



70 JAHRE GKB – AUTOBUSBETRIEB

Mit Bescheid des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 11. Mai 1935 wurde der GKB die Genehmigung „zur Errichtung von Kraftfahrlinien zur Beförderung von Personen mit Kraftstellwagen“ erteilt und damit der Grundstein für einen Omnibusverkehrsbetrieb gelegt. Somit kann der 11. Mai zu Recht als Geburtstag unseres nunmehr 70 Jahre jungen Busbetriebs angesehen werden. Der Geschichte dieses Geschäftsbereichs der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH und seiner derzeitigen Organisationsform ist diese Ausgabe der Drehscheibe gewidmet.

Setra 415 GT-HD Bj. 2004



Weitere Themen dieser Ausgabe sind:

Geschichte des GKB Omnibusbetriebs.....	2	Der Zenit wird erreicht.....	5	GKB-Geschichte im Gedenkjahr 2005 (2.)	14
Der Anfang.....	2	Die Zeit der MAN.....	5	Die GKB stellt um (1950er bis 60er Jahre)	14
Es läuft wieder an.....	2	Die Schlankheitskur	6	LTE : Rollout im Siemens Werk Wien	15
Die amerikanischen Busse.....	2	Im Verkehrsverbund ins neue Jahrtausend.....	7	EB-TR Neue E-Triebfahrzeugführer	15
Die Anhänger der GKB.....	3	Das Neueste zum Schluss.....	7	Ganz Kurze Berichte	15
Von nun an geht's bergauf	3	Drehscheibe – Poster Nr.:02	8	Neuer Spruch in EB-TR	15
Die Büssing Ära beginnt.....	4	Die Kraftfahrlinien der GKB im Verbund	10	Dank und Anerkennung ausgesprochen.....	15
Die Busse von Ratten.....	4	Der GKB – Busbetrieb BB heute.....	11	„Krankmeldung“ – neu seit März 2005	15
Der Gelenkbus kommt.....	4	Kollektivvertrag 2005	12	BM Gorbach besuchte GKB	16
Die Erzbergziegen.....	4	1. Arbeitszeitregelungen	12	Aktuelle Termine.....	16
Die Büssing dominieren.....	5	2. Pensionsregelungen	12	G-FC Umbau Bahnhof Voitsberg.....	16
		3. Änderung der Betriebsvereinbarung.....	12	70 Jahre gehen nicht spurlos vorüber	16
		Bf Wies-Eibiswald Ein langer Zug.....	13	IMPRESSUM.....	16
		Kunst auf dem Zug einmal anders.....	13		



Geschichte des GKB Omnibusbetriebs

(Gekürzte und ergänzte Fassung eines Artikels aus "Omnibusspiegel" von Ing. Anton Reinbacher, 1992)

Der Anfang

1935 beschließt die GKB ihre Dienste als Verkehrsbetrieb auch auf der Straße, sowohl als Ergänzung wie auch als Zubringer zur Eisenbahn, anzubieten. Dem kam entgegen, dass die "Steirische Lastwagen- und Omnibusbetriebsgesellschaft m. b. H.", vormals "Zuckerschwert", in Köflach, sich in finanziellen Nöten befand und von der GKB übernommen werden konnte. **Der GKB-Omnibusbetrieb war geboren.** Die ersten Konzessionen umfassten die Linien Graz – Tobelbad – Köflach – Gaberl - Judenburg, Graz – Hitzendorf – Köflach - Pack, Graz – Söding - Mooskirchen, Mooskirchen - Lannach und die Linien von Köflach nach Ligist, Piber, Maria Lankowitz, Graden, Sankt Martin, Hirscheegg und Modriach. Im selben Jahr kam noch die Linie Voitsberg – Stallhofen - Geistthäl dazu. **Zum Jahresende 1935 bestand der Fahrpark aus 11 Bussen**, welche zumeist gebraucht übernommen worden waren. (5 Perl, 4 Saurer und 2 Austro Fiat.)

1938 wurden die Linien der österreichischen Kraftpost in die Reichspost eingegliedert. Im Zuge dieser Überführungen wurden privaten Linienunternehmern Ablöseangebote unterbreitet. Trotz der wirtschaftlich schweren Zeit zog die GKB der Ablöse eine Expansion vor. Sie übernahm zuvor schon zu Jahresanfang neben einigen kleinen Unternehmen auch das Kraftfahrlinienunternehmen "Strauß & Kortschak" in Stainz und mit diesem auch die Konzessionen für die Linien Graz – Stainz - Deutschlandsberg und von Stainz nach Sankt Stefan, Bad Sauerbrunn, Rassach und Preding, sowie von Preding über Jöss nach Leibnitz.

1939 wurde eine Linie zum Engelweingarten, einem Ausflugsziel in der Nähe von Stainz, eröffnet und in Graz wurde eine Garage im Hinterhof der Hotel Gastwirtschaft „5 Lärchen“ am Griesplatz gepachtet. Die Garage „5 Lärchen“ leistete bis Ende der 1980er Jahre, wo sie Einsparungen zum Opfer fiel, gute Dienste neben Unterstand und Pflege von Wagen auch als Umschlagplatz für Eilgutsendungen, als Ausgabestelle für Zeitkarten und als Informationszentrum.

1942 wurden die Linien Schwanberg Markt - Schwanberg Bahnhof und Schwanberg - Deutschlandsberg übernommen und man erreichte **erstmalig die Marke von 1 Million beförderter Personen** im Jahr. Und dies, obwohl die gefahrenen Kilometer mit ca. 550.000 um ca. 300.000 weniger waren als 1939 erzielt wurden. Der Krieg stellte auch die GKB vor erhebliche Probleme. Ersatzteile waren schwer zu bekommen und es mangelte an Treibstoff. Trotz des Umbaus mehrerer Busse auf Holzgasbetrieb musste die Anzahl der Kurse drastisch eingeschränkt werden. Um das Fassungsvermögen der Busse zu erhöhen, kam es **1942** zur Beschaffung der ersten Personenanhänger. Als Zugfahrzeuge dienten die zwischen 1938 und **1943** beschafften Busse der Marken Austro Fiat, MAN, Gräf & Stift und Saurer. **1945** konnten bei einer Fahrleistung von ca. 250.000 km etwa eine halbe Million Fahrgäste befördert werden.

Es läuft wieder an

Die erste Zeit nach dem Krieg war für die GKB nicht minder schwierig. Dem stark steigenden Verkehrsbedürfnis sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr konnte man kaum gerecht werden, da man bis 1948 keine neuen Busse bekommen konnte und der bestehende Wagenpark mangels dringend benötigter Ersatzteile nicht immer voll einsatzfähig war. Nach Kriegsende behalf man sich einige Zeit mit zu Notomnibussen umgerüsteten Lastkraftwagen. 1945 wurde der Betrieb auf der Linie Preitenegg - Twimberg - Wolfsberg und 1948 Twimberg - Obdach - Judenburg aufgenommen. Beide Linien,

sowie das Teilstück Gaberl - Judenburg, wurden jedoch 1951 zugunsten der Post aufgegeben, wofür man von der Post die Linien Wies - Soboth und Wies - Gleinstätten - Deutschlandsberg abgetreten bekam. **1947** befuhr man erstmals die Linie Wies - Wiel und auch die Linie Wies - Steyeregg - Schwanberg und ab **1948** bediente man das Sulmtal auf der Strecke Gleinstätten - Leibnitz. **1949** errichtete man auf dem Gelände der Eisenbahnwerkstätte am Graz Köflacherbahnhof eine Autowerkstätte. Not und Mangel einerseits, sowie eine leistungsfähige Werkstätte andererseits ließ die GKB in den ersten Nachkriegsjahren zum Karosseriebauer werden. Man versah drei verfügbare Fahrgestelle mit Busaufbauten. Da die Werkstätte bis dahin nur Erfahrungen mit Eisenbahnwagen hatte und man sich bei der Bemessung der Aufbauten an den Waggons orientierte, geriet der erste Aufbau zwar recht robust, aber leider auch viel zu schwer. Der zweite Aufbau gelang bereits weit besser und der dritte Aufbau konnte bereits als rundum gelungen bezeichnet werden. Ein weiterer Eigenbau unterblieb dann jedoch, da ab 1948 wieder Busse lieferbar waren. Der Wagenpark zählte **1948 23 Busse**. Neben Saurer verschiedener Baumuster, sowie Perl, Austro Fiat, Borgward, Ford und Opel Blitz, welche allesamt im Laufe der Fünfzigerjahre ausgemustert wurden, gab es auch einige Busse, welche bis weit in die Sechzigerjahre ihren Dienst versahen. Bis 1964 stand ein MAN MP, welcher vornehmlich als Anhängerzugwagen eingesetzt wurde, der Dienststelle Stainz zur Verfügung. Jeweils vom Baujahr 1939 waren 2 Daimler Benz O 3750, welche bis 1966 (Wg 10) bzw 1967 (Wg 13) liefen, und 2 Gräf & Stift V7D, wovon Wg 26 bis 1970 lief und Wg 11 nach der Ausmusterung 1968 weitere 4 Jahre ein Dasein als Unfallwagen (Hilfslastkraftwagen für Eingelagungen usw.) fristete. Da Gräf & Stift die Motore für diese Busse in Lizenz von Daimler Benz fertigte, so konnten im Tauschfalle die 120 PS starken Motore mit 105 mm Bohrung und 140 mm Hub freizügig in beiden Typen verwendet werden. Und getauscht wurde damals häufig, da die Motore allesamt keine allzu lange Standzeit aufweisen konnten. Wg 19, ein Gräf & Stift 120 - O vom Baujahr 1941, welcher in den letzten Jahren meist von Graz über St. Bartholomä nach Geistthäl verkehrte, wurde erst im Jänner 1973 ausgemustert und verkauft. Er war der erste Bus, welcher mit einem Radio ausgestattet wurde, wobei ein wahres Unglück von Lautsprecher seinen Platz am Gepäcknetz fand.

Die amerikanischen Busse

Anfang der Fünfzigerjahre wurden gebrauchte amerikanische Busse vom Baujahr 1942 erworben. Es handelte sich dabei um Fahrzeuge mit dieselelektrischem Antrieb, wobei der 130 PS Motor mit dem angeflanschten einlagerigen Generator quer im Heck eingebaut war. Die Busse waren in selbsttragender Bauweise erstellt und besaßen zur Federung der Schwingachsen meterlange, längsliegende Drehfederstäbe. Sie boten je 45 Sitz- und 40 Stehplätze und waren damals die größten Busse der GKB. Der wegen seines Hercules-Motors als Hercules bezeichnete Bus, welcher wahrscheinlich ein Mack, möglicherweise auch ein Twin-Coach war, wurde 1950 und der Mack 1951 in Dienst gestellt. 1963 wurden die Busse verschrottet, wobei jedoch der Hercules zuvor schon etliche Jahre abgestellt war. Da die Busse mit ihren amerikanischen Abmessungen größer waren, als es das Gesetz erlaubte, durften damit nur einige besonders geschulte Lenker fahren.

Über den Hercules ist so gut wie nichts mehr bekannt, doch dürfte er einen Saurer F - Motor eingebaut bekommen haben.

Der Mack Bus erhielt, nachdem er vorerst die Hausfarbe "Drapp 413" eine graugelbe Lackierung, besaß, eine rot-graue Lackierung, wie sie der 1953 gelieferte Uerdingen Schienenbus "Roter Blitz", aufwies. Nach einem Motorschaden wurde der Mack - Motor durch einen Gräf & Stift Zweitaktmotor ersetzt. Dieser Motor entwickelte einen infernalischen Lärm, welcher zur Verbannung des Busses aus



Graz führte. Das Einsatzgebiet beschränkte sich hierauf auf den Städteverkehr zwischen Köflach und Voitsberg, sowie auf die Anschlusslinien Köflach - Pichling – Maria Lankowitz - Köflach und Voitsberg - Bärnbach. Da der Bus dabei stets mit "Städteverkehr" beauftragt war, wurde er von der Bevölkerung einfach als der Städteverkehr bezeichnet. Da der Zweitaktmotor unverbranntes Öl in den Auspuff gelangen ließ, musste der Auspuff regelmäßig ausgebrannt werden. Trotz gewissenhafter Wartung kam es immer wieder zu Auspuffbränden. Schließlich wurde ein 160 PS V8-Motor der Type Saurer 1H eingebaut. (Foto unten: Mack Bus)



Erwähnt werden muss hier noch ein Jeep mit langem Radstand und Kleinbusaufbau, welcher kurze Zeit als Bus und späterhin als Unfallwagen Verwendung fand.

Die Anhänger der GKB

Neben einigen sowohl ein- als auch zweiachsigen Gepäckanhängern für die Postbeförderung, waren bei der GKB bis 1985 auch Anhängerwagen für den Personentransport vorhanden. Ursprünglich kam eine Kugelkopfkupplung mit Kugel an der Deichsel und Kugelpfanne am Zugfahrzeug zur Anwendung, doch in den Sechzigerjahren wurde auf die doppelt so sichere Kugelkopf-Flächenkupplung umgerüstet. Die Anhänger trugen Nummern, welche entgegen den Busnummern, mit den Kennzeichen in keinem Zusammenhang standen. A 1 war ein sehr kleiner Anhänger, welcher wahrscheinlich aus Fragmenten selbst aufgebaut wurde, da die Fahrgestellnummer auf einen Eigenbau hinweist. Welche Teile dabei von Kässbohrer herührten, ist nicht mehr bekannt. Die ältesten Anhänger, A3 und A4 waren gleichzeitig die formschönsten und wiesen eine äußerst saubere Verarbeitung auf. Die sechsfach bereiften Anhänger wiesen eine Achsschenkellenkung auf. Ebenfalls über eine Achsschenkellenkung verfügte der achtfach bereifte A5 der ersten Besetzung. Der Lohner - Anhänger A2, sowie die Kässbohrer Anhänger A6, A7 und A8 gehörten bereits der Generation von Kriegsanhängern an und verfügten neben achtfacher Bereifung über eine Drehschemellenkung. (Foto unten: Anhänger A5)



Diese primitive Bauart bot jedoch die besten Voraussetzungen für eine kostengünstige Generalreparatur. Im Zuge dieser Arbeiten wurde von der Fa. Schemitsch, einem Spezialisten für Fahrgestelländerungen und Kranaufbauten, das Fahrgestell aufgearbeitet, wobei auch neue Achsen eingebaut wurden. Von der Fa. Trummer, welche sich heute auf Kasten- und Getränkeaufbauten für Lkw spezialisiert hat, wurde ein neuer Aufbau gefertigt. Die Anhänger A9 und A10 waren sechsfach bereift und hatten Achsschenkellenkung. A10 wurde bereits in roter Farbgebung ausgeliefert. Bei beiden Anhängern wurde das werksgarantierte Eigengewicht überschritten. Doch wie man sieht, wurden die umgebauten Kriegsanhänger genau so schwer. A5, zweite Besetzung, wies bei vierfacher Bereifung ebenfalls Achsschenkellenkung auf. Er wurde von den ÖBB erworben. Ebenfalls ursprünglich bei den ÖBB lief A2, welcher über das Busunternehmen Heribert Matzer seinen Weg zur GKB fand.

Von nun an geht's bergauf

1948 konnten erstmals nach dem Krieg neue Busse beschafft werden. Von den 10 bestellten Bussen wurden 2 (Wg 32, 35) noch im selben Jahr und weitere 8 (Wg 31, 36 - 42) im Jahre 1949 geliefert. Es handelte sich dabei um Saurer der Type BT 4500. Der sechszyklindrige Motor mit 4 Ventilen pro Zylinder und 110 mm Bohrung und 140 mm Hub leistete 115 PS. Alle Busse verfügten über die Kugelpfanne für die Kugelkopfkupplung der Anhänger. Die Karosserie stammte, wie bei Saurer bis zur Aufnahme des eigenen Karosseriebaues üblich, vom Karosseriewerk Rohrbacher, welches seinen Sitz gleich neben den österreichischen Saurewerken in Wien hatte. Diese Busse mit der langen Motorhaube bildeten längere Zeit das Rückgrat des Busbetriebes.

1950 durfte man sich vor einer Beschaffungspause von 3 Jahren abermals über 4 neue Busse freuen. Es waren Saurer vom Baumuster 5GFU "Komet". Wg 48 und 49 verfügten über den neuen F-Motor mit 125 PS, Wg 57 und 58 über den Motor FA mit mechanischem Lader, um Bergstrecken, wie etwa auf die Pack flotter befahren zu können. Doch der Motor hielt die Aufladung nicht aus und so wurden die Lader bald ausgebaut. Der Lastwagenpark der GKB verfügte über eine größere Anzahl von Saurer 6GAF Allrad-Lkw mit F-Motoren. Diese Lkw hatten schwierige Einsatzbedingungen in der Holzbringung und als Kipper im Schotter- und Gesteintransport sowie im Kohlebergbau. Die Motorschäden häuften sich dem gemäß. Da ein neu servierter Motor eine solche Belastung nicht aushielt, wurden die Motore zuerst in Komet Busse eingebaut und erst nach einer gewissen Einfahrzeit in einen Lkw rückgebaut. Erst nach der Installation eines Motorprüf- und Einlaufstandes konnte dieses Motorkarussell beendet werden. 1954. wurde der Werksverkehr für die Kumpel von Karlschacht (bei Köflach), Oberdorf (bei Bärnbach) und Zangtal (bei Voitsberg) aufgenommen. Kurse zu diesen Gruben und Tagbauen wurden von Maria Lankowitz, Ligist und Berndorf in Verkehr gesetzt. Im selben Jahr wurde auch die Kraffahlinie Deutschlandsberg - Glashütten übernommen. Da damals die Straße noch nicht ausgebaut war und Steigungen von 27% aufwies, beschaffte man 2 Saurer 5GAO-Allradomnibusse (Wg 53 und 54). Diese Busse mit nur 8,6 m Länge, einer Breite von 2,35 m und einer beachtlichen Höhe von 3,25 m besaßen einen zuschaltbaren Vorderradantrieb, aber, wie alle noch folgenden Allradbusse, keine Differentialsperre. Die Busse hatten 30 Sitzplätze und 14 Stehplätze. Die Leistung der F-Motore betrug nun 130 PS. Weiters wurden noch 2 neue Komet (Wg 50 und 51) und ein Komet vom Baujahr 1952 (Wg 14) beschafft. 1955 wurde in Köflach am Bahnhof ein Betriebs-, Werkstätten- und Garagengebäude errichtet. Die bislang gemietete "Tunner-Garage" in einem Hinterhof mit schmaler Toreinfahrt konnte den Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Heute liegt sie überdies im Bereich einer Fußgängerzone. Den Neuzugang an Bussen stellten die Komet 30 und 52, so-



wie die Allradbusse 12 und 47 dar. 1956 wurde das Kraftwagenbetriebsgebäude am Stainzer Hauptplatz käuflich erworben.

Die Büssing Ära beginnt

1957 war für die GKB ein markantes Jahr. Zum einen wurden die ersten Büssing Busse geliefert und zum anderen versuchte man sich in der Fahrgestellmontage. Seit 1953 verkehrt auf der Eisenbahn der Schienenbus "Roter Blitz", welcher von Büssing U10 - Motoren angetrieben wird. Und so fand man zum Büssing Bus. 1957 wurden Wg 60 und 63 und 1958 Wg 61 und 62 geliefert. Die Busse vom Typ TU 11 mit 170 PS Leistung wurden als erste Busse in roter Farbgebung geliefert, nachdem bislang alle Busse in gelbgrau mit roten Kotflügeln und roter Brüstungsleiste gehalten waren. Zudem hatten die Büssing vorne und hinten zweiflügelige Innenfalttüren. Die Büssing bestachen vor allem durch ihren geringen Geräuschpegel und die absolute Motorlaufruhe. Obwohl es sich bei den Bussen um Überlandlinienbusse



handelte, wurden sie von der Bevölkerung gleichweg als Reisebusse eingestuft. So richtig zu schätzen lernte die Betriebsleitung die Busse jedoch erst viel später. Man erwartete spätestens bei 300.000 km einen Motorschaden, wie er ansonsten üblich war, und ließ sich bei 500.000 km von Büssing Technikern bestätigen, dass man es nicht mit einem Wunder zu tun hatte. Die Aufbauten stammten von Emmelmann und bestachen vor allem durch ihre gediegene Verarbeitung. Deshalb blieb man bei den Aufbauten für Büssing Fahrgestelle mit einer Ausnahme dem Hause Emmelmann treu. Die Busse vom Baujahr 1958 erkannte man leicht an den etwas tiefer gezogenen Windschutzscheiben. So gerne man weitere Büssing beschafft hätte, allein die trotz stark steigender Beförderungszahlen eher geringen Erträge ließen dies nicht zu. Zudem standen noch etliche Kriegs- und Vorkriegsbusse der Marken Saurer, Opel und Austro Fiat zur dringenden Erneuerung an. Da tat man einen tiefen Griff in die Trickkiste und baute sich die Busse, als Hauptreparatur deklariert, eben selbst. Das Fahrgestell wurde in der eigenen Werkstätte montiert und den Aufbau besorgte die Fa. Trummer, teils unter Mitwirkung eigenen Personals. So gelangte man zu 10 neuen Saurer Komet. Wg 56 wurde noch 1957 fertig, Wg 15, 27 und 28 folgten 1958. Wg 17, 22 und 24 von 1959 wiesen bereits gebogene Windschutzscheiben und eine vierflügelige Falttüre vorne auf. 1960 wurden neben Wg 20 auch noch die verkürzten Wg 23 und 33 gebaut. Hatten alle anderen Komet einen Radstand von 5800 mm, so wiesen diese 2 Busse einen Radstand von nur 5000 mm auf, sodass sich die Länge, von ca. 10,3 m auf ca. 9,3 m und die Sitzplatzzahl von 37 auf 33 verringerte. Alle 10 Saurer 5GFU wurden in gelbgrau mit roten Kotflügeln lackiert. 1958 konnte man die neuerbaute Garage in Stainz beziehen.

Die Busse von Ratten

1960 wurde der Werkverkehr von Ratten über das Alpl nach Kindberg aufgenommen. Es galt dabei die von der Schließung des Kohlebergbaues in Ratten betroffenen Kumpel zu ihrem neuen Arbeitsplatz im Rohrwerk der Vöest-Alpine in Kindberg und wieder zu-

rück nach Hause zu befördern. Die GKB, als damalige Vöest-Alpine Tochter, führte den Betrieb und stellte, ausgenommen einen Reservebus in den letzten Jahren, nur die Lenker. Die blassgrün / hellelfenbein lackierten Busse stellte das Werk Kindberg zur Verfügung. Die Garage in Ratten befand sich im alten Stolleneingang, direkt unter dem Hallenbad. Zur Betriebsaufnahme wurden 2 Saurer 5GFU und ein Allradbus Saurer 5GAF/0, welcher bei einem Radstand von 5 m eine Länge von 9m und 34 Sitzplätze aufwies, beschafft. Alle 3 Busse verfügten über den 130 PS starken F-Motor. Ein 5GFU ersetzte 1975 den GKB Wg 24 und tat dort noch 2 Jahre in grünem Kleid seinen Dienst. 1973 und 1974 wurde zum Ersatz der 5GFU je ein Mercedes Benz 0 302 11 RUN beschafft. Mit Klappsitzen im Mittellgang boten sie 55 Sitzplätze. Die Motore mit einer Leistung von 192 PS erwiesen sich auf der steilen und kurvigen Alpl Bergstraße als besonders wirtschaftlich und begnügten sich mit nur 28 l Diesel pro 100 km. Der Allradbus diente noch bis 1981 als Reservebus und wurde dann von einem GKB BS 110 abgelöst. 1986 wurde der Verkehr über das Alpl vom Werk Kindberg an einen privaten Busunternehmer vergeben, womit zu Silvester 1985 ein Kapitel GKB Busgeschichte zu Ende geschrieben war.

Der Gelenkbus kommt

1962 konnte man sich wieder über 2 Büssing freuen. Wg 64 und 65 glichen äußerlich, abgesehen von der fehlenden Sonnenblende und dem zusätzlichen Luftgitter an der Front ihren Vorgängern, nannten sich jedoch 13R U11 und verfügten über 192 PS, die Sitze hatten Kopfstützen und die Hinterachse wurde über Luftfederbälge abgestützt.

1963 wurde von den ÖBB ein Saurer BT 4500 vom Baujahr 1949 mit Falttüre vorne, erworben (Wg 21). Im selben Jahr kamen die ersten Gelenkbusse. Es waren dies Wg 86,87 und 88, Büssing 13R U11 mit Nachläufern von Schenck. Sie waren voll luftgefedert und hatten ein Kleid von Aluminium. Zum Rot trugen die Busse nun ein Dach von moosgrauer Farbe. Einige Jahre waren die Gelenkbusse noch mit Schaffnern besetzt, bis die Almex Geräte eingeführt wurden. Einen eigenen Schaffnerplatz gab es bei der GKB jedoch nie. Die 3 Innenfalttüren waren am Motorwagen vorne und in der Mitte, sowie am Nachläufer ganz hinten angeordnet. Bei 16,5m Länge zählte man 69 Sitzplätze. Der vierte Gelenkbus derselben Type (Wg 89) wurde ein Jahr später geliefert. Dazu kamen noch 2 Büssing 14R U11 (Wg 66 und 67) sowie Wg 25, ein Saurer BT 4500 vom Baujahr 1949. 1965 kamen weitere 2 Büssing 14R U11, Wg 68 und 69_s welche sich von ihren Vorgängern nur durch verglaste Dachluken unterschieden.

Die Erzbergziegen

1964 wurde am Steirischen Erzberg der Werkverkehr mit Bussen eingeführt. Vordem waren die Bergleute mit einem Schrägaufzug auf den Berg befördert worden. Neben der ehemaligen Talstation wurde eine Garage errichtet und die Lenker fanden in der Talstation Räumlichkeiten. Neben der Arbeiterbeförderung wurden auch die Besucherfahrten zu den Erzbergführungen übernommen. Da die teils steilen Straßen am Erzberg keinen Belag aufwiesen und nur durch Fahrten des Straßenhobels und des Wassersprengwagens instandgehalten wurden, entschloss man sich für einen Betrieb mit Allradbussen und Anhängern. Anhänger waren durch die Beschaffung von Gelenkbussen frei geworden und als Busse beschaffte man vorerst 6 Stück Saurer 5GA 4 F-OL, wovon Wg 00, 01 und 02 1964 und Wg 03, 04 und 05 1965 geliefert wurden. Bei 5,4 m Radstand und 10,3 m Länge boten die Busse 37 Sitzplätze. Der 4F-Motor leistete 200 PS. Neben diesen Bussen kamen auch noch die anderweitig entbehrlichen kleinen 5GAO zum Einsatz, welche jedoch nur solo fuhren. 1969 wurde Wg 02 (Zweitbesetzung, Erstbesetzung erlitt bei einer Leerfahrt einen



Absturz mit Totalschaden) geliefert und 1970 kamen Wg 06 und 07 hinzu. Diese 3 Busse wiesen gegenüber der Erstserie einige Änderungen auf. Das Getriebe und die Vorderachse waren stärker und für die Feststellbremse gab es nun Federspeicher. War vordem der Allrad zuschaltbar, so war nun der Allrad über einen sperrbaren Ausgleich permanent eingeschaltet. Nach der beginnenden Ausmusterung der Saurer kamen auch Büssing, Mercedes und MAN zum Einsatz. Den Saurer und Büssing konnte der aufgewirbelte Staub nicht viel anhaben, da sie die Luftansaugung jeweils ganz vorne hatten, doch bei den Heckmotorbussen führte dies zu Problemen. Die MAN Wg 23 und 26, welche bis zuletzt am Erzberg fuhren, wurden daher mit speziellen Luftfiltern ausgerüstet. 1991 endete der Einsatz am Erzberg für die GKB. Von den Allradbussen ist heute nur mehr Wg 02 als Unfallwagen vorhanden. Wg 00 verkehrte von 1980 bis 1987 und Wg 07 von 1987 bis 1991 als Bus mit Paketpostabteil zwischen Preding-Wieselsdorf und Stainz. Wg 00 bekam für die leichtere Ladetätigkeit eine zweiflügelige Hecktüre und Wg 07 einen Rollladen eingebaut. (Foto unten: Saurer mit Anhänger am Erzberg)



Die Büssing dominieren

1967, im Jahr der Einstellung der Sulmtalbahn, wurden abermals 2 Büssing 14R U11 beschafft. Diesmal entschied man sich jedoch für einen Aufbau von Gräf & Stift. Doch diese Busse stellten einen Rückschritt dar. Verfügten, ausgenommen die Allradbusse, alle seit 1963 beschafften Neufahrzeuge über eine Luftfederung, so wurden Wg 70 und 71 mit Schichtblattfedern geliefert. Außerdem hatten die Sitze wieder Haltestangen anstelle eines Kinnschutzes. Doch 1968 lieferte wieder Emmelmann die Aufbauten für Wg 72 und 73. Es dürfte sich dabei wohl um eine der schönsten Aufbauformen handeln, die Emmelmann je schuf. 1969 konnte man als Zugang 4 Büssing Präsident Verbund, Wg 74 bis 77, verzeichnen. Der Aufbau glich bis auf einige Leisten dem der Vorjahreslieferung. Doch das Fahrgestell war komplett neu. Geänderte Bremsen, Luftfederung und Achsanlenkung, erstmals Federspeicher und vor allem der neue Motor U11D mit 210 PS. Weniger glücklich war man mit dem Getriebe AK6-80, welches sich in Verbindung mit einer Zweischiebenkupplung, mit welcher es immer Ärger gab, sich weit schlechter als das vordem verwendete Büssinggetriebe in Verbindung mit einer Einscheiben Zentralfederkupplung schalten ließ. Ein Wagen dieser Serie wurde nach seiner Ausmusterung an den Steirischen Herbst verkauft und im Rahmen dieses Kulturspektakels von Künstlern in Österreich und auch Italien bemalt. Auf seiner Kunsttour hatte der Bus im Kofferraum ein Bierfass und das Heck zierte ein Zapfhahn, woran sich Besucher laben konnten. Zum Schluss der Aktion wurden die Kunstwerke mittels Trennscheibe herausgeschnitten und versteigert. 1970 und 1971 wurden je ein gebrauchter Bus, und zwar ein Büssing 12R U7H vom Baujahr 1962 mit Außenschwingtüren (Wg 59) und ein Büssing 11R U7 vom Baujahr 1961 mit Drehtüren und Lenkradschaltung (Wg 58) beschafft. Abweichend von der Lackierungsnorm behielt Wg 58 sein weißes und Wg 59 sein schwarzes Dach. 1971 wurden auch gleich 7 Büssing BS 110, wovon Wg 78 und 79 als Modell T Einzelschalensitze und Wg 80 bis 84 als Modell N Doppelsitzbänke aufwiesen, in Betrieb genommen. Bei den Lenkern waren diese selbsttragenden, aluminiumbeplankten Busse wegen ihrer Wendigkeit und der guten Traktionseigenschaften im Winter beliebt. Doch ansonsten hatte man

viel Ärger. Der häufige Bruch der kurzen Wellen zwischen Ausgleichgetriebe und den seitlich verschraubten Untersetzungen fand bei den verstärkten Achsen erst nach einer Konstruktionsänderung sein Ende, und das Durchrosten der außenliegenden Ölleitungen hatte so manchen Triebbling auf dem Gewissen. Durch Anbringung eines Hitzeschildes zwischen Auspufftopf und Luftfederbalg musste man letzteren gegen das häufige Zerplatzen wappnen. Die Fahrgastraumheizung zählte zu den Herausforderungen für Umbautüftler und das Wegrosten der tragenden Profile unter dem kompakt verleimten Fußboden sorgte für eine gute Auslastung der Werkstätte. So nebenbei musste man auch noch alle linken Hauptträger im Heck erneuern oder verstärken, wollte man nicht den 210 PS starken U11D samt dem nun synchronisierten Getriebe verlieren. Doch trotz all dieser Probleme trugen 3 Busse nach ihrer Ausmusterung bei der GKB späterhin noch die Hauptlast des Linienverkehrs bei der Fa. Tropper.

Der Zenit wird erreicht

Mitte der Sechzigerjahre war ein erster Höhepunkt in der Zahl der beförderten Personen erreicht. Man zählte **5,5 Mill. Fahrgäste**. Doch nun forderte der rasch wachsende Individualverkehr seinen Tribut und die Fahrgastzahlen sanken. Eine Trendwende konnte erst zu Anfang der Siebzigerjahre mit der Einführung der Schülerfreifahrt herbeigeführt werden. Man erreichte damals sogar mehr als 6 Mill. beförderte Personen, ehe es wieder zum Fahrgastschwund kam. Für Aufschwung sorgte auch die Aufnahme des Arbeitergelegenheitsverkehrs für das Siemens Werk in Deutschlandsberg. Das Werk wurde mit 4 Kursen, und zwar Stainz - Gams – Deutschlandsberg, Stainz - Preding – Deutschlandsberg, Wernersdorf - St.Martin – Deutschlandsberg und Oberhaag - Schwanberg – Deutschlandsberg bedient.

Die Zeit der MAN

1972 wurde der Linienast Hitzendorf-Aichstern-Reitereg-Neudorf der Linie 2 eingegliedert. Bislang hatte ihn die Fa Schramke im Zuge der fast GKB - parallelen Linie Graz - Södingberg bedient. Im selben Jahr bekam die GKB ihre ersten Stülb. Wg 40 bis 43 nannten sich MAN 750 HO SU. Die 1973 gelieferten Wg 44 bis 47 waren so ziemlich bauartgleich, nannten sich jedoch SU 230. Bis auf anfängliche Probleme mit den Zylinderlaufbüchsen bewährten sich diese Busse gut. Als einzige Schwachstelle zeigte sich, wie bei allen MAN, die reparaturaufwendige Einzelaufhängung der Vorderachse. 1972 wurde auch der Gelenkbus Wg 90, ein Setra SG 180, gekauft. Die Lenker waren von diesem Bus einfach begeistert, er war an Handlichkeit und Bedienerfreundlichkeit kaum zu überbieten, höchstens von den späterhin noch zu liefernden Setras. Anfänglich hielt der Bus jedoch die Werkstätte mit seinen Kinderkrankheiten ganz schön auf Trab. Als Antrieb diente ein Büssing U12 mit einer Leistung von 225 PS. Erst ein Umbau des Luftfilters, welcher den Einlass in der Staubzone hinter dem rechten Vorderrad hatte, brachte den U12 auf akzeptable Laufleistungen. Ständigen Tausch erforderte, gleich wie bei Wg 91, das .Ausgleichgetriebe. Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass es noch immer baugleich mit jenem der TU11 aus 1957 war. Der 1973 gelieferte Gelenkbus Wg 91 von der Type Büssing BSE 180 N wurde bereits von MAN geliefert. Abgesehen vom schwachen Ausgleichgetriebe und der für das hohe Gewicht etwas mickrigen 210 PS, war er ein sehr gutes Fahrzeug. Er lief nach dem Ausscheiden bei der GKB noch bis zur Übernahme durch die Fa. Watzke bei der Fa. Lind in Kainach im Schülerverkehr. 1974 wurden 6 Gräf & Stift GSL 230-45 und ein Gräf & Stift GSR 230-53 beschafft. Die kleinen GSL 230 (Wg 10 bis 14 und 16) wurden nach der Abstellung von Saurem für die Linien auf engen Bergstraßen benötigt. Wg 34 war der erste richtige Reisebus bei der GKB. Die mit MAN Komponenten erbauten Wagen waren gut brauchbar, doch das Fehlen jeglicher



Rostschutzmaßnahmen erforderte ständig teure Ausbesserungen.

1975 wurde ein Reisebüro eingerichtet. Neben dem Linienverkehr hatte der Ausflugs- und Reiseverkehr ständig zugenommen. Obwohl man damals, vom GSR 230 abgesehen, nur Linienbusse besaß, konnte man sich wegen der Beliebtheit der Lenker, welche im Rufe besonderer Zuverlässigkeit standen, gegenüber dem Wettbewerb gut behaupten. Aus dem Angebot im Gelegenheitsverkehr entwickelten sich die geführten Wanderfahrten sowie die Bäder- und Einkaufsfahrten ins benachbarte Ausland zu wahren Rennern.

1976 war der Beginn des Gemeinschaftsverkehrs mit der Fa. Dengg, welche vordem die Linie Graz - Köflach eigenständig parallel zur GKB bedient hatte. Nach der Schließung der Kohlengrube in Bergla begann der Werkverkehr von Bergla nach Köflach / Karlschacht, welcher bis 1991 Bestand hatte. Dafür wurde Wg 29, ein Gräf & Stift GSL 240/60 beschafft. Mitte des Jahres wurden von Steyr, welche damals die Vertretung innehatten, 5 Daimler Benz O 307 geliefert, wovon Wg 35 und 36 Ausflugsbestuhlung und Wg 37 bis 39 Linienbestuhlung aufwiesen. Ob ihrer niedrigen Bauweise konnten diese Busse auf einigen Bergstrecken nicht eingesetzt werden, da sie in steilen Spitzkehren mit dem Unterbaugerippe auf der Straße aufliefen. Bestechend hingegen waren der geringe Reparaturaufwand, der niedrige Treibstoffverbrauch und der sehr wirksame Korrosionsschutz. Als enttäuschend war jedoch der Versuch zu werten, für diesen Standardbus (!) Ersatz für eine geborstene Seitenscheibe zu erwerben. An Originalteilen gab es nur Fehllieferungen, erst der Versuch mit Beistellung einer Musterscheibe brachte, allerdings bei der ÖAF, den gewünschten Erfolg. (unten: MB O 303)



In den folgenden Jahren wurden insgesamt 22 MAN SU 240 angeschafft, welche fast 2 Jahrzehnte das Rückgrat im Linienverkehr bildeten. Von **1977** an wurden in Etappen Wg 17 bis 23, Wg 24 bis 26, Wg 48 bis 52, Wg 53 bis 56, Wg 57 und 58 und letztlich 1982 Wg 59 in Dienst gestellt. Und wieder war eine Neuerung festzustellen: Alle Busse verfügten über eine Wirbelstrombremse vom Typ Telma Fokal 155. Fortan wurden, mit Ausnahme von Wg 28, alle Busse mit einer verschleißlosen Zusatzbremse geordert. 1978 wurden noch ein MAN SG 220 (Wg 92) mit leider nur 240 PS und für die Belegung des Reiseverkehrs 3 MAN SR 240 (Wg 30 bis 32) gekauft. Der Verzicht auf Deckenluftkanäle bei den SR brachte jedoch Ärger mit der Fahrgastraumbelüftung und damit wieder eine rege Basteltätigkeit. In Wg 92 wurde erstmals eine Voith Strömungsbremse eingebaut. Beginnend 1979 mit den Wg 93 und 94 und darauf mit Jahresabständen für die Wg 95 bis 97 kam es zur Beschaffung der Gelenkbusse vom Typ Gräf & Stift GSGU 280 M18. Die Telma - Bremse vom Typ Fokal F 170 erwies sich weit standfester als die Type in den SU und überdies wurden die Busse erstklassig rostschutzbehandelt, sodass nun das Gerücht, dass man sich einem Gräf & Stift nur nach Erhalt einer Tetanusimpfung nähern dürfe, endgültig ausgedient hatte. **1981** wurden weiters ein Daimler Benz O 309D (Wg 28) für den Schülerverkehr auf gewichtsbeschränkten Gemeindestraßen und ein MAN SR 280H vom Baujahr 1979 (Wg 33) erworben. Wg 33 behielt seine weiße Lackierung mit schwarzen und roten Streifen. Verkauft wurde er, nachdem einen Vandalenakt eines Häfenurlaubers sämtliche Scheiben demoliert worden waren. **1982** erhielt man mit Wg 27,

einem SR 280H vom Baujahr 1981, den ersten Bus mit Klimaanlage. Seine silbergraue Lackierung mit Absetzstreifen blieb und diente als Vorbild für Wg 09, einen MAN SR 280H, welcher 1983 geliefert wurde. **1982** wurde auch ein Gräf & Stift GSUH 2440 M10 übernommen. Dieser Bus befuhr bis zur Auflassung auch den Streckenteil Köflach - Krenhof - Bergwirt - Jägerwirt - Graden. Diese ab Krenhof steile und kurvenreiche Straße war besonders im Winter sehr schwierig zu befahren. Doch erst später entdeckte man, dass dieser Bus mit einer Differentialsperre ausgerüstet war; alles war vorhanden, bis auf den Schalter am Armaturenbrett, welchen man natürlich schleunigst nachrüstete. Einige Zeit lief dieser Bus auch im Arbeiterverkehr über das Gaberl. Seit 1978 bestand nach der Schließung der Grube Fohnsdorf der Arbeiterverkehr in das Köflacher Revier. Die stetig sinkende Zahl der zu befördernden Kumpel führte bereits **1988** zum Mietkauf eines Volkswagen - Busses mit 50 PS Dieselmotor, und 1990 musste auch dieser Verkehr eingestellt werden.

Ab **1982** hatte jeder Bus im Mietwagenverkehr eine Tafel mit einem schwarzen M auf gelbem Grund zu führen. Doch diese Tafeln gab es nur im Umfang der verliehenen Konzessionen. Da musste die GKB feststellen, dass sie für den Umfang ihres Gelegenheitsverkehrs viel zu wenig Konzessionen besaß. Neue Konzessionen waren nicht zu bekommen, so pachtete und kaufte man Konzessionen von anderen Unternehmen, um wieder uneingeschränkt im Sonderfahrtengeschäft tätig sein zu können. Von der Fa. Stegmüller, von welcher man 7 Konzessionen erwarb, übernahm man 1984 auch einen MAN SR 280H (Wg 08). Der Bus behielt seine Lackierung in creme-weiß mit braunen Streifen.

1983 wurde in Köflach eine Garage mit Platz für 10 Busse errichtet und 1984 die Autowerkstätte in Graz einer Modernisierung unterzogen.

Die Schlankheitskur

In der ersten Hälfte der Achtzigerjahre hatte der Wagenpark mit **73 Bussen** seine größte Ausdehnung gefunden. Schwindende Fahrgastzahlen, vor allem Vollzahler wurden immer rarer, sowie gegenüber den Kosten nachhinkende Tarife und Einnahmen zwangen das Unternehmen zu Einsparungen im Kursangebot, um die Relation von gefahrenen Kilometern zu den Erlösen in wirtschaftlich vertretbaren Grenzen zu behalten. Die Devise lautete daher weniger, aber komfortablere Busse, um das Ausflugsfahrtengeschäft als starkes Standbein zu fördern. Den ersten Wagen einer neuen Generation von Kombibussen stellte der **1984** gelieferte Setra S 215 RL (Wg 60) dar.



Außerdem wurde mit ihm eine neue Norm der Lackierung, elfenbein mit blutorangen Streifen, eingeführt, welche sich jedoch nur über den Lieferzeitraum von 10 Bussen aufrecht erhielt. Blutorange war seit etlichen Jahren das GKB-Rot, nachdem in den Jahren davor das Rot unterschiedliche Farbtöne aufwies. Der Setra in seiner Bauform erwies sich als sehr brauchbar, sodass man die 4 MAN RU 280 (Wg 61 bis 64) von **1985** nach seinem Muster orderte. Dass dies ein Fehler war, wurde spätestens dann offenkundig, als man den ebenen Wagenböden Podeste verpassen musste, um eine für Sonderfahrten



zumutbare Brüstungshöhe zu erreichen. Ein ebenfalls gelieferter Gräf & Stift GSGU 280 M16 (Wg 98) wies als GKB Sonderwunsch 3 Einfachtüren, einen Kofferraum im Nachläuferheck sowie eine Differentialsperre auf. 1986 trafen 3 Stück 10,5m lange O 303 KHP - L (Wg 87 bis 89), ein Setra S 210 HD (Wg 01), welcher in der Lackierung an Wg 27 angelehnt wurde, sowie mit Wg 99 als erster Schubgelenkbus ein Setra SG 221 UL ein.

War man mit den kleinen Bussen hochzufrieden, so bereitete der Gelenkbus anfangs durch die Tücken seiner langen, mechanischen Fernschaltung sowie die ständig knarrende Gelenkbremse einige Sorgen, konnte jedoch seine gute Eignung für den Gelegenheitsverkehr unter Beweis stellen. **1988** erwarb man 2 MAN AM 362 H (Wg 06 und 07) mit einem Aufbau von Automontaza in Laibach, welche man für den Reisebüro Turnusverkehr nach Griechenland benötigte, einen MAN 362 FRH (Wg 03) und einen MAN 292 FR (Wg 02), welcher vordem ein Jahr bei den ÖBB gelaufen war. Alle Busse wurden, teils mit Streifen, in weißem Lack geliefert und später auf die neue GKB Hausfarbe Karminrot mit weißem Dach und grauer Unterkante umlackiert. Mit Wg 04, einem MAN 362 FRH, erhielt man 1989 den ersten Bus mit Videoanlage. Dazu kamen noch 2 MAN 292 FR (Wg 10 und 11). Ab **1990** bereicherte ein MAN Helicon 400 den Wagenpark, welcher das Wunschkennzeichen G - KB 747 erhielt, denn nur Fliegen war noch schöner. Das Diamantblau mit Streifen in Verkehrspurpur, Himmelblau und Karminrot, in welchem "Jumbo" gehalten war, bekam nachträglich auch Wg 04 verpasst. **1991** kam es zur Enthebung von der Betriebspflicht der Kfz Deutschlandsberg - Glashütten und zu einer Erweiterung der Linie 30 um die Strecke St. Martin i.S. – Bf Bergla – Bf St.Peter – Wieden. **1992** wurden Wg 01, 04 und der Jumbo dem GKB-Reisebüro übergeben, welches sich zwischenzeitlich zur selbständig agierenden Tochterfirma gemauert hatte und durch die Übernahme der Fa. Dr. Tesch mit Kraftfahrlinien und Reisebüro in Mureck auf Expansionskurs eingeschwenkt war. Die Linien 5, 8, 21 und 35 wurden erweitert und der Stadtverkehr Deutschlandsberg durch zusätzliche Haltestellen und Streckenverläufsänderungen eingeführt.

Im Verkehrsverbund ins neue Jahrtausend

Ab **1993** wurde in der Steiermark der Verkehrsverbund eingeführt

und die GKB erweiterte die Linien 2, 8, 9 und 35 und investierte in neue Busse. So wurden **1993** noch 5 Solobusse der Marke Setra S 215 UL (siehe Foto unten: Aufstellung vor dem Schloss Eggenberg in Graz) angeschafft, **1994** folgten 3 weitere, sowie ein Gelenkbus Setra SG 221 UL und ein Solobus der Fa. Volvo. Auf der Strecke Graz-Köflach wird der Gemeinschaftsverkehr mit der Fa. Watzke begründet (davor mit Fa. Dengg) und die Linien 2, 20 und 24 erweitert.

Eine Erweiterung der Linie 30 erfolgte auch **1995** und dem entsprechend wurde auch angekauft: 3 Setra S 315 UL, 2 Setra S 315 H und noch ein Gelenkbus Setra SG 221 UL, während die drei Reisebusse mit dem Reisebüro an die Fa. Format Reisen verkauft wurden. **1996** und **1997** gab es keine Fahrzeugbeschaffungen. Mit dem neuen Vorstandsdirektor Mag. Franz Weintögl, er hatte mit 18.6.1998 die Geschäftsführung der GKB übernommen, wurde wieder ein starkes Investitionsprogramm gestartet. Noch im selben Jahr wurden 2 Solobusse B 10-400 (Volvo) und die ersten 4 Setra 319 UL mit 15m Länge angekauft und wieder 1 Reisebus Volvo B 12-600.

1999 folgte ein weiterer gleicher Reisebus und noch ein Setra 319 UL, sowie 4 Solobusse B10-400 von Volvo und 5 Solobusse 315 UL der Marke Setra. Auf der Linie 12 zwischen Edelschrott und Herzogberg kam es zur Enthebung von der Betriebspflicht. Die Linie 20 wurde dagegen um die Strecke Dlbjg – Bierhalle – Warmblick Halmbauer – Leibenfeld erweitert, Das Jahr **2000** erweiterte den Fuhrpark um einen weiteren 15m-Bus Setra 319 UL, 3 Setra 315 H. und noch 2 Setra 315 UL, von denen auch **2001** noch 2 Stück gekauft wurden, so wie 2 Setra 315 GT-HD. **2002** gab es keine Ankäufe, dafür eine Erweiterung der Linie 26 von Preding bis Lichtenegg Abzw. 3 Niederflurbusse der Marke Setra 315 NF wurden **2003** angekauft, 5 Volvo 8700 und ein Setra 319 NF, alle wurden einmalig im Verbunddesign lackiert und die Linie 35 um die Strecke Haselbach FF – Unterhaag erweitert.

Das Neueste zum Schluss

Im Jahr **2004** wurden 5 Stück Setra 315 UL angekauft und mit **23.12.2004** wurden 2 Stk. Setra S 415 GT-HD (siehe Titelbild) angemeldet, welche überwiegend im Sonderfahrtenbereich eingesetzt werden. Weiters 2 Stk. Setra S 317 UL, die eine neue Gattung innerhalb des Fuhrparks der GKB sind, da diese Fahrzeuge eine Fahrzeuglänge von 13,85 m (3-Achser) haben (siehe Fotoposter nächste Seite). Bisher hatte der Busbetrieb nur Fahrzeuge mit 12 m, 15 m und 18 m Länge.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Neufahrzeuge wurden die letzten Fahrzeuge der Baureihe Setra S 215 UL verkauft. Derzeit ist nur mehr ein Fahrzeug der Baureihe 200, und zwar ein Gelenkbus SG 221 UL in Betrieb bei der GKB. Dieser Gelenkbus wird Ende des Jahres **2005** gegen einen 15m 3-Achser Bus getauscht.

(Fotos: GKB-Archiv; Recherche der letzten 15 Jahre: Karoline Steiger (BB))

Wer noch mehr aus der Anfangszeit wissen möchte, dem sei die von Dr. Rainer Krafft-Ebing gestaltete Festschrift "50 Jahre Kraftwagenbetrieb GKB" ans Herz gelegt.





Setra 415 GT-HD Bj. 2004



Setra 319 UL Baujahr 1998



Setra 315 H Baujahr 2000



Setra 319 NF Baujahr 2003



AUF UNS FAHREN SIE AB

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

Sicher.
Pünktlich.
Zuverlässig.

Die GKB-Verkehrsbetriebe sind Ihr Verkehrspartner für den Westen.
Zu jeder Jahreszeit. Für jeden Bedarf.
Ab Graz, Nach Graz, Weststeiermark retour.
Auf Straße und Schiene. Sicher, Pünktlich, Zuverlässig.

Wir sind auch *Ihr Partner für Sonderfahrten.*

Teil./FAX: 03463/2335 (Stainz)

Teil./FAX: 03144/3569 (Köflach)

Teil.: 0316/5987-281, FAX 0316/5987-283 (Graz)



Setra 317 UL, Bj. 2004



Setra 315 NF

Baujahr 2003



Volvo B 12-600 Baujahr 1999

Volvo 8700

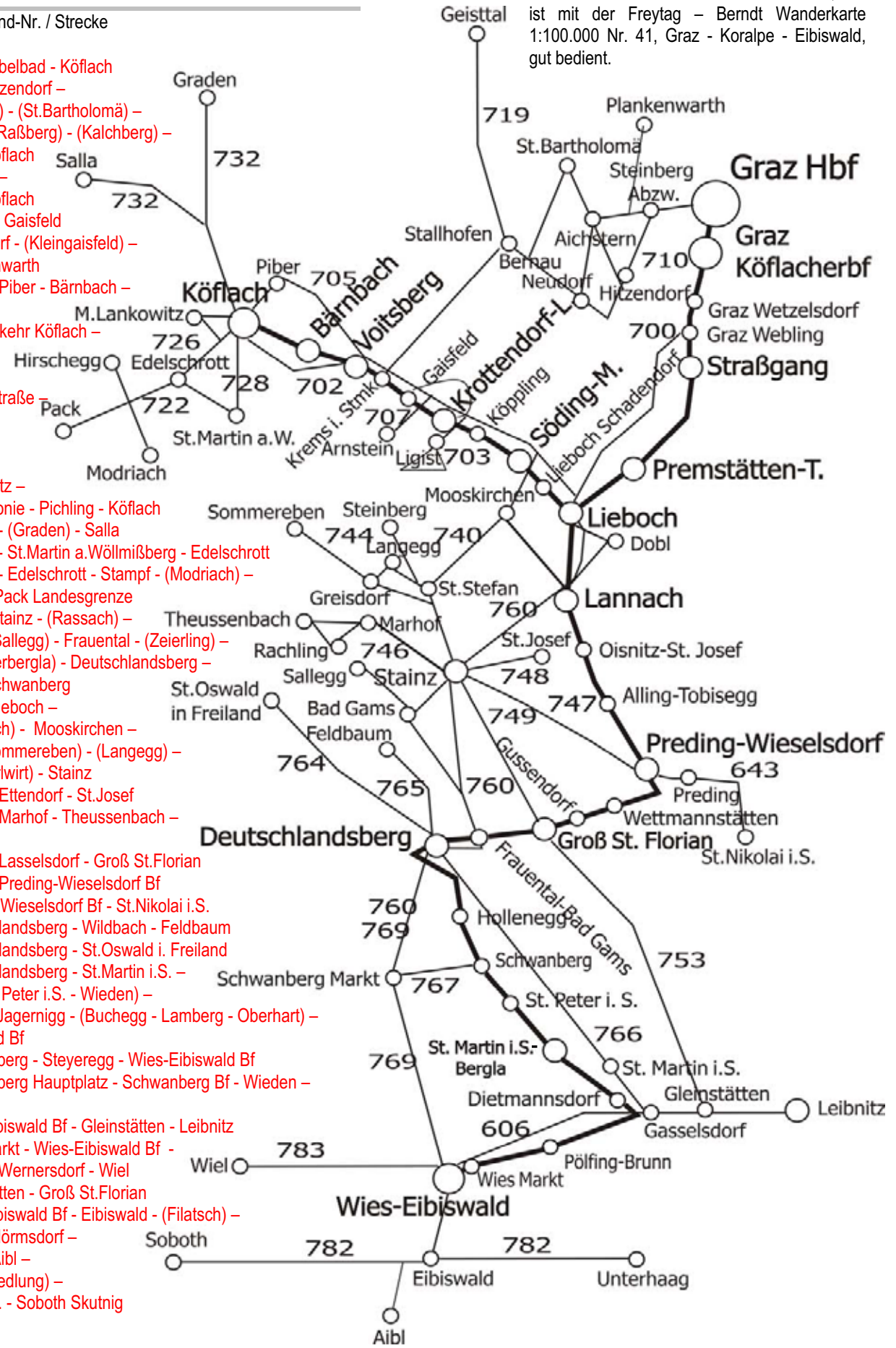


Die Kraftfahrlinien der GKB im Verbund

GKB-Linie / Verbund-Nr. / Strecke

- 1 / 700 / Graz - Tobelbad - Köflach
- 2 / 710 / Graz - Hitzendorf –
(Plankenwarth) - (St.Bartholomä) –
(Reiteregg) - (Raßberg) - (Kalchberg) –
Stallhofen - Köflach
- 3 / 719 / Geistthal –
Stallhofen - Köflach
- 4 / 707 / Arnstein - Gaisfeld
- 5 / 703 / Krottendorf - (Kleingaisfeld) –
Ligist - Grabenwarth
- 6 / 705 / Köflach - Piber - Bärnbach –
Voitsberg
- 7 / 702 / Städteverkehr Köflach –
Voitsberg
- 8 / 727 / Köflach –
Pichling Ringstraße –
Karlschacht –
Rosental
- 9 / 726 / Köflach –
Maria Lankowitz –
Puchbach Kolonie - Pichling - Köflach
- 10 / 732 / Köflach - (Graden) - Salla
- 11 / 728 / Köflach - St.Martin a.Wöllmißberg - Edelschrott
- 12 / 722 / Köflach - Edelschrott - Stampf - (Modriach) –
(Hirscheegg) - Pack Landesgrenze
- 20 / 760 / Graz - Stainz - (Rassach) –
Bad Gams - (Sallegg) - Frauental - (Zeierling) –
(Gleinz) - (Oberbergla) - Deutschlandsberg –
(Neuberg) - Schwanberg
- 21 / 740 / Graz - Lieboch –
(Dobl - Lannach) - Mooskirchen –
St.Stefan - (Sommereben) - (Langegg) –
(Steinberg Herlwirt) - Stainz
- 22 / 748 / Stainz - Ettendorf - St.Josef
- 23 / 746 / Stainz - Marhof - Theussenbach –
Rachling
- 24 / 749 / Stainz - Lasselsdorf - Groß St.Florian
- 25 / 747 / Stainz - Preding-Wieselsdorf Bf
- 26 / 643 / Preding-Wieselsdorf Bf - St.Nikolai i.S.
- 27 / 765 / Deutschlandsberg - Wildbach - Feldbaum
- 28 / 764 / Deutschlandsberg - St.Oswald i. Freiland
- 30 / 769 / Deutschlandsberg - St.Martin i.S. –
(Bergla Bf - St.Peter i.S. - Wieden) –
Gasselsdorf - Jagernigg - (Bucheegg - Lamberg - Oberhart) –
Wies-Eibiswald Bf
- 30 / 769 / Schwanberg - Steyeregg - Wies-Eibiswald Bf
- 31 / 767 / Schwanberg Hauptplatz - Schwanberg Bf - Wieden –
Moos - Korbin
- 32 / 606 / Wies-Eibiswald Bf - Gleinstätten - Leibnitz
- 33 / 783 / Wies Markt - Wies-Eibiswald Bf -
(Altenmarkt) - Wernersdorf - Wiel
- 34 / 753 / Gleinstätten - Groß St.Florian
- 35 / 782 / Wies-Eibiswald Bf - Eibiswald - (Filatsch) –
(Pitschgau – Hörmsdorf –
Unterhaag) - Aibl –
(Schwarzhofsiedlung) –
St.Oswald o.E. - Soboth Skutnig

Wer den topografisch interessanten Verlauf der GKB - Kraftfahrlinien auf der Landkarte nachvollziehen möchte, der ist mit der Freytag – Berndt Wanderkarte 1:100.000 Nr. 41, Graz - Koralpe - Eibiswald, gut bedient.



Der GKB – Busbetrieb **BB** heute

1990 kam **Peter Schartel** (Foto unten) zur GKB und er führte den Busbetrieb der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH durch die Umstrukturierungen des Unternehmens und in den Verkehrsverbund Steiermark. Zur Zeit fahren 43 modernste Busse rund 2 Millionen km und befördern dabei pro Jahr sechs Millionen Fahrgäste. Mit ihrer feuerroten Lackierung und dem markanten Blitzsymbol sind sie in der Verkehrslandschaft der Weststeiermark ein vertrauter Anblick und seit Generationen das Verkehrsmittel schlechthin für viele weststeirische Schüler, Studenten und Pendler, aber auch ein für Ausflugsfahrten (auf sie entfällt rund ein Viertel der Kilometerleistung) beliebtes Verkehrsmittel.

HM: Herr Prokurist Schartel, 15 der 70 Jahre, die der Busbetrieb der GKB heuer feiert, haben Sie wesentlich mitgestaltet. Wie geht es unserem Geburtstagskind?

Schartel: Danke, gut! Und das ist nicht nur eine Floskel. Der Busbetrieb der GKB hat zwar 70 Jahre wechselvolle Geschichte hinter sich, ist aber heute in jeder Hinsicht ein junger und agiler Unternehmensbereich der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH.

HM: Wie wird man mit 70 wieder jung?

Schartel: Indem man sich den Anforderungen der Zeit stellt und auf die Zeichen der Zeit schnell reagiert. Als ich 1990 von der GVB (Anm. d. Red.: „Grazer Verkehrsbetriebe“) zur GKB geholt wurde, hatte der Busbetrieb der GKB ein Minus von 10 Millionen öS und stand an der Kippe zur Auflösung. Es gab 58 Busse und rund 76 Personen, die in diesem Unternehmensbereich gearbeitet haben. Neuer Schwung wurde vom damaligen GKB Vorstandssprecher Mag. Dr. Peter Prochaska gefordert.

HM: Eine Aufgabe, die Sie persönlich natürlich gereizt hat?

Schartel: Sie war nicht leicht und natürlich eckt man auch an, wenn man Bewegung in ein Traditionsunternehmen bringen will. Aber wir haben früh angefangen zu denken wie ein privater Busunternehmer und die Konkurrenz Ernst genommen und als Dienstleister unsere Dienste, wo möglich, verbessert und unsere Leistungen gesteigert. Dass wir heute keine roten Zahlen mehr schreiben, eine moderne Fahrzeugflotte von 43 Fahrzeugen haben, die übrigens im Durchschnitt erst 4,1 Jahre alt sind, das ist nur mit vollem Einsatz aller 53 Teammitglieder des Busbetriebs möglich.

HM: Der Betrieb ist 70, die Busse sind durchschnittlich 4, wie alt sind die MitarbeiterInnen?

Schartel: Im bestem Alter – im Durchschnitt 44 Jahre und bestens motiviert. Wir haben erst vor wenigen Monaten mit allen Fahrern ein Fahrsicherheitstraining absolviert, welches bei allen Teilnehmern auf große Begeisterung gestoßen

ist und natürlich zusätzliches Selbstvertrauen und Sicherheit schenkt. Und sicher fahren ist im öffentlichen Personenverkehr ein wichtiges Argument.

HM: Wie viele Fahrer stehen eigentlich im **BB** zur Verfügung?

Schartel: Insgesamt sind im GKB-Busbetrieb mit meiner Person 53 MitarbeiterInnen beschäftigt. Hier am Graz Köflacherbahnhof sind wir 3 in der Verwaltung, 28 in der Betriebsstelle Köflach und 22 in der Betriebsstelle Stainz. Davon sind 44 Buslenker. Wir bedienen damit 28 Linien im Rahmen des Verkehrsverbundes Steiermark in der Weststeiermark und nach Graz. Dazu kommen speziell an den Wochenenden noch zahlreiche Ausflugsfahrten.

HM: Und wer sind die Fahrgäste?

Schartel: Hauptsächlich Schüler, deren Anzahl in den letzten 15 Jahren um 1/3 gesteigert werden konnten. Und dann Senioren, die sich lieber fahren lassen, als noch selber zu fahren. Um diese und neue Fahrgastgruppen bemühen wir uns besonders, da seit 1.1.2004 die Alteinnehmengarantie im Verkehrsverbund Steiermark gefallen ist und jetzt die tatsächlichen Fahrscheinverkäufe zählen.

HM: Post- und Bahnbus wurden in den letzten Monaten zusammengeschlossen und einige Linien des Postbusnetzes wurden privatisiert. Wie geht es dem GKB-Busbereich bei dieser Entwicklung?

Schartel: Wir beobachten das sehr aufmerksam, da einige Linien auch in unserem Einzugsbereich sind, aber die Verkaufsbedingungen und die Übernahme des Personals haben für uns diese Verkäufe uninteressant gemacht. Wir versuchen durch bessere Leistungen und Erweiterungen eigener Linien, verdichtete Haltestellen, professionelle Lenker etc. unser Angebot attraktiver zu machen und neue Kunden zu gewinnen.

HM: Im Eisenbahnbereich hat die GKB die Liberalisierung des Eisenbahnmarktes genützt und durch Beteiligungen und Tochterfirmen versucht, ihren Marktbereich auszuweiten. Ist im Busbereich auch mit einer Expansion zu rechnen?

Schartel: Zu rechnen immer. Aber wir schauen genau, ob es sich betriebswirtschaftlich auch rechnet. Das heißt, wenn wir den Bedarf an einer bestimmten Verbindung sehen, sind wir immer bereit eine Linie anzubieten. Leider ist die Bereitschaft der Gemeinden sehr gering sich an den Kosten zu beteiligen und den öffentlichen Verkehr ähnlich zu unterstützen, wie andere Bereiche. Dabei gibt es in vielen Bereichen sicher eine Umwegrentabilität, die aber bisher kaum beachtet wurde. Aber wir lassen nichts unversucht.

HM: Und wohin geht es in der nächsten Zukunft. Die Fahrer sind motiviert, die Busse modern! Gibt es überhaupt noch Wünsche?

Schartel: Immer! Die Betriebsstelle in Köflach kommt auch schon langsam in die Jahre und nachdem wir im Geschäftsjahr 2004 so knapp an der 7 Mio Euro Umsatzgrenze waren, wollen wir diese heuer noch überschreiten.

HM: Dazu wünschen wir alles Gute und viel Erfolg! Danke!



Karoline Steiger, **BB** - Sekretariat



Johann Wancura, **BB** - Kw Köflach



Friedrich Krug, **BB** - Kw Köflach



Manfred Krautner, **BB** - Sekretariat



Karl Malli, **BB** - Kw Stainz

BB

Leitung: Prokurist Peter Schartel

Tel.: 0316 / 5987 - 280

(Interview am 5.4.2005, HM)



Kollektivvertrag 2005

Der Kollektivvertrag 2005 wurde mit Wirksamkeit 1.1.2005 abgeschlossen und enthält Regelungen über Gehälter, Löhne und andere Entgeltbestimmungen, sowie Arbeitszeit- und Pensionsregelungen.

1. Arbeitszeitregelungen

Die Dienstdauervorschrift **P10 tritt außer Kraft**. An ihre Stelle treten kollektivvertragliche Bestimmungen aus der Dienst- und Besoldungsordnung der Bediensteten der österreichischen Privatbahnen (DBO) und die Betriebsvereinbarungen betreffend die Arbeitszeit.

Entfall WUZ, FUZ, TUZ

Der Winterurlaubszuschlag (**WUZ**) gemäß Punkt 9., der Feiertagsurlaubszuschlag (**FUZ**) gemäß Punkt 10. und der Turnusdiensturlaubszuschlag (**TUZ**) gemäß Punkt 11. der Urlaubsdienstanweisung Zl.: 546-P-85 treten mit Ablauf des 31.12.2004 außer Kraft.

Urlaubstage, die nach der alten WUZ Regelung im **Jahr 2004 erworben** wurden, konnten noch bis 31.3.2005 verbraucht werden.

Für Mitarbeiter, die planmäßig auch an Sonn- und Feiertagen zu einer Dienstleistung herangezogen werden soll künftig das gesetzliche Entfallprinzip zur Anwendung kommen. Zu diesem Punkt finden noch Verhandlungen statt. Über das endgültige Ergebnis werden wir umgehend informieren.

2. Pensionsregelungen

Pensionsbestimmungen „Beamte“ im alten Kollektivvertrag

Mit Kollektivvertragsänderung 2005 soll auf Grund der gesetzlichen Pensionsänderungen der letzten Jahre der § 130 lit. c der Dienstordnung, Versetzung in den dauernden Ruhestand, wie folgt geändert werden:

1. Beamte haben das Recht, in den dauernden Ruhestand versetzt zu werden:

c) *frühestens 18 Monate nachdem sie die Anwartschaft auf Ruhegenuss im Höchstausmaß erreicht haben.*

Ein solches Ansuchen kann rechtswirksam frühestens zwölf Monate vor dem beabsichtigten Wirksamkeitstermin der Ruhestandsversetzung gestellt werden.

Dies bedeutet eine Verlängerung der aktiven Dienstzeit um 18 Monate, jedoch sind Übergangsfristen vorgesehen.

Der bedingte Pensionsstichtag und Prozentwerte bei Berufsunfähigkeit und Invaliditätspension bleiben unverändert.

Weiters beträgt der für die Beamten des Ruhestandes der GKB gemäß dem Kollektivvertrag von 12.12.1968 in der jeweils gültigen Fassung für die Ermittlung der Höhe der Vergleichspension maßgebliche Pensionssicherungsbeitrag ab 01.01.2005 4,05 %, ab 01.04.2005 4,3 %, ab 01.01.2006 4,55% und ab 01.01.2007 4,8%.

Der Zuschlag (Grundbetrag der Haushaltszulage) gemäß § 22 Abs. 4 Ziffer 4 des Kollektivvertrages fällt ab 01.01.2005 weg.

3. Änderung der Betriebsvereinbarung betreffend die Gleitzeit

Ab 1.2.2005 gibt es auch eine Änderung der Gleitzeitregelung. Der Beginn der Gleitzeit wird von 6.00 Uhr auf 6.20 Uhr verlegt. Im Gegenzug dazu wurde der Beginn der Kernarbeitszeit von 8.15 Uhr auf 9.00 Uhr verlängert. Der Abteilungsvorstand kann im eigenem Ermessen einen früheren Arbeitsbeginn vor 6.20 Uhr festlegen, wenn die Erfordernisse gegeben sind. Die Mittagspause ist in der Zeit von 12.00 – 13.15 Uhr möglich. Das Ende der Kernarbeitszeit mit 14.30 Uhr bleibt unverändert. Der Abrechnungszeitraum beträgt analog zum Turnusdienst 3 Kalendermonate.

Die wichtigsten Punkte der neuen Betriebsvereinbarung über die Gleitzeitregelung sind nachstehend zusammengefasst. Die vollständige Betriebsvereinbarung kann bei den zuständigen Vorgesetzten und im Büro des Betriebsrats und bei allen Betriebsräten eingesehen werden.

1. Geltungsbereich

Diese Betriebsvereinbarung gilt für alle Mitarbeiter der Verwaltung. Sie gilt nicht für Mitarbeiter, die aufgrund der Besonderheit ihrer Tätigkeit vom Arbeitgeber ausdrücklich und namentlich ausgenommen sind oder der Betriebsvereinbarung C/2005 (Turnusdienst), D/2005 (Werkstätte) oder E/2005 (Oberbau, Sicherungsdienst und Wartungsdienst) unterliegen.

2. Betriebliche Regelung der Arbeitszeit

2.1 Gleitzeit

Jeder Mitarbeiter kann unter Berücksichtigung der Arbeitsanforderungen den Beginn und das Ende der täglichen Arbeitszeit innerhalb folgender Grenzen selbst bestimmen:

Arbeitsbeginn Montag bis Freitag zwischen 6.20 Uhr und 9.00 Uhr

Arbeitsende Montag bis Donnerstag zwischen 14.30 und 18.00 Uhr,

Freitag zwischen 12.00 Uhr und 18.00 Uhr.

2.2 Kernarbeitszeit

Die Kernarbeitszeit umfasst die Zeit zwischen dem spätestens möglichen Arbeitsbeginn und frühestens möglichen Arbeitsende ausgenommen die Mittagspause (siehe Punkt 2.6). Während der Kernarbeitszeit müssen grundsätzlich alle Mitarbeiter anwesend sein. Eine Abwesenheit während der Kernarbeitszeit ist nur im Einvernehmen mit dem Vorgesetzten zulässig. Die Kernarbeitszeit liegt von Montag bis Donnerstag zwischen 9.00 Uhr und 14.30 Uhr, am Freitag zwischen 9.00 Uhr und 12.00 Uhr.

2.3 Gleitzeitrahmen

Der Gleitzeitrahmen umfasst die Zeit zwischen dem frühestens möglichen Arbeitsbeginn und dem spätestens möglichen Arbeitsende, somit die Zeitspanne von Montag bis Freitag jeweils zwischen 6.20 Uhr und 18.00 Uhr. Zeiten außerhalb des Gleitzeitrahmens können nicht als Gleitzeit abgegolten werden.

Die tägliche Sollarbeitszeit ohne Mittagspause beträgt Montag bis Freitag je 8 Stunden und kann nur innerhalb des Gleitzeitrahmens erbracht werden.

Innerhalb der Gleitzeitspanne hat der Mitarbeiter seine tägliche Normalarbeitszeit so einzuteilen, dass 10 Arbeitsstunden (30 Minuten Mittagspause unberücksichtigt) nicht überschritten werden.

Die wöchentliche Normalarbeitszeit beträgt 40 Stunden.

2.5 Tägliche Ruhepause

Beträgt die Gesamtdauer der Tagesarbeitszeit mehr als sechs Stunden, so ist die Arbeitszeit durch eine Ruhepause von mindestens einer halben Stunde zu unterbrechen. Es können anstelle der halbstündigen Pause zwei Ruhepausen von je fünfzehn Minuten oder drei Ruhepausen von je 10 Minuten gewährt werden.

2.6 Mittagspause

Die tägliche Ruhepause kann auch als Mittagspause konsumiert werden. Die Mittagspause, die bis zu einer Stunde und fünfzehn Minuten dauern kann, ist entsprechend der geltenden abteilungsinternen Regelung zwischen 12.00 Uhr und 13.15 Uhr in Anspruch zu nehmen

3. Allgemeine Grundsätze

3.2 Abrechnungszeitraum

Ein Abrechnungszeitraum beträgt drei Kalendermonate und endet jeweils am 31. März, 30. Juni, 30. September bzw. 31. Dezember eines Jahres. Der Übertrag von Zeitguthaben oder Zeitschulden von einem Abrechnungszeitraum auf den nächsten ist nicht gestattet.

3.3 Zeitguthaben 1:1

Zeitguthaben innerhalb eines Abrechnungszeitraums können zur Anspargung von arbeitsfreien Tagen verwendet werden, welche im Einvernehmen mit dem Vorgesetzten zu konsumieren sind.

3.4 Überschreitungen

Zeitguthaben am Ende des dreimonatigen Abrechnungszeitraums sind als zuschlagspflichtige Überstunden abzugelten.

(Geschäftsführung und Betriebsrat der GKB)



Bf Wies-Eibiswald Ein langer Zug...

...wäre es, wenn man alle 145 Waggons aneinander kuppeln würde, mit denen in den letzten Wochen etwas mehr als 12 Kilometer Pipelinerohre nach Wies-Eibiswald befördert wurden. Es handelte sich dabei um Rohre für den Bau der Trans-Austria-Gasleitung (TAG), Teilabschnitt Hollenegg – Ruden in Kärnten. Die Gesamtlänge dieses Abschnittes beträgt 42 Kilometer, wobei nach Auskunft der OMV ca. 25 Kilometer Rohre nach Wies-Eibiswald angeliefert werden sollen. Die Rohre, jedes mit einer Länge von 14 bzw. 18m und einem Gewicht zw. sechs und sieben Tonnen und einem Durchmesser von 1000 mm, erreichten mit insgesamt sieben Ganzzügen aus Salzgitter die GKB. Die Abbeförderung nach Wies-Eibiswald erfolgte mit einem eigenen Güterzug sowie je nach Frachtaufkommen auch in den planmäßigen Güterzügen VG 71381 und VG 71383. In Wies-Eibiswald wurden die Rohre auf LKWs verladen und zu Lagerplätzen in der Umgebung gebracht.

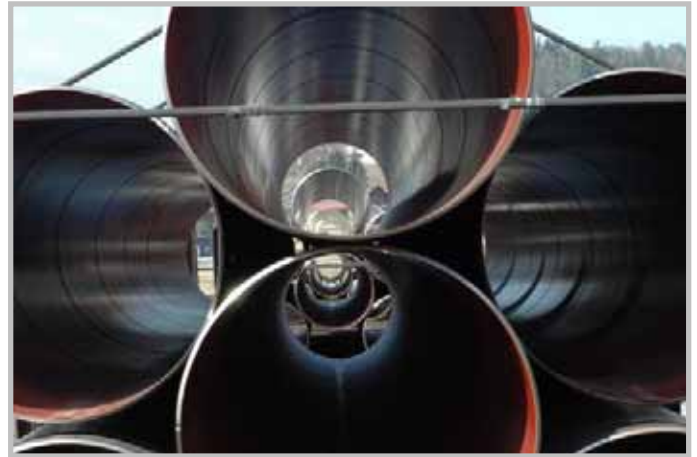


Der Bau der nunmehr dritten Gasleitung durch Österreich (TAG 1 Inbetriebnahme 1974, TAG 2 Inbetriebnahme 1988) wurde notwendig, um die höhere Nachfrage nach Erdgas von Industrie und Haushalt decken zu können.

(Text & Foto: Ch. Oitzl)

Kunst auf dem Zug einmal anders

Mit Bildern der Sonderklasse beweist Fdl **Manfred Wagenhofer-Gutruf** vom Bahnhof Wies-Eibiswald, dass Kunst nicht nur „am Zug“, ist, wie bei unseren Doppelstockwaggons des Kunstzugs, sondern



auch „auf dem Zug“, wie bei den insgesamt 6 Ganzzügen mit 145 Waggons aus Salzgitter in Deutschland, die mit Rohren für die neue Gasleitung in Wies-Eibiswald entladen wurden.

Es bedarf nur eines geschulten Auges, um sie auch zu erkennen. Mit seiner Kamera hat **Manfred Wagenhofer-Gutruf** es für uns und die *Drehscheibe* getan.

(HM,

Fotos (4) Manfred Wagenhofer-Gutruf)

GKB-Geschichte im Gedenkjahr 2005 (2.)

Der erste Teil dieser Reihe im Februarheft über die Jahre 1945-1955 hat erfreulicherweise einige Reaktionen bei Zeitzeugen aus dem Kreis der Leser der Drehscheibe hervorgerufen. Besonders gefreut hat uns, dass Herr **Siegfried Magele**, der am 1. Juni 1945 bei der Graz-Köflacher Eisenbahn eingetreten war und auf allen Bahnhöfen der GKB Dienst getan hat, bevor er schließlich ab 1972 dem GKB-Betriebsdienst als Leiter vorstand, uns eine Reihe zeitgeschichtlicher Dokumente übermittelte.

Hier nun als Nachtrag noch einige Kenndaten aus diesen Unterlagen zur GKB-Geschichte:

- 16 Luftangriffe mit Bombenabwurf und 6 Tieffliegerangriffe waren auf das Gelände des Graz Köflacherbahnhofs gerichtet gewesen.
- 4.457.470,- Schilling (nach Wert von 1945) war der geschätzte Schaden an den GKB Anlagen durch den Luftkrieg. Dazu kommt noch der Verlust durch Beschlagnahme von Fahrzeugen und Geräten durch die Sowjetarmee.
- 93.336 Besatzungssoldaten mussten unentgeltlich befördert werden, sowie 18.983 t Güter und 14.000 kg Expressgut.
- Bedienstete der GKB, die der NSDAP angehört hatten, wurden per 30. Juni 1945 entlassen und mussten allfällige Dienstwohnungen kurzfristig räumen. Nach einer Überprüfung wurden die minderbelasteten Personen ab 1947 wieder eingestellt.

Soviel als Nachtrag zum ersten Teil. In diesem, dem zweiten Teil wollen wir einen Blick in die 1950er-Jahre werfen. Im April 1955 erklärt die österreichische Delegation in Moskau sich bereit, eine Neutralität nach Schweizer Vorbild einzuführen (Moskauer Memorandum) und am 15. Mai 1955 kommt es zur Unterzeichnung des Staatsvertrags. Und die Graz-Köflacher Eisenbahn?

Die GKB stellt um (1950er bis 60er Jahre)

Der Mangel der ersten Nachkriegsjahre war inzwischen etwas gemildert. Mehr als 300 Güterwagen waren nach und nach ersetzt worden. Zwischen 1956 und 1959 wurden die letzten Stadtbahnmaschinen der Reihe 30 ausgeschieden. Auch die bewährten Personenzuglokomotiven der Reihe 17c wurden zwischen 1958 und 1968 abgestellt und von den letzten vier, nur mehr im Rangier- und Bauzugdienst gestandenen Maschinen der Reihe 29, blieb bis 1970 nur mehr die 671 dienstfähig der Nachwelt erhalten, wie **Sepp Tezak** in „Bahn im Bild 14“ berichtet.

Ab 1953 begann bei der GKB die Verdieselung des Zugförderdienstes mit der Anschaffung von Schienenbussen der Fa. Uerdingen und Donauwörth. Diese schnellen und bequemen Triebwagenzüge (VT10) wurden wegen ihrer roten Lackierung im Volksmund als „Roter Blitz“ bekannt und waren bei den Fahrgästen sehr beliebt.



Mit den VT10 verbindet auch **Franz Adlbauer** (siehe Drehscheibe 19) eine besondere Erinnerung an zahlreiche Nachtschichten. Um die Einstiege der VT10 an die Bahnsteighöhe anzupassen, hat er jeweils in der Nacht die Einstiege tiefer gelegt und die Türen verlängert. Und am nächsten Morgen war der Wagen bereits wieder im Einsatz.

Einer der VT10 machte sogar eine kleine Weltreise. Der VT10.03 war 1954 für einige Monate als Vorführfahrzeug in Mexiko. Da aus Mexiko kein Lieferauftrag zustande kam, kehrte er wieder in die heimatische Weststeiermark zurück, berichtet **Di Franz Borstner** im „Fahrtwind“ Nr.28.

Die Beförderungsleistung hatte sich seit Kriegsende dramatisch verändert: 1947 beförderte die GKB noch 5.499.889 Personen und 1,301 Mio. Tonnen Güter, 11 Jahre später, 1958 waren es nur mehr 2.674.116 Personen und 2,424 Mio. Tonnen Güter. (nach **Sepp Tezak** in „Bahn im Bild 15“)

Ab 1964 setzte dann auch die Verdieselung des Verschub- und Güterzugverkehrs ein. Als erste Verschublokomotive wurde eine C-gekuppelte Deutzlokomotive als DH V 165.1 eingestellt.

Steigender Nachfrage erfreute sich in diesen Jahren aber die Kohle aus den weststeirischen Kohlerevieren für deren rationelle Entladung in den Jahren 1960-61 am Graz Köflacherbahnhof eine Rundkippanlage gebaut wurde. (siehe Fotos) Diese ermöglichte einen Rundumkippvorgang des gesamten Eisenbahnwaggons über einem Tiefbunker von dem aus die Kohle mittels Bandförderung in einen Hochbunker gelangte. Der Investitionsaufwand dafür betrug damals rund 1,7 Mio. öS. Einen guten Einblick in die Arbeitsweise gewährt dieses Foto (rechts) von Alois Wallner aus dem auch die Tragfähigkeit ablesbar ist: 70 t Rangieren und 40 t beim Kippen.

Wir sind auch an Ihrer persönlichen Erinnerung interessiert. **Schreiben Sie uns an die Redaktion „Drehscheibe“, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35-41, oder rufen Sie uns an: Tel. 0136 / 5987 311** (HM)

Quellen:

Borstner, Franz: Die Aufarbeitung des Triebwagens VT 10.02; in: Der Fahrtwind Nr.28, März 1999, S.8-9.

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.

und persönliche Mitteilungen und private Dokument der zitierten Personen.



LTE : Rollout im Siemens Werk Wien

Siemens übergibt Lok Rh 2016 an LTE GmbH

Für die LTE GmbH mit Sitz in Graz wird erstmals eine neue Lokomotive im Wiener Metro-Werk übergeben. Üblicherweise werden die Siemens Lokomotiven im Münchner Werk produziert und an den Kunden ausgeliefert. Aus Platzmangel übernimmt die LTE eine Dieselelektrische Lokomotive der Baureihe Rh 2016 am 5.4.2005 in Wien. Die LTE (Gesellschafter Porr Infrastruktur GmbH und Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH) ist im grenzüberschreitenden Güterverkehr seit 2001 europaweit aktiv. Die neue Lok wird zwischen der OMV-Raffinerie in Burghausen (Oberbayern) über Braunau, Linz, Wien und dem Aluminium-Werk in Ziar nad Hronom (Slowakei) verkehren. Der Auftragswert beträgt 2,35 Millionen Euro. Optionen auf weitere Lokomotiven wurden im Vertrag vereinbart.

Die LTE erwirbt mit der Rh 2016, von der bereits über 100 Stück im Einsatz sind, einen erprobten Lokomotivtyp. Die kurze Lieferzeit, die Auftragserteilung war am 23.12.2004, der schnelle Umbau durch Siemens in Linz und die Wartungsmöglichkeit durch die ÖBB sprachen für die Rh 2016. Geringe Lärmbelastung und Schadstoffbelastung kennzeichnen die Rh 2016.

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen LTE GmbH führte den ersten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Österreich und einem nicht innerhalb der EU-liegenden Nachbarstaat (Slowakei) seit 2001 durch. Für den Zementkonzern HOLCIM wurden täglich Ganzzüge in Kooperation mit den Slowakischen Staatsbahnen von Rohoznik nach Wien geführt. 2002 wurden in Kooperation mit der privaten rail4chem in Essen Kesselwagenzüge mit Chemikalien von Wittenberg nach Linz befördert. Die LTE führt im Auftrag von Siemens auch Transporte von Triebwagengarnituren von Wien nach Wildenrath (D), dem Testcenter für alle Schienenfahrzeuge von Siemens, durch. 2004 wurden von der LTE GmbH bereits 1.882 Zugfahrten mit 305.000 Zugkilometern und 743.000 Nettotonnen mit einem Umsatz von 6,7 Millionen Euro durchgeführt.

Der Siemens-Bereich Transportation Systems (TS) zählt zu den international führenden Anbietern der Bahnindustrie. Als Gesamtanbieter und Systemintegrator vereint TS heute in seinen Segmenten Automation & Power, Rolling Stock, Turnkey Systems und Integrated Services sämtliche Kompetenzen von Betriebsführungssystemen über die Bahnstromversorgung bis hin zu Fahrzeugen für den Nah-, Regional- und Fernverkehr sowie umfassende Erfahrungen im Projektmanagement und zukunftsorientierte Servicekonzepte. Im Geschäftsjahr 2004 (30. September) erzielte TS mit weltweit 17 900 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 4,3 Mrd. EUR. Weitere Informationen zu TS im Internet unter www.siemens.com/transportation

(Text und Foto unten: Siemens Transportation Systems, Pressestelle)



EB-TR Neue E-Triebfahrzeugführer

Seit 16. Februar 2005 haben 7 GKB-Triebfahrzeugführer die theoretische und praktische Prüfung zum E-Triebfahrzeugführer erfolgreich abgelegt.

Nach einer theoretischen und praktischen Ausbildung durch den Leiter des GKB Ausbildungszentrums EB-TR-AZ Heribert Hanel wurde die Prüfung von den Prüfungskommissären Ing. Walter Salzer und Alfred Pulker im ÖBB-Schulungs- und Prüfungszentrum St. Pölten Wörth abgenommen.

Die praktische Prüfung erfolgte auf einer E-Lok Reihe 185.528-7 von Terminal Kalsdorf nach Passau in einer Nachtfahrt, und einer Tagfahrt von Passau nach Kalsdorf. Als Prüfungskommissär in der praktischen Prüfung war ebenfalls Ing. Walter Salzer tätig.

Die neuen E-Triebfahrzeugführer sind:

GRAFONER Gerhard,	MÖRTH Eduard,
OFNER Bernhard,	SCHEICHER Franz,
SCHERÜBEL Johannes,	SCHÖBER Andreas,
RAPPEL Werner	

(Johannes Scherübel, EB-TR)

Ganz Kurze Berichte

Neuer Spruch in EB-TR

Auf dem Aufmerksamkeitspiegel in der Zugförderung wurde mit Frühlingsbeginn ein neuer Spruch angebracht. Mit dem Slogan: „Nimm es leicht! Nimm's locker!

Nur bei der Sicherheit, da nimm es bitte genau und schau!

werden die Kollegen zu besonderer Aufmerksamkeit und Achtsamkeit aufgefordert. Vorschläge für weitere Slogans werden gerne von der *Drehscheibe* oder direkt vom Kollegen Johannes Scherübel in der Zugförderung angenommen.

Dank und Anerkennung ausgesprochen

wurde der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH für hervorragende Leistungen in der betrieblichen Gesundheitsvorsorge im Rahmen der Aktion „Fit im Job – Der steirische Gesundheitspreis 2005“ am 31. März 2005 durch das Land Steiermark, die Wirtschaftskammer Steiermark und der Merkur Versicherung.

„Krankmeldung“ – neu seit März 2005

Seit März 2005 gibt es neue Formulare für die Krankmeldung beim Arzt. Die Arbeits-/Dienstunfähigkeitsbescheinigung besteht aus vier Teilen, die sich farblich unterscheiden: gelb, weiß, rosa, grün. Sie muss vom Arzt vollständig und leserlich ausgefüllt und dem/der Erkrankten übergeben werden.





BM Gorbach besuchte GKB

Mit Neuschnee und strahlendem Sonnenschein präsentierte sich der Graz Köflacherbahnhof zum Besuch von Herrn Vizekanzler und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik, **Hubert Gorbach**, der sich am 10. März 2005 in Begleitung des steirischen Verkehrslandesrats Landeshauptmannstellvertreter Dipl.-Ing. **Leopold Schöggel** ein Bild vom Baufortschritt machte. Gen.-Dir. Mag. **Franz Weintögl** präsentierte den Umbau, fachkundig erläutert von Ing. **Ernst Strohmeier** (IN-FW), und anschließend die Werkstätte, wo Prokurist **Peter Kronberger** für eine fachkundige Führung sorgte.

Mit der „671“, der dienstälteste Lokomotive der Welt, unternahm Minister Gorbach eine kurze Spritztour als Lokführer, bevor er im Buffetwagen der Steirische Eisenbahnfreunde mit der Geschäftsführung der GKB zu einem Gespräch zusammentraf.

(Foto oben v.l.n.r., vorne: GKB-Prokurist **Peter Kronberger**, BM **Hubert Gorbach**, Gen.-Dir. Mag. **Franz Weintögl**, dahinter die Mannschaft der „671“, die Koll. **Zirngast**, **Stocker** (verdeckt), **Grafoner**) (Foto: HM)

Aktuelle Termine

bis 6. Juni 2005, jeden Mo. von 17–18 Uhr spielt der GKB-Sportverein Fußball am Kunstrasenplatz in der Grazer Karl Morre Schule. Alle fußballbegeisterten SV-Mitglieder sind herzlich eingeladen.

1. Mai 2005: Dampfsonderzüge zum Familienradwandertag nach Lieboch. Abfahrt Graz Köflacherbahnhof: 9:30 Uhr

13. Mai 2005: Besichtigung des Cargo Center Graz

21. Mai 2005: Kleinfeld Fußballturnier der Verkehrsbediensteten in Innsbruck. Schlachtenbummler als Begleitung der GKB-Mannschaft können sich noch im Büro der Personalvertretung bzw. beim Sportvereinsvorstand anmelden.

26. Mai 2005: Dampfsz nach Fehring zur Ausstellung „Legenden 05“

28. Mai 2005: Dampfsonderzug zum Feuerwehrmuseum nach Groß St. Florian zur Eröffnung der Ausstellung „Katastrophenschutz“

18. Juni 2005: Dampfsonderzug zum Sommerfest in Wettmannstätten und zum Ölspurlauf nach Deutschlandsberg und Wies-Eibswald

2. Juli 2005: Dampfsonderzug zum Lent-Festival in Maribor bei diesem Zug wird die B&B-Lokomotive 52.7112 eingesetzt

(Auskunft zu den Dampfzugsonderfahrten: **0664 / 488 30 30**)



G-FC Umbau Bahnhof Voitsberg

Im Herbst 2004 hat die GKB mit dem Umbau des Bahnhofs Voitsberg begonnen. Im Bahnhofsgebäude werden in Zukunft die Firma Prisma mit Büros für 15 Personen und Seminarräumen (400 m²), sowie die Lebenshilfe mit einem betreuten Wohnprojekt mit 3 Wohneinheiten, die jeweils aus 5 Wohnplätzen bestehen, Unterkunft finden (790 m²).

Damit wird am Bf Voitsberg der regionale Stützpunkt der Lebenshilfe errichtet, von dem aus die Bewohner dann zu ihren Arbeitsplätzen im Schulbuffet am BG Köflach bzw zu den Tageswerkstätten Karlschacht und Söding gebracht werden.

Alle Bereiche des neu umgebauten Bahnhofes werden behindertengerecht angelegt und barrierefrei mit Liften erreichbar sein.

Die Fertigstellung ist für das Frühjahr 2006 geplant und bis dahin sollen auch im Außenbereich noch ein niveaufreier Zugang zum Bahnsteig, eine Bahnsteigüberdachung und 2 Liftanlagen errichtet werden. Zusätzlich ist auch die Einrichtung eines Bahnhofrestaurents im Ostflügel (120 m²) des bestehenden Bahnhofgebäudes geplant.

(Ing. Franz Polansek, G-FC)

70 Jahre gehen nicht spurlos vorüber ...

... dachte sich unser Karikaturist *Lupo* und ließ **Peter Schartel** ob des Einsatzes für seinen „Schartel-Bus“ auch gleich um Jahre altern.



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

Medieninhaber: Hrsg.:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH Abt. G-PE-PR	Druck: Koralpendruckerei Deutschlandsberg
Redaktion:	Dr. Herbert Moschitz (HM)	Auflage: 2.300
Anschrift alle:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH Direktion Graz, 8020 Graz, Köflacher Gasse 35- 41	„s Drehzscheibe 20 - April 2005.doc

Tel.: +43 (0) 316 / 5987 – 311

FAX: +43 (0) 316 / 5987 – 15

E-Mail: gkb.drehzscheibe@gkb.at

DVR 0066265

Österreichische Post AG Info.Mail Entgelt bezahlt

