

Alle Geschäftsbereiche der GKB im Jahre 2007 erfolgreich zertifiziert !

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) erhielt am 18. Jänner 2008 im Rahmen eines Pressegespräches von der Quality Austria Trainings-, Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH sowohl das Zertifikat nach ISO 9001, als auch das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) – Zertifikat nach §39 des Eisenbahngesetzes. Bereits im August 2007 wurde darüber hinaus ein erfolgreiches SQAS – Assessment durchgeführt. „Eine erfolgreiche Zertifizierung ist für jedes Unternehmen ein wichtiger Schritt. Die Quality Austria hilft als starker Partner bei der Erreichung dieser Ziele“, erklärt Konrad Scheiber, Geschäftsführer der Quality Austria. Mit der erfolgreichen Zertifizierung nach ISO 9001, SMS und SQAS verfügt die GKB über ein umfassendes Managementsystem, das Qualität, Sicherheit, Gesundheits- und Umweltschutz integriert.



Oben: Am 18. Jänner 2008 erhielten (v. l.) DI Harald Drummel [G-QM](#), Leiter [G-QM](#) Peter Stoeßl und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl von Dr. Christian Schweiger, Präsident der ÖQS, die Zertifikate. (Foto: Pachernegg)

Die Themen dieser Ausgabe

GKB als Gesamtunternehmen zertifiziert 2
EB-IH: Auftrag aus Slowenien 4
 Remotorisierung und Modernisierung einer Werkslok der Baureihe DHL600H... 4
 Die Südbahn – Ausstellungsorte 8
 5. Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio 8
 6. Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia 9
 POSTER 10
 StEF – News 12
 Clubabende 12
 Neuer Kassier beim StEF 12
 Vorläufiges Aus für Klubabende im Bräukeller 12
 32. ordentliche Jahreshauptversammlung der StEF 12
 Die Südbahnstrecke (6. Teil) 13
 Anfang und Ende: Wien und 13
 ... Triest 14
 Zum Ende der Reise 16
 Die Kunst und die Eisenbahn 17
 Maria Stelzl 17
 Robert G. Tomaschek 17
 GKB Sportverein 18
 Eisschiessen in Niedergams 18
 Und wenn das Eis geschmolzen ist: „Petri Heil!“ 18
 Eisstockschießen – GKB gewinnt 19
 Im Gespräch mit: Dietmar Ogris 19
 Die GKB-Band 19
 Ortsgruppe 522 19
 Leserbrief zur „Südbahn Silbermünze“ 19
 Ganz Kurze Berichte 20
 Minister besucht GKB 20
 Gastspiel in Wels 20
 Aktuelle Termine 20
 IMPRESSUM 20



ISO 9001:2000 **NR.06414/0**
SMS **NR.00001/0**

GKB als Gesamtunternehmen zertifiziert

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH erfüllt alle Kriterien für das Zertifikat «ISO 9001». Das kundenorientierte Managementsystem ist ein wichtiger Schritt in der Unternehmensgeschichte. Nach intensiven (Vor-)Arbeiten wurden in einem dreitägigen Audit alle Prozesse auf Basis der ISO-Norm 9001 geprüft und mit dem Zertifikat bestätigt. Die Bemühungen haben sich gelohnt und die GKB darf sich als eines der wenigen Bahnunternehmen als ISO-zertifiziert bezeichnen. Ausgezeichnet wurden übrigens alle Geschäftsbereiche: Angefangen vom Bereich Eisenbahn **EB** über die Bereiche Infrastruktur **IN**, Busbetrieb **BB**, Verwaltung bis hin zur Geschäftsführung **G**. Die GKB – Werkstätte **EB-IH**, die bereits nach «ISO 9001:2000» zertifiziert war, wurde mittels eines Übernahmeaudits in das Gesamtsystem integriert.

ZERTIFIKAT

Die Quality Austria Trainings-, Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH stellt folgender Organisation ein Quality Austria-Zertifikat aus:

GRAZ-KÖFLACHER BAHN UND BUSBETRIEB GMBH
 A-8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41

Geltungsbereich:
 - Busbetrieb
 - Eisenbahn-Personenverkehr
 - Eisenbahn-Güterverkehr
 - Trassenmanagement
 - Instandhaltung und Refurbishment von Schienenfahrzeugen

QUALITÄTSMANAGEMENT-SYSTEMS
 entsprechend den Forderungen der
ISO 9001:2000

Registrier-Nummer: 06414/0
 Erstausstellung: 7. Dezember 2007
 Gültig bis: 6. Dezember 2010

Wien, am 7. Dezember 2007

Die Gültigkeit dieses Quality Austria-Zertifikates wird durch jährliche Überwachungsaudits und dreijährige Verlängerungsaudits aufrechterhalten.

Quality Austria Trainings-,
 Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH

TR Ing. Viktor Seitschek
 BOARD

Konrad Scheiber
 Geschäftsführer

Die aktuelle Gültigkeit des Zertifikates ist ausschließlich im Internet unter www.qualityaustria.com/index.php?id=798 dokumentiert. NACE: 60.1.0 EAC: 31





qualityaustria
Erfolg mit Qualität

ZERTIFIKAT

Die Quality Austria Trainings-, Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH stellt folgender Organisation ein Quality Austria-Zertifikat aus:



GRAZ-KÖFLACHER BAHN UND BUSBETRIEB GMBH
A-8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41

Geltungsbereich:

- Busbetrieb
- Eisenbahn-Personenverkehr
- Eisenbahn-Güterverkehr
- Trassenmanagement
- Instandhaltung und Refurbishment von Schienenfahrzeugen

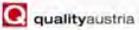
Die Gültigkeit dieses Quality Austria-Zertifikates wird durch jährliche Überwachungsaudits und fünfjährige Verlängerungsaudits aufrechterhalten.

Dieses Quality Austria-Zertifikat bestätigt die Anwendung und Weiterentwicklung eines wirksamen

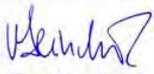
SMS gem. EisbG § 39 bzw. EU-Richtlinie 2004/49/EG

Registrier-Nummer: 00001/0
Erstausstellung: 7. Dezember 2007
Gültig bis: 6. Dezember 2012

Wien, am 7. Dezember 2007




Quality Austria Trainings-,
Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH



TR Ing. Viktor Seitschek
BOARD



Konrad Scheiber
Geschäftsführer

Die Quality Austria Trainings-, Zertifizierungs- und Begutachtungs GmbH ist ein Umweltengagementsystem nach dem ISO 14001:2004 (Umweltmanagement) und dem ISO 9001:2000 (Qualitätsmanagement) zertifiziert. Die Quality Austria ist durch den VQA Verband der Automobilindustrie (VIA) zugelassen. Die Anerkennung ist die Zulassung zum Betrieb der Qualitätssicherung und der Gültigkeit der ISO 9001:2000 und ISO 14001:2004. Die Quality Austria ist das internationale Mitglied der IAF (International Accreditation Forum).

Die aktuelle Gültigkeit des Zertifikates ist ausschließlich im Internet unter www.qualityaustria.com/index.php?id=798 dokumentiert. NACE: 60.1.0 EAC: 31

Peter Stoebl G-QM, Leiter der Stabstelle Qualitätsmanagement in der GKB: „Mit der Einführung des Qualitätsstandards ISO 9001 und des Sicherheitsmanagementsystems nach § 39 haben wir bei der GKB einen mehrfachen Nutzen.“

- ➔ Die Prozesse konnten optimiert werden, Zuständigkeiten und Kompetenzen in der Organisation wurden klarer.
- ➔ Mit der Erstellung eines Rechtsverzeichnisses für das gesamte Unternehmen hat die GKB nun nicht nur mehr Rechtsklarheit, sondern auch mehr Rechtssicherheit.
- ➔ Die Mitarbeitermotivation konnte weiter gefördert werden.
- ➔ Und schließlich profitieren die Fahrgäste von reibungslosen Beförderungen und von einem Höchstmaß an Sicherheit.

§ 39 des Eisenbahngesetzes regelt die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem mit dem Schwerpunkt betriebliche Sicherheit. Qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn sind festzulegen und umzusetzen. Im Zuge eines Risikomanagements sind mögliche Risiken zu identifizieren, zu bewerten und Maßnahmen zur Risikominimierung abzuleiten. Regelmäßige Schulungsprogramme für Eisenbahnbedienstete, welche Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit im gesamten Eisenbahnbetrieb ausführen, sind durchzuführen.

SQAS steht für **Safety and Quality Assessment System**. Dabei werden für Transportdienstleister alle relevanten Qualitäts-, Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltaspekte beurteilt. Das SQAS-Assessment erfolgte in Kooperation mit der DQS (Deutsche Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen mbH).

Der Weg zum Erfolg: Eine systematische und klare Führung ist wesentlicher Bestandteil für den Erfolg eines Unternehmens oder einer Organisation. Unterstützend dabei ist die Einführung und Aufrechterhaltung eines Managementsystems, das auf ständige Leistungsverbesserung ausgerichtet ist und die Erfordernisse aller interessierten Parteien berücksichtigt. Unabhängig, ob man von einem Qualitäts-, Umwelt- oder Sicherheitsmanagement spricht, eine Implementierung innerhalb des Unternehmens wird immer von strategischen Entscheidungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit am Markt getragen.

Dank dieser Investition in die Qualität und Sicherheit werden betriebswirtschaftliche Potentiale ausgeschöpft, was gegenüber den Mitbewerbern klare Kostenvorteile mit sich bringt. Das Qualitätsgütesiegel «ISO 9001:2000» setzt wichtige Zeichen nach innen und nach aussen. Intern trägt das Siegel zur laufenden Verbesserung der Prozesse bei und motiviert die Mitarbeitenden zur bewusst gelebten Qualitätsorientierung. Extern erhöht die GKB gegenüber ihren Kunden, Partnern und Eigentümern das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und die Professionalität des Bahnunternehmens. Qualitätsmanagement nach «ISO 9001:2000» ist kein Selbstzweck. Vielmehr geht es darum, dass in unserer täglichen Arbeit der Grundsatz unseres Qualitätsmanagementsystems – erfolgsorientiertes Zusammenarbeiten von eigenverantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unterschiedlicher Organisationseinheiten – im Interesse unserer Kunden optimale Früchte trägt. **Die erfolgreiche Zertifizierung kann als entscheidender Start für eine stetige Weiterentwicklung im Bereich Qualität, Sicherheit und Umwelt gesehen werden!**

Peter Stoebl G-BE / G-PR / G-QM



EB – IH : Auftrag aus Slowenien

Remotorisierung und Modernisierung einer Werkslok der Baureihe DHL600H

Ausgangssituation:

Die Firma **Salonit Anhovo gradbeni materiali d.d.** wurde 1921 gegründet und ist mittlerweile einer der führenden Zementproduzenten sowie Hersteller von Produkten für die Baustoffindustrie Sloweniens. Die Salonit Anhovo Holding ist ein Partner der österreichischen **Wietersdorfer Gruppe** (Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH) und selbst an einem Dutzend Unternehmen der slowenischen Baustoffindustrie beteiligt. Jährlich werden in Anhovo knapp 1 Mio. Tonnen Zement neben anderen Baustoffen und Fertigprodukten produziert.

Das Werk betreibt eine mehrgleisige Anschlussbahn, die direkt von der SŽ-Strecke Jesenice - Nova Gorica - Divača abzweigt. Die Gleisanlage verbindet das höher gelegene alte Werk mit einem neu errichteten Werksgelände über eine 11‰ steile Rampe. Den Verschub besorgen zwei Dieselloks der Baureihe DHL600H, Baujahr 1974. Sie wurden von der Lokomotivfabrik Đuro Đaković in Slavonski Brod (Kroatien) als Lizenznachbau der Baureihe DH600 C48 der Jenbacher Werke hergestellt. Die Lok mit der internen Nummer 4 (DHL600H št4) trägt die Hauptlast im Verschub (2800 bis 3000 Betriebsstunden im Jahr) und wurde bereits im Jahre 1991 mit einem Jenbacher 4-Takt Dieselmotor der Type JW212 DS das erste Mal remotorisiert und mit einem VOITH Turbowendegetriebe L3r4U2 ausgestattet, das speziell für den schweren Verschub mit einer niedrigen Minimalgeschwindigkeit, einer hohen Anfahrzugkraft und einer leistungsfähigen hydraulischen Bremse ausgelegt wurde. Die zweite Werkslok besitzt noch den bei Auslieferung eingebauten 2-Takt Dieselmotor JW600 und wird nur mehr während der Instandhaltung der Lok št4 und bei Produktionsspitzen eingesetzt.

Nachdem eine Aufarbeitung des Jenbacher Dieselmotors der Lok št4 nicht mehr möglich war, entschied die technische Leitung der Fa. Salonit Anhovo bereits im Jahre 2004, eine zweite Remotorisierung und Modernisierung der Lok vorzunehmen. Den Salonit-Technikern wurde dabei die **GKB-Werkstätte** von einem namhaften deutschen Dieselmotorhersteller als Fachwerkstätte für Remotorisierungen empfohlen – so wie die Fa. **Activ GmbH**, mit Firmensitz in Graz, als zuverlässiger und in Slowenien „aktiver“ Geschäftspartner für die Gesamtprojektentwicklung von Industrieprojekten. Anfang Oktober 2004 wurden ein Techniker-Team der GKB sowie die Fa. **Activ** zu einer Befundung der Lok št4 in Anhovo eingeladen, um die Realisierbarkeit zu prüfen und eine technische Lösung anbieten zu können.

Dabei zeigte sich die Lok wie auf den folgenden Fotos erkennbar:



Foto unten: Lok DHL600Hšt4 am 06.10.2004 auf der Anschlussbahn in Anhovo



Das technische Konzept:

Der neue Dieselmotor musste folgende Anforderungen des technischen Lastenheftes erfüllen:

- Abgasemissionen gemäß EU-Richtlinie 2004/26/EC Stage IIIA
- Schallemissionen gemäß TSI Noise (nachgewiesen durch Vergleichsmessungen vor und nach der Remotorisierung)
- mindestens dieselbe Motorleistung im schweren Verschub wie der alte Motor (d.h. Leistungskurve im gesamten Drehzahlband über der des Jenbacher Motors liegend)
- Begrenzung der Maximaldrehzahl des Dieselmotors auf 1500 min⁻¹, bedingt durch die gleich hohe Nenndrehzahl des angeflanschten VOITH Turbowendegetriebes
- Baugröße des Dieselmotors muss einen Einbau innerhalb des bestehenden Motorvorbaus ermöglichen
- niedriger Kraftstoffverbrauch, geringe Wartungskosten und langfristig sichergestellte Ersatzteilversorgung über ein bestehendes Händlernetz in Slowenien
- genehmigungsfähig durch die slowenische Zulassungsbehörde AŽP

Durch eine Besichtigung und Vorführung der von der GKB-Werkstätte in den Jahren 2000-2003 remotorisierten Loks DH600.1, DH600.2 und DH600.3 konnten die Entscheidungsträger der Fa. **Salonit Anhovo** von der Kompetenz und Leistungsfähigkeit überzeugt werden. Im Jahr 2006 erfolgte schließlich die Beauftragung für die Remotorisierung und Modernisierung durch die Fa. **Activ**.

Detaillierung des technischen Konzeptes und Durchführung des Umbaus:

Unmittelbar nach Beauftragung erfolgte die Bestellung des CATERPILLAR Dieselmotors C18 ACERT twinturbo, der nach 6-monatiger Lieferzeit zeitgleich mit der Lok št4 im Dezember 2006 in Graz eintraf. Noch vor Beginn der Arbeiten wurden mit dem alten Jenbacher Motor Schallmessungen gemäß TSI Noise in verschiedenen Betriebszuständen des Motors durchgeführt.

Mit dem neuen Dieselmotor musste die gesamte „Peripherie“ des Motors, das heißt

- die elastische Motorlagerung
- die hochelastischen Antriebskupplungen, sowohl haupt- als auch nebenantriebsseitig
- die Gelenkwellen
- die Luftansaugung, Reinluftführung, Abgasführung
- das gesamte Kühlwassersystem
- die Ladeluftführung über einen Luft-Luft-Ladeluftkühler



- das gesamte Nebentriebskonzept bestehend aus
- Hydrostatikanlage für den hydrostatischen Antrieb der Lüfterräder des Wasser- und des Ladeluftkühlers (Hydrostatikanlage war vorher nicht vorhanden) und
- Riemenantrieb des Kolbenkompressors auf Werkswunsch
- die Schallsolierung des gesamten Maschinenraumes
- die Installation einer Aufdachklimaanlage verbunden mit einer thermischen Isolation und Neuverglasung des Führerhauses
- die Neu-Instrumentierung des Pultes mit hintergrundbeleuchteten Rundinstrumenten
- die gesamte Neuverkabelung der Lok
- die elektronische Motorsteuerung verbunden mit einer neuen elektronischen Loksteuerung

neu ausgelegt werden. Das gesamte Engineering erfolgte durch die gleichnamige Abteilung der GKB-Werkstätte in Zusammenarbeit mit den Komponentenherstellern. Vorteilhaft erwies sich das umfangreiche Know-how der **EB-IH** Mitarbeiter bei Remotorisierungsprojekten, wodurch alle auftretenden Probleme mit maßgeschneiderten technischen Lösungen kundenorientiert gelöst werden konnten.



Foto oben: Eingang der Lok in Graz am 13.12.2006. Die DHL600H54 auf der Drehscheibe am Graz Köflacherbahnhof.

Foto unten: Zerlegungsarbeiten



Noch im Dezember 2006 wurden die Vorbauten samt Führerhaus abgehoben, der alte Motor samt Peripherie ausgebaut – übrig blieb nur mehr das blanke Deckblech mit dem darunterliegenden Fahrwerk. Nun konnte der Neuaufbau beginnen. Nachdem der neue Motor mit den elastischen Motorlagern millimetergenau am Deckblech ausgerichtet wurde, konnte an der Montage der mechanischen Anbaukomponenten am Motor gearbeitet werden.

Zeitgleich erfolgte die Vorbereitung der Vorbauten für die Lackierung in Salonit-Werksfarben: Grundreinigung vom Zementstaub, ausbessern, anschleifen, grundieren und lackieren.



Foto oben: CAT Motor C18 aufgesetzt am Deckblech mit den Koll. (v.l.n.r.) Schreiner, Blumrich, Bartl und Koch

Foto unten: Langer Vorbau wird zum Lackieren vorbereitet



Anschließend wurde der gesamte Vorbau innen in mühevoller Detailarbeit mit Schalldämmmatten verkleidet und zum mechanischen Schutz der Dämmmatten sowie zur zusätzlichen Isolation vollständig mit Lochblechen abgedeckt. Die weiteren Meilensteine waren zeitlich abhängig von den Lieferzeiten der Komponentenhersteller sowie von denen der Sublieferanten:

Im Februar 2007 wurde das **VOITH** Turbowendegetriebe ausgebaut und vom Herstellerwerk in St. Pölten zur Hauptaufarbeitung angenommen. Im Mai wurden der Ladeluftkühler und die Hydrostatikkomponenten sukzessive angeliefert. Anfang Juni wurde der aufgearbeitete **KNORR** Kolbenkompressor angeliefert, Ende Juni schließlich das aufgearbeitete Turbowendegetriebe.

Zwischen diesen Meilensteinen nutzte man die Zeit:

- zur Aufarbeitung eines bei der Überstellfahrt nach Graz gebrochenen Blattfederpaketes
- zur Anfertigung der Reinluft- und Abgasführung aus geschweißten Edelstahlrohren
- zur Anfertigung der gesamten Kühlwasserverrohrung aus autogen verschweißten Stahlrohren
- zum Umbau des Wasserkühlers vom ursprünglichen Riemenantrieb auf hydrostatischen Antrieb mit einer dazwischen geschalteten elastischen Kupplung



- zur Anfertigung einer sehr komplexen Ladeluftführung mit seitlicher Kühlluftansaugung, -umlenkung und Ausströmung an der Oberseite des langen Vorbaus - diese Blechkonstruktion musste aus Platzgründen aus zwei sich räumlich verschneidenden Zylinderflächen angefertigt werden
- zur Anfertigung der Kabelschächte am Vorbau aus stabilen gekanteten Blechen
- zur vollständigen Neuverkabelung des Vorbaus mit allen aufgebauten Komponenten, wobei alle Leitungen in das Führerhaus über drei Zentralstecker steckbar gemacht wurden, damit auch in weiterer Folge beim Abheben des Führerhauses nicht wie bisher die Kabel durchtrennt werden müssen
- um das gesamte Führerhaus innen neu zu verkabeln (Schaltschränke, Pult, Motorelektronik, Loksteuerung, Klimaanlage sowie alle Verbraucher im Führerhaus). Hier lernten unsere Elektriker mangels vorhandener Stromlaufpläne sogar technisches Slowenisch.
- zur Neulackierung des Führerhauses außen und innen



Foto oben und unten: Detailansichten mit den eingebauten neuen bzw. aufgearbeiteten Komponenten Ende August. Unten v.l.n.r. die Koll. Oduwa, Jauk, Peter und Pickl.



Nach Einbau des aufgearbeiteten Turbowendegetriebes im Juli konnte die Neuverkabelung des Führerhauses abgeschlossen werden und schließlich Ende August die Erstinbetriebnahme des Dieselmotors durch den Hersteller erfolgreich absolviert werden. Bei den ebenso erfolgreich durchgeführten Lastprobefahrten zeigte sich jedoch, dass der aus Kostengründen in der Lok verbliebene alte Abgasschalldämpfer durch eine Neukonstruktion ersetzt werden musste, wozu auch der Auftraggeber unverzüglich zustimmte.

Der Ausbau des alten Schalldämpfers, die Auswahl und Detaillierung eines geeigneten neuen Spiral-Schalldämpfers, die Lieferung und der maßgenaue Einbau des Dämpfers samt Hitzeschutz-Isolierung sowie die Neuanfertigung der Abgasführung vom Schalldämpfer in den Abgasschlot konnten schließlich Anfang Oktober vollendet werden.



Foto oben: Streckenprobefahrt mit Wagensatz im Bf Premstätten-Tobelbad

Foto unten: Erste Belastungsfahrt mit 1200 Tonnen im Verschub am Graz Köflacherbahnhof Ende August 2007



Fertigstellung, Schulungs- und Probefahrten sowie die behördliche Abnahme der Lok:

Somit war die Lok fertig gestellt für die Ausgangs-Schallmessung gemäß TSI Noise. Diese zeigte, dass sich die getätigten Schalldämm-Maßnahmen am Vorbau und der Einbau des Spiralschalldämpfers neuester Bauart gelohnt hatten: In allen Betriebszuständen des neuen Motors wurde eine beachtliche Senkung der Schallemissionen erzielt. Auch die Ausgangsverwiegung zeigte, mit welcher Präzision geplant und gearbeitet wurde. Die Lok wiegt nun mit 2/3 Vorräten gemäß Wunsch des Auftraggebers exakt 44000 kg.

Ende Oktober erfolgte die abschließende Einbau-Untersuchung durch den Motorhersteller. CAT-Ingenieure bestätigten den ordnungsgemäßen und fachgerechten Einbau des Motors samt Aggregaten, womit die offizielle technische Freigabe für den Kunden erlangt wurde.

Begleitend wurde an der gegenständlichen Lokomotive die Jahresrevision nach den Vorgaben der slowenischen Eisenbahngesetzgebung vorgenommen, welche u. a. auch eine Ultraschallmessung der Radsatzwellen zum Inhalt hatte. Nach Schulungsfahrten der Salonit-Techniker und -Triebfahrzeugführer am Graz Köflacherbahnhof im Verschub sowie Probefahrten am Streckennetz der GKB erfolgte am 13. 11. 2006 schließlich die behördliche Abnahme durch die slowenische Zulassungsbehörde AŽP im Beisein eines Vertreters des slowenischen Verkehrsministeriums. Dazu wurden eine Belastungsfahrt im Verschub und eine Streckenfahrt nach Köflach, jeweils mit Grenzlast, durchgeführt. Die slowenische Zulassungsbehörde AŽP konstatierte uns dabei eine hohe Qualität der durchgeführten Arbeiten.

Somit stand der Überstellung der Lok nach Anhovo nichts mehr im Wege, wengleich sich die EB-IH Mitarbeiter und die Triebfahrzeugführer an die „vierte 600er“ schon gewöhnt hatten, prägte sie doch das Tagesgeschäft über einen längeren Zeitraum.

Der gesamte Transport der Lok von Graz nach Spielfeld, eingereicht in einen GKB-Güterzug, sowie von Spielfeld nach Anhovo,





eingereicht in einen SŽ-Güterzug, wurde von den Abteilungen **EB** bzw. **EB-GV** sorgfältig geplant und konnte am 04. 12. 2007 reibungslos und ohne Verspätungen durchgeführt werden.

Schon am nächsten Tag wurde die Lok im Werk in Betrieb genommen und muss sich mit bis zu 1350 Tonnen am Zughaken täglich erfolgreich bewähren. Davon und von der Zufriedenheit unseres Endkunden konnten wir uns im Rahmen einer Werksbesichtigung am 30. 01. 2008 persönlich überzeugen.

Foto oben: Behördliche Abnahmefahrt mit AŽP am 13. 11. 2007 im Bf Voitsberg. V.l.n.r.: Thomas **Otschoffski** **EB-IH-EN**, Dipl.-Ing. **Kopic** / AŽP, Dipl.-Ing. **Cene** / slow. Verkehrsministerium, Univ.-Prof. Dr. **Rosi** / Uni Maribor, Hr. **Gabrijelcic** / Salonit Anhovo und Dipl.-Ing. Dr. **Stadlober**, Leiter **EB-IH**

Foto unten: Remotorisierte und modernisierte Lok DHL600H wieder im täglichen Einsatz. (30. 01. 2008)

(Text und Fotos: Thomas Otschoffski, **EB-IH-EN**)



Neben den Ausstellungen in Strasshof, Reichenau, Mürzzuschlag und Lieboch, gab es 2007 weitere Ausstellungen in Triest und Görz.



Die Südbahn – Ausstellungsorte

5. Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio



Das Museum ist in der ehemaligen *Stazione dello Stato* (Staatsbahnhof, Foto oben) untergebracht.

Es handelt sich um den Kopfbahnhof der aus Gorizia/Görz kommenden Bahnlinie, welche als Karstbahn über Opicina verlief und weiter im Nordosten der Stadt Triest zum Hafen führte. Die von der k. k. Staatsbahn (k.k.St.B) betriebene Strecke, die in Italien gemeinsam mit der Wocheinerbahn als *Ferrovia Transalpina* bezeichnet wird, lag bis zum Jahre 1947 größtenteils auf italienischem Staatsgebiet. Der Betrieb erfolgte ab 1902 durch die k. k. Staatsbahnen. Heute wird die direkte Verbindung im Personenverkehr ab dem italienischen Grenzbahnhof *Villa Opicina* nur mehr auf der ehemaligen Strecke der k. u. k. Südbahn nach *Trieste Centrale*, dem ehemaligen Endbahnhof der Gesellschaft geführt.

Im Jahre 1923 wurde der Bahnhof in *Campo Marzio* unbenannt. Seit 1959 ist der planmäßige Zugverkehr mit dem im Jahre 1906



errichteten Bahnhof eingestellt. 1984 wurde in den Räumlichkeiten das Museum eröffnet. Auf einigen der ursprünglich 24 Geleise befinden sich Lokomotiven und Bahnerhaltungsfahrzeuge sowie Reisezug- und Güterwagen in unterschiedlichem technischem Zustand aus allen Epochen seit der Gründung der Eisenbahnen auf der Fläche des heutigen Staatsgebietes Italiens.

Das Museum wird vom privaten Verein, der *Associazione Dopolavoro*

Ferroviario (DLF) di Trieste (*-Freizeitclub der Eisenbahner-*) unter dem Präsidenten **Claudio CAROLLO** geführt. Der Kurator **Dottore Leandro STEFFÉ** betreut mit seinen vielen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern mit minimalem Budget die Ausstellung und ist auch gerne als Gast auf Österreichs Schienen unterwegs.

Nach Fachbereichen getrennt, sind in den Räumen Exponate mit Fotografien und Pläne aus allen Epochen zu besichtigen. Besonders hervorzuheben ist u. a. die Uniformsammlung, eine Sammlung von Erinnerungsstücken aus der Gründerzeit der Straßenbahn Triest – Opicina sowie der Wocheinerbahn. Es wurde auch die Tätigkeit von Carl Ritter von Ghega (*1802 Venedig, †1860 Wien) gewürdigt. Eine Fachbibliothek und Sammlungen von Modellen vervollständigen die Ausstellung.



(Foto oben): k.k.StB 229.170 Lok aus Floridasdorf von 1916, die als Personenzuglok zwischen Ljubljana und Triest unterwegs war.)

Das Foyer beim Eingang in der *Via Giulio Cesare* wird für temporäre Ausstellungen genutzt. In der zweiten Hälfte 2007 befand sich dort eine Sonderausstellung zum Thema „1857-2007. 150 anni della prima ferrovia di Trieste“. In ihr wurden Fotografien, Pläne und Modelle der Bahnhöfe und Betriebsmittel der ursprünglichen Strecke der Südbahn zwischen Wien und Triest via Laibach präsentiert

Zum Abschluss eines Triestbesuches sollte man sich eine Fahrt mit der kombinierte Straßen- und Standseilbahn *Tram de Opicina* (Tramvia di Opicina), vom *Piazza Oberdan* nach Opicina nicht entgehen lassen. Die Bahnlinie wurde 1902 errichtet und ermöglicht einen Rundblick über die Bucht von Triest.

Öffnungszeiten: Mittwoch, Samstag und Sonntag 9:00-13:00
Infos auch im Internet unter

http://www.mytrains.at/eisenbahnmuseum_triest.htm
<http://www.ts.camcom.it/deutsch/eventi/MuseoFerroviario.htm>
<http://members.a1.net/edze/enzyklopedie/kab.htm>
http://www.verein1020.ch/Ruckblick/2005/Portoroz/Eisenbahnmuseum_Triest/eisenbahnmuseum_triest.html

Tipps: Buch *Geliebte Parenzana!* - Eine Reise in die Vergangenheit mit der Schmalspurbahn Triest-Poreč (Parenzo), Gerhard Sammer (Club U44) & Josef Flack, signal winter/zima 2006/2007, Graz 2007 (deutsch & slowenisch)
(<http://www.parenzanamuseum.si>)



6. Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia

Die Stadt Gorizia / Görz schloss mit dieser Schau die Reihe der Sonderausstellungen zum Thema 150 Jahre Südbahn Wien-Triest ab. Die Ausstellung war im ehemaligen *Palazzo del Monte di Pietà* untergebracht.

Unter der Patronanz des *Ministero delle Infrastrutture Italia*, des BM f. europäische und internationale Angelegenheiten der Republik Österreich, des *Ministrstvo za promet Slovenija* und der *Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia* sowie der *Provincia* und der *Comune di Gorizia* wurde hier die umfangreichste Ausstellung zu den Eisenbahnen von den Alpen zur Adria gestaltet. Es wurden die Strecken der Südbahn / Meridionale von Wien nach Triest (1857) sowie der Wocheinerbahn / Ferrovia Transalpina von Jesenice / Aßling nach Bohinj / Wochein (1906) vorgestellt. Die Kuratorin **Marina Bressan** hat mit ihren Kollegen **Marino De Grassi** und **Alessandro Puhali** Schätze aus allen Nachfolgestaaten der k. u. k. Monarchie und des Königreiches Italien zusammengetragen. Die bis zum 6. Januar 2008 geöffnete Schau war kartografisch und chronologisch geordnet und in italienischer, slowenischer und deutscher Sprache beschriftet.



Es wurde auch auf die wechselvolle Geschichte der Entwicklung der Staatsgrenze von Italien mit Jugoslawien bzw. Slowenien und deren Auswirkungen auf die Bahnstrecken in der Region Friaul/Julisch-Venetien und der Provinz Gorizia eingegangen, deren Folge 1947 die Teilung der Stadt in eine östliche Hälfte mit dem Bahnhof der Wocheinerbahn und der Gründung von Nova Gorica war. Die westliche Hälfte verblieb bei Italien und wurde mit der italienischen Staatsbahn bedient (siehe Fotos der beiden Bahnhöfe oben und unten).



**Dalle Alpi
all'Adriatico
in ferrovia:
con
la Meridionale
(1857)
e con
la Transalpina
(1906)**

5 ottobre 2007- 6 gennaio 2008

**Od Alp do Jadrana
po Južni železnici (1857)
in Bohinjski progi (1906)**

**Von den Alpen
zur Adria
mit der Südbahn (1857)
und mit der
Wocheinerbahn (1906)**

Erst der Beitritt von Slowenien zur Europäischen Union 2004 und das In-Kraft-Treten des Schengen-Abkommens für diese Grenze am 21. Dezember 2007 führten dazu, dass nun erstmals seit 1947 die durch die Stadt verlaufende Staatsgrenze wieder an jeder Stelle überschritten werden kann (Foto unten: Grenzmarke).



Eine Sammlung von Modellen, die zum Teil in Miniaturlandschaften eingefügt waren, vervollständigte die Ausstellung.



Der nachlesenswerte, gebundene Begleitband, welcher in keiner Sammlung über Eisenbahnbücher fehlen sollte, wurde nur in italienischer Sprache in der Edizioni della Laguna s.r.l., zona artigianale / industriale, 34070 Mariano del Friuli (GO) ITALIA verlegt und kann auch über die Homepage bestellt werden: <http://www.babbaiabba.com/catalog/index.php>.

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

Foto unten: Auch unsere 671 wurde im Rahmen der Ausstellung gewürdigt.



Locomotiva 671 della GKB (ferrovia Graz-Köflach) già Südbahn serie 29 costruita nel 1860, a tutt'oggi in servizio per treni speciali.





Remotorisierte und modernisierte Lok DHL600H
der Fa. Salonit Anhovo am Graz Köflacherbahnhof
© Thomas Ottschoffski, [EB-IH-EN](#) (31. 10. 2007)



StEF – News

(Obmann Gottfried Aldrian)



Clubabende

Clublokal: Der „Bräukeller“, unser langjähriges Clublokal steht derzeit wegen Pächterwechsels und Umbauarbeiten nicht zur Verfügung. Unsere Clubabende finden daher bis auf weiteres im **Restaurant Wienerwald, 8020 Graz, Annenstraße 43 / Ecke Idlhofgasse** statt!

Beginn: jeweils 19.00 Uhr

7.3.2008 Herr Dr. Arno Pfeifer zeigt Dias über Schmalspurbahnen in Wales

11.4.2008 Thema in Ausarbeitung

9.5.2008 Wie in den letzten Jahren ist eine Sonderfahrt mit dem VT 10.02 geplant. Wenn möglich erfolgt eine Besichtigung von Magna Steyr (ehem. Puchwerk) in Graz. (Termin noch nicht fixiert!)

10.10.2008 Thema in Ausarbeitung

14.11.2008 Thema in Ausarbeitung

12.12.2008 Thema in Ausarbeitung

Sonderfahrten, Veranstaltungen (vorläufige Termine)

18. u. 19.4.2008 Bahnerlebnis-Tage am Grazer Hauptplatz

1.5.2008 Sonderzug nach Lieboch, Familienradwandertag

12.5.2008 Sonderzug nach Übelbach, Hammerschmied-Tag in Deutschfeistritz

23. - 25.5.2008 Mit dem Roten Blitz VT10 nach Triest

5.9.2008 135 Jahre Wieserbahn, Bahnhofsfest, Sonderzüge

13.9.2008 Sonderzug nach Köflach, Lipizzaner-Almabtrieb

4.10.2008 Lange Nacht der Museen

5.10.2008 KürWies Tage, Sonderzug

26.10.2008 Sonderzug nach Lieboch, Herbstfest

11.11.2008 Sonderzug in den Fasching

6.12.2008 Nikolozug

8.12.2008 Modellbahn-Tauschbörse

Neuer Kassier beim StEF

Da der bisherige Kassier Hr. **Dietmar Zehetner** sein Amt zurücklegte, war man auf der Suche nach einem Nachfolger. Hierfür konnte nach langer Suche Hr. **Anton Verhnjak** gewonnen werden. Schon seit seiner frühen Kindheit interessiert er sich für die Eisenbahn, sei es für die „Große“ als auch für die Modelleisenbahn und ist bereits seit vielen Jahren unterstützendes Mitglied beim StEF.



Anton Verhnjak, Jahrgang 1969, kommt aus Köflach, wo er auch seit 15 Jahren sein eigenes Transportunternehmen leitet. Aus diesem Grund ist Herr **Verhnjak** mit geschäftlichen Belangen bestens vertraut.

Wir wünschen dem neuen Kassier auf diesem Wege alles Gute und viel Erfolg in seinem neuen Betätigungsfeld.

Für etwaige Auskünfte steht Hr. Verhnjak unter der Nummer 0664/1325991 gerne zur Verfügung.

Der bisherige Kassier **Dietmar Zehetner** bleibt dem Verein in der Funktion als Kassenprüfer erhalten. Wir bedanken uns für seinen Einsatz und für die immer bestens geführte Kassa.

Vorläufiges Aus für Klubabende im Bräukeller



Bedingt durch den Übertritt des Ehepaares **Kuterer** in den wohlverdienten Ruhestand läuft der Pachtvertrag mit dem Lokalbesitzer aus. Die **Steirischen Eisenbahnfreunde** und der **Club U44** bedanken sich herzlich für die langjährige Gastfreundschaft und wünschen den beiden Pensionisten alles Gute für den neuen Lebensabschnitt. Das Lokal wird wegen Umbauarbeiten ab März für vsl. zwei Monate geschlossen sein. Ein Nachfolger wurde noch nicht genannt. (Foto oben: letzter Clubabend am 8.2.08, A. Wallner)

32. ordentliche Jahreshauptversammlung der StEF

Am 8. Februar um 17 Uhr fand im Restaurant Bräukeller in der Grazer Keplerstraße die 32. ord. Jahreshauptversammlung statt. Nach der Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit durch Obmann **Gottfried Aldrian** berichtet er von den zahlreichen Veranstaltungen im abgelaufenen Vereinsjahr. Dieses stand vor allem im Zeichen des Jubiläums „150 Jahre Südbahn“. Höhepunkt waren natürlich die Lokparade am Grazer Köflacherbahnhof und die Eröffnung der Jubiläumsausstellung im TEMPL, sowie zahlreiche Sonderfahrten und Plandampffahrten. Ein weiteres „Highlight“ war die Dampfsonderfahrt anlässlich „100 Jahr Sulmtalbahn“ von Leibnitz nach Gleinstätten. DI **Franz Borstner** berichtet von den Arbeiten am VT10.02 und den B(D)ioW, für die rund 1000 Arbeitsstunden ehrenamtlich erbracht wurden. Besonders dramatisch gestalteten sich die Arbeiten an der **671er**: Nach Fertigstellung der Restaurierungsarbeiten trat bei der Probefahrt am 2. April 2007 ein schwerer Schaden an der linken Steuerung auf (5 Wochen vor der großen Lokparade!). Dem Team **Zirngast, Stocker, Grubelnik** ist es in einem vorbildhaften Einsatz (mehr als 500 freiwillige Arbeitsstunden) gelungen, die **671er** wieder einsatzbereit zu machen.

GKB Prokurist Mag. Dr. **Rudolf Kores** sprach den StEF, insbesondere diesen beiden Teams die besondere Anerkennung der GKB aus und unterstrich die Bedeutung der ehrenamtlichen Arbeit speziell auch für die GKB.

Nach der einstimmigen Entlastung des Vorstandes, wird dieser in folgender Zusammensetzung neu gewählt:

Obmann: Gottfried Aldrian **Stv.:** Ing. Johann Gressenberger

Schriftführer: Otto Schallböck **Stv.:** Ing. Andreas Konecnik

Kassier: Anton Verhnjak **Stv.:** Gerhard Kores

Kassenprüfer: Peter Kronberger, Dr. Andreas Pölzl, Josef Riegelnegg und Dietmar Zehetner

Technischer Ausschuss: Fritz Batiza, DI Franz Borstner, Jürgen Hertzsch, Franz Kiegerl, Hans Linhart, Dr. Andreas Pölzl, und Dipl. Ing. Günther Rettensteiner

Otto Schallböck (Schriftführer)





Die Südbahnstrecke (6. Teil)

Wien und Triest, Anfangs- und Endpunkt der Südbahn weisen eine Reihe von Gemeinsamkeiten hinsichtlich der beiden Kopfbahnhöfe auf: Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Südbahnstrecke 1857 hatten beide Städte nur unzureichende Bahnhöfe, hier der alte Gloggnitzer Bahnhof, dort ein Bahnhofsprovisorium in einem gerade geschaffenen und immer im Umbau befindlichen Hafengebäude. Beide Bahnhöfe mussten dringendst auf das Niveau gehoben werden, dass ihnen an der neuen, prosperierenden Südbahn zukam und für beide wurden prächtige Kopfbahnhöfe von dem Architekten der Südbahnhochbauten, **Wilhelm Gustav Heinrich Flattich** (1826 – 1900), errichtet.

Die faszinierende Geschichte der Bahnhöfe von Wien und Triest zur Gründerzeit der Südbahn hat 2007 den Schwerpunkt der eisenbahnhistorischen Spurensuche von Prof. **Sepp Tezak** gebildet, der einige Unklarheiten aufklären konnte (s. a. Drehscheibe 35, Seite 24) und seine Ergebnisse exklusiv für die Drehscheibe zusammengefaßt hat und hier präsentiert.

Anfang und Ende: Wien und ...

Im letzten Teil dieser Artikelserie sollen der Anfangspunkt und der Endpunkt der insgesamt 577,2 Km langen Südbahnstrecke von der einstigen Haupt- und Residenzstadt Wien des mächtigen Kaiserreiches bis zum Adriahafen Triest näher betrachtet werden, zumal gerade diese "Hauptstationsplätze" (wie damals diese Bahnhöfe bezeichnet wurden) noch einige historische Unklarheiten beinhalten, die wert wären, bereinigt zu werden.

Bekanntlich diente der bereits 1842 von der Wien – Gloggnitzer Bahn in Betrieb genommene "Gloggnitzer Bahnhof" in Wien als erster Südbahnhof, der dann 1869 - 1874 von dem Sübdahndirektor für Hochbauten **Wilhelm R. v. Flattich** (1826 - 1900) mit einem Neubau ersetzt und maßgeblich vergrößert wurde. Das Aussehen des Aufnahmegebäudes des Gloggnitzer Bahnhofs mit der vorgebauten Personenhalle zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme wurde durch wunderbare Aquarelle von **Rudolf v. Alt** und ein Ölbild von **Alois Schön** ausreichend dokumentiert. Außerdem geben erstklassige Bauzeichnungen in der „Allgemeinen Bauzeitung“, Wien 1842, erschöpfend Auskunft. Auf allen diesen Darstellungen werden die gleisseitige Front der Personenhalle mit zwei charakteristischen Korbbögen gezeigt, dagegen stehen in mehreren Publikationen

veröffentlichte Fotos aus der Umbauzeit um 1870, auf welchen der Oberbau der neuen größeren Personenhalle über die alte, kleinere des Gloggnitzerbahnhofs abgebildet wurde. Statt der beiden Korbbögen ist nun eine vermutlich mit Eisenbändern verstärkte Balkenkonstruktion erkennbar, die zur Stützung der ebensolchen Dachkonstruktion dient. Da eine Erläuterung fehlt, ergibt sich die Frage, warum und wann wurde die Frontseite mit den beiden Korbbögen entfernt?

Aus zeitgenössischen Zeitungsbeiträgen ist zu ersehen, dass bei den Revolutionskämpfen in Wien im Oktober 1848 arge Brandschäden an den Bahnanlagen, u. a. auch an der Personenhalle des Gloggnitzer Bahnhofs entstanden waren, die nicht näher bezeichnet wurden. Der Ablauf dieser Auseinandersetzungen wurde unterschiedlich kommentiert. Einerseits sollten abziehende Revolutionäre das Holzgebälk der Dachkonstruktion in Brand gesteckt und anderer-



seits stürmende kaiserliche Truppen dieses in Brand geschossen haben. Tatsache war jedenfalls, dass eine mehrwöchige Verkehrsperre der Wien-Gloggnitzer Bahn als Folge dieser Vorgänge eingetreten war. Es erscheint daher die Annahme gerechtfertigt, dass auf Grund der Brandschäden diese Frontseite im Zuge der Erneuerung der Dachkonstruktion geändert werden musste. Eine verlässliche Darstellung dieser Giebelfront zum Zeitpunkt der durchgehenden Südbahneröffnung am 27. 7. 1857 konnte nicht gefunden werden.

Bildlegenden:

Abb. oben: Gloggnitzer Bahnhof, Wien zur Gründerzeit. Aquarell Rudolf v. Alt

Abb. unten: Gloggnitzer Bahnhof vor 1848, Mischtechnik Sepp Tezak, 2007

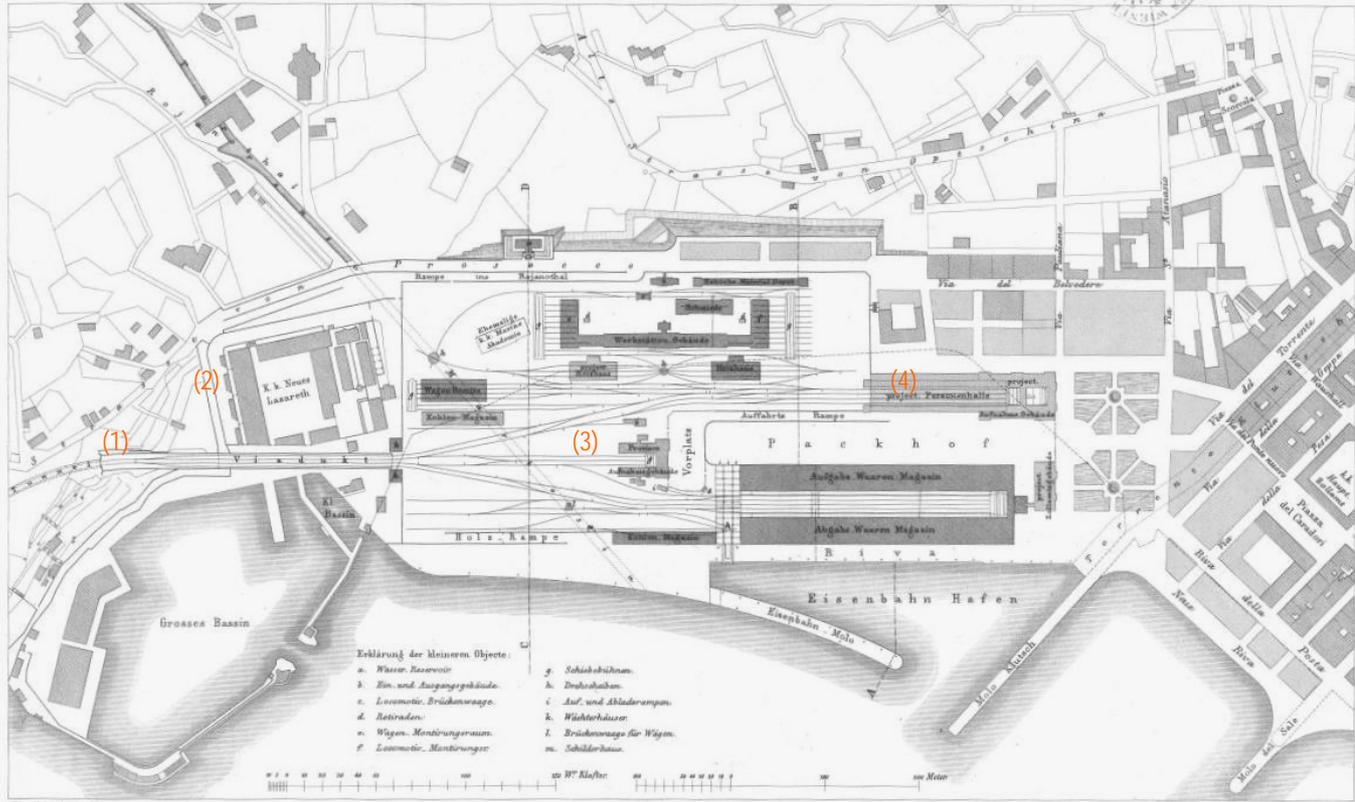
Foto rechts oben: Der prachtvolle Flattichbau noch vor 1938, der damals als schönster Bahnhofsbaus Europas galt.



aus: Allgemeine Bauzeitung, Wien 1859

DER EISENBAHNHOF IN TRIEST.
Situation nach dem Bau.

Bl. 284.



... Triest

Hat der Bau der k.k. südl. Staatsbahn zwischen Wien und Triest gezeigt, dass ungeheure Hindernisse zu überwinden waren, so ergaben sich am Ende der Strecke nicht mindere Schwierigkeiten, die nur durch riesige Anstrengungen und gewaltigen Arbeitsaufwand beseitigt werden konnten, zumal das Areal für den projektierten größten Stationsplatz der Monarchie gar nicht vorhanden war. Das erforderliche Terrain musste erst durch Abtragen der Ausläufer des Berges *Gretta* und Anschüttungen und damit verbundenes Zurückdrängen des Meeres gewonnen werden. Darüber hinaus mussten mehrere private und öffentliche Gebäude z.B. die Marineakademie und der städt. Schlachthof geschleift werden. Da die Bahntrasse nach dem Bau eines 182 m langen Viaduktes (Abb. oben (1)) zur Überquerung eines Quarantäne-Lazarettes (2), der deshalb zur Hintanhaltung einer möglichen Seuchengefahr gedeckt und seitenverglast sein musste, nur in einer Höhe von 10 m über dem Meeresspiegel an den Stationsplatz (3) heran geführt werden konnten, das Straßenniveau aber 3 m über dem Meere lag, waren die Bahnanlagen auf zwei Ebenen zu errichten, was weitere umfangreiche Arbeiten nötig machten. Nicht nur das zwei Wildbäche einzuwölben waren, mussten tausende Piloten geschlagen, zusätzliche Aufschüttungen und Grundierungen vorgenommen werden, Hafenbecken mussten erweitert, neue ausgebaggert werden, die wiederum riesige Kai-, Molen- u. Stützmauern erforderten. Schließlich waren alte Straßen zu verlegen bzw. neue zu errichten. Das erforderliche Ausmaß für den zu erwartenden

Umschlagplatz für den See-, Land- und Bahnverkehr, musste oft nachgebessert werden, da noch keine Erfahrungswerte vorlagen.

Auf der unteren Ebene waren alle Hochbauten für den Güterumschlag, insbesondere die beiden großen zweigeschossigen Warenmagazine mit allen erforderlichen Umladeeinrichtungen, Güteraufzügen, der Packhof und stadtseitig der Bahnhofsvorplatz untergebracht. Ebenso wurde bereits der Standort für das in Planung befindliche Aufnahmsgebäude (4) festgelegt.

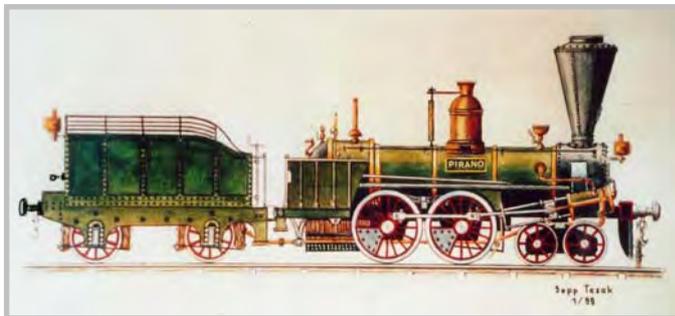
Das obere Plateau beherbergte das ansprechende, in Riegelwandbauweise (Fachwerkbau) errichtete provisorische Aufnahmsgebäude mit drei Gleisen zwischen den Flügelbauten, den dazu gehörigen Vorplatz und alle erforderlichen Hochbauten für





Lokbehandlung und Werkstätten, Magazine u. dgl., Remisen für Lokomotiven und Wagen, sowie Verlade- und Abstellgleise und Umgrenzungsmauern.

Die feierliche Grundsteinlegung für diesen bedeutendsten Stationsplatz der Monarchie vom Kaiser selbst hatte bereits am 15. 5. 1850 stattgefunden, schließlich waren die Arbeiten aber doch so weit gediehen, dass am 20. 6. 1857 der erste von der Lokomotive "Pirano" gezogene Probezug von Laibach aus die gesamte



Karstbahn bis Triest befahren konnte. Der triumphale Festakt der Eröffnungsfeierlichkeiten mit Schlusssteinlegung durch Kaiser Franz Josef I. war für den 27. 7. 1857 festgesetzt worden. Der Kaiser und sein Gefolge waren mit einem von der Lokomotive "Miramare" geführten Separatzug aus Laibach kommend kurz nach 10.00 Uhr in Triest angekommen. Nach den anlassbedingten Festansprachen nahm anschließend der Kaiser im Beisein namhafter Repräsentanten aus allen Ständen, kirchlicher, ziviler und militärischer Institutionen die feierliche Schlusssteinlegung am Viadukt vor. Der öffentliche Reiseverkehr wurde am folgenden Tag und der Güterverkehr am 15. 10. 1857 aufgenommen.

Da im Rahmen dieses Beitrages die Gesamtgeschichte des Südbahnhofes in Triest nicht gebracht werden kann, darf in aller Kürze darauf verwiesen werden, dass die Umgestaltung und Fertigstellung der endgültigen Bahnanlagen und des definitiven Aufnahmsgebäudes in die Ära der k.k. priv. Südbahngesellschaft fielen, welche die k.k. südl. Staatsbahn Wien - Triest u.a. übernommen hatte. Die Konzession und Statuten dieser neuen Gesellschaft wurden am 20. 6. 1862 rechtswirksam.



Es dauerte aber immerhin rund 20 Jahre bis auch diese Arbeiten beendet werden konnten, da sukzessive das obere Plateau abgesenkt und auf das Straßenniveau gebracht werden musste. Auch konnten der Lazarettviadukt abgetragen und der Grettatunnel aufgelassen werden, was eine Neutrassierung der Bahnhofszufahrt, der Bahnhofsgleisanlagen und den Neubau diverser Hochbauten zur Folge hatte. Das nunmehr endgültige palastartige Aufnahmsgebäude war mit einer Bahnsteighalle ausgestattet in die vier Gleise mündeten. Für Grazer sicher bemerkenswert, die Dachkonstruktion der Halle war von der Maschinenfabrik Andritz geliefert worden. Der am 18. 6. 1878 eröffnete Prachtbau hatte beide Weltkriege überstanden, die Hallenüberdachung wurde aber nach dem II. Weltkrieg abgetragen und durch Bahnsteigdächer ersetzt. Der jeweiligen Epoche entsprechend führte der Bahnhof die Bezeichnung wie folgt: Triest Südbahnhof - Trieste Ferrovia Meridionale - Trieste Centrale.

Bildlegenden zu den Aquarellen bzw. Farbstiftskizzen: (alle Prof. Sepp Tezak) vorige Seite, unten: Entwurfsbild für das 1. Heizhaus in Triest 1857 nach einer Planskizze

Diese Seite von oben:

2'B - Lokomotive "TRIEST", WGB 127/1850, erreichte als 1. Lok am 20. 6. 1857 den Bahnhof Triest.

2'B - Lokomotive "PIRANO", WGB 124/1850, befuhr als 1. Lok mit einem Probezug (2 Wagen) die gesamte Strecke der Karstbahn am 20. 6. 1857 von Laibach - Triest.

B 3st - Lokomotive "MIRAMARE", Wr.N. 168/1856, spätere SB "204" fuhr mit dem kaiserlichen Separatzug zu den Eröffnungsfeierlichkeiten am 28. 7. 1857 in Triest ein.

C 2st - Lokomotive "CAPODISTRIA", Wr.N. 185 / 1856, spätere SB "637" fuhr mit dem kaiserlichen Separatzug zu den Eröffnungsfeierlichkeiten in Triest am 28. 7. 1857 in Laibach ab.

Mit dem Ende der k.k. Monarchie nach dem I. Weltkrieg verlor die Südbahngesellschaft als damals größte Privatbahn Österreichs vollkommen an Bedeutung. Ihr Streckennetz hatte 1913 noch 2.263 Km betragen, lag plötzlich auf mehreren Staatsterritorien, die

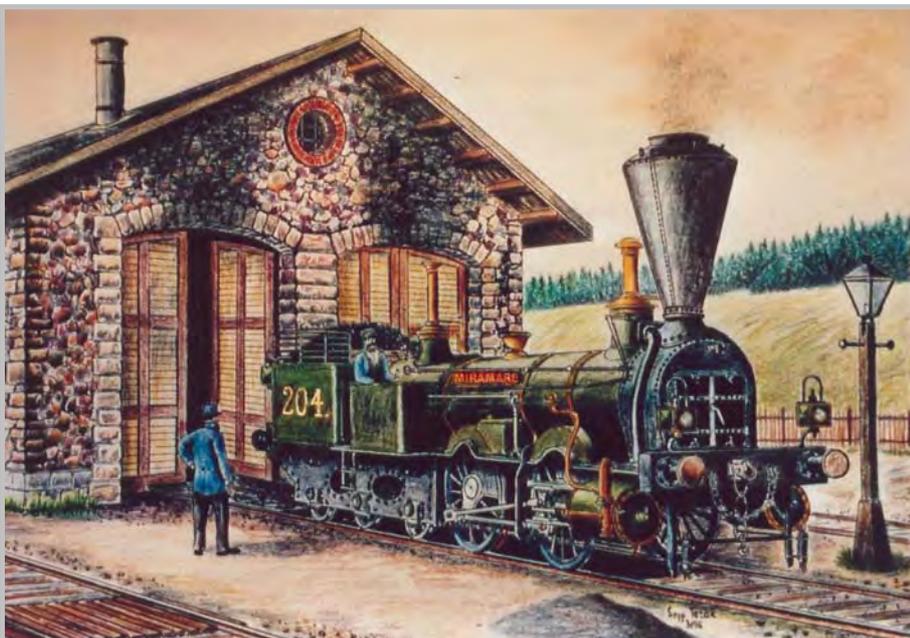


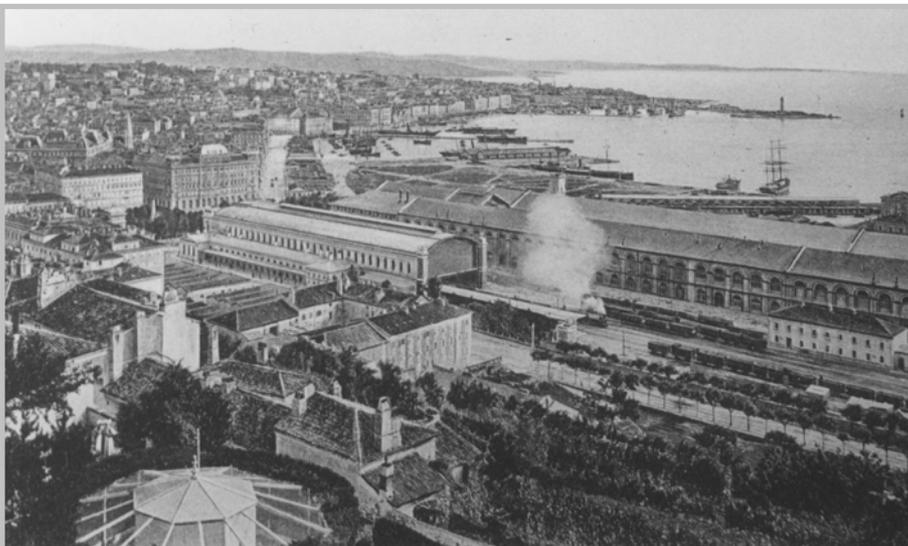


Abb. oben: Die Entwurfsskizze des provisorischen Aufnahmegebäudes wurde nach zeitgenössischen Darstellungen und der Baubeschreibung, sowie der Planskizze in der Allgemeinen Bauzeitung 1859 angefertigt. Demnach sind die bisherigen in der einschlägigen Literatur aufscheinenden Angaben, das provisorische Aufnahmegebäude in Triest von 1857 sei ein zweigeschossiger Bau gewesen, den die Fahrgäste im Untergeschoss betreten oder verlassen haben und im Obergeschoss abgefahren bzw. angekommen sind, unrichtig und Fehlinterpretationen, die sich in vielen Publikationen eingeschlichen haben.

Gesellschaft wurde liquidiert und der Betrieb von den zuständigen Bahnverwaltungen geführt. Die klassischen Reisezüge Wien - Graz - Laibach - Triest gab es seither nicht mehr. Allerdings haben die ÖBB im Jahre 1962 versuchsweise das Triebwagen-Schnellzugpaar TS 183 "Miramare" zwischen Wien und Triest über Graz und Laibach in Verkehr gesetzt, dem aber wegen verschiedener Gründe kein Erfolg beschieden war.

.....
Soweit der historische Rückblick von Prof. Sepp Tezak.

Abb. unten: Ansichtskarten-Repro des Triester Südbahnhofes aus der Zwischenkriegszeit.



Quellenangabe (zum Artikel S. Tezak):

H. Dietrich, Die Südbahn..., Bohmann-Verlag, Wien 1994.

G. N. Dienes (Hg.), Die Südbahn, Leykam-Verlag, Graz 1987.

Auskünfte u. Unterlagen der Eisenbahnmuseen in Laibach und Triest, sowie der Herren Prof. Dipl. Architekt Dr. **Mihály Kubinszky**, Sopron, und StEF Ehrenobmann DI Dr. **Eberhard Franz**, Graz, sowie div. Ausgaben der Wiener Zeitung vom Juli und August 1857

Zum Ende der Reise

Nach 2 Weltkriegen und der Teilung Europas haben die Verkehrsströme andere Wege gesucht und Triest als Endpunkt der Südbahnlinie versucht heute wieder an die Bedeutung anzuschließen, die sie zur Blütezeit der Südbahnära hatte, an die man sich gerne erinnert, wie die Ausstellungen im Triestiner Eisenbahnmuseum zeigen. (siehe auch die Berichte von Alois Wallner dazu in diesem Heft. Abb. unten: Triest 2007, Foto: Alois Wallner [IN – BD](#))



2007 hat das Jubiläum der Südbahnfertigstellung wieder den verbindenden Charakter diese Bahnlinie gestärkt: Ausstellungen, Sonderfahrten und persönliche Begegnungen von Wien bis Graz, Laibach und Triest haben beigetragen, die gemeinsame Geschichte besser zu verstehen und auf die gemeinsame Zukunft im vereinten Europa einen Vorgeschmack zu bekommen.

In diesem Sinne danke ich Prof. **Sepp Tezak** für seine historischen Beiträge, **Alois Anton Wallner** für seine aktuellen Fotos und Reportagen und Prof. **Mladen Bogic** (Slowenien), Dipl. Architekt Dr. **Mihály Kubinszky** (Ungarn) und Dott. **Leandro Steffe** (Italien) für ihre internationale Unterstützung bei dieser virtuellen Reise von Wien bis Triest!

(Dr. Herbert Moschitz)



Die Kunst und die Eisenbahn

Auf die vielfältigen Verbindungen zwischen Kunst und Eisenbahn haben wir in der Dreh Scheibe immer wieder hingewiesen und gerade die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bemüht sich um die Förderung aller Künste in ihrem Umfeld. Besonders freut es uns daher, wenn die GKB bzw. ihre Geschichte selbst zur Inspiration künstlerischen Schaffens wird. Zwei besonders bemerkenswerte Beispiele möchten wir heute vorstellen:

Maria Stelzl

(Jg. 1952) aus Deutschlandsberg entdeckte bereits im Kindesalter ihre Leidenschaft zur Malerei, später zu Restaurierungsarbeiten von Holzgegenständen und Figuren und dann ihre Begeisterung für Aquarell- und Acrylmalerei. Besonders verbunden mit der südsteirischen Kulturlandschaft kommt dieser



in ihrem Schaffen natürlich ein besonderer Stellenwert zu. Die Eisenbahn, in diesem Fall die Sulmtalbahn, als ein wesentliches Objekt dieser südsteirischen Landschaft, findet sich daher auch in ihren Werken wieder (Abb. oben). Eine Ausstellung ist für Juni 2008 geplant, sobald wir den Termin wissen, informieren wir sie gerne. Sollten Sie mit der Künstlerin (Abb. links) in Kontakt treten wollen, Sie erreichen sie unter 03455-7643.

Robert G. Tomaschek

(Jg. 1987) aus Kaindorf a. d. Sulm ist aufmerksamen Lesern der Dreh Scheibe bereits als Illustrator des Ausstellungskatalogs „100 Jahre Sulmtalbahn“ von Dietmar Zweidick aufgefallen. Da er sich sehr für Eisenbahnen und Modellbahnen interessiert, arbeitet er auch zur Zeit wieder an einem Buchprojekt über Restbestände der ehemaligen k.u.k. Eisenbahnen in Istrien mit. Tomaschek, am Foto links bei seinem liebsten Ausgleichssport, begann mit Aquarelltechnik und erweiterte seine



Technik dann auf Ölmalerei, Bleistift- und Farbstiftzeichnungen bis hin zu Linol- und Farblinolschnitten.

Zu den Abb.:

Links: „32d“ bei Kaindorf an der Sulm.



Abb. oben: „30er“ aus dem Sulmtal kommend.

Die nächste Vernissage findet übrigens bereits am 5. April 2008 in der Galerie „U16“ in Unterfahnenbach bei Heimschuh statt, wo Georg Jantscha (guitare) und Jules Lorenz (vibraphone) für die musikalische Untermalung sorgen werden. (HM)

Abb. unten: „30er“ aus Leibnitz kommen – Schloss Seggau im Hintergrund.



GKB Sportverein



Eisschiessen in Niedergams

Lange ist's her, genau zwei Jahre, dass es wieder genug Eis für eine Knödelpartie gab.

Am 26. Jänner 2008 trafen sich also die Freunde des Eisstocksports am Fellner-Teich. Ein Dankeschön von den zahlreichen Teilnehmern an den Organisator **Gerhard Koch** **EB-TR**, welcher auch als einer der beiden Moare seine Schützen zum Sieg führte (am Foto oben beim Entscheidungsschuss). Ein Dank an die zweite Gruppe unter **Manfred Prasser** **EB-TR** (Foto rechts) für die „Einladung“ zum Essen, Trinken und die Ehr' beim anschließenden Feiern beim „Stegtoni“ in Frauental.



(Text und Fotos (2) Alois A. Wallner **IN-BD**, Foto unten Karin Pöschl)



Und wenn das Eis geschmolzen ist: „Petri Heil!“

Fische füttern ist die eine Sache,
Fische fangen aber eine andere!

„Boilie & More“ erzeugt bewährte Fischköder in vielen verschiedenen Geschmacksvariationen. Himbeere – Waldbeere – Knoblauchgeschmack sowie andere mehr, die einen interessanten und reichen Fischfang versprechen.

Inhaber
Siegfried Gerecnik
Mittereggerstrasse 26
8530 Deutschlandsberg
Mobil: 0043(0)664/4202607
Festnetz: 0043(0)3462/6529
Internet: www.boilie-andmore.com
Email: boilieandmore@aon.at

„Boilie & More“ aus eigener Erzeugung und mit Überzeugung einer der besten Köder für einen abwechslungsreichen Fischfang!

Für weitere Informationen steht Ihnen auch Kollege Zgf. Josef Pichler **EB-PV** (Mobil: 0664 / 83 10 196) zur Verfügung!
„Petri Dank!“

(Foto rechts: Siegfried Gerecnik und Josef Pichler; Foto: privat) (sch)



Eisstockschießen – GKB gewinnt



Die Mannschaft der GKB Sportvereinigung hat bei der Eisstocksport-Gebietsliga Deutschlandsberg am 12. 1. 2008 in Hollenegg den Sieg errungen.

(Foto links: Von links: ÖGB Bezirkssekretär Günter Krainer, das Team GKB mit Franz PICHLER **EB-IH**, Ewald KARGI **IN-FW**, Helmut WIPFLER **BB Köflach**, Friedrich KRUG **BB Köflach**, Helmut AMSCHL **EB TR**, AK Vizepräsident Fritz Ploner, ÖGB-Bezirksvorsitzender Albert Freidl)

Die GKB-Band

um Robert Fink (Bf-Vst. in Deutschlandsberg) wächst, aber noch nicht so schnell, dass man es hört (das Wachsen). Daher noch mal der Aufruf an alle Musikanten im GKB – Bereich: Meldet Euch bei Koll. Fink (+43 (664) 83 10 213) und spielt mit. Das nächste Mitarbeiterfest kommt bestimmt ... (HM)

Im Gespräch mit: Dietmar Ogris



Ein Fahrgast der GKB, der vielen Kolleginnen und Kollegen, aber auch vielen Mitreisenden gut bekannt ist, hat er doch mit seinem Blindenführhund „Hannah“ und seinem offenen und freundlichem Auftreten für ein wenig Abwechslung im morgendlichen Frühverkehr gesorgt, ist **Dietmar Ogris**. Da er seit einiger Zeit nicht mehr im üblichen Zug anzutreffen war, haben wir nachgefragt und uns im Jänner im Büro unseres Zentralbetriebsrats mit ihm getroffen.

Die gute Nachricht zuerst: **Dietmar Ogris** zählt nach wie vor zu unseren Fahrgästen, weil er aber nun als Museumsguide im Grazer

Kindermuseum arbeitet, fährt er zur Zeit mit dem GKB-Bus und nicht mehr mit der Bahn. Was uns, Andreas Schwammerlin und Herbert Moschitz, aber tief bewegt hat, sind die Schicksalsschläge, die Herr Ogris in den letzten Monaten bestehen musste. Im Herbst fand seine erst 4 Jahre alte Blindenführhündin nach längerer unerkannter Krankheit den Tod. Ein Lungenabszess, das trotz regelmäßiger tierärztlicher Untersuchung unentdeckt blieb, führte der Tod herbei. Und wenige Tage vor unserem Gespräch ist auch seine Mutter verstorben. Die bewundernswerte und beeindruckende Kraft mit der Herr Ogris trotz all dem seinen Weg geht und seine Aufgaben auf sich nimmt, nötigt jedem Respekt und Bewunderung ab.

Verständlich auch, dass er zur Zeit nicht an einen neuen Blindenführhund denken will, obwohl wir ihm die Unterstützung der GKB wie bereits vor vier Jahren, versichern konnten. Aber wir bleiben im Kontakt, schließlich sind wir alle „auf der Reise!“ (HM)

Ortsgruppe 522

Die Ortsgruppe 522 Graz Privatbahnen der Gewerkschaft „vida“ freut sich, auch im Jahr 2008 weiter 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 6 abgehalten.

Die Ortsgruppe ehrt auch im nächsten Jahr jene Kolleg/innen, die eine Goldene, Diamantene, Eisernerne, Steinerne, Gnaden- 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 0316/5987/290,291 oder schriftlich zu melden.

Die nächsten Pensionistentreffen im Jahr 2008 finden am **07.04.**, **12.06.** und am **09.09. 2008** im **Reininghaus Bräustüberl**, Reininghausstraße 1 in Graz mit Beginn jeweils um 14.00 Uhr statt.

(Karl Walter, Alfred Kager)

Leserbrief zur „Südbahn Silbermünze“

Die Fehler auf der 20 Euro Silbermünze (s. Dreh Scheibe 35, S.24) haben einige Leser zu eigenen Nachforschungen angeregt. Der bekannte Eisenbahnpublizist **Alfred Luft** hat uns ein E-Mail betreffend Vorderseite geschickt, das wir hier auszugsweise zitieren:

„... Und zwar hat man kritiklos ein Bild aus letzter Zeit als Vorlage genommen. Seit die Steinbrück im Zuge des Museumsumsumbaus ihren Stamplatz verlassen musste, wurden wie üblich zur Vermeidung von Kolbenreibern bei Kaltüberstellungen die Treibstangen ausgehängt. Zu allem Überfluss wurde das Foto, es wurde am derzeitigen Abstellplatz, der Halle in Wien Nord, aufgenommen, vom Künstler seitenverkehrt dargestellt, sodass daher die Armaturen - besonders deutlich auffallend das Federwaag-Ventil - auf der falschen Seite sind!!
Mit besten Grüßen A. Luft“



Ganz Kurze Berichte

Minister besucht GKB

Zu einem Kurzbesuch begrüßen konnten wir am 18. Jänner 2008 Bundesminister **Werner Faymann**, der den Graz Köflacherbahnhof (Foto rechts mit Peter Stoeßl und Mag. Dr. Rudolf Kores) besuchte und danach an der Aufsichtsratssitzung (Foto unten) in der Direktion der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH teilnahm.



(Fotos: Pachernegg)



ÖBB-Regionalleiter Dr. **Franz Suppan** (Foto links) zog eine ermutigende Bilanz beim Obersteirerakt, der im Dezember 2006 gestartet worden war und in 12 Monaten eine Steigerung um 320.000 Fahrgäste erreichen konnte. Diese Erfahrungen lassen auch für die S-Bahn das Beste hoffen.

Gastspiel in Wels

Gleich mit 2 Bussen fuhr am 30.1.2008 das bekannte Grazer Symphonieorchester „recreation“ zu einem Gastspiel im Stadttheater Wels. Die rund 50 Musiker und ihre Instrumente wurden von den **BB**



Kollegen **Viktor Auer** (ganz links) und **Willi Knoller** (ganz rechts) direkt ab Graz Köflacherbahnhof abgeholt.

Die nächsten Konzerttermine gibt es am 25. und 26. Februar 2008 im Grazer Stefaniensaal („EL AMOR ESPANIOL“) und am 17. März 2008, ebenfalls im Stefaniensaal („SETTIMANA SANTA“).

Infos finden sich auch im Internet unter <http://www.recre.at> und natürlich im styriarte-Kartenbüro in 8010 Graz, Sackstraße 17. Und wer sich Insider-Tipps aus erster Hand holen möchte, Koll. **Waltl** in **G-PE** ist unser Mann vor Ort. (HM, Foto: Alois Wallner)

Aktuelle Termine

1. März 2008: Sonnenschilaf und Après-Ski in **Obertauern**. Abfahrt Graz Köflacherbahnhof 5:30 (Bf Lbo 6:00), Rückkehr c. 22:00.

Anmeldung und Infos bei: Franz Strommer 0664/831 0 205.

7. März 2008: **StEF Clubabend** mit Diavortrag von Dr. Arno Pfeifer über Schmalspurbahnen in Wales.

7. April 2008: **Pensionistentreffen** im Reininghaus Bräustüberl, 14:00

11. April 2008: **StEF Clubabend** (Programm noch nicht fix)

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

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

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

Von **PIKO** (www.piko.de) gibt es 2008 die Diesellok G 1700 BB "GKB" als H0 Modell zu Preis von 79,99 Euro.



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

IMPRESSUM

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

Medieninhaber:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Druck:	Koralpendruckerei
Herausgeber:	Abt. G-PR		Deutschlandsberg
Redaktion:	Dr. Herbert Moschitz (HM)		Auflage: 2.800
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		_n Dreh Scheibe 36 -
	Direktion Graz, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		Februar 2008.doc

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: gkb.dreh Scheibe@gkb.at

DVR 0066265

Osterreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

