

Drehscheibe

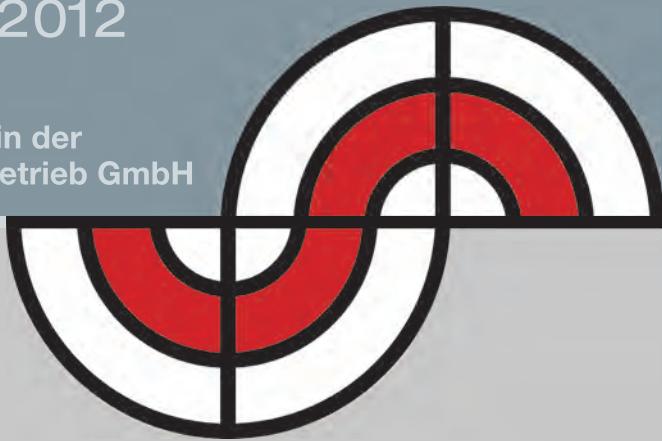
Ausgabe 60 | Dezember 2012



Das PR- und Mitarbeitermagazin der
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



Auszeichnung des
Landes Steiermark



**Die GKB
wünscht
eine frohe
Weihnacht ...**



Aktuelles / Bericht:

5 Jahre S-Bahn Steiermark
Die S-Bahn: Ein Leitprojekt
bewährt sich

Koralmbahnreport:

Interview mit Bundesministerin Doris Bures und
der aktuelle Baufortschritt

Nostalgie / Modellbau:

175 Jahre Eisenbahn in
Österreich / Schwerpunkt:
Sulmtalbahn

Editorial

Inhalt

Editorial	2
Jubiläum: 5 Jahre S-Bahn Steiermark	3
Im Zeichen der S-Bahn:	
Ein Leitprojekt bewährt sich	4
GKB-Neuzertifizierung 2012	6
Koralmbahnreport:	
Die Drehscheibe im Interview mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris Bures sowie ein aktueller Bericht vom Baufortschritt	7
Historische Betrachtungen:	
Wie funktioniert eine Lokomotive?	10
Mittelposter:	
Fotomontage von HP Reschinger	12
Personalentwicklung / Nachruf	14
Ganz Kurze Berichte	15
Reiseimpressionen aus Tirol	18
Schwerpunkt Sulmtalbahn: Reise	19
Schwerpunkt Sulmtalbahn: Modellbau - Die Freunde der Sulmtalbahn	21
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde	22
Werbefläche	24

Impressum

Die „Drehscheibe“ ist das PR- und Mitarbeitermagazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Sie ist eine nach Bedarf erscheinende Informationsschrift für Mitarbeiter, Partner und Freunde der GKB. Alle bisherigen Ausgaben und weitere aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter: <http://www.gkb.at>

Medieninhaber:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Herausgeber:	Peter Stoeßl, Abt. G-PR
Redaktion:	Mag. Ernst Suppan, Kerstin Schober
Anschrift:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH Direktion Graz Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz 0316 / 5987 – 311 drehscheibe@gkb.at
Druck:	Koralpendruckerei Ges.m.b.H. 8530 Deutschlandsberg
Auflage:	3.300 Stück per Quartal
Fotos:	Cover/Mittelposter/Rückseite HP Reschinger, ansonsten GKB-Archiv, Mag. E. Suppan oder laut Bildunterschrift

In der Weihnachtsausgabe unseres PR- u. Mitarbeitermagazins berichtet die Geschäftsführung über die Feierlichkeiten anlässlich des Jubiläums: „5 Jahre S-Bahn Steiermark“! Danach widmen wir uns der erfolgreichen Entwicklung der steirischen Schnellbahn. Ein weiterer Bericht erläutert die Neuzertifizierung der GKB.

Außerdem konnten wir ein spannendes Interview mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Doris Bures, zum Thema „Die Neue Südbahn, die S-Bahn und die Entwicklungen im Verkehrswesen“ führen! Weiters werfen wir wieder einen Blick auf den aktuellen Baufortschritt der Koralmbahn und beenden unsere historisch-technische Miniserie zur Funktionsweise von Lokomotiven! Natürlich berichten wir auch über die Personalentwicklung sowie das Geschehen rund um die GKB. Neben einem Reisebericht aus Tirol widmen wir uns dem Themenschwerpunkt: „Sulmtalbahn“ und berichten - mit einem Rückblick auf das Jubiläumsjahr 2012 - vom Vereinsleben der Steirischen Eisenbahnfreunde.

Abschließend wünscht Ihnen die Redaktion der Drehscheibe: „Eine frohe und besinnliche Weihnacht sowie einen guten Rutsch ins neue Jahr!“

Mag. Ernst Suppan

GRATIS GKB-SMS-INFO HOLEN!
0800 501 660 STARTGKB

Das neue SMS-Service der GKB informiert rasch über Verzögerungen und etwaige Baumaßnahmen auf Ihrer Bahnstrecke.

Einfach anmelden - SMS mit „STARTGKB“ an 0800 501 660, dann werden Sie stets aktuell informiert. Abmelden funktioniert genauso unkompliziert: „STOPGKB“ an 0800 501 660.

Außerdem können Sie unter dieser Rufnummer Fahrplanauskünfte abfragen und uns auch Ihre Anregungen mitteilen.

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
www.gkb.at

GKB
AUF UNS FAHREN SIE AB

GKB SMS SERVICE

Jetzt kostenlos anmelden: **0800 501 660**

Die Schnellbahn feiert Geburtstag:



v. l.: Verkehrslandesrat Dr. G. Kurzmann, A. Rinnhofer (HGL), G. Krenn (ÖBB PV AG), GD Mag. Weintögl und Mag. Hofer bei der Verleihung des S-Bahn-Preises in der Kategorie Basisarbeit



Mag. Franz Weintögl
Generaldirektor der GKB



v. l.: Dir. H. Puller (Watzke), Dr. K. Schneider (ÖBB Infrastruktur AG), Landesbaudirektor DI A. Tropper mit GD Mag. F. Weintögl



v.l.: DI W. Reiterlehner (S-Bahn) und Prok. Dr. R. Kores in Feierlaune

Im Rahmen der Sonderschau „175 Jahre Eisenbahn für Österreich“ auf der Grazer Herbstmesse wurde dieser Anlass bei einer kleinen „Geburtstagsparty“ gefeiert. Rund 150 Freunde aus dem Verkehrswesen, politische Partner und Begleiter aus sämtlichen Branchen und dem Sozialbereich ließen es sich nicht nehmen, der S-Bahn zu gratulieren. Erstmals wurde auch der neu gestiftete S-Bahn-Preis für außerordentliches Engagement für die S-Bahn, an vier verdiente Wegbegleiter dieses steirischen Erfolgsprojektes, verliehen!

Mit den Schnellbahnenlinien S-61, S-6 und S-7 deckt die GKB den weststeirischen Bereich der S-Bahn Steiermark ab und erweitert dieses umfangreiche Angebot mit dem GKB-Busbetrieb – im Rahmen des steirischen Verkehrsverbundes – zu einer flächen-deckenden Versorgung der weststeirischen Bevölkerung mit öffentlicher Verkehrsinfrastruktur. Angestoßen durch das Projekt S-Bahn Steiermark kam es auch zu einer Erneuerung der GKB-Triebwagenflotte, die unserem Unternehmen nun den Einsatz von 13 modernen Gelenktriebwagen ermöglicht. Auch der Ausbau von Bahnhöfen, Haltestellen und Park&Ride-Anlagen kommt unseren Fahrgästen zugute. Aber nicht nur die Eisenbahninfrastruktur auch die Kommunikations- und Informationswege sind intensiv ausgebaut worden, was seitens der GKB zur Etablier-

ung von mehreren Fahrgastinformationssystemen führte. Es ist unseren Bahnkunden nun möglich, den Zugbewegungen auf einem digitalen Display zu folgen oder sich bei Verspätungen per SMS verständigen zu lassen.

Auch in der folgenden Ausbaustufe der S-Bahn bleibt es das oberste Ziel der GKB und ihrer Partner, noch mehr Fahrgäste zu Stammkunden zu machen und für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. In den ersten 5 Jahren des Bestehens der S-Bahn Steiermark wurden bereits große Zuwächse an neuen Fahrgästen verzeichnet und diese vielen zusätzlichen Bahnkunden sind der Beweis für die Richtigkeit des von uns eingeschlagenen Weges.

Fotos: S-Bahn Steiermark / Harry Schiffer und GKB-Archiv

Im Zeichen der -Bahn

Ein Leitprojekt bewährt sich: Die steirische Schnellbahn und die GKB

Vor fünf Jahren begann mit der Zusammenarbeit von ÖBB, Steirischen Landesbahnen, GKB und Verkehrsverbund Steiermark eine neue Ära des Schienenverkehrs in unserem Bundesland. Die S-Bahn Steiermark hat sich zu einem erfolgreichen und richtungsweisenden Nahverkehrsprojekt entwickelt!

„Erste Highlights waren und sind die Einführung regelmäßiger Taktverkehre, Viertelstundentakte in der Frühspitze auf der S-1 und S-5 nach Graz oder die Ausdehnung des Verkehrsangebots ab Graz bis Mitternacht.“¹

In fünf Korridoren fährt die S-Bahn von Graz aus in die umliegenden Regionen und bereits von Beginn an wurde das Fahrplanangebot laufend durch die Verdichtung der Taktverkehre verbessert. Daher können mittlerweile rund 150 zusätzliche Zugverbindungen - unter anderem zu den Spitzenzeiten in der Früh im Viertelstundenintervall nach Graz oder Verkehre bis Mitternacht - angeboten werden. Durch diese Attraktivierung des Schienennahverkehrs konnte eine deutliche Steigerung der Fahrgästzahlen erreicht werden!

Im Bereich der Infrastruktur stellen der Ausbau der steirischen Ostbahn zur neuen S-3 und vor allem die Inbetriebnahme des ersten Abschnittes der Koralmbahn herausragende Ereignisse dar. Die neue Linie S-6 von Graz nach Wies-Eibiswald über die Südbahn und die Koralmbahn, ermöglicht es der GKB mehr Zugverbindungen anzubieten und ihre Fahrgäste schneller ans Ziel zu bringen.

Ergänzend wurden viele Bauvorhaben – vor allem Bahnhofsumbauten – umgesetzt, deren Fertigstellung das Servicean-

gebot der S-Bahn Steiermark abrundet. Neben der Adaptierung der Bahnhöfe Leibnitz und Bruck/Mur sind vor allem der Ausbau der GKB-Bahnhöfe Söding-Mooskirchen, Krottendorf-Ligist, Premstätten-Tobelbad, Lannach und Lieboch für unser Unternehmen von Bedeutung. Von besonderer Wichtigkeit ist natürlich auch die Nahverkehrsdrehscheibe Graz Hauptbahnhof, welche im Herbst 2012 ihren Teilbetrieb aufgenommen hat. Zusätzlich haben viele Maßnahmen zur Verbesserung von Park&Ride bzw. Bike&Ride die Attraktivität der S-Bahn in der ersten und zweiten Ausbauphase massiv gesteigert.

Hauptziel bleibt auch in der dritten und letzten Phase „die Weiterentwicklung der Taktverkehre. Ein durchgehender Halbstundentakt auf S-1 und S-5, die Verdichtung der Intervalle in die West- sowie Oststeiermark und die Absicherung der Zubringer-S-Bahnen - wie z. B. der S-51 der Radkersburger Bahn - sollten mittelfristig möglich sein. Schließlich wird die

momentane Phase [...] auch genutzt um sich strategisch neu zu orientieren. Die ÖBB haben kürzlich ihr Zielnetz 2025+ präsentiert und auch die GKB arbeitet in diese Richtung. [...]

Dabei sollen nicht einzelne Maßnahmen, sondern das oben beschriebene Bündel von verzahnten Projekten mit mehr Fahrplanangebot, moderneren Triebfahrzeugen, längst fälligen Infrastrukturmaßnahmen an Bahnhöfen und Gleisen, einem flächendeckenden Park&Ride und Bike&Ride-Konzept, zeitgemäßen Info-systemen und ein fortschrittliches Marketing den Schwung der ersten Phasen der S-Bahn Steiermark in die Zukunft weitertragen.²

Text: Mag. E. Suppan

Grafiken: S-Bahn Steiermark

Fotos: HP Reschinger / Büro LR Kurzmann

¹ LR Dr. G. Kurzmann in einem Begleitwort

² DI M. Hauser / S-Bahn Steiermark





Dr. Gerhard Kurzmann
Landesrat für Verkehr und Umwelt

Seit Dezember 2007 ist die S-Bahn Steiermark auf Schiene. In Zusammenarbeit mit ÖBB, GKB, STLB und Verkehrsverbund ist damit ein Meilenstein im steirischen öffentlichen Verkehr gelungen.

Neue Fahrzeuge bei GKB und STLB und viele Maßnahmen zur Verbesserung von Park&Ride und Bike&Ride haben das Gesamtsystem attraktiver gemacht. Dass die S-Bahn Steiermark unterm Strich ein großer Erfolg geworden ist, lässt sich in den gesteigerten Nachfragewerten am deutlichsten ablesen: In den ersten vier Jahren sind 6.500 Fahrgäste neue Kunden der S-Bahn geworden (fast plus 25%). 33.500 Steirer sind somit täglich unsere Gäste!

Die Erfolge der S-Bahn sind jedenfalls ein klarer Auftrag, an weiteren Verbesserungen zu arbeiten. Das heißt mit anderen Worten: Ausreichendes Budget für den öffentlichen Verkehr ist die Grundvoraussetzung!

Abschließend bedanke ich mich für die gute und konstruktive Zusammenarbeit mit allen Partnern und möchte diese auch in Zukunft so fortsetzen.



S-Bahn Steiermark: Mit dem öffentlichen Verkehr in den entlegensten Winkel unseres schönen Bundeslandes

GKB wieder zertifiziert!

Quality Austria überprüfte das Integrierte Managementsystem

Auch dieses Jahr wurde das Integrierte Managementsystem (SQMS) unseres Unternehmens im Zuge eines externen Audits erfolgreich zertifiziert. Zunehmende Qualitätsansprüche der Kunden, steigende Forderungen seitens des Gesetzgebers sowie erhöhter Kostendruck erfordern ein effizientes Management- system im Unternehmen. Das in der GKB gelebte Integrierte Managementsystem optimiert den Qualitäts- und Sicherheits- level der im Unternehmen laufenden Prozesse. Der Bogen reicht von einem transparenten Reportingsystem mittels Zielen und Prozesskennzahlen für die Führungsebene, einer klaren Festlegung von Verantwortlichkeiten, der durchgängigen Nachweisführung zur Einhaltung sämtlicher rechtlicher Vorgaben bis hin zur Sicherstellung der kontinuierlichen Verbesserung aller Prozessabläufe im Unternehmen. Die gute Qualität und das hohe Sicherheitsniveau garantieren eine optimale Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit sowie eine hohe Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit. Die erfolgreiche Weiterentwicklung des Integrierten Managementsystems – mit d. Bereichen Qualität (ISO 9001), Eisenbahnsicherheit (gem. EU-Richtlinie 2004/49/EG idaF), Arbeitssicherheit (OHSAS 18001) und dem voraussichtlich im Jänner 2013 zu erwartenden ECM-Zertifikat (Instandhaltung von Güterwagen gemäß EU-Verordnung 445/2011) wird in der GKB auch weiterhin durch ständige Optimierung der Prozesse und durch laufende Auditierungen sichergestellt. Das Team von G-QM dankt allen Mitarbeitern, die durch Einsatz und Teamarbeit zur erfolgreichen Zertifizierung beigetragen haben recht herzlich!

Text: DI H. Drummler



Infrastrukturprojekte, die S-Bahn und die Zukunft des Eisenbahnverkehrs

Die Bundesministerin
für Verkehr, Innovation & Technologie
Doris Bures im Interview

Drehscheibe: Der Bau der Koralmbahn schreitet planmäßig voran. Wie stehen Sie zu diesem richtungsweisenden Infrastrukturprojekt?

Bures: Die Koralmbahn mit dem Koralmtunnel ist eines der größten Infrastrukturprojekte in Österreich. Mir war es von Anfang an wichtig, dass wir die Neubaustrecke in unserem Ausbauplan absichern und zugleich mit dem zweiten zentralen Projekt auf der Südachse, dem Semmering-Basistunnel, von den Bauzeitplänen her optimal abstimmen. Zum Schluss profitieren davon alle. Die Bevölkerung und die Wirtschaft in der Region, der Standort als Ganzes, weil mit Koralmbahn und SBT eine Hochleistungsbahnverbindung zwischen den großen nationalen und internationalen Wirtschaftsräumen geschaffen wird. Die Bedingungen für den Güterverkehr und für den Personenverkehr, regional und im Fernverkehr werden enorm verbessert.

Drehscheibe: Eine neue Studie belegt die Schaffung von 15.000 Arbeitsplätzen und eine hohe Wertschöpfung durch die Neue Südbahn. Wie beurteilen Sie den verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Nutzen der Neuen Südbahn und anderer großer Eisenbahnprojekte für Österreich?

Bures: Die Wirtschaftsforscher von Wifo, IHS und Joanneum haben die Beschäftigungseffekte für das gesamte Ausbauprogramm Schiene berechnet. Das Ergebnis ist wirklich beeindruckend. Das sind 40.000 Arbeitsplätze während der Errichtung, dazu kommen dann im Betrieb österreichweit 50.000 neu geschaffene Arbeitsplätze. Eben weil ein Hoch-

leistungsschienennetz die wirtschaftliche Kraft in den Regionen verstärkt. Kurz gesagt, aus dem verkehrstechnischen Nutzen, aus leistungsfähigen, effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsverbindungen, entsteht der große Nutzen für die Unternehmen und die Beschäftigung.

Drehscheibe: Das Erfolgsprojekt S-Bahn Steiermark feiert den 5. Geburtstag! Wo sehen Sie, aus verkehrspolitischer Sicht, weitere Entwicklungsmöglichkeiten für den Regionalverkehr in den steirischen Großregionen?

Bures: Tatsächlich kann man bei der S-Bahn Steiermark sehr gut sehen, wie das Zusammenwirken von Infrastrukturausbau und Angebot funktioniert. Das ist wirklich ein großer Erfolg für den öffentlichen Verkehr. Auch die Koralmbahn bringt zwischen Graz und Deutschlandsberg schon große Verbesserungen für die Pendlerinnen und Pendler, mit kürzeren Fahrzeiten und einem starken Fahrgastzuwachs. So soll es weitergehen. Den neuen Bahnhof Leibnitz haben wir Anfang November feierlich eröffnet. Zahlreiche steirische Bahnhöfe und Haltestellen wurden neu errichtet bzw. modernisiert, zahlreiche sind derzeit in Bau. Auch in den Süden von Graz wird die S-Bahn gestärkt mit den zweigleisigen Abschnitten rund um Leibnitz.

Drehscheibe: Frau Bundesministerin Bures, Sie waren zuvor bereits Bundesministerin für Frauen, Medien und den öffentlichen Dienst. Wie beurteilen Sie – mit den Erfahrungen aus diesen Tätigkeitsfeldern – den Entwicklungsstand der Frauenbeschäftigung bei der Eisenbahn bzw. im Verkehrsvesen?



Die aus Wien stammende Politikerin Doris Bures war ab dem Jahr 1990 Abgeordnete zum österreichischen Nationalrat sowie von 2000 bis 2007 Bundesgeschäftsführerin der SPÖ, bevor sie zur Bundesministerin für Frauen, Medien und öffentlichen Dienst bestellt wurde. Seit Dezember 2008 gehört sie als Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesregierung unter Bundeskanzler Werner Faymann an.



Bures: Ich in meinem Bereich versuche alles, um Frauen für technische Berufe zu begeistern. Und es gibt auch schon erste Erfolge, mittlerweile sind knapp 20 Prozent der ÖBB-Lehrlinge junge Frauen. Auch in leitenden Positionen ermutige und unterstütze ich Frauen, sich einzubringen. In den Aufsichtsräten der ÖBB-Holding, Asfinag oder via donau ist der Frauenanteil heute schon deutlich höher als vor vier Jahren. Grundsätzlich glaub ich, dass es sich eine Gesellschaft und auch die Unternehmen einfach nicht leisten können, auf das Potenzial von Frauen zu verzichten. Ich werde mich weiter dafür einsetzen, dass Frauen im Verkehrsbereich immer stärker Fuß fassen, immerhin sind mehr als 50 Prozent aller Fahrgäste im öffentlichen Verkehr Frauen.

Drehscheibe: Wie glauben Sie, wird die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich bzw. in Europa aussehen und welche Rolle werden Umweltschutzüberlegungen in diesem Zusammenhang spielen?

Bures: Ich bin fest davon überzeugt, dass die Eisenbahn in Zukunft noch sehr viel wichtiger werden wird. Weil die Mobilität wird weiter zunehmen, wir werden in Zukunft noch mehr Personenverkehr und Güterverkehr haben. Für die Verkehrspolitik heißt das: Wir brauchen mehr Bahn, um unsere Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen. Und wir brauchen mehr Bahn, um umweltfreundliche und leistbare Mobilität für die Menschen und die Wirtschaft zu garantieren.

Drehscheibe: Frau Bundesministerin, wir danken für das Interview!



nimmt

1



Der Bau des Koralmtunnels kommt nun in seine entscheidende Phase. Die Tunnelvortriebsmaschine in der Südröhre wird in wenigen Wochen die Arbeit aufnehmen, jene in der Nordröhre wird ebenfalls bereits unter Tage komplettiert. Anfang 2013 werden auch die Materialtransporte auf der Schiene beginnen, die Anschlussbahn Leibenfeld ist seit November mit drei Gleisen fertiggestellt. Die geplante Länge im kontinuierlichen Vortrieb mit der Tunnelbohrmaschine in der Südröhre soll 17,142 Kilometer betragen, in der Nordröhre 15,650 Kilometer. Bereits auf Hochtouren läuft die Tübbingproduktion, wie die vollen Hallen und Lagerplätze beweisen.

Seit fünf Jahren begleitet die „Drehscheibe“ nun die Arbeiten an der Koralm. Der Autor bedankt sich an dieser Stelle recht herzlich bei den Koralm-Projektleitungen der ÖBB, der ARGE KAT2 und allen beteiligten Personen für die allzeit freundliche Unterstützung. GLÜCK AUF!

Text & Fotos: Ing. Christian Oitzl



1 Kärnten wir kommen! Wenige Stunden bevor an die Ortsbrust herangefahren wurde, konnte dieses Bild mit dem rot-weiß-roten Schild aufgenommen werden. 80 Schneidrollen werden dafür sorgen, dass bei optimalen Bedingungen bis zu 370 Tonnen Material pro Stunde und Maschine gefördert werden können. Die gesamte Tunnelvortriebsmaschine hat eine Länge von über 180 Meter, davon entfallen 20 Meter auf die eigentliche Tunnelbohrmaschine. Der Durchmesser des Bohrschildes beträgt knapp 10 Meter.

2 Beeindruckend sind die Förderbandanlagen am Deponiegelände. Insgesamt vier Förderbänder führen vom Baustellenbereich zum Deponiegelände. Von hier kann das Abraummaterial auch wieder zurück zur Bahnverladung und zur Betonmischanlage transportiert werden.

3 In der Südröhre wurde Ende November die Tunnelvortriebsmaschine komplettiert. In beiden Tunnelröhren liegen bereits jeweils zwei Gleise auf denen schon reger Zugverkehr (Spurweite 90 cm) stattfindet. Am Ende der Nordröhre warten Lok 03 und 05, im Hintergrund ist ein Teil der Tunnelbohrmaschine zu sehen.

4 Ende Oktober fand die erste Probeentladung von Perlkies statt. Dieser wird als Verfüllung des Spaltes zwischen Gebirge und Tübbingaußenseite verwendet. Die DH 1700.1 schiebt die beiden Waggons mit Perlkies zur Entladeanlage, der Perlkies wird im weißen Silo (hinter den Waggons erkennbar) gelagert. Das im Vordergrund sichtbare Gleis 2 ist ebenfalls bereits fertiggestellt.

Wie funktioniert eine Lokomotive?

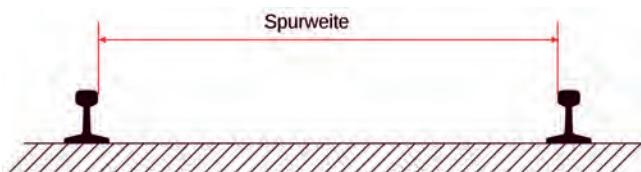
Teil 4: Spurweiten und Bezeichnungen

Ein einfacher, historisch-technischer Erklärungsversuch

Nachdem wir die wichtigsten Antriebsarten von Lokomotiven vorgestellt haben, möchten wir in dieser Ausgabe einige für den Betrieb der Fahrzeuge notwendige, technische Spezifikationen - wie Spurweite, Loknummer oder Achsfolge - erklären:

Spurweiten

Als Spurweite wird der Abstand zwischen den Innenkanten der Schienen eines Gleises bezeichnet. Auch der Begriff „Spurbreite“ wird verwendet. Im Laufe der Geschichte haben sich unterschiedliche Spurweiten entwickelt. In Österreich und bei der GKB wird auf Normalspur = 1435 mm gefahren. Die Normalspur ist weltweit mit 40 % und in Europa mit 87 % am verbreitetsten. Bei vielen österreichischen Schmalspurbahnen wie dem Stainzer Flascherzug, der Feistritzalbahn und anderen beträgt die Spurweite 760 mm. Diese wird auch als „Bosnische Spur“ bezeichnet, da diese zuerst in Bosnien zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie eingeführt wurde. Feld- und Grubenbahnen fuhren auf einer Spurweite von 600 mm. Weltweit verkehren viele Bahnen (z. B. in d. Schweiz) auf einer Spurweite von 1000 mm. Zudem gibt es in Europa - in Spanien und Portugal - die iberische Breitspur mit 1672 mm sowie in Russland, Finnland und den baltischen Staaten die russische Breitspur mit 1524 mm. In Afrika, Japan und Südamerika findet sich häufig eine Spurweite von 1067 mm, die sogenannte Kapspur.



Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe. Gemessen wird sie 14,5 mm +/- 0,5 mm unter der Schienenoberkante.

Lokomotivbezeichnungen

In der Anfangszeit der Eisenbahn gaben die Bahnverwaltungen ihren Lokomotiven zur Unterscheidung meist Namen berühmter Persönlichkeiten oder geografische Bezeichnungen. Mit dem Wachsen des Lokbestandes fand man kaum noch geeignete, unverfängliche Namen. Daher wurden an die Dampflokomotiven in der Regel nur noch Nummern vergeben. Die Zuordnung der Nummern erfolgte häufig fortlaufend und unabhängig vom Typ der Lok. Um die vielen Lokomotiven wenigstens nach dem Typ unterscheiden zu können, entwickelten die Bahnverwaltungen verschiedene Schemata zur Einteilung in Gattungen, Ty-

pen, Klassen, Reihen oder Serien. Auch die ersten bei der GKB eingesetzten Maschinen trugen ursprünglich Namen, wie SÖDING¹ oder PÖLFING². Während der Betriebsführung durch die Südbahngesellschaft wurden die GKB-Lokomotiven in deren Nummernschema eingegliedert, wobei die SB den Ausdruck Serie statt des heute üblichen Reihe verwendete. Noch vor dem Ersten Weltkrieg übernahm die Südbahn die Reihenbezeichnungen der k.k. Staatsbahnen. Die 1923 gegründeten Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) verwendeten das Schema der k.k. StB weiter und reihten die von der Südbahn übernommen Lokomotiven dementsprechend ein. Die 671 bekam in diesem Schema die Nummer 49.03. Bei der GKB hingegen behielten die ehemaligen Südbahnmaschinen ihre gewohnten Bezeichnungen.

Im Jahre 1953 führten die - nunmehrigen - ÖBB ein neues, heute noch gültiges, Schema mit vierstelligen Reihenbezeichnungen ein, wobei elektrische Lokomotiven eine „1“ als Tausenderstelle zugewiesen bekamen. Verbrennungsmotorlokomotiven tragen eine „2“, Elektrotriebwagen eine „4“ und Dieseltriebwagen eine „5“ als erste Ziffer. Während die GKB auch bei den neu angeschafften Dampflokomotiven die angestammten Nummern beibehielt, entwickelte sie für Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor ein eigenes Schema. Für Triebwagen (VT) wurde eine zweistellige Reihenbezeichnung gewählt, der durch einen Punkt getrennt, dem die ebenfalls zweistellige Ordnungsnummer folgt.³ Bei den Diesellokomotiven (V) ergibt die Motorleistung die Reihenbezeichnung, die durch die Antriebsart ergänzt wird; die Ordnungsnummer ist diesfalls einstellig.⁴ Von dieser Praxis wurde erstmals bei den neuen Stadler-Triebwagen abgewichen – die GTW erhielten mit „5063“ eine dem ÖBB-Schema entsprechende Reihenbezeichnung.

Bauartbezeichnung und Achsfolge

Bezeichnet der Begriff Baureihe eine Gruppe von Schienenfahrzeugen, die in gleichartiger Weise und technisch unterscheidbar von anderen gefertigt wurden, so ist Bauartbezeichnung der Überbegriff für verschiedene Benennungssysteme der diversen Schienentriebfahrzeugbauarten. Am weitesten verbreitet sind die auf der Achsfolge (nach DIN: Radsatzfolge) aufbauenden Systeme.

In Österreich wird das UIC-System⁵ angewandt, bei dem nicht angetriebene Achsen durch arabische Ziffern und angetriebene Achsen durch lateinische Großbuchstaben bezeichnet werden. Die Anzahl und Reihenfolge der Achsen wird von vorn nach hinten angegeben. Damit können die sehr unterschiedlichen Achs- bzw. Radsatzanordnungen von Lokomotiven und Triebwagen in kurzer und übersichtlicher Form dargestellt werden.

Außerdem sind folgende Zusätze zu der Achsformel möglich:

- o ... bezeichnet einzeln angetriebene Achsen
- ' ... ein Apostroph kennzeichnet beweglich gelagerte Achsen bzw. Achsgruppen
- () ... Klammerzeichen fassen Gruppen von Lauf- und Treibachsen zusammen, die sich in einem gemeinsamen Rahmen bzw. Drehgestell separat von weiteren Achsgruppen befinden;
- + ... ein Pluszeichen markiert die Trennstelle in der Achsfolge

bei betriebsmäßig ständig zusammengehörigen Einzelfahrzeugen.

Für Dampflokomotiven haben sich einige Erweiterungen durchgesetzt, die die Bauart einer Lokomotive näher beschreiben:

h ... Heißdampf, **n** ... Nassdampf, die Zahl hinter der Dampfart gibt die Zylinderzahl an, ein **v** hinter der Zylinderzahl kennzeichnet Verbundmaschinen. Bei Tendermaschinen wird ein **t** ergänzt.

Für Lokomotiven und Triebwagen findet man teilweise folgende Zusatzbezeichnungen:

Antriebsart: **d** ... Diesel, **b** ... Benzin, **e** ... elektrisch;
Kraftübertragung: **m** ... mechanisch, **e** ... elektrisch und
 h ... hydraulisch;

Einige Beispiele anhand von GKB- bzw. Adria Transport-Fahrzeugen

Söding: 2B -n2

... 2-fach gekuppelte Maschine mit 2 Zylindern mit Nassdampftraktion

56.3115: 1D -n2v

... 4-fach gekuppelte Maschine mit 2-Zylinderverbundtriebwerk mit Nassdampftraktion und mit einer Vorlaufachse

VT 70: Bo'2'Bo' -de

... Doppeltriebwagen mit je einem angetriebenen Treibradsatz in zwei zweiachsigen Drehgestellen und einem zweiachsigen Laufrad-Drehgestell in Triebwagenmitte mit dieselelektrischer Kraftübertragung

DH 1500: B'B'-dh

... Triebfahrzeug mit vier angetriebenen Treibradsätzen in zwei zweiachsigen Drehgestellen und dieselhydraulischer Kraftübertragung

1216.920: Bo'Bo' -e

... Triebfahrzeug mit vier angetriebenen Treibradsätzen in zwei zweiachsigen Drehgestellen mit elektrischer Kraftübertragung (Elektrolokomotive „Taurus III“)

Ein Beispiel für die Bauartbezeichnung und die Achsfolge in unterschiedlichen Darstellungen

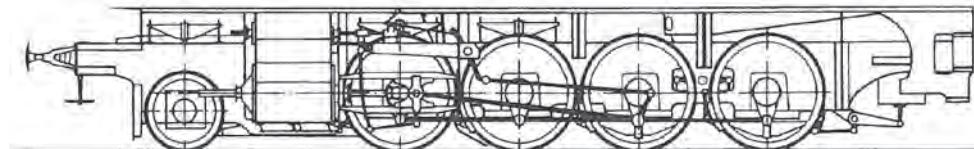
Erklärung anhand der GKB-Dampflokomotive 56.3115 (Bild):

1D -n2v, 4-fach gekuppelte Maschine mit einer Vorlaufachse

Schematische Darstellung:



Bildliche Darstellung:



¹ Die ursprünglich (und heute wieder) als STEINBRÜCK bezeichnete Lokomotive steht im Technischen Museum Wien.

² Die 1873 gebaute, von John Haswell konstruierte, Lokomotive wurde 1908 bei einer Kesselexplosion im Bahnhof Deutschlandsberg zerstört.

³ z. B. „VT10.02“.

⁴ z. B. „DH V1500.6“, „DM V80.1“

⁵ Der Internationale Eisenbahnverband (franz. Union internationale des chemins de fer) ist die weltweite Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen und ihre Aktionen erstrecken sich auf alle den Ausbau des Schienenverkehrs betreffenden Bereiche. Die GKB ist seit 2000 Associate Member beim UIC.

Text & Grafiken:

G. Aldrian & Ing. A. Konecnik

Foto: G. Aldrian





4. GKB-Lehrlingstag: Besuch bei der Knorr-Bremse GmbH

Am 5. Oktober fand der diesjährige GKB-Lehrlingstag statt. Herr W. Knoller chauffierte uns mit dem GKB-Bus über Mödling nach Wien und zurück. Die Firma Knorr-Bremse GmbH in Mödling, die auch für GKB-Lokomotiven und -Dosto bzw. die VT 70 sowie die GTW die (Schienen-)Bremsen herstellt, war das erste Ziel. Die Führung durch die Produktionsstätten war sehr interessant und wir bekamen einen Einblick in die Entstehung der verschiedenen Bremsen. Aber auch für das leibliche Wohl und die Unterhaltung war gesorgt, denn ein Besuch im Schweizer Haus und im Prater standen ebenfalls auf dem Programm. Wir möchten uns recht herzlich bei der Geschäftsführung und Frau Mag. M. Weyland für diesen tollen Lehrlingstag und bei der Firma Knorr-Bremse GmbH für die interessante Werksführung bedanken.

Text: P. Fuchs (Lehrling)

Foto: Pressestelle Knorr-Bremse GmbH



Die Teilnehmer/innen vor dem Firmensitz der Firma Knorr-Bremse GmbH in Mödling

Nachruf

Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter/innen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH trauern um Dr. phil. Herbert Moschitz, der am 10. November 2012 verstorben ist.

Herbert Moschitz wurde 1959 in Graz geboren. Nach der Reifeprüfung absolvierte er das Studium der Psychologie und Pädagogik an der Universität Graz, welches er im Jahre 1989 mit der Promotion zum Dr. phil. und einer Dissertation im Bereich Sozialpsychologie abschloss. Nach umfangreichen Tätigkeiten in den Bereichen Softwareadministration, Projektmanagement, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit – wofür er sich durch ständige berufsbegleitende Weiterbildungen qualifizierte – trat er am 1. April 2003 in die PR-Abteilung unseres Unternehmens ein. Im Rahmen seiner Tätigkeit konzipierte er das GKB-Magazin Drehscheibe und betreute die Zeitschrift lange Jahre redaktionell. Weiters war er mit dem Aufbau und der Betreuung des firmeninternen Intranets befasst und erstellte das Bild- und Textlayout von Druckwerken und Büchern. Außerdem verwaltete er die GKB-

Adressdatenbank und war beteiligt am Aufbau und der Betreuung der digitalen Vorschriftensammlung. Eine seiner größten Leistungen war aber der Aufbau und die Verwaltung des multimedialen GKB-Archivs. Neben allen diesen Tätigkeiten fand er noch Zeit für die Betreuung von GKB-bezogenen Forschungs-, Diplom- und Doktorarbeiten, die internationale Vernetzung mit Eisenbahnhistorikern, Autoren und Verlagen sowie Eisenbahnvereinen. Zusätzlich verfasste er in seiner Freizeit prämierte Fachstudien, war Fachkonsulent beim Österreichischen Bundesverlag und schrieb unzählige Beiträge für die freie Enzyklopädie „Wikipedia“.

Die Mitarbeiter/innen der GKB und der Redaktion der Drehscheibe konnten bei vielen Gelegenheiten aus seinem immensen Wissensschatz schöpfen und wir danken ihm für seine Leistungen und sein Engagement. Aber auch als Mensch und Kollege wird er uns stets in guter Erinnerung bleiben. Leider war es ihm nicht vergönnt, seinen wohlverdienten Ruhestand lange zu genießen. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren!

Projekt „Graz Hauptbahnhof 2020“

- Teileröffnung der Nahverkehrsdrehscheibe Graz

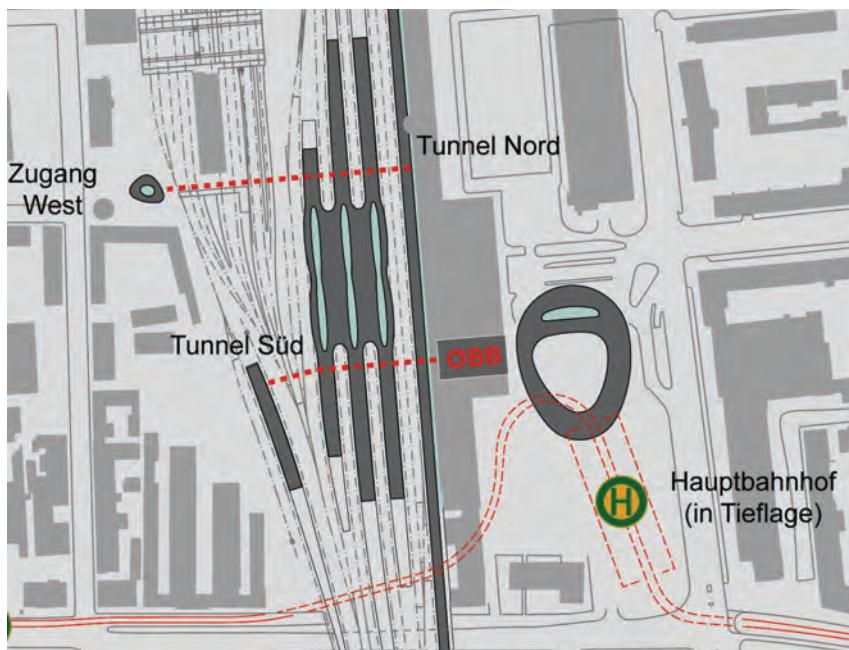
Der Grazer Hauptbahnhof ist mit 30.000 Fahrgästen pro Tag einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Österreich und durch den Bau der Koralmbahn und des Semmeringbasistunnels sind weitere Frequenzsteigerungen zu erwarten. Um das Angebot für diese und künftige Fahrgäste zu verbessern, wird von der Stadt Graz, den Graz Linien, dem Land Steiermark und den ÖBB das Projekt „Graz Bahnhof 2020“ umgesetzt.

Zentrales Element der gemeinsamen Bemühungen ist eine leistungsfähige Nahverkehrsdrehscheibe mit bester Verknüpfung des regionalen öffentlichen Verkehrs mit (inter-)nationalen Verbindungen. Darin enthalten ist auch eine direkte Anbindung der Straßenbahnenlinien 1, 3, 6 und 7 an die Bahn. Seit 25. November 2012 „werden diese Straßenbahnenlinien in der Annenstraße westlich der Babenberger Straße über eine Rampe in die Tieflage gebracht, unterqueren den Bahnhofsgürtel und erreichen die unterirdische Haltestelle „Hauptbahnhof“. Anschließend unterfährt die Straßenbahn [...] die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes und wird parallel zur Straßenführung über eine Rampe an der Nordseite der Eggenberger Straße auf Höhe Waagner-Biro-Straße wieder nach oben geführt.“¹

Durch das Projekt „Graz Hauptbahnhof 2020“ ergeben sich aber auch Veränderungen für die GKB. Im Rahmen des Ausbaus der Bahnhofsinfrastruktur (Personentunnel Süd u.s.w.) kommt es zu einer Adaptierung und Verlängerung der Bahnsteige:



Animierte Ansicht der Nahverkehrsdrehscheibe im Endausbau - oben li.: GKB-Bahnsteig 8/9!



„Mit der Errichtung des Bahnsteigs 8/9 werden die Fahrten der Züge von der GKB-Stammstrecke von den Zügen der Süd- und Koralmbahn getrennt. Es reduzieren sich dadurch betriebserschwerende, kreuzende Zugbewegungen“¹ wodurch in Zukunft störungs- und zugfolgebedingte Verspätungen vermieden werden können. Der Zugang zum neuen Bahnsteig 8/9 wird dann bequem durch den verlängerten Personentunnel Süd erfolgen.

Alle diese Maßnahmen werden ab Herbst 2013 auch die vom (Individual-)Verkehr stark frequentierte Bahnhofskreuzung und die Eggenberger Unterführung deutlich entlastet.

Text: Mag. E. Suppan

¹ Bau-Information Graz Linien / ÖBB

Grafik & Bild: Zechner & Zechner ZT GmbH / Rechte: ÖBB Infrastruktur AG

GKB-Delegation im steirischen Landtag

Im Rahmen einer Einladung durch Herrn Landtagspräsidenten Ing. Manfred Wegscheider besuchte eine Gruppe von GKB-Mitarbeitern – rund um Prok. Dr. R. Kores – das steirische Landesparlament. Geführt durch Landtagsdirektor MMag. Dr. Jürgen Dumpelnik erhielten wir interessante Einblicke in die Aufgabenbereiche der höchsten gewählten Körperschaft unseres Bundeslandes, die 2012 bereits ihr 600jähriges Bestehen feiert. Das Grazer Landhaus präsentierte sich uns als gelungene Mischung aus historischem Kulturgut und politischem Arbeitsplatz. Neben dem Blick hinter die Kulissen war der papierlose Landtag ein zentrales Thema der Führung. In diesem Zusammenhang wurde ein weitergehender Informationsaustausch vereinbart. Wir bedanken uns, bei den genannten Herren herzlichst für die großartige Betreuung!

Text & Foto: ES



v. l.: DI St. Stadlober, ZBRV A. Schwammerlin, LT-Präs. Ing. M. Wegscheider, DI(FH) F. Polansek, Prok. Dr. R. Kores, Prok. P. Kronberger, Mag. D. Monsberger, LT-Dir. MMag. Dr. J. Dumpelnik, M. Kores, DI G. Winter

Besuch aus der WK-Steiermark

Am 9. November besuchte eine Delegation des Sozialdemokratischen Wirtschaftsverbandes in der Wirtschaftskammer Steiermark, unter Führung der Präsidenten NAbg. Dr. Christoph Matznetter (Bundesorganisation) und Kommerzialrat Karlheinz Winkler (SWV-Steiermark), gemeinsam mit der Sozialstadträtin der Stadt Graz Dr. in Martina Schröck und ÖBB-Betriebsrat Gernot Acko, unser Unternehmen.

Nach einem eingehenden Gespräch mit der Geschäftsführung über die wirtschaftlichen Seiten des Eisenbahnwesens besichtigte die 20köpfige Gruppe - unter Führung von Ing. H. Muster - das Betriebsgelände und die Werkstätten am Graz Köflacherbahnhof.

Die Gäste aus dem Wirtschafts- und Sozialbereich zeigten sich von der Leistungsfähigkeit und der sozialen Verantwortung der GKB beeindruckt!

Text & Foto: ES



v. l.: SWV-Präs. NAbg. Dr. Chr. Matznetter, Stadträtin Dr. in M. Schröck mit GD Mag. F. Weintögl



Die großen Bahnen der Alpen - Band V.

Von den Zauberbergen am Semmering zu den wilden Südalpen! Im fünften Band dieser Buchreihe zu den schönsten Bahnstrecken der Alpen geht es um die großen Eisenbahn-Magistralen. Darunter die Semmeringbahn, die erste Gebirgsbahn der Welt (eröffnet 1854), der Bahnknoten Selzthal, die Tauern-, Brenner- und Arlbergbahn. Oder auch die spektakulären Schweizer Bahnen und natürlich die faszinierenden Strecken in den italienischen und französischen Alpen. Wiedergegeben werden die modernsten Lokomotiven verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch Nostalgisches. Das Buch lebt von Sonnenfotos [...] und] von Aufnahmen die mit stimmungsvollen Reizen aufwarten.

Die brillanten Farbfotos im Buch stammen aus dem Zeitraum 1987 bis 2012 und geben den Reiz der Landschaften und Schienenwege in den Alpen aufs Schönste wieder!

Bestellung werden auf www.bahnsteig.de entgegen genommen.

Text & Cover: EuropMedia Verlag GmbH / K. Eckert

Merkur ist die beste Krankenversicherung Österreichs.

Ausgezeichnet beim
Assekuranz Award Austria 2012.
www.merkur.at



Top-Prämienkonditionen exklusiv für MitarbeiterInnen der GKB und deren Familienangehörigen!

Für Ihre individuelle Beratung wenden Sie sich bitte an:
Karl-Heinz Scheiber
Tel.: 0316/80 83-2657, Mobil: 0664/356 78 45
E-mail: karl-heinz.scheiber@merkur.at

WIR VERSICHERN DAS WUNDER MENSCH.

MERKUR
DIE GESUNDHEITS-VERSICHERUNG

100 Jahre Mittenwaldbahn

Ein Bericht von den Jubiläumsfeierlichkeiten

Am 28. Oktober 1912 wurde die Verbindung von Innsbruck nach Mittenwald, die erste durchgehend elektrifizierte Bahnstrecke der k. u. k. Monarchie, nach nur etwas mehr als 2½ Jahren Bauzeit eröffnet.

Aus diesem Anlass wurden vom 25. Mai bis zum 7. Oktober 2012 an den Bahnhöfen entlang der Strecke verschiedene Veranstaltungen organisiert. Den Abschluss bildeten die Bahnhofsfeeste in Seefeld, Mittenwald und Klais. Stilecht verkehrte am Samstag und Sonntag mehrmals täglich eine Nostalgiezuggarnitur der ÖGEG (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) bestehend aus der Lokomotive 1245.518 mit zweiachsigen grünen Spantenwagen zwischen Innsbruck und Mittenwald. Eine Sonderpostbeförderung von Innsbruck nach Seefeld am Samstag durch den Philatelistenklub Merkur aus Innsbruck und die Präsentation historischer Poststücke, Dokumente und Ansichtskarten ergänzte das Programm. Für die unterschiedlich gestalteten Sonderbriefmarken der österreichischen und der Deutschen Post gab es für die Philatelisten die passenden Sonderstempel direkt vor Ort.

Weiters zu sehen waren die Taurus-Lokomotive 1216.020 in der Jubiläumslackierung „175 Jahre Eisenbahnen für Österreich“ und der neue Triebwagen „Talent 2“ - ET 442, welcher ab Dezember 2013 zwischen Innsbruck und München im Nahverkehr der DB unterwegs sein wird. Außerdem konnte der historische Triebwagen ET 4041.01 (Ex-BBÖ ET 10) der ÖGEG besichtigt werden.

Text und Fotos: Alois Anton Wallner



1



2

1 Elektrotriebzug „Talent 2“ - ET 442 von Bombardier Transportation

2 Sonderzug mit Elektrolokomotive 1245.518 aus dem Jahre 1938 auf der Karwendelbrücke in Innsbruck

„Von Graz nach Pölfling-Brunn“

Eine gedankliche Reise mit der Sulmtalbahn

Vor 66 Jahren war die GKB ein Dampflokparadies. Dies war zum damaligen Zeitpunkt eigentlich nichts außergewöhnliches, gab es doch in der Steiermark außer auf der Bahnstrecke durch das Salzkammergut und den Lokalbahnen der Steiermärkischen Landesbahnen noch keine elektrische Zugförderung. Besonders Reiz auf die Eisenbahnfreunde übten jedoch die im täglichen Einsatz vor Personenzügen stehenden Lokomotiven der Südbahn Serie 17 c und die ehemaligen Wiener Stadtbahn Loks der Reihe 30 aus. Die 17 c gab es anderswo überhaupt nicht mehr zu sehen, die 30er konnten bei den ÖBB (als Baureihe 90) vereinzelt noch im Verschubdienst und im leichten Güterzugsdienst angetroffen werden. Grund genug [...] um eine Reise zu machen ...

Wir reisen gedanklich am frühen Morgen im August 1956 mit dem Zug 4103 von Graz nach Leibnitz, um mit der Sulmtalbahn weiter nach Pölfling-Brunn zu fahren. Am Hausbahnsteig in Leibnitz erwartet uns bereits der gemischte Zug LW 51 mit Lok 30.109. Für einen Samstag wird eine beachtliche Anzahl an Güterwagen befördert.

Am Bahnhof Fresing werden wir Zeuge einer für das Streckennetz der GKB besonderen Betriebssituation. Fresing war der einzige Bahnhof in dem planmäßig Zugkreuzungen abgewickelt wurden, ohne dass Sicherungsanlage und Signale vorhanden waren. Im Buchfahrplan des LW 51 ist angeführt, dass dieser vor der Einfahrtsweiche anzuhalten hat. Dies diente offenbar dem Aufsperrn der Weiche, dem anschließenden Verschub und dem Abstellen der Garnitur am Ladegleis. Der aus Wies kommende Triebwagenpersonenzug LW 4 hat im Buchfahrplan eine Trapeztafel verzeichnet. Er musste demnach bei der vor der Bahnhofseinfahrt aufgestellten Trapeztafel warten, bis mit der Lokomotivpfeife des eingesperrten LW 51 das Signal zur freien Einfahrt gegeben wurde.



1

Triebwagenpersonenzug LW 4									
78/—	90	Wies-Eibiswald . . .	—	—	8 35				LW 1,971,
	3,6	Pölfling-Brunn . . .	8 38	5 0,5	39	3,5	3,5		
	2,8	St. Martin- Dietmannsdorf Hst	44	1	45	5,0	4,0		
	1,4	Preraath Hst Gleinstätten . . .	49	x 1	50	1,5	1,5		
	1,8					1,9	2,0		
	2,5	Distelhof Hst. . .	—	x	54	4,0	3,0		
64/—	60	1,4 Mayerhof Hst . . .	56	1	57	2,0	2,0		
	2,9	Fresing	9 01	5 0,5	9 02	4,5	3,5	LW 51	
	4,7	Heimschuh	09	1	10	7,0	5,5		
	2,3	Muggenau-Silberb. Hst	13	5 0,5	14	3,5	3,0		
	3,2	Kaindorf Hst	19	1	20	5,0	4,0		
	1,8	Leibnitz	9 23	—	—	3,0	2,5		
28,4		Fahrzeit: 0 St. 41 ⁵ Min.	Aufenth.: 0 St. 06 ⁵ Min.		Zusammen: 0 St. 48 Min.				

2



3

SCHWERPUNKT SULMTALBAHN: REISEBERICHT

Danach sehen wir die Situation des gerade einfahrenden VT 10.02 (Ürdingen 1953). Anschließend musste es jedoch rasch gehen, denn im Fahrplan sind gerade einmal 30 Sekunden für den Fahrgastwechsel vorgesehen...

In Pölfing-Brunn angekommen haben wir bald Anschluss zum Personenzug 6724 von Wies nach Graz. Während das Ausfahrtssignal für den Sulmtalbahnzug in Richtung Wies bereits frei zeigt, bleibt noch Zeit für ein Foto der Zuglok 372 (Floridsdorf 768/1891).

In Lieboch ausgestiegen begegnet uns der Zug 6727 mit Lok 56.3255 (Wiener Neustadt 5496/1919) von Graz nach Wies. Nach einer Stärkung in der Bahnhofsgastwirtschaft begeben wir uns anschließend in den Kaiserwald und beobachten die im Blockabstand fahrenden Güterzüge auf der Rampe nach Premstätten.

Doch davon ein anderes Mal ...



Text und Buchfahrplan: Sammlung DI Dr. J. Körner

Fotos: Dr. G. Gilreiner, 4.8.1956,

Sammlung: Technisches Archiv Österreich



1 Zug LW 51 mit Lokomotive 30.109 (StEG 2809/geb.1900) Tender voraus am Bahnhof Leibnitz

2 Buchfahrplanseite mit Trapeztafel für den Triebwagenpersonenzug LW 4

3 Der Triebwagen VT 10.02 (geb. 1953 in Ürdingen - heute im Besitz der StEF) fährt in den Bahnhof Fresing ein

4 Dampflokomotive 17c 372 (768 / geb. 1891 in Wien-Floridsdorf) mit dem Personenzug 6724 am Bahnhof Pölfing-Brunn

5 Dampflokomotive 56.3255 (5496/geb. 1919 in Wiener Neustadt) mit dem Personenzug 6727 am Bahnhof Lieboch

6 Die Lokomotive 17c 372 mit dem Personenzug 6724 bei der Abfertigung am Bahnhof Deutschlandsberg (Abb. gespiegelt)

„Im Kleinformat durchs Sulmtal“

Jahresrückblick der Freunde der Sulmtalbahn

Seit mittlerweile sechs Jahren verfolgen die Mitglieder der Interessengemeinschaft „Freunde der Sulmtalbahn“ ein zentrales Ziel: „Den Nachbau der Sulmtalbahn im Maßstab 1:87 (H0)!“ Unsere 13 Mann starke Truppe ist das ganze Jahr damit beschäftigt unsere Modulanlage von mittlerweile fast 100 m Länge zu erhalten und auszubauen. Mehrmals im Jahr wird die Modellanlage der Öffentlichkeit präsentiert und auch eine kleine historische Ausstellung ist Teil der Veranstaltungen. Unser erklärtes Ziel ist es, die Geschichte rund um die 1907 errichtete Eisenbahnlinie von Leibnitz nach Pölfing-Brunn lebendig zu erhalten!

Zu den diesjährigen Höhepunkten zählten unter anderem:

Die Sonderfahrt nach Gleinstätten

Am 17. Mai wurde von unserer IGM, gemeinsam mit Styria-Mobile, eine Sonderfahrt mit einem GKB-Gelenktriebwagen (GTW) auf dem verbliebenen Teilstück der Sulmtalbahn (der Anschlussbahn Gleinstätten) organisiert. Die Fahrt führte zuerst von Wies-Eibiswald nach Gleinstätten und - nach zahlreichen Fotohalten - weiter nach St.Martin-Bergla, wo beim GH Martinhof eine Stärkung auf uns wartete! Unser besonderer Dank gilt der GKB so-

wie dem Hauptorganisator HP Reschinger und unserer charmanten Zugführerin Kollegin Kerstin Kulari.

Modellbahnhartage 2012: „Die Sulmtalbahn fährt wieder“

Erstmals konnten wir die gesamte Anlage mit dem umgebauten Drucktastenstellwerk (DrS50) und dem fertiggestellten Bahnhof Wies-Eibiswald im Vollbetrieb zeigen. Veranstaltungsort war diesmal der Mehrzwecksaal der Gemeinde Pölfing-Brunn. Es gab im Juni - an zwei Wochenenden - insgesamt sechs Ausstellungs-

tage, zudem war die Anlage wochentags für Gruppen - z. B. die Fahrdienstleiter des Grazer Hbf - zugänglich. Besonders freute uns ein Bericht des ORF-Steiermark über unsere Anlage. Erstmals war auch unser selbst gebauter Führerstand zu sehen, an dem ein Modellzug auf der Anlage am Bildschirm - nach Funkkamerainpressionsen - gesteuert werden konnte.

Für 2013 ist eine Veranstaltung in Oisnitz-St. Josef und die Fertigstellung des Modellbahnhofes Pölfing-Brunn geplant.

Text: K. Grubelnik / Fotos: Ferk, Kassar, Grubelnik



1 Prok. Dr. R. Kores am DrS50-Stellwerk

2 VT 10.02 vor d. Landwirtegenossenschaft

3 VT 70.03 am Bahnhof Wies-Eibiswald



175 Jahre Eisenbahn für Österreich

Ein Rückblick auf das Jubiläumsjahr 2012

Am 23. November 1837 wurde mit dem 13 Kilometer langen Teilstück der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die erste Dampfeisenbahn Österreichs eröffnet!

War es auch nicht die erste Eisenbahn in unserem Land (die Pferdeisenbahn Linz - Budweis fuhr bereits seit 1832 und der erste als „Eisenbahn“ zu bezeichnende Verkehrsweg, der „Hunstlauf“ am steirischen Erzberg, wurde schon 1810 in Betrieb genommen) so markiert dieses Datum doch einen herausragenden Punkt in der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs. Grund genug also, dieses bedeutende Ereignis auch entsprechend zu würdigen.

Der Bogen der Veranstaltungen reichte von den Bahnerlebnistagen in der Steiermark über die Parade der Dampfloks in Strasshof und das Ampflwanger Dampflokkfest bis zum Geburtstagsfest der Bahn am noch in Bau befindlichen neuen Wiener Hauptbahnhof. Im ganzen Land gab es verschiedenste Jubiläumsveranstaltungen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten – Sonderzüge, Bahnhofsfeste und Ausstellungen.

Besonders hervorgehoben seien hier die an verschiedenen Orten von Mitgliedsorganisationen des Bahnerlebnis Steiermark organisierten Bahnerlebnistage mit ihrem Höhepunkt, dem Jubiläumsfest im TEML am 1. Mai dieses Jahres. Bei diesem, von GKB und StEF unter Mitwirkung von LTE, Adria Transport und S-Bahn Steiermark ausgerichteten Fest konnten hunderte Gäste neben historischen und modernen Fahrzeugen der GKB auch die StH-Lokomotive V 20.012 (ex GKB 1500.7) bestaunen. Im August durchquerte der von historischen Lokomotiven gezogene Austria-Jubiläumsexpress Österreich und machte dabei am 20.8.2012 Station am Graz Köflacherbahnhof. Von den vielfältigen Ausstellungen seien hier

jene in Strasshof und im Österreichischen Staatsarchiv erwähnt. Am 22. September veranstalteten die ÖBB ein viel besuchtes Bahnhofsfest am Grazer Hauptbahnhof.

Den krönenden Abschluss des Jubiläumsjahrs in der Steiermark bildete zweifellos die Grazer Herbstmesse mit ihrem Leithema „Eisenbahn“. In Hallen und auf dem Freigelände gab es einen Überblick über die historische Entwicklung der Eisenbahn bis hin zu den modernsten technologischen Innovationen im Bereich der Schienen- und Fahrzeugtechnik. Die heimischen Eisenbahnunternehmen präsentierten ihre Angebote im Personen- bzw. Güterverkehr, auch die Freunde der Modellbahn kamen nicht zu kurz. Der Publikumsmagnet schlechthin war aber unsere 671. Die dienstälteste Lokomotive der Welt hatte erstmals in ihrer 152jährigen Geschichte die Bahngleise verlassen und präsentierte sich, perfekt

herausgeputzt von der Lokmannschaft, den Messebesuchern. Rückblickend betrachtet brachte das Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn für Österreich“ eine Fülle von Aktivitäten, die belegen, dass die Eisenbahn, schöpfend aus einer langen, glorreichen Tradition, ein zeitgemäßes Verkehrssystem mit großem Rückhalt in der Bevölkerung und durchaus positiven Ausblicken für die Zukunft ist. Es hat sich aber auch gezeigt, dass Planung und Umsetzung eines derart umfangreichen Veranstaltungsangebots nur durch das Engagement unzähliger, in Vereinen organisierter, ehrenamtlicher Mitarbeiter/innen möglich sind. Bleibt zu hoffen, dass sich auch bei kommenden Jubiläen ein motivierter Personenkreis findet, der bereit ist, durch seinen Einsatz seine Begeisterung für die Eisenbahn auf eine breite Öffentlichkeit zu übertragen.

Text: G. Aldrian / Foto: A. Wallner



Das StEF-Team (li. und re.) m. Gästen vor der 671 bei der Sonderschau auf der Herbstmesse

Das Museumsjahr im Zeitraffer

Auch das heurige Jahr hat gezeigt: Immer mehr Gäste kommen ins Museum! Einerseits zu den alljährlichen Festen - wie der Eröffnung am 1. Mai und zum Abschluss der Saison am 26. Oktober - sowie andererseits zu Konzerten, Feiern und Veranstaltungen.

Besondere Anziehungspunkte waren das Konzert der Liebocher Jugend „Classic Meets Modern“, der allseits beliebte Liebocher Pensionistenfrühschoppen, das GKB-Mitarbeiterfest und die Junkerpräsentation der Gemeinde Lieboch. Die E-Bike-Aktion des Tourismusverbandes Lieboch zog radfahrendes Publikum an, konnte man sich doch in dieser 1. Saison die Elektrofahrräder gratis ausleihen!

Dazu kommen die stetigen Bemühungen der Steirischen Eisenbahnfreunde, das TEML noch bekannter zu machen. Mit der Teilnahme an der Steiermark Card, dem „Aufsteirern“, an der Grazer Herbstmesse und an zwei Internetportalen - dem Steirer Guide 3D Tourismusportal und www.busdriver.eu - sollen in Zukunft noch mehr volle Autobusse ins Museum bzw. nach Lieboch geholt werden. Die öffentlichen (Dampflok-)Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen – insbesondere zum Lipizzaner-Almabtrieb – ziehen vermehrt nicht nur steirische Eisenbahnfreunde, sondern auch solche aus den Bundesländern, aus Deutschland, der Schweiz und Großbritannien an. Von dort wurde die 152 Jahre alte Dame 671, die dienstälteste Dampflok der Welt, auch einige Male privat gebucht. Die alljährliche Sommerferienaktion gemeinsam mit der Gemeinde Köflach bringt auch den Köflacher Kindern im Juli und August die Geschichte „ihrer“ Eisenbahn näher und erlaubt ihnen am Führerstand der Dampflok 56.3115 im Museum und im modernen Stadler GTW auf der heutigen GKB-Strecke die Lokführerpositionen

zu vergleichen. Der beliebte VT 10 - der „Rote Blitz“ - transportierte anlässlich der „Langen Nacht der Museen“ des ORF bereits zum 13. Mal Museumsbesucher/innen ins TEML nach Lieboch. An diesem Abend wurde auch eine Sonderausstellung mit Keramikkunst eröffnet und zu unserer großen Freude durften wir dazu

als Vertreter der GKB Herrn Generaldirektor Mag. F. Weintögl begrüßen. Unter dem Titel „Kopfreisen“ waren die Diplomarbeiten der Meisterklassen für Keramische Formgebung und Bildhauerrei zum Thema „Substanz“ der Meisterschule für Kunst und Gestaltung Graz, sowie die

Arbeiten von Roswitha Aldrian zu bewundern. Gemeinsam mit dem Club U44 holten die Steirischen Eisenbahnfreunde die diesjährige Tagung der österreichischen Museums- und Touristikbahnen von 2. – 4. November ins TEML. Für die rund 60 Teilnehmer/innen gab es Exkursionen mit dem „Roten Blitz“ zum Koralmstunnel und mit der Feistritztalbahn nach Birkfeld.

Heuer hat das TEML die 5.000-Besuchermarke weit überschritten und mit diesem positiven Ausblick in die Zukunft wünschen das TEML-Team und die Steirischen Eisenbahnfreunde allen Leser/innen frohe Weihnachts- und Neujahrsfeiertage und sagen „Auf Wiedersehen“ 2013!

Text: Mag. G. Rossmann

Fotos: R. Aldrian & Mag. G. Rossmann



GD Mag. F. Weintögl bei der Ausstellungs-eröffnung im TEML



StEF-Obmann G. Aldrian mit Köflacher Kindern

Termine: Dezember - März

23. / 24. Dezember 2012 Modellbahnausstellung und Stellwerksführungen am GKB-Bahnhof Deutschlandsberg:

Sonntag, 23. Dezember 2012 von 14.00 - 17.00 Uhr und Montag, 24. Dezember 2012 von 13.00 - 16.00 Uhr!

14. Jänner 2013 StEF-Clubabend:

Brauhaus Eggenberg, Laudongasse 25, 8020 Graz: 18 Uhr! Mit einem Diavortrag von Gottfried Aldrian: „Unterwegs im Land des Feuers – mit der Eisenbahn durch Aserbaidschan“

11. Februar 2013 StEF-Clubabend:

Brauhaus Eggenberg, Laudongasse 25, 8020 Graz: 18 Uhr! Mit einem Diavortrag von Gerhard Sammer: „Eisenbahnimpressionen von den Britischen Inseln“ - Teil 1

11. März 2013 StEF-Clubabend:

Brauhaus Eggenberg, Laudongasse 25, 8020 Graz: 18 Uhr! Mit einem Diavortrag von Gerhard Sammer: „Eisenbahnimpressionen von den Britischen Inseln“ - Teil 2

Öffnungszeiten des Technischen Eisenbahnmuseums Lieboch: 1. Mai - 26. Oktober, Mittwoch - Sonntag, 10.30 bis 17.00 Uhr! INFO: www.stef.at oder 0664-4883030

*... und viel Glück im
neuen Jahr 2013!*



DVR 0066265 Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt