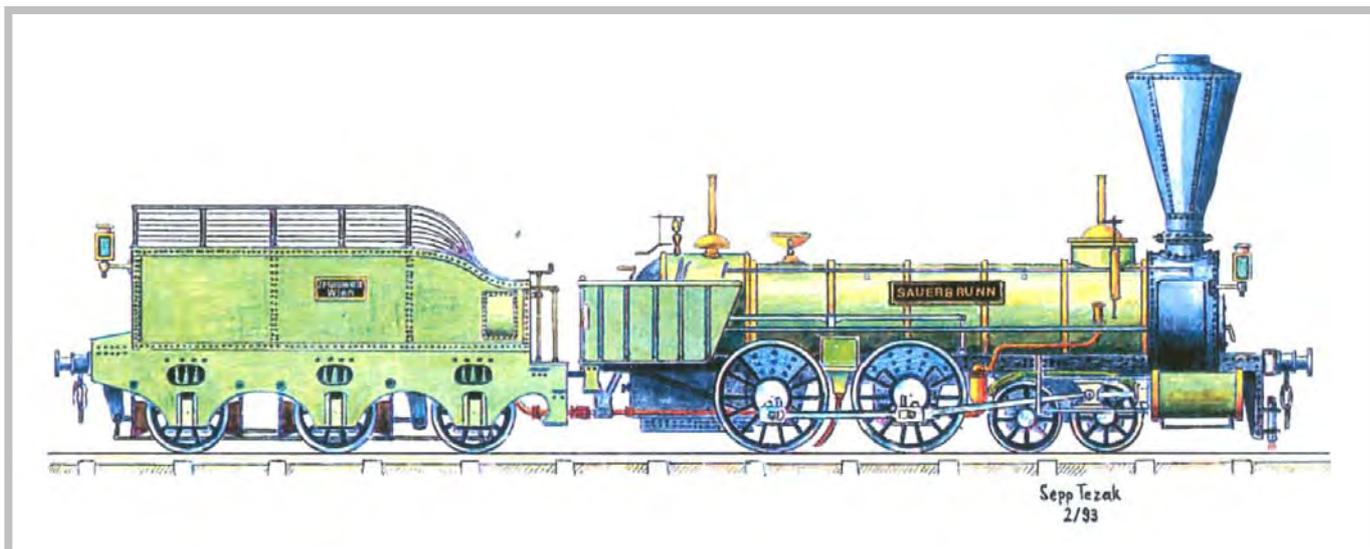


22. JUNI 1859-2009: 150 Jahre Güterverkehr auf Köflacherbahn

Das Jahr 1859 ist zurzeit vor allem als Todesjahr des steirischen Prinzen **Erzherzog Johann** wieder ins Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit gerückt. Vor 150 Jahren durchlebte aber Österreich insgesamt ein dramatisches Jahr. Das Kaiserreich befand sich im Krieg mit dem Königreich Piemont-Sardinien und dessen Verbündeten Frankreich. Nach heftigen Kämpfen in Oberitalien waren die Österreicher auf dem Rückzug. Kaiser Franz Joseph war persönlich auf dem Kriegsschauplatz, tausende Soldaten wurden mit der kurz zuvor fertig gestellten Eisenbahn transportiert, der Bedarf an Kohle stieg rapide an. Daher wurde am 22. Juni 1859 auf Antrag der k.k. Militärverwaltung der provisorische Güterverkehr auf der noch im Bau befindlichen Strecke Graz – Köflach für den Kohletransport aufgenommen.



Die Lokomotive „*Sauerbrunn*“ (Abb. oben: Aquarell von Prof. Sepp Tezak, 1993) zog den ersten Zug mit 11 Kohlewaggons von Köflach nach Graz und leitete damit eine nunmehr 150-jährige Geschichte des Fahrbetriebs auf der GKB ein. **Erzherzog Johann**, der diese Trasse höchstpersönlich festgelegt hatte, starb sechs Wochen vorher, am 11. Mai 1859. Zwei Tage nach der provisorischen Betriebsaufnahme, am 24. Juni 1859 erlitt übrigens die kaiserliche Armee eine der schwersten Niederlagen ihrer Geschichte bei Solferino und bei San Martino, welche den Zusammenbruch der Habsburger Herrschaft in Norditalien einleitet. **Henry Dunant**, der Zeuge der Grausamkeit der Schlacht von Solferino geworden war, gründete in der Folge das Rote Kreuz. In der Steiermark erfolgte die offizielle Eröffnung der Bahnstrecke Graz – Köflach und die Aufnahme des Personenverkehrs dann fast ein Jahr später, am 3. April 1860, - darüber aber mehr im nächsten Jahr. (HM)

Die weiteren Themen dieser Ausgabe sind:

Pressespiegel: Kleine Zeitung 24. Mai 2009.....	2
Mitarbeiterfest 2009: Vorankündigung	4
GKB -Triebfahrzeugführer will ich werden	5
Ein Arbeitstag eines Triebfahrzeugführers	6
Wie schreibt man kurz ...?	7
Ein Job als Herausforderung im Wandel	8
Arbeitsmedizin: Asbestnachsorge	11
Elektronische Krankmeldung	11

EB-IH : Große Solidarität	11
EB-GV Probealarm: Austritt von Methanol	12
BB : Zum Gardasee mit dem Komfortbus	13
Planskizze von Erzherzog Johann (1851)	14
Koralmbahn aktuell	16
Back to the roots: EJ Spurensuche	19
Wolsztyn – Volldampf voraus	20
The GKB RAILWAYMEN	22
GKB Sportverein	24

Fahrt zur Airpower09 nach Zeltweg	24
Sektion FUSSBALL	24
GKB Betriebsratswahl 2009	26
Ganz Kurze Berichte	27
Antrittsbesuch bei GTW	27
GKB -Triebfahrzeugführer bemerkte Brand	27
Ganz Kuriose Beobachtung	28
Aktuelle Termine und Vorschau 2.Hj.09	28
IMPRESSUM	28

Pressespiegel: Kleine Zeitung 24. Mai 2009

WESTSTEIER

SONNTAG, 24. MAI 2009, SEITE 38



KOMMENTAR

MONIKA SCHACHNER

Zeigt her eure Züge

Es hat sich angekündigt: Zuerst erklimmen die Spritpreise schwindelerregende Höhen, dann stürzten Spekulanten die Weltwirtschaft in die Krise und die Autoindustrie kam ins Stottern. War das eigene Auto bis vor kurzem nicht wegzudenken, scheint sich mittlerweile eine Trendumkehr zu vollziehen. Herr und Frau Steirer gehen wieder mehr zu Fuß, nehmen das Fahrrad oder steigen um auf Bahn und Bus. Die Eisenbahngesellschaften freut's sehr – und die Umwelt obendrein.

Doch liebe Bahn- und Busbetreiber: Denkt daran, Fahrgäste lieben kompetente Ansprechpartner in den Servicestellen, freundliche Schaffner, bequeme Sitze und nicht zu vergessen: eine attraktive Fahrpreisgestaltung. Eine Trendumkehr lässt sich nämlich auch wieder umkehren.

Sie erreichen die Autorin unter:
monika.schachner@kleinezeitung.at

Seit zehn Jahren
bei der Graz-Köflacher-
Bahn am Zug:
Generaldirektor
Franz Weintögl

SCHERIAU



INTERVIEW

Nun ist die Bahn bei den Pendlern am Zug

(Wiedergabe eines Artikels der *Kleinen Zeitung* vom 24. Mai 2009 mit freundlicher Genehmigung der Regionalred. Voitsberg.)

GKB-Generaldirektor Franz Weintögl über die Auswirkungen der Krise, das Potenzial des öffentlichen Verkehrs und gefährliche Bahnübergänge.

2009 ist Erzherzog-Johann-Jahr. Der „steirische Prinz“ war an der Planung der Bahnlinie Graz-Köflach beteiligt. Wie wichtig war er für die GKB?

FRANZ WEINTÖGL: Eigentlich hat er der gesamten Region zu einem wirtschaftlichen Aufschwung verholfen, angefangen vom Bergbau bis hin zur Eisenbahn. Heute betreibt die GKB noch immer die Bahnlinie Graz-Köflach. Mittlerweile beschäftigt das Unternehmen über 400 Mitarbeiter. Damit zählt es zu den größeren, aber auch stabilen Arbeitgebern in der Region.

Ihrem Unternehmen geht es also wirtschaftlich gut, während die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gerade eine Milliarde Euro Verlust schreiben?

WEINTÖGL: Die ÖBB müssen ihren Apparat erhalten. Bei uns geht es hingegen um eine Verlangsamung des Wachstums.

Wie schaut es mit öffentlichen Subventionen aus?

WEINTÖGL: Für die Privatbahnen gibt es derzeit weniger Geld. Wir verschieben geplante Projekte in die Zukunft.

Und wie schaut es im Güter- und Personenverkehr aus?

WEINTÖGL: Im Güterverkehr ist durch die Krise sicher das ein oder andere Geschäft weggefallen. Das Holzverarbeitungs-Unternehmen Leitinger in Deutschlandsberg (*Anmerkung: Es meldete im April Konkurs an*) war ein wichtiger Kunde. Doch die Forderungen sind abgesichert. Au-

ßerdem gehe ich davon aus, dass der Standort erhalten bleibt.

Wer sind momentan die größten Kunden der GKB im Bereich Güterverkehr?

WEINTÖGL: Da wäre an erster Stelle Heizöl Roth zu nennen, gefolgt von Tondach in Gleinstätten, EHP in Frauental und eben der regionalen Holz verarbeitenden Industrie. Wenn das Kraftwerk Voitsberg realisiert wird, wäre das natürlich zusätzlich eine beträchtliche Transportkapazität.

Der kroatische Ministerpräsident Ivo Sanader denkt über einen Zusammenschluss der Häfen Triest, Koper und Rijeka nach. Würden Sie davon profitieren?

WEINTÖGL: Das ist schwierig zu beurteilen. Slowenien ist für uns ein wichtiger Partner und Koper eben jener Hafen, von dem aus die meisten Güter zu uns kommen. Aber wir beobachten natürlich diese Entwicklung und halten die Ohren offen.

Und Ihr Verhältnis zu den ÖBB? Die haben der GKB ja im Vorjahr das Cargo-Geschäft vor der Nase weggeschnappt.

WEINTÖGL: Das war lästig und nicht in Ordnung. Aber es war keine dramatische Geschichte. Viel wichtiger ist die Zusammenarbeit mit der slowenischen Staatseisenbahn, wenn es darum geht, Kerosin drei Mal pro Woche von Koper nach Wien-Schwechat zu bringen. Da haben wir Wettbewerb hineingebracht.

Und wie sieht es mit dem Personenverkehr aus?

WEINTÖGL: Die Zeit der SUVs ist vorbei. Wenn man zu rechnen beginnt, muss man einfach Bahn fahren. Die Parkplatzsituation ist natürlich auch ein wichtiger Punkt. Immer mehr Menschen lassen ihr Auto bei einer Park & Ride-Anlage stehen und fahren mit dem Zug zur Arbeit.

Also gibt es noch Potenzial?

WEINTÖGL: Ja, vor allem in Städten wie Voitsberg, Bärnbach, Köflach, Deutschlandsberg, aber auch in Orten wie Lieboch oder Premstätten. Mit verdichteten Fahrplänen und neuen Triebwagen können wir die Kapazität weiter steigern.

Wird sich dann auch bei den unbeschränkten Bahnübergängen etwas ändern?

WEINTÖGL: Schranken sind keine Lösung, den damit werden die Wartezeiten für die Autofahrer länger. Mir wäre es Recht, pro Ort höchstens zwei Übergänge zu haben. Unterführungen wären eine Alternative, aber nur für neuralgische Punkte. Sie produzieren nämlich Verkehr und kosten Geld.

Und was wird die Zukunft der GKB bringen?

WEINTÖGL: Einer der größten Wünsche wäre natürlich die Elektrifizierung der GKB-Strecken. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Graz-Lieboch und die Errichtung neuer Haltestellen sind in erster Linie aber politische Entscheidungen.

INTERVIEW:
MONIKA SCHACHNER



Mitarbeiterfest 2009: Vorankündigung



Vorankündigung

4. GKB-Mitarbeiterfest

Die Geschäftsführung lädt am

11. September 2009
um 13.30 Uhr ins

**Technische Eisenbahnmuseum
Lieboch**

zum 4. GKB-Mitarbeiterfest ein.

Aufgrund der großen Erfolge in den Vorjahren, suchen wir auch heuer wieder Mitwirkende (Künstler, Musikanten, etc.), die bereit sind das Fest künstlerisch bzw. musikalisch zu bereichern.

Anmeldungen nimmt der Zentralbetriebsrat Herr Schwammerlin gerne unter der Telefonnummer **0316/5987-290** oder unter **schwammerlin.andreas@gkb.at** entgegen.



(aus: Insider 2009/02)



GKB-Triebfahrzeugführer will ich werden

„Lokführer will ich einmal werden!“ Dieser Kindheitstraum steht am Anfang mancher Berufswahl, die dann zur Entscheidung führt, sich bei der Eisenbahn, vielleicht sogar bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, zu bewerben. Wer aber seine Träume Wirklichkeit werden lassen will, der muss freilich den realen Bedingungen und Anforderungen ins Angesicht blicken und sich danach richten.

Wie wird man Triebfahrzeugführer (Tfzf)?

Um auf dem Streckennetz der GKB und dann auch der ÖBB als Tfzf arbeiten zu dürfen, ist rein formal die Ablegung der Tfzf-Prüfung für Diesel- oder Elektro-Tfz entsprechend TFVO 1999 notwendig. Welche Voraussetzungen muss eine Triebfahrzeugführernachwuchskraft (kurz: Tfzf-NWK) erfüllen, um zur Ausbildung und Prüfung zugelassen zu werden? **Heribert Hanel**, Leiter des GKB-Ausbildungszentrums **EB-TR-AZ**, hat für die Drehscheibe die wichtigsten Punkte zusammengefasst.

Die Voraussetzungen sind

- ✓ Alter: Der Tfzf sollte zum Zeitpunkt der Prüfung das 21. Lebensjahr erreicht haben, da er erst ab diesem Alter laut TFVO Streckendienst versehen darf.
- ✓ eine abgeschlossene Berufsausbildung oder auch eine Schulausbildung einer höheren Schule,
- ✓ eine Berufssparte ist nicht vorgeschrieben, allerdings wäre eine technische Richtung von Vorteil,
- ✓ Sprache: Deutsch in Wort und Schrift
- ✓ abgeschlossener Präsenzdienst
- ✓ Unbescholtenheit („Leumundszeugnis“),
- ✓ Geistige Tauglichkeit (psychologischer Eignungstest) und körperliche Tauglichkeit (Bahnarzt, Fa. Wellcon)

Die Dauer der Ausbildung

beträgt insgesamt ca. 9 Monate, aufgliedert in ca. 3 Monate Theorie (betrieblich und technisch), der Rest ist Fahrpraktikum.

Die theoretische Schulung erfolgt in unserem Schulungszentrum **EB-TR-AZ** durch mehrere Trainer. Um die Theorie möglichst praxisnahe vermitteln zu können, werden intensive Trainingseinheiten auf unserer eigenen Modellanlage und an Demonstrationsobjekten durchgeführt. Lehrführer beaufsichtigen, unterweisen und begleiten die Auszubildenden ständig bei Zug- und Verschiebfahrten in der praktischen Ausbildung. Natürlich ist eine solche Ausbildung recht kostenintensiv und bewegt sich im fünfstelligen Bereich.

Die Prüfung

erfolgt in drei kommissionellen Teilprüfungen: technisch, betrieblich und praktisch.

Nach Abschluss der Ausbildung wird die technische und betriebliche Teilprüfung abgenommen, die praktische Teilprüfung muss dann innerhalb der nächsten sechs Monate erfolgen.

Diese Prüfungen werden durch Prüfungskommissäre der Ausbildungs- und Prüfungsgemeinschaft GKB/StLB abgehalten, welche vom BMVIT bestellt werden.

Drei junge Kollegen der LTE, die diese Ausbildung absolviert haben, sind am 15. Mai 2009 zu ihrer betrieblichen und technischen Prüfung vor den Prüfungskommissären **Wolfgang Zlatar** und **Heribert Hanel** erschienen und **Karlheinz Grubelnik** hat sie dabei fotografiert: (Foto unten v.l.) **Philipp Glänzer**, **Rene Pansi** und **Andreas Schneider** im GKB-Ausbildungszentrum **EB-TR-AZ**

Wie ein Arbeitstag eines Triebfahrzeugführers bei der GKB aussieht oder welche *Strecken und Stationen* ein Berufsleben als Triebfahrzeugführer bei der GKB aufweisen kann, zeigen die beiden folgenden Beiträge von **Johannes Scherübel** und **Erich Scheiber**.



Ein Arbeitstag eines Triebfahrzeugführers

Lokführer zu werden, das ist wohl ein Traum den jedes Kind einmal hat. Doch wie sieht der alltägliche Dienst eines Lokführers, eines Triebfahrzeugführers (Tfzf) in Wirklichkeit aus? **Johannes Scherübel** (EB-TR), Tfzf bei der GKB, hat für die Drehscheibe einen Arbeitstag protokolliert. Hier sein Bericht über den Dienstalltag:

Neben der **Eignung** und

Ausbildung ist ein hohes **Pflichtbewusstsein** die Voraussetzung für den Beruf des Tfzfs, schließlich sind Gesundheit und Leben vieler Menschen und hoher Güterwert in seiner Verantwortung. Der Dienst erfordert hohe Konzentration und Aufmerksamkeit, zu jeder Tageszeit und bei jeder Witterung. Was jeder Tfzf immer bedenken muss ist, dass die Anforderungen des Berufs schon lange vor dem eigentlichen Dienstantritt beginnen. So muss schon einmal manche private Feier etwas früher enden, damit der Dienstantritt entsprechend der Dienstantritt ausgeruht und ohne Einfluss von Alkohol und Medikamenten erfolgen kann. Bereits vor der Anreise zum Dienst werden bereits die Wetterverhältnisse aufmerksam beobachtet. Da es Tag- und Nachtdienste gibt, die zu unterschiedlichen Zeiten beginnen und enden, Dienste mit vorgeschriebenen Ruhezeiten im Heimatbahnhof Gkf oder in den Endbahnhöfen Köflach bzw. Wies-Eibiswald, kann es vorkommen, dass zwischen der Meldung zum Dienst und der Abmeldung vom Dienst bis zu zwei Tage vergehen.

Das Melden zum Dienst generell: Der Tfzf geht in das Tfzf-Meldezimmer (siehe Fotos links: Das Meldezimmer mit Melde-nische zum Lel) und meldet sich beim Lok- und Personaleinsatzleiter (kurz: Lel und Pel) zum Dienst – „vor Dienstbeginn“! Vor nicht allzu langer Zeit hat man für Lel noch den Ausdruck „Maschinenmeister“ verwendet, der auch heute noch in aller Munde ist und immer noch verwendet wird. Im Tfzf-Meldezimmer befinden sich die Dienstpläne mit dem aktuellen Triebfahrzeuglauf, Melde- und Reparaturbuch und die für den Dienst maßgeblichen Befehle, betriebliche Anordnungen und Anweisungen, welche durchgelesen und unterzeichnet werden müssen.



Foto links: Steuerelemente im Führerstand

03:10 Dienstbeginn in der Zugförderung am Graz Köflacherbahnhof. Vorbereitungszeit: Als nächster Schritt in der Vorbereitungszeit beginnt die Kontrolle am Triebwagen (3 VT 70). Es wird außen und innen eine Augenschein-Kontrolle durchgeführt. Im Anschluss daran erfolgt eine Bremsprobe. Etwaige kleinere oder geringfügige Mängel werden wenn möglich behoben oder sonst in das Reparaturbuch eingeschrieben. Die Heizhausgrenze wird mit der Gleisbezeichnung (870) und der

Uhrzeit angegeben.

03:40 Der Leerpersonenzug (3 VT 70.) mit der Zugnummer 35841 nach Köflach verlässt den Bereich der Zugförderung in Graz. Bei der Ausfahrt aus Gleis 870 wird eine Sifa-Probe (Test der Sicherheitsfahrtschaltung) durchgeführt.

Während der Fahrt erfordert die Beachtung der Signale und das Beobachten der Strecke hohe Aufmerksamkeit und Konzentration. Technisch nicht gesicherte Eisenbahnkreuzungen und Übergänge sind eine besondere Gefahr und erfordern oft blitzschnelles Reagieren des Tfzf. Aber nicht nur Fahrzeuge auf den Eisenbahnkreuzungen, auch Bäume können entwurzelt werden und in den Gleisbereich fallen. (Fotos rechts: Führerstand eines VT70 nach einer Kollision mit einem, nach Hagelunwetter umgestürzten Baum im Juni 2006). Und nicht zuletzt sind es suizidgefährdete Personen, deren Verhalten bei einem Tfzf. enorme Stressmomente auslösen, die oft noch lange Nachwirkungen haben.



04:17 Ankunft in Köflach:

Der Leerzug wird nun in die Züge 8400, 8402 und Teilwagensatz für Zug 8404 getrennt. Für den Tfzf bedeutet dies, den Führerstand zu wechseln und um

04:25 Zug 8400 von Köflach nach Graz zu führen. **05:16** Ankunft um am Graz Hauptbahnhof. Nach dem Aussteigen der Fahrgäste wird das leere Tzf am Graz Hauptbahnhof für Zug 8401 nördlich hinterstellt. Um

05:21 steigt der Tfzf. am Graz-Hbf. in den aus Wies kommenden Triebwagen des Zuges 8550 um. Dieser Triebwagen wird zum Zug 8501, der mit den hinterstellten Triebwagen für Zug 8401 vereinigt wird. Anschließend wird eine Bremsprobe durchgeführt.

05:26 Abfahrt mit dem Zug 8501 und 8401 ab Graz Hauptbahnhof nach Lieboch, wo die Züge wieder getrennt werden.

05:45 Abfahrt mit dem Zug 8501 von Lieboch nach Wies-Eibiswald.

06:53 Ankunft in Wew. Nun wird der Triebwagen des Zugs 8501 mit dem dort am Vortag hinterstellten Triebwagen zum Zug 8560 vereint und eine Bremsprobe durchgeführt.



- 07:08 Abfahrt von Wies nach Graz Hauptbahnhof mit Zug 8560.
- 08:29 Ankunft in Graz Hbf. Die Triebwagengarnitur wird am Graz Hbf nördlich hinterstellt.
- 08:39 Nach Ankunft des Zuges 8412 aus Köflach wird dieser mit der vorher hinterstellten Triebwagengarnitur vereint, ein Bremsprobe durchgeführt und im Anschluss als Zug 35813 um
- 08:43 nach Gkf in die Zugförderung überstellt.
- 08:45 Nach dem Abstellen des Zuges wird abgerüstet (augenscheinliche Kontrolle, allfällige Eintragungen ins Reparaturbuch), und ab
- 09:00 vorläufiges Dienstende mit Erholungsphase bis 12:00.
- 12:00 neuerlicher Dienstbeginn für Lokomotivbetrieb (DoSto), Vorbereite- und Aufrüstzeit mit augenscheinlicher Kontrolle an der Lokomotive. (Foto rechts Mitte: DoSto Steuerwagen (Steuerkopf))
- 12:15 Verlassen der Zugförderung zur Überstellfahrt von Gleis 870 nach 741 zum Ankoppeln der DoSto-Garnitur für Zug 8563. Anschließend wird eine Bremsprobe und ein Türenfunktionstest durchgeführt. Nach deren Beendigung wird eine Sifa- und ZMS-Funktionsprobe (Zeit-Multiplex-Steuerung) durchgeführt. (Foto rechts unten: Eine Einheit der ZMS-Steuerung im Führerstand)
- Nach erfolgreicher Probe wird die Garnitur für Zug 8563 auf Gleis 735 bereitgestellt.
- 12:35 Abfahrt von Gkf nach Graz Hbf (Überstellung der Garnitur als Zug 35862)
- 13:04 Abfahrt des Zuges 8563 von Graz Hbf nach Wies-Eibiswald.
- 14:26 Ankunft in Wew. Abrüsten am Steuerwagen, Führerstandwechsel auf die Lokomotive. Aufrüsten der Lokomotive und Abfahrt um
- 14:33 mit Zug 8574 von Wew nach Graz Hbf.
- 15:55 Ankunft Graz Hbf. Abrüsten der Lokomotive und Führerstandwechsel auf den Steuerwagen.
- 15:57 Garnitur 8574 wird als Zug 35875 von Graz Hbf nach Gkf, Gleis 735, überstellt. Ab
- 15:59 Verschub am Gkf. Nach Abstellen des Generators und Abrüsten des Steuerwagens, Führerstandwechsel auf die Lokomotive. Diese wird von der DoSto-Garnitur abgekoppelt, welche um zwei weitere Stockwagen ergänzt wird. Danach wird erneut eine Bremsprobe und Türenfunktionsprüfung durchgeführt. Der Tzfz wechselt nun in den Steuerwagen und startet den Generator für die Stromversorgung, Heizung oder Lüftung werden eingeschaltet. Damit ist für den Tzfz der Verschub um
- 16:19 beendet. Er begibt sich in die Zugförderung und meldet dem übernehmenden Tzfz die Fertigstellung der gerade bereitgestellten Garnitur für Zug 8571. Nach Erledigung der letzten Formalitäten erfolgt um
- 16:39 die Abmeldung beim Lel vom Dienst. Damit ist Dienstende und Freizeit bis zum nächsten Tag um 14:00.

(Text und Fotos: Johannes Scherübel **EB-TR**)

Wie schreibt man kurz ...?

Nach dem Artikel über die richtige Schreibweise des Namens unseres Unternehmens in der **Drehscheibe** 41 (Seite 26) und den positiven Rückmeldungen dazu, wollen wir heute an einige weitere wichtige Konventionen erinnern: **die korrekten Abkürzungen**.

Häufig gebrauchte Begriffe werden gerne abgekürzt. Damit trotz Abkürzung der Begriff auch für Dritte verständlich bleibt, ist besonders im dienstlichen Gebrauch auf eine korrekte, das heißt den Regeln entsprechende Abkürzung zu achten. Für uns Eisenbahner sind die entsprechenden Abkürzungen in den einschlägigen Publikationen der ÖBB verbindlich, speziell die Betriebsvorschrift (DV V3) und für die Dienststellen, das Verzeichnis der ÖBB Betriebsstellencodes (DB 640). Dabei gilt, dass die Betriebsstellencodes und vergleichbare Abkürzungen ohne Punkt geschrieben werden. Daraus nun einige Betriebsstellen, deren Betriebsstellencode und einige weitere Begriffe, wie sie im dienstlichen Bereich Anwendung finden, speziell für den Bereich der GKB (in alphabetischer Reihenfolge).



Betriebsstelle	(GKB-interne Abk.)	DB 640
Alling-Tobisegg	(Ag)	Lnn H1
Bärnbach H-Lst	(Bba)	Bba
Deutschlandsberg	(Dlb)	Dlb
Dietmannsdorf Hst	(Sm)	Bgl H1 ¹
Frauental-Bad Gams	(Frt)	Frt
Graz Hauptbahnhof (Graz Hbf)	(G)	G
Graz Köflacherbahnhof	(Gkf)	Gkf
Graz Köflacherbf Vorfb	(-)	Gkf F1
Graz Webling Hst	(Gg)	Gkf H2
Graz Wetzelsdorf Hst	(Gw)	Gkf H1
Groß St. Florian	(Gfl)	Gfl
Gussendof Hst	(Gu)	Pwd H1
Hollenegg Hst	(Ho)	Dlb H1
Köflach	(Kfl)	Kfl
Köpling Hst	(Kp)	Smk H1
Krems in Stmk H-Lst	(Ks)	Kro K1
Lannach	(Lnn)	Lnn
Lieboch	(Lbo)	Lbo
Lieboch Schadendorf Hst	(Ls)	Lbo H1
Oisnitz-St.Josef H-Lst	(Oz)	Lnn K1
Pöfing-Brunn H-Lst	(Pfb)	Pfb
Preding-Wieselsdorf	(Pwd)	Pwd
Premstätten-Tobelbad	(Pms)	Pms
Schwanberg H-Lst	(Swg)	Swg
Söding-Mooskirchen	(Smk)	Smk
St. Martin i.S.-Bergla	(Bgl)	Bgl ¹
St. Peter im Sulmtal Hst ¹	(Sp)	Swg H1
Straßgang	(Sgg)	Sgg
Voitsberg	(Vob)	Vob
Wettmannstätten H-Lst	(Wn)	Pwd K1
Wies Markt Hst	(Wt)	Pfb H1
Wies-Eibiswald	(Wew)	Wew

Dazu noch einige häufig verwendete Begriffe und deren Abkürzung:

Betra	Betriebs- und Bauanweisung	H-Lst	Halte- und Ladestelle
Bf	Bahnhof	Hst	Haltestelle
Bst	Betriebsstelle	Tfz	Triebfahrzeug
DA	Dienstanweisung	Tzfz	Triebfahrzeugführer
DV	Dienstvorschrift	Tzfz-NWK	Tzfz-Nachwuchskraft
DB	Dienstbehelf	Zgf	Zugführer
DoSto	Doppelstockwagen	Zub	Zugbegleiter

Tipp: siehe Wikipedia <http://de.wikipedia.org/wiki/Abkürzungen/Eisenbahn>

¹ nicht in DB640 (Ausgabe 2009) bzw. nicht korrekt angegeben



Lokführer **Erich Scheiber** **EB-TR** berichtet über seinen Werdegang als Tzf bei der GKB (Foto rechts: im Führerstand einer 1144)

Ein Job als Herausforderung im Wandel

Man hat als Kind und später als Jugendlicher so seine beruflichen Vorstellungen. Diese waren bei mir immer die Selben – ich wollte Lokführer bei der Graz-Köflacher Eisenbahn werden. So kam ich nach einer Maschinenschlosserlehre und dem Ableisten des Präsenzdienstes zur GKB - das war im Jahre 1981. Angefangen habe ich in der Werkstätte bei der Wagenreparatur im Freien, was bei Regen, Hitze, Kälte und Schnee nicht immer leicht war, aber immer hatte ich das Ziel vor Augen Lokführer zu werden. 1982 war es dann soweit: Überstellung in die Traktion zur Triebfahrzeugführer-Ausbildung. Wenn man heute, viele Jahre später betrachtet, was sich in der Traktion alles verändert hat, sei es bei der Ausbildung zum Tzf oder der Lokfahrdienst selbst, man konnte sich damals solche Dinge nicht einmal vorstellen.

Im Juni 1983 war es dann soweit, die **Prüfung zum Tzf** mit Erfolg abgelegt. Die Zeit des Lernens im Selbststudium nach Dienst und zu Hause in der Freizeit war endlich vorbei - dachte ich. Es folgten **Dienste im Verschub** mit der **Lokreihe 390** (Foto rechts: am Graz Hbf am 16. April 1989; Foto: Ing. Christian Oitzl) und Arbeitszüge mit der **Lokreihe 360**.

Nach der Zeit im Verschubdienst begann das „**Springerdasein**“: Jeden Tag beim Maschinenmeister den Dienst erfragen - aber auch diese Zeit ging vorüber. Endlich in einem **Turnus**, Plan 3 (Güterzugplan). Diese Dienste waren sehr interessant und abwechslungsreich, da die verschiedensten Züge gefahren wurden. Gewicht der Züge bis zu 1.400 Tonnen mit Loks der **Reihe 750** und **1500** (Foto rechts). In der Zwischenzeit, von den Kollegen zum Plansprecher gewählt, war es nun auch möglich, im Einvernehmen mit der Heizhausleitung auf die Dienstfolgen im Plan Einfluss zu nehmen. Neben den planmäßigen Diensten folgen immer öfters **außergewöhnliche Leistungen**.

Da sich das Ende unserer Personenwagenflotte (Bi) abzeichnete und die Nachfolge in den Doppelstockwagen gefunden wurde, aber die Typenwahl noch nicht getroffen war, wurden **Probzüge** mit unterschiedlichen Wagenmaterialien durchgeführt. Aus energietechnischen Gründen wurde als Tzf auf die **Reihe 2043** der ÖBB zurückgegriffen (Foto rechts: im Bf Kfl). Nach einer ausgezeichneten theoretischen und



nach erfolgter **Prüfung zum Dampflokführer 1994** folgten verschiedene Fahrten im Inland (Knittelfeld), wie auch im Ausland (Cilli).



Nach Jahren im Güterzugplan folgt Plan 2 (Hausreserveplan). Ein gemischter Plan für Personenwie auch für Güterzüge. Ich war noch immer Plansprecher, jetzt Turnus 2. Bei der GKB kam es zur



Dienststellung der neuen Doppelstockwagen, die von den Fahrgästen wie auch vom Personal sehr begrüßt wurden. Für die sehr fehleranfälligen Loks der **Reihe 750** wurde auch ein Ersatztriebfahrzeug gefunden. Nach etlichen Probefahrten mit einer Lok der ÖBB **Reihe 2048** (Foto links im Bf Lannach) kamen 2 Tzf dieser Reihe zur GKB (**Baureihe 1100**).



Mit der Liberalisierung im Schienengüterverkehr folgte auch für die Mitarbeiter der Traktion der GKB ein gewaltiger Einschnitt. Um Leistungen im Netz der ÖBB erbringen zu dürfen, war es notwendig, **Triebfahrzeugführerergänzungsprüfungen** abzulegen. So kam die Zeit im **Bildungszentrum St. Pölten-Wörth** der ÖBB! (Foto links) Nach dieser körperlich wie psychisch sehr anstrengenden und für mich prägendsten Zeit in der Zentralschule der ÖBB (Triebfahrzeugführer der GKB waren die ersten Nicht-ÖBB Lokführer die zu einer Ausbildung in St. Pölten-Wörth zugelassen wurden) folgte im Juli 2000 die Prüfung zum Führen von Verbrennungskraftmaschinen im Streckennetz der ÖBB. Da die neu gegründete GKB-Tochter „**LTE**“ schon Leistungen im Netz der ÖBB fahren sollte, aber weder Tzf noch Triebfahrzeuge hatten, halfen wir als GKB-Lokführer aus. Diesetriebfahrzeuge wurden in Deutschland bei der „**Dortmunder Eisenbahn**“ besichtigt und von der Firma Vossloh (MAK) als **Reihe 2150** geliefert. (Foto links: Die nagelneue erste Lok der LTE bei der Abholung im Bf Passau)



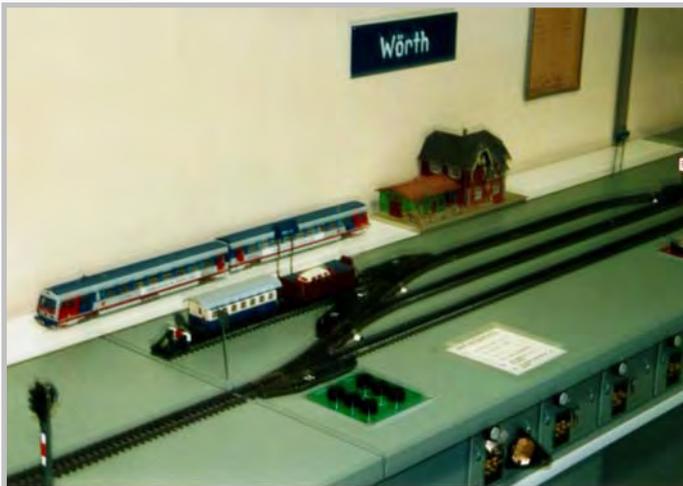
Nach den ausgezeichneten Strecken- und Knotenpunkt-schulungen durch Kollegen der ÖBB im Großraum Wien, wurden die ersten Verkehre im Netz der ÖBB gefahren. Es waren dies Zementzüge Marchegg – Liesing – Waldmühle (siehe Foto rechts) bzw. Abraumzüge von Hütteldorf nach Schönfeld-Lasse. Es folgten noch Probe- und Vorstellungsfahrten mit der Lok G2000 der Firma Vossloh in Wien sowie über die Aspangbahn nach Fehring. (Foto unten)



Da die Züge immer schwerer und länger wurden, wurde mit der Ausbildung zum E-Triebfahrzeugführer begonnen, wo? - in der Zentralschule St. Pölten-Wörth der ÖBB natürlich.

Die theoretische Prüfung wurde mit Erfolg am 28. Juni 2002 abgelegt. Die praktischen Schulungsfahrten wurden mit sehr kompetentem Personal der ÖBB Traktion Graz auf ÖBB Zügen durchgeführt, so dass die Prüfung zum E-Triebfahrzeugführer am 10. Dezember 2002 mit Erfolg abgelegt werden konnte.

Als Lok für Züge der LTE fiel die Entscheidung auf die Lokreihe 185 der Firma Bombardier. Da in Österreich keine Lok der Reihe 185 zugelassen war, erfolgte die Schulung auf dieser Reihe in Deutschland. Züge wurden von Halle a. d. Saale nach Guben bzw. Nürnberg (Foto rechts) geführt. Nach den Zulassungsfahrten in Österreich und den nötigen Streckenschulungen, wurden Züge im ganzen Land gefahren. (Hegyeshalom – Passau, Kufstein (Foto rechts unten) – Innsbruck – Brenner, Buchs – Hegyeshalom,



Spielfeld-Straß – Passau, Passau – Krems a. d. Donau, Freilassing – St. Veit a. d. Glan, St. Veit a. d. Glan – Fischament, Passau – Zeltweg – Pöls, Spielfeld-Straß – Wien Süd).

In der Zwischenzeit wurde in der Zentralschule Wörth noch ein LZB-(Lizenzugbeeinflussung) und ein V5-(Zugleitbetrieb) Kurs mit Erfolg abgeschlossen. (Foto oben: V5-Kurs in Wörth)





(Foto oben: Mit einem Methanolzug mit einer 182.5 (D) / 1116 (A))

Im April 2007 folgten Typenschulungen auf den Tfz-Reihen 1216 und 189 (am Foto unten in Villach) in der Traktion GmbH Fahrbetrieb Süd 3 in Villach.



Zwischen all diesen Tätigkeiten folgte die Berufung in die **Personalvertretung** Fahrdienst der GKB, später in den Betriebsrat bzw. Zentralbetriebsrat. Auch wurde am Entstehen des Schulungszentrums **EB-TR-AZ** in der Traktion der GKB mitgearbeitet, wo jetzt alle unsere Tfz auch für Fahrten im Netz der ÖBB ausgebildet werden. Inzwischen schon im Turnus 1 der Traktion GKB tätig, folgten noch Zugleistungen für andere EVUs z.B.: RTS, Mittelweserbahn, auch Kohlezüge Spielfeld-Straß – Gratwein-Gratkorn und Containerzüge Spielfeld-Straß – Kalsdorf kamen dazu.

Im Frühjahr 2008 begann ich noch mit der Ausbildung zum **Lokführer im Netz der Deutschen Bahn** (Fotos unten:



Ausbildungsfahrten in Deutschland). Die theoretische Schulung erfolgte in der Traktion der GKB in Graz, die praktischen Schulungsfahrten führten von Salzburg, über München nach Fulda und zurück nach Passau. Diese Ausbildung zum Tfz in Netz der DB wurde am 15. Juli 2008 mit Erfolg abgeschlossen.



Kurze Zeit später wurden noch die drei neuen Loks der GKB-Tochter „Adria-Transport“ der Reihe 1216 von Linz über Innsbruck (zur Gleichstrominstandsetzung) (Foto oben im Bf Kitzbühl) in die Traktion der GKB nach Graz überstellt.

Jetzt schreiben wir das Jahr 2009 und ich hoffe für die Mitarbeiter der GKB, aber vor allem für die Kollegen der Traktion, dass es auch in Zukunft mit den Leistungen im Fahrdienst so weitergeht. (Foto unten: Der Autor mit einer nagelneuen 1216 im Bf Kitzbühl, Foto: Prok. Peter Kronberger)

(Text: Erich Scheiber, **EB-TR**)

(Fotos: Erich Scheiber, Ing. Christian Oitzl (1), Prok. Peter Kronberger (1))



Arbeitsmedizin: Asbestnachsorge

Bis 1990 durfte Asbest in Österreich verwendet werden, dann wurde es verboten. Asbest hat ausgezeichnete Eigenschaften (es ist unbrennbar, hitzestabil, dämmend, säurestabil, ...) kann aber eine Lungenkrankheit (*Asbestose*) und Lungen- bzw. Rippenfellkrebs auslösen. Und dies erst viele Jahre nach der Belastung, wenn die Betroffenen schon in Pension sind.

Gemeinsam mit dem BBRZ in Kapfenberg und in Zusammenarbeit mit wellcon bietet die VAEB allen Versicherten, die bei ihrer Tätigkeit **Asbeststaub** ausgesetzt waren oder sind, ein **Nachsorgeprogramm** an.

Belastet waren insbesondere Mitarbeiter in der Werkstätte, die Bremsbeläge gereinigt und demontiert haben sowie Dichtungen ein- und ausgebaut haben. Arbeiten mit lose gebundenem Asbest und Asbeststaub sind dabei als besonders gefährlich einzustufen.



Allen VAEB Versicherten soll in den nächsten Monaten eine Information zur Asbestnachsorge zugesandt werden. Wenn Sie betroffen sein könnten, melden Sie sich auch schon jetzt beim BBRZ in Kapfenberg unter der Telefonnummer 0820 820 100 oder per E-Mail unter beratungszentrum.stmk@bb rz.at.

Ein kompetenter Mitarbeiter wird mit Ihnen dann die weiteren Schritte klären. Betroffene können kostenlos eine klinische Untersuchung (abhorchen, abtasten), eine Lungenfunktionsuntersuchung und ein Lungenröntgen durchführen lassen. Routinemäßig sind 2-jährliche Kontrollen vorgesehen.

WELLCON
GMBH

GESELLSCHAFT FÜR PRÄVENTION UND ARBEITSMEDIZIN
WIEN • BRUCK/MUR • INNSBRUCK • LINZ • VILLACH

Bei Fragen steht Ihnen
auch unsere
Arbeitsmedizinerin

Dr. Anna Geroldinger
gerne zur Verfügung
(Tel: 0664/602 18 485).

Elektronische Krankmeldung

Seit Anfang Mai können Ärzte – vorerst auf freiwilliger Basis – mittels E-Card eine Arbeitsunfähigkeitsmeldung (eAUM) ausstellen und den Versicherten elektronisch an die Versicherungsanstalt krank melden.

Der Ablauf der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsmeldung (eAUM) ist folgendermaßen vorgesehen:

1. Die Ärztin / der Arzt meldet den Krankenstand an die VAEB über ein Onlinemaske, die im bestehenden E-Card-System integriert ist.
2. Die Patientin / der Patient erhält eine Bestätigung in Papierform, die der Dienststelle vorgelegt werden muss. Diese Bestätigung wird - wie bisher - sofort an die Personalabteilung (**G-PE**) weitergeleitet. Falls vom Arzt nur ein Exemplar ausgefertigt wird, muss eine 2. Bestätigung verlangt werden, die beim Patienten verbleibt. Sollte ein Mitarbeiter keine 2. Bestätigung verlangt haben, kann von der Dienststelle eine Kopie angefertigt werden, die dann an **G-PE** weitergeleitet werden muss.
3. Der Arbeitgeber erhält vom Mitarbeiter, wie bisher, lediglich die Information der Krankmeldung. Diagnosen oder Gründe für den Krankenstand, außer bei Arbeitsunfall, werden nicht übermittelt.
4. Selbstverständlich ist vom Patienten wie bisher darauf zu achten, dass die eAUM vollständig ausgefüllt ist (z.B. letzter Tag der Arbeitsunfähigkeit usw.)
5. Mit Arbeitsaufnahme hat der Mitarbeiter die 2. Bestätigung bei der Dienststelle vorzulegen. Die Dienststelle bestätigt - wie bisher - schriftlich mit Datum und Unterschrift den Dienstantritt und sendet diese umgehend an **G-PE**.

Achtung: Es ist auf dem Formblatt kein Feld für die Bestätigung des Dienstantrittes vorgesehen, dennoch muss der Dienstantritt „irgendwo auf dem Formblatt“ (= Aussage VAEB) bestätigt werden!

Verwendet der Arzt /die Ärztin die elektronische Krankmeldung nicht, dann bleibt alles beim Alten und es müssen wie bisher die gewohnten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen sowohl an die VAEB als auch an den Arbeitgeber übermittelt werden.

Für Rückfragen stehen Herr Waltl, Frau Mag. Weyland und Mitarbeiter der VAEB (z.B. Fr. Molnar 0502350 36301) gerne zur Verfügung.

(Mag. Michaela Weyland **G-PE**)

EB – IH : Große Solidarität

Große Solidarität bewiesen die Mitarbeiter/innen der Werkstätte, nachdem ein Kollege von ihnen von einem schweren Schicksalsschlag getroffen wurde! Die Lebensgefährtin unseres Kollegen **Michael Spieß** war völlig unerwartet im Alter von nur 23 Jahren verstorben. Sie hinterlässt zudem ein gemeinsames Kind mit 7 Monaten, für das Kollege Spieß nun alleine zu sorgen hat. In einer spontanen Sammelaktion wurde in kurzer Zeit eine namhafte Summe von den Kolleg/innen der Werkstätte aufgebracht, die Kollegen Spieß zur ersten Überbrückungshilfe übergeben wurde. Die Ortsgruppe steuerte ebenfalls einen Zuschuss bei. Im Namen von Kollegen Spieß und im Namen des Betriebsrates möchten wir uns bei allen Kolleg/innen bedanken, die sich an dieser Spendenaktion beteiligt haben.
(ZBR Andreas Schwammerlin)





Am 12. Mai 2009 wurde auf dem Anschlussgleis der GKB im Bereich Industriezentrum Lannach eine Unfallübung mit der Betriebsfeuerwehr der Firma Magna Powertrain AG & Co KG (Hr. Großschädl) und der Freiwilligen Feuerwehr Lannach durchgeführt: Im Zuge eines Probealarms in der Anschlussbahn Schweiger (Bereich Werksgelände Magna Powertrain) am 12. Mai 2009 wurde durch FdI Erich Kiendler die Feuerwehr verständigt, nachdem um 14:45 Uhr einen Methanolgasaustritt bei einem Kesselwagen (40 81 9462400-8) gemeldet wurde.

EB-GV Probealarm: Austritt von Methanol

„Methanol ist ein einwertiger Alkohol, mit Wasser mischbar und brennbar – es verbrennt mit blauer, fast unsichtbarer Flamme. Der Flammpunkt liegt bei 9 °C. Methanoldämpfe bilden mit Luft explosionsfähige Gemische.“



Durch die Übungsannahme konnte das Zusammenwirken der GKB mit der Freiwilligen Feuerwehr und der Betriebsfeuerwehr unter realitätsnahen Bedingungen geübt werden. Eine Erfahrung, die in Hinblick auf Prävention und Ernstfall wichtig ist. Die Übung zeigte die ausgezeichnete Zusammenarbeit der beteiligten Einsatzkräfte unter schwierigen und, im wahrsten Sinn des Wortes, hoch brisanten Bedingungen. (Fotos: [EB-GV](#))





BB: Zum Gardasee mit dem Komfortbus

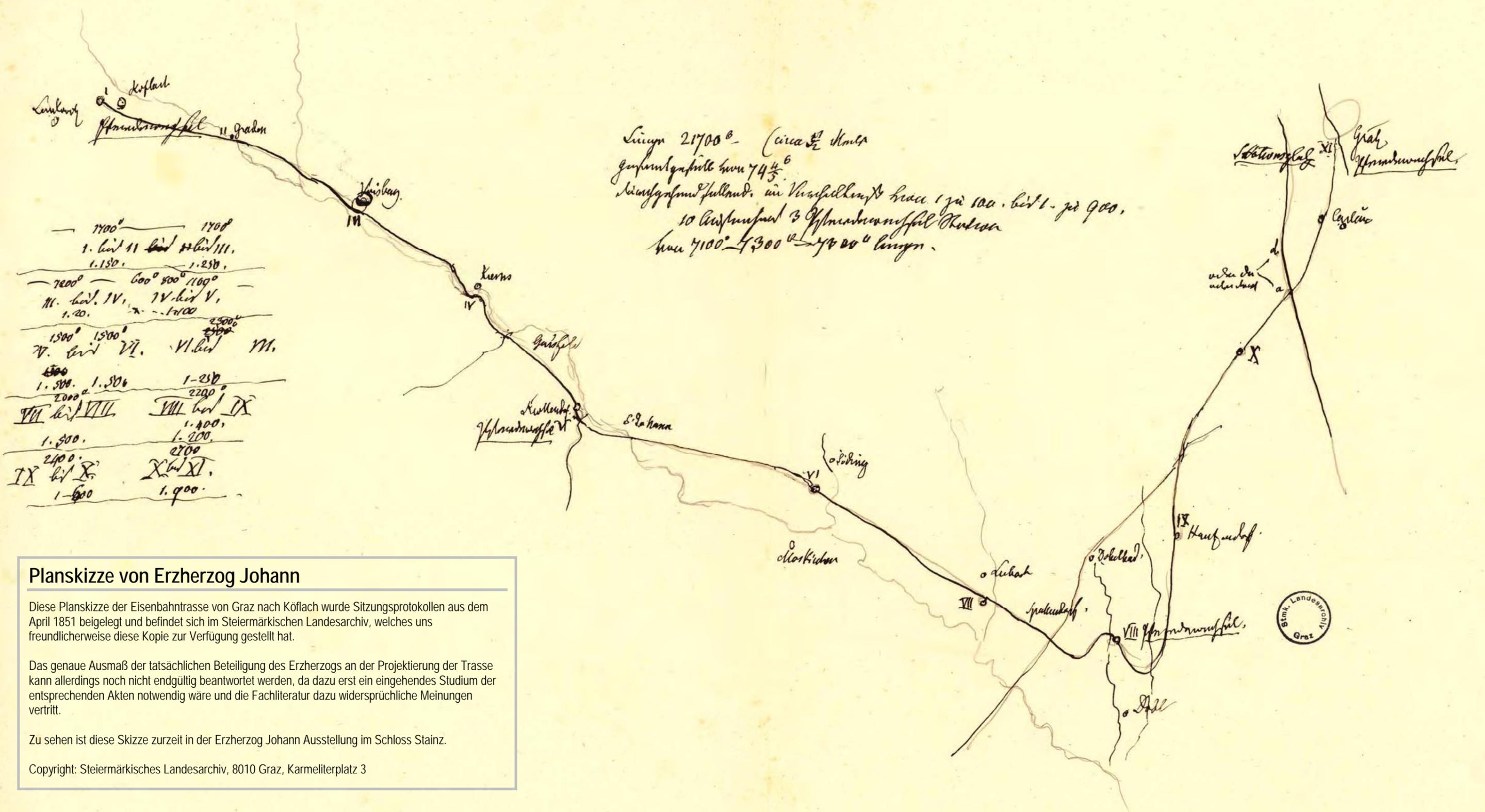
Eine kurze Frage: Das Geburtshaus von Papst Johannes XXIII, der Mailänder Dom, Andre Hellers phantastischer Garten in Gardone am Gardasee und der Singkreis Edelschrott in Bardolino zu Pfingsten 2009, - was haben die gemeinsam?

Antwort: Manfred Krautner

BB, - er hat den Singkreis Edelschrott zu Pfingsten 2009 zum traditionellen Pfingstausflug mit einem Komfortbus der GKB chauffiert und für die *Drehscheibe* fotografiert! (HM)



gespiegelte Einfügung der Rückseite



Linien 21700⁰ - (circa $\frac{1}{2}$ Meile)
Gesamtlänge 74 $\frac{4}{5}$ ⁶
Hauptpunkt 3 Hainburg
von 7100⁰ - 4300⁰ - 4400⁰ Länge.

1700 ⁰	1700 ⁰
1. bis III.	1. bis III.
1.150.	1.250.
700 ⁰ 800 ⁰ 1100 ⁰	
III. bis IV.	IV. bis V.
1.200.	1.100.
1500 ⁰ 1500 ⁰	2500 ⁰
V. bis VI.	VI. bis VII.
1.500.	1.250.
2000 ⁰ 1.500 ⁰	2200 ⁰
VIII. bis IX.	VIII. bis IX.
1.500.	1.200.
2400 ⁰	2700 ⁰
IX. bis X.	X. bis XI.
1.600.	1.900.

Planskizze von Erzherzog Johann

Diese Planskizze der Eisenbahntrasse von Graz nach Köflach wurde Sitzungsprotokollen aus dem April 1851 beigelegt und befindet sich im Steiermärkischen Landesarchiv, welches uns freundlicherweise diese Kopie zur Verfügung gestellt hat.

Das genaue Ausmaß der tatsächlichen Beteiligung des Erzherzogs an der Projektierung der Trasse kann allerdings noch nicht endgültig beantwortet werden, da dazu erst ein eingehendes Studium der entsprechenden Akten notwendig wäre und die Fachliteratur dazu widersprüchliche Meinungen vertritt.

Zu sehen ist diese Skizze zurzeit in der Erzherzog Johann Ausstellung im Schloss Stainz.

Copyright: Steiermärkisches Landesarchiv, 8010 Graz, Karmeliterplatz 3



Eigenhändige Planskizze von Erzherzog Johann der „Eisenbahn Köflach“ (undat. Beilage zu Akten vom April 1851)
© Steiermärkisches Landesarchiv, Graz 2009





Koralmbahn aktuell

Dem interessierten Reisenden der Wieserbahn sowie dem aufmerksamen Beobachter entgeht nicht, dass sich beim Baulos 5 in

Wettmannstätten langsam aber sicher die „groben“ Arbeiten dem Ende nähern. Darunter sind die Erd- und Betonarbeiten zu verstehen. Diese werden im Sommer 2009 beendet sein. Danach beginnen die restlichen Gleisbauarbeiten sowie der Einbau der sicherungs-



technischen Einrichtungen, beginnend mit den Kabelverlegearbeiten im August 2009.

Foto vorige Seite, oben: Mitte März bis Mitte April konzentrierten sich die Arbeiten auf die Fertigstellung des neuen „Prietl-Bogens“, am 18. April 2009 war die Asphaltsschicht bereits aufgebracht. Im Bereich rechts vom VT 70 wird in den nächsten Wochen das Ostschleifengleis errichtet.

Foto vorige Seite, unten: Am 18. April 2009 wurde am neuen Inselbahnsteig schon fleißig gepflastert, mittlerweile ist auch die gesamte Lärmschutzwand fertig gestellt.

Im April und Mai gab es einige Meilensteine beim Abschnitt 1 der Koralmbahn zu feiern:

Am 29. April 2009 wurde nach 10-monatiger Bauzeit der Durchschlag beim 1,7 km langen Hengsbergtunnel vollzogen.

Am Nachmittag des 15. Mai 2009 wurde die Straßenunterführung im Bereich Wettmannstätten für den Verkehr frei gegeben und wenige Tage später,

am 21. Mai 2009 um 7 Uhr Früh, wurde auf dem endgültigen GKB-Gleis in Wettmannstätten der Betrieb aufgenommen.

Ein vorher/nachher - Vergleich



Foto Mitte links: Im Mai 2003 befährt der DoSto-Steuerwagen BS 202 kurz vor der Haltestelle Wettmannstätten den Durchlass für den Saubach.

Foto unten: Sechs Jahre später, im Mai 2009 befindet sich der DoSto-Steuerwagen BS 204 fast an der selben Stelle. Wo früher der Saubach die Eisenbahn unterquerte, entstand die neue Straßenunterführung.

Die Arbeiten in den nächsten Wochen werden sich auf die Errichtung der Ostschleife sowie die Fertigstellung des Planums für den östlichen Bereich des Bahnhofes Wettmannstätten konzentrieren.





oben: Das südliche Ende des „Prietl-Bogens“ ist dem weiteren Bau der Koralmbahn im Weg. Am 16. Mai sind es nur mehr wenige Tage, dann findet der Verkehr am neuen Gleis statt und die Baumaschinen können ihre Arbeit fortsetzen.

Foto rechts: Spektakulärstes Provisorium im Zuge der Bauarbeiten war die Anbindung der GKB-Strecke an das bereits fertig gestellte Koralmbahngleis und den Bahnsteig 1. In Kürze wird der VT 70.12 die „Kurve kratzen“, das neue Gleis liegt jedoch schon bereit, letztmalig wurde das „scharfe Eck“ am 20. Mai um 22.45 Uhr befahren.



Foto links: Zwei neue Weichen (11 und 60) wurden auch eingebaut. Sie ermöglichen später den GKB-Zügen das Erreichen der anderen Bahnsteige.

links unten: Nachdem die Gleisbaumaschinen ihre Arbeit beendet hatten, konnten gegen 6 Uhr Früh auch die letzten Schweißarbeiten an der Gleisanschwenkung erledigt werden. (Foto: Johann Blaschitz)

unten: Erster planmäßiger Zug auf dem neuen Gleis (und Halt am Bahnsteig 3) war R 8590 von Wies-Eibiswald nach Graz Hbf.

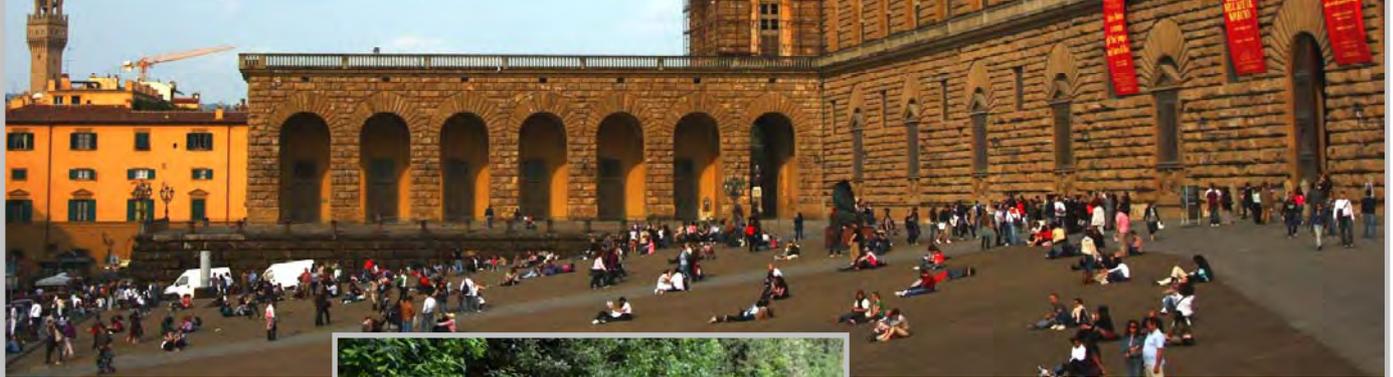
(Text und Fotos: Ing. Christian Oitzl [IN-FW-ST](#))



Erzherzog Johann als steirischer Prinz heuer in aller Munde wurde in der Toskana, nicht in der steirischen, sondern in der oberitalienischen, in Florenz geboren. Ein Anlass für unseren Koll. Alois Wallner EB-PV, sich auf Spurensuche zu begeben. Hier sein Bericht:

Back to the roots: EJ Spurensuche

Petrus Leopoldus Ioannes (* 5. Mai 1747), neuntes Kind der österreichischen Kaiserin Maria Theresia, übernahm 1765 das Großherzogtum Toskana als Pietro Leopoldo d'Asburgo-Lorena. 1782 erblickt dort das zwölfte Kind von Pietro Leopoldo und dessen Gattin Maria Ludovica von Spanien das Licht der Welt. Zu Ehren von Don Giovanni, dem Stadtpatron, wurde es im Beisein seines bürgerlichen Taufpaten, des Florentiner Tischlermeister Giovanni Filippo Barelai, auf den Namen Giovanni Battista Giuseppe, getauft um Jahrzehnte später als steirischer Prinz Johann von Österreich allgemein bekannt und populär zu werden.



Die erste Sprache, die der Junge erlernte, war das Italienische, später folgte Französisch, Deutsch und Latein. Geographie und Geschichte, begeisterten ihn, immerhin widmete sich auch sein Vater im eigenen Laboratorium den Wissenschaften und der Prinz leistete ihm bei seinen Versuchen Gesellschaft. 1790 starb sein kinderloser Onkel, der Kaiser Josef II. und sein Vater wurde als Leopold II. zum Nachfolger als österreichischen Kaiser, womit die Familie nach Wien übersiedeln musste und die glückliche Kindheit im sonnigen und heimeligen Florenz damit vorbei war.

Bevor es aber ins ungeliebte Wien ging, konnte der kleine Prinz Giovanni im Palazzo Pitti (Foto ganz oben) und dem weitläufigen Schlosspark, den sein aufgeklärter Vater bereits 1776 für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht hat, jene Unbefangenheit im Umgang mit anderen Menschen und seine Liebe zur Natur entwickeln, die ihn später auszeichnete. Im Park führt eine breite Zypressenallee, „Viottolone“ hinunter zum „Vasca dell'Isola“, einem künstlichen See mit einer Insel in der Mitte, auf welcher sich der „Ozeanusbrunnen“ (Kopie der Ozeanus-Figur von 1576) befindet. Zu Füßen lagern die Flüsse Nil, Ganges und Euphrat, im Wasser tummeln sich Perseus und Andromeda. Auf der Insel, die nur im Sommer zugänglich ist, befinden sich Töpfe mit bis zu 300 Jahre alten Sorten von Zitruspflanzen, welche in der Orangerie aus dem 17. Jahrhundert überwintern. Im 17. Jahrhundert wurden auch Alleen aus Steineichen angelegt. Das Geflecht der Zweige ist so dicht, dass sie vor Regen und Sonne schützen. Im Casino del Cavaliere aus dem 18. Jh. befindet seit 1973 das Museo delle Porcellane mit Schätzen



aus Italien, Frankreich, Deutschland und Österreich und davor ein Labyrinth mit einem Garten. Hier züchteten die Großherzöge Seidenraupen, Heil- und Küchenkräuter und ließen in Italien die ersten Erdäpfelknollen einpflanzen. Botanische Gärten für den Anbau und die Aufzucht von Obst, Gemüse und exotische Blumen ergänzen die Anlage. Mit fünf Millionen Besuchern jährlich, ist der Park ein beliebter Ort der Entspannung für die Einheimischen und Touristen. Von der Terrasse hinter dem Palazzo Pitti erschließt sich ein schöner Rundblick über die Altstadt.

Als Mobilitätsberater empfehle ich Ihnen für die Fahrt entweder den Nachtzug oder einen der modernen Hochgeschwindigkeitszüge nach Florenz zu nehmen. Auskünfte und Buchungen in der



Personenkasse am Graz Köflacherbahnhof.

(Text und Fotos: Alois Anton Wallner, EB-PV)

Literatur: Inge und Karl Friedl: Der erste Tourist, Verlag Styria Graz 2003



WOLSZTYN

Donnerstag, 9. April 2009 gegen 17 Uhr. Auf dem Hauptbahnhof der polnischen Großstadt Poznań (Posen) herrscht Hochbetrieb. Zahlreiche Pendler- und Schnellzüge verlassen den Bahnhof, die Menschen streben dem wohlverdienten Feierabend entgegen. Das Bild auf dem Hauptbahnhof wird von mehr oder weniger modernen elektrischen oder dieselbetriebenen Zügen dominiert. Doch etwas außerhalb, auf Bahnsteig 4a, steht abfahrtsbereit ein Zug, der beim ersten Anblick auf eine Sonderfahrt schließen lässt. Drei olivfarbene



Reisezugwagen und davor eine Dampflok. Der leere Bahnsteig (Foto oben) täuscht, die drei Reisezugwagen sind bei der Abfahrt gut besetzt.

Doch weit gefehlt, keine Sonderfahrt, sondern der tagtäglich planmäßig mit einer Dampflok verkehrende Regionalzug 77332 von Poznań nach Wolsztyn (Wollstein)! Richtig gelesen, einzigartig in Europa werden auf einer Normalspurstrecke täglich zwei Zugpaare planmäßig mit einer Dampflokomotive bespannt. Und dabei handelt es sich nicht um eine Museumsbahn oder dergleichen sondern um eine von Schülern und Pendlern benutzte Regionalstrecke.

Beheimatet sind diese Dampflokomotiven in Wolsztyn, einer kleinen Stadt in der Woiwodschaft Großpolen, 81 Bahnkilometer westlich von Poznań. Wolsztyn ist Bahnknotenpunkt mit insgesamt fünf Strecken, auf zwei davon wurde der Reisezugverkehr bereits eingestellt. Auch auf den verbliebenen Strecken ist das Zugsangebot eher dürrig, typische Nebenbahnschicksale der heutigen Zeit. Doch in Wolsztyn gibt es eine große Besonderheit, ein Bahnbetriebswerk (Bw), von dem aus heute noch ausschließlich Dampflokomotiven eingesetzt werden. Auf den Strecken rund um Wolsztyn entwickelte sich derart viel Verkehr, dass 1907 ein eigenes Bahnbetriebswerk errichtet wurde. In den Glanzzeiten des Bw waren bis zu 30 Dampflokomotiven hier stationiert und an die 300 Personen beschäftigt. Noch in den 1970er und 1980er Jahren herrschte reger Dampftrieb rund um Wolsztyn. Das Bw Wolsztyn hatte das „Glück“, immer jene Dampflokomotiven zu erhalten, die auf anderen Strecken

nicht mehr gebraucht wurden. So rettete sich das Bw bis in die heutige Zeit hinüber. Die Anzahl der betriebsfähigen Dampflokomotiven nahm stetig ab, mehrmals drohte die Schließung des Bw, dies konnte bis heute jedoch erfolgreich verhindert werden. Maßgeblich daran beteiligt waren und sind der Verein „Freunde des Bw Wolsztyn“ sowie britische Eisenbahnfreunde. Erst im Jahr 2008 wurde ein Vertrag abgeschlossen, damit es in Wolsztyn weitere fünf Jahre dampfen kann. Letztendlich überleben kann das Bw nur durch große finanzielle Zuwendungen, sowohl von der polnischen Staatsbahn (PKP) als auch von den Eisenbahnfreunden. Unter dem Titel „Wolsztyn Experience“ kann beispielsweise der interessierte Eisenbahnfreund in Theorie und Praxis das Fahren und Heizen einer Dampflok erlernen. Das natürlich bei den planmäßigen Regionalzügen unter Einhaltung des Fahrplans. Das Angebot wird rege genutzt, aus allen Teilen der Welt reisen die Dampflokfans an.

Eine Mitfahrt ist ein besonderes Erlebnis und dass man sich in einem fahrplanmäßigen Zug befindet wird einem schnell bewusst. In Polen befindet sich das Dienstabteil des Zugbegleiters immer unmittelbar hinter der Lok. Wo keines vorhanden, wird das erste Abteil ausgeschildert, Reisende ohne Fahrausweis melden sich dann beim Zugbegleiter mit ihrem Begehren, diesen zu erwerben. Wer nun möglichst nahe der Dampflok sein will, wird üblicherweise eines der ersten Fenster hinter der Lok in Beschlag nehmen. Höflich aber bestimmt wird man dann vom Zugbegleiter aufgefordert, das Fenster während der Fahrt geschlossen zu halten. Schließlich sei er nicht zum Vergnügen hier und auf Ruß von der Dampflok auf seiner Dienstuniform kann er gerne verzichten.

Die zwei Stunden dauernde Fahrt auf der Strecke Wolsztyn – Poznań mit zahlreichen Zwischenhalten führt durch eine flache Landschaft dominiert von Wäldern und Ackerflächen. Die vernachlässigte Infrastruktur lässt die Bedeutung von einst nur mehr erahnen. Trotzdem geht es recht zügig dahin, 60 km/h sind das Limit, manchmal auch ein bisschen mehr...

Foto links: Auf einer O149 ist der Führerstand sehr geräumig. Sogar für den Heizer gibt es einen recht komfortablen Sitz.

Foto unten: Beim Kreuzungsaufenthalt in Granowo Nowotomyskie bleibt ein wenig Zeit, sich die Füße zu vertreten. Der Mann im blauen Overall neben der Lok absolviert seinen Heizerkurs auf der O149-59 und stammt aus den USA.





Foto oben: Während der Mittagszeit wird die 0149-59 auf der Drehscheibe im Bw Wolsztyn gedreht. Dabei kommt die Bauart dieser Lok besonders zur Geltung. Von dieser Reihe wurden von 1949 bis 1955 insgesamt 115 Loks in Polen gebaut, ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

In Wolsztyn besteht die Möglichkeit, gegen einen kleinen Obolus den Rundschuppen, das Gelände und ein kleines Eisenbahnmuseum zu besichtigen. Wer auch in seinen Träumen hautnah am Geschehen dabei sein möchte, der kann im Bw sogar übernachten. Die Zukunft wird zeigen, ob es in Polen gelingen wird, ein echtes Dampflok-Bw am Leben zu erhalten. Sicherlich ihren Beitrag dazu leistet die alljährliche Dampflokparade Anfang Mai in Wolsztyn, heuer fand sie am 2. Mai statt. Mehr über das Bw Wolsztyn gibt es auf: <http://www.parowozy.com.pl/indexd.html>

Foto Mitte rechts: Im Bahnhof von Wolsztyn befinden sich viele abgestellte Dampflokomotiven. Einige sind in einem bedauernden Zustand, andere erhielten zwischenzeitlich eine äußerliche Farbauffrischung. Die Ty43-92 hatte das Glück und präsentiert sich herausgeputzt im Sonnenlicht. Bei dieser Baureihe handelt es sich um einen polnischen Nachbau der deutschen Reihe 42.



Foto unten links: Schlechter steht es um die 0149-81. Hier bedarf es keiner weiteren Worte mehr.

Foto unten rechts: Und so sieht der übrige Nahverkehr auf den Strecken um Wolsztyn aus. Der Dieseltriebwagen SA 108-005 mit einem Regionalzug von Zbąszynek (Bentschen) nach Leszno (Lissa) bei der Einfahrt in Wolsztyn. Die Flügelsignale sowie das alte Stellwerk „WL1“ bilden einen

schönen Kontrast zum modernen Schienenbus.

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





The GKB RAILWAYMEN

Nach längerer Bühnenabsenz fängt es jeden Musiker irgendwann wieder zu „jucken“ an und so fanden sich Ende 2007 die Kollegen Robert Fink **IN-BD**, Wolfgang Fuchs **IN-FW-ST** sowie Gerhard Malli **IN-BD** zusammen und gründeten eine Band mit dem Ziel, beim Mitarbeiterfest aufzutreten.

Auf der Suche nach einem geeigneten Bandnamen stieß Wolfgang Fuchs zufällig auf den Identitätsausweis seines Großvaters aus dem Jahre 1946 (siehe Abb.).

Dieser war in den Sprachen deutsch, englisch, französisch und russisch verfasst. Im englischen Eintrag für seinen Beruf (Eisenbahner) war „Railwayman“ angeführt. Damit war der Bandname gefunden und bereits der erste Auftritt beim Mitarbeiterfest 2008 erfolgte stilgerecht als „Railwaymen“.

Da die Band beim Mitarbeiterfest recht gut ankam beschloss man weiterzumachen und trat mit großem Erfolg auch beim Bahnhoffest 2008 in Deutschlandsberg auf.

Christian and family name: ANTONY FUCHS
 Place and date of birth: PETZENDORF 1.5.1894
 Citizenship: austrian
 Unmarried, married, divorced, widowed: MARRIED
 Profession: RAILWAYMAN
 Address: TOBISSEGG 14
 Size: 160
 Countenance: LONGISH
 Eyes: BROWN
 Hair: BROWN
 Distinguishing marks: NONE

Deutschlandsberg 30.4.46
 Place and date of issue
 Signature of officer in charge

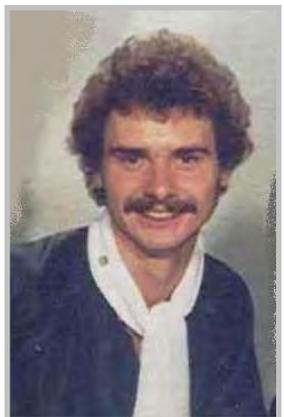
Имя и фамилия: Антони Фухс
 Место и день рождения: Петцендорф 1.5.1894
 Гражданство: австриец
 Состояние (хол., жен., разв., вдов.): замужем
 Профессия: ж.-д. дорожник
 Место жительства: Тобисегг №14
 Величина тела: 160
 Лицо: продолгов.
 Цвет глаз: карие
 Цвет волос: брюнет
 Особые приметы: нет

Грузинский институт утративший удостоверение
 Тбилиси 30.8.49
 Место и число выдачи
 Подпись чиновника выданного удостоверение

Alle drei Musiker waren zuvor schon in verschiedenen Bands aktiv und haben langjährige Bühnenerfahrung:

Wolfgang Fuchs

(drums, backing vocals; Jg. 1958; seit 1980 beim Sicherheitsdienst der GKB tätig), ist Status Quo- und Queen-Fan und lässt es am



Schlagzeug richtig „rocken“. Er absolvierte seinen ersten öffentlichen Auftritt schon mit vier und spielte von 1979 – 81 auch mit der Formation „Hurricanes“ welche unter

anderem auch beim Grazer Stadtfest auftrat. Das Foto oben stammt aus dieser Zeit.

Gerhard Malli (bass; Jg. 1979; seit 2004 beim Betriebsdienst der GKB als Fahrdienstleiter im Einsatz), seine musikalische Vorlieben: „Ziemlich durchgemischt, solange es handgemacht“ ist, von Clapton über AC/DC hin zu Slipknot“, sorgt als Bassist für den richtigen „groove“ der Railwaymen. Banderfahrung sammelte er mit diversen Bands mit der Stilrichtung Rock und Metal.





Robert Fink (leadguitar, vocals; Jahrgang 1958; seit 1982 als Fahrdienstleiter und seit Oktober 2007 als Bereichsvorstand Deutschlandsberg im Dienst der GKB), ist der Bandleader von „*Railwaymen*“ mit Vorlieben für Rhythm & Blues, Rock und Country. Als Frontmann überzeugt er mit „bluesiger“ Stimme und „rockigen“ Gitarrenriffs. Durch seine langjährigen Erfahrungen in verschiedenen Bands wie „*Misfit*“ und „*Country Attack*“ ist er der Mann mit der größten Routine in der Band.



Geprobt wird bei **Wolfgang Fuchs** in Osnitz, der dafür seinen privaten Proberaum zur Verfügung stellt. Derzeit

wird an einem neuen Programm gearbeitet, welches vor allem bekannte aber selten gespielte Songs aus den 70er und 80er Jahren beinhaltet. Für die nahe Zukunft sind Auftritte in Musikclubs, bei kleineren Festveranstaltungen und natürlich auch **beim GKB-Mitarbeiterfest 2009 im TEML am 11. September 2009 geplant.**



Buchungen und Anfragen an:	Robert Fink
E-Mail:	robert.fink@aon.at
Mobil:	0664 1856 758



(Text: Robert Fink;
Fotos: Hanspeter Reschinger (mit
Bearbeitung „Nostalgie spezial“,
HM, privat)

P.S.:

→ **Der Vierte Mann:** Um die Band musikalisch zu verstärken wird dringend noch ein zweiter Gitarrist aus dem Kollegenkreis gesucht. Interessenten werden gebeten sich bei Robert Fink unter 0664 8310 213 zu melden.





Fahrt zur Airpower09 nach Zeltweg

Termin: Samstag, 27. Juni 2009

Abfahrt: 7 Uhr 30 Bahnhofsvorplatz Graz Köflacherbahnhof

Preis: SV-Mitglieder: Erwachsene € 12,00, Kinder € 5,00
andere: Erwachsene € 15,00, Kinder € 7,00

BEZAHLUNG BEI ANMELDUNG!

Anmeldung bei Koll. Marcak (DW 225) oder Haller (DW 224)

Anmeldeschluss: 24. Juni .2009

Die Fahrt findet bei jeder Witterung statt!

Flugvorführungen von 9.30 bis 18 Uhr

Faszinierende Technik, atemberaubende Flugkunst, sensationelle Fluggeräte – und rundherum ein kurzweiliges Rahmenprogramm für die ganze Familie.



Sektion FUSSBALL

Verkehrsbetriebe Fußballturnier 2009 in Wien

Das beliebte Kleinfeld Fußballturnier für Hobbymannschaften von Verkehrsbetrieben wurde in diesem Jahr bereits zum fünften Mal ausgetragen. Veranstalter waren heuer die Kollegen von den Wiener Linien.



(Foto rechts) wird bis zum nächsten Turnier, das 2010 wahrscheinlich im Burgenland ausgetragen werden wird, in der Bundeshauptstadt glänzen.

Foto unten: (von links stehend)

Michael Schwindsackl **EB-IH**, Hannes Stary **EB-TR**, Helmut Suppan **EB-TR**, Günter Mayerhofer **EB-TR**, Martin Pagger **IN-BD**
hockend: Kevin Klug **G-PE**, Heinz Wilfinger **EB-TR**, Peter Schreiner (Torwart), Andreas Fuchshofer **EB-TR**, Andreas Scherr **IN-BD**





Das Turnier wurde am Freitag (17. April) mit einem feierlichen Empfang im Wiener Rathaus eröffnet, wo auch die Auslosung vorgenommen wurde. Der Bewerb wurde am Samstag in der Sportanlage des Wiener Linien Kultur- und Sportvereines ausgetragen und brachte wieder spannenden und niveauvollen Fußballsport. Die beiden GKBO Teams schlugen sich tapfer und belegten die Ränge 7 und 11. Ins Finale schafften es heuer unsere Freunde vom Südtiroler Verkehrsverbund SAD, die allerdings im Finale gegen die überlegenen Wiener chancenlos waren. Einige der Wiener Spieler schienen mit dem runden Leder allerdings besser vertraut zu sein als mit dem Lenken einer Straßen- oder U Bahn, was die sportliche Leistung zwar nicht schmälern soll, aber den Charakter des Wettbewerbs etwas veränderte, sollten doch eigentlich vornehmlich Betriebsangehörige der Unternehmen bei diesem Turnier ihr sportliches Geschick zeigen können. Für unsere Teams war es dennoch ein schönes Turnier, im Spiel um

Platz 11 gelang der Mannschaft GKBO 2 ein 6:3 Sieg gegen Wagons-Lits, im Spiel um Platz 7 setzte sich unser Team GKBO 1 gegen die WLB mit 1:0 durch. Begleitet wurden unsere Mannschaften wieder vom bewährten Betreuer Kollegen Friedrich Hinterhofer und Fotoreporter Alois Wallner.

(Im GKBO-intraNet können die Fotos vom Turnier unter Laufwerk „W“-Allgemeines, Ordner Betriebsrat, abgerufen werden.)



(Text: Andreas Schwammerlin, Fotos: Alois Wallner)

Foto unten: GKBO Team 2 (von links stehend) Mario Waltl **EB-TR**, Markus Schmuck **IN-BD**, Michael Schwindsackl **EB-IH**, Bernd Ofner **EB-TR**, Andreas Schwammerlin **BR** hockend: Eduard Mörth **EB-TR**, Johannes Renner **IN-BD**, Gerald Sauer **EB-PV**



GKB Betriebsratswahl 2009

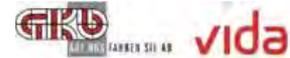
(Mitteilung des GKB – Zentralbetriebsrats vom 5. Juni 2009)

BETRIEBSRATSWAHLEN 2009



Geschätzte Kolleg/innen und Kollegen!

Wir dürfen euch das vorläufige Ergebnis der Betriebsratswahl 2009 bei der GKB bekannt geben.



ZENTRALBETRIEBSRAT

GKB Infrastruktur	Anzahl der Wahlberechtigten	Anzahl der abgegebenen Stimmen	Anzahl der ungültigen Stimmen	Anzahl der gültigen Stimmen	davon für FSG GKB vida	Wahlbeteiligung in Prozent	Stimmen für FSG GKB vida in Prozent	Mandate FSG GKB vida in Prozent
Betriebsrat	196	174	5	169	169	88,78	97,13	100
Behinderten-vertrauenspersonen	12	11	0	11	11	91,67	100,00	100
GKB Fahrdienst	Anzahl der Wahlberechtigten	Anzahl der abgegebenen Stimmen	Anzahl der ungültigen Stimmen	Anzahl der gültigen Stimmen	davon für FSG GKB vida	Wahlbeteiligung in Prozent	Stimmen für FSG GKB vida in Prozent	Mandate FSG GKB vida in Prozent
Betriebsrat	102	92	2	90	90	90,20	97,83	100
Behinderten-vertrauenspersonen	5	4	0	4	4	80,00	100,00	100
GKB EB-IH	Anzahl der Wahlberechtigten	Anzahl der abgegebenen Stimmen	Anzahl der ungültigen Stimmen	Anzahl der gültigen Stimmen	davon für FSG GKB vida	Wahlbeteiligung in Prozent	Stimmen für FSG GKB vida in Prozent	Mandate FSG GKB vida in Prozent
Betriebsrat	54	49	6	43	43	90,74	87,76	100
GKB Bus	Anzahl der Wahlberechtigten	Anzahl der abgegebenen Stimmen	Anzahl der ungültigen Stimmen	Anzahl der gültigen Stimmen	davon für FSG GKB vida	Wahlbeteiligung in Prozent	Stimmen für FSG GKB vida in Prozent	Mandate FSG GKB vida in Prozent
Betriebsrat	50	46	5	41	41	92,00	89,13	100
GKB TOTAL	402	361	18	343	343	89,80	95,01	100

Wir bedanken uns bei allen Kolleg/innen, die von ihrem Wahlrecht Gebrauch gemacht haben und ganz besonders bei allen Kolleg/innen, die der kandidierenden Liste FSG GKB vida mit ihrer Stimme das Vertrauen gegeben haben.

Mit kollegialen Grüßen

Für den Zentralbetriebsrat der GKB

Andreas Schwammerlin

Eine Ausstellung in zwei Museen

Unter dem Titel „Rauchzeichen – Eine Kulturgeschichte des Rauche(n)s“ fand am 6. Juni 2009 die Eröffnung einer Ausstellung in zwei Museen, dem Eisenbahnmuseum in Lieboch (TEML) und dem Feuerwehrmuseum in Groß St. Florian statt. Die Anreise der Eröffnungsbesucher fand stilgerecht im Dampfsonderzug mit der GKB 671 statt. Im Zug waren eigens eingerichtete Rauchwaggons und in Groß St. Florian gab es dazu eine eigene Rauchshow. Die Ausstellungen sind bis 30. August 2009 geöffnet.



Modellbahnausstellung in Wies

Von 11. – 13. Juni 2009 wurde im Veranstaltungszentrum Wies von den „Freunden der Sulmtalbahn“ das Modell der Sulmtalbahn gezeigt. Die Ausstellung, die von der Gemeinde Wies unterstützt wurde, zeigte erstmals das nunmehr komplette Modell vom Bahnhof Leibnitz bis zum Bahnhof Pöfing-Brunn. Mehr darüber im nächsten Heft.

Stadler GTW auch bei StLB

Auch die Steiermärkischen Landesbahnen haben sich nun zum Ankauf von sechs neuen Stadler Triebwagen GTW entschlossen, die auf der Strecke Weiz – Graz eingesetzt werden sollen. Damit werden nun den Fahrgästen der steirischen S-Bahn sowohl auf den Strecken der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, als auch auf denen der Steiermärkischen Landesbahnen in naher Zukunft modernste Fahrmittel zur Verfügung stehen.

(Foto: A. Wallner)



Ganz Kurze Berichte



Antrittsbesuch bei GTW

Am 29. April 2009 flogen einige Kollegen von Graz nach Düsseldorf, dann ging es mit der DB weiter nach Venlo (NL) zur Besichtigung des STADLER Niederflur-Gelenktriebwagen-Zugs vom Typ GTW 2/8 DMU in der Werkstätte des EVUs VEOLIA in Blerik. Hauptaugenmerk der Besichtigung lag auf den Führerständen und auf dem Fahrverhalten dieses Zuges. Es konnten vor Ort erste Details zum Fahrzeug erfragt werden und sämtliche Komponenten z.B. die Anordnung diverser Schalter und Einrichtungen am Führerpult besprochen und mit dem Chefkonstrukteur direkt erörtert werden. Am Nachmittag gab es die Möglichkeit einer Testfahrt im Werkstättenbereich und eine Mitfahrt auf der Hauptstrecke Venlo – Roermond.

Am Foto rechts: v.l. Erich Scheiber, Gerhard Konrader, Karl-Heinz Grubelnik, DI Dr. Erich Stadlober, Walter Ignatowicz, Alfred Schaffer, Prok. Peter Kronberger, unser Begleiter, der Chefdisponent von Veolia.

(Karl-Heinz Grubelnik)



Dass Sicherungstechniker auch auf dem Fahrweg zur kirchlichen Trauung mit rot geschalteten Lichtzeichen rechnen müssen, - eine Störung, die sich aber durch den außerdienstlichen Einsatz der Kollegen erfolgreich *beheben* ließ, musste am 23. Mai 2009 auch unser Koll. **Ing. Hannes Ninaus** und seine **Doreen** erfahren. Nach erfolgreicher Störungsbehebung konnte die Fahrt zur Trauung mit den besten Wünschen fortgesetzt werden. *„Alles Gute!“*

(Foto: Walter Müller)

GKB-Triebfahrzeugführer bemerkte Brand

Ein Lokführer der Graz-Köflacher Bahn bemerkte Dienstagabend einen Feuerschein und verständigte die Einsatzkräfte: Als die Feuerwehren Hallerdorf, Köppling, Söding und Mooskirchen wenig später auf dem Areal einer Landtechnikfirma in Söding eintrafen, hatte sich der Brand in der Lagerhalle bereits ausgebreitet. Die Halle und die darin abgestellten Traktoren wurden schwer beschädigt. Die Schadenshöhe steht noch nicht fest. Auch die Brandursache war gestern noch nicht geklärt. Nach ersten Ermittlungen dürfte das Feuer durch einen technischen Defekt entstanden sein. Die genaue Ursache muss aber erst von einem Brandsachverständigen ermittelt werden.

(Kasten oben: Meldung der „Kleinen Zeitung“ vom 6. Mai 2009)

Tfzf **Gerhard Pichler** **EB-TR**, verständigte von der Hst Köppling aus die Feuerwehr, als er vom Zug 8429 aus einen Brand bei der Fa. Landmaschinen Hussler entdeckte. Wie hieß es weiter vorne in diesem Heft: *Ein Tfzf muss auf alles gefasst sein, ...*

Walter Ignatowicz, Leiter **EB-TR** hat prompt eine Belobigung für diese umsichtige Dienstführung ausgesprochen.

(HM)



Ganz Kuriose Beobachtung



Ein für die Grazer Schneebedingungen des vergangenen Winters eher kurios anmutendes Fahrzeug hat Karl-Heinz Grubelnik **EB-TR** auf der Drehscheibe am Gkf erwischt. Es handelt sich um einen KLIMA (Erbauer)-Schneeräumer, der in Graz Hbf stationiert ist und aufgrund der nur einseitig vorhandenen Zug- und Stossvorrichtung (Kupplung) bei uns gedreht werden musste, da er nach Knittelfeld überstellt wurde und die ÖBB Drehscheibe in Graz gesperrt ist. (K.-H.G/HM)



S-BUFFET

Schmankerl
Annenpassage-GRAZ

Öffnungszeiten: Mo. - Fr.: 7:45 bis 18:00 Uhr
Sa.: 8:00 bis 17:00 Uhr
Buffet Zeiten: Mo. - Fr.: 11:00 bis 16:00 Uhr
Sa.: 11:00 bis 14:00 Uhr

„All Inklusiv“ genießen was das Herz begehrt!

Essen soviel Sie wollen: Suppen, Salate,
ca. 10 Hauptspeisen, Beilagen und Desserts

11:00 bis 15:00 zum Genusspreis € 7,90
ab 15:00 Happy Hour € 5,90

Schmankerl - Teller vom Büffet € 5,90

Sie wählen ihre Lieblingsgerichte aus 10 Hauptspeisen und Beilagen

Frühstück mit Kaffee ab € 2,90

Hausgemachter Kuchen mit Kaffee um € 2,60

Selbstgemachte Torten um € 1,80

(Einschaltung. Inhaltliche Verantwortung und Gestaltung: Familie Strametz)

Aktuelle Termine und Vorschau 2.Hj.09

- 22. 06. 2009:** Vor 150 Jahren wurde der provisorische Güterverkehr auf der Strecke Graz-Köflach aufgenommen.
- 15. 08. 2009:** STRASSHOF - Sommernachtsfest im Eisenbahnmuseum mit Nachtbetrieb und Nostalgiefahrt.
- 04. 09. 2009:** Das Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML) besteht seit 5 Jahren!
- 11. 09. 2009:** 4. GKB-Mitarbeiterfest im TEML (ab 13:30)
- 12. 09. 2009:** Dampfsonderzug nach Köflach zum Lipizzaner-Almabtrieb (Info: StEF 0664/488 3030)
- 17. 09. 2009:** Pensionistentreffen im GH Wagner in Graz (14:00)
- 18. 09. – 20. 09. 2009:** Zum „Grand Prix der Dampflokomotiven“ nach Budapest mit der Dampflokomotive 52 100 ab Wien Süd (Infos: <http://www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com>)
- 04. 10. 2009:** STRASSHOF – Mit Dampf in den Herbst (internationales Dampfloktreffen)
- 03. 10. 2009:** Die „Lange Nacht der Museen“ auch wieder mit dem Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML)
- 09. 10. 2009:** StEF-Clubabend (<http://www.stef.at>)
- 26. 10. 2009:** Dampfsonderzug nach Lieboch (Info: StEF 0664/488 3030) am Nationalfeiertag zum Familienwandertag
- 13. 11. 2009:** StEF-Clubabend (<http://www.stef.at>)
- 29. 11. 2009:** Modellbahn-Adventausstellung Deutschlandsberg
- 05. 12. 2009:** Nikolozug (Info: StEF 0664/488 3030)
- 06. 12. 2009:** Modellbahn-Adventausstellung Deutschlandsberg
- 08. 12. 2009:** Modellbahntauschbörse (Info: StEF 0664/488 3030)
- 11. 12. 2009:** StEF-Clubabend (<http://www.stef.at>)
- 12. 12. 2009:** Winterdampf von Wien Süd nach Puchberg mit der Dampflokomotive 52 100. (nähere Infos: <http://www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com>)
- 13. 12. 2009:** Modellbahn-Adventausstellung Deutschlandsberg
- 20. 12. 2009:** Modellbahn-Adventausstellung Deutschlandsberg
- 24. 12. 2009:** Modellbahn-Adventausstellung Deutschlandsberg

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Mitte August 2009
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. Juli 2009

IMPRESSUM

„Drehscheibe“ – 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 Drehscheibe 44 - Juni 2009.doc
	Direktion Graz, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: gkb.drehscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

CODIERZONE