



Aus Blickrichtung
Abrollberg zeigt das
Stellwerk I im Rohbau
seine vielfältige,
auf die Bedürfnissen
der Benutzer ab-
gestimmte Textur.
(WV, A.SGB)

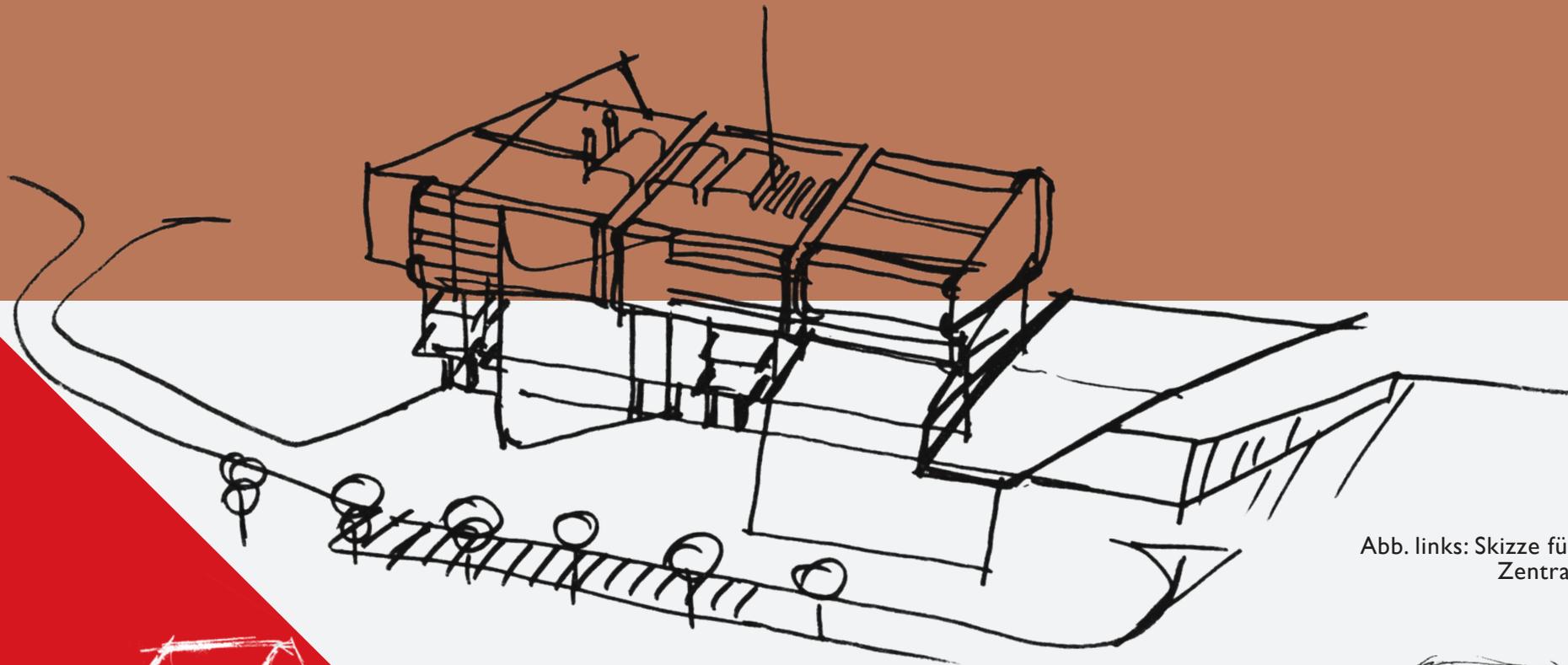


Abb. links: Skizze für die Südansicht des Zentralstellwerks. (A.SGB)

Ein Gebäude im Kärntner Ortsbildschutz

1989/1990 wurde der Großverschiebebahnhof Villach Süd seiner Bestimmung übergeben. Auf den rund 100 Kilometern Gleisanlagen im Ort Fürnitz werden pro Tag rund 2800 Waggons abgefertigt. Herzstück des Bahnhofs ist das Zentralstellwerk am Abrollberg, das in Nordwest-Südost-Richtung ausgelegt ist.

Für den Architekten Wolfgang Valousek war die Arbeit am Stellwerk eine Weiterentwicklung zum Stellwerk I des Wiener Zentralverschiebebahnhofs. Besondere Herausforderung war, Form und Farbgebung des Gebäudes mit der umliegenden baulichen Struktur in Einklang zu bringen.

Valousek arbeitete dabei im Team mit den beiden Hochbautechnikern Ing. Norbert Lengauer und Eduard Glanzer. Das 3er-Team wechselte sich mit den Baustellen-Besuchen stets ab, um Erfahrungen aus dem Bau sofort in die weitere Planung im Büro in Wien einarbeiten zu können.

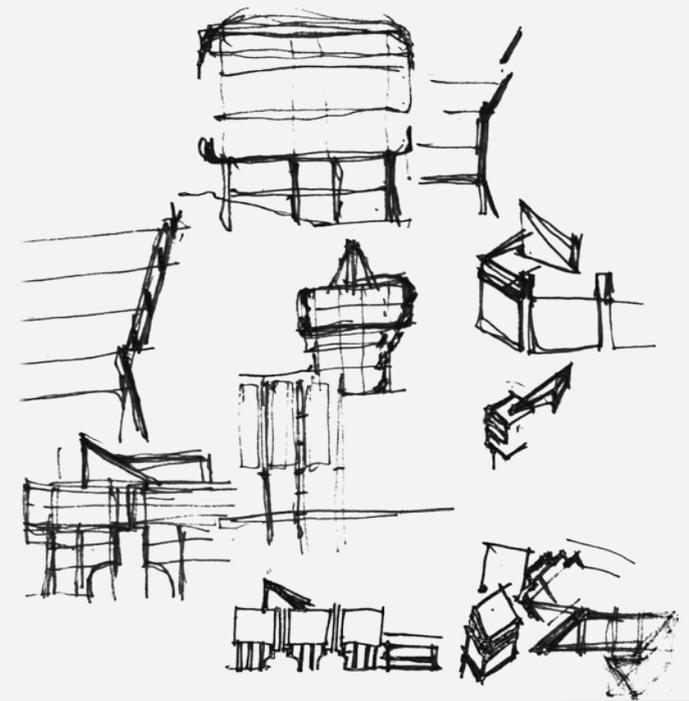


Abb. oben u. rechts: Skizzenblatt Valouseks für die grundlegende Formgebung des Zentralstellwerks. (A.SGB)

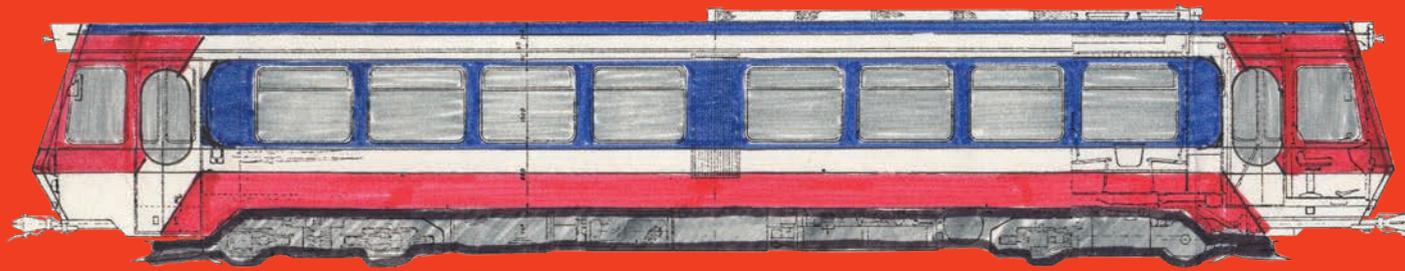
Abb. links: Westansicht des Gebäudes mit der dominierenden Kanzel nach der Fertigstellung. (WV, A.SGB)

Reihe 1064 – Lackierungsvariante mit Spitz oder Lätzchen

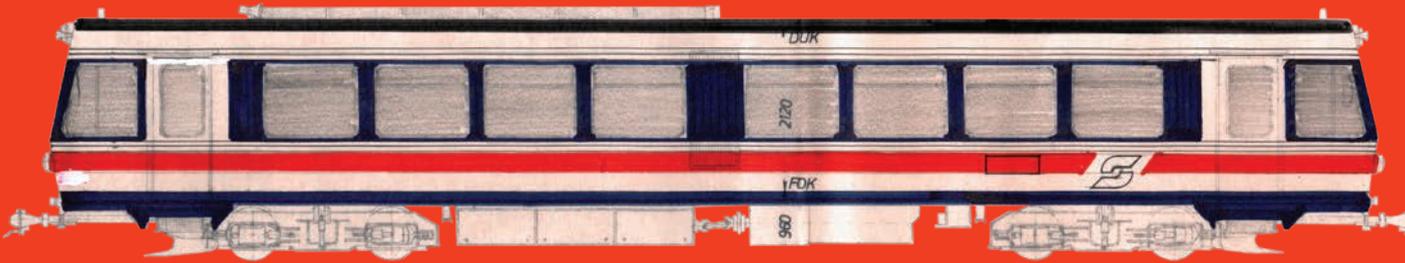


Mit dem VG 78526 ist die 1064 002 am 13. Mai 2005 bei Weißenstein-Kellerberg unterwegs. Auch durch den Handlauf ist der Spitz gut zu sehen. (HS)

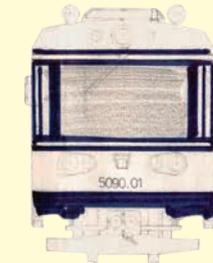
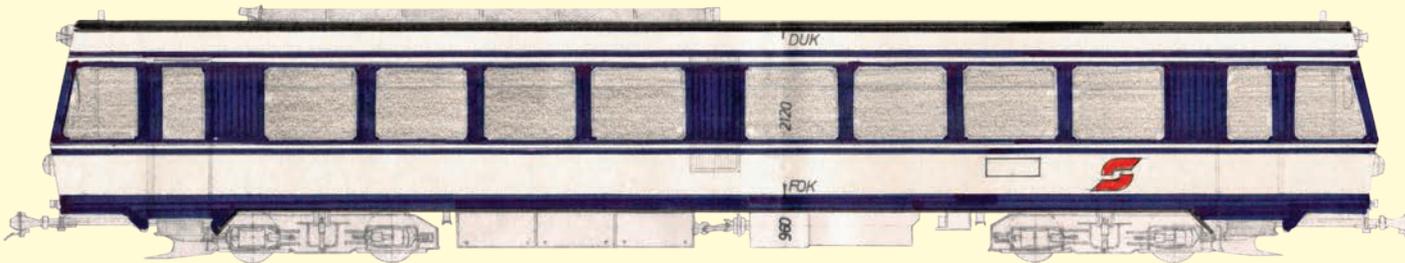
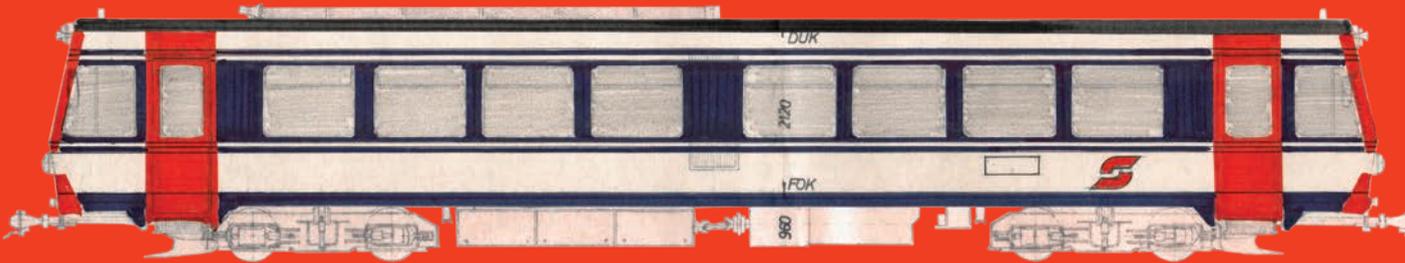
Anstrichentwurf (1984) für die 1064 in blau-rot mit umlaufendem Kontraststreifen. (M 1:100) (A.SGB)



Dieser Farbentwurf Valouseks berücksichtigt noch das „Triebwagenblau“, zeigt jedoch schon die neuen Türen, setzt sich in der Lackierung über die noch vorhandene Stirnwulst hinweg und hat einen spitzeren Frontknick.



Hier stimmen die Abmessungen schon exakt auf den 1985 bereits in Produktion befindlichen ÖBB-5090. Valousek experimentierte mit unterschiedlichen Farbaufteilungen in rot und blau – klassisch in Längsstreifen mit schräg ausgenommenem „Pflatsch“ oder mit roten Einstiegstüren, einer roten Stirngestaltung und blauem Fensterband. (A.SGB)



Die blaue Zierstreifen-Lackierungsvariante trägt noch die Handschrift des im 5090er-Team mitarbeitenden Paul Hofmann und erinnert an die Lackierung der Schnellbahngarnituren der Reihen 4030 und 4020. (Alle Abb. dieser Seite: M 1:100, A.SGB)

Reihe 5090

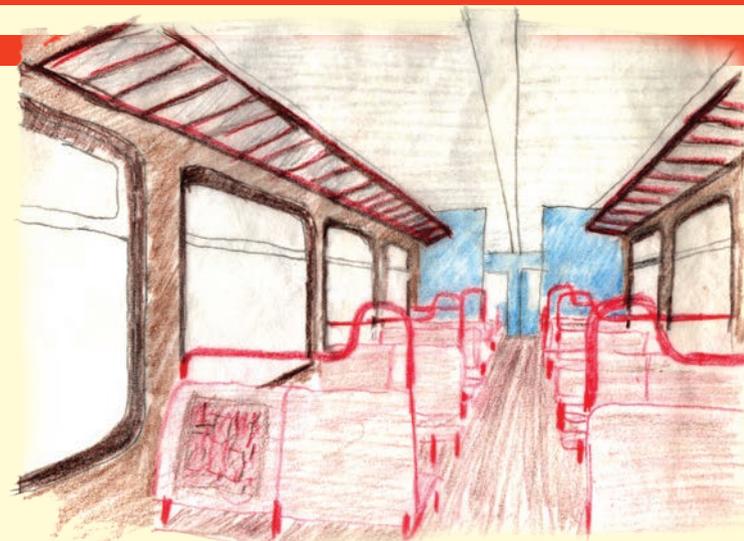
Fahrzeuge 001 bis 005

Ende der 1990er befindet sich dieser 5090 aus der erste Serie noch im Auslieferungszustand: Zwischenwände in blau, Fensterrahmen in schokoladebraun, Ganzfenster mit Kippteil (eines wurde bereits auf Halffenster umgebaut), Sitzgestelle in Karminrot. Auch die kupferroten Sitzbezüge sind noch erhalten. (WN)



Lieber bunt als Holzoptik

Knapp ein Jahr vor der Ablieferung des 5090 001 im Februar 1986 legten Techniker der Firma Knotz und die Architekten Hofmann und Valousek sowie Direktions-Rat Rabl die Farben für das Interieur des modernen Triebwagens fest. Passend zum Elfenbein außen wurde die Dachinnenverkleidung mit Max-Platten 627 FH Uni Sanitärbeige durchgeführt. Die Metallteile lackierte Knotz Kieselgrau RAL 7032. Fensterrahmen und Abfallbehälter wurden in Schokoladebraun RAL 2017 gehalten, Sitzgestelle, Gepäckträger und Griffstangen in Karminrot RAL 3002. Für die Einstiegstüren wählte man Blutorange RAL 2002, für die Deckflächen im Führerstand moosgrüne Max-Platten. Nach einigen Beschwerdebriefen über die Interieur-Gestaltung der Inlandsreisezugwagen mit Holzoptik entschied sich Valousek für eine bunte Farbwahl mit blauen Zwischenwänden als Kontrast zu den rot/braunen Sitzpartien. (A.SGB)



Innen Komfort, außen schnittig

Als Valousek nach Jenbach eingeladen wurde, um am 5047 mitzuarbeiten, standen nicht nur Farben und Stoffe zur Debatte, sondern auch die grundlegende Konstruktion. Der Wagenkasten wurde auf Basis der Inlandsreisezugwagen 20-75 aufgebaut. Valouseks Einwand, wonach auch im Regionalverkehr auf Komfort wie bei diesen „Langen Schlieren“ geachtet werden sollte, wurde berücksichtigt: Ein Fenster fiel zugunsten eines größeren Sitzabstandes weg – eine Reduktion von neun auf acht Sitzgruppen je Wagenseite.

Den Übergang zur dezent bombierten Front gestaltete der Architekt mit einem schnittigen Dreieck, das die blutorange Farbfläche über Tür und Führerstandsfenster auch in der Kontur des Fahrzeugs wiederholte. Dadurch gelang beim modernen Triebwagen auch eine dynamische Außengestaltung. Einzig der Forderung Valouseks nach einer durchgängigen Stirnscheibe wurde nicht stattgegeben, da der 5047 auf Nebenbahnen ein hohes Risiko für Kollisionen – vor allem mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen – hätte, und eine geteilte Scheibe mehr Sicherheit für den Triebfahrzeugführer bot.



Neudefinition durch Farbe und Muster

Die Sitze der Inlandswagen wurden auch im 5047 verwendet, jedoch mit einem weniger aufdringlichen Dessin (Sitzstoff) in einem schmutzunempfindlichen braun-beigen Karomuster. Gegenüber diesen Reisezugwagen tauschte Valousek den schwarzen Fußboden gegen einen in der Farbe „Schlamm“, um den Schmutz nicht so deutlich sichtbar zu machen. Die Holzimitat-Wandverkleidungen ließ er durch Ocker und Siena-rot ersetzen. So erreichte er innen wie außen eine deutliche Neuinterpretation des Reisens im ÖBB-Nahverkehr.

Abb. oben:
Am 20. Juli 1987 wird
der 5047 001 in Jenbach
vorgestellt. (PS)

Abb. rechts und re. o.:
Im Rahmen einer Presse-
fahrt am 10. August 1987
– u. a. mit GD Übleis –
hält der 5047 001 in
Langenlois. (WV, A.SGB)



Nie gebaute Fahrzeuge der 5047-Familie



Turbo-Varianten

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugfamilie 5047 sowie 5147 ließ mit einem motorisierten Zwischenwagen oder einem Niederflur-Mittelteil samt leistungsstärkeren Endwagen auf einen nächsten Fortschritt im Nahverkehr hoffen. Die 140-km/h-schnellen 5247 wurden gemeinsam mit Heufler-Design an der Stirnseite modifiziert und mit einem Dachkühler und einem Spoiler für eine bessere Aerodynamik versehen. Valousek entwickelte dazu seine beim 5047 und 5147 angewendeten Schrägen dynamisch weiter. Die dreiteiligen Einheiten der Reihe 5247 wurden nie realisiert.

