

Drehscheibe

39

August 2008

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

AUF UNS FAHREN SIE AB

ADRIA TRANSPORT kommt in Fahrt



Mit der Übernahme und Indienststellung der ersten drei Siemens-Elektro-Lokomotiven ist die 2005 gegründete GKB-Tochter ADRIA TRANSPORT nun auch auf der Schiene präsent und hat das operative Geschäft aufgenommen. Die Lokomotiven mit den Fahrzeug-Nummern 91 81 1216 920-9, 91 81 1216 921-7 und 91 81 1216 922-5 wurden in bewährter Weise von Siemens TS in Linz gefertigt. Mit einer Leistung von jeweils 6.400 kW und einem Eigengewicht von 86 Tonnen können sie Güterzüge mit rund 2.000 Tonnen ziehen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 230 km/h. (Mehr in diesem Heft.)

Weitere Themen dieser Ausgabe sind:

| | |
|---|----|
| ADRIA TRANSPORT kommt in Fahrt | 3 |
| Von G raz nach K oper: ein B esuch | 6 |
| Portrait: Mag. Dr. Rudolf Kores IN G-PE | 8 |
| IN : Es gibt immer was zu tun! | 10 |
| Koralmbahn aktuell | 12 |
| IN - FW - ST : Neue Dienstfahrzeuge | 13 |
| Poster | 14 |
| TEML: Mobilitätszentrale eröffnet | 16 |
| STEF - News | 17 |
| Mit der Bahn durch Unterägypten | 18 |
| Neue Silbermünze: <i>Belle Epoque</i> | 20 |
| Die Romantik der Eisenbahnen | 20 |
| Die Serie „Österreichische Eisenbahnen“ | 20 |
| Das war der dritte Streich! | 20 |
| Als man uns die Eiserne Bahn baute (3.) | 22 |
| G roße Freunde K leiner B ahnen: Modelle | 23 |
| Bf Wew: Neuer Fahrdienstleiter | 24 |
| (Quiz-)Frage für Drehscheibenleser | 24 |
| Heimkehrer: Stollenlok 1851 | 24 |
| GKB Sozialfond: Schon 149 Mitglieder | 25 |
| Betriebsvereinbarungen unterzeichnet | 25 |
| G anz K urze B erichte | 26 |
| Großes Ehrenzeichen für Prof. Sepp Tezak | 26 |
| Denzel, Ferrari , der rote Blitz und die GKB | 26 |
| Fotoklub Graz der ÖBB | 27 |
| Aus für die letzten Weichenwärterhäuser | 27 |
| Günter Theußl † (22. 02. 1956 – 10. 06. 2008) | 27 |
| Im Steirischen Verkehrsverbund (I) | 28 |
| Im Steirischen Verkehrsverbund (II) | 28 |
| Aktuelle Termine und Ausblick | 28 |
| IMPRESSUM | 28 |





Foto oben: Die 1216 922 am 1. August 2008 im „Heimathafen“ Graz Köflacherbahnhof (Foto: HM)

Foto unten: Die 1216 920 am 26. Juni 2008 am Graz Hauptbahnhof begrüßt durch unseren DoSto (Foto: Alois Wallner)



ADRIA TRANSPORT kommt in Fahrt

Die **Adria Transport d.o.o.** wurde am 18. Jänner 2005 als Joint Venture zwischen der Betreibergesellschaft des Seehafens Koper, **Luka Koper d.d.** und der **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH** mit Sitz in Koper gegründet. Zweck des gemeinsamen Eisenbahnunternehmens ist es, die Güterverkehre auf der Schiene ins Hinterland des Hafens Koper zu organisieren und zu optimieren. Für die GKB ist nach der LTE die Adria Transport das zweite Güterverkehrs-Joint Venture, mit dem Schwerpunkt Südost-Europa. Sie soll möglichst eng mit der LTE zusammenarbeiten, welche die Adria Transport gerade in der Gründungsphase ergänzt und unterstützt. Die *GKB-Drehscheibe* hat



diesen Meilenstein in der Entwicklung der Adria Transport, wo die Gründungsphase zu Ende ist und die operative Arbeit buchstäblich in Fahrt kommt, zum Anlass genommen, um mit GKB-Prokurist **Peter Kronberger** (am Foto oben rechts im Hafen von Koper), der bei der GKB für den Eisenbahnbereich verantwortlich und bei der Adria Transport einer der beiden Geschäftsführer ist, über diese GKB-Tochter und die neuen Lokomotiven am 5. August ein Gespräch zu führen.

Drehscheibe: Herr Prokurist Kronberger, die Adria Transport ist nach außen bisher kaum in Erscheinung getreten. Erst jetzt mit der Inbetriebnahme der ersten Lokomotive machte sie in der Fachpresse Schlagzeilen. Wie kam es zu dieser Kooperation der GKB mit dem slowenischen Adriahafen Koper?

Kronberger: Die Idee entwickelte sich aus Kundenwünschen. Wir wollten ab 2001 Kohle aus Koper über Spielfeld nach Werndorf transportieren. Da gab es bereits ganz klare Kundenwünsche nach einer liberalisierten Südverbindung. Unser Aufsichtsratsvorsitzender Prof. **Dr. Franz Eckart**, der über große Erfahrungen mit Slowenien verfügt, gab dann den initialen Anstoß. Wir haben dann die drei Adriahäfen Triest, Koper und Rijeka genauer angeschaut und verglichen und fanden, dass Koper mit unserem Unternehmen besonders kompatibel ist. Ja, und dann haben wir mit **Luka Koper**, der Betreibergesellschaft des Hafens Koper Kontakt aufgenommen. Uns hat vor allem die Dynamik der Entwicklung angesprochen. Koper ist ein beliebter Standort für einige unserer Kunden, Koper hat beeindruckende Zuwächse im Güterumschlag von mehr als einer Mio. Tonnen pro Jahr und hat 2007 z.B. mehr als 522.800 Autos umgeschlagen! Bei solchen Gütermengen ist eine effiziente Logistik auch auf der Schiene unverzichtbar.

Koper ist ganz einfach der optimale Partner für uns! Voraussetzung dafür war aber die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr in Slowenien. Im Zuge dessen hat die GKB den ersten Schritt nach Slowenien getan und dort mit der bestehenden Europakonzession die Sicherheitsbescheinigung erlangt und auf Basis der Vorarbeiten der GKB strebt nun auch die Adria Transport eine eigene an. Dieser Prozess hat einige Jahre auch des Kennenlernens gebraucht, aber inzwischen gibt es bereits eine sehr gute Kooperation mit der staatlichen slowenischen Eisenbahn, der **Slovenske železnice**. Die Kooperation zwischen der slowenischen Eisenbahn und der GKB-Gruppe hat sich kontinuierlich entwickelt, ausgehend von Kohleverkehren für Sappi, wo wir die Züge in Spielfeld übernommen und dann in Österreich weitergeführt haben. Dabei waren vor allem **Koll. Wolfgang Zlatar**, der Leiter des GKB-Güterverkehrs und **Koll. Mag. Kurt Sever** Vorreiter und dann natürlich LTE Geschäftsführer **Ing. Mag. Andreas Mandl**. Die dabei gewonnenen Erfahrungen kommen uns bei der Adria Transport jetzt für die gemeinsam mit der LTE durchgeführten Kerosin-Transporte zugute, wo wir eigentlich von einem Vorzeigezuglauf sprechen können.

Drehscheibe: Bleiben wir noch ein wenig beim Unternehmen und seiner Organisation. Wie ist die Adria Transport strukturiert?

Kronberger: Die Eckdaten sind schnell gesagt: Nach einer Reihe von Vorgesprächen wurden am 18. Jänner 2005 die Verträge in Koper unterzeichnet. Und ab 2006 wurde dann die Organisation aufgebaut. Die Adria Transport hat mittlerweile eigenes Personal in Slowenien vor allem im organisatorisch / administrativen Bereich.

Dann gibt es bei den beiden Mutterhäusern jeweils einen eigenen Expertenstab. Bei uns sind das u. a. die Kollegen



DI Dr. Stadlober, Wolfgang Zlatař, Mag. Sever und Mag. Monsberger. Die Adria Transport hat zwei Geschäftsführer, das ist Mag. Matjaž Mesec, der für Vertrieb und Finanzen zuständig ist und meine Wenigkeit, zuständig für die Bereiche Technik und Operatives. Neben den beiden Geschäftsführern gibt es noch ein Shareholder Committee, das von den beiden Eigentümern besetzt ist und als Aufsichtsrat wirkt.

Jetzt haben wir die Gründungsphase hinter uns und die operative Tätigkeit aufgenommen. Mit 22. Juni ist der 1. Zug unter Koordination der Adria Transport in Koper gestartet. Er hat Kerosin für unseren Kunden Q8 von Koper nach Wien Schwechat geliefert. Das Geschwisterduo LTE und Adria Transport konnten sich dabei gegen die Mitbewerber durchsetzen. Der Transport selbst wurde in Slowenien durch die slowenische Eisenbahn durchgeführt und in Österreich durch die LTE unter anderem mit den Ressourcen der Adria Transport. Der Laufweg führt dabei von Jesenice nach St. Michael, Selzthal, Hieflau, Amstetten nach Wien. Das Zuggewicht beträgt 1.600 Tonnen. Da hätten zwei Loks für den Semmering nicht gereicht, daher diese Route. Zur Zeit werden pro Woche drei Zugpaare geführt. Der endgültige Umlaufplan wird aber erst nach Inbetriebnahme aller drei Loks feststehen, das wird Ende August sein.

Drehzscheibe: Welche Lokomotiven werden von der Adria Transport verwendet?

Kronberger: Die Adria Transport hat die baugleichen Loks wie die LTE beschafft, nämlich die Siemens ES 64 U4B, das ist eine Mehrsystemlok, die von den ÖBB unter der Typenbezeichnung 1216 und auch von den slowenischen Eisenbahnen mit der Typenbezeichnung 541 verwendet wird. Die Loks verfügen über eine Zulassung für Österreich, Slowenien und Deutschland und können kurzfristig auch für weitere Zielländer nachgerüstet werden und sind so ausgelegt, dass auch für Verkehrserweiterungen Vorsorge getroffen wurde. Ein Problem ergab sich aus der Tat-



Fotos oben: OTFz Erich Scheiber und Prok. Peter Kronberger bei der Übernahme der Lok am 11. Juni 2008

sache, dass die Loks nicht im gewünschten Zeitfenster geliefert werden konnten und das Beschaffungsprozedere doch recht aufwändig ist. Nach der Bestellung im Oktober 2007, der umfangreiche Planungen und Beschlussfassungen vorangegangen sind, wurden diese nun im Juni, Juli und August 2008 geliefert. Womit die Zulassungsprozeduren begannen. Das waren zum Einen die behördlichen Abnahmefahrten, die am 9. Juni, 30. Juni und 28. Juli 2008 durchgeführt worden sind. Dabei wurde von DI Dr. Stadlober (in seiner Funktion als §40-Person) die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der Baureihenspezifikation geprüft. Diese Abnahmefahrten wurden nach der Übernahme in Linz, wo bei den ÖBB die Endfertigung erfolgte, auf der Westbahn durchgeführt. Dabei wird u. a. eine Hochgeschwindigkeitsfahrt durchgeführt, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 10% überschritten werden muss, das waren dann immerhin mindestens 253 km/h, dann werden Kontrollbremsungen, simulierte Ausfälle u.s.w. durchgeführt. Für diese Tests müssen sogar die Sicherungsprogramme der Loks deaktiviert werden, die im Normalbetrieb so extreme

Geschwindigkeit verhindern. Im Regelgüterverkehr fährt die Lok mit rund 100 km/h, in Slowenien mit rund 70 km/h. *Drehzscheibe: Wo werden diese Loks nun überall eingesetzt?*

Kronberger: Die Adria Transport Loks werden nur via Jesenice eingesetzt, da die Loks eine Mindeststreckenklasse „D“ brauchen und daher ist ein Einsatz über Marburg nicht möglich.

Nach den behördlichen Abnahmefahrten wurden die Loks von Linz nach Innsbruck überstellt. Dort wurde dann der Gleichstromteil in Betrieb genommen, da die ÖBB nur in Innsbruck einen entsprechenden Prüfstand haben. Dann kamen die Loks nach Graz, wo in der GKB-Werkstätte die finale Adaptierung durchgeführt wurde. Bei den Probefahrten in Linz, wie auch bei einer Detailpräsentation in Spielfeld, waren auch Vertreter der slowenischen Behörden anwesend.

Dann dauert es noch einige Zeit bis alle notwendigen Zulassungen für die Fahrzeuge erteilt und ausgefertigt werden.



Wir haben die Fahrzeuge auch mit einem satellitengestützten Nachverfolgungssystem ausgerüstet, dass unter Federführung von Kollegen **Hugo Koroschetz** von der LTE entwickelt worden ist und uns über GPS eine exakte Zugverfolgung ermöglicht.

Drehscheibe: Bei soviel Technik, stellt sich nun auch die Frage nach den Kosten!

Kronberger: Finanziert wurden die Ankäufe durch die Hypo Steiermark Leasing GmbH. Die Loks haben eine Mindestlaufzeit von 30 Jahren und kosten circa 3,8 Mio. Euro.

Drehscheibe: Und wie sehen Sie die kommenden Jahre?

Kronberger: Die Gründungsphase ist nun abgeschlossen, das war meine Hauptaufgabe. Nun sind wir am Beginn der Ausbauphase, die vor allem zwei Schwerpunkte hat: Das ist zum Einen die Gewinnung weiterer Güterverkehre auf der Schiene von und nach Koper und zum Zweiten eine möglichst enge Kooperation mit der LTE, die eher auf den Donaukorridor hin orientiert ist und damit der ideale Partner für Österreich und die Zielhinterländer darstellt. Wobei die dynamische Entwicklung der Güterumschlagzahlen aus den letzten Jahren in Koper einiges an Potential birgt und auch in Zukunft eine ähnliche positive Entwicklung zu erwarten ist. Wir sehen daher die Zukunftsperspektiven sehr positiv für beide Partner der Adria Transport, für Koper und für die GKB-Gruppe. Allerdings entwickelt sich die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr



in Slowenien nicht so schnell, wie von uns erwartet. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH war die Erste, die in Slowenien eine Sicherheitsbescheinigung erhielt, trotzdem gibt es aber derzeit in Slowenien noch keinen liberalisierten Eisenbahnverkehr. Ich gehe aber davon aus, dass in Zukunft die Adria Transport gemeinsam mit der LTE im internationalen Güterverkehrsmarkt ein gewichtiger Anbieter sein wird.

Drehscheibe: Dafür wünschen wir der Adria Transport ein herzliches „Glück auf!“ und „Bahn frei!“ und Ihnen morgen eine gute Fahrt nach Koper! Wir danken für das Gespräch!

(Interview: Dr. Herbert Moschitz;
Fotos: Peter Kronberger, Erich Scheiber **EB-TR**)

Foto oben: Im Schatten der Tiroler Berge am 7. August 2008
Am Foto unten vom 30. Juni 2008 von links nach rechts: Die Herren Geschäftsführer Peter Kronberger (Adria Transport), DI Dr. Erich Stadlober (GKB), DI Zdenko Seme (AŽP, Slowenien), Instruktor Hörzenberger (ÖBB-Traktion), DI Janko Sintic (AŽP, Slowenien), Ing. Dietmar Interholz (Siemens, Österreich), Ing. Igor Turnsek (Siemens Slowenien), Ing. Leopold Binder (ÖBB-Traktion), Johann Schuller (ÖBB-Technische Services).



Von Graz nach Koper: ein Besuch

Koper (ital. Capodistria), 24.704 Einw. (2006), ist die einzige Seehafenstadt Sloweniens an der 47 Kilometer langen Adriaküste.

Die Stadt wurde von den Griechen und Byzantinern auf einer felsigen Insel im Golf von Triest gegründet und später von den Römern und den Patriarchen von Aquilaa gefördert.

Ab 932 wurde der Handel mit Venedig aufgenommen und 1278 wurde die Stadt ein Teil der Dogenrepublik Venedig. Das Verwaltungszentrum des venezianischen Istriens wurde in Latein als „Caput Histria“ (Kopf Istriens) genannt. Die italienische Bezeichnung Capo d'Istria bildete dann den Vorläufer des heutigen italienischen Namens. Nach kurzen „Gastspiel“ Frankreichs und Italiens unter Napoleons I. (1806-1815) wurde Koper bis 1918 ein Teil der k.k. Monarchie. Die Stadt verlor ihr Aussehen als Insel, als die



vorgelagerten Salinen aufgelassen und deren Flächen zugeschüttet wurden. Nach der Anbindung an die Küstenstraße erfolgte 1902 die Anbindung an die Schiene über die Lokalbahn Triest-Parenzo, heute: Poreč, Kroatien. (deutsch Parenzaner Bahn, ital. Parenzana, slow./kroat. Porečanka), in 760 mm Spurweite. Die Dampflokomotive JŽ 188 ex kkStB U.37 gebaut in Wiener Neustadt, 1908 steht noch heute als Denkmal am Bahnhof (siehe Fotos oben). Die Strecke nahm am Triestiner Staatsbahnhof ihren Ausgang und führte bis 1935 über Muggia, Koper / Capodistria, Portorož / Portorose, nach Poreč / Parenzo.

1967 erfolgte der Neubau der 31,5 km langen Normalspur-Strecke von Presnica (Abschnitt Ljubljana–Divača nach Pula) nach Koper. Im EU-Ausbauplan ist die Strecke als Teil des Korridors V (Achse Lyon–Triest-Divaca / Koper–Divača–Ljubljana–Budapest–



ukrainische Grenze) bis 2015 zum Ausbau vorgesehen.

1918 fiel Koper mit dem gesamten Küstenland Istrien an Italien. Die von den Italo-Faschisten durchgeführten Ansiedlungen von Südtalienern und den Zwangsitalianisierungsmaßnahmen wie Verbot des Gebrauchs der slawischen Sprachen in der Öffentlichkeit, vertrieben die einheimische slowenische und kroatische Bevölkerung und führten mit der Zunahme der Siege der





Partisanen aus dem jugoslawischen Hinterland, zu Racheaktionen an den italienischsprachigen Bevölkerung.

1947 wurde es Teil des Freien Territoriums Triest der Zone B, die unter jugoslawischer Verwaltung stand. Über 90 Prozent der Bevölkerung floh nach 1943 nach Italien bis 1954 das Gebiet endgültig Jugoslawien zugesprochen wurde.

1975 wurde im Vertrag von Osimo über den Grenzverlauf zwischen Italien und Jugoslawien auch das Abkommen zum Schutz der Minderheiten beiderseits der Grenze garantiert. Daher finden sich heute auf der Halbinsel Istriens überall zweisprachige Ortschilder und Straßenbezeichnungen im slowenischen und kroatischen Teil ebenso wie in Triest und Umgebung.

In der Altstadt mit malerischen Gassen, Palästen und Kirchen gibt es gemütliche Plätze vor alten Steinhäusern, malerischen Geschäften und



Speiselokalen. Am Tito-Platz befindet sich der Prätorenpalast (siehe Foto vorige Seite links unten) aus dem 15. Jahrhundert, ehemals Sitz der gewählten Konsuln unter der venezianischen Dogenrepublik, und der Campanile der Mariahimmelfahrts-Kathedrale, ebenfalls aus dem 15. Jahrhundert.

Der **Hafen von Koper** („Luka Koper“) liegt in einer Freihandelszone (siehe Fotos oben: Hafeneinfahrt) und ist als Mehrweckhafen für den Umschlag und Lagerung von Schüttgütern, losen Material und flüssigen Gütern wie Steine, Holz, Erdölprodukte etc. in Containern oder in speziellen Behältnissen organisiert. Durch die Anbindung an das Schienen- und Straßennetz können Kunden in Mittel- und Osteuropa beliefert werden.



(Text und Fotos : Alois Anton Wallner, **IN – BD**)



Portrait: Mag. Dr. Rudolf Kores

IN G-PE

Ein Portrait, eine Momentaufnahme eines Menschen, kann nie die vielen Facetten darstellen, die diese Person ausmachen. Schon gar nicht bei einer Persönlichkeit wie **Mag. Dr. Rudolf Kores**, der am 14. August seinen 60. Geburtstag feierte.

Er ist Kärntner **und** Steirer, Österreicher **und** Europäer, Jurist **und** Betriebswirt, Jäger **und** Heger, Sozialdemokrat **und** Katholik, Infrastrukturmanger **und** Personalchef, Vorgesetzter **und** Freund, - und mehr.

Im Wien geboren und im Kärntner Lavanttal aufgewachsen, erlebt er bereits in der Schulzeit die Auswirkungen der Schließungen des Lavanttaler Kohlebergbaus auf die betroffenen Familien, - und engagiert sich für Mitschüler aus betroffenen Familien. Beides, Bergbau und Engagement für Andere, wird ihn ein Leben lang begleiten. Seine Vater, Bürgermeister in St. Andrä wird Vorbild für seine vielfältigen Engagements und seine wichtigste Leidenschaft, die Jagd, eine Passion, die er nicht nur im Bewusstsein des Jägers **und** Hegers ausübt, sondern wiederum mit humanistischen Engagement im St.-Hubertus-Orden verbindet. Dessen Devise: „*DEUM DILIGITE ANIMALIA DILIGENTES*“ (*Den Schöpfer im Geschöpfe ehren*) lebt er auch im Alltag. Die Erkenntnisse und Strategien des Jägers setzt er auch in anderen Bereichen ein: Nachhaltigkeit in der Bewirtschaftung als Maxime, Anpassung an die zeitlichen und räumlichen Veränderungen, Berücksichtigung des ganzen, komplexen Systems und dessen Vernetzung, Kenntnis und Achtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Und so werden seine beruflichen Projekte und Aufgaben, wie auch seine privaten Ziele mit viel Spürsinn gewählt, umfassend analysiert, mit Präzision angesteuert und entschlossen finalisiert, mit durchaus jagdlichem Ehrgeiz und Freude am Erfolg der Pirsch, aber nicht unbedingt an der Trophäe.

Auch der Bergbau begleitet **Mag. Dr. Rudolf Kores** durch die Stationen seines Lebenswegs. Von den frühen persönlichen Erfahrungen durch die Schließungen des Bergbaus im Lavanttal über sein berufliches Engagement bei der Voest-Alpine als Leiter der Stabstelle des Vorstands für Rohstoffversorgung, Bergbau und Forschung, wo er unter anderem federführend bei Strukturbereinigungsprojekten, wie der Schließung der Erzbergbaue Radmer (Stmk.), Hüttenberg (Ktn.) und des Braunkohlebergbaus Fohnsdorf (Stmk.) beteiligt war. Und dabei immer auch die Sorge um die betroffenen Menschen. So war er wesentlich miteingebunden bei der Planung der ersten Arbeitsstiftung Österreichs am steirischen



Erzberg und wirkt als Mitglied des Beirats in diesen mit und als Leiter der Abteilung Clearing-Betriebsansiedlungen, Infrastrukturplanung im Rahmen der Generaldirektion, gestaltet er in der Obersteiermark das wirtschafts- und industriepolitische Konzept, wie die Projektleitung der in Eisenerz angesiedelten Voest Alpine Glas, die Neuausrichtung der Zentralwerkstätte sowie eines Kunststeinwerks am Erzberg wesentlich mit.

Von der ÖIAG Bergbau-Holding, wo er verantwortlich für Personal und Strategie ist, wird er in den Vorstand der Wolfsegg-Traunthaler-Kohlebergbau Ges. m.b.H. berufen. In Ampflwang (OÖ) begründet er die zweite Arbeitsstiftung in Österreich, die WTK-Kohlestiftung. Durch innovative Projektrealisierungen können rund 250 neue Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden, unter anderem durch das Sport- und Freizeitzentrum Robinson Club in Ampflwang und die Aluminiummastenfertigung Contipole Ges.m.b.H.

Mag. Dr. Rudolf Kores war im Aufsichtsrat der Wolfsegg-Traunthaler-Kohlewerks AG, der oberösterreichischen Kraftwerke AG, der Entwicklungsgesellschaft Hausruck und Innviertel Ges.m.b.H., der Freizeitinsel Piberstein GKB Sportpark Ges.m.b.H. & Co.KG. und der Schiessanlagen Zangtal Ges.m.b.H. & Co.KG., Liquidator der Lavanttaler Kohlebergbau Ges.m.b.H. und Geschäftsführer der Freizeitland Weststeiermark Ges.m.b.H. Dass er schließlich noch die Geschäftsführung der überwiegend im Familienbesitz befindlichen Terra Mystica Betriebsges.m.b.H. & Co.KG. in Bad Bleiberg innehatte und in diesem Schaubergwerk zahlreiche Projekte erfolgreich umgesetzt hat, von der Einrichtung des Schaubergwerks, über untertägliches Bergwerkswandern, der Kärntner Landesfeier zum *Millenium Ostarrichi* bis zum internationalen Wirtschaftsprojekt *Europaes sine Finibus* (Europäer ohne Grenzen) ist nun keine Überraschung mehr. Auch nicht, dass **Mag. Dr. Rudolf Kores** schließlich 1999 wiederum als Mitarbeiter des Voest-Alpine Stahl Konzerns im Auftrag des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr die Neustrukturierung der Graz-Köflacher Eisenbahn Ges.m.b.H. gemäß GKE-Gesetz, im Sinne einer „bestmöglichen Verwertung der Gesellschaft“ mitgestaltet hat.

Und bestmöglich wurde verwertet, die Gesellschaft und für die Gesellschaft der Steirerinnen und Steirer und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nach seinem Übertritt in die GKE, die nunmehr wieder Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, kurz GKB, heißt, erhält er die Prokura und übernimmt die Leitung der Bereiche Infrastruktur, Sonderprojekte und das Personalwesen. Er setzt mit schon gewohnter Zielstrebigkeit neue Projekte um, wie die Wiedereröffnung der Eisenbahnstrecke St.Paul – Lavamünd, deren





▲ Mag. Rudolf Kores

aus: format-Nr.15, Jänner 1993



Geschäftsführer er ist, und ist verantwortlich für den Umbau, die Neugestaltung und Revitalisierung zahlreicher Objekte der GKB, vom Graz Köflacherbahnhof über Infrastrukturwerkstätte und Technisches Eisenbahnmuseum Lieboch bis zum multifunktionalem Zentrum im neuen Bahnhof Voitsberg.

Im Personalbereich der GKB führt **Mag. Dr. Rudolf Kores** das regelmäßige Mitarbeitergespräch ein und fördert die Einrichtung von Gesundheitszirkeln und des Gesundheitsmanagements, womit neben der Steigerung des Wohlbefindens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch eine Senkung der Krankenstandstage einhergeht. Und auf Sozialpartnerebene ist er federführend bei den Kollektivvertragsverhandlungen für Privatbahnen Österreichs, die er wesentlich mitgestaltet.

Auch seine Projekte folgen dem erfolgreichen bisherigen Muster, sei es bei der Mitarbeit im Rahmen des S-Bahn Projekts Graz, der Einbindung der GKB in das Koralmprojekt oder bei den neuen GKB-Beteiligungen LTE und Adria Transport. Dass der Koralmtunnel, ausgerechnet seine private Heimat, das Lavanttal und die Lavanttalbahn, mit seiner beruflichen Heimat, der GKB und der Weststeiermark, verbindet und der Baubeginn des Tunnels in die Ära Kores als Verantwortlicher für den Infrastrukturbereich der GKB fällt, mag ein Zufall sein. Wenn es kein Zufall ist, wäre es aber auch nicht überraschend!

In diesem Sinne danke ich ihm im Namen aller Leserinnen und Leser der GKB - *Drehscheibe*, die er immer besonders gefördert hat, und wünsche ihm mit einem herzlichen

„Waidmanns Heil!, Glück auf! und Bahn frei!“
alles Gute zum Geburtstag!

Dr. Herbert Moschitz





Beeindruckend ist immer wieder die Geschwindigkeit, mit der die Bauarbeiten durchgeführt werden. Knapp zwölf Stunden nach Beginn der Streckensperre lässt sich nur mehr erahnen, dass dies eigentlich eine Bahnstrecke ist. (Foto: DI G. Winter)



Das Baulos reichte bis zur Weiche 1G der Anschlussbahn nach Gleinstätten. Die Aufnahme dokumentiert den Bauzustand am 01.05.2008 gegen 13 Uhr. (Foto: DI G. Winter)

IN : Es gibt immer was zu tun!

Das Bau- und Erhaltungsprogramm der GKB-Infrastruktur wurde heuer mit einer ordentlichen Großbaustelle begonnen. Auf dem Wieser Streckenast wurde von km 45,580 bis km 46,110 eine Ober- und Unterbausanierung durchgeführt. Dazu war von Mittwoch 30.04., 23.45 Uhr bis Montag 05.05.2008, 3.50 Uhr eine Streckensperre mit Schienenersatzverkehr zwischen den Bahnhöfen St. Martin i.S.-Bergla und Wies-Eibiswald notwendig.



oben: Am 03.05.2008 vormittags konnte mittels Portalkran das Verlegen der Betonschwellen begonnen werden. (Fotos: DI G. Winter)

unten: Einen Tag später, am 04.05.2008, konnte nach erfolgter Schotterung die Gleisstopfmaschine ihre Arbeit aufnehmen.



Insgesamt wurden 2500 m³ Erdreich und Altschotter abgetragen, 740 neue Betonschwellen verlegt und eine Fläche von insgesamt 1750 m² mit Kalk stabilisiert. Das Gleisbett wurde mit 1800 Tonnen Schotter neu eingeschottert und auf der gesamten Länge erfolgte eine Sanierung der Kabeltrasse. Der Wettergott meinte es gut und so konnten die Arbeiten zeitgerecht ausgeführt werden.

Die nächste Baustelle folgte von Dienstag 13.05 bis Freitag 16.05.2008 mit der Sanierung der Eisenbahnkreuzung (EK) Gradnerstraße in km 6,106 im Bf Strassgang.



Die EK Gradnerstraße während der Sanierungsarbeiten. (Foto: DI G. Winter)

Am Wochenende 14./15.06.2008 wurde in Lieboch die störungsanfällige Doppelkreuzungsweiche 3/4 durch eine einfache Weiche ersetzt. Dazu waren neben den oberbautechnischen Arbeiten umfangreiche sicherungstechnische Anpassungen im Stellwerk Lieboch notwendig. Diese wurden von der Fa. SIEMENS durchgeführt, bereits am Sonntagabend konnte R 8577 nach Wies-Eibiswald über die neue Weiche geführt werden.



Doppelkreuzungsweichen (DKW) zählen, zumindest bei der GKB, zur aussterbenden Art. Auf Grund der Komplexität ist der Erhaltungsaufwand hoch und so wurde entschieden, die Liebocher DKW durch eine einfache Weiche zu ersetzen. Die Aufnahme zeigt die letzten Minuten der DKW vor ihrem Abtrag am Samstag Abend gegen 21.30 Uhr.

(Foto: DI G. Winter)





Am frühen Sonntag Nachmittag war die Weiche bereits fertig gestopft und die Mitarbeiter von **IN-FW-ST**, im Bild oben **Michael Münzer** und **Michael Geimer**, konnten mit dem Aufbau der Gleisisolierung sowie der Montage des elektrischen Weichenantriebes beginnen. (Foto: Ing. Ch. Oitzl)

In der Woche darauf wurde die EK in km 7,415 (Feldkirchner Straße) in Seiersberg saniert und am Wochenende 28./29.06.2008 erfolgte der Ausbau der Weiche 1 in der Halte- und Ladestelle Oisnitz-St. Josef samt Abtrag des Ladegleises.



Im Zuge der Funktionsüberprüfung konnte bereits am Sonntag der letzte Zug nach Wies-Eibiswald (R 8577) über die neue Weiche 3 fahren.

(Foto: Ing. Ch. Oitzl)

Viel Zeit zum Verschnaufen gab es nicht, am 4.07.2008 begannen die Arbeiten zur Sanierung der so genannten Reininghausbögen am Graz Köflacherbahnhof. Diese erfolgten unter schwierigen Bedingungen, da beide Gleise für den Betriebsablauf von großer Wichtigkeit sind. Deswegen erfolgte jeweils nur die Sperre und Sanierung eines Gleises, die Arbeiten wurden in der KW 31/2008 abgeschlossen. Insgesamt wurden zwei neue Weichen sowie 610 m Gleis und 940 Betonschwellen neu verlegt. An Erdreich und Altschotter wurden 2500 m³ abgetragen und 2100 Tonnen Schotter neu eingebracht.

Sanierung der Reininghausbögen in Graz, Gleis 772, am 05.07.2008. Die blauen Personenzugswagen rechts im Bild sind israelische Reisezugwagen auf der Durchreise. (Foto: DI G. Winter)



Zum Abtrag bzw. Verlegen der Schwellenfelder wurde der Schienenkran KRC 1200 der Firma Swietelsky eingesetzt. Das Foto zeigt ihn am 06.07.2008 im Einsatz. (Foto: DI G. Winter)

Zwischenzeitlich gab es dann noch die behördlich vorgeschriebene Fernüberwachung der Lichtzeichenanlage der EK in km 2,737 (Peter-Rosegger-Str.) im Bf Straßgang bzw. Lieboch zu realisieren. Dank guter Zusammenarbeit zwischen ÖBB, SIEMENS und **IN-FW-ST** konnten sie am 15. 07. 08 in Betrieb genommen werden.



Foto oben: Am 09.07.2008 war das Gleis 772 wieder befahrbar und die Arbeiten wurden am Gleis 771 fortgesetzt. (Foto: Ing. Ch. Oitzl)

Ende Juli 2008 begannen die Arbeiten zur dringend notwendigen Kabeltragsanierung zwischen Deutschlandsberg und Frauental-Bad Gams. Durch Setzungen und Rutschungen gibt es bereits Beschädigungen an den sicherungstechnischen Kabeln in diesem Bereich. Eine weitere Großbaustelle, die sich im August nur betrieblich auf die GKB auswirkt, ist die Inbetriebnahme des ESTW am Grazer Hauptbahnhof. Darüber wird gesondert in der nächsten Drehzscheibe berichtet.

(Text: Ing. Christian. Oitzl **IN-FW-ST**)

Die beiden Gleise 771 und 772 nach Fertigstellung der Arbeiten wie aus dem Ei gepellt. VT 70.13 am 02.08.2008 mit R 8562 aus Wies-Eibiswald.

(Foto: Ing. Ch. Oitzl)



Koralmbahn aktuell

Nach wie vor beachtlich ist das hohe Tempo des Baufortschrittes der Koralmbahn im Abschnitt Weitendorf – Wettmannstätten. Seit der letzten Ausgabe der Drehzscheibe im Juni hat sich das Baufeld rund um den Bahnhof Wettmannstätten wieder ordentlich verändert.



Markantestes Bauwerk ist die Unterführung im Bereich der (aufgelassenen) EK in km 18,112. Das südseitige Tragwerk wurde im Juli fertig gestellt und am Wochenende 12./13. 07. 2008 ist das Streckengleis der GKB auf dieses Tragwerk verschwenkt worden (Provisorien C+D). Somit kann nun auch am nördlichen Teil der Unterführung (= hinkünftiges GKB-Gleis) weitergearbeitet werden. Weiters wurde an diesem Wochenende die Bauweiche 1



eingebaut, sie ist für kommende Bauprovisorien notwendig. Auf einem Teil der Fahrbahn ist die Bitumschicht aufgetragen worden und auch einige Oberleitungsmasten stehen bereits.

Foto links: Das Verschwenken des Streckengleises erfolgte relativ rasch, bereits nach 2 ½ Stunden war die Gleisanbindung provisorisch fertig gestellt. Das Bild zeigt die westliche Einschwenkung, im Hintergrund ist der Schotterzug mit der DH 1500.6 erkennbar.



Foto oben: Bauzustand der Gleisverschwenkung am 12.07.2008. Gut zu erkennen die Bitumschicht sowie die Oberleitungsmasten. Der elektrische Betrieb wird jedoch erst mit Inbetriebnahme der gesamten Koralmbahn aufgenommen, aus heutiger Sicht im Jahr 2018.



Foto oben: Am Morgen des 13.07 schrieb die GKB Geschichte. Der VT 70.04 befährt als erster planmäßiger Zug (R 8588) jene 30 m Koralmbahn - Gleis, die bereits fertig verlegt worden sind, die anderen Gleisabschnitte des Provisoriums sowie die Bauweiche 1 werden wieder abgetragen.





Foto oben: Für das Provisorium A waren umfangreiche Vorarbeiten im Bereich der EK in km 16,200 notwendig. Die derzeitige Schaltstation für die Lichtzeichenanlage befand sich genau auf der Trasse der hinkünftigen Ostschleife, sodass die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage provisorisch in die neue Schaltstation für die hinkünftige Schrankenanlage übersiedeln musste. Die Arbeiten wurden von Mitarbeitern der Abteilung IN-FW-ST ausgeführt, das Bild zeigt den Bauzustand am 03.08.2008.

Foto rechts: Am 16.07.2008 begannen die Arbeiten zum Bau der Unterführung der EK in km 17,354 (Haltestelle Wettmannstätten). Die Spundwände wurden im unmittelbaren Bereich der Schaltstation der Lichtzeichenanlage geschlagen, auf Grund der hohen Vibrationen waren Maßnahmen erforderlich.



Foto oben: Das Unterführungsbauwerk bei der ehemaligen EK in km 18,112 am 03.08.2008 von der nördlichen Seite aus gesehen.



Das nächste größere Bauvorhaben (Provisorium A) findet vom 14. bis 18. 08. 2008 im Bereich Prietlbogen statt, die Weiche 10 der Ostschleife wird eingebaut. Darüber mehr in der nächsten Dreh Scheibe.

(Text und Fotos: Ing. Christian Oitzl, **IN-FW-ST**)

IN – FW – ST: Neue Dienstfahrzeuge



Im Juli 2008 konnte die Erneuerung des Fuhrparks der Abteilung **IN-FW-ST** abgeschlossen werden. Die bisherigen Fahrzeuge waren am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt. Beschafft wurden diesmal Fahrzeuge der Firma VW und zwar je zwei Pritschenwagen, Kastenwagen und Kleinlieferwagen (Caddy). Den Mitarbeitern stehen nunmehr moderne Fahrzeuge für die Ausübung ihrer Tätigkeiten zur Verfügung. Das Foto links zeigt einen Teil der Neufahrzeuge vor der Infrastrukturhalle in Lieboch.

(Text u. Foto: Ing. Ch. Oitzl **IN-FW-ST**)





1216 921 -7A-GKB der ADRIA TRANSPORT
am 7. August 2008 in Innsbruck
(Foto: Peter Kronberger)



TEML: Mobilitätszentrale eröffnet

Am 5. Juli wurde im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML) eine Mobilitätszentrale eröffnet.

Nach einem musikalischen Empfang durch die **Bergkapelle Oberdorf - Bärnbach** wurden die zahlreichen Besucher, allen voran die KommunalpolitikerInnen der Gemeinden **Dobl, Haselsdorf-Tobelbad, Lannach, St. Josef und Zwaring** durch den Bürgermeister von Lieboch und „Hausherrn“ **Alois Pignitter** begrüßt.

Im Rahmen des „**Regionext -Programmes**“, einer Initiative des Landes Steiermark zur Stärkung der steirischen Gemeinden und Regionen (<http://www.regionext.steiermark.at/>), werden mit Hilfe von Bund und Land in der (Klein-) Region und in den Gemeinden unter anderem auch die Strukturen des Verkehrsnetzes optimiert. In ihren nachfolgenden Ausführungen waren sich die Redner, **DI Karl-Heinz Posch**, Geschäftsführer der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) in Vertretung der erkrankten **Mag. Ingrid Briesner**, **Mag. Dr. Rudolf Kores**, GKB, und **Gottfried Aldrian**, Obmann der Steirischen Eisenbahnfreunde, einig, dass nur durch die Zusammenarbeit aller Entscheidungsträger die Mobilität



der Bevölkerung in der Region auch in den nächsten Jahren erhalten bleiben und für die beteiligten Unternehmen und Benutzer finanzierbar sein wird. Die Mitarbeiterinnen des TEML, **Mag. Gerlinde Rossmann** und **Susanne Brauchart**, werden in den nächsten Wochen von den KollegInnen der Mobilitätszentrale in Graz für ihre Aufgaben ausgebildet. Durch kompetente Beratung der BürgerInnen der Region soll auch die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region gesteigert werden, um die Vorgaben nach dem **Kyoto-Protokoll** – Reduktion der Emissionen aus Treibhausgasen bis 2012 um durchschnittlich 5,2 Prozent unter das Niveau von 1990 - erfüllen zu können. Die MitarbeiterInnen der Event-Agentur **Wolfgang Eltner** setzten sich vor dem Bus der GVB für die S-Bahn in Szene. Beim anschließenden Büffet aus regionalen Produkten wurden noch Kontakte geknüpft und Erfahrungen ausgetauscht.

(Text und Fotos:

Alois Anton Wallner, **IN - BD**)



Am Foto unten von links nach rechts:

Bgm. Alois Pignitter, Bgm. Franz Lindschinger, Bgm. Anton Weber, GR Rudolf Zarfl, Vzbgm. Werner Lang, Susanne Brauchart (TEML), Mag. Gerlinde Rossmann (TEML), Vzbgm. Robert Sauer, Mag. Dr. Rudolf Kores (GKB), GR Dipl.-Päd. Wolfgang Scherz, Gottfried Aldrian, Vzbgm. Bernd Grinschgl





StEF – News



In Köflach können Sie am festlichen Einzug der Lipizzaner in der Fußgängerzone teilnehmen.

Fahrplan:

(von Obmann Gottfried Aldrian)

Mit dem Roten Blitz zum Eisenbahnfest im Feistritztal Sonntag, 7. September 2008

Schon seit Jahren Tradition, gibt es auch heuer wieder das Eisenbahnfest in Birkfeld.

Es gibt zahlreiche Attraktionen rund um die Eisenbahn:

Lokmitfahrten am Führerstand, Draisinenfahrten, LGB Anlage, 7 1/4 Zoll Eisenbahn, Modellbahnborse (organisiert vom MEC Graz), Musik und viel Kulinarisches.

Sonderzug mit dem Roten Blitz von Graz nach Weiz und zurück!

Dampfzug der Feistritzalbahn von Weiz nach Birkfeld und zurück.

Fahrplan:

| Bahnhof | Ankunft | Abfahrt |
|-----------------------|---------|---------|
| Graz Köflacherbahnhof | --- | 8.40 |
| Graz Hbf | 8.42 | 8.58 |
| Weiz | 10.05 | 10.30 |
| Birkfeld | 12.00 | --- |
| Birkfeld | --- | 16.00 |
| Weiz | 17.05 | 17.30 |
| Graz Hbf | 18.25 | 18.33 |
| Graz Köflacherbahnhof | 18.35 | |

Fahrpreise (Kombikarte Graz – Birkfeld und zurück)

| | |
|---|--------|
| Erwachsene | € 25,- |
| Vereinsmitglieder (StEF, Club U44, MEC) | € 22,- |
| Jugendliche (6 – 15 Jahre) | € 11,- |
| Familien | € 50,- |

Weitere Informationen: www.feistritzalbahn.at oder www.stef.at bzw. 0664/4883030

Mit dem Dampfross zum Lipizzaner-Almabtrieb nach Köflach Samstag, 13. September 2008

Sonderzug mit der 671, der dienstältesten Dampflokomotive der Welt und historischen Personenwagons vom Graz Köflacherbahnhof nach Köflach. Mit beim Zug ist auch der beliebte StEF-Bufferwagen – für Speis und Trank sowie musikalische Unterhaltung ist also gesorgt.

Während des Aufenthaltes in Lieboch besteht die Möglichkeit zum Besuch des Technischen Eisenbahnmuseums-TEML (Eintritt im Fahrpreis enthalten).

| Bahnhof | Ankunft | Abfahrt | |
|-----------------------|---------|---------|---|
| Graz Köflacherbahnhof | --- | 10.30 | |
| Lieboch | 11.02 | 12.00 | Besuch des TEML |
| Köflach | 12.40 | --- | ca 14.00 Uhr: Eintreffen der Lipizzaner |
| Köflach | --- | 16.10 | |
| Lieboch | 16.54 | 16.56 | |
| Graz Köflacherbahnhof | 17.27 | --- | |

| Fahrpreise (inkl. Eintritt ins TEML) | ab Graz | ab Lieboch |
|---|---------|------------|
| Erwachsene | € 15,- | € 11,- |
| StEF-Mitglieder | € 14,- | € 10,- |
| Jugendliche (6 – 15 Jahre) | € 7,- | € 5,- |
| Familien | 30,- | € 22,- |

Weitere Informationen: www.stef.at bzw. 0664/4883030

135 Jahre Wieserbahn
55 Jahre „Roter Blitz“
30 Jahre StEF-Modellbahnguppe Deutschlandsberg
KürWiesTage

Sonntag, 5. Oktober 2008

Bahnhofsfest Deutschlandsberg Dampf-Sonderzüge Graz – Deutschlandsberg – Wies und zurück

Programm:

- o Sonderzug mit 52.1227 ab Graz Köflacherbahnhof 9.00 Uhr
- o Sonderzug mit 671 ab Graz Köflacherbahnhof 10.50 Uhr
- o Ankunft beider Sonderzüge in Deutschlandsberg gleichzeitig um ca. 12.30
- o Anschl. Festakt mit Musik
- o GKB-Fahrzeugschau: VT10.02, 1700.1, 1100.2 "Tondachlok", ...
- o Modellbahnwagons
- o Stellwerksführungen
- o Lokmitfahrten am Führerstand
- o Unterhaltungsmusik, Hupfburg, Kinderprogramm
- o Dauer: Festbeginn ca. 10.00 Uhr, Festakt 12.30, Rückfahrt der Sonderzüge ca. 17.00 Uhr

In Wies:

- o Ausstellung im Rathaus „135 Jahre Wieserbahn“
- o Sonderpostamt
- o KürWiesTage

Weitere Informationen: www.stef.at bzw. 0664/4883030



Mit der Bahn durch Unterägypten

Wenn man das Wort „Ägypten“ hört, so denkt man zuerst an: Pyramiden, Nil, Sinai, Luxor, Suezkanal, Hurghada, Tutanchamun, Kairo, Cleopatra, Tal der Könige, Assuan,.... Eisenbahn?

Ja, Eisenbahn. Ägypten ist (auch) ein „Bahnland“. Bereits 1856 wurde mit der Strecke Alexandria – Kairo die erste Bahnlinie auf dem afrikanischen Kontinent und im Nahen Osten in Betrieb genommen. Zu den für den Bau Verantwortlichen zählte der englische Eisenbahnpionier **Robert Stephenson**. Und britische Unternehmen waren auch in der Folge maßgeblich am Bahnbau beteiligt. So ist es nicht weiter verwunderlich, dass noch heute der britische Einfluss (Stellwerke, Signale,...) bei den Eisenbahnen Ägyptens allgegenwärtig ist.

Derzeit betreiben die Ägyptischen Staatsbahnen ENR (UIC-Code 90) rund 5000 km Bahnstrecke in europäischer Normalspur und Dieseltraktion. Der Großteil des Bahnnetzes konzentriert sich auf das Nildelta. Die Strecken gehen vorwiegend von Kairo aus. Eine der Hauptstrecken Ägyptens verläuft von Kairo am linken Nilufer bis Aswan in Oberägypten. Weiters existiert eine Bahnstrecke entlang der Mittelmeerküste nach Westen in Richtung libyscher Grenze und bei El Ferdan in der Nähe von Ismailia ermöglicht die über den Suezkanal führende längste Drehbrücke der Welt eine eingleisige Bahnverbindung mit den im asiatischen Teil Ägyptens gelegenen

Streckenteilen. Das ägyptische Bahnnetz verfügt über keine Verbindungen zu den Nachbarstaaten.

Jedoch hatte während des Zweiten Weltkrieges eine Bahnverbindung mit Libyen bestanden und bis zur Gründung Israels waren die Bahnnetze Ägyptens und des britischen Mandatsgebietes Palästina vernetzt, sodass auch eine Netzverbindung in den Libanon sowie weiter über Syrien und die Türkei in das Europäische Normalspurnetz möglich war. Die ENR bildet das Rückgrat des ägyptischen Verkehrswesens. Sie befördert jährlich ca. 12 Millionen Tonnen Güter und etwa 800 Mio. Reisende.

Bahnfahren in Ägypten funktioniert – auch für Touristen – bemerkenswert problemlos und billig. Die Züge bieten 4 Klassen: 1. und 2. Klasse klimatisiert, 2. Klasse ohne Klimaanlage und 3. Klasse. Während die bei den Schnellzügen eingesetzten klimatisierten Wagons durchaus europäischen Standards entsprechen, ist die gewöhnliche 2. Klasse und besonders die 3. Klasse zumindest gewöhnungsbedürftig. So fehlen häufig Fensterscheiben und Türverriegelungen, gereinigt werden diese Wagen anscheinend nie.

Die Fahrpläne werden in den Bahnhöfen durch Aushang (in arabischer Sprache, manchmal auch handschriftlich – siehe Foto) bekanntgemacht; ein aktuelles Kursbuch konnte nicht aufgetrieben werden. Es gibt auch Fahrplaninformationen auf der Homepage der ENR, diese beschränken sich





allerdings auf die komfortableren Züge zu den größeren Bahnhöfen, Pendlerzüge findet man kaum. Überhaupt entsteht der Eindruck, dass man ausländische Touristen von diesen Zügen fernhalten will. So erhielten wir am Informationsschalter am Kairoer Ramses-Bahnhof die Auskunft, dass es keine Zugverbindung zwischen Kairo und Suez gäbe. Erst der Hinweis auf die Zugnummer und die Abfahrtszeit (diese hatten wir einem Kursbuch aus dem Jahre 2004 entnommen) bestätigte man diese Daten, mit dem Hinweis auf die miese Qualität der Wagons und der Empfehlung, doch den weit schnelleren und komfortableren Bus mit Klimaanlage zu nehmen.

Fahrkarten erhält man am Bahnhof, wobei es unterschiedliche Schalter für Schlafwagen-, Fern- und Regionalzüge gibt. Für Plätze 1. Klasse ist eine Reservierung empfehlenswert, diese ist auch übers Internet möglich.

Das Fotografieren der Eisenbahn ist mitunter nicht gern gesehen, besonders wenn es um, föhlich ausgedrückt, wenig ansehnliche Fahrzeuge und Bahnanlagen geht. Daher haben wir schon mehrere Monate vor Reiseantritt bei der Generaldirektion der ENR um entsprechende Genehmigungen angesucht. Dies blieb, wie auch

| Abfahrtszeit | Wagen | Abfahrtszeit | Wagen |
|--------------|-------|--------------|-------|
| 9:40 | 36 | 7:30 | 30 |
| 10:00 | 37 | 9:00 | 31 |
| 11:00 | 38 | 10:00 | 32 |
| 10:40 | 39 | 11:00 | 33 |
| 11:00 | 40 | 12:00 | 34 |
| 11:20 | 41 | 13:00 | 35 |
| 11:40 | 42 | 14:00 | 36 |
| 12:00 | 43 | 15:00 | 37 |
| 12:20 | 44 | 16:00 | 38 |
| 12:40 | 45 | 17:00 | 39 |
| 13:00 | 46 | 18:00 | 40 |
| 13:20 | 47 | 19:00 | 41 |
| 13:40 | 48 | 20:00 | 42 |
| 14:00 | 49 | 21:00 | 43 |
| 14:20 | 50 | 22:00 | 44 |

unserer zehntägigen Reise keinen wie auch immer gearteten kritischen Moment und auf den über 1300 Zugkilometern begegneten wir fast durchwegs zuvorkommenden, freundlichen und herzlichen Menschen. Die auf der Reise gewonnenen Eindrücke vom Land, den Menschen und Eisenbahn waren überwiegend positiv und so einmalig, dass wir bereits die nächste Reise planen – nach Oberägypten.

(Zu den Fotos) Vorige Seite oben: Blick aus dem von Ismailia nach Port Said fahrenden Zug auf die längste Drehbrücke der Welt bei El Ferdan.

Vorige Seite Mitte: Henschel-Lokomotive 2178 in Kairo Ramses Station

Vorige Seite unten links: Bahnhof Kairo Ain Shams: Der Lampist füllt die Petroleumbehälter der Signallaternen

Vorige Seite unten Mitte: Der Lokführer freut sich über seine neue GKB - Kopfbedeckung

Vorige Seite unten rechts: Formsignal auf der Strecke zwischen Mersa Matruh und Alexandria

Oben links: General Motors Lok 3932 in Suez vor der Abfahrt nach Ismailia

Oben Mitte: Blick aus dem 3.Kl. Wagon auf den ausfahrenden Kreuzungszug

Oben rechts: Vom harten Einsatz gezeichnet - die in Alexandria einführende Lokomotive Nr. 3231



eine persönliche Vorsprache in der Generaldirektion ohne Erfolg und so beschlossen wir, es auf gut Glück zu versuchen. Bis auf vereinzelte Proteste konnten wir auf öffentlich zugänglichen Anlagen problemlos fotografieren.

Ägypten mit der Eisenbahn zu bereisen ist sicherlich ein Abenteuer, besonders abseits der Touristenströme und in „Einheimischenzügen“. Die Fahrt in der Dritten Klasse mag zwar für komfortverwöhnte Mitteleuropäer manchmal unbequem und anstrengend sein, man kann sich jedoch immer sicher fühlen. So gab es diesbezüglich während



Mitte: Der Fahrplan für die Züge nach Suez im Bahnhof Kairo Ain Shams

Unten links: Blick aus dem Bahnhof Alexandria Misr auf einen aus Rashid einführenden Vorortzug.

Unten rechts: ENR Turbozahn 6604/6603 als Ex 926 nach Kairo in Alexandria Masr Station am 1.5.08. Der Paradezug der ägyptischen Eisenbahnen legt die 208 km Kairo - Alexandria in zwei Stunden bei v_{max} 140 km/h zurück.

Unten Mitte: Zwei Schrankenwärter und ein Tourist erwarten den Zug von Mersa Matruh nach Alexandria bei Burg-al-Arab.

(Text und Fotos: Gottfried Aldrian, StEF)





Neue Silbermünze: *Belle Epoque*

Am 11. Juni 2008 erschien die dritte Münze der Serie „Österreichische Eisenbahnen“ (siehe Abb.). Die Münze mit einem Feingewicht von 18 g und einem Durchmesser von 34 mm hat einen Nennwert von 20 Euro. Die Auflage von 50.000 Stück gibt es nur in der Qualität Polierte Platte und ist bei Banken, Sparkassen sowie im Münzhandel zum empfohlenen Ausgabepreis von Euro 37,95 (inkl. 10% MwSt.) erhältlich.

Die Münze zeigt auf der einen Seite die Dampflokomotive „kkStB 310“ beim Passieren eines Signalmasts. Die Abkürzung „kkStB“ steht für „kaiserlich-königliche Staatsbahnen“. Die Lokomotivreihe 310 wurde zwischen 1911 und 1916 unter anderen in Wien Floridsdorf und Wiener Neustadt gebaut. Sie war in der Zeit der Belle Epoque der Eisenbahnen auf der Nordbahn, der Franz-Josefs-Bahn und der Westbahn eingesetzt. Die Bildseite zeigt einen Zug bei der Ankunft in der großen Halle des früheren Wiener Nordbahnhofes. Im Vordergrund schreitet eine elegant gekleidete Dame der Gesellschaft über den Bahnsteig. Sie erinnert mit ihrer Kleidung und ihrem Stil an die große Epoche zur Zeit der Jahr-hundertwende. Darüber erkennt man die Dachkonstruktion der Halle aus Glas und Eisenblech, links von der Dame sind verzierte Gusseisensäulen zu sehen.

Die Romantik der Eisenbahnen.

Die Belle Epoque gegen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts war eine Zeit des Luxus, der Lebensfreude und der Zuversicht. Es war aber nur für jene Schichten eine Belle Epoque, die auch die erforderliche Zeit und das nötige Geld hatten, die neuen Errungenschaften zu genießen. Darunter fielen nicht nur die Oberschicht und der Adel, sondern auch die neue, vermögende Mittelschicht. Es war die Zeit der Grandhotels, eleganter Kurorte - und es war eben die Glanzzeit der Eisenbahnen Österreich-Ungarns. Die Eisenbahn bot den Menschen eine noch nie da gewesene Mobilität. Bald erstreckte sich ein Netz von Bahnlinien über die gesamte Habsburger Monarchie und über ganz Europa. Man reiste jetzt von Wien in die großen Städte der Monarchie, in die Hauptstädte Europas, in Kur- und Erholungsorte. Ferne, manchmal

exotische Reiseziele waren plötzlich erreichbar. Reisen wurde zeitlich und geldmäßig möglich. Darüber hinaus hatte Bahnfahren etwas Aufregendes und Abenteuerliches an sich.

In die Belle Epoque fallen aber auch die Anfänge der Luxuszüge. Der wohl bekannteste unter ihnen war der Orient-Express von Paris nach Konstantinopel, der ab 1883 mit Halt in Wien und Budapest durch die Monarchie verkehrte. Der St. Petersburg-Nizza-Cannes-Express führte über die Südbahnstrecke und galt als Train de Grand-Ducs, als Zug für russische Großfürsten und Adelige, die dem russischen Winter entfliehen wollten. Ab 1894 gab es etwa auch einen belgischen Luxuszug, der Ostende und Wien verband.

Die Serie „Österreichische Eisenbahnen“.

In der Reihe „Österreichische Eisenbahnen“ ist die Münze „Belle Epoque“ nach der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ und der „k.k. Südbahn Wien-Triest“ im Vorjahr die dritte Ausgabe. Die Serie besteht aus insgesamt sechs 20-Euro-Silbermünzen. Am 10. September 2008 steht - rechtzeitig zum 150-Jahr-Jubiläum der Westbahnstrecke - die Münze „Kaiserin Elisabeth Westbahn“ auf dem Programm.



Soweit der offizielle Text der Münze Österreich AG, die auch die Abbildungen hier zur Verfügung gestellt hat. Wer sich genauer informieren möchte, sollte sich die sehens- und lesenswerte Kundenzeitung „DIE MÜNZE“ ansehen, die gibt es auch zum Downloaden auf http://austrian-mint.at/muenze_zeitung?l=de.

Nachdem auf der letzten Ausgabe dieser Münzserie eine Reihe von eisenbahnhistorischen Fehlern zu finden war, haben wir diese Münze nun natürlich mit besonderem Interesse erwartet und Prof. Sepp Tezak gebeten, sie wieder genauer anzusehen und dazu Stellung zu nehmen. Seinen Bericht aus Sicht des Eisenbahnhistorikers und Eisenbahnmalers, verfasst mit der Genauigkeit des erfahrenen Kriminalisten, finden Sie nun hier: (HM)

Das war der dritte Streich!

Der strahlende Glanz der dritten 20 Euro-Silbermünze, die von der MÜNZE ÖSTERREICH AG im Rahmen einer 6-teiligen Serie "Österreichische Eisenbahnen" einschließlich einer begleitenden Titelgeschichte in der Zeitschrift "DIE MÜNZE", Heft Juni/August 2008 herausgegeben wurde, dürfte trotz polierter Platte etwas getrübt werden, wenn man deren Widmung näher betrachtet. Dieses zweifellos prächtige Sammlerstück wurde in erstaunlicher Weise der von Frankreich ausgehenden "Belle Epoque" (franz. schöne Epoche, schöne Zeit) gewidmet, die dem Zeitraum von etwa 1885 bis 1914 (Beginn des 1. Weltkriegs) entspricht und wohl in politischer, technischer und kultureller Hinsicht einen bemerkenswerten Fortschritt brachte, der aber leider nicht allgemein zugänglich war und besonders den begüterten Menschen vorbehalten blieb. Die große Zahl der ländlichen Bevölkerung und der Industriearbeiter, überhaupt der kleinen Leute, sah sich genötigt sich in Gewerkschaften und politischen Parteien zu organisieren oder gar nicht ungewöhnlich auf Auswandererschiffen dieser widersprüchlichen Zeit zu entfliehen.





Die Münze einer speziell auf Österreich bezogenen Zeitspanne zu widmen wäre daher wohl eher gerechtfertigt gewesen, wobei sich die ab 1884 beginnende zweite Staatsbahnperiode geradezu anbietet, in der die meisten und bis dahin in Privatgesellschaften befindlichen Österreichischen Eisenbahnen wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten verstaatlicht und schließlich als kaiserlich-königliche *österreichische* Staatsbahnen (kkStB) vereinigt werden mussten. Da in der Folge weitere Bahnen wie z.B. Arlbergbahn, Tauernbahn, Pyhrnbahn, Karawankenbahn u.s.w., sowie diverse Verbindungsstrecken vom Staat errichtet wurden, vergrößerte sich das k.k. Staatsbahnnetz auf rund 19.000 Streckenkilometer, dabei hätte auch die großartigen Leistungen der damit befassten österreichischen Ingenieure und Arbeiter gebührende Anerkennung finden können.

Auch die Zuordnung der legendären Dampflok der kkStB - Reihe 310 der "Belle Epoque" ist vorbehaltlich zu sehen. Sie wurde erst 1911 gebaut und eingesetzt, als sich das Ende der "schönen Zeit" bereits abzeichnete. Unbestritten ist aber, dass sie die schönste österreichische Schnellzuglok der kkStB - Ära war und als Krönung aller Gölsdorfschöpfungen zu betrachten ist, was leider überhaupt nicht erwähnt wurde. Dr. h. c. Ing. Karl Gölsdorf, 1861 - 1916, in die Widmung einzubeziehen, allenfalls statt der eleganten Dame der Gesellschaft aus der Jahrhundertwende als Symbol der "Belle

Epoque" auf der Bildseite der Münze zu verewigen, wäre eine sinnvolle Anerkennung dieses genialen österreichischen Lokomotivkonstruktors gewesen, der immerhin von 1893 bis zu seinem Tode als Chefkonstrukteur die österreichische Lokomotivgeschichte der kkStB nachhaltig beeinflusste.

Die auf der Münze dargestellte 310 zeigt den Zustand der 310.23 *von heute*, die als Museums- und Nostalgielokomotive erhalten geblieben ist und im Eisenbahnmuseum Strabhof bewundert werden kann. Zur Zeit der kkStB waren diese Maschinen noch nicht mit *Drucklufterrichtungen* und *Lichtmaschine* ausgerüstet, wie auf der Münze schön zu sehen, und das Passieren des Signalmastes ist unerheblich, da das Signal "Freie Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit" für die Gegenrichtung anzeigt.

Abschließend noch etwas: Das wunderschöne in der Zeitschrift "DIE MÜNZE" als Aufmacher für die Titelgeschichte kommentarlos gebrachte Großbild des Wiener Nordwestbahnhofs wurde bereits 1875 vom Wiener Maler Karl Karger (1848 - 1913) gemalt und passt daher zeitlich auch nicht exakt zur "Belle Epoque". Abgesehen davon wählte der Künstler, der damals vorübergehend in München lebte, offensichtlich in "künstlerischer Freiheit" ein bayrisches Vorbild für die dargestellte Lokomotive. (siehe [Abb. oben](#) (aus: Wikimedia Commons: Wien-nordwest-karger-1875.jpg))

(Text und Foto links: Prof. Sepp Tezak)

Die prächtige und eindrucksvolle österreichische Schnellzuglokomotive kkStB 310.23 wurde am 31. 5.1911 von der StEG mit F.Nr. 3794/1911 an die damalige k.k. österr. Staatsbahnen ausgeliefert. Von den insgesamt 90 Loks dieser Reihe gelangten nach dem I. Weltkrieg 40 Maschinen zu den BBO, wo sie ihre StB.-Nummern beibehielten, die später bei der DRB in Reihe 16 001 – 040 abgeändert wurden. Von den wenigen nach Ende des II. Weltkriegs noch vorhandenen Loks gelangte die 16 008 ex 310.23 als 16.08 zu den ÖBB, wo sie 1956 ausgeschieden wurde, um fortan als Denkmallokomotive ein Sockeldasein fristen zu müssen. Zur großen Freude ihrer Bewunderer war 1987 das Jubiläum 150 Jahre österr. Eisenbahnen der Anlass, diese Lokomotive wieder einer Hauptausbesserung zuzuführen, um sie mit ihrer alten kkStB- Nummer vor Fest- und Sonderzügen einzusetzen. So auch wieder im September 2008 bei den Festlichkeiten 150 Jahre Westbahn. Bei der GKB war sie 1990 und 1993, wo sie in der Zugförderung einige Tage verblieb, um gewartet, bekoht und gedreht zu werden. Die Aufnahme vom 29. 9. 1990 (links) zeigt die 310.23 auf der Rückfahrt zum Grazer Hauptbahnhof.



Eisenbahngeschichte

Als man uns die Eiserne Bahn baute (3.)

(von Prof. Mladen Bogič, Laibach / Ljubljana)

Ghega überwachte inzwischen den Bau der Strecke nach Celje, die 1846 fertig gestellt wurde, und nach Ljubljana (Laibach), die insgesamt nur 46 Monate in Anspruch nahm und am 16. September 1849 feierlich eröffnet wurde. Erst als 1848 während des Baues des Abschnittes Celje – Ljubljana der Blitz einschlug und in Wien die Märzrevolution aufloderte, welche die Fundamente von Alt-Österreich durchrüttelte, eröffnete sich für **Ghega** die Chance zur Realisierung des Projektes Semmering.

Die Revolution war natürlich nicht schlagartig entstanden – längere Zeit schon braute sich das Gewitter zusammen. Das zauberhafte, verlockende, vielversprechende Aufblühen der Industrie reichte aus England schon bis nach Österreich herüber. Die Bauern zogen in die Städte, um in den Fabriken Arbeit zu finden. Sie malten sich das Industrie-Paradies aus, das in naher Zukunft kommen müsse. So tauchte die erste Dampfmaschine in Alt-Österreich schon 1816 in der Tuchfabrik Offermann in Brünn auf, in demselben Jahr fing man in Drogobyc in Galizien das erste Mal in Europa an Erdöl zu gewinnen, zwischen 1817 und 1826 wurde in ganz Österreich (ohne Ungarn) ein einheitliches Zollgebiet erklärt, eine Maßnahme, die den Güterverkehr bedeutend erleichterte. Auf dem Gebiet des heutigen Sloweniens fing man Gott sei Dank schon 1825 an, in Bad Tüfler (Laško) Bier zu brauen. Sonst war in jener Zeit der stärkste Wirtschaftszweig das Eisenhüttenwesen und damit verbundener Kohlenbergbau. Verbreitet waren auch die Glashütten. Es blühten auch andere Industriezweige auf: 1828 wurden in Ljubljana gar zwei Zuckerraffinerien errichtet, in Ajdovščina (Haidenschaft) eine Baumwollspinnerei, 1829 stellte **Ressel** in Triest Versuche mit seiner Schiffschraube an dem Schiff *Civetta* an (erfolglos ohne **Ressels** Schuld durch das Undichtwerden der Schiffskessel). Im selben Jahr wurde in Wien die DDSG ins Leben gerufen, die *Erste k.k. privilegierte Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft*, deren Dampfer *Kaiser Franz I.* im nächsten Jahr schon die reguläre Linie zwischen Wien und Budapest bediente. In den Jahren 1831-35 kamen in Österreich Streichhölzer in Allgemeingebrauch, in Wiener Neustadt

wurde 1832 Gasbeleuchtung eingeführt. 1836 entstand in Triest der österreichische Lloyd, 1837 konnte Österreich das erste ozeangängige Dampfschiff sein eigen nennen, das *Lodovico Arciduca d'Austria*. In diesem Jahr wurde auch zum ersten Mal Zucker aus der Zuckerrübe gewonnen, 1838 errichtete **Anton Dreher** in Schwechat die berühmte Brauerei, in Ljubljana (Laibach) erbaute man schon die zweite Baumwollspinnerei auf heutigem slowenischem Gebiet und im nächsten Jahr bereits die dritte in Prebold. Im Jahre 1840 gab es in Wien über 400 Seidespinnereien und über 140 Klavierhersteller, unter ihnen auch der heute noch berühmte *Bösendorfer*. Der Tiroler Schneider **Madersberger** erfand die Nähmaschine (**Singer** in Amerika baute seine erst 1860), in

Krems entstand der feuersichere Kassenschrank *Wertheim*, **Reithofer** aus Feldsberg erfand elastische Hosenträger. 1842 lief die Produktion in der ersten maschinellen Papierfabrik auf heutigem slowenischem Gebiet an, im Terpinč' Werk in Vevče bei Ljubljana (Laibach). Im tschechischen Pilsen errichtete man die Stadtbrauerei - die größte Brauerei in Europa. Auch die Vergnügungsindustrie florierte, in Wien wurden übergroße Tanzlokale errichtet, die mehrere Tausend Tänzer fassten ...

Die Zeit, welche die Jahreszahlen 1846 und 1849 umrahmen, als die Eisenbahn ihren Einzug im heutigen Slowenien hielt und als sie sich Ljubljana (Laibach) näherte, aber auch als der Bau der Semmeringbahn so richtig in Schwung kam, war seltsam. Sie erinnerte sehr an einen schwülen Sommernachmittag, wenn die Leute in der Gartenlaube sitzen und sich Luft zufächeln, plaudernd Kuchen essen, Tee trinken, und hoffen, dass das Gewitter vielleicht doch noch ausbleibt ... Natürlich vertreiben allesamt den Gedanken, der Blitz könnte gerade in ihr Haus einschlagen ... Es war dies die Zeit, die man später Biedermeier nennen würde, eine Art Idylle im Polizeistaat, als die Bürger, damals neben Adel und Klerus die einzige bewusste Schicht, sich vor der eisernen Hand **Metternichs** in ihre ordentlichen, hübschen und sauberen Häuschen absperren, in den Familien- und Freundeskreis, um hier das kleine, alltägliche Glück zu finden. Natürlich nörgelten sie über Politik und Staat, aber nicht zu laut, um nicht von dem langen Polizeiohr des Staates gehört zu werden. Nach außen hin glichen sie frommen, biedereren Simpeln, leicht beschränkt, poetisierend, moralisierend, treu – das Idealbild von unschädlichen Staatsbürgern, wie sie von dem Staat nur gewünscht werden konnten. Doch dieser Schein war trügerisch ... Die Freigeister, die im Herzen die freiheitlichen Ideen der französischen Revolution trugen, waren nicht auszuschalten. Die Monarchie witterte in ihnen Todesgefahr, widerstrebten sie doch allem, was sie darstellte und wofür sie sich einsetzte.

Im Jahr 1846 herrschte in Österreich Windstille: **Mozart**, **Haydn**, **Beethoven** und **Schubert** waren schon seit einiger Zeit unter dem Rasen und das größte »Kultur-Event« dürfte das erste selbständige Konzert des **Johann Strauß jun.** gewesen sein. Von den namhaften Schöpfern waren hierzulande nur **Grillparzer** und **Nestroy** tätig, beide Dramatiker in reifen männlichen Jahren, dann der

melancholische Dichter **Lenau** und der Schulmann **Adalbert Stifter**, und von dem holden zehnjährigen **Sacher-Masoch** ganz zu schweigen ... Nicht vergessen werden darf aber **Peter Rosegger**, der 1843 geborene steirische Waldbauernbub, der spätere Volkserzieher, der auch außerhalb seiner Heimat durch seine Sinnsprüche Anerkennung fand (auch der Autor dieser Zeilen sucht und findet des öfteren Trost in seinem Gedicht *Auch der and're, der bist du*). Bald nach der Eröffnung der Semmeringbahn probierte der Bub mit seinem Paten die Tücken dieser teuflischen Erfindung aus. Fazit: »Beim Dampfwagen da ist doch der Teufel dabei!«

(Fortsetzung folgt)

(Abb. oben: Peter Rosegger um 1900; aus: commons.wikimedia.org)



Große Freunde Kleiner Bahnen: Modelle

Unter den Mitarbeitern der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und den Mitgliedern der Steirische Eisenbahnfreunde finden sich eine ganze Reihe **Großer Freunde Kleiner Bahnen**: Modellbauer aller Dimensionen. Von der Dampfgartenbahn bis zum Eisenbahn-Papiermodell finden sich Spezialisten und Liebhaber über die wir in der Drehscheibe schon mehrmals berichtet haben. Dem Wunsch nach mehr Berichten auch über die Kleinen kommen wir gerne nach und werden versuchen mit Ihrer / Eurer Unterstützung, dies ab nun regelmäßig(er) zu tun.

Zu Beginn nun einen Einblick in die Entstehung des **GKB 671 – Modells** von **Signalmeister Modellbau** in Graz (im Internet unter <http://www.signalmeister.at>), den wir im Juni besucht haben.

(Foto rechts: „Signalmeister“-Chef Fritz Jänsch (links im Bild) erläutert

Prof. Sepp Tezak, dem Experten der großen und kleinen **671er**, die Bauvarianten seiner **671er** Modelle am Produktionsort des Unternehmens)

Drehscheibe: Herr Jänsch, Sie haben auf der Modellbauausstellung viel Aufmerksamkeit mit Ihren Modellen der GKB 671 erzielt. Wie entsteht so ein Modell?

Jänsch: Die meiste Arbeit ist in der Vorbereitung zu leisten: Man muss erst einmal mit Kunden und solche, die es werden sollen, über deren Wünsche und Vorstellungen sprechen, bevor man eine Entscheidung über ein Modell und seine Ausführung treffen kann. Bei der 671 wurde der Wunsch nach drei Varianten geäußert: als Museumslok in Grün, mit Kobel oder Stanitzelschlot, als GKB-Version in Schwarz mit Kobel und als Lok 718 des Eisenbahnmuseums Laibach.

Drehscheibe: Dafür brauchen Sie ja jede Menge Unterlagen.

Jänsch: Und das ist bei der 671 eine der größten Herausforderungen gewesen, da es kaum Originalzeichnungen oder Pläne gibt und die vorhandenen Skizzen nicht immer mit dem Original übereinstimmen. So mussten wir viele Zeichnungen selbst anfertigen, dafür auch zahlreiche Fotos machen, was ebenfalls schwierig ist, da die Lok ja nicht oft dort anzutreffen ist, wo man sie gut fotografieren kann. Und leider wird man nicht überall dabei unterstützt. Bis dann nach Fotos und Messungen endlich Zeichnungen und Konstruktionspläne im Computer entstehen ist schon ein enormes Arbeitspensum zu leisten.

Drehscheibe: Und wann beginnt dann der Produktionsprozess?

Jänsch: Noch lange nicht! Mit der Konstruktion einhergehend muss entschieden werden, welche Teile von wem zugekauft werden können und welche Teile selbst hergestellt werden müssen. Meist ist ein Zukauf der Räder, des Motors, der Zahnräder des Getriebes notwendig und sinnvoll. Wobei allerdings die Preise dafür auch schnell in Bereiche kommen können, die so ein Projekt gefährden. Und wenn man endlich die passenden Teile hat, ist immer noch die Frage offen, ob das Getriebe vom einen Hersteller mit dem Motor eines anderen Herstellers auch so zusammenarbeitet, dass mein Kunde damit zufrieden ist. Dann kommt erst die



Detailplanung des Rahmens, des Fahrwerks und der Aufbauten. Bei der 671 passten die Räder gut mit den Maßen des Originalrahmens zusammen, aber der zu hohe Spurkranz machte einen etwas größeren Achsstand notwendig, was aber letztendlich dem Modell bessere Fahreigenschaften bescherte.

Drehscheibe: Nun hat die 671 einen Außenrahmen, was den Bau ja nicht gerade erleichtert.

Jänsch: Richtig! Im Modell ist gerade die Lagerung der Achsen im Rahmen heikel. Außenrahmen heißt, der Rahmen in dem die Achsen gelagert sind, befindet sich nicht wie bei anderen Loks innerhalb der Räder, sondern außen und es müssen die Bolzen für die Treibstangen auf eigenen Kurbeln an den Achsstummeln befestigt werden. So genannte Hall'sche Kurbeln. Bei einem Modell ist das aber nicht so leicht zu bewerkstelligen. Da muss der Rahmen schon eine ordentliche Festigkeit besitzen um die Treibachsen fest zu halten. Der Rahmen muss ja im Falle des Antriebes in der Lok, die zu übertragenden Kräfte des Motors aushalten können. Dies gelang mit dem Rahmen aus Kunststoff nicht, so musste ich mich zum Bau des Rahmens aus Messing entschließen. Als dann Roco die Achsen und Räder lieferte, hatten diese einen anderen Durchmesser, als die zuvor bestellten. Also alles noch mal von vorne: Neue Rahmenzeichnung und alles neu herstellen. Ähnliches erlebte ich dann auch beim Tender. Und jede Veränderung hat natürlich Auswirkungen auf die anderen Teile, den Kessel, den Motor, die Feuerbuchse, u.s.w. Eine beinahe endlose Geschichte!

Drehscheibe: Und dazu noch die Sonderwünsche der Kunden, die Sie ja auch weitestgehend berücksichtigen.

Jänsch: Gerade bei der 671, die im Laufe der 150 Jahre das Aussehen so oft verändert hat, keine leichte Aufgabe. Zurüstteile und Lackierung sind beinahe bei jedem Modell verschieden. Aber, schließlich geht es um die dienstälteste Dampflokomotive der Welt und die Zufriedenheit unserer Kunden!

Drehscheibe: Wir danken für dieses Gespräch!

(Text und Fotos: HM)



Bf Wew: Neuer Fahrdienstleiter

Martin Levounigg, der mit 01. Mai 2004 als Verschieber bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH angefangen hat, wurde seit 01. Februar 2008 als Fahrdienstleiter eingeschult. Seit 01. Juli 2008 ist er nun im Bahnhof Wies-Eibiswald in seiner neuen Funktion tätig.



Alles Gute in seinem neuen Aufgabengebiet wünschen ihm auf diesem Wege seine Kolleginnen und Kollegen!

(Text und Foto: Manfred Wagenhofer Gutruf **IN-BD**)

Heimkehrer: Stollenlok 1851



Aus dem Eisenbahnmuseum Strasshof ist die GKB-Stollenlok 1851 am 6. August 2008 heimgekehrt um sich von den Steirischen Eisenbahnfreunden am Graz Köflacherbahnhof einer „Frischzellenkur“ unterziehen zu lassen, bevor sie dann heim nach Bärnbach kommt. Wir werden darüber berichten. (Foto: HM)

(Quiz-)Frage für Drehscheibenleser

Siegfried Magele, Eisenbahner i. R. (Abk. f.: *immer rührig*) und aktiver Drehscheibenleser, hat uns aus seinem umfangreichen Archiv ein Foto einer Gedenktafel zur Verfügung gestellt, welches von der Stadt Graz an der Stelle angebracht worden ist, wo das Geburtshaus von Franz Xaver Riepl (1790 – 1857) gestanden hat.

Wir stellen nun die Frage: An welcher Grazer Adresse ist diese Tafel zu finden? Damit die Frage nicht all zu schwer wird, noch ein Tipp: Die Adresse hat einen interessanten Bezug zur GKB.

Unter allen richtigen Einsendungen wird eines von insgesamt nur 30 Exemplaren des Schmuckblattes mit personalisierte Briefmarke und Sonderstempel von der Sonderfahrt der GKB **671** am 22. 9. 2007 verlost. (siehe Abb. ganz rechts). Ihre Postkarte mit der richtigen Lösung bitte bis 30. September 2008 (Datum des Poststempels) an die

**Red. GKB-Drehscheibe,
Köflacher Gasse 35-41, 8020
Graz.**

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



Die Lösung unserer Quizfrage und den Namen des Gewinners finden Sie dann in der nächsten Ausgabe der **Drehscheibe**.

Und natürlich freuen wir uns auch über andere Zuschriften: Ihre Meinung, Ihre Kritik oder Ihren Beitrag. Und wenn Sie für uns und unsere Leser auch eine passende Quizfrage, ein interessantes Foto oder eine wissenswerte Information haben, schreiben Sie uns! Wir freuen uns auf Ihren Beitrag!

(HM)



GKB Sozialfond: Schon 149 Mitglieder

Im Mai 2008 wurde der GKB Sozialfond ins Leben gerufen, dessen Zweck die materielle Unterstützung bei Notfällen, Unglücken oder unverschuldeter finanzieller Notlage sowie die Durchführung von Wohlfahrtsmaßnahmen für die Mitglieder des Fonds sein. Der Mitgliedsbeitrag beträgt lediglich € 1.-!

In den ersten zwei Monaten nach Gründung unseres Sozialfonds sind bereits 149 Kolleg/innen dem GKB Sozialfond beigetreten. Aber natürlich möchten wir noch viel mehr Mitglieder gewinnen und so werden die Betriebsräte in der nächsten Zeit noch ordentlich Werbung für den Sozialfond betreiben, geht es doch um eine gute Sache im gemeinsamen Interesse.

Erfreulicherweise sind auch schon 3 Kolleg/innen im Ruhestand als unterstützende Mitglieder beigetreten. Natürlich ist klar, dass die zarte Pflanze des neu gegründeten Sozialfonds erst wachsen und die ersten Früchte tragen muss, um letztlich zu einem starken und kräftigen Baum gedeihen zu können. Aber der Beginn war durchaus erfolgreich und wir möchten auch auf diesem Wege jene Kolleg/innen zur Mitgliedschaft ermuntern, die bisher noch nicht beigetreten sind. Auch im Zuge der kommenden Streckenbereisungen werden wir noch versuchen, möglichst viele Kolleg/innen persönlich anzusprechen!

Für den Betriebsrat der GKB Andreas Schwammerlin

(Zur Gründung und Verwaltung des Sozialfonds, siehe den Bericht in der letzten Ausgabe der Drehscheibe.

Für alle, die noch beitreten möchten, einfach die ausgefüllte Beitrittserklärung (siehe unten) im Betriebsratsbüro abgeben oder einsenden bzw. einem Mitglied des GKB-Betriebsrats übergeben.)

Betriebsvereinbarungen unterzeichnet

Einige Betriebsvereinbarungen konnten kürzlich unterzeichnet werden.

In einer Betriebsvereinbarung wurde die Betriebsprämie für Fahrdienstleiter für den Bahnhof Lieboch positiv verhandelt, nachdem der Bahnhof Lieboch fast zur Gänze die Fernsteuertätigkeit für den Bahnhof Preding-Wieselsdorf übernommen hat. In der Betriebsvereinbarung Arbeitszeit wurde verhandelt, dass die Abrechnung des Urlaubs grundsätzlich nur mehr in Stunden erfolgt, nachdem sich die Urlaubsabrechnung in Stunden mittlerweile bewährt hat. Weiter wurde vereinbart, dass im Turnusdienst Überstunden, die das Ausmaß von 100 ÜS übersteigen, zur Anweisung kommen. Damit soll vermieden werden, dass sich all zu große Überstundenreste ansammeln. Alle Betriebsvereinbarungen traten mit 01.Juli 2008 in Kraft und können in der Personalabteilung sowie beim Betriebsrat eingesehen werden.

Der Abschluss von Betriebsvereinbarungen ist ein wichtiger Teil der Betriebsratsarbeit, regeln die Betriebsvereinbarungen doch betriebsintern wichtige Vereinbarungen zum Wohle der Arbeitnehmer/innen, aber auch im Sinne des Unternehmens. Obwohl die Betriebsvereinbarungen oft nur wenige Seiten umfassen, ist sehr viel Arbeit notwendig, bis es zum endgültigen Abschluss kommt. Viele Vorgespräche, Verhandlungen, Stellungnahmen sowie Sichtung und Prüfung sind notwendig, bis eine Betriebsvereinbarung unterschriftsreif ist. Diese Aufklärung soll jenen Kolleg/innen Antwort geben, die oft bei uns Klage führen, warum der Abschluss einer Betriebsvereinbarung relativ lange dauert.

(Andreas Schwammerlin)



BEITRITTSERKLÄRUNG

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zum GKB-Sozialfond und verpflichte mich, die Statuten jederzeit anzuerkennen. Weiters erkläre ich mich bereit, dass mein Monatsbeitrag durch Abzug vom Gehalt bzw. Lohn oder durch jährliche Zahlung (Pensionisten, Betriebsfremde, unterstützende Mitglieder) eingebracht wird.

Der monatliche Mitgliedsbeitrag beträgt lt. Statut derzeit **€1,00**

Aus der Beitragsleistung stehen mir außer den in der Satzung vorgesehenen Rechten keinerlei Ansprüche zu.

Vor- u. Zuname: Geb.-Datum:

Abteilung: Dienststelle: Bed.-Nr.

Unterstützendes Mitglied (Pensionisten, Betriebsfremde, unterstützende Mitglieder) ...(bitte ankreuzen)

Wohnungsanschrift:

Graz, am

Unterschrift.....



Ganz Kurze Berichte



Großes Ehrenzeichen für Prof. Sepp Tezak

Am 19. Juni 2008, dem Vorabend seines 85. Geburtstags, erhielt Prof. Sepp Tezak auf Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung für besondere Verdienste um das Land Steiermark das Große Ehrenzeichen des Landes Steiermark. (siehe Foto rechts: Prof. Tezak und Gattin mit dem Großen Ehrenzeichen)

Landeshauptmann Mag. Franz Voves überreichte die hohe Auszeichnung im Weißen Saal der Grazer Burg (Foto oben) und gratulierte auch gleich zum bevorstehenden Geburtstag.

Die Drehzscheibe schließt sich dieser doppelten Gratulation spät, aber umso herzlicher an und dankt für die langjährige unentgeltliche Beratung, Mitarbeit und Unterstützung mit Wort und Bild!

(Dr. Herbert Moschitz)



Denzel, Ferrari, der rote Blitz und die GKB

Am 22. Juli 2008 vermeldete die Firma Denzel stolz die Auslieferung des 1.000sten Ferrari (siehe Foto unten: Schlüsselübergabe durch Dr. Josef Smoly (links), Bereichsleiter Sportwagen im Hause Denzel und Verkaufsleiter Norbert Frühling (rechts), an den neuen Besitzer).

Und die GKB?

2007 haben vier Kfz-Technik-Lehrlinge der GKB, Stefan Eibisberger, Andreas Peter, Michael Schwindsackl und Daniel Verhofsek, ihre Fachkenntnisse bei der Fa. Denzel in Graz Dank einer Vereinbarung von GKB-Lehrlingsausbildungsleiter Siegfried Tilzer mit dem Servicestellenleiter, Herrn Pichler vertiefen können.

(Okay, unser roter Blitz sieht etwas anders aus, ... ☺ HM)



Fotoklub Graz der ÖBB

Nicht nur „fachliche“ Kompetenz beim FOTOKLUB GRAZ.

Nach dem guten Abschneiden bei der **Staatsmeisterschaft für künstlerische Fotografie 2008** als erfolgreichster steirischer Club mit **Annahmen von fast allen Mitgliedern**, dem 8. Platz Vereinswertung in der Kategorie Schwarz-Weiß, 14. Platz Vereinswertung in der Kategorie Dia/digital, 15. Platz Vereinswertung in der Kombination, 24. Platz Vereinswertung in der Kategorie Farbbild ist es für die Mitglieder im FOTOKLUB GRAZ der ÖBB natürlich „eine Verpflichtung“ bei Fotowettbewerben der internationalen Vereinigung FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles des Cheminots – Internationale Vereinigung der kulturschaffenden Eisenbahner-) mitzumachen. Es hat sich 2008 gelohnt: Drei Annahmen für **Wilhelm Moderer** und **Alois A. Wallner**, sowie ein Diplom für **Christina Jamnik**. Die Werke werden im Rahmen des 32. Internationalen Fotosalons vom 25. 09. bis 09. 10. 2008 im Kulturhaus Petöfi Sándor in Győr / Ungarn zu sehen sein.

Auch beim gut bespickten internationalen Fotowettbewerb „Transport“ in Dobrova (Slowakei) und beim VÖAV - Fotosalon der Fachzeitung „FOTO objektiv“ spielten einzelne Klubmitglieder ihre besonderen Kenntnisse zum Thema „Technik und Maschinen“ als Trumpf aus. Ergebnisse beim Fotosalon in der Kategorie Farbe: 2. Platz und Silbermedaille durch **Barbara Hammer**, 5. Platz mit Urkunde durch **Franz Hammer**. Weiters noch einige Annahmen wie auch in den Kategorien Schwarz-Weiß und Experimente und beim „Transport“. Einige der Fotos sind auf der Homepage <http://www.fotokluboebb.at> und im „FOTO objektiv“ <http://www.fotoobjektiv.at> zu sehen.

(Alois A. Wallner, IN-BD)

Aus für die letzten Weichenwärterhäuser



Am 31. Juli 2008 ist der letzte der bestehenden Weichenposten am Graz Köflacherbahnhof abgerissen worden.

Damit geht auch ein Teil der Geschichte des Graz Köflacherbahnhofes zu Ende. Seit Generationen dienten die Gebäude Kontrollposten 1 (Graz Köflacherbahnhof), Stellwerk 3 (Reininghausstraße) und Stellwerk 4 (Wetzelsdorferstraße) zahlreichen Mitarbeitern als Dienstraum und Unterkunft bei ihren Tätigkeiten. Im Anschluss an die Erneuerung der Gleise 771 und 772 wurden bereits die Gebäude Stellwerk 3 und 4 abgerissen.

(Alois A. Wallner, IN-BD)



Günter Theußl ✚

(22. 02. 1956 –
10. 06. 2008)

Am 10. Juni hat unser Kollege **Günter Theußl**, Fahrdienstleiter am Bahnhof Lieboch an Folge einer schweren, heimtückischen Krankheit seinen irdischen Lebensweg beendet. Obwohl er von der Schwere seiner Krankheit wusste, war Günter

bis zuletzt positiv und voller Hoffnung. Etliche Kollegen haben ihn noch in den letzten Wochen im Spital besucht. Günter wusste ob seiner Erkrankung, seinen Beruf nicht mehr aktiv ausüben zu können und schmiedete schon optimistisch Pläne für den Ruhestand. Und bis zu seinem Ableben, das für uns alle dann doch so plötzlich und überraschend kam, hat er tapfer und ohne zu klagen in bewundernswerter Weise gegen seine Krankheit angekämpft.

So optimistisch, wie er uns noch im Krankenhaus begegnet ist, so optimistisch war seine ganze Lebenseinstellung. Günter trat 1974 bei der GKB ein, absolvierte die Fahrdienstleiter - Ausbildung und versah ab 1975 als eigenverantwortlicher Fahrdienstleiter nahezu auf allen Bahnhöfen der GKB Dienst. Seit über 10 Jahren hatte er einen Dienstposten als Fahrdienstleiter am Bahnhof Lieboch. Günter war ein umsichtiger, verlässlicher Verkehrsbediensteter, er war von seinen Vorgesetzten und vom Unternehmen aufgrund seiner Fähigkeiten hoch geschätzt. Die größte Wertschätzung aber erfuhr er als Mensch von denen, mit denen er tagtäglich zusammen war. Von seinen Kollegen und auch von vielen Fahrgästen und Kunden. Weil Günter neben seinem beruflichen Können eine Begabung auszeichnete, nämlich das Talent, auf Menschen zugehen zu können, sich zu unterhalten, zu scherzen, zu lachen oder einfach nur zuvorkommend und hilfsbereit zu sein.

Seine offene und lebenslustige Art, sein Humor und sein Frohsinn führten dazu, dass Günter neben seiner beruflichen Tätigkeit bei der GKB bald an vielen Geselligkeiten im Kollegenkreis engagiert war. Bei gemeinsamen Unternehmungen, beim Skifahren, bei unseren Sportvereinsreisen, Günter war fast immer dabei. Wir waren mit ihm in Barcelona, in Istanbul, in Lissabon und haben unzählige unbeschwerte und lustige Stunden miteinander erlebt. Mit ihm und durch ihn sind viele Freundschaften im Berufsleben entstanden, mit vielen Kollegen hat er seine Freizeit verbracht. Besonders geliebt aber hat Günter die Natur. In den vergangenen Jahren hat er viel Zeit auf der Alm verbracht, aber auch da stand die Geselligkeit mit seinen Freunden im Mittelpunkt. Freundlich, klug und willensstark wie Günter war, hatte ihn auch die Politik bald entdeckt. Günter war jahrelang Mitglied im Lannacher Gemeinderat, und hat dort seine soziale Gesinnung und sein soziales Denken, das bei ihm immer über wirtschaftlichen Überlegungen stand, eingebracht.

Viele Kolleginnen und Kollegen aus dem Fahrdienstleiter und Bahnhofsdienst, viele Kollegen des Verschubdienstes, Lok- und Zugführerkollegen und auch viele Kollegen im Ruhestand haben Günter am Samstag, dem 14. Juni in Deutschlandsberg auf seinem letzten Weg begleitet. Wir verlieren mit Günter Theußl viel zu früh einen liebenswerten Freund und Kollegen, unser Unternehmen einen hochgeschätzten und tüchtigen Mitarbeiter. Wir werden Günter Theußl stets ein ehrendes Andenken bewahren!

(Andreas Schwammerlin)





Im Steirischen Verkehrsverbund (I)

Mit den besten Wünschen der Kollegen des Busbetriebs (Foto rechts) der KW-Köflach startet eine spezielle Sonderfahrt der „Verbundlinie“: Koll. **Roland Wagner** **BB** und seine **Gabi** begannen ihren gemeinsamen Weg stilgerecht in einem GKB-Bus, eskortiert von ihren Trauzeugen. Wir schließen uns dem freudig an und wünschen „Gute Fahrt!“ auf allen Lebenswegen! (Viktor Auer, **BB**)

Im Steirischen Verkehrsverbund (II)

Seit 1. Juli 2008 ist auch der ÖBB-Abschnitt von der steirisch/burgenländischen Landesgrenze bei Hohenbrugg an der Raab bis zum ÖBB-Grenzbahnhof Szentgotthárd im Steirischen Verkehrsverbund. Mit der Anpassung an die neuen Verkehrsströme in der Region wird zum ersten Mal das Tarifsystem über die Staatsgrenzen Österreichs hinausgeführt. Die Zone 705 Fehring bis Hohenbrugg wurde bis zur Jennersdorf erweitert und mit der neuen Zone 25 ist nun auch die ungarische Grenzstadt St. Gotthard angeschlossen.

Sankt Gotthard (ungar. *Szentgotthárd*) wurde durch Zisterziensermönche um 1183 besiedelt. Im ehemaligen Kloster ist heute der Sitz der Stadtregierung untergebracht. (siehe Foto unten: Barockgarten mit Klosteranlage.) Mit der Eröffnung der Ungarischen Westbahn von Stuhlweissenburg (ungar. *Székesfehérvár*) über Steinamanger (ungar. *Szombathely*) nach Graz (1872-73) wurde die Infrastruktur rasch ausgebaut, allerdings versank der Ort nach dem Ersten Weltkrieg durch die Nähe zu den neuen Grenzen in der Bedeutungslosigkeit. Mit der Erhebung zur Stadt 1983 und dem Beitritt zur EU 1989 entwickelte sich St. Gotthard in ein Wirtschafts-, Bildungs- und Kulturzentrum in der Region. Außer den schon bekannten und beliebten Einkaufsmöglichkeiten bilden auch die neue Therme sowie der Raabtal - Radweg einen Grund der Stadt einen Besuch abzustatten. (Text und Foto: Alois Anton Wallner **IN - BD**)



Foto oben von links: Hans-Peter Dullnig, Werner Joham, Brautpaar Gabi und Roland Wagner, Viktor Auer, Manfred Krautner, Günter Schober, Hubert Münzer, Johann Wancura, Helmut Wipfler (Fotos: Viktor Auer)

Aktuelle Termine und Ausblick

- 1. – 24. August 2008: Inbetriebnahme des ESTW Graz am Graz Hauptbahnhof. Im Zuge dessen gab es am 2. August 2008 von 9.30 – 24.00 einen Schienenersatzverkehr zwischen Graz Hauptbahnhof und Graz Köflacherbahnhof (Wir werden in der nächsten Drehzscheibe ausführlich darüber berichten)
 - 29. August 2008: 3. GKB – Mitarbeiterfest im TEMPL Lieboch (Anmeldung bei Koll. Kerstin Schober, Nst. 329)
 - 7. September 2008: StEF – Mit dem Roten Blitz ins Feistritzal
 - 9. Sept. 2008: Pensionistentreffen im Reininghaus Bräu, 14.00
 - 13. September: 2008: StEF - Sonderzug zum Lipizzaner-Almabtrieb
 - 18. September 2008: Fotoschau mit einem Teil der prämierten Aufnahmen des Fotoklub Graz der ÖBB im Heimatsaal in Graz um 18:30 und um 20:30
 - 4. Oktober 2005: Lange Nacht der Museen
 - 5. Oktober 2008: Großes Bahnhofsfest in Deutschlandsberg zu 135 Jahre Wieserbahn (mit Sonderzügen, KürWiesTage,...)
 - 26. Oktober 2008: Dampfsonderzug von Graz nach Lieboch
- (Detailprogramm siehe Beiträge in diesem Heft!)

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Oktober 2008
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 30. September 2008

IMPRESSUM

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

| | | | |
|-----------------|---|--------|----------------------|
| Medieninhaber: | Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH | Druck: | KHT Druck Thaler |
| Herausgeber: | Abt. G-PR | | 8055 Graz |
| Redaktion: | Dr. Herbert Moschitz (HM) | | Auflage: 3.000 |
| Anschrift alle: | Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH | | _z Drehzscheibe 39 - |
| | Direktion Graz, | | August 2008.doc |
| | 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41 | | |

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: gkb.drehzscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

