

Dreh scheibe

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

50
Juni 2010

AUF UNS FAHREN SIE AB

GKB-Drehscheibe: Die 50. Ausgabe und 75 Jahre GKB-Busbetrieb **BB**



Köflach G.K.B.-Autobusse

Foto: Die G.K.B.-Autobusse, aufgenommen 1940 in Köflach von H. Koren

Weitere Themen dieser Ausgabe sind u.a.:

Zur 50. Ausgabe der Drehscheibe	2
BB 75 Jahre GKB-Autobusbetrieb	3
Die Kraftfahr- und Eisenbahnlinien der GKB	4
BB 20 Jahre Prokurist Peter Schartel	5
BB Die Kraftwagen-Betriebsstellen	6
Die Kw Köflach (Kw K)	6
Die Kw Stainz (Kw S)	6
BB Ein Tag als Buslenker	7
BB Unsere Buslenker – Ihr Chauffeur	10

BB Ihr Partner für Sonderfahrten	11
Gelenktriebwagen GTW 2/8: Aktuelles	12
IN-FW-ST Lichtzeichenanlagen erneuert	13
GKB Börsenreport	14
IN-FW-OB Oberbaumesswagen EM250	15
Koralmbahn aktuell	16
(anno 1929): Die G.K.B.-Zeitung	18
Die Geschichte der Hedschasbahn	19
GKB-Sportverein	21
Verkehrsbetriebe Fußballturnier	21

Gkf-Vorstand Anton Schlägl geht	21
Aus unserer Postmappe	22
Ganz Kurze Berichte	22
Diplomarbeit über GKB von Marco Fössl	22
Stadt Graz: Ehrenzeichen in Gold für Prof. Tezak	22
EB-GV Neuer Leiter: Mag. Kurt Sever	22
EB-TR Neue Triebfahrzeugführer	23
EB-IH-LA Aufnahmetest	23
Aktuelle Termine 2010 und Vorschau	24
IMPRESSUM	24



Zur 50. Ausgabe der Drehscheibe

Die 1. Drehscheibe erschien 2001 in einer Auflage von 400 Stück. Heute, 10 Jahre später hat nun diese 50. Ausgabe eine Auflage von 3.000 Exemplaren erreicht. Die ersten acht Ausgaben sind noch einfarbig, schwarz auf gelben Papier, in unserer Hausdruckerei vervielfältigt worden. Ab Nr. 9 gab es die Drehscheibe in Farbe, hergestellt auf unserem Farbkopierer in der EDV (G-IT). Ab Ausgabe 12 wurden neben den aktiven Mitarbeitern auch unsere Pensionisten mit der Drehscheibe versorgt. Die dadurch notwendige Steigerung der Auflage auf 1.700 Exemplare führte auch zu einer Vergabe der Herstellung an eine externe Druckerei. Schließlich kamen dann neben rund 300 Mitgliedern der Steirischen Eisenbahnfreunde auch rund 1.000 weitere Bezieher dazu, womit die Drehscheibe heute alle zwei Monate insgesamt an rund 2.800 Personen und Institutionen verteilt wird. Gratis, aber hoffentlich nicht umsonst!

Noch ein paar Zahlen ...

- Wenn man alle 50 bisher erschienenen Ausgaben zu einem Buch binden würde, hätte dieses einen Umfang von rund 860 Seiten.
- Auf diesen 860 Seiten befinden sich rund 3.000 Fotos und andere Abbildungen.
- Da durchschnittlich 2.064 Exemplare gedruckt wurden, ergibt das eine Gesamtauflage von 103.220 Heften.
- Bedruckte Seiten aus 50 Auflagen sind schließlich insgesamt mehr als 2 Millionen Seiten (exakt 2.214.760 DIN-A4 Seiten).
- Verteilt wird die Drehscheibe an rund 450 aktive Mitarbeiter (GKB, LTE, Adria Transport), rund 1000 Pensionisten, 275 Mitglieder der Steirischen Eisenbahnfreunde und rund 1.000 weitere Empfänger aus Politik, Wirtschaft, Unis, TU, FH und an zahlreiche Freunde und Kunden der GKB. Weiters zählen auch mehr als 50 ausländische Empfänger zu den Lesern.
- Von der Online-Ausgabe, die als PDF-Datei von der Homepage www.gkb.at heruntergeladen werden kann, werden rund 50 E-Mail Adressaten, hauptsächlich aus dem Pressebereich, mit einem Newsletter verständigt.

... sowie ein paar technische Details ...

Die gesamte Drehscheibe wurde und wird auf einem Standard PC erstellt, ohne technischen Firlefanz in solider Handarbeit. Für Interessierte: Text und Layout entstehen als Microsoft Word 2003 Dokument, das für den Transfer zur Druckerei und ins Internet in eine Adobe PDF-Datei umgewandelt wird. Dazu passend werden die Adressen jedes Mal neu und aktualisiert von Koll. **Karin Moser** (G-PE) (Aktive und Pensionisten) und Mag. **Gerlinde Rossmann** (StEF) geliefert, mit dem aktuellen Verteiler aus der Redaktion abgeglichen und als MS-Excel Datei der Druckerei zum Versand übermittelt.

... und ein paar persönliche Anmerkungen ...

„Die Förderung der Kommunikation und die Information über aktuelle Themen und wesentliche unternehmensentscheidende Ereignisse“ lautete der Auftrag von Gen.Dir. Mag. **Franz Weintögl** mit dem er die Drehscheibe im Februar 2001 ins Leben rief. Diesem Auftrag ist die Drehscheibe seit 10 Jahren verpflichtet. Durch die zunehmende Bereitschaft vieler Kollegen über ihre Arbeit und ihre Projekte zu berichten, kann dieser Auftrag auch immer besser erfüllt werden.

Ab der Ausgabe 8, April 2003, wurde mir die Schriftleitung übertragen. Meine erste Ausgabe konnte ich mangels eigener Arbeitsplatzausstattung nur Dank der Unterstützung meines damaligen Bürokollegen **Norbert Golob** erstellen, der mir seinen PC stundenweise überlassen hat, fotografiert wurde mit der privaten Sony Mavica und die Entwürfe auf einem alten, privat gespendeten

HP Bubble-Jet gedruckt. Inzwischen steht für Fotos eine Nikon DX40 zur Verfügung, ein Canon Pixma am Arbeitsplatz und ein topmoderner Alleskönner (LaserdruckerscannerkopiererfaxsortierhefterundnochmehrKönner) von **Ricoh** in Hörweite.

Da die Redaktion der Drehscheibe (Adressverwaltung, Archiv, Fotografie, Layout, Lektorat, Reportage, Schriftleitung, Sekretariat, u.s.w) als eine Ein-Mann-Teilzeitstelle konzipiert ist, kann der Umfang und die Qualität der Drehscheibe nur erreicht werden, weil eine ganze Reihe von Kolleginnen und Kollegen im Bedarfsfall meine Arbeit wohlwollend, unentgeltlich und freundschaftlich unterstützt haben und immer noch unterstützen.

... und unser Dank gilt daher den (in alphabetischer Reihenfolge),

- Autoren, die alle freiwillig und unentgeltlich ihre Texte übermitteln.
- Besonderen Lesern, die sich nach der Lektüre lobend äußern, den
- Computerspezialisten von **G-IT** für Support und Datenrettung, für
- Durchsicht und Fehlerkorrekturen, den KollegInnen von **G-PR**, der
- EB-IH (Werkstätte) für die Hintergrundberichte von **671** bis GTW,
- Fotografen, den Profis und den Amateuren für ihre Bilder, der
- Geschäftsführung für die weitgehende redaktionelle Freiheit, allen
- Helferinnen und Helfern, die zwischendurch die Etiketten kleben,
- Informationsträgern, die ihr Wissen mitteilen und dadurch mehr.
- Jedem, der uns durch seine Kritik hilft, besser zu werden, den
- Kindern, die uns ihre Sicht der Eisenbahn mitteilen, allen
- Leserbrief und -mail-Schreibern, die mit uns kommunizieren, den
- Mitarbeitern der Druckereien für die gute Zusammenarbeit, den
- Nachsendeauftraggebern, sie zeigen ehrliches Interesse! Allen
- Orts- und Hobbyhistorikern für ihre privaten Tipps und allen GKB-
- Pensionisten, für ihre Beiträge von Seinerzeit und für die
- Quellen, die nur sie und ihre Erfahrung zugänglich machen, die im
- Ruhestand noch an der GKB interessiert sind, manchmal bei den
- Steirische Eisenbahnfreunde mitarbeiten und auch berichten, dem
- Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch für die Hinweise und
- Unternehmen, die für uns und mit uns arbeiten. Dank auch an
- Vereine, vom Fotoklub bis zum Sportverein für ihre Beiträge.
- Weltenbummler, Fern- und Nahreisende für ihre Reportagen, e-
- Xterne, die nicht zur GKB gehören, sich aber trotzdem einbringen,
- Ybbstaler Eisenbahnfreunde, über die wir noch berichten werden,
- Zugkunden, für sie sind wir schließlich da, – und
- last, not least, **Ihnen ganz persönlich**. Sie haben uns Ihre Zeit geschenkt, unsere Mitteilungen gelesen, uns damit ermöglicht mit Ihnen in Kontakt zu treten. Damit haben Sie uns geholfen, unseren Auftrag zu erfüllen. Wenn Sie uns dazu etwas mitteilen wollen, wir freuen uns über Ihren Beitrag! Schicken Sie uns Ihre Meinung, Ihren Kommentar, Ihre Kritik per Post an:

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Redaktion: Drehscheibe
8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41

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

Und, bleiben Sie uns bitte gewogen, auch wenn wir ab jetzt den Seitenumfang aus Kostengründen leider wieder stark reduzieren müssen.

Ihr

Dr. Herbert Moschitz
moschitz.herbert@gkb.at

(HM)





Foto: GKB-Bus Modell 1:87 (HM)

BB 75 Jahre GKB-Autobusbetrieb

Als am 3. April 1860 der Personenverkehr mit der „Lokomotiveisenbahn“ zwischen Graz und Köflach aufgenommen wurde, konnte niemand ahnen, wie sich der Personentransport in Zukunft weiterentwickeln und verändern würde. Noch Jahrzehnte später war der Konkurrent zur Eisenbahn die gute alte Pferdekutsche, die abseits der Schiene unumstritten die einzige Alternative zum Fußmarsch war. Erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts begann sich in Form des Kraftwagens, des „Automobils“ (von griech. „auto“ = selbst und lat. „mobilis“ = beweglich) ein neues Verkehrs- und Transportmittel zu entwickeln, das schließlich ebenfalls in Konkurrenz zur Eisenbahn treten sollte. Diese „Kutschen ohne Pferde“ begannen die Straßen zu erobern. Wie ein halbes Jahrhundert zuvor bei der Entwicklung der Eisenbahn war auch bei den Automobilen die Verbreitung und der Einsatz abhängig vom Oberbau, in diesem Falle nun vom Ausbau tauglicher Straßen.

Die Graz-Köflacher Bergbau und Eisenbahn Gesellschaft erkannte sehr früh den Nutzen der neuen Technologie und beantragte und bekam bereits im Mai 1932 eine Genehmigung zum Betrieb von Kraftfahrlinien zur Beförderung von Gütern. Eine Genehmigung für den Personentransport wurde bereits Ende der 1920er Jahre angestrebt, aber von der Behörde mit Hinweis auf die schlechten Straßenverhältnisse abgelehnt. Erst am **11. Mai 1935**, fast genau 75 Jahre nach der Aufnahme des Personenverkehrs auf der Schiene, wurde schließlich die Genehmigung erteilt, Kraftfahrlinien zur Beförderung von Personen mit „Kraftstellwagen“ einzurichten und zu betreiben. Der GKB-Autobusbetrieb, heute Unternehmensbereich **GKB-Busbetrieb BB**, war gegründet. Heuer kann daher die **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH** fast

zeitgleich **150 Jahre Personenbeförderung auf der Eisenbahn** und **75 Jahre Personentransport durch Autobusse** feiern.

Da die Geschichte des Autobusbetriebs und der Betriebsmittel sowohl in der *Drehscheibe* 20 vom April 2005 als auch in der heurigen Jubiläumsbroschüre „KOHLE, DAMPF & SCHIENE“ ausführlich beschrieben worden ist, wollen wir Ihnen in diesem Heft die Kolleginnen und Kollegen und deren Arbeitsumfeld vorstellen, die heute in diesem Unternehmensbereich arbeiten.

Der GKB-Busbetrieb

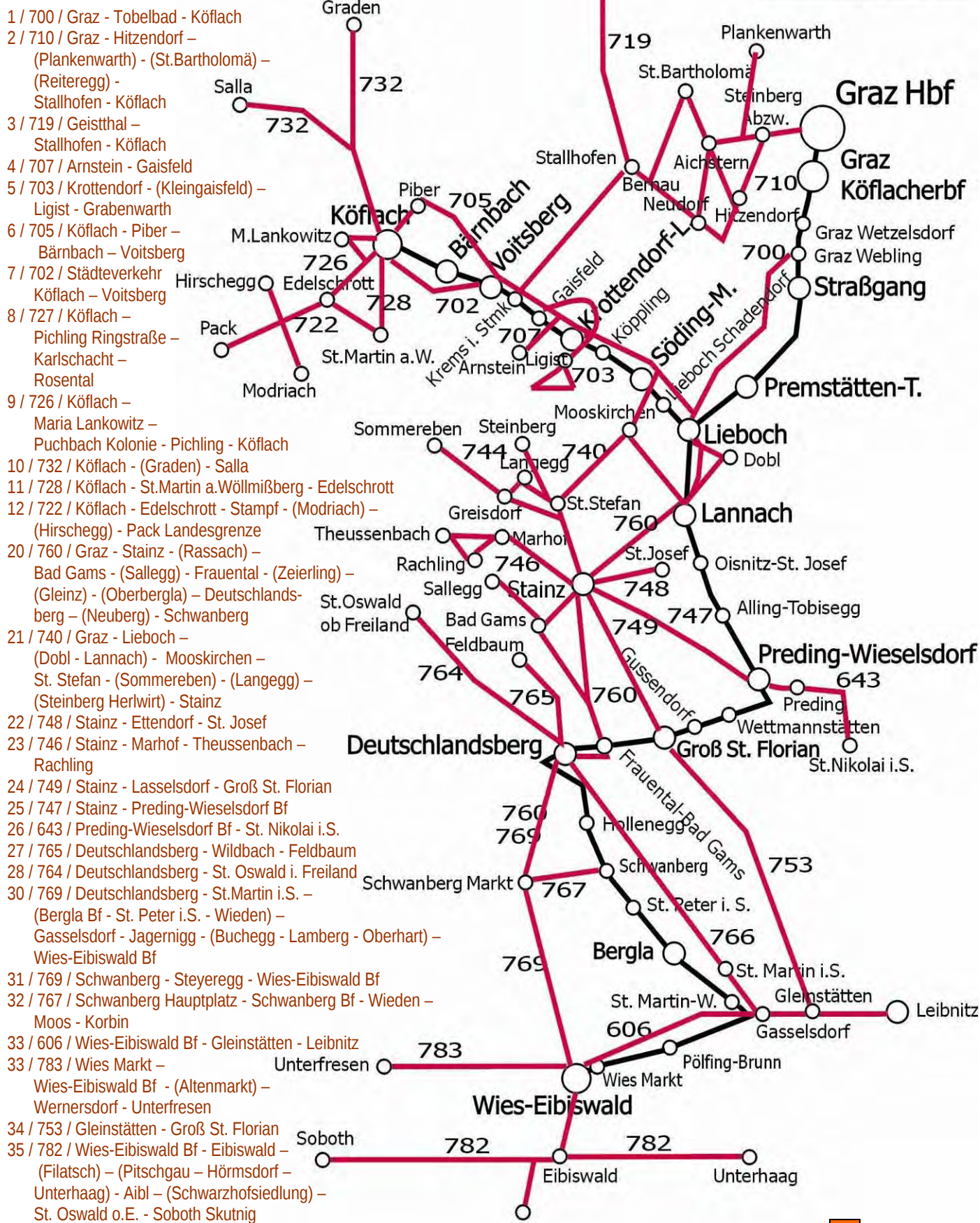
Der Busbetrieb der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH ist nicht nur ein Teil des heutigen Firmennamens, sondern ein fixes Standbein des Unternehmens, welches mehr als die Hälfte des gesamten Personenverkehrs erbringt. Der Geschäftsbericht 2009 weist ein Kopf-an-Kopf Rennen bei den Umsatzerlösen aus dem Personenverkehr zwischen Bus und Schiene aus. Im Busbetrieb konnte der Umsatzerlös von rd. 6.841.000 € (2007) auf rd. 6.936.000 (2008) und 2009 sogar auf 7.612.000 € gesteigert werden, knapp gefolgt vom Umsatzerlös des Eisenbahn-Personenverkehrs in Höhe von rd. 6.619.000 € (2008) und 7.110.000 € (2009).

Auf 28 Linien (siehe Grafik auf der nächsten Seite) beförderten die 41 Linienbusse und zwei Reisebusse der GKB insgesamt 6,1 Millionen Fahrgäste in der Weststeiermark, von und nach Graz, aber auch 53.000 Personen auf Sonderfahrten im Inland und ins Ausland. Dabei wurden 2009 mehr als 1,9 Millionen Kilometer zurückgelegt. Den 51 Mitarbeitern aus dem Busbetrieb stehen dafür modernste Busse mit einem Durchschnittsalter von 4 Jahren zur Verfügung, erst im Sommer 2009 wurden wieder neun neue umweltfreundliche IRIS-Busse mit Euro-5-Motor in Dienst gestellt (siehe *Drehscheibe* 46, Oktober 2009). (HM)



Die Kraftfahr- und Eisenbahnlinien der GKB

GKB-Linie / Verbund-Nr. / Strecke



BB Stand: Juni 2010



BB 20 Jahre Prokurist Peter Schartel



Foto: HM

Team und ich konnten den damaligen Trend umkehren: Wenn Sie sich diese Ertragsstatistik der vergangenen Jahre ansehen, können Sie auf einen Blick sehen, dass die Entwicklung der Erträge des Busbetriebs seither kontinuierlich aufwärts geht. Wirtschaftliches Denken, Kosten einsparen, Risiken möglichst früh erkennen und sich darauf vorbereiten und nicht erst reagieren, wenn die Krise erst einmal da ist. Heute sind wir insgesamt 51 Mitarbeiter im Busbetrieb, darunter nur mehr zwei Beamte, alle anderen haben bereits normale Dienstverträge und wir haben 43 Busse, die teils modernste Abgasnormen nach Euro5 / EEV erfüllen.

Drehscheibe: Zurzeit wird überall von der schweren Wirtschafts-

Von den 75 Jahren, die der GKB-Busbetrieb heuer feiert, hat Prok. **Peter Schartel** die letzten 20 Jahre diesen Unternehmensbereich geleitet und geprägt. Im Dezember 1990 (Foto links) trat er in



die GKB ein und leitet seither mit ungebrochenem Elan und klaren Zielen mit seinem Team den Busbetrieb. Kontinuierliche Erneuerung des Fahrzeugbestandes und ein etabliertes Corporate Design, das an allen Mode- und Vereinheitlichungsbestrebungen vorbei das unverwechselbare Erscheinungsbild „seiner“ Busse in der Weststeiermark zu einer allgemein bekannten Marke gemacht

hat, prägen diese Ära. Wir haben Prok. **Peter Schartel** daher wieder um ein Gespräch gebeten, das dann am 20. Mai geführt worden ist:

Drehscheibe: Herr Prokurist Schartel, Sie haben in den letzten 20 Jahren den Autobusbetrieb aus einem Anhängsel der Eisenbahn zu der zentralen Säule im Personenverkehr der GKB geführt. Worauf führen Sie diesen Erfolg zurück?

Schartel: Der Busbetrieb hat vor zwanzig Jahren nicht zum Kerngeschäft der damaligen GKB gehört, die sich in erster Linie als Kohlebergbaubetrieb verstanden hat, und als man mich geholt hat, war der Busbereich mit mehr als 50 alten Fahrzeugen und mehr als 70 Mitarbeitern in den roten Zahlen. Ich habe also als erstes die Kosten reduziert und mir den Betrieb genau angesehen. Und mein

krise gesprochen, auch unser Eisenbahngüterverkehr hat diese deutlich zu spüren bekommen, wie geht es dem Busbetrieb in dieser Situation?

Schartel: Natürlich spüren auch wir die Auswirkungen. Wenn ein Pendler seine Arbeit verliert, verlieren wir ihn als Fahrgast. Aber dieser Rückgang ist für uns nicht besorgniserregend. Mehr zu spüren bekommen wir in Zukunft den Rückgang der Schülerzahlen, der bereits absehbar ist, wenn man die Geburtenzahlen anschaut. Und diese Fahrgastgruppe ist nicht leicht zu ersetzen. Auch die Anzahl der Sonderfahrten ist bedingt durch die wirtschaftliche Lage unserer Kunden gesunken. Wir beobachten hier die Entwicklung sehr genau und versuchen gegen zu steuern.

Drehscheibe: Welche Maßnahmen stehen Ihnen da zur Verfügung?

Schartel: Genau auf die Kosten und Einsparungsmöglichkeiten schauen und optimieren, wo immer das möglich ist. Ein Beispiel sind unsere neuen Busse, wo wir beste Qualität gesucht haben und dann den Anbieter ausgewählt haben, der die gewünschte Qualität zum besten Preis liefern konnte. Klingt selbstverständlich, ist es aber nicht überall. Und der freie Markt in Europa bringt auch Konkurrenz. 2014 werden die Konzessionen im Bezirk Köflach, 2016 im Bezirk Deutschlandsberg europaweit ausgeschrieben, darauf müssen wir vorbereitet sein. In Deutschland kann man die Auswirkungen beobachten, da verschwinden Busbetriebe unserer Größe oft über Nacht. Wir merken das auch bei den Bewerbungen



Johann Wancura
Dienststellenleiter **BB-K**



Karl Malli
Dienststellenleiter **BB-S**



Karoline Steiger
Sekretariat Graz **BB**



Manfred Krautner
Sekretariat Graz **BB**



Viktor Auer
DL-Stv. **BB-K**



1:87 Modell des SETRA S 417 UL



Foto: HM

von Buslenkern, die zunehmend auch bereits aus Deutschland kommen.

Drehscheibe: Und, haben wir schon Kollegen aus dem Ausland?

Schartel: Ja, ein Kollege kommt aus Ungarn, lebt aber schon lange hier in Österreich. Alle anderen sind Steirer. Ich versuche unsere Fahrer so auszuwählen, dass sie möglichst nahe bei den jeweiligen Dienststellen wohnen. Das spart ihnen Zeit und bringt auch dem Unternehmen Vorteile.

Drehscheibe: Und wie sieht es mit den Damen aus. Pro Dienststelle nur eine einzige Frau, wie hier in Graz Kollegin **Karoline Steiger** im Sekretariat?

Schartel: Ja! Da wir unseren Linienverkehr durch die ganze Weststeiermark haben, müssen unsere Fahrer sich oft auch alleine helfen können. Unternehmen mit reinen innerstädtischen Linien können eventuell kurzfristig einen Servicewagen einsetzen. Unsere Fahrer müssen aber auch z.B. kurzfristig Schneeketten anlegen und vielleicht nach ein paar hundert Meter alleine wieder abnehmen können.

Drehscheibe: Welche Qualifikationen müssen GKB-Busfahrer noch mitbringen?

Schartel: Nur die Buslenkerberechtigung. Die Einschulung wird direkt an den Dienststellen Köflach oder Stainz gemacht und wenn der Dienststellenleiter seine Zustimmung gibt, kann der neue Kollege auf die Strecke gehen. Kleinere Reparaturen und Reifenwechsel werden vor Ort erledigt, für alles darüber hinaus ist bei den modernen Fahrzeugen die jeweilige Fachwerkstätte zuständig. Dafür sollten die Kollegen aber freundlich und korrekt sein, schließlich repräsentiert jeder Mitarbeiter draußen auch den Busbetrieb und die GKB insgesamt.

Drehscheibe: Draußen repräsentieren die Mitarbeiter, hier in Ihrem Büro, sind es Bilder und die repräsentativen Modelle der Busfabrikate im unverwechselbaren GKB-Busdesign, welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Kann man diese Modelle auch als Fahrgast erwerben?

Schartel: Ja, natürlich! Was ist schon eine GKB-Modelleisenbahnanlage ohne originalgetreue GKB-Autobusse. Und die gibt es im Maßstab 1:87 von verschiedenen Herstellern. Kaufen kann man sie hier am Graz Köflacherbahnhof bei unserer Frau Steiger, aber auch in den Dienststellen Köflach und Stainz um 20,- Euro.

Drehscheibe: Ein Modell hebt sich hier ganz deutlich ab (siehe Foto rechts), das hat aber eher privaten Charakter?

Schartel: (lacht) Ja, das ist nach den Autobussen meine zweite Leidenschaft. Mit der BMW wird im Urlaub Europa erkundet und inzwischen habe ich mit Kollegen **Wancura** gemeinsam schon fast ganz Europa erkundet und umrundet. Und einmal pro Jahr machen wir auch eine Tour, wo alle Kollegen der GKB mit ihren Motorrädern eingeladen sind mitzufahren.

Drehscheibe: Sozusagen beruflich und privat mit schwerem Gerät auf der Straße unterwegs?

Schartel: Ja, auch nach zwanzig Jahren macht mir die Arbeit für den Busbetrieb bei der GKB immer noch Spaß. Ich gehe gerne arbeiten, war in den zwanzig Jahren keinen Tag im Krankenstand und habe meine Aufgabe hier immer gerne erfüllt. Und das wird hoffentlich auch in den nächsten Jahren noch so bleiben!

Drehscheibe: Das wünschen wir Ihnen und dem Busbetrieb und danken für das Gespräch!



Foto: HM

(Interview: Dr. Herbert Moschitz)

BB Die Kraftwagen-Betriebsstellen

Der Busbetrieb der GKB wird über die beiden Kraftwagen-Betriebsstellen (kurz „Kw“) Köflach und Stainz abgewickelt.

Die Kw Köflach (BB-K)

Dienststellenleiter: **Johann Wancura**

Adresse: Kw-Betriebsstelle Köflach
Bahnweg 1
8580 Köflach

Tel./FAX: 03144 / 3569

Email: gkbbuskoefflach@aon.at

Die Kw Stainz (BB-S)

Dienststellenleiter: **Karl Mali**

Adresse: Kw-Betriebsstelle Stainz
Gewerbepark 1
8510 Stainz

Tel./FAX: 03463 / 2335

Email: gkbbusstainz@aon.at



BB Ein Tag als Buslenker

Der Beruf des Buslenkers zählt wohl zu einem der verantwortungsvollsten Tätigkeiten in der Arbeitswelt. Sicherheit, hohe Belastbarkeit, Freundlichkeit sind nur einige Anforderungen, welche in die Buslenkertätigkeit einfließen.

Beim GKB-Busbetrieb ist die ordnungsgemäße Bezeichnung „**Autobuslenker mit Garagendienst**“. Wie der Name schon verrät besteht die Aufgabe nicht nur im Lenken eines Busses, sondern auch in der aktiven Mithilfe bei Arbeiten in der Werkstatt zusammen mit dem Busmechaniker.

Wir haben Kollegen **Andreas Schübel** **BB-K** einen Tag begleitet und seinen Arbeitstag protokolliert. Und der beginnt eigentlich schon einen Tag davor:

Kollege **Schübel** bekommt nachmittags seinen Dienstplan durch den Dienststellenleiter der Kraftwagendienststelle Köflach (Kw-K) **Johann Wancura**. Die verschiedenen Dienstpläne werden beim Busbetrieb mit Buchstaben gekennzeichnet. Somit hat jeder Dienst einen eigenen Kennbuchstaben.

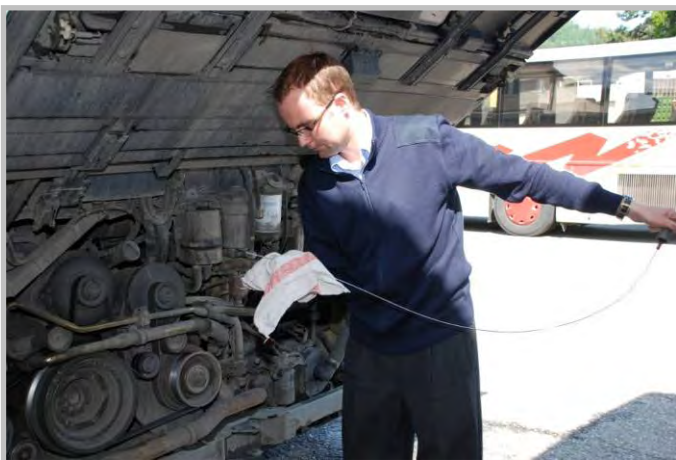
Kollege **Schübel** wird für den Tagesdienst „M“ eingeteilt. Die genauen Fahrzeiten, Anschlussinformationen, Haltestellennummern etc... entnimmt er dem Fahrbericht- und Leistungsblatt, welche in der Dienststelle Köflach aufliegen. Mit diesem ausgestattet kann er nun am nächsten Tag, frühzeitig morgens, seinen Dienst antreten.

Während sich die meisten Köflacher noch im Schlaf befinden bzw. sich gerade an den Frühstückstisch begeben, herrscht in der Busgarage Köflach schon Hochbetrieb.

05:00: Um **05:25** Uhr beginnt der offizielle Dienst. Die Lenker sind aber generell schon an die 30 Minuten vor offiziellem Dienstbeginn in der Garage, vor allem im Winter um noch akute Arbeiten (Kettenmontage, ...) in Ruhe durchführen zu können. Gerade am frühen Morgen soll jede Stresssituation vermieden werden. *In der Ruhe liegt die Kraft!* Auch Kollege **Schübel** ist bereits um 05:00 Uhr vor Ort. Seine Abfahrtszeit ist am Fahrbericht mit **05:40** Uhr eingetragen.

Kollege **Schübel** begibt sich nun in die Garage und kontrolliert den Wagen **G 43 SME** (lt. Dienstplan wurde ihm dieser zugeteilt). Diese Kontrolle wird als „**Rundumsicht**“ bezeichnet. Dazu gehört:

- Öl – und Wasserstand kontrollieren
- Reifen auf sichtbare Beschädigungen überprüfen
- Windschutz – und Seitenscheiben auf Schäden begutachten

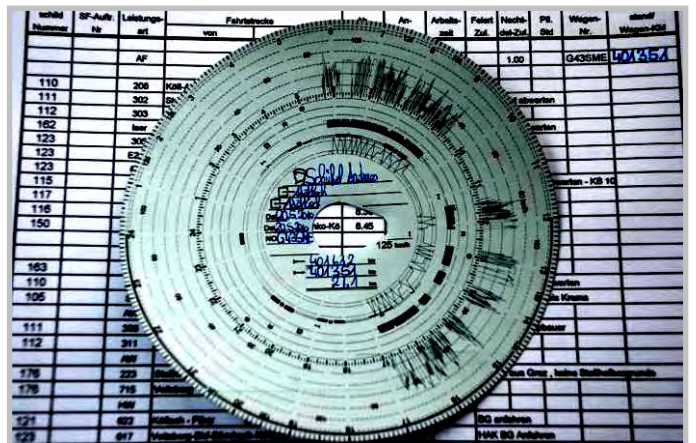


Wenn augenscheinlich keine Beschädigungen erkennbar sind, wird der Wagen im Innenraum kontrolliert. Gegebenenfalls könnten noch kleine Reparaturen, z.B. an den Sitzen, durchgeführt werden.



Nach den Kontrolltätigkeiten wird der Wagen gestartet, um die Druckluftversorgung für die Bremsen und Nebenverbraucher zu aktivieren. Kollege **Schübel** rüstet in der Zwischenzeit den Fahrscheindrucker **Zelisko FSD 5** und die Wechselkasse auf.

Vor der Ausfahrt aus der Garagenbox wird der Fahrtschreiber ordnungsgemäß in Betrieb genommen, entweder mit dem Einlegen der Fahrerkarte oder der Tachographenscheibe (**Foto unten**). Der Fahrtschreiber zeichnet die Geschwindigkeit, die Bremsmanöver, die Schaltvorgänge, Ruhepausen usw. während der gesamten Fahrzeit auf.



Weiters werden dann noch Blinker und Bremslichter, Abblend- und Fernlicht überprüft. Danach ist der Bus für den Linienbetrieb einsatzbereit.

05:40 Abfahrt am Bahnhof Köflach nach Stallhofen.

Linienkennzeichnung 710

05:42 Die ersten Pendler nach Voitsberg steigen im Stadtzentrum Köflach ein.

05:55 Voitsberg Hauptplatz. Fahrgäste nach Stallhofen steigen zu.

06:05 Stallhofen Busbahnhof. Der Anschlussbus nach Hitzendorf – Graz steht bereit.

06:10 Abfahrt nach Geistthal. Linienkennzeichnung 719

06:30 Ankunft in Geistthal. Hier gilt es den Kleinbus (Taxi Nestler) abzuwarten, welcher die Schüler zur Haltestelle bringt, die etwas weiter entfernt vom Ortszentrum wohnen. Der Bus wendet am Buswendeplatz und nimmt die ersten Schüler in Richtung Hitzendorf und Köflach auf.

06:50 Ankunft in Stallhofen Busbahnhof. Die Anschlussbusse in Richtung Köflach und Richtung Hitzendorf warten bereits. Die Geistthaler Schüler steigen um.

- 06:50 Kollege Schübel fährt zurück nach Södingberg Ort. Linie 719.
 07:00 In Södingberg werden die Schüler für die HS Stallhofen aufgenommen. Der Bus wendet und fährt nach Stallhofen via Stallhofberg um von dort aus Schüler des Gymnasiums nach Köflach aufzunehmen.
 07:15 Abfahrt in Stallhofen. Der Bus setzt die Route nach Voitsberg – Bärnbach – Piber – BRG Köflach fort.
 07:45 Ankunft beim BRG Köflach. Die Schüler verlassen den Bus. Kollege Schübel fährt weiter zum Bahnhof um die Strecke nach Maria Lankowitz weiterzuführen.



- 07:55 Nach der Anschlussherstellung mit dem Linienbus 700 aus Graz, setzt Koll. Schübel die Fahrt nach Maria Lankowitz fort.
 08:10 Ankunft Köflach Bahnhof. Weiter nach Voitsberg Hauptplatz.
 08:30 Anschlussbus aus Stallhofen abwarten. Retourfahrt nach Köflach – Sagwölkart – Pichling – Maria Lankowitz
 09:15 Ankunft Köflach Bahnhof. Kollege Schübel fährt zur Busgarage und beginnt seine Pause.

Bevor Kollege **Schübel** die Pause beginnt, meldet er sich in der Dienststelle Köflach beim Dienststellenleiter **Johann Wancura** ab. Es ist möglich, dass die Pause nicht sofort angetreten werden kann, da noch Aufgaben auf den Buslenker warten. Diese wären z.B. dem Mechaniker zur Hand gehen, eine Schülergruppe in Voitsberg abholen (Sonderfahrt), einen Bus in die Werkstätte zu fahren, ...

Falls keine weiteren Aufgaben für den Lenker vorgesehen sind, kann dieser seine Pause antreten. Im konkreten Fall bleibt Kollege **Schübel** bis 11.25 Uhr Zeit für seine Pause. Ob er jetzt in der Firma bleibt, sich ins Kaffeehaus begibt, nach Hause fährt oder mit anderen Buslenkern einkaufen geht, bleibt ihm selbst überlassen.



- 11:25 Abfahrt** vom Bahnhof Köflach nach Hausdorf. Linie 710.
 11:55 Aufnehmen der Schüler zum Anschlussbus in Hausdorf.
 12:00 Hausdorf Endstation. Anschluss mit dem Linienbus nach Hitzendorf herstellen.
 12:15 Stallhofen Busbahnhof. Schüler von der HS Stallhofen nach Krems bringen.
 12:45 Stallhofen Busbahnhof. Schüler von der HS und VS Stallhofen aufnehmen und rein geht's in Geistthal. Linie 719
 13:10 Ankunft in Geistthal. Bus wenden und raus nach Stallhofen.
 13:30 Ankunft in Stallhofen. Den Anschlussbus aus Graz abwarten und Weiterführung der Linie 710 bis nach Köflach
 14:10 Ankunft in Köflach Bahnhof. Kollege **Schübel** begibt sich zu einer kurzen Pause in die Busgarage Köflach.

Für ihn geht es wieder um 14.40 Uhr weiter. In der Zwischenzeit führt er Reinigungsarbeiten im Bus durch. Er kehrt den Bus aus und lässt sich dann von seinem Dienststellenleiter **Johann Wancura** auf einen Kaffee im Aufenthaltsraum einladen.

- 14:40 Abfahrt** vom Bahnhof Köflach in Richtung Voitsberg Bahnhof via BRG Köflach und Bärnbach. Linienbezeichnung 705
 15:00 Pause am Voitsberg Bahnhof bis 15.15 Uhr. Kurze Unterredung mit Kollegen Franz Lind von der **Fa. Watzke** (Dr. Richard), welcher ebenfalls die kurze Stehzeit von 15 Minuten genießt.
 15:15 Abfahrt Voitsberg Bahnhof via HAK Voitsberg – Bärnbach – BRG Köflach – Köflach Bahnhof. Schüler von der HAK und vom Gymnasium werden aufgenommen und Richtung Heimwärts gebracht.
 15:35 Anschlussherstellung am Bahnhof Köflach mit Watzke – Bus. Weiterfahrt nach Pichling – Edelschrott – Hirscheegg.
 16:10 Ankunft in Hirscheegg. Bus wird gewendet und retour geführt nach Köflach.
 16:45 Kollege Schübel fährt mit dem Bus im Betriebsgelände Köflach ein.

Nach diesem doch sehr ausgiebigen Arbeitstag ist für Kollegen **Schübel** der Dienst aber noch nicht zu Ende. Jetzt wird der Bus für die nächste Linienfahrt und für den nächsten Kollegen vorbereitet. Zuerst einmal Abschließen der Tachographenscheibe. Dann den Fahrscheindrucker **Zelisko 5** außer Betrieb stellen. Verstauen der Geldkasse. Auskehren des Wagens und dann geht's weiter zur Tankstelle. Zapfhahn an und rein mit dem Diesel in den Tank.



Während dieser Tätigkeit erfolgt auch eine kurze Rundumkontrolle, ob etwaige Beschädigungen am Fahrzeug entstanden sind bzw. ob alle Lichter und Leuchten vollständig in Betrieb sind. Falls Beschädigungen oder Defekte beim Linienfahren entstanden sind/entdeckt wurden, wird ein Mängelbericht angefertigt. Diese Formulare liegen im Büro Köflach bei Kollegen **Auer** auf, welcher sie dann an die Busmechaniker **Karl Moser** und **Peter Stieger** weiterleitet.



Nach dem Tanken wird der Bus in die Waschbox gefahren. Mit der Waschanlage und dem Kärchergerät wurde das Waschen der Busse in Köflach sehr vereinfacht (gegenüber früheren Zeiten mit Handbürste!!!). (siehe Fotos oben und oben rechts)



Nach diesen 20 Minuten Abrüstezeit, meldet sich der Fahrer im Büro der Kw Köflach bei Koll. **Viktor Auer** (Foto links) ab und nimmt den Dienstplan sowie sonstige anfallende Aufträge für den nächsten Tag entgegen.

Danach ist der Dienst für Koll. **Andreas Schübel** beendet und er kann nun seine Heimreise (Foto unten), im wahrsten Sinne des Wortes, antreten.

(Text: Viktor Auer,

Fotos: Johann Wancura, Viktor Auer, Helmut Wipfler, alle: **BB – K**)



BB Boxenstopp

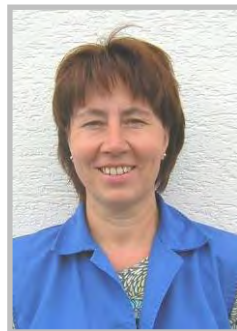
In den beiden Dienststellen in Köflach und Stainz ist jeweils eine



Kollegin mit der Reinigung der Busse beschäftigt: Es sind dies in Kw Köflach Kollegin **Marianne Klug** (Foto links)

und in der Kw Stainz Kollegin

Christine Reiterer (Foto rechts).



G'schichterln von Kollegen & Begebenheiten

In einem langen Berufsleben hat jeder so seine Erlebnisse mit Kolleginnen und Kollegen, Mitarbeitern und Kunden. Und einige dieser Erlebnisse werden oft noch nach Jahren gerne weiter-erzählt, weil sie so einzigartig, witzig oder typisch waren.

ZBR **Andreas Schwammerlin** hat einige dieser Geschichten gesammelt und zusammengeschrieben und würde sie gerne allen Kolleginnen und Kollegen in Form eines kleinen Büchleins zugänglich machen. Dafür laden wir Sie ein, uns auch Ihre Lieblingsstory, Ihre Lieblingsanekdote zu erzählen.

Schreiben Sie uns, oder rufen Sie an und erzählen Sie uns Ihr schönstes, witzigstes, prägendstes Erlebnis bei der GKB.

Sie erreichen ZBR **Andreas Schwammerlin** unter der Tel.-Nr.: (0316) 5987 290 oder per E-Mail: schwammerlin.andreas@gkb.at

oder die Redaktion der GKB-Drehscheibe unter (0316) 5987-311 per E-Mail: gkb.drehscheibe@gkb.at

oder per Post: 8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41

(HM)

Dass er **Fußball** spielen kann, hat er bewiesen, **Tischtennis** kann er auch!

Und nun hat er auch seine **Lehrabschlussprüfung** mit **ausgezeichnetem Erfolg** abgelegt!

Wir gratulieren **Kevin Klug** **G-CO** zu diesem Erfolg!

(HM)



BB Unsere Buslenker – Ihr Chauffeur



Wolfgang Carmann



Gerhard Gimpel



Andreas Golser



Bernhard Guggi



Reinhard Habit



Gerhard Harkam



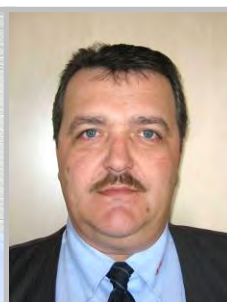
Werner Joham



Johann Kinasz



Andreas Klemm



Harald Klösch



Helmut Knoller



Helmut Kohler



Franz Lebitschnig



Ernst Lesky



Johann Lödler



Josef Masser



Gerald Moser



Karl Moser



Hubert Münzer



Harald Otter



Herbert Pöschl



Alfred Primus



Werner Rauch



Bernhard Reiter



Markus Resch



Bernhard Roiko



Peter Rothschädl



Franz Rumpf



Johann Russa



Josef Scheucher





Arbeitsplatz eines Buslenkers im Volvo 9700



Günter Schober

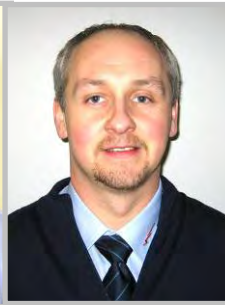


BB Ihr Partner für Sonderfahrten

Mehr als 50.000 Fahrgäste kann der Busbetrieb jedes Jahr auf Sonderfahrten begrüßen. Egal ob zum Schifahren nach Schladming oder zum Weinverkosten in die Toskana, die GKB bietet auch dafür günstige und komfortable Busse an. Und daher fahren viele bereits als langjährige Stammgäste, wie der Singkreis Edelschrott, der mehr als 30-mal seine Pfingstreise mit einem GKB-Reisebus unternommen hat, diesmal „Auf den Spuren des Chianti“ vom 21. – 25. Mai von Edelschrott nach Tavanelle Val di



Andreas Schübel



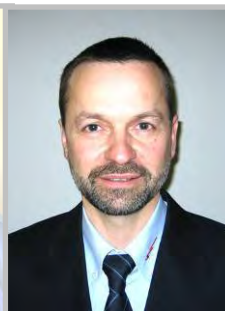
Mario Setznagel



Friedrich Spurej



Christian Stacher



Gerhard Steinkellner



Peter Stieger



Andreas Suttner



Janos Szücs



Roland Wagner



Pesa, was Chauffeur Manfred Krautner (am Foto links) wieder für die Drehscheibe dokumentiert hat. Als Anregung: Von Tavanelle Val di Pesa aus wurden tägliche Ausflüge z. B. nach Volterra, San Gimignano, Siena, Grewe, Monteriggioni; unternom-

men und zu ausgezeichneten Speisen wurden auch Chianti Weinverkostungen serviert.

Na, Appetit auf eine Busreise bekommen?

Auskünfte gibt es bei Frau Karoline Steiger, Tel. 0316 / 5987 281 oder per E-Mail unter steiger.karoline@gkb.at.



Karl Weber



Helmut Wipfler



Anton Zagler





Foto vom 6. Mai 2010: Der erste dreiteilige GTW 2/8 auf „eigenen Füßen“, also mit eingebauten Fahrwerken.

Gelenktriebwagen GTW 2/8: Aktuelles

Am 29. und 30. April 2010 besuchte das Projektteam der GKB im Rahmen der 17. Bausitzung erstmals den Stadler Produktionsstandort Siedlce/Polen, wo die Endmontage und die Inbetriebsetzung der neuen GKB-Triebwagen weitere Fortschritte machen.

Auf dem Foto rechts sind Antriebsteile zu sehen, die sich in unterschiedlichen Fertigstellungsgraden befinden. Das Foto unten zeigt, wie im Beisein unserer Juristin Mag. Astrid Suppan **G-BE**, das erste



Motordrehgestell mit dem ersten Antriebsteil „verheiratet“ wird (wie es in der Eisenbahnersprache heißt), d.h. der Wagenkasten wird auf das Fahrwerk aufgesetzt.



Der Besuch im Werk bietet auch interessante Einblicke hinter die Kulissen. In diesem Fall (siehe Foto auf der nächsten Seite oben) ist die Verkabelung der Fahrpulte zu sehen, die beinahe einbaufertig außerhalb der Fahrzeuge hergestellt werden.





Auf dem Foto unten vom 30. April 2010 ist die GKB-Projektgruppe beim Besuch des Stadler Werks in Polen zu sehen. Seit 6. März 2009 wurden bereits 17 Bausitzungen gemeinsam mit Vertretern der Fa. Stadler abgehalten und die Auslegung, Konstruktion und Fertigung der Fahrzeuge unter Berücksichtigung der vertraglichen Aspekte begleitet. Die Bausitzungen fanden bisher größtenteils bei Stadler in Bussnang (Schweiz), teilweise bei der GKB in Graz und neuerdings bei Stadler in Siedlce (Polen) statt.

Das Projektteam von links: Prokurist **Peter Kronberger** **EB** (Projektgesamtleitung GKB), DI **René Brauchli** (Technische Projektleitung Stadler), Mag. **Astrid Suppan** **G-BE** (Vertrags- und Abwicklungsangelegenheiten), DI Dr. **Erich Stadlober** **EB-IH** (Technische Angelegenheiten), **Heinz Magele** **EB-PV** (Projektleiter-Stv. GKB), DI **Christian Spichiger** (Geschäftsführer Stadler Polen).

(Text & Fotos: DI Dr. Erich Stadlober **EB-IH**)



IN-FW-ST: Lichtzeichenanlagen erneuert

Am 14. April 2010 wurden im Stadtgebiet von Graz bei den Eisenbahnkreuzungen Kärntner Straße und Schwarzer Weg die vorhandenen Lichtzeichenanlagen in Relais-technik durch Anlagen in Rechner-technik der Bauart RBÜT-Oe der Firma ZELISKO ersetzt.



Foto oben: Gegen 10 Uhr sind bereits alle neuen Lichtzeichen an der EK Kärntner Straße aufgestellt.

Foto links: Die beiden Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen der Bauart RBÜT-Oe in der Schaltstation.

Weiters wurden bei der Eisenbahnkreuzung (EK) Kärntner Straße die Gehwege adaptiert und über die EK Schwarzer Weg ein Gehweg neu errichtet. Dank der hervorragenden Vorbereitung durch die Mitarbeiter der Abteilungen **IN-FW-ST**, **IN-FW-OB**, **IN-BD** und der Firmen **STRABAG** und **ZELISKO** konnte am 14. 04. 2010 der Abtrag der Altanlagen und Signaleinrichtungen um 7.45 Uhr beginnen, um 14 Uhr waren beide Anlagen funktionsbereit und in Betrieb. Insbesondere die Arbeiten bei der EK Kärntner Straße waren heikel, über diese EK fahren täglich im Durchschnitt ca. 12.000 Kraftfahrzeuge. Die Beeinträchtigungen für den Zug- als auch Straßenverkehr wurden jedoch so gering wie möglich gehalten.

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





GKB Börsenreport

Berichte aus der Ideenbörse (2. Halbjahr 2010)

Idee 37/2009: Einbau einer Wegfahrsperre
Franz SCHEICHER, [EB-TR]



Es sollte nicht passieren, kommt aber leider hin und wieder vor, dass an Elektranten angeschlossene Fahrzeuge bewegt werden, ohne dass die Ansteckkabel ordnungsgemäß entfernt wurden. Um diese menschliche Fehlerquelle auszuschalten, brachte Obertriebfahrzeugführer **Franz Scheicher [EB-TR]** (am Foto oben bei einem Elektranten) die Idee ein, unsere Eisenbahnfahrzeuge mit einer Wegfahrsperre nachzurüsten, die verhindert, dass mit Ladestationen verbundene Lokomotiven und Triebwagen anfahren können. Dieser Vorschlag wurde bereits bei einigen Fahrzeugen verwirklicht, die neuen Triebwagen Stadler GTW werden diese Wegfahrsperre bereits serienmäßig eingebaut haben.

Idee 40/2009: Störungstraining ESTW
Wolfgang RESCHINGER, [IN-BD]

In der modernen, immer komplexer werdenden Technik im Verkehrsbereich ist das Trainieren von außergewöhnlichen Situationen absolut unumgänglich. Was für Piloten bereits Standard ist, das Üben und Reagieren auf Störungen, schlug Fahrdienstleiter **Wolfgang Reschinger** (am Foto unten in der Mitte mit seinen Fahrdienstleiterkollegen **Herbert Trstenjak** (links) und **Gerhard Malli**



(rechts), alle **[IN-BD]** für die Verkehrsbeamten am Graz Köflacherbahnhof vor. Einmal im Jahr soll es ein Training geben, bei dem Störungen am ESTW (elektronisches Computerstellwerk am Graz Köflacherbahnhof) simuliert und die richtigen Bedienhandlungen im Störfall geübt werden. Die Anforderung bei Störungen an die Fahrdienstleiter ist deshalb so groß, weil gewisse Fehler glücklicherweise nur äußerst selten auftreten und die zielsichere und fachgerechte Störungsbehandlung an die Bediener hohe Anforderungen stellt. Ein regelmäßiges Störungstraining würde solche Situationen entschärfen. Der Vorschlag wurde von der Betriebsabteilung bereits positiv aufgenommen.

Idee 02/2010: Wetterschutz am Bahnsteig des Graz Köflacherbahnhofs

Helga POSCH, [IN-BD]



Trotz der äußerst gelungenen und architektonisch schönen Bahnsteiggestaltung am Graz Köflacherbahnhof kann es am Bahnsteig bei Sturm, Regen oder Schneefall recht ungemütlich werden. Weil die

Bahnsteigkonstruktion nach allen Seiten offen ist, setzen Regen, Schnee und Wind den Wartenden mitunter gehörig zu. Die Errichtung einer Plexiglaszelle oder eines Warthäuschens am Bahnsteig könnte diesen unwirtlichen Zustand bei Schlechtwetter gehörig verbessern. Frau **Helga Posch, [IN-BD]**, brachte den Vorschlag ein, den Bahnsteig mit einem Wetterschutz für unsere Fahrgäste und unsere Bediensteten auszurüsten. Der Vorschlag wurde positiv aufgenommen, allerdings ist die Frage der Finanzierung noch offen. Foto oben: So könnte in Wetterhäuschen am Bahnsteig des Graz Köflacherbahnhof die Wartenden schützen (Fotomontage)

Idee 05/2010: Aushang der Drehscheibe in den Zügen und Bahnhöfen der GKB
Mag. Ernst SUPPAN, [IN-BD]

In vielen Zügen anderer Bahnverwaltungen werden den Fahrgästen Magazine und Zeitschriften als Lesestoff angeboten. In den Zügen der GKB fehlte dieses Service bisher noch. Was würde näher liegen, als die überzähligen Exemplare der Drehscheibe, die sich immer größerer Beliebtheit erfreut, unseren Fahrgästen anzubieten. Diese Idee hat Fahrdienstleiter Mag. **Ernst Suppan** (Foto rechts) vom Bahnhof Deutschlandsberg bei der Ideenbörse eingebracht. Die Abteilungen Personenverkehr und Marketing arbeiten bereits an einer Umsetzung.



(Text und Fotos: ZBR-Vors. Andreas Schwammerlin)





IN-FW-OB: Oberbaumesswagen EM250

Der Messwagen EM250 der ÖBB (Fotos oben: in Lieboch links und beim Vershub in Wies-Eibiswald rechts) befährt zweimal jährlich die Gleisanlagen (Streckengleise) der GKB. Dabei werden die Gleislage sowie der Schienenzustand (Abnutzung) unter Last ermittelt. Die Daten werden zum Teil noch im Messwagen ausgewertet und gemäß unserem Instandhaltungsplan der Oberbauanlagen werden, nach Plausibilitätsprüfung der Ergebnisse, die weiteren Schritte eingeleitet. (Fotos rechts: Arbeitsplatz des Messteams der ÖBB; darunter: Bildschirme mit der Auswertung der Schienenprofilmessung, des Streckenvideos und darunter der Messschrieb) Je nach Fehler erfolgt die Einteilung in Soforteingriffsschwelle (SES), Eingriffsschwelle (ES) und Aufmerksamkeitsschwelle (AS). Wie der Name schon sagt, ist bei Erreichen der SES sofortiges Handeln notwendig, welches zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Sperre des Gleises, sowie Einleiten notwendiger Instandhaltungsmaßnahmen führt. Eingriffsschwellen bedingen Instandhaltungsmaßnahmen, damit die SES bis zur nächsten Inspektion nicht erreicht wird. Aufmerksamkeitsschwellen sind Grenzwerte, deren Überschreitung die Berücksichtigung im Rahmen der regulären Instandhaltungsplanung erfordern.

Soweit ein kurzer Auszug aus unserem Instandhaltungsplan. Für den wie immer reibungslosen Ablauf der Messfahrt gebührt dem Team der ÖBB sowie unserem Kollegen **Johann Czettl** **IN-BD-TM** der für die Fahrplanordnung (kurz: *Faplo*) zuständig ist und den Wagen begleitete, ein großes Dankeschön!

(Text und Fotos: DI Gernot Winter, **IN-FW-OB**)

Foto unten links: BM Johannes Neumann **IN-FW-OB** (links) und Johann Czettl **IN-BD-TM** bei der Arbeit im Messwagen. Foto unten rechts: Der Autor im Messwagen am mobilen Arbeitsplatz des Bahnmeisters.



Koralmbahn aktuell

Foto: Sonntagsruhe beim Abschnitt KAT1, Blickrichtung Westen zum Ostportal des Koralmtunnels.



Der Wonnemonat Mai hatte es, nicht nur wettertechnisch, in sich! Der Schnellumbauzug rückte für vier Tage an und die Gleise erreichten am 13. Mai 2010 den Bahnhof Hengsberg. Somit fehlen nur mehr die Gleise durch den Hengsbergertunnel, dann ist der



Foto links: Die Arbeiten an der offenen Bauweise des Koralmtunnel-Ostportals sind abgeschlossen, die beiden Tunnelröhren werden bereits wieder mit Erddreich überdeckt. Die feierliche Anschlagfeier zum Beginn der Arbeiten am bergmännischen Vortrieb fand am 21. Mai 2010 statt.



Foto links: Am 11. Mai 2010 war der Schnellumbauzug (SUZ) mit den Gleisverlegearbeiten im Bereich der Pölmühle Richtung Hengsberg im Einsatz.

Foto unten: Die Bauzüge waren fest in der Hand der beiden DH 1100, fallweise kam auch die DH 1700.1 zum Einsatz. Der Materialantransport war eine logistische Herausforderung, Wetmannstätten glich zeitweise einem Verschiebebahnhof, mehrmals konnten über 50 Güterwaggons im Bahnhof gezählt werden.

erste Teilabschnitt der Koralmbahn von Werndorf nach Wetmannstätten komplett! Neben dem enormen Baufortschritt beim Abschnitt KAT1 (Bf Weststeiermark – Leibenzfeld) ist nun die Anschlussbahn Leibenzfeld bei Deutschlandsberg zu einer weiteren Großbaustelle geworden. Bis Juli 2010 werden die Erdarbeiten abgeschlossen sein, die Anschlussbahnweiche sowie die ersten Meter Gleis sollen im August verlegt werden.





Foto oben: Am 13. Mai 2010 am frühen Nachmittag war es soweit, der Bahnhof Hengsberg kann nun auch auf der Schiene erreicht werden. Das Bild zeigt das Gleisende Richtung Hengsbergtunnel, Ende Mai wurden noch die beiden Weichen mittels Schienenkran verlegt.



Foto oben: Ein weiteres historisches Ereignis fand am 22. Mai.2010 statt. Erstmals befuhr ein Triebwagen beide Teilabschnitte der neuen Koralmbahn. Zum Einsatz kam der DESIRO 5022.045 der ÖBB. Im Bahnhof Wettmannstätten wurden Filmarbeiten durchgeführt, dabei traf der DESIRO auf den VT 70.11 der GKB.



Foto oben: Nach getaner Arbeit befindet sich die DH 1700.1 mit dem SUZ auf der Rückfahrt von Hengsberg nach Wettmannstätten.

Foto unten: Im Bereich der „Schwarzen Brücke“ bei Deutschlandsberg zweigt die Anschlussbahn von der GKB-Strecke ab und verläuft anfangs in einem Rechtsbogen zum Verladebereich. Der im Bild sichtbare VT 70 fährt mit einem Regionalzug nach Graz.



oben: Bauzustand Anschlussbahn Leibenfeld Anfang Juni 2010 mit Blickrichtung Gleisende. Insgesamt sind drei Gleise projektiert, rechts hinten werden sich die Anlagen für die Verladung des Abraummaterials des Koralmtunnels befinden.



(Text & Fotos: Christian Oitzl. IN-FW-ST)



(anno 1929): Die G.K.B.-Zeitung

Die **GKB-Drehzscheibe** (seit 2001) hatte als GKB-Mitarbeiterzeitung zumindest zwei Vorläufer:

→ die Zeitschrift **format**, welche von 1989 bis 1996 von der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau Ges.m.b.H. unter der Schriftleitung von **Werner Huemer** herausgegeben wurde und die noch vielen KollegInnen in guter Erinnerung ist. Gemeinsam mit **Peter Stoeßl** hat **Werner Huemer** auch die Jubiläumsbroschüre 2010 „KOHLE, DAMPF & SCHIENE“ redigiert.



Und vor mehr als 70 Jahren gab es eine erste Werkszeitung, die → **G.K.B.-Zeitung für Eisenbahn und Bergbau**, welche ab 1929 erschienen ist. Ab dem ersten Heft 1929 war als verantwortlicher Schriftleiter Dr. **Karl Pallasman** für diese Werkszeitung zuständig. Er wurde erst 1938, nach dem Anschluss Österreichs, durch Dipl. Ing. **Ernst Nowak** ersetzt.



Für diese 50. Ausgabe der **GKB-Drehzscheibe** haben wir uns auf Spurensuche begeben und jenem ersten Schriftleiter nachgespürt, der in den schwierigen 1920er Jahren die damalige GKB Werkszeitung erstellt hat. Diese G.K.B.-Zeitung erschien in den ersten Jahren alle vierzehn Tage mit einem Umfang von je 16 Seiten. Ab 1934 erschien sie nur mehr monatlich und wurde später auch vom Seitenumfang reduziert und mit Heft 5/1940 schließlich eingestellt.



Fast 10 Jahre lang leitete **Dipl.-Ing. Dr. Karl Pallasman** (am Foto links in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg) die G.K.B. - Werkszeitung.

Pallasman war am 5. Februar 1870 in Karlstadt (Kroatien) geboren worden und hatte nach dem Gymnasium in Klagenfurt an der damaligen Technischen Hochschule in Graz das Studium der Hoch- und Tiefbautechnik absolviert. Nach Abschluss mit ausgezeichnetem Erfolg bekleidete er eine leitende Position bei den k.u.k. Staatsbahnen in Triest.

Nach dem ersten Weltkrieg und vor seinem Eintritt in die GKB 1921 widmete er sich fast zwei Jahre der Malerei in den großen Galerien Europas und studierte schließlich Kunstgeschichte. 1928 schloss er das Studium mit dem Doktorat ab und 1932 das Studium der Rechtswissenschaften mit einem weiteren Doktorat.



Von den Angehörigen unserer Betriebe.

Promotion.

Der verantwortliche Schriftleiter der G.K.B.-Zeitung, Herr Oberstaatsbahnrat Dr. Phil. Ing. Karl Pallasman, ist am 29. Juli l. J. auf der Universität in Graz zum Doktor der Rechts- und Staatswissenschaften promoviert worden, bei welchem feierlichen Akte der Herr Bundesminister und Landeshauptmann Dr. Anton Rintelen als Promotor fungierte.

Herr Dr. Ing. Pallasman ist nach seiner ursprünglichen Fachausbildung Bauingenieur, war bei den Oesterr. Staatsbahnen zuletzt in Triest in leitender Stellung und ist seit dem Jahre 1921 in Diensten der G.K.B.

Im Jahre 1928 hat er das Doktorat der Philosophie erworben. Wenn es ihm nun schon nach wenigen Jahren gelang, ein neues Wissensgebiet, und zwar das des Doktorates der Rechte zu erwerben, so bringt das nur zum Ausdruck, daß man auch in vorgerückteren Jahren mit festem Willen sich geistig rege und produktiv betätigen kann. — Zu diesem schönen Erfolge können wir Herrn Dr. Pallasman nur bestens beglückwünschen.

Dieses breite Wissens- und Bildungsspektrum spiegelt sich auch in den Ausgaben der Werkszeitung. Von Beginn an finden sich zahlreiche Beiträge zur internationalen Politik, zur Weltwirtschaft und zur Technik, speziell zur Eisenbahntechnik und zum Thema Kohle und Bergbau. Daneben aber auch Landesgeschichte, Erinnerungen an die Kriegsjahre, Gedichte und praktische Tipps wie Kochrezepte und Gartentipps oder Hinweise für die Hühnerhaltung. Und mancher der heutigen Pensionisten kann in der G.K.B.-Zeitung von damals die Vermählungsanzeige seiner Eltern oder gar seine eigene Geburtsanzeige nachlesen. Hochinteressant sind auch zahlreiche zeitgeschichtliche Dokumente, die **Pallasman** in die Werkszeitung aufgenommen hat. So findet sich z.B. in der Ausgabe von 1933 die gesamte Regierungserklärung des deutschen Reichskanzlers Adolf Hitler ungekürzt wieder. Mit dem Anschluss Österreichs an Deutschland wechselte aber auch die Schriftleitung, Umfang und Inhalt der Werkszeitung, die dann 1940 auch eingestellt wurde.



Pallasman, er hatte 1934 nach dem Tod seiner ersten Frau wieder geheiratet (Foto oben: 1936 mit Gattin Margarethe), starb am 15. Oktober 1956. Seiner Tochter Isabella (pens. Chemotechnikerin) und seinem Sohn Karl (emerit. Kinderarzt), beide aus dieser zweiten Ehe entstammend, verdanken wir diese biographischen Angaben und die beiden Fotos.

(HM)

Mag. Ernst Suppan

Die Geschichte der Hedschasbahn



Zum Hadsch in Spurweite 1.050 mm

Diese – auch Mekka- oder Pilgerbahn genannte – Eisenbahnlinie verband mit einer Länge von 1308 Kilometern Damaskus in Syrien mit Medina im heutigen Königreich Saudi-Arabien. Die beiden heiligsten Städte des Islam (Mekka und Medina), zu denen jeder gläubige Moslem einmal im Leben pilgern soll (die „Hadsch“), liegen nämlich im Hedschas einer gebirgigen Landschaft im Westen der arabischen Halbinsel, am roten Meer südlich des Sinai, welche der Bahn ihren Namen gab und als Wiege der islamischen Kultur und der arabischen Hochsprache gilt.

Abb. rechts: Verlauf der Hedschasbahn (aus: Wikimedia Commons)

Vorgeschichte und Bedeutung

Ursprünglich vor allem als internationales, politisches Prestigeprojekt des Sultans **Abdülhamid II.** mit deutscher Unterstützung geplant, entwickelte sich diese einmalige Eisenbahnverbindung – in der kurzen Zeit, die sie im Regelbetrieb geführt wurde – daher rasch zur Hauptroute der Mekkapilger. So wurden in Wallfahrtszeiten täglich bis zu fünf Züge geführt, welche bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von maximal 30 km/h „nur“ 3 Tage für die Strecke benötigten – eine Kamelkarawane benötigte dafür rund 40 Tage – sogar ein eigener Moscheewagen für prominente Gäste wurde in Dienst gestellt!

Neben der Stärkung der Rolle des Kalifen (=Sultan) als Beschützer der heiligen Stätten und Führer aller Muslime – auch außerhalb des osmanischen Reiches – hatte diese Eisenbahnverbindung vor allem aber eine militärische Funktion. Denn einerseits konnten die aufsässigen Grenz- und Stammesgebiete besser durch die Armee kontrolliert werden und andererseits wurden Truppenverschiebungen an das rote Meer und auf die Sinai-Halbinsel

erleichtert, was vor allem gegen die übermächtige militärische Präsenz Großbritanniens an Suezkanal und rotem Meer gerichtet war. Eine geplante Stichstrecke nach Akaba scheiterte 1906 daher auch am Einspruch Großbritanniens.

Finanzierung, Rechtsform und Sozialleistungen

Trotz der finanziellen Beteiligung von Muslimen aus aller Welt wurde der Hauptteil der Baukosten von ca. 4 Millionen Goldpfund (Lira) – was 15% des Jahresbudgets des osmanischen Reiches für das Jahr 1909 entsprach – vom osmanischen Staat selbst bestritten. Aus dieser gemeinsamen Finanzierung resultiert aber die besondere Rechtsform der Hedschas-Bahngesellschaft als Waqf, einer unauflöschlichen, dem Gemeinwohl verpflichteten, religiösen Stiftung. In dieser Rechtsform besteht sie seit 1914 bis heute, was dazu dienen soll, sie – vor allem gegen ausländische Ansprüche – unveräußerlich werden zu lassen.

Die Hedschas-Bahngesellschaft richtete 1911 aber auch als eines der ersten Unternehmen in der arabischen Welt einen Pensionsfonds ein und stellte umfangreiche Sozialleistungen – wie z.B. Dienstwohnungen – bereit.



Foto links: Die alte Brücke bei Amman

Der Bau und die Streckenführung

Die Bauleitung übernahm der in Leipzig geborene Ingenieur **Heinrich August Meißner** (1862 – 1940), genannt **Meißner-Pascha**, welcher bereits seit den 1880er Jahren Eisenbahnen im osmanischen Reich baute. Nach seiner Planung entstanden unter Einsatz von 7000 Soldaten der osmanischen Streitkräfte (siehe [Foto links oben](#)) sowie einigen Privatfirmen, an die 1500 Brücken, zwei Tunnels und ca. 95 Betriebsstellen.

Der Bau der Strecke und der Bahnanlagen – von denen einige architektonisch herausragen – begann im Jahre 1900 und wurde trotz der Erschwernisse durch Hitze, Sandstürme, Wassermangel, Stammesunruhen u.v.a.m. bereits 1908 fertig gestellt. Die Bahn wurde in der seltenen Spurweite von 1.050 mm geplant, da in dieser Spurweite bereits eine Verbindungsstrecke zwischen der Hafenstadt



Beirut und Damaskus bestand, die zum Transport von (rollendem) Material benutzt werden konnte.

Foto unten: Der Hedschas - Bahnhof von Medina



Die Strecke verlief von Damaskus über Dar'a in Syrien und Amman in Jordanien mit Zweigstrecken nach Haifa (Israel) und Bosra (Syrien) nach Medina, die Verlängerung nach Mekka wurde aufgrund politischer Wirrnisse nie fertig gestellt, obwohl Pläne und Baumaterial schon vorhanden waren. Vor allem die Zweigstrecke von Dar'a nach Haifa ist aufgrund der Durchquerung des Ostafrikanischen Grabenbruchs eine Meisterleistung der Eisenbahnbaukunst. Die 161 km lange Strecke erreichte auf der Jordan-Brücke den mit -258 m tiefsten Punkt, den eine Eisenbahn oberirdisch in der Welt je erreicht hat. Von dort führte sie hinauf zum See Genezareth (-209m) und anschließend über eine Reihe von spektakulären Viadukten und Brücken durch die Schlucht des Flusses Yarmuk nach Syrien.



Foto oben: Yarmuk-Brücke;

Foto unten rechts: Jordanbrücke

Der erste Weltkrieg

Wie für die gesamte Region, brachte der Erste Weltkrieg insbesondere für die Eisenbahnen im nahöstlichen Raum radikale Veränderungen mit sich. Nachdem alle Eisenbahnen im osmanischen Reich unter das Oberkommando der Armee gestellt wurden, dienten sie vor allem dem Nachschubtransport in den Südwesten der arabischen Halbinsel und ins Zweistromland im heutigen Irak. Damit wurden sie – insbesondere die Hedschasbahn – ein bevorzugtes Kriegsziel für die britischen und französischen Truppen, aber auch Betätigungsfeld für deutsche und österreichische Eisenbahn-pioniertruppen.

Vor allem die regulären und irregulären Beduinentruppen unter **Thomas Edward Lawrence** (1888-1935) – genannt **Lawrence von Arabien** – zerstörten während des Arabischen Aufstandes (1916-1918) nicht unerhebliche Teile der Bahnanlagen und des rollenden Materials, welche nie mehr ersetzt werden konnten.

Der Erste Weltkrieg endete für den Nahen Osten mit der Aufteilung in Mandatsgebiete genannte Einflussphären: Frankreich erhielt den heutigen Libanon und Syrien, Großbritannien erhielt Palästina, das heutige Jordanien und den Irak. Entsprechend dieser Zerstückelung wurden auch mehrere Bahnverwaltungen eingesetzt, was einen regulären Betrieb zusätzlich erschwerte. Im Jahre 1924 befuhr letztmalig ein Zug die Gesamtstrecke zwischen Damaskus und Medina. Derzeit gibt es nur mehr Sonderpersonenverkehr und regionalen Güterverkehr auf Teilstrecken in Jordanien und Syrien.



(Foto oben: Zug in der jordanischen Wüste)

Das 20. Jahrhundert

Während des Zweiten Weltkrieges wurden kriegsbedingt einige Versuche unternommen, Strecken zu überholen und das rollende Gerät leistungsfähiger zu machen, welche aber fast alle nicht von nachhaltiger Wirkung waren. So wurde Anfang 1942 auf der Hedschasbahn auf Ölfeuerung umgestellt (was bis heute so blieb). Nach dem Zweiten Weltkrieg begann, vor allem aufgrund der politischen Rahmenbedingungen, der endgültige Niedergang der Hedschasbahn in national getrennten Eisenbahngesellschaften. Der Israelkonflikt und die Zerstrittenheit der arabischen Anrainerstaaten vereitelte eine notwendige eisenbahntechnische Kooperation im Nahen Osten. Seit Ende 2006 ruht jeder Planverkehr der Hedschasbahn, als die – zuletzt zweimal wöchentlich angebotene – Verbindung Amman – Damaskus eingestellt wurde. Zurzeit wird an einer normalspurigen Verbindung zwischen Amman und Damaskus „gebaut“ deren Fertigstellung aber aufgrund der anhaltenden politischen Unstimmigkeiten zwischen Jordanien und Syrien voraussichtlich noch sehr lange dauern wird.



(Text: Mag. Ernst Suppan **IN-BD** ;

Fotos aus: Museum Hedjazbahngesellschaft im Besitz der CFS)

siehe auch: <http://de.wikipedia.org/wiki/Hedschasbahn>



GKB-Sportverein

Verkehrsbetriebe Fußballturnier

GKB Team mit nur einer Niederlage zu Platz Fünf

Mit drei Siegen, einem Unentschieden und nur einer Niederlage belegte das Fußballteam der GKB beim Verkehrsbetriebe Fußballturnier 2010, das heuer im Viva Sportzentrum Steinbrunn im Burgenland ausgetragen wurde, den guten 5. Platz. 12 Mannschaften hatten für das Turnier genannt, leider mussten unsere Freunde vom Südtiroler Verkehrsverband SAD absagen, da wegen eines Umsteigeverkehrs am Pfingstwochenende alle Personalreserven gebraucht wurden.

Die Vorrunde wurde in zwei Gruppen gespielt. Angeführt von einem überragenden Kevin Klug [G-CC](#) (Foto rechts) startete unser Team mit einem 2:1 Sieg gegen die Mannschaft Servrail 2 (vormals Wagons Lits), wobei Kevin die Wiener mit seinen 2 Toren fast im Alleingang erledigte. Danach konnten die GKB Fußballer gegen den späteren, überraschenden Finalisten Stern und Hafferl ein beachtliches 0:0 erkämpfen, wobei Helmut Suppan (LEL bei [EB-TR](#)) kurz vor Schluss sogar den Sieg am Fuß hatte, jedoch beim Schuss abgedrängt wurde. Im dritten Gruppenspiel gegen die Klagenfurter Stadtwerke Verkehrsbetriebe gelang den Kärntnern ein Zaubertor mit der Ferse, das zweite Tor der Klagenfurter bei der 0:2 Niederlage in der Drangperiode auf den Ausgleich war nur noch Draufgabe. Im vierten Gruppenspiel gegen die Innsbrucker Verkehrsbetriebe gab es für unsere Truppe einen überlegenen 5:2 Sieg. Trotzdem reichte es in der Tabelle nur zu Platz 3 und somit zum Spiel um Platz Fünf. Dieses Spiel gegen das Team der WLB wurde mit 2:1 gewonnen, wobei Kevin Klug wieder mit 2 Toren, darunter einem wunderschönen Kopftor, zum Matchwinner avancierte. Sieger des Turniers wurden wie im Vorjahr die Wiener Linien, die im Finale die Mannschaft von Stern und Hafferl knapp mit 2:1 bezwang. Dritter wurde das Team Servrail 1.

Es war ein von unseren Kollegen aus dem Burgenland wunderbar organisiertes Turnier mit einem schönen Rahmenprogramm, vor allem aber eine Veranstaltung mit viel Freundschaftlichkeit und Herz. Bei der großen Abschlussparty mit Siegerehrung wurde bereits der Veranstalter für nächstes Jahr bekannt gegeben. Die SVB werden 2011 dieses bereits traditionelle Turnier ausrichten. Wir freuen uns auf Salzburg und bedanken und bei der Raaberbahn für die herzliche Gastfreundschaft!

(Text: Andreas Schwammerlin;
Fotos: Alois A. Wallner)



Foto oben stehend von links: Helmut Suppan [EB-TR](#), Michael Suppan [EB-TR](#), Florian Hampel, Gerhard Kosenburger [EB-PV](#), Gerald Sauer [EB-PV](#), Hockend von links: Andreas Schwammerlin (ZBR), Mario Walti [EB-TR](#), Christian Kaier, Kevin Klug [G-CC](#), Peter Schreiner, Johannes Renner [IN-BD](#) (Verschub)



Gkf-Vorstand Anton Schlögl geht

Mit 01. Juni 2010 hat der Bahnhofsvorstand des Graz Köflacherbahnhofs, Anton „Toni“ Schlögl, seinen aktiven Dienst bei der GKB beendet. Aus diesem Anlass lud er Freunde und Kollegen am 08. Mai zu einer gemütlichen Feier nach Voitsberg ins Restaurant Express ein.

Toni Schlögl begann bereits im Jahr 1975 seine Laufbahn bei der GKB als Fahrdienstleiter Nachwuchskraft und versah auf vielen Bahnhöfen der GKB Fdl-Dienst, ehe er bereits 1982 zum Bahnhofsvorstand des Bf Lieboch berufen wurde. 10 Jahre leitete er dort die Geschicke bevor er 1992 zum Graz Köflacherbahnhof wechselte. Er versah dort seinen Dienst als Vertreter des Bahnhofsvorstandes und für die Güterwagendisposition. Im November 2003 wurde er zum Vorstand des Graz Köflacherbahnhofs ernannt und leitete die schwierige Phase des Bahnhofumbaus und der Umstellung auf die moderne Sicherungsanlage ESTW mit großem Einsatz und hoher Kompetenz. Betriebsleiter Wolfgang Zlatar [IN-BD](#) bedankte sich bei Toni Schlögl in seiner Ansprache für dessen Verdienste und lobte sein „Eisenbahner-Talent“, das ihm quasi in die Wiege gelegt wurde, nachdem schon sein Vater im Dienst der GKB gestanden war. Seitens des Betriebsrates gab es Dankesworte für seine Kameradschaftlichkeit und die große Fürsorge für seine Mitarbeiter. Stellvertretend für alle Kollegen übergab Fdl Hannes Burkl, einen Reisegutschein. Toni Schlögl plant nämlich, nachdem er in Zukunft glücklicherweise über viel Zeit verfügen wird, einen Teilabschnitt der Transsibirischen Eisenbahn zu bereisen. Wir wünschen ihm alles Gute für seinen neuen Lebensabschnitt und würden uns freuen, einen Bericht über seine Reise mit der TRANSIB in der Drehscheibe lesen zu können. (F. Hinterhofer, A. Schwammerlin)



Aus unserer Postmappe

Sehr geehrter Herr Dr. Moschitz,
wie begeistert wir von der "Drehzscheibe" der GKB sind, zeigt beiliegende Zeichnung meines 6-jährigen Sohnes Christoph, der angeregt durch die Ausgabe zum 150-jährigen Dienstjubiläum der „671“ diese mit viel Freude erstellt hat. Selbstverständlich sind wir auch schon mit der „671“ mitgefahren.

Wir möchten uns auf diesem Wege bei Ihnen und Ihrem Team für die tolle Arbeit zur "Drehzscheibe" bedanken und freuen uns schon auf die nächsten informativen Ausgaben.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Robert Hartlieb MBA



Herzlichen Dank für die lobenden Worte und die schöne Zeichnung. Beides hat uns gleichermaßen gefreut!

Dr. Herbert Moschitz

Sehr geehrter Herr Doktor Moschitz,
Ich gratuliere dem Unternehmen GKB.

Der Allgemeinheit ist, so meine Annahme, wohl viel zu wenig bekannt, welch weithin fassenden Umfang die Geschäftstätigkeit der GKB hat.

Ich vergleiche die Aufbau- und Ablauforganisation der GKB ... mit den ähnlich effizient wirkenden Strukturen der ebenso privaten Rhätischen Bahn (RhB); diese ist die drittgrößte Schweizer Bahngesellschaft, ebenso, trotz „nur“ 1000 mm Spurweite, ein Vollbahnbetrieb (Netzlänge 400 km). Anhand der RhB-Hauspostillen "Info Rätica" lässt sich nachvollziehen, wie schlank der Betrieb organisiert ist und wie ebenso schlank insbesondere alle RhB-Baumaßnahmen umgesetzt werden.

Alles Hauptaugenmerk ist dem Kunden gewidmet. Entsprechend intensiv sind die Investitionen in das rollende Material: Das Beste vom Besten. Mit dabei die Firma Stadler. Die RhB hat selbstständig, weil als ihr eigener Generalunternehmer, den mit 19,9 km weltweit längsten Schmalspur-Bahntunnel errichtet: Der Vereinatunnel verbindet Klosters mit dem Unterengadin. (Siehe www.rhb.ch).

Ähnlich kundenorientiert agiert auch die Zillertalbahn AG. Diese baut die Strecke Jenbach – Mayrhofen (760 mm Spurweite) selektiv zweigleisig aus. Die Züge verkehren im 30-Minuten-Takt: 365 Tage, von morgens bis abends, im selben Rhythmus. Der Zugverkehr boomt und mit ihm der parallel geführte wie in die Fläche ergänzende Zillertalbahn-Busbetrieb. Mit Ansagen in den Fahrzeugen an die Fahrgäste, wann und wie diese Bus- und Zug-Anschlüsse erreichen. Musterhaft!

An Hand dieser Beispiele ist für mich nachgewiesen, dass die Forderung nach Förderung des Öffentlichen Verkehrs der Volkswirtschaft in nachhaltiger Weise zugute kommt.

Umso mehr gilt mein Wunsch dem Unternehmen GKB:

Ad multos annos!

Mit freundlichen Grüßen

Günter Auferbauer

Ganz Kurze Berichte

Diplomarbeit über GKB von Marco Fössl

Gerade rechtzeitig zum 150. Jubiläumsjahr der GKB hat an der Universität Graz **Marco Fössl** seine Masterarbeit in der Studienrichtung Betriebswirtschaftslehre, Management and International Business, zum Thema „Die Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. Eine historische Betriebsanalyse“ abgeschlossen. Die Arbeit wurde von Univ.-Prof. Dr. **Stefan Karner** betreut und stellt sowohl die Entwicklung des Bergbaus als auch der Eisenbahn bis in die Gegenwart dar. Mag. **Marco Fössl**, der als Mitglied des Eisenbahnermusikvereins Knittelfeld (<http://www.emv-knittelfeld.at/>) auch privat zur Eisenbahn Bezug hat, startet seine Berufslaufbahn allerdings bei AIMS in Premstätten, wofür wir ihm viel Erfolg und alles Gute wünschen!

(HM)

Stadt Graz: Ehrenzeichen in Gold für Prof. Tezak

Der Grazer Stadtsenat beschloss Ende April 2010 einstimmig Prof **Sepp Tezak** in Anerkennung der Verdienste um die Stadt Graz das Ehrenzeichen der Landeshauptstadt Graz in Gold zu verleihen.

Mehr auf: <http://www.graz.at/cms/beitrag/10142830/1618648/>

Wir gratulieren herzlichst!

(HM)

EB-GV Neuer Leiter:

Mag. Kurt Sever

Per 1. Mai 2010 wurde Mag. **Kurt Sever** neuer Abteilungsleiter für das Profit-Center Güterverkehr.

Der bisherige Leiter **Wolfgang Zlatar**, der auch Betriebsleiter **G-BL** und Abteilungsleiter des Betriebsdienstes **IN-BD** ist, wird nach wie vor als Stellvertreter zur Verfügung stehen.

Prok. Peter Kronberger, **EB**



Gleisverlegung nach Windbruch am 16. Mai 2010

Um 07.20 Uhr meldete der Zugführer des P 8590, Koll. **Gerald Sauer** **EB-PV**, dass zwischen Preding-Wieselsdorf und Alling-Tobisegg in Km 13,5 ein Baum auf den Gleisen liegt. Ein neben der Bahn wohnender Landwirt beseitigte das Hindernis mit einer Motorsäge und Pz 8590 konnte die Fahrt mit 15 Minuten Verspätung fortsetzen.

(PK)

Neue Fahrdienstleiterin Astrid Kürzl

Aufgrund der am 7. Mai 2010 erfolgreich abgelegten Dienstprüfung und Verwendungsprüfung für Fahrdienstleiter (Transportfachprüfung / betrieblicher Teil) und des am 11. Mai 2010 erfolgreich abgelegten zusätzlichen sicherungstechnischen Teiles der Dienstprüfung, wird Koll. **Astrid Kürzl** **IN-BD** ab sofort als selbstständige Fahrdienstleiterin verwendet.

(WZ)



EB-TR : Neue Triebfahrzeugführer

Im Ausbildungszentrum der GKB (**EB-TR-AZ**) unter der Leitung von **Heribert Hanel**, wurden in einer 9-monatigen Ausbildungszeit fünf neue Triebfahrzeugführer praktisch und theoretisch geschult und am 20. und 21. Mai 2010 haben sie die theoretische und praktische Prüfung zum Triebfahrzeugführer mit Erfolg abgelegt.

EB-TR-AZ wünscht den neuen Kollegen im Triebfahrzeug-Dienst „Allzeit gute Fahrt und Bahn frei!“

Am Foto rechts: stehend v.l.n.r. die neuen Tzfz **Christian Schöggler** (LTE), **Manfred Koch** (GKB), **Andreas Scherr** (GKB), **Andreas Schmuck** (GKB), **Michael Suppan** (GKB) und die Ausbilder vorne kniend v.l.n.r.: **Herbert Ehmann**, **Franz Scheicher**, **Karl-Heinz Grubelnik** (und nicht am Foto **Manuel Korber**), (alle **EB-TR-AZ**) (K.-H. Grubelnik)



EB-IH-LA : Aufnahmetest

Am 23. April 2010 traten zehn Bewerber zum Eignungstest für Lehrlinge in der GKB Werkstätte an. **Siegfried Tilzer** (**EB-IH-LA**) Lehrlingsbeauftragter der Werkstätte nahm sich der Kandidaten im Sitzungszimmer der Direktion am Graz Köflacherbahnhof an. Nach dem Test (siehe Fotos rechts) gab es noch eine Führung durch die Werkstätte.

Auf Grund der Testergebnisse wurden am 7. Mai 2010 durch Fr. Mag. **Michaela Weyland** (**G-PE**) im Personalbüro die Aufnahmegespräche geführt. Drei Bewerber wurden schließlich für eine Lehrausbildung in der GKB-Werkstätte ab 1. September 2010



aufgenommen. Es sind dies:

Anton Eckhart, Berufswunsch Schlosser,
Georg Konrad, Berufswunsch Kfz-Elektriker,
Oliver Pommer, Berufswunsch Kfz-Techniker.

Foto links: Die Lehrstellenbewerber 2010 mit Ausbildungsleiter **Siegfried Tilzer** (**EB-IH-LA**) (HM)

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Die **Mitarbeiterzufriedenheitsbefragung** wurde heuer im April durchgeführt. Die Beteiligungsquote war mit etwas über 30%, auch im Vergleich mit anderen Unternehmen, erfreulicherweise sehr hoch. Mitte Juni wird von der Geschäftsführung über die Umsetzung der daraus abgeleiteten Maßnahmen entschieden. Schon im Juli werden erste Schritte gesetzt. Jeder interessierte Mitarbeiter kann die Detailergebnisse in der eigenen Abteilung erfahren bzw. im Intranet bei **G-PE** abrufen.

Mag. Michaela Weyland **G-PE**



BETRIEBSRATSAKTION!**T – SHIRT LOK 671****€ 3.-**

Größen S,M,L,XL

T – SHIRT LOK 56.3115**€ 3.-** Größen S,M,L,XL**T – SHIRT 150 JAHRE SÜDBAHN****€ 3.-**

Größen M,L,XL

GKB RUCKSACK € 12.-

Erhältlich im GKB Betriebsratsbüro Graz Köflacherbahnhof! Telefonische Bestellungen unter 0316/59 87 291, Bestellungen per Mail unter Betriebsrat@gkb.at

Aktuelle Termine 2010

10. – 11. 07. 2010: 125 Jahre Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg
Infos zur Sonderfahrt Wien-Mureck-Wien mit 2143.35 am 10. Juli gibt es bei erlebnisbahn@oebb.at und unter 0664 / 617 80 36.

Am 11. Juli wird der **Rote Blitz der GKB** von Graz mit einem Beiwagen nach Mureck kommen. Hier ist neben der Marken- und Postkartenausstellung auch noch die Amateurfunkanlage aufgebaut und gegen 13:30 Uhr haben wir die Präsentation des im Sutton-Verlag erscheinenden Buches „125 Jahre Radkersburger Bahn“ geplant. **Nähere Infos und Fahrkarten** gibt es bei den Freunden der Radkersburger Bahn armin.klein@aon.at oder unter 0664/272 11 99.

**Vorankündigung****5. GKB-Mitarbeiterfest**

Die Geschäftsführung lädt am

10. September 2010
um 13.30 Uhr ins

Technische Eisenbahnmuseum
Lieboch

zum 5. GKB-Mitarbeiterfest ein.

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

Anmeldungen nimmt der Zentralbetriebsrat Herr Schwammerlin gerne unter der Telefonnummer 0316/598 7-290 oder unter schwammerlin.andreas@gkb.at entgegen.



Vorschau: Die Beiträge von Viktor Auer **BB** über „Busmechaniker“ und von Ing. **Andreas Konecnik** über seine GKB-Modelle (Teil 3) und über die Modellausstellung in der Eishalle Hart mussten aus Platzgründen zurückgestellt werden und folgen in der Augustausgabe, die als Schwerpunkt die GKB-Werkstätte **EB – IH** und die Spatenstichfeier der neuen Halle vom 14. Juni 2010 haben wird.

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: August 2010
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. Juli 2010

IMPRESSUM

„Dreh Scheibe“ – 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
 Herausgeber: Abt. G-PR
 Redaktion: Dr. Herbert Moschitz (HM)
Anschrift alle: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
 Direktion Graz,
 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41

Druck:
 KHT Druck Thaler
 8055 Graz
 Auflage: 3.000
 y Dreh Scheibe 50 -
 Juni 2010.doc

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311**E-Mail:** gkb.drehscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

KOHLE, DAMPF & SCHIENE



Ab 3. Juni im
Technischen
Eisenbahn
Museum
Lieboch
(TEML)

Informationen:

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



CODIERZONE