

Drehzscheibe

Ausgabe 57 | März 2012



Das Mitarbeitermagazin der
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



Aktuelles:

Geschäftsführungs-New's
Kundmachungen
Frauen bei der GKB

Koralmbahnreport:

Europaparlament-New's
Aktuelles vom Bau-
fortschritt

Modellbau / Reisen:

Freunde d. Sulmtalbahn
Neu: GKB-GTW-Modelle
Tschechien & Brasilien

Inhalt

Editorial	2
Aktuelles	3
„Grüß Gott Frau Eisenbahnerin“ - Frauen bei der GKB	4
Koralmbahnreport: Die Drehscheibe im Interview mit MEP Mag. Jörg Leichtfried und ein aktueller Bericht vom Baufortschritt	7
Historische Betrachtungen: Wie funktioniert eine Lokomotive?	10
Mittelposter: Doppelausfahrt am Bahnhof Preding-Wieselsdorf	12
Personalentwicklung bei der GKB	14
Ganz Kurze Berichte	15
Modellbau: Neues Leben für alte Stellwerke & GKB - GTW-Modelle im Handel	18
Eisenbahnimpressionen aus Tschechien & Brasilien	20
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde	23
Werbefläche	24

Impressum

Die „Drehscheibe“ ist das Mitarbeitermagazin der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Sie ist eine nach Bedarf erscheinende Informationsschrift für Mitarbeiter, Partner und Freunde der GKB. Alle bisherigen Ausgaben und weitere aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter: <http://www.gkb.at>

Medieninhaber:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Herausgeber:	Peter Stoeßl, Abt. G-PR
Redaktion:	Mag. Ernst Suppan, Kerstin Schober
Anschrift:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH Direktion Graz Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz 0316 / 5987 – 311 drehscheibe@gkb.at
Druck:	KHT Druck Thaler, 8055 Graz
Auflage:	3.300 Stück
Fotos:	Cover/Mittelposter H.-P. Reschinger, Abt. G-PR / ES oder laut Bildunterschrift

Editorial

Motiviert durch die vielen, positiven Rückmeldungen auf die Dezemberausgabe der Drehscheibe, hat sich das Redaktionsteam im neuen Jahr gleich wieder an die Arbeit gemacht.

In der vorliegenden Ausgabe unseres Mitarbeitermagazins beleuchten wir, nach einführenden Worten der Geschäftsführung, den Entwicklungsstand der Frauenbeschäftigung im Eisenbahnwesen. Außerdem konnte die Redaktion der Drehscheibe ein spannendes Interview mit MEP Mag. Jörg Leichtfried, zur Aufnahme des Baltisch-Adriatischen Korridors in die Transeuropäischen Netze (TEN), führen und berichtet wieder über den Baufortschritt an der Koralmbahn. Weiters beginnen wir in dieser Ausgabe eine historisch-technische Miniserie zur Funktionsweise von Lokomotiven. Wir berichten über die aktuelle Personalentwicklung und werfen auch kurze Blicke auf das Geschehen rund um die GKB.

Abschließend gibt es noch Beiträge zum Thema Modellbahn, Reiseimpressionen aus Tschechien und Brasilien, sowie Neuigkeiten von den Steirischen Eisenbahnfreunden.

Wir wünschen viel Vergnügen!

Mag. Ernst Suppan



Redaktionsteam:

AL Peter Stoeßl
Kerstin Schober
Mag. Ernst Suppan

Am 29. April zum großen Straßenfest

mit der **GKB** ins **Theaterdorf St. Josef**

Schnuppern Sie Theaterluft. Der „Theaterweg“ in St. Josef ist ein österreichweit einzigartiges Erlebnis.
16 Spielstationen regen bei **freiem Eintritt** zum aktiven Theaterspiel an.
Zusätzlich warten 2 malerische und gut markierte, einfache Rundwanderwege über 5 km bzw. 9 km auf Sie...

Infos: Tel.: 03136/81 124 (Gemeindeamt) und www.theaterdorf.at

Von der Geschäftsführung

Liebe Leserinnen und Leser!

Auch die Drehscheibe ist in die Jahre gekommen und so haben wir Ihre Anregungen aufgegriffen, das Layout der Drehscheibe etwas zu verändern. Wie Sie seit der vorigen Ausgabe bemerkt haben, ist nun die Anordnung von Text und Bildern etwas anders strukturiert. Dies soll die Drehscheibe übersichtlicher und leichter lesbar gestalten. Die ersten Reaktionen darauf waren auch dementsprechend positiv, wir sind aber auch weiterhin für jede Anregung dankbar.

Ich danke Herrn Dr. Moschitz für seine Mitarbeit und wünsche ihm alles Gute für seinen wohlverdienten Ruhestand. Er war jahrelang Chefredakteur und Kopf und Herz der Drehscheibe. Dabei war er unermüdlich in seinem Bestreben, die Qualität der Zeitung zu verbessern und erst er hat sie zu dem gemacht, was sie jetzt ist. Eine gerne gelesene Eisenbahnzeitung, deren Leserschaft weit über die Belegschaft der GKB hinausreicht. Die Zeitung berichtet informativ über die Geschehnisse in der GKB, aber auch über Interessantes aus der weiten Welt der Eisenbahnen. Gleichzeitig heiÙe ich Herrn Mag. Suppan als neuen Chefredakteur willkommen. Er ist von seiner Ausbildung her Historiker und gelernter Fahrdienstleiter. Eine Kombination, die eine perfekte Basis für die zukünftige Aufgabe darstellt und so weiterhin die Qualität der Drehscheibe gewährleisten wird.



GD Mag. F. Weintögl

Zurück zum Bahnbetrieb. Auch hier haben wir Erfreuliches zu vermelden. Im vergangenen Jahr stieg wieder die Beförderungsleistung im Güterverkehr, nachdem sie ein Jahr zuvor aufgrund der wirtschaftlichen Schwierigkeiten eines wichtigen Kunden und der allgemein schlechten Wirtschaftslage eingebrochen war. Zusammen mit unseren Güterverkehrstöchtern Adria Transport und LTE sowie deren Auslandstöchtern in der Slowakei, Tschechien, Ungarn und den Niederlanden kommen wir nun auf Transportmengen, die den Transportzahlen der GKB zu den besten Zeiten des Bergbaus entsprechen. Damit kann die Zielsetzung der LTE, für eine Erhöhung des Beförderungsvolumens zu sorgen, voll erfüllt werden.

Im Personenverkehr haben wir die Bedienung der Ende 2010 fertiggestellten Zulaufstrecke zum Koralmtunnel übernommen. Die Fahrzeiterparnis war für viele Deutschlandsberger Pendler ein Argument, auf die Bahn zu wechseln. So konnten wir auf diesem Streckenabschnitt hohe Fahrgastzuwächse erzielen. Für allfällige Probleme mit den neuen Fahrzeugen ersuche ich auf diesem Weg um Nachsicht. Die Einführung der neuen Stadler-GTW stellt für alle Beteiligten eine große Herausforderung dar und ich entschuldige mich für allfällige entstandene Verspätungen und Erschwernisse. Festhalten möchte ich aber, dass sich alle Verantwortlichen um eine rasche Lösung der Probleme bemühen. Ich hoffe, dass wir möglichst rasch die restlichen noch offenen Probleme lösen und einen gewohnt pünktlichen und komfortablen Betrieb gewährleisten können.

Ihr

Mag. Franz Weintögl

Generaldirektor der GKB

Kundmachungen:

Genehmigt mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie unter GZ. BMVIT-221.023/0001-IV/Sch5/2009 vom 5. Jänner 2010 / GZ.: 220.630/1-IV/Sch2/02 vom 09. Dezember 2002 / GZ. BMVIT-221.023/0001-IV/SCH5/2011 vom 12. Oktober 2011 / GZ. BMVIT-221.023/0002-IV/SCH5/2009 vom 15. Februar 2012 bzw. mit Bescheid des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung unter GZ: FA18E-81.40 – 2/2002-14 vom 15.01.2010 wurden für die Graz-Köflacher Eisenbahn und Busbetriebs GmbH als verantwortliche Betriebsleiter bestellt:

Betriebsleiter:	Zlatar Wolfgang
zum 1. Stellvertreter:	Kronberger Peter Prokurist
zum 2. Stellvertreter:	Drummel Harald Dipl.-Ing.
zum 3. Stellvertreter:	Winter Gernot Dipl.-Ing.

Die Geschäftsführung bestellte mit Weisung vom 1. Jänner 2012 Klaus Edlinger zum Leiter der Abteilung Eisenbahn Personenverkehr der Graz-Köflacher Eisenbahn und Busbetriebs GmbH.

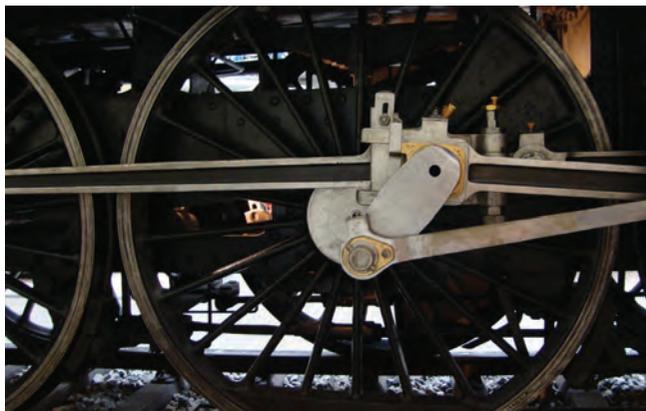
„Grüß Gott, Frau Eisenbahnerin“

Frauen bei der GKB am Zug

Als vor über 150 Jahren die Graz-Köflacher Bahn das Verkehrswesen in der Weststeiermark grundlegend veränderte, war sie in männlicher Hand. Dabei blieb es in den folgenden Jahrzehnten weitgehend, denn bis auf Mitarbeiterinnen in den Sekretariaten, der Raumpflege und der Wagenreinigung war die GKB eine Männerdomäne. Seither hat sich gesellschaftlich aber einiges verändert und auch in der Steiermark drängen immer mehr Frauen in technische Berufe oder finden sich in Mobilitätsunternehmen wieder.

Auf Initiative von Generaldirektor Mag. Franz Weintögl wurde daher vor einigen Jahren der Ausbau des weiblichen Mitarbeiterstandes ins Auge gefasst. Sukzessive vermehrt sich seitdem die Anzahl der Mitarbeiterinnen, auch in „typischen“ Eisenbahnerberufen. So sind mittlerweile bei der GKB unter anderem 6 Fahrdienstleiterinnen, 7 Zugführerinnen, 2 KFZ-Elektriker-/Mechanikerinnen und eine Halte- und Ladestellenaufseherin beschäftigt. Außerdem arbeiten Frauen bei der GKB in der Infrastrukturplanung (Bereich Brückenbau) und bekleiden in den Bereichen Personal, Recht und Ausschreibung führende Positionen. Zudem assistieren Akademikerinnen der Geschäftsführung und der Bereichsleitung Eisenbahn.

Mit der weiterhin angestrebten Hebung des Frauenanteils will die GKB noch attraktiver werden, denn durchschnittlich sind -österreichweit- 56% der Fahrgäste Frauen. Die Deutsche Bahn(DB) hat daher bereits einen Frauenanteil von 20,9% unter ihren Beschäftigten, die französische Staatsbahn(SNCF) hat 18% Mitarbeiterinnen und auch die Schweizer Bahn(SBB) ist mit 14,8% Frauen hier Vorreiterin. Die Österreichischen Bundesbahnen(ÖBB) haben im Vergleich mit den oben genannten Verkehrsunternehmen noch Aufholbedarf, obwohl auch hier in bestimmten Bereichen -wie der Verwaltung oder der Fahrgastbetreuung- bereits ein Frauenanteil von 30% erreicht wird. Seit 2011 haben die ÖBB auch eine Diversity-Beauftragte, die sich der Erreichung dieses Zieles annimmt. Denn ein höherer Anteil an weiblichen Beschäftigten entspricht nicht nur dem Zeitgeist, sondern auch den Bedürfnissen der Reisenden.



Text: ES / Quelle: Abt. G-PE/ÖBB/Internet Fotos: G-PR/P. Stoessl/IN-FC/ES/Privat/ES



1 Kerstin Kulari, aus St. Martin im Sulmtal, maturierte an der HLW Deutschlandsberg und ist Zugführerin bei der GKB.

Die 22jährige Damenfußballerin suchte eine neue berufliche Herausforderung und hat sich daher ganz bewusst für eine Karriere als Eisenbahnerin entschieden. Zum Aufgabenfeld einer Zugführerin gehören die Sicherheit in und um die Zuggarnitur, die Mitverantwortlichkeit für einen pünktlichen und reibungslosen Betriebsablauf, der Verkauf von Fahrkarten und die Betreuung der Fahrgäste. Kollegin Kulari mag an ihrem abwechslungsreichen Job den Umgang mit Menschen und dass kein Tag dem anderen gleicht. Den Turnusdienst sieht sie nicht immer als Vorteil, da es manchmal schwierig ist, ihn mit Familie und Freunden in Einklang zu bringen. Die Reaktionen auf ihren Dienstantritt empfand sie als durchwegs positiv, die Kollegen waren offen und hilfsbereit, aber vor allem von den Fahrgästen kam viel positives Feedback.

Zur besonderen Stellung als Frau in einem Eisenbahnunternehmen meint die Betriebsrätin: „Sicher war die Eisenbahn eine männerdominierte Sparte. Es ist immer eine Herausforderung sich als Frau in einer neuen Materie zurechtzufinden. Ich glaube, man muss einfach offen und mit Interesse an neue Aufgaben herangehen“.

Wir stellen Ihnen exemplarisch sieben GKB-Mitarbeiterinnen vor:



2 Andere betriebliche Hinweise

2 Die „familiäre Vorbelastung“ führte die Fahrdienstleiterin Waltraud Gastl, nach Tätigkeiten als Büroangestellte und im Taxigewerbe, zur GKB.

Zu ihren Aufgabenbereichen gehört zuerst die selbstständige Regelung des Betriebsdienstes in ihrem Bereich. Dies umfasst die Disposition von Zug- und Nebenfahrten, sowie die Überwachung von Signalen, Eisenbahnkreuzungen und der Fahrplaneinhaltung. Außerdem organisiert die Fahrdienstleiterin, im Rahmen ihrer kommerziellen Tätigkeiten, den Güterverkehr im betreffenden Abschnitt und betreut die Personenkasse. Die alleinerziehende Mutter zweier Kinder aus Schwanberg, erfuhr von Beginn an großen Zuspruch durch Kollegen und Fahrgäste.

Die Mehrfachbelastung der Familie durch den Turnusdienst erforderte zwar -anfänglich- eine große Umstellung, lässt sich aber durch die Hilfe der Eltern und durch den langfristig angelegten Dienstplan bewältigen.

3 Anita Kreinz ist seit 1989 bei der GKB, kommt aus der Region Graz-Umgebung und hat eine erwachsene Tochter. Sie bekleidet die Funktion einer Halte- und Ladestellenaufseherin. Im Rahmen dieser Tätigkeit ist sie für die Reinigung und Kontrolle von Weichen, sowie für die Betreuung von Halte- und Ladestellen zuständig. Mittlerweile absolvierte sie auch die Ausbildung zum Sicherungsposten und beaufsichtigt Arbeitsgruppen im Gefahrenbereich. Zur GKB kam sie zwar eher zufällig, erfuhr aber bereits von Beginn an, hohe Akzeptanz durch Kollegen und Vorgesetzte. Durch die Vorteile des Turnusdienstes und das Entgegenkommen der GKB, stellte die Doppelbelastung durch Familie und Beruf für sie keine außerordentliche Belastung dar. Abschließend stellt sie fest: „Die technischen Herausforderungen bei der Eisenbahn, sind auch für eine Frau ohne Weiteres zu schaffen“



3



4

4 Anja Gerold (KFZ – Elektrikerin) und Sonja Soinegg (KFZ-Mechanikerin und -Elektrikerin) arbeiten im Team Elektrik in den Werkstätten der GKB. Sie sind dort für Servicearbeiten und Reparaturen an verschiedenen Arten von Fahrzeugen und Geräten zuständig.

Während Kollegin Gerold ihre Freizeit gerne in der Natur und mit ihrer Familie verbringt, betreibt Sonja Soinegg als Teilzeitlandwirtin in Hollenegg (Kruckenberg) die Aufzucht und den Verkauf von Rothirschen, Lamas und Zwergesel.

Ausschlaggebend für die Tätigkeit bei der GKB waren bei den Kolleginnen die Beschäftigung in der Heimatregion und die günstigen Arbeitszeiten. Eine Beschäftigung in einem technischen Beruf bei einem Eisenbahnunternehmen sehen die Beiden nicht als besondere Herausforderung, da jeder Job auf seine Weise fordernd ist.



5 Die Technikerin Ing.^m Tina Schager, aus Zerlach im Bezirk Feldbach, absolvierte die HTL für Bauwesen/Hochbau in Graz und war danach bei einem Ziviltechniker tätig. Zur GKB führte sie die Suche nach neuen Herausforderungen und das gute Image unseres Unternehmens. Aktuell absolviert sie ein berufsbegleitendes Fernstudium des Bauingenieurwesens an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur in Leipzig, welches sie im Frühjahr 2012 abschließen wird.

Zusätzlich zu administrativen Aufgaben, betreut und begleitet sie GKB-Baustellen im Hoch-, Tief- und Brückenbau. Neben ihren sehr positiven Erfahrungen mit Kunden und Partnern der GKB, auch auf Baustellen, half ihr vor allem die Hilfsbereitschaft der Kollegen bei der Einarbeitung in ihren interessanten und abwechslungsreichen Tätigkeitsbereich. Die besonderen Herausforderungen als Frau in einem Eisenbahnunternehmen, versteht sie „als zusätzliche Motivation sich mit Ehrgeiz und Fleiß zu beweisen“.

6 Mag.^a Mojca Grusovnik-Tratnig, geboren in Maribor/Slowenien, führte ihr Studium an die Karl-Franzens-Universität nach Graz. Nach verschiedenen Tätigkeiten im Bereich der internationalen Kommunikation ist sie seit März 2009 als Assistentin des Leiters des Eisenbahnbetriebs der GKB beschäftigt.



An unserem Unternehmen schätzt sie vor allem das ansprechende vielschichtige und internationale Tätigkeitsfeld. Neben Kommunikation mit den slowenischen Institutionen und Partnern, sowie der Tochtergesellschaft Adria Transport, gehören zu ihren Aufgaben auch administrative und organisatorische Tätigkeiten.

Expertinnenkommentar:

Nicht nur Berufsfelder im Verkehrswesen, auch viele andere Tätigkeiten waren lange Zeit einem Geschlecht zugeordnet. Diese Zuordnungen von typischen „Männerberufen“ und „Frauenberufen“ haben sich mittlerweile aufgelockert, dennoch ist es nach wie vor schwierig für Frauen in traditionellen Männerdomänen beruflich Fuß zu fassen. Das liegt zum Teil an Zuschreibungen von Fähigkeiten oder Veranlagungen, die von Rollenbildern geprägt sind - etwa Frauen seien eher in sozialen Berufen anzutreffen, weil sie besseres Kommunikationsverhalten aufweisen, oder Männer seien für Führungspositionen geeigneter, weil sie mehr Durchsetzungskraft hätten. Diese Vorannahmen aufgrund des Geschlechts sind dann oftmals der Grund für die unbewusste unterschiedliche Beurteilung von Männern und Frauen, wenn es um die Eignung für einen Beruf geht, und verhindern ein unvoreingenommenes Einschätzen der Fähigkeiten und Qualifikationen eines Bewerbers bzw. einer Bewerberin. Es gibt aber noch weitere Gründe, warum Veränderungen hier nur langsam stattfinden: Wenige Frauen oder Männer wählen überhaupt eine Ausbildung in „untypischen“ Berufen aus, weil man schon annimmt, dass man etwa mit Schwierigkeiten bei der Jobsuche zu kämpfen haben könnte, Männer verfügen oft über berufliche Netzwerke, die wiederum Männern das berufliche Fortkommen erleichtern, Frauen haben es in männerdominierten Sparten oft schwer im Arbeitsalltag, weil sie mit Vorurteilen zu kämpfen haben, was sich auch auf ihr berufliches Selbstbewusstsein auswirkt, außerdem gestalten sich Arbeitsbedingungen für Männer und Frauen oft unterschiedlich.

Wenn ein Betrieb wie die GKB sich zum Ziel setzt, eine ausgewogene Belegschaft zu beschäftigen, muss darauf hingearbeitet werden zu zeigen, dass das Berufsfeld für Frauen attraktiv ist und andererseits der Betrieb von der Beschäftigung von Frauen profitiert!



Mag.^a
Verena Chiara
Kuckenberger

Leiterin der GENDER:UNIT an der Medizinischen Universität Graz - einer Organisationseinheit für Gleichstellung, Frauenförderung und Diversity Management;

New's aus dem Europaparlament:

Interview mit MEP Mag. Jörg Leichtfried zur Aufnahme des Baltisch-Adriatischen Korridors in die Transeuropäischen Netze

Drehscheibe: Die Koralmbahn wurde nun – wie der Semmering-Basistunnel – von der EU als vorrangige Achse in die Transeuropäischen Netze (TEN) aufgenommen. Was bedeutet der Ausbau des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für die Steiermark?

Leichtfried: Durch den Baltisch-Adriatischen Korridor wird eine leistungsfähige Anknüpfung des ostösterreichischen, an den osteuropäischen Wirtschaftsraum erreicht. Noch wichtiger ist aber der Hochleistungszugang zum oberitalienischen Wirtschaftsraum, mit der weiterführenden Achse Genua-Rotterdam. Daraus folgt der verkehrstechnische Anschluss an den prosperierenden westeuropäischen Wirtschaftsraum.

Drehscheibe: Wie beurteilen Sie, den verkehrstechnischen und regionalwirtschaftlichen Nutzen, dieses einmaligen Großprojektes?

Leichtfried: Die Koralmbahn ist, anders als der Brennerbasistunnel, ein reines Verkehrsprojekt. Ich sehe hier -langfristig- ähnliche Entwicklungsmöglichkeiten, wie seinerzeit bei der Semmeringbahn. Da in der Steiermark jeder zweite Arbeitsplatz am Export hängt, wird es hier zu einem außerordentlichen Prosperitätszuwachs in unserem Bundesland kommen.

Drehscheibe: Welche Auswirkungen glauben Sie hat das Infrastrukturgroßprojekt Koralmbahn, auf die Arbeitsmarktsituation in der Weststeiermark?

Leichtfried: Zuerst einmal entstehen hier Arbeitsplätze durch den Bau der Koralmbahn. Später führt die infrastrukturbedingte Stärkung des Wirtschaftsstandortes Steiermark zur Ansiedlung von Betrieben neben der neuen Hochleistungsstrecke und somit langfristig zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen in der Region.

Drehscheibe: Wo sehen Sie, aus europäischer Sicht, weitere Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten des Regionalverkehrs in der (West-)Steiermark?

Leichtfried: Der Regionalverkehr ist überwiegend Länder- und Bundesangelegenheit. Aus europäischer Sicht besteht allerdings im Zuge der Eisenbahnliberalisierung die Möglichkeit, auch private Anbieter zur Finanzierung von Nebenstrecken und regionaler Verkehrsinfrastruktur heranzuziehen.

Drehscheibe: Wie glauben Sie, wird die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens in Europa aussehen?

Leichtfried: Es gibt in Europa eine eindeutige Tendenz zu Hochleistungsstrecken. Im Frachtverkehr geht der Trend hin zu längeren Zügen mit höheren Nutzlasten. Es wird auf eine nationale, politische Entscheidung zwischen Straße und Schiene hinauslaufen. Diese Entscheidung wird nicht von den EU-Institutionen getroffen.

Drehscheibe: Wir danken für das Interview!



Der aus Bruck/Mur stammende Jurist, Mag. Jörg Leichtfried, ist seit 2004 Abgeordneter zum Europaparlament (MEP) und ständiges Mitglied im Ausschuss für Verkehr, sowie seit 2009 Delegationsleiter der SPÖ in Straßburg.



Foto: Büro Leichtfried / Graphik: RaumUmwelt Planungs-GmbH

Aktuelles von der Koralmbahn

Ungeachtet der teilweise eisigen Temperaturen wurde den ganzen Winter mit Hochdruck im Außenbereich der Tunnelbaustelle in Leibenfeld gearbeitet. Unter Tage ist es natürlich relativ egal, wie die klimatischen Bedingungen ober Tage sind, jedoch musste ein besonderes Augenmerk auf die starke Eisbildung in den Schächten geworfen werden.

Die Vortriebsleistungen im Überblick, Stand Mitte Februar 2012: Baulos KAT 1 Nordröhre 2440 Meter, bis zum Ende des Bauloses fehlen noch 150 Meter, die bis April 2012 bewältigt werden sollen. Abgeschlossen sind die Vortriebsarbeiten der Südröhre, die Tunnellänge beträgt hier 2592 Meter. Beim Baulos KAT 2 in Leibenfeld wird an drei Tunnelröhren gearbeitet. Der Vortrieb in Richtung Kärnten beträgt in der Südweströhre 1200 Meter, in der Nordweströhre 1000 Meter. Richtung Baulos KAT 1 beträgt der Vortrieb in der Südoströhre 500 Meter, die Nordoströhre wird derzeit nicht vorangetrieben. Der Durchstich der Südröhre KAT 1 & KAT 2 ist für Mai/Juni 2012 geplant. Im Sommer wird auch die erste Tunnelbohrmaschine in Leibenfeld eintreffen, nach deren Zusammenbau ist geplant, sie noch Ende dieses Jahres in Betrieb zu nehmen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Leistung einer Tunnelbohrmaschine an die 9 MW beträgt, die gesamte Baustelle Leibenfeld hat eine elektrische Anschlussleistung von 30 MW.

Anfang Jänner begannen auch die Arbeiten an der Sicherungsanlage für die Anschlussbahn Leibenfeld. Dazu wird der Technikraum sowie das Stellpult der Sicherungsanlage VGS 80 in Deutschlandsberg erweitert. Die Inbetriebnahme der Stellwerkserweiterung ist im April 2012 vorgesehen.

Fotos & Text: Ing. Christian Oitzl



1 Mittlerweile sind vier Portalkräne in Leibenfeld im Einsatz. Zwei der Kräne können je eine Masse von 60 Tonnen manipulieren, die beiden anderen jeweils 30 Tonnen.

2 In der Südoströhre (KAT 2) ist das Material abschnittsweise nicht für den Sprengvortrieb geeignet und die Tunnelröhre wird mittels Baggervortrieb ausgebrochen.

3 Beim Baulos KAT 1 wird der Abraum mittels LKWs aus dem Tunnel befördert. Mitte Februar war dies jedoch nur mehr das Material der Nordröhre.

4 Ebenfalls fertiggestellt ist das Brückenbauwerk nächst dem Bahnhof Groß St. Florian. Über dieses wird hinkünftig das Verbindungsgleis vom Bahnhof Groß St. Florian Richtung Bahnhof Weststeiermark verlaufen.

5 Vis-a-vis der Tunnelbaustelle in Leibenfeld wurden große Deponieflächen angelegt. Zum Materialtransport wurde ein Förderband in Hochlage errichtet, der Probetrieb begann im Februar.



Wie funktioniert eine Lokomotive?

Teil 1: Das Dampfprinzip

Ein einfacher, historisch-technischer Erklärungsversuch

Fast jeder Eisenbahnfreund hat schon einmal eine Dampflok gesehen oder ist sogar schon von einer gezogen worden. Aber kaum jemand weiß, wie sie funktioniert oder was genau sie antreibt. Die Dampflokomotive war das Fahrzeug der industriellen Revolution und ihre Erfindung damit eine der Voraussetzungen für den modernen Eisenbahnverkehr. Wir möchten Ihnen daher einen kurzen Einblick in die Funktionsweise und die Entwicklung der Dampflokomotive vermitteln:

Wie aus Kohle und Wasser Energie wird: Der Dampfkessel

Wenn Wasser ausreichend erhitzt wird, entsteht bei ca. 100 °C Dampf. Die Erfindung der Kolbendampfmaschine durch James Watt 1776 und der Bau der ersten kommerziellen Adhäsionslokomotive durch George Stephenson 1829, machten diese Kraft für den Eisenbahnverkehr nutzbar. Dampf hat die Eigenschaft sich auszudehnen. Wenn Wasser in einem geschlossenen Gefäß – z.B. einem Lokomotivkessel – verdampft, füllen die Dampfmoleküle den Bereich oberhalb des Wasserspiegels bis dort Druck entsteht. Dieser, in bar gemessene, Druck wird kanalisiert und treibt die Dampflok an. Im Laufe der Zeit wurden verschiedene Möglichkeiten der Dampfnutzung bei einer Lokomotive entwickelt. Es gibt daher Nass-, Matt- und Heißdampflokomotiven, sie unterscheiden sich in der Nutzung der physikalischen Eigenschaften des verwendeten Dampfes. Am Ende der Entwicklung wurden bei derselben Lokomotive verschiedene Dampfarten mehrfach genutzt.

Die Befuerung

Verdampfung in einem Lokomotivkessel ist nur durch Verbrennung möglich. Sie geht in der Feuerbüchse vonstatten und wird mit Kohle, Holz oder Öl erzeugt. Die Art der Feuerung ist vor allem von geografischen und wirtschaftlichen Bedingungen abhängig. Die derart erzeugte Wärmeenergie strömt durch die Heiz- und Rauchrohe, erhitzt das sie umgebende Wasser im Langkessel und verlässt die Lokomotive über die Rauchkammer bzw. den Schornstein. Weil für den Unterhalt eines heißen Feuers aber der Luftzug eines sehr hohen Schlot es nötig wäre, behalf man sich mit einem Trick: Dem Blasrohr! Hierbei handelt es sich um eine Düse, die den Abdampf der Zylinder wiederverwendet und ihn in den Schornstein einbläst. Der entstandene Unterdruck in der Rauchkammer erzeugt durch die Heiz- und Rauchrohe einen Sog in der Feuerbüchse. D. h., die Lok facht ihr eigenes Feuer an – schlicht genial!

Der Antrieb und die Steuerung

Der erzeugte Dampf nutzt jede Möglichkeit zu entweichen, daher gilt es diese Kraft konstruktiv in den Antrieb einer Dampflok-



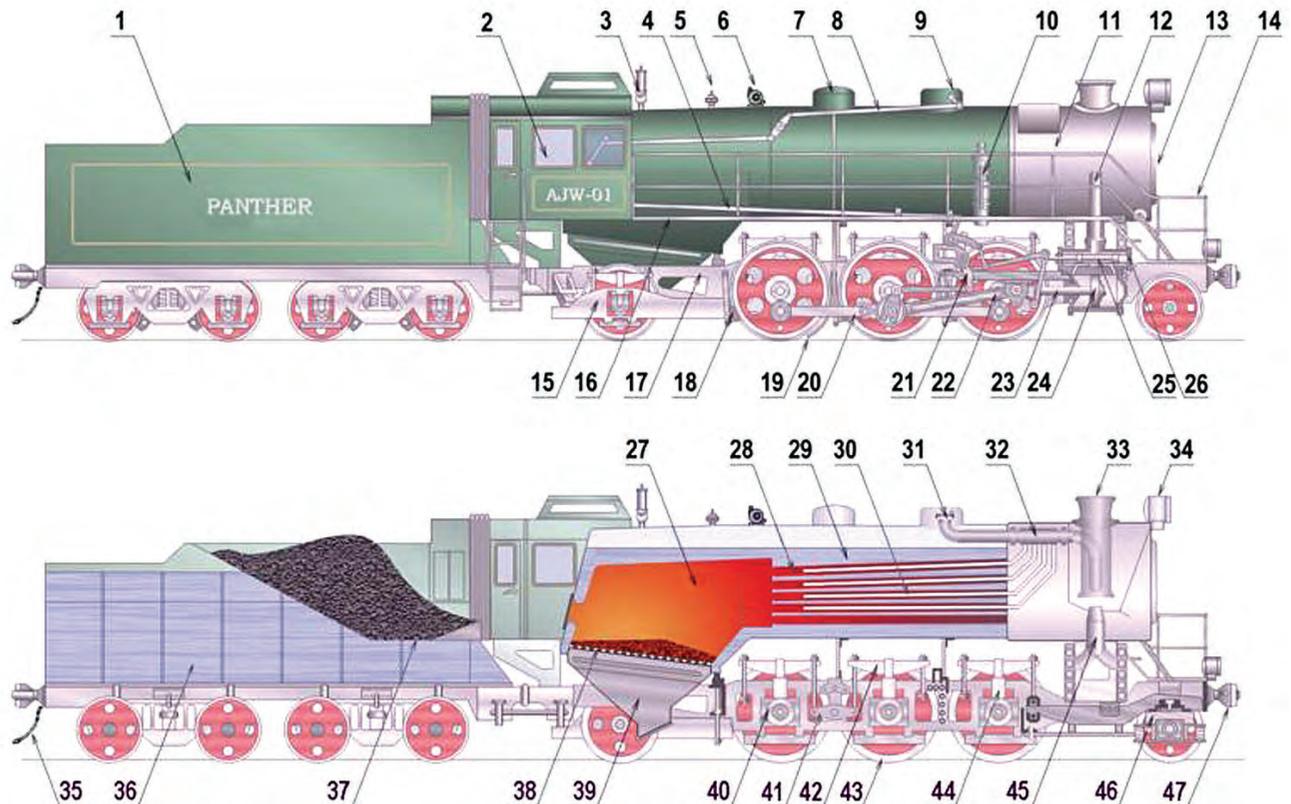
omotive zu leiten. Der Antrieb besteht im Grunde aus Zylindern und Schubstangen -die aufgesetzt auf einen massiven Rahmen- vorne, außen an der Lok montiert sind. Der Dampf muss abwechselnd vor bzw. hinter den Kolben im Zylinder geleitet werden, um diesen zu bewegen. Die Lenkung des Dampfes bewerkstelligen Schieber, die durch die Steuerung einer Lokomotive -die auch der Bestimmung der Fahrtrichtung dient- bewegt werden können. Durch die Erfindung der Kulissensteuerung war auch die Festlegung der Geschwindigkeit möglich. Sie kann auch in eine Leerlaufstellung gebracht werden. Der, vom Schweizer Anatole Mallet, 1876 entwickelte Wechselschieber, ermöglichte die Konstruktion von Verbunddampflokomotiven. Eine neuartige Vorrichtung machte bei diesen Maschinen, die Beschleunigung des Anfahrvorganges möglich.

Das Laufwerk

Schließlich gibt das Lauf- oder Fahrwerk einer Lok, über die Räder, die entstandene Bewegungsenergie an die Schienen weiter und sorgt damit für die Vorwärts- oder Rückwärtsbewegung. Man spricht bei einer Dampflok von einem Rahmenlaufwerk, bestehend aus den Rädern, den Federn und der Fixierung derselben am Fahrzeug. Die internationale Klassifizierung der Laufwerke erfolgt nach Achsfolge bzw. Achsanordnung.

.....Fortsetzung in der nächsten Ausgabe.....

Text & Foto: ES / Graphik & Beschreibung: Wikipedia



Baugruppen einer Schlepptenderlokomotive:

- | | |
|--|---|
| 1 – Schlepptender mit Wasser- u. Kohlevorräten | 25 – Schieber (innere Steuerung) |
| 2 – Führerstand | 26 – Schieberkasten |
| 3 – Dampfpeife | 27 – Feuerbüchse |
| 4 – Steuerstange | 28 – Heiz- und Rauchrohre |
| 5 – Kesselsicherheitsventil | 29 – Langkessel |
| 6 – Turbogenerator/Lichtmaschine | 30 – Überhitzerelemente |
| 7 – Sandkasten mit Sandfallrohren | 31 – Naßdampfventilregler |
| 8 – Reglerzug | 32 – Dampfsammelkasten |
| 9 – Dampfdom | 33 – Schornstein/Esse |
| 10 – Luftpumpe für die Druckluftbremse | 34 – Spitzensignal |
| 11 – Rauchkammer | 35 – Bremsschlauch |
| 12 – Einströmrohr | 36 – Wasserkasten |
| 13 – Rauchkammertür | 37 – Kohlekasten |
| 14 – Handlauf | 38 – Rostlage |
| 15 – Schleppradsatz | 39 – Aschkasten |
| 16 – Umlauf | 40 – Radsatzlager |
| 17 – Lokomotivrahmen | 41 – Ausgleichshebel |
| 18 – Bremshängeeisen | 42 – Blattfederpaket |
| 19 – Sandfallrohr | 43 – Treib- und Kuppelradsätze |
| 20 – Kuppelstange | 44 – Druckstück |
| 21 – äußere Steuerung | 45 – Standrohr und Blasrohrkopf (Ausströmung) |
| 22 – Treibstange | 46 – Laufwheelsatz |
| 23 – Kolbenstange | 47 – Kupplung |
| 24 – Dampfzylinder | |





Neue GKB-Zugführer und Zugführerinnen

Drei neue Mitarbeiter/innen aus dem Personenverkehr, Sabine Gröblbauer, Albine Macher und Harald Michelitsch, legten am 30. Jänner 2012 erfolgreich ihre Dienstprüfung zum Zugführer ab. Dabei wurde das betriebliche Wissen abgefragt, aber auch der kommerzielle Bereich, Tarif und Rechnungswesen sowie Verkehrsgeografie, geprüft. Alle drei Kolleg/innen waren bestens vorbereitet und bewiesen bei der Prüfung souveränes Wissen. So konnte die Prüfungskommission, Johann Blaschitz (IN-BD) Klaus Edlinger (EB-PV) und Kerstin Kulari (Betriebsrätin), dreimal die Note „ausgezeichneter Erfolg“ vergeben. Die drei neuen Zugführer/innen sind seit Anfang Februar im selbständigen Einsatz unterwegs und verstärken erfolgreich das Team des GKB - Personenverkehrs!

Text: ZBRV A. Schwammerlin / Foto: A. Wallner



GKB - Seminar für neue Mitarbeiter/innen

Am 24. und 25. Jänner 2012 fand zum zweiten Mal das 2-tägige Einführungsseminar für neue Mitarbeiter/-innen statt. Am 1. Seminartag wurde den Teilnehmern die Organisation der GKB und einzelne Dienststellen vorgestellt. Die Vortragenden Hr. DI Drummel, Hr. Ignatowicz, Hr. Tilzer, Hr. ZBR Schwammerlin, Hr. Steinkellner (VAEB), Fr. Mag. Weyland und Hr. BL Zlatar erklärten die Aufgaben der jeweiligen Bereiche. Außerdem wurden die Fahrdienstleitung am Graz Köflacherbahnhof, die Werkstätte und die Traktion besucht. Zum Abschluss gab Herr GD Mag. F. Weintögl einen kurzen Überblick über die Geschichte und Entwicklung der GKB. Den 2. Seminartag gestaltete die Firma movement zum Thema „Einführung in die Kommunikation“. Insgesamt nahmen 14 Mitarbeiter/-innen aus den Abteilungen EB-PV, EB-TR, G-CO, IN-BD-Gkf, IN-FW-OB und BB am Seminar teil.

Text: Mag. M. Weyland und Mag. A. Suppan / Foto: ES



Fahrgastbefragung

Die Juhász & Markgraf Verkehrsconsulting OG hat in den letzten zwei Jahren insgesamt 18 Verkehrsprojekte und sieben Eisenbahnunternehmen, mittels unangemeldeten Fahrgastbefragungen, nach einem vergleichenden Schema bewertet. Die GKB führt in der Auswertung dieser, vom Klima- und Energiefonds der Bundesregierung in Auftrag gegebenen, offiziellen Befragung - bei einem Notenschnitt von 1,35 - mit großem Vorsprung! Die Gesamtergebnisse diverser S-Bahnen schwanken zwischen den Noten 1,7 und 1,9. Die vorliegenden Zählraten (Vergleich Okt. 2010 zu Okt. 2011) zeigen auf der S 6 (einschließlich S 61) eine Fahrgaststeigerung von 10,56%. Die allgemeine Bewertung ergab nach Schulnoten:

• Angebot / Fahrplan:	1,54
• Information / Verständlichkeit:	1,16
• Haltestellen:	1,24
• Fahrzeug / Sauberkeit / Komfort:	1,17
• Zuverlässigkeit:	1,16
• Preis / Leistungsverhältnis:	1,64
• Gesamtnote:	1,35



GKB-Kurzfilm „Auf Schiene“

Als Fahrgast der üblicherweise nur Schalter und Bahnsteig oder vorbeiziehendes Grün und Hügel sieht, ist die Bahn nur Transport- oder Dienstleistung. Die Details dahinter, die Handgriffe um und an der Schiene bleiben verborgen. Wir, vier Studenten des Studienganges Informationsdesign der FH Joanneum, bekamen im Zuge des Projektes „Kurzdokumentation“ einen Einblick in das, was den Alltag und die Arbeit bei der GKB ausmacht. Vom monotonen Surren des Dieselmotors der Verschublok bis hin zum knarrenden Funkgeräusch in der Fahrdienstleitung war es uns möglich Bilder einzufangen um unseren Einblick auch nach außen zu tragen. Nicht nur dank der Bilder, sondern vor allem auch durch die Stimme unserer Dokumentation, Fahrdienstleiter Gerald Schuster, wurde aus einer reinen Dokumentation auch eine Erzählung über die Bahn. Dank der Unterstützung durch Wolfgang Zlatar und Peter Stoeßl war es uns möglich ohne Einschränkungen Material zu sammeln, das neue Einblicke gibt und eine dichte Atmosphäre schafft.

Text: Gerulf Dösinger / Foto: Dominik Huber

GKB - Hochzeit

Am 8. Oktober 2011 heiratete Obersignalmeister Wolfgang Schlosser im Beisein von neunzig geladenen Gästen in St. Johann seine Lebensgefährtin Anita Fruhmann. Auf dem Weg zum Standesamt gab es einige Hindernisse zu überwinden. Neben den Musikerfreunden, sperrten auch die Kollegen vom Sicherheitsdienst der GKB dem Hochzeitszug -wie es in der Region Brauch ist- den Weg ab. Bei der Eisenbahnkreuzung (EK) Km 25,368 in Köppling stellten die Mitarbeiter der Abteilung Sicherheitsdienst ein tragbares Straßensignal auf, welches dem Straßenverkehr natürlich „Halt“ gebot. Der Bräutigam wurde aufgefordert das Signal zum Verlöschen zu bringen, was nach einer Stärkung auch gelang. Der Trauzeuge Signalmeister Günter Lach verweigerte aus verständlichen Gründen die Mithilfe. Nach der standesamtlichen und kirchlichen Trauung feierte die Hochzeitsgesellschaft in Mooskirchen beim Gasthof Hochstrasser bis in die frühen Morgenstunden, wobei der musikalische Bräutigam ein eigens komponiertes Lied für seine Anita zum Besten gab. Eine Woche nach der Hochzeit wurde dieses Lied -im Rahmen eines Interviews mit dem Musiker- auf Radio Steiermark präsentiert.

Text: ES / Fotos: Fam. Schlosser



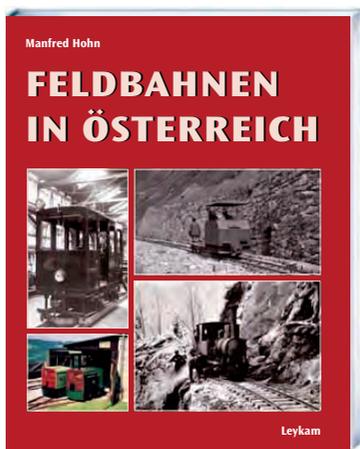
Kleines GKB-Anekdotenbücherl

Lustige Anekdoten, Legenden und Erzählungen aus der „guten, alten GKB Zeit“, zusammengestellt in einem kleinen Bücherl, verfasst von Andreas Schwammerlin, Betriebsrat der GKB. Heitere Geschichten, teilweise überliefert, aus Episoden, die von Kollegen erzählt wurden, zum Teil selbst erlebt. Manch älteres Semester wird sich beim Lesen schnell an die eine oder andere humorvolle Begebenheit erinnern, die er oder sie noch vielleicht selbst im Aktivstand miterlebt hat. Das „Kleine Anekdotenbücherl der GKB“ ist über das Betriebsratsbüro zum Selbstkostenpreis erhältlich!

Text und Foto: ZBRV A. Schwammerlin



Neuaufgabe: Feldbahnen in Österreich



Dem seit zwei Jahrzehnten vergriffenen großformatigen Buch FELDBAHNEN IN ÖSTERREICH folgt nun der lang erwartete Band mit der Geschichte von 43 weiteren, mit dem Sammelbegriff Feldbahnen bezeichneten, schmalspurigen Bahnen. Dabei werden Bahnen bei Kraftwerksbauten, in Bergwerken, bei Straßen-, Autobahn- und Eisenbahnbauten ebenso beschrieben, wie Ziegelwerksbahnen sowie vier private Feldbahnen. Wohl einzigartig sind dabei die Kohlenbahn Ratten, Bahnen bei steirischen Kraftwerksbauten, die Bahnen beim Bau der Großglockner Hochalpenstraße und der Bau der Reichsautobahn ab 1938 in Kärnten und viele mehr. Mit 425 Bildern, 110 Plänen und Tabellen sowie ausführlichen Texten auf 308 Seiten werden heute nicht mehr vorhandene und längst vergessene 43 Bahnen mit 19 verschiedenen Spurweiten den Eisenbahnenthusiasten, Landeskundigen und an der Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen Interessierten präsentiert.

Text & Cover: Leykam-Verlag - erhältlich im Buchhandel

Neue Freizeitbroschüre mit Tourentipps

Ab dem GKB-Bahnhof Straßgang zum 33 Gleiskilometer entfernten Endbahnhof Köflach verbinden ganzjährig nutzbare Rad- und Wanderwege die Landeshauptstadt Graz mit dem Kainachtal und dem Bezirk Voitsberg. Die vom Steirischen Verkehrsverbund erneut aufgelegte Freizeitbroschüre Nr. 550-1, „Entlang der Köflacherbahn und S7“, weckt die Lust auf Ausflüge, im Raum Krottendorf und Ligist, z.B. über den Wartenstein:

Eine flächendeckende Wanderweg-Beschilderung liegt noch nicht vor. Aber in der Freizeitbroschüre Nr. 550-1 ist die von Bahnstation zu Bahnstation leitende Wanderstrecke Krottendorf – Wartenstein – Gaisfeld nachvollziehbar beschrieben. Als ganzjährig einladend erweist sich auch der über den Dietenberg verbindende Wanderweg. Kombiniert man diesen ab Ligist mit dem Panoramaweg, ergibt sich eine großteils sonnseitig trassierte, ebenfalls über den Wartenstein führende Rundtour. Umso mehr ist der Bahnhof Krottendorf-Ligist ein starkes Argument für Ausflüge mit der Köflacherbahn bzw. S-Bahn Linie S7. Deren Züge halten seit Dezember auch wieder in Gaisfeld.



Informationen: Mobil Zentral in Graz: Tel. 050-678910
Fahrpläne: www.gkb.at oder www.verbundlinie.at

Text & Graphik: Günter u. Luise Auferbauer / Kleine Zeitung

Dankesworte



Foto: Schrott / Landespressediens

Der Triebfahrzeugführer i.R. und (Mit-)Gründer der Steirischen Eisenbahnfreunde (StEF) Wilhelm Büschl, bedankt sich – nach seiner Auszeichnung mit dem Goldenen Ehrenzeichen des Landes Steiermark – auf diesem Wege bei allen Mitarbeitern und Freunden:

Liebe Freundinnen und Freunde!

Mir wurde mit dieser Ehrung eine große Freude bereitet, ich möchte aber auf diesem Wege feststellen, dass ich ohne die Mithilfe aller meiner Freunde und Gönner meinen „Traum“ nie verwirklichen hätte können! Die damalige Betriebsführung der GKB hat, obwohl „von oben“ strengstes Sparen verordnet war in der Form geholfen, dass Werkstätten, Maschinen und Werkzeuge „stillschweigend“ verwendet werden durften. Damit war der Weg zur Gründung des Vereins der Steirischen Eisenbahnfreunde (StEF) frei, welcher nach nicht einmal einem halben Jahr über 350 Mitglieder zählte. Mit dem monatlichen Beitrag von damals 5,- österreichischen Schillingen, wurde auch eine finanzielle Basis geschaffen. Die Vereinsmitglieder kamen aus den unterschiedlichsten Kreisen und trugen auf verschiedenste Weise ihr Scherlein bei. Es würde hier den Rahmen sprengen, alle Helfer und Helferinnen namentlich zu erwähnen. Im Frühjahr 1978 erhielten wir aber den Lohn für unsere harte Arbeit: Eine glanzvolle Wiederinbetriebnahme unserer 671er! Es ist mir daher ein Bedürfnis meine Auszeichnung mit allen zu teilen, die bis heute mitgewirkt haben und Ihnen meinen herzlichsten Dank für das Gelingen auszusprechen. In der Hoffnung, dass „mein Kind“ noch viele, viele schöne Jahre vor sich hat, grüßt

Euer Willi Büschl



Montangeschichtliche Tagung „Kohlebergbau und Hüttenwesen der Weststeiermark“ 4. und 5. Mai 2012 in Köflach



- Freitag, 4. Mai**
Eröffnung: 9:00 Uhr im Rathaus der Stadtgemeinde Köflach
Vorträge Vormittag:
- Transportsysteme speziell Eisenbahn
 - Zur Geschichte des Kohlenbergbaues im Voitsberg-Köflacher Bergrevier
 - GKB 2012 - Rekultivierung, Nachnutzung, Altbergausicherung
- Mittagsbuffet 12:00 Uhr
- Vorträge Nachmittag:
- Kohlevorkommen der Weststeiermark
 - Das weststeirische Eisenhüttenwesen
 - Brauchtum der Berg- u. Hüttenleute - eine Besonderheit der Volkskultur
- Abendprogramm:
- Besichtigung des „Bergbaumuseums Karl-Schacht“ (Rosental) mit Bergmannsjause
- Samstag, 5. Mai**
Beginn: 9:00 Uhr im Rathaus der Stadtgemeinde Köflach
Vorträge Vormittag:
- Geschichte der Weststeirischen Glasindustrie
 - Glanzkohlenrevier Wies-Eibiswald
- Exkursion
- Abfahrt zur Sunfixl-Höhle um 11:00 Uhr
Mittagessen in der Buschenschank Sunfixl-Höhle (nicht im Tagungsbeitrag inkl.)
Besichtigung der Sunfixl-Höhle inkl. Führung durch Herrn Prof. Dr. Ernst Lasnik
15:00 Uhr Rückfahrt nach Köflach

Tagungsbeitrag: 40,- (inkludiert: Eintritt Bergbaumuseum und Sunfixl-Höhle inkl. Busfahrt, am 4. Mai das Mittagsbuffet (trockenes Gedeck); am Abend die Bergmannsjause sowie die Tagungsunterlagen)

Infos und Anmeldeöglichkeit unter: Montanhistorischer Verein Österreich, Tel.: 050304-26-2377 oder per Mail: office@mhvoe.at

Neues Leben für alte Stellwerke

Die Weiterverwendung eines DrS 50 im Modellbahnbetrieb

Vor einigen Jahren taten sich eine Handvoll Eisenbahnfreunde zusammen und gründeten die Interessensgemeinschaft „Freunde der Sulmtalbahn“ (FdStb), über welche ja schon mehrmals in der Drehscheibe berichtet wurde. Gemeinsam mit den „Steirischen Eisenbahnfreunden“ (StEF) beschäftigen sie sich nicht nur mit dem Thema Modellbau und dem Nachbau der Sulmtalbahn im Maßstab 1:87, sondern auch mit der Restauration von alten Stellwerken.

Mit der Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks (ESTw) im Jahr 2005 zeichnete sich das Ende des Stellwerks 2 am Graz Köflacherbahnhof ab. Die alte Sicherungsanlage, Bauart SIEMENS DrS50, aus dem Jahr 1954 wurde somit aus-

geschieden. Die gemeinsamen Mitglieder der StEF und FdStb haben bei der GKB nach der Einstellung des Stellwerks zur Aufrechterhaltung dieser Stellwerksbauart (Drucktastenstellwerk) angefragt. Durch Mithilfe von Ing. Christian Oitzl (Abteilungsleiter d. GKB-Sicherungsdienstes) ging dieses Stellwerk bzw. die Gleisbildtafeln der Fahrdienstleitung und des Stellwerkes 2 in den Besitz der „Freunde der Sulmtalbahn“ über. Da



die Tischfelder der Gleisbildtafel am SIEMENS DrS50 wie Mosaikbausteine verwendet werden können, konnten die Gleisanlagen unserer Modellbahnen original nachgebildet werden. Somit entstand für die Modellbahn ein vorbildgetreues Gleisbildstellwerk. Durch den langjährigen Betrieb der Gleisbildtafeln waren die Tischfelder sehr stark verschmutzt und abgenützt.



Modellbahnhof Wies-Eibiswald der „Sulmtalbahn“ mit Heizhaus



Stellwerk SIEMENS DrS 50 während des Umbaus f. d. „Sulmtalbahn“

Es wurde anschließend jedes einzelne Tischfeld ausgebaut, gereinigt, neu lackiert, beschriftet und mit neuen Symbolen versehen. Zahlreiche Tischfelder welche für die Nachbildung unserer Modellbahnhöfe am Gleisbild nicht vorhanden waren, wurden von Ing. Oitzl bei der ÖBB organisiert. Insgesamt waren es 326 Tischfelder, welche für die Nachbildung der Modellbahnhöfe Wies-Eibiswald (FdStb) und Lieboch (StEF) von Karl-Heinz Grubelnik unter Mithilfe von Herbert Ehmann und Gilbert Haas restauriert wurden. Alle 326 Tischfelder mussten natürlich auch neu verdrahtet werden. Hierzu wurden 268 Meter Kabel von den einzelnen Tischfeldern auf 1.026 Reihenklammern verlegt. Diese Arbeiten wurden von Karl-Heinz Ferk (FdStb) übernommen.

Die Firma Gahler & Ringstmeier bot eine komplette digitale Steuerung zwischen Modellbahn und Gleisbildstellwerk an. Diese Computersteuerung übernimmt nach entsprechender Programmierung, die gesamten Sicherungstechnischen Auschlüsse sowie die gesamte Ausleuchtung der Gleisbildtafel. Beim Original mussten dafür zahlreiche Relais in den dafür gebauten Räumen schalten. Durch die realistischen Fahrstraßenstellungen, Weichenlaufketten, Störungsmeldungen und die Gleisfreimeldeanlage kann ein vorbildgetreuer Stellwerksbetrieb auf der Modellbahn nachgestellt werden.

Text: Karl-Heinz Grubelnik / Fotos: K.-H. Grubelnik u. Gerhard Kaser

Jetzt rollt der GTW auf die H0-Gleise

GTW-Modelle von GKB und StLB im Handel erhältlich

Nach dem Triebzug 646 der DB AG liefert die Firma Piko die beiden Österreichvarianten des GTW aus: Die elektrische Version der Steirischen Landesbahnen und den Diesel-GTW der GKB. Die Modelle wissen auf Anhieb zu gefallen – daran hat die stromlinienförmige Stirnfront sicher ihren Anteil. Die Expert-Linie des Hauses Piko verbindet günstigen Preis mit optisch ansprechender Ausführung, wobei der glatte Wagenkasten des Vorbilds ohne Anbauteile, wie etwa Griffstangen, der Expert-Linie sehr zugute kommt.



Der Wagenkasten aus Kunststoff ist zweigeteilt, und zwar in den Fahrgastraum und den Führerstand. Das hat natürlich gute Gründe, denn den GTW gibt es beim Vorbild mit unterschiedlichsten Stirnfronten. Der Wagenkasten sitzt auf einem Chassis aus Metall-

druckguss, womit ein entsprechendes Gewicht erreicht wird. Zwar muss der Triebwagen keine Anhängerlast ziehen, doch kommt das hohe Reibungsgewicht der Einheit auch auf Steigungen zugute. Bei unserem Test konnte das Modell noch bei 170 ‰ anfahren!

Bemerkenswert ist die technische Lösung: Abweichend vom Vorbild wird der Modell-GTW nicht durch einen Motor im Antriebscontainer, sondern im Fahrgastraum angetrieben. Dennoch bleibt der volle Durchblick weitestgehend gewahrt. Abgedeckt werden Motor und Verkabelung von der Inneneinrichtung. Angetrieben wird bei der zweiteiligen Einheit das vordere Dreh-

gestell, dessen Radsätze diagonal mit Haftreifen versehen sind. Wegen der geringen Bodenfreiheit des Modells konnten die Zahnräder der Antriebseinheit jedoch nicht abgedeckt werden. Der Motor selbst ist im Bereich der Einstiegsplattform tief im Rahmen eingebettet, sodass der freie Durchblick nur wenig behindert wird. Der Strom wird von allen Rädern abgenommen, sodass ein sicherer Betrieb gewährleistet ist. Der Strom wird durch eine stromführende Kupplung durch den gesamten Triebzug durchgebunden. Der Decoder-Einbau gestaltet sich bei diesem Modell sehr einfach, dazu ist es nicht notwendig, den Wagenkasten abzunehmen: In der Antriebseinheit befindet sich am Wagenboden ein Schiebeverschluss, der den Weg in den Schacht für den Decoder freigibt. Wer noch ein Sound-Modul einbauen möchte, muss nur zwei kleine Kreuzschrauben gleich daneben lösen. Die Garnitur verfügt über einen in fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel mit warmweißen LED-Scheinwerfern und rotem Schlusslicht. Eine Innenbeleuchtung ist werkseitig nicht vorgesehen. Wer will, kann den Triebwagen auch als Doppelgarnitur fahren: Eine Kuppelstange liegt bei. Expert-Modelle sind ein Kompromiss zwischen hochwertigem Modell für den ernsthaften Hobbyfreund und jenen die gerne mit ihrer Eisenbahn spielen. Damit auch Kinder ihre Freude am Triebwagen haben, ist dieser bei 12 Volt recht rasant unterwegs: Wir konnten nach der Einfahrzeit immerhin umgerechnet 202 km/h auf die Schienen bringen. Verwendet wurde mein guter, alter Kleinbahn-Trafo aus Kinderzeiten! In Bewegung setzte sich das Modell bei 2,1 Volt mit umgerechnet 28 km/h. Aus voller Geschwindigkeit wird ein Auslauf von 18 cm erreicht. Mit einem Elektronik-Trafo lässt sich die Geschwindigkeit natürlich weit besser regeln und wer ohnehin digital fährt, kann sich die gewünschten Parameter einstellen.

Das Resümee: Ein „Sehr Gut“!



Ansichten des neuen Modells unseres Gelenktriebwagens / Text & Fotos: Franz Steiner vom Magazin „Modellbahnwelt“

Eisenbahnimpression: Tschechien

Ein Besuch im Technischen Nationalmuseum Prag illustriert mit den Ergebnissen einer Fotoreise

Im Jänner führen wir mit der täglichen Direktverbindung von Graz in die „Goldene Stadt“! Bereits bei der Ankunft in Prag empfing uns ein Juwel der Eisenbahnarchitektur, der Hauptbahnhof. 1871 an der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn gegründet, wurde seine sehenswerte Empfangshalle nach Plänen des Architekten Josef Fanta in den Jahren 1901-1909 umgebaut.

Danach ging es gleich zum Wenzelsplatz und tags darauf in die Altstadt, welche gemeinsam mit der Neustadt, der Kleienseite und dem Hradschin das historische Prag bilden. Vor allem vom Festungsberg Hradschin hat man einen atemberaubenden Blick auf die historische Karlsbrücke über die Moldau, die Kleienseite und die ehemals jüdische Josefstadt. Besonders beeindruckend war der alte jüdische Friedhof. Abends wurde in einem typischen Bierlokal, in dem eventuell schon Jaroslav Hašek's „Braver Soldat Schwejk“ trank, ausgiebig das tschechische Nationalgetränk verkostet. Am nächsten Tag ging es, mit einem Zwischenstopp am Masaryk-Bahnhof, ins Technische Nationalmuseum Prag



mit seiner hervorragenden Verkehrsabteilung. Hier kann man die Lokomotive Kladno (Bj. 1855), eine von drei erhaltenen Engerth-Lokomotiven, sowie andere historische Eisenbahnfahrzeuge besichtigen.

In Böhmen und Mähren hat der Schienenverkehr eine fast 160jährige Tradition. Das Streckennetz ist mit ca. 9.600 Kilometern, etwa gleich groß wie jenes der Schweiz. Die meisten Strecken werden von der staatlichen Aktiengesellschaft České dráhy betrieben. Aufgrund

ihrer zentralen Lage ist die Tschechische Republik von mehreren Transitzkorridoren durchzogen, von denen aktuell vier TEN-Korridore ausgebaut werden. Von besonderem Charme sind aber die unzähligen Nebenbahnverbindungen, welche von unserem Hanspeter Reschinger im Bild festgehalten wurden. Bevor wir am nächsten Tag die Heimreise antraten, ließen wir nochmals die Eindrücke dieser herrlichen Stadt im Herzen Europas auf uns wirken.

Text: Mag. E. Suppan / Fotos: Hanspeter Reschinger/ES





4



5



6



7



8

- 1 Ansicht des Hradschin v. d. Karlsbrücke
- 2 Engerth-Lokomotive „Kladno“ / Bj. 1855
- 3 Schlepptenderlokomotive 375.007
- 4 Sonderzug am „Prager Semmering“
- 5 Lok 754.066 mit Regionalzug nach Tetice
- 6 754.026 mit Zug 4816 nach Omice
- 7 742.190 mit Güterzug nach Tremosna
- 8 Dampflokomotive 475.111 bei einer Sonderfahrt

Eisenbahnimpression: Brasilien

Eine Fahrt mit der Corcovado-Bergbahn

Wieder hat es mich in fremde Lande gezogen, um dem unwirtlichen Novemberwetter in Graz zu entfliehen und um zu dieser Zeit auf der südlichen Erdkugel Frühjahrs Temperaturen bis zu 32° genießen zu können. Eine Schiffsreise führte mich nach Brasilien, wo ich unter anderem, wohl eine der schönsten Städte der Welt, Rio de Janeiro, erleben durfte. Zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten Rios gehört neben dem Zuckerhut und dem Karneval, der 710 Meter hohe Aussichtsberg Corcovado mit seiner weithin sichtbaren Christusstatue.

Dorthin führt die Corcovado-Bergbahn. Die als meterspurige Zahnradbahn, nach dem „System Riggensbach“, ursprünglich im Dampfbetrieb, geführte Schienenbahn wurde 1884 unter Beisein des brasilianischen Kaisers Dom Pedro II. er-

öffnet. Mit der Elektrifizierung der eingleisigen Strecke im Jahre 1910 wurde damit die erste elektrisch betriebene Bahn Brasiliens geschaffen.

Heute legt die Bahn die Strecke von 3824 Meter Länge bei einer mittleren Steigung von 16,7% und dem steilsten Abschnitt von bis zu 30% in 25 Minuten zurück und erreicht ihre Bergstation bei 680 Meter Höhe. Bergauf wird eine Geschwindigkeit von maximal 15 und bergab von 12 km/h erreicht. Die Corcovado – Bahn fährt mit Drehstrom und hat daher zwei Oberleitungen. 1910 wurden die Dampfloks durch elektrische Triebwagen ersetzt und diese 1979 durch die bis heute in Betrieb stehenden, bei der „Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur angeschafften, Fahrzeuge ersetzt.



Die nach Schweizer Vorbild gebaute Zahnradbahn hat durch die gemeinsame Geschichte und Technik ihre „Schwester“ in der „Jungfraubahn“ (Eröffnung 1898) in der Schweiz. Die Zahnradbahn durchquert bei der Fahrt zum Gipfel des Corcovado den im Jahre 1961 eröffneten Nationalpark des 40 km² umfassenden „Tijuca-Regenwaldes“.

In der Bergstation angekommen, geht es mit einigen Treppen auf den 710 Meter hohen Gipfel und bietet von dort dem Besucher nun einen wahrhaft traumhaften Blick auf die Stadt.

Auf diesem Plateau steht die imposante und fast von jedem Punkt der Stadt aus zu sehende Christusstatue. Diese riesige Statue (Inauguration 1931) ist 30 Meter hoch, steht auf einem 8 Meter hohen Sockel und wiegt 1.145 Tonnen. Die Spannweite der ausgebreiteten Arme beträgt 30 Meter. Sie wird als eines der „neuen“ Weltwunder bezeichnet. Dieses Monument wird jährlich von bis zu einer Million Menschen besucht.

Text & Fotos: Dr. Rainer Krafft-Ebing

Englischer Besuch bei der alten Dame



“The Railway Touring Company” aus Norfolk in England veranstaltete unter dem Titel “Winter in Austria” von London ausgehend von 31. Jänner bis 9. Februar einen Eisenbahnurlaub in Österreich. In der Steiermark standen je eine Sonderfahrt auf der Feistritztal- und der Murtalbahn, die Fahrt mit einer historischen Straßenbahn in Graz, sowie zwei Tage bei der GKB auf dem Programm.

Am Samstag wurde mit unserer „671“ der Köflacher Ast befahren, am Sonntag ging es bei herrlichstem Winterdampfwetter mit der 671 zunächst bis Preding-Wieselsdorf. Ab dort befuhr man mit einem weiteren Sonderzug die Stainzerbahn. Retour in Preding ging es dann weiter nach Wies-Eibiswald. An diesem Tag wurden auch einige Fotohalte durchgeführt, wobei dank der Initiative eines Mitarbeiters der GKB auch zwei Besonderheiten geboten werden konnten. Neben der Doppelausfahrt aus Preding (siehe Mittelposter) mit 671 und 298.56 traf man beim Fotohalt in Oisnitz-St. Josef auf eine Reitergruppe. Auch die Stainzerbahn

bot den Fahrgästen, dank des Einsatzes des Lokführers Markus Mandl, einen herrlichen stilvollen Güterzug mit Personenbeförderung. Ab Mittwoch dem 8. Februar ging es für die englische Reisegruppe dann von Graz aus wieder nach London, wobei zwischen Graz und Salzburg die Lokomotive 1141.021 der ÖGEG zum Einsatz kam.

Wegen der tiefen Temperaturen waren sowohl die Lokomotive, als auch die Besatzung extrem gefordert. Lokomotiv- und Zugmannschaft, sowie die Betreuer des StEF-Bufferwagens meisterten die Herausforderung aber bravurös. Daher an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle, die zum Gelingen der Sonderfahrten beigetragen haben. Auch Andrew Thompson, Reiseleiter dieser Tour, möchte sich auf diesem Weg noch einmal bei allen beteiligten Personen der GKB und des Stainzer Flascherzuges für die perfekte Organisation und Durchführung dieser Sonderfahrten bedanken. Wir können mit Stolz sagen, dass wir einen guten Eindruck bei dieser englischen Reisegruppe hinterlassen haben.

Text: HP Reschinger & G. Aldrian / Fotos: HP Reschinger



Termine April - Juni 2012

13.04.2012 StEF-Clubabend im Bräukeller: Keplerstrasse 104, 8020 Graz, um 18.00 mit einem Vortrag von DI Tadej Brate zum Thema: Eisenbahnen in den USA einschließlich Alaska und den kanadischen Waldbahnen

28.4. - 1.5.2012 Bahnerlebnistage Steiermark: Aus Anlass des Jubiläums „175 Jahre Eisenbahn in Österreich“ veranstalten die Partnerorganisationen von Bahnerlebnis Steiermark ein viertägiges Eisenbahnfestival. **Abschluss und Höhepunkt ist die große Eisenbahnausstellung im Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch (TEML) zum Thema: „Güterverkehr - einst und jetzt“!**

11.05.2012 Besichtigung der neuen GKB - Werkstättenanlagen am Graz Köflacherbahnhof

Öffnungszeiten des Technischen Eisenbahnmuseum Lieboch:
1. Mai - 26. Oktober, Mittwoch - Sonntag, 10.30 bis 17.00 Uhr!
Info: www.stef.at u. 0664-4883030

Geschwindigkeit

Kontinuität

Beförderung

***im Wandel
der Zeiten***

G.K.B.



www.gkb.at

DVR 0066265 Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt