

Dokumentation

Schnellzuglokomotive

Betriebs-Nummer **415**

Baureihe 17 c

der k. k. priv. Südbahn-- Gesellschaft

Daten der Lokomotive 415 :

Schlepptender-Lokomotive

Achsfolge 2'B Tender 3-achsig

Naßdampf –Zwillingstriebwerk

Außenlieghende Stephenson - Steuerung

Doppelblech-Außenrahmen

Betriebliche Höchstgeschwindigkeit 80 km/h

Hersteller: Wiener Lokomotivfabriks – Aktiengesellschaft in Floridsdorf

Baujahr 1897

Fabriknummer 1108

Eigentümer: 1897 - 1924 k.k. priv. Südbahn – Gesellschaft

1924 - 1975 Graz – Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft

1975 - 1985 Dipl. – Ing. Dr. Eberhard F r a n z

1985 - 2016 B und B Dampflokomotiven-Betriebs-GesmbH

ab 2016 Bahnpark Augsburg

Die Lokomotiven der Baureihen 17a - 17d der k.k. priv. Südbahn – Gesellschaft

Im Jahre 1881 beauftragte die k.k. priv. Südbahn – Gesellschaft die Wiener Lokomotivfabriks – Aktiengesellschaft in Floridsdorf, eine zweifach gekuppelte Schnellzuglokomotive mit führendem Drehgestell zu entwerfen. Nach diesem Entwurf wurden 1882 zehn Lokomotiven an die Südbahngesellschaft geliefert. Sie erhielten die Baureihenbezeichnung 17a und die Betriebsnummern 302 - 311.

Nachdem sich diese Lokomotiven sehr bewährten, beschaffte die Südbahn im Jahre 1884 vierzehn Lokomotiven dieser Bauart mit etwas größeren Kesseln und einzelnen verstärkten Bauteilen. Sie erhielten die Baureihenbezeichnung 17b und die Betriebsnummern 312 - 325. Im Jahre 1890 folgten nochmals fünf gleiche Lokomotiven mit den Betriebsnummern 328 - 332.

Die wichtigste und mit insgesamt 62 Stück zahlenmäßig stärkste der Baureihen 17 ist die Baureihe 17c. Sie erhielt einen gegenüber der Vorgängerbauart größeren Kessel, da der Achsdruck nun auf 14 t erhöht werden konnte. Von dieser Baureihe wurden die beiden ersten Maschinen mit den Betriebsnummern 326 und 327 von der Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf im Jahre 1885 geliefert. Weitere 60 Stück wurden in den Jahren 1891 bis 1901 gebaut. Von diesen kamen 42 Stück mit den Nummern 372 - 400 und 407 - 419 von der Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf, 6 Stück mit den Nummern 401 - 406 von der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener Neustadt und 12 Stück mit den Nummern 420 - 431 von der Maschinenfabrik der königl. ungarischen Staatsbahnen in Budapest.

Um auf der ebenen Strecke von Wien nach Gloggnitz schneller fahren zu können, ließ die Südbahn vier gleichartige Lokomotiven mit größerem Treibraddurchmesser bauen. Sie erhielten die Baureihen – Bezeichnung 17d. Die erste mit der Nummer 351 wurde 1888 geliefert. 1890 folgten die Lokomotiven mit den Nummern 352 - 354. Erbauer war wieder die Wiener Lokomotivfabrik in Floridsdorf.

Alle Lokomotiven der Baureihen 17 waren Schnellzuglokomotiven, bei der Südbahngesellschaft auch als Kurierzuglokomotiven bezeichnet. Sie wurden auf allen Hauptstrecken der Südbahn eingesetzt. Bei Probefahrten erreichten sie Höchstgeschwindigkeiten von 115 km/h. Die Baureihen 17a bis 17c hatten einen Treibraddurchmesser von 1730 mm und waren auch für gemischten Dienst geeignet. Die Baureihe 17d hatte einen Treibraddurchmesser von 1820 mm und war damit eine reine Schnellzuglokomotive.

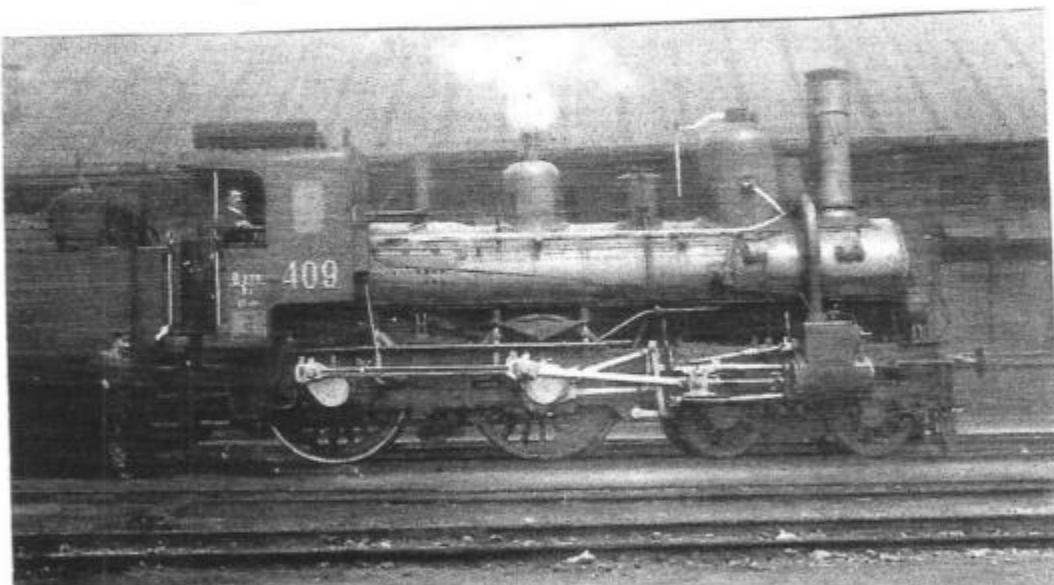
Die Lokomotiven der Südbahn-Baureihe 17c bei der Graz-Köflacher Bahn

Im Jahre 1855 gründeten die Betreiber von Braunkohlebergwerken in der Umgebung von Köflach in der Weststeiermark die „Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft“ (GKB). Die von dieser Gesellschaft errichtete Bahnlinie, kurz Graz-Köflacher Bahn genannt, wurde 1860 eröffnet. Im Jahre 1873 kam die vom Bahnhof Lieboch ausgehende Zweigstrecke nach Wies-Eibiswald hinzu. Ab dem Jahre 1878 erfolgte die Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn durch die k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nach dem Ende des I. Weltkrieges mußte die Südbahngesellschaft aufgelöst werden. Daher führte die Graz-Köflacher Bahn ab dem Jahre 1924 den Bahnbetrieb wieder selbst. Sie konnte die Lokomotiven übernehmen, welche schon davor auf ihren Strecken von der Südbahn eingesetzt worden waren. Damit gingen von den Lokomotiven der Baureihe 17c jene mit den Nummern 372, 399, 403 und 415 im Jahre 1924 in das Eigentum der Graz-Köflacher Bahn über. 1925 folgten die Lokomotiven 398, 400 und 409 und 1927 die Lokomotive 406 der selben Baureihe. Diese Lokomotiven waren nach dem Ende der Südbahngesellschaft zunächst zu den Bundesbahnen Österreichs gelangt und hatten dort die Reihenbezeichnung 503 erhalten.

Die von der Graz-Köflacher Bahn übernommenen Lokomotiven wurden beim Heizhaus des Köflacherbahnhofes in Graz beheimatet. Sie führten die Personenzüge ab dem Grazer Hauptbahnhof über den Köflacherbahnhof zum Abzweigbahnhof Lieboch und von da entweder nach Köflach oder nach Wies-Eibiswald. Auf der kürzeren Strecke nach Köflach wurden allerdings ab 1931 auch Tenderlokomotiven der BBÖ-Baureihe 30 eingesetzt. Die Fahrstrecke Graz - Lieboch - Köflach beträgt rund 40 km, die Strecke Graz - Lieboch - Wies-Eibiswald rund 70 km.

Von den Lokomotiven der Baureihe 17c waren zuletzt jene mit den Nummern 372, 406 und 415 bis etwa 1963 in betrieblichem Einsatz. Alle drei sind erhalten geblieben: 372 gelangte in das Österreichische Eisenbahnmuseum in Straßhof, 406 in das Slowenische Eisenbahnmuseum in Laibach/Ljubljana und 415 in den Bahnpark Augsburg. Die übrigen Lokomotiven dieser Baureihe wurden vor 1960 ausgemustert und verschrottet.



Lebenslauf der Lokomotive 415

Die Lokomotive 415 wurde von der Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft in Floridsdorf im Jahre 1897 unter der Fabriknummer 1108 hergestellt. Die Polizeiprobefahrt zur behördlichen Abnahme der Lokomotive fand am 17. September 1897 statt.

Die Lokomotive kam zunächst zum Heizhaus Marburg an der Drau in der Untersteiermark, dem heutigen Maribor in Slowenien. Laut einer Aufstellung der Maschinendirektion der k.k.priv. Südbahn-Gesellschaft „Vertheilung der Locomotiven. Giltig vom 1. August 1898.“ war sie dem Heizhaus Marburg und damit der Zugförderungs-Inspection Marburg zugeteilt. Bis zur Auflösung der Südbahn-Gesellschaft war sie bei folgenden Heizhäusern beheimatet:

bis Mai 1907 Marburg

bis Dezember 1913 Bozen

bis April 1920 Wien / Südbahnhof

bis 30. Juni 1924 Graz / Südbahnhof (heute Hauptbahnhof)

Das Einsatzgebiet der Lokomotive 415 war von Marburg und Graz aus die Stammstrecke der Südbahn südlich des Semmerings von Mürzzuschlag über Graz, Marburg und Cilli bis Laibach. Von Bozen aus wurde die Lokomotive auf der Südbahnstrecke südlich des Brenners von Franzensfeste über Bozen und Trient bis Ala eingesetzt, von Wien aus auf der Stammstrecke nördlich des Semmerings über Wiener Neustadt bis Gloggnitz. Ihrer Bauform als typische altösterreichische Schnellzuglokomotive entsprechend wurde sie auf den genannten Strecken im Schnellzugsdienst verwendet.

Mit der Auflösung der Südbahn-Gesellschaft als Folge des I. Weltkrieges kam die Lokomotive 415 im Jahre 1924 in den Bestand der Graz-Köflacher Bahn. Daher wurde Ihr Standort ab 1. Juli 1924 der Köflacherbahnhof in Graz. Bis gegen Ende ihrer Dienstzeit zog sie Personenzüge auf den Strecken der Graz-Köflacher Bahn, insbesondere auf der Strecke nach Wies-Eibiswald. Zuletzt wurde sie im Bauzugdienst eingesetzt. Nach ihrer Außerbetriebnahme wurde sie im Gelände des Köflacherbahnhofes in Graz im sogenannten Graben abgestellt, wo auch andere ausgemusterte Lokomotiven standen.

Im Jahre 1974 äußerte der damalige Direktor des Grazer Stadtmuseums Dr. Wilhelm Steinböck den Gedanken, eine Dampflokomotive zu erhalten und als Denkmal in Graz aufzustellen. Das Vorstandsmitglied der Gesellschaft der Freunde des Grazer Stadtmuseums Dipl.-Ing. Dr. Eberhard Franz griff diesen Gedanken auf und setzte die ersten Schritte. Er kannte die bei der Graz-Köflacher Bahn abgestellten Lokomotiven. Daher wandte er sich an den Direktor dieser Bahn Dr. Prohaska und legte ein mit 2. Februar 1975 datiertes Kaufangebot für die Lokomotive 415 vor. Das Kaufangebot wurde von der Muttergesellschaft der Graz-Köflacher Bahn, der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke - Alpine Montan Aktiengesellschaft (VÖEST - Alpine) mit Schreiben vom 8. April 1975 angenommen und von Dr. Franz als Käufer am 14. April 1975 gegengezeichnet. Der Kaufpreis einschließlich 16 % Umsatzsteuer betrug ATS 58.000,--. Damit war die Lokomotive 415 in das Eigentum von Dr. Franz übergegangen.

Zunächst war an die Aufstellung der Lokomotive 415 vor dem Grazer Hauptbahnhof gedacht. Eine Pressemitteilung wurde verfaßt und daraufhin in der Grazer „Südost-Tagespost“ vom 8. Mai 1975 ein Bericht über dieses Vorhaben gebracht. Doch nach längerem Bemühen stellte sich heraus, daß weder die Stadt Graz noch die Österreichischen Bundesbahnen bereit waren, einen Aufstellplatz zur Verfügung zu stellen. Es gab zwar Versprechungen von Stadtpolitikern, das Vorhaben zu unterstützen. Doch wurde auf die unklaren Eigentumsgrenzen auf dem Grazer Bahnhofsvorplatz nach der Kriegszerstörung des Bahnhofes hingewiesen. Jahre später war es jedoch möglich, auf dem vorgesehenen gewesenen Aufstellplatz durch die Stadt Graz ein modernes, an ein politisches Ereignis erinnerndes Denkmal errichten zu lassen.

Vordringliche Aufgabe nach dem Kauf der Lokomotive war deren Konservierung. Da die Lokomotive seit ihrer Außerdienststellung mehr als zehn Jahre im Freien gestanden war, wies sie großflächige Rostschäden auf. Im August 1975 wandte sich Dr. Franz an die Leitung des Werkes Graz der Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) mit der Bitte um Mithilfe bei der Konservierung. Nach erfolgter Zusage wurde die Lokomotive ohne Tender im Oktober 1975 in das unmittelbar neben dem Köflacherbahnhof liegende Werk der SGP überstellt. Hier erhielt die Lokomotive einen Anstrich und wurde im Februar 1978 wieder zurück auf den Köflacherbahnhof gebracht.

Der Tender der Lokomotive 415 hatte in seinen späten Dienstjahren einen geschweißten Aufbau erhalten. Für die museale Erhaltung war es erforderlich, dem Tender wieder annähernd sein ursprüngliches Aussehen zu geben. Die ebenfalls auf dem Köflacherbahnhof abgestellte Lokomotive 406 hatte noch einen Tender im Originalzustand. Im März 1976 bat Dr. Franz den Direktor der Maschinenfabrik Andritz AG (MFA) in Graz Dr. Scheriau um Mithilfe beim Umbau des Tenders. Daraufhin wurde von den Lehrlingen der MFA unter Leitung des Werkmeisters Hackl der Tender der Lokomotive 406 einschließlich der Nietreihen vermessen. Im Mai 1977 wurde der Tender der Lokomotive 415 zur MFA überstellt. Dort wurde er annähernd in seine Ursprungsform gebracht, erhielt originalgetreue Nietreihen, wurde sandgestrahlt und erhielt einen Konservierungsanstrich.

Im August 1978 wurde die Lokomotive 415 ebenfalls zur MFA überstellt. Dort wurde auch sie sandgestrahlt und gestrichen. Für die Arbeiten an Lokomotive und Tender verrechnete die MFA an Dr. Franz einschließlich 18 % Umsatzsteuer den Betrag von ATS 129.800,– Im Oktober 1978 kamen Lokomotive und Tender wieder zurück auf den Köflacherbahnhof.

Im November 1980 wandte sich Dr. Franz schriftlich nochmals an die Stadt Graz und fragte nach einem Aufstellplatz für die Lokomotive auf dem zum Europaplatz umbenannten Platz vor dem Grazer Hauptbahnhof. Der Grazer Architekt Peter Kunath, der ebenfalls der Gesellschaft der Freunde des Grazer Stadtmuseums angehörte, hatte zu dieser Zeit bereits einen Plan für eine Überdachung der Lokomotive entworfen. Doch die Stadt Graz zeigte weiterhin kein Interesse an diesem Vorhaben, weshalb dieses dann von Dr. Franz nicht mehr weiterverfolgt wurde.

Daß es die historisch bedeutsame Dampflok 415 rund zwanzig Jahre nach ihrer Außerdienststellung noch immer gab, war auch dem großen Wiener Eisenbahnfreund Direktor Ing. Edmund Brenner bekannt. Dieser hatte bereits mehrere Lokomotiven erworben und instandsetzen lassen. Um sie im Sonderzugverkehr zu betreiben, hatte er die B und B Dampflok-Betriebs-GesmbH gegründet. Nachdem er von den vergeblichen Bemühungen um eine Aufstellung der Lokomotive 415 gehört hatte, rief er am 6. Dezember 1984 Dr. Franz an und fragte, ob er diese Lokomotive kaufen könne. Am 27. Februar 1985 war Dir. Brenner in Graz und besichtigte die Lokomotive. Am 6. März gab Dr. Franz fernmündlich die Zusage, die Lokomotive zu verkaufen. Daraufhin kam Dir. Brenner nach Graz und schloß am 16. März 1985 mit Dr. Franz eine Kaufvereinbarung. Als Kaufpreis wurde der Betrag von ATS 10.000,– festgesetzt. Dazu wurde ein Rückkaufrecht für Dr. Franz vereinbart und außerdem bestimmt, daß die Lokomotive im Falle ihrer dauernden Außerbetriebnahme einem österreichischen Eisenbahnmuseum zu übergeben ist. Mit dieser Kaufvereinbarung ging das Eigentum an der Lokomotive 415 an die B und B Dampflok-Betriebs-GesmbH über.

Dir. Brenner wollte die Lokomotive 415 zunächst durch die Firma SGP instandsetzen lassen und ließ sie daher in das Grazer Werk dieser Firma überstellen, in dem sich diese Lokomotive bereits von 1975 bis 1978 befunden hatte. Doch dann übernahm die Firma Waagner-Biro AG den Instandsetzungsauftrag. Noch im Jahre 1985 wurde die Lokomotive in das Werk Graz der Waagner-Biro AG überstellt.

Die Aufarbeitung erfolgte unter der Aufsicht des Werkstättenleiters Pangerl der Werkstätte Weiz der Steiermärkischen Landesbahnen. Die Lokomotive wurde mit einer Druckluft-Bremsausrüstung ausgestattet und erhielt daher eine Druckluftpumpe. Vorher besaß sie bei der Südbahn und bei der Graz-Köflacher Bahn eine Saugluftbremse. Nach ihrer Fertigstellung wurde sie nach Wiener Neustadt überstellt. Hier fanden im Sommer 1987 Probefahrten statt, bei denen Herr Pangerl anwesend war. Anschließend kam die Lokomotive 415 nach Straßhof und nahm an den Fahrzeugparaden anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“ teil. Danach wurde sie mehrere Jahre für Sonderzugfahrten der B und B Dampflokomotiven-Betriebs-GesmbH eingesetzt.

Nach dem Ableben von Dir. Brenner und der endgültigen Außerbetriebnahme wurde die Lokomotive 415 mit Vertrag vom 24. Oktober 2016 an den Bahnpark Augsburg verkauft.

11. Juni 2019

Verfaßt von Dipl.-Ing. Dr. Eberhard F r a n z

Viktor-Franz-Straße 13

A - 8051 G r a z - Gösting

A-8051 Graz - Gösting, 6. Feber 1975
Viktor-Franz-Straße 13

An die
Graz-Köflacher Eisenbahn- und
Bergbau-Gesellschaft
Direktion der Verkehrsbetriebe
Grazbachgasse 39
8010 G R A Z

Betrifft: Schnellzugslokomotive Reihe 17c; Kaufangebot

Unter Bezug auf meine Besprechung mit Ihrem sehr geehrten Herrn
Direktor Dr. Prochaska am 30. Jänner 1975 bewerbe ich
mich um den Kauf der

Schnellzugslokomotive Reihe 17c Nr. 415
mit dem Schlepptender der Lokomotive Nr. 406
ausschließlich des nachträglich aufgebauten
Kohlebehälters
nicht betriebsfähig, jedoch vollständig,
hinterstellt an einem Platz im Gelände des
Köflacher Bahnhofes in Graz mit Zutrittsmöglichkeit
für Konservierungsarbeiten und Zufahrtmöglichkeit
zum Abtransport mittels Straßenrollers
zum Preis einschließlich Umsatzsteuer von S 1,--/kg.

Die Lokomotive samt Tender soll im Zusammenwirken zwischen dem
Grazer Stadtmuseum und der Gesellschaft der Freunde des Grazer
Stadtmuseums, deren Vorstandsmitglied ich bin, konserviert wer-
den. Danach wird sie auf dem Europaplatz vor dem Grazer Haupt-
bahnhof aufgestellt und in die Obhut des Grazer Stadtmuseums
übergeben.

Der Kaufpreis wird nach Abschluß der Kaufvereinbarung und Bereit-
stellung der Lokomotive und des Tenders auf dem Gelände des Köf-
lacher Bahnhofes in Graz unverzüglich in einem Betrag auf ein von
Ihnen angegebenes Konto überwiesen werden.

Hochachtungsvoll



VÖEST-ALPINE

VEREINIGTE ÖSTERREICHISCHE EISEN- UND STAHLWERKE — ALPINE MONTAN AKTIENGESELLSCHAFT

VOEST-ALPINE AG, POSTFACH 91, A-1011 WIEN

ANTWORT ERBETEN AN:

Herrn
Dipl.Ing.Dr.Eberhard Franz
Viktor-Franz-Straße 13
8051 Graz

HAUPTVERWALTUNG WIEN
Friedrichstraße 4, Postfach 91, 1011 Wien
EINKAUF
Wien IV, Belvederegasse 2
Telegramm-Adresse: Voestalpeln Wien
Telephon: 0222 654685 Serie
Telex: 12196

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Unser Hausruf

WIEN,

MTB-23-4394

13

1975 04 08

Betreff:

Verfügbare Tenderlokomotive R 17 c
Inv.Nr. 940 006 - Abverkauf

Auf Grund Ihres Interesses verkaufen wir Ihnen und Sie kaufen von uns

1 Stk. Tenderlokomotive

Bau-/Anschaffungsjahr: 1971
Leistung: 582 PS
Type: 2' Bn2 (415)
Gewicht: ca. 56 t

zum Preis von S 50.000,—

===== *A. Pöhl*
+ 16 % MWST. und Bergbau-Bef. 10.
Der Preis versteht sich ab Standort, zuzügl. 16 % MWST. *1975 SEP. 10.*
Die Bezahlung erfolgt zusagegemäß in bar an der Werkskasse vor Übernahme

Das Fahrzeug bleibt bis zur restlosen Bezahlung der vereinbarten Kaufsumme samt evtl. auflaufender Zinsen und Kosten unser Eigentum.
Sie übernehmen das Fahrzeug in dem Ihnen bekannten Zustand. Wir haften daher weder für erkennbare noch für nicht erkennbare Mängel. Sie verzichten somit auf alle Ansprüche hinsichtlich solcher Mängel und auf allfällige Mängelbehebung.

Zum Zeichen Ihres Einverständnisses ersuchen wir Sie, uns den Durchdruck dieses Briefes gegengezeichnet zu retournieren.

Hochachtungsvoll

Graz-Gösting, 14. April 1975

Einlage
173

Sal.

HAUPTVERWALTUNG LINZ
Werksgelände, Postfach 2, 4010 Linz

HAUPTVERWALTUNG WIEN
Friedrichstraße 4, Postfach 91, 1011 Wien

HAUPTVERWALTUNG LEOBEN
Peter-Tunner-Straße 15, 8700 Leoben

HAUPTVERWALTUNG WIEN
Friedrichstraße 4, Postfach 91, 1011 Wien

HAUPTVERWALTUNG LEOBEN
Peter-Tunner-Straße 15, 8700 Leoben

Pressemitteilung

Die derzeit auf dem Köflacher Bahnhof in Graz abgestellte Lokomotive Nr. 415 der GKB soll in die Obhut des Grazer Stadtmuseums übergeben und voraussichtlich auf dem Grazer Europaplatz vor dem Hauptbahnhof als Denkmal aufgestellt werden.

Die Lokomotive Nr. 415 gehört der Baureihe 17 c der ehemaligen k.k.priv. Südbahn-Gesellschaft an und wurde im Jahre 1897 von der Locomotivfabriks-Aktiengesellschaft Wien-Floridsdorf erbaut. Sie ist in ihrer Bauform ein Musterbeispiel für die altösterreichischen Schnellzugslokomotiven der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und daher von hohem technikgeschichtlichem Wert. Lokomotiven dieser Baureihe standen auf fast allen Linien der alten Südbahn, darunter auch auf deren Stammlinie von Wien über Graz nach Triest im Schnellzugsdienst. Nach dem ersten Weltkrieg kam die Lokomotive Nr. 415 auf die Graz-Köflacher Bahn, wo sie zusammen mit vier Schwestern bis vor wenigen Jahren im regelmäßigen Personenzugsdienst stand. Die Schwesternlokomotive Nr. 372 ist betriebsfähig erhalten und befindet sich in Wien. Sie wird für gelegentliche Sonderfahrten verwendet.

Die Anregung, eine dieser Lokomotiven in Graz zu erhalten und als Denkmal aufzustellen, wurde vom Leiter des Grazer Stadtmuseums Obermagistratsrat Dr. Wilhelm Steinböck gegeben. Dieser wurde von Dr. Eberhard Franz unterstützt, welcher die Verhandlungen mit der GKB führte. Nun ist der Erwerb der Lokomotive gesichert. Allerdings müssen noch die Mittel für die Entrostung, den Neuanstrich, die Instandsetzung einiger durchgerosteter Blechteile, den Bau eines Sockels auf dem Aufstellplatz und die Beförderung der Lokomotive dorthin aufgebracht werden. Hierfür werden Geldspenden beziehungsweise unentgeltliche Leistungen benötigt.



Bericht in der "Südost-Tagespost" vom 8. Mai 1975

auf Grund der am 7. Mai 1975 Herrn Pollak
fernmündlich durchgegebenen Pressemitteilung

Lok „415“ wird als Denkmal vor dem Grazer Hauptbahnhof postiert

Von Helmut Pollak

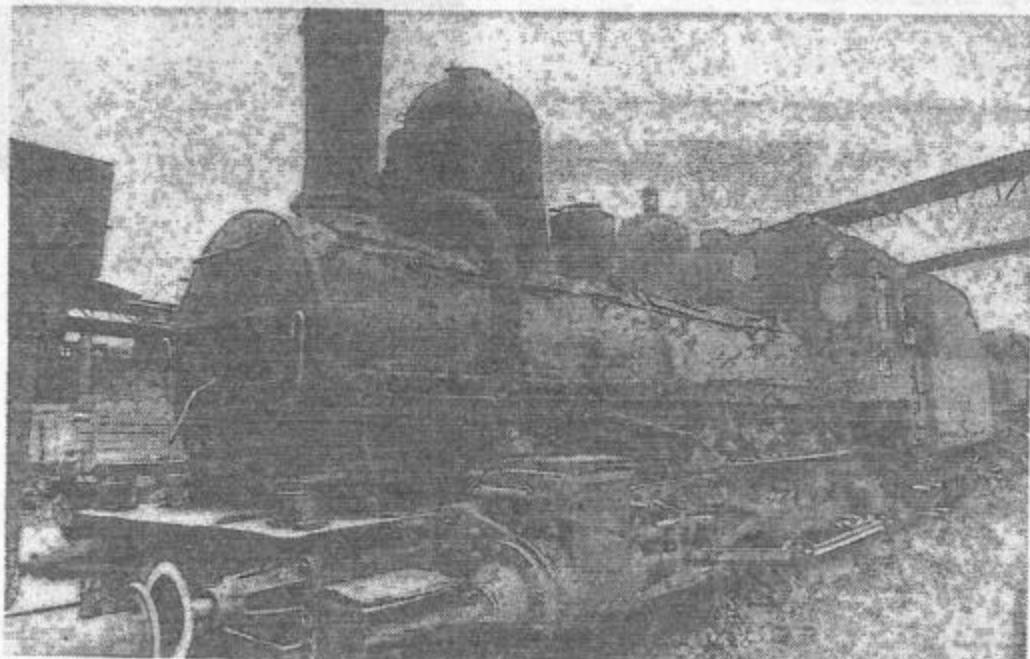
Im Zeitalter der leistungstarken und schnellen Elektro- oder Diesellokomotiven gewinnt die gute alte Dampflok immer mehr an nostalgischem Ansehen. Die Grazer können sich freuen, schon in absehbare Zeit ein Prachtstück einer alten Dampflok aus der Reihe „17 c“ auf dem Europaplatz, vor dem Grazer Hauptbahnhof, als Denkmal bewundern zu können.

Der Initiative des Direktors des Grazer Stadtmuseums Dr. Wilhelm Steinböck und begeisterter „Eisenbahnfreunde“, an ihrer Spitze Dr. Eberhard Franz, ist es zuzuschreiben, daß die „415“, eine alte Schnellzuglok mit Tender, der ehemaligen Südbahn-Gesellschaft von der GKB gekauft werden konnte. Die Lok, die noch vor Jahren zwischen Graz und Köflach bzw. Wies als Personenzuglok brav ihren Dienst versehen hat, soll nun reaktiviert, besser gesagt vor dem totalen Zerfall durch den Rost gerettet werden. Nach Instandsetzung und

Neulackierung wird die „415“ vom Heizhausgelände des Graz-Köflacher-Bahnhofs zum Europaplatz überstellt, wo sie auf einem Betonsockel Aufstellung finden soll. Bevor es soweit ist, bedarf es allerdings vieler Arbeit.

Stadtrat Dr. Pammer sieht der Aufstellung der Lok „415“ wohlwollend gegenüber und wird auch seitens der Stadt entsprechende Hilfestellung leisten, die Entrostung und die notwendigen Schlosserarbeiten müßten freilich von privater Seite und von Firmen geleistet bzw. finanziert werden.

Für Eisenbahnfreunde noch einige technische Details über die „415“: Sie wurde 1897 in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik gebaut und kam nach dem Ersten Weltkrieg zur GKB. Zuvor war sie auf der Südbahn als Schnellzuglok zwischen Wien und Triest eingesetzt worden. Mit ihren 582 PS erreichte sie für damalige Zeiten beachtliche 90 km/h. Technisch stellt sie, so Dr. Franz, eine überaus bemerkenswerte Konstruktion dar.



Die alte „415“ aus der Baureihe 17 c soll als Denkmal vor dem Hauptbahnhof aufgestellt werden.
Foto: Steffen



MASCHINENFABRIK
ANDRITZ
ACTIENGESELLSCHAFT

A-8045 Graz-Andritz
Reichstraße 66, Postfach 24
AUSTRIA

PRODUKTIONSPROGRAMM:

Anlagen für die Herstellung von Papier und Karton Bauart Andritz - Escher Wyss
Entwässerungstechnik
Holzentrindungsanlagen
Pumpen
Wasserturbinen Bauart Andritz - Escher Wyss
Kaltwalzwerke Bauart Andritz-RWF
Stahlhochbau, Lagertechnik, Krane
Grau- und Sphäroguß

Aus dem Verkaufsprogramm der Ruthner Industrieanlagen AG, Wien:

Anlagen für die Oberflächenbehandlung von Walzwerkserzeugnissen
Chemieanlagen
Wasseraufbereitungs- und Abwasserreinigungsanlagen
Vollhydraulische Hüttenmaschinen
Müll- und Klärschlamm-Kompostierungsanlagen

Gesellschaft der Freunde des Grazer Stadtmuseums
z.Hd. Herrn Dr. E. Franz

Viktor-Franz-Straße 13
8051 Graz

Rechnung Nr. 111/79

Graz-Andritz 31. Jänner 1979

282-8805/8

Unser Angebot Nr.

Unsere Auftrags-Nr. KAT/J/sk

Hausruf mit Durchwahl
61 5 80/438

Ihre Bestellung Nr.

Unser Zeichen

Wir lieferten durch Selbstabholung
im September 1978

Restaurierung einer Dampflokomotive
samt Tender der Südbahn

110.000,--

+ 18 % Mehrwertsteuer

15.800,--

129.800,--

Zahlbar bei Erhalt der Rechnung, bar, ohne Abzug, auf
unser Konto 87-47164/00 bei der Creditanstalt-Bankverein
Filiale Graz.

OF

Direktion und Werk: 8045 Graz-Andritz - Telefon: (0 31 6) 61 5 80 Serie - Telex: 03-1313 - Telegramme: Andritzer Graz
Erläuterungsort und Gerichtsstand Graz - Bei Nichteinhaltung der Zahlungstermine werden Ihnen Verzugszinsen in Anrechnung gebracht - Reklamationen können nur berücksichtigt werden, wenn sie uns innerhalb 14 Tagen zukommen - Das Eigentum an den gelieferten Waren wird bis zur gänzlichen Bezahlung des Kaufpreises vereinbarungsgemäß vorbehalten - Unsere Sendungen laufen auch bei frachtfreier Lieferung ausnahmslos auf Gefahr des Bestellers.

Creditanstalt-Bankverein, Filiale Graz, Kto. 87-4716400 - Steiermärkische Bank, Graz, Kto. 0000-080845 - Postscheckkonto Wien 7070.978

Dipl.-Ing. Dr. Eberhard Franz

8051 Graz-Gösting, 17. November 1980
Viktor-Franz-Straße 13

An den
Stadtsenat
der Landeshauptstadt Graz

Rathaus
8010 G r a z

**Betrifft: Europaplatz in Graz; Vorschlag der Aufstellung
einer Dampflokomotive als Denkmal**

Zeitungsmeldungen vor einigen Wochen habe ich entnommen, daß ein Widmungsverfahren für den Bau einer Tiefgarage auf dem Europaplatz in Graz läuft oder bereits abgeschlossen ist. Dies veranlaßt mich, meinen bereits im Jahre 1975 mündlich gemachten Vorschlag der Schaffung eines Aufstellplatzes für eine Denkmal-Lokomotive vor dem Grazer Hauptbahnhof neuerlich vorzubringen. Hierzu führe ich aus:

Auf eine Anregung aus dem Mitgliederkreise der Gesellschaft der Freunde des Grazer Stadtmuseums habe ich im Jahre 1975 eine Dampflokomotive erworben, um diese als technik- und wirtschaftsgeschichtliches Denkmal aus der Zeit des alten Österreich zu erhalten. Es handelt sich um eine im Jahre 1897 von der "Locomotivfabriks-Aktiengesellschaft Wien-Floridsdorf" erbaute Schnellzugslokomotive der ehemaligen k.k.priv. Südbahngesellschaft. Lokomotiven dieser Type haben um die Jahrhundertwende den Schnellzugsverkehr auf der Strecke Mürzzuschlag-Graz-Triest besorgt und sind später bis vor etwa fünfzehn Jahren im Personenverkehrsdienst der Graz-Köflacher Bahn gestanden. Die von mir erorbene Lokomotive war 1924 - 1965 auf der GKB im Dienst und steht derzeit - nicht betriebsfähig, jedoch neu gestrichen - im Gelände der GKB in Graz. Sie ist ein hervorragendes Zeugnis altösterreichischer Ingenieurkunst und Werkmannsarbeit und mit der Verkehrsgeschichte der Stadt Graz eng verbunden.

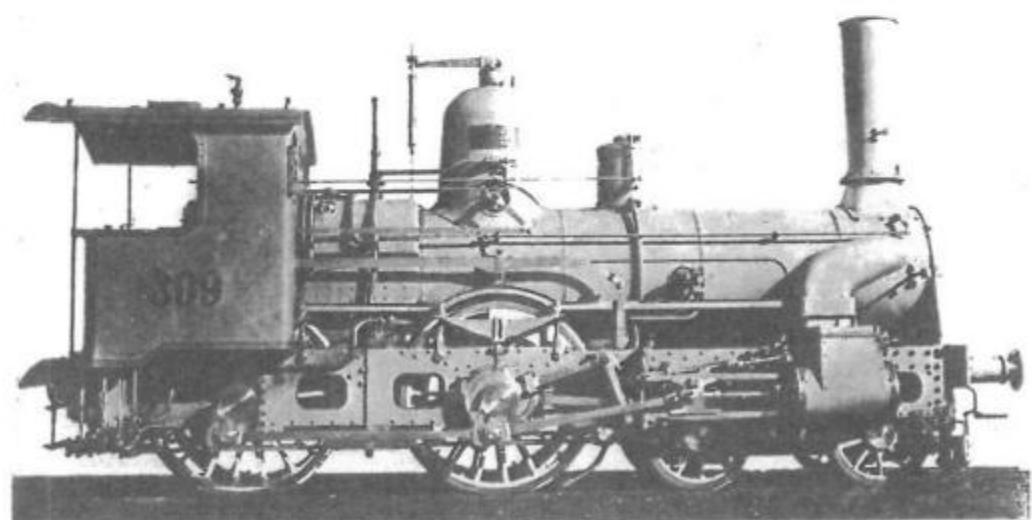
Ich möchte diese Lokomotive der Stadt Graz zur Aufstellung vor dem Hauptbahnhof - dem ehemaligen Südbahnhof - überlassen. Es müßte jedoch ein Aufstellplatz vorbereitet werden, an dem die Lokomotive durch ein Flugdach vor unmittelbarem Witterungseinfluß geschützt ist. Daher schlage ich vor, anläßlich des Baues der Tiefgarage einen entsprechenden Aufstellplatz einzuplanen und zu schaffen. Die Lokomotive hat samt Tender eine Länge von etwa 15 m und ein Gewicht von etwa 56 t. Vielleicht kann der Aufstellungsplatz im Zuge des Baubewilligungsverfahrens für die Tiefgarage vorgeschrieben werden.

Ich bitte, meinen Vorschlag zu prüfen und gegebenenfalls mir die Gelegenheit zu geben, mich mit den mit der Planung der Tiefgarage Befassten ins Einvernehmen zu setzen.

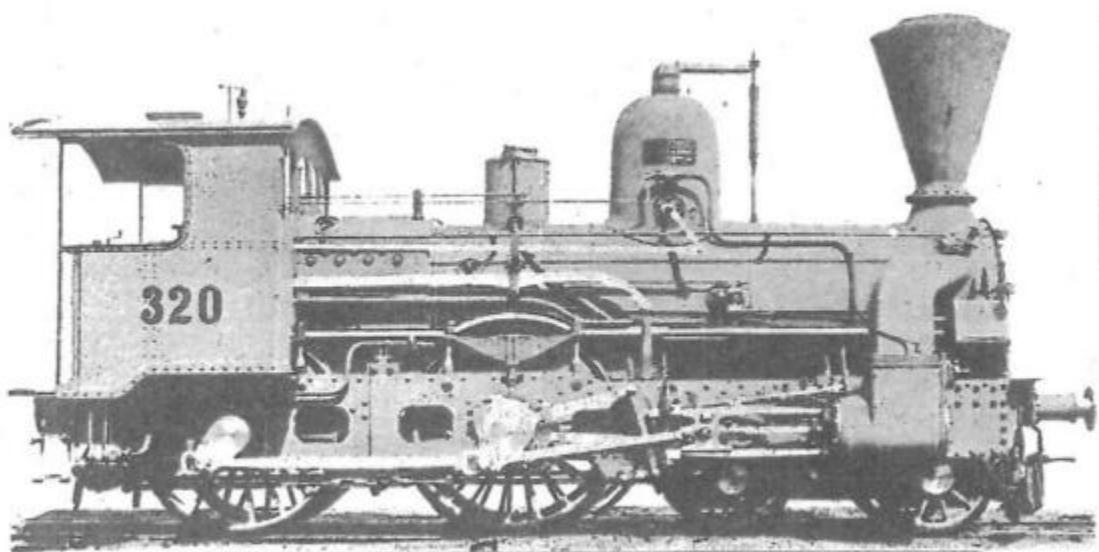
Mit freundlichen Grüßen



Lokomotiven der Südbahn-Baureihen 17

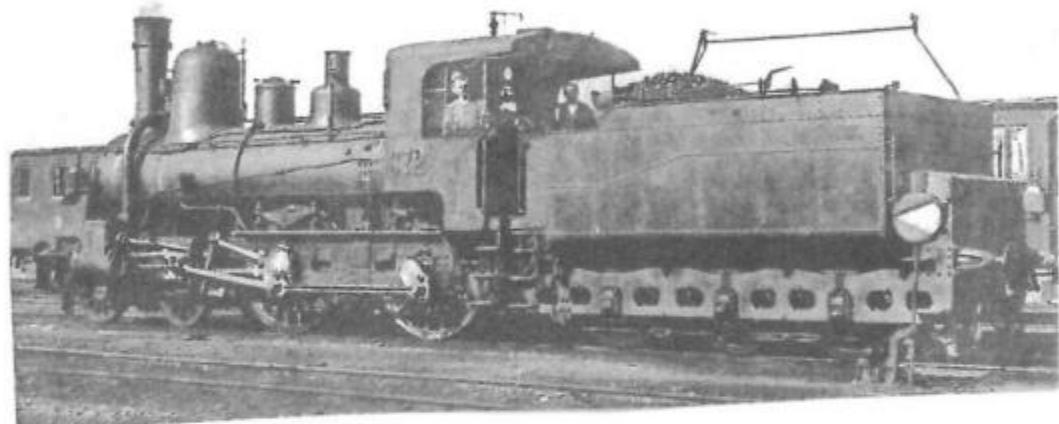


Baureihe 17 a 10 Stück erbaut 1882

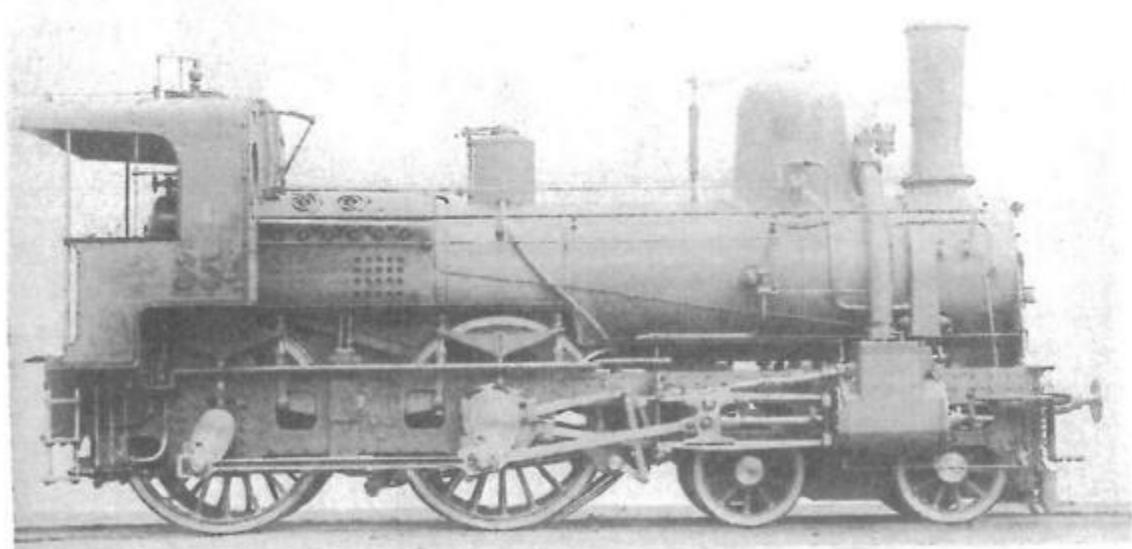


Baureihe 17 b 19 Stück erbaut 1884 - 1890

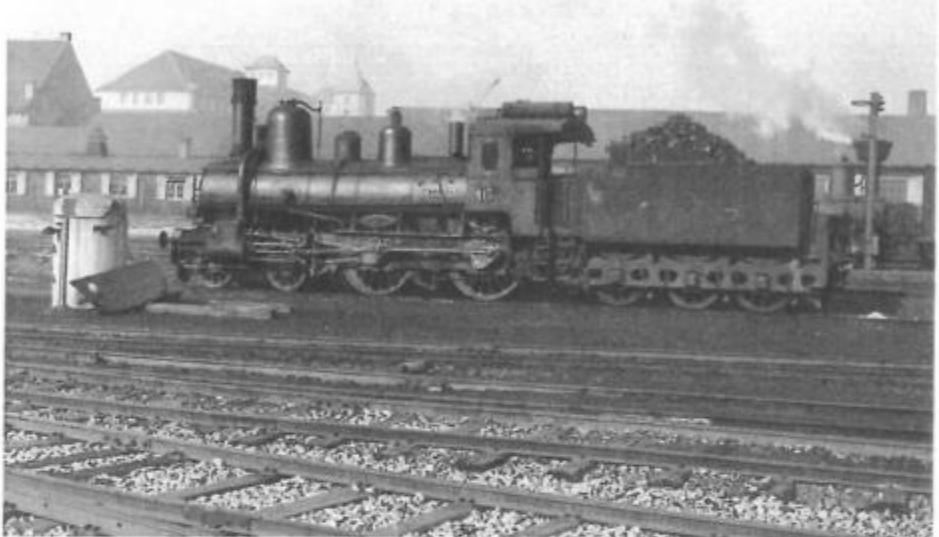
Lokomotiven der Südbahn-Baureihen 17



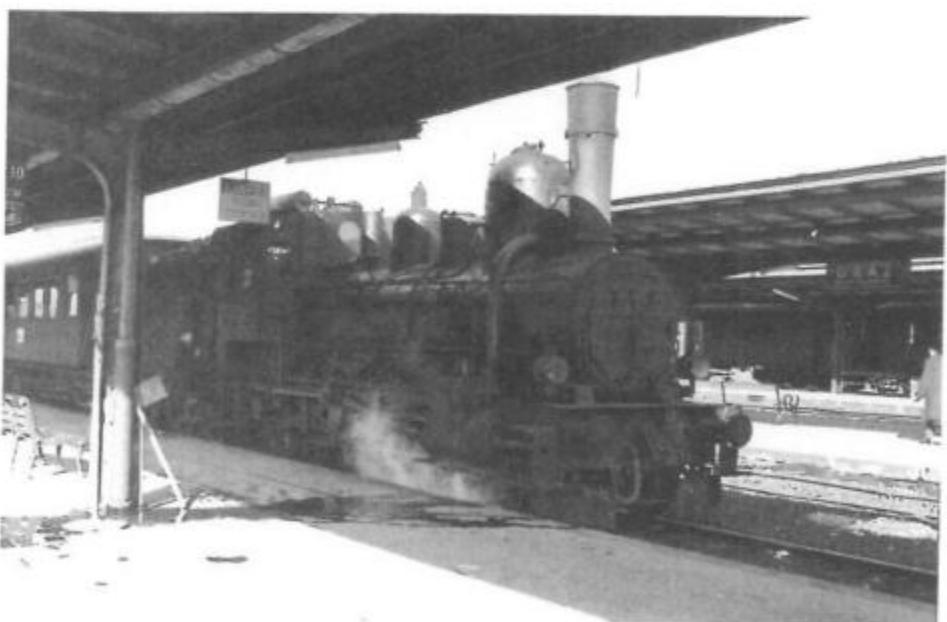
Baureihe 17 c 62 Stück erbaut 1885 - 1901



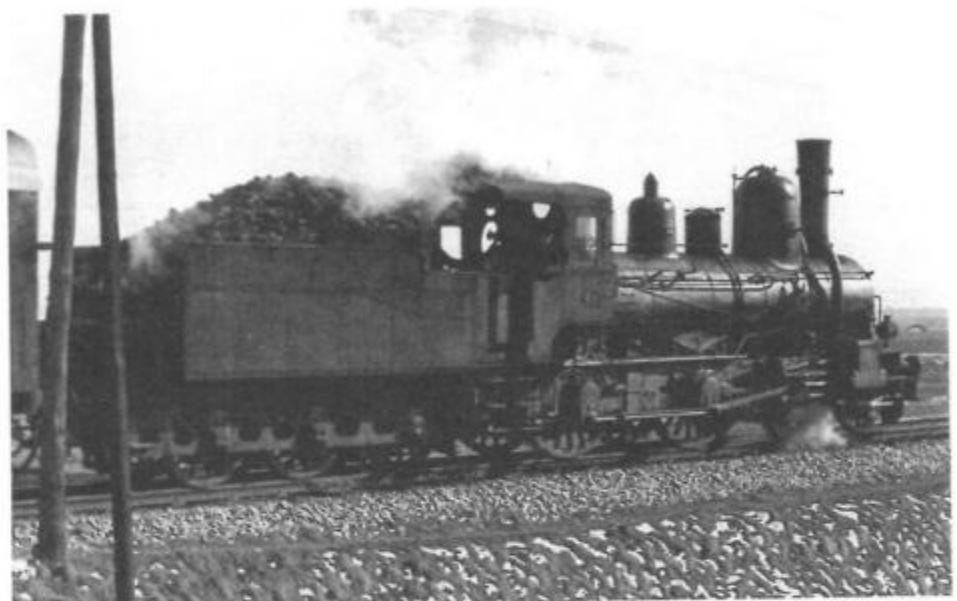
Baureihe 17 d 4 Stück erbaut 1888 - 1890



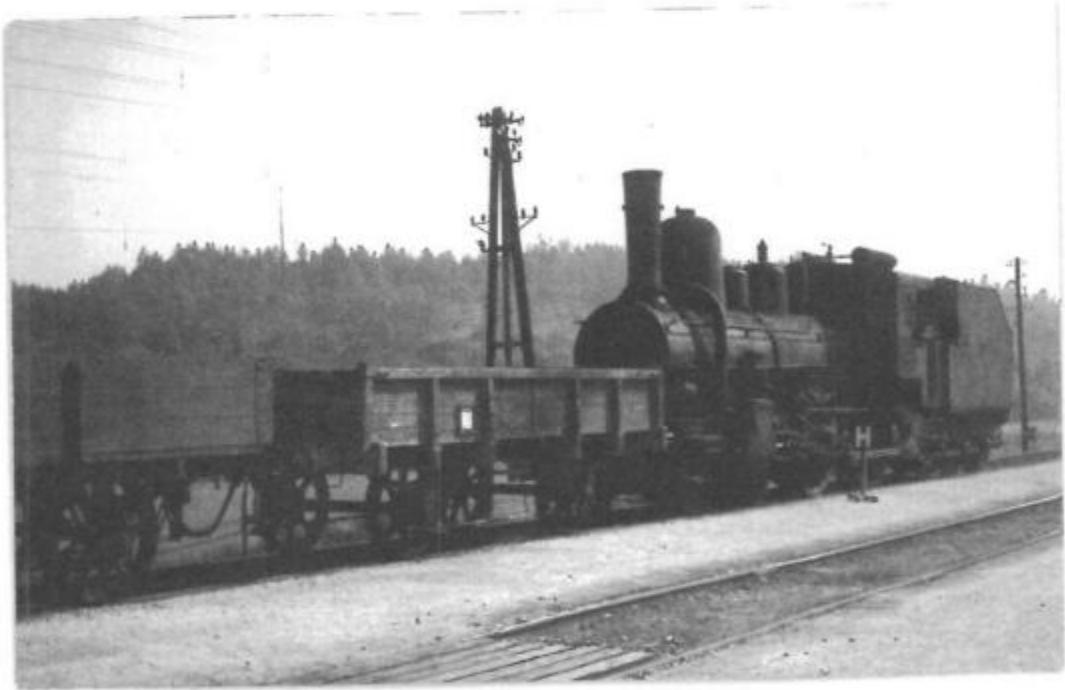
Lokomotive 415 mit Tender in Ursprungsform
rechts dahinter Lokomotive 680
Graz Köflacherbahnhof 11.02.1958



Lokomotive 415 abfahrbereit vor Personenzug
nach Wies-Eibiswald Graz Hauptbahnhof 23.02.1958



Lokomotive 415 vor Personenzug nach Wies-Eibiswald
bei Straßgang 01.03.1958



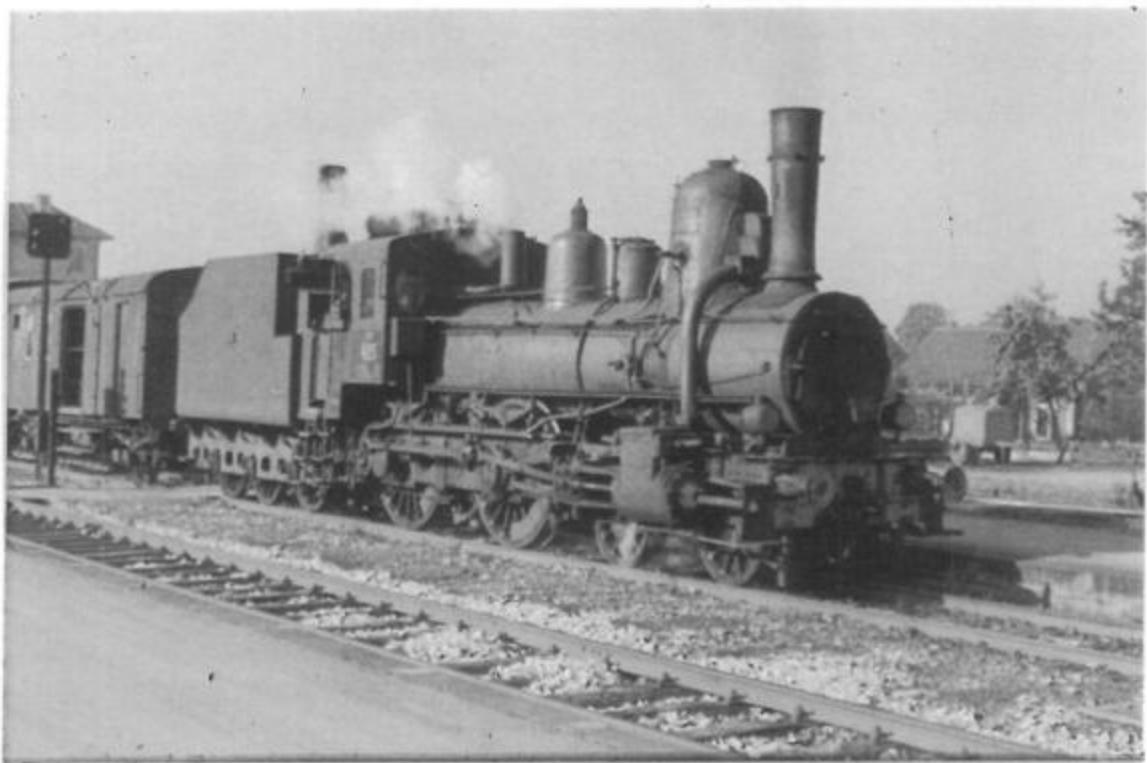
Lokomotive 415 im Bauzug-Einsatz
Bahnhof Lannach 02.10.1962



Lokomotive 415 vor dem Abend-Personenzug nach Wies-Eibiswald
Ausfahrt aus Graz Hauptbahnhof um 1960



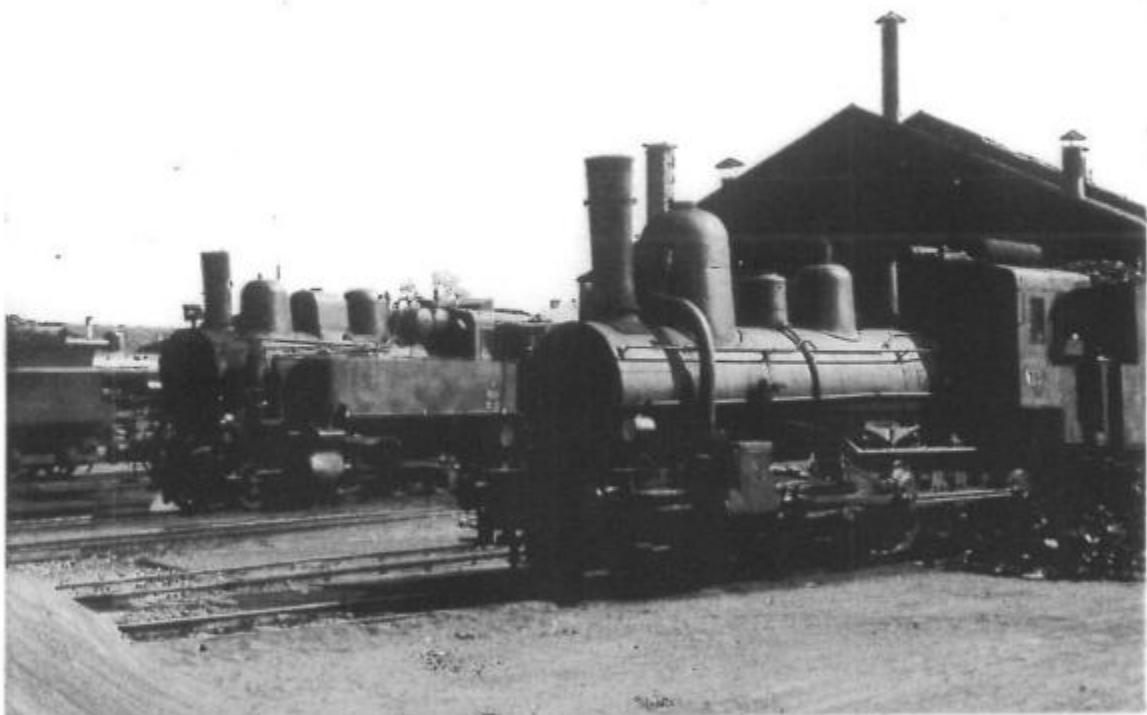
Lokomotive 415 abfahrbereit vor dem Abend-Personenzug
nach Köflach Graz Hauptbahnhof 26.07.1961



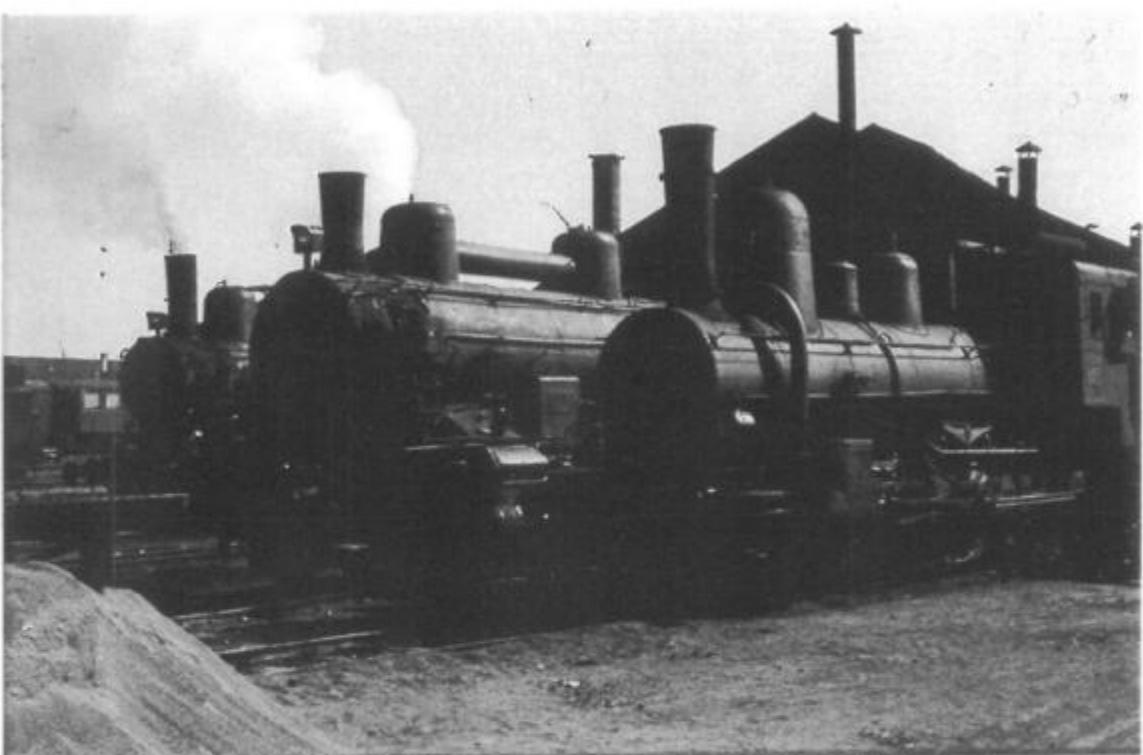
Lokomotive 415 mit Tender mit geschweißtem Aufbau
Einfahrt in den Grazer Hauptbahnhof um 1960



Lokomotivführer Albrecher auf der Lokomotive 415
Abend-Personenzug nach Köflach 26.07.1961



Lokomotiven 30.109 und 415 vor dem Heizhaus
Graz Köflacherbahnhof 21.04.1961



Lokomotiven 30.109, 56.3256 und 415 vor dem Heizhaus
Graz Köflacherbahnhof 21.04.1961



**Lokomotive 415 abgestellt
Graz Köflacherbahnhof**



**Abgestellte Lokomotiven im „Graben“
vorne Lokomotive 1851, dahinter 415
Graz Köflacherbahnhof um 1970**

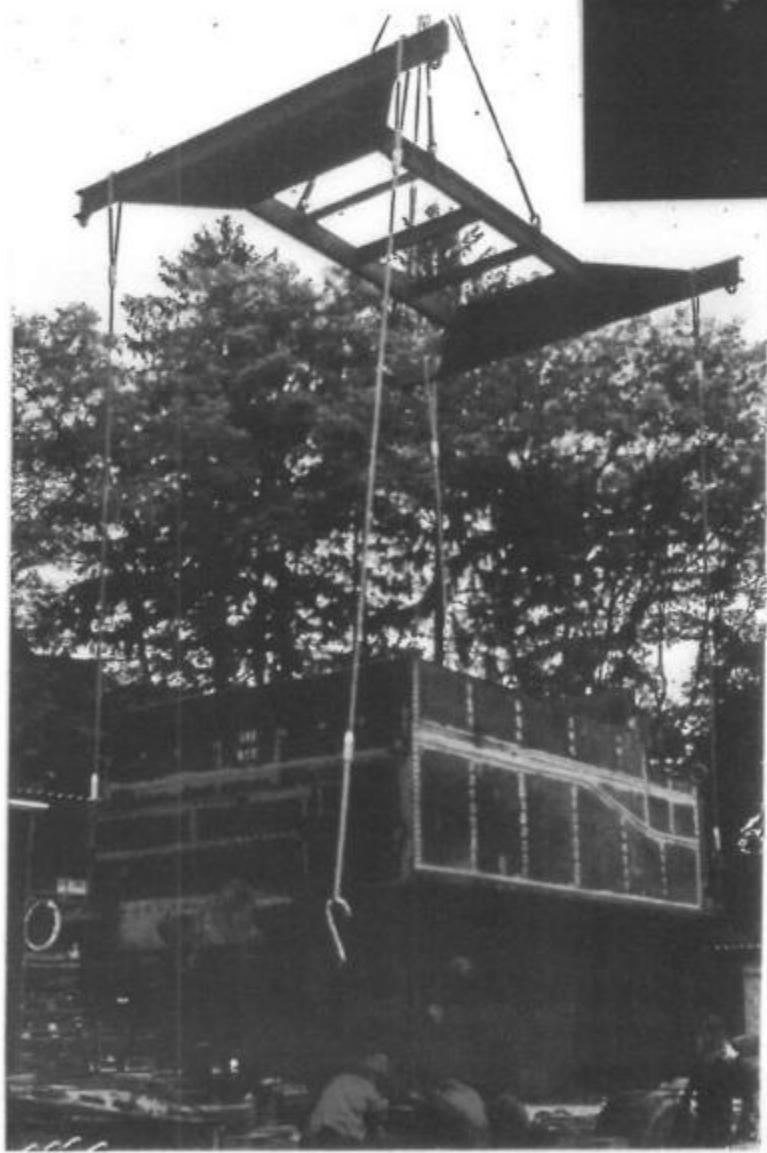


Lokomotive 415 in der Halle der Firma Simmering-Graz-Pauker AG
in Graz, rechts Dir. Brenner, 2. v. links H. Pangerl, 06.07.1985



Lokomotive 415 in der Halle der Firma Waagner-Biro AG, Graz,
während der Aufarbeitung 30.06.1987

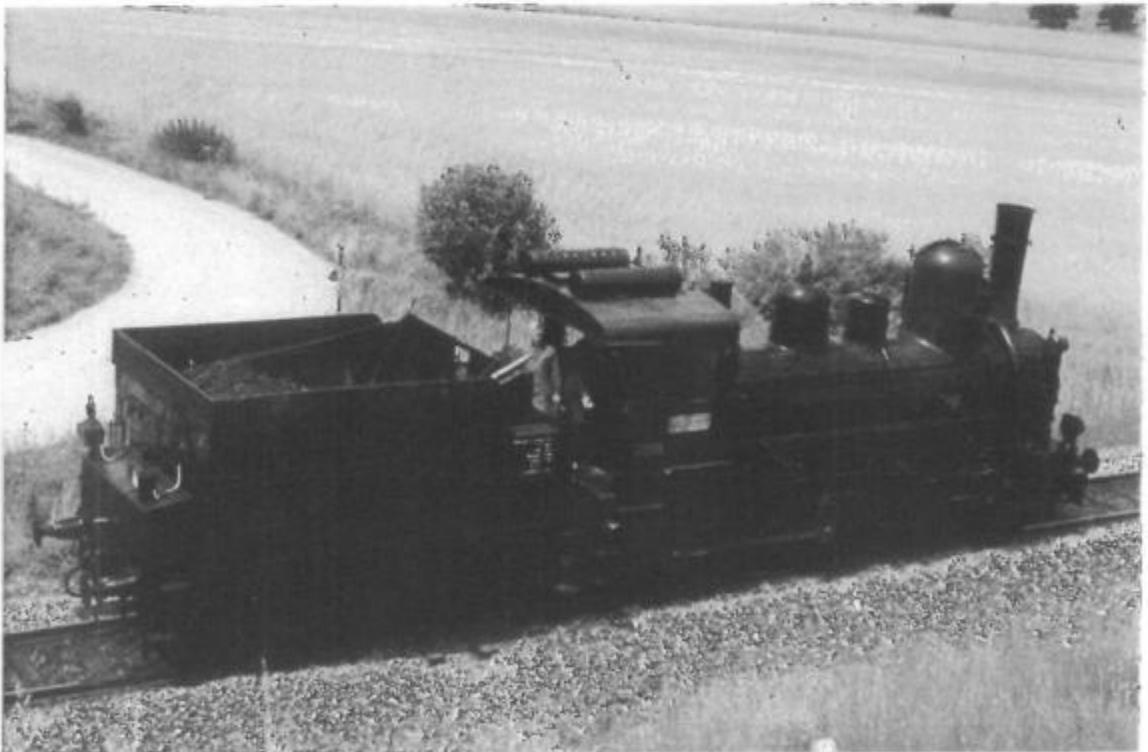
Lokomotive 415 in der Halle
der Firma Waagner-Biro AG, Graz
30.06.1987



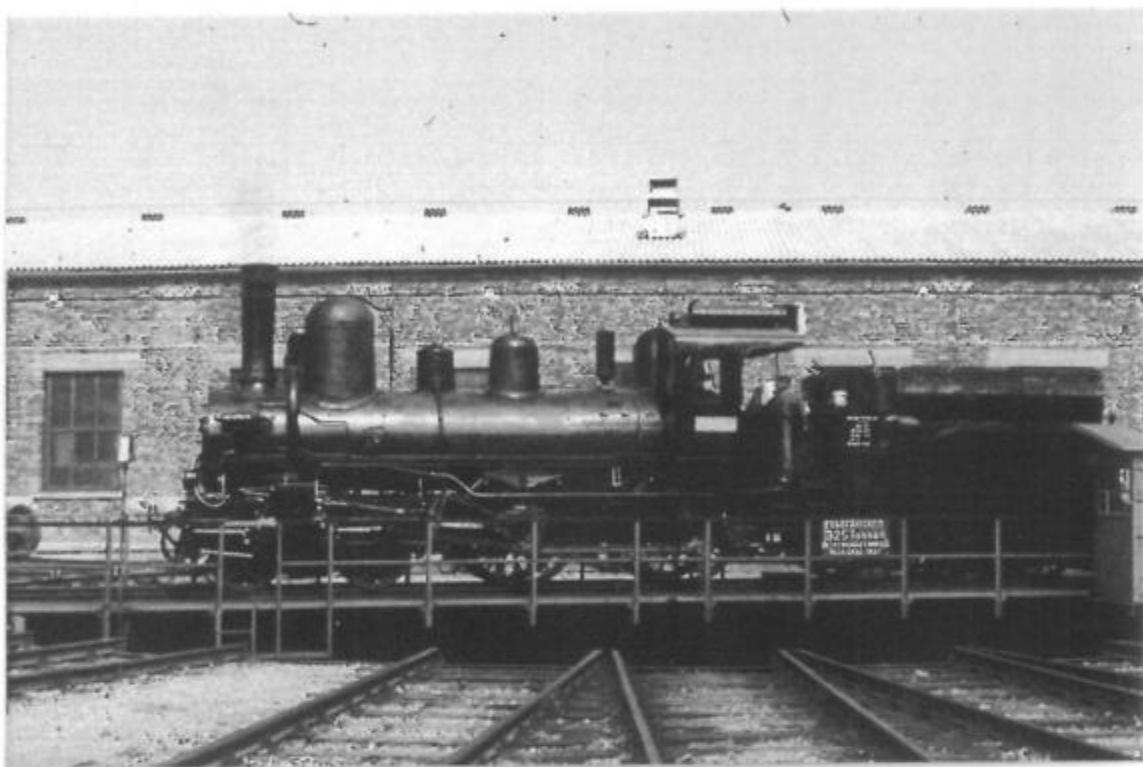
Tender der Lokomotive 415
Maschinenfabrik Andritz
1978



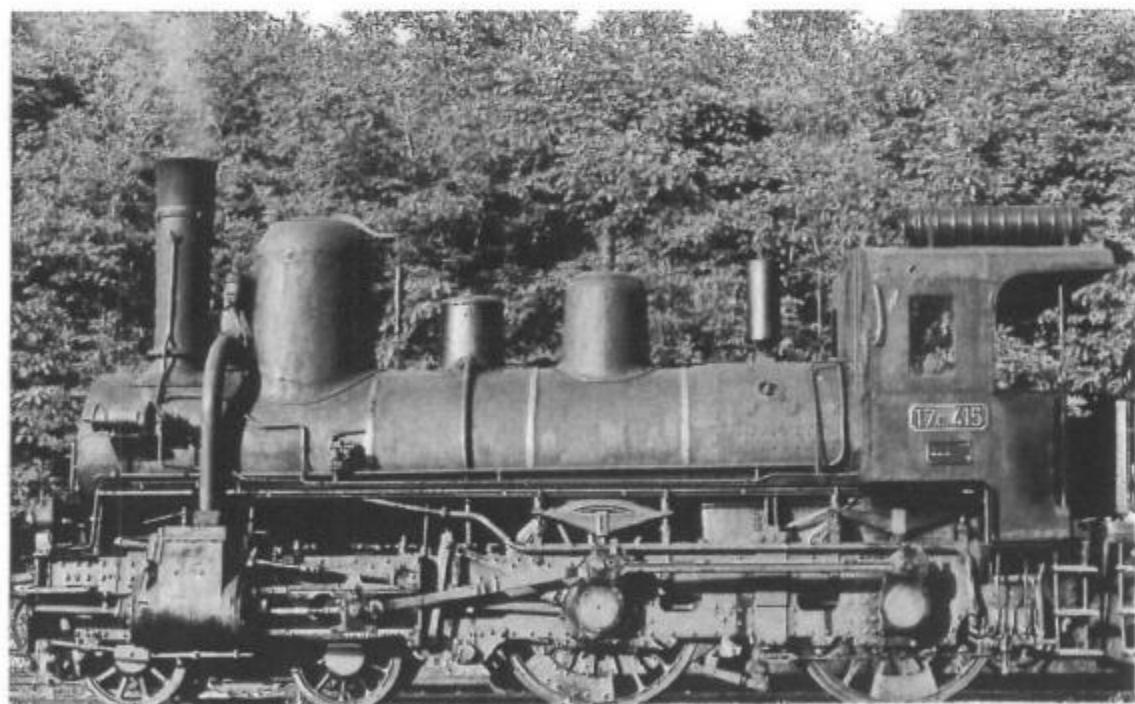
Lokomotive 415 vor der Fertigstellung
auf dem Anschlußgleis der Firma Waagner-Biro AG
03.07.1987



Lokomotive 415 bei der Probefahrt bei Wiener Neustadt
auf dem Führerstand H. Pangerl 16.07.1987

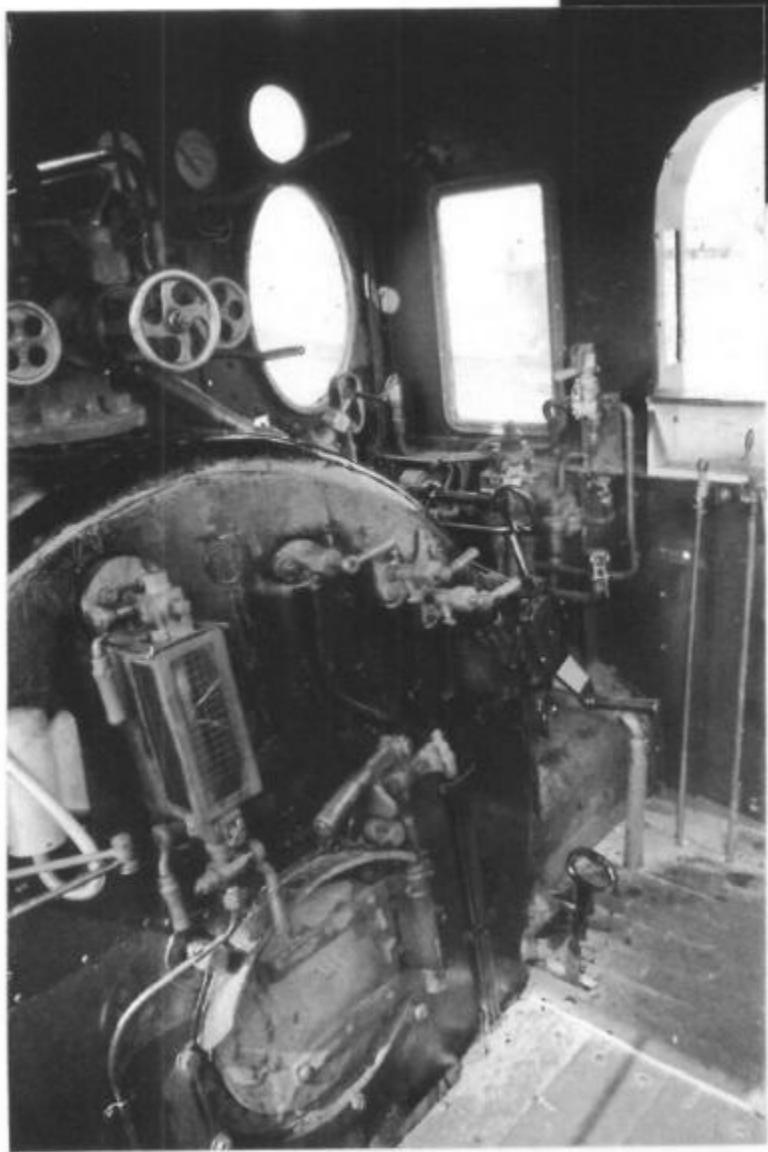


Lokomotive 415 auf der Drehscheibe
Wiener Neustadt 16.07.1987



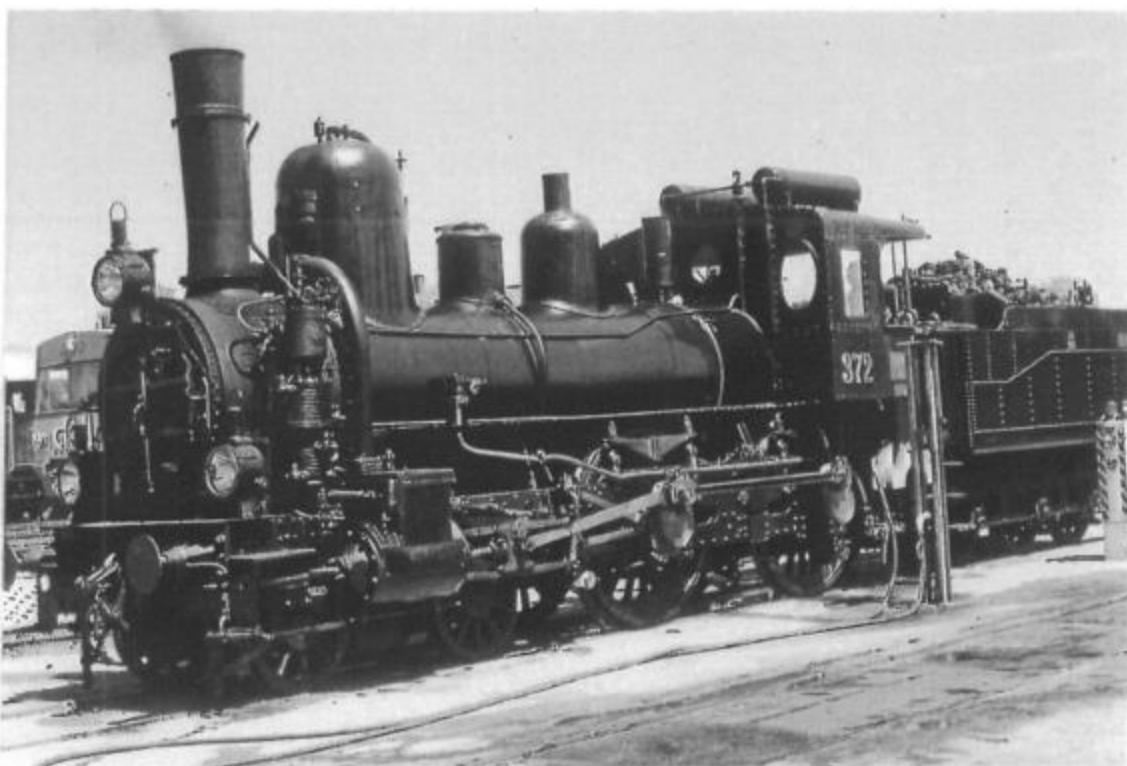
Lokomotive 415 im Bahnhof Oberschützen/Burgenland
anlässlich einer Sonderfahrt 05.06.1990

auf der Lokomotive 415
Sonnenuntergang
bei Köppling 26.07.1961

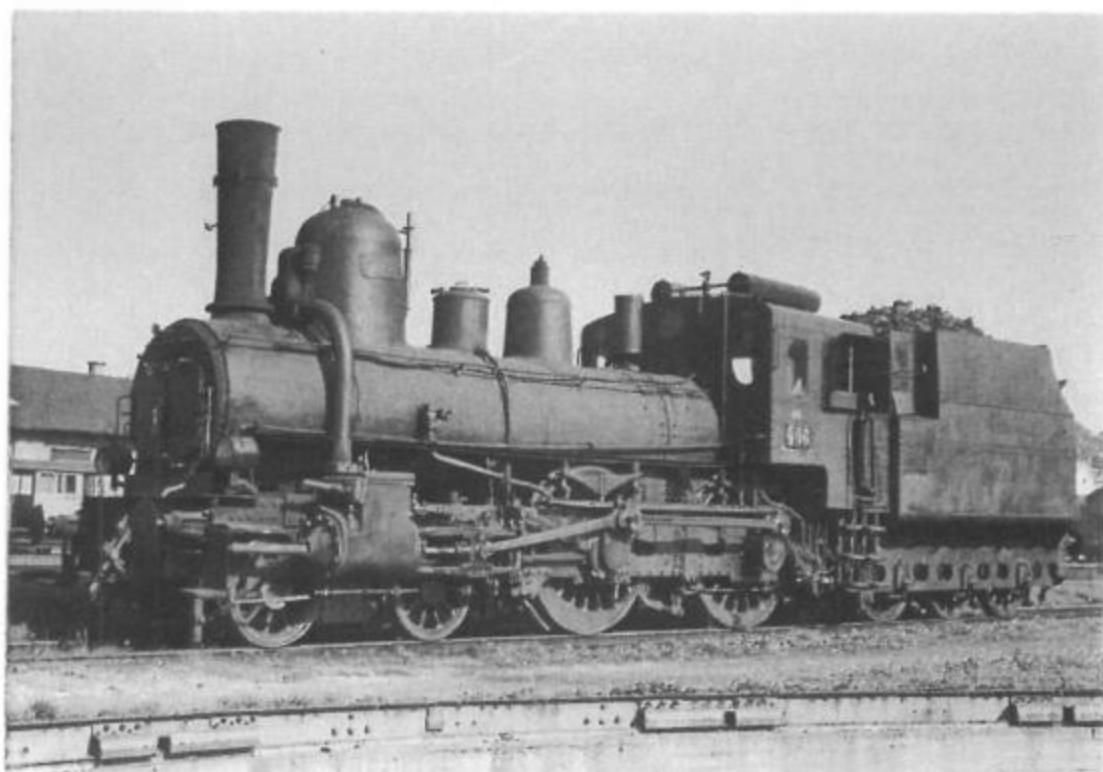


Führerstand
der Lokomotive 415

Weitere erhalten gebliebene Lokomotiven der Südbahn-Baureihe 17 c:



Lokomotive 372 erbaut 1891 von der Wr. Lokomotivfabrik in Floridsdorf
nun im Österreichischen Eisenbahnmuseum in Straßhof bei Wien



Lokomotive 406 erbaut 1896 von der Lokomotivfabrik vorm. G. Sigl
in Wiener Neustadt
nun im Slowenischen Eisenbahnmuseum in Ljubljana / Laibach