

Drehscheibe



Auszeichnung des
Landes Steiermark

Ausgabe 65 | März 2014



Das PR- und Mitarbeiter/innen/magazin der
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Partner des



Find us on
Facebook



**GKB fährt mit S-Bahn Steiermark
erneut Rekordergebnis ein!**

Aktuelles / Bericht:

GKB fährt Rekordergebnis
ein / Modernes Diversity
Management bei der GKB

Interview / Koralmbahn:

Gespräch mit Generaldirek-
tor Mag. F. Weintögl / Ein
aktueller Baustellenbericht

Reiseimpression / StEF:

CH: Rund um den Genfer
See / Jubiläum: 10 Jahre
Bahnerlebnis Steiermark

Editorial

Inhalt

Editorial	2
Aktuelles von der Geschäftsführung	3
Das Diversity Management der GKB	4
Die Entwicklung der GKB: Ein Interview mit GD Mag. F. Weintögl	6
Koralmbahnreport: Die Kärntner Tunnelbaustelle	8
Historische Betrachtungen: Fortsetzung der Serie „Wie funktioniert die Eisenbahn“ - Teil 5. Der Triebwagen	10
Mittelposter: Doppeltraktion / BR 56 - Bild von Prof. J. Tezak	12
Personalentwicklung bei der GKB	14
Ganz Kurze Berichte	16
Reiseimpression: Vielfalt auf Schiene - Bahnfahrten auf Normal- und Meterspur am Genfer See	20
Nachruf: Prof. Josef Tezak	22
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde	23
Promotion	24

Impressum

Die „Drehscheibe“ ist das PR- und Mitarbeiter/innen/magazin 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:	Koralpendruckerei Ges.m.b.H. 8530 Deutschlandsberg
Auflage:	3.500 Stück im Quartal
Fotos:	Cover: S-Bahn Steiermark, Mittelposter: Familie Tezak; Rückseite: A. Wallner; Ansonsten: GKB-Archiv, P. Stoeßl, Mag. E. Suppan oder laut Bildunterschrift

Auch 2014 dreht sich im GKB-Magazin Drehscheibe alles um die erfolgreiche Entwicklung unseres Unternehmens.

An mehreren Stellen der vorliegenden Ausgabe berichten wir über das GKB-Rekordergebnis bei der aktuellen Fahrgasterhebung durch die S-Bahn Steiermark bzw. den steirischen Verkehrsverbund. Danach beschäftigen wir uns mit dem modernen Diversity Management der GKB, welches sich besonders der Hebung des Frauenanteils unter den Beschäftigten verschrieben hat. In Fortsetzung der Expertenserie von 2013 sprachen wir mit Generaldirektor Mag. Franz Weintögl über die Zukunft der GKB. Außerdem berichten wir im Koralmbahnreport über den Baufortschritt auf der Kärntner Seite und die Transportleistungen der GKB. In Rahmen der historischen Betrachtungen setzen wir die beliebte Serie „Wie funktioniert die Eisenbahn“ fort und erklären das Konzept der Triebwagen. Natürlich informieren wir auch über die Personalentwicklung sowie das Geschehen rund um die GKB. Der Reisebericht führt uns dieses Mal rund um den Genfer See und der Beitrag der Steirischen Eisenbahnfreunde widmet sich dem Jubiläum „10 Jahre Bahnerlebnis Steiermark“.

Mag. Ernst Suppan



**Free
GKB
WIFI**

**Freier Internet-Zugang in den
Wartebereichen der Bahnhöfe**

**Graz Köflacherbahnhof
Lieboch
Voitsberg
Köflach
Deutschlandsberg
Wies-Eibiswald**

Netz: „GKB-WLAN“

Zug um Zug mehr GKB-Kunden

Rekordergebnis bei Fahrgasterhebung und erhöhte Pünktlichkeit

Bei der jüngsten Erhebung der Fahrgastzahlen für die S-Bahn Steiermark hat die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, trotz der bereits großen Steigerungen in den letzten Jahren, erneut ein Rekordergebnis eingefahren.

Seit nunmehr sechs Jahren verbinden die Linien der S-Bahn und der RegioBahn den Großraum Graz mit den Regionen unseres Bundeslandes. Im Jahr 2013 konnten die drei S-Bahnlinien der GKB erstmals mehr als 10.000 Personen pro Werktag befördern. Außerdem stellt die Zählung von 53.000 Fahrgästen im gesamtsteirischen Nahverkehr, im Rahmen von Vergleichsfrequenzen, einen Rekordwert dar. Damit fahren, verglichen mit den Anfangswerten, bereits 58 % mehr Kunden mit der S-Bahn Steiermark. [Siehe Titelbild & Details S. 16]

Allein in den letzten drei Jahren stieg die Zahl der Fahrgäste auf unseren Linien S-61 und S-6 von 2.589.136 auf 3.178.102, das ist ein stattlicher Zuwachs von 22,75 %. Aber auch auf der Strecke von Graz nach Köflach stiegen die Fahrgastzahlen in diesem kurzen Zeitraum um 12,54 %, auf nunmehr 2.242.977 Bahnkunden. Diese enormen Zuwächse sind auf moderne Züge, schnellere und bessere Verbindungen, sowie das Service und die Freundlichkeit der GKB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter zurückzuführen. Ein weiteres Kriterium ist zudem die hohe Pünktlichkeit der Graz-Köflacher Bahn. Im Jahr 2013 waren beeindruckende 98,3 % aller GKB-Züge pünktlich, wobei für die meisten Verspätungen eine Dammrutschung und damit höhere Gewalt verantwortlich war.

Investitionen in die Infrastruktur

Wir haben in den letzten drei Jahren 13 neue Triebwagengarnituren angekauft, in die Infrastruktur der GKB wurden 2013 acht Millionen Euro und in die Erhaltung der Anlagen sechs Millionen Euro investiert. Auch im kommenden Jahr stehen wieder große Investitionen an. Bestehende Park&Ride-Flächen werden ausge-

weitert und neue P&R-Flächen an den GKB-Bahnhöfen Bärnbach und Straßgang sind in Planung. Im Jahr 2014 wird die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH rund 15 Millionen Euro für neue Investitionen und ca. sechs Millionen für die Erhaltung bestehender Anlagen aufwenden.

Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft, denn sowohl die Menschen und ihre Umwelt als auch die Wirtschaft profitieren vom Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Mit dem Land Steiermark, den ÖBB und den Steiermärkischen Landesbahnen haben wir als GKB starke Partner für die gemeinsame Fortführung des erfolgreichen Nahverkehrsprojektes S-Bahn Steiermark. Daher sind wir zuversichtlich, dass das angestrebte Ziel, noch mehr Menschen und Fracht auf die Schiene zu bringen, erreicht werden kann!



von
Mag. Franz Weintögl
Generaldirektor der GKB



GF Dr. H. Wittmann (STLB), Verkehrslandesrat Dr. G. Kurzmann, Dr. F. Suppan (ÖBB-PV) und GD Mag. F. Weintögl (v. l.) bei der Präsentation der Fahrgastzahlen für 2013 / Fotos: S-Bahn

Das Diversity Management der GKB

Vielfalt & Gleichbehandlung als Basis betrieblicher Zufriedenheit

Das Vielfaltsmanagement (engl. Diversity Management) der GKB hat die zentrale Aufgabe die soziale Vielfalt im Unternehmen konstruktiv zu nutzen. Dabei wird nicht nur die individuelle Verschiedenheit der Mitarbeiter/innen toleriert, sondern diese im Sinne einer positiven Wertschätzung sogar hervorgehoben und versucht sie für den Unternehmenserfolg und die Mitarbeiterzufriedenheit nutzbar zu machen.

Die Ziele des Diversity Managements der GKB sind, eine produktive Atmosphäre innerhalb des Unternehmens zu erreichen, soziale Diskriminierungen von Minderheiten zu verhindern und die Chancengleichheit für alle Mitarbeiter/innen zu verbessern. Im Zentrum steht dabei der Gedanke, dass die Unterschiede in Herkunft, Geschlecht, Sexualität, Alter und Religion der Mitarbeiter/innen eines Unternehmens oder der Mitglieder einer Organisation den Erfolg einer sozialen Gruppe fördern. Bei den Unterschieden handelt es sich zum einen um die äußerlich wahrnehmbaren Unterschiede, wie Geschlecht, Alter und Behinderung, zum anderen um subjektive Unterschiede wie die sexuelle Orientierung, Religion und Lebensstil. Dabei steht aber nicht die jeweilige Minderheit selbst im Brennpunkt, sondern die Gesamtheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihren Unterschieden und Gemeinsamkeiten.

Die Entwicklung des Diversity Managements

Diversity Management begann ursprünglich als sozio-politische Bewegung in den Vereinigten Staaten der 1960er Jahre, aus dem Zusammenfluss der Frauenrechtsbewegung und der Bürgerrechtsbewegung. Ab den 1990er Jahren entwickelte sich Diversity Management aber auch zu einem Konzept der Unternehmensführung, das die Verschiedenheit der Beschäftigten beachtet und zum Vorteil aller Beteiligten nutzen möchte. Aktuell ist eine veränderte Schwerpunktsetzung zu beobachten. Wurden bis zur

letzten Jahrtausendwende mit Diversity Management nahezu ausschließlich Programme der „positiven Diskriminierung“ und der „Affirmative Action“ assoziiert, die auf die Eingliederung benachteiligter Gruppen zielten, findet inzwischen eine zunehmende Ausweitung im Hinblick auf eine Änderung der Unternehmenskultur statt, in der Wertschätzung und Bewusstsein für die Einzigartigkeit jeder Mitarbeiterin und jedes Mitarbeiters als grundlegende Werte definiert sind.

Damit effektive und nachhaltige Veränderungen in den Prozessen und Strukturen eines Unternehmens erreicht werden können, benötigt das Diversity Management als moderne und dynamische Unternehmensstrategie aber auch eine Erweiterung um Gender-Mainstreaming.

Gleichbehandlung

Traditionell ist der Frauenanteil unter den Beschäftigten der GKB, wie bei allen Eisenbahnunternehmen, im Vergleich zu anderen Branchen niedrig. Somit kommt der Angleichung der Frauenbeschäftigung im Diversity Management der GKB besondere Bedeutung zu. Langsam, aber stetig fassen Frauen in der hochtechnischen Eisenbahnwelt Fuß. Fahrdienstleiterinnen und Zugführerinnen gibt es in unserem Unternehmen bereits länger, nun kommen auch vermehrt Planerinnen, (Diplom-)Ingenieurinnen und Technikerinnen zum Zug. Bei der GKB sind mittlerweile 10 Zugführerinnen (Zugbegleiterinnen), fünf Fahrdienstleiterinnen, zwei KFZ-Elektriker-/Mechanikerinnen, zwei Halte- und Ladestellenaufseherinnen (Bahnhelferinnen)



nen) und eine Personenkassierin beschäftigt. Zudem arbeiten 17 Frauen im Verwaltungsdienst und 7 Kolleginnen bei der Wagenreinigung. Zwei Bauingenieurinnen sind in der Infrastrukturplanung (Abteilung Brückenbau) tätig. Außerdem nehmen Frauen in den Bereichen Personal, Recht, Ausschreibungen und Güterdisposition führende Positionen ein bzw. assistieren der Geschäftsführung und den Bereichs-



Vielfalt ist ein Markenzeichen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

leitungen. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH strebt trotz der bereits steigenden Zahl weiblicher Beschäftigter im Unternehmen weiter eine kontinuierliche Erhöhung des Frauenanteils bei Neubesetzungen und Neuaufnahmen, bei der Lehrlingsausbildung und bei den Weiterbildungsprogrammen an.

Das Diversity Management der GKB betrachtet Vielfalt als eine besondere Res-

source, die auch durch ein Eisenbahnunternehmen nutzbar ist. Als attraktiver, regionaler Arbeitgeber ist die GKB im Rahmen modernster Konzepte bestrebt, die Potenziale der Mitarbeiter/innen voll auszuschöpfen und steigert damit die Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit im Unternehmen.

Quellen: Wikipedia / ÖBB / G-PE / G

Text: Mag. E. Suppan / Fotos: Dipl.-Korn. C. Rant & ES



Mag.^a Kerstin Hernler
Diversitybeauftragte der GKB

Warum hat die GKB eine/n Gleichbehandlungs- bzw. Diversitybeauftragte/n, wenn doch alles bestens ist?

Die Geschäftsführung der GKB hat seit Langem das Bestreben Vielfalt durch Individualität zu fördern und Gleichbehandlung zu schaffen - ganz im Sinne eines modernen sozialen Unternehmens. Intoleranz und Diskriminierung haben in dieser Unternehmensphilosophie keinen Platz. Diversity Management ist kein „Frauenthema“, wie oft fälschlicherweise angenommen wird. Der Umgang mit sämtlichen Formen der Diskriminierung bzw. Ungleichbehandlung fallen darunter und demnach sollte das Thema auch nicht auf die Gleichstellung reduziert werden. Trotz bester Vorsätze und Richtlinien passieren Intoleranz und Diskriminierung! Oft geschieht dies ohne böse Absicht durch einen Kommentar oder Witz, der beim anderen vielleicht nicht so ankommt, wie er gemeint war. Man sollte sich dabei einmal in die Position des Gekränkten versetzen und auch hier Unterschiede akzeptieren, denn was für den einen Scherz, kann für den anderen bereits das Übertreten von persönlichen Grenzen sein. Daher hat sich die Einrichtung einer Ansprechstelle für solche Belange bewährt, an die sich jeder Betroffene vertrauensvoll wenden kann, die aber auch die Einhaltung der Vorschriften überwacht. Wo Menschen miteinander umgehen, kommt es manchmal zu Differenzen - meist Resultat von Unverständnis und geringer Änderungsbereitschaft. Veränderungen sind anfangs unangenehm und stoßen oft auf Widerstand, doch sie können den eigenen Horizont erweitern sowie die Unternehmenskultur durch Vielfalt beleben. Das erhöht zunächst die Zufriedenheit der Einzelnen und kommt schlussendlich dem gesamten Unternehmen zugute! Keine Veränderungen anzunehmen würde Stillstand bedeuten und Stillstand ist gleichzusetzen mit Rückschritt – aber gerade diesen kann sich ein Eisenbahnunternehmen heute nicht leisten!

„Eigentlich alles“ hat sich verändert

Ein Interview mit Generaldirektor Mag. Franz Weintögl über die Entwicklung der GKB und ihre Zukunft

Drehscheibe: Herr Generaldirektor, sie stehen nun seit über 15 Jahren an der Spitze der GKB. Was hat sich im Unternehmen in dieser Zeit verändert?

GD Mag. Weintögl: Eigentlich alles! Die Infrastruktur wurde modernisiert. Gemeinsam mit den Gemeinden wurden Bahnhöfe, Haltestellen und andere Bahnanlagen kundengerecht umgebaut, z. B. entstand am Bahnhof Voitsberg ein multifunktionales Zentrum für die ansässige Bevölkerung. Diese Neugestaltungen und Modernisierungen entlang der GKB-Strecke, meist einhergehend mit der Errichtung von Park&Ride-Anlagen, fanden erst im Sommer 2013 mit der Eröffnung der Nahverkehrsdrehscheibe in Lieboch ihren vorläufigen Höhepunkt. Außerdem wurde in modernstes Fahrzeugmaterial investiert und damit die Fahrgastzahlen und die Kundenzufriedenheit außerordentlich gesteigert. Im Güterverkehr, wo die GKB ursprünglich auf lokalen Verkehr ausgerichtet war, wurden die LTE und die Adria Transport gegründet, die europä-

weit unterwegs sind und sich gut entwickelt haben. Auch der Busbetrieb wurde modernisiert und die Busflotte verjüngt. Trotz der Umstrukturierungen in der GKB wurden in diesem Zeitraum rund 430 Arbeitsplätze in der Region erhalten und bei der LTE an die 200 neue Arbeitsplätze geschaffen. Der Anteil der weiblichen Beschäftigten wurde massiv gesteigert. Zusammenfassend gesagt: Die GKB ist moderner, internationaler und weiblicher geworden!

Drehscheibe: Wo liegen heute die Aufgaben für Regionalbahnen bzw. was wünschen sich die Fahrgäste vom Nahverkehrsunternehmen GKB?

GD Mag. Weintögl: Durch den steigenden Individualverkehr und die damit verbundenen Verkehrsprobleme, vor allem in den Ballungszentren, wird der Zubringerverkehr für Pendler, Schüler und Studenten immer wichtiger. Gut aufgestellte Regionalbahnen entsprechen mit modernen S-Bahn-Konzepten, wie dem von den Fahrgästen sehr gut angenom-

menen Projekt S-Bahn Steiermark, dem steigenden Bedarf der Bevölkerung an Mobilität.

Drehscheibe: Wie beurteilen Sie das Projekt Koralmbahn?

GD Mag. Weintögl: Durch den bereits fertiggestellten Teil der Koralmbahn ergeben sich für unsere Fahrgäste schon jetzt die ersten Verbesserungen, wie ein größeres Linienangebot oder mehr Zustiegsmöglichkeiten u.v.a.m. Zusätzlich wird die Bevölkerung im Einzugsbereich der GKB mit der Koralmbahn einen Zugang zu einem hochrangigen Schienennetz erhalten.

Drehscheibe: Was bedeutet aus Ihrer Sicht der Ausbau des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für das Unternehmen Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH?

GD Mag. Weintögl: Die Transeuropäischen Netze (TEN) werden die Steiermark an den internationalen Hochleistungsschieneverkehr anbinden. Projekte wie der Semmering-Basistunnel, die Koralmstrecke oder der Umbau des Grazer Hauptbahnhofes, sind Teile eines gesamteuropäischen Verkehrskonzeptes zur Förderung der Mobilität und des Wirtschaftsstandortes. Dadurch werden sich auch für die GKB-Tochtergesellschaft LTE neue Möglichkeiten im europäischen Güterverkehrsgeschäft ergeben.

Drehscheibe: Welche Auswirkungen wird der Bau der Koralmbahn auf den Zentralraum Graz bzw. die Weststeiermark haben und wo liegen die Synergien mit der GKB?

GD Mag. Weintögl: Wir erhoffen uns vermehrten Zuzug in die Region, zusätzliche Betriebsansiedelungen und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen, denn



dies würde auch mehr Fahrgäste und Fracht für die GKB bedeuten.

Drehscheibe: Mittlerweile befördert die GKB rund 11,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr und die Zahl steigt stetig. Mit welchen Maßnahmen soll diese Entwicklung noch gesteigert werden?

GD Mag. Weintögl: Wir werden versuchen die demografischen Entwicklungen, insbesondere im Zentralraum Graz, bei der geplanten Angebotserweiterung zu berücksichtigen. Auch wäre eine Kapazitätsausweitung wünschenswert. Dazu ist aber ein weiterer Ausbau der Infrastruktur, Stichwort: Mehrgleisigkeit, notwendig. Außerdem verlieren wir das Projekt einer zukünftigen Elektrifizierung nicht aus den Augen.

Drehscheibe: Wie glauben Sie, wird die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens aussehen bzw. wie sieht die Zukunft der GKB aus?

GD Mag. Weintögl: Kleine Eisenbahnunternehmen können im Gegensatz zu den „Big Playern“ dynamischer auf Entwicklungen des Marktes reagieren. Die GKB wird neben dem gut funktionierenden Regionalbahnkonzept, mit der LTE und der Adria Transport auch weiterhin international tätig sein und ihre Chancen nutzen. Die GKB-/LTE-/AdriaTransport-Gruppe besitzt in fast allen Ländern Europas Lizenzen. Alle diese Vorteile wollen wir in der Zukunft verstärkt nutzen!

Drehscheibe: Welche Bedeutung hat der Umweltschutz für die GKB?

GD Mag. Weintögl: Wir versuchen bei Beschaffungsvorgängen, wie z. B. dem Ankauf neuer Triebfahrzeuge, oder bei Infrastrukturmaßnahmen immer die höchsten Umweltstandards einzuhalten und nachhaltig zu agieren. Der Bezug von ökologischem Bahnstrom nur aus Wasserkraft, ist uns ein echtes Anliegen und unserem Wunsch nach Elektrifizierung liegen auch langfristige Umweltschutzüberlegungen zugrunde.

Drehscheibe: Danke für das Interview!



Der aus Müllendorf im Burgenland stammende Absolvent des Oberstufenrealgymnasiums der Diözese Eisenstadt wurde bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) als Fahrdienstleiter ausgebildet und versah seinen Dienst bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahngesellschaft. Parallel dazu absolvierte er ein Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Wien. Ab 1986 war Mag. Franz Weintögl in der Abteilung für Steuerpolitik der Arbeiterkammer Wien beschäftigt, bevor er im Jahr 1994 als Sekretär ins Kabinett des Bundesministers für Finanzen wechselte. Im Juni 1998 wurde Mag. Franz Weintögl zum Generaldirektor der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bestellt.

Im Westen viel Neues

Der Baufortschritt in Kärnten und die GKB-Transportleistungen für die Tunnelbaustelle

In Kärnten ist der Bau der neuen Draubrücke in Stein im Jauntal bereits sehr weit fortgeschritten und auch der zukünftige Bahnhof Kühnsdorf-Klopeinensee nimmt schon konkrete Formen an.

Neben diesen Arbeiten wird bereits an der anspruchsvollen Trasse zwischen Stein im Jauntal und Kühnsdorf-Klopeinensee gearbeitet. Im Bereich des Tunnelportals im Lavanttal sind die notwendigen Baustelleneinrichtungen weitgehend vorhanden bzw. im Aufbau und die Tunnelvortriebsarbeiten gestartet. Die Anschlussbahnweiche 1K, die eine Einfahrt von der Lavanttalbahn zur Tunnelbaustelle ermöglicht, wurde ebenfalls bereits verlegt. Während der bereits bestehende 7,6 km lange Sondierstollen der Süd- und Nordröhre aufgeweitet wird und die restlichen 3,3 km bis zur „steirischen Süd- und Nordröhre“ mittels „Neuer Österreichischer Tunnelbaumethode (NÖT)“ aufgeföhren werden, kommt bei der 12,6 km langen Nordröhre ab Mitte 2015 eine Tunnelvortriebsmaschine zum Einsatz. Die Tunnellänge in der Steiermark betrug Mitte März 2014 bereits 7.856 m in der

Süd- und 6.652 m in der Nordröhre. Für Ortskundige: Der Koralmtunnel hat den Bereich der Schwarzen Sulm erreicht.

Die Transportleistungen der GKB

Seit Mai 2013 wird jenes Abraummateriäl des Koralmtunnels, das nicht zur Dammschüttung oder Betonherstellung verwendet werden kann, per Bahn zur Verwertungsmaßnahme beim Terminal Werndorf gebracht. Eine statistische Aufstellung der ARGE KAT2 weist aus, dass bis Mitte März 2014 bereits beachtliche 625.000 t an Materiäl von der GKB abgeföhrt wurden. Insgesamt föhren bereits über 700 Züge, in der Regel sind das pro Woche 22 Züge zu je 15 Waggons. Bereits etwas früher, im Jänner 2013, begann der Antransport von Perlkies zur Tunnelbaustelle. Dabei wurden bis Mitte März 2014, 89.000 t Perlkies mit 88 Zügen beföhrt. Auch die Züge aus Retznei verkehrten bereits über 100 Mal und beföhrt dabei rund 46.000 t Zement zur Tunnelbaustelle.

Text: Ing. Christian Oitzl

Fotos: KAB1, 3-5: Ing. Ch. Oitzl &

KAB 2: Luftbildservice REDL / Archiv ARGE KAT2



1 Mehrmals täglich wird es eng im Bahnhof Deutschlandsberg. Während die DH 1700.2 mit einem Leerzug aus Kalsdorf auf Gleis 1 einföhrt, steht auf Gleis 3 der bereits beladene Gegenzug bereit. Diesen wird ebenfalls die DH 1700.2 beföhren, die Fahrt zur Anschlussbahn Leibenfeld sowie Beladung des Leerzuges übernimmt derweil eine andere Lokomotive. Die Disponierung der Abraumzüge zusammen mit den S-Bahn-Zügen erfordert eine präzise Betriebsabwicklung im nur mit drei Verkehrsgleisen ausgerüsteten Bahnhof.





3



4



5



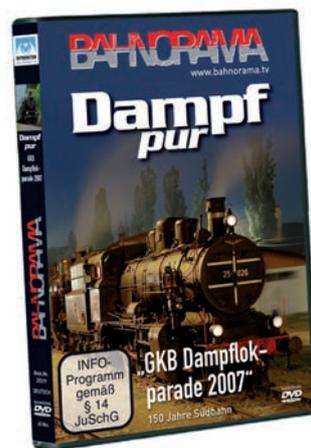
2

2 Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte! Die Tunnelbaustelle Leibenfeld samt Deponie aus luftiger Höhe gesehen. Das Foto wurde uns in dankenswerter Weise von Luftbildservice Redl (www.luftbildservice.at) und ARGE KAT2 zur Verfügung gestellt!

3 Wie bereits berichtet, verläuft eine Förderbandanlage von Leibenfeld bis in den hinkünftigen Bahnhof Weststeiermark. Mit dieser wird kontinuierlich Material für die Dammschüttung für den Abschnitt Wettmannstätten – Weststeiermark angeliefert.

4 Der zukünftige Bahnhof Kühnsdorf-Klopeinensee erhält neben den beiden in der Mitte verlaufenden Schnellfahrgeleisen zwei Gleise mit Randbahnsteigen. Das Foto zeigt die schon recht weit fortgeschrittenen Arbeiten Mitte März 2014.

5 Die neue Draubrücke in Stein im Jauntal wird im sogenannten Taktchiebeverfahren errichtet. Die betonierten Tragwerksteile werden mit hydraulischen Pressen über die Drau geschoben. Markantes Element bei diesem Verfahren ist ein Vorbauschubel aus Stahl, der jeweils bis zum nächsten Auflagerpunkt reicht. Mitte März 2014 liegt der Vorbauschubel bereits am vorletzten Flusspfeiler auf, nach Fertigstellung erforderte der Bau insgesamt 23 Taktchiebevorgänge. Die 600 m lange Brücke wird an die 18.000 t wiegen.



DVD

Bestellungen:

Harald Scherz
SH PRODUCTION
Symes-Schutzmann & Co KG

office tel.: +43 3142 60920
mobile: +43 676 344 07 22
h.scherz@sh-production.com
www.bahnorama.com

Im Rahmen des Jubiläums „150 Jahre Südbahn“ haben die Steirischen Eisenbahnfreunde (StEF) und die GKB im Jahr 2007 ein legendäres Dampflokspektakel organisiert.

Diese BAHNORAMA-Dokumentation „Dampf pur“ zeigt in abwechslungsreichen Filmsequenzen das legendäre Dampflokspektakel im Jahr 2007 am Graz Köflacherbahnhof. Präsentiert werden in dieser Dokumentation alle Fahrzeuge der Graz-Köflacher Bahn, sowie Gastlokomotiven aus ganz Österreich. Eine der ersten BAHNORAMA-HD-Dokumentationen - jetzt auf Blu-ray und DVD!

Werbung



Fortsetzung der Serie:

„Wie funktioniert die Eisenbahn“

5. Teil: Triebwagen und Triebzüge - Das Rückgrat des Eisenbahnpersonenverkehrs

Moderner dieselelektrischer Stadler-Gelenktriebwagen der GKB im blauen Design der S-Bahn Steiermark

Unterbrochen durch das Jubiläumsjahr 2013 setzen wir auf vielfachen Wunsch, die davor begonnene Serie über die Funktionsweise von Eisenbahnfahrzeugen und -anlagen fort.

Triebwagen sind selbstgetriebene Schienen- bzw. Triebfahrzeuge die, im Unterschied zu Lokomotiven, Platz für die Beförderung von Passagieren oder Gütern bieten. Bereits 1854 wurde der erste Dampftriebwagen eingesetzt. Danach wurden Triebwagen zuerst im Straßenbahnbetrieb verwendet. Durch steigende Kosten und die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, übernahmen Triebwagen und Triebzüge immer mehr Leistungen auf den Eisenbahnnetzen. Speziell bei Nebenbahnen, wie der GKB, werden sie anstelle von lokbespannten Zügen eingesetzt, weil eine geringere Antriebsleistung genügt und weniger Wagons nötig sind. Dies führte über die Zwischenstufe der Schnelltriebwagen (z. B. der ÖBB-Elektrotriebwagen 4010) zum Bau moderner Hochgeschwindigkeitstriebwagen, wie dem ICE oder dem TGV.

Arten und Verwendung

Es gibt Elektro-, Diesel-, Benzin- und

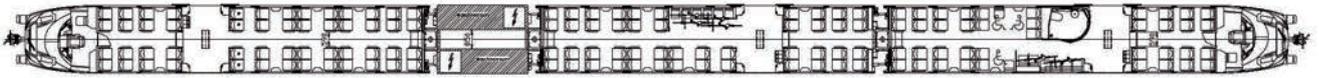
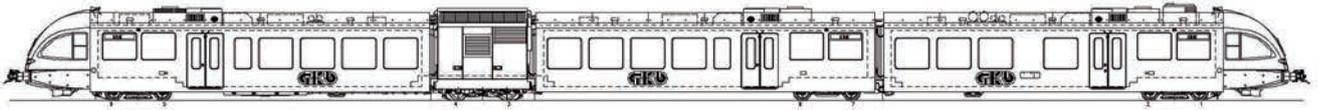
Dampftriebwagen, sowie Personen-, Güter-, Arbeits- und Gepäcktriebwagen. Triebwagen sind einzeln angetriebene Wagen, die allein oder zusammen mit Steuer-, Mittel- und Beiwagen als Zug eingesetzt werden. Die GKB betreibt nur mehr dieselelektrische Gelenktriebwagen (GTW) 2/8 der Firma Stadler. Gelenktriebwagen bestehen aus mehreren gelenkigen Elementen. Werden Züge aus zwei oder mehreren Triebwagen gebildet, spricht man von Triebwagenzügen. Sind zwei, drei oder mehr Triebwagen in einem Zug zusammengekuppelt, bezeichnet man dies als Doppel-, Dreifach- oder Mehrfachtraktion. Eine weitere Verwendungsform von Triebwagen ist der Triebzug. Triebzüge sind mit eigenem Antrieb versehene, im Regelbetrieb nicht trennbare, Einheiten aus mehreren Fahrzeugen. Vom Triebzug zu unterscheiden ist der Wendezug. Bei diesem können die Mittelwagen nicht als Reisezugwagen verwendet werden. Bei der GKB fahren seit mehr als 20 Jahren Doppelstocktriebzüge. Diese bestehen in der Regel aus Steuer- und Beiwagen, sowie einer dieselhydraulischen Lokomotive der Baureihe DH1500 für den Antrieb des Zuges. Diese Züge können sowohl vom Führerstand des Steuerwagens als auch der

Lok gesteuert werden. Trieb(wagen)züge haben durch die Zusammensetzung aus mehreren angetriebenen Einheiten meist bessere Beschleunigungswerte.

Triebwagentypen der GKB

Der erste Triebwagen auf dem Netz der GKB war ein Austro-Daimler-Leichttriebwagen der BR VT62, wegen seiner Form auch „Schienenauto“ genannt, der am 18. Februar 1933 für Vorführfahrten in die Weststeiermark kam. 20 Jahre später beschaffte die GKB den legendären „Roten Blitz“, einen Uerdinger Schienenbus. Die Triebwagen der Baureihe VT10 machten den Eisenbahnverkehr wieder konkurrenzfähig. Ende der 1970er Jahre wurden die Fahrzeuge – altersbedingt – durch Triebwagen der BR VT70 ersetzt, die bis vor kurzem im Einsatz waren. Ab 1993 setzte die GKB als erstes österreichisches Eisenbahnunternehmen Doppelstockgarnituren ein, die aktuell gerade modernisiert werden. 2010 schließlich, traf der Erste von 13 Gelenktriebwagen der BR 5063 in Graz ein. Diese stellen nun den Hauptteil der GKB-Triebwagenflotte.

Text: ES / Grafiken: G. Aldrian & Ing. A. Konecnik
Fotos: HP Reschinger, K. Ferk & Sammlung_Dr. Moschitz



Bezeichnung	VT5063.001-013	Leistung	2 x 519 PS	Dienstgewicht	93 t
Spurweite	1435 mm		2 x 382 kW	Sitzplätze	141 / 2. Klasse
Bauart	2'2'Bo'2'	Länge über Puffer	55,937 m		(aber 1. Klasse-Sitze)
Raddurchmesser	860 mm	Traktion	Dieselelektrisch	Geschwindigkeit	max. 140 km/h



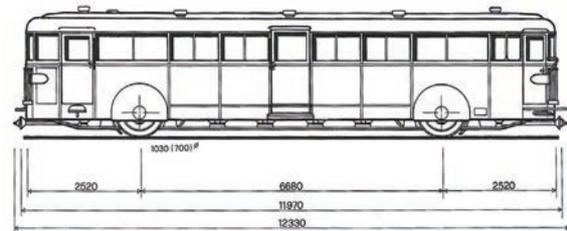
Ein Triebwagen der Baureihe (BR) VT10 - ein Uerdinger Schienenbus - mit zwei Beiwagen am Graz Köflacherbahnhof (I.)



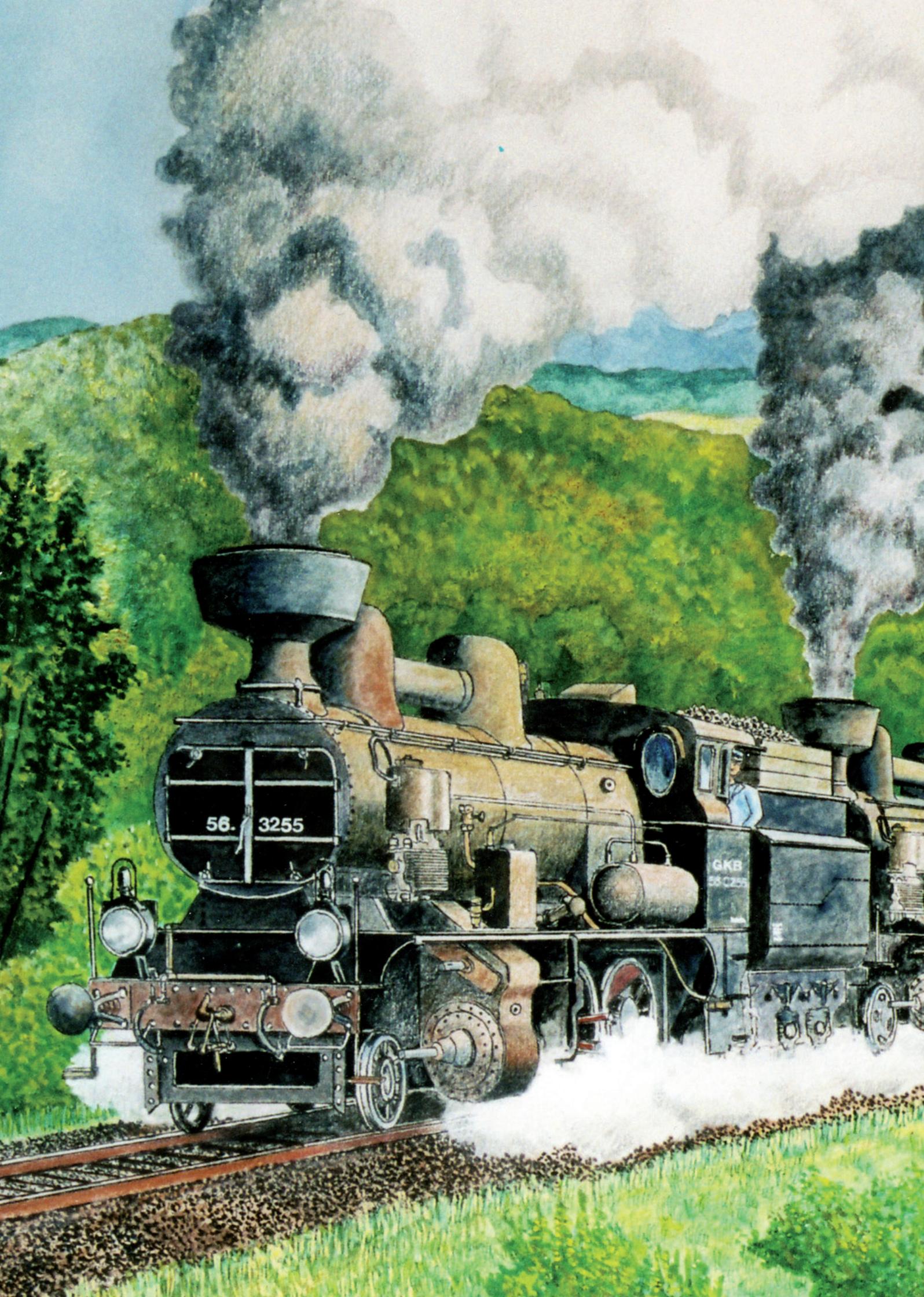
Ein Triebwagen der BR VT70 „kreuzt“ einen Gelenktriebwagen bei Schneetreiben am Bf. Deutschlandsberg (r.)



In den 1930er Jahren baute die österreichische Firma Austro-Daimler verschiedene Typen von Leichtbautriebwagen, welche den Personenverkehr rationalisieren aber auch hinsichtlich Komfort und Geschwindigkeit neue Maßstäbe setzen sollten. Der Antrieb erfolgte über einen Benzinmotor, die Kraftübertragung erstmals mit einer hydraulischen Kupplung (DS Nr. 58). Es konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h erreicht werden. Im Rahmen von Präsentationsfahrten des Schienenautos kam ein VT62 (am Bild links in Köflach und rechts als Typenplan) auch nach Graz und fuhr weiter über Lieboch nach Köflach bzw. nach Wies und über die Sulmtalbahn nach Leibnitz. Ein Ankauf durch die GKB kam jedoch nicht zustande.



Die Steuerung dieser Diesellok der BR DH1500 - hier als Nachschubtriebfahrzeug eines Triebzuges - erfolgt in diesem Fall im Steuerwagen an der Spitze





Sepp Tezak
5/2006

Neuer Betriebsleiter für die GKB bestellt

Durch Bescheid des BMVIT wurde DI Harald Drummel mit 1. November 2013 zum verantwortlichen Betriebsleiter der GKB bestellt.

Der aus einer Eisenbahnerfamilie stammende Kärntner wurde 1968 in Villach geboren. Das Studium der Elektrotechnik an der Technischen Universität führte ihn nach Graz. Im Zuge seiner Diplomarbeit beschäftigte er sich mit dem Thema Interoperabilität in Bahnbetrieb – konkretisiert am Bsp. von ERTMS/ETCS. Kollege Drummel ist seit 2006 bei der GKB beschäftigt. Er ist

ausgebildeter Qualitätsmanager und beschäftigte sich zuerst mit der Weiterentwicklung des Integrierten Managementsystems in unserem Unternehmen. Er war unter anderem als Assistent der Betriebsleitung, als Auditor und als Risikomanager in der GKB tätig. 2010 - 2011 absolvierte DI Drummel die Ausbildung zum Betriebsleiter bei den ÖBB, worauf er im Oktober 2011 zum Stellvertreter des vormaligen Betriebsleiters bestellt wurde. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter der GKB wünschen ihm alles Gute für seine neue Tätigkeit!



Der neue Betriebsleiter DI Harald Drummel (l.) bei der Übernahme des „GKB-Befehlsstabes“ von seinem Vorgänger Wolfgang Zlatar (r.)

Mit 1. April 2014 tritt der vormalige verantwortliche Betriebsleiter Wolfgang Zlatar seinen wohlverdienten Ruhestand an.

Der in Voitsberg geborene Vater zweier Töchter, maturierte 1978 am BG/BRG in Köflach und trat nach dem Präsenzdienst am 2. April 1979 in den Dienst der GKB. Nach Ablegung der Verkehrsfachprüfung, der allgemeinen Verwaltungsprüfung und der kommerziellen Fachprüfung versah Kollege W. Zlatar viele Jahre lang Dienst als Fahrdienstleiter auf verschiedenen Bahnhöfen, sowie im Personalbüro der GKB. 1992 wurde er zum Leiter der Fachabteilung Eisenbahngüterverkehr bestellt und

zum Betriebskontrolleur ernannt. 1998 erfolgte die Bestellung zum Leiter der Fachabteilung Infrastruktur Betrieb und ab dem Jahr 2000 war Koll. Zlatar auch als Prüfungskommissar tätig. Im Dezember 2002 wurde er zum Stellvertreter des Betriebsleiters bestellt. Im Jänner 2010 erfolgt die Bestellung zum Betriebsleiter der GKB. Der „Vollblut-eisenbahner“ W. Zlatar, er ist auch geprüfter Triebfahrzeugführer und leidenschaftlicher Verschieber, zeichnet sich durch seine freundliche, ruhige Art und sein immenses Fachwissen aus. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter der GKB wünschen alles Gute für die Zukunft!

GKB-Seminar für neue Mitarbeiter/innen

Bereits zum 4. Mal wurde im Jänner ein Seminar für die im vergangenen Jahr neu eingetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter veranstaltet.

Dieses – dankenswerterweise von Frau Mag. M. Weyland organisierte – Einführungsseminar, das in den vergangenen Jahren von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen wurde, hat das Ziel, den neuen Mitarbeitern die GKB zu präsentieren und Einblicke in die Unternehmensstruktur zu vermitteln. Mit Vorträgen und Besichtigungen wurden den neuen Mitarbeitern die Teilbereiche der GKB näher gebracht. Erstmals gehörte eine Exkursion zum Bildungszentrum Graz West des Bfi zum Programm. Im Rahmen des Seminars wurden die Kollegen auch wieder persönlich von GD Mag. F. Weintögl im Unternehmen willkommen geheißen.



Mag. M. Weyland (1. Reihe r.) u. ZBRV H. Koch (4. Reihe r.) mit den Seminarteilnehmer/innen

Neuer GKB-Prokurist bestellt

Bereits 2013 wurde Mag. Dieter Monsberger zum Prokuristen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bestellt. Seine Aufgaben umfassen die Bereiche Controlling, Rechnungswesen, Lohnverrechnung, Treasury & Finanzierungen sowie das GKB-Beteiligungsmanagement.

Der aus St. Andrä im Lavanttal stammende, begeisterte Tänzer und Hobbykoch, maturierte 1990 am BORG Wolfsberg und begann ein Informatikstudium an der Universität Klagenfurt, wechselte aber zum Diplomstudium der Betriebswirtschaftslehre an die Karl-Franzens-Universität Graz, welches er 1998 abschloss. Bereits während des Studiums half Mag. Monsberger beim Aufbau einer Steuerberatungskanzlei, in der er nach seinem Abschluss tätig war. Im Februar 1999 trat Mag. Monsberger eine Stelle im Controlling der VA Schienen GmbH & CoKG an. Er war dort für Budgetierung, Ergebnisrechnung, Revisionstätigkeiten und den Aufbau eines Berichtswesens zuständig. Seit Mai 2001 leitet Kollege Monsberger das Rechnungswesen und das Controlling der GKB. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter gratulieren herzlich!

Fotos & Texte S. 14 - 15: Mag. E. Suppan



Der neue GKB-Prokurist Mag. Dieter Monsberger

Funktionsübernahme im Betriebsratsbüro

Helmut Koch übernahm am 1. Oktober 2013 die Funktion des GKB-Zentralbetriebsratsvorsitzenden.

Der geborene Eibiswalder absolvierte eine Industriekaufmannlehre und war als LKW-Fahrer im Fernverkehr und GVB-Buslenker tätig. 1998 trat Kollege Koch als Buslenker in den Dienst der GKB. Er war bereits im Betriebsrat des Busdienstes tätig. 2008 wechselte er krankheitsbedingt zum Eisenbahnpersonenverkehr, wo er als Zugführer beschäftigt ist. Helmut Koch wurde 2011 zum BR-Vorsitzenden des Fahrdienstes bestellt. Am 24. Mai 2013 wurde er zum ZBRV gewählt. Koll. Koch absolvierte im Herbst 2013 die BR-Akademie der AK-Steiermark. Dort eignete er sich Kenntnisse über Volks- u. Betriebswirtschaft, Arbeitsvertragsrecht, Arbeitsgesetze, das Versicherungswesen, Lohnverrechnung, u.v.a.m. an. Außerdem absolvierte er am Bfi die Ausbildung zum Lehrlingsausbilder. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter wünschen alles Gute für die neue Tätigkeit!



Der neue ZBRV H. Koch (l.) mit seinem scheidenden Vorgänger A. Schwammerlin (r.)

Der vormalige Zentralbetriebsratsvorsitzende Andreas Schwammerlin trat Ende 2013 seinen wohlverdienten Ruhestand an.

Nach dem Eintritt in unser Unternehmen am 3. Sept. 1980, versah er Dienst als Fahrdienstleiter. Es folgte die Ablegung der Verwaltungs- und der Kommerziellen Fachprüfung. 1986 wurde Fdl Schwammerlin an den Graz Köflacherbahnhof versetzt. Bei der Personalvertretungswahl 1987 wurde Koll. Schwammerlin zum Vertrauensmann gewählt. Ab 1989 übernahm er die Vorstandsvertretung und war in Vertretung als Güterwagendisponent, in der Betriebsabteilung und als Dienstregler tätig. Ab 1991 war er Mitglied und stellvertretender Obmann des Personalausschusses. 1998 erfolgte die Entsendung in den GKB-Aufsichtsrat. Seit 1999 arbeitet er an Personalentwicklungs- und Gesundheitsförderungsprojekten mit. 2002 erfolgte die Dienstfreistellung als Personalvertretungsvorsitzender. Bei den ersten und den drei folgenden GKB-Betriebsratswahlen wurde ZBRV Andi Schwammerlin jeweils eindrucksvoll bestätigt. Die Geschäftsführung und die Mitarbeiter der GKB wünschen ihm alles Gute für die Zukunft!

S-Bahn Steiermark fährt Rekordergebnis ein

Erneut massive Fahrgastzahlensteigerungen bei der GKB

Die S-Bahn Steiermark ist das wichtigste Nahverkehrsprojekt in unserem Bundesland. Gemeinsam mit der RegioBahn Steiermark bringen die regelmäßigen Taktverkehre der S-Bahn und eine moderne Fahrzeugflotte eine neue Qualität in den steirischen Schienennahverkehr.

Seit sechs Jahren verbindet die S-Bahn Steiermark im Taktverkehr die Landeshauptstadt Graz mit den steirischen Regionen. Die Fahrgastzahlen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) stiegen in diesem Zeitraum stetig. Allein im Jahr 2013 verzeichneten ÖBB, STL B und GKB auf ihren S-Bahn-Stre-

cken 5000 neue Kundinnen und Kunden - ein Zuwachs um 13 % auf 42.600 Fahrgäste - an einem durchschnittlichen Werktag. Verglichen mit den Werten vor dem Start des neuen S-Bahn-Angebots gibt es mittlerweile sogar 58 % mehr Fahrgäste. Mit über 53.000 Fahrgästen im gesamtsteirischen Eisenbahnnahverkehr wurde bei den Vergleichsfrequenzen somit ein Rekordwert erreicht. Die S-Bahn-Linien der GKB haben heuer erstmals die 10.000-Personen-Marke übersprungen. In den letzten Jahren sind auf der Linie S-7 nach Köflach Zuwächse von 21 % (ein Plus von 700 neuen Kunden) seit Einführung der S-Bahn Steiermark zu verzeichnen und für die Linien

S-6 und S-61 nach Wies-Eibiswald wurden sogar Steigerungen von unglaublichen 32 % erhoben, das sind 1500 Fahrgäste mehr. Im Endausbau sollen übrigens rund 80 % mehr Kunden die S-Bahn Steiermark nutzen, dies wären täglich 50.000 Fahrgäste mehr. Außerdem wurde die S-Bahn Steiermark, durch den stetigen Ausbau der Infrastruktur, zur echten Stadtbahn. Es gibt mittlerweile neun Bahnhöfe und Haltestellen im Grazer Stadtgebiet, davon allein vier von der GKB. Insgesamt 17.200 zusätzliche Fahrgäste pro Tag vermeiden zudem 11.800 t CO₂ im Jahr.

Text: Mag. E. Suppan

Grafik: S-Bahn Steiermark



Modernisierung der Doppelstockgarnituren

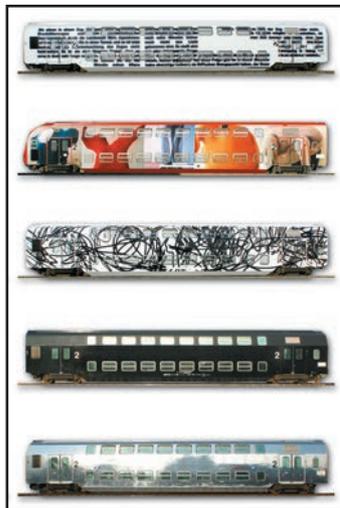
Mehr Sicherheit und Komfort für die Fahrgäste der GKB



Ein Doppelstocksteuerwagen (r.) noch mit Kunstfolierung auf einer Probefahrt neben einem Stadler GTW 2/8 im GKB-/S-Bahn-Design

Vor über 20 Jahre begann die GKB als erste Eisenbahngesellschaft in Österreich mit dem Einsatz von Doppelstockgarnituren. Nun werden diese Fahrzeuge von der GKB-Werkstätte modernisiert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht.

Ein Hauptgrund für die Modernisierung der Doppelstockgarnituren (Dosto) ist die ab 1. Jänner 2014 vorgeschriebene Nachrüstung unserer Fahrzeuge mit einer mikroprozessorgesteuerten Variante der induktiven Zugbeeinflussung, der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB90/I60R). Denn Fahrzeuge ohne diese Sicherheitsausrüstung dürfen nur mehr eingeschränkt verkehren. Hauptbestandteile dieser Anlagen sind der PZB-Rechner, die Fahrzeugmagneten, die Radsatzgeber, eine ins Bremssystem eingebundene Bremswirkgruppe und die im Führerpult integrierten Funktionstasten. Die Anlage überwacht den Triebfahrzeugführer dahin gehend, dass das Überfahren eines „Halt“ zeigenden Signals unmittelbar zu einer Zwangsbremmung des Fahrzeuges führt. Zudem wird seine Wachsamkeit bei einem in Vorsichtstellung befindlichen Vorsignal überprüft.



Plakat mit fünf, anlässlich des Kulturhauptstadtjahres Graz 2003, von Künstlern gestalteten Dosto-Kunstwaggons

Diese Signalstellung muss nämlich quittiert und anschließend in einem vorgegebenen Zeitraum die Geschwindigkeit reduziert werden. Weiters werden die Dosto-Steuerwagen mit einer Sicherheitsfahrerschaltung (Zeit-Zeit-Sifa) gemäß UIC-Kodex 641 nachgerüstet, die die bisherige „Totmann“-Schaltung ersetzt. Hauptbestandteile dieser Anlagen sind das Schaltgerät STG 206 der Fa. Schaltbau, ein Radsatzgeber, das Sifa-Pedal und die im Führerpult integrierten Funktionstasten. Komplettiert werden diese Nachrüstungen durch den Einbau einer digitalen Zugfunkanlage MESA 23 der Fa. Hörmann-Funkwerk. Betroffen sind neben den 5 Doppelstocksteuerwagen der Baureihe BS sechs Lokomotiven der Baureihe DH1500 und zwei Lokomotiven der BR DH1100. Außerdem werden in allen 10 Dosto-Beiwagen technische Einrichtungen und die Bestuhlung erneuert. Alle 15 Dosto-Garnituren erhalten zudem eine neue Außenfolierung im neuen GKB-/S-Bahn-Design. Der finanzielle Aufwand für die Modernisierungen beläuft sich, nur an Materialkosten, auf ca. 2 Mio. Euro. Alle diese Maßnahmen dienen der Erhöhung der Sicherheit, der Bequemlichkeit und des Komforts unserer Fahrgäste.



Probefahrtteam: G. Konrad, M. Dangl, K. Grubelnik, P. Hösch und als §40-Person DI Dr. Stadlober (v. l.)

Text: Ing. E. Benschitz & ES / Fotos: K. Ferk & GKB_Archiv



Pünktlichkeit

Wie schon in den Jahren zuvor stiegen Pünktlichkeit und Fahrgastzahlen auf den S-Bahn-Linien der GKB im Jahr 2013 weiter an.

Auch 2013 profitierten unsere Fahrgäste von der sehr hohen Pünktlichkeit der GKB. 98,3 % aller GKB-Personenzüge waren pünktlich unterwegs, obwohl eine Dammrutschung zwischen Premstätten-Tobelbad und Lieboch vor allem im Mai für erhebliche Abweichungen und Verspätungen sorgte. Besitzern von Halbjahres- und Jahreskarten des Verkehrsverbundes wird von der GKB ein Pünktlichkeitsgrad von 95 % je Monat garantiert. Wird dieser Wert unterschritten, besteht für die Besitzer von Halbjahres- und Jahreskarten Anspruch auf Entschädigung. Im Vorjahr konnte dieser Pünktlichkeitsgrad in allen Monaten überschritten werden – meist sogar deutlich. Im Vergleich zu 2012 wurde eine Fahrgaststeigerung von 5,6 % erreicht, besonders stark waren die Zuwächse auf der S-6 mit 11,37 %. Seit Eröffnung des ersten Koralmbahnabschnittes im Dezember 2010 konnten die Fahrgastzahlen auf den Linien S-6 / S-61 gar um 22,75 % gesteigert werden. Dieser Trend dürfte sich mit der Angebotsverbesserung seit dem Fahrplanwechsel noch weiter fortsetzen. Auch die neue Frühverbindung auf der S-6 wird seit Beginn sehr gut angenommen.

Text: DI(FH) R. Laubichler / Foto: ES

Schwere Beeinträchtigungen

Jahrhundertereignis: Großflächiger Holzbruch bei GKB durch Schnee und Eisregen

Anfang Februar 2014 beeinträchtigten außergewöhnlich schwierige Witterungsverhältnisse den GKB-Eisenbahnverkehr.

Am 2. Februar 2014 und der Woche danach kam es aufgrund von Schneefall und gefrierendem Regen zu großflächigen Holzbrüchen und dadurch zu teils massiven Beeinträchtigungen und Verspätungen am gesamten Eisenbahnnetz der GKB. Insbesondere in den Bereichen Deutschlandsberg - Wies-Eibiswald, Voitsberg - Köflach und Graz - Lieboch konnten viele Bäume und Äste dem Gewicht des Eises nicht mehr standhalten, brachen und stürzten auf die Schienen. Die dicke Eisschicht setzte das Holz außerdem unter starke Spannung, was den Einsatz von Motorsägen erschwerte und die Aufräumarbeiten äußerst schwierig und sehr gefährlich gestalte-

te. Zu alledem musste die geologische Situation von gefährdeten Erdwällen und Bahndämmen beobachtet und entschärft werden. Trotz der widrigen Umstände schafften es die Einsatzkräfte der freiwilligen Feuerwehren in der Region und die Mitarbeiter/innen der GKB die Strecke befahrbar zu halten und die Verspätungen - nach Möglichkeit - zu minimieren. Die freiwilligen Helfer/innen und die Kolleg/inn/en leisteten Außerordentliches, wofür allen Beteiligten seitens der Geschäftsführung nochmals herzlichst gedankt sei! Durch auf den Schienen liegendes Bruchholz wurden auch zwei Gelenktriebwagen der GKB beschädigt. Leider kam es, durch die daraus resultierenden, notwendigen Reparaturarbeiten zu Engpässen im Triebwagenumlauf und zu kurzzeitigen Kapazitätsverringere-

Text: ES / Foto: FF Premstätten



BK J. Blaschitz (hinten links) mit den Einsatzkräften von Feuerwehr und GKB vor Ort

Vandalismus

Wiederholt Schäden durch Graffiti

Auch im Jahr 2013 verursachte Vandalismus in Form von Graffiti-Schmierereien an den Eisenbahnfahrzeugen und der Infrastruktur der GKB große Schäden.

Die Beseitigung von Graffiti an Triebwagen und Infrastrukturanlagen, vor allem in Personenunterführungen, verursacht jedes Jahr hohe Kosten für unser Unternehmen. Um den Spraylack mit einer Spezialchemikalie von den Fahrzeugen und Anlagen abwaschen zu können, müssen die Mitarbeiter – auch an Wochenenden – binnen 24 h ans Werk gehen. Viele Verunreinigungen müssen aber trotzdem übermalt/-klebt oder die Teile ersetzt werden. Nur durch Graffiti an Triebwagen entstand der GKB im vergangenen Jahr ein Sachschaden von rund 30.000 Euro.

Text: ES



GKB goes Offiziersball

Brigadier RA Dr. H. Kaser, AL P. Stoeßl und Prof. Mag. Dr. G. Gürtlich im Ballgeschehen (v. l.)

Als Zeichen der Verbundenheit mit unserem Partner, dem Versorgungsregiment 1 des ÖBH, besuchten Vertreter der GKB den 57. Grazer Offiziersball.

Der ehemalige GKB-Eigentümergebiet Prof. Mag. Dr. G. Gürtlich, der „wohl höchst-dekorierte Zugsführer des ÖBH“ und AL P. Stoeßl statteten dem Grazer Traditionsball in der Belgierkaserne einen freundschaftlichen Besuch ab!

Foto: ÖBH / Text: DS-Redaktion

Werbung

8432 Kaindorf, Baderstraße 7-10

- 36 geförderte Mietwohnungen
- 2 bis 4-Zimmerwohnungen von 50 m² bis 87 m²
- Balkon, Terrasse oder Eigengarten
- HWB: 26,3 bis 26,9 kWh/m²a
- Vergabestart bereits erfolgt
- geplante Fertigstellung: Ende 2014
- keine Kaufoption (Baurecht)

bwsg
besser wohnen seit Generationen



Architekt: Fleissner + Partner GesmbH

BWS-Gruppe

Münzgrabenstraße 36/9
8010 Graz
Bianca Walgram
Tel.: (0316) 40 12 67 - 26
b.walgram@bwsg.at

Vielfalt auf Schiene

Bahnfahren auf Normal- und Meterspur am Genfer See



1

Der InterCity Zug (IC2000) brachte mich von Zürich über Bern nach Lausanne, dem Ausgangspunkt meiner Ausflüge rund um den Genfer See.

Am Beginn stand ein Besuch beim Dampflokkfestival im Museumsbahnhof Chamby mit einem Fahrzeugpark in der Meterspur mit Dampf- und Elektrolokomotiven und -triebwagen, Straßenbahnen sowie Personen- und Güterwagen. Danach standen Fahrten mit den IC2000- oder DOSTO-Zügen der Schweizerischen Bundesbahnen am Nordufer zwischen Genf und Villeneuve und ein Besuch im Schloss Chillon (errichtet zw. d. 8. - 16. Jhdt.) am östlichen Ende des Sees, umgeben von Weinhängen in den besten Lagen z. B. in Lavaux (2007 UNESCO-Naturerbe), auf dem Programm.

Mit dem „Mont-Blanc-Express“ ging es in Meterspur von Martigny nach Chamonix-Mont-Blanc und mit der Seilbahn auf die Bergstation des Aiguille du Midi in 3777 m Höhe mit Blick auf Europas höchsten Berg den Mont Blanc (4810 m).

Tags drauf fuhr ich in Meterspur von Lausanne via Echallens nach Bercher.

Der nächste Ausflug, ebenfalls in Meterspur, führte von Morges nach Bière. Kurz nach Morges wurde Schloss Vuflens mit seinem 60 m hohen Burgfried aus dem 15. Jhdt. fotografiert.

Danach machte ich mich, abermals in Meterspur, von Nyon nach La Cure am Fuß des Jura gebirges auf. Am Folgetag nahm ich die Zahnradbahn von Vevey über Blonay nach Les Pléiades, einem Aussichtsberg 1000 m über dem Genfer See gelegen.

Den Abschluss bildete ein Besuch beim Internationalen Dampflokkomotiven-Festival „Swiss vapeur“, wo an die 50 privaten Lokomotiven aus ganz Europa auf einer Miniatureisenbahn im Maßstab 1:4 in Betrieb gezeigt wurden.

Jede dieser Fahrten war ein Erlebnis

Da gäbe es noch viel zu erzählen. Von der Fahrt mit dem Schaufelraddampfer „La Suisse“ von 1910, aus der Belle Époque-



3

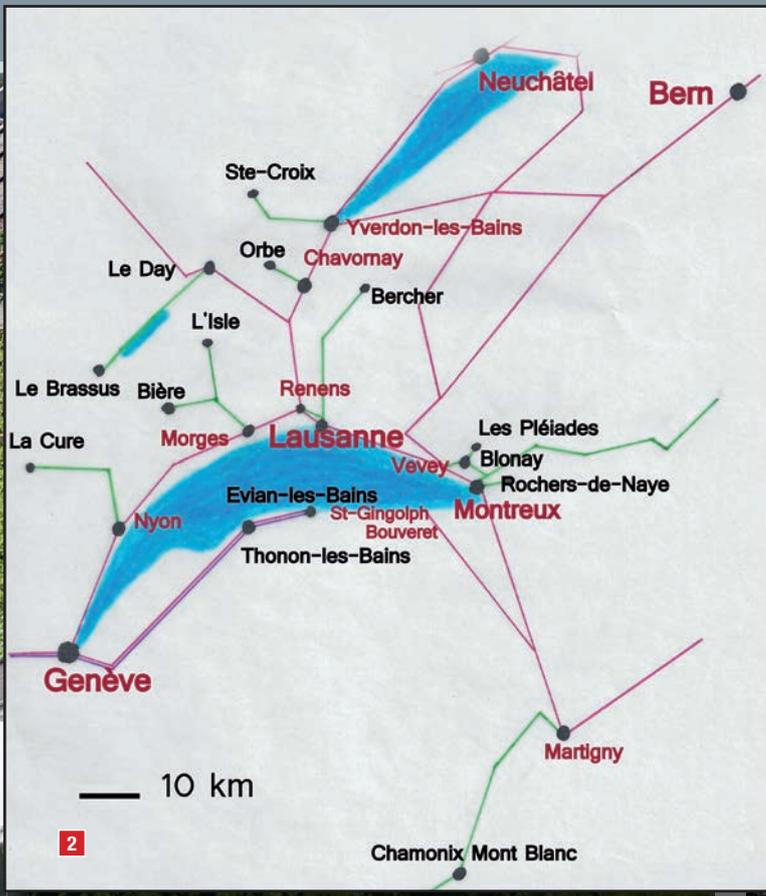
Dampferflotte der CGN, entlang der am Südufer im franz. Dép. Haute-Savoie gelegenen Altstädte Yvoire, Nernier oder Évian-les-Bains und Thonon-les-Bains. In den beiden Kurstädten werden die bis zu 150 m höher gelegenen Ortsteile mit Hilfe von Zahnradbahnen aus dem 19. Jhdt. erreicht. Besuche im Museum über den „Genfer See“ in Nyon bzw. in den Regionalmuseen von Lausanne und Morges sowie im IRK-Museum und im Uhrenmuseum in Genf u.v.a.m. ...

Daher empfehle ich Ihnen „Fahren auch Sie 'mal hin!“

Text, Grafik & Fotos: Alois A. Wallner



5



- 1 SBB «Regio-Dosto» inmitten von Weinbergen bei Lavaux
- 2 Karte mit einer Auswahl an Strecken der SBB: rot; Privatbahnen: grün, SNCF: rosa-weiß-lila
- 3 Der alte Bahnhof von Chamnoix-Mont Blanc
- 4 Bf. Lausanne / Bahnsteig 1: IC2000 doppelstöckig nach Zürich - St. Gallen, Bahnsteig 3: EC 37 (Neigezug ETR 610) nach Montreux über Milano C. nach Venezia S. L.
- 5 Bahnhof Echallens mit der Dampflokomotive „Echallens“ (geb. 1910) vor einem Sonderzug
- 6 Kastendampflokomotive (geb. 1900 von Krauss) in Blonay beim Dampfloktfestival
- 7 Pendelzug mit Trieb- u. Steuerwagen (Bj. 1981) mit Schloss Vufflens im Hintergrund



Prof. Josef „Sepp“ Tezak

*20. Juni 1923, † 12. Dezember 2013

Am 12. Dezember 2013 verstarb unser Ehrenmitglied Prof. Josef Tezak. Er war nicht nur ein in der Fachwelt anerkannter Eisenbahnhistoriker, Fotograf und Künstler, sondern auch ein in unserer Gemeinschaft hoch geschätzter Kollege und Freund. In Kapfenberg geboren, besuchte Josef Tezak in Graz die Schule und erlernte den Beruf eines Maschinenschlossers. Nach Militärdienst und Kriegsgefangenschaft trat er in den Polizeidienst bei der BPD Graz ein, wo er, zuletzt als Kriminalbeamter tätig war. Neben seiner Familie – seine Gattin Helga und die beiden Söhne – und seinem Beruf widmete sich Josef Tezak seiner großen Leidenschaft, der Eisenbahn. Mehr als ein halbes Jahrhundert war „Sepp“ Tezak, wie er genannt wurde, gern und oft gesehener Gast bei den Eisenbahnen der Steiermark. Ob auf Bahnhöfen, in Werkstätten und Heizhäusern, auf der freien Strecke oder in Sonderzügen – Sepp Tezak war überall auf der Suche nach Informationen und lohnenden Motiven. Das Ergebnis seiner akribischen und oft mit dem sprichwörtlich kriminalistischen Spürsinn durchgeführten Recherchen ist ein Gesamtwerk, das sowohl in Umfang als auch in wissenschaftlicher und künstlerischer Qualität seinesgleichen sucht und wofür ihn, neben zahlreichen Ehrungen durch die Republik Österreich, das Land Steiermark und die Stadt Graz, auch der Berufstitel „Professor“ verliehen wurde. Zehntausende Fotos und Hunderte Artikel in diversen Fachzeitschriften, darunter auch viele im „Fahrtwind“

und in der „Drehscheibe“ zeugen von seinem journalistischen Schaffen und in mehr als einem Dutzend Büchern hat er die Geschichte der steirischen Eisenbahnen dokumentiert. Dazu kommen eine große Anzahl von Modellen historischer Dampflokomotiven und an die 200 Bilder, die er vor allem zur Illustration historischer Berichte gemalt hat. Eines seiner Lieblingsmotive war die GKB-Dampflokomotive 671. Er hat sie unzählige Male fotografiert, mehrfach gemalt und sie in unzähligen Artikeln beschrieben. Als die dienstälteste Lokomotive der Welt im Jahre 1987 eine Hauptreparatur erfuhr, wurde sie auf seine Anregung hin mit einem Kegelschornstein versehen und in der grünen Ursprungsfarbe lackiert. Bei der Restaurierung historischer Fahrzeuge unterstützte er uns ebenso wie bei der Gestaltung unseres Museums, für das er auch einige seiner Werke zur Verfügung stellte, sodass er hier auch in Zukunft präsent sein wird. Sepp Tezak ist tot – was weiterlebt, ist sein großartiges Lebenswerk, an das wir, jedes Mal wenn die 671 durch die Weststeiermark dampft, erinnert werden.



Lieber Sepp, danke für Deine Freundschaft!

Gottfried Aldrian für die Steirischen Eisenbahnfreunde

Erlebnis Nostalgie

Jubiläum 10 Jahre Bahnerlebnis Steiermark & Die Bahnerlebnistage 2014

Vor zehn Jahren wurde der Verein „Bahnerlebnis Steiermark“ als Werbe- und Marketingplattform für alle Museumseisenbahnen, Eisenbahnmuseen und öffentlich zugängliche Modellbahnen in der Steiermark gegründet.

Die Ziele dieses Vereins waren die Steigerung der Bekanntheit der vielfältigen Angebote im Bereich der Eisenbahn-nostalgie in der Steiermark und das gemeinsame Auftreten gegenüber der Politik und den Medien. Ein weiteres zentrales Anliegen war und ist die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Einrichtungen. GF DI G. Rettensteiner weiß zu berichten, dass „seit dem Jahr 2005, in dem das erste Mal die Besucherzahlen bei den Mitgliedern des Bahnerlebnis Steiermark erhoben wurden, sich die Zahl der Fahrgäste

und Besucher von knapp unter 100.000 auf zuletzt über 130.000 pro Jahr erhöht hat. Damit sind die Bahnerlebnisse unter den TOP 6 der beliebtesten steirischen Ausflugsziele gelandet.“ Die Angebote reichen vom Museumsbesuch, über den regulären Fahrbetrieb bzw. Sonderfahrten der Mitgliedsvereine bis zu Modellbahnschautagen und erfreuen Groß und Klein gleichermaßen. Im Jubiläumsjahr planen die Mitgliedsvereine ein besonderes Programm (erste Termine rechts) und freuen sich auf rege Teilnahme der Bevölkerung an den Bahnerlebnistagen 2014. Auch die Steirischen Eisenbahnfreunde und die Graz-Köflacher Bahn werden mit einem Nostalgieangebot zum Gelingen der Jubiläumsveranstaltungen beitragen und die berühmte 671er - die dienstälteste Dampflokomotive der Welt - in Verkehr setzen.

Text: ES / Foto: HP Reschinger



Die dienstälteste Dampflokomotive der Welt, die 671er, wird im Jubiläumsjahr wieder eingesetzt



Termine:

7. April 2014 StEF-Jahreshauptversammlung: Danach StEF-Clubabend: GH Roschitz, 8020 Graz, Georgigasse 42 - Ab 16:00!

19. April 2014 Saisoneroöffnung - Stainzer Flascherzug: Dampfsonderfahrten und buntes Rahmenprogramm; Infos: Gemeinde Stainz!

1. Mai 2014 TEML-Saisoneroöffnung: Mehrere Dampfsonderfahrten mit der 671er, Liebocher Familienradwandertag und Rahmenprogramm; 1. Abf. 09:30 ab Graz Köflacherbahnhof!

10. Mai 2014 StEF-Clubsonderfahrt: Mit dem VT10.02 von Graz nach Stainz u. retour!

16. - 18. Mai 2014 Höhepunkt des Jubiläumsprogramms: Die Bahnerlebnistage 2014

16. Mai - Treffpunkt TEML mit Briefmarkenausstellung und Sonderpostamt; Ab 10:30!

17. Mai & 18. Mai - 21 Bahnerlebnispartner am Grazer Hauptplatz präsentieren ihre Angebote u. „viel Eisenbahn in Betrieb“! Von 10:00 - 17:00!

17. Mai 2014 Dampfsonderfahrt: Mit der Dampflokomotive 52.4984 vom Grazer Hauptbahnhof nach Mixnitz! Abfahrt: 07:30! Verpflichtende Anmeldung & Info: Tel.: 0660 / 35 56 929

29. Mai - 1. Juni 2014 „Großes Andampfen“ im Eisenbahnmuseum Knittelfeld: Dampfgartenbahnsonderfahrten und Rahmenprogramm!

8. Juni 2014 „10 Jahre Südbahnmuseum“ in Mürrzuslag: Mit Sonderzügen aus Ungarn und Slowenien! Am Bf. Mürrzuslag;

19. - 22. Juni 2014 Modellbahnausstellung der Freunde der Sulmtalbahn: Am 19. Juni findet eine Sonderfahrt mit d. VT10.02 zur Ausstellungseröffnung nach Wies statt! Ab Graz Hbf um 09:35!

Öffnungszeiten des Technischen Eisenbahnmuseums Lieboch: 1. Mai - 26. Oktober 2014, Mittwoch - Sonntag, 10:30 bis 17:00 Uhr!

Info: www.bahnerlebnis.at bzw. www.stef.at & www.gkb.at
Infos/Anmeldung: 0664 / 48 83 030



Wir sind für Sie da!

