

Drehscheibe

51

August 2010

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

AUF UNS FAHREN SIE AB

Erster neuer GKB GTW in Österreich



High Noon in Hohenau: Zu Mittag am 8. 8. 2010 erreichte der erste GTW in Schlepplage vom Herstellerwerk in Polen kommend über Tschechien den österreichischen Grenzbahnhof Hohenau, von wo er mit eigener Kraft fahrend durch GKB Triebfahrzeugführer nach Wien West überstellt wurde (mehr auf Seite 24).
(Foto: Dr. Erich Stadlober)

Weitere Themen dieser Ausgabe sind:

GTW: In einem Polenstädtchen2	EB-IH-PK Manfred Zöher 8	200 Jahre Eisenbahnen am Erzberg 20
EB-IH Spatenstich am 14. Juni 2010.....3	Weitere Mitarbeiter in EB-IH 8	Ganz Kurze Berichte 22
EB-IH DI Dr. Erich Stadlober 5	EB-IH Team E („Elektrik“) 9	BB und „Hilfe für das herzkranken Kind“ 22
EB-IH Ing. Helmut Muster 6	EB-IH Team M („Mechanik“) 10	Neuer Gefahrgulbeauftragter 22
EB-IH Gliederung der Werkstätte 2010 7	EB-IH Team S („Schweißen“) 11	Chefkoch Ing. Erwin Benschitz EB-IH 22
EB-IH-EN Ing. Erwin Benschitz 7	EB-IH Kurze Werkstättengeschichte 12	Große Konzerte mit Blasmusik 22
EB-IH-EN / CO IN-BD-ZL Th. Ottsoffski 7	GKB - Börsenreport 15	Kohle, Dampf & Schiene 23
EB-IH-PK Peter Hösch 7	LR Manfred Wegscheider besucht GKB 15	Andrew Sanders tollstes Zauberkunststück 23
EB-IH-OM / -LA / -PK Siegfried Tilzer 8	BB : GKB - Busmechaniker 16	„Musikalisch unter Volldampf“ 23
	Koralmbahn aktuell 17	Aktuelle Termine und Vorschau 2.Hj.10 24
	Modelle (3.): Güterverkehr und Baudienst 19	IMPRESSUM 24



GTW: In einem Polenstädtchen ...



... nämlich in Siedlce entstanden am 22. Juli 2010 diese Aufnahmen von der Vorabnahme unseres ersten Triebwagens. Am Foto oben von der Zwischenwagen v.l. DI Dr. Erich Stadlober (GKB), Heinz Magele (GKB), Ronald Streich (Stadler), MinR DI Dr. Karl-Otto Endlicher (BMVIT), Mag. Astrid Suppan (GKB), Prok. Peter Kronberger (GKB), Rene Brauchli (Stadler). Am Foto rechts oben ein erster Blick in den Führerstand. Rechts: Ausfahrt aus dem Endmontagewerk in Siedlce, Polen. Unten: GTW auf Probefahrt in Gesellschaft mit polnischen Fahrzeugen im Bahnhof Luków (Woiwodschaft Lublin). (Fotos: P. Kronberger; Fa. Stadler)



EB - IH : Spatenstich am 14. Juni 2010



Am 14. Juni erfolgte der Spatenstich zur neuen Servicehalle am Graz Köflacherbahnhof. Nach einer kurzen Ansprache von GKB-Gen.-Dir. Mag. **Franz Weintögl** und Zentralbetriebsratsobmann **Andreas Schwammerlin** vor den Mitarbeitern der GKB-Werkstätte und Vertretern der am Bau beteiligten Firmen, schritt man gemeinsam zur Tat und gab damit das Signal zum Baubeginn.

Am Foto oben v.l.: Ing. Franz Polansek **IN-FC**, DI Dr. Erich Stadlober **EB-IH**, Prok. Mag. Dr. Rudolf Kores **IN**, BM Ing. Johann Friesacher, DI Sonja Scherr, DI Markus Lederer, Ing. Franz Lederhaas, Gen.-Dir. Mag. Franz Weintögl, Prok. Peter Kronberger **EB**, Ing. Helmut Muster **EB-IH**.

Anschließend gab es noch eine kleine Stärkung mit einem letzten Blick auf den bereits auf den Abbruch wartenden Teil der bestehenden Triebwagenhalle (Foto rechts). Diese wurde durch eine flink aufgezugene Wand vom zweiten Hallenteil abgetrennt, in welchem die laufenden Instandhaltungsarbeiten von den Kollegen der Werkstätte unter nun vorübergehend bedeutend erschwerten Bedingungen weiterlaufen müssen.

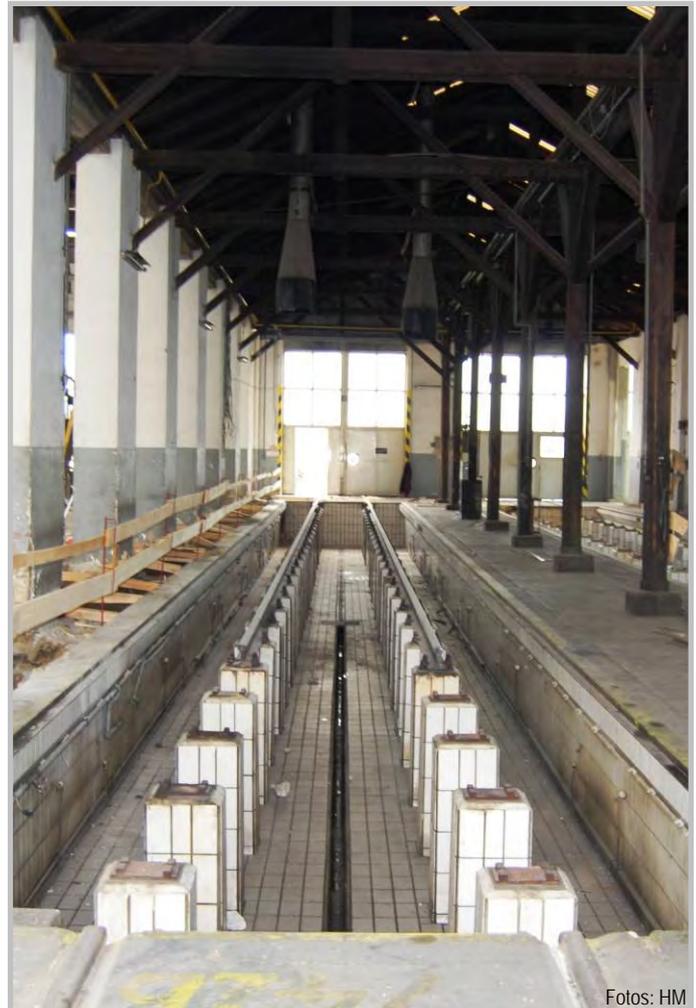
Die technischen Details

Die neue Servicehalle südlich des Verwaltungsgebäudes II wird eine Länge von 71,45 m und eine Breite von 21,60 m haben. Die Gesamtaußenfläche beträgt 1.543,32 m².

Die Hallenkonstruktion besteht aus Fertigteilstützen aus Beton mit einem Flachdach mit Trapezblecheindeckung und einer Fassade mit gedämmter Kassettenkonstruktion mit hinterlüftetem Trapezblech.

In der Halle werden zwei Gleisanlagen mit einem Gleisabstand von 9,00 m angelegt, eine aufgeständerte dreiteilige Grube mit Dacharbeitsbühne und eine einteilige Grube mit Hebebockanlage. Im Bereich der Dacharbeitsbühne (176 m²) wird ein Lager für Schwerregale eingerichtet. An der westlichen Schmalseite wird eine zweite Lagerfläche (125 m²) für Schwerregale und eine Dieselrauchgasabsauganlage errichtet.

Die Baufertigstellung der Hochbauarbeiten ist im Dezember 2010, die Inbetriebnahme erfolgt im Februar 2011.

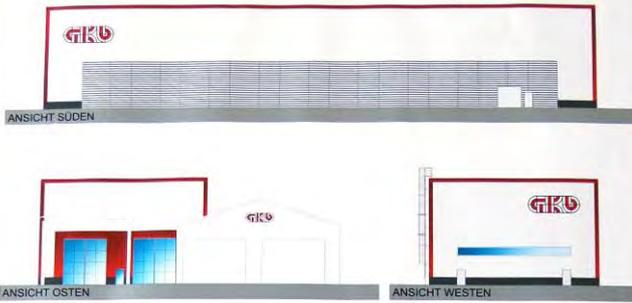


Fotos: HM





GKB SERVICEHALLE



BAUHERR



PLANUNG + ÖBA



BAUMEISTER



BAUKG



Zu den Fotos: Der Anfang des Neuen war das Ende des Alten.
(Foto links unten von Ing. E. Benschitz; Foto rechts unten von A. Wallner; alle weiteren HM) (Fortsetzung auf Seite 14)



EB - IH: DI Dr. Erich Stadlober

Die Eisenbahnwerkstätte am Graz Köflacherbahnhof ist nur wenige Jahre nach der Betriebsaufnahme auf der Köflacherbahn errichtet worden und kann auch auf fast eineinhalb Jahrhundert Bestand zurückblicken. Die letzten 25 Jahre davon hat Dipl.-Ing. Dr. tech. **Erich Stadlober** diesen Unternehmensbereich geleitet und zu einem modernen, ISO-zertifizierten Werkstättenbetrieb entwickelt.

Erich Stadlober, der bis einschließlich Jänner 2010 auch GKB-Betriebsleiter gewesen ist und neben der Leitung der Werkstätte bis Ende April 2010 auch für die Zulassungsstelle verantwortlich war, bereitet sich auf seinen Übertritt in den Ruhestand per 31. August vor. Die **Drehscheibe** hat daher nichts unversucht gelassen, um mit ihm noch ein ausführliches Gespräch zu führen.

Drehscheibe: Herr Dr. Stadlober, zusätzlich zu Ihrer Aufgabe als Werkstättenleiter sind Sie zurzeit mit dem GKB-Projektteam im Lieferprozess der neuen Triebwagen unterwegs, haben nun gerade die halbe Triebwagenhalle abtragen lassen und vor ihrem Fenster arbeiten die Baumaschinen am Bau der neuen Servicehalle. Das sieht nicht nach baldigem Ruhestand aus.

Stadlober: Die Mitarbeit an der Beschaffung der neuen Triebwagen und die Planung sowie Umsetzung des Neubauprojektes der Servicehalle waren für mich natürlich

bedeutende Meilensteine in meiner Laufbahn und gleichzeitig krönender Abschluss meiner Tätigkeit. Meinem Nachfolger Ing. Helmut Muster steht nun die anspruchsvolle und interessante Aufgabe zu, diesen Prozess fortzusetzen.

Drehscheibe: Gehen wir noch einmal an den Beginn Ihrer Laufbahn zurück. Sie haben in Graz studiert?

Stadlober: Ja, an der TU und kam dann nach 5-jähriger Tätigkeit in der Privatwirtschaft als junger Maschinenbauingenieur zur GKB und durfte alle Bereiche des Eisenbahnwesens kennenlernen, von der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, der Einschulung als Fahrdienstleiter verbunden mit der Ablegung der Verkehrsfachprüfung bis zur eisenbahnspezifischen technischen Ausbildung mit Ablegung der maschinentechnischen Fachprüfung, – die klassische Ausbildung zu einem „gestandenen Eisenbahner“. Mich faszinierte an meiner Tätigkeit einerseits die erforderliche Vielseitigkeit hinsichtlich der fachlichen Problemstellungen, die ein weit gestreutes Wissen in beinahe allen maschinenbaulichen Teilgebieten, elektrotechnische und elektronische Kenntnisse erforderte. Andererseits brachte das Berufsleben fast täglich neue Herausforderungen bezüglich der Reparaturabwicklung und des

Ressourceneinsatzes, die durch kurzfristig auftretende Fahrzeugausfälle erforderlich wurden, nachdem unser Fahrzeugpark nur die notwendigsten Reserven aufweist.

Drehscheibe: Was waren da die Voraussetzung für Ihre erfolgreiche Tätigkeit?

Stadlober: Eindeutig die Mitarbeiter mit deren fachlichen Kompetenz und deren menschlichen Qualitäten. Zum Erfolg der Werkstätte mit ihren vielfältigen Aufgaben trägt jeder einzelne Werkstättenmitarbeiter – meine Person mit eingeschlossen – als Teil eines gesamten Teams bei. Wie eben die Funktion eines jeden Rädchens im Uhrwerk für das Vorwärtsbewegen der Zeiger notwendig ist.

Drehscheibe: Worauf haben Sie da am meisten Augenmerk gelegt?

Stadlober: Mein immerwährendes Hauptaugenmerk in meiner 25-jährigen Tätigkeit als Werkstättenleiter mit Zuständigkeit für die komplette Fahrzeugtechnik lag in der rechtzeitigen Bereitstellung technisch einwandfreier und sicherer Fahrzeuge. Wir waren nie gezwungen Fahrzeuge anzumieten, darauf bin ich stolz.

Drehscheibe: Was sind Ihre Wünsche für die Zukunft der GKB Werkstätte?

Stadlober: Der Werkstättenbetrieb und seine Mitarbeiter sind mir natürlich im Laufe der Zeit ans Herz gewachsen. Somit wünsche ich diesem eine erfolgreiche Zukunft mit vollen Auftragsbüchern, wirtschaftlichen Erfolg aber auch weiterhin viel Teamgeist bei der Bewältigung der Aufgaben.

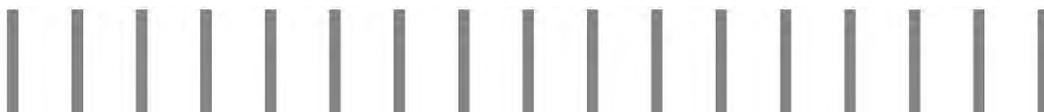
Drehscheibe: Und Ihre persönlichen Wünsche an die Zukunft? Haben Sie schon konkrete Pläne?

Stadlober: Eigentlich nicht, ich habe jetzt noch vieles aufzuarbeiten, wozu ich in den letzten Jahren nicht gekommen bin. Daneben möchte ich verstärkt meinen sportlichen Aktivitäten wie Laufen, Wandern und Klettern nachkommen, Weiterbildung betreiben, meine Fremdsprachenkenntnisse auffrischen, reisen und mich mehr meiner Familie widmen.

Abschließend bedanke ich mich bei allen meinen Vorgesetzten, Kollegen und Mitarbeitern, auch bei jenen, die sich schon im Ruhestand befinden, die mit mir ein Stück gemeinsamen Lebensweges im Rahmen des Berufslebens gegangen sind und die ich zum Teil persönlich näher kennenlernen durfte, aufrichtig für das Vertrauen, die Unterstützung und für die Mitarbeit und wünsche Ihnen/Euch alles Gute für die Zukunft.

Drehscheibe: Und wir werden diese Wünsche gerne weitergeben und wünschen auch Ihnen alles Gute für den neuen Lebensabschnitt, „Berg Heill“ für alle neuen Touren und danken für Ihre Bereitschaft zu diesem Gespräch!

(Foto vom 4. August 2010: HM)



EB - IH: Ing. Helmut Muster

Seit 6. April 2010 ist der gebürtige Stainzer Ing. Helmut Muster als stellvertretender Leiter der GKB-Werkstätte am Graz Köflacherbahnhof tätig. Helmut Muster, besuchte in Graz die Schule und erlernte den Beruf des Kfz-Mechanikers, legte dann die Gesellen- und Meisterprüfung für das Kfz-Gewerbe bei Fa. ÖAF-MAN, ab. Die HTL-BULME absolvierte er im Abendlehrgang und arbeitete als technischer Angestellter bei Daimler Chrysler in Graz-Raaba und als technischer Betriebsleiter bei der Fa. Lenhardt Fahrzeugbau. Zu ersten Berührungen mit der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH kam es in den 1980er Jahren als Helmut Muster von der Fa. ÖAF-MAN als Kfz-Mechaniker bei der Inbetriebnahme der Triebwagenreihe VT 70.01 bis VT 70.13 mitwirkte.

Drehscheibe: Herr Ing. Muster, wir haben Sie nun kurz vorgestellt. Sie waren schon am Beginn Ihrer Berufslaufbahn für die GKB aktiv. Erinnern Sie sich noch, wie es damals war?

Muster: Ja, und ich denke gerne an diese Zeit zurück. Natürlich hat sich hier inzwischen vieles verändert, aber einige der damaligen Kollegen habe ich jetzt hier wieder getroffen. Mich hat damals hier der kameradschaftliche Umgang der Kollegen in der Werkstätte beeindruckt, obwohl die Arbeitsbedingungen um einiges schlechter waren, hat es ein gutes Arbeitsklima gegeben.

Drehscheibe: Und wie erleben Sie das Arbeitsklima heute hier?

Muster: Es ist auch heute gut, aber ähnlicher, wie es auch in anderen Betrieben ist. Damals war es für mich, der ich von außen gekommen bin, halt auffallend. Vielleicht auch, weil wir uns in der Pause immer um einen der großen Öfen zum Aufwärmen zusammengesetzt haben. Heute gibt es innerhalb der Teams immer noch einen guten Zusammenhalt, den ich noch weiter fördern möchte.

Drehscheibe: Wie waren Ihre ersten hundert



EB - IH

Ing. Helmut Muster

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 350

E-Mail: muster.helmut@gkb.at

dass zumindest ein Etappenziel in Sicht ist.

Drehscheibe: Stichwort Ziel, was ist Ihr Ziel für das erste Jahr?

Muster: Den hohen Standard halten, den Dr. Stadlober während seiner Zeit aufgebaut hat und dann mit den neuen Triebwagen in einer neuen Servicehalle mit neuem Schwung in das 151. Jahr der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

Drehscheibe: Dafür wünschen wir Ihnen und Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der GKB-Werkstätte alles Gute und viel Erfolg! Wir danken für das Gespräch!

(Interview und Foto: HM)



Abb. links: Auch Lupo Karlheinz Hammer hat die Schlüsselübergabe im Blick!



EB - IH: Gliederung der Werkstätte 2010

Das Engineering-Team **EB-IH-EN** der Werkstätte ist im Organigramm der Werkstätte als Stabstelle angesiedelt.

Vereinfacht ausgedrückt erledigt das Engineering-Team alle Aufträge und Projekte, die einerseits über das Tagesgeschäft der Koordinatoren hinausgehen und andererseits wertvolle Zeit des Werkstättenleiters beanspruchen würden.

Die Tätigkeiten umfassen:

- derzeit die gesamte Bauprojektentwicklung und -koordination der neuen Servicehalle inklusive der Ausarbeitung der Angebotsunterlagen für die Werkstatteinrichtung
- Pflege und permanente Entwicklung des EDV-gestützten Instandhaltungs-Managementsystems Zedas Asset, in dem mittlerweile eine Vielzahl sicherheitsrelevanter Daten unseres Rollmaterials erfasst und verwaltet werden (Fristenplanung, Unfälle, alle Reparaturen seit 2003, Radprofilen, etc.)
- Planung und Auftragsüberwachung von Hauptreparaturen und Revisionen
- Refurbishment-Projekte, d.h. Nachrüstung & Modernisierung von Komponenten auf und in Schienenfahrzeugen
- Überprüfung von Schienenfahrzeugen auf deren Betriebssicherheit (Sicherheits-Checks) im Auftrag des Werkstättenleiters, Probefahrten
- Inbetriebsetzung von Schienenfahrzeugen nach der Revision
- Fremdaufträge, die im Umfang und Projektdauer über das Tagesgeschäft der Koordinatoren hinaus gehen
- Tätigkeit als CAD-Konstrukteure mit 2D, z.T. auch 3D-Software bzw. Erstellung von Stromlaufplänen
- Erstellen von Prüf- und Checklisten, Prüfanweisungen und Protokollen für das QM-System
- Arbeit als „Messtechniker“ wie z.B. Schallpegelmessungen, Auslesen der INDUSI-Fahrzeugeinrichtungen, Auslesen von Fahrzeugsteuerungen inkl. Fehlersuche, VEXAT-Messungen, Messungen im Rahmen von Sicherheits-Checks von Schienenfahrzeugen, etc.
- Ausarbeitung der technischen Beschaffungsunterlagen für Schienenfahrzeugkomponenten, Arbeitsmittel, Werkzeuge und infrastrukturelle Werkstatteinrichtung; technische Detailplanung in Zusammenarbeit mit den Lieferanten
- Information und Unterweisung der ArbeitnehmerInnen gem. Arbeitnehmerschutzgesetz (ASchG)
- Kontaktperson zur Fachkraft für Arbeitssicherheit (**G-AS**)

EB-IH-EN Ing. Erwin Benschitz



Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind einerseits die GKB Diesel-lokomotiven, E-Lokomotiven und die Personenwaggons, andererseits die Fahrzeugelektrik, -elektronik, Fahrzeugsicherungstechnik, die Prüfung überwachungspflichtiger Anlagen und Komponenten, Erstellung von Prüflisten und der gesamte Bereich der Arbeitssicherheit mit Schnittstellenfunktion zur Sicherheitsfachkraft. Zurzeit fällt dazu noch die Bauprojektentwicklung und die Planung der Werkstatteinrichtung an.

Wenngleich Ing. Erwin Benschitz und Thomas Ottschoffski dieselbe Stellenbeschreibung besitzen, hat jeder seine persönlichen Schwerpunkte:



EB-IH-EN /-CO / IN-BD-ZL Thomas Ottschoffski

Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind einerseits die GKB-Diesellokomotiven und Güterwagen, andererseits die Behandlung von Gleisbaufahrzeugen im Rahmen der Abwicklung von Fremdaufträgen (jeweils bis hin zur Revision). Im Zusammenhang mit Refurbishment & Modernisierungsprojekten obliegt ihm auch die Auslegung von z.B. Antriebssträngen und die Remotorisierung von Diesellokomotiven. Des Weiteren führt er die Inbetriebsetzung von Triebfahrzeugen nach Revision und Sicherheits-Checks durch und erledigt alle in Verbindung mit der Einstellung von Schienenfahrzeugen in den Fuhrpark der GKB anfallenden Arbeiten.

Weitere Tätigkeitsbereiche sind die Pflege und permanente Entwicklung des EDV-gestützten Instandhaltungsmanagementsystems, in dem alle präventiven und korrektiven Instandhaltungstätigkeiten abgewickelt werden, sowie die Schnittstelle zur Controlling-Abteilung. Seit Anfang Mai zählt auch die Zulassung von Fahrzeugen am Streckennetz der GKB zu seinem Aufgabenbereich (**IN-BD-ZL**).

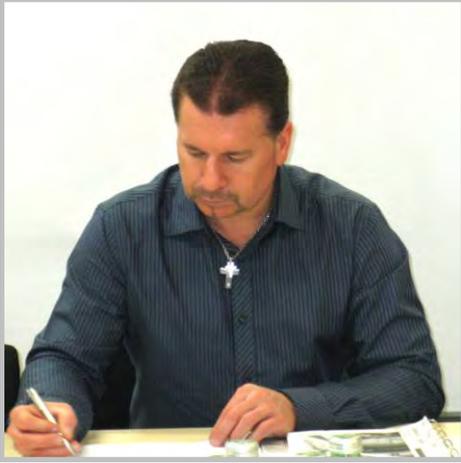
EB-IH-PK Peter Hösch

Seit 33 Jahren ist Peter Hösch für die GKB tätig, erst in der Autowerkstätte, seit 1990 nun in der Eisenbahnwerkstätte. Sein Tätigkeitsbereich als Prozesskoordinator (**-PK**) erstreckt sich über den gesamten mechanischen Bereich und er hat auch die Befähigung zur Lehrlingsausbildung zusammen mit Koll. Tilzer.

Ein Schwerpunkt seiner Arbeit liegt in der Auftragsabwicklung der präventiven und korrektiven Instandhaltungstätigkeit an Diesellokomotiven. Im Rahmen von Fahrzeugrefurbishment betreut er z.B. Remotorisierungstätigkeiten, des Weiteren ist er bei der Unfallsschadenreparatur federführend. Er bedient sich dabei des EDV-gestützten Instandhaltungssystems, mit dem er auch alle Arbeiten dokumentiert.

Privat ist er in seiner Heimatgemeinde St. Josef als rühriger Organisator und derzeitiger Gemeinderat aktiv.



EB-IH-QM / -LA / -PK Siegfried Tilzer

Als Prozesskoordinator (**-PK**) ist er zuständig für den Bereich Funk und Elektrotechnik im Fahrzeugbereich und auch für die Elektrotechnik im Infrastrukturbereich und dort auch für die Kontakte zu den unterschiedlichen EVUs, von denen die GKB ihren Strom beziehen.

Über seinen Verantwortungsbereich **-LA** (Lehrlingsausbildung im Bereich der Werkstätte) haben wir in der *Drehzscheibe* 45 im August 2009 ausführlich berichtet, wo 10 Jahre Lehrlingsausbildung in der GKB-Werkstätte gefeiert wurden.

-QM steht für Qualitätsmanagement und umfasst die Koordination in diesem Bereich seit der Vorbereitung auf die Erstzertifizierung 2003, wo die GKB-Werkstätte als erster Teilbereich der GKB nach EN ISO 9001:2000 zertifiziert worden ist.

Bei so vielseitigen Aufgaben wundert es daher nicht, dass **Siegfried Tilzer** auch privat in unterschiedlichen Funktionen aktiv ist, als Gründungsmitglied des heimatischen Sportvereins, Gemeinderat, Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr u.a.m.

**EB-IH-PK** Manfred Zöhrer

Manfred Zöhrer hat seinen Tätigkeitsschwerpunkt im Bereich Schweißtechnik und Metallbearbeitung. Im heurigen Jahr war er bereits bei der umfangreichen Instandsetzung unserer „671“ federführend tätig und hat wesentlichen Anteil am Aufbau des Schweißfachbetriebs in der Werkstätte. Als Fachmann für Wagenbau ist er sowohl für Güter- als auch Personenwagen zuständig.

Verbindend tätig ist er auch privat: Am **Foto unten** in der Rolle des Standesbeamten der Gemeinde Lieboch bei der Trauung von **Koll. Andreas Suttner** (**BB**) (siehe Bericht auf S. 23). Der Wagenbauer ist auch privat mit dem Wohnmobil und als Hobby-Radsportler jenseits von Schiene und Straße unterwegs.

Weitere Mitarbeiter in **EB-IH****Werner Kremser**

betreut die laufende Arbeit mit dem Instandhaltungssystem, die Datenerfassung, assistiert den Prozesskoordinatoren und, wenn nötig, springt **Werner Kremser** auch im Sekretariat der Werkstätte als Vertretung ein und betreut gemeinsam mit **Anna Zlatar** das Time-Management.

Mit der Meisterprüfung in einem völlig anderen Bereich, nämlich als Heilmasseur, legt er in seinem Zweitberuf im eigenen Massagestudio in Fernitz Hand an, wo er seit mehr als einem Jahrzehnt freiberuflich tätig ist.

Womit wir beim alphabetischen Schluss, in Wirklichkeit aber im Zentrum der Werkstättenverwaltung angelangt sind und im Zentrum ist, wie so oft, eine Frau:

Anna Zlatar

führt seit einigen Jahren bereits das Sekretariat der Werkstätte und ist somit mit allen Agenden der Sekretariatsverwaltung, der Rechnungslegung und der Abrechnung befasst und dazu noch Qualitätscoach.



(Texte und Fotos: **EB-IH** / HM / privat)



EB - IH: Team E („Elektrik“)

Das „Team Elektrik“ mit Teamleiter **Franz Pichler** und Teamleiter-Stellvertreter **Helmut Tinnacher** umfasst insgesamt 10 MitarbeiterInnen mit einem Lehrling und ist zuständig für alle Aufgaben aus den Bereichen Fahrzeugelektrik, -elektronik, Funk, Beschallung, fachbezogene Fristarbeiten und auch teilweise für Elektrotechnik im GKB-Infrastrukturbereich.

Neue Aufgaben bringt für das **Team E** auch der neue Stadler GTW, in den erst in Graz der GKB-Zugfunk eingebaut werden wird und der als Triebfahrzeug der neuesten Generation auch über immer mehr modernste Elektronik verfügt.

Zum Team E zählen

Franz Pichler (Teamleiter)
 Helmut Tinnacher (Teamleiter-Stv.)
 Matthias Dangl
 Stefan Eibisberger
 Anja Gerold (-)*
 Gilbert Haas
 Josef Haring (-)*
 Martin Jauk
 Kevin Lieb (Lehrling) (-)*
 Mario Pichler
 Martin Weichart

*(-) ... ohne Foto
 (HM, Fotos: Siegfried Tilzer)



Team E von links: Helmut Tinnacher, Stefan Eibisberger, Mario Pichler, Matthias Dangl, Gilbert Haas, Martin Jauk, Franz Pichler



EB - IH: Team M („Mechanik“)

Zum Team M zählen:

Gerhard Löscher,
(Teamleiter)
Christian Fickler, (Tl.-Stv.)
Bernd Bartl,
Bernd Bernardin, (Lehrling)
Andreas Fras, (Lehrling)
Karlheinz Hammer,
Daniel Hanel, (Lehrling)
Josef Hasawenth,
Karl Klug,
Jürgen Koinegg, (Lehrling) (-)*
Gerhard Luger,
Philip Oman,
Oliver Peer,
Andreas Peter, (-)*
Mario Pickl,
Franz Priettl,
Anton Schreiner,
Mark Schwarzl, (-)*
Michael Schwindsackl,
Sonja Soinegg, (Lehrl.) (-)*
Karl Suppan,
Daniel Verhofsek (-)*,
Anton Wolf.

*(-) ... ohne Foto



Foto: Franz Priettl, Andreas Fras

Das „Team Mechanik“ mit Teamleiter Gerhard Löscher und Teamleiter-Stv. Christian Fickler umfasst insgesamt 18 Mitarbeiter und 5 Lehrlinge und ist zuständig für alle mechanischen Reparaturen, Fristarbeiten und Service, Motorreparaturen und die Pneumatik.

Eine besondere Anforderung sind die Reparaturen nach Unfällen und als spezielle Herausforderung des heurigen Jahres, die Arbeitssituation während des Umbaus bzw. Neubaus der Servicehalle, die allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Werkstätte zusätzliche Belastungen bringt. So muss man derzeit auf rund 2/3 der Werkstättenfläche verzichten, hat im Werkstättenbereich keine Arbeitsgrube und muss, bedingt durch die Verlegung von Arbeiten ins Heizhaus, beträchtliche zusätzliche Wege und baustellenbedingt auch Umwege in Kauf nehmen.

Auch der neue Stadler GTW wirft seine Schatten auf das Team M voraus: Zwei aus dem Team, Christian Fickler und Philip Oman, waren bereits im schweizer Werk um vor Ort die Drehgestelle kennenzulernen. Aber auch die neuen Kulissentteile für unsere „671“, deren Erneuerung notwendig war und die nach Originalzeichnungen angefertigt worden sind, wurden vom Team M ausgetauscht.



Am Foto links:
Anton Schreiner und
Mario Pickl mit den
neuen Kulissentteilen
für die GKB „671“
(Foto: E. Stadlober)

(HM, Fotos: HM, Thomas Ottshoffski, Siegfried Tilzer)



Team M von links: Oliver Peer, Josef Hasawenth, Daniel Hanel, Karl Suppan, Karl Klug, Michael Schwindsackl, Anton Wolf, Bernd Bartl, Gerhard Luger, Christian Fickler, Mario Pickl, Karlheinz Hammer, Philip Oman, Bernd Bernardin, Gerhard Löscher



EB - IH: Team S („Schweißen“)

Das „Team Schweißen / Metallbearbeitung“ mit Teamleiter **Helmut Muser** und Teamleiter-Stellvertreter **Andreas Hammer** umfasst insgesamt 12 Mitarbeiter und einen Lehrling und ist zuständig für alle Arten von Schlosserarbeiten, Schweißerarbeiten, Servicearbeiten an Sonderfahrzeugen und Waggonreparaturen oder auch für unsere „671“. Die dienstälteste Dampflokomotive der Welt, die heuer ebenfalls ihr 150-jähriges Dienstjubiläum gefeiert hat (siehe *Drehscheibe* 48) hat das Team S heuer bereits stark gefordert.

(HM, Fotos: Siegfried Tilzer)



Zum Team S zählen:
 Helmut Muser, (Teamleiter)
 Andreas Hammer, (TI.-Stv.)
 Kong Fui Chew,
 Roman Fischer, (Lehrling)
 Alfred Gigerl, (-)
 Peter Godl,
 Harald Hochegger,
 Rupert Krampl,
 Reinhard Neuhold,
 Peter Purgstaller,
 Mario Schimautz,
 Herbert Sundl,
 Rene Worisek.



Team S von links: Helmut Muser, Peter Godl, Herbert Sundl, Rene Worisek, Roman Fischer, Mario Schimautz, Harald Hochegger, Peter Purgstaller, Reinhard Neuhold, Andreas Hammer, Rupert Krampl, Kong Fui Chew



EB – IH: Kurze Werkstättengeschichte



Nebenstehende Marmortafel im Mechanischen Werkstättengebäude, die wahrscheinlich dessen Vollendungsjahr ausweist, belegt die Existenz der Werkstätte von den Anfangsjahren der GKB an. Über die Weiterentwicklung der Werkstätte von der Gründung bis in das Jahr 1931 schreibt ein Ing. G. Heschl, wahrscheinlich zu dieser Zeit

Werkstättenleiter, in der „G.K.B. Zeitung“ vom Mai 1931. Es folgte im Jahre 1983 eine Abhandlung von Prof. Sepp Tezak im Schienenverkehr aktuell. Nachfolgender Bericht fasst nun die Entwicklung der letzten 25 Jahre kurz zusammen.

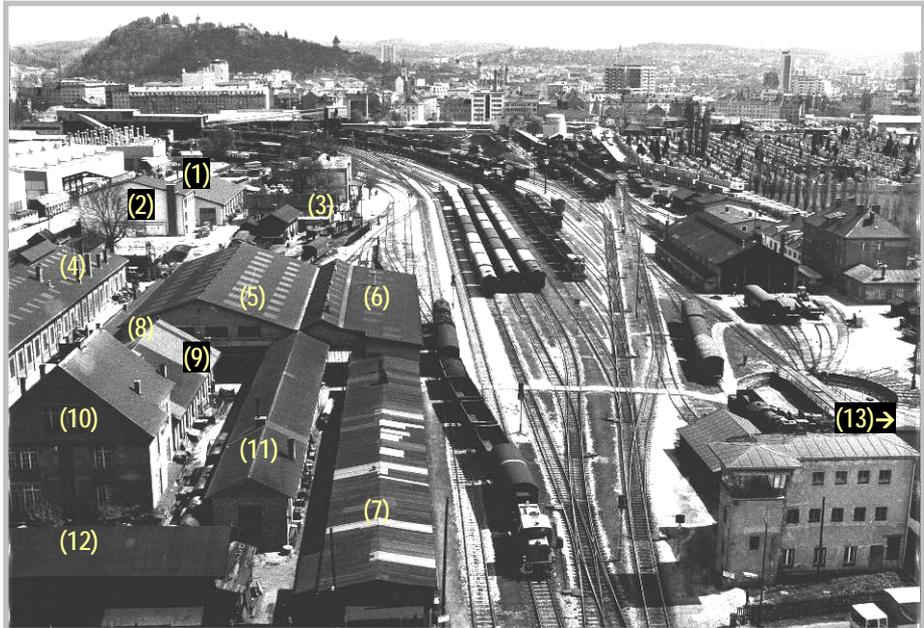
Das Foto rechts zeigt den Umfang der Werkstättenanlagen im Jahre 1980. (Foto: Sepp Tezak). Die Objekte im Einzelnen:

- 1 – Autowerkstätte
- 2 – Sozialgebäude / Direktion
- 3 – Verschieberunterkunft (Sattlerei)
- 4 – Mechanisches Werkstättengebäude
- 5 – Triebwagenhalle „neu“
- 6 – Triebwagenhalle „alt“
- 7 – Magazinsbaracke
- 8 – ehem. Werkmeisterkanzlei mit Sozialtrakt
- 9 – Lackierereigebäude
- 10 – ehem. Verwaltungsgebäude Werkstätte
- 11 – Triebwagenwerkstätte „alt“
- 12 – Holzlagerbaracke
- 13 – Lokmontagehalle (Heizhaus rund)

Vor allem in der zweiten Hälfte der 1980er und zu Beginn der 1990er Jahre folgte eine Phase intensiver Umbauarbeiten, in der nicht mehr benötigte Werkstättengebäude abgerissen wurden. Jene für die Zukunft wichtigen Gebäude aber wurden saniert und deren Ausstattung modernisiert. Die weitreichendsten Veränderungen erfuhr dabei das Mechanische Werkstättengebäude. So erfolgte im Jahr 1986 die Umgestaltung der Kesselschmiede in eine Holzbearbeitungswerkstätte, im Kompressorraum fand eine neue Schraubenkompressoranlage mit Kältetrockner und Wärmerückgewinnung Platz, die den alten Kolbenkompressor vor der Lokmontierung ersetzte. Das sanierungsbedürftige Shed-Dach auf dem Nordtrakt (Foto unten) wurde durch ein Flachdach ersetzt. In diesem sanierten Hallenabschnitt fanden die Tischlereiwerkstätte, die Sattlerei, die Autogen- und Elektroschweißerei und nicht zuletzt ein Heizraum mit

erdgasbefeuelten Kesseln für die zentrale Beheizung der Werkstätten statt der zahlreichen einzeln befeuerten Kanonenöfen Platz.

In der Dreherei wurde der zu dieser Zeit noch existierende Transmissionsantrieb nach Umbau der Stummeldrehbank auf Einzelantrieb entfernt. Durch die Installation erdgasbeheizter Segmentbrenner konnte auch das ursprünglich koksbeheizte Radreifenfeuer für den Radreifenaufzug modernisiert werden. Aus dem ehemaligen Lackierereigebäude entstand die heutige Triebwagenwerkstätte „neu“, in der auch die Aufarbeitung von Druckluftkomponenten erfolgt und ein Aufenthaltsraum untergebracht ist. Zwischen dem Mechanischen Werkstättengebäude und dem Magazin wurde schließlich der Abfalllagerplatz eingerichtet.



Erst diese Sanierungs- und Umsiedlungsarbeiten erlaubten eine Konzentration der Werkstättenbereiche, sodass nicht mehr benötigte Hallen abgerissen werden konnten. So wurden zuerst die ehemalige Werkmeisterkanzlei mit Sozialtrakt (8), dann die Magazinsbaracke (7), die Holzbearbeitungs- und Tischlereihalle (ohne Abb.), die Holzlagerbaracke (12), das Verschieberunterkuntsgebäude (3), in dem auch die Sattlerei untergebracht war und schließlich im Jahre 1993 die Triebwagenwerkstätte „alt“ (11) abgetragen.

Foto unten: Ansicht des Mechanischen Werkstättengebäudes im Jahre 1988 mit dem Bockkran für die laufende Güterwagenreparatur (mittlerweile saniert bzw. Kran abgetragen).



Es folgte in den kommenden Jahren die Sanierung der Außenfassaden, sodass im Wesentlichen ein Zustand erreicht wurde, wie er auf dem Foto unten aus dem Jahre 2006 ersichtlich ist. (Foto: HM)

Aufgrund der Beschaffung neuer dreiteiliger Triebwagen fiel im Jahr 2009 der Beschluss zum Neubau einer modernen Servicehalle, in der die Gelenktriebwagen aber auch der Bestandsfuhrpark ab 2011 instand gehalten werden. Über den Baufortschritt werden wir Sie in der „Drehzscheibe“, so wie bisher, ständig auf dem Laufenden halten.



Doch nicht nur äußerlich in Form von Gebäuden erfuh die Werkstätte in den letzten Jahren einen bedeutenden Wandel. Ausgelöst durch die Liberalisierung des Eisenbahnwesens verbunden mit der Marktöffnung war natürlich auch die Eisenbahnwerkstätte, die in ein Profit-Center umgewandelt wurde, an die Wettbewerbssituation anzupassen.

So wurde ein Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001:2008



eingeführt, der Schweißfachbetrieb nach EN ISO 3834-2 zertifiziert und die Anerkennung als Fachwerkstätte durch den österreichischen Schieneninfrastrukturbetreiber eingeholt.

Bei Bedarf kann auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit speziellen Fachkenntnissen, z.B. auf dem Gebiet der Drucklufttechnik, der Schienenfahrzeugelektronik, auf Schweißfachpersonal oder auf Personal für zerstörungsfreie Werkstoffprüfung zurückgegriffen werden.

Im Rahmen der Lehrlingsausbildung in den Bereichen Kraftfahrzeugtechnik, -elektrik und Metalltechnik wird für fachkundigen Nachwuchs gesorgt.

Neben GKB-internen Kunden wie Personen- und Güterverkehr

hat das Service- und Instandhaltungszentrum mittlerweile auch internationale Auftraggeber. Zu den Schwerpunkten der Tätigkeiten zählen heute präventive und korrektive Instandhaltungsarbeiten an allen Arten von Diesellokomotiven, Dieseltriebwagen, Elektrolokomotiven, Personen- und Güterwagen sowie Gleisbaufahrzeuge, Modernisierung und Einbau von Zugsicherungssystemen (INDUSI), Zugfunk, Klimaanlage und Engineering.

Durch kontinuierliche Weiterentwicklung des GKB-Werkstättenbetriebs mit modernster Ausstattung, durch die Optimierung der Arbeitsabläufe und durch fachkundige, leistungsbereite Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden sein Qualitätsstandard und seine Wettbewerbsfähigkeit auch zukünftig gesichert sein.

(Text und Fotos, wenn nicht anders angegeben: DI Dr. Erich Stadlober)

Foto links unten: Portalkran vor der ehemaligen Kesselschmiede im Jahre 1985, hier beim Ausbinden des 10 t schweren Dieselmotors der Lok DH 1500.1 (Kran inzwischen verschrottet).

Foto rechts unten: Holzbearbeitung und Tischlerwerkstätte im Jahre 1988 im Vordergrund die Schiebebühne, beides mittlerweile abgetragen.





Foto oben: Nach dem Abbruch wurde der Bauschutt zerkleinert und die Fundamente für die Stützen betoniert.

(Foto: HM, 7. Juli 2010)



Foto oben: Die Konturen der neuen Servicehalle sind nun klar erkennbar, rechts vorne vor dem erhalten gebliebenen Altbestand wird gerade der letzte Dachträger angeliefert, der sofort mit dem Kran an seine endgültige Position gehoben wird. (Foto: 28. Juli 2010, Alois Wallner, EB-PV)





GKB – Börsenreport

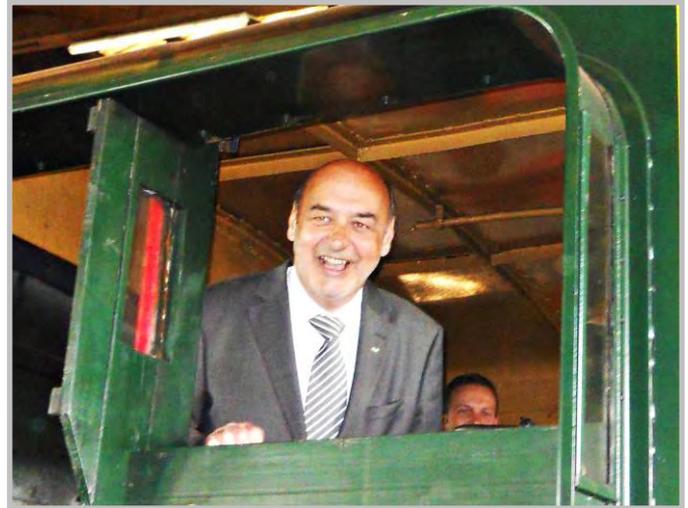
Idee 06/2010: Schienenräder für das Stromaggregat
Roland Brüder IN-FW-ST

Bei Arbeiten auf freier Strecke muss von der Sicherungstechnik öfter ein Stromaggregat verwendet werden. Wenn die Arbeitsstelle mit dem Auto nicht erreicht werden kann, muss das Aggregat oft längere Strecken über das Schotterbett gezogen werden. Dabei kommt es immer wieder zu Beschädigungen von Rädern und Achsen. Kollege **Roland Brüder** brachte den Vorschlag ein, das Stromaggregat mit Schienenrädern zu versehen. Damit könnte das Stromaggregat eingeleist werden und locker zur Arbeitsstelle gezogen werden. Auch Beschädigungen würden verhindert. Der Vorschlag ist bereits in der Planungsphase.



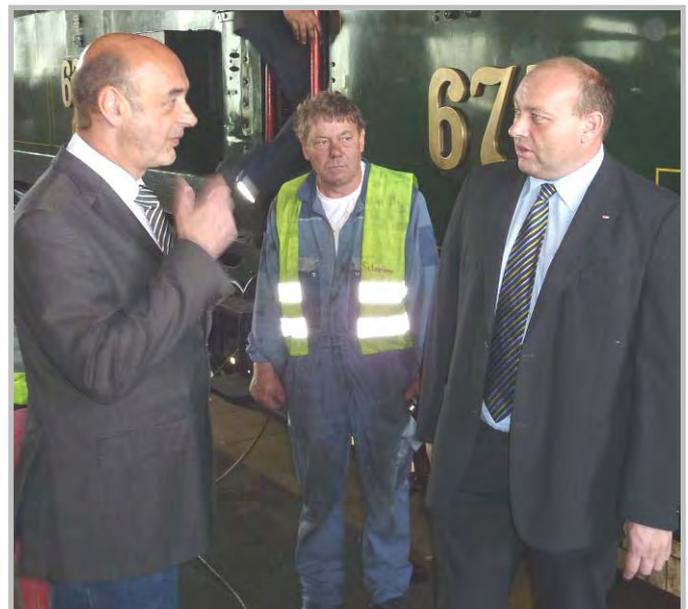
Foto: Kollege **Roland Brüder** mit dem Vertreter des Betriebsrates in der Sicherungstechnik, Kollegen **Christian Hochegger**.

(Texte: Zentralbetriebsratsobmann Andreas Schwammerlin;
 Fotos links und rechts unten: A. Schwammerlin (2);
 Foto rechts oben: P. Stoeßl (1))



LR Manfred Wegscheider besucht GKB

Am 22. Juni 2010 besuchte der steirische Umweltlandesrat Ing. **Manfred Wegscheider** unser Unternehmen. Empfangen von Generaldirektor Mag. **Franz Weintögl** und den Prokuristen Mag. Dr. **Rudolf Kores** und **Peter Kronberger** besichtigte der Herr Landesrat die Fahrdienstleitung und wurde vom diensthabenden Fahrdienstleiter, **Heinz Kienzl**, über das moderne ESTW Stellwerk informiert. Ein Rundgang führte ihn über die neue, moderne Infrastruktur des Graz Köflacherbahnhof mit überdachten Bahnsteigen und behindertengerechten Liften weiter zur Werkstätte. In der Eisenbahnwerkstätte wurde Landesrat **Wegscheider** von der Leitung, DI Dr. **Erich Stadlober** und Ing. **Helmut Muster**, begrüßt und über die bereits in vollem Umfang laufenden Bauarbeiten für die neue GKB Servicehalle informiert. Anschließend gab es in der Geschäftsführung noch eine Informationsrunde zur Entwicklung der GKB. Landesrat **Wegscheider** zeigte sich über diese Entwicklung begeistert und lobte die Fortschritte, die unser Unternehmen seit seinem letzten Besuch im Jahr 2006 gemacht hat. Er betonte die Wichtigkeit der öffentlichen Verkehrsträger für die Bedeutung der Umwelt und die Entlastung des Individualverkehrs. Für das Umweltressort des Landes Steiermark hat der Ausbau des öffentlichen Verkehrs absoluten Vorrang und Landesrat **Wegscheider** sagte der GKB die volle Unterstützung des Landes Steiermark im Rahmen seiner Möglichkeiten zu.



BB: GKB - Busmechaniker

Wir wollen uns heute die Tätigkeiten unserer Busmechaniker genauer ansehen und begleiten die Kollegen **Karl Moser** und **Peter Stieger** bei der Arbeit. Der Aufgabenbereich des Busmechanikers ist sehr umfassend:

- Motorische Instandhaltung der Fahrzeuge
- Öl – Wasserkontrollen
- Reifenwechsel
- Instandhaltung der Busse im Innenraum
- Filterwechsel
- Bremsproben
- Zwischenüberprüfungen gemäß § 40 KFLG
- Arbeiten lt. Mängelbericht durchführen
- Diagnoseberichte anfertigen und im Büro Köflach archivieren



Fotos: oben Koll. Karl Moser
links Koll. Peter Stieger



Boxenstopp: Reifenwechsel

Wir alle kennen den Reifenwechsel beim PKW: Aufheben des Fahrzeuges, Öffnen der fünf Radschrauben, Reifen runter und die neuen Reifen aufziehen. Im Prinzip eine einfache und unkomplizierte Sache. Hat aber das Fahrzeug ein Eigengewicht von 12.000 kg und der Reifen eine Dimension von 295/80/22,5 wird diese Arbeit schon ein wenig schwieriger.

Kollege **Moser** rollt die Neureifen aus dem Lager. Das Lager selbst ist so angelegt, dass die Reifen übereinander in Großstellagen gelagert sind. Daher ist das Herunterheben von den Reifen nur mittels „Minikran“ möglich. (Foto rechts)

Der Reifen wird danach zur Reifenmontiermaschine (Marke Corchi H90 L4VE) gebracht.

In der Zwischenzeit wird der Autobus in die Werkstätte gefahren. Dann den Wagenheber ansetzen (Dieser ist für eine Gesamtlast von 16 Tonnen ausgelegt!) und mittels Druckluft den Autobus einseitig in die Höhe pumpen.

Nun kann Kollege **Moser** die Zierkappe entfernen und die 10 Radschrauben lösen. Dazu braucht er den Druckluftschlagschrauber. Nach der Abnahme des Reifens wird ein Spezialgerät benötigt, um den Reifen von der Felge zu lösen. Dazu verwendet Kollege **Stieger** den BEAD BOOSTER. Dieses Gerät wird an die Druckluftleitung



angeschlossen um den vorhandenen Vorratsbehälter zu befüllen. Nach vollständiger Füllung wird der BEAD BOOSTER an die Felge angesetzt und dieser „schießt“, mit geballter Druckluft, den Reifen von der Felge.

Ist der Altreifen von der Felge gelöst wird ein Neureifen auf die Felge aufgezogen. Dazu wird die Reifenmontiermaschine eingesetzt. **Tipp von Koll. Moser:** Den Reifenrand vorher mit der gleitfähiger Reifenmontierpaste einlassen! So rutscht er leichter auf die Felge.

Ist diese Tätigkeit getan, nimmt Koll. **Moser** den fertig aufgezogenen Reifen und montiert ihn am Autobus. Hierzu benötigt er das Montier-eisen um den Reifen möglichst kraftsparend in die Radbolzen einzu-hängen (immerhin wiegt der Reifen mit Felge ca. 100 kg). Dann den Druckluftschlagschrauber ansetzen und Radschrauben festziehen. Danach wird der Wagenheber entfernt und beide Mechaniker nehmen die Endkontrolle vor.

Diese beinhaltet das Nachziehen der Räder mit dem Drehmomentschlüssel sowie die Kontrolle des Reifendrucks.

Nun ist der Bus wieder einsatzbereit. Eine Nachkontrolle wird am nächsten Tag durchgeführt (Nachziehen der Radschrauben und Reifendruckkontrolle).

(Text und Fotos: Viktor Auer **BB-K**)



Koralmbahn aktuell



Foto links oben: In der 2. Junihälfte wurde mit dem Zusammenbau des Stahlrohrdurchlasses bei der AB Leibenfeld begonnen. Diese Art eines Durchlasses ist bei der GKB nicht neu, jedoch wird erstmals ein Zug durch diesen Durchlass fahren und nicht darüber. Entsprechend groß ist auch der Querschnitt.

Foto unten Mitte: Fünf Tage später waren die Arbeiten am Stahlrohrdurchlass weitgehend abgeschlossen. Beeindruckend ist der der Größenvergleich mit dem Bagger bzw. VT 70. Bereits Ende Juli wurde mit dem Überdecken sowie den Schüttungen für die Rampen begonnen.



Während der Abschnitt Werndorf – Wettmannstätten sich schön langsam aber sicher seiner Fertigstellung nähert, geht es an den anderen beiden Großbaustellen zügig voran. Deswegen werden sich die Schwerpunkte der Berichterstattung in den nächsten Ausgaben auf die Anschlussbahn Leibenfeld sowie auf den Abschnitt KAT1 (Bf. Weststeiermark – Leibenfeld) konzentrieren.

Foto rechts: Auch der hintere Teil der AB Leibenfeld ist bereits vorgeschottert und bereit für den Einbau der Weichen und Gleise. Die Schallschutzwand auf der linken Seite soll eine größere Graureiherpopulation vor dem Bahn- und Verladelärm schützen.



Die nächsten Meilensteine auf steirischer Seite der Koralmbahn werden die Fertigstellung der AB Leibenfeld im Herbst 2010 sowie die Inbetriebnahme des Abschnittes Werndorf – Wettmannstätten zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 sein.

Foto rechts unten: Im Bereich der „Schwarzen Brücke“ ist Ende Juli alles bereit für den Einbau der Weiche. Bei Erscheinen dieser Ausgabe sollten bereits die Anschlussbahnweiche sowie die ersten 120 Meter Gleis verlegt sein.



Foto rechts oben und darunter: Und hier war einmal die Großbaustelle des Hengsbergtunnels! Nur mehr das Containerdorf sowie das braune Erdreich erinnern daran. In ein paar Wochen wird sich die Natur auch diese Flächen zurück erobert haben. Zum Vergleich ein Foto von Ende Juli 2009!



Foto unten: Der Bahnhof Hengsberg ist oberbautechnisch ebenfalls fertig gestellt. Wie bereits berichtet, bleibt dieser Zustand (1 Gleis mit Bahnsteig, 1 Gleis ohne) bis zur Vollinbetriebnahme der Koralmbahn aufrecht.



Foto rechts: Mitte Juli wurde die letzte Gleislücke im Hengsbergtunnel geschlossen, somit ist die Strecke Werndorf – Wettmannstätten durchgängig befahrbar. Das Foto zeigt das Ostportal mit Gleiselementen der Festen Fahrbahn.

Foto rechts: Zum Abschluss der obligatorische Blick vom Ostportal des Koralmtunnels Richtung Groß St. Florian. Auch hier hat sich die Natur bereits wieder das Terrain zurück erobert, nichts erinnert mehr an die große Baugrube. Indes geht allerdings der bergmännische Vortrieb beim ersten Baulos des Koralmtunnels plangemäß voran.



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



Modelle (3.): Güterverkehr und Baudienst

von Ing. Andreas Konecnik (StEF)

Zum Abschluss meiner GKB – Modellpräsentation zeige ich die Fahrzeuge für den Güterverkehr und Baudienst. Neben meiner „671“ gehören auch weitere Dampflokomotiven zu meinem Fuhrpark, wie die Reihen 50 und 152 und natürlich die 56.3115. Diese Modelle gibt es von verschiedenen Modellbahnherstellern und mussten teils nur auf GKB Nummern neu beschriftet werden.

Aber da ich eine zweite 56er haben wollte, diese im Farbschema in der Plandienstzeit, nahm ich ein Modell und gestaltete sie dem Vorbild entsprechend um: Rote Griffstangen, Schwungmassen, Pufferbrust und Stangen. Zusätzlich versah ich den Tender und die Lok mit dem GKB-typischen 3. Spitzenlicht und Rundschlot. Die Detailfotos und Beschreibung von diesem Modell stellte ich der Fa. Klein Modellbahn zur Verfügung, die daraufhin eine Serie auflegte.



Foto: Die 56.3147 im Farbschema in der Plandampfzeit

Nun zu den Dieselloks, beginnen will ich bei der kleinsten – die DM 80.1. Hier wurde ein Märklin-Modell einer deutschen Köf II umgebaut. Die GKB Ausführung hat ein eckiges Blechdach, welches aus Messingblech gefertigt wurde. Das Führerhaus erhielt neue Türen und Fenster. Die Anbauteile wie Lampen, div. Kästen, Drehleuchte und Maschinenraumtüren sind in Mischbauweise aus Kunststoff und Messing ausgeführt. Das Modell musste natürlich komplett neu lackiert und beschriftet werden.



Foto: Die DM 80.1, kleine Lok aber mit vielen Details

So erging es auch dem Basismodell der V 360.1. Auch hier war am Lima-Modell einiges zu ändern. So musste der Vorbau tiefer gesetzt werden, die Fenster am Führerhaus wurden vergrößert und es mussten wieder einige Kleinteile wie Auspuffverkleidung und Lampen angefertigt werden. Das Fahrgestell erhielt vorne eine neue Pufferbrust. Das Aussehen der Lok entspricht der Zeit in den 1970' Jahren. So fuhr sie den Abbruchzug auf der Sulmtalbahn. Bei unseren Sulmtalbahn - Modellausstellungen reißt sie aber nichts ab, - sie fährt nur einen „normalen“ Bauzug.

Foto nächste Spalte oben: GKB DH V360.1 der 1970' Jahre – in Blutorange und Moosgrau lackiert, noch mit abgesenktem V36 Vorbau, der bei einer HU in den 1980' er Jahren durch einen neuen ersetzt wurde.



Die „Leitingerlok“ DH 1100.1 (Foto unten) ist nur eine Lackiervariante einer deutschen V100. Es wurden zusätzlich, dem Vorbild entsprechend, die bei der GKB verwendeten Geländer aufgebaut. Die Beschriftung erfolgte mit geschnittenen Folien (vom Schriftsteller), mit Aufreibebuchstaben und mit Decals.



Nun zu den Wagen – hier nun eine Auswahl von Hilfszugwagen und Bahndienstwagen, die aus Umbauten von Serienmodellen entstanden.

Der Hilfszugwagen entstand aus einem Kleinbahn Gepäckwagen, welcher neue Fenster und zusätzliche Einstiegstüren an der Stirnseite erhielt. Der Wagenkasten des Bahndienstwagens ist ein kompletter Eigenbau aus Kunststoff, das Dach aus einem dünnen



Aluminiumblech. Das Fahrgestell wurde aus einem verlängerten Kleinbahn Postwagen gebaut. Der Gerätewagen wurde aus einem Roco Güterwagen hergestellt. Zusätzlich erhielt dieser Wagen offene Plattformen mit selbstangefertigten Messinggeländern und aufgrund der neuen Wagenlänge ein neues längeres Dach aus Aluminiumblech.

Wie bei den Personenwagen habe ich auch einige der historischen GKB - Güterwagen als Modell nachgebaut. Als Basis wurden Wagen von Klein-Modellbahn verwendet. Der Gw137 erhielt zahlreiche zusätzliche Details wie eine



Bremserbühne und Aufstiege aus Messing, ein Bremsgestänge und in Lüftungsfenster in den Seitenwänden.

Weiters ist noch der historische Bahndienstwagen Xwa5502 erhalten. Das Basismodell erhielt neue Puffer, der Rahmen für die Bordwände wurde aus Messingprofilen angefertigt.

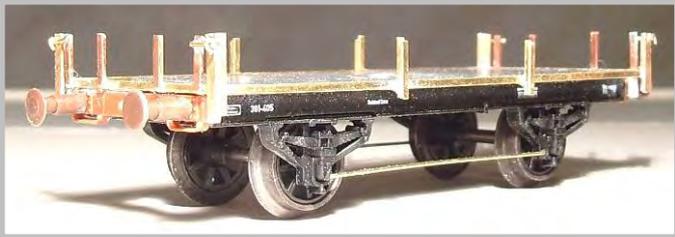


Foto: Hier das noch unlackierte Modell des Xwa5502 – um die Modelldetails im Rohbau sehen zu können.



Den Bahndienstwagen (oben) und den Gerätewagen (unten) immer als Tandem unterwegs, gibt es nur mehr im Modell, die Vorbilder wurden bereits schon vor einigen Jahren verschrottet.



Im vergangenen Winter wurde vom StEF das Vorbild des offenen Güterwagens Ow1209 aufgearbeitet und im Kreisverkehr am Bahnhof Köflach als Wegweiser für die Ausstellung „Kohle, Dampf & Schiene“ aufgestellt. Das dazugehörige Modell war im Kunsthaus Köflach – wie auch die in den vorangegangenen Berichten beschriebenen Modelle – ausgestellt. Ein Teil dieser Ausstellung wanderte ins TEML nach Lieboch, der Rest zur Ausstellung der Modulanlage „Sulmtalbahn“. Das Modell des Ow1209 wurde auch mit zahlreichen Details aus Messing ausgestattet, wie Bremserbühne und Bremsgestänge.



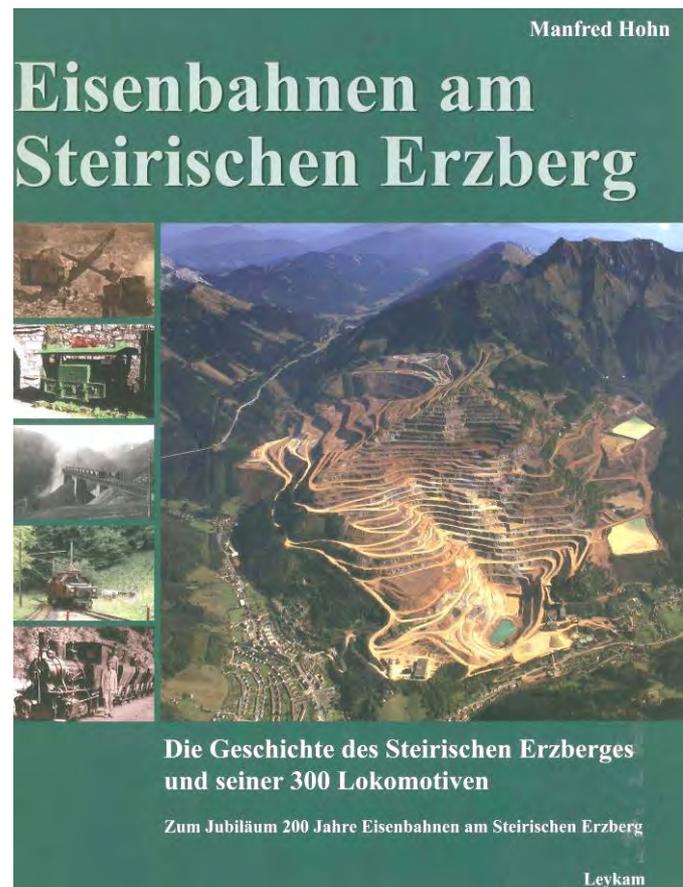
(Text und Fotos: Ing. Andreas Konecnik)

200 Jahre Eisenbahnen am Erzberg

Die Eisenbahnen am Steirischen Erzberg feiern heuer ihr zweihundertjähriges (!) Bestehen.

Der Erzabbau am steirischen Erzberg kann auf eine jahrhundert lange Tradition zurückblicken. Ab 1810 entstehen am Erzberg die ersten Schienenbahnen und verdrängen die bis dahin übliche Sackzugförderung. 1822 kauft **Erzherzog Johann** das Radwerk Nr. II in Vordernberg und drängt auf Zusammenschlüsse und Modernisierung. Er erwirbt 1837 auch das Radwerk V. Beide Radwerke gehen 1869 dann in den Besitz der **Vordernberg-Köflacher-Bergbaugesellschaft** über. Bereits 1847 wird aber nach zweijähriger Bauzeit die Erzförderbahn Prebichl-Vordernberg eröffnet, mit Pferdebespannung und Bremsbergbetrieb.

Diese Geschichte des Erzbergs, des Erzabbaus und des Transports beschreibt der bekannte Publizist **Manfred Hohn** in seinem neuen Buch „**Eisenbahnen am Steirischen Erzberg**“.



Hohn, der gemeinsam mit seiner Frau auch das Grubenbahnmuseum in Knappenberg in Kärnten betreibt, beschreibt in seinem großformatigen und reich illustrierten Buch, auch die Geschichte der 300 Lokomotiven, die am Erzberg eingesetzt worden sind. Fast 600 Bilder, Pläne, Karten und Tabellen dokumentieren alles exakt und die Triebfahrzeuglisten zeigen 340 Fahrzeuge. Eisenbahninteressierte, Bergbauhistoriker oder einfach an Land und Leute interessierte Leser finden auf mehr als 400 Seiten wohl eine der umfangreichsten und professionellsten Darstellungen der Region, ihrer Geschichte, des Erzabbaus und der Techniken, die dafür entwickelt und eingesetzt worden sind.

Ein empfehlenswertes und lesenswertes Buch im Großformat (24 x 30 cm) mit 2,42 kg. Erschienen 2010 bei Leykam, Graz mit der ISBN 978-3-7011-7724-0 um € 38,70.

(HM)





Clubreise U44: 2010 nach Dresden

Unser Reisereferent **Gerhard Sammer** organisierte in bewährter Art die Clubreise von 12. bis 16. Mai 2010 nach Dresden. Die Anreise erfolgte mit dem EC 172 „*Vindobona*“ ab Bruck an der Mur. Im Lauf und in der Zusammensetzung dieses Zuges spiegelt sich wie kaum in einem anderen internationalen Fernreisezug die politische Entwicklung Europas wider. Seit Dezember 1950 verkehrten Fernschnellzüge mit Triebwagen von Berlin nach Prag (Kurswagen nach Wien Franz-Josefs-Bf). Ab 1957 trägt der mit Dieselschnelltriebwagen geführte Zug den Namen „*Vindobona*“. Für die Bahnverwaltung der Deutschen Reichsbahn (DR), welche abwechselnd mit der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD) und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Zuggarnituren stellte, wurde dieser Dieselschnelltriebwagenzug dazu benutzt, die DDR international zu präsentieren. Ab 1966 bis 1979 kam der VT 18.16 zum Einsatz. Ein Modell, dieses vom VEB Waggonbau Görlitz hergestellten Zuges, findet man im Verkehrsmuseum in Dresden. (Foto ganz oben) Seit dem Abriss des Wiener Südbahnhofs verkehrt der Zug mit dem

traditionsreichen Namen ab Villach Hbf über Wien/Dresden/Berlin direkt nach Hamburg. Leider war das schöne Wetter nur am Donnerstag unser Begleiter. Wir fuhren mit der S-Bahn zum Vorort Radebuel und wechselten dann auf die Löbnitzgrundbahn nach Radeburg. Auf der Rückfahrt gab es einen Halt beim Wasserschloss Moritzburg. Am verregneten Freitag stand eine Fahrt auf der Weißeritztalbahn am Programm, die am Nachmittag durch einen Besuch der Parkeisenbahn in Dresden ergänzt wurde. Der ebenfalls verregnete Samstag wurde individuell gestaltet. Ich nutzte die Gelegenheit zu einem Besuch des Dixieland Festivals in der Altstadt. Am Sonntag bot ein „Tag der offenen Tür“ im Verkehrsmuseum und in der Remise des ehemaligen Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt die letzte Gelegenheit noch einmal einen Blick in die Welt der Sächsischen Eisenbahnen zu werfen. (Foto ganz unten) Zum Abschluss gab es noch ein Dessert serviert natürlich auf „Meißner Porzellan“.

(Text und Fotos: Alois Anton Wallner, [EB-PV](#))
Quelle: www.wikipedia.org



Ganz Kurze Berichte

BB und „Hilfe für das herzkranken Kind“

Der Verein „Hilfe für das herzkranken Kind“ organisierte im Frühjahr 2010 einen Ausflug mit herzkranken Kindern und der GKB Busbetrieb zeigte Herz und übernahm die Fahrt, die von Freitag 14. – Sonntag 16. Mai **Elfriede Haberl-Kopplhuber** in Begleitung von **SR Claudia** (Ambulanz der Kinderkardiologie) und unserem immer gutgelaunten und hilfsbereiten Buschauffeur **Viktor Auer** (GKB Busbetrieb Köflach) mit einer Gruppe von herzkranken Kindern ins steirische Vulkanland führte. Hier ein kurzer Bericht:

„Wir wurden von Herrn **Zotter** in die Schokoladenfabrik Zotter eingeladen, besuchten das Schokoladentheater mit Verkostung und konnten den zahlreichen süßen Verlockungen nicht widerstehen bis wir fast platzten. Als Abschluss der genussreichen Führung landeten wir schließlich bei einem immens langen Laufband, wo alle Schokoladen nochmals zur Verkostung dargeboten wurden und obwohl bis oben hin voll mit Schokolade, ein innerer Zwang gab den Befehl zum Kosten! Vor dem Mittagessen führte unser Weg zum Bienengarten Edelsbach – einem Naturerlebnis der besonderen Art. Wir erfuhren viele wichtige Dinge über Bienen, Bienenzucht und die Honigproduktion, natürlich durfte auch hier eine Verkostung nicht fehlen. Schließlich landeten wir am Nachmittag bei den gewaltigen Dinosauriern im Styriassic-Park und einige von ihnen hätten vor Millionen Jahren wohl diesmal uns gerne zum Vernaschen gehabt.

Am späten Nachmittag führen wir nach Fürstenfeld in das Jugendgästehaus, wo wir sehr freundlich und zuvorkommend aufgenommen wurden, auch kulinarisch wurden wir dort verwöhnt. Die Abende waren ausgefüllt mit spielen, reden und lustigen Videos.



Foto: „Herzkinder“ mit Eltern, Buslenker Viktor Auer und Jugendgästehausleiterin Anneliese Sindler

Am nächsten Tag besuchten wir die Stadt Fürstenfeld, nachmittags führte unser Weg auf die Riegersburg, wo wir nach einer sehr eindrucksvollen Greifvogelschau die Riegersburg und das Hexenmuseum besichtigten. Es wurde für alle ein sehr erlebnisreiches und lustiges Wochenende.

Mit unseren Ausflügen wollen wir unseren herzkranken Kindern lustige, interessante und sorgenfreie Tage schenken, denn diese Kinder sind nicht auf die Butterseite des Lebens gefallen und haben schon einiges geduldig ertragen müssen. Sie haben gelernt mit ihrer Herzerkrankung tapfer umzugehen, haben allerdings dadurch auch intensiver, bewusster zu empfinden und leben gelernt. Unser Ausflug dient auch zum Erfahrungsaustausch und um Freundschaften zu schließen.

Herzlichen Dank unseren Sponsoren und Unterstützern:

GKB Busbetrieb unter der Leitung von Prok. Peter Schartel,
Busgarage Köflach unter der Leitung von Herrn Johann Wancura
und Buslenker Viktor Auer, der Schokoladenfabrik Zotter,
und dem Jugendgästehäuser- JUFA Graz und Fürstenfeld

Neuer Gefahrgutbeauftragter

Koll. **Johann Blaschitz** **IN-BD** wurde mit Wirksamkeit vom 23. April 2010 gemäß § 11 GGBG als Sicherheitsberater der GKB für die Gefahrgutbeförderung (Gefahrgutbeauftragter) im Schienen- und im Straßenverkehr bestellt. Er löst in dieser Funktion Koll. **Manfred Koren** **EB-GV** ab.

(WZ: Foto: A. Wallner)



Chefkoch Ing. Erwin Benschitz **EB-IH**

Verborgene Talente und geheime Leidenschaften für Hausmannskost ließen bei der Spatenstichfeier am 14. Juni 2010 die Kollegen Ing. **Erwin Benschitz** **EB-IH** in der ungewöhnlichen Rolle des Chefkochs assistiert von **Daniel Hanel** (links) und **Kevin Lipp** (rechts) erkennen: Sie sorgten für die Bewirtung nach dem erfolgreichem Spatenstich am 14. Juni 2010.



(HM)

Große Konzerte mit Blasmusik

In Bruck a. d. Mur, Frauental und Wien fanden mit Beteiligung auch unserer Kollegen große Blasmusikkonzerte statt. Die Kapellen aus St. Martin am Wöllmißberg und Pack reisten dazu mit einem GKB-Bus nach Wien, was **Alois Wallner** **EB-PV** auch mit seinen **Fotos** dokumentierte.

(HM)



Kohle, Dampf & Schiene

Die Jubiläumsausstellung (siehe *Dreh Scheibe* 49), die von 26. 3. bis 24. 5. 2010 im Kunsthaus Köflach zu sehen war, hat rund 3.000 Besucher angelockt und war daher die **bisher erfolgreichste Ausstellung** im Kunsthaus Köflach. Vielleicht ist dieser Erfolg nun Anlass für die zuständigen Stellen endlich eine würdige Dauerausstellung und ein Bergbaumuseum in der Region einzurichten, das diesem, einst größtem Bergbau Österreichs, gerecht wird.

Bis 25. Oktober 2010 ist ein Teil der Ausstellung nun im **TEML**, dem Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch zu besichtigen. Am 3. Juni fand dort die Eröffnung statt (Foto rechts v.r.n.l.), zu der StEF-Obm. **Gottfried Aldrian** u.a. Klubobmann **Walter Kröpfl** (SPO), GKB Prokurist Mag. Dr. **Rudolf Kores**, GKB-Bergbau Vorstandsleiter **DI Helmuth Landmann**, und den Liebocher Bürgermeister **Alois Pignitter** begrüßen konnte.

(HM; Foto: Mag. Gerlinde Rossmann)



Andrew Sanders tollstes Zauberkunststück

Am 10. Juli 2010 präsentierte unser Zauberer und Zirkusfan **Andrew Sanders**, im Kollegenkreis auch als **Andreas Suttner** **BB** bekannt, sein neuestes Zauberkunststück. Mehr als ein Jahr hat er trainiert, die Uraufführung, die eigentlich im Vorjahr im Circus Roncalli geplant war, hat er verschoben (siehe *Dreh Scheibe* 47), aber jetzt am 10. Juli 2010 war es soweit. Und er hat sich tatsächlich was völlig Neues einfallen lassen. Kein einfacher „Katze aus dem Sack lassen“- oder „Hase aus dem Hut“-Trick, nein, er verzauberte mit folgendem **Kunststück: Ein Suttner ging in die Kirche in Thal und, *simsallabim*, zwei Suttners kamen heraus: Andreas & Angelika.**

Die Anwesenden waren sprachlos, verblüfft, ja gerührt und alle freuten sich. **Das Brautpaar dankt allen**, die zu diesem unver-



gesslichen Ereignis beigetragen haben, u.a. Koll. **Helmut Kohler** **BB**, Chauffeur des Hochzeitsbusses, den Koll. **Klemm, Scheucher, Golser** und **Lödler** (Absperrrungen) und auch dem Standesbeamten, Kollege **Manfred Zöhrer** **EB-IH**; - die kirchliche Trauung in der Fuchs-Kirche erfolgte durch den Onkel der Braut, Mag. **Johann Fuchs**, aufgespielt haben die **"Lederhos'n Rocker"** im Gasthaus **Ferdinand Purgstaller** in Seiersberg.

Wir danken für das bezaubernde Beweisfoto und gratulieren dem Duo herzlichst zum gemeinsamen Auftritt und wünschen den beiden noch eine **lange und erfolgreiche gemeinsame Tournee!**

(HM, Foto: privat)

„Musikalisch unter Volldampf“

Unter diesem Titel lud der Musikverein Lieboch am 3. Juli 2010 ins Technische Eisenbahnmuseum **TEML** zum Sommernachtskonzert ein, organisiert von Obmann **Helmut Kochauf** und **Franz Gogg**.

Mit flotten Märschen empfing der Musikverein Heiligenkreuz am Waasen unter der Leitung von **Karin Hofer** die Konzertgäste am Vorplatz, die 150 Jahre alte GKB-Dampflok **671** brachte weitere Zuhörer aus Graz. Kapellmeister **Thomas Weinzerl**, dessen Heimatkapelle ja die von Heiligenkreuz ist, begrüßte die über 200 Besucher, darunter die Ehrengäste Bgm. **Alois Pignitter** mit seinen Vizebürgermeistern und Gemeinderäten, Pfarrer **Konst. Rat Otto Pexa**, die Obfrauen und –männer der Liebocher Vereine, sowie Abordnungen weiterer Mitgliedskapellen des Blasmusikbezirksverbandes Graz-Süd. Konzertprogramm und Ambiente waren perfekt aufeinander abgestimmt, dem Thema „Eisenbahn“ der Abend gewidmet, nicht zuletzt auch aus Anlass des 150-jährigen Jubiläums der Graz-Köflacher Eisenbahn. So war es nur natürlich, dass der GKB-Insider **Gottfried Aldrian**, Obmann der Steirischen Eisenbahnfreunde und Museumsbetreiber, die Moderation übernommen hatte und mit passenden Worten und historischen Bildern aus dem StEF-Archiv Lieboch die Eisenbahn mit den Musikstücken von **Eduard** und **Johann Strauß** („Bahn frei“, Vergnügungszugpolka) bis hin zu „Starlight Express“ von **Jerry Nowak** verband.

Für das leibliche Wohl waren Familie **Eberhardt** vom Gasthaus **„Zur Alten Dampflok“** und Familie **Markus Konrad** zuständig; die **„Hanslbaum“** sorgten für einen schwungvollen Festausklang.

Alles in allem: Da capo!

(Mag. Gerlinde Rossmann, Foto: Mag. Tamara Zotter)





Mit einem freundlichen „Servus! Ich bin der Neue.“ grüßte der erste Stadler GTW beim Eintreffen in Hohenau das GKB-Empfangskomitee: (v.l.): DI Dr. Erich Stadlober, Mag. Kurt Sever, Tzfz Herbert Ehmann, Tzfz Werner Rappel, Tzfz Erich Scheiber, LTE-Tzfz Petr Cholek



Herbert Ehmann fuhr dann den GTW weiter nach Wien-Gänserndorf, wo Erich Scheiber den Führerstand übernahm (Foto unten).



(alle Fotos vom 8. August 2010, DI Dr. Erich Stadlober)

Aktuelle Termine und Vorschau 2.Hj.10

10. 09. 2010: GKB-Mitarbeiterfest 2010 im TEML (für aktive MA)

11. 09. 2010: Lipizzaner Almatrieb in Köflach. Sonderzug mit der „671“ ab Graz Köflacherbf um 10.30, Lieboch an 11:02, Besuch des TEML, dann Lieboch ab 12:00, Köflach an 12:40. Eintreffen der Lipizzaner c. 14:00. Köflach Abfahrt 16:10, Lieboch ab 16:56, Graz Köflacherbahnhof Ankunft 17:27. **Weitere Infos** unter www.stef.at oder Tel.: 0664 488 3030.

13. 09. 2010: Tennisturnier des GKB Sportvereins. Anmeldung bei Köll. Kevin Klug unter 0664 / 24 37 238. Auslosung 9:30 auf den Tennisplätzen in **Groß St. Florian**. Achtung: Bei Schlechtwetter findet das Turnier in der Tennishalle Stainz statt.

02. 10. 2010: Lange Nacht der Museen. Shuttledienst mit dem „Roten Blitz“ von Graz Köflacherbahnhof zum Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch und zurück.

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

16. 10. 2010: Großes Jubiläumsfest am Bahnhof Lieboch mit Paul Prattes als Moderator:

- Partnerschaftsbegründung mit dem Versorgungsregiment 1 des österreichischen Bundesheeres mit einer
- Leistungsschau des Bundesheeres
- Präsentation der neuen Stadler GTW Triebwagen
- Dampfgartenbahn und StEF-Modellbahnwagen
- Sonderzüge mit der „671“ und dem VT10

26. 10. 2010: Nationalfeiertag und Saisonschluß im TEML mit Sonderfahrten der „671“ von Graz Köflacherbahnhof nach Lieboch zum Herbstfest (mehr auf www.stef.at).

12. 11. 2010: StEF - Clubabend

28. 11. 2010: Modellbahntauschbörse des StEF Modellbahnklubs Deutschlandsberg

Voraussichtlicher Erscheinungstermin der nächsten Ausgabe: Oktober 2010
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 30. September 2010

IMPRESSUM

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

Medieninhaber:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Druck:	KHT Druck Thaler
Herausgeber:	Abt. G-PR		8055 Graz
Redaktion:	Dr. Herbert Moschitz (HM)	Auflage:	3.200
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		_z Drehscheibe 51 -
	Direktion Graz, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41		August 2010.doc

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: gkb.drehscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt