

# Dreh



# scheibe

19

Februar 2005

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

AUF UNS FAHREN SIE AB



**1855 – 2005**  
**150 Jahre**  
**Konzession für**  
**Lokomotiv-Eisenbahn**  
**Graz-Köflach**

**Die Themen dieser Ausgabe sind:**

Neue Adresse und neue Lok bei LTE	2
26.1.2005: Das Wirtschaftsblatt berichtet	3
GKB weitet Angebot aus	3
TIPP für Eisenbahnfreunde: SWR	4
<b>EB-IH</b> : 4. Mitarbeiter-Information	4
<b>IN-FW-ST</b> : Sicherungstechnik	5
<b>IN</b> , <b>IN-FW</b> und <b>G-FC</b> luden ein	6
Winterdampf in der Steiermark	7
Drehscheibe – Poster Nr. 01	8
Messungen im Gleis	10
Personenkassa ist übersiedelt	10
Betriebliches Vorschlagswesen	10
GKB-Geschichte im Gedenkjahr 2005	11
Unsere neuen Entsorgungsadjutanten	13
(Bahn-)Spaziergang nach Syrakus	14
GKB – SHOP: Topp aktuelle Angebote	15
Stef-Vorstand: Neuwahl	15
GANZ KURZE BERICHTE	16
Aktion Hannah	16
Schitag in Schladming	16
GKB – Sportverein Soforthilfe	16
Eisschießen in Krems	16
Eisstockschießen in Preding	16
Neues H0-Modell: LTE 185 528-7	16
Aktuelle Termine 2005	16
IMPRESSUM	16



**WAGNER**

ELEKTRO · WASSER · HEIZUNG · GAS · KÜMA

A-8053 GRAZ, Kärntnerstraße 190  
TEL (0316) 27 25 25 Fax DW 30  
e-mail wagner@wagner-gmbh.at



## Neue Adresse und neue Lok bei LTE

Umbaubedingt ist die LTE übersiedelt. Die neue Adresse ist:

### **8020 Graz, Reininghausstrasse 3**

Und seit 27.12.2004 gibt es auch eine neue Lokomotive: Die Siemens - Lokomotive ER 20 003, wurde von der LTE für die wachsenden Cargo-Verkehre beschafft. Um bestehende, dieseltraktionierte Züge auf nicht elektrifizierten Strecken noch besser auszulasten, wurde eine entsprechend leistungsstarke diesel-elektrische Lokomotive der Fa. Siemens erworben.

Bedürfnisse wie Ausbau der Zugsammelschiene, Einbau eines größeren Zusatztanks für Kraftstoff, wird auch das Farbleid auf LTE-Norm geändert.

Die Einsatzgebiete der Lokomotive sind die LTE-Relationen:

- Unter-Purkersdorf - Pamdorf/Straßhof/Schönfeld, Liesing - Marchegg
- Burghausen - Ziar Nad Hronom

Wir bedanken uns auf diesem Wege bei den Kollegen der ÖBB-Traktion Wiener Neustadt, welche die Übernahme der Lok und die Abwicklung der beh. Polizeiprobefahrt in gewohnt professioneller Art durchgeführt haben.



Weitere Informationen und aktuelle Neuigkeiten finden Sie auf:

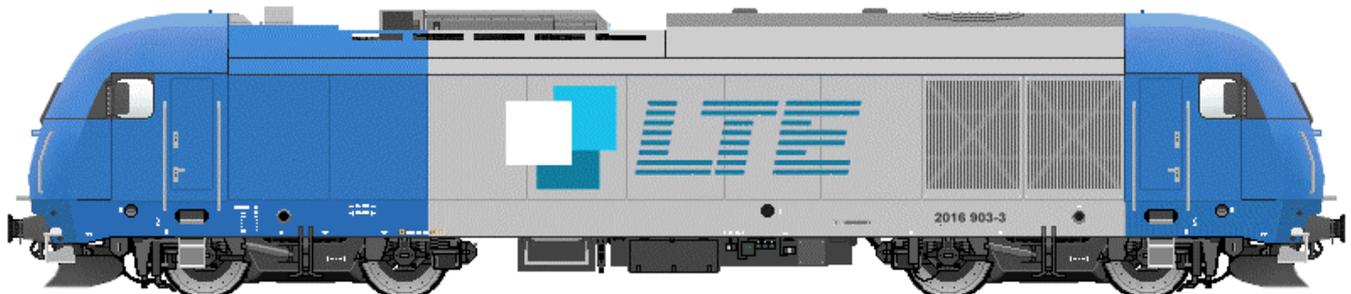
<http://www.lte.at>

Foto/Abb.:

links: (Foto: LTE)

mitte: Siemens Designentwurf

unten: Die „Neue“ am Graz Köflacherbahnhof vor der Zugförderung am 4.1.2005 bei der Rückkehr von Lieboch (Foto: HM)



Diese Lok stammt aus dem Siemens Dipolok-Pool, ist aber weitgehend mit der Staatsbahnausführung 2016 ident ( unsere Lok hat eine Websto-Vorwärmung, Ebula-Einrichtung und ein paar technische Neuerungen / Veränderungen gegenüber der österreichischen Staatsbahnlok 2016 ).

Unsere Lok trägt derzeit die amtliche Bezeichnung 2016 903, Fabr. Nr. 21033 sowie die deutsche EBA Nummer 253 003, Identifikationsnummer EBA 03E01K 009 und zeigt sich bis ins Frühjahr 2005 noch im gelben Dispolok-Outfit. Mit der Adaption auf LTE -



## 26.1.2005: Das Wirtschaftsblatt berichtet

Unter dem Titel „**Graz-Köflacher: Tochter in Slowenien**“ brachte am 26.1.2005 das Wirtschaftsblatt einen Bericht über die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und ein Interview mit **Gen. Dir. Mag. Franz Weintögl**, das Wirtschaftsblatt-Redakteur **Dr. Günter Fritz** geführt hat.

In Beitrag wird berichtet, dass die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH nach der Slowakei nun auch in Slowenien aktiv wird und dort gemeinsam mit einem regionalem Unternehmen ein Bahn-Joint-Venture gegründet hat.

Nach der Slowakei, wo die GKB mit der LTE Slovakia (gemeinsam mit 50-Prozent-Partner Porr) erste Auslandserfahrungen sammelte, wurde dieser Tage eine Tochter in Slowenien gegründet: Es ist ein 50:50-Joint-Venture mit einem regionalem Grossunternehmen und soll sich ausschließlich auf den Güterverkehr konzentrieren. **Mag. Weintögl**, der mit



der neuen Bahn-Tochter vor allem die Strecke Graz-Koper bedienen wird: „Jetzt erfolgt noch die Eintragung ins Firmenbuch und dann sind wir bis Jahresmitte startklar“. Und weiter: „Mit der EU-Erweiterung sind die Ostgrenzen gefallen, weshalb wir umso mehr in überregionalen Logistikströmen denken müssen.“

Vor diesem Hintergrund sieht **Mag. Weintögl** für sein (zwar zu 100 Prozent im Eigentum der Republik stehendes, aber laut Gesetz dennoch als Privatbahn geltendes) Unternehmen „gute Entwicklungschancen“: „Vor allem im Cargo-Bereich, wo wir in den vergangenen Jahren um 15 Prozent zugelegt haben, versprechen wir uns einiges.“

Bei der bevorstehenden Privatisierung des Güterverkehrs der slowakischen Bahn wird die GKB aber nicht mitmachen: „Das ist für uns eine Nummer zu groß“, sagt **Mag. Weintögl** im Wirtschaftsblatt-Interview: „Dafür kommt irgendwann noch Tschechien.“

Aber auch in Österreich, wo gemeinsam mit lokalen Betrieben von den ÖBB die Lavamünder Bahn übernommen wurde, ist ein Offensivkurs angesagt. **Mag. Weintögl**: „Sollte sich die ÖBB zur Ausschreibung von Nebenstrecken entschließen, werden wir uns sicher dafür interessieren.“

Soweit der Bericht des Wirtschaftsblattes.

Im Internet unter <http://www.wirtschaftsblatt.at>

# Wirtschafts Blatt

## GKB weitet Angebot aus

Am 12.12.2004 fand europaweit der jährliche Fahrplanwechsel im Eisenbahnverkehr statt. Die GKB als größte österreichische Privatbahn führt **seither mehr Personenzüge** und hat damit im Gegensatz zum allgemein beklagten Trend keine Verbindungen gestrichen, sondern den Bahnkunden in der Weststeiermark **zusätzliche Fahrgelegenheiten von und nach Graz** anbieten können.

Konkret gibt es seit 12.12.2004 einen durchgehenden 2 Stunden-Taktfahrplan an Sonn- und Feiertagen von Graz nach Köflach bzw. Wies-Eibiswald. Weiters werden die letzten Personenzüge an Sonn- und Feiertagen nach Graz ab Köflach erst um 20.17 Uhr und ab Wies-Eibiswald um 20.01 Uhr geführt (jeweils rund 1 Stunde später als zuvor). Damit bietet die GKB einen optimalen Anschluss an die Intercity Verbindungen nach Wien. Ein weiteres Service sind zusätzliche Aufenthalte in Groß St. Florian bzw. Lieboch, womit durch die GKB gerade in den Wintermonaten eine willkommene Alternative zum Individualverkehr angeboten wird und auch ein Beitrag zur Senkung der Feinstaubbelastung durch den Kfz-Verkehr geleistet wird.

Weitere Auskünfte und die aktuellen Fahrpläne gibt es bei allen GKB-Bahnhöfen und im Internet unter [www.gkb.at](http://www.gkb.at)

## TIPP für Eisenbahnfreunde: SWR

Auf keinen Fall versäumen sollten Sie die Ausstrahlung des SWR (Südwest Fernsehens) aus der Reihe „Eisenbahn-Romantik“ mit sehenswerten Aufnahmen aus der Steiermark.

**SÜDWEST Fernsehen**

**Steierische Schienenstränge**

SONNTAG 13. MÄRZ  
**16.45**

**Eisenbahn Romantik**

76522 Baden-Baden  
Tel. 0 72 21/9 29 28 14  
Fax 0 72 21/9 29 43 28  
[SWR.de/eisenbahn-romantik](http://SWR.de/eisenbahn-romantik)  
Eisenbahn-Romantik@swr.de

**Unser Drittes**



## EB-IH: 4. Mitarbeiter-Information

Das Profit-Center EB-IH führte am 23.12. zum 4. Mal eine Mitarbeiter – Informationsveranstaltung durch, wo alle KollegInnen der Werkstätte über die erreichten Ergebnisse des zu Ende gehenden Jahres informiert und auch ein Ausblick auf die zu erwartenden Aufgaben für 2005 geboten wurde. In Vertretung des Leiters EB-IH **Dipl.Ing. Dr. Erich Stadlober**, der nach seinem Beinbruch noch im Krankenstand war, berichteten **Siegfried Tilzer** (Foto links) und **Thomas**



**Ottshoffski** (Foto rechts) mittels einer von **Anna Zlatař** (Foto unten) erstellten Präsentation im Aufenthaltsraum der Triebwagenhalle.



Im Jahr 2004 wurden von der Werkstätte u.a. 3 hauptreparierte Triebwagen VT70 wieder in Betrieb genommen, die Lok DH600.3 einer Revision inkl. Remotorisierung, Lackierung und Beschriftung

unterzogen, Revision des Doppelstocksteuerwagens und nach erfolgreicher Erfüllung der Auflagen der ÖBB und Zulassung zur Güterwagenrevision gemäß ÖBB DB 662 am 1.4.2004, Revisionen an 19 Kesselwaggons durchgeführt. Weiters wurde der Umbau der Laaps zu Lps fertiggestellt, der Umbau von Hks-vx 801-2 begonnen, 60 Bedarfsausbesserungen im Güterwagensektor und Schallpegelmessungen an den DH 1500 Loks vorgenommen, an der Lok DH 1100 eine Abgasschall-Emissionsmessung durchgeführt u.s.w.

Für 2005 sind neben den laufenden Fristen und Reparaturen des GKB Rollmaterials u.a. die Remotorisierung von 3 Stück VT 70 geplant, 3 Doppelstock-Steuerwagen sollen hauptrepariert und auf Brandschutzklasse 1 ertüchtigt werden, eine Reihe eigener Wagen sollen umgebaut, weitere Revisionen fremder Kesselwagen durchgeführt und fremde Nebenfahrzeuge (Planiermaschine, Gleis-Stopfmaschine) sollen aufgearbeitet werden. Dazu wird für die Werkstätte die ÖBB-Zulassung auf Basis der DB 663 angestrebt.

Aber auch weitere MitarbeiterInnen - Schulungen, Qualifizierungsmaßnahmen, Audits und kontinuierliche Verbesserungen gemäß ISO 9001 stehen auf dem Programm der Werkstätte für 2005. Über die erfolgreichen Zertifizierungen 2004 haben wir bereits in der letzten *Drehzscheibe* berichtet. Und besonders hingewiesen wurde auch auf die erfolgreiche Lehrlingsausbildung von zur Zeit sieben Lehrlingen durch die EB-IH. Im März 2004 legten **Bernd Bartl** und **Karl-Heinz Grubelnik** ihre Lehrabschlussprüfung mit **Auszeichnung** ab, im Juni legte

**Michael Krammer** seine LAP ab, die Berufsschule in Arnfels schloss **Anja Gerold mit Auszeichnung** als Kfz-Elektrikerin ab und **Mario Schimautz** hat zusätzlich zu seiner Lehrlingsausbildung die Zusatzausbildung als Schweißer nach EN 287-1 für den Schweißprozess MAG erfolgreich absolviert (siehe *Drehzscheibe* 15). Neu als Lehrling aufgenommen wurde **Michael Spieß**, der seit 1.9.04 zum Metalltechniker ausgebildet wird.



Anschließend informierte PV-Obm.

**Andreas Schwammerlin** (Foto rechts) über die neuen Lohn- und Gehaltsabschlüsse und Belange der Personalvertretung.

Nach Beendigung der Mitarbeiter – Information überbrachte **Siegfried Tilzer** noch die Weihnachtsgrüße des Betriebs- und Werkstättenleiters **Dipl. Ing. Dr. Stadlober**, dankte für die Aufmerksamkeit der KollegInnen und eröffnete mit einem Dank an die Spender das Buffet und die Weihnachtsfeier 2004 von der es einige Schnapsschüsse auch hier in der *Drehzscheibe* gibt.

(Text: HM; Fotos: Horst Wagner (EB-IH))



## IN-FW-ST : Sicherungstechnik

Die Eisenbahn als eines der wirtschaftlichsten **und** sichersten Verkehrsmittel unserer Zeit verdankt diese Sicherheit vor allem einer erprobten und ausgefeilten Sicherungs- und Signaltechnik, die den meisten Fahrgästen unbekannt ist und die eher ein mediales Schattendasein führt. Berichte und öffentliche Aufmerksamkeit richten sich eher auf starke Lokomotiven, neue Waggons, moderne Bahnhöfe oder neue Eisenbahnbrücken und übersehen dabei, dass ein wesentlicher Faktor für die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Eisenbahn in der Sicherungstechnik liegt.

Bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH liegt die Verantwortung dafür bei der Abt. **IN-FW-ST** (Infrastruktur – Fahrweg – Sicherungstechnik) unter der Leitung von **TBBS<sup>1</sup> Helmuth Folk** (Foto Mitte links). Mit ihm und **Ing. Christian Oitzl** (Foto Mitte rechts) hat die *Drehzscheibe* am 12.1.2005 ein Gespräch geführt.



(Foto rechts: OSM Walter Müller und Wolfgang Fuchs bei der Arbeit auf einem Hauptsignal)

HM: Herr Folk, was soll sich ein Laie vorstellen, wenn der Begriff „Sicherungstechnik“ fällt. Worum geht es dabei?

Folk: In unseren Arbeitsbereich fallen alle technischen Sicherungsanlagen in allen GKB-Bahnhöfen, an den Eisenbahnkreuzungen, alle Weichen und alle

Signalanlagen. Durch diese Sicherungsanlagen wird vor allem ein effizienter und sicherer Schienenverkehr erst ermöglicht.

HM: Wie viele Sicherungsanlagen gibt es im GKB-Netz insgesamt?

Oitzl: Da wären einmal insgesamt 15 Bahnhöfe, dann von 138 Eisenbahnkreuzungen die 70 technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen, davon 65 mit Lichtzeichenanlagen, 1 mit Halbschranken und 4 Vollschrankenanlagen. All diese Anlagen werden von uns nicht nur gewartet, sondern wir planen und errichten die Außenanlagen auch selbst. Die Innenanlagen werden von einer Signalbaufirma gebaut, alles entsprechend der einschlägigen Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen, wobei es für die GKB einige eigene Zusatzbestimmungen und Übergangsbestimmungen zu beachten gilt.

HM: Bleiben wir noch ein wenig bei der Grundfrage nach dem Stellenwert von Sicherungsanlagen für den Eisenbahnverkehr.

Oitzl: Ohne moderne Sicherungsanlagen wäre ein vernünftiger Eisenbahnbetrieb in der heutigen Zeit nicht mehr durchzuführen. Der Stand der Sicherungstechnik ist in Österreich sehr hoch und weltweit führend auf diesem Gebiet.

Folk: Dazu gibt es neben den technischen Spezifikationen auch genaue und durch Vorschriften geregelte Wartungs- und Inspektionsintervalle. Mit unseren Mitarbeitern sorgen wir nicht nur für



die Erhaltung der Anlagen, sondern durch eine vorbeugende Wartung auch dafür, dass so wenig Störungen wie nur möglich auftreten. Ganz kann man leider aber auch diese nicht verhindern, speziell unter extremen Wetterbedingungen.

HM: Wie viele Mitarbeiter stehen bei der GKB dafür zur Verfügung?

Folk: Wir betreuen den gesamten Bereich mit 14 Mann. Ein Zwei-Mann-Team davon ist jeweils für eine Woche rund um die Uhr in Rufbereitschaft, damit allfällige Störungen in kürzestmöglicher Zeit behoben werden können. Hierbei ist es ein unschätzbare Vorteil, dass unsere Signalmeister und Mitarbeiter unsere Anlagen im gesamten Streckenbereich kennen und alle Aufgaben vom Baustellenmanagement bis zur Störungsbehebung beherrschen.

HM: Wie werden die Mitarbeiter der Abteilung **IN-FW-ST** ausgebildet?

Folk: Die Ausbildung erfolgt durch eine gründliche Einschulung bei uns in der

Abteilung. Bei Bedarf erfolgt dann eine weitere Ausbildung zum Signalmeister bzw. Signalwerkführer bei den ÖBB.

HM: Und auf welchem Stand sind die Anlagen bei der GKB?

Oitzl: Wir arbeiten laufend an der Modernisierung der Anlagen.



Letzten Herbst wurde im Bf Bergla ein neues Stellwerk in Betrieb genommen und damit verfügt die GKB auf der gesamten Strecke durchgehend über Gleisfreimeldeanlagen und Streckenblockung, was ein großer Sicherheitsgewinn ist. Durch die moderne Technik und die dadurch verbundene Übertragung von Aufgaben an die Sicherungsanlage wird die Arbeit des Fahrdienstleiters wesentlich unterstützt.

Hier bei uns wurde der Bahnhof Lieboch zu einer Fernsteuerzentrale ausgebaut, von wo aus 2 Fahrdienstleiter gleich 6 Bahnhöfe fernsteuern und in den Bahnhöfen Deutschlandsberg und Wies – Eibiswald wurden Nachbarschaftsfernsteuerungen für die Nachbarbahnhöfe eingerichtet.

Folk: Die nächsten Bauvorhaben sind die Fernsteuerung des Bahnhofs Voitsberg und die Ausstattung weiterer Eisenbahnkreuzungen mit einem technischem Kreuzungsschutz.

HM: Wir danken für das Gespräch!

(Foto links: Wartungsarbeiten an einem Weichenantrieb)



**IN-FW-ST**

**Leitung: Helmuth Folk**  
**Tel.: 0316 / 5987 522**

(Fotos: Ing. Christian Oitzl (1), Helmuth Folk(1), Schlosser (1), HM (1))

<sup>1</sup> TBBS - Technischer Betriebsbeamter im Sicherungsdienst

## IN , IN-FW und G-FC luden ein

Die GKB - Abteilungen **Infrastruktur**, **Infrastruktur – Fahrweg** und die Abteilung **Facility Management** luden am 21.12.2004 zu einer gemeinsamen Weihnachtsfeier in den Bahnhof Lieboch ein.

Zusammen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieser im Bf Lieboch beheimateten Abteilungen waren auch zahlreiche MitarbeiterInnen von befreundeten Fremdfirmen und KollegInnen aus anderen Unternehmensbereichen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH der Einladung gefolgt. Die stimmungsvoll vorbereiteten Räume im Bahnhofsgebäude waren schon bis auf den letzten (Steh-)Platz gefüllt, als **Prok. Mag. Dr. Rudolf Kores** (Foto rechts) nach seiner Begrüßung eine Bilanz des zu Ende gehenden Jahres zog und die



zahlreichen erfolgreich abgewickelten Projekte aus dem Infrastrukturbereich Revue passieren ließ. Seinen Dank für die erfolgreiche Arbeit im Jahr 2004 richtet er sowohl an die MitarbeiterInnen der GKB, als auch an die anwesenden Vertreter jener Firmen, mit denen gerade im Infrastrukturbereich immer wieder erfolgreich zusammengearbeitet wird. Diesen Dankesworten schloss sich auch der Leiter des Bereichs IN-FW, **Ing. Ernst Strohmeier** (Foto links) an, der besonders auf den Termindruck zum Jahresende hinwies und einen besonderen Dank an die KollegInnen aussprach, die neben ihren üblichen Aufgaben auch noch die Vorbereitungen für diese Feierstunde unterbringen konnten. Federführend dabei war in bewährter Manier der Leiter der Abt. G-FC, **Ing. Franz Polansek** (unten ganz rechts) mit



bringen konnten. Federführend dabei war in bewährter Manier der Leiter der Abt. G-FC, **Ing. Franz Polansek** (unten ganz rechts) mit



seinem Team, der nicht nur für eine Getränkeauswahl sorgte, die keinen Wunsch mehr offen ließ, sondern auch ein Weihnachtsbuffet organisierte, das Haubenkoch verdächtig war und sich entsprechenden Zuspruchs erfreute. Die Feier, die sich mit „open end“ bis in den späten Abend erstreckte, ließ jedenfalls die Anstrengungen der letzten Arbeitswochen vergessen und stimmte alle Kolleginnen und Kollegen auf die bevorstehenden Feiertage bestens ein.

(Text u. Fotos: HM)



## Winterdampf in der Steiermark



„Guten Tag meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie heute zu einer weiteren Folge der Serie ‚Eisenbahn-Romantik‘ des Südwestfunks. Heute sind wir unter dem Motto „Winterdampf in der Steiermark“ im südöstlichen Bundesland Österreichs zu Gast. Vor unserem Sonderzug war bereits der Kulissenmaler Schnee von der Firma Winter & Eis im Einsatz. Leider übertrieb er dabei ein wenig und so musste die Zufahrt via Salzburg nach Selzthal wegen der Streckensperren über Linz verlegt werden.

Mit etwas Verspätung trafen wir in Graz ein. Heute stellen wir Ihnen die verschiedenen Landesteile der Steiermark und ihren unterschiedlichen Bahngesellschaften und unterschiedlichen Spurweiten vor. ... - Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit und verabschiede mich. Tschüss, bis zum nächsten Mal, Ihr Hagen von Ortloff.“



So oder ähnlich wird wohl in einer der nächsten Folgen (voraussichtlich am 13.3.2005) die Fahrt in die Steiermark von Hagen von Ortloff (s.Foto) präsentiert werden, die unter dem Titel „Winterdampf in der Steiermark“ vom 05. bis 09. Februar 2005 von Bahntouristik ([www.bahntouristik.de](http://www.bahntouristik.de)) als Reise Nr. 25201 veranstaltet und vom der zweitgrößten Landesrundfunkanstalt innerhalb der ARD, dem SWR – Südwestrundfunk [SWR.de](http://www.swr.de) ([www.swr.de](http://www.swr.de)) begleitet worden ist.

Das Programm kurz zusammengefasst:

- Dampf-Sonderzug von Graz nach Weiz.
- Dampf-Sz der Feistritzalbahn von Weiz nach Birkfeld u.z.
- Dampf-Sz der StEF von Graz nach Wies-Eibiswald und zurück.
- Dampf-Sf im „Flascherzug“ von Preding nach Stainz u.z.
- Sonderzug der Muraltalbahn von Unzmarkt nach Tamsweg, hin mit Dampflok, zurück mit Diesellok.
- Sonderzüge auf der Lokalbahn Mixnitz - St. Erhard AG inkl. Lokdepot - Besichtigung und Angebot Fotobegleitbus



Am Faschingdienstag, dem 8.2.2005, stand im Programm: „Der Güterzug wird jetzt als GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) gefahren, damit eine Mitfahrt auch in diesem Zug möglich ist. Den GmP zieht jetzt die Dampflok 52.1227, den Personenzug die GKB-Dampflok 671. Gegenseitige Überholungen gibt es nur auf der Fahrt von Graz nach Wies-Eibiswald. Von Wies-Eibiswald zurück nach Preding-Wieselsdorf verkehrt der Personenzug mit der 52.1227.“

(Foto ganz oben: Ausfahrt der 52.1227 aus dem Graz Köflacherbahnhof bei Sonnenaufgang; Foto oben: Eisenbahnfreunde beim Foto-Shooting)



Für unsere Leser bringen wir vorab einige Impressionen dieser mehrtägigen Reise, der sich **Alois Wallner** bei strahlendem, aber klirrend kaltem Winterwetter angeschlossen hat.



Am Sonntag, dem 6.2. ging die Fahrt (Foto oben: Grubviadukt) zur Feistritzalbahn nach Birkfeld. Links die 52.1227 auf der Laßnitzhöhe. Am Folgetag, dem Rosenmontag stand die Muraltalbahn nach Tamsweg am Programm.

Am 8.2. machten wir einen Ausflug mit der GKB (Foto unten: Bereit zur Abfahrt am



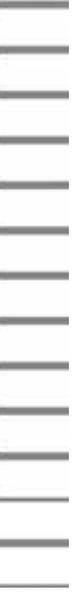
Graz Köflacherbahnhof) nach Wies-Eibiswald. Bei der Rückfahrt gab es einen Halt mit Umstieg auf den „Stainzer Flascherzug“. Den Abschluss bildete vor der Rückfahrt nach Stuttgart am Aschermittwoch ein Abstecher mit der an sich nur als Werksbahn geführten Lokalbahn Mixnitz - St. Erhart.

(Text u. Fotos: Alois Wallner (6); HM (Titelfoto); siehe auch Seite 8-9 und 10 unten : 2 Fotos von Hanspeter Reschinger)





Winterdampf – die 671er am 8.2.2005  
auf der Strecke kurz vor Groß St. Florian  
© Hanspeter Reschinger, G-CO



## Messungen im Gleis



Die GKB ist für die FH JOANNEUM Kapfenberg erster Ansprechpartner, wenn es um Versuchsmessungen im Bahnbereich geht. Die Partnerschaft wurde vor einem Jahr mit dem Projekt "Coala.NT" geknüpft und findet im derzeit laufendem Projekt "ISIS-EK" seine Fortsetzung.

Einem Ersuchen Mitte Jänner, Versuchsmessungen in einem Gleis mit Betonschwellen durchführen zu können, kam die GKB rasch und unbürokratisch nach. D.I. **Wolfgang STEINBAUER** und D.I. **Andreas JÖRG** arbeiten derzeit an einem Projekt für die SBB Cargo, die ihre Güterwagen mit Transpondern ausstatten möchte. An definierten Orten im Schweizer Streckennetz sollen diese Güterwagen automatisch erfasst werden und die erhaltenen Daten können verschiedensten Anwendungen zugeführt werden. Um den Einfluss von Betonschwellen auf das Sendeverhalten zu verifizieren, wurden am 31.01.2005 im Gleis 23 am Graz Köflacherbahnhof Versuchsmessungen durchgeführt.

(Text und Fotos:  
Ing. Christian Oitzl, IN)



## Personenkassa ist übersiedelt

Umbaubebedingt ist auch die Personenkassa am Graz Köflacherbahnhof übersiedelt.



Der ersten Kundin dankte **Alois Wallner** ihr Verständnis für die Umstellung prompt mit einem süßen Dankeschön.

(Foto: A. Schlögl)



## Betriebliches Vorschlagswesen

Die Anzahl der bisher eingereichten Vorschläge zeugt vom kreativen Potential der Belegschaft der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH. Die Begutachtungen und Bewertungen laufen und die Geschäftsführung möchte diese positive Entwicklung auch heuer besonders fördern und ersucht um weitere Einsendungen.

Das Einreichformular gibt es im intrAnet, bei den Abteilungsleitern und beim **Projektkoordinator Norbert Golob (Tel. 317)**, der auch für weitere Fragen zur Verfügung steht.

**Mitmachen lohnt sich!**



RESCHINGER Hanspeter, 8.2.2005



## GKB-Geschichte im Gedenkjahr 2005

Heuer wird in Österreich an zahlreiche bedeutende Ereignisse gedacht: 60 Jahre Kriegsende, 50 Jahre Staatsvertrag und Neutralität, 10 Jahre EU-Mitgliedschaft um nur drei der wichtigsten anzuführen.

Auch die **Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH** hat 2005 zwei Jubiläen zu begehen: Vor **70 Jahren**, im April 1935 begann der **Aufbau eines GKB-Omnibus und Kraftwagenbetriebs** und vor **150 Jahren**, genau am 26.8.1855 wurde die **Konzession für die Lokomotiveisenbahn Graz - Köflach** erteilt.

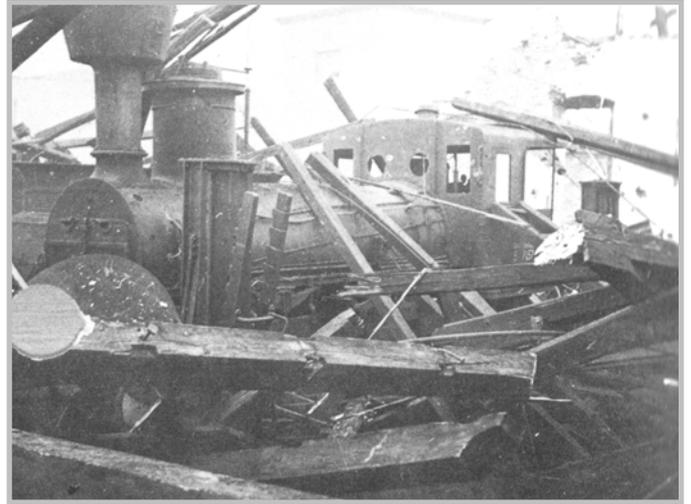
In der *Drehscheibe*, der Mitarbeiterzeitung der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, wollen wir daher in diesem Jahr auch an die Geschichte unseres so traditionsreichen Unternehmens erinnern und vor allem jene verdienten Persönlichkeiten zu Wort kommen lassen, die als Zeitzeugen diese wechselvolle Geschichte der letzten 60 Jahre noch miterlebt und mitgestaltet haben. Erfreulicherweise haben sich einige GKB-Mitarbeiter aus dem verdienten Ruhestand auf unseren Aufruf in der letzten *Drehscheibe* hin gemeldet und sich die Zeit genommen, aus ihrer Erinnerung zu erzählen. Wir laden an dieser Stelle nochmals jeden ein, diesem Beispiel zu folgen, uns anzurufen und uns von ihren Erinnerungen zu erzählen und damit ein möglichst vielseitiges Bild der GKB-Geschichte mitzugestalten (Tel.: 0316 / 5987 311). Geplant ist, in jeder der sechs Ausgaben dieses Jahres, ein Jahrzehnt an Hand von Dokumenten und Berichten von Zeitzeugen darzustellen. **Die heutige erste Folge dieser Serie** ist dem Zeitraum 1945 – 1955 gewidmet.

### Kriegsende und Wiederaufbau (1945 – 1955)

Zu Kriegsende 1945 präsentierte sich der Graz Köflacherbahnhof als schwer in Mitleidenschaft gezogen. Fliiegerangriffe hatten die Bahnhofsanlagen weitgehend vernichtet, waren doch 182 Bombeneinschläge auf dem 138.000 m<sup>2</sup> großen Areal gezählt worden. Mehrere Bedienstete waren den Bombardements zum Opfer gefallen, dazu waren das Bahnhofsgebäude (siehe unten: Bahnhofsgebäude am Graz Köflacherbahnhof mit durch Bombentreffer zerstörten Ostflügel), die Werkstättenanlagen, die Heizhäuser, Magazine, die Drehscheibe, Gleisanlagen u.s.w. zerstört.



Auf Grund der Zerstörungen im Gleisbereich war die Verbindung zum Grazer Hauptbahnhof von Ende 1944 bis Sommer 1947 unterbrochen. Lokomotiven und Waggons waren entweder beschädigt oder zerstört, durch die Besatzungsarmee



beschlagmamt, oder mussten für umfangreiche Beförderungsleistungen im Auftrag der Besatzungstruppen eingesetzt werden.

Mit Kriegsende bekam die GKB einen öffentlichen Verwalter, der durch Beschluss vom 5.7.1945 den Firmennamen „Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergwerksgesellschaft“ wiedereinführte und gemeinsam mit der Belegschaft den Betrieb weiterführte, sodass sogar im Jahr 1945, der Betrieb keinen Tag still stand, wie **Sepp Tezak** in „Bahn im Bild 15“ berichtet.



Einer der bereits 1945 zur GKB kam, ist **Otto Paulier**. Er trat als Maschinenschlosser am 15. Oktober 1945 in die GKB ein und erinnert sich noch lebhaft an diese Tage: „*Es gab kaum Werkzeug in der Werkstätte. Jedes Stück musste in der Werkzeugstube ausgeborgt werden, das war ein adaptierter Waggon, in dem alle verfügbaren Werkzeuge aufbewahrt wurden. Und gearbeitet wurde fast rund um die Uhr. Wir waren mit vollem Einsatz bei der Sache, da hat niemand auf die Uhr geschaut oder Überstunden gezählt. Was getan werden musste, wurde getan.*“ Und trotz dieses enormen Arbeitseinsatzes wurde aber auch bereits der GKB-Sportverein wieder aktiviert, bei dem **Otto Paulier** heuer das 60. Jahr als Mitglied vollendet, wie er stolz berichtet.

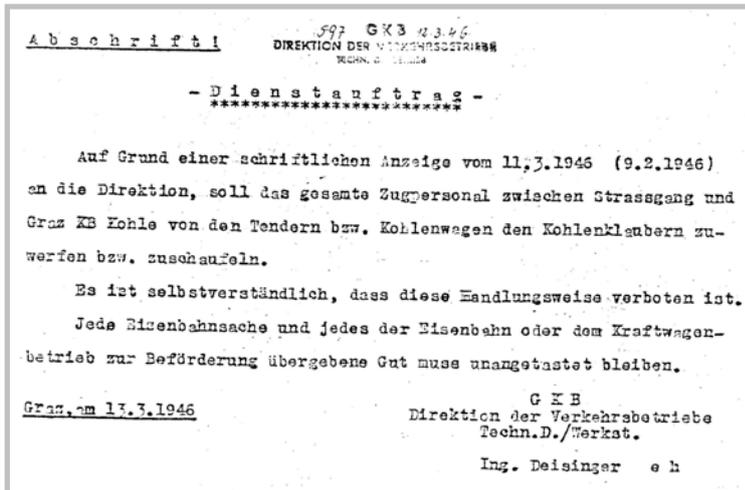


Die allgemeine Not und die schlechte Versorgungslage traf gerade im Winter 1946 die österreichische Bevölkerung besonders hart, wobei die GKB eine Ressource von besonderem Wert besaß: Kohle. Und gerade die Lokführer und Heizer konnten entlang der Strecke nicht ihr Herz verschließen und ließen halt auch den Anrainern manchmal etwas zukommen, was **Ing. Johann Deisinger**, der damalige technische

Direktor, zu einem Dienstauftrag zwang, mit dem das **Zuwerfen von Kohle durch das Zugpersonal verboten** wurde. (Siehe Abdruck oben) Und im September 1946 erging eine Anweisung an alle GKB-Bahnhöfe, in der daraufhingewiesen wurde, dass zur „**Bekämpfung des Schleichhandels** und der Hamsterei ... Polizeiorgane berechtigt sind, überall auf dem Bahngelände und in den Verkehrsmitteln, Kontrollen vorzunehmen. Bahngane, die sich diesen widersetzen ... werden zur strengsten Verantwortung gezogen.“

Am 1. September 1946 war **Johann Linhart** nach mehreren Verwundungen aus der Kriegsgefangenschaft in Russland nach Hause gekommen und am 15. September bewarb sich der gelernte Maschinenschlosser um Arbeit bei der Maschinenfabrik Andritz, wo er gelernt hatte, und bei der GKB, wo auch sein Vater bereits seit den 1930er Jahren als Heizer arbeitete. Und nach Rücksprache mit dem Chef der Lokführer, **Vorstand Kamposch** wurde Linhart von Direktor **Ing. Deisinger** als Hilfsarbeiter in der Rohrwerkstätte aufgenommen. Auf Grund seines Einsatzes und seiner Lernbereitschaft wechselte er aber bald in die Schlosserei und in den folgenden 38 Jahren bei der GKB reparierte er mehr als 100 Dampflokomotiven. Allein die 671er hat er drei Mal komplett zerlegt und wieder zusammengebaut. Er erinnert sich: *„Anfangs gab es kaum Werkzeug und daher haben wir selbst unser Werkzeug gemacht, das aber durch die schlechte Stahlqualität nicht lange gehalten hat. Das hat auch zu Verletzungen geführt und erst nach und nach hat sich in den Jahren die Lage verbessert.“*

Unvergessen sind auch die Strapazen der Arbeit auf den Lokomotiven: Mit dem Zug 8283, einem Sammelzug, ist **Johann Linhart** oft die 2 Tage lange Tour nach Wies und wieder zurück nach Graz gefahren, was schwerste Arbeit bedeutete, wurde dabei doch allein von Wies bis Lieboch 1 kompletter Tender Kohle verbraucht! Hohe Anforderungen an die Werkstätte ergaben sich nicht nur durch die wartungsintensiven Dampfloks, oft waren es Details oder Rahmenbedingungen, die zu Schwierigkeiten führten. So begünstigte das harte, kalkreiche Grazer Wasser ganz besonders die Verkalkung der Rohre. Bei einzelnen Baureihen wurden wiederum die Messinglager so stark erwärmt, dass die Loks angehalten werden mussten und Mitarbeiter der Werkstätte ihren Arbeitsplatz auf die Strecke verlegen mussten. **Johann Linhart** kennt sie noch alle, die Schwächen und Stärken „seiner“ Loks. Voll des Lobes ist er immer noch für die Zuverlässigkeit und Qualität der

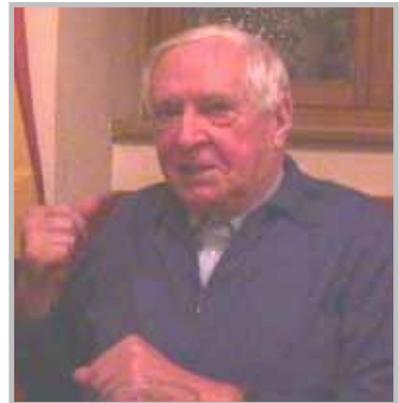


Reihe 17C, die bei der GKB hauptsächlich im Personenverkehr eingesetzt wurde und diese Aufgabe bestens erfüllte.

Ebenfalls 1946 zur GKB gekommen ist **Franz Adlbauer** (Foto unten). Der gelernte Kfz-Mechaniker war 30 Jahre in der Werkstätte bis er 1976 als Werkmeister in den Ruhestand wechselte. Seine Verbundenheit mit den alten Kollegen zeigt der heute 84-jährige, wenn er trotz heftigen Schneefalls auch am

3. Februar 2005 zum Stammtisch der Werkmeister anreist. Und seine Erinnerungen an seine ersten Jahre bei der GKB sind frisch, als wäre es gestern gewesen: *„Am 1. April 46 habe ich in der Werkstätte angefangen.“*

erzählt er, *„Mit 158 Mark Monatslohn, das waren 88 Pfennige pro Stunde.“* Als unvorstellbar beschreibt er die Lage. Werkzeug wurde u.a. in den noch offenen Bombentrichtern gesucht und ausgegraben oder soweit möglich auch selbst angefertigt, wie übrigens vieles. So gab es eine eigene Schusterei, die auch Schuhe für die Bediensteten anfertigte und reparierte. Und die Tischlerei produzierte die gesamten Aufbauten für die Omnibusse selbst. **Adlbauer** erinnert sich an die vielen Nächte, die sie in der Werkstätte durchgearbeitet haben, auch einmal am Heiligen Abend, damit die Lokomotiven am nächsten Tag wieder einsatzbereit waren. Trotzdem, betont Franz Adlbauer, hat er gerne Dienst gemacht. Rund 220 Mitarbeiter waren damals in der Werkstätte beschäftigt, straff geführt vom Direktor **Ing. Johann Deisinger**. Dieser, Jahrgang 1910, hat bei der GKB als Heizer angefangen und neben seiner Arbeit die Matura gemacht und auch später als Direktor täglich morgens den Abteilungen am Graz Köflacherbahnhof und den Werkstätten eine Visite gemacht, bevor er in die Direktion, damals in der Grazbachgasse, gefahren ist. Sein direktes und zupackendes Auftreten ist einmalig gewesen. **Adlbauer**



erinnert sich, wie er mit dem Direktor an der Handwinde gearbeitet hat und **Johann Fritz** (Foto links; im Ruhestand seit 1997) erzählt mit Hinweis auf den gerade herrschenden Schneefall, wie **Dir. Deisinger** einmal die ganze Nacht Schnee geschaufelt hat, um die Arbeit an den Kippanlagen zu sichern. Oder wie ihn **Dir. Deisinger** einmal um 4 Uhr früh angerufen hat, warum am Bahnhof noch immer das Licht brennt! Es musste halt eisern gespart werden.



Obwohl kontinuierlich am Auf- und Ausbau gearbeitet wurde, kam es nach den Berichten der Zeitzeugen erst unter der Leitung von DI Moser zu einer spürbaren Verbesserung der Ausstattung.

**Siegfried Magele** hat seine Erinnerungen an die Jahre 1945 - 1955 in der GKB - Zeitschrift „format“ 1995 niedergeschrieben. Hier eine Zusammenfassung.

8./9. Mai 1945: Beginn der russischen Besetzung in der Steiermark. Der gesamte Eisenbahnverkehr wird eingestellt.

10. Mai 1945: Russ. Truppen rücken in den Bezirk Voitsberg vor.

11. Mai. 1945: Die Gleise nach Köflach und Obergraden werden von den Russen zwischen dem Stellwerk 2 von Oberdorf-Schacht und Bad Rosental verbarrikadiert. Zwischen Voitsberg und Köflach wurde der Zugverkehr eingestellt.

14. Mai 1945: Ab Graz verkehren wieder Züge nach Bruck/Mur und Gleisdorf. Auf der GKB-Bahn ab Graz Köflacherbahnhof bis Voitsberg bzw. Wies-Eibiswald.

Anfang Juni 1945: Nahe des Bf Premstätten wird deutsche Munition von den Russen gesprengt, die Bahnhof und Schienen beschädigen. Der Zugverkehr wird für 2 Tage unterbrochen.

24. Juli – 4. August 1945: Die britische 8. Armee besetzt die Steiermark.

9. Oktober 1945: In die Grenzsperrzonen durfte man nur mehr mit einer britischen „Entry Permit“ einreisen.

September 1955: Abzug der britischen Besetzung.

**Magele** berichtet, dass durch die Sowjets zahlreiche Waggons und Lokomotiven beschlagnahmt wurden und über die Sulmtalbahn und Leibnitz nach Spielfeld-Straß überstellt wurden. (Auf Grund der zerstörten Eggenberger Unterführung gab es keine Verbindung vom Graz Köflacherbahnhof zum Hauptbahnhof.) Die verbliebenen und ausgeliehenen Personenwagen befanden sich in einem sehr desolaten Zustand und bis 1956 wurden zur Personenbeförderung noch zusätzlich gedeckte Güterwagen mit Holzbänken verwendet!

Trotz all dem wurden unter enormen Einsatz ständig steigende Beförderungsleistungen erbracht und bereits 1955 mit 2,9 Mio. Tonnen beförderter Güter, die höchste Beförderungsleistung in der GKB-Geschichte überhaupt.

Wer kann sich heute in einem modernen Doppelstockwaggon bequem reisend vorstellen, wie die Kollegen vor 2 Generationen die GKB vorgefunden und erlebt haben. Wer ihre Erzählungen hört und ihre Berichte liest versteht aber bald ihren berechtigten Stolz auf die geleistete Aufbauarbeit und ihre Verbundenheit mit „ihrer“ GKB. Wer kennt heute noch die Aufgaben eines „Lampenflegers“ oder die Bedeutung einer „Zugleine“ oder weiß, dass in diesem ersten Nachkriegsjahrzehnt noch in einem Löschteich gebadet wurde, wo heute Verwaltungsangestellte ihre Büros haben? Wir wollen in der *Drehzscheibe* darüber berichten und sind auch an Ihrer persönlichen Erinnerung interessiert. **Schreiben Sie uns an die Redaktion „Drehzscheibe“, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41, oder rufen Sie uns an: Tel. 0136 / 5987 311** (HM)

#### Quellen:

format: Das GKB-Magazin; 30 Hefte erschienen zwischen Juli 1989 und Oktober 1996)

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-GmbH: Festschrift: 125 Jahre Eisenbahnlinie Graz-Köflach; Graz 1985.

Reihe: „Bahn im Bild 14“: Die Graz-Köflacher Bahn I; Verlag Peter Pospischil; 1. Auflage, Wien 1980.

Reihe: „Bahn im Bild 15“: Die Graz-Köflacher Bahn II; Verlag Peter Pospischil; 1. Auflage, Wien 1980.

Tezak, Sepp: Grazer Bahnhöfe im Wandel der Zeit; in: Schienenverkehr aktuell, Heft 5 und 6, 1989.

und persönliche Mitteilungen und private Dokument der zitierten Personen.

## Unsere neuen Entsorgungsadjutanten

Da der Abfallbeauftragte der GKB, **Ing. Anton Reinbacher** seinen Dienstsitz in Lieboch hat und von dort aus das Geschehen im Bereich vor allem des Abfallsammelplatzes im Werkstättengelände am Graz Köflacherbahnhof nicht ständig im Blick haben kann, ist es unerlässlich, dass dort vor Ort zuverlässige Mitarbeiter Hilfestellung leisten.

Seit Mitte Januar 2005 stehen nun zwei neue Mitarbeiter vor Ort als Ansprechpartner in Entsorgungsfragen zur Verfügung. Es sind dies **Kong Fui Chew** (unten links) und **Christian Maier** (rechts).



Um die Abfallentsorgung den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend und auch kostengünstig durchführen zu können und die Landschaft auf dem und um den Abfallsammelplatz in einem der mitteleuropäischen Kultur entsprechenden Zustand zu erhalten, bedarf es jedoch des Verständnisses und der Mithilfe aller Mitarbeiter. Um den Entsorgungsadjutanten ihre Tätigkeit nicht unnötig zu erschweren ist es wünschenswert, dass auch die bislang noch nicht bekehrten Abfallsünder den **Hauptsünden der Entsorgung abschwören** und **folgende 7 Gebote beherzigen**:

#### 1. Du sollst Verpackungskartons gefaltet einwerfen!

*Die Papiercontainer quellen wegen Luftblasen vorzeitig über.*

#### 2. Du sollst nicht in falsche Behälter einwerfen!

*Hoher Zeitaufwand für nachträgliche Sortierung und Verrechnung von hohen Entsorgungskosten bei nicht sortenreinen Behälterinhalten.*

#### 3. Du sollst nicht Abfall am Boden deponieren!

*Unordnung lädt zum Dazulegen ein und eine ordnungsgemäße Zuordnung des Abfalls scheidet oft an der Unkenntnis über die Art der Stoffe, daher sind Abfälle, für welche kein Behälter vorgesehen ist, immer dem Abfallbeauftragten zu melden.*

#### 4. Du sollst nicht Abfälle unverpackt deponieren!

*Fließfähige und rieselfähige Stoffe können in nicht dicht verschlossenen Gebinden vom Entsorger nicht abtransportiert werden.*

#### 5. Du sollst gleichartige Reste in nur ein Gebinden zusammenleeren!

*Jedes Gebinde mit Restinhalt muss teuer entsorgt werden, während restentleerte Gebinde meist zum Nulltarif entsorgt werden können.*

#### 6. Du sollst nicht Großgebinde ohne Verschluss deponieren!

*Regenwasser in Gebinden ist wie gefährlicher Abfall teuer zu bezahlen.*

#### 7. Du sollst volle Abfallbehälter dem Abfallbeauftragten melden!

*Es gibt sonst Ärger beim nächsten Mitarbeiter, welcher etwas entsorgen möchte und keinen Platz mehr für seinen Abfall findet.*

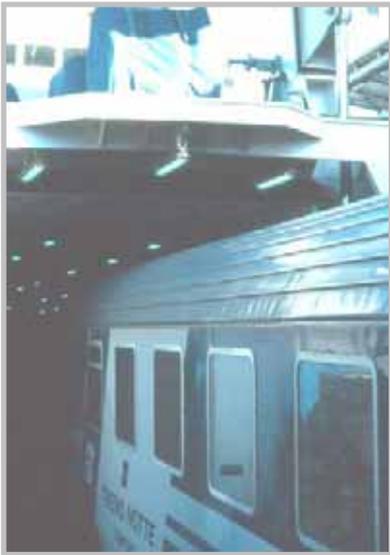
(Text: Ing. Anton Reinbacher; Foto: HM)



## (Bahn-)Spaziergang nach Syrakus

In Zeiten moderner Verkehrswege ist das ferne Sizilien immer näher gerückt und damit leichter zu erreichen. Wer ab Graz nicht via München oder Rom fliegen will, benützt besser einen der Fernzüge via (Trieste) Venezia / Roma, um auf die Insel Sizilien zu gelangen. Das Fährschiff der Italienischen Eisenbahnen überstellt die Kurswagen direkt von Villa S. Giovanni nach Messina Marittima.

(Foto rechts: "il treno di notte", der Nachtzug)



Die Hauptstrecke verläuft von Messina entlang der Ostküste bis Siracusa. Im 2-Std-Takt fahren Züge Richtung Catania.

(Foto rechts: Einfahrt in Taormina)



Der Tourismus hat hier schon eine lange Tradition. Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts gilt Sizilien als das Ziel der Bildungsreisenden aus dem deutschsprachigen Raum.

(Foto rechts: Taormina - Bahnsteig im Art Deco Stil)



Wer vom Geist dieser Zeit etwas in sich aufnehmen will, sollte sich in den Reiseberichten J. W. von Goethes (1786 - 1788) „Italienische Reise“ sowie im „Spaziergang nach Syrakus“ von J. G. Seume informieren, den dieser von Dez. 1801 - April 1802 unternommen hat. Sein Bericht beschreibt bis dahin Unbekanntes: subjektiv, kritisch und alltagsnah. Er diente als Vorbild für Heinrich Heine, war aber ein Langweiler für Goethe. Wo der Dichturfürst Hof hielt, suchte der Wanderer Seume eine billige Unterkunft. Als Beispiel sei der Kommentar Seumes über Graz im Jänner 1802 angeführt: „Die Gräzer sind ein gutes, geselliges, jovialisches Völkchen; sie sprechen im Durchschnitt etwas besser deutsch, als die Wiener“.

Im Catania empfiehlt es sich auf die Schmalspurbahn, umzusteigen zu der man am besten mit der Metro kommt. Diese private Ferrovie Circumetnea (FCE) (s. Foto) führt Sie von dort auf ihrer 950 mm Spur



bis auf eine Seehöhe von 975 m um die Hänge des Ätna herum. Die Fahrpläne finden Sie im Web unter [www.circumetnea.it](http://www.circumetnea.it)

Weiter geht die Reise am Ufer des Ionischen Meeres entlang nach **Syrakus**. Um 800 v. Chr. gegründet, entwickelte sich Syrakus als neues Zentrum des Geisteslebens und der Wirtschaft im „Magna Graecia“. (Foto: Teatro Greco) Hier wurden Tragödien wie „Sieben gegen Theben“, von Aischylos uraufgeführt. Archimedes stellte hier in Syrakus seine naturwissenschaftlichen Berechnungen an.



Viele können sich vielleicht noch an den Inhalt der Zeilen der „Bürgschaft“ erinnern. Friedrich von Schiller verwendete in dieser Ballade 1799 eine Fabel aus der Zeit der Antike im Geiste der Aufklärung.

(Foto: Das „Ohr des Dionysos“)



Zum Abschluss darf auch ein Besuch der Stadt Agrigento nicht fehlen. Da nur Teile der Stadt von anderen griechischen Völkern und den Römern

zerstört wurden, blieben viele Tempel auf der Akropolis erhalten.

(Foto: Blick auf die Polis von Agrigento)

Hier wurden zwei bekannte Literaten von Weltruf geboren. Der

eine, **Luigi Pirandello** (Agrigento 1867 - Roma 1936), Träger des Nobelpreises für Literatur 1934, zeigte in seinen Werken auf, wie Kunst oder Illusion sich mit der Realität vermischt und wie Leute Sachen in einer sehr unterschiedlichen Weise sehen - „Ein Mann stirbt, der Verfasser das Instrument der Schöpfung: aber was er hergestellt hat, stirbt nie!“ (aus „Sechs Personen suchen einen Autor“ Trilogie des Theaters auf dem Theater und theaterkritische Schriften, 1921). Dabei beeinflusste er viele Autoren seiner Zeit wie Jean-Paul Sartre, Samuel Beckett, Eugène Ionesco oder Eugene O'Neill.



Ganz in einer ähnlichen Tradition verhaftet ist der andere Sohn dieser Stadt **Andrea Camilleri**. Der wichtigste lebende Autor Siziliens wurde 1925 geboren und lebt in Rom. Seine historischen Romane und Krimis lösten eine Euphorie aus. In seinem Roman „Die sizilianische Oper“ (1995) beschreibt er den Aufruhr in einer sizilianischen Stadt anlässlich einer umstrittenen Opernaufführung bei der ein Blick tief in die Seele der Kleinbürger geworfen wird und am Ende auch das Opernhaus abbrennt. Hingegen bewältigt sein Serienheld Salvo Montalbano den Alltag eines Provinz-Kriminalkommissars im Umfeld von Agrigento mit viel Gespür für Details und dem nötigen Witz.

(Text und Fotos: Alois Wallner)

(Persönliche Beratung, Reisetipps und Tickets gibt es direkt an der **Personenkasse am Graz Köflacherbahnhof, Tel.: 5987 – 256**)





## GKB – SHOP: Topp aktuelle Angebote

Dem Wunsch vieler Freunde der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH nach Accessoires, Literatur und Filmen sowie Modellen bekannter GKB-Lokomotiven wollen wir im besonderen Maße nachkommen und bieten Ihnen hier eine Auswahl unserer aktuellen Angebote:



	Euro
Armbanduhr groß	59,00
Armbanduhr klein	23,00
„Bahnextpress“ - CD	7,50
Baseballkappe	7,00
Baumwolltasche	1,50
<b>Buch:</b> GK Bahn I	18,00
<b>Buch:</b> GK Bahn II	18,00
Druckbleistift	2,60
<b>DVD:</b> 671 + 56.3115	26,00
<b>DVD:</b> „Alte Loks auf neuen Schienen“	12,00
Feuerzeug	0,60
GKB Anstecknadel	1,70
Krawatte (o.Klemme)	10,00
Krawattenklemme	3,50
Kugelschreiber	1,00
<b>Lok:</b> „Leitinger“	245,00
<b>Lok:</b> Modell 56.3115	176,00
Set:: Kugelschreiber Druckbleistift	4,80
Stockschirm	16,00



### Bezugsquelle:

GKB – Shop im Graz Köflacherbahnhof,, 8020 Graz  
Bahnhofsgebäude, 1.Stock bei Fr. Papst (kein Versand!)



## Stef-Vorstand: Neuwahl

Die Steirischen Eisenbahnfreunde (StEF) hatten am 11.2.2005 ihre Jahreshauptversammlung und wählten folgende Personen in den Vereinsvorstand:

**Obmann:** Gottfried Aldrian; **Stv.:** Andreas Pözl  
**Schriftführer:** Otto Schallaböck; **Stv.:** Johann Gressenberger  
**Kassier:** Dietmar Zehetner; **Stv.:** Gerhard Kores  
**Kassenprüfer:** Gerold Bullmann; Hugo Koroschetz;  
 Peter Kronberger; Josef Riegelnegg

### Technischer Ausschuss:

Fritz Batiza  
 Franz Borstner  
 Franz Kiegerl  
 Andreas Konecnik  
 Hans Linhart  
 Christian Oitzl  
 Günther Rettensteiner  
 Jürgen Hertzsch



## GANZ KURZE BERICHTE

### Aktion Hannah



Kurz vor Weihnachten besuchte uns **Dietmar Ogris** und überbrachte seine Weihnachtswünsche und seinen Dank an die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH für die großartige Unterstützung durch die Aktion „Hannah“. Begleitet und geführt von Hannah, die Tag und Nacht an seiner Seite ist. Jeder, der die beiden einmal gesehen hat, ist beeindruckt von der Verbundenheit und Fürsorglichkeit von Herrl und Hund. Im Frühjahr wird Dietmar Ogris übrigens wieder im Rahmen

einer Schulungsveranstaltung bei uns zu Gast sein und über seine Erfahrungen als GKB-Fahrgast berichten.

(Foto: privat)

### Schitag in Schladming

Zu einem tollen Erlebnis wurde der erste Schiausflug des heurigen Jahres nach Schladming. Bei strahlendem Winterwetter, wie man es von den Schitagen der GKB Sportvereinigung schon gewohnt ist, genossen ein Dutzend Teilnehmer die obersteirischen Pisten und



die weststeirische Jause, die Kollege Franz Strommer für alle organisiert hat. Übrigens, der nächste Ausflug führt am 26. Februar aufs Nassfeld. Wer daran nicht teilnimmt, ist selber schuld!

(Foto: Franz Strommer)

### GKB – Sportverein Soforthilfe

Zu einer spontanen Spendeaktion entschloss sich der Sportverein der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH angesichts der Flutkatastrophe in Südost Asien und so konnte bereits in den ersten Jännertagen ein ansehlicher Betrag als Soforthilfe für die Katastrophenopfer überwiesen werden.



### Eisschießen in Krems

Zu einer Knödelpartie trafen sich am 23.1.05 GKBler aller Altersstufen im steirischen Krems und bewiesen, dass Schnee für aktiven Wintersport unwichtig ist. Eis reicht! (Foto oben: Alois Wallner)

### Eisstockschießen in Preding

Den 2. Platz erreichte das GKB-Team (**Franz Pichler, Milan Kappl, Friedrich Klug, Ewald Kargl**) am 29.01.2005 und musste sich damit nur dem Team „Tondach Gleinstätten I“ geschlagen geben.

### Neues H0-Modell: LTE 185 528-7

Neu auf dem Markt: die LTE 185 528-7 als HO Modell 1:87 von Piko Bezugsquelle für Graz:



LTE Büro, 8020 Graz, Reininghausstraße 3

Preis: € 75.-, kein Versand, Barzahlung bei Abholung

## Aktuelle Termine 2005

**26.02.2005:** GKB - Sportverein **Tagesschiausflug** auf das Nassfeld; Abfahrt Graz Köflacherbf 5:40 ; Bf Lieboch 6:00 Uhr.

**12.03.2005:** GKB – Sportverein **Tagesschiausflug** nach Ober-  
tauern; Abfahrt Graz Köflacherbf 5:40 ; Bf Lieboch 6:00 Uhr.

**18.03.2005:** **Einladung** zur GKB – Sportverein Jahreshauptversammlung im Sportheim, Friedhofg. 68, 2.St., Beginn: 15:30 Uhr.

**Es ergeht keine gesonderte Einladung!**

**01.05.2005:** Sonderfahrt mit 671 nach Lieboch

### IMPRESSUM

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

Medieninhaber: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH  
Hrsg.: Abt. G-PE-PR  
Redaktion: Dr. Herbert Moschitz  
**Anschrift alle:** Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH  
Direktion Graz,  
8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41

**Druck:**  
Koralpendruckerei  
Deutschlandsberg  
Auflage: 1820  
\_zx Drehzscheibe 19 -  
Februar 2005.doc

**Tel.:** +43 (0) 316 / 5987 – 311

**FAX:** +43 (0) 316 / 5987 – 15

**E-Mail:** [gkb.drehzscheibe@gkb.at](mailto:gkb.drehzscheibe@gkb.at)

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

