voitsberg, wo sie mit Gleichaltrigen zusammen wohnt. Für sie ein absoluter Gewinn, aber für ihre Besucherinnen, die auf die Bahn angewiesen sind, ein Problem, da für sie die Strecke Söding – Voitsberg Fahrkosten verursacht, die kein Gewinn sind. Ing. Franz Polansek, Leiter IN-FC mit großem Herz und offenem Ohr, wenn es um soziale Anliegen geht, hat sich bei Heinz Magele, Leiter des EB-PV für die beiden eingesetzt - und dieser hat für Denisé und Vicky einen Freifahrtausweis von Söding nach Voitsberg (und retour natürlich) ausgestellt, damit Betty auch in ihrer neuen Bleibe auf ihre alten Freundinnen nicht verzichten muss. Bahn verbindet heißt es immer. Zumindest soll Bahnfahren nicht ein Hindernis sein! Und wir, freuen uns über diese unbürokratische Lösung gemeinsam mit (Foto unten von links:) Vicky, Denisé, Betty und Christian.



Wenn auch Sie einem Menschen durch Ihre Begleitung eine Freude machen möchten, Kurt Hohensinner von der Lebenshilfe hat dafür ein Projekt organisiert: „Freiwillige begleiten Menschen“. Sie erreichen ihn unter k.hohensinner@lebenshilfe-guv.at oder mobil unter 0676 / 84 71 55 624. Jemand wartet auf Sie! Rufen Sie an!

(HM, Foto: Franz Polansek)

1,2 Mio Euro für Ausbau des Bf Lieboch

Der Bahnhof Lieboch soll zu einem Nahverkehrsknotenpunkt ausgebaut werden. Die Hälfte der Kosten von rund 1,2 Millionen Euro soll das Land Steiermark übernehmen, den Rest teilen sich die Marktgemeinde Lieboch, der Bund und die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Verkehrslandesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploider brachte einen entsprechenden Antrag in die Regierungssitzung der Steiermärkischen Landesregierung ein.

Derzeit werden am Bahnhof Lieboch mehr als 1.200 Fahrgäste täglich abgefertigt. Im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch wurde heuer außerdem eine Mobilitätsberatungszentrum eingerichtet.

(HM)



Porträt: Wilhelm Büschl

Frage: Sein Urgroßvater war Bahnhofsvorstand in St. Pölten, sein Großvater Zugführer bei der Bahn in Sigmundsherberg, sein Vater Eisenbahnschaffner – welchen Beruf würde also wohl der kleine **Wilhelm Büschl** wählen?

Am 23. Dezember 1934 in Graz geboren, verbrachte er seine frühe Kindheit in Sigmundsherberg, einem Bahnknoten an der Franz-Josefs-Bahn. Genaugenommen nicht in Sigmundsherberg, sondern am Bahnhof von Sigmundsherberg, wohin er bereits als Fünfjähriger seinen Vater begleitet hat und wo er sich dann schnell in den Alltag der Eisenbahner integrierte. Er spielte nicht am Bahnhof, sondern assistierte den Bediensteten mit einer Ernsthaftigkeit und Gewissenhaftigkeit, dass die Großen dem Dreikäsehoch eine eigene Dienstvorschrift verpassten, die er verbürgterweise gewissenhaft beachtet hat, und eine eigene Eisenbahneruhr überließen, mit der er, zwar noch nicht schulpflichtig, aber dienstbeflissen, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Planzüge am Bahnsteig kontrollierte und kommentierte. Solcherart auf den Ernst des Lebens vorbereitet wurde er ein guter Schüler, lernte Geige (Lesen hatte er mit seiner Dienstvorschrift schon vor der Einschulung selbst gelernt) und betrieb auch seine kleine Märklin-Uhrwerkseisenbahn, die sein Vater ihm geschenkt hatte, um ihm den Aufenthalt zu Hause etwas schmackhafter zu machen, natürlich ebenfalls exakt nach Fahrplan.

Als er mit 9 Jahren zurück nach Graz übersiedelte bestand sein Vater auf den Besuch des Oeversee-Gymnasiums, damit er einmal etwas Ordentliches lernen kann. Für **Wilhelm Büschl** stand aber bereits seit Kindesbeinen fest: Ich werde Lokführer! Folgsam besuchte er zwar die Schule, nützte aber nach dem kriegsbedingten Umzug in die Weststeiermark die tägliche Fahrt mit der GKB nach Graz, um wieder selbst Hand anzulegen – diesmal als Unterstützung des Bahnwärters an der Schrankenanlage in Straßgang. Und unmittelbar nach Abschluss seiner Schulpflicht trat er im September 1949 in die Lehrwerkstätte der ÖBB in Graz als Maschinenschlosserlehrling ein. Nach erfolgreichen Abschluss seiner Lehrjahre wurde er zwar von den ÖBB freigesetzt, wechselte aber sofort zur GKB, wo er im April 1953 als Verstärkungsarbeiter im Oberbau anfang, ab Dezember 1953 als Schlosser in der Werkstätte arbeitete, 1954 als Heizer endlich auf den Lokomotiven eingesetzt wurde und schließlich ab 1955 bis Jänner 1983 als Triebfahrzeugführer auf Dampf- und Diesellokomotiven Dienst tat.

Neben diesen beruflichen Engagements war Wilhelm Büschl auch seinen beiden Hobbys aus Kindheitstagen treu geblieben: Die Geige, die er als Kind kaum halten konnte hatte die Kriegswirren nicht überlebt, dafür hatte er in Graz Zither gelernt und auch der Modellbahn hielt er die Treue, mehr als 10 Jahre



war er beim 1. Grazer Modellbahnklubs aktiv. Doch zurück zu den echten Loks.

Mitte der 1970er Jahre bahnte sich das Ende der Dampflokomotiven auch auf den GKB Strecken an, eine Entwicklung, die **Büschl** mit Wehmut beobachtete und die ihn schließlich zu einer außergewöhnlichen Initiative veranlasst hat. Als sich das Ende der Dampflokomotive **671** abzeichnete, entschloss sich **Büschl** etwas zu unternehmen, um dieses technische Musterexemplar für die Nachwelt zu retten. Er sondierte die Bereitschaft der GKB-Direktion, die ihn stillschweigend gewähren ließ, suchte Mitstreiter im Kollegenkreis und unter seinen Bekannten und Freunden und entschloss sich nach Beratung mit Herrn **Karl Schellauf** von der Feistritzalbahn zur Gründung eines Vereins, den Steirischen Eisenbahnfreunden (StEF), mit dem ersten wichtigen Ziel, die GKB Dampflokomotive **671** vor dem Verschrotten zu bewahren und betriebsfähig zu erhalten. Mit der Vereinsgründung 1975 hat **Wilhelm Büschl** die Basis für ein jahrzehntelanges Engagement dutzender ehrenamtlicher Helferinnen und Helfer und hunderter unterstützender Mitglieder aus dem In- und Ausland geschaffen, deren Arbeit durch

hilfsbereite Firmen wie **Waagner-Biro**, die unentgeltlich eine Feuerbuchse für die **671**er einbaufertig bearbeiteten und natürlich der GKB, die den StEF-Mitgliedern nach der Dienstzeit die Nutzung von Werkstatteinrichtungen ermöglichte, gefördert wurde und immer noch wird. Dass **Wilhelm Büschl** überall Hand angelegt hat war Ehrensache, für das Gelingen der beliebten Sonderfahrten der **671** trug aber auch seine Gattin mit ihrem Engagement im Buffetwagen wesentlich bei. Wie sehr das Wohlergehen und Weiterbestehen der **671** **Wilhelm Büschl** am Herzen gelegen ist, zeigt auch ein einfühlsamer und berührender Text in der StEF-Festschrift zur Wiederinbetriebnahme der **671** aus dem Jahre 1978, in dem er die „Lebensgeschichte“ der alten Dampflokomotive in Ich-Form beschreibt. Der Text wurde übrigens als Grundlage für ein bezauberndes Kinderbuch mit dem Titel „Die kleine Dampflokomotive“ verwendet (von Iris-Maria Kloiber, illustriert von Paul Mangold, 1984), womit auch unsere Quizfrage aus dem letzten Heft gelöst ist.

Die Früchte seiner Initiativen und seines Engagements, das dann durch andere Kolleginnen und Kollegen und Eisenbahnfreunden aus aller Welt mitgetragen worden ist, sind neben einer inzwischen mit neuem Kessel ausgestatteten **671**, die seit 2004 unter Denkmalschutz steht und damit das erste rollende Denkmal der Steiermark ist, eine weitere gerettete Dampflokomotive (56.3115), der rote Blitz, den Büschl von 1966 - 1976 selbst durch die Weststeiermark gefahren hat, dazu Waggons und ein Eisenbahnmuseum, das inzwischen in Lieboch eine Heimat gefunden hat, sowie der Modellbahnclub Deutschlandsberg, der in einem Personenwagen der Steirischen Eisenbahnfreunde eine mobile Bleibe gefunden hat.





Foto oben: Wilhelm Büschl (ganz rechts) auf der 3030 am 12. Juli 2003 mit Karl-Heinz Grubelnik und Peter Pecher (Foto: Gottfried Aldrian)

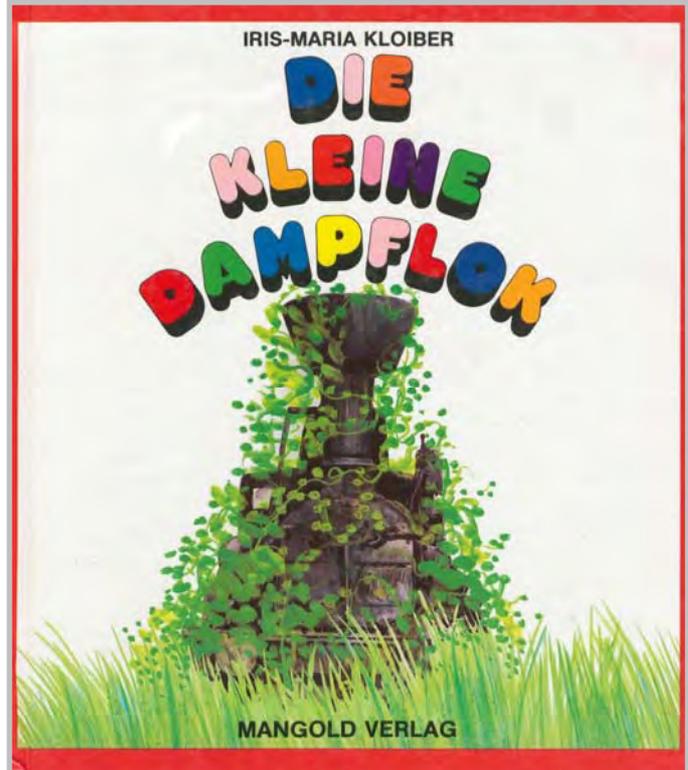
Wilhelm Büschl, ein Mann der die Eisenbahn im Blut hat, oder, wie er es formuliert, unheilbar mit dem Virus Eisenbahn befallen ist, tritt natürlich nicht einfach mit 30 Dienstjahren in den Ruhestand. Nach seiner Pensionierung bei der GKB und Übergabe der Leitung der Steirische Eisenbahnfreunde startete er erst einmal eine neue Karriere als Fernfahrer um sich Europa (und deren Eisenbahnen) aus einer anderen Perspektive anzusehen, ohne dabei den Kontakt zur Schiene, zur GKB und den Steirischen Eisenbahnfreunden zu verlieren. Nachdem er mehr als ein Dutzend Jahre auf Asphalt durch Europa getourt ist, zwischendurch (von 1994 – 1998) auf der Feistritzalbahn beim Club U-44 als Lokführer aktiv war, stellte er sich mit über sechzig Jahren wieder den StEF und der GKB als Berater, Triebfahrzeugführer und Einweiser von neuen Dienstnehmern zur Verfügung. Eine seiner schönsten Fahrten führte ihn z.B. am 5. September 2008 mit der Dampflokomotive 52.1227 von Graz Hbf nach Köflach und retour. Die Sonderfahrt mit 11 Waggons und einer Zuglänge von 287 m wurde für den Veranstalter (Fa. Brenner&Brenner) und die begeisterten Fahrgäste ein unvergessliches Erlebnis, nicht zuletzt Dank des Lokführers Büschl, der wie kaum ein anderer weiß, was seine dampfzugbegeisterten Fahrgäste erwarten. Aber auch jenseits von Nostalgie und Romantik ist Wilhelm Büschl nach wie vor im Einsatz, wenn es gilt auf der Lavamünder Bahn mit der Diesellok Transporte durchzuführen oder neue Kollegen einzuweisen.

Nach 60 Jahren Bahn, da fängt ein neues Leben an

Am 23. Dezember beginnt für Wilhelm Büschl sein 75. Lebensjahr. Ein rundes, ein bemerkenswertes Jubiläum, das er zum Anlass nehmen will, **60 (!) Jahre nach Beginn seiner Lehre bei den ÖBB seine aktive Dienstzeit als Eisenbahner zu beenden** (noch hat er einen freien Dienstvertrag mit der GKB) und vom Führerstand **nach 55 Jahren als Heizer und Lokführer Abschied zu nehmen** und sich fortan ganz seinem Hobby Musik zu widmen. Natürlich auch für seine alten (jungen) Kollegen, wie am 29. August 2008 (Foto vorne unten) beim GKB-Mitarbeiterfest im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch und überhaupt gleich im Dampfsonderzug, wie am 13. September zum Lipizzaner-Almabtrieb in Köflach. Sein Dank gilt bei all dem seinen Freunden und jungen Kollegen, die wie er vom „Virus 671“ infiziert sind und die durch ihr Engagement nun dazu beitragen, dass die 671 auch mit 148 Jahren bestens in Fahrt und einfach unwiderstehlich ist.

Zu seinem 74. Geburtstag (heuer ist er genau halb so alt, wie die 671) alles Gute und „Bahn frei!“ ins Jubiläumsjahr!

Dr. Herbert Moschitz



An dieser Stelle nun zu unserer Quizfrage:

Gewinn mit Kenntnis der Bahnhistorie

Unsere Quizfrage im Heft 40 lautete: „Wie heißt ein Kinderbuch aus den 1980er Jahren, das die Rettung der GKB 671 durch Wilhelm Büschl beschreibt und in einem Grazer Verlag nach einer Idee von Eberhard Franz erschienen ist?“

Die richtige Lösung lautete: Die kleine Dampflok

(Siehe Titelseite - Abbildung oben)

Und der Gewinner ist diesmal aus unserem Haus:

Herr Peter Fuchs aus **G - IT**

Wir gratulieren herzlich und danken allen für die Teilnahme!

Eine neue Quizfrage: (Einsendeschluss 31. Jänner 2009):

„Wozu diente früher eine Auswaschlokomotive?“

Wählen Sie eine Antwortmöglichkeit:

- [A] – Zur Reinigung von Schienen und Weichen
- [B] – Zur Warmwasserbereitung im Heizhaus
- [C] – Zur Reinigung von Bergwerksstollengeleisen

Ihre richtige Lösung (A, B oder C), senden Sie bitte wieder an die

Redaktion der GKB-Drehscheibe,
Köflacher Gasse 35-41, 8020 Graz

oder per E-Mail an: gkb.drehscheibe@gkb.at

(Dem oder der Gewinner/in wird wieder ein Preis zugeschickt. Ohne Rechtsanspruch, bei mehreren Einsendern entscheidet das Los.)





Berichte aus dem 2. Halbjahr 2008

GKB - Börsenreport

Idee 09/2008: Abflusskүнette im Personentunnel Gkf

Alois A. Wallner **IN-BD**



Aufgefallen ist es ja schon vielen von uns, ein Verbesserungsvorschlag dazu wurde aber erst jetzt von Kollegen **Alois Wallner** eingebracht. Nach starken Regenfällen steht nämlich leider immer wieder Wasser in den Fußgängerunterführungen am Graz Köflacherbahnhof. Bis zu 10 cm hoch steht das Regenwasser nach Gewitterregen, eine für unsere Fahrgäste unzumutbare Situation. Außerdem fällt durch die Nässe immer wieder der Strom für den Lift

aus. Alois Wallner schlägt die Errichtung einer Abflusskүнette mit Gitter vor, über die das Regenwasser abfließen kann. Da diese Variante technisch sehr schwer umzusetzen ist, überlegt die Abteilung **IN-FW-BR**, die Glaseinfassungen im Bereich der Abgänge höher auszubilden und so einen möglichen Wassereintritt bei Starkregen und Sturm zu verhindern.

Idee 11/2008: Montage einer verschiebbaren Halterung auf Stellpulten in Fahrdienstleitungen

Erich Kiendler, **IN-BD**

Im Betriebsgeschehen einer Fahrdienstleitung häufen sich oft wichtige Notizen, Hinweise und Erinnerungen, die meist als Notizzettel oder als Haftnotizen (wer kennt sie nicht, die klebrigen Post-its) am Fahrdienstleitertisch oder am Stellpult relativ ungeordnet an wichtige Dinge erinnern sollen. Fahrdienstleiter **Erich Kiendler** schlug vor, am oberen Rand von Stellpulten eine verschiebbare magnetische Halterungsschiene anzubringen. In der können die Notizen, sogar in zeitlicher Reihenfolge, übersichtlich angeordnet werden, die Gefahr, dass eine Aufzeichnung übersehen wird oder verloren geht, wird deutlich minimiert. Für den Bahnhof Lieboch, wo Fdl Kiendler Dienst versieht, wurde vom Bereichsvorstand bereits eine diesbezügliche Bedarfsmeldung eingereicht.

Foto unten: Fahrdienstleiter Erich Kiendler zeigt, wo die verschiebbare magnetische Halterungsschiene angebracht werden könnte



Idee 12/2008: Scheibenwischer Ersatzblätter DH 1500

Gerhard Löscher, **EB-IH**

Die Scheibenwischer Ersatzblätter der Lokreihe DH 1500 wurden bisher im Original bei einer Firma gekauft. Diese Ersatzwischerblätter waren zum einen verhältnismäßig teuer, zum anderen betrug die Lieferzeit bis zu 15 Wochen. Kollege **Gerhard Löscher** brachte den Verbesserungsvorschlag ein, den Scheibenwischerarm geringfügig umzubauen, dadurch können gängige Ersatzwischerblätter, die billiger und sofort verfügbar sind, verwendet werden. Der Vorschlag wurde bereits realisiert, die Kostenersparnis auf das Jahr gerechnet ist nicht unbeträchtlich.



Idee 13/2008: Gegensprechanlage zum LEL

Johannes Burkl, **IN-BD**

Im Verkehrsdienst ist rasche und direkte Kommunikation notwendig. So praktisch die Erfindung des Handys ist, für den verkehrsdienstlichen Alltag ist es nicht unbedingt die beste Lösung. Wer kennt ihn nicht, den Ärger mit leer werdenden Akkus, Netzausfällen oder schlechter Verständigung. Am Graz Köflacherbahnhof kommt der Kommunikation besondere Bedeutung zu. Während es zum Fahrdienstleiter ESTW Graz Hbf eine direkte Gegensprechanlage gibt, findet die betriebswichtige Verständigung mit dem LEL (Lokensatzleiter der Traktion) noch über die interne Telefonleitung oder über Handy statt. **Johannes Burkl**, Fahrdienstleiter am Graz Köflacherbahnhof brachte die Idee ein, die Telefonanlage der Fahrdienstleitung ebenfalls mit einer direkten Gegensprechanlage auszustatten, um eine sichere und schnelle Verbindung zum LEL zu gewährleisten.

(Text und Fotos: Andreas Schwammerlin, ZBR)

Foto unten: Fdl Johannes Burkl, rechts hinter ihm ist die Telefonanlage mit der Gegensprecheinrichtung zum ESTW Graz Hbf zu sehen.



Koralmbahn aktuell



Gut 10 Monate sind nun seit dem Baustart im Bereich Wettmannstätten vergangen und die geleistete Arbeit ist beachtlich. Kein Stein ist auf dem anderen geblieben!

Der Oktober war wiederum von umfangreichen Gleisbauarbeiten geprägt. Die Weichen 54, 58 und 59 wurden in der 41. Kalenderwoche per Spezialwagen angeliefert, der Einbau wurde mittels Schienenkran durchgeführt. Am 20. Oktober 2008 erfolgte in der Früh die Sperre der EK in km 17,354 (Hst Wettmannstätten) für den Fahrzeugverkehr, gleichzeitig wurde die Lichtzeichenanlage außer Betrieb



genommen. In der Nacht vom 1. auf den 2. November war es dann soweit, um 20.44 Uhr verkehrte letztmalig ein Zug über den alten Streckenabschnitt in Wettmannstätten, sofort nach der Streckensperre begannen die Arbeiten an der Bauweiche 1 (durchgeführt von **IN-FW-ST**) sowie an der östlichen Gleisverschwenkung durch die Fa. **PORR**. Am Morgen des 2. November 2008 konnte die Gleissperre plangemäß aufgehoben werden und um 7.14 Uhr hielt erstmalig ein GKB-Zug (R 8588) am neuen Koralmbahnsteig in Wettmannstätten, erwartet von Bahnmeister **Soinegg** und einem Fahrgast. (Foto oben)

Foto oben links: Mit speziellen Weichentransportwagen, hier im Bild die Anlieferung der Weiche 10 im August 2008, erfolgte auch der Transport der Weichen 54, 58 und 59 nach Wettmannstätten. Sie ermöglichen den Transport der im Werk fertig montierten Weichen (unter Ausnutzung des Lichtraumprofils) zum Einbauort.

Foto links außen: Abtrag der Lichtzeichenanlage am 20.10.2008, die EK selbst wurde am 2.11.2008 aufgelassen.

Foto unten: Die Arbeiten an der östlichen Einschwenkung am 01.11.2008 gegen 22 Uhr.





Foto oben: Gegen Mittag lichtete sich der Nebel etwas und so konnte der VT 70.10 als R 8561 auf der Fahrt nach Wies-Eibiswald auf der neuen Weiche 58 fotografiert werden. Da sie eine Schnellfahrweiche ist, besitzt sie ein bewegliches Herz.

Am Montag, dem 3. November 2008 war es dann auch für die Unterführung der ehemaligen EK in km 18,112 soweit, sie wurde für den Straßenverkehr freigegeben. Somit konnten im heurigen Jahr zwei Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden! Gut voran mit den Bauarbeiten geht es auch im restlichen Abschnitt von Wettmannstätten Richtung Werndorf. Am 3. 11. besichtigte die GKB-Führung auf Einladung der ÖBB Bau AG die Tunnelbaustelle in Hengsberg und konnten sich vor Ort ein Bild vom aktuellen Bauzustand machen. Während der Wintermonate werden sich nun die Arbeiten im Bereich Wettmannstätten auf die Errichtung des Planums für die weiteren Bahnhofsgleise, den Mittelbahnsteig sowie die Straßenunterführung konzentrieren. Die nächsten größeren Gleisbauarbeiten sind erst wieder im Frühjahr 2009 geplant.



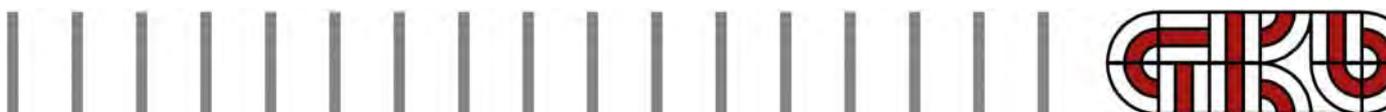
Foto oben: Das Unterführungsbauwerk der ehemaligen EK in km 18,112 kurz vor der Verkehrsfreigabe. Man vergleiche die Aufnahmen in der Drehscheibe 37 & 38!

Foto rechts: Bauzustand Hengsbergertunnel Westportal sowie Bahnhof Hengsberg am 16.11.2008.

Foto unten: Hengsbergertunnel am 03. 11. 2008. Zum Aufnahmezeitpunkt betrug die Tunnellänge ca. 320 Meter (Gesamtlänge Tunnel 1700 Meter).



(Text und Fotos: Ing. Christian Oitzl [IN-FW-ST](#))



Als man uns die Eiserne Bahn baute (5.)

(von Prof. Mladen Bogič, Laibach / Ljubljana)

Und in dieser rauen Zeit wurden an der Strecke Celje (Cilli) – Ljubljana (Laibach) die Abschlussarbeiten ausgeführt. Natürlich fand die Revolution ihren Widerhall auch in Laibach: Arbeiter, Studenten und andere nahmen am 16. März an einem revolutionärem Marsch teil und zerschlugen dabei das Standbild von **Metternich** und warfen die Reste in den Ljubljanica - Fluss. Der Laibacher Bürgermeister floh in seiner Angst nach Vrhnika (Oberlaibach). Die Bauern erhofften sich Entlastung von feudalen Schuldsigkeiten und die Grundbesitznahme. Sie erhoben sich in mehreren Aufständen und steckten am 21. März gar das Schloss von Ig in Brand und zerstörten dabei die Urbarien. Das wichtigste Ereignis für die Slowenen in diesem stürmischen Jahr war aber das Programm „Vereinigtes Slowenien“, ein Programm, in welchem das erste Mal das Sehnen des soeben bewusstgewordenen Slowenentums in Worte gefasst wurde. Es entstand am 20. April 1848 im Wiener Verein *Slovenija*, wo der junge Linguist **Miklošič** Vorsitz führte. Dazu wurde von dem jungen Juristen **Peter Kozler** die slowenische Trikolore entworfen und die Arbeit an der Karte der slowenischen Länder begonnen, die dann 1853 gedruckt wurde.

Natürlich kam Beunruhigung auch unter die Arbeiter an der Strecke. Dort gab es zahlreiche Italiener. Schon 1846 hatten sich die Ausführung einzelner Bauabschnitte mehrere italienische Unternehmer untereinander aufgeteilt. Die nötigen Arbeiter hatten sie sowohl in Friaul als auch in Kroatien, Tschechien und unter deutschsprachigen Österreichern angeworben. Eine besonders große italienische Siedlung entstand in Steinbrück, wo es vor der Ankunft der Eisenbahn nur wenige Häuser gegeben hatte. Nun stand der Bau des vornehmsten Objektes auf der Strecke Cilli – Laibach bevor, die steinerne Brücke über die Sann, die schwierig im Bogen gebaut werden musste. Für die hauptsächlich italienischen Arbeiter wurde am Berghang am linken Ufer der Sann, oberhalb des heutigen Güterbahnhofes, eine Barackensiedlung errichtet. Diese Gegend führt noch heute den Namen Mailand, die deutsche Benennung für Milano. Wenn die Stimmen über die Revolution in Wien und schon gar über den „ersten Krieg für die Vereinigung Italiens“, nämlich über den bewaffneten Aufstand in Milano und über das Ausrufen der Republik in Venedig zu kursieren begannen, ließen zahlreiche Italiener die Arbeit und eilten zur Hilfe in die Heimat. Die Unruhen im Staat und unordentliches Zufießen von Geld hemmten empfindlich das Fortschreiten der Arbeiten. Die fremden Arbeiter, die zum Beispiel im Savetal vollkommen die demographische Struktur der Bevölkerung verändert hatten, belästigten aber die Umwohner dermaßen, dass zur Aufrechterhaltung der Ordnung gar das Militär herangezogen werden musste. Es gab keine Ruhe, bis die Arbeiten vollendet waren.

Ein altes Sprichwort sagt, in jedem Übel gebe es etwas Gutes. Als die Regierung in Wien den Weg suchte, sich die hungrigen Proletariemassen vom Leib zu halten – man versuchte sie so zu ernähren, dass man ihnen die „*Rumford-Suppe*“ ausstellte, ein

Gebräu aus Blut und Knochen – wollte man für sie im Rahmen der öffentlichen Arbeiten Beschäftigung finden. Und man entsann sich des Ghega-Projektes der Semmeringbahn. Dort ließen sich Tausende von Arbeitern beschäftigen. Bereits auf dem ersten Abschnitt fanden an die 5000 Männer Arbeit, die aber jeden Tag mit den Zügen zwischen Wien und Gloggnitz pendeln mussten. Dann erbaute man entlang der künftigen Trasse zahlreiche Lager mit Baracken von einer Gesamtkapazität für 20.000 Arbeiter, samt Weib und Kind. Sogar eine Behelfskirche wurde errichtet und drei notdürftige Spitäler. Und ein grandioses Bauwerk, ein Denkmal der modernen Technik und Baukunst, fing an zu entstehen. Es wurden sechzehn wunderschöne Steinbrücken bzw. Viadukte und 15 Tunnels errichtet, sodass fast die ganze Trasse künstlich erbaut wurde. Es mussten noch fünf Jahre vergehen, bis die Semmeringbahn, zu welcher die Leute anstatt die Eisenbahn „die gemauerte Bahn“ sagten, dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die Revolution war endlich vorbei und die Arbeitssituation auf der Strecke nach Ljubljana (Laibach) normalisierte sich. Noch zehn Monate waren verstrichen, bevor der erste Zug fuhr. Die Lokomotive *Neuberg* führte mit einem Personenwaggon am 18. August (dem Geburtstag des Kaisers) glücklich die Probefahrt von Cilli nach Laibach aus: für die Strecke brauchte sie in etwa drei Stunden. Nun war die Eisenbahn schon betriebsfähig. Diese Tatsache machten sich die Reisenden der „*Klasse VIP*“ zunutze, die nicht auf die formelle Eröffnung zu warten hatten. In den Zeitungen liest es sich, dass der Handelsminister **Bruck**, der einen Tag zuvor aus Italien zurückgekehrt war, am 28. August mit einem Sonderzug nach Wien weiterfuhr, und am 12. September tat dasselbe der Marschall **Radetzky** (siehe Abb.), der aus Italien kurzzeitig nach Wien musste. Er legte einen kurzen Halt in Zidani Most (Steinbrück) ein, wo ihn die



slowenischen (aber nicht die italienischen!) Arbeiter begeistert begrüßten. Er sprach sie liebenswürdig auf Slowenisch an und schenkte ihnen sechs Goldstücke, damit sie sich „ein bisschen stärken mögen“.

In der allgemeinen Euphorie anlässlich der Vorbereitungen auf die Eröffnung der Eisenbahn hob aber das Schicksal seinen Finger: am letzten Augusttag explodierte im Kerschbachtunnel bei Windisch Feistritz die Lokomotive *Mürz*. Die Ursache: Wassermangel im Kessel. Dabei kamen der Heizer und zwei mitfahrende Ingenieure ums Leben, der Lokomotivführer und ein zufällig anwesender Arzt wurden sehr schwer verletzt. Unter den Ermittlern der Unfallursache begegneten wir **Engerth**, dem Professor der Mathematik aus Graz, dessen Name später durch die Lokomotiven, konstruiert eigens zur

Überwindung der Semmering-Steigungen, Weltruhm erreichen sollte.

Also kam am 16. September 1849 in Ljubljana (Laibach) der Eröffnungszug an. Er wurde mit einer großen Feier empfangen, die beiden Lokomotiven *Laibach* und *Terglou* gesegnet, die hohen Gäste zum Feiern in die Innenstadt eingeladen. Der Kaiser war abwesend, er ließ sich wegen Unpässlichkeit entschuldigen. Als Stellvertreter fungierten **Erzherzog Albrecht** und Minister **Bruck**. Der Projektant der Bahn und zugleich der Leiter der Arbeiten, Sektionsrat **Carl Ghega**, wurde mir dem Orden der eisernen Krone



ausgezeichnet. Der Reigen in der Stadt dauerte bis spät in die Nacht. Die Leute wussten, was ihnen die Eisenbahn bringen würde. Schon in Zalog (Salloch) wurde der Festzug mit der Aufschrift „Handel, Handwerk, Landwirtschaft“ empfangen. Die künftigen Benutzer machten sich nichts daraus, dass am Semmering noch eine Lücke klaffte, welche sie noch die nächsten fünf Jahre auf Fuhrwerken bzw. Kutschen übersetzen mussten, und dass sie von Triest auch noch acht Jahre trennten. Es war auch keiner bereit, an diejenigen zu denken, welchen die Eisenbahn das tägliche Brot wegessen würde, an die Handwerker, die verkommen müssten, weil die aus fernen Ländern importierte Industrieware billiger als ihre Produkte sein würde, an die Fuhrleute und Fährmänner, die, wenn jung und geschmeidig genug, zur Eisenbahn übertreten würden, wenn aber zu alt und zu müde, um das neue Fahren zu erlernen, dahinsiechend die Neuerung, das Leben und Gott verfluchen würden.

Wenn man heute diese aus der Aufklärung hervorgehende Ära betrachtet, kommt man der Versuchung nahe, zu behaupten, dass beinahe alles Wichtige annähernd in jener Zeit geschehen ist, oder dass wenigstens die Ansätze entsprossen und die Richtungen abgesteckt worden sind, die uns in moderne Zeiten geführt haben. Dieses Zeitalter hat uns sehr viel geschenkt und noch mehr versprochen, es war wie ein einziger beschwingter Wirbel der Entwicklung von Wissenschaft, Technik, Kunst, des Gärens der gesellschaftlichen Beziehungen. Es öffneten sich unübersehbare Perspektiven des Fortschritts, die nie zu enden schienen. Recht viele jedoch blieben in dieser Eile, mit welcher sich die Ereignisse folgten, ganz erstaunt zurück. Es war der Anschein, es entstehe die glückliche Welt. Wie schon so oft vorher und nachher, zeigte sich auch diesmal, dass dies nur eine Täuschung war, die angesichts der menschlichen Unvollkommenheit, Selbstsucht, Bösartigkeit und Dummheit bald wieder verblasste. Was uns aber noch nie daran gehindert hat, immer wieder von neuem zu hoffen, nicht wahr?

Hauptliteratur:

- Igor Antič: Veliki svetovni biografski leksikon (Das große biographische Lexikon der Welt), Verlag Mladinska knjiga, Ljubljana, 2002
 Isaac Asimov: The Biographical Encyclopedia of Science and Technology, Doubleday Company, Inc., Garden City, New York, (slowenische Ausgabe: Tehniška založba Slovenije, Ljubljana, 1978)
 Herbert Dietrich: Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte, Bohmann Verlag, Wien, 1993
 Josef Dultinger: Die "Erzherzog Johann-Bahn", Verlag Dr. Rudolf Erhard, Rum, 1985
 Stephan Vajda: Felix Austria, Verlag Ueberreuter, Wien, 1980

(Abb.: aus Wikimedia Commons: Feldmarschall Radetzky.)

(ENDE)

2009: 160 Jahre Eisenbahn nach Laibach

Prof. Bogič, der uns freundlicherweise auch obigen Text zur Eisenbahngeschichte zur Verfügung gestellt hat, ist vielen steirischen Eisenbahnfreunden von seinen zahlreichen Besuchen bei Veranstaltungen und Sonderfahrten bekannt (siehe kleines Foto unten: vor unserer **671** in Mürzzuschlag 2007 und deren Schwesterlok im Eisenbahnmuseum im Laibach, dessen Direktor Prof. Mladen Bogič ist). Fotos: Alois Wallner **IN-BD**

Nächstes Jahr, 2009, sind es 160 Jahre seit der Eröffnung der Eisenbahnverbindung nach Laibach/ Ljubljana. Vielleicht ein Anlass zu einem Besuch in der Stadt, die seit 2001 auch Partnerstadt von Graz ist und über ein hochinteressantes Eisenbahnmuseum verfügt:



Anschrift: Parmova ulica 35, SI-1000 Ljubljana, Slowenija

Öffnungszeiten: Dienstag - Sonntag : 10:00 - 18:00 (Montag geschlossen).

Im Internet unter: http://www.ljubljana.si/en/tourism/ljubljana/points_of_interest/museums/2159/podrobno.html





Andreas Ritter von Hüttenbrenner, Doktor der Rechte, (*1797 – 1869), war von 1844 bis 1850 Bürgermeister der Stadt Graz; (Bild: aus „Geschichte der Stadt Graz“, 1. Band)

Der Text wird hier im Originalwortlaut zitiert:

„Ersuchen an die Bewohner der drei inneren Stadtvierteln und der Viertel Jacomini, Mariahilf und Griehs.

Montags den 21. d. M. Nachmittags zwischen 3 und 4 Uhr wird der 1.^{te} Train auf der neu erbauten ersten k. k. Staatseisenbahn in unserer Hauptstadt eintreffen und dieser von einer großen Anzahl

von Höchst und Hochgestellten Staatsbeamten den Honoratioren aus der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien, begleitet sein. Unmittelbar nach der Ankunft wird die kirchliche Funktion der Einweihung dieser Staatseisenbahn auf nun diesen so viel Beachtung verdienenden Gegenstände würdige, und sehr feierliche Weise begangen werden.

Zudem wir einem für die Geschichte unserer Hauptstadt höchst merkwürdigen Ereignisse entgegen sehen hält sich der Magistrat, bei dem so vielfältig unter den Bewohnern unserer Hauptstadt laut Ausgesprochenen Wunsche überzeugt, das die Stadt Graz zur Erhöhung ihres Rufes im Inn- und Ausland alles aufbieten werde um die Ankommenden höchsten und hohen Standespersonen möglicher zuvorkommenheit und Auszeichnung zu empfangen. Die wenigen ansehnlichen Gasthöfe dieser Stadt sind einerseits nicht hinlänglich um allen hohen Ankommenden zu beherbergen, unsererseits fehlt letzteren die nötige Muse, um sich für das Nachtquartier zu kümmern. Bei dieser Lage findet es Magistrat in seiner Obliegenheit den biedern Bewohnern dieser Hauptstadt zur Realisierung ihres Wunsches damit an die Hand zu gehen und in Vorschlag zu bringen das diese zuvorkommenheit und der geäußerte Patriotismus von würdevollsten damit an den Tag gelegt werden könnte wenn diese zur Verherrlichung eines für sämtliche Bewohner unserer Stadt so freudigen Ereignisses aus eigenem Antriebe herbeigeeilten Autoritäten gastfreundlich aufgenommen und wenngleich nur über eine Nacht in unseren Wohnungen beherbergt und Morgens darauf mit einem Frühstück serviert würden, da die Rückreise schon am 22. d. M. (22. Oktober 1844) Morgens 7 Uhr Stattfindet.

Den schon so oft bewiesenen Biedersinn und Patriotismus der Bewohner unserer Hauptstadt würde sich endlich noch mehr erhöhen und kund geben, wenn in den gangbarsten Gassen eine ganz freiwillige Beleuchtung an den Fenstern geleistet würde welche sicherlich als Ausdruck der Freude der gewünschten und zu Theil gewordenen Herbergung so hoch gestellter Staatsmänner sehr gefällig aufgenommen werden wird.

Die dießfälligen Erklärungen der sogestaltigen Überlassung einer meublirten Wohnung oder Zimmers mit oder ohne Kabinet wollen möglichst schnell in den magistratlichen Präsidial-Bureau am Rathhause 2. Stock mündlich oder schriftlich gefälligst abgegeben werden, von denjenigen welche bereits gefällig waren zu diesem Zwecke einige Lokalitäten zur Disposition zu stellen, ist die Abgabe einer nachträglichen Erklärung nicht mehr erforderlich.“ (Zitat Ende)

Anm. der Red.: Dieses historische Dokument, das unserem Wissen nach weder breiter bekannt, noch irgendwo bereits publiziert worden ist, zeigt den bemerkenswerten Umstand, dass zur Gründerzeit sogar eine Stadt wie Graz nicht in der Lage war, einer Anzahl Reisender, wie sie nur ein Eisenbahnzug transportieren konnte, problemlos unterzubringen. Dieser

Aufwurf an die Bevölkerung dokumentiert in einzigartiger Weise den Veränderungsbedarf im Beherbergungsbereich unmittelbar vor dem Entstehen des Fremdenverkehrs, der sich mit Fertigstellung der Südbahn von Wien nach Triest 1857 sprunghaft entwickelt hat. Davor waren in Massen kaum zivile Reisende unterwegs und private Unterbringungen hauptsächlich als Einquartierungen von Militärangehörigen üblich. (HM)

Erste Fahrordnung

Im wesentlichen war es ein Verdienst Erzherzog Johanns, der durch seinen Einsatz den Bau der Bahn zum Wohle Steiermark vorantrieb und durch die Eröffnung der Bahnlinie von Mürzzuschlag nach Graz¹ einen wichtigen Schritt Richtung Adria machte.

Der „Erste Schaufelstich“ erfolgte im Oktober 1842. Der Streckenabschnitt von Mürzzuschlag nach Graz hat eine Länge von 94,7 km und wurde in 369 Tagen (ausgenommen die inzwischen langsam verfallende, denkmalgeschützte Badwandgalerie) mit bis zu 20.000 Arbeitskräften errichtet. Dieses am 21. Oktober 1844 eröffnete Teilstück der Südbahn wurde daher im Volksmund auch „Erzherzog Johann Bahn“ genannt.

(gefunden und übertragen von Johannes Scherübel, EB-TR)

Fahrordnung				
für die k. k. Staats - Eisenbahn zwischen				
Mürzzuschlag und Gratz				
vom 23. bis 31. October 1844.				
Seit 23. October d. J. finden auf der k. k. Staats - Eisenbahn die Fahrten zur Benützung für das Publikum Statt.				
Für die Abfahrt der Züge von der Station	Nach allen Stationen			
	in der Richtung nach Gratz		in der Richtung nach Mürzzuschlag	
	sind die Abfahrts - Stunden festgesetzt:			
	Vormittags	Nachmittags	Vormittags	Nachmittags
Mürzzuschlag	9	3	—	—
Ragnwang	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂
Krieglach	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂
Kindberg	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	11	5
Marein	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂
Kapfenberg	10	4	10 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂
Bruck	10 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂
Bättnegg	10 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂
Mürnitz	10 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂
Frohndleiten	11	5	9 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂
Peggau	11 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	9	3
Stübing	11 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂
Judenpörf	11 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂
Gratz	—	—	8 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂

Von Wien nach Gloggnitz geht der mit dem von Mürzzuschlag um 3 Uhr Nachmittags abgehenden Zuge in Verbindung stehende Zug Früh um 7 Uhr ab. Von Gloggnitz nach Wien geht der mit dem von Gratz um 8¹/₂ Uhr Früh abgehenden Zuge in Verbindung stehende Zug Nachmittags um 5 Uhr ab.

Für die Beförderung der Passagiere und des Reisegepädes über den Semmering wird von der Bahnanstalt gesorgt, wenn die festgesetzten Gebühren bei der Lösung der Fahrkarten berechnigt werden. Im Monate October werden auf der k. k. Staats-Eisenbahn keine Frachten befördert, sondern es verkehren nur Personenzüge, und erst vom 1. November angefangen beginnt auch der Frachttransport.

Die Fahrpreise sind auf allen Stationsplätzen angeheftet.

Abb.: Erste Fahrordnung von Mürzzuschlag nach Gratz (aus „Steiermärkisches Intelligenzblatt zur Gratzler Zeitung“, Nr. 171 vom Donnerstag den 24. Oktober 1844) (Sammlung: Johannes Scherübel)

¹ Der amtliche Name der Landeshauptstadt von Steiermark lautete bis 25. September 1843 „Grätz“, in weiterer Folge „Gratz“ und ab 1. Jänner 1849 „Graz“. (nach Sepp Tezak in der Zeitschrift „Schienenverkehr aktuell“ 1989, Heft 5 u. 6)



Wie schreibt man denn ...?

Bei der richtigen Schreibweise des Namens unseres Unternehmens und den damit verbundenen Bezeichnungen gibt es immer wieder Unklarheiten innerhalb und außerhalb der GKB. Da sich manches Wort auch im Laufe der Zeit geändert hat (siehe vorige Seite), sind wir den Fragen auf den Grund gegangen und dabei durchaus auch auf interessante Erkenntnisse gestoßen. Hier nun unsere Zusammenfassung zum Thema „Richtige Schreibweise“:

Der Firmenname ...

... wurde im Lauf der Geschichte mehrmals geändert. Korrekt ist die Firmenbezeichnung laut Firmenbuch seit Jänner 2004 kurz „GKB“, lang „Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH“. ¹ Am stärksten im allgemeinen Sprachgebrauch verwurzelt ist sicher „Graz-Köflacher Eisenbahn“, was aber zu einigen Missverständnissen führen kann, da nicht klar ist, ob damit die Bahnstrecke von Graz nach Köflach, das Unternehmen heute oder der Firmenname gemeint ist, den der Betrieb zwischen 1998 und 2004 hatte, der zur Unterscheidung vom Bergbau auch mit GKE abgekürzt worden ist.



Die Anschrift ...

Die Gasse, in der die Direktion der GKB liegt, ist ganz korrekt die **Köflacher Gasse**. Ausschlaggebend ist laut Redaktion des Österreichischen Wörterbuchs das Amtliche Straßenverzeichnis der Stadt Graz und das Stadtplanungsamt. Die auch immer wieder auftauchende Schreibweise *Köflachergasse* ist falsch, auch wenn es ein solches Hausnummernschild und auch andere Schilder mit dieser Aufschrift gibt! Womit wir bei den Bahnhöfen sind.

Die Bahnhöfe und Haltestellen

Die richtige Schreibweise wird durch das ÖBB-Kursbuch² vorgegeben. Ohne Blick ins Kursbuch bereiten dabei zwei Bahnhöfe manchmal Probleme:

Vom Bahnhof Köflach zum Graz Köflacherbahnhof

Die GKB betreibt zwei Bahnhöfe mit scheinbar gleichen Namen. In der Stadt Köflach und in der Stadt Graz, und sie heißen? Der Bahnhof in Köflach ist entsprechend der Rechtschreibregel (Ableitung auf -er, Lage in Köflach) der **Köflacher Bahnhof** bzw. nach Kursbuch korrekterweise der **Bahnhof Köflach**.



¹ Laut Auskunft der Redaktion des Österreichischen Wörterbuchs ist allein der Eintrag im Firmenbuch für die korrekte Schreibe maßgeblich.



In Graz steht zwar auf dem Aufnahmsgebäude sowohl straßen- wie auch schienenseitig in schöner, alter Frakturschrift auch **Graz Köflacher Bahnhof** (siehe Abb. unten), korrekt ist aber **Köflacherbahnhof** (Eigennamen, Lage in Graz), genaugenommen nach Kursbuch der ÖBB (so wie Graz Hauptbahnhof und Graz Ostbahnhof) **Graz Köflacherbahnhof**!

Zwischen Graz Köflacherbahnhof und dem Köflacher Bahnhof liegt die Bahnstrecke Graz-Köflach:

Bahnstrecke von Graz nach Köflach

Auf dieser Strecke verkehrt heute die Linie **S7**, früher auch und bis 1873 unverwechselbar als Graz-Köflacher Eisenbahn bezeichnet, da das Unternehmen Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau AG geheißen hat und nur eine Bahnstrecke existierte. Seit dem Bau der Flügelbahn Lieboch-Wies-Eibiswald zur besseren Unterscheidung auch **Köflacherbahn** genannt.

Bahnstrecke von Lieboch nach Wies-Eibiswald

Die Schnellbahnlinie **S6** ab Graz verkehrt auf der 1873 eröffneten **Wieserbahn**, die von Lieboch nach Wies-Eibiswald führt.

Frage: Warum nicht Wieser Bahn, wie laut Rechtschreibregel über die „Ableitung von geographischen Eigennamen mittels -er, wenn diese sich auf die Lage bezieht“?³

Antwort: Weil Eigennamen zusammengeschieden werden (z.B.

Brennerpass, Schweizergarde oder Schillerpark)⁴ und die Wieserbahn nicht in Wies (dann wäre es die Wieser Bahn), sondern zwischen Lieboch und Wies liegt.



Wie Sie schreiben, ...

... bleibt Ihnen überlassen, wir (sollten) aber so schreiben. Wenn Sie trotz allem eine falsche Beschriftung finden (die gibt es) gilt von uns aus das Motto: *„Wenn Sie einen Fehler finden, können Sie ihn behalten!“* ☺ Problematischer ist das, wenn der Postfuchs mitliest:

Die Post bringt jedem was, aber ...

... nur, wenn sie will und alles stimmt. So sind von den letzten Ausgaben der **Drehscheibe** immer wieder Exemplare retourniert worden, obwohl die Adressen richtig waren und zuvor Postsendungen auch problemlos dort zugestellt worden sind. Unsere Anfrage bei der Postauskunft ergab, dass *Name, Straße, Hausnummer, Postleitzahl* und *Ort* nicht immer genug sind! Fehlt speziell im Wiener Bereich mal eine Stiege oder Türnummer, dann gilt die Adresse schon einmal als unvollständig! Besonders im Sommer!

Wir entschuldigen uns höflichst!

Bei den Betroffenen, welche die letzten **Drehscheiben** verspätet oder gar nicht bekommen haben **und für** die Kollegen von der Post, die haben es zur Zeit auch nicht leicht! (HM)

² Siehe: Fahrplanbild 550 im Kursbuch der ÖBB. Im Internet unter:

http://www.oebb.at/pv/de/Servicebox/Fahrplanabfrage/Kursbuch_aktuell/index.jsp

³ Österr. Wörterbuch (39,05), Regel 2.7

⁴ Österr. Wörterbuch (39,05), Regel 2.3





StEF – News



Einladung zur Jahreshauptversammlung

Sehr geehrte StEF Mitglieder!

Der Vereinsvorstand der Steirischen Eisenbahnfreunde bedankt sich auf diesem Wege für die Unterstützung und Mitarbeit im abgelaufenen Jahr. Einen Überblick über die Aktivitäten im zu Ende gehenden Vereinsjahr und eine Vorschau auf unsere nächsten Vorhaben erhalten Sie bei unserer

33. ordentlichen Jahreshauptversammlung der StEF, zu der wir Sie hiermit herzlich einladen.

Ort: Restaurant Bräkeller, Graz - Keplerstraße

Datum: 13. Februar 2009

Beginn: 17.00 Uhr

- Tagesordnung:**
1. Begrüßung und Eröffnung
 2. Feststellen der Beschlussfähigkeit
 3. Berichte der Vorstandsmitglieder
 4. Bericht der Kassenprüfer
 5. Entlastung
 6. Neuwahl des Vorstandes
 7. Allfälliges

Wir ersuchen um zahlreiches Erscheinen.

Der Vorstand der Steirischen Eisenbahnfreunde wünscht Ihnen und Ihren Angehörigen ein frohes und friedvolles Weihnachtsfest sowie viel Gesundheit, Glück und Erfolg im neuen Jahr 2009!

Gottfried Aldrian
(Obmann)

Otto Schallaböck
(Schriftführer)



Stollenlokomotive 1851

Am 6. August ist sie aus Straßhof wieder nach Graz zurückgekehrt, zwar auf eigenen Rädern noch verschubfähig, aber in einem herzerreißenden Zustand. (siehe Foto oben: Vor dem GkF-Aufnahmsgebäude nach der Entladung; Foto: DI Franz Borstner) Dank der



fleißigen Hände einiger Mitglieder bekommt sie nun langsam wieder ein ansprechendes Aussehen. Am Foto oben Jürgen Hertzsch und Günther Peschmann (hinten) (Foto: HM)

Railjet® am Ostbahnhof



Fast unbemerkt von den Eisenbahnfreunden „gastierte“ der neue railjet® am 16. September am Grazer Ostbahnhof. Grund war die Schienenverkehrstagung in der Grazer Stadthalle. Ab 14. 12. 2008 wird der neue Paradezug der ÖBB Budapest – Wien – München verbinden. StEF-Mitglied **Wolfgang Petsch** hat die Möglichkeit zur Besichtigung der Innenausstattung und zum Foto-

Shooting genutzt und diese Aufnahme zur Verfügung gestellt.



Sonderfahrten und sonstige Veranstaltungen 2009



Termin	Titel	Ort, Strecke	Tfz	Veranstalter
9.1.2009	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
15.–18.1.2009	Ferienmesse	Wien		Bahnerlebnis Stmk
13.2.2009	Jahreshauptversammlung	Bräukeller		StEF
13.3.2009	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
3.4.2009	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
1.5.2009	Familienradwandertag	Gkf – Lbo, TEML	671	StEF
15.5.2009	Clubabend	Kapfenberg	VT10.02	StEF/U44
7.6.2009	Rauchzeichen	Gkf – Lbo – Gfl	671	StEF/GKB/FWM
20.6.2009	Geburtstagsfeier	Gkf – Lbo, TEML	671	GKB/StEF*
22.6.2009	150 Jahre inoffiz. Inbetriebnahme Presseveranstaltung	Gkf – Lbo, TEML	671**, VT10.02**	GKB/StEF
??8.2009	Weinwoche Leibnitz	Leibnitz	671, VT10.02	Leibnitz/StEF
4./5.9.2009 **	5 Jahre TEML	Gkf – Lbo, TEML**	671 **	StEF/Lbo **
12.9.2009 **	Lipizzaner-Almabtrieb	Gkf – Kfl	671	StEF
3. oder 10.10.2009 **	Lange Nacht der Museen	Gkf, Lbo, TEML	VT 10.02	ORF/GKB/StEF
9.10.2009	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
26.10.2009	Herbstfest, Saisonabschluss	Gkf – Lbo, TEML	671	StEF
13.11.2009	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44
5.12.2009 **	Nikolozug	Gkf **		StEF
8.12.2009	Modellbahn-Tauschbörse	Graz		StEF/Modellbahn
11.12.2009	Clubabend	Bräukeller		StEF/U44

* = geschlossene Veranstaltung ** = voraussichtlich / in Planung



GKB im Modell: Kleine Neuigkeiten

Signalmeister Modellbau in Graz (<http://www.signalmeister.at>) widmet sich nach unserer 671 nun dem Standard-Triebwagen der GKB, dem VT 70.

Angeboten wird ein feinst detailliertes VT70 Modell in Spur H0 1:87, 16,5 mm mit einem Gehäuse aus Kunststoff, Untergestell aus Kunststoff und Metall, **Antrieb auf 2 Achsen** eines Drehgestelles, Stromabnahme über alle Achsen und Räder, Innenbeleuchtung (mit einem Decoder schaltbar), **komplette Inneneinrichtung** und klare Scheiben, Spitzenlicht mit Fahrtrichtung wechselnd (mit Decoder schaltbar). **Platz für einen Decoder** mit 8-poliger Schnittstelle im nicht angetriebenen Wagenteil (Bodenwanne), Modell als **Gleichstrom- und 3-Leiter Wechselstrom Ausführung** lieferbar und Kurzkupplungskulisse mit Normschacht, daher Mehrfachtraktion mittels Kurzkupplung möglich

Alle Modelle werden mit Nummer und Zertifikat geliefert
Optionen: Funktionsfähige Scharfenberg Kupplung, Besetzung mit Figuren und einem Lokführer, Loksound-Decoder, mit angepasstem Geräusch, Modell mit DCC, mm oder mfx - Decoder lieferbar.

Preise in Euro brutto in Österreich Listenpreis **Vorbestellungspreis**
bis 25.2.2009

GKB VT 70 Gleichstrom Modell,	€ 675,-	€ 650,-
GKB VT 70 3-Leiter Wechselstrom Modell,	€ 725,-	€ 700,-

Optionen: Funktionsfähige Scharfenberg Kupplung € 16,-
Besetzung mit Figuren und einem Lokführer. € 65,-
ESU- Loksound Decoder, mit angepasstem Geräusch € 149,-

Vorläufiger Liefertermin: Ende 2009. Es werden nur bestellte Modelle gebaut. Preise freibleibend. Preisänderungen vorbehalten.

Neues im StEF Shop

Die Steirischen Eisenbahnfreunde können Ihnen folgende interessante Artikel rund um die Eisenbahn anbieten:

Ansichtskarten	€ 0,50
Postkartenkalender neu	€ 7,50
Kaffeetasse Motiv 56.3115	€ 5,-
Kaffeetasse Motiv VT10	€ 5,-
Sonderbriefmarken (frankiergültig € 0,55)	
„100 Jahre Sulmtalbahn“	€ 2,50
„55 Jahre VT10“	€ 2,50
„135 Jahre Wieserbahn“	€ 2,50
Bücher "Bahn im Bild" Band 14 - GKB I	€ 18,-
Band 15 - GKB II	€ 18,-
DVD „Alte Loks auf neuen Schienen“	€ 12,-

Bahnorama DVD's laut Preisliste

Die Bausteinaktion für die Hauptreparatur der Dampflokomotive 56.3115:
Bausteine zu € 20,-, € 50,- und € 100,-

Neue H0 -

Modelle: GKB
Diesellok 1700.1

(Foto: Piko)

H0-Modell von
Piko mit Original



Beschriftung und Details, mit Digitalschnittstelle, NEM Kupplungsschacht, Antrieb auf alle Achsen, Länge über Puffer 180 mm (Maßstab 1:87), erhältlich in Gleich- und Wechselstromversion

Preise: für StEF-Mitglieder Ladenpreis
Gleichstrom DC € 67,- € 75,-
Wechselstrom AC € 87,- € 95,-

LTE Variante Diesellokomotive 2170.01 ebenfalls bereits erhältlich!

Offener Güterwagen GKB „Om“ (Klein Modellbahn) € 10,00

Ritze Autobus GKB Setra S319 € 24,00

(Diese Modelle sind im Museumshop im TEML in Lieboch erhältlich, alle Preise inkl. aller gesetzlichen Abgaben! Irrtum und Änderung vorbehalten!)



GKB Sportverein

Sektion TENNIS

Am 15. November 2008 hat wieder das Vereins-Tischtennisturnier stattgefunden. Neun Kollegen und zwei Hobbyspielerinnen kämpften in zwei Gruppen um den Sieg. Nach spannenden Kämpfen stand gegen 13 Uhr 30 das Endergebnis fest:

Die Teilnehmer am Turnier (Foto unten von links nach rechts): **Franz Bimeshofer** (3.), **Konni** und **Andreas Schwammerlin** (2.), **Ehmann**, **Johann Trstenjak**, **Kevin Klug**, **Fritz Pichler**, **Andre Marcak** (1.), **Helmut Schmelzer**, **Karl Klug**.



(Text: Andre Marcak; Fotos: unten mit Selbstauslöser bzw. Alois Wallner)

Einzelwertung:

1. **MARCAK Andre** – und somit Vereinsmeister 2008 (siehe Foto links)
2. **SCHWAMMERLIN Andreas**
3. **BIMESHOFER Franz**

Doppelbewerb:

1. **Bimeshofer / Schwammerlin**
2. **Trstenjak/Ehmann**
3. **Marcak/Klug Kevin**



Sektion FUSSBALL: GKB Hallenfußballturnier 2008

Am 08. November wurde in der Grazer ASKÖ Halle wieder das bereits traditionelle GKB Hallenfußballturnier ausgetragen. Unser Turnier bekommt von Jahr zu Jahr höheren Stellenwert, das unterstrich heuer die Tatsache, dass sich 12 Mannschaften, allesamt von Verkehrsbetrieben, am Turnier beteiligten. Neben erfreulicherweise fünf GKB Teams konnten wir **Gäste aus Innsbruck, Klagenfurt und Wien** begrüßen. Mit unseren Stammgästen von den **Steiermärkischen Landesbahnen** und dem **ÖBB Technischen Service Graz** komplettierte die **ÖBB Ortsgruppe Graz vida** das Teilnehmerfeld. Aufgrund der Rekordbeteiligung wurden die einzelnen Spiele in nur 8 Minuten Spielzeit ausgetragen, ein Umstand, der die Spannung erhöhte. Bei der kurzen Spielzeit war es sehr schwer, einen Rückstand aufzuholen, aber auch Taktieren war kaum möglich, denn die Teams waren gezwungen, offensiv zu spielen, um in kurzer Zeit ein Tor zu erzielen.

Die Vorrunde verlief äußerst knapp, die Steiermärkischen Landesbahnen verpassten nur aufgrund der schlechteren Tor-differenz den Finaleinzug, belegten aber ungeschlagen nach einem 1:0 im kleinen Finale gegen die Mannschaft Wagons-Lits Logistik den schönen dritten Platz. Die Mannschaft ÖBB TS, die das Turnier in den Vorjahren dreimal in Serie gewonnen hatte, zog aufgrund des Sieges in der direkten Begegnung gegen Wagons-Lits Logistik neuerlich in das Finale ein, wo sie auf unsere schlussendlich siegreichen **GKB Juniors** trafen.



Nachdem das Finale nach regulärer Spielzeit 0:0 endete, wurde mit der sogenannten „Overtime“ Regel weiter gespielt. Bei dieser Regel gewinnt, wer in der Überspielzeit das erste Tor erzielt. Allerdings muss nach jeder Minute Überspielzeit ein Spieler jedes Teams vom Platz. Nachdem aber die beiden Finalgegner im Endspiel Ladehemmung hatten (zum Schluss blieben nur mehr die beiden Torhüter über), musste schließlich ein Siebenmeterschießen über den Turniersieg entscheiden. Und da setzten sich unsere **GKB Juniors** letztlich mit 2:0 durch und holten sich den Turniersieg 2008. Bei der Siegerehrung durften die Juniors neben dem Siegerepokal auch den von der GKB gewidmeten Wanderpokal aus den Händen von Frau **Mag. Michaela Weyland** **G-PE** entgegennehmen, die für Geschäftsführung als Ehrengast unserem Turnier beiwohnte. Als weitere Ehrengäste konnten wir vida Schiene Landesverantwortlichen und AK Vizepräsidenten **Fritz Ploner**, OG vida ÖBB Graz Vorsitzenden **Gernot Acko** sowie für die ÖBV Organisationsleiterin Frau **Monika Wurzinger** und Gebietsleiter **Wolfgang Mündler** begrüßen. Torschützenkönig wurden ex aequo **Daniel Rothleitner** (STW Klagenfurt) und **Christopher Sulzer** (GKB Juniors), bester Tormann ohne einem einzigen erhaltenen Tor **Josef Buchgraber** (Steiermärkische Landesbahnen).

(Text: A. Schwammerlin; Foto: Alois Wallner)

Foto (von links): **Mag. Michaela Weyland** und **Andreas Schwammerlin** mit den siegreichen

GKB Juniors: **Walter Müller**, **Günther Angerer**, **Christopher Sulzer**, **Markus Krebs**, (vorne:) **Kevin Klug**, **Philipp Fauland**, **Manuel Schlögl**, **Markus Fink**



In memoriam Johann Linhart †

(6. November 1924 – 29. Oktober 2008)

Nomen est omen! - Der Name ist ein Zeichen!, sagt ein altes Sprichwort. Und der Beiname von Johann Linhart unter Kollegen und Eisenbahnfreunden sagt alles, er war unser „Dampflokdoktor“!

Johann Linhart, in der Maschinenfabrik Andritz ausgebildet, hatte im II. Weltkrieg bei der 3. Gebirgsjägerdivision als Pionier gedient. Er war in Pettau, Admont, Udine und schließlich in Rumänien, verwundet nach einem Oberarmdurchschuss und mit zwei Stecksplittler geriet er 1944 in russische Kriegsgefangenschaft, aus der er 1946 nach Graz zurückkehrte. Nachdem er noch kurz in der MFA gearbeitet hatte, bewarb er sich auf Rat seines Vaters **Johann Lienhardt** (*1899), der bereits nach dem I. Weltkrieg Lokführer bei der GKB geworden war, ebenfalls bei der GKB, und trat im Oktober 1946 seinen Dienst bei der GKB an, wo er allerdings erst einmal als Hilfsarbeiter in der Werkstätte anfang. Sein beispielhafter Einsatz, seine Ausbildung und sein Wissen brachten ihn aber bald zu den Dampflokomotiven, die dann sein weiteres Leben bestimmen sollten.

In den 38 Jahren als GKB-Mitarbeiter hat er dann weit mehr als 100 Dampfloks repariert (am Foto in der Mitte: die Probefahrt nach der 100. Dampfloks-Ausbesserung 1974). Allein die **671** hat er drei Mal auseinandergenommen und wieder zusammengebaut. Dass er die Steirischen Eisenbahnfreunde von Anfang an unterstützt hat, dass er eines der aktivsten STEF-Mitglieder gewesen ist, dessen Wissen, dessen Erfahrung und dessen Mitarbeit unverzichtbar waren, muss da nicht extra erwähnt werden. Noch mit fast achtzig Jahren war er fast immer bei seiner **671**, hat selbst Hand angelegt, angeleitet und geduldig erklärt. Im *Bahnorama-Video* „Mit Vollampf durch den Westen“, wo er Details der **671** erklärt, wird sein Kompetenz und Liebe zu dieser Maschine spürbar. (Am Foto rechts Fachleute unter sich: mit **Josef Pangerl** in Bf Lieboch vor der **671**)

Johann Linhart war aber mehr als nur unser geschätzter Dampflokdoktor und Eisenbahnfreund. **Hans Linhart** war ein großartiger Mensch, ein Humanist,



Menschenfreund und auch ein Tierfreund. Er hat die Werte gelebt, die andere oft nur auf ihren Lippen führen. Hilfsbereit, immer freundlich, bescheiden, ruhig, als Mensch und Kollege ein Vorbild für alle, die ihn kennenlernen durften. Eine Anekdote, die er mir mit seinem breiten Lächeln erzählt hat, mag dies illustrieren:

Als Fördermeister hat er an seinem Arbeitsplatz im Heizhaus am Graz Köflacherbahnhof auch immer ein paar streunende Katzen an seiner Jause teilhaben lassen und diesen hinter seinem Spind auch Unterschlupf gewährt. Bei einer Arbeitsinspektion drang dann deutliches Schnarchen hinter dem Spind hervor, was den Arbeitsinspektor sofort veranlasst hat, nach dem vermuteten Schläfer Nachschau zu halten. Der Anblick zweier völlig entspannt schlafenden und schnarchenden Katzen hinter Linharts Spind hat dann die gestrenge Prüfung des Arbeitsinspektors zu einem humorvollen Ende gebracht.

Und noch im vergangenen Jahr, als er nach seinen Knieoperationen selbst kaum gehen konnte, hat er an einer hölzernen Modell-Lokomotive gebastelt: Für die kleinen Patienten in der Kinderstation, die er während seines langen Reha-Aufenthalts kennen gelernt hatte!



Die große Wertschätzung, die **Hans Linhart** bei alt und jung genoss, zeigte sich auch bei seiner Verabschiedung in der Grazer Feuerhalle, wo ihm Familie, Freunde und alte Kollegen, die letzte Ehre erwiesen. Auch viele aktive Eisenbahner angefangen vom Zentralbetriebsratsobmann **Andreas Schwammerlin**, dem Leiter der GKB Traktion **Walter Ignatowicz** bis zu jungen GKB-Triebfahrzeugführern wie **Karl-Heinz Grubelnik**, der jetzt seine **671** führt, haben an der Verabschiedung teilgenommen, bei welcher der Obmann der Steirische Eisenbahnfreunde **Gottfried Aldrian** seinem Kollegen und Freund, StEF-Ehrenmitglied **Johann Linhart** in bewegten Wort Dank für seine unschätzbaren Verdienste für den Erhalt der **671** aussprach. Die GKB **671**, als dienstälteste Lokomotive der Welt, wäre ohne **Johann Linhart** bestenfalls ein museales Ausstellungsstück. Für deren betriebsbereite Erhaltung und für mehr als 60 Jahre Engagement für die Eisenbahn schuldet die GKB **Johann Linhart** bleibenden Dank und Anerkennung!

Dr. Herbert Moschitz
(Fotos: Johann Linhart; privat; HM)



Ganz Kurze Berichte

Pensionistentreffen

Gewerkschaft vida
Ortsgruppe 522
Graz Privatbahnen

pensionistInnen
vida

Geschätzte Pensionistenkolleg/innen!

Die Ortsgruppe 522 Graz Privatbahnen der Gewerkschaft „vida“ freut sich, auch im kommenden Jahr 2009 das bewährte Service der Pensionisten Sprechstunden mit unseren Pensionistenvertretern, **Karl WALTER** und **Alfred KAGER** jeden Dienstag von 08.00-11.00 Uhr anbieten zu können.

Die Sprechstunden werden wieder in den Räumlichkeiten des GKB Betriebsrates im Bahnhofsgebäude Graz Köflacherbahnhof, Erdgeschoss, Zimmer 001 abgehalten.

Die Ortsgruppe ehrt auch im nächsten Jahr jene Kolleg/innen, die eine Goldene, Diamantene, Eiserne, Steinerne, Gnadene oder Juwelenhochzeit feiern. Da uns die Daten dieser Jubiläen nicht bekannt sind, werden jene Kolleg/innen, die im nächsten Jahr ein solches Jubiläum begehen gebeten, sich im Büro des GKB Zentralbetriebsrats persönlich, telefonisch unter 0316/5987/290 oder 291 oder schriftlich zu melden.



Das vierteljährliche Pensionist/innen Treffen unserer Ortsgruppe findet im nächsten Jahr wieder im

Gasthaus Wagner, Wachtelgasse 18, Graz
mit Beginn jeweils um 14.00 Uhr statt, und zwar am

15.01. 2009 | 23.04. 2009 | 18.06. 2009 und 17.09. 2009

Wir würden uns freuen, viele unserer Kolleg/innen an diesen Tagen in unserer Runde begrüßen zu dürfen.

Die Pensionistenvertreter der Ortsgruppe Graz Privatbahnen wünschen allen Kolleg/innen sowie ihren Familien

**ein gesegnetes Weihnachtsfest und viel Gesundheit
und Glück im kommenden Jahr 2009**

Karl Walter

Pensionistenvertreter der Ortsgruppe 522 Graz Privatbahnen

Alfred Kager

Pensionistenvertreter der Ortsgruppe 522 Graz Privatbahnen

Neue Erfolge vom Fotoklub Graz der ÖBB

Die Fotogalerie in der Koralmhalle entwickelt sich Dank des Engagements des Vorsitzenden der Naturfreunde FOTOGROPPE Deutschlandsberg, **Erich Nauschnig**, zum Mekka der Fotofreunde. Er war ein großartiger Gastgeber bei der Präsentation der Bilder der Landesmeisterschaften 2008 des VÖAV Steiermark. In Vertretung des Bürgermeisters von Deutschlandsberg, Ing. Mag. **Josef Wallner**, begrüßte GR **Franz Beter**, Schriffführer der Fotogruppe, die anwesenden Preisträger, die Funktionäre der teilnehmenden Vereine und des VÖAV sowie die zahlreichen BesucherInnen.

Foto unten von links nach rechts: **Erich Nauschnig**, Fotogruppe der TVN Deutschlandsberg, **Franz Vetter**, Vorsitzender des LV Steiermark, übergibt an **Wilhelm Moderer** eine Medaille in Gold für den Sieg in der Kombination, im Hintergrund: **Erwin E. Petritsch**, Referent für die Landesmeisterschaften

(Foto: Franz Hammer)



Nach dem Ende der Ausstellung am 30. November erfolgte bereits der Aufbau für die nächste Präsentation: Eine Vorstellung des FOTOKLUBS GRAZ der ÖBB.

Bei der Eröffnung am 6. Dezember konnten wir unter den Gästen auch Bgm. Ing. Mag. **Josef Wallner** und Präs. **Kurt Neuwirth** vom Kulturverein der österreichischen Eisenbahner begrüßen. Die Bilder dieser Ausstellung sind noch bis einschließlich 31. Jänner 2009 zu besichtigen. (Foto unten von links: **Franz Hammer**, Präs. **Kurt Neuwirth**, Bgm. Mag. **Josef Wallner**.) (Foto: **Hans Krenn**)



Beim **5th german mega circuit** konnten unsere drei Teilnehmer **Franz Hammer**, **Herbert Lorber** und **Wilhelm Moderer** hervorragend abschließen. Unser „Sieger-Willi“ bekam zusätzlich zwei *Honorable Mentions* (-Ehrenurkunden) für seine Aufnahmen.

Beim **7. PHOTOADVARD – DIGITALSALON** im Rahmen der Photo Adventure 08 im Austria Center Vienna am 22. und 23.11.2008 wurden auch einige unserer Fotos in einer Ausstellung präsentiert. Beim Wettbewerb „Nature in Vienna“ wurde an **Wilhelm Moderer** eine Silbermedaille vergeben, bei „Festivals of the world“ gab es für **Franz Hammer** eine Goldmedaille und eine Urkunde für einen 7. Platz, sowie zahlreiche Annahmen für die Bilder der anderen Teilnehmer.

(Alois A. Wallner **IN-BD**)



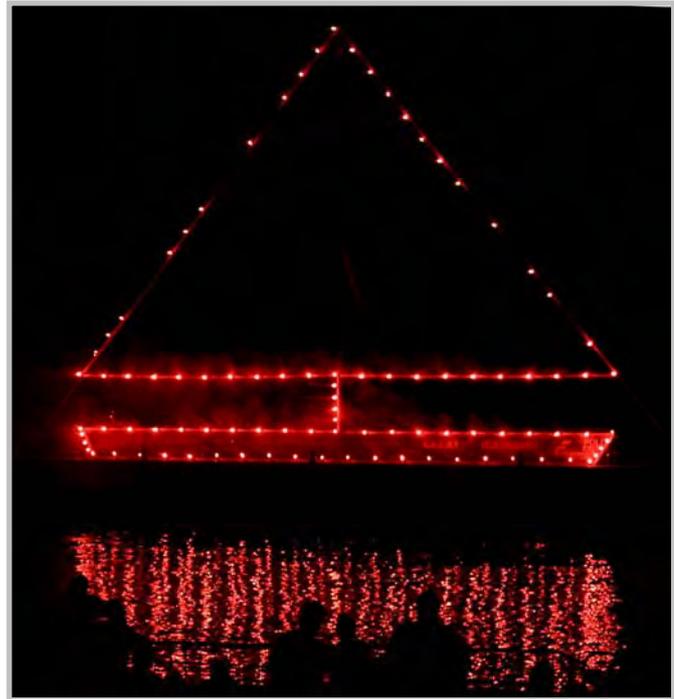
Aktuelle Termine und Vorschau 2009

- Ab 6. 12. 2008 **bis 31. 1. 2009**: Ausstellung des **Fotoklubs der ÖBB** in der Koralmhalle in Deutschlandsberg, Frauentaler Straße 48. Die Ausstellung ist von Mo – Fr von 9:00 bis 19:00 Uhr und Sa und So von 10:00 – 11:00 Uhr geöffnet.
- 21. 12. 2008: Modellbahn-Adventausstellung (13:30 – 17:30)** der StEF Modellbahngruppe Deutschlandsberg
- 21. 12. 2008: Liacht-Fény** mit **Aniada a Noar** im Großen Minoriten-saal in Graz um 20:00 Uhr. (Infos: <http://www.aniada.at>)
- 24. 12. 2008: Modellbahn-Adventausstellung (13:00 – 16:30)** der StEF Modellbahngruppe Deutschlandsberg
- 09. 01. 2009: Freitag, 19:00, StEF – Clubabend. Achtung!** Ab Jänner haben wir wieder in unserem langjährigen Clublokal, dem neu eröffneten "Bräukeller" (Keplerstraße 104 / Ecke Babenbergerstraße) reserviert! Beginn: 19:00 Uhr
- 15. 01. 2009: Pensionistentreffen** im GH Wagner in Graz (14:00)
- 31. 01. 2009: GKB-Sportverein Schitag in Schladming** (mit Zug):
Abfahrt Graz Hauptbahnhof 6.35 Uhr. Informationen und Anmeldung unter 0664/8310205 bei Koll. Strommer bzw. bei Koll. Haller unter 0316 / 5987 - 224
- 27. 01. 2009: Studierende** des Studiengangs „Media and interaction Design“ an der FH Joanneum laden zur **Eröffnung von medialen Installationen** auf dem Gelände der FH Joanneum, 8020 Graz, Alte Poststraße 152 **zum Thema**: „Durchgang bis auf Widerruf gestattet“
- 13. 02. 2009: 33. ordentlichen Jahreshauptversammlung** der StEF ab 17:00 im "Bräukeller" (Keplerstraße 104)
- 21. 02. 2009: GKB-Sportverein Schitag am Katschberg** mit Bus:
Ab Graz Köflacherbahnhof 5.30., Lieboch ab 6.00. Informationen und Anmeldung unter 0664/8310205 (Koll. Strommer) bzw. Koll. Haller Nst. 224
- 14. 03. 2009: GKB-Sportverein Schitag in Obertauern** mit Bus:
Ab Graz Köflacherbahnhof 5.30., Lieboch ab 6.00. Informationen und Anmeldung unter 0664/8310205 (Koll. Strommer) bzw. Koll. Haller Nst. 224
- 23. 04. 2009: Pensionistentreffen** im GH Wagner in Graz (14:00)
- 22. 06. 2009: Vor 150 Jahren** wurde der provisorische Güterverkehr auf der Strecke Graz-Köflach aufgenommen.
- 4. 9. 2009: Das Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML)** feiert seinen **5. Geburtstag**.

Linz 2009 Kulturhauptstadt Europas

Linz teilt sich diesen Titel mit Vilnius, der Hauptstadt Litauens. Laufende aktuelle Informationen gibt es im Internet unter <http://www.linz09.at/de/artikel/programm/1357770.html>

Mit der der Raketensinfonie (Feuerwerk!) wird in der Silvesternacht 2008/09 an der Donaulände das Kulturjahr 2009 begrüßt werden. Begleitet von 500 SängerInnen aus ganz Oberösterreich, wird es einen Augen- und Ohrenschaus geben. Mit dabei die bekannten Linzer Locations: Brucknerhaus mit dem Eröffnungskonzert LINZ09, Ars Electronica mit verschiedenen Programmen, Lentos Kunstmuseum mit Sonderausstellungen. In Linz muss man gewesen sein! Das meint Alois A. Wallner, **IN-BD**, von dem der Text und das Foto stammen und schlägt zur Reise einen der beiden Tageszüge ohne Umsteigen vor: Graz Hbf ab 6:55, den zweiten ab 18:55, Rückfahrt ab Linz 6:10 oder 18:10.



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: 2.900
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		_z Drehscheibe 41 -
	Direktion Graz, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		Dezember 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

Die Dampfpfeife ist 175 Jahre

Ein Eisenbahnunfall im Juni 1833 war die Ursache für die Entwicklung eines „durchdringenden akustischen Signals“, welches **George Stevenson** im Auftrag der Bahnverwaltung entwarf. Als „*Steam trumpet*“, Dampftrumpete wurde es patentiert und in kürzester Zeit eingeführt. Die Variante mit Pressluftbetrieb hat die Dampftraktion überlebt und ist heute noch überall im Einsatz.

Diesen Bericht aus der GKB-Zeitung vom 21. Oktober 1933 (damals war die Pfeife erst 100) hat uns **Siegfried Magele** zur Verfügung gestellt, wofür wir (deutlich pfeifend) herzlich danken!

(Abb. aus <http://commons.wikimedia.org>)



Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Februar 2009

Nur rechtzeitig eingelangte Beiträge können berücksichtigt werden!

