

Dreh scheibe

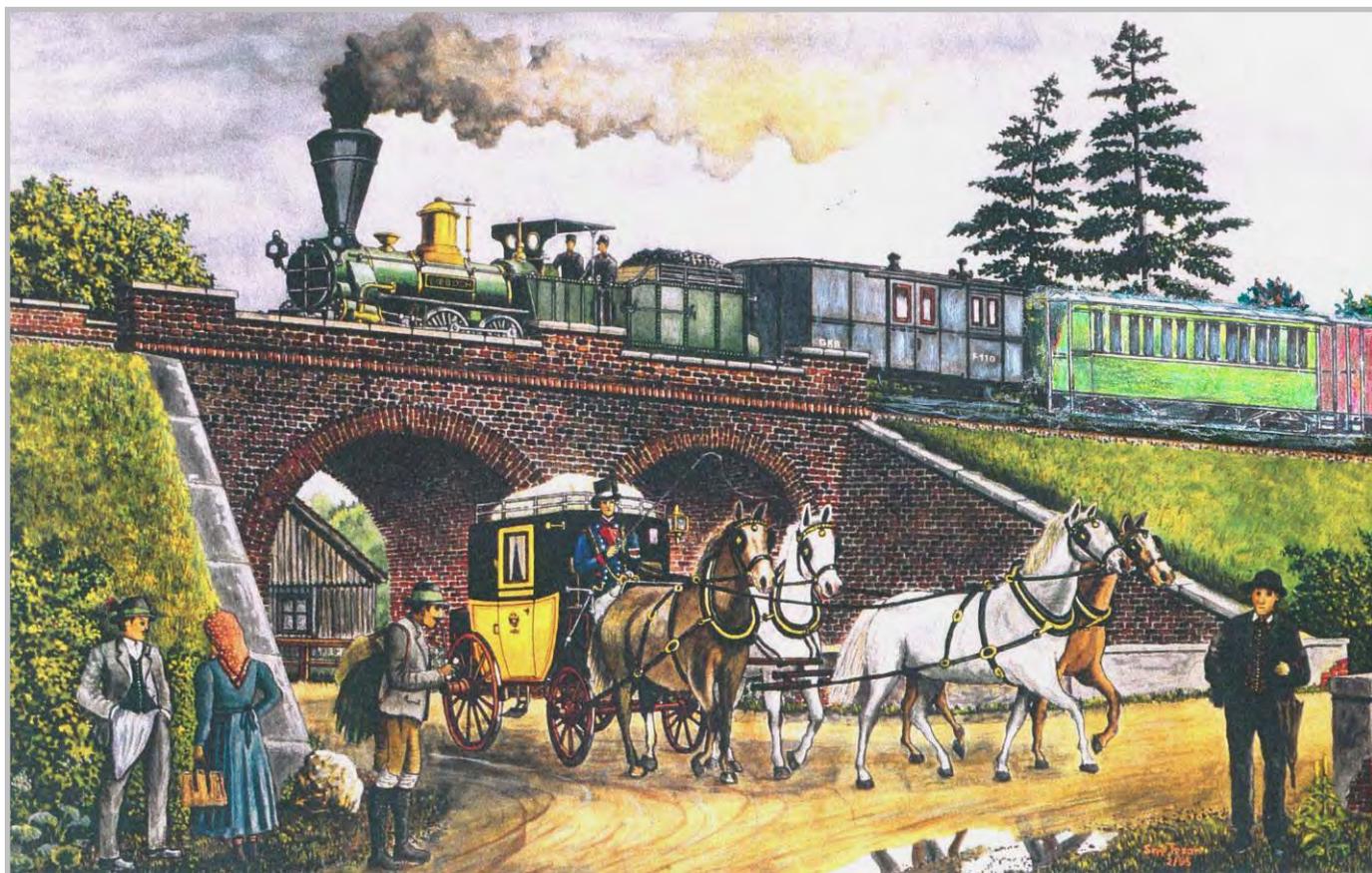
49

April 2010

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

AUF UNS FAHREN SIE AB

3. April 1860–2010: 150 Jahre Personenverkehr auf Köflacherbahn



Das Titelbild zeigt ein Aquarell von Prof. Sepp Tezak: Das Schweinsgrabenviadukt bei Lieboch um 1860 (mehr dazu auf der nächsten Seite)

Weitere Themen dieser Ausgabe sind u.a.:

Zum Titelbild von Prof. Sepp Tezak	2
Sonderpostmarke „150 Jahre GKB“	2
150 Jahre GKB 26. März 2010	
Köflach: Ausstellungseröffnung	3
150 Jahre GKB 3. April 2010	
Sonderpersonenzug Graz – Köflach	5
150 Jahre GKB 10. April 2010	
Jubiläumsveranstaltung in Köflach	11
EB – IH : Neuer stv. Leiter	14

Die GKB-Fußballmeister	14
EB - PV : Die Abt. Personenverkehr	15
EB - PV : GKB – Reisezüge 2010	17
EB - PV : Daten, Fakten, Zahlen	18
EB - PV : Berufsbild Zugführer	19
EB - PV : Der Weg ist das Ziel	19
EB - PV : Mobilitätsberater/-in	21
150 Jahre GKB - Personenverkehr	21
EB-IH Revision von Gleisbaumaschinen	22
Gelenktriebwagen GTW 2/8: Aktuelles	24

Koralmbahn aktuell	26
Von Damaskus nach Aleppo	29
Zum 70. Jahrestag verfasst (anno 1930)	33
Der GKB-Personenverkehr im Modell	34
GKB Sportverein	36
And the Oscar <i>Lepo</i> goes to	37
GANZ KURZE BERICHTE	38
Bei Tier daheim - mit GKB unterwegs	39
Freunde der Mariazellerbahn – Modellbahn	39
Aktuelle Termine 2010 und Vorschau	40
IMPRESSUM	40



Zum Titelbild von Prof. Sepp Tezak

Als vor 150 Jahren am 3. 4. 1860 die Bahnstrecke Graz-Köflach dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, war damit die Weststeiermark dem europäischen Schienenverkehr angeschlossen und auch dort das alles revolutionierende Eisenbahnzeitalter angebrochen. Aber es hatte doch 25 Jahre gedauert, denn 1835 waren die erste, zwar nur 7 Km lange, Eisenbahn Nürnberg-Fürth in Deutschland, ein Jahr später die Pferdeeisenbahn Linz-Budweis und nach einem weiteren Jahr die Teilstrecke Floridsdorf-Deutsch Wagram einer Lokomotiveisenbahn in Österreich eröffnet worden. Das gesamte Welteisenbahnnetz betrug 1860 bereits 108.012 Km.

Die weststeirische Bevölkerung erfreute sich nun der Tatsache, dass der Handel aufblühen konnte und für die Produkte ihres Handwerkes, ihrer Wirtschaft und Industrie, besonders für die Kohlen, völlig neue Absatzgebiete erschlossen wurden, die vorher ohne Eisenbahn unerreichbar waren. Auch das Reisen mit der Eisenbahn bot bisher nicht bekannte Möglichkeiten und nahm volkstümlichen Charakter an. Im damals herrschenden Eisenbahnfieber wurde das völkerverbindende Eisenbahnnetz ständig ausgebaut und größter Bedeutung zugeführt.

Im Straßenverkehr dagegen finden sich die Wurzeln des geordneten Personenverkehrs schon vor Jahrhunderten, als erstmals europäische Postverbindungen eingerichtet wurden. Aber erst die 1749 erlassene Weisung **Maria Theresias**, von 1717-1780, Regentin österreichischer Erbländer, auf allen Hauptverkehrsrouten nach und nach regelmäßige "Postdilligenzen" in Verkehr zu setzen, schuf die Grundlage zur fahrplanmäßigen allgemein zugänglichen und leistbaren Personenbeförderung an bestimmten Tagen und zu genau festgesetzten Stunden über genau festgelegte Routen.

Die Erfahrungen dieser folgenden "Postkutschenzeit" erleichterten den Übergang zum Eisenbahnpersonenverkehr, auch daran erkennbar, dass die Eisenbahnpersonenwagen den Postkutschen nachgebildet waren. Doch auch private Unternehmer führten bald regelmäßige Personen und Sachentransporte durch, wie z.B. eine Werbeanzeige vom 22.8.1846 im *Grazer Intelligenzblatt* zeigt, in der regelmäßige Stellwagenfahrten zweimal wöchentlich zwischen Graz und Deutschlandsberg angeboten wurden.

Mit der Verkehrsaufnahme von Graz nach Köflach musste auch konzessionsbedingt die Postbeförderung von der GKB übernommen werden, weshalb die bestehenden Postkurse aufgelassen wurden. Lediglich die Postkutschenfahrten zwischen Graz und Stainz wurden dahingehend abgeändert, dass der tägliche Postdienst von und nach Stainz nur mehr bis und von Lieboch stattfand, wobei die Fahrpläne beider Verkehrsunternehmen exakt abgestimmt waren.

Da die Bahnstrecke auf dem damaligen Schweinsgrabenviadukt in Lieboch die seinerzeitige *Post- und Commercialstraße* Graz-Deutschlandsberg übersetzte, bot sich die einmalige Gelegenheit einen Eisenbahnzug und eine Postkutsche sinnvoll und glaubhaft auf einem Bild darzustellen. So konnte ein entsprechendes Bild gemalt werden, das die GKB-Lokomotive "Lieboch" ex SSiB "Prävall" mit einem Reisezug nach Graz und eine Postkutsche im Bereiche des Viaduktes zeigt. Mit der Eröffnung der Flügellinie Lieboch-Wies wurde dieser Postkurs dann eingestellt.

(Prof. Sepp Tezak)

Quellen:

BiB 15 Graz-Köflacher Bahn II, Verl. Pospischil Wien 1980.

österr. Postgeschichte, Bohmannverlag Wien 1990.

ÖBB Handbuch 1989, Bohmannverlag Wien 1989.

Vom Schweinsgrabenviadukt ...SVa 4/1995 und Fahrtwind StEF 14/1995

Werner Tscherne: Von Lonsperch zu Deutschlandsberg, Selbstverlag Stadtgemeinde Deutschlandsberg 1989.



Sonderpostmarke „150 Jahre GKB“

PRODUKTINFORMATION	
Erscheinungsdatum:	10.04 2010
Auflagenhöhe:	300.000
Druckart:	Stichtiefdruck
Entwurf:	Peter Sinaweil
Stich:	Prof. Gerhart Schmiri
Druck:	Österreichische Staatsdruckerei
Art:	Sonderpostmarkenserie

Eine für GKB- und Eisenbahnfreunde, aber auch für Philatelisten besonders sammelwürdige Sonderpostmarke hatte am 10. April 2010 ihren Ersttag. Die Sondermarke mit 100 Cent Nennwert zeigt die GKB „671“, die dienstälteste Dampflok der Welt, deren Geschichte wir im

letzten Heft der Drehzscheibe ausführlich beschrieben haben. Sie wurde von der Post mit dem Titel „SÜDBAHN REIHE 671“ versehen und trägt im Bild zum Anlass der Ausgabe entsprechend den Text „150 Jahre Graz – Köflacher Bahn“.

Präsentiert wurde die Sonderpostmarke vor dem Kunsthau Köflach. Im eigens eingerichteten Sonderpostamt konnte man sie gleich erwerben und mit einem Ersttagsstempel versehen lassen.

Am Foto unten v.li.: AL Peter Stoeßl (G-BE / G-PR / G-OM); Werner Eisl (Obm. des Briefmarkenvereins); Günter Schmied (Post/Philatelie); LR Dr. Elisabeth Großmann und GD Mag. Franz Weintögl bei der Vorstellung der neuen Marke.



(HM; Foto: A.A. Wallner)



150 Jahre GKB 26. März 2010 Köflach: Ausstellungseröffnung



Im Kunsthaus Köflach fand am 26. März 2010 die Eröffnung der Ausstellung „**KOHLE, DAMPF & SCHIENE**“ statt. Prof. Mag. Dr. Ernst Lasnik (am Foto unten ganz rechts) hat sie zusammengestellt und mit Generaldirektor Mag. Franz Weintögl (Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH), Wilhelm Zagler (Bürgermeister von Köflach) und Vorstandsdirektor DI Helmuth Landsmann (GKB-Bergbau) vor der





offiziellen Eröffnung der Presse vorgestellt. Dabei wies er auf viele interessante Details hin, welche die vielfältigen Einflüsse des Bergbaus und des dadurch bedingten Baus der Eisenbahnlinie, bis heute in Köflach zeigen. In der Ausstellung werden Werkzeug und Ausrüstung für den Kohlenabbau, Fotos aus dem Arbeitsalltag und der Traditionspflege der Bergarbeiter, Modelle von den Abbaugebieten und Stollen gezeigt, aber auch viele Exponate, die sich künstlerisch dem Bergbau widmen. Im zweiten Teil werden Objekte aus der Geschichte der Graz-Köflacher Eisenbahn gezeigt und die Entwicklung auf großformatigen Schautafeln dargestellt. Im angeschlossenen Museumsshop können Bücher und DVDs, die neue Jubiläumsbroschüre, Modelle der GKB-Eisenbahnfahrzeuge und vieles mehr erworben werden. Gen. Dir. Mag. **Franz Weintögl** stellte nicht nur die wechselvolle 150-jährige Geschichte der Eisenbahn dar, sondern verwies auch auf die guten Perspektiven, die sich der Bahn- und Busbetrieb in den letzten Jahren aufbauen konnte, feiert die GKB heuer doch auch 75 Jahre Autobusbetrieb, 10 Jahre LTE und fünf Jahre Adria Transport und die ersten neuen Gelenktriebwagen werden auch noch heuer in Dienst gestellt werden.

Fotos: links und oben, Ausstellungsexponate (Fotos: Stefan Partl)
Foto unten: Auch nach der Pressekonferenz stand Gen. Dir. Mag. Franz Weintögl noch den Fernsichtteams für Interviews zur Verfügung. (Text und Fotos: HM)





150 Jahre GKB 3. April 2010 Sonderpersonenzug Graz – Köflach

Am 3. April, Karsamstag 2010, dem 150. Jahrestag der offiziellen Eröffnung der Eisenbahnstrecke Graz – Köflach lud die Geschäftsführung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH die aktiven und pensionierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der GKB zu einer Sonderzugfahrt ein. Diese besondere Geste der Geschäftsführung gegenüber der Belegschaft wurde noch durch eine Einladung zu einer Osterjause in der Busbetriebsstelle in Köflach und der Möglichkeit zu einem Ausstellungsbesuch im Kunsthause abgerundet. Ein besonders erfreulicher Aspekt dabei war, dass auch unser „Paradepferd“ den Jubiläumzug anführte: die GKB „671“, gerade

Foto oben: Morgenstimmung am Inselbahnsteig des Graz Köflacherbahnhofs am 150. Jahrestag der offiziellen Eröffnung. Die festlich geschmückte „671“ steht bereits abfahrtsbereit unter Dampf und wird von den Fahrgästen noch in Augenschein genommen.

rechtzeitig und mit besonderem Einsatz der GKB-Werkstätte [\[EB-IH\]](#) unter ihrem Leiter DI Dr. **Erich Stadlober** fertig gestellt, mit neuem Antriebsgestänge und Treibkurbel, neuem Treibachslager, neuem Kegelschlot verjüngt, präsentierte sich die dienstälteste Dampflokomotive der Welt zur Freude aller Fahrgäste und Eisenbahnfreunde wieder fröhlich pfeifend auch in ihrem eigenen 150. Dienstjubiläumsjahr. Als Triebfahrzeugführer waren zwei der dienstältesten GKB-Dampflokführer, **Gerhard Grafoner** [\[EB-TR\]](#) und **Erich Scheiber** [\[EB-TR\]](#) im Führerstand (Foto unten).

(Fotos: Stefan Partl)





Foto oben (v.l.): Prokurist Peter Kronberger **[EB]**, AL Wolfgang Zlatar **[EB-GV]** / **[IN-BD]**, AL DI Dr. Erich Stadlober **[EB-IH]** / **[IN-BD-ZL]** und Tfzf Gerhard Grafoner **[EB-TR]** kurz vor der Abfahrt. (Foto: Stefan Partl)

Im Sonderpersonenzug führen ab Graz Köflacherbahnhof die gesamte Geschäftsführung mit Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl, Prok. Dr. Rudolf Kores **[IN]**, Prok. Peter Kronberger **[EB]**, Prok. Peter Schartel **[BB]**, die meisten Abteilungsleiter, viele aktive Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und auch zahlreiche Kolleginnen und Kollegen aus dem Ruhestand und deren Angehörige mit. Wie es sich für einen so festlichen Anlass gehört, herrschte zudem ein Postkartenwetter, an dem auch der Kaiser seine Freude gehabt hätte. In Lieboch wurde dann den Teilnehmern, die aus Richtung Wies-Eibiswald angereist waren, die Möglichkeit zum Zusteigen geboten.

Abb. rechts: Originalfahrplan vom 3. April 1860 (aus: „Wiener Zeitung“ vom 5. April 1860, S. 1456)

Foto unten: Einfahrt in den Bahnhof Lieboch am 3. April 2010.

(Foto: Alois Wallner)



Kundmachung.

Bermöge Bewilligung der hohen k. k. Statthalterei vom 27. März d. J., S. 5803 wird die

Graz-Köflacher Eisenbahn

vom 3. April 1860

angefangen dem allgemeinen Verkehr übergeben, und zwar werden von diesem Tage an sämtliche Stationen und Haltstellen für den Personenverkehr, dagegen für den Frachtenverkehr bloß die Stationen **Graz**, **Voitsberg** und **Köflach** eröffnet.

Die regelmäßigen gemischten Züge, mit denen vorläufig fein Eilgut befördert wird, verkehren bis auf weitere Bestimmung täglich nach folgendem

Fahrplan:

Giltig vom 3. April 1860.

Station	Gemischter Zug Nr. I	Station	Gemischter Zug Nr. II
Von Graz nach Köflach		Von Köflach nach Graz	
	Abfahrt		Abfahrt
	Stund. Min.		Stund. Min.
	Früh		Nachmittags
Graz	6 30	Köflach	2 20
Premstätten	7 1	Oberdorf	2 33
Lieboch	7 18	Voitsberg	2 44
Söding	7 37	Kremö	2 52
Kremö	8 5	Söding	3 21
Voitsberg	8 16	Lieboch	3 41
Oberdorf	8 24	Premstätten	4 1
Köflach	8 35	Graz	4 30
	Ankunft		Ankunft

Für die Stadt **Graz** findet die Personenaufnahme, ferner die Gepäck-Auf- und Abgabe nicht auf dem gesellschaftlichen Bahnhofs dafelbst, sondern in Folge des mit der k. k. priv. südlichen Staats-, lombard. venet. und central-ital. Eisenbahn-Gesellschaft getroffenen Uebereinkommens, auf dem Bahnhofs der genannten Gesellschaft in **Graz** statt.

Die Tarifbestimmungen, so wie die allgemeinen Bestimmungen für den Personen- und Frachtenverkehr werden durch öffentlichen Anschlag kundgemacht.

Wien am 31. März 1860.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.

[3240-2]





Foto oben: Während in Köflach die „671“ auf der Drehscheibe von der Lokmannschaft gedreht und dann versorgt wurde (Foto oben: Alois Wallner) spazierten die Fahrgäste dieser Sonderfahrt zur nahen Busgarage der KW Köflach, wo bereits eine zünftige Osterjause vorbereitet worden war. (Foto unten: HM)

Abb. links: Fahrplan des Personensonderzugs am 3. April 2010

Sonderpersonenzug 8435			
Samstag, 3. April 2010			
Graz Köflacherbf	---		9.28
Gkf Vorbahnhof	---		30
Straßgang	9.39		44
Premstätten-Tobelbad	---		52
Lieboch	10.01	10.04	
Söding-Mooskirchen	---		14
Krottendorf-Ligist	---		23
Krems in Stmk.	---		30
Voitsberg	35		38
Bärnbach H-Lst	---		42
Köflach	10.50		---



Gen.Dir. Mag. Franz Weintögl begrüßte und erinnerte in seiner Ansprache an die 150-jährige Geschichte der Graz-Köflacher Eisenbahn und auch an das heuer zu feiernde 75 Jahr Jubiläum des GKB Busbetriebs. Und die Gäste ließen sich die Jause schmecken und nützen die Möglichkeit zum Gespräch mit ehemaligen Kolleginnen und Kollegen. (Foto: Stefan Partl)

Sonderpersonenzug 8442			
Köflach	---		13.09
Bärnbach H-Lst	---		16
Voitsberg	---		20
Krems in Stmk.	---		23
Krottendorf-Ligist	---		30
Söding-Mooskirchen	13.41		42
Lieboch	54		55
Premstätten-Tobelbad	---	14.03	
Straßgang	14.12		26
Graz Köflacherbf	14.37		---





Foto oben: Gen. Dir. Mag. Franz Weintögl begrüßt die ehemaligen und die aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der 150-Jahr-Jubiläumseinladung am 3. April 2010 in der Köflacher Busgarage



Foto oben: Der Einladung der GKB zu einer Osterjause wurde von Groß und Klein freudigst Folge geleistet. Hygienisch verpackt waren Aufschnitt und Osterbrot und eine breite Auswahl an Getränken vorbereitet worden.



Oben: „Hauserr“ und langjähriger Leiter des GKB-Busbetriebs **BB** Prokurist Peter Schartel im Kreise der Kollegen.





Foto oben: Fahrdienstleiter am Bf Köflach an diesem denkwürdigen 3. April 2010 war übrigens Koll. Bernhard Riedl **IN-BD**. (HM)

Foto rechts: Auch der Verschub vor der Abfahrt in Köflach fand bei Fahrgästen und Eisenbahnfreunden größte Aufmerksamkeit. (S. Partl)



Die Rückfahrt verlief leider nicht ganz ungetrübt. Bereits kurz nach Köflach musste angehalten werden. Eine Keilverbindung hatte sich gelockert und war dabei verformt worden. Vorsichtshalber wurden die „671“ und der Sonderpersonenzug von der hinten mitgeführten „Leitinger“ Diesellok in den Bf Voitsberg geschoben und dort wurde umgespannt. Die „671“ fuhr dann alleine und mit verminderter Geschwindigkeit aber mit eigener Kraft nach Graz zurück.



Foto oben: Als Zugführer begleiteten Andreas Schögl (li.) und Franz Strommer, beide **EB-PV**, die Sonderfahrt am 150. Jahrestag. (HM)

Foto unten: Die DH 1100.1 „Leitinger“ im Bf Voitsberg löste die „671“ ab und brachte den Sonderpersonenzug „150 Jahre Graz-Köflacher Eisenbahn“ mit einer kleinen Verspätung nach Graz. (S. Partl)



Von diesem Wermutstropfen abgesehen war der 3. April 2010, der 150. Jahrestag der offiziellen Eröffnung der Bahnstrecke Graz – Köflach, ein denkwürdiger Jubiläumstag mit einer schönen Dampfzug-Sonderfahrt, einer gelungenen Feier bei makellosem Frühlingswetter. Allen, die zum Gelingen beigetragen haben und der Geschäftsführung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, die zu dieser Veranstaltung am Karsamstag eingeladen hat, ein herzliches Danke und der GKB und ihrem Parade-dampfross, der ehrwürdigen „671“ alles Gute für die nächsten 150 Jahre. Möge der 3. April 2160 ein ebenso gelungener Jubiläumstag werden!
(HM)

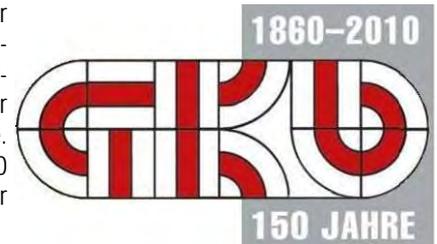




Foto oben: Ein Schnappschuss ganz besonderer Art gelang Koll. Alois A. Wallner **EB - PV**, der sich bei km 38,5 eine Foto-position gesucht hatte und im Augenblick des Überschwappens

des Wassers nach dem Bremsen seinen Auslöser betätigt hat. Ein ganz seltener Anblick unserer 150-jährigen „671“

(HM)



150 Jahre GKB 10. April 2010 Jubiläumsveranstaltung in Köflach



Die Jubiläumsveranstaltung am 10. April 2010 bildete den Höhepunkt im Veranstaltungsreigen rund um 150 Jahre GKB. Pünktlich um 10.50 Uhr erreichte der Sonderpersonenzug aus Graz sein Ziel, den Bahnhof Köflach, wo er bereits von hunderten Besuchern und den Musikkapellen erwartet worden war. Auch die GKB „671“, selbst im 150-zigsten Dienstjahr zeigte sich mit den erfahrenen Triebfahrzeugführern Gerhard Grafoner **EB-TR** und Herbert Ehmann **EB-TR** im Führerstand von ihrer besten Seite (oben bei der Einfahrt in den Bf Köflach).



Nach dem folgenden Festakt, der von Prof. Mag. Dr. Ernst Lasnik moderiert wurde, feierte die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und Köflach eine 150 Jahre lange innige Verbundenheit. Die zahlreichen Besucher, für deren leibliches Wohl bestens gesorgt war, wurden durch Darbietungen der Bergmusikskapellen unterhalten.



Wir zeigen Ihnen hier eine Auswahl an Bildern, die Koll. Alois A. Wallner **EB-PV** für die *Drehzscheibe* gemacht hat.



Zu den Fotos:

Seite 11 Mitte: GD Mag. Franz Weintögl bei seiner Eröffnungsrede.

Seite 11 unten links: LR Dr. Elisabeth Grossmann

Seite 11 unten rechts: GKB Vorstandsvorsitzender Prof. Dr. Franz Eckert vor der Bergkapelle Oberdorf

Seite 12 ganz oben: Die Bergkapelle Rosental

Seite 12 Mitte : Berg- und Hüttenkapelle St. Martin i.S.

Seite 12 unten : Alte Bergbaumaschine und neue Blasinstrumente





Zu den Fotos:

ganz oben: Tfzf Herbert Ehmman nützte die Mittagspause zu einem Besuch der Ausstellung im Kunsthau Köflach

Mitte: Jahrhunderte alte Tradition spiegelt sich in Tracht und Brauchtum der Bergknappen Mitte und unten: Schwerttanz.

Mitte rechts: AL Peter Stoeßl dankt der steirischen Verkehrslandesrätin Mag^a. Kristina Edlinger-Ploder nach ihrer Ansprache.

rechts: Oft bestaunter Bestandteil der traditionellen Tracht der Bergarbeiter, das „Arschleder“.

(Fotos: Alois Anton Wallner, **EB - PV**)



EB – IH: Neuer stv. Leiter

Am 6. April 2010 trat in der GKB-Werkstätte der designierte Nachfolger des Leiters der Werkstätte, DI Dr. **Erich Stadlober**, Ing. **Helmut Muster** seinen Dienst als neuer stellvertretender Leiter an.



Die GKB-Fußballmeister ...

... von morgen wurden bereits heuer mit **ordentlichen GKB-Dressen** ausgestattet, damit sie so **richtig Dampf** machen, wie die GKB „671“, die dienstälteste Lokomotive der Welt, **fahrplanmäßig** ihre Wettkämpfe gewinnen und **im Zug** des Trainings die **Kunst** des Spiels erlernen.

Als Dressensponsor der **U13-Mannschaft** des **Sportvereines Fraudental** hofft die GKB natürlich auf eine erfolgreiche Karriere der jungen Ballkünstler, die vielleicht in ein paar Jahren eine internationale Karriere im Rahmen des GKB-Sportvereins machen können, zumindest beim internationalen Kleinfeldturnier für Verkehrsbetriebe.

Am Foto rechts: AL Peter Stoebl **G-BE / G-PR / G-QR** mit dem Kapitän der Mannschaft, **Manuel Krainer**, bei der Übergabe der neuen Dressen.

Foto unten: Die **U13-Mannschaft** des **Sportvereines Fraudental** mit Trainer- und Betreuersteam im neuen GKB-Outfit.



EB - PV: Die Abt. Personenverkehr

Als am 3. April 1860, knapp ein Jahr nach der Aufnahme des provisorischen Güterverkehrs, die offizielle Betriebsaufnahme auf der Graz-Köflacher Eisenbahn erfolgte, dachte niemand daran, dass einmal der Personenverkehr das Hauptgeschäft des Unternehmens sein würde. Heute, 150 Jahre später, sind die Kohlentransporte Geschichte und knapp viereinhalb Millionen Fahrgäste pro Jahr im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit. Für die Abwicklung des Personentransports ist seit der Organisationsreform 2003 die Abteilung **EB-PV** (Eisenbahn-Personenverkehr) zuständig. Geleitet wird dieser Verantwortungsbereich seit Beginn von einem „GKB-Urgestein“: von **Heinz Magele**, einem geborenen Eisenbahner und GKBler in vierter Generation, aufgewachsen auf den Bahnhöfen Lieboch und Graz, wohnhaft am Graz Köflacherbahnhof, kurz die zentrale Persönlichkeit für den Personenverkehr (Foto rechts: Bereit zur Abfahrt mit dem VT70, der (noch) die Hauptlast im Personenverkehr trägt).



Drehscheibe: Herr Magele, 150 Jahre Personenverkehr, viereinhalb Millionen Fahrgäste, Schnellbahn und Taktfahrplan, ist da noch Zeit und Platz für den einzelnen Menschen, den Fahrgast, den Mitarbeiter?

Magele: Natürlich, der Mensch ist ja der Mittelpunkt, gerade im Personenverkehr. Trotz unserer langen Tradition und der seit Jahren kontinuierlich steigenden Anzahl an Fahrgästen ist für uns immer der Mensch im Mittelpunkt. Die Eisenbahn ist ja nur ein Mittel zum Zweck, das den Menschen, nämlich unseren Mitarbeitern, ermöglicht, andere Menschen, nämlich unsere Fahrgäste möglichst sicher, bequem und rasch an ihr Ziel zu bringen.

Drehscheibe: Fangen wir bei den Mitarbeitern an. Wie viele Personen sind bei der GKB im Personenverkehr beschäftigt?

Magele: Mit März 2010 sind wir, eine Kollegin und 37 Kollegen, mich eingeschlossen, für den Personenverkehr zuständig. Da sind hier am Graz Köflacherbahnhof mit mir Kollege **Klaus Edlinger**, **Erich Lippnegg** und **Alfred Ehmann**. Dann am Bahnhof Voitsberg unsere einzige Frau im Team, **Helene Buchhaus**, als Mobilitätsberaterin, und Kollege **Alois Wallner** hier in Graz an der

Personenkassa. Alle weiteren Mitarbeiter sind als Zugführer, einer, Koll. **Manfred Sulzer** als Schulungszugführer, unterwegs mit unseren Fahrgästen.

Drehscheibe: Sind alle 32 Kollegen Zugführer oder einige als Schaffner unterwegs?

Am 9. März 2010 konnten wir mit **Heinz Magele** und seinem Führungsteam, den Kollegen **Klaus Edlinger** (Abteilungscontroller, Foto unten Mitte), **Alfred Ehmann** (Revisor; Foto unten links) und **Erich Lippnegg** (Dienstkoordinator; Foto unten rechts) ein Gespräch über den GKB Personenverkehr im 150. Jahr führen.





(Foto: HM)

Edlinger: Nein, bei uns muss jeder die Dienstprüfung zum Zugführer ablegen, nachdem er die internen Kurse und Schulungen durchlaufen hat und mit einigen erfahrenen Kollegen die ersten Praxiserfahrungen gemacht hat.

Drehscheibe: Und welche Erfahrungen stehen da im Vordergrund?

Edlinger: Da gibt es alles Mögliche. Das reicht von Erster Hilfe, gerade heute hatten wir einen Fahrgast, der im Zug einen epileptischen Anfall bekommen hat, bis zum Umgang mit Schwarzfahrern oder besonders aufgedrehten und angeheiterten Fahrgästen. Da kommt im Lauf der Zeit einiges vor.

Magele: Immerhin befördern wir rund 9.000 Fahrgäste pro Tag. Aber die meisten der Pendler und Schüler kennt man mit der Zeit.

Drehscheibe: Und wie viele Zugführer werden planmäßig benötigt?

Lippnegg: Im Planbetrieb werden 25 Kollegen benötigt, da jeder Reisezug von einem Zugführer begleitet wird. Zur Abdeckung von Ausfällen wie Urlaub, Krankenstand, Zeitausgleich u.s.w. stehen sieben weitere Kollegen als Reservepersonal zur Verfügung.

Drehscheibe: Gibt es Züge ohne begleitenden Zugführer?

Lippnegg: Gibt es in unserem Unternehmen nicht. Jeder Zug muss auch im Notfall von einem geeigneten Betriebsbediensteten begleitet werden. Wenn eine Notdispositionierung außerhalb unserer Anwesenheit durchgeführt werden muss, entscheidet der Fahrdienstleiter am Graz Köflacherbahnhof.

Drehscheibe: Damit haben Schwarzfahrer also keine Chance auf freie Fahrt? Wie viele Schwarzfahrer gibt es eigentlich im Schnitt?

Edlinger: Etwa einmal pro Woche ist einer dabei. Dadurch dass bei uns in jedem Zug ein Schaffner, wie der Zugführer landläufig genannt wird, mitfährt und auch Fahrkarten verkauft und die vorhandenen Karten und Ausweise kontrolliert, gibt es kaum Probleme mit Schwarzfahrern. Und bei denen, die sich daraus einen Sport machen, spielen wir halt manchmal mit, schließlich hat jeder Zugführer heute ein Diensthandy mit und da machen sich die Kollegen schon untereinander aufmerksam, wenn einmal einer unbedingt ohne Fahrkarte reisen will. Bei ungunstigen Personen kann aber auch die Polizei verständigt werden.

Drehscheibe: Und was kostet dann die Fahrt?

Edlinger: 65 Euro plus 30 Bearbeitungsgebühr plus Porto, macht 95,60. Wenn es einbringlich ist, was aber nicht immer der Fall ist.

Ehmann: Mehr Probleme als die Schwarzfahrer machen da schon die normalen Verschmutzungen. Seit es am Hauptbahnhof den McDonalds gibt steigen natürlich dort viele mit einem Jausensackerl ein, das dann im Waggon liegen bleibt. Damit haben die Verschmutzungen schon gewaltig zugenommen.

(Fotos unten und nächste Seiten: Die GKB-Zugführer, immer für Sie da!)



Andreas Aldrian,

Johannes Baichl,

Martin Bosnar,

Markus Edlinger,

Karl Fritz,

Ernst Geder,





Manfred Hager, Thomas Halwachs, Johannes Kiessl, Andreas Kleindienst, Karl Klug, Dieter Koch,

Drehscheibe: Da wäre vielleicht eine Videoüberwachung hilfreich.
Magale: Das wird es in Zukunft bei den GTWs geben. Sobald dort Notruf aktiviert wird, schaltet sich eine Kamera ein und dort kann der Tffz dann sehen, was wo los ist.
Drehscheibe: Und das wird dann aufgezeichnet?
Magale: Ja, für 72 Stunden, allerdings kann nicht jeder darauf zugreifen, sondern nur wer dazu berechtigt ist.
Drehscheibe: Kommen wir nochmals auf die Fahrgastzahlen zurück. Wie verteilen sich diese übers Jahr?
Edlinger: Am wenigsten haben wir im Sommer, Juli, August. Und je schlechter das Wetter, umso mehr Fahrkarten werden verkauft. Wobei es immer von Mitte September bis Mitte Oktober eine exakte Fahrgasterhebung durch die GKB gibt. Dazwischen erheben die Zugführer aber auch regelmäßig die Arbeiterkammer die Fahrgastzahlen.
Drehscheibe: Wie viele Personen kann die GKB eigentlich befördern?
Magale: Wir können derzeit in den 13 VT70 insgesamt 3.245 Sitzplätze anbieten, in den 15 Doppelstockwagen 6.735 und in der Regel hat auch jeder Fahrgast einen Sitzplatz. Natürlich kann es zu Spitzenzeiten eng werden, aber dazu tragen auch die Fahrgäste bei, die halt manchmal lieber als Gruppe beisammen bleiben und sich nicht in den Waggonen verteilen wollen. Und wir bieten als einzige Bahn in Österreich die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern an, ein Service, das gerne angenommen wird. Auch die neuen Stadler GTW, die wir heuer im Herbst bekommen werden, werden eigene Fahrradstellplätze haben, damit wir diesen Kundendienst auch in Zukunft beibehalten können.
Drehscheibe: Wie schaut die Zukunft im Personenverkehr überhaupt aus? Was kommt auf die Kollegen und die Fahrgäste zu?
Magale: Neben den neuen Fahrzeugen von **Stadler Rail** wird es vielleicht heuer noch eine neue Strecke geben, die durch die GKB bedient werden wird, da sind wir aber noch im Verhandeln. Grundsätzlich bleiben wir aber in unserem Streckennetz, trotz der guten Kooperation mit den ÖBB und der Einbindung in die Schnellbahn wird es darüber hinaus derzeit beim Personenverkehr

keine räumliche Ausweitung geben, wie sie z.B. für unsere Triebfahrzeugführer üblich sind.
Drehscheibe: Dann danke ich für dieses Gespräch und wünsche dem Personenverkehr weiterhin gute Fahrt und Bahn frei!

(Interview: Dr. Herbert Moschitz;
 Fotos: HM und Archiv **EB-PV**)

EB - PV: GKB – Reisezüge 2010

Am Wochentagen verkehren zwischen

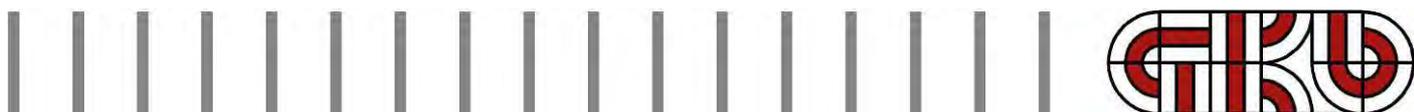
Graz Hbf und Bf Köflach.....	22 Reisezüge
Bf Köflach und Graz Hbf.....	20 Reisezüge
Graz Hbf und Bf Wies-Eibiswald.....	21 Reisezüge
Bf Wies-Eibiswald und Graz Hbf.....	19 Reisezüge
das sind pro Tag insgesamt.....	82 Reisezüge

Der erste Zug fährt um 4.00 früh in Bf Wies-Eibiswald ab, um 4.25 geht es in Köflach los und ab Graz gibt es Zugverbindungen nach Wies-Eibiswald und Köflach ab 5.25.
 Nach Graz geht es dann letztmals täglich um 20.33 ab Wies-Eibiswald und um 20.52 ab Köflach. **Die letzte Verbindung** von Graz nach Wies-Eibiswald gibt es um 22.04, nach Köflach **um 22.14**.
 Bei 82 Reisezügen ergibt sich speziell auf dem Streckenabschnitt von Graz Hbf bis Lieboch ein besonders dichter Zugfahrplan. Ein Angebot, das, wie die Zuwächse zeigen, auch gerne angenommen wird. Und in allen Zügen sind die Kollegen von **EB - PV** für die Fahrgäste da, inklusive Fahrkartenverkauf, einer Serviceleistung, welche besonders von Personen geschätzt wird, die sich selten oder spontan zu einer Fahrt entschließen.

Die Reisezugkilometer (das ist die Summe aller gefahrenen Kilometer im GKB Eisenbahn-Personenverkehr) stieg von 1.021.217 km im Jahr 2003 auf **1.346.330 km im Jahr 2009**.



Helmut Koch, Peter Konrad, Gerhard Kosenburger, Josef Lederer, Andreas Lichtenegger, Franz Mayr,





Markus Pansi, Patrick Peer, Ewald Peternusch, Franz Sabathi, Wolfgang Sabathi, Gerald Sauer,

EB - PV: Daten, Fakten, Zahlen

Umsatzerlös im Geschäftsjahr 2008: (lt. Geschäftsbericht 2008)
 Eisenbahn – Personenverkehr: 6.618.947,80 Euro
 (zum Vergleich:) Eisenbahn – Güterverkehr: 1.930.100,63 Euro
 (zum Vergleich:) Busbetrieb – Personenverkehr: 6.936.158,53 Euro

Beförderungsleistung:

Jahr	Personen	Sitzplatz-km*	Personen-km**
2000	3.926.842	180.622.479	111.524.141
2001	4.046.363	186.120.096	114.918.608
2002	4.088.331	188.050.463	116.110.500
2003	4.092.626	188.248.028	116.232.485
2004	4.098.785	188.531.330	116.407.408
2005	4.097.813	188.486.615	116.379.799
2006	4.232.530	188.969.253	118.680.141
2007	4.326.655	196.886.009	111.800.765
2008	4.429.118	211.221.519	116.220.056
2009	4.495.580	215.000.000	116.615.345

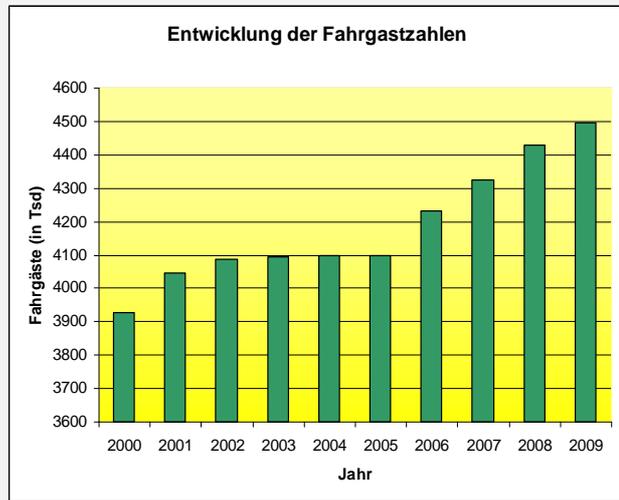
(Grafik →)

Kennzahlen:

* Unter **Sitzplatzkilometer** (engl. *Available Seat Kilometers*, abgekürzt **ASK**) versteht man eine statistische Kennzahl im Personenverkehr, welche die **Leistungsmöglichkeit** widerspiegelt. Sie wird berechnet indem die Anzahl der verkaufbaren Sitzplätze einer Fahrt mit den Kilometern der Wegstrecke multipliziert werden.

** **Personenkilometer** (international häufiger „Passagierkilometer“, engl. *Revenue Passenger Kilometers*, abgekürzt **RPK**) ist eine Kennzahl der tatsächlich erbrachten **Beförderungsleistung**. Diese wird errechnet aus der Anzahl der beförderten Passagiere multipliziert mit der dabei zurückgelegten Strecke. Das sind also die sogenannten ausgelasteten Passagierkilometer.

Aus ASK und RPK kann nun die Sitzauslastung berechnet werden. Die **Sitzauslastung** (engl. *Seat Load Factor*, kurz **SLF**), die vor allem in der Luftfahrt als wichtige Kennzahl verwendet wird, ergibt sich aus dem Verhältnis der erbrachten Beförderungsleistung (RPK) zur Leistungsmöglichkeit (ASK). Im Falle der GKB wäre diese im Jahr 2009 in Prozenten ausgedrückt, bei 54,24.



Mitarbeiter (Stand: März 2010):..... 38
 davon Zugführer 31
 Schulungszugführer 1

Der Pünktlichkeitsgrad der Reisezüge konnte von 95,7 % im Jahr 2007 auf **98,8% im Jahr 2009** gesteigert werden.

(HM)



Alfred Schaffer, Andreas Schlögl, Helmut Schmelzer, Erich Seiner, Stefan Strametz, Wolfgang Strametz,





oben: Franz Strommer



rechts: Schulungszugführer Manfred Sulzer



rechts: Mobilitätsberaterin und einzige Frau im Team von EB-PV ist am Bf Voitsberg Helene Buchhaus



ganz rechts: an der Personenkasse am Graz Köflacherbahnhof Mobilitätsberater Alois A. Wallner

Doppelstockwagen (hier ein H0-Modell aus der Sammlung von Heinz Magele) tragen die Hauptlast des GKB-Personenverkehrs



(Foto: F.Hammer & A.Wallner)

Berufsbild

EB - PV: Berufsbild Zugführer

Wenn Sie einen Beruf suchen, der Ihnen viel Kontakt mit Menschen bietet und Sie trotzdem immer „auf Achse“ sein wollen, dann ist das der Job Ihrer Wahl: Zugführer

Der **Zugführer** (in der Schweiz: „Zugchef“), nicht zu verwechseln mit dem Triebfahrzeugführer (Tfzf), ist der Bahnmitarbeiter, der für die ordnungsgemäße Zugfahrt verantwortlich ist. Die Voraussetzungen dafür sind neben einer abgeschlossenen Berufsausbildung, abgeleistetem Präsenz- oder Zivildienst und voller körperlicher Eignung, die Absolvierung der Ausbildung zum Zugführer:

Diese umfasst ca. 80 Stunden Lehrveranstaltungen zu den Themen

- Bremsberechnung
- Signalkunde
- Erste-Hilfe-Kurs
- Richtiger Umgang mit Kunden
- Einführung in das Tarifwesen und Umgang mit Fahrscheindruckern
- Maschinentechnische Unterweisung
- Arbeitnehmerschutz und Unfallverhütung
- dazu kommen ca. 80 Stunden Mitarbeit mit einem Verschieber (Bahnhofvershub) oder einem Vershubteam (Streckenvershub) ergänzt durch
- ca. 320 Stunden Mitarbeit mit einem erfahrenen Zugführer im Reisezug zwecks Erlangung von Praxis

Die Ausbildung endet mit Abnahme folgender Prüfungen:

- Dienstprüfung für **Verschieber** (betriebliche Prüfung)
- Dienstprüfung für **Schaffner** (Verkaufsprüfung)
- Dienstprüfung für **Zugführer** (erweiterte betriebliche Prüfung)

(Klaus Edlinger)

Wie der Turnusdienst eines Zugführers auf den Strecken der GKB aussieht hat für die *Drehzscheibe* Revisor **Alfred Ehmann** zusammengefasst. Lesen Sie hier nun seinen Bericht über einen Arbeitstag eines Zugführers, ohne besondere Vorkommnisse:

EB - PV: Der Weg ist das Ziel

Tagesablauf eines Zugbegleiters (Zugführer)

Vorbereitung: Vor Dienstbeginn muss der Fahrscheindrucker hochgefahren und überprüft werden, um bei einem eventuellem Defekt einen Austausch vornehmen zu können. Der Zugführer muss dann den Dienstag und die Zugnummer eingeben, welche auch bei jedem Wechsel des Zuges neu eingegeben werden muss und während der Zugfahrt werden die Fahrgastfrequenzen eingegeben. Nach dem letzten Zug des Tages muss am Fahrscheindrucker der Dienst beendet und eine Synchronisierung mit dem Fahrscheinserver vorgenommen werden, damit die Daten an den Server zur weiteren Bearbeitung gelangen.

Die Revisionstätigkeit besteht aus Fahrscheinverkauf, Fahrscheinkontrolle, Auskunftserteilung sowie der Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen. Weiters hat der Zugbegleiter für die Sicherheit und Aufrechterhaltung der Ordnung im Zug zu sorgen.

Leider gibt es für den Zugführer auch unangenehme Arbeiten wie z.B. bei Unfällen oder Selbstmördern. Bei solchen Vorfällen ist der Zugführer meist als erster vor Ort um Erste Hilfe zu leisten und weitere Schritte einzuleiten. Hier nun der Ablauf eines Diensttages am Beispiel der Turnustage 23 / 24:

9:38 Dienstbeginn am Graz Köflacherbahnhof (Gkf); der Dienst beginnt mit Meldung beim Fahrdienstleiter (Fdl).

9:43 Ablösen des Zugführers von Zug 8414 am Gkf; bei einer kurzer Zugübergabe werden die Besonderheiten, wie z.B. Personen, welche beim Aussteigen Hilfe benötigen oder Anschlussreisende



mit kurzer Übergangszeit usw., mitgeteilt. Nach Feststellen der Abfahrtsbereitschaft erteilen des Abfahrtsauftrags an den Triebfahrzeugführer (Tfzf). Abfahrt Richtung Graz Hbf.

(Foto rechts: Zugübergabe am 25. 3. 2010 bei Zug 8568 am Gkf. Zgf Dieter Koch kommt und übernimmt den Zug vom Koll. Karl Klug)

9:45 Ankunft Graz Hbf: Hilfestellung den Reisenden beim Aussteigen, die Zuggarnitur nach zurückgelassenen oder verlorenen Gegenständen durchsuchen, bei Auffinden von solchen, diese an das Fundbüro am Graz Köflacherbahnhof weiterleiten.

9:54 Vorbereitung für Zug 8557, ein VT70: augenscheinliche Kontrolle der Zuggarnitur, darunter fällt das Kontrollieren der Fahrtrichtungstafeln, Temperierung und Sauberkeit der Abteile, eventuell Sitzplatzreservierung für eine Gruppenreise vornehmen, überprüfen der Toilette auf Wasser und WC-Papier, Kontrolle des Zugspitzen- und Zugschlussignals. Bis zur Abfahrt im Bereich der Garnitur bereitstehen für Auskunft und Hilfestellung beim Ein- und Aussteigen und wenn nötig zum Sitzplätze zuweisen.

10:04 Abfahrtsbereitschaft feststellen und dem

Tfzf den Abfahrtsauftrag erteilen. Das ist bei jedem Anhalten auf der Strecke an Bahnhöfen oder Haltestellen zu wiederholen.

Unmittelbar nach Abfahrt des Zuges wird mit der Grundrevision begonnen. Bei der Grundrevision werden die Fahrausweise (Fahrkarten) aller Reisenden auf ihre Richtigkeit überprüft. Unterwegs zusteigende Fahrgäste werden nach Möglichkeit, unmittelbar nachdem sie Platz genommen haben betreut. Reisende ohne gültigen Fahrschein müssen sich beim Zugführer einen kaufen, ohne Aufpreis, wenn sie an einem unbesetzten Bahnhof oder Haltestelle zusteigen. Wenn die Bezahlung nicht möglich ist, wird die Identität des Fahrgastes (anhand eines Lichtbildausweises) festgestellt, die Daten aufgenommen und an die Direktion weitergeleitet. Reisende, die nicht bereit sind den Fahrpreis zu entrichten und sich auch nicht ausweisen können, werden von der Fahrt ausgeschlossen.

Für angemeldete Gruppenreisen sind die vorgesehenen Sitzplätze bereits reserviert, die Gruppen werden in Empfang genommen und auf ihre Sitzplätze hingewiesen. Bei nicht angemeldeten Gruppenreisen muss kurzfristig Platz geschaffen werden, was für den Zugbegleiter bei stark frequentierten Zügen nicht immer einfach ist.

11:26 Ankunft in Wies-Eibiswald: Nachdem die Fahrgäste den Zug verlassen haben wird die Garnitur zur Retourfahrt bereit gemacht. Die eingesammelten Fundgegenstände werden dem Fahrdienstleiter übergeben, herumliegender Müll eingesammelt und entsorgt (Müllkübel). Zeitungen und Werbematerial wieder auf ihren vorgesehenen Platz aufgelegt.

11:33 Abfahrtsbereitschaft feststellen und dem Triebfahrzeugführer den Abfahrtsauftrag erteilen. Die Revisionstätigkeiten durchführen und für Ordnung und Sicherheit der Reisenden im Zug sorgen.

12:53 Ankunft Graz Köflacherbahnhof: Nach kurzer Zugübergabe übernimmt ein Kollege den Zug und fährt zum Graz Hbf. Der Kollege übernimmt die Abschlussarbeiten.

Pause bis 15:29



15:29 Überstellzug von Gkf nach Graz Hbf. Diesmal ist es ein DOSTO (Doppelstockgarnitur) Steuerwagen + Beiwagen.

Bei den DOSTO muss die Heizung für jeden Wagon extra eingeschaltet und eingestellt werden. Diese Tätigkeiten sowie das Kontrollieren der Abteile und der Toiletten auf Sauberkeit,

werden schon während der Überstellfahrt gemacht.

Am Bahnsteig für die Hilfeleistung einsteigender Fahrgäste bereitstehen.

15:49 Abfahrtsbereitschaft feststellen und Triebfahrzeugführer Abfahrtsauftrag erteilen. Revisionstätigkeit und die dazu gehörenden Arbeiten durchführen.

16:43 Ankunft in Köflach: Nachdem die Reisenden ausgestiegen sind, bleiben 9 Minuten um den Zug für die Retourfahrt fertig zu machen.

16:52 Abfahrtsbereitschaft feststellen und Triebfahrzeugführer Abfahrtsauftrag erteilen. Revisionstätigkeit durchführen. Ca. 10 Minuten vor Ankunft in Graz Hbf die Heizung ausschalten.

17:45 Ankunft Graz Hbf: Darauf achten, dass alle Reisenden ausgestiegen sind und niemand zusteigt. Den Zug auf zurückgelassene oder verlorene Gegenstände durchsuchen und die offenen Fenster schließen. Dieser Zug fährt nun zum Graz

Köflacherbahnhof und wird für die nächste Fahrt neu zusammengestellt.

Umsteigen auf den bereits zur Abfahrt bereitstehenden Zug nach Wies-Eibiswald. Es ist eine Doppelstockgarnitur. Alle Arbeiten durchführen, damit die Fahrgäste einen sauberen und wohltemperierten Zug vorfinden.

18:04 Abfahrtsbereitschaft feststellen und Triebfahrzeugführer Abfahrtsauftrag erteilen. Revisionstätigkeit durchführen.

19:26 Ankunft Wies-Eibiswald: Nachdem alle Fahrgäste ausgestiegen sind, sind die Abschlussarbeiten durchzuführen. Die Heizungen (für jeden Wagon extra) abschalten, Fenster schließen, Verunreinigungen beseitigen, Müll einsammeln, Zeitungen und Prospekte auf ihren vorgesehenen Platz legen, Fundgegenstände einsammeln und dem Fdl übergeben.

19:41 Abmelden beim Fahrdienstleiter. Der Dienst ist für diesen Tag zu Ende.

Jetzt beginnt der „gemütliche“ Teil in dem man sein Übernachtungszimmer im Bahnhof Wies-Eibiswald aufsucht. Meldungen über außergewöhnliche Ereignisse oder Reisende ohne gültigen Fahrausweis werden noch geschrieben. Und ab jetzt wird es privat, soweit es die Situation im Dienstzimmer zulässt.

Turnstag 24

3:00 Der Wecker klingelt!! Morgentoilette, Frühstück, sofern gestern mitgebracht.

3:50 Melden beim Fahrdienstleiter zum Dienstantritt Zug 8550 (1 VT70) steht bereit, die üblichen Vorbereitungsarbeiten sind durchzuführen.

4:00 Die Abfahrtsbereitschaft feststellen und Abfahrtsauftrag erteilen. Die Frühzüge sind meist fahrende Schlafabteile, da die meisten Fahrgäste die Zeit für ein morgendliches Nickerchen nutzen.

5:21 Ankunft Graz Hbf: Nachdem die Reisenden ausgestiegen sind und die Türen geschlossen sind, werden die Garnituren vom Zug 8400 und Zug 8550 vereint. Anschließend wird von den beiden Zugführern die Bremsprobe durchgeführt.



Ab nun übernimmt der Zugführer vom Zug 8501, der an der Spitze des Zuges ist, die Obliegenheiten des Zugführers und der zweite Zugbegleiter die des Schaffners.

Nach Beendigung der Bremsprobe hält sich jeder Zugbegleiter bei seiner Garnitur auf. Nach Feststellung der Abfahrtsbereitschaft übermittelt der Schaffner diese dem Zugführer.

Der Zugführer erteilt dann dem Triebfahrzeugführer den Abfahrtsauftrag. Das geschieht jetzt bei jedem Bahnhof oder Haltestelle bis Lieboch. Die Zugbegleiter müssen bei der Revision nun besonders darauf achten, dass wegen der gemeinsamen Führung der Züge die Reisenden im richtigen Zug sitzen. Für Fahrgäste die im falschen Zug sitzen besteht bis Lieboch noch Zeit umzusteigen.

5:45 Ankunft Lieboch. Die Züge werden wieder getrennt. Erst nach dem Trennen werden vom Triebfahrzeugführer die Türen freigegeben. Die Reisenden können nun aus- bzw. einsteigen. Der Zugführer Richtung Wies-Eibiswald überprüft das Zugschluss-signal und der Zugführer Richtung Köflach das Zugspitzensignal.

5:46 Nachdem der Zug 8501 Richtung Wies-Eibiswald abgefahren ist, wird die Abfahrtsbereitschaft für Zug 8401 festgestellt und dem Tzfz der Abfahrtsauftrag erteilt.

6:17 Ankunft Köflach: Die Zuggarnitur wird nun von Mitarbeitern des Bahnhofes Köflach übernommen.

Der Zugbegleiter steigt in den bereits zur Abfahrt bereitstehenden Zug 8408 um. Dieser Zug besteht aus 4 Doppelstock-Garnituren. Bis zur Abfahrt sind es nur 8 Minuten! Gerade Zeit den Zug einmal durchzugehen und auf Unregelmäßigkeiten zu achten und diese so weit es geht zu beseitigen.

6:25 Abfahrtsbereitschaft feststellen und den Abfahrtsauftrag erteilen. Dieser Zug ist zum Großteil ein Schülerzug. Von den bis zu 700 Fahrgästen sind ca. 90% Schüler. Es ist eine große Herausforderung für den Zugführer bei diesem Zug für Ordnung und Sicherheit zu sorgen. (Am Foto oben: Zug 8408 am 25. 3. 2010 am Gkf mit Zgf **Manfred Hager**)

7:19 Ankunft Graz Hbf: Nachdem die Reisenden ausgestiegen sind, werden die offenen Fenster geschlossen, die Heizung ausgeschaltet (bei jedem Wagen separat), die Garnituren nach Fundgegenständen durchsucht. Diese Arbeit wird vorwiegend während der Überstellfahrt nach Gkf durchgeführt.

7:25 bis 8:54 **Pause**. Diese Zeit wird genutzt um die Dienstpost abzuholen.

8:59 Mit dem Überstellzug nach Graz Hbf

9:14 Zug 8405 nach Köflach. Nach den Vorbereitungsarbeiten, Abfahrtsbereitschaft feststellen und den Abfahrtsauftrag dem Triebfahrzeugführer erteilen. Revisionstätigkeiten durchführen, für Ordnung und Sicherheit der Reisenden sorgen.

10:08 Ankunft Köflach: Fahrgästen beim Aussteigen behilflich sein, die Zuggarnitur durchschauen, Fundgegenstände dem Fdl übergeben. Richtungstafeln wenden.

10:52 Nach den Vorbereitungsarbeiten, Abfahrtsbereitschaft feststellen und den Abfahrtsauftrag dem Triebfahrzeugführer erteilen. Revisionstätigkeiten durchführen, für Ordnung und Sicherheit der Reisenden sorgen.

11:43 Ankunft Gkf: Nach einer kurzen Berichterstattung an den Kollegen bei der Zugablöse ist der **Dienst zu Ende**.

(Alfred Ehmann **EB-PV**)



EB - PV Mobilitätsberater/-in

Da die Betreuung unserer Kundinnen und Kunden ein wichtiger Punkt im Personenverkehr der GKB ist, wurden 2005 zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener Altersgruppen aus dem Stand der Zugbegleiter, der Bahnhöfe und der Verwaltung ausgewählt und zu Mobilitätsberatern ausgebildet. Am Plan standen soziale Einheiten, wie Kommunikation, Argumentation und Rhetorik, die von Kommunikationstrainer Mag. **Günter Cresnar** vorgetragen wurden. Im fachlichen Teil wurde von **Ingrid Briesner**, Dipl. Wirtschaftstrainerin, über Mobilitätssysteme und Verkehrsmittelwahl referiert und an Lösungsansätzen gearbeitet. Die Mobilitätsberater verstehen sich als „Nahversorger“, d.h. Präsenz bei Veranstaltungen und Ausstellungen vor Ort sowie Pflegen von Kontakten zu den Gemeinden. Ein permanentes Mobilitätsberatungszentrum befindet sich außerdem im Technischen Eisenbahnmuseum (TEML) in Lieboch. Am Graz Köflacherbahnhof sind wir zu den Schalteröffnungszeiten

Mo – Fr von **07:30 – 11:15**
Mo – Do von **12:30 – 16:00**
Fr von **12:30 – 15:30**

für Sie da.
(Alois Anton Wallner, Mobilitätsberater, **EB-PV**)

150 Jahre GKB - Personenverkehr

In einer immer mobiler werdenden Gesellschaft ist die GKB seit 150 Jahren der wichtigste Nahverkehrsdienstleister der Weststeiermark, immer im Wandel der Zeit, mit neuen Mitarbeitern, neuen Fahrzeugen, neuen Angeboten und doch auch gleichzeitig nach 150 Jahren ein stabiler Bezugspunkt im Bewusstsein der Menschen, die mit der GKB reisen oder für die GKB arbeiten. Und nirgends begegnen sich beide, Fahrgäste und Zugbegleiter so unmittelbar, wie im Personenverkehr der GKB Eisenbahn oder des Busbetriebs.

Wenn Sie dazu Fragen haben, weitere Informationen möchten oder uns etwas mitteilen wollen, wir sind gerne für Sie da. Unsere Zugführer helfen Ihnen weiter, bei unseren Mobilitätsberatern können Sie sich auch für die nächste Fernreise beraten lassen und Informationsmaterial und die aktuellen Fahrpläne sind im Internet abrufbar oder, auf Wunsch, senden wir sie Ihnen auch gerne zu.

Heinz Magele,
Leiter **EB-PV**

www: <http://www.gkb.at>
E-Mail: Magele.Heinz@gkb.at



(HM)



EB-IH Revision von Gleisbaumaschinen

Das Profitcenter **EB-IH** besitzt neben der ISO 9001:2000 Zertifizierung des Qualitätsmanagements seit Juli 2003 (aktualisiert und erweitert durch die Gesamtzertifizierung der GKB im Jahre 2007) auch eine Zulassung als „anerkannte Fachwerkstätte für die Instandhaltung von Nebenfahrzeugen“ seit März 2005. Dies bedingt regelmäßige Audits (im 4-Jahres-Intervall) durch die Zulassungsstelle der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG/Operational Standards/Registration Office. Zuletzt wurde diese Zulassung im März 2009 durch Ing. Kokesch und Dipl.-Ing. Höttl für weitere 4 Jahre erfolgreich verlängert.

Auf der Basis dieser Zulassung als Fachwerkstätte führte **EB-IH** bereits im Jahr 2005 die Revision zweier Gleisbaumaschinen der PORR-ALPINE AUSTRIARAIL GmbH (ehemals MMU Gleisbaugerätevermietung GmbH) durch. Damals wurden eine 5-achsige Universalstopfmaschine und eine 2-achsige Planiermaschine der 6-jährigen Revision unterzogen. (Siehe dazu auch: Artikel „Revisionen“ in Drehscheibe 21/2005, Seite 4.)

Was versteht man eigentlich unter einem „Nebenfahrzeug“ bzw. einem „Sonderfahrzeug“? Als Nebenfahrzeuge werden gemäß Betriebsvorschrift V3 aber auch gemäß §18 der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung idgF (EisbBBV) alle Kleinwagen (KL), Schwerkleinwagen (SKL) sowie Zweiwegefahrzeuge verstanden. Nebenfahrzeuge dienen ganz allgemein der Wartung und Instandhaltung der Bahnanlagen bzw. sind für besondere Einsatzfälle konstruierte Schienenfahrzeuge, z.B. Gleisbaufahrzeuge mit Spezialaufbauten für die Errichtung und Instandhaltung des Gleisbettes/Oberbaus, für die Errichtung und Instandhaltung von Oberleitungen, aber auch für die Vermessung der Gleislage(-fehler) oder für die Inspektion von Eisenbahnbrücken oder -tunnel.



Im Dezember 2009 erhielt das Profitcenter **EB-IH** von Prokurist Ing. Fürhapter und von Dipl.-Ing. (FH) Baumgartner der PAR erneut einen Auftrag zur Revision einer Gleisbaumaschine, diesmal einer 6-achsigen Universalstopfmaschine der Type „Plasser & Theurer 08-475 UNIMAT 4S“, mit einem Dienstgewicht von 100,0t und mit einer Länge von 34,00 m LÜP. Diese Maschine ist der Werkstätte bereits „gut bekannt“ – wurde sie doch im Jahre 2008 zugsicherungs-technisch modernisiert und mit einer Indusi/PZB90 Anlage, einem digitalen Zugfunk und einer Sicherheitsfahrerschaltung (SIFA) nachgerüstet.

Foto unten: v.l. Adolf Hoinik u. Patrick Lanzl (beide AUSTRIARAIL), Andreas Hammer **EB-IH**, Michael Rumpold u. Gerold Maier (beide AUSTRIARAIL)





Am Foto oben sieht man v.l.n.r. die in der Wintersonne strahlenden Gesichter von GKB Gleismeister und SKL-Führer **Gerhard Birnstingl**, **Christian Maier**, **Michael Maier**, **Rudolf Dietrich** und **Adolf Hoinik** (alle vier AUSTRIARAIL). GKB „Team S“ TL-StV. **Andreas Hammer**, Team S **Harald Hoegger**, PLASSER ITALIANA Direktor **Werner Moling** (AUSTRIARAIL).

Wie bereits bei den Revisionen im Jahre 2005 wurden die Arbeiten von einem Team bestehend aus AUSTRIARAIL und **EB-IH** Facharbeitern durchgeführt. Diese Form der Zusammenarbeit hat sich sehr gut bewährt: Die AUSTRIARAIL-Mannschaft kennt ihre Maschine samt ihren „Weh-Wehchen“ in und auswendig, die **EB-IH** Mitarbeiter wissen über den im Dienstbehelf DB663 vorgeschriebenen Umfang der Revisionsarbeiten bescheid. Damit sind Ergebnisse auf einem gleich bleibend hohen Qualitätsstandard sichergestellt.

Den krönenden Abschluss der Revision und des Sicherheits-Checks bildet die erfolgreiche Inbetriebsetzung (Funktionstest aller Aggregate) samt Probefahrt, welche am 18.02.2010 am GKB-Streckennetz durchgeführt wurde.

Gleichzeitig mietete PAR ein Gleis im langen Heizhaus und führte dort die „Winterrevision“ ihrer Planiermaschine der Type Plasser & Theurer USP 2010 SWS durch. Diese jährliche „Winterrevision“ umfasst die Reparatur und Aufarbeitung von Verschleißteilen sowie die umfangreiche präventive Wartung der Maschine auf einer Arbeitsgrube zur Sicherstellung der einwandfreien Funktion aller Aggregate für ein gesamtes Arbeitsjahr im schweren Gleisbaubetrieb. Auch hier wurde am 18.02.2010 eine IBS- und Bremsprobefahrt in die „Anlage“, d.h. Gleis 781 durchgeführt.

Foto links unten v.l.: Maschinenführer und Koordinator **Christian Maier**, **Michael Maier**, **Franz Bund** und **Patrick Lanzl** (alle vier AUSTRIARAIL), GKB Gleismeister **Gerhard Birnstingl**

Last, but not least sei noch erwähnt, dass die beiden Bulme-Schülerinnen **Bernadette Steinkellner-Lingitz** (Foto unten v.l.) und **Petra Theisl** ihre Diplomarbeit (siehe Drehscheibe 47/2009 Seite 14) erfolgreich abschließen konnten und stolz vor „ihrer“ Maschine posierten.

(Text und Fotos: Thomas Ottshoffski, **EB-IH-EN**)



Gelenktriebwagen GTW 2/8: Aktuelles

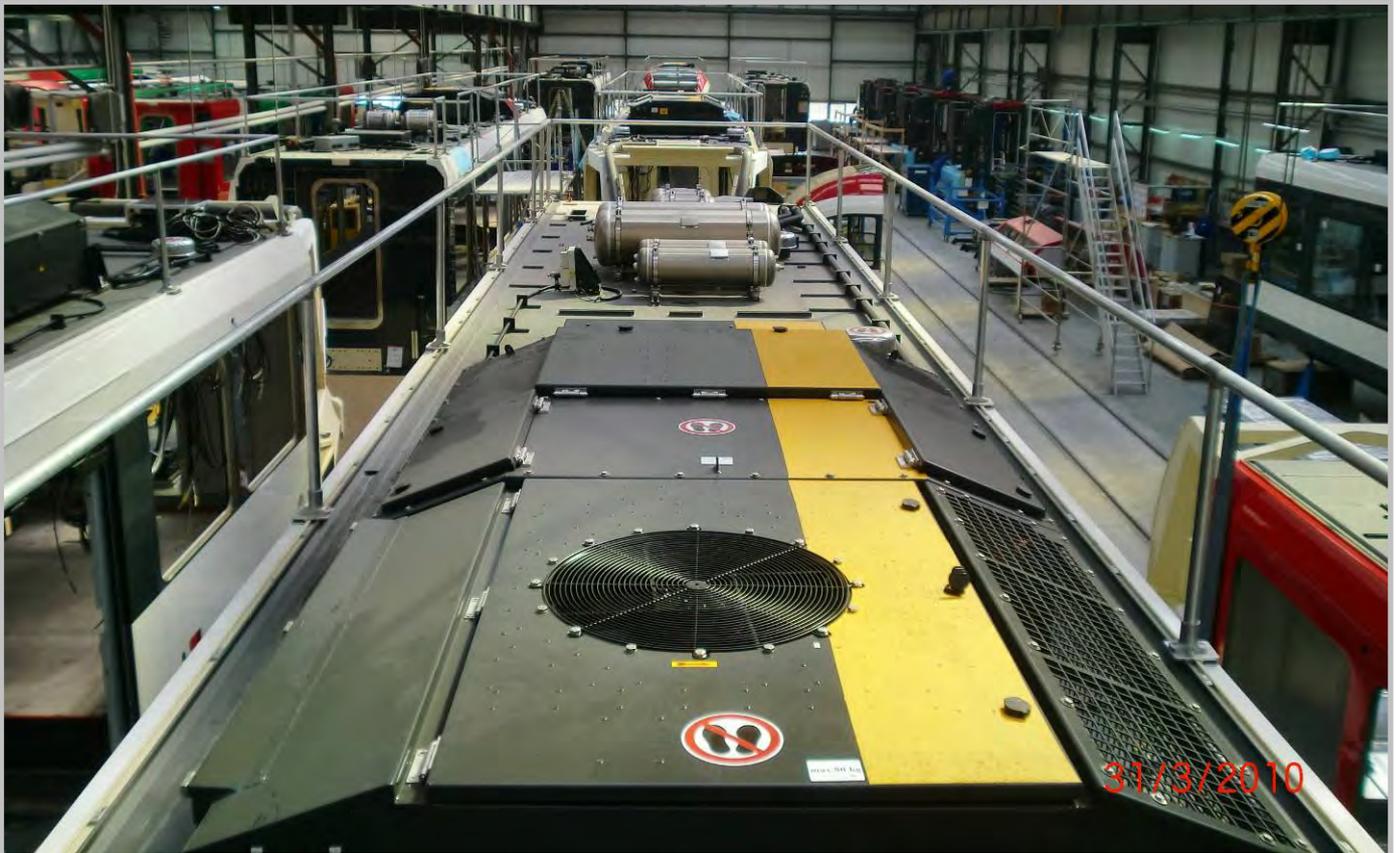


Die Fertigung der Gelenktriebwagen GTW 2/8 läuft auf Hochtouren. Mittlerweile wurden die Erstmusterprüfungen bzw. Endabnahmen relevanter Komponenten wie Fahrwerke, Türen und Sitze abgeschlossen.

Auf den Fotos wieder einige aktuelle Impressionen von der laufenden Montage in Siedlce/Polen: links eine Frontansicht, oben ein Blick in den Fahrstand mit dem Bedienpult.

Das Foto unten zeigt einen Satz Fahrwerke für den ersten GKB-Triebwagen, bestehend aus drei Laufdrehgestellen und dem fast 10 t schweren Motordrehgestell im Vordergrund. Die Fertigung erfolgt am erst kürzlich fertig gestellten neuen Standort der Stadler Winterthur AG in Oberwinterthur / Schweiz. Die Aufnahme entstand am 23. März 2010 bei der Erstmusterprüfung (FAI, engl. *First Article Inspection*) bei der Stadler Winterthur AG.

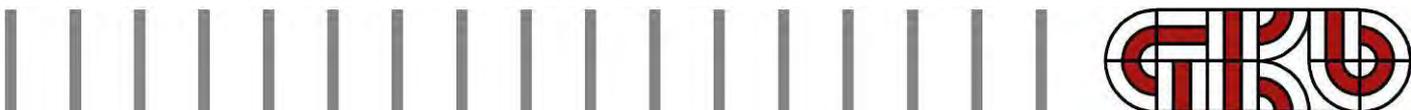




Am Foto oben die GTW-Dachlandschaft mit der Aufdach-Klimaanlage im Vordergrund. Unten: Innenansicht Endwagen A mit WC-Kabine. Im Rahmen einer Besichtigung Ende April wird das Projektteam der

GKB erstmals die Möglichkeit haben, die Fahrzeuge vor Ort in Augenschein zu nehmen.

(DI Dr. Erich Stadlober, Leiter [EB-IH](#), Fotos: Stadler)





Koralmbahn aktuell

Printmedien haben einen gravierenden Nachteil: Vom Redaktionsschluss bis zur Herausgabe der gedruckten Exemplare vergeht oft so viel Zeit, dass die geschriebenen Zeilen bereits überholt sind und eine Korrektur nicht mehr möglich ist. So auch geschehen in der letzten Ausgabe der Drehscheibe. Nicht im März, sondern bereits in der zweiten Februar-Hälfte wurde mit dem Weiterbau der Gleisanlagen im Bahnhof Wettmannstätten begonnen. Trotz der widrigen Wetterverhältnisse musste der Terminplan eingehalten werden. Zum Berichtszeitpunkt Anfang April 2010 sind nun sämtliche Weichen und Gleise in Wettmannstätten verlegt, ebenso von Werndorf bis zum Ostportal des Hengsbergtunnels. Der Weiterbau der Gleisanlagen von Wettmannstätten Richtung Hengsberg beginnt im Mai, am 6. April 2010 erfolgte der Baubeginn bei der Anschlussbahn Leibenfeld, die Oberbauarbeiten sollen hier im Sommer 2010 beginnen.

Foto oben links: Sämtliche Weichen wurden auf speziellen Weichentransportwaggons angeliefert. Sie ermöglichen das Transportieren von fertig vormontierten Weichenteilen unter Ausnutzung des Lichtraumprofils. Trotz sorgfältigster Vorplanung erreichten zwei Weichentransportzüge Wettmannstätten in verkehrter Reihenfolge, sämtliche Weichenteile mussten gedreht werden.

Foto oben rechts: Für die Verlegearbeiten gelangte der Schienenkran Kirow KRC 1200 der Fa. Swietelsky zum Einsatz. In der KW 7/2010 wurden die Weichen 53, 56 und 57, in der KW 9/2010 die Weichen 4, 5, 6, 7 und 12 und in der KW 10/2010 die Weiche 3 eingebaut.

Foto unten: Westkopf Bahnhof Wettmannstätten. Alle drei Bahnsteigkanten sind nun auf dem Schienenweg erreichbar. Die fehlenden Hochgeschwindigkeitsgleise der Koralmbahn in der Mitte werden erst in einigen Jahren errichtet werden.





Foto oben: Ostkopf Bahnhof Wettmannstätten. Die vier Weichen 7, 6, 5 und 4 sind Schnellfahrweichen und können in die Gerade mit 200 km/h befahren werden. Links hinten ist das Technikgebäude (u.a. für das Stellwerk) erkennbar.

Foto rechts: Zahlreiche Schotterzüge wurden in Verkehr gesetzt. Das Foto zeigt die DH 1100.1 beim Schottern des Gleises 3 in Wettmannstätten. (Foto: DI Christoph Fuchs)

Foto unten: Am 16. 03. 2010 war im Bereich Weitendorf–Hengsbergtunnel der SUZ 500 für Gleisverlegearbeiten im Einsatz. Das Bild zeigt den imposanten Zug im Bereich des Unterführungsbauwerkes Weitendorf. (Foto: DI Christoph Fuchs)



Foto rechts: Und so sieht das Gleis nach getaner Arbeit des SUZ aus. Die Oberbauarbeiten in Richtung Bahnhof Hengsberg können erst nach erfolgter Fertigstellung der Festen Fahrbahn im Hengsbergtunnel erfolgen.

Foto unten: Bis zur zweiten Märzhälfte waren die wesentlichen Oberbauarbeiten, wie z.B. Gleisstopfen, im Bahnhof Weitmännstätten erledigt. Danach hatten die Schienenschweißer alle Hände voll zu tun, um die zahlreichen Schienenstöße zu verschweißen. Das Bild zeigt die fertig gestopfte Ostschleife Ende März 2010.



Foto oben: Baufortschritt beim Koralmtunnel Ostportal am 21. März 2010.

Foto links: Anschlussbahn Leibenfeld bei Deutschlandsberg, Bauzustand Anfang April 2010. Hier entsteht bis Ende 2010 der dreigleisige Verladebereich für die Abraumtransporte bzw. den Materialantransport.

(Text:

Ing. Christian Oitzl **IN - FW - ST**)

Fotos vorige Seite, wie angegeben:

DI Christoph Fuchs,

Fotos, wenn nicht anders angegeben,

Ing. Christian Oitzl **IN - FW - ST**)



Reisebericht: Istanbul – Jordanien – Syrien
(14. – 25. Februar 2010) von Mag. Ernst Suppan (IN-BD)

Von Damaskus nach Aleppo

Im Rahmen einer Reise in den Nahen Osten nach Jordanien und Syrien, machte ich mich für die *Drehscheibe* auf die Spurensuche nach den Eisenbahnen in dieser Region, wobei mich vor allem die Hedjaz- oder Pilgereisenbahn – bekannt durch den Film „Lawrence von Arabien“ – interessierte.



Foto: Die normalspurige, jordanischen „Phosphat-Bahn“ zwischen Maan und dem Hafen von Akaba nahe dem berühmten Wadi Rum

Die Eisenbahn in der Levante

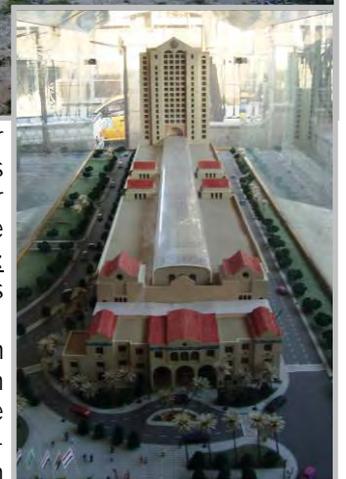
Bereits bei unserem Zwischenstopp in Istanbul stolperte ich über einen der letzten eisenbahntechnischen Außenposten in Europa, den Sirkeci Bahnhof (Endpunkt des Orient Express von 1888-1977) der heute vorwiegend als Regionalbahnhof dient. (Fotos unten)



In Jordanien angekommen mussten wir leider feststellen, dass die Zugverbindung zwischen Amman und Damaskus (das letzte befahrene Stück der Hedjaz-Eisenbahn) zur



Zeit nicht betrieben wird, da der Umbau der Strecke und des Hedjaz-Bahnhofes auf Normalspur bereits seit Jahren auf seine Fertigstellung wartet. (Foto oben: die Baustelle und rechts das Modell)



Nachdem wir Akaba am roten Meer erreicht hatten, machte ich mich zwischendurch auf die Suche nach der normalspurigen, jordanischen „Phosphat-Bahn“ zwischen Maan und dem Hafen von Akaba und konnte hier nahe dem berühmten Wadi Rum einige schöne Bilder machen. (siehe Titelbild)





Nach langer Busfahrt und kurzen Grenzformalitäten (nur 1 Stunde!) erreichen wir Damaskus, diese Stadt aus tausend und einer Nacht. Auf die ausgiebige Besichtigung der Altstadt folgte ein Besuch des Hedjaz-Bahnhofes (Foto oben und rechts), wo uns Hr. **Chalid** (Foto oben rechts mit dem Autor) die kleine aber feine Fotoausstellung im 1. Stock zeigte.



Am nächsten Tag besichtigte ich das Hedjaz-Eisenbahnmuseum (Foto links) im Ausbesserungswerk am Bahnhof Al-Kadam. Neben einer tollen, kleinen Ausstellung (The Belongings Museum) erwartet den Besucher dort auch ein Einblick in den Werkstattalltag und in die



laufende Arbeit (The *Live* Museum, siehe Foto rechts), sowie ein großer Lokomotivenpark (The Rolling Stock Museum). (siehe Foto nächste Seite oben)

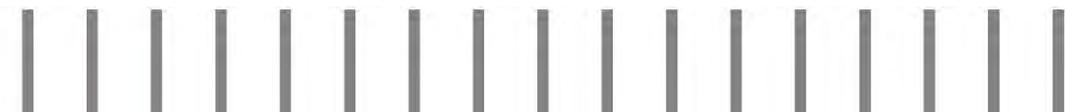




Foto oben: Vorbildlich präsentiert werden die renovierten Dampfloks

Fotos unten: Dank des deutschsprachigen und sehr hilfsbereiten Leiters der Schweißerpartie konnte ich mir die aktuell wieder aufgebaute Borsig-Schleppenderlokomotive (Bj. 1914 Berlin-Tegel, F.No.: 9011) anschauen (eine dieser Lokomotiven wird jährlich wiederaufgearbeitet).



Tags darauf begann ab dem Bahnhof Al-Kadam die fünfständige Zugfahrt von Damaskus nach Aleppo in Nordsyrien mit einer recht modernen, koreanischen Triebwagengarnitur. Die Fahrt – inklusive Sandsturm – führte durch ein atemberaubendes Land und mehrere Klimazonen, vorbei an den Ausläufern des Libanongebirges. (→→→)





Vor der Rückfahrt bekam ich Gelegenheit den Führerstand und den Lokführer unseres Zuges, Herrn **Mahmud** (Foto ganz unten), zu photographieren, was in Syrien – aufgrund der strengen Sicherheitsbestimmungen – nicht selbstverständlich ist.

Nach Überfahren der Ausfahrtsignale von Aleppo begann dann die Rückreise nach Damaskus, wo sich mir schließlich noch die Gelegenheit bot, einige Bilder einer LDE 2800 – vermutlich sowjetischer Fabrikation – die vor einen Pendlerzug gespannt war, zu schießen. (Foto rechts)

Abschließend möchte ich mich herzlich bei den freundlichen und hilfsbereiten syrischen Kollegen bedanken, welche mir einen einmaligen Einblick in ihre faszinierende Eisenbahnwelt ermöglichen.



(Text und Fotos: Mag. Ernst Suppan, **IN-BD**)

Zwei Schmalspurnetzen die durch die Hedschas – Eisenbahngesellschaft betrieben werden, und dem Normalspurnetz, einem staatseigenen Betrieb, der international unter der französischsprachigen Bezeichnung CFS – Chemins de Fer Syriens firmiert. Das heute existierende 2460 km lange Normalspurnetz ist verhältnismäßig neu. Es entstand weitestgehend erst nach 1970 mit Unterstützung der Sowjetunion. Der fahrplanmäßige Verkehr auf dem gesamten Schmalspurnetz der Hedschas-Bahngesellschaft ist leider seit Ende 2006 eingestellt.

Die Eisenbahnlinien Syriens sind eingleisig und nicht elektrifiziert. Auf einem etwa 20 km langen Streckenstück der Magistrale Damaskus – Aleppo ist eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zulässig. Sonst liegt die Höchstgeschwindigkeit dort bei 110 km/h. Auf den anderen Strecken beträgt sie 80 km/h. Nur wenige Strecken werden mit Lichtsignalen gesichert. Auf dem überwiegenden Teil des Netzes wird mit schriftlichen Fahrbefehlen gefahren. (Quelle: Wikipedia)

Wissenswertes:

Der Schienenverkehr in Syrien besteht aus drei Teilsystemen:



Zum 70. Jahrestag verfasst (anno 1930)

(aus: G.K.B.-Zeitung für Eisenbahn und Bergbau, 1. Jahrg., 1930)

Diese Hymne auf die GKB wurde zwar schon vor 80 Jahren, zum 70. Jahrestag der offiziellen Betriebsaufnahme im Jahre 1930 verfasst und hat trotzdem in all den Jahren seither nichts an Aktualität eingebüßt. (HM)

70 Jahre

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Drei Kohlgewerkschaften gingen daran
Vor etlichen siebzig Jahren
Die Strecke von unsrer Graz-Köflacher-Bahn
Zu bauen und dann zu befahren.

Dies hatte zu jener glückseligen Zeit
Nun Arbeit in Fülle gegeben,
Man wußte von keiner Verdienstlosigkeit,
Denn jedermann hatte zu leben.

Es gab damals keine so drückende Not,
Dies waren wohl köstliche Zeiten,
Die Menschen frohlockten, sie fanden ihr Brot,
Sie konnten ihr Leben bestreiten.

Im tausendacht- und sechzigsten Jahr,
Da war die Eröffnung gekommen,
Man hatte die Fahrt, die zum ersten Mal war,
Am 3. April unternommen.

Und da die Graz-Köflacher-Strecke entstand,
Begann sich gleich alles zu regen.
Sie war für das westliche, steirische Land
Ein wirklich gewaltiger Regen.

So wurde erschlossen die Weststeiermark
Mit Hilfe der Köflacher Strecken.
Der Fremdenverkehr, der mehrte sich stark,
Hier konnte man Schätze entdecken.

Auch kam für die Kohlen- und Holzindustrie
Dadurch ein bedeutender Wandel.
Es blühte die Wirtschaft, so gut, wie noch nie,
Es wuchs das Gewerbe, der Handel.

Die Eisenbahn brachte den Bergbau empor;
Für's Fuhrwerk ist bald nichts geblieben.
Es wurde die Kohle, wie niemals zuvor
So rasch an die Kunden vertrieben.

Es ist der „Graz-Köflacher“ öfters ein Leid
Seit ihrem Bestande geschehen.
Sie konnte trotz mancher gefährlichen Zeit,
Noch immer so siegreich bestehen.

Und daß man sie wieder so glänzend erhob,
Entschieden der Dank da gebühret
Der neuen Verwaltung, ein ehrendes Lob,
Die ihre Geschäfte jetzt führet.

Die ganze Bevölkerung wünscht es so recht,
Wir möchten zum Ausdruck dies bringen,
Wenn bald man die Strecken so ausbauen möcht',
Daß weiter nach Kärnten sie gingen.

Die Eisenbahn hätte im nämlichen Land
Die Wirtschaft nun wieder zu heben.
Die Orte dort wären gleich besser bekannt,
Wie segensreich wäre das Leben!

Auch wünschen wir dies zu dem siebzigsten Jahr:
Der „Köflacher“ mög' es gelingen,
Die Route mit Ungarn-Italien sogar
Recht bald in Verbindung zu bringen.

Es ließe aus Graz sich durch diesen Verkehr
Ein Eisenbahnknotenpunkt machen
Und unsere Heimatstadt würde daher
Vom Dornröschenschlafe erwachen.

Wir wünschen, es möge die „Köflacher-Bahn“
Noch viel Jubiläen erleben;
Wir grüßen sie alle und gehen voran
Ein festliches „Hoch“ zu erheben.

Graz, im März 1930.

Wilhelm Christian.





Abb. oben: Der GKB Doppelstock Steuerwagen

Abb. unten: Der Generatorwagen für die Doppelstockwagen

Der GKB-Personenverkehr im Modell

(von Ing. Andreas Konecnik)

Nach der Vorstellung meiner „671“ im letzten Heft, möchte ich hier noch weitere meiner GKB Modelle präsentieren. Beginnen möchte ich mit den Doppelstockwagen, die im Jahr 1999 den Beginn meiner Sammlung und Bau von GKB Fahrzeugen einleiteten.

Meine 4-teilige Doppelstockwagengarnitur wurde aus Märklin-Wagen der Deutschen Bahn AG umgebaut. Da der DB Steuerwagen nicht passte, wurde der GKB Steuerwagen aus einem normalen Zwischenwagen hergestellt. Die Stirnseite wurde aus Kunststoffplatten neu gebaut. Die Wagenkästen beim Steuerwagen als auch bei den Zwischenwagen mussten im Bereich der Drehgestelle angepasst werden. Nach den Umbauten wurden die Modelle grundiert, anschließend lackiert, wobei das Design eine besondere Herausforderung darstellte.

Zusätzlich für einen zweiteiligen Doppelstock-Zug habe ich den Generatorwagen nachgebaut. Dieser entstand aus einem umgebauten Roco Güterwagen der umfangreiche Änderungen wie offene Plattform, ein neues längeres Dach mit Lüfteraufbau und Fenster erhielt.



Nun zum Triebfahrzeug für die Doppelstockwagen: Die Diesellokomotive DH 1500.4 ist abermals ein kompletter Eigenbau. Hier wurde ein Fahrgestell einer Märklin V100 verwendet. Kleine Kompromisse in Bezug auf Achsstand und Drehzapfenabstand mussten in Kauf genommen werden. Der Rahmen, die Drehgestell-Blenden bzw. die Vorbauten sind ein kompletter Eigenbau. Das Führerhaus wurde von einer Märklin-Henschellok übernommen und entsprechend angepasst.

Abb. unten: GKB DH 1500.4, noch mit eckiger Auspuffverkleidung



Natürlich gehören neben der „671“ auch weitere Dampflokomotiven zu meinem Fuhrpark, wie die Reihen 56, 50 und 152. Bei diesen Reihen gibt es aber von den Modellbahnherstellern passende Modelle, die teilweise nur auf GKB Nummern neu beschriftet werden mussten.

Den „Roten Blitz“ VT10 gab es von Fleischmann, ein zusätzlicher Beiwagen VB10 wurde aus einem Roco Beiwagen ÖBB 7081 umgebaut und umlackiert. Der neue GTW von Stadler soll im nächsten Jahr als Neuheit von Piko kommen.

Für „Sonderzüge“ und als Güterzugbegleitwagen habe ich den Dienstwagen BDiow 3562 mit Halbfenstern nachgebaut, da es seitens des Herstellers Klein Modellbahn nur den BDiow 3561 mit Ganzfenstern gab. Als Basis diente das Ganzfenstermodell das im Bereich des Gepäckabteiles und der Fensterausschnitte komplett umgestaltet wurde. Unten: BDiow 3562 mit Halbfenstern



Für eine typische Sonderzuggarnitur gibt es natürlich auch den StEF Buffetwagen Bih 3712. Der Wagenkasten ist von Klein Modellbahn, der Rahmen stammt von einer gekürzten Roco Donnerbüchse um die Spantenwagen-Bauart N28 richtig darstellen zu können (Wagenfahrgestell bündig mit dem Wagenkasten). Mittlerweile gibt es diese Bauart als Modellneuheit von Roco. Zusätzlich wurde die StEF-Buffet Tafel und der Lautsprecher am Dach angebracht. Rechts: der StEF Buffetwagen GKB Bih 3712

Das Buffet-Salon Steirerwagerl Ci62 (unten) wurde aus einem ADA-Spantenwagen umgebaut. Dabei wurde die komplette Seitenwand mit einem laserbedrucktem Papier inklusive Beschriftung und Zierlinien beklebt. Das Dach musste neu lackiert werden, da es ursprünglich mit Trittbrettern ausgeführt war, die entfernt wurden.



Als ehemalige GKB Dampflokomotive ist noch die Baureihe 30 geplant – die heute in Strasshof stationierte Museumslokomotive 30.33. Vorab gab es zum „Üben“ bereits eine Auftragsarbeit für Karl-Heinz Grubelnik - die 30.114 für die Sulmtalbahn. Diese Lok ist auch ein kompletter Eigenbau deren Bauweise und Materialien gleich sind wie bei der 671. (Ganz unten: GKB 30.114 = 1 Sulm – der „30'er Bock“)

(Bericht und Fotos: Ing. Andreas Konecnik)



GKB Sportverein

Jubilare

Die Ehrung der Jubilare des GKB Sportvereins fand am 25. März 2010 in der „Alten Dampflok“ in Lieboch statt. 16 Jubilare waren gekommen und wurden vom Obmann **Andre Marcak** und seinem Stellvertreter **Günther Haller** begrüßt.

Heuer durften wir zum ersten Mal auch **Jubilare mit 60-jähriger Mitgliedschaft** ehren, welche sich zum Kreis der Gründungsmitglieder des GKB-Sportvereins zählen dürfen.



Am Foto oben: (von l.n.r.) Gerhard Koch, Gerhard Silberschneider, Werner Rappel, Helmut Suppan, Franz Meier, Peter Puschnegg und Peter Müller.

Am Foto unten: (v.l.n.r.): Gründungsmitglieder des Sportvereins mit 60-jähriger Mitgliedschaft: Johann Mauthner, Herbert Huspek, Ing. Helmut Pöttinger, Hubert Hofer, Otto Paulier, Ingeborg Hassler, Dr. Wilhelm Bratschitsch, und die beiden 50'er Franz Adelsberger und Dieter Buchta



Sektion Schifahren

Sonne, Schnee und viel Spaß gab es bei der Fahrt nach Obertauern am 27. Februar mit dem Sportverein der GKB.

Vom Kollegen **Manfred Krautner** **BB** gelenkt, erreichte der Ausflugsbus mit zahlreichen aktiven und im („Un-“)Ruhestand befindlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter samt Angehörigen sein Ziel. Organisiert wurde die Reise von **Franz Strommer** unter Mithilfe von **Andreas Aldrian**, beide **EB-PV**.

Unter Assistenz von **Franz Sackl** **G-BE**, (am Foto unten mit unverkennbar blendender Laune am vorletzten „Arbeitstag“ seiner mehr als 35 Arbeitsjahre) wurde die vom Sportverein zur Verfügung gestellte Jause an die Mitreisenden verteilt.

Anschließend wurden die gesonnenen Kalorien auf der Piste, der Loipe oder beim Schneeschuhwandern auch wieder verbraucht.

(Text und Fotos: Alois Wallner **EB-PV**)

Foto nächste Seite v. links: Johann Lödler **BB**, KW Stainz, Franz Strommer **EB-PV**, Manfred Krautner **BB**, Walter Müller **IN-FW-ST**





And the Oscar Lupo goes to ...

Der Satz, mit dem traditionellerweise in Amerika der Filmpreis „OSCAR“ verliehen wird, gilt bei der GKB leicht abgeändert: „And the Lupo goes to ...!“ Denn nur besondere Ereignisse und besondere Kollegen werden durch eine Karikatur von „Lupo“ **Karlheinz Hammer** (aus *gezeichnet*) Ein Kollege, dem diese *Auszeichnung* anlässlich seiner Versetzung in den Ruhestand verliehen wurde, ist **Franz Sackl** **G-BE**. (Abb. rechts: Franz Sackl in typischer Position bei Autragerteilung an Koll. **Johann Trstenjak** **G-BE**).

Als er 1974 in der Verwaltung des damaligen GKB – Konzerns anfang, ahnte er nicht, wohin ihn sein Berufsweg führen sollte. 10 Jahre, von 1988 – 1998 leitete er den LKW-Dienst in Köflach, für den er auch die gewerberechtliche Konzession innehatte, in einem Jahrzehnt, in dem der Kohlebergbau eingestellt, die Tagbaue wieder verfüllt und rekultiviert wurden. Ab 1998, dem Jahr der Trennung von Bergbau und Eisenbahn, war **Franz Sackl** dann wieder in der Verwaltung am Graz



Köflacherbahnhof bei der nunmehrigen Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, in den letzten Jahren im Einkauf und Beschaffung **G-BE** tätig, wo er vor allem für die GKB-

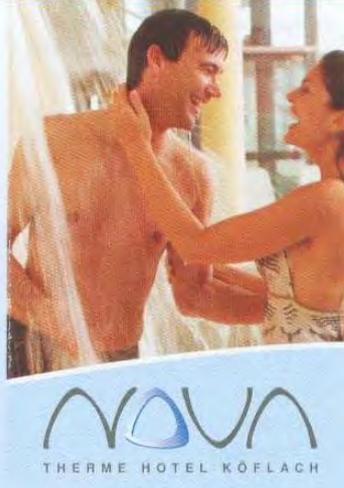


Werkstätte ein kompetenter Ansprechpartner und bei der Erneuerung der Dienstfahrzeugflotte ein fachkundiger Verhandlungspartner war.

Auf seine Ruhestandsversetzung per 1. März 2010 hat er sich bereits durch ein Karibikkreuzfahrt im Februar und einen Schiurlaub im März gut vorbereitet, Motorrad und Wohnwagenanhänger stehen ebenfalls bereits fahrbereit, auch

mit seinen Enkelkindern wurde das „Ruhestands“-programm bei McDonalds schon besprochen und die Kollegen der Werkstätte, - denen *beschaffte* er mit der Einladung zu einer zünftigen Jause (siehe Fotos links von **Gerhard Löscher** **EB-IH**) noch einen kleinen Trost, da sie nun in Zukunft ohne ihn weiterkommen müssen. Für die Leser der *Dreh Scheibe* aber gibt es Hoffnung, dass uns der beliebte Kollege noch erhalten bleibt, hat er uns doch noch einen Rückblick auf seine Jahre bei der GKB versprochen. An dieser Stelle aber nun **herzlichen Dank** für die gute, kollegiale Zusammenarbeit und die **besten Wünsche für die Zukunft!** (HM)



April 2010	Mai 2010	Juni 2010	Programm 2010
Ostersonntag, 3.4.2010 Wir wünschen allen Gästen ein frohes Osterfest.	Dienstag, 4.5.2010 Gesundheitsvortrag in der Therme NOVA, ab 19.00 Uhr	Freitag, 4.6.2010 Livemusik im Café NOVA, ab 19.30 Uhr	 <p>Therme geschlossen!</p> <p>NOVA THERME HOTEL KÖFLACH</p>
Freitag, 9.4.2010 Livemusik im Café NOVA, ab 19.30 Uhr	Freitag, 14.5.2010 Livemusik im Café NOVA, ab 19.30 Uhr	Dienstag, 8.6.2010 Gesundheitsvortrag in der Therme NOVA, ab 19.00 Uhr	
Dienstag, 13.4.2010 Gesundheitsvortrag in der Therme NOVA, ab 19.00 Uhr	Sonntag, 23.5.2010 Saunafest von 15.00 bis 21.45 Uhr zu jeder vollen Stunde Spezialaufgüsse mit unserem Zeremonienmeister	Freitag, 11.6.2010 Mondscheinschwimmen mit Livemusik, Therme / Sauna bis 24.00 Uhr geöffnet	
Freitag, 16.4.2010 Mondscheinschwimmen bei romantischen Klängen, Therme / Sauna bis 24.00 Uhr geöffnet	Freitag, 28.5.2010 Mondscheinschwimmen bei romantischen Klängen, Therme / Sauna bis 24.00 Uhr geöffnet	Montag bis Freitag Revision der Therme vom 14.6. bis 18.6.2010	
Freitag, 23.4.2010 Livemusik im Café NOVA, ab 19.30 Uhr		Freitag, 25.6.2010 Livemusik im Café NOVA, ab 19.30 Uhr	
Sonntag, 25.4.2010 Saunafest von 15.00 bis 21.45 Uhr			

GANZ KURZE BERICHTE

Gutscheine für Therme NOVA in Köflach

Mit je zwei Gutscheinen für einen Thermeneintritt mit Sauna in der Therme NOVA Köflach sprach die Geschäftsführung der GKB all jenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ihren Dank und Anerkennung aus, die im Jahr 2009 ohne einen einzigen Krankenstandstag ihre Arbeitsleistung erbringen konnten. Die 124 Kolleginnen und Kollegen, die nun in den Genuss eines Thermentages kommen danken für diese Beitrag zur betrieblichen Gesundheitsförderung!

(HM)

Generaldirektor Weintögl begrüßt General Apfalter

Angeführt von General Mag. Freyo Apfalter und Sektionschef Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich besuchten rund zwei Dutzend hochrangige Offiziere des österreichischen Bundesheeres am 23. März 2010 die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und ließen sich von Gen. Dir. Mag. Franz Weintögl in die Lage „150 Jahre GKB“ einweisen. Nach einer Besichtigung der GKB-Werkstätte **EB-IH** am Graz Köflacherbahnhof und der „671“, der dienstältesten Dampflokomotive der Welt, stand noch eine Fahrt mit dem VT10, dem „Roten Blitz“, auf dem Programm.

(HM)

Kohlewaggon als Wegweiser

Ein von den Steirischen Eisenbahnfreunden (StEF) restaurierter Kohlewaggon der GKB wurde noch kurz vor der Eröffnung der Ausstellung in Köflach im Kreisverkehr vor dem Bahnhof Köflach aufgestellt. Unübersehbar wird er bis in den Herbst auf diesem prominenten Platz stehen bleiben und Orientierungspunkt und Wegweiser für die hoffentlich zahlreichen Besucher sein.

(Foto: Stefan Partl; HM)



Freizeitbeschäftigung Oldtimer Traktoren

Unser Kollege **Helmut Kohler** **BB** vom Kraftwagenbetrieb in Stainz, hat neben dem Fahr- und Werkstättendienst in der Autobusgarage auch noch privat viel für Technik übrig. Da aber eher für die gemütliche Fortbewegung im Oldtimer Traktor mit gleich gesinnten Clubkollegen von den **Stainzer Oldtimerfreunden**.

Damit es aber soweit kommen konnte, war einige Arbeit nötig, um den alten Liebling, den er vom Großvater vor 23 Jahren, anlässlich des Beginns der Kfz-Mechanikerlehre, geschenkt bekommen hatte, wieder auf Vordermann zu bringen. Es handelt sich um einen **Steyr T80, 15er** im Volksmund liebevoll genannt, da fast jeder Landwirt bei uns einen hatte. Mit diesem Traktor begann die Mechanisierung der Landwirtschaft. Ca. 45.000-mal wurde er von 1949 bis 1964 gebaut, mit 1-Zylinder, 15 PS bei 1600 U/min, und nahezu unverwundlich. Mit Bordwerkzeug und Betriebsanleitung kann man den ganzen Traktor komplett zerlegen! Zuerst gab es einige



Probleme bei der Restaurierung, da er im jugendlichen Übereifer übersehen hatte, dass es sich bei seinem Exemplar um die allererste Ausführung von März 1950 handelte, welcher „nur“ 13PS hatte. Also wurde er erst 2006 wirklich original, dem Baujahr entsprechend, restauriert.

Es wurden alle Baugruppen zerlegt, gereinigt und fast alles in Eigenregie neu aufgearbeitet. Sogar die Lackierung ist nach mehreren Anläufen sehr schön geglückt. Aber damit danach keine Langeweile aufkommt, hat sein Sohn **Patrick**, 16 Jahre alt, gleich einen **Bautz AS 120** Traktor von 1958 in Angriff genommen. Wie der Vater so der Sohn! Schrecklich, hat die Mama gesagt!

Seitdem ist der Steyr auf Oldtimer Ausfahrten und Treffen häufig unterwegs. Man glaubt gar nicht, wie viele Traktorbegeisterte es gibt. So machen wir z.B. jedes Jahr eine mehrtägige Busreise zu einem großen Traktortreffen. Dieses Jahr nach **Nordhorn zum historischen Feldtag** mit über 2000 Traktoren, welche teilweise in voller



„Aktion“ gezeigt werden.

Termin: 6. bis 9. Aug. 2010.
Bei Interesse bitte melden!
Stainzer Oldtimerfreunde,
Tel.: +43 (0) 664/8310138.

(Andreas Suttner **BB**)

Koralmtunnel fährt GKB-Bus



Natürlich ist nicht der Tunnel, sondern die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Koralmbahn gefahren, genau genommen sind sie mitgefahren, denn gefahren ist Koll. **Manfred Krautner** **BB** mit ihnen nach Schladming zum Schifahren am 10. März 2010. (HM)

Bei Tier daheim - mit GKB unterwegs



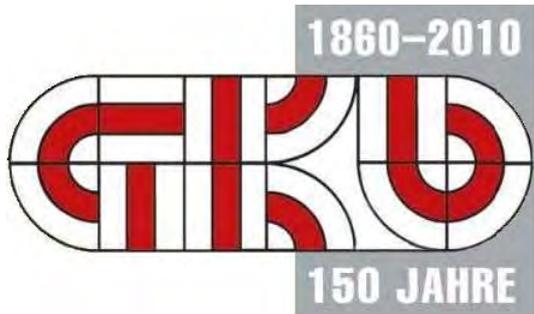
Am Mittwoch 24. März wurde im ORF-Steiermark wieder eine Folge der Sendung „Bei Tier daheim“ mit Mag. **Renate Rosbaud** ausgestrahlt. In dieser Folge wurden **Dietmar Ogris** und sein junger Blindenführhund **Tyson** vorgestellt, die regelmäßig mit der GKB unterwegs sind. (HM)

Freunde der Mariazellerbahn – Modellbahn

In Hart bei Graz betreiben unter der Regie von **Josef Kaufmann** und **Erich Achleitner** die Freunde der Mariazellerbahn eine sehenswerte H0e-Modulanlage nach exaktem Vorbild der Mariazellerbahn. Die Modulanlage ist an ausgewählten Tagen zu besichtigen, seit heuer gibt es auch eine Gartenbahn im Freien. Mehr Informationen über die Anlage bzw. die Öffnungstermine gibt es auf <http://kaufmann.mariazellerbahn.at/> Der nächste terminliche Fixpunkt

ist das Modultreffen am 5. und 6. Juni 2010 in der Eishalle Hart, neben der Mariazellerbahnanlage gibt es auch noch weitere Anlagen zu bewundern, voraussichtlich auch die Modulanlage „Sulmtalbahn“. (Ing.Ch.Oitzl)





Aktuelle Termine 2010 und Vorschau

- 24. 4. – 28. 6. 2010:** Fotoausstellung des VÖAV-Österreich in der Koralmgalerie Deutschlandsberg, Frauentaler Straße 48. Geöffnet Mo – Fr. von 9 – 19 Uhr.
- 29. 04. 2010:** Vortrag Betriebsdirektor i.R. Dipl.-Ing. Claus Lukaszky 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.
- 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
- 05. – 06. 06. 2010:** H0-Modellanlage Eishalle Hart → Modultreffen (Modul der Mariazellerbahn zu besichtigen). Nähere Infos auf

<http://kaufmann.mariazellerbahn.at/>

- 10. 06. 2010:** Präsentation der Sondermarke „125 Jahre Grenzlandbahn Spielfeld-Strass – Bad Radkersburg“ in Mureck
- 11. 06. 2010:** Sonderfahrten mit dem Blauen Blitz und Buchpräsentation in Mureck. Nähere Infos bei den Freunden der Radkersburger Bahn (Armin Klein: aon.912983545@aon.at)
- 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 Almbtrieb in Köflach. Sonderzug ab Graz Köflacherbahnhof.
- 26. 09. 2010:** Tag des Denkmals: 150 Jahre „671“ am Graz Köflacherbahnhof
- 02. 10. 2010:** Lange Nacht der Museen. Shuttledienst von Graz Köflacherbahnhof zum Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch.
- 14. 10. 2010:** Pensionistentreffen Gasthaus Wagner, Graz ,14:00
- 16. 10. 2010:** Großes Jubiläumsfest am Bahnhof Lieboch / TEML
Das genaue Programm wird ehestmöglich bekanntgegeben.
- 26. 10. 2010:** Nationalfeiertag und Saisonschluß im TEML mit Sonderfahrten von Graz Köflacherbahnhof nach Lieboch.
- 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

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Juni 2010
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. Mai 2010

IMPRESSUM

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

Medieninhaber:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Druck:	KHT Druck Thaler
Herausgeber:	Abt. G-PR		8055 Graz
Redaktion:	Dr. Herbert Moschitz (HM)		Auflage: 3.100
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		z. Drehzscheibe 49 -
	Direktion Graz,		April 2010.doc
	8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

E-Mail: gkb.drehzscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt



KOHLE, DAMPF & SCHIENE




**26. 3. – 24. 5.
Kunsthaus
Köflach**




Informationen:
www.gkb.at
www.stef.at
www.gkb-bergbau.at
www.koeflach.at/kunsthaus






CODIERZONE