

Drehscheibe

Ausgabe 67 | September 2014



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



Auszeichnung des
Landes Steiermark

Partner des



Die GKB rüstet ihren Fahrpark auf:

Die Lok DH1700.2 erscheint nun im neuen

Design mit den Logos unserer Partner!



Mobilität ist Weiterentwicklung:

www.gkb.at - der neue Internetauftritt der GKB!

Aktuelles / Bericht:

Neuer Verkehrsminister bestellt / Die Erhaltungstätigkeiten bei der GKB

Interview / Koralmbahn:

Die NR-Verkehrssprecher im Interview / Die Grubenbahn im Koralmtunnel

Reiseimpression / StEF:

Australien Teil 2 & Salzburger Regionalbahnen / Fahrt zum Lipizzaner-Almabtrieb

Editorial

Inhalt

Editorial	2
Aktuelles von der Geschäftsführung	3
Erhaltungstätigkeiten bei der GKB	4
Interviewserie mit den Verkehrssprechern der Parlamentsfraktionen	6
Koralmbahnreport	8
Historische Betrachtungen: „Wie funktioniert die Eisenbahn?“ - Teil 7. Spezialfahrzeuge im Bahn- bzw. Baudienst	10
Mittelposter: Regionalzug 8512 vor einem Sonnenblumenfeld in Oisnitz	12
Personalentwicklung	14
Ganz Kurze Berichte	16
Reiseimpressionen: Australien - Teil 2 & Regional- u. Museumsbahnen in Salzburg	19
Technisches Eisenbahnmuseum & Steirische Eisenbahnfreunde (StEF)	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 Ausgaben und weitere aktuelle Informationen finden Sie im Internet unter: 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: Karl Heinz Ferk, Mittelposter: HP Reschinger
Ansonsten: GKB-Archiv, P. Stoeßl, Mag. E. Suppan oder laut Bildunterschrift

Diese Drehscheibe spannt wieder einen breiten Bogen vom regionalen Angebot bis zum Reisebericht aus der Ferne.

Die Geschäftsführung würdigt die scheidende Verkehrsministerin Doris Bures und beschäftigt sich mit der Zukunft. Im Anschluss daran tauchen wir in den Alltag der GKB ein und berichten über die „unsichtbaren“ Erhaltungstätigkeiten im Bahndienst. Danach beginnen wir eine Interviewserie mit den Verkehrssprechern der Parlamentsparteien über den Schienenverkehr, die TEN und die Zukunft der Eisenbahn. Außerdem berichten wir im Koralmbahnreport über die „Eisenbahn im Berg“. Im Rahmen der historischen Betrachtungen setzen wir die beliebte Serie „Wie funktioniert die Eisenbahn“ fort und widmen uns den Spezialfahrzeugen im Bahn- bzw. Baudienst. Weiters informieren wir über die Gesundheitsvorsorge bei der GKB sowie das Geschehen rund ums Unternehmen. Die Reiseberichte führen uns nach Südostaustralien und zu den Salzburger Regionalbahnen. Die Steirischen Eisenbahnfreunde berichten vom Museumssommer mit der schon traditionellen Fahrt zum Lipizzaner-Almabtrieb nach Köflach.

Mag. Ernst Suppan

Mit grünem Strom zur S-Bahn:

E-BIKE FÜR EIN JAHR UM 185 EURO

Holen Sie sich die **GRÜNE JAHRESKARTE!**
Mehr Infos unter: www.verbundlinie.at
oder **050 / 678910**

Wir leihen Ihnen ein E-Bike. Um 185 Euro pro Jahr. Radversicherung und ein Service inklusive. Holen Sie sich einfach eine Verbundjahreskarte für die S-Bahn-Linien S6, S61 und S7. Sie haben bereits eine Jahreskarte? Kein Problem. Sie können gerne in die Aktion einsteigen. Das Angebot gilt solange der Vorrat reicht.

ENERGIE STEIERMARK

GKB **Das Land Steiermark**
auf www.gkb.at **REISE**
→ Erneuerbare Energien

VERBUND LINIE

Mobilität ist Weiterentwicklung

Ausbau des Schienenverkehrs trotz Führungswechsel

Österreich hat einen neuen Verkehrsminister, aber der Ausbau der Beförderungsinfrastruktur bleibt auch in der Weststeiermark auf Schiene!

Vorweg sei, auch seitens aller GKB-Mitarbeiter/innen, der neuen Nationalratspräsidentin und vormaligen Verkehrsministerin Doris Bures für ihre hervorragende Arbeit gedankt. Sie führte das Verkehrsressort 5 Jahre und 9 Monate und brachte in dieser Zeit eine große Zahl von wichtigen Verkehrs- und Infrastrukturprojekten auf Schiene. Für die GKB besonders wichtig ist natürlich der Ausbau der Koralmbahn, den die Ministerin immer mit Nachdruck vorangetrieben hat. Diese neue Verbindung vom Norden in den Süden Europas wird einen nachhaltigen Aufschwung für die Wirtschaft unseres Bundeslandes und die Region Südweststeiermark bringen. Mit Bundesminister Alois Stöger hat das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nun einen umsichtigen, aber dafür umso konsequenteren, Entwickler vorausschauender Infrastrukturpolitik gewonnen. Nach dem Motto „Steiner Tropfen höhlt den Stein“ hat er bereits im Gesundheitsministerium viele wichtige Projekte für den Ausbau der sozialen Infrastruktur auf den Weg gebracht und wird diesen Arbeitsstil mit demselben Nachdruck wohl auch im Verkehrsressort weiterführen. Das umgehend erfolgte Bekenntnis zur Weiterführung der laufenden Schieneninfrastrukturprojekte stimmt auch uns als GKB zuversichtlich.

Bahnfahren liegt im Aufwärtstrend ...

... denn laut dem aktuellen VCÖ-Bahn-test wurden „im Jahr 2013 in Österreich 12,1 Milliarden Personenkilometer mit der Bahn gefahren. Damit sind seit dem Jahr 2005 die mit der Bahn gefahrenen Kilometer um ein Drittel gestiegen“ und „rund 14.000 Befragte bestätigten, dass Bahnfahren im Aufwärtstrend liegt“. Aus Sicht der GKB ist vor allem der Ausbau des Schienennahverkehrs und die Bahnhofsoffensive von Bedeutung, da beson-

ders eine Kapazitätsausweitung bzw. der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur eine weitere Aufwertung des Angebots für unsere vielen neuen Kunden nach sich ziehen würde. Bereits in den letzten Jahren konnte unser Unternehmen die Fahrgastzahlen um bis zu 22,75 % steigern und erreicht einen Pünktlichkeitsgrad von 98,3 %. Da sich aber - nach dieser Erhebung - drei Viertel der Fahrgäste einen noch dichteren Taktfahrplan mit häufigeren Verbindungen wünschen, der auch am Abend gute Anschlussverbindungen in die Region bietet, erreichen wir unsere technischen Grenzen. In diesem Zusammenhang wäre ein - zumindest teilweiser - mehrgleisiger Ausbau der GKB-Strecke wünschenswert, außerdem verlieren wir das Projekt einer zukünftigen Elektrifizierung nicht aus den Augen.

Es bleibt viel zu tun aber wir glauben, dass wir auch mit dem neuen Verkehrsminister einen verlässlichen Partner für den Ausbau der weststeirischen Eisenbahninfrastruktur erhalten haben.



von
KR Mag. Franz Weintögl
Generaldirektor der GKB



NRPräs. Bures (r.) überreichte ihrem Nachfolger BM Stöger (l.) eine Taurus-Lok (siehe S. 17)

Die „unsichtbare“ Arbeit

Erhaltungstätigkeiten bei der GKB

Von der GKB werden ständig notwendige Erhaltungstätigkeiten durchgeführt. Durch den Fahrgast kaum wahrgenommen, sind diese Erneuerungs- und Wartungsarbeiten für die Sicherheit im Bahnbetrieb außerordentlich wichtig.

Regelmäßige Ultraschallmessungen bzw. Mäh- und Holzarbeiten

Mit sogenannten Gleismesstriebwagen (GMT) und Gleismesswagen werden regelmäßig Messfahrten im gesamten Netz der GKB durchgeführt. Diese Bahndienstfahrzeuge dienen zur Erfassung des Gleises mit seiner Geometrie - wozu Spurweite, Überhöhung, Verwindung zählen - sowie der Lage der beiden Schienen zueinander und des Verschleißes der Schienenprofile. Mit den zunehmend sensibleren Toleranzen durch höhere Geschwindigkeiten und Tonnagen erhielt die Messung der Gleislage und Prüfung der Schienen auf Materialfehler bei der GKB eine höhere Wichtigkeit. Daher untersucht 2 x pro Jahr der Oberbaumesswagen und zudem 1 x jährlich ein spezieller Ultraschallmesszug die Schienen auf Haarrisse u. a. Es werden ökologisch abbaubare Spritzmittel auf die Trasse aufgebracht, um Unkraut zu bekämpfen. Ständige Mäh- bzw. Holzarbeiten am Bahndamm und an den Durchlässen oder im Bereich von Eisenbahnkreuzungen halten die Abflüsse und die Sichträume frei. Diesen Mäh- und Holzarbeiten kommt eine zentrale Bedeutung für die Sicherheit zu, denn Bäume und Sträucher, die in den „lichten Raum“ stehen und Gras neben der Strecke müssen entfernt werden. Einerseits muss die Sicht auf Signale und Einbauten gegeben sein und zum anderen wird der Sichtraum bei Eisenbahnkreuzungen frei gehalten, damit Kraftfahrzeuglenker Sicht auf herannahende Züge haben.

Gleisstopfarbeiten und bauliche Sanierungsmaßnahmen

Der Bereich Infrastruktur-Fahrgeweg gewährleistet u. a. durch Gleisneulagen und Unterbausanierungen die hohe Qualität und Belastbarkeit der GKB-Strecke. Von

besonderer Bedeutung sind auch Erhaltungs- bzw. Kontrolltätigkeiten durch die Abteilungen Brückenbau, Oberbau und Sicherungstechnik. Neben Neubauprojekten müssen auch bestehende Anlagen regelmäßig saniert werden. Hohe Belastungen und Geschwindigkeiten sowie große Achslasten führen zu starken Beanspruchungen des Oberbaus und der Kunstbauten. Zudem müssen die einzelnen Gleisabschnitte planmäßig erneuert und nachgestopft werden. Beim regelmäßigen maschinellen Stopfen werden bei angehobenem Gleis Stopfpickel vibrierend in das Schotterbett eingetaucht. Die Pickel schwingen und verdichten das Schotterbett. Diese Arbeiten werden im Rahmen von Wochenendbaustellen und Nachteinsätzen durchgeführt. Wenn notwendig werden Schienenersatzverkehre mit GKB-Bussen eingerichtet. Heuer lag der Schwerpunkt der Baumaßnahmen im Streckenabschnitt Groß St. Florian - Deutschlandsberg. Hier wurden 2419 m (Gleis-)Unterbau saniert, sowie neue Schienen und Schwellen verlegt! Bei diesen großen Baustellen wurden mehr als 13.200 t Unterbaumaterial bewegt, gut 3452 m neue Schienen - das entspricht 207 t Stahl - verbaut, sowie mehr als 2900 Stück Schwellen erneuert. Dabei wurden 6500 t Unterbausaniierungsmaterial benötigt. Auch in Lieboch, Lannach und Gaisfeld werden 380 m neue Gleise verlegt und der Unterbau saniert. Am Graz Köflacherbahnhof, am Bf. Straßgang und am Bf. Voitsberg wurden viele Weichen erneuert. Außerdem wurden entlang der Strecke 15 Eisenbahnkreuzungen saniert. Professionelle Planung bzw. perfekte Umsetzung machen diese Leistungen möglich, denn nur regelmäßige Wartung hält die Anlagen einsatzbereit und gewährleistet damit die höchstmögliche Sicherheit!

Text: Mag. E. Suppan / Fotos: K. Ferk & GKB_Archiv



Austausch von Schwellen und



MA verschiedener Abteilungen überwachen den Spritzzug



Schienen in der Nähe von Frauental-Bad Gams: Auch schlechtes Wetter behindert die Arbeiten nur leicht!



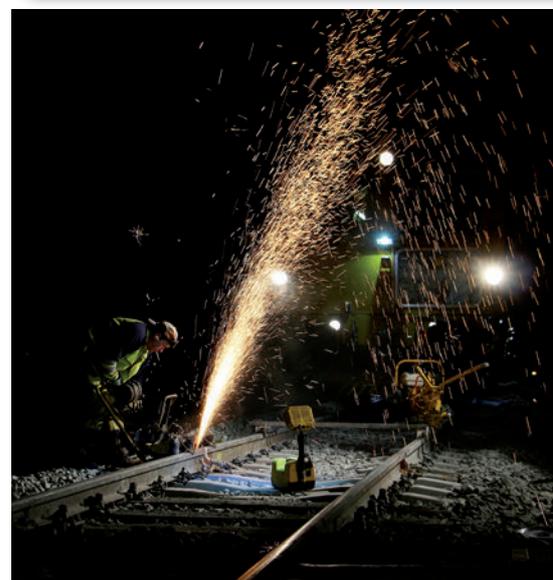
Dipl.-Ing. Gernot Winter
Leiter der Abteilung
Infrastruktur-Fahrweg

Der Bereich Infrastruktur-Fahrweg ist im Wesentlichen für die Erhaltung (Instandhaltung, Wartung, Entstörung) aller GKB-Bahnanlagen zuständig und umfasst neben den Abteilungen Brückenbau, Oberbau und Sicherungstechnik noch das Referat Elektrotechnik. Aber auch die Planungen für gänzlich neue bzw. zu erneuernde Eisenbahnanlagen und die Errichtung selbiger fallen in diesen Bereich. In den kommenden Jahren wird der Schwerpunkt auf die Umsetzung der Maßnahmen, die aufgrund der 2012 neu kundgemachten Eisenbahnkreuzungsverordnung notwendig werden, gesetzt. Daher werden nicht nur die in die Jahre gekommenen Stellwerke erneuert, sondern auch die, sich im jeweiligen Stellbereich befindlichen, Eisenbahnkreuzungen evaluiert und gegebenenfalls aufgelassen oder technisch gesichert.

Wir bedanken uns für das Verständnis unserer Fahrgäste und Kund/inn/en für die Unannehmlichkeiten während der Bauphasen. Alle diese Maßnahmen dienen aber primär der Sicherheit unserer Fahrgäste, sowie der anderen Verkehrsteilnehmer/innen auf der Straße und auch der Anrainer/innen!



Ein Gleismesstriebwagen untersucht die GKB-Strecke auf Schienen- und Schweißfehler



Nachteinsatz: Manuelles Schienenschleifen

„Mobilitätsverhalten wird vielfältiger“

NEOS-Verkehrssprecher Michael Pock fordert wirkliche Alternativen zum Privat-PKW für Pendler_innen und eine CO₂-Steuer



Der in Tulln an der Donau/NÖ geborene Unternehmer, ist geschäftsführender Gesellschafter der global office Franchise AT GmbH. Zuvor war er viele Jahre in der Telekommunikationsbranche tätig. Seit Herbst 2013 ist Michael Pock Nationalratsabgeordneter für „NEOS – Das neue Österreich“ und Finanzreferent des Klubs und der Partei. NAbg. Michael Pock ist für die Bereiche Verkehr, Umwelt und Energie zuständig. Zudem ist er Vorsitzender des Petitionsausschusses.

Drehscheibe: Herr Verkehrssprecher, bitte erläutern Sie die verkehrspolitischen Vorstellungen Ihrer Partei?

NAbg. Pock: Nach Meinung von Verkehrsexpert_innen stellen sich die Zukunftstrends der Mobilität wie folgt dar: Das Mobilitätsverhalten wird vielfältiger und rationaler. Es wird das für den jeweiligen Zweck am besten geeignete Verkehrsmittel gewählt. Das ist manchmal das Auto, in den überwiegenden Fällen in der Stadt allerdings öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die eigenen Beine. Die intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel wird demnach in Zukunft immer wichtiger werden. Aus Sicht von NEOS besteht die zentrale Herausforderung der Politik darin, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen, dass es den Menschen gelingt, ihre Bedürfnisse nach Mobilität möglichst sicher, leistbar, effizient und ressourcenschonend befriedigen zu können. Aus Sicht von NEOS braucht es Investitionen und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs – insbesondere um Umland und Städte besser miteinander zu vernetzen und dabei auch über Bundesländergrenzen hinweg zu denken – Stichwort: Agglomerationspolitik. Damit sollen vor allem für Pendler_innen wirkliche Alternativen zum Privat-PKW geschaffen werden, denn schließlich ist

etwa jede vierte Strecke ein Weg zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause.

Drehscheibe: Stichworte: Schienenverkehr und Umweltschutz! Welche Initiativen oder Projekte möchte Ihre Fraktion in der aktuellen Legislaturperiode umsetzen?

NAbg. Pock: Die Bahn zählt zweifelsohne zu den umwelt-schonendsten Verkehrsmitteln. So etwa werden bei einer Bahnfahrt pro Person und pro km etwa 40 g CO₂-Emissionen ausgestoßen, ein moderner Mittelklasse-PKW verursacht im Vergleich dazu etwa 150 g CO₂-Emissionen pro km, also fasst das 4-fache. Tatsache ist, dass zwischen den einzelnen Verkehrsträgern keine Kostenwahrheit herrscht. Eine CO₂-Steuer nach schwedischem Vorbild würde hier Abhilfe schaffen können – auf der anderen Seite müssen dafür aber die Lohnnebenkosten gesenkt werden und die Vielzahl an direkten und indirekten Auto-Steuern (motorbezogene Versicherungssteuer & Co) darin integriert werden. Es braucht eine Ökologisierung, welche stärker auf das Verursachungsprinzip abstellt.

Drehscheibe: Was bedeutet aus Ihrer Sicht der Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) und besonders des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für Österreich?

NAbg. Pock: Sie sprechen

damit bestimmt den Koralm-tunnel an. Nun gut, wie Ihnen bestimmt bekannt ist, sind wir NEOS keine Freund_innen großer Infrastrukturprojekte, deren gesellschaftlicher Nutzen nicht klar argumentiert werden kann. Für NEOS steht fest, dass in Zeiten leerer Haushaltskassen, oder vielmehr eklatanter Staatsverschuldung, Investitionen klar priorisiert werden müssen, und für NEOS hierbei Tunnelbauprojekte nicht an erster Stelle stehen, sondern Schnellbahnen und regionale Bahnen, die es ermöglichen, möglichst viele Menschen rasch, sicher, umwelt- aber auch nervenschonend von „A nach B“ zu bringen.

Drehscheibe: Wie glauben Sie, wird die Zukunft des Eisenbahnwesens in Österreich und Europa aussehen?

NAbg. Pock: Ich sehe noch viel Potenzial in der Entwicklung des Eisenbahnwesens. Eine flächendeckende Vertaktung von Bus und Bahn und mehr Angebotswettbewerb, aber auch modernere und intermodale Ticketing-Systeme würden das Fahren mit der Bahn enorm attraktivieren. Im Bereich des Güterverkehrs braucht es flexiblere, kleinere Terminal-Infrastruktur, um die Bahn gegenüber dem LKW zu stärken.

Drehscheibe: Wir danken Ihnen für das Interview!



„Ein eigenes Güterverkehrsgleis“

NAbg. Christoph Hagen vom Team Stronach sieht beim Verkehr auf der Schiene in vielen Bereichen noch Aufhol- u. Ausbaubedarf

Drehscheibe: Herr Nationalratsabgeordneter, sie betreuen für das Team Stronach die Bereiche Verkehr und Infrastruktur. Bitte erläutern Sie die verkehrspolitischen Vorstellungen Ihrer Partei?

NAbg. Hagen: Das Team Stronach will als Autofahrerpartei eine Verbesserung der Situation für Berufspendler, welche auf das Auto angewiesen sind, erwirken. Derzeit ist genau diese Gruppe die Melkuh der Nation und hat leider oft keine Alternative, um auf ein kostengünstigeres Verkehrsmittel umzusteigen.

Aber auch der öffentliche Verkehr darf nicht vergessen werden. Ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr speziell in Ballungszentren ist die Grundvoraussetzung für das Funktionieren der Mobilität unserer Bürger. Für Motorradfahrer soll die Benützung der Busspuren generell erlaubt werden, um den Verkehrsfluss in Städten zu verbessern.

Drehscheibe: Stichworte: Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur! Welche Initiativen oder Projekte möchte Ihre Fraktion in der aktuellen Legislaturperiode umsetzen?

NAbg. Hagen: Der Personentaktverkehr auf der Schiene funktioniert in vielen Bereichen (speziell in Ballungszentren) schon sehr gut und bietet somit eine echte Alternative zum Pkw. Jedoch gibt es beim Personentrans-

port auf der Schiene in vielen Bereichen noch Aufholbedarf im Speziellen auf der Weststrecke.

Aber auch der Gütertransport kann noch klar als Stiefkind bezeichnet werden. In vielen Bereichen fehlt ein eigenes Güterverkehrsgleis, welches einen schnelleren Transport von Gütern sicherstellen könnte. Durch den Personentaktverkehr bleibt der Güterverkehr im wahrsten Sinne auf der Strecke. Hier muss europäisch gedacht werden. Eigene Güterverkehrsgleise und der Ausbau diverser Bahnhöfe mit einem Güterverkehrsgleis - zum kurzfristigen Parken eines Güterzuges - wären eine Lösung für das Problem. Dies predige ich schon seit Jahren im Verkehrsausschuss des Parlamentes.

Drehscheibe: Was bedeutet aus Ihrer Sicht der Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) und insbesondere des „Baltisch-Adriatischen Korridors“ für Österreich?

NAbg. Hagen: Für mich ist dieser Ausbau sowie im Speziellen die erwähnte Achse absolut notwendig, um auch mehr Güter auf der Schiene transportieren zu können und somit die Straßen von vielen der unzähligen Lkw-Konvois befreien zu können. Außerdem wird dieser Streckenausbau zu einem nicht unwesentlichen Teil mit EU-Geldern finanziert. Dabei werden auch Arbeitsplätze in Österreich ge-

schaffen und nach Fertigstellung die Fahrtzeit zwischen Wien und Graz auf der Schiene auch für den Personenverkehr deutlich verkürzt. Kann ich also nur befürworten.

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

NAbg. Hagen: Es werden große Anstrengungen unternommen werden müssen, um mit der Schiene eine echte Alternative zum Gütertransport auf der Straße bieten zu können. Das derzeitige Angebot auf der Schiene reicht noch lange nicht aus und ist gegenüber der Straße in keinster Weise konkurrenzfähig. Gerade als Vorarlberger schaue ich etwas neidisch in die Schweiz, wo meines Erachtens genau in dieser Frage der richtige Weg eingeschlagen wurde.

Drehscheibe: Die Redaktion der Drehscheibe dankt für das Interview!



Der aus Hörbranz in Vorarlberg stammende Bürokaufmann war zuerst Polizeibeamter, danach Mitglied des Bundesrates und ist seit Oktober 2008 Abgeordneter zum Nationalrat. NAbg. Christoph Hagen ist im Parlamentsklub des „Team Stronach“ (TS) für die Bereiche Verkehr und Infrastruktur zuständig.



Ein eigenes Güterverkehrsgleis für bestimmte Bahnhöfe



Die Eisenbahn im Berg Der Schienenverkehr im Koralmtunnel

1

Die Eisenbahn spielt bei der Logistik für den Bau des Koralmahntunnels eine zentrale Rolle.

Mit Ende September 2014 wurden von der GKB beachtliche 1.030 Abraumzüge geführt, diese brachten ca. 950.000 Tonnen Abraummaterial zur Verwertungsmaßnahme beim Terminal Werndorf. Schwierige geologische Verhältnisse stellen die Mineure derzeit vor große Aufgaben. Trotzdem geht es voran. Der Vor-

trieb in der Nordröhre betrug Ende September dieses Jahres, gemessen vom Bauschacht Leibenfeld aus, schon 9.400 m und in der Südröhre 8.900 m.

Aber nicht nur die Abraum-, Zement- oder Perlkietransporte der GKB laufen über die Schiene, auch die Transportleistungen in den Tunnelröhren werden weitgehend per Bahn erbracht. Denn während es noch einige Jahre dauern wird, bis „richtige“ Züge durch den Koralmtunnel fahren werden, wird nahezu die ge-

samte Baustellenlogistik unter Tage auf derzeit knapp 50 Kilometer Schienenstrecke mit einer Spurweite von 900 Millimetern abgewickelt.

Dafür kommen bei der „Arbeitsgemeinschaft Koralmtunnel 2“ (kurz ARGE KAT2), bestehend aus den Baufirmen Strabag AG und Jäger Bau GmbH, 28 Stollenlokomotiven und eine Vielzahl von Spezialwaggons zum Einsatz.

Text & Fotos: Ing. Ch. Oitzl



2

1 Insgesamt sind drei Loktypen beim Baulos KAT2 im Einsatz. Alle Tunnellokomotiven stammen vom deutschen Hersteller SCHÖMA, mit 20 Stück ist die Bauserie CFL-180DCL am stärksten vertreten. Die zweiachsigen Lokomotiven werden von einem Deutz Dieselmotor mit einer Leistung von 155 kW angetrieben. Die Loks sind mehrachstraktionstauglich und werden ziehend als auch schiebend eingesetzt. Eine leistungsstarke Kamera, entweder auf der Lok oder auf den Waggons, ermöglicht dem Lokführer die Sicht nach vorne. Der Monitor hierzu ist gut im Führerstand der Lok 10 zu erkennen. Sie ist gerade mit einem „Bandzug“ im dreigleisigen Kavernenbahnhof der Südröhre angekommen.

2 Am Ostportal des Koralmtunnels führen die Gleise an Tageslicht. Für die Umladung des Abraums der Querschläge wurde dort ein Portalkran errichtet. Lok8 stammt aus der Bauserie CFL-200 DCL und wird ebenfalls von einem Deutz Dieselmotor angetrieben. Mit 243 kW Leistung ist sie leistungsstärker als ihre Schwesternmaschinen. Von dieser Loktype werden insgesamt sechs Stück eingesetzt.



3



4



5



6

3 Von der Serie D60 „Manrider“ sind zwei Stück im Einsatz. Ihr Haupteinsatzgebiet ist der Personentransport, dementsprechend bieten sie 20 Personen Platz. Die Leistung des Dieselmotors beträgt 53 kW. Die führerstandslose Seite der Lok zeigt neben der Kuppelvorrichtung, den Bremsschläuchen auch die zahlreichen Scheinwerfer sowie über der Loknummer 28 die Kamera für die Rückwärtsfahrt.

4 Auch über Tage existieren einige Meter Gleis. Lok15 bringt einen Flachwagen, beladen mit Spezialtübungen, zum Lagerplatz. Das im Vordergrund sichtbare Gleis führt zur Zentralwerkstätte, in dieser werden alle größeren Reparaturen und Wartungen an den Stollenfahrzeugen durchgeführt. Aus und in den Tunnel gelangen sämtliche Fahrzeuge nur über den Bauschacht mittels Kran.

5 Für kleinere Wartungs- und Reparaturarbeiten am rollenden Material steht in der Nordröhre eine Werkstatt mit Arbeitsgrube zur Verfügung. An Lok9 wurden zum Aufnahmezeitpunkt Wartungsarbeiten u.a. an den Batterien durchgeführt.

6 Die vier Rettungszüge bilden das Rückgrat des Rettungskonzeptes. Kernstück ist der vierachsige (nicht selbstfahrende) Tiefbettwagen. Dieser bietet Platz für 25 sitzende und fünf liegende Personen und kann im Bedarfsfall autark mit Atemluft und Energie versorgt werden. Weiters ist der Waggon mit einer Vielzahl an Rettungsmaterial ausgestattet, darunter Feuerlöschgeräte, eine Wärmebildkamera und Schutzausrüstung für Retter und Gerettete. Das Bild zeigt den Rettungszug 2 in der Südröhre, vom Fahrerstand aus wird die Lokomotive ferngesteuert. Das Bild zeigt den Rettungszug 2 in der Südröhre, im Einsatzfall (verrauchter Tunnel etc.) kann die Lok direkt aus dem Fahrerstand des abgekapselten Rettungswagens aus ferngesteuert werden.



Second-Hand-Shop

Das JOURNAL GRAZ-Team, Freunde und Kunden haben sich von vielen Dingen für das Projekt „Helfen bei uns daham“ getrennt, um Menschen, die vor unserer Haustüre in Not geraten sind, zu helfen. Vielleicht finden auch Sie das eine oder andere schöne Stück in unserem Second Hand Shop. Ein Besuch lohnt sich.

Haben auch Sie Kleidungsstücke von denen Sie sich trennen möchten, rufen Sie uns an!

Graz, Heinrichstraße 15 (Uni-Nähe)

Öffnungszeiten: 8:30 bis 12:30 Uhr
(sporadisch an Nachmittagen)

Sollten Sie Fragen haben, rufen Sie bitte in der Redaktion **0316 57 44 44** oder bei Claudia Augustyn **0699 1900 7968** an.

Der Erlös wird zu 100% an das Projekt „Helfen bei uns daham“ gespendet.

„Wie funktioniert die Eisenbahn?“

7. Teil: Spezialfahrzeuge im Bahn- bzw. Baudienst



Gleisbauzug von vorne: Der gesamte Oberbau wird in mehreren, aufeinanderfolgenden, Arbeitsschritten getauscht und danach verstopft!

Um den reibungslosen Bahnbetrieb zu gewährleisten, setzen Eisenbahnunternehmen viele verschiedene Arten von speziellen Fahrzeugen ein.

In diesem Beitrag werden die von bzw. bei der GKB verwendeten Spezialfahrzeuge vorgestellt:

Gleisbaumaschinen

Früher wurden die einzelnen Schwellen und Schienen manuell auf ein vorbereitetes Schotterbett verlegt, die Schienenstöße der Gleise verschweißt (Thermitschweißen), gerichtet und endgültig gestopft. Hierbei kamen neben kleineren Gleisbaumaschinen vor allem Hammer und Spitzhacke zum Einsatz. Heute werden aus Kostengründen, aber auch um die Streckensperren möglichst kurz zu halten, beim Bau und bei der Instandhaltung des Gleisbettes kombinierte Gleisbaumaschinen eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind hoch spezialisiert und werden zu kompletten Gleisbauzügen zusam-

mengefasst, die eine Gesamtlänge von bis zu 700 m erreichen können und bis zu 500 m Gleis in einer Stunde erneuern.

Schienenladezüge

Sie dienen dem schnellen Transport von modernen Langschienen. Das System - bestehend aus Rutschenwagen-Garnitur, Schienenmanipulator und Transporteinheit - ermöglicht ein rasches Auf- und Abladen außerhalb und innerhalb des bestehenden Gleises.

Gleisstopfmaschinen

Hohe Zugbelastungen und hohe Geschwindigkeiten bei Reise- bzw. Güterzügen, sowie große Achslasten führen zu einer starken Beanspruchung des Oberbaus, sodass das Schotterbett des Gleiskörpers regelmäßig nachgestopft werden muss. Bei der „Asynchronen Druck-Vibrationsstopfung“ kommen bereits seit 1953, von der Fa. Plasser & Theurer aus Österreich entwickelte,

hydraulische Gleisstopfmaschinen zum Einsatz. Moderne Stopfmaschinen können bis zu 2300 m Gleis pro Stunde bearbeiten. Diese Maschinen bewegen sich kontinuierlich in langsamer Fahrt über den Gleiskörper, während die auf einem Schlitten unter dem Hauptrahmen des Fahrzeugs hängenden Stopfaggregate über den zu stopfenden Schwellen stehen bleiben, bis der Stopfvorgang beendet ist. Danach bewegt sich der Schlitten zur nächsten Schwellengruppe. (Siehe S. 4 - 5)

Schienenschleifmaschinen

Die oben erwähnten Beanspruchungen führen durch einen hohen Materialverschleiß, der sich im Profil der Schienen durch Fahrflächenfehler auswirkt, unter anderem zur Ermüdung des Stahls und damit zur Beeinträchtigung des Fahrkomforts und zu einer höheren Geräuschentwicklung. Daher ist es erforderlich, die Schienenköpfe in regelmäßigen Abständen abzuschleifen. Dies geschieht



Der Schienenladezug bringt die Schienen „just in time“ zur Baustelle



Die Gleisbaumaschine hebt den Gleiskörper und saniert das Schotterbett



Ein Z-Bagger belädt einen Waggon (r. u. das Spurkranzführungsrad)



Ein GKB-Unimog als „Schienenfahrzeug“ bei Mäharbeiten am Bahndamm

durch Spezialfahrzeuge, die diese Oberflächenfehler auf den Schienenköpfen mittels Schleifscheiben beseitigen.

(Schwer-)Kleinwagen (SKL / KL)

Darunter versteht man Nebenfahrzeuge im Eisenbahnbetrieb, an die auch Wagen angehängt werden können. Sie werden im Baudienst verwendet und von einem (S)KL-Führer bedient. Diese Kleinloks dienen v. a. dem Transport von Mitarbeitern und Material zu (Gleis-)Baustellen sowie als Arbeitsplattform für Bau- und Erhaltungstätigkeiten.

Zweiwegefahrzeuge (Z-Fahrzeuge)

Sind Fahrzeuge, die sowohl auf der Straße als auch auf Gleisen fahren können. Zum Ein- u. Ausgleisen werden bei der GKB meist Eisenbahnkreuzungen genutzt. Die dabei verwendeten Zweiwegefahrzeuge sind mit Schienenführungseinrichtungen ausgestattet. D. h. die für das Befahren der Straße vorhandenen Gum-



Kleinwagen (DM100.1) m. einem mod. Niederflrwaggon (Saadkms) mit klappbaren Pufferbrüsten

mireifen dienen auch der Fahrt auf den Schienen, sind jedoch zur Spurhaltung zusätzlich mit separaten Führungsrollen versehen. Der Antrieb erfolgt wie auf der Straße über die Reifen. Bei der GKB werden Zweiwege-Bagger (Z-Bagger) und Klein-LKW der Marke Unimog verwendet. Die Z-Bagger fahren nach Bedarf im Gelände oder auf Schienen und sind deshalb für kleinere Arbeiten im Gleisbau, wie das Verlegen von Schwel-

len, das Aufsetzen von Schienen oder Einschotterungen, sehr gut geeignet. Die Unimogs werden mit einer Zweiwegeeinrichtung zum vollwertigen Schienenfahrzeug. Diese Geländegängigkeit macht sie zum idealen Fahrzeug für Mäh- bzw. Transporttätigkeiten und der schnelle Wechsel zwischen Schiene und Straße ermöglicht ein Höchstmaß an Flexibilität und Wirtschaftlichkeit.

Text: Mag. E. Suppan / Fotos: K. Ferk



Foto: HP Reschinger



AK-Gesundheitstage 2014

Die Initiative zur Förderung der Betriebsgesundheit machte Halt bei der GKB

Die Früherkennung von Krankheiten ist ein zentraler Bestandteil der Gesundheitsförderung. Aus diesem Grund organisierte die GKB-Gesundheitsschiene, gemeinsam mit der AK-Steiermark und dem GKB-Betriebsrat, Vorsorgeuntersuchungen für die GKB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Am 20. und 21. August 2014 fanden in unserem Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Arbeiterkammer Steiermark über das Programm „Gesund & fit“ der AK zwei Gesundheitstage statt. In der Zeit von 9:00 bis 16:00 Uhr wurden je ein Gesundheitstag in Graz und ein Gesundheitstag in Lieboch veranstaltet. Im Direktionsgebäude am Graz Köflacherbahnhof bzw. am Bahnhof Lieboch konnten rasch und anonym Blutdruck, Blutzucker, Cholesterin, Lungenfunktion, Sehschärfe, Hörvermögen, BODY-MASS-Index und Körperfettanteil überprüft sowie ein Ernährungsscheck durchgeführt werden. Das AK-Team unter der Aufsicht eines Arbeitsmediziners erhob mit Hilfe moderner Testgeräte wichtige Hinweise auf den Gesundheitszustand. Diese Untersuchungen helfen unter anderem sogenannte Zivilisations-

krankheiten festzustellen, die in weiterer Folge oft zu ernsthafteren Erkrankungen führen können. An den Gesundheitstagen informierten die Teams der AK-Steiermark und der GKB-Gesundheitsschiene die Mitarbeiter/innen außerdem über Trainingsmöglichkeiten in der Region sowie weitere Beratungs- und Serviceleistungen rund um das wichtige



Thema Gesundheit. Die vielen teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen empfanden vor allem den einfachen Zugang zur Gesundenuntersuchung – direkt am Arbeitsplatz – als großen Vorteil. Daher waren die Rückmeldungen der GKB-Mitarbeiter/innen durchwegs sehr positiv.

Text & Fotos: ES



Die Mitarbeiter/innen wurden vom Fachpersonal der AK-Stmk. individuell betreut ...



... und auch modernstes Diagnosegerät kam bei den Untersuchungen zum Einsatz



Die Gesundheitsstraße der AK-Steiermark: Ein Gesundheitscheck mit vielen Stationen!



Geschenke beim Gesundheitstag in Lieboch

Zu Besuch im Luka Koper

Der GKB-Betriebsausflug 2014

Der diesjährige Ausflug, der wieder vom Betriebsrat organisiert wurde, führte die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ans Meer zum Partner der GKB dem Hafen Koper.



Nach der Anreise mit einem von der Geschäftsführung zur Verfügung gestellten GKB-Bus genossen die Teilnehmer/innen eine geführte Besichtigung des Hafens Koper. Die imposanten Hafenanlagen und vor allem die riesigen Ladekräne beeindruckten die Kolleg/inn/en besonders. Danach ging es in das romantische Städtchen Piran, wo man den sonnigen Tag auf der Piazza Tartini ausklingen ließ.

Text: ES / Foto: A. Wallner

6. GKB-Lehrlingstag

Dank Herrn GF M. Schinko von der Firma Logistik Service GmbH (LogServ) und Herrn GKB-Prok. P. Kronberger wurde es uns ermöglicht, am 11. September 2014, in die Geschichte der voestalpine AG in Linz einzutauchen.



Sehr begeistert waren wir bereits vom Gelände der voestalpine, welches so groß wie 750 Fußballfelder ist. Zur Besichtigung zählte unter anderem ein Einblick in die Wartungshalle der Westbahn. Danach eine Busfahrt mit Guide durch das Stahlwerk. Anschließend machten wir im Museum der voestalpine Stahlwelt auch noch eine kleine Zeitreise zurück in das Jahr 1938. Vor der Abreise wurden wir von der Firma LogServ zu einem sehr schmackhaften Essen eingeladen. Wir bedanken uns auch herzlich bei der GKB-Geschäftsführung und den Organisator/inn/en dieses interessanten und informativen Lehrlingstages.

Die GKB-Lehrlinge in der voestalpine Stahlwelt in Linz / OÖ

Text: Selina Kendi & Lisa-Marie Polenz (Lehrlinge) / Fotos: S. Kendi & Ing. E. Benschitz

Freizeit, Sport & Nahverkehr

Die Kombination von Fahrrad und Bahn

Die (West-)Steiermark wird zunehmend zum Paradies für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Dieser Entwicklung wurde vom Steirischen Verkehrsverbund Rechnung getragen. So gibt es auch bei der GKB spezielle Angebote für fahrradbegeisterte Bahnkundinnen und -kunden:

Die Radler-Tickets sind Tageskarten für jeweils eine Person und die Mitnahme eines Fahrrads. Sie gelten auf den unten angeführten Strecken in allen Nahverkehrszügen (S-Bahn, RegioBahn, RegionalExpress) mit Radtransport sowie in STLB-Bussen mit Radtransport (Unzmarkt-Tamsweg bzw. Gleisdorf-Weiz). Achtung: Nur gültig mit Radmitnahme!

Was kostet ein Radler-Ticket?

Erwachsene EUR 16,00 und Kinder im Alter von 6 Jahren bis zum 15. Geburts-

tag nur EUR 8,00! Achtung: Keine weiteren Ermäßigungen und keine Erstattung.

Wo bekommt man die praktischen Radler-Tickets?

An den Fahrkartenschaltern der ÖBB, der STLB, der GKB und an ÖBB-Fahrkartenautomaten, sowie bei den (GKB-)Zugbegleiter/innen und bei Mobil Zentral in der Jakoministraße 1 in Graz (Nähe Jakominiplatz).

Informationen:

Bei Mobil Zentral **050 - 67 89 10** oder unter **www.verbundlinie.at** bzw. direkt bei der GKB unter **0316 / 5987-256** oder unter **www.gkb.at**! Die Rad & Bahn-Tourenbroschüre des Landes Steiermark ist ebenfalls bei Mobil Zentral und allen besetzten GKB-Bahnhöfen erhältlich!

Quelle: Steirische Verkehrsverbund GmbH & Abt. EB-PV



Radler-Ticket Steiermark Nord (gültig auf blau markierten Strecken)



Tageskarten für eine Person und Fahrradmitnahme

Die einzelnen Radler-Tickets sind auf folgenden Bahnstrecken in Nahverkehrszügen (S-Bahn, RegioBahn, RegionalExpress) mit Radtransport gültig:

Fahrgäste geben der GKB sehr gute Noten

Im Mai 2014 führte die FH Joanneum eine ausführliche Fahrgastbefragung in den S-Bahn Zügen der GKB durch.

Dabei wurde die Zufriedenheit mit verschiedenen Qualitätskriterien erhoben. Insgesamt 518 Fahrgäste vergaben für die einzelnen Punkte jeweils Schulnoten. Erfreulicherweise ist die Zufriedenheit sehr hoch. Für die Qualität der Bahnverbindungen wurde insgesamt die Schulnote 1,49 vergeben. Auch die einzelnen Teilqualitäten wurden durchwegs positiv bewertet. Besonders zufrieden sind die Fahrgäste mit der Sicherheit und der Pünktlichkeit, zugleich gaben sie auch an, dass ihnen diese beiden Kriterien am Wichtigsten sind.

Text: DI (FH) R. Laubichler

Qualitätsmerkmal	Schulnote
Sitzplatzangebot	1,79
Pünktlichkeit	1,24
Sauberkeit außen innen	1,70 1,52
Auftreten des Zugpersonals	1,59
Kompetenz des Zugpersonals	1,53
Sicherheit	1,21
Erkennbarkeit des Zugzieles b. Einsteigen	1,56
Information während der Fahrt	1,48
Fahrkartenkauf	1,39
Zufriedenheit im Großen und Ganzen	1,49

Der neue Verkehrsminister

Ein kurzes Porträt zur Amtsübernahme

Bundesminister Alois Stöger übernahm am 2. September 2014 das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) von der neuen Nationalratspräsidentin Doris Bures.

Der 1960 in Linz/OÖ geborene, verheiratete Vater einer Tochter absolvierte zuerst eine Lehre als Maschinenschlosser mit Lehrabschlüssen in den Berufen Werkzeugmacher und Dreher bei der voestalpine AG und war danach als Facharbeiter tätig. Als Sekretär der Gewerkschaft Metall-Bergbau-Energie absolvierte er unter anderem die Europäische Gewerkschaftsakademie und schloss das Studium der sozialen Praxis an der Marc Bloch Universität in Strasbourg und Linz mit dem „Diplôme des Hautes Etudes des Pratiques Sociales“ ab. Beruflich war der Gemeinde- und Stadtrat in der Oberösterreichischen Gebietskrankenkasse tätig. Zuerst war er Mitglied im Leistungsausschuss, aber bereits 2005 wurde er zum Obmann der GKK in Oberösterreich gewählt. Am 2. Dezember 2008 wurde Alois Stöger dann zum Bundesminister für Gesundheit bestellt.

Von seiner Amtsvorgängerin Doris Bures bekam der neue Infrastrukturminister eine Taurus-Lok geschenkt (Bild S. 3), „damit weiterhin alles auf Schiene ist“, sagte Bures. „Ich weiß, dass du dieses Ressort mit derselben Ruhe und Umsicht führen wirst wie das Gesundheitsministerium.“ Sie erinnerte an die Projekte, die das Haus in den vergangenen Jahren in Angriff genommen und umgesetzt habe: von Erhöhung der Verkehrssicherheit und ÖBB-Reform über getaktete Fahrpläne bis zum Hochwasserschutz. „Ohne exzellente

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hätten wir das nicht geschafft“, bedankte sich Bures. Bundesminister Stöger trat sein Amt „mit großem Respekt vor der neuen Aufgabe in einem exzellent aufgestellten Haus“ an. Er betonte bei der Amtsübergabe, dass Infrastruktur im Alltag eine zentrale Rolle spiele. „Infrastruktur bedeutet, die Menschen zu verbinden und



BM Alois Stöger übernahm das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie von NRPräs. Doris Bures

ihnen etwas anzubieten, das sie täglich brauchen“, gab Bundesminister Alois Stöger das Ziel vor.

Abschließend dankte Präsidialchef und GKB-Aufsichtsratsvorsitzender Mag. Christian Weissenburger im Namen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des bmvit der scheidenden Ministerin für die vielen Jahre an der Spitze des Verkehrsressorts und freute sich auf die zukünftige Zusammenarbeit mit Alois Stöger.

Text: ES & bmvit / Foto: Elisabeth Gebe_bmvit

GKB unterstützt Freiwillige Feuerwehren

Unser Unternehmen als Partner der regionalen Einsatzkräfte



Die Leistungswettbewerbsgruppe mit den GKB-Shirts

Regelmäßige Leistungswettbewerbe sind sehr wichtige Bestandteile der Feuerwehrausbildung, zudem stärken sie die Kameradschaft und „schweißen“ die Feuerwehrleute zusammen.

Aus diesem Grund ermöglichte unser Unternehmen unter anderem die Ausstattung der Wettkampfgruppe der FF St. Josef in der Weststeiermark, die am 14. Juni 2014 erfolgreich am Bereichsfeuerwehrleistungswettbewerb in Bronze und Silber teilgenommen hat, mit Wettkampf-Shirts. Für die positive Absolvierung dieses Bewerbs erhält jedes Mitglied der Gruppe das begehrte Feuerwehrleistungs-

abzeichen in Bronze bzw. in Silber. Die Gruppe besteht aus 9 Mitgliedern (+ 1 Mann Reserve) und es wird bei diesem Wettbewerb ein Löschangriff simuliert. Um erfolgreich zu bestehen, muss eine Zeitvorgabe eingehalten und die Handgriffe nach vorgegebenen Vorschriften ausgeführt werden. Im anschließenden Staffellauf, der als zweiter Teil zu diesem Bewerb gehört, ist dann Schnelligkeit gefragt. Die Geschäftsführung der GKB freut sich mit der Wettkampfgruppe der FF St. Josef über die errungenen Feuerwehrleistungsabzeichen und gratuliert herzlich!

Text: ES / Foto & Quelle: OBI M. Treichler
- Stellvertr. Kommandant d. FF St. Josef

Brauchtum & Bahn

Ein Fest für (Bahn-)Nostalgiker:
Das „Zeggern“ in Gleinstätten

Die Gleinstättner Brauchtumsveranstaltung war 2014 auf den Spuren der Sulmtalbahn unterwegs.

Der Mundartbegriff „Zeggern“ hat im Sulmtal verschiedene Bedeutungen - etwa herumziehen u.a.m. - und dient als Marke für diese Brauchtumsveranstaltung. An diesem Wochenende steht in Gleinstätten das „Zeggern von Stand zu Stand“, das Brauchtumserlebnis sowie das Genießen von regionalen Spezialitäten im Mittelpunkt. Dieses Jahr war der „Rote

Blitz“, der legendäre GKB-Triebwagen der BR VT10, mit dabei. Von 30. - 31. August 2014 fanden mehrere Sonderfahrten nach Gasselsdorf statt. Neben den Sonderfahrten der „Freunde der Sulmtalbahn“ und der GKB, gab es einen Dämmerchoppen. Auch die Filmvorführung über die letzte Fahrt der Sulmtalbahn im Jahre 1967 sorgte für nostalgische Stimmung. Zudem bot die Ausstellung „Auf den Spuren der Sulmtalbahn“ Bilder, Eindrücke und Erzählungen von früher.

Text: ES / Fotos: K. Ferk



Brauchtum und Eisenbahnnostalgie: Beim „Zeggern“ in Gleinstätten hatten die Besucher/innen - dank der Freunde der Sulmtalbahn (Bild oben) - erstmals die Möglichkeit beides zu verbinden ...

Der Schienenverkehr am 5. Kontinent

Auf verschiedenen Spurweiten durch West- und Südaustralien

Als die ersten Eisenbahnstrecken in Australien mit Beginn der 1850er Jahre gebaut wurden, konnten die damals noch unabhängigen Kolonien ihre Spurweite frei wählen.

Diese Freiheit hatte mit rasch fortschreitenden Streckenneubauten und deren Verknüpfungen fatale Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr, die bis in die heutige Zeit spürbar sind. Einschließlich Tasmanien gab es in Australien zur Blütezeit des Bahnbaues an die 22 verschiedene Spurweiten. 1921 stellte eine Kommission fest, dass der Zustand untragbar ist und die einheitliche australische Spurweite 4 Zoll 8 ½ Fuß (Normalspur) zu betragen habe. Ein Umspurprogramm wurde gestartet, doch wenig verwunderlich,

geriet dieses alsbald aus Kostengründen ins Stocken. Heutzutage sind Breitspur (1600 mm), Normalspur (1435 mm) und Kapspur (1067 mm) am weitesten verbreitet. Einige Industrie- und Museumsbahnen nutzen nach wie vor eine davon abweichende Spurweite. Das Programm ist noch nicht abgeschlossen, die letzten fertiggestellten Projekte sind die neue Strecke des einst kapspurigen „Ghan“ nach Alice Springs (1980), die ehemals breitspurige Bahnlinie von Melbourne nach Adelaide (1995) und der Neubau der Strecke Alice Springs – Darwin im Jahr 2004. Dem interessierten Besucher des 5. Kontinentes bietet sich somit weiterhin eine Vielzahl an eisenbahntechnischen Besonderheiten.

Texte & Fotos: Ing. Ch. Oitzl

1 Nahe Melbourne verläuft eine berühmte Museumsbahn durch die Dandenong Ranges: Die „Puffing Billy Railway“. Die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 762 mm wurde 1900 eröffnet, 1958 stillgelegt und 1962 als Museumsbahn wieder eröffnet. An 364 Tagen im Jahr fahren die meist mit Dampfloks geführten Züge, das Fahrgastaufkommen ist enorm. Der Großteil der Beschäftigten setzt sich aus Freiwilligen zusammen, der „Puffing Billy“ ist ein exzellentes Beispiel dafür, wie man die unterschiedlichen Ansprüche an eine Museums- und Touristenbahn unter einen Hut bringt. Kurz vor Belgrave befindet sich die hölzerne Monbulk Creek Trestle-Brücke. Ein Markenzeichen des „Puffing Billy“ ist, dass man während der Fahrt die Füße aus dem Zug baumeln lässt (im Bild rechts). Ob Kleinkind oder Großeltern, das ist egal.



2 Melbourne, die Hauptstadt von Victoria, ist eine Straßenbahnstadt wie im Bilderbuch. Bereits 1884 begann der Betrieb mit Pferde- u. Kabelstraßenbahnen, der elektrische Betrieb wurde 1889 aufgenommen. Heute findet der Betrieb einheitlich auf Normalspurgleisen statt, die Streckenlänge beträgt etwa 250 Kilometer, knapp 30 Linien werden bedient. Wahrzeichen der Straßenbahn sind die Triebwagen der W-Serie. Diese wurden von 1923 - 1956 in einer Anzahl von 752 Stück gebaut. Noch immer sind knapp 40 Triebwagen in Betrieb, in spezieller Lackierung auf der kostenlosen Ringlinie 35 sowie auf den Linien 78 und 79. Im Bild der Triebwagen 961 unterwegs auf der Linie 35 vor dem beeindruckenden Bahnhofsgebäude der Flinders Street Station.



5



4

4 Das Eisenbahnzeitalter im späteren Bundesstaat Südastralien begann 1854 mit einer Pferdeeisenbahn. Noch heute ist es möglich, dort mit einer Pferdestraßenbahn zu reisen. Die breitspurige Victor Harbor Horse Drawn Tramway wurde 1867 eröffnet, 1956 eingestellt und 1986 wiedereröffnet. Die 1,3 km lange Strecke führt vom Festland über eine 630 Meter lange Holzbrücke auf die Granite Island. Als Traktionsmittel stehen acht Clydesdale-Pferde zur Verfügung. Karni hat mit Wagen 2 die Endstation auf der Insel verlassen und strebt in gemächlichem Tempo Victor Harbor entgegen.

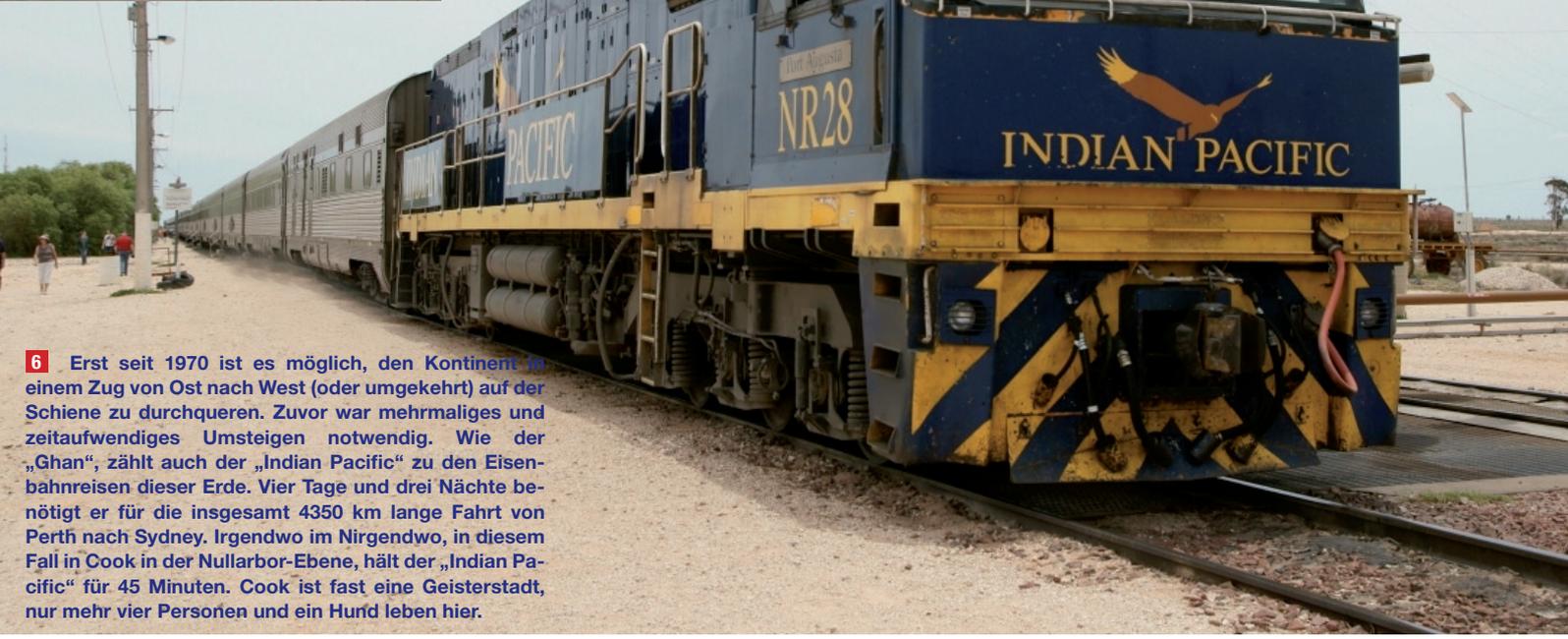
3 Das S-Bahn-Netz der westaustralischen Hauptstadt Perth umfasst fünf Linien mit einer Gesamtlänge von 173 Kilometern, elektrifiziert mit 25 kV AC. Der Betrieb findet auf Kapspur statt. Erst im Jahr 1968 wurde die transkontinentale Strecke aus Richtung Osten auf Normalspur bzw. Dreischienengleis umgebaut. Dieses endet für den Personenverkehr im Vorortbahnhof East Perth, der vom Triebwagen 343 vom Hauptbahnhof kommend, soeben erreicht wird. Rechts steht der „Indian Pacific“ nach Sydney auf dem Normalspurgleis zur Abfahrt bereit.



3



5 Im National Railway Museum in Port Adelaide sind Fahrbetriebsmittel aller gängigen Spurweiten in einem hervorragenden Zustand ausgestellt. Lok. Nr. 97 der Y-Klasse (Baujahr 1890) vertritt die Kapspur, links daneben Lok Nr. 504 (Baujahr 1926), die bis 1962 Schnellzüge über Breitspurgleise zog.



6

6 Erst seit 1970 ist es möglich, den Kontinent in einem Zug von Ost nach West (oder umgekehrt) auf der Schiene zu durchqueren. Zuvor war mehrmaliges und zeitaufwendiges Umsteigen notwendig. Wie der „Ghan“, zählt auch der „Indian Pacific“ zu den Eisenbahnreisen dieser Erde. Vier Tage und drei Nächte benötigt er für die insgesamt 4350 km lange Fahrt von Perth nach Sydney. Irgendwo im Nirgendwo, in diesem Fall in Cook in der Nullarbor-Ebene, hält der „Indian Pacific“ für 45 Minuten. Cook ist fast eine Geisterstadt, nur mehr vier Personen und ein Hund leben hier.

Lokal- und Museumsbahnen im Westen

Auf Normal- und Schmalspur durchs Salzburger Land



Sonderzug in d. Haltestelle Mittersill Essiger

Die SALZBURGER Lokalbahnen (SLB) betreiben unter dem Motto „Wir verbinden Salzburg“ eine Reihe von Bahn- u. Schiffahrtbetrieben. Hier ein kurzer Überblick:

Bereits 1892 wurde die Standseilbahn auf die Festung Hohensalzburg gebaut und 1896 die Strecke Salzburg Hbf - Bürmoos - Lamprechtshausen errichtet. 1994 übernahm die SLB die Strecke von Bürmoos nach Trimmelkam, welche zuvor von Stern&Hafferl geführt wurde. Dieser Abschnitt wird mit Fahrplanwechsel 2014 um 2,5 km bis Ostermiething verlängert. Bereits 2006 übernahm die SLB von den ÖBB die Schafbergbahn und die Wolfgangseeschiffahrt im Ganzjahresbetrieb. 2009 schließlich wurde mit der Regentalbahn die Berchtesgadener Land Bahn (BLB) von Freilassing - Berchtesgaden gegründet.

Pinzgauer Lokalbahn

Diese 1898 eröffnete Bahn führt von Zell am See bis Krimml. Im Jahr 2005 unterspülte ein Hochwasser weite Teile der Bahntrasse. Nach aufwendigen Sanie-



Die Taurachbahn mit der Dampflokomotive 699.1 nach der Haltestelle St. Andrä Anderwirt

rungen der Anlagen wurde diese Bahnstrecke 2008 von der Pinzgauer Lokalbahn, einer Tochtergesellschaft der SLB, übernommen. Mit der Errichtung neuer Haltestellen rückte man mehr in die Nähe von Schulen und Einkaufszentren im oberen Pinzgau. Nun werden täglich Pendler/innen, Wanderer/innen sowie Rad- und Wintersportler/innen in den Nationalpark „Hohe Tauern“ befördert.

Das Salzburger Freilichtmuseum

In Großgmain befindet sich das Salzburger Freilichtmuseum. Auf dessen Areal entstand 2010 - auch unter Betriebsführung der SLB - eine Museumsbahn. Die Fahrt auf 600 mm Spurweite beginnt beim Bf. „Flachgau“. Er wurde, wie andere Gebäude entlang der 1,7 km lan-

gen Museumsstrecke, nach historischen Vorlagen rekonstruiert. Bis zur Endhaltestelle „Pongau“ gewinnt man einen guten Einblick in den früheren Alltag der Salzburger Landbevölkerung.

Die Taurachbahn im oberen Murtal

Die Taurachbahn entstand auf dem obersten, in Salzburg gelegenen, Teilstück der Murtalbahn von Tamsweg nach Mauterndorf. Die Strecke wird aktuell von den Stmk. Landesbahnen an den Verein Club 760 verpachtet. Dieser führt seit 1988 in den Sommermonaten Nostalgiezüge vom Bf. Mauterndorf zur Hst. St. Andrä Anderwirt. In Mauterndorf befinden sich ein Heizhaus mit Werkstätte und eine Wagenhalle.

Text & Fotos: Alois A. Wallner



Der Bf. „Flachgau“ im Freilichtmuseum Salzburg in Großgmain nahe der Landeshauptstadt

Dampf & Lipizzaner

Der Museumssommer mit der traditionellen Sonderfahrt zum Lipizzaner-Almabtrieb



Bahnerlebnis
Steiermark

Während der Sommermonate wird das TEML immer stark besucht, von Gästen aus Nah und Fern, von Bussen mit Seniorinnen und Senioren, aber vor allem von vielen Kindern aller Altersklassen.

Für die ganz Kleinen hatten wir heuer die GKB-Hüpflokomotive aufgestellt, mit unseren Spielzeugeisenbahnen, der Modellbahn und der Liebocher Museumsrallye bringen wir - verbunden mit kindergerechten Führungen - dem Nachwuchs die GKB und ihre Geschichte näher. Wieder kamen im Zuge der Köflacher Sommerferienaktion im Juli und im August Kinder und Erwachsene aus Köflach zu uns, ein Extra-Kinderprogramm gab es in Kooperation mit der Kleinen Zeitung für Steiermark-Card-Inhaber an einem Juli-Sonntag, ein weiteres für die Gruppe vom Kindermuseum „Frida und Fred“ im August, wo am 24. August auf Einladung des Liebocher Pensionistenverbandes der große Pensionisten-Frühsschoppen als geselliges Ereignis in unserer Halle stattfand.

Der 13. September brachte als all-

jährliches Spätsommer-Highlight die Sonderfahrt mit der „671er“ zum Lipizzaner-Almabtrieb nach Köflach. Trotz Schlechtwetter gab es gute Laune pur, egal ob in der Begeisterung für unser fahrendes Denkmal „671“ oder für die gute Bewirtung im StEF-Bufferwagen. In der zunehmend internationalen Schaar der Fahrgäste wurden der OTC-Gleintal Oldies Michlgleinz, eine Busgruppe aus Deutschland, Besucher aus England und sogar ein Ehepaar aus Hawaii ange getroffen. In der zweiten Monatshälfte war das TEML - wie zuvor - wieder beliebtes Ziel von Schüler- und Touristengruppen, am 26. September Schauplatz für das jährliche große GKB-Mitarbeiterfest. Während der Langen Nacht der Museen des ORF am 4. Oktober konnte man anlässlich der an diesem Abend stattfindenden Vernissage die Werke der Liebocher Künstler Christine und Markus Kager zum Thema „Zug um Zug“ bewundern. Es besteht noch bis zum 24. Oktober die Möglichkeit, diese Ausstellung zu besuchen.

Text: Mag. G. Rossmann

Fotos: StEF & Agathon Koren_Köflach

Termine:

19. Oktober 2014 Große Grazer Modell-eisenbahn- u. Spielzeugtauschbörse: Im Center West am Weblinger Gürtel 25 / 9:00 - 13:00! Info: 0664 / 4375737 oder 0676 / 4096881

26. Oktober 2014 Dampfsonderzüge zum Liebocher Herbstfest: Die 671er verkehrt mehrmals zw. Graz Köflacherbahnhof und Lieboch! Rahmenprogramm, Herbstfest und Wandertag! Abfahrtszeiten im Internet!

6. Dez. 2014 Nikolaus-Sonderzüge nach Köflach und auf der Wieserbahn: Der Nikolaus beschenkt die Kinder im Zug!

8. Dezember 2014 Modellbahntauschbörse: In der GVB-Remise in Graz (Steyrergasse)!

Dezember 2014 Modellbahnausstellung am 7. / 14. / 21. / 24. u. 28. Dez. 2014! StEF-Modellbahnwaggon & Stellwerksführungen in DL! (Außer HI. Abend jeweils 14:00 - 18:00)

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

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



Auch Gäste aus Hawaii (USA) fuhren mit der 671er nach Köflach



Die berühmten Lipizzaner auf den Straßen der Stadt Köflach

Herzstillstand.

► rufen ► drücken ► schocken

Gregor Seberg

**„Besser erste Hilfe,
als keine Hilfe!“**

www.drueckmich.at



eine Initiative der
Arbeitsgemeinschaft für Notfallmedizin

in Zusammenarbeit mit



Austrian Resuscitation Council
Österreichischer Rat für Wiederbelebung



Die Ärztekammer
Steiermark



mit Unterstützung von

DVR 0066265 Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt