

Dreh scheibe

48

Februar 2010

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

AUF UNS FAHREN SIE AB

150-jähriges Dienstjubiläum

GKB „671“



(Foto: Alois A. Wallner, 2007)

Weitere Themen dieser Ausgabe sind u.a.:

Zu diesem Jahr, diesem Heft, dieser Lok.....	2
150 Jahre: Die Legende GKB „671“ lebt	3
Dienstplan: Sonderfahrt mit GKB „671“.....	10
(Heiz-)Hausbesuch bei GKB „671“.....	12
EB-IH: GKB „671“ in der Werkstätte	14
Ob groß, ob klein, die „671“ muss es sein!	18
POSTER	20
G-BL: Neuer GKB – Betriebsleiter.....	22
G-AS: Sicherheit zuerst – ein Resümee	24
GKB – Börsenreport.....	25

Julius Glück Stiftung u. ÖBV als Helfer!.....	25
STEF – News	26
Fortschritte beim GKB-Biow Umbau.....	26
Workshopbericht Bahnerlebnis Steiermark.....	27
Koralmbahn aktuell.....	28
Krottendorf, Donnerstag 24. Februar 1910	30
Feldbahnen	31
Die zuckersüßen Eisenbahnen	31
GKB Sportverein	35
Sektion TISCHTENNIS	35
SV JUBILARSEHRUNG 2010.....	35

EINLADUNG zur HAUPTVERSAMMLUNG	35
GKB-Direktionsrat i.R. Siegfried Magele f.....	36
GANZ KURZE BERICHTE	37
Singgemeinschaft Voitsberg: Jubiläum mit CD	37
Ganz Kleiner Blindenführhund in spe.....	37
Gelenktriebwagen GTW 2/8: Aktuelles	38
Eine Schwester(lo)k in Berlin	39
Eisstockschießen am 6. Februar	39
GKB – Jubiläumskalender 2010	39
Aktuelle Termine 2010 und Vorschau.....	40
IMPRESSUM	40



Zu diesem Jahr, diesem Heft, dieser Lok

Mit diesem Jahr 2010 feiert die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH das letzte einer ganzen Reihe von 150-Jahr-Jubiläen ihrer Firmengeschichte:

- **2001** war es **150 Jahre** her, dass mit einem **Pferdeisenbahn-**Projekt erstmals eine Eisenbahnverbindung von Köflach nach Graz angedacht worden ist.
- **2005** war es **150 Jahre** her, dass die „**Köflach-Lankowitzer-Steinkohle-Gewerkschaft**“ um eine Baubewilligung angesucht hat und ein **kaiserliches Privilegium** bekommen hat.
- **2006** waren **150 Jahre** seit der 1. Generalversammlung der **Graz-Köflacher Eisenbahn Gesellschaft** vergangen.
- **2008** waren es **150 Jahre** seit der **Übertragung** des kaiserlichen Privilegiums von der „Köflach-Lankowitzer-Steinkohle-Gewerkschaft“ auf die GKB.
- **2009** waren **150 Jahre** seit der Aufnahme des provisorischen **Güterverkehrs** auf der Strecke Graz – Köflach vergangen.
- **Und heuer**, am 3. April feiert die GKB den **150. Jahrestag** der offiziellen **Eröffnung der Bahnstrecke Graz – Köflach und die Aufnahme des Personenverkehrs** auf der Köflacherbahn und auch die **Dampflokomotive „671“** begeht ihr 150-jähriges Dienstjubiläum. Sie ist damit zwar nicht die älteste, aber sie ist die **dienstälteste Dampflokomotive der Welt**, das heißt, sie ist die älteste nie hinterstellte Schlepptender-Dampflokomotive der Welt - 150 Jahre immer im aktiven Stand eines Eisenbahnunternehmens!

Aus diesem Anlass hat die GKB heuer einen professionellen Bildkalender aufgelegt, eine hochkarätige Festschrift in Auftrag gegeben, mehrere Sonderfahrten geplant, eine offizielle Briefmarke in Aussicht und ein großes Fest im Herbst organisiert, wozu wir jetzt schon einladen.

Die **Drehzscheibe** wird sich heuer in jeder Ausgabe einen besonderen Schwerpunkt setzen und wir beginnen in dieser Ausgabe mit unserer verehrten **GKB „671“**. Sie wollen wir Ihnen ausführlich vorstellen, ihre wechselvolle Geschichte und den aktuellen Stand der laufenden Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten und dazu einige jener Personen, die dieses rollende Denkmal derzeit erhalten, reparieren, warten und fahren.

Die technischen Daten dieser Maschine, ihre bisherigen Bezeichnungen finden Sie in der obigen Übersichtstabelle.

Diese Daten sind aus technischer Sicht nichts besonderes, was also macht den Reiz dieser Maschine, die Faszination dieser Lokomotive aus, dass Eisenbahnfreunde aus der ganzen Welt anreisen, um sie zu sehen? Wie wird eine Dampflok zur lebenden Legende, wie Prof. **Sepp Tezak** bereits vor Jahren titelte?

Die „**671**“ ist ein Stück lebendige Geschichte, Industriegeschichte und Zeitgeschichte. Gebaut als das Dampfzeitalter noch jung und das Industriezeitalter in voller Entfaltung war. Die „**671**“ verkörpert den Aufstieg der österreichischen Lokomotivbautechnik, die „gute alte Zeit“ des österreichischen Kaiserreichs und auch seinen Niedergang. Die „**671**“ hat in 150 Jahren alles miterlebt und überdauert, was dieses Land und dieses Unternehmen erlebt und überdauert hat. Und sie hat bewegt, Unmengen an Gütern und unzählige Personen, diese auch oft im übertragenen Sinn. Viele ältere Menschen kennen noch genau ihren charakteristischen Pfiff, der im ganzen Grazer Feld hörbar ist, wenn sie aus dem Graz Köflacherbahnhof ausfährt oder heimkommt und der bei vielen auch Emotionen wachruft.

<u>Güterzuglokomotive GKB „671“, Reihe 29 ex BBÖ 49.03, Reihe 49, ex SB „671“ Serie 29, ex SB „671“, Serie 23</u>	
Bauart	C - n 2
Treibraddurchmesser	1285 mm
Zylinderdurchmesser	460 mm
Kolbenhub	632 mm
Länge über Puffer	14480 mm
Gesamtachsabstand (inkl. Tender)	9890 mm
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Kesselüberdruck	9 bar
Rostfläche	1,59 m ²
Verdampfungsheizfläche	128,5 m ²
Achslast max.	13 t
Reibungsgewicht	38,3 t
Fahrzeuginstanzgewicht	65,5 t
Lok	38,3 t
Tender	27,2 t
Wasservorrat	8,4 m ³
Kohlevorrat	7,2 t
Leistung	284 kW
Fabriknummer	StEG 504
Baujahr	1860

Generationen von Mitarbeitern haben im Lauf dieser 150 Jahre die „**671**“ gefahren, gewartet, repariert. Für die GKB und ihre Mitarbeiter war es immer „unsere“ Lok. Wie man sich nach dem Befinden eines guten Freundes erkundigt, so wird auch nach der Lok gefragt, wenn wieder einmal eine Reparatur ansteht oder eine Sonderfahrt geplant ist. Die „**671**“, dieses rollende Denkmal, elegant und zierlich, stark, laut und dampfend, ein Erlebnis für alle Sinne, mutet in unserer High Tech Zeit vielleicht archaisch an, vermittelt aber in einzigartiger Art und Weise eine Ahnung von der Nutzbarmachung von Feuer und Dampf, eine Vorstellung von physikalischen Kräften und mechanischen Gesetzen. Und die „**671**“ ist mehr als das, sie ist eine Legende. Auf Filmen, Fotos, Gemälden, Briefmarken, einem Kinderbuch und in zahllosen Druckwerken wurde sie festgehalten und beschrieben. Umso mehr überraschen dann neue Bilder und Facetten, die bisher noch nie gezeigt wurden, die wir Ihnen in diesem Heft anbieten können. Von den Punzierungen der Achsen bis zu neuen alten Fotos wie jenes Glasplattenfoto aus den 1920-er Jahren, das uns Dr. **Jörg Körner** für das Mittelposter zur Verfügung gestellt hat. Oder auch die untenstehende Aufnahme von **August Marko**, die uns seine Witwe zukommen lassen hat, von der Schlammkatastrophe 1965 in Köflach, wo der „**671**“ das Wasser buchstäblich bis zum Hals gestanden ist.

So entstehen Legenden!

Dr. Herbert Moschitz



150 Jahre: Die Legende GKB „671“ lebt

(Von Prof. Sepp Tezak ergänzter Nachdruck seines Artikels aus dem Heft 50 des „Fahrtwind“ vom September 2003)



Am 3. 4. 1860 wurde die erste Strecke der Graz-Köflacher Eisenbahn offiziell und in feierlicher Form dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Zufall wollte es, dass im selben Jahr von der „Maschinenfabrik der k.k. priv. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft (STEG)“ eine kleine Güterzuglokomotive mit der F.Nr. 504/1860 an die damalige Südbahn ausgeliefert wurde, die dort die Ordnungsnummer „671“ erhalten hatte. Niemand ahnte damals, dass sich beide Geschehnisse später untrennbar verbinden und eine einmalige eisenbahngeschichtliche Bedeutung erlangen werden. Das nunmehrige 150. Dienstjubiläumsjahr dieser Lokomotive rechtfertigt im Buch der Eisenbahngeschichte weiter zurückzublättern, um die Zusammenhänge besser zu erkennen und zu verstehen.

Im Jahre 1860 war das aus England stammende Eisenbahnwesen auch auf dem europäischen Festland schon weit verbreitet und in Österreich ein selbstverständlicher Begriff geworden, wo bereits seit 1827 Pferdebahnen und 10 Jahre später die ersten Lokomotiveisenbahnen gebaut und mit beträchtlicher Länge in Betrieb genommen wurden. So konnten z.B. von Graz aus die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien sowie andere Teile des damals riesigen Reiches schon auf der Schiene erreicht werden. Das neue Verkehrsmittel hatte gezeigt, dass nicht nur Menschen in großer Zahl, sondern auch schwere Lasten in unbegrenzten Mengen über weite Entfernungen befördert werden konnten. Die damit eingeleitete transporttechnische Revolution hatte alle Bereiche des täglichen Lebens erfasst und bedeutete den Wendepunkt in der Technik, der Wirtschaft und des Verkehrs, überhaupt den Beginn eines neuen Zeitabschnittes in der Weltgeschichte.

So war es nicht weiter verwunderlich, dass sich bereits im Jahre 1851 die Handelskammer der Steiermark mit dem Projekt einer Pferdeeisenbahn von Köflach nach Graz auseinandersetzte, um der Region neue Absatzmärkte zu erschließen und damit Handel und Industrie zu beleben. Eine Verwirklichung wurde aber nicht erzielt.

Abb. links: Der Übersichtsplan des „Köflach-Grazer-Pferde-Eisenbahn-Projekts“ von 1851 (Sammlung: S. Tezak)

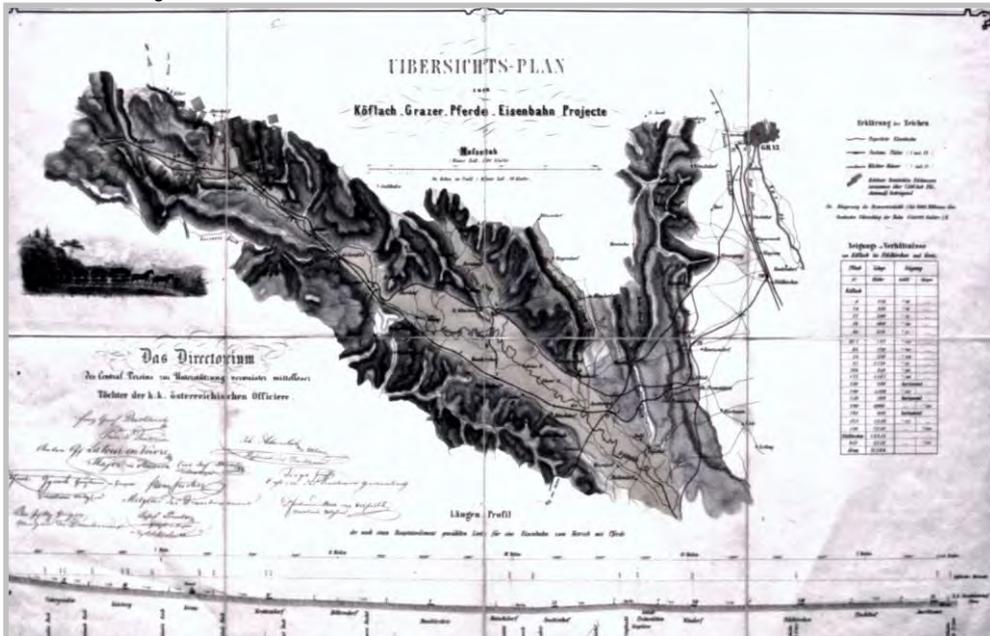
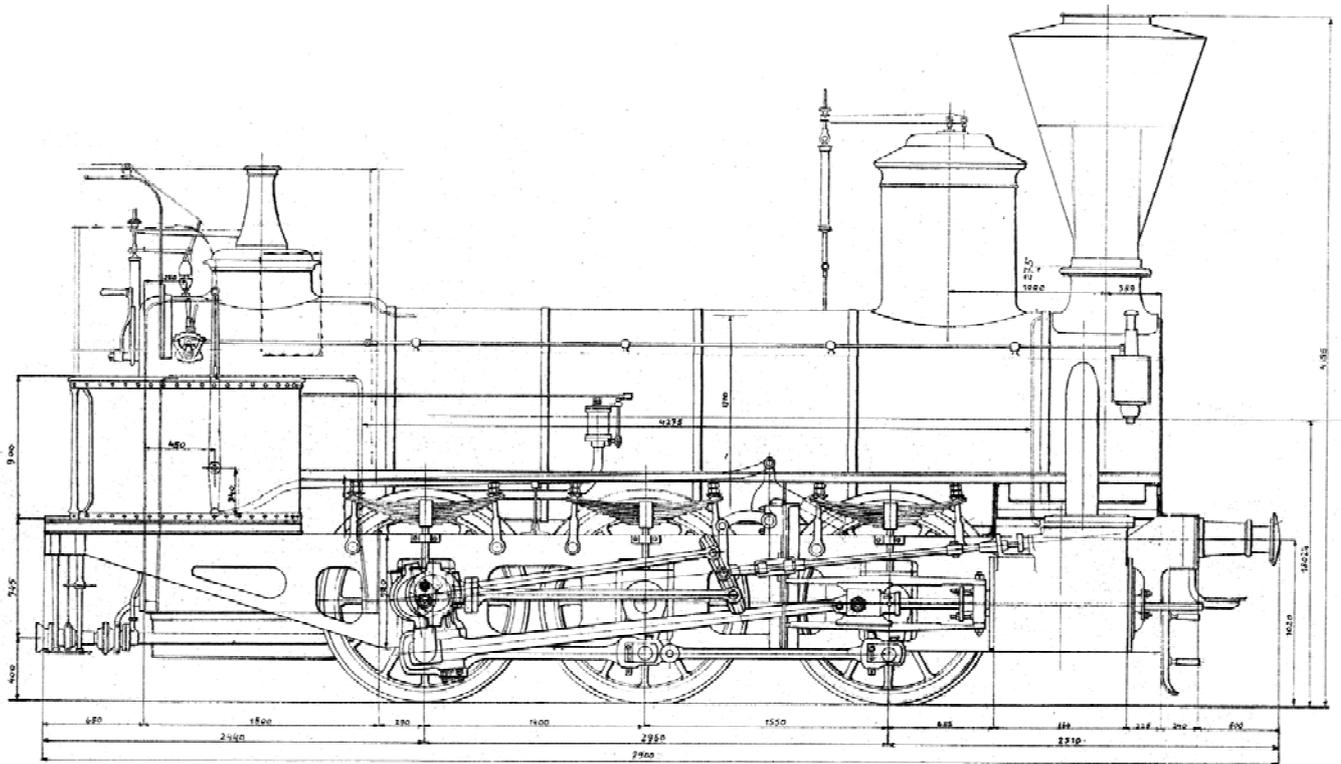


Foto oben: Die „671“ unter Dampf am Graz Köflacherbahnhof am 2. Mai 2005 (Foto Gottfried Aldrian)





Drei Jahre später gründete sich die „**Voitsberger-Köflacher-Lankowitzer Steinkohlegewerkschaft**“, die den großzügigen Abbau im umfangreichen weststeirischen Kohlenrevier anstrebte und sich genötigt sah, Möglichkeiten zu schaffen, ihre Produkte rasch und in großen Mengen an die Verbraucher in der Mittel- und Obersteiermark zu bringen.

Am 26. 8. 1855 erhielt die genannte Gewerkschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer für den Personen- und Frachtenverkehr bestimmten Lokomotiveisenbahn von Köflach nach Graz, worauf die Gründung der „K.k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergwerks-Gesellschaft (GKB)“ erfolgte, deren Statuten am 3. 3. 1856 genehmigt wurden. Mit dem Bau wurde im April 1857 begonnen und die Strecke sollte 1858 vollendet sein. Wirtschaftliche Schwierigkeiten verzögerten die Arbeiten und drohten die Gesellschaft in eine finanzielle Katastrophe zu stürzen. Erst ein Kredit einer Schweizer Bank ermöglichte die Fertigstellung der Bahn und schuf die Grundlage, den Betrieb zu führen.

Die Kriegsereignisse in Italien im Jahre 1859 erforderten umfangreiche Truppen- und Materialtransporte auf den Südbahnlinien, die ohne zusätzliche Kohlenmengen nicht durchführbar waren. Über Veranlassung der Militärverwaltung wurden am 22. 6. 1859 auf der noch nicht vollendeten Strecke Kohlentransporte von Köflach nach Graz aufgenommen, die allerdings nach Beendigung des Krieges fortgesetzt wurden. Zum damaligen Zeitpunkt verfügte die GKB noch über kein Bahnpersonal und keine Fahrzeuge, weshalb beides von der „K.k. südlichen Staatsbahn“ gestellt werden musste. Die Betriebsbewilligung wurde erst am 27. 3. 1860 erteilt, sodass die öffentliche Verkehrsaufnahme wie eingangs erwähnt wurde, am 3. 4. 1860 erfolgen konnte.

Völlig unabhängig davon wurde im selben Jahr bei der StEG in Wien die Produktion einer neuen Serie von Güterzuglokomotiven aufgenommen, die in großen Stückzahlen für die im Jahr zuvor gegründete „K.k. priv. Südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische u. Central-Italienische Eisenbahngesellschaft (Südbahn)“, nach Statutenänderung neuer Gesellschaftsname am 20. 6. 1862 für die österreichischen Linien „K.k. priv. Südbahngesellschaft/cs. K. Deli Vasut (SB/DV)“, gebaut wurden.

Abb. oben: Planskizze der „671“ in der Erstausführung mit offenem Führerstand. (Sammlung S. Tezak)

Am geschäftigen Treiben in den Werks- und Montagehallen der Herstellerfirma war keineswegs zu erkennen, dass am Tage der Auslieferung der fünften Lokomotive dieser Serie ein spektakuläres Ereignis stattfand oder ein besonderes Exemplar die Produktionsstätte verließ. Der üblichen, in Messingguss fabrikmäßig angebrachten Beschilderung an der im Neulack glänzenden Maschine waren lediglich die Herstellerdaten, das Eigentumsmerkmal und den großen blankpolierten Ziffern „671“ die Ordnungsnummer ihrer Bahnverwaltung abzulesen. Sie wurde bei der SB/DV zunächst der Serie 23 und ab 1864 der Serie 29 zugeteilt (bei der SB/DV gab es keine Reihen- sondern Serienbezeichnungen für die Lokomotiven). Als Konstrukteur zeichnete der geniale erste Direktor der StEG John Haswell (1812-1896) verantwortlich. Zwischen 1860 und 1872 wurden nach seinen Plänen für die SB/DV insgesamt 205 C-2 Schleppenderlokomotiven dieser Serie von mehreren Fabriken gebaut, wovon auf die StEG 105, auf die Lokomotivfabrik Wiener Neustadt (WrN) 80 und auf die Lokomotivfabrik Esslingen (Essl), Deutschland, 20 Stück entfielen.

Keiner der Beteiligten konnte damals voraussehen, dass gerade der „671“ ein einmaliges Schicksal beschieden war, sie die letzten Jahrzehnte aktiv bei der GKB verbringen, ein Dienstalter von über 150 Jahren erreichen und ihr Dasein mit der Stellung unter Denkmalschutz gekrönt werden sollte.

Die „671“ wurde von der SB/DV dem Heizhaus Graz zugewiesen und ihrer Gattung entsprechend für den Güterzugdienst verwendet. Nach Übernahme der Betriebsführung auf den Strecken der GKB am 1. 9. 1878 konnte die SB/DV vertraglich ihre eigenen und die inzwischen rund zwei Dutzend beschafften GKB-Lokomotiven auf allen eigenen Bahnlinien und den von ihr betriebenen Strecken je nach Erfordernis einsetzen. Gleichzeitig wurden die GKB-Heizhäuser dem Betriebsinspektorat Graz unterstellt, sodass es wahrscheinlich ist, dass die „671“ schon damals auch auf GKB-Linien zum Einsatz gelangte.



Nach dem Ende des I. Weltkrieges wurde die SB/DV verstaatlicht und deren Fahrpark auf die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) und die Nachfolgestaaten aufgeteilt. Von den 205 Maschinen der SB-Serie 29 kamen nur 47 Stück zu den BBÖ, wo sie als Reihe 49 mit den Betriebsnummern 49.01 – 47 eingeordnet wurden. Die „671“ führte nun die Betriebsnummer 49.03. Die BBÖ führten als Rechtsnachfolgerin der SB/DV vom 1. 1. 1924 bis 30. 6. 1924 den Betrieb auf den GKB-Strecken, doch ist nicht bekannt, ob die 49.03 während dieser Zeit auch dort eingesetzt war. Jedenfalls wurde sie am 31. 12. 1925 mit anderen ex SB/DV-29er an die seit 1. 7. 1924 wieder im Eigenbetrieb stehende GKB verkauft und dort mit ihrer alten SB-Nummer als GKB „671“ in Stand genommen. Im Jahre 1926 wurde ein neuer Kessel eingebaut und möglicherweise auch der bei der GKB übliche Kobelschornstein montiert. Daraufhin schleppte sie wieder, nunmehr unter ihrem dritten Eigentümer, Güterzüge durch die Steiermark, denn ihr Standort war immer in Graz verblieben. Die „671“ und die anderen bei der GKB vorhandenen ex SB-29er bildeten das Rückgrat der Kohlentransporte auf den GKB-Strecken. Von den insgesamt 19 bei der GKB gewesenen Lokomotiven der SB-Serie 29 ließ ein gnädiges Schicksal die unverwüstliche „671“ und die Schwestermaschinen 674, 677 und 680 die Wirren des II. Weltkrieges und der Nachkriegszeit überstehen. Offensichtlich wegen des methusalemhaften Aussehens verzichtete die damalige Besatzungsmacht auf den Abtransport als Beutegut, sodass die vier Lokomotiven, zufällig dem selben Baujahr 1860 der STEG entstammend, bei der GKB verblieben und ein Dienstalter von 100 Jahren überschreiten konnten. Sie wurden in der Folge mit ungeahnten Ehren überhäuft, durften Filmzüge befördern, bei diversen Jubiläumsfeierlichkeiten teilnehmen und zur Freude unzähliger Eisenbahnfreunde aus aller Herren Länder bei Sonderfahrten dienen. Hervorzuheben ist das Bravourstück der „680“, die als Werbeträger für den Film „Der General“ mit eigener Kraft bis Hamburg fuhr, dort von einer Sturmflut überrascht wurde und dennoch wohlbehalten wieder das heimliche Heizhaus in Graz erreichte.

Das Aussehen der „671“ hatte sich im Laufe der Jahrzehnte stark verändert. Ursprünglich mit offenem Führerstand, Brillenschirm und kurzem nach hinten gebogenen Dach (linke Seite oben), sowie dem Klein'schen Funkenfänger, besser bekannt als Kegelschlot (im Volksmund auch Stanitzelrauchfang), ausgestattet, erhielt sie etwa um 1880 das heutige große Führerhaus. Der genietete Tendraufbau der Erstauführung wurde nach dem II. Weltkrieg bei der GKB durch einen geschweißten Kastenaufbau ersetzt, um größere Vorräte unterzubringen.



Doch die Zeit der Dampfrosser mit ihren riesigen schwarzen Rauchwolken und weißen Dampffahnen, dröhnenden Auspuffschlägen und wirbelnden Treibstangen war endgültig vorbei. Das allgemeine Dampfklosterben erreichte auch das letzte noch bestehende Dampfeldorado bei der GKB. Die „674“ kam in das Eisenbahnmuseum nach Budapest, die „680“ ziert heute das Museum für Technik und Verkehr in Berlin und die „677“ fiel dem Schneidbrenner zum Opfer. Doch das Glanzstück dieser Serie, die unverwüstliche „671“ widerstand sogar 1965 einer Dammbrechungskatastrophe in Köflach, bei der sie bis zum Kessel mit Schlamm verschüttet wurde. Dabei konnte noch der Lokführer durch gellende Signale mit der Lokpfeife das Bahnhofspersonal alarmieren und somit vor Schaden bewahren. Wieder freigelegt, versah sie noch bis zum Ablauf der Kesselperiode Vershubdienste, bis sie schließlich am 30. 11. 1970 abgestellt, zum Glück aber nicht ausgemustert wurde.



Abb. oben: Aquarelle der „671“ im Ursprungszustand (S. Tezak 1995)

Foto oben: Mit Kobelschornstein und Funkensieb (Foto Tezak 1966)

Abb. unten: Planskizze „671“ (Sammlung: Sepp Tezak)

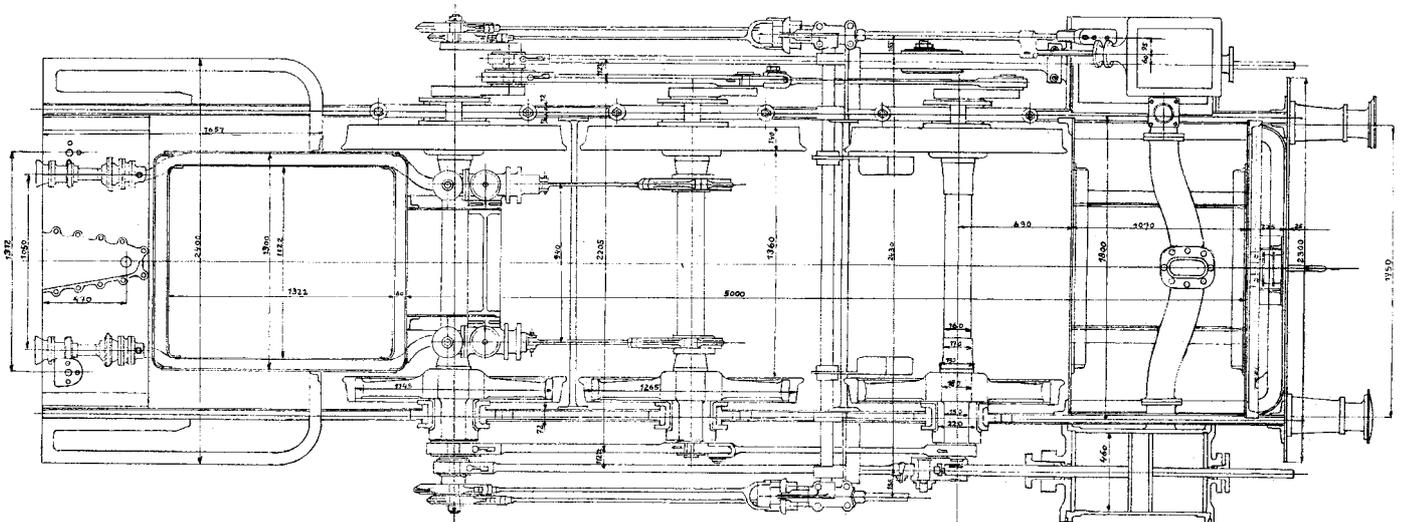




Foto oben: Der neue Kegel am 8. 4. 1988 nach Zeichnung von DI Dr. Erich Stadlober, gebogen von der Fa. Tschuda, geschweißt in der GKB - Werkstätte. (Foto Tezak)

Der hauptsächlich von GKB-Mitarbeitern 1975 gegründete Verein „Steirische Eisenbahnfreunde (StEF)“ hatte sich zur Aufgabe gemacht, historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge der GKB betriebsfähig zu erhalten und zu betreuen, um damit den vergangenen technischen Errungenschaften lebende Zeugenschaft zu geben; denn was nützen die schönsten und ältesten Lokomotiven in Museen oder auf Sockeln, sie wären ja doch nur tote Exponate. Der hochmotivierten Vereinsleitung gelang es die „671“ aus dem langsam dahinstrohenden Schattendasein hervorzuholen und wieder in betriebsfähigen Zustand zu versetzen, um sie in der Folge einer Berühmtheit zuzuführen, wie sie noch nie einer Dampflokomotive zuteil wurde. Die verständnisvolle und aufgeschlossene GKB-Direktion war für die Vereinsvorhaben zugänglich und hatte beschlossen, die Maschine in der betriebseigenen Werkstätte in Graz einer Hauptuntersuchung zu unterziehen, bei der sich fachkundige Vereinsmitglieder in ihrer Freizeit beteiligten.

Die notwendigen Arbeiten wurden zwischen 1975 und 1978 durchgeführt. Ihre anschließende Wiederinbetriebnahme wurde am 30. 4. 1978 mit einer großartigen Sonderfahrt von Graz nach Wies-Eibiswald gefeiert. Der imposante Sonderzug mit der wieder im grünen Farbleid prangenden aber noch mit dem GKB-Kobel versehenen „671“ wurde in allen Bahnhöfen festlich empfangen und nicht wenige über vor Wiedersehensfreude gerötete Wangen kollernde Tränen zeugten von der Verbundenheit, die der Dampflok-veteranin, als nicht geringes Stück weststeirischer Identität entgegengebracht wurde.

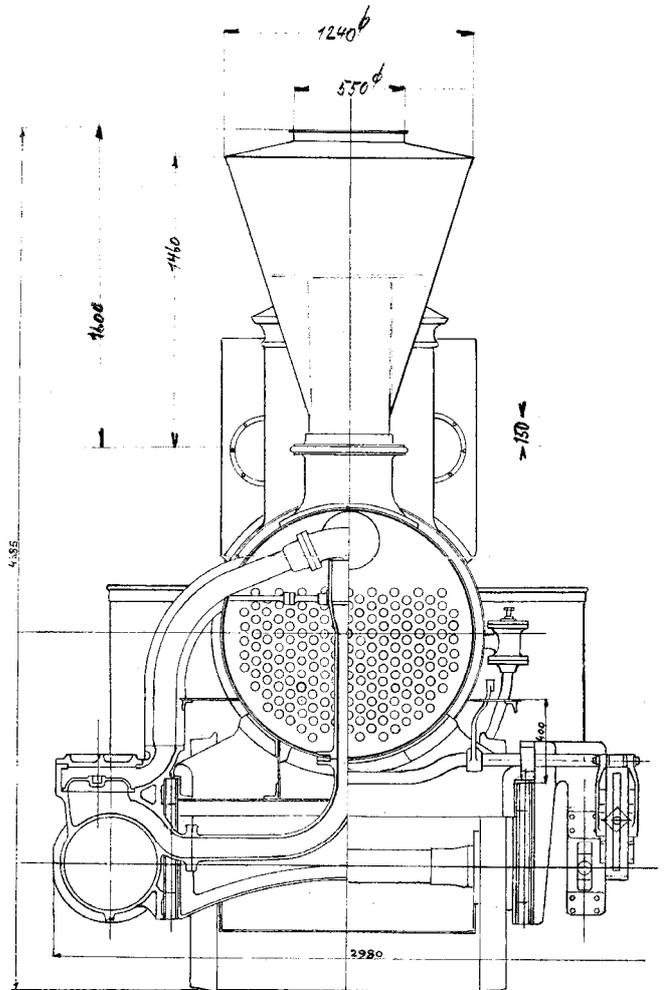
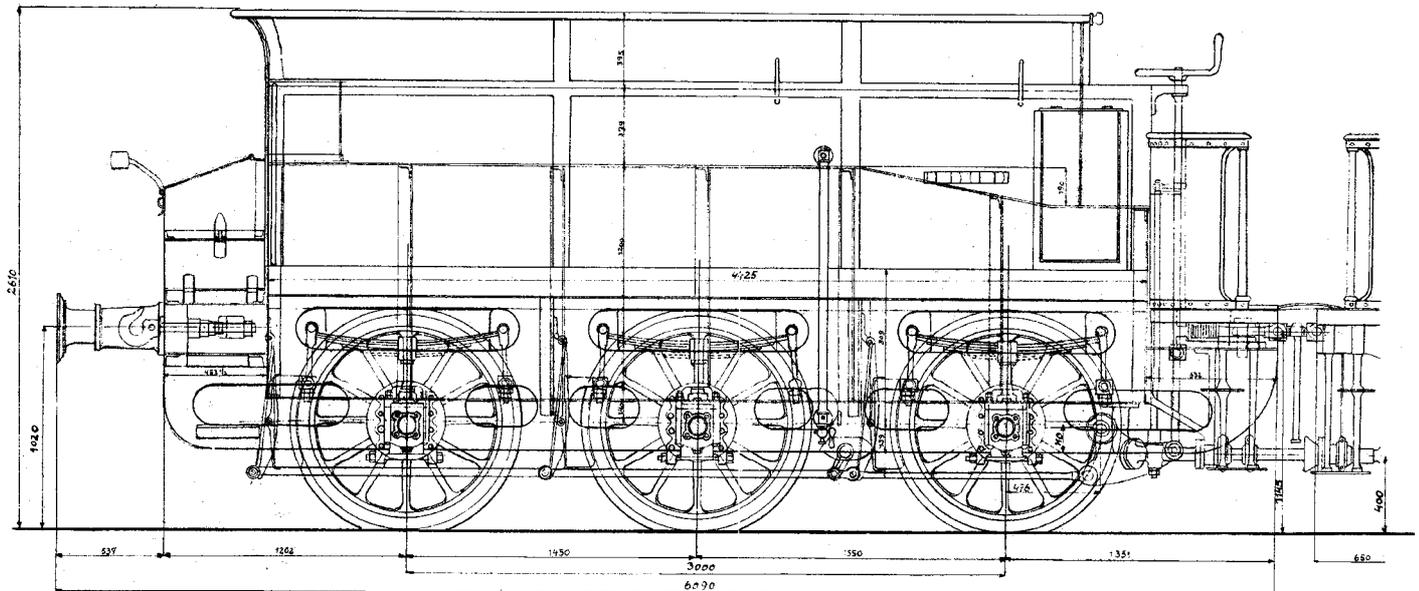


Abb. rechts: Planskizze „671“ frontal (Sammlung: Sepp Tezak)

Besonders erwähnenswert sind während der Folgezeit die Jubiläumsfahrten am 11. 4. 1985 aus Anlass des Doppeljubiläums „125 Jahre Graz – Köflach“ und „125 Jahre GKB 671“, die durch die Anwesenheit des Bundespräsidenten Dr. **Rudolf Kirchschläger** außergewöhnlich geehrt wurden und die schicksalhafte Verbindung der GKB mit der „671“ durch die Doppelfeier von der Bahnverwaltung erstmals zum Ausdruck gebracht wurde. (Foto rechts) Als Abschluss und Höhepunkt dieser Kesselperiode nahm sie im Sommer und Herbst 1987 noch an den Jubiläumsfeierlichkeiten und Lokparaden „150 Jahre Eisenbahnen in Österreich“ in Strasshof teil.



Die steirische Landesausstellung 1988 „Glas und Kohle“ (30. 4. – 31. 10. 1988) in Bärnbach veranlasste die GKB, ohnehin untrennbar mit Kohle und Eisenbahn verbunden, ihren Beitrag am Ausstellungsthema zu tragen und durch Führung von Sonderzügen bis zum Ausstellungsgelände die Bedeutung der Eisenbahn zu unterstreichen. Die wieder fällig gewordene Hauptuntersuchung der „671“ wurde noch im Jänner 1988 aufgenommen und durch besonderes Engagement der GKB-Unternehmensleitung und der



Werkstattbelegschaft, unterstützt durch unentgeltliche Mitarbeit von StEF-Mitgliedern, nach etwas mehr als drei Monaten abgeschlossen. Da der Kobelrauchfang erneuerungsbedürftig war wurde entschieden, nach Original-Südbahnplänen einen Kegelschlot anzufertigen, den sie über ein halbes Jahrhundert vor ihrer GKB-Zeit getragen hatte. Der neue markante Kamin, diverse andere Details, verbunden mit einer gediegenen olivgrünen Lackierung, gelben Beschneidungslinien und den großen charakteristischen Messingziffern der Südbahnära – eine großzügige Spende des amtierenden Vereinsobmannes Dipl. Ing. Dr. **Eberhard Franz** – verliehen nun der Maschine ein nahezu ursprüngliches Aussehen, das diesem Juwel altösterreichischer Dampflokomotiven eine besondere Note verleiht und den hohen geschichtlichen Wert wirkungsvoll unterstreicht. So konnte das Prachtstück österreichischer Ingenieurkunst den Festzug zur Ausstellungseröffnung am 28. 4. 1988 bespannen und mit einer klassischen Garnitur „Steirerwagerl“ bei den Festgästen und der Bevölkerung begeisterte Ovationen und freudige Anerkennung auslösen.

Weitere repräsentative Sonderfahrten folgten und gipfelten bei der Sternfahrt und Lokparade aus Anlass „150 Jahre Eisenbahnen in Slowenien“ vom 25. 5. – 1. 6. 1996 in Cilli/Celje, wo sie sich mit der leider nicht mehr betriebsfähigen aber bestens restaurierten Schwesterlokomotive „SB 718“, StEG 567/1861, des slowenischen Eisenbahnmuseums Laibach/Ljubljana dem begeisterten Publikum darbieten konnte.

Unaufhaltsam verrann die Zeit und es näherte sich wieder eine Kesselfrist. Am 21. 4. 2001 fand zunächst eine „vorläufige letzte Fahrt“ mit einem Sonderzug statt, worauf der nun mit über 140 Dienst- und Bestandsjahren äußerst betagten Maschine wieder ein Platz auf dem Abstellgleis zugewiesen werden musste, wo sie mit Bangen und Hoffen einer ungewissen Entscheidung entgegenharrte.

Es wären nicht die „Steirischen Eisenbahnfreunde“ gewesen, wenn sie sich nicht weiterhin um ihr Kleinod gekümmert hätten. Um wenig-

stens einen Teil der beträchtlichen Kosten für die Hauptuntersuchung (Kesselneubau, Aufarbeitung des Rahmens, Laufwerkes mit Dampfzylinder, Führerhauses u.s.w.) aufzubringen, wurde u.a. eine Bausteinaktion gestartet und schließlich mit Unterstützung der Bahnverwaltung an das Landeskonservatorat für Steiermark ein Antrag auf Unterschutzstellung der „671“ und auf finanzielle Unterstützung für die Erhaltung und Wiederinstandsetzung in den betriebsfähigen Zustand gestellt.

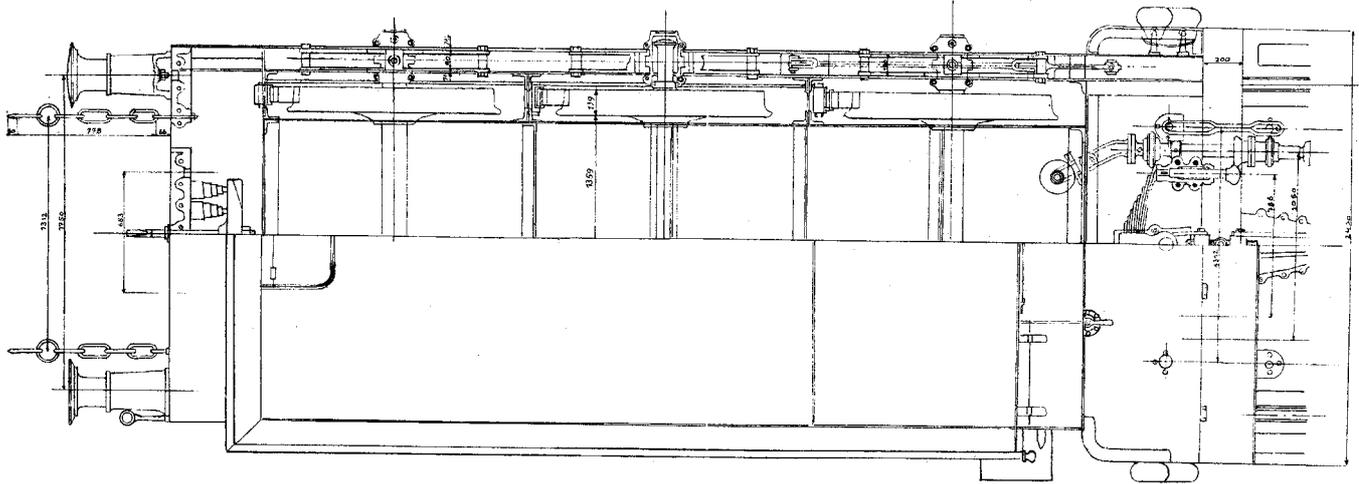
Das Bundesdenkmalamt in Wien hat in der Folge auf Grund eines Amtssachverständigen-Gutachtens und des übrigen Ermittlungsverfahrens bescheidmäßig (GZ 29588/1/2002 v. 14.1.2002, gem. §§ 1 u. 3 des BG vom 25. 9. 1923, BGB1 Nr 533/23 (Denkmalschutzgesetz) in der Fassung BGB1 I Nr. 170/1999) festgestellt, dass die Erhaltung der GKB-Dampflokomotive „671“ im öffentlichen Interesse liegt, sie als einzig erhaltenes Exemplar dieser Bauweise als bedeutendes Denkmal österreichischer Eisenbahngeschichte zu bewerten ist und die Lokomotivbaukunst im 19. Jahrhundert in eindrucksvoller Art und Weise dokumentiert, sowie darüber hinaus mit dem Baujahr 1860 die **älteste immer im Dienst einer Bahnverwaltung geführte Dampflokomotive der Welt** sein dürfte und daher im Sinne der zitierten Gesetze unter Denkmalschutz zu stellen ist. Was auch geschah.

Ein unergründliches Schicksal hatte es gewollt, dass von nahezu 1100 Dampflokomotiven, die bei Liquidierung der SB/DV im Jahre 1924 noch vorhanden waren, gerade eine kleine Güterzuglokomotive ein unglaubliches Dienstalder von 150 Jahren erreichen und trotz aller Bescheidenheit ihres Aufgabenbereiches als vierte Dampflokomotive in Österreich und als erste in der Steiermark unter Denkmalschutz gestellt werden sollte, um gemeinsam mit anderen Dampflokveteranen, darunter der berühmten „KkStB 310.23“ österreichische Lokomotivbaukunst und Eisenbahngeschichte zu dokumentieren.



Abb. oben: Planskizze des Tenders (Sammlung Tezak)
Foto links: Am 28. 4. 1988 bei der Ausfahrt aus dem Köflacher Bahnhof in Graz (Foto: Sepp Tezak)





Sicherlich für die „Steirischen Eisenbahnfreunde (StEF)“ aber auch für die GKB eine Verpflichtung, diese einmalige Dampflokomotive weiterhin sorgsamst zu pflegen und im betriebsfähigen Zustand zu erhalten.

Die Entscheidungsfindung war demnach nicht schwierig, denn noch im selben Jahr hatte der GKB-Vorstand beschlossen, die „671“ schon wegen ihres unschätzbaren historischen Wertes neuerlich einer Hauptuntersuchung zuzuführen und für die Eigenarbeiten einen Platz und die Einrichtungen der Grazer Betriebswerkstätte zur Verfügung zu stellen, die allerdings von freiwilligen und ausgesuchten Fachkräften des StEF-Mitgliederstandes auszuführen sind. Da die finanziellen Mittel gesichert erschienen, wurde die Maschine zunächst noch im Sommer 2002 zerlegt und im November des selben Jahres mit den Arbeiten in der Werkstätte begonnen.

Dabei wurde festgestellt, dass der linke Zylinder einen Schaden erlitten hatte, der von einer auswärtigen Firma behoben werden musste. Alle Fremdarbeiten wurden von renommierten steirischen Fachwerkstätten vorgenommen. Besonders hervorzuheben ist, dass für den Kesselneubau die bereits im Dampfkesselbau bestens eingeführte Firma **TSCHUDA GmbH & Co KG**, Kessel-, Maschinen-, Metall- u. Textilbau, Graz - Gösting, gewonnen werden konnte. Dieses schon im 19. Jahrhundert am selben Standort als Huf- und Wagenschmiede gegründete Unternehmen erlangte bereits 1897 u.a.

die Konzession zur Herstellung und Reparatur von Dampfkesseln, wird seit 1984 als Industrieunternehmen geführt und hatte seit 1991 mehrere Lokomotivkessel für Schmalspurlokomotiven österreichischer Bahnverwaltungen repariert oder neugebaut. Der für die „671“ gefertigte Kessel war der erste einer Normalspurlokomotive, welcher nach einer erfolgreich verlaufenen Druckprobe am 21. 5. 2003 mit der Fabriknummer 3409/2003 geliefert wurde. (Foto unten: Lieferung des neuen Kessels; Foto: Norbert Golob)

Mit dem Zusammenbau wurde sofort begonnen, der so rasche Fortschritte zeigte und dem Ende zugeführt werden konnte, dass erwartungsgemäß die festliche Wiederinbetriebnahme der „671“ am 7. 9. 2003 erfolgen und sie deshalb noch zeitgerecht in „GRAZ 2003 - Kulturhauptstadt Europas“, eingesetzt werden konnte.

Nach dieser Generalsanierung folgten einige Jahre, in denen die „671“ regelmäßige Sonderfahrten absolvierte und vielbeachtete Attraktion bei Ausstellungen im 2004 gegründeten „Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch“ war, wo in Zusammenarbeit von der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, den Steirischen Eisenbahnfreunden und der Marktgemeinde Lieboch im ehemaligen Heizhaus ein modernes Eisenbahnmuseum eingerichtet worden ist. Am 2. April 2007 erlitt die „671“ dann im Bf Straßgang einen Getriebebeschaden, der umfangreiche Reparaturarbeiten erforderte. Dank des freiwilligen Arbeitseinsatzes von Mitarbeitern der GKB und der StEF, besonders von **Herbert Ehmann, Karl-Heinz Grubelnik, Christian Stocker und Siegfried Zirngast** gelang es aber doch noch die Lokomotive rechtzeitig zur großen Dampflokarade, die am 19. Mai 2007 am Graz Köflacherbahnhof anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Südbahn“ stattgefunden hat, wieder flott zu bekommen. Diese vier jungen Triebfahrzeugführer der GKB hatten nun den Betrieb bei Sonderfahrten und die laufende Wartung der Lokomotive übernommen. Eine äußerst zeit- und arbeitsintensive Aufgabe, da laufend zahllose Wartungsarbeiten und kleinere Reparaturen durchgeführt wurden.

Bei der Sonderfahrt von Köflach nach Graz, am 12. September 2009 kam es dann zu einem weiteren Bruch an einer Antriebskurbel. Auch diesmal wurde die „671“ nach Graz geschleppt, um in der Werkstätte der GKB am Graz Köflacherbahnhof zerlegt, eingehend geprüft und repariert zu werden. Die Arbeiten wurden umgehend begonnen, sind aber zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichts noch im vollen Gange gewesen.



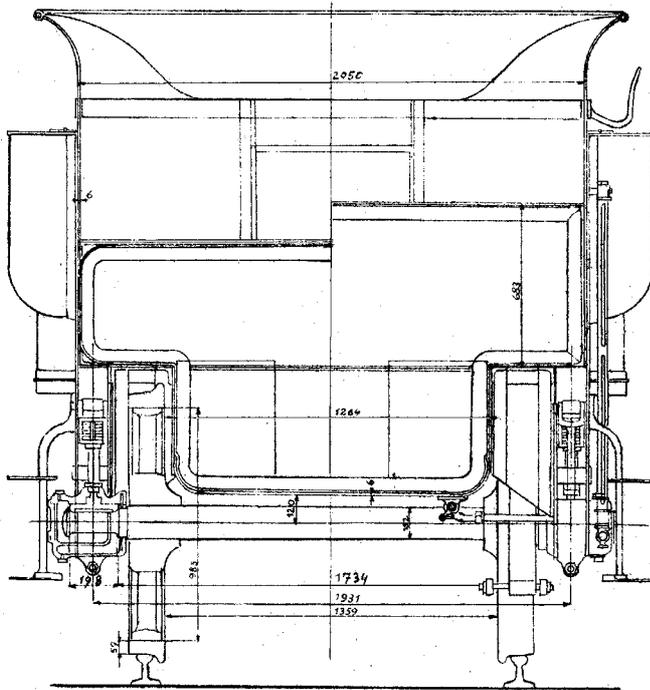


Abb.: Planskizze des Tenders (Sammlung Tezak) und unten, die Originaldaten des Tenders

Raddurchmesser	mm	1105
Achsen, Durchmesser in der Mitte	»	132
» » » Radnabe	»	132
» » » im Lagerhals	»	89
» Länge	»	198
» Entfernung der Lagermittel	»	1931
Tragfedern, Länge	»	»
» Federblätter	Stück	6
» » Breite	mm	90
» » Dicke	»	»
Bremse	»	»
Tender Länge	mm	6060
» Breite	»	2400
» Höhe	»	2610
Rahmen, Doppelbleche, Dicke	»	7 1/2
» » Abstand	»	104 1/2
Inhalt des Wasserkastens	m ³	8,528
» Kohlenkastens	»	7,265
Gewicht, leer	Tonnen	106
» ausgerüstet 1. Achse	»	»
» » 2. »	»	»
» » 3. »	»	»
» » gesamt	»	25,0

Der GKB, die sich in den 150 Jahren ihres Bestehens trotz immer wieder auftretender Schwierigkeiten zu einem in der Weststeiermark nicht mehr wegzudenkenden und zukunftsorientierten Verkehrsträger entwickelt hat und stets bestrebt war, durch Modernisierung der Züge die Attraktivität für alle Fahrgäste zu heben, ist zu gratulieren, mit der „671“ nicht nur eine ebenso lange bestehende, sondern auch die dienstälteste Dampflokomotive der Welt zu besitzen, aber auch zu danken, eine der Eisenbahngeschichte gegenüber verantwortungsbewusste Entscheidung getroffen zu haben, um dieses einmalige technische Kulturgut betriebsfähig zu erhalten.

Außerordentlicher Dank und vollste Anerkennung ist aber den „Steirischen Eisenbahnfreunden“ und den Männern sowohl der ersten Stunde mit Obmann **Willi Büschl**, weiters den Herren Dipl. Ing. **Otto Moser**, Dipl. Ing. Dr. **Erich Stadlober**, Dipl. Ing. Dr. **Eberhard Franz**, Dipl. Ing. **Franz Borstner**, Ing. **Johann Gressenberger** und **Gottfried Aldrian**, sowie dem stets bereitwilligen und unersetzlichen Werkmeister i. R. **Johann Linhart** (t) mit seinem Arbeitsteam auszusprechen, als auch den jungen Triebfahrzeugführern und Mitarbeitern der GKB, **Herbert Ehmann**, **Karl-Heinz Grubelnik**, **Christian Stocker** und **Siegfried Zirngast**, die in den letzten Jahren diese verantwortungsvollen Arbeiten übernommen haben und sich heute mit gleichem Einsatz um den betriebsfähigen Erhalt der „671“ bemühen, wie Generationen vor ihnen. Sie alle haben durch unermüdlichen, selbstlosen, persönlichen Einsatz, sei es durch technische Beratung, organisatorische und administrative Tätigkeiten oder durch die Einbringung jahrzehntelanger Berufserfahrung bei den handwerklichen Fertigkeiten mit erheblichem Freizeitaufwand dazu beigetragen, dem gesteckten Vereinsziel entsprechend die „671“ vor einem dahinrostenen Sockeldasein, vielleicht sogar vor dem Schneidbrenner zu retten und sie immer wieder betriebsfähig aufzuarbeiten. Nicht zu vergessen sind alle öffentlichen und privaten Institutionen, sowie alle Personen, die durch finanzielle Unterstützung oder sonst wie mitgeholfen haben, dass diese legendäre Dampflokomotive mit kaum glaubhaften 150 Dienstjahren wieder munter pfauchend und zischend auf heimatischen Gleisen dem nächsten „runden Geburtstag“ entgegen fährt.

(Prof. Sepp Tezak)

Foto unten: Die „671“ am 19. Mai 2007 am Graz Köflacherbahnhof im Mittelpunkt des Interesses. Vor der Lok v.l.: **Siegfried Zirngast**, **Johann Linhart** (t), **Karlheinz Grubelnik** und **Christian Stocker**.

(Foto: HM)





Wer auch immer davon träumt, einmal als Lokführer auf einer Dampflokomotive wie der GKB „671“ zu fahren, der kennt meist nicht die Tätigkeiten, die vor und nach einer Fahrt notwendig sind. Für die **Drehzscheibe** hat **Karl-Heinz Grubelnik** **EB-TR** ([Foto links](#)) einen ganzen Vorbereitungs- und Arbeitseinsatz am Beispiel einer Sonderfahrt mit der „671“ an einem Sonntag von Graz nach Köflach (Abfahrt: 09.30) dokumentiert.

Dienstplan: Sonderfahrt mit GKB „671“

Am Beginn jeder Fahrt steht die Personaldisposition durch den Lokeinsatzleiter. Für eine Fahrt mit der „671“ werden zwei auf Dampfloks ausgebildete Lokführer benötigt, die bei der GKB eine Kesselwärter und Dampflokführerprüfung abgelegt haben.

Die Einteilung zum Dienst eines Lokführers und eines Heizers erfolgt durch den Lokeinsatzleiter (LEL). In Frage kommen dabei bei der GKB die Kollegen **Herbert Ehmman**, **Karl-Heinz Grubelnik**, **Christian Stocker** und **Siegfried Zirngast**, die neben ihrem regulären Dienst als Triebfahrzeugführer auch die entsprechenden Prüfungen für Dampflokomotiven erfolgreich abgelegt haben.

Für die Ausfahrt am Sonntag müssen die Vorbereitungen bereits am Freitag (Tag 1) beginnen:

- Es werden von einem „dampfloksgeprüften“ Mitarbeiter schon 2 Tage vor der Sonderfahrt der Kohlevorrat auf dem Tender, der Wasserstand im Kessel und vor allem, die laut Kesselgesetz nötigen Überprüfungen wie z.B. Plombierungen, Kesselfristen, erledigte Reparaturen laut Übergabebuch der Lok, auf Vorhandensein geprüft.

Fehlt beispielsweise Kohle auf dem Tender wird diese von uns organisiert, danach die fehlende Kohle auf den Tender mittels GKB-LKW ergänzt. Je nach Fahrtstrecken werden bis zu 6000 kg Steinkohle (Krakauer-Stück) bestellt. Dazu wird die Lok durch den Tzfz der Hausreserve, mittels Diesellok, auf ein für die Kohlebeladung geeignetes Gleis gestellt.

Natürlich muss auch Holz zum Anbrennen der Kohle beschafft werden, dieses wird meist aus der Holzabfallkiste der Tischlerei in der Werkstätte geholt. Gegebenfalls wird auch fehlendes Kesselwasser auf den niedrigsten Wasserstand (NW), durch einen speziellen Anschluss, der sich vor dem Kesselspeiskopf befindet, aufgefüllt.

Dies geschieht wohlgerneht noch alles in der Freizeit bzw. in einer Dienstpause oder nach Dienstende des regulären Dienstes.

Tag 2 (Samstag): Anreise der Lokmannschaft zur Dienststelle.

- Die eingeteilte Lokmannschaft, Lokführer und Heizer finden sich gegen 17:00h in der Traktion **EB-TR** in Graz ein. Nach dem **Melden zum Dienst** beim Lokeinsatzleiter (LEL), geht es dann nach Einsichtnahme in das Übergabebuch der Lok „671“ in den Spinraum, wo die Private Kleidung, gegen die Arbeitskleidung, dem „Blauzeug“ getauscht wird.

Nach dem Umkleiden, geht es nach der erfolgten Arbeitsbesprechung der Lokmannschaft in die Heizhaushalle auf das Gleis 2, wo die abgestellte Lok ihren „Ehrenplatz“ hat.

Dort werden erstmals die Ausrüstungsgegenstände der Lok auf Vorhandensein geprüft, bevor die Rostfläche der Feuerbüchse mittels „Schürbesteck“ gesäubert und die Stehbolzen sowie die „Bleichschraube“ auf den ordnungsgemäßen Zustand überprüft werden. Um dies durchzuführen, muss in die Feuerbüchse eingestiegen werden.

In der Zwischenzeit füllt der zweite Kollege den noch fehlenden Wasservorrat im Tender auf 13m³ auf. Dazu werden auch noch 2 Stück NALCO-Kugeln beigemischt, um eine Kalkbildung des Wassers im Kessel und in den Speiseleitungen zu vermeiden.

Nun werden die Öl und Schmierstoffe aufgefüllt. In der Regel sind dies, ca. 80 Liter VULKAN-Öl für die Achs- und Stangenlager-schmierstellen und rund 50 Liter Heißdampföl, auch Zylinderöl genannt, für die Schmierstellen an den Kolben- und Schieberstangen, sowie für die Zentralschmierpumpe.

Darauffolgend werden noch Verpackungsschnüre, Schmierdochte, Putzlappen, Reinigungspapier, Putzmittel als Vorrat für die Fahrt ergänzt. Sind all diese Arbeiten erledigt, geht es an das gesamte Triebwerk der Lok.

Dazu werden alle Schmierstellen geöffnet, die Schmierdochte auf ordnungsgemäßen Zustand kontrolliert und ggf. neu angefertigt. Bei den Kolben- und Schieberstangen werden auch nötigenfalls neue Verpackungsschnüre zur Abdichtung neu angefertigt und eingebaut. Bei diesem Arbeitsschritt wird auch der Rundgang um die Lok durchgeführt und der Rahmen, die Gewichtsabstützung, sowie die Zug- und Stoßvorrichtung auf etwaige Schäden untersucht.

Danach geht es in die „Arbeitsgrube“ unter die Lok, wo die eingebauten Druckluftbehälter entwässert werden und das gesamte Bremsgestänge kontrolliert wird. Hier kann es vorkommen, dass diverse Bremsklötze ausgetauscht werden müssen oder das Bremsgestänge nachgestellt werden muss. Bei diesem Kontrollgang wird auch der „Bauchflansch“ des Langkessels auf seine Dichtheit überprüft.

Sind all diese Überprüfungen und Arbeiten erfolgreich verlaufen, wird mit dem Anlegen der Kohle zum Anbrennen der Lok in der Feuerbüchse begonnen. Dazu werden ca. 30 Schaufeln Kohle in Form eines Kreises in der Feuerbüchse angelegt. Danach werden Holz und Papierstücke dazugegeben, sodass ein Anbrennen der Lok möglich ist.

Die Lok „671“ wird danach mit einer Diesellok, auf das Gleis 3 vor die Halle gestellt.

Vor dem Anbrennen wird nochmals kontrolliert, ob der Wasserstand im Kessel ausreichend, sämtliche Ventile am Armaturenkopf geschlossen, die Zylinderhähne geöffnet, die Steuerung in Mitte gestellt, der Regler geschlossen und eingeklinkt und die Handbremse angezogen ist. Auch die Dichtheit der Rauchkammertüre wird in diesem Arbeitsschritt kontrolliert.

Hiermit sind alle Vorbereitungsarbeiten zum Anbrennen abgeschlossen und es erfolgt um ca. 21.00 h das Anbrennen der Lok. ([Foto unten: Siegfried Zirngast](#) **EB-TR**)



Nach dem Waschen wird noch kurz der Fahrplan für den nächsten Tag und diverse Arbeiten die noch anstehen, durch die Lokmannschaft besprochen, bevor es in die Übernachtungszimmer zur Ruhezeit um ca. 21.45h geht.

Der diensthabende Remisenaufseher, der natürlich auch eine „Kesselwärterprüfung“ haben muss, beaufsichtigt über die Nacht das Feuer und den Wasserstand auf der Lok.

Tag 3 (Sonntag): Tag der Sonderfahrt

- Die Lokmannschaft trifft sich im Aufenthaltsraum um 07.00 h wo bei einer Tasse Kaffee der heutige Fahrtverlauf nochmals besprochen wird. (Foto unten: Herbert Ehmann **EB-TR**)

An der Lok wird dann der Zustand des Feuers, der Kesseldruck, der Wasserstand im Schauglas und an den Prüfhähnen kontrolliert. Das Kesselmanometer zeigt 6 bar, der Wasserstand im Schauglas ist ca. halb voll. Erforderlichenfalls wird jetzt das erste Mal nachgefeuert und ggf. Frischwasser in den Kessel nachgespeist, wobei hiermit auch gleichzeitig die Funktion beider Speisapparate überprüft wird.

Danach geht es wieder mal an das Triebwerk, wo jetzt das Lagerspiel sämtlicher Lagerstellen wie z.B. Haupt-, Treib- und Kuppelstangenlager eingestellt werden müssen. Dies bedarf wirklichen Fingerspitzengefühls, denn sind die Lager zu fest eingestellt, laufen sie im Fahrbetrieb heiß und führen zum Ausschmelzen der Lagerstelle. Sind die Lager zu locker eingestellt, schlagen und poltern sie im Fahrbetrieb, dies kann dann zum Schaden der Treib- und Lagerzapfen führen. Hierbei werden auch alle vorhandenen Schmierstellen geölt und abgeschmiert. Natürlich müssen auch die Zentralschmierpumpe, die Druckluftpumpe sowie die Tenderachslager mit den benötigten Schmierstoffen aufgefüllt werden.

Der Druck am Kesselmanometer zeigt in der Zwischenzeit bereits 9 bar. Jetzt können die Luftpumpe und der Turbogenerator (Lichtmaschine) in Betrieb genommen werden. Zum gleichen Zeitpunkt wird auch der „Abschlammer“ erstmals betätigt, um den gebildeten Kesselschlamm und diverse Ablagerungen im Kessel zu beseitigen.

Die Druckluftbehälter werden durch die Luftpumpe auf 8 bar gefüllt, danach erfolgt die Bremsprobe der Bremsanlage, laut der Bremsvorschrift M26. Signaleinrichtungen wie die Lokpfeife, das Zugspitzensignal und die Beleuchtung des Wasserstandes werden auf Funktion geprüft.

In weiterer Folge wird der Aschenkasten von Schlacke entleert. Dazu ist es notwendig in die Arbeitsgrube unter die Lok zu gehen. Nach dem „Ausputzen“ des Aschenkastens wird die Aschenkastenwassereinspritzung auf die ordnungsgemäße Funktion, sowie das Funkengitter und die Aschenkastenklappe geprüft.

In der Zwischenzeit ist es bereits 08:45h geworden und es bleiben noch 30 Minuten bis zur „Heizhausgrenze“. Den um 09:15h muss die Lok den Wagenzug, der auf Gleis 731 am Graz Köflacherbahnhof steht, anspannen.

Die Zeit wird genutzt um die Lok noch auf Hochglanz zu bringen, wobei der Kessel und das Gestänge der Lok „aufpoliert“ werden.

Vor der Ausfahrt aus dem Traktionsstandort werden noch sämtliche betriebliche Unterlagen wie z.B. der Fahrplan, die La, sowie ein Funkgerät beim LEL abgeholt.

Jetzt ist die Lok samt Lokmannschaft abfahrbereit als Verschubfahrt aus der Traktion zum Wagenzug. Dies wird nun auch dem Fahrdienstleiter mitgeteilt.

Bevor es aus der Traktion Richtung Bahnhofsgleise geht, muss der Lokführer die Zylinder durch langsames Öffnen des Reglers bei voll ausgelegter Steuerung und eingebremster Lok vorwärmen. Danach ein kurzer Pfiff und los geht's. Pünktlich um 09:10 h verlässt die „671“ die Heizhausgleise.



Der Wagenzug auf Gleis 731 bestehend aus sieben Wagen der Bauart Bi und Bdiow wird angespannt und mit dem Zugführer wird eine Vollbremsprobe des Wagenzuges durchgeführt. Die Zugpapiere werden an die Lokmannschaft übergeben, ein letztes Mal werden die Lager und Schmierstellen kontrolliert und vom Heizer ein so genanntes Grundfeuer in der Feuerbüchse angelegt, zusätzlich muss am Aschenkasten noch die Luftklappe geöffnet werden, um eine bessere Feueranfischung zu erlangen. Das Kesselmanometer zeigt nun 10,7 bar Dampfdruck bei $\frac{3}{4}$ Wasserstand im Schauglas.

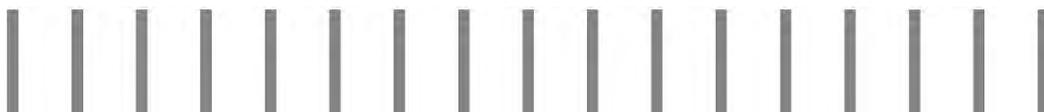
Dann ist es soweit um Punkt 09.30 h ein Pfiff am Bahnsteig durch den Zugführer, danach der Zuruf des Lokführers zum Heizer: „Ausfahrt frei mit 40, Zylinderhähne öffnen, Abfahrt!“

Sorgfältig öffnet der Lokführer nach dem Lösen der Bremse den Regler, wobei hier beim Anfahren die Steuerung voll ausgelegt ist. Nach der Anfahrt wird die Steuerung vom Lokführer auf 30% zurückgenommen, jetzt öffnet der Heizer erstmals die Feuertüre und beginnt mit dem Nachfeuern, aber nur an den Stellen in der Feuerbüchse, „wo es die Maschine braucht“. Denn das Heizen, das Zusammenspiel der Luftklappen, des Wasserstandes und vor allem des Lokführers erfordern sehr viel Erfahrung und auch ein wenig Geschick.

Der erste planmäßige Aufenthalt ist der Bahnhof Strassgang.

Der Zug ist bahnsteiggemäß zum Halten gekommen, nun begibt sich der Lokführer rund um das Triebwerk, wo er alle Lager auf etwaiges Warmlaufen kontrolliert. In der Zwischenzeit „richtet“ der Heizer wiederum das Feuer für die anschließende Weiterfahrt Richtung Lieboch. Hier darf auf die folgende Steigung zwischen dem ehem. Posten 9 und dem Bf. Premstätten-Tobelbad nicht vergessen werden, wo die Lok sehr viel Kraft und somit ausreichend Dampf benötigt.

Nach der Durchfahrt im Bf. Premstätten-Tobelbad wird nach Zuruf des Lokführers „Zu ist!“ der Regler geschlossen und die Steuerung voll ausgelegt, Leerlauf. Dies wird genutzt, um die erhitzte Rauchkammer, durch die dafür vorgesehene Wassereinspritzanlage abzukühlen. Dazu wird der Wasserwechsel des Speisapparates (Dampfstrahlinjektors) geöffnet und danach das Anlassventil betätigt. Der Heizer hat in der Zwischenzeit die Luftklappe am Aschenkasten wieder geschlossen, um ein weiteres Steigen des Kesseldruckes zu vermeiden.



Die weitere Fahrt bis zum Endbahnhof Köflach, verläuft sowohl für die Lokmannschaft, als auch für die zahlreichen Fahrgäste, mit gemüthlicher Höchstgeschwindigkeit von 40km/h, zur vollsten Zufriedenheit.

In Köflach um 10.50 h angekommen, wird der Sonderzug bereits von der Stadtfeuerwehr Köflach am Bahnsteig in Empfang genommen. Nun heißt es „Wasser nehmen“, denn von den 13m³ sind nur noch ca. 4 m³ Wasser im Tender. Dazu wird ein eigens dafür angefertigtes Kniestück am Tenderfüllstutzen montiert und ein C-Schlauch für die Befüllung durch das Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr angeschlossen. Und dann heißt es „Wasser marsch“!

(Foto rechts: **Karlheinz Grubelnik**)



EB-TR

Die Zeit wird wieder genutzt, um das verschleuderte Schmieröl, das sich während der Fahrt an dem ganzen Gestänge und am Rahmen des Fahrgestelles der Lok abgelagert hat, mit Putzlappen zu reinigen. Daneben bleibt auch etwas Zeit den interessierten Fahrgästen des Zuges, die sich fast alle um die Lok versammelt haben, ein paar technische Details zu erklären.

Der Wagenzug wird durch den Zugführer gesichert und abgekuppelt, bevor nach dem Wassernehmen, die Lok zum ehemaligen Heizhausgelände Richtung Drehzscheibe fährt. Dort angekommen, wird die Lok samt Lokmannschaft schon von zahlreichen Fotografen und Eisenbahnfreunden erwartet. Nach der Auffahrt auf die Drehzscheibe, wird die Lok gesichert eingebremst und danach wird die Drehzscheibe mechanisch entriegelt.

Jetzt heißt es für die Mannschaft „Ho-Ruck“ und die Lok beginnt sich um die eigene Achse zu drehen, dies wird natürlich von den dort anwesenden Eisenbahnfreunden fachkundig beobachtet und fotografisch festgehalten. Für eine freiwillige Spende, gibt da schon manchmal von der Lokmannschaft eine Ehrenrunde für die Fotografen.

Ist das Drehen bewerkstelligt, fährt die Lok auf ein geeignetes Gleis, wo jetzt vom Lokführer die Rauchkammer und vom Heizer der Aschenkasten von Schlacke und Russ gesäubert werden müssen. Jetzt wird auch das so genannte „Ruhefeuer“ in der Feuerbüchse mit Kohlestücken angelegt, so, das dies die Form eines Kreises in der Feuerbüchse bildet.

Nun zeigt die Uhr 12.15 h und es ist einmal Zeit für einen kleinen Imbiss, den sich die Lokmannschaft selbst zubereitet. Heute steht „Grillwürstel aus der Feuerbüchse“ auf dem Speiseplan, dazu gibt's Mineralwasser aus 1 Literflaschen, die im Wassertender während der Fahrt gut gekühlt werden. Nach einer kurzen Kaffeepause im angehängten Buffetwagen der StEF mit der obligaten Fachsimpelei, geht es schon wieder an die Vorbereitungsarbeiten für die Rückfahrt.

Wieder einmal alles abschmieren, denn auch die Luftpumpe und Zentralschmierpumpe benötigen jetzt eine Nachfüllung. Die Lok begibt sich um ca. 15.00 h wieder vom Heizhausgelände an den Wagenzug. Jetzt werden auch die Rollen des Lokführers und Heizers getauscht, da bei uns jeder ausgebildete Kesselwärter auch eine Dampflokführerprüfung hat.

Bremsprobe, Dampfdruck und Wasserstand stimmen, Abfahrt in Köflach um 15.30 h. Auch auf der Rückfahrt von Köflach zum Graz Köflacherbahnhof gibt es keine Vorkommnisse und der Zug fährt „Recht“ um 18:00 h in Gkf ein.

Nun wird die Lok vom Wagenzug abgespannt und verabschiedet sich durch einen kurzen Pfiff der Dampfpeife bei den zufriedenen und begeisterten Fahrgästen, bevor es Richtung Gleis 870 in die

Traktion geht. Dort angekommen, wird auf das Gleis 3 gefahren und es beginnen die zahlreichen Nachbereitungsarbeiten. Aschenkasten und Rauchkammer werden nochmals mit Wasser eingespritzt, danach geht es wieder an die Reinigung des Aschenkastens und der Rauchkammer. Nun fährt die Lok mit dem Restdampf auf das Gleis 2 in die Halle, wo sie wieder gesichert abgestellt wird. Alle Luftklappen am Aschenkasten werden geschlossen und an der Feuerbüchsenrohrwand wird noch

ein kleines Restfeuer angelegt, sodass die Rohrwand langsam abkühlen kann.

Jetzt beginnt die Außenreinigung der Lok, wobei mittels speziellem Multischutz-Spray die gesamte Lok „eingelassen“ wird und von Führerhausdach beginnend, bis zu den Radreifen alles geputzt wird. Dieser Arbeitsschritt allein dauert ca. 2 Stunden.

Ist alles fertig wird noch ein letztes Mal der Wasserstand im Kessel geprüft bevor sich die Lokmannschaft um 20.25 h in das Traktionsgebäude zum Waschen begibt. Dann werden noch diverse Mängel und anstehende Ausbesserungen in das Lokübergabebuch eingetragen, danach werden die Lokschlüssel beim Lokeinsatzleiter abgegeben und es erfolgt um 21.10 h die **Abmeldung vom Dienst**.

(Text: **Karlheinz Grubelnik** **EB-TR**; Fotos: KHG, HM)

(Heiz-)Hausbesuch bei GKB „671“

Wir wollen Ihnen hier aber auch einen kurzen Bericht über die Arbeiten geben, die geleistet wurden, wenn die „671“ nicht fährt und sie einmal aus ungewöhnlichen Blickwinkeln zeigen.

Christian Stocker **EB-TR** und **Siegfried Zirngast** **EB-TR** haben dazu Arbeiten und einige Fotos, von den das ganze Jahr über laufenden Wartungs- und Reparaturarbeiten zusammengestellt. In Summe haben allein die beiden Kollegen **Siegfried Zirngast** und **Christian Stocker** in den vergangenen Jahren rund 2.000 Arbeitsstunden unentgeltlich für den Erhalt der „671“ geleistet, zusätzlich zu den von der Geschäftsführung bewilligten und bezahlten Arbeitsstunden. Ein gewaltiger Einsatz, der nur von wenigen Eingeweihten gewürdigt und leider kaum gedankt wurde. Daher an dieser Stelle ein aufrichtiges Danke für dieses freiwillige Engagement an **Siegfried Zirngast** und **Christian Stocker** und an alle unterstützende Kollegen und den freiwilligen Helfern der Steirischen Eisenbahnfreunde, die im Rahmen ihrer Möglichkeiten bisher immer mitgeholfen haben!

Und wenn auch SIE Hand anlegen wollen, die beiden sagen Ihnen gerne wie!

Auf den Fotos der nächsten Seite sehen Sie einige Schnappschüsse von den Arbeiten an der „671“, die in den letzten Monaten durchgeführt wurden und von Koll. **Zirngast** mit dem Handy dokumentiert worden sind.

(HM)



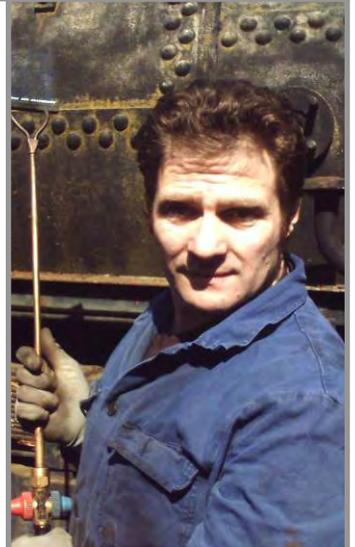


In Stichworten ein Tätigkeitsbericht seit 2008

(in Klammer die Namen der Beteiligten)

- Steuerung links neu eingestellt (Stocker, Zirngast),
- Funkensieb neu (Stocker, am Foto rechts)
- Aschenkasten renoviert (Zirngast, am Foto links oben)
- Speißköpfe aufgearbeitet (Zirngast)
- Kreuzkopfkeil links neu eingepasst (Zirngast)
- Kreuzkopfkeil rechts neu angefertigt (Zirngast)
- Olvventil plus Schmierleitung bei Dampfdom neu (Stocker)
- Dampfpeife plus Absperrventil aufgearbeitet (Stocker)
- Anlassventile für Injektoren neu abgedichtet (Stocker)
- Wasserstand am Tender rep. (Stocker)
- Roststab (Konecnik, Grubelnik, Zirngast)
- Dezember 2008 Lok einwintern: Wasser ablassen, Buchse bürsten, Rauchkammer reinigen
- Bürsten: Rohre bürsten und blasen (Grubelnik, Ehmann, Zirngast)
- Inzwischen Anfertigung des Gussmodells für die Roststäbe (Konecnik jun. u. sen.)
- Jahresabschluss Lok Generalputz (Konecnik, Zweidick, Sommer, Grubelnik, Zirngast)
- Gussmodel fertig abgeholt in Köflach (Zirngast)

- Am 12. 3. 2009 äußerliche Untersuchung plus Dichtheitsprobe
- Saisonvorbereitung: Sicherheitsventile abmontieren, sämtliche Absperrventile abdichten
- Weitere durchgeführte Arbeiten: Dampfturbine, Bremszylinder bei Tender, Kamin, Achslagerfederung beim Tender, neuer Feuerrost, neue Feuermauer, neuen Kreuzkopfkeil rechts einpassen und so weiter ...



EB-IH: GKB „671“ in der Werkstätte



Unsere **verehrte alte Dame** begann ihr 150. Arbeitsjahr leider mit einem Bruch eines Treibzapfens und sie liegt daher zur Zeit auf der „Krankenstation“. Der Rahmen liegt aufgebockt im Heizhaus (siehe Foto oben; Stadlober), die Radsätze (Foto unten vom 14. Jänner; A. Wallner), Antriebsgestänge und Schornstein sind in der GKB-Werkstätte am Graz Köflacherbahnhof, wo sie von den Kollegen um **Manfred Zöhrer** **EB-IH-PK** und Teamleiter **Helmut Muser** bearbeitet werden.

Im Rahmen der nach ihrer Zerlegung durchgeführten Befundung inklusive einer zerstörungsfreien Werkstoffüberprüfung (ZfP) wurden leider weitere Mängel und Schäden festgestellt. Aufgrund der entdeckten Anrisse in den Treib- und Kuppelstangen war es erforderlich, diese neu anfertigen zu lassen. Schließlich konnte die Fa. Heinz Ehgartner Ges.m.b.H. in Leoben gefunden werden, welche die maschinelle Ausstattung besaß, um damit sowohl den Treibzapfen zu fertigen und im Schrumpfverfahren in die

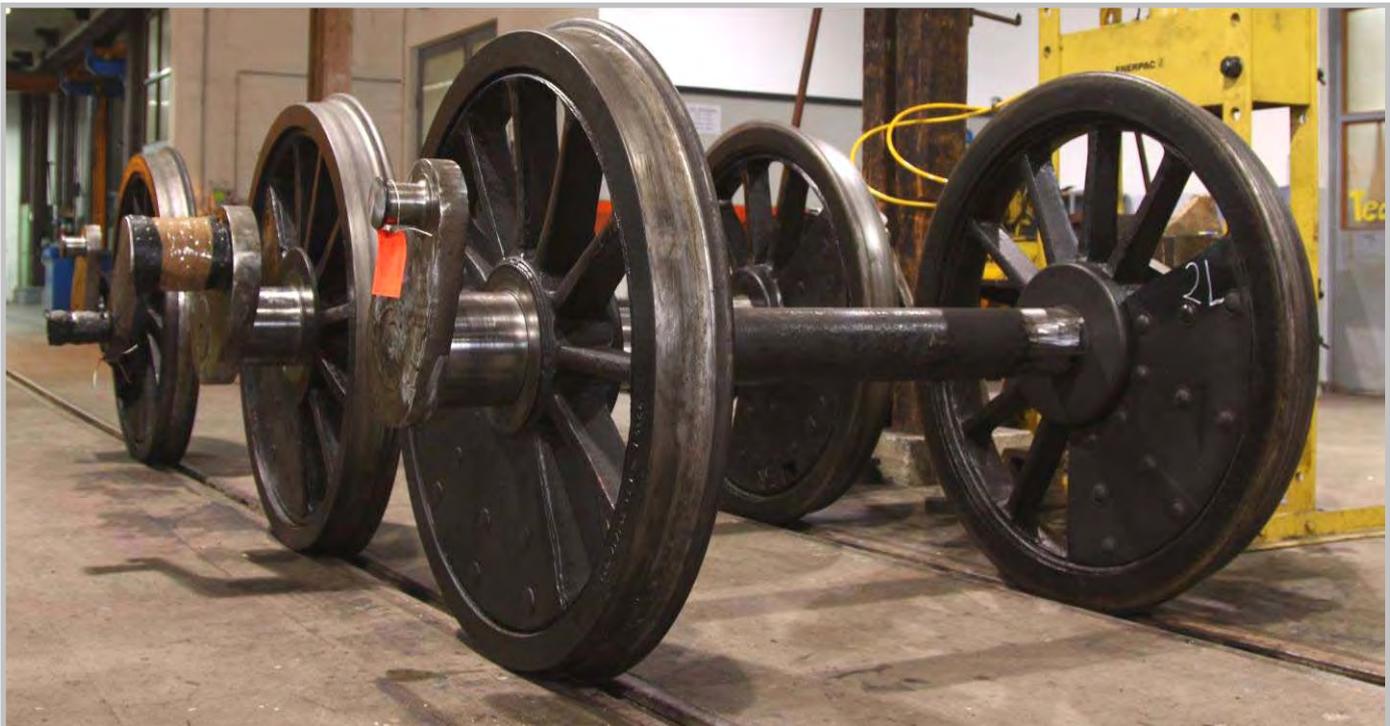


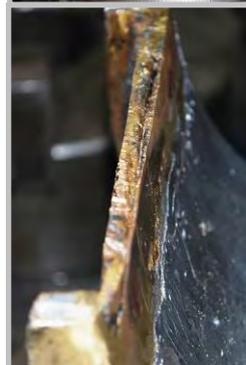


Foto oben: An der Achse die Punzierung SER 29 SB 1903
Foto links: Der neue Treibzapfen, bereits eingeschumpft.

(Fotos: Stadlober)

Kurbelwange einzubauen, als auch das von einem Sublieferanten geschmiedete Antriebsgestänge fertig zu bearbeiten.

Am Foto unten: Manfred Zöhrer **EB-IH** bei der Begutachtung der freiformgeschmiedeten Treibstangen- und Kuppelstangenrohlinge am 5. Februar bei der Fa. Ehgartner mit Herrn Szoeko.



An einem Achslager wurden Risse, Ablösungen des Ausgussmaterials und maßliche Abweichungen in der Lager- schale festgestellt. Eine Neuanfertigung aus einem Lagerschalenrohling und Aus- guss mit Weißmetall war notwendig, ebenso war der zugehörige Lagerkasten nachzuarbeiten. Am Foto oben: Team- leiter Helmut Muser **EB-IH** beim Vermessen der fehlerhaft erkannten Lagerschale. (links: Detailaufnahme)





Foto oben: Die Schmiede der GKB **EB-IH** mit dem alten Schornstein im Hintergrund.

Auch am aus Edelstahlblechen gefertigten Schornstein wurden an kritischen Stellen Korrosionsspuren gefunden, die sich nach erfolgter Sandstrahlung als Lochfraskorrosion herausstellten. Eine Reparatur erwies sich als nicht mehr sinnvoll und es wurde eine Fertigung in Form des Einrollens des äußeren und inneren Kegels aus einem beständigeren Nirosta-Werkstoff in Auftrag gegeben. Die Endfertigung, nämlich die Schweiß- und Nietarbeiten wurden dann von Mitarbeitern der Werkstätte, den Koll. **Reinhard Neuhold, Mario Schimautz und Rene Worisek**, vorgenommen.



Das Aus- und Einbinden der Radsätze in den Rahmen der Lokomotive unter zu Hilfenahme einer Hebbockanlage besorgte das Team der Lokmontierung (siehe nächste Seite).



Auf den Fotos: **Rene Worisek EB-IH** beim Fräsen der Lagerschale (oben) und beim Punktschweißen am Schornstein der GKB „671“.

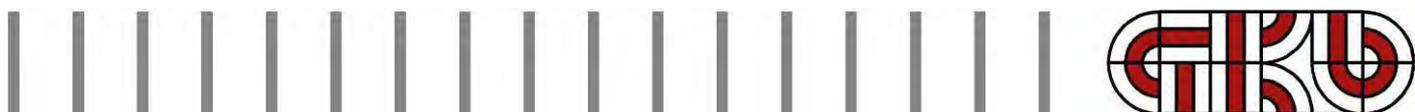




Oben: Das Team der Lokmontierung (v.l.) Bernd Bartl, Michael Schwindsackl, Bernd Bernardin, Mario Pickl, Anton Schreiner und DI Dr. Erich Stadlober

(Text: DI Dr. Erich Stadlober, Leiter [EB-IH](#) mit Fotos von Reinhard Neuhold, Manfred Zöhrer, Erich Stadlober und Alois A. Wallner [EB-PV](#))

Unten: GKB „671“ am 8. Februar 2010





Ob groß, ob klein, die „671“ muss es sein!

Ing. Andreas Konecnik präsentiert seine ganz persönliche 671:

Das Modell - Meine „671“

Im Juni 2009 hatte mein H0-Modell (Maßstab 1:87) der GKB Dampflokomotive „671“ bei der Ausstellung der Modulanlage der „Sulmtalbahn“ in Wies den ersten „öffentlichen“ Auftritt (siehe Bericht in der Drehzscheibe Nr. 45 / August 2009). Am Foto oben: Mein Modell der „671“ in der Abendsonne am Bahnhof Gleinstätten

Bevor ich auf den Bau der „671“ genauer eingehe, will ich mich zuerst kurz vorstellen: Mein Name ist **Andreas Konecnik**, bin Mitglied bei den **Steirischen Eisenbahnfreunden**, und war schon immer an der großen wie auch an der kleinen Eisenbahn interessiert. Das bewog mich auch dem Verein StEF beizutreten, um etwas zum Erhalt der historischen Fahrzeuge beitragen zu können. Neben dem Vereinsleben und der Teilnahme an Ausstellungen baue ich Lok- und Wagen-Modelle nach GKB- Vorbildern.

Mich haben die Fahrzeuge der GKB immer interessiert, vor allem die Dampflokomotiven aber auch die Diesellokomotiven. Ich bin dafür bekannt, dass die Lokomotiven mit den wenig dekorativen Stromabnehmern nicht zu meinen Favoriten zählen.

Für mich ist die Technik der „671“ beeindruckend, vor allem wenn man bedenkt, welche Möglichkeiten die Konstrukteure und Maschinenbauer um 1860 zur Verfügung hatten. Das war auch der Grund diese Maschine als H0-Modell nachzubauen. Bis dorthin war es aber ein langer Weg.

Nun zum Baubericht:

Nach dem Erhalt einer Typzeichnung und von Detailzeichnungen bzw. vielen geschossenen Fotos vom Original wurde mir bewusst, dass ich kein einziges am Modellbahnmarkt befindliches Modell (wie sonst bei meinen anderen Fahrzeugen) nehmen konnte, um es umzubauen. Es musste ein fast vollständiger Eigenbau werden. Außer einigen Kleinteilen wie Luftpumpe, Lichtmaschine, Luftschläuche und Bügelkupplungen und dem Antrieb von diversen Modellbahnherstellern konnte ich nichts verwenden. Für den Antrieb im Tender verwendete ich einen fertigen Antrieb der Fa. Piko. Das Metallgussteil musste gefräst werden, um diesen im schmalen Tendergehäuse unterbringen zu können. Eine Achse wurde versetzt, die dadurch antriebslos wurde. Zur Erhöhung der Zugkraft wurden die zwei verbliebenen angetriebenen Achsen mit Haftreifen versehen.

Foto unten: Die einzelnen Gehäuseteile von Lok und Tender



Das tragende Teil des antriebslosen Lokfahrgestelles ist ein gefräster Messingrahmen. In diesem Messingrahmen sind die Achsen eingebunden und die Stromabnahme aufgebaut. Auf den Messingrahmen ist dann der Außenrahmen aufgebaut, der aus Festigkeitsgründen nur die Zylinder und Kreuzkopfschienen mit der Steuerung trägt. Auf dem Messingrahmen sind dann der Kessel und das Führerhaus aufgesetzt. Die einzelnen Baugruppen sind unsichtbar von unten verschraubt, sodass eine zerstörungsfreie Zerlegung bei Wartungsarbeiten möglich ist.



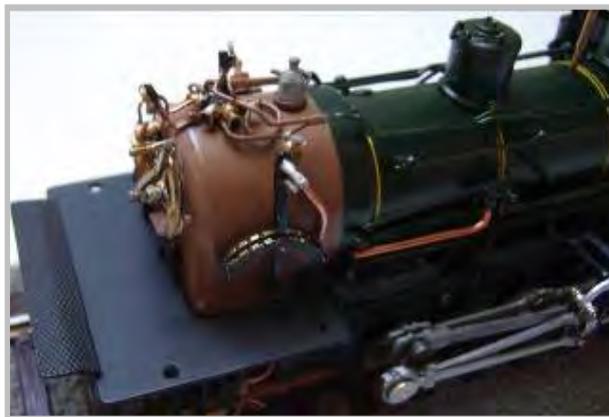
Die Aufbauten wie Kessel, Tendergehäuse, Außenrahmen von Lok+Tender und Zylinder wurden aus Kunststoffplatten und -drehteilen gefertigt, welche mit Superkleber verklebt wurden. Das Führerhaus und der Stanitzelrauchfang wurden aus 0,2 mm dickem Messingblech gefertigt und verlötet. Vor dem Biegen der Bleche wurden die Nietnachbildungen mittels einer Reißnadel durchgedrückt. Die unzähligen Kleinteile wie Leitungen, Armaturen, Dampfdom usw. sind aus Messing- bzw. Kupferdrähten und Messingdrehteilen zusammengesetzt und verlötet. Die Teile der Steuerung, Treibstangen und Kuppelstangen sind aus 0,6 mm dickem Stahlblech gefertigt. Die beweglichen Teile sind mit selbstgedrehten Messingnieten verbunden.

Die Beleuchtung erfolgt mittels winziger Chip-Leuchtdioden, die Elektrik und der Digitaldecoder sind im Tender unter dem Kohleneinsatz untergebracht. Das Modell hat noch die Besonderheit, dass es sowohl auf Gleichstromschienen und nach der Montage eines Schleifers und dem Umschalten der Stromführung auch auf meinen 3-Leiter Märklin-Schienen betrieben werden kann.

Nach der Fertigstellung aller Teile wurde ein Probeverbau (Foto ganz oben) vorgenommen, um noch einmal die Passgenauigkeit zu überprüfen.

Alle Teile wurden anschließend entfettet, grundiert, kleine Unebenheiten wenn notwendig gespachtelt bzw. fein geschliffen und in den original RAL-Farbtönen lackiert. Die hauchdünnen gelben Zierstreifen wurden aus selbstklebender Folie aufgeklebt. Nach dem Aufbringen der Beschriftung wurden alle Baugruppen mit einem

Foto rechts: Die fertige „671“ komplett ausgerüstet mit Kohle und Werkzeug



seidenmatten Klarlack versiegelt.

Endlich der Zusammenbau, auch der Führerstand wurde detailliert nachgebildet (siehe Foto Mitte).

Nach dem Zusammenbau erfolgte die erste Probefahrt und „Belastungsfahrt“. Meine „671“ sollte mindestens eine 8-teilige Biow/BDiow Wagengarnitur ziehen können. Das Modell übertraf meine Erwartungen und kann auf der Ebene 20 Wagen ziehen – völlig ausreichend im Modellbetrieb.

Nach weiteren ausgiebigen Probefahrten auf der Modellbahnanlage des StEF-Kassiers **Anton Verhnyak** stand einem Einsatz auf der Modulanlage der Sulmtalbahn nichts mehr im Wege.

Für die Anfertigung der Teile habe ich eine kleine Dreh-Fräsmaschine der Fa. Emco/Unimat3. Die gesamte Projektlaufzeit zog sich beinahe 8 Jahre hin, da andere Modelle und das „normale Leben“ mich zu Unterbrechungen zwangen. Die Arbeitsstunden habe ich irgendwann aufgehört zu zählen, schätze sie aber auf weit mehr als 700.

Ich möchte mich noch bei folgenden Personen, die mich bei dem Projekt unterstützt haben bedanken:

Prof. **Sepp Tezak**,
Detailzeichnungen,
Franz Kiegerl,
Typzeichnung

Gilbert Haas, der bei der Lackiererei die RAL Farbtöne nachfragte

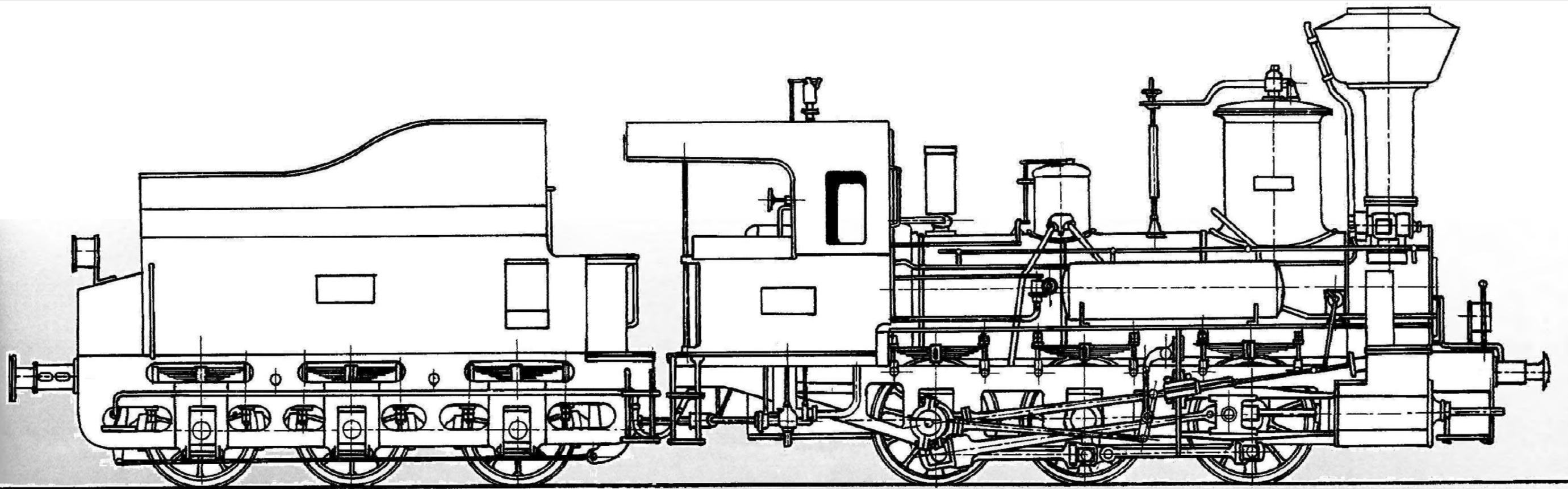


und bei
Karl-Heinz Grubelnik,
Siegfried Zirngast,
Christian Stocker, **Herbert Ehmann**
und bei der GKB, die es mir ermöglichten die „671“ genau zu „studieren“.

Zum Abschluss hoffe ich, dass das Vorbild nach der Reparatur im 150. Betriebsjahr und darüber hinaus noch lange dampfen wird.

(Text und Fotos: Ing. Andreas Konecnik)





Die „671“ Anfang der 1920er Jahre, noch mit den Initialen SB-DV (Süd-Bahn - Déli-Vasút) vermutlich anlässlich der Übernahme in die GKB in Bärnbach aufgenommen. © Sammlung Dr. Jörg Körner



G – BL : Neuer GKB – Betriebsleiter

Wechsel des verantwortlichen Betriebsleiters

Anlässlich der bevorstehenden Ruhestandsversetzung des bisherigen Betriebsleiters DI Dr. **Erich Stadlober** übernahm ab 1. Februar 2010 **Wolfgang Zlatar** diese Agenden.

Gemäß Eisenbahngesetz hat ein Eisenbahnunternehmen einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört sowie des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn verantwortlich ist.

In der Eisenbahnverordnung sind die Aufgaben, die Anforderungen und die Genehmigung der Bestellung des verantwortlichen Betriebsleiters durch die Behörde geregelt.

In der ebenfalls behördlich genehmigten Dienstvorschrift für Betriebsleiter werden die Rechte und Pflichten, das sind im Wesentlichen Anhörungs- bzw. Mitwirkungsrechte bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmitteln, bei der Erstellung oder Änderung von Dienstvorschriften und Dienst-anweisungen, bei der Auswahl, Aus- und Weiterbildung von Betriebsbediensteten und bei der Untersuchung außergewöhnlicher Ereignisse. Zu seinen Aufgaben zählen die Beratung und Unterstützung des Unternehmens in Angelegenheiten, die für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs bedeutsam sein können. So trägt er gemäß Funktions-/Stellenbeschreibung auch die Verantwortung für das zertifizierte Sicherheitsmanagementsystem für das Gesamtunternehmen und erstellt den jährlichen Sicherheitsbericht an die Behörde.

Ein Rückblick anlässlich des Wechsels

Meine Tätigkeit als Betriebsleiter begann im Jahre 1997 mit der Bestellung zum Stellvertreter des verantwortlichen Betriebsleiters, den damals Hr. DI **Otto Moser** ausübte. Mit dessen Ruhestandsversetzung übernahm ich ab 01. Februar 1998 die Tätigkeit des verantwortlichen Betriebsleiters. Ende des Jahres 2000 erfolgte nach Eignungsfeststellung durch die Oberste Eisenbahnbehörde die Erweiterung der Befugnis als Betriebsleiter für die GKB im Rahmen der Erbringung österreichweiter Eisenbahnverkehrsleistungen.

Zu den Schwerpunkten meiner Tätigkeit als Betriebsleiter zählten die Erlangung der erstmaligen Sicherheitsbescheinigung für Personen- und Güterverkehrsdienste, ausgestellt am 30. 1. 2001 und nachfolgende Verlängerungen, die Mitwirkung bei der Ausarbeitung der Triebfahrzeugführerrichtlinie, der Aufbau der Ausbildungs- und Prüfungsgemeinschaft GKB/STLB, die Mitwirkung beim Aufbau und der Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems, bei der Erprobung und Erlangung behördlicher Genehmigungen für diverse Schienenfahrzeuge wie z.B. Lok DH1700.1 (auch für den Einsatz in Slowenien), Generatorwaggon etc. sowie im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung, die den Bereich Eisenbahninfrastruktur betrifft.

Abschließend möchte ich mich bei all meinen Kolleginnen und Kollegen, insbesondere jene im ausführenden Betriebsdienst, für die engagierte, konstruktive Zusammenarbeit und Unterstützung im Laufe meiner exakt 12-jährigen Tätigkeit als verantwortlicher Betriebsleiter im Sinne einer „sicheren“ Eisenbahn GKB bedanken. Meinem Nachfolger Hr. Wolfgang Zlatar wünsche ich für seine neue Funktion alles Gute und möglichst viele unfallfreie Jahre.

DI Dr. Erich Stadlober

Foto unten: Wolfgang Zlatar, DI Dr. Erich Stadlober und Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl am 29. Jänner 2010

Foto: Peter Kronberger





EB – IH: Neue Werkstättenhalle – Startschuss ist gefallen!

Fotos oben: Baggerschürfungen (links) und Rammkernbohrungen am 14. Jänner 2010

Aufgrund der erfolgten Bestellung neuer 3teiliger Gelenktriebwagen mit einer Länge von beinahe 56 m, deren Instandhaltung durch die Werkstätte der GKB (Abt. **EB – IH**) erfolgen wird, ergibt sich die Notwendigkeit der Planung und Errichtung einer neuen Werkstättenhalle.

Zur Neubauhalle selbst: Sie wird eine Länge von 71,45 m, eine Breite von 21,60 und eine Höhe von ca. 14 m aufweisen und mit 2 Gleisen, sowie mit allen erforderlichen Einrichtungen für die präventive und korrektive Instandhaltung, sowohl der neuen Gelenktriebwagen als auch des im Bestand befindlichen Rollmaterials, ausgestattet sein.

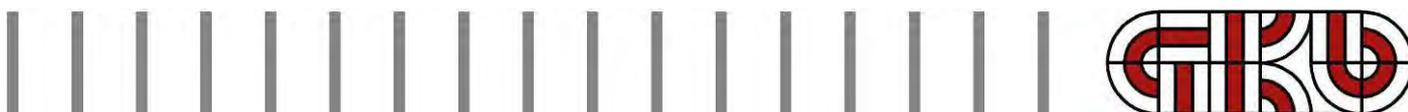
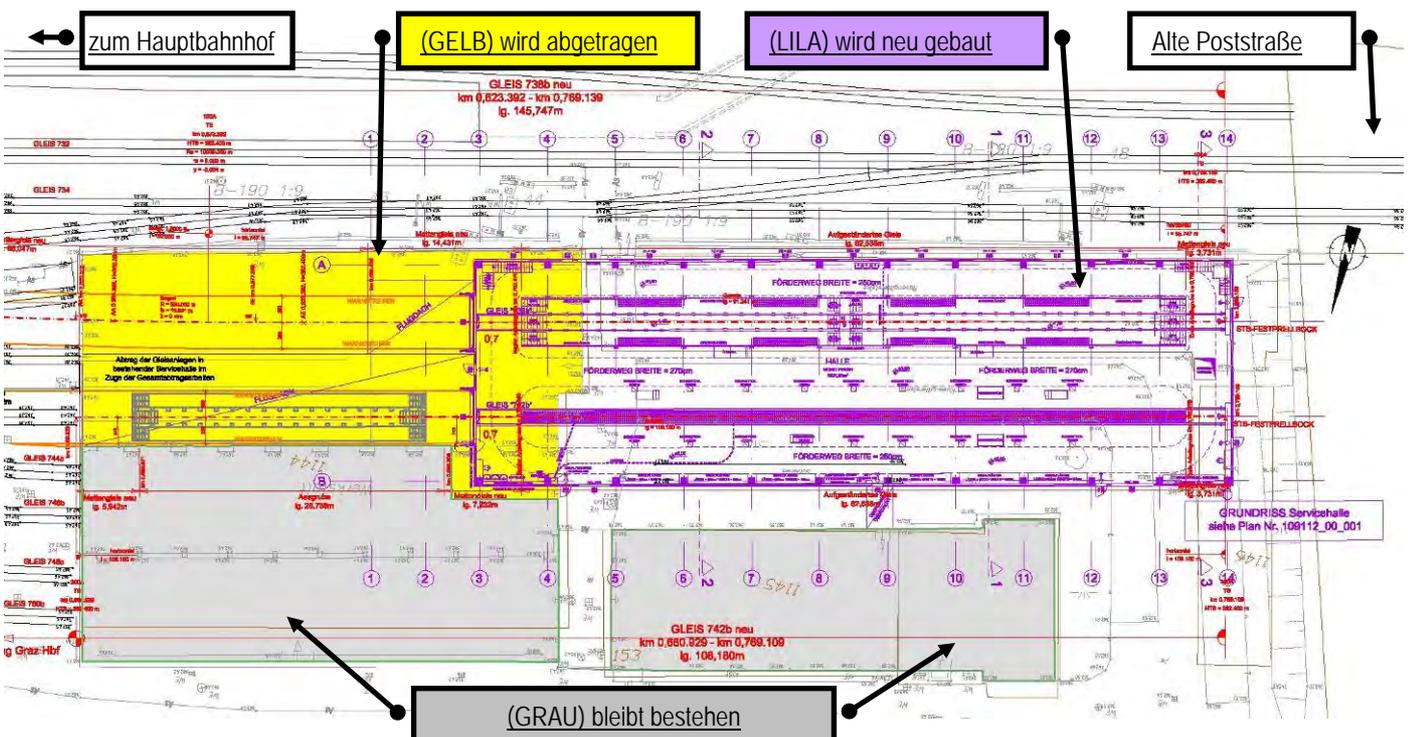
Nach umfangreichen Vorarbeiten, verbunden mit der Auswahl des geeignetsten Standortes, fiel die Wahl auf das freie Gelände südlich des Werkstättenverwaltungsgebäudes (siehe Lageplan). Die Arbeiten zur Vorplanung und Ausarbeitung der Einreichunterlagen zur Erlangung der Baugenehmigung wurden mittlerweile vergeben. Für die Fachgebiete Hochbautechnik, Maschinenbautechnik, Brandschutz, Elektrotechnik sowie für die Gesamtkoordination wurden Gutachter bestellt, die entsprechende Befunde und Gutachten als Grundlage für das im März geplante eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren liefern. Ebenfalls Teil der Einreichunterlagen wird das bodenmechanische Gutachten sein, wofür am 14. 01. 2010 im Bereich des geplanten Standortes Rammkernbohrungen und Baggerschürfungen vorgenommen wurden

Neben der Errichtung der Halle sind aufgrund von räumlichen Überschneidungen Anpassungen am Altbestand, insbesondere eine teilweise Kürzung und ein teilweiser Abbruch der bestehenden Triebwagenhalle erforderlich (im Lageplan gelb dargestellt).

Die Fertigstellung der Neubauhalle ist für Ende 2010/Anfang 2011, also gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der neuen Triebwagen, geplant.

In einer der folgenden Ausgaben werde ich das GKB Projektteam vorstellen, über die laufenden Aktivitäten zum Bau und über die Halle selbst detaillierter berichten.

(DI Dr. Erich Stadlober **EB – IH** ; Fotos: HM)



G-AS: Sicherheit zuerst – ein Resümee

Mit 35 Dienstjahren bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH in verschiedenen Verwendungen, zuletzt unter anderem auch als Sicherheitsfachkraft, trat Ing. **Anton Reinbacher** mit 1. Februar 2010 in den verdienten Ruhestand. Über seine nicht immer leichte Tätigkeit im Spannungsfeld zwischen Auftrag der Geschäftsführung, Arbeitsroutine der Kollegen und gesetzlichen Erfordernissen hat er im Jänner 2010 für die Drehseibe ein Resümee gezogen.

Drehseibe: Herr Ing. Reinbacher, Sie haben nun Ihren Aufgabenbereich bereits an Ihren Nachfolger, Koll. Egon Britzmann, übergeben, wie steht es bei der GKB um die Arbeitssicherheit?

Reinbacher: Schon recht gut! Hundert Prozent Erfolg wird man nie erreichen, aber in den letzten Jahren hat sich doch sehr vieles zum Besseren entwickelt. Vieles, was vor zwanzig Jahren noch überhaupt kein Thema war, ist heute selbstverständlich. Man verlässt sich nicht mehr nur auf einen wachsamen Schutzengel, sondern ist zunehmend bereit, für sich und auch die Kollegen, verantwortungsvoll zu handeln.

Drehseibe: Dafür war aber viel Überzeugungsarbeit notwendig, oder?

Reinbacher: Ja, und zwar in alle Richtungen. Im Tagesgeschäft steht ja bei allen Mitarbeitern die prompte Auftrags erledigung an oberster Stelle der Bemühungen und da stört es halt oft, wenn man noch zusätzlich Sicherheitsaspekte berücksichtigen soll. Mit einem fatalen Fehler, einem Unfall oder einer Berufskrankheit rechnet man ja für sich selbst nicht. Wenn dann aber doch etwas passiert, so helfen keine noch so guten Ausreden weiter, sondern nur das Suchen nach Lösungen zur Verhinderung gleichartiger Vorkommnisse. Aber das ist ein Lernprozess für alle. Auch manch leitender Kollege musste erst lernen, Verantwortung in Sachen Arbeitssicherheit zu leben und der Vorbildwirkung gerecht zu werden. Ein gutes Vorbild kann viel bewirken!

Drehseibe: Bei allen?

Reinbacher: Leider nicht bei Allen. Es gibt sie noch, die Kollegen, welche es halt „immer schon so oder anders gemacht haben“ und keinen Änderungsbedarf orten. Aber vor allem die jungen Mitarbeiter und die Lehrlinge sind da sehr aufgeschlossen, und mit den Jungen wächst dann auch die richtige Einstellung mit und beeinflusst dann doch manch älteren Kollegen. Viel gebracht hat da die gute Lehrlingsausbildung in der Werkstätte durch die Kollegen **Siegfried Tilzer** und **Peter Hösch**, es hat in den letzten Jahren die Verletzungsanfälligkeit von Lehrlingen stark abgenommen.

Drehseibe: Und wie sieht es allgemein aus?

Reinbacher: Da hat am meisten die firmenweite Einführung des Qualitätsmanagements gebracht. Die zahlreichen Gesetzes- und Verordnungsänderungen zum Arbeitnehmerschutz, welche ihren Ursprung in der Umsetzung von EU-Richtlinien hatten, waren anfangs vor allem eine bürokratische Belastung, haben sich durch das Qualitätsmanagement unter der Leitung von **Peter Stoeßl** unter tatkräftiger Mithilfe von DI **Harald Drummel** ganz gut umsetzen lassen. Durch gute, funktionierende Organisationsstrukturen haben sich erste Erleichterungen bei der Überwachung und Durchführung periodisch wiederkehrender Maßnahmen zum Arbeitnehmerschutz gezeigt. Nicht außer Acht gelassen werden darf auch die gute Arbeit der Sicherheitsvertrauenspersonen. **Helmut Kohler**, **Walter Krainer**, **Mario Pichler** und **Johannes Scherübel** sind gut motiviert,

kommunikativ und wenn es sein muss auch hartnäckig und es war immer angenehm, mit ihnen zusammenzuarbeiten.

Drehseibe: Vor sechs Jahren haben wir schon einmal über die Tätigkeit der Fachkraft für Arbeitssicherheit, wie das damals hieß, gesprochen. (Anm. d. Red.: siehe Drehseibe 15, Juni 2004) Damals haben Sie sich das gewünscht, was Sie jetzt berichten. Das heißt also, Sie haben erreicht, was Sie angestrebt haben. Sie waren erfolgreich!

Reinbacher: Erfolg ist immer etwas relatives, aber jede vermiedene Verletzung oder Erkrankung, jeder vermiedene Schmerz und jeder dadurch eingesparte Krankenstandstag ist sicher ein Erfolg, wenngleich nicht stattgefundenere Ereignisse in keiner Statistik nachzulesen sind. Das Bewusstsein für die Belange der Arbeitssicherheit ist aber sicher auf allen Ebenen gewachsen, was sich in Gesprächen und auch am Handeln erkennen lässt. Wobei meinem Nachfolger trotzdem nicht erspart werden wird, weiterhin wie ein Wanderprediger unermüdlich Gefahren aufzeigen und erforderliche Verhaltensweisen darlegen zu müssen.

Drehseibe: Das erinnert an eine Baumarktwerbung, - es gibt immer was zu tun, hier für Ihren Nachfolger. Was werden Sie jetzt im kommenden Ruhestand tun?

Reinbacher: Mich mehr um meine Hobbys kümmern, das sind alte Traktoren und Autobusse, da gibt es auch immer was zu tun!

Drehseibe: Dann danken wir, dass Sie sich noch für dieses Gespräch Zeit genommen haben und wünschen Ihnen alles Gute für den neuen Lebensabschnitt!

Bereits am 17. Dezember 2009 hat Ing. **Anton Reinbacher** **G-AS** im Kreise von Kollegen und Freunden in Voitsberg eine kleine Feier anlässlich seiner Pensionierung gehabt, von der uns Ing. **Christian Oitzl** **IN-FW-ST** ein stimmungsvolles Foto übermittelt hat.



Foto oben: Ing. **Anton Reinbacher** **G-AS** und GKB-Betriebsrat **Werner Joham** **BB** (rechts) anlässlich seiner Feier zum Übertritt in den Ruhestand. Mit dem Modell eines Traktorgespans stimmten die Kollegen ihn auf sein Hobby, Traktor-Oldtimer, ein, dem nun sein Hauptaugenmerk gelten kann.

(HM)





GKB – Börsenreport

Idee 28/2009: Fehlerauslesen bei MAN Motoren
Franz Pichler **EB-IH**

Das Fehlerauslesen bei den MAN Motoren der Triebwagen VT 70 wurde bisher durch die Fa. MAN durchgeführt. Teamleiter **Franz Pichler** **EB-IH**, hatte die Idee, die Fehlerauslesung künftig durch **EB-IH** selber durchzuführen. Dazu war lediglich die Anschaffung bzw. der Bau eines Prüfkoffers notwendig. Mit diesem Prüfkoffer, der bereits im Einsatz ist, werden diese Arbeiten nun von der Eisenbahnwerkstätte selbst erledigt, was in Summe zu einer erheblichen Kostenersparnis führt.



Foto oben: Teamleiter **Franz Pichler** **EB-IH** und Werkmeister **Siegfried Tilzer** **EB-IH** vor einem VT 70 bei der Fristuntersuchung

Idee 31/2009: Wassereintritt beim Personentunnel Gkf
Alois A. Wallner **EB-PV**

Bei starken Regenfällen war der Personentunnel am Graz Köflacherbahnhof wegen Überlastung der Abflussrinnen meist schnell überflutet, sehr zum Ärger aller Benutzer. Auch die Dachrinnen des Bahnhofgebäudes können das Regenwasser bei Starkregen nicht mehr aufnehmen, weshalb das Wasser vom Vordach rinnt.

Beim Personentunnel wurden bereits bei den Zugängen zusätzliche Abflussrinnen erreicht. Bei den überlasteten Dachrinnen wird an einer Lösung gearbeitet.

Foto rechts: Koll. **Alois Wallner** vor einer der neu errichteten Abflussrinnen.

(Text und Fotos: Andreas Schwammerlin, ZBR-Obmann)



Übergabe der **Julius Glück Stiftung**, von links: Betriebsratsvorsitzender **Siegfried Tilzer** **EB-IH**, GD Mag **Franz Weintögl**, **Michael Spieß** mit Sohn **Jan**, Mag. **Michaela Weyland** **G-PE**, v.d. Priv.-Vors. d. Privatbahnen **Rudolf Kaiser** und Betriebsrat **Andreas Schwammerlin**, Kuratoriumsmitglieder der Stiftung

Julius Glück Stiftung u. ÖBV als Helfer!

Kollege **Michael Spieß** **EB-IH** ist nach einem privaten Schicksalsschlag Alleinerzieher seines Sohnes **Jan**, 15 Monate, und seit Mai vorigen Jahres in Vaterkarenz. Um ihn in dieser schwierigen Situation auch finanziell zu unterstützen, wurde ihm von der **Julius Glück Stiftung**, einer Stiftung für Bedienstete von Privatbahnen, über Ansuchen von Geschäftsführung und Betriebsrat ein ansehnlicher Betrag zuerkannt.

Aber auch die ÖBV, die **Österreichische Beamtenversicherung** (rechts mit Landesdirektor **Friedrich Winkler**), stellte sich mit einer großzügigen Zuwendung an Kollegen **Spieß** ein und bewies ihre Bedeutung als soziale und verantwortungsvolle Versicherung. Die ÖBV verzichtet auf Weihnachtspresente für ihre Kunden und stellt die dafür vorgesehenen Beträge sozialen Zwecken zur Verfügung. Koll. **Michael Spieß** kann durch die zur Verfügung gestellten Unterstützungen zumindest finanziell die Zukunft leichter bewältigen.

Im Namen von Kollegen **Spieß** und im Namen des Betriebsrates ein herzliches Dankeschön an die **Julius Glück Stiftung** und die **ÖBV** und an alle, die bei der Vergabe mitgewirkt haben. (Andreas Schwammerlin)

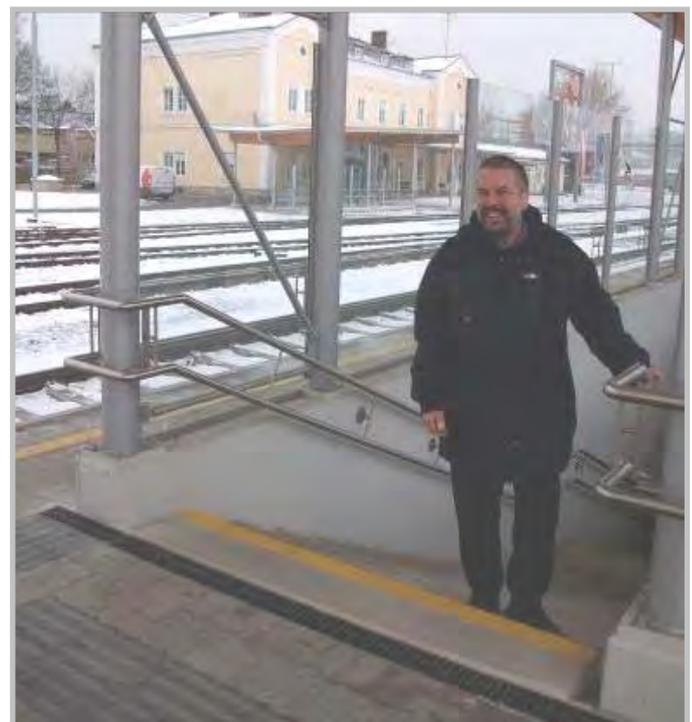




Foto oben: Die GKB „671“ mit sieben Biow am 6. Juni 2009 in Lieboch

Fortschritte beim GKB-Biow Umbau

Im Dezember 2009 wurden die 24 Volt-Batterieladeleitung und die Beschallungsinstallation des Biow 3746 fertig gestellt. Im Laufe der letzten drei Jahre wurden der Bdiow 3562 und fünf Biow (3741, 3742, 3743, 3745, 3746) mit einer zentralen Stromversorgung bzw. einer Beschallungseinrichtung ausgestattet.

Im Bdiow 3562 wurde ein Dieselaggregat (230 V / 3,6 kVA) inklusive Transformator und Gleichrichter (24 V, 140 A) samt Sicherungseinrichtung (FI- und Schutzschaltung) eingebaut. Alle Wagen sind mit Kunststoffsteckdosen inklusive Kupplungskabeln und einer durchgehenden 25 mm² starken Leitung versehen, sodass alle

Wagen entweder mit Aggregat- oder Netzbetrieb zentral mit 24 V DC zur Batterieladung und Stromversorgung des Buffetwagens gespeist werden können.

Zusätzlich sind nun alle Wagen mit Lautsprechern und einer durchgehenden Lautsprecherleitung (in die durchgehende Leitung integriert) ausgestattet. Die Beschallung wird vom Buffetwagen aus gesteuert. Die geleisteten Arbeitsstunden betragen pro Wagen rund 45 Stunden. Mitglieder der StEF betreuen die Batterien aller Wagen (Nachladung, Wasserkontrolle, WEBASTO-Kontrolle) monatlich mit 2 Stunden.

Foto links: Arbeitsbesprechung der Steirische Eisenbahnfreunde im Oktober 2009 mit (v.l.n.r.) Friedrich Batiza, Günther Peschmann und Jürgen Hertzsch

(Text: Friedrich Batiza; Fotos: Gerhard Kores)

Mit großzügigen Räumlichkeiten, gutbürgerlicher Küche und elf Komfortzimmern empfiehlt sich der Montag bis Sonntag ab 9 Uhr geöffnete



Gasthof zum

Theaterdorf St. Josef

JOSEFWIRT

Pintaric Josef & Kopse Thomas
8503 St. Josef 109

Tel.nr. 03136-81128 - Fax drw 20

Mobil Josef Mobil Thomas
0676-4949781 0676-4949783

auch für Gruppenausflüge und festliche Anlässe.



Workshopbericht Bahnerlebnis Steiermark

Thema: „Betriebliche Aspekte der Steirischen Museums- und Tourismusbahnen“

Termin: Samstag, 23. Jänner 2010,
Ort: Graz, GKB-Direktion



Am 23. Jänner 2010 trafen sich Vertreter der Steirischen Museumsbahnen auf Einladung von **Bahnerlebnis Steiermark**, um die Möglichkeiten und Chancen einer gemeinsamen Strategie für die Zukunft auszuarbeiten. Als Experte konnte DI **Otfried Knoll**, Geschäftsführer der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) gewonnen werden, der sich bereits intensiv mit Fragen der Museums- und Touristikbahnen auseinandergesetzt hat. Mit ihm diskutierten u.a. **Karl Schellauf** und **Helmut Gutsch** (Feistritzalbahn), **Claudia Dunst-Mösenlechner** und **Max Mandl** (Stainzer Flascherzug), **Alfred Fleissner** (Museumstramway Mariazell), **Rene Thaller** (Erzbergbahn), **Peter Kronberger** (GKB) und **Reinhard Zeller** (RTS).



In der Einleitung wies DI **Knoll** auf ein Problem vieler Museumseisenbahnen hin: es wurde eine Strecke übernommen, die in keinem sehr schlechten Zustand war, dann wurde jahrelang auf Substanz gefahren – das rächt sich jetzt. Denn gleichzeitig mit den erforderlichen Investitionen in die Strecke steigen die rechtlichen



Anforderungen an den Betrieb.

Ein Ergebnis der intensiven Diskussionen ist, dass der dauerhafte Bestand der Museumsbahnen nur mit Unterstützung des Landes Steiermark möglich sein wird. Um diese Unterstützung zu bekommen, müssen die Museumsbahnen auch ihren Teil beitragen. Durch die konsequente Zusammenarbeit bei der Lösung rechtlicher, organisatorischer und betrieblicher Fragen sollen dafür Synergien genutzt werden. Dazu gehören zum Beispiel eine gemeinsame Betriebsleitung, ein kleiner „Personalpool“ und ein abgestimmtes Beschaffungswesen. Diese Maßnahmen sind bereits Bausteine einer (Teil-) Professionalisierung, die bei allen Bahnen notwendig sein wird. Gute Nachwuchsarbeit ist ebenso erforderlich: Nachwuchs ist da, muss aber richtig angesprochen werden.

Gegen Ende der Veranstaltung wurde von DI **Knoll** ein Vorschlag eingebracht, wie man sich weg vom Verein und hin zu einem Wirtschaftskörper entwickeln könnte. Mit einem professionell geführten Betrieb könnte man dem Land Steiermark und auch den Gemeinden gestärkt gegenüberreten.

Die nahe Zukunft bringt große Herausforderungen für die Steirischen Museumsbahnen. In diesem Workshop konnten einige grundlegende Fragen geklärt werden. Weiters wurde ein wichtiger Grundstein für die vertiefte Zusammenarbeit gelegt, die in den nächsten Monaten konkretisiert werden muss.

Besonderer Dank gilt dem Buffetteam der Steirischen Eisenbahnfreunde mit **Gerhard Kores** und **Jürgen Hertzsch**, die sich vorbildlich um das leibliche Wohl der 18 Teilnehmer kümmerten.

(DI Günther Rettensteiner)



Koralmbahn aktuell

Foto: Der Winter hat seine weiße Decke über den Bahnhof Wettmannstätten gelegt, nur kurz unterbrocht der VT 70.09 die Idylle. Ab März soll es jedoch mit der Ruhe wieder vorbei sein, es beginnen die Gleisbauarbeiten.



Jahreszeitlich bedingt ist es in den letzten Wochen auf den Baustellen der Koralmbahn recht ruhig geworden. Lediglich die Arbeiten an der Fertigstellung des Hengsbergtunnels und des in offener Tunnelbauweise errichteten Teilabschnittes des Bauloses KAT1 gehen unvermindert voran. In knapp 10 Monaten wird der Abschnitt Werndorf – Wettmannstätten in Betrieb genommen werden.

Foto: Am 15.12.2009 wurden das Einfahrsvorsignal c und das Einfahrssignal C des Bahnhofes Wettmannstätten aus Richtung Preding sowie drei Signale in der Ostschleife aufgestellt. Dies erfolgte mit einem Motorturmwagen der ÖBB, das Foto zeigt die Montage des Signalnachahmers 1R12 in der Ostschleife.





Foto oben: Baustellen ermöglichen immer wieder das eine oder andere Foto, das im Planbetrieb nicht möglich wäre. So trifft der VT 70.12 den in der Ostschleife stehenden Motorturmwagen der ÖBB.



Foto links: Baufortschritt beim Ostportal des Koralmtunnels am 31.01.2010.

Foto unten: Ab hier beginnt der bergmännische Vortrieb des Koralmtunnels, dieser startet, sobald die Arbeiten am vorgelagerten offenen Tunnelbauabschnitt abgeschlossen sind.

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



Eisenbahngeschichte

Krottendorf, Donnerstag 24. Februar 1910

„Eisenbahnunglück auf der Köflacher Bahn“ titelte die Kleine Zeitung am 26. Februar 1910 und berichtet ausführlich, aber noch ohne Foto von der Entgleisung eines Lastzugs in Krottendorf. Am 27. Februar wurden dann zwei Zeichnungen von der Unfallstelle den Lesern präsentiert. Wir haben von unseren Lesern **Friedrich Batiza** und **Siegfried Magele** (†) Fotos und den Bericht bekommen. Was also ist vor genau hundert Jahren passiert?

Ein gegen 7 Uhr abends durchlaufender Lastenzug bestehend aus etwa 40 Wagen kam infolge falscher Weichenstellung in der Station Krottendorf vom Hauptgleis ab und geriet auf das Magazingleis. Dort standen sechs Lastwaggons, die von dem in voller Geschwindigkeit einher brausenden Lastenzug gerammt wurden. Die Lok 686 entgleiste und geriet ins Magazin. Zehn Waggons wurden total zertrümmert, das Magazin wurde beschädigt, die Unfallstelle bot ein Bild der Verwüstung, ein Oberkondukteur wurde schwer verletzt.

Aus dem Unfallbericht:

Um 7 Uhr 45 fuhr der Güterzug Nr. 634 mit Volldampf gegen die Station Krottendorf und sollte, um das Ankuppeln eines Lastwagens zu erleichtern, derart anhalten, dass der letzte Wagen des Lastzugs in der Nähe des zum Magazin führenden Wechsels gestanden wäre. Infolge der falschen Stellung dieses Wechsels wurde der Lastenzug vom Hauptgleise abgelenkt und fuhr mit Volldampf auf dem Magazingleise dahin, wo drei Lastwagen zum Weitertransport bereit standen. Der Lokomotivführer **Leschkoschek** erkannte die Gefahr, gab Vakuum, ohne dadurch den Zusammenstoß verhindern zu können, und sprang von der Lokomotive. Ihm folgte auch der Heizer.

Der Lokführer und der Heizer retteten sich durch diesen Sprung das Leben, denn kaum waren die beiden abgesprungen erfolgte der Zusammenstoß. Die Wucht des Zusammenpralls war so groß, dass die Maschine gehoben und über die auf dem Geleise stehenden Lastenwagen in das Magazingebäude geschleudert wurde. Der unmittelbar hinter der Lokomotive rollende Dienstwagen wurde aus dem Geleise geworfen und zertrümmert. Der Zugführer des Lastzugs, Oberkondukteur **Anton Krajic** aus Graz, Prankergasse 61, erlitt bei dem Zusammenprall schwere Verletzungen an der Beckengegend und am Kopf und wurde bewusstlos. Er wurde in das Stationshaus gebracht und es wurde nach Ligist um einen Arzt gesandt.

Auf Grund der Unfallmeldung wurde in Graz am Südbahnhof (heute Graz Hauptbahnhof) ein Hilfszug ausgerüstet mit dem die Inspektoren **Lachs** und **Matzger** und eine Anzahl Schlosser nach Krottendorf fuhren.

Von Krottendorf aus musste der diensttauglich verbliebene Teil des Lastzugs nach Krems geführt werden, da sich in Krottendorf keine Ausweiche befindet. Infolge dieses Umstands erlitt der in Graz um 8 Uhr 40 abends fällige Personenzug aus Köflach eine mehr als einstündige Verspätung. Mit diesem Zug traf auch der beim Unfall verletzte Zugführer in Graz ein, der wohl noch etwas benommen, aber nicht mehr bewusstlos war. Der Stationschef **Preißler** sorgte in liebevoller Weise für die Lagerung und Labung des Verletzten bis zur Ankunft des Rettungswagens, der ihn dann ins allgemeine Krankenhaus überführte. Der Verunglückte ist verheiratet und Vater von sechs Kindern.

Soweit, etwas gekürzt, der Bericht aus der Kleinen Zeitung vom 26. Februar 1910. Geradezu prophetisch mutet in diesem Zusammenhang Titelbild und Titelüberschrift der Kleinen Zeitung vom 1. Jänner 1910 an: „Mit Volldampf in die Station 1910“

(HM; Foto: NN)



Feldbahnen

Früher waren sie allgegenwärtig, deswegen wenig beachtet: Feldbahnen, die in vielen Industriebetrieben wie Papierfabriken und Stahlwerken für einen reibungslosen innerbetrieblichen Transport sorgten. Auch Steinbrüche, Ziegelwerke und Torfwerke bedienten sich über Jahrzehnte dieser kleinen Eisenbahnen. Mangelnde Flexibilität von fixen Gleisanlagen oder überalterte Fahrzeuge waren oft für die Stilllegung und die Bevorzugung von gleislosen Fördermitteln ausschlaggebend. Heute existieren in Österreich nur mehr einige wenige Betriebe die Feldbahnen regelmäßig einsetzen. Insbesondere in den engen Stollen der heimischen Salzbergwerke konnten sie sich jedoch bis heute behaupten.

In Mitteleuropa werden sonst nur mehr in Norddeutschland Feldbahnen in bedeutsamen Umfang beim Deichbau und in der Torfindustrie eingesetzt. Daher ist es kaum verwunderlich, dass der letzte namhafte Hersteller von Feldbahnlokomotiven in diesem Raum angesiedelt ist (Fa. Schöma, Diepholz).

Wesentlich früher als bei öffentlichen Bahnen wurden seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts im Bereich von Feldbahnen erfolgreich Motorlokomotiven (Brennstoff Benzin, Spiritus und später Diesel) eingesetzt. Die Hersteller Deutz, Oberursel und Ruhrtaler gelten dabei als Pioniere in Deutschland während in Österreich in diesem Zusammenhang die Firmen Puch und Austro Daimler anzuführen sind. Benzinlokomotiven aus der Frühzeit des Motorlokbbaus stellen größere Raritäten als Dampflokomotiven dar. Die umfangreichsten zugänglichen österreichischen Sammlungen an Feldbahnmaterial aller Epochen sind im Feld- und Industriebahnmuseum in Freiland (siehe <http://www.feldbahn.at>) sowie im Eisenbahnmuseum Schwechat des Verbands der Eisenbahnfreunde (siehe <http://www.sabor.at/VEF/schwechat.htm>) zu besichtigen.

Die zuckersüßen Eisenbahnen

Wer noch einmal echte Feldbahnatmosphäre fernab eines Museums erleben möchte, dem sei ein Besuch der indonesischen Insel Java empfohlen. Anders als auf der von Touristen überlaufenen Nachbarinsel Bali wird ein Europäer auf Java noch bewusst wahrgenommen und mit fernöstlicher Freundlichkeit empfangen und begleitet.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das heutige Indonesien eine Kolonie mit der Bezeichnung Niederländisch Indien. Über 600 Zuckerfabriken alleine auf Java bedienten sich für den Rohstofftransport der menschlichen oder animalischen Kraft. Die flach gelegenen Zuckerrohranbaugelände boten ideale Voraussetzungen für den Einsatz von Feldbahnen. Ganze Schiffsladungen mit Feldbahnmaterial wurden in dieser Zeit von Europa nach Batavia (heute Jakarta) und Surabaya geschickt. Große Feldbahnhersteller hatten eigene Vertretungen vor Ort. Obwohl seit den 1950er Jahren auch Diesellokomotiven hauptsächlich von Schöma, Orenstein und Koppel sowie Henschel von Europa nach Indonesien geliefert wurden, konnten diese die Dampflokomotiven bis heute nicht vollständig verdrängen. In den 1980er Jahren wurde dann noch eine größere Anzahl japanischer Dieselloks der Hersteller Kyosan Kogyo, Keio Yashima und Hokuriko importiert.

Auf Grund der Vielfältigkeit der Fahrbetriebsmittel ist Java trotz diverser Einstellungen von Bahnbetrieben in den letzten Jahren nach wie vor als Feldbahnparadies zu bezeichnen. Etwa drei Dutzend Zuckerfabriken (PG = Pabrik Gula) bedienen sich für den Zuckerrohrtransport umfangreicher Feldbahnnetze.

Foto unten: Zug des PG (Pabrik Gula = Zuckerfabrik) Olean mit Dampflok 4 (O+K, Fabrik Nr. 5440, Baujahr 1912) auf der Fahrt zum Werk.





Foto oben: Oxen befördern jeweils zwei bis drei Wagen von den Ladestellen zur Hauptstrecke. Beobachtet im PG Asembagus vor dem Hintergrund eines der in Indonesien reichlich vorhandenen Vulkane.

Foto rechts: Diesellok 11 (Schöma 1169/1950) zieht einen Zuckerrohrzug durch das Waagehäuschen des PG Pangka.

Foto unten: Ein Kraftprotz: Lok VI (O+K 11790/1929) des PG Tasik Madu besitzt Luttermüller Endachsen und einen sechsachsigen Schlepptender! Daneben wartet bescheiden Lok 5 (O+K 10462/1923) die Beladung ihres Zuges ab.



Neben Bahnen mit 600mm sind auch Strecken mit 700mm Spurweite (niederländische Standardfeldbahnspurweite) und 750mm vorhanden.

Der Arbeitsablauf ist mit kleinen Unterschieden bei den verschiedenen Werken sehr ähnlich. Vormittags werden die Leerwagen zu den Ladestellen in den Feldern zugeführt. Nach Ende der Mittagsglut (Kein Schatten, die Sonne steht am Äquator senkrecht über den Köpfen) beginnen die Arbeiter in den Feldern mit dem Schneiden des Zuckerrohrs. Anschließend werden die geschnittenen Halme bündelweise zu den Feldbahnwagen getragen. Sind die Wagen fertig beladen, werden jeweils zwei bis drei Wagen von Oxen über fliegend verlegte Gleise zu den Hauptstrecken gezogen. Je nach verfügbarer Lokomotivleistung und Strecke werden fünfzehn bis zwanzig Wagen



zu einem Zug vereinigt und anschließend zur Zuckerfabrik gebracht. Oftmals geschieht dies bereits nach Sonnenuntergang.

Nach einer „Zuckerkrise“ (= Preisverfall) vor einigen Jahren sind viele Bauern dazu übergegangen statt Zuckerrohr Reis auf ihren Feldern anzubauen. Da das Zuckerrohr nun teilweise auch von weiter entfernten Feldern zu den Fabriken gebracht werden muss, verlagerten sich die traditionellen Transportwege weg von den Feldbahnen hin zum Straßentransport. Strecken in die Felder wurden stillgelegt. Gleich geblieben sind allerdings die Entladehallen in den Zuckerfabriken, die weiterhin nur für Bahnanlieferung geeignet sind.



Foto oben: Dampflokomotive 15 (O+K 9309/1920) des PG Purwodadi passiert während der Fahrt vom Verschiebehnhof zum Werk eine Flussbrücke.



Foto links: Während der Fahrt des PG Pankga eine kombinierte Eisenbahn-/Straßenbrücke passiert, achtet der Polizist darauf, dass keine unvorsichtigen Fußgänger zwischen Brückengeländer und Zuckerrohrzug Schaden nehmen.

Foto unten: Lokparade im Verschiebehnhof des PG Tasik Madu. Diesellokomotive D 14 eines unbekannten Herstellers neben Dampflokomotive V (O+K 9513/1921) und III (O+K 6389/1913).





Die wenigsten Fabriken haben eigene LKW-Entladungen direkt an den Zuckerrohrpressen. In den Verladebahnhöfen der Fabriken wurden daher Krananlagen errichtet mit denen jede Zuckerrohrladung vom LKW auf Feldbahnwagen umgeladen werden muss. Ist ein Zug beladen fährt dieser von einer Lokomotive gezogen zum Verschiebebahnhof ins Werk. Den Verschub bis zu den Entladehallen bewältigen in einigen Werken auch Traktoren, die mittels Seilen oder Druckplatten am Fahrzeug die Waggon rangieren.

Neben den Feldbahnbetrieben sind die stationären Dampfmaschinen in den Zuckerfabriken eine Augenweide. Teilweise über hundert Jahre alte Maschinen dienen zum Antrieb der diversen Zuckerrohrpressen und Förderanlagen. Die Dampfkessel werden dabei ebenso wie die Dampflokomotiven mit der Bagasse befeuert, die beim Auspressen des Zuckerrohrs als Rückstand anfällt.

Foto oben: Dampflo 2 (Jung 2388/1915) des PG Pangka spiegelt sich in einem Reisfeld.

Foto unten: Ein Exote: O+K 8090/1916 des PG Rejosari zählt zur seltenen Gattung der Getriebelokomotiven: Die Dampfmaschine arbeitet dabei auf eine Blindwelle, welche mittels Zahnrädern eine Vorgelegewelle zwischen den Achsen der Lok antreibt. Von dieser Vorgelegewelle werden die Treibachsen mit einfachen Kuppelstangen mitgenommen. Diese Konstruktion ermöglicht ein besonders feinfühliges langsames Fahren, da die Drehzahl der Lokachsen gegenüber der direkt angetriebenen Blindwelle nochmals untersetzt ist.

Alle Aufnahmen vom August-September 2009

(Text und Fotos: Dr. Jörg Körner)



GKB Sportverein

Sektion TISCHTENNIS

Auch 2009 wurde im Herbst wieder die beliebte Tischtennisvereinsmeisterschaft der GKB Sportvereinigung ausgetragen.



Die Ergebnisse:

Einzelbewerb:

1. Andreas Schwammerlin (am Foto rechts mit Turnierleiter Dieter Buchta)
2. Alfred Ehmann (Foto unten r.)
3. Kevin Klug (Foto unten links)



Doppelbewerb:

1. Andre Marcak/- Andreas Schwammerlin
2. Alfred Ehmann/Karl Klug
3. Kevin Klug/Johann Trstenjak

Auch in der Tischtennismeisterschaft der BSG (Betriebs-sportgemeinschaft für Ämter und Betriebe), in der die GKB Sportvereinigung mit 4 Mannschaften vertreten ist, war die GKB im Herbst erfolgreich unterwegs.

In der Gruppe A wurde die Mannschaft GKB 2 Zweiter, in der Gruppe B konnte das Team GKB 1 sogar den 1.Patz erobern. Beide Teams spielen somit im Frühjahr im Oberen Play Off um den Meistertitel. Die Teams GKB 3 und 4 schlugen sich tapfer, müssen aber im Frühjahr in der unteren Gruppe um Punkte und Siege kämpfen. Alle Ergebnisse, Spielerranking und Teams gibt es im Internet unter der Adresse: <http://www.seki.co.at/bsg/>



Foto oben: Karl Klug, Alfred Ehmann, Kevin Klug, Dieter Buchta, Andre Marcak, Johann Trstenjak, Andreas Schwammerlin



Foto links: GKB 2: Franz Bimeshofer, Johann Wancura, Andreas Schwammerlin

Foto unten: GKB 4: Karl Klug, Helmut Schmelzer, Kevin Klug



Foto links: GKB 3: Alfred Ehmann, Karl Theuermann, Johann Trstenjak

(Andreas Schwammerlin)

SV JUBILARSEHRUNG 2010

Die Ehrung unserer langjährigen Sportvereinsmitglieder findet heuer am **Donnerstag, dem 25. März 2010** um 16 Uhr im „Wirtshaus zur alten Dampflok“ in Lieboch (Bahnhofstraße) statt. Den Jubilaren wird die Einladung noch persönlich zugeschickt.

25 Jahre

Bosnar Martin
 Deutschmann Johann
 Freidl Günter
 Fritz Karl
 Fuchs Peter
 Kaiser Karl
 Koch Gerhard
 Kornberger Helmut
 Krampf Rupert
 Lippnegg Erich
 Löscher Gerhard
 Merschak Klaus
 Muser Helmut
 Ofner Bernhard
 Paulitsch Franz
 Peter Gerhard
 Rappel Werner
 Scheer Konrad
 Silberschneider Gerhard
 Suppan Helmut

40 Jahre

Jauk Friedrich
 Langer Waldemar
 Meier Franz
 DI Moser Otto
 Müller Peter
 Nekvasil Willibald
 Puschnegg Peter
 Winkler Josef
 Winterleitner
 Johann



50 Jahre

Adelsberger Franz
 Buchta Dieter
 Reinthaler Josef

60 Jahre

Dr. Bratschitsch
 Wilhelm
 Fraissl Leopold
 Fuchs Walter
 Hassler Ingeborg
 Hofer Hubert
 Huspek Herbert
 Konrad Siegfried
 Mauthner Johann
 Paulier Otto
 Plechinger Erwin
 Ing. Pöttinger Helmut
 Stelzl Josef



EINLADUNG zur VEREINS-HAUPTVERSAMMLUNG

Liebe Sportkollegin, lieber Sportkollege!
 Wir dürfen Dich sehr herzlich zu unserer Vereins-Hauptversammlung einladen:

TERMIN: **Donnerstag, 11. März 2010, 15.30 Uhr**

ORT: Sportheim, Friedhofgasse 68, 2. Stock, 8020 Graz

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung
2. Berichte:
 - a) der Sektionsleiter
 - b) des Kassiers
 - c) des Obmannes
3. Neuwahl
4. Behandlung schriftlicher Anträge
5. Allfälliges



Anträge an die Hauptversammlung sind schriftlich bis spätestens 10. März 2010 an den Vereinsvorstand zu richten.

Wir freuen uns auf euren Besuch!
 Perl, Schriftführer e.h.

Marcak, Obmann e.h.



In memoriam

GKB-Direktionsrat i.R. Siegfried Magele †

(17. Dezember 1923 – 22. Dezember 2009)

Einer der durch die Eisenbahn geprägt wurde, der die Tugenden dieses Berufsstandes verkörpert hat, wie kaum ein anderer, war **Siegfried Magele**. Ein Eisenbahner mit Leib und Seele.

Aus einer Eisenbahnerfamilie stammend, wir haben im vergangenen August in der Drehscheibe 45 darüber berichtet, sind ihm die Tugenden, aber auch die Anforderungen dieses Berufsstandes von klein auf vorgelebt worden. Wohl von der Eisenbahn fasziniert, hat er doch erst den Spuren seines Urgroßvaters, des praktischen Arztes Dr. Josef Magele, folgen wollen und nach seiner Matura ein Medizinstudium angestrebt. Während die Ereignisse des II. Weltkriegs ihn aber zuerst als Funker durch halb Europa geführt haben, immatrikulierte er 1943 an der Universität Graz an der medizinischen Fakultät im Wege einer Fernimmatrikulation – von Amsterdam aus. Als er nach Kriegsende 1945 endlich wieder in Graz ist, verweigern die russischen Befreier dem Heimkehrer einen Studienbeginn. Somit fängt er anstelle des Medizinstudiums eine Berufslaufbahn als Eisenbahner bei der GKB an.

In fast vierzig Dienstjahren, von 25. Juni 1945 bis 15. Juni 1985, machte er auf allen Bahnhöfen der GKB Dienst. Als Fahrdienstleiter, Bahnhofsvorstand und Direktionsrat lernte er das Unternehmen in allen Bereichen und auf allen Ebenen kennen. Seine Wissbegierde und seine breiten Interessen machten ihn zu einem profunden Kenner aller Belange des Eisenbahnwesens und darüber hinaus zu einem Hobbyhistoriker, der sich neben der Eisenbahn auch der Geschichte der Weststeiermark, Österreichs und Europas widmete. Auch nach seinem Eintritt in den Ruhestand nahm er Anteil an der öffentlichen Diskussion und Meinungsbildung. Als engagierter Leserbriefschreiber griff er nicht nur auch unerfreuliche Themen auf, sondern nimmt auch immer wieder Stellung zu Belangen der Eisenbahn und vor allem der GKB.

Belesen und sprachlich bis ins hohe Alter gewandt, scheute er sich auch nicht, von höchsten Stellen korrekte Begriffsverwendungen einzufordern. So schreibt er mehrmals wegen der falschen Bezeichnung der Koralpenbahn als *Koralmbahn* auch Briefe an Zeitungen und Ministerien, die zu seinem großen Bedauern die im Gesetz festgeschriebene umgangssprachliche schlampige Namensgebung aber nicht mehr verhindern können oder wollen.

Auch an der *Drehscheibe* nahm **Siegfried Magele** bis zu seinem Ableben regen Anteil. Fast wöchentlich korrespondierte er mit mir, schickte Fotos, Zeitungsausschnitte, alte Dienstsanweisungen, neue Stellungnahmen und Bücher seiner großen Bibliothek. Anfang Dezember erreichte uns sein letzter Leserbrief, wie so oft zum Thema Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen, den wir auch hier abdrucken und der auch als eine Art Vermächtnis verstanden werden kann.

In memoriam, „im Gedächtnis bleiben“, wird mir auch immer eine letzte Episode mit **Siegfried Magele**: Als er sich Anfang Dezember bei mir nach dem Erscheinungstermin der *Drehscheibe* erkundigt hat und ich ihn noch auf mindestens 14 Tage vertröstet habe, erwähnte ich, dass ich gerade erst das Musterexemplar gedruckt habe, welches intern für die Druckfreigabe verwendet wird. Worauf er mich sofort bat, ihm doch auch ein solches vorläufiges Exemplar zu

drucken, weil er schon so neugierig sei, was diesmal alles im Heft stehen wird. Und ich habe ihm seinen Wunsch erfüllt. So konnte er die Geburtstagswünsche zu seinem 86. Geburtstag am 17. Dezember 2009 noch lesen, worüber er sich sehr gefreut hat. Die fertige, gedruckte Ausgabe wurde dann erst wenige Tage nach seinem Ableben mit der Post zugestellt.

Seine Verankerung in und seine Verbundenheit mit „seiner GKB“ zeigte sich auch bei seiner Verabschiedung in der Grazer Feuerhalle, zu der unzählige ehemalige Kolleginnen und Kollegen, alte Freunde, aber auch viele aktive GKB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Unternehmensbereichen gekommen waren.

An dieser Stelle nun der letzte Leserbrief von **Siegfried Magele**, den er am 6. Dezember 2009, geschrieben hat und in dem er sich auf einen Artikel über unbeschränkte Bahnübergänge bezieht, welcher am 4. Dezember in der Steirerkrone abgedruckt war.

„Die Eisenbahnkreuzungen sind unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern.

Die Sicherung kann vorgenommen werden durch:

- a) Andreaskreuz und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraums
- b) Andreaskreuz und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
- c) Andreaskreuz und Stopptafeln
- d) Schrankenanlagen
- e) Lichtzeichenanlagen
- f) Bewachung

Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen. Für die beiden Verkehrsrichtungen einer Straße kann eine unterschiedliche Sicherung getroffen werden, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken bestehen.

Geschlossene Schrankenanlagen werden häufig durchfahren und die Schranken abgerissen. Oft werden Straßenfahrzeuge während des Schließvorgangs zwischen den Schranken eingesperrt. Die Bahnverwaltung könnte bekanntgeben, wie oft das passiert, dass Schranken abgerissen werden. Lichtzeichenanlagen sind deutlich zu sehen, wenn der Fahrer nach vorne schaut. Es ist egal, ob Häuser, Hecken oder Plakatwände neben der Straße stehen.

Würden Lokführer Signale, die rotes Licht zeigen, ignorieren und weiterfahren, so würde das eine Eisenbahnkatastrophe geben. Der Lokführer ist für hunderte Menschen verantwortlich, die sich im Zug befinden.

Rotlicht bedeutet HALT genau wie auf Straßenkreuzungen.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Herbert Moschitz; Foto: privat)



GANZ KURZE BERICHTE

Singgemeinschaft Voitsberg: Jubiläum mit CD

1899 – ein denkwürdiges Jahr!

- Johann Strauß, österreichischer Komponist und „Walzerkönig“ stirbt in Wien,
- Die Operette „Die Landstreicher“ von Carl Michael Ziehrer wird in Wien uraufgeführt,
- Sigmund Freud veröffentlicht „Die Traumdeutung“ und....
- der Arbeitergesangsverein „Liedesfreiheit Voitsberg“ wird gegründet. Damals noch als reiner Männerchor, der hauptsächlich Arbeiterlieder singt. 60 Jahre später wird aus dem Männerchor ein gemischter Chor. Seit 1978 ist dieser Chor als „Singgemeinschaft Voitsberg“ bekannt.

Viele Persönlichkeiten prägten seitdem das Vereinsleben des Chores, sei es als Obleute wie z.B. **Anton Kellner**, **Johann Plonner**, **Ernst Meixner** oder als Chorleiter wie z.B. **Julius Katzler**, **Helmut Staral** und **Helga Kokelj**. Seit 1993 leitet **Rosa Bernhardt** mit viel Liebe und persönlichem Einsatz die organisatorischen Geschicke der Singgemeinschaft. Im Jahr 2001 übernahm **Heide-Marie Reif** die musikalische Leitung des Chores.

Das musikalische Repertoire erstreckt sich von klassischer Chorliteratur über alpenländische Volkslieder bis hin zu Spirituals und Gospels. Zu letzteren hat der Chor seit einiger Zeit eine besondere Liebe entwickelt. Die schwungvolle Musik spiegelt wohl am Besten die unnachahmliche Lebensfreude der ca. 15 Sängerinnen und Sänger der Singgemeinschaft wider.

Anlässlich des diesjährigen Jubiläums wurde eine CD aufgenommen, welche beim Jubiläumskonzert präsentiert wird:
Jubiläumskonzert „111 Jahre Singgemeinschaft Voitsberg“

Wo: Stadtsäle Voitsberg
Wann: Samstag, 27. Februar 2010
Um: 19.30 Uhr
Eintritt: Freiwillige Spende

Die Singgemeinschaft Voitsberg mit den Kollegen **Karlheinz Hammer**, **Otto Eibl** und **Günther Haller**, würde sich sehr freuen, Sie bei diesem Konzert begrüßen zu dürfen.

PS.: Wenn Sie jetzt Lust bekommen haben, bei einem Chorkonzert nicht nur im Publikum zu sitzen, sondern auch einmal auf der Bühne zu stehen, dann schauen Sie doch bei einer Probe vorbei! Jeden Donnerstag um 19.30 Uhr im Dachbodentheater der Musikschule Voitsberg. Die Singgemeinschaft freut sich auf Ihr Kommen!

siehe auch:

<http://www.dohrrecords.com/>

(Text: Otto Eibl;

Foto: Dohr Records)



Ganz Kleiner Blindenführhund in spe

Er ist noch klein, schneeweiß, unwiderstehlich und soll, wenn es nach dem Willen von **Dietmar Ogris** geht, einmal ein großer, kluger Blindenführhund werden: **Tyson**, der vier Monate alte schneeweiße Schäferferrüde.

Nach dem tragischen Tod seiner Blindenführhunde **Bea** und **Hannah** wollte er keinen mehr, nach zwei Jahren ohne vierbeinigen Begleiter konnte er nun nicht mehr widerstehen. Den kleinen Tyson, der nun seit sechs Wochen nicht mehr von **Dietmar Ogris** Seite weicht, möchte er allerdings gerne selbst ausbilden, da die immensen Kosten einer Ausbildung zum Blindenführhund nicht aufbringbar sind. Und wie es aussieht, macht Tyson dabei gerne mit, begleitet er doch sein Herrl bereits überall hin. Wir haben uns am 29. Jänner am Gkf getroffen, wo zwar der „kleine“ Tyson noch aus dem



Waggon getragen wurde, dann aber schon zielstrebig sein Herrl zum Lift geführt hat. Am Foto oben: **Ewald Peternusch** **EB-PV** als hilfsbereiter Zugführer, wofür **Dietmar Ogris** ihm und allen Kollegen der GKB, besonders auch den Fahrern der GKB-Busse, auf diesem Weg seinen herzlichsten Dank für ihre immer nette Hilfe sagen möchte! – Gern geschehen! (HM)



Gelenktriebwagen GTW 2/8: Aktuelles

In der vorigen Ausgabe wurde über die ersten greifbaren Elemente der werdenden 3-teiligen Triebwagen in Form der Rohbaukastenstrukturen berichtet. Diese werden in der Schweiz im Stadler Werk Bussnang gefertigt und lackiert. Noch Ende 2009 wurden die ersten so fertig gestellten Wagenkästen zur weiteren Fertigung und Einbau der Komponenten nach Polen ins Stadler Werk Siedlce transportiert.

Während derzeit die Wagenkästen der ersten auszuliefernden Fahrzeuge bereits in Polen komplettiert werden, sind in der Schweiz laufend weitere Kastenstrukturen in Bau. Die Komponentenfertigung ist ebenfalls voll im Gange, wie das nebenstehende Foto der Endabnahme der Universaltoilette bei dessen Hersteller zeigt.

Auf den beiden Fotos unten sind die glasfaser-verstärkten Triebfahrzeugführer-Kabinenelemente zu sehen, wie sie vom Hersteller nach Bussnang zur Qualitätsprüfung angeliefert werden, um gleich darauf nach Polen weitgeschickt zu werden.



Fotos: Universaltoilette (links) mit ausklappbaren Wickeltisch (Detailaufnahme oben) und Waschtisch (Detailaufnahme unten)



Anfang Februar 2010 fand die Endabnahme der Klimageräte für die Fahrgasträume und für die Führerstände statt, Ende Februar erfolgen jene für die Generatoren und Fahrmotoren und im März erfolgen die Endabnahmen für die Fahrwerke, die Türen und die Sitze.

(DI Dr. Erich Stadlober **EB-IH**,
Fotos: Ronald Streich, Stadler Rail)

Eine Schwester(lok) in Berlin ...

... hat unsere „671“.

Diese Schwesterlok trägt die Südbahn-Nummer „680“ (Fabrikationsnummer 513), hat ebenfalls das Baujahr 1860 und steht im **Museum für Technik und Verkehr** in Berlin. Da die letzte Hauptuntersuchung allerdings schon einige Zeit zurückliegt (siehe Foto unten) ist ihr Zustand entsprechend.

(Fotos: Peter Kronberger)



GKB – Jubiläumskalender 2010

Und es gibt ihn doch! Noch! Einige Exemplare des hoch begehrten Jubiläumskalender 2010 sind noch zu haben. Der großformatige Bildkalender (c. 40 x 60 cm) mit professionellen Fotos von Mag. Alfred Luft, Hans Peter Reschinger und Karl Malli wurde aus Anlass des 150 Jahr Jubiläums der Eröffnung des Personenverkehrs auf der Köflacherbahn aufgelegt und spannt einen Bilderbogen aus der Vergangenheit bis in die (nahe) Zukunft.



Eisstockschießen am 6. Februar

Trotz Schneefalls ging das jährliche Treffen der Stockschützen am 6. Februar 2010 beim Buschenschank Wolf in Frauental über die Bahn.

Die gelosten Teams traten unter Leitung der Moare **Erich Weber**, **Beimoar Thomas Fuchs** und **Gerhard Koch** mit Beimoar **Adolf Strohmeier**, gegeneinander an. Da wiederholt Schneefall einsetzte, musste zwischendurch immer wieder die Fläche gesäubert werden, um für alle Teilnehmer gleiche Voraussetzungen zu schaffen. Ein Dankeschön an **Gerhard Koch** **EB-TR** für die Organisation des Turniers und dem Obmann des Sportvereins **Andre Marcak** **G-CO** für den Zuschuss zu Speis' und Trank.

(Text und Foto: Alois Anton Wallner **EB-PV**)

Für Eisenbahnfreunde und GKB-Nostalgiker unverzichtbar, ist er, solange der Vorrat reicht, um nur 10 Euro plus 5 Euro Porto noch erhältlich.

Ihre Bestellung richten Sie bitte an:

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
z.H. Fr. Kerstin Schober, Kw: „Kalender“
8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41
oder per Telefon unter: +43 (0) 0316 / 5987 329
oder E-Mail an: schober.kerstin@gkb.at

Wer die Portokosten sparen will, kann ihn zu den Öffnungszeiten auch an der Personenkasse des Graz Köflacherbahnhof oder im TEML in Lieboch abholen!



Aktuelle Termine 2010 und Vorschau

- 27. 02. 2010:** GKB-Sportverein SKITAG in Obertauern: Abfahrt in Graz um 5:30, in Lieboch um 6:00. Infos und Anmeldungen ab sofort bei Koll. Franz Strommer (Tel.: 0664 – 8310205) oder Günther Haller (0316 / 5987 DW 224).
- 27. 02. 2010:** Jubiläumskonzert der Singgemeinschaft Voitsberg um 19:30 in den Stadtsälen Voitsberg.
- 28. 02. 2010:** Grazer Modelleisenbahn- und Spielzeug-Tauschbörse der Betriebsfeuerwehr im Center West, Weblinger Gürtel 25 von 9:00 bis 13:00. Infos unter: 0664 437 57 37 oder 0676 40 96 881
- 11. 03. 2010:** 15.30 Uhr, **Jahreshauptversammlung** des GKB-Sportvereins im Sportheim, Friedhofgasse 68, 2. St., 8020 Graz
- 12. 03. 2010:** StEF-Clubabend, Dr. Arno Pfeifer berichtet über Schmalspurbahnen in Wales“.
- 25. 03. 2010:** SPORTVEREIN Jubilarsehrung langjähriger Mitglieder in der „Alten Dampflo“ in Lieboch.
- 26. 03. 2010:** Ausstellungseröffnung „Kohle, Dampf & Schiene – 150 Jahre GKB“ im Kunsthaus in Köflach (19:00)
- 03. 04. 2010:** (nur für Mitarbeiter) Sonderzug nach Köflach zum 150. Jahrestag der offiziellen Eröffnung der Graz-Köflacher Eisenbahnlinie 1860.
- 09. 04. 2010:** StEF-Clubabend
- 10. 04. 2010:** Festveranstaltung zum 150. Jahrestag der offiziellen Eröffnung der Graz-Köflacher Eisenbahnlinie 1860 in Köflach. Dazu gibt es ein Sonderpostamt mit einem Sonderstempel, eine Briefmarkenschau, ein Treffen der Bergmusikskapellen und einen Dampfsonderzug ab Graz: Abfahrt des Sonderzugs in Graz Köflacherbahnhof um 9.25 Uhr.
- 15. 04. 2010:** Pensionistentreffen Gasthaus Wagner, Graz ,14:00
- 15. 04. 2010:** Vortrag von GKB-Prokurist Peter Kronberger **EB** und StEF-Obmann Gottfried Aldrian zum Thema: „Von der Dampflo zum GTW“. (19:00, Köflach, Kunsthaus)
- 23. – 24. 04. 2010:** Bahnerlebnistage (Shopping City Seiersberg)
- 29. 04. 2010:** Vortrag Betriebsdirektor i.R. Dipl.-Ing. Claus Lukaszkyk und VD Dipl.-Ing. Helmuth Landsmann „GKB Bergbau einst & heute“. (19:00, Köflach, Kunsthaus)
- 01. 05. 2010:** Saisonöffnung im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML) mit einer Modellbahntauschbörse, dem Liebocher Familien-Radwandertag, u.a.m. Sonderzüge mit Abfahrt ab Graz Köflacherbahnhof um 9:35 und um 12:30 Uhr.
- 09. 05. 2010:** Fotosonderzug auf der GKB mit GySEV M44 301 (siehe ausführliche Infos auf der vorigen Seite)
- 12. 05. 2010:** Lesung des Bergmannsdichters Reviersteiger i.R. Franz Pöschl „Über und UnterTage“ eigene Lyrik und Prosa. (19:00, Köflach, Kunsthaus)
- 14. 05. 2010:** StEF-Clubabend
- 20. 05. 2010:** Vortrag Prof. Dr. Ernst Lasnik „Kohle Glas und Eisen“, zur Industriegeschichte der nördlichen Weststeiermark (19:00, Köflach, Kunsthaus)
- 21. 05. – 23. 05. 2010:** Internationales Kleinfeldfußballturnier für Verkehrsbetriebe (Raaberbahn)
- 03. 06. 2010:** Eröffnung der Ausstellung „Kohle, Dampf & Schiene – 150 Jahre GKB“ im TEML
- 26. 06. 2010:** StEF-Sonderfahrt mit dem VT 10 nach Übelbach/Mixnitz
- 10. 09. 2010:** GKB-Mitarbeiterfest 2010 im TEML (für aktive MA)
- 11. 09. 2010:** Lipizzaner Almbetrieb in Köflach. Sonderzug ab Graz Köflacherbahnhof.
- 26. 09. 2010:** Tag des Denkmals: 150 Jahre „671“ am Graz Köflacherbahnhof

14. 10. 2010: Pensionistentreffen Gasthaus Wagner, Graz ,14:00

und voraussichtlich am

16. 10. 2010: **Großes Jubiläumsfest am Bf Lieboch / TEML**

Das genaue Programm wird ehestmöglich bekanntgegeben.

26. 10. 2010: Nationalfeiertag und Saisonschluß im TEML

12. 11. 2010: StEF - Clubabend

28. 11. 2010: Modellbahntauschbörse des StEF Modellbahnklubs Deutschlandsberg

02.12.2010: Ehrung der Firmenjubilare

05. 12. 2010: Nikolozug ab Graz Köflacherbahnhof

08. 12. 2010: Modellbahntauschbörse des StEF Modellbahnklubs Deutschlandsberg

10. 12. 2010: StEF - Clubabend

12. 12. 2010: Modellbahntauschbörse des StEF Modellbahnklubs Deutschlandsberg

19. 12. 2010: Modellbahntauschbörse des StEF Modellbahnklubs Deutschlandsberg

24. 12. 2010: Modellbahntauschbörse des StEF Modellbahnklubs Deutschlandsberg

In der nächsten Ausgabe der GKB-**Drehscheibe** wird es um den GKB-Personenverkehr **EB – PV** gehen, der mit der offiziellen Eröffnung der Köflacherbahn am 3. April 1860 aufgenommen wurde und seither Millionen Fahrgäste in und aus der Weststeiermark befördert hat.

Wenn Sie dazu oder zu einem anderen Thema mit Bezug zur Eisenbahn oder der Graz-Köflacher Bahn eine Geschichte, einen Bericht oder ein Foto haben und dies auch anderen Lesern präsentieren möchten, dann schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an! **Ihr Beitrag**, aber auch Ihre Kritik oder Ihre Meinung **ist uns wichtig!**

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: April 2010
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. März 2010

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: 3.200
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		„za Drehscheibe 48 - Februar 2010.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