

## Ein Eisenbahnprojekt von Voitsberg/Köflach nach Knittelfeld

Von Ernst Lasnik

Viele Beispiele aus der Vergangenheit und Gegenwart beweisen uns, daß eine günstige Verkehrserschließung durch Bahn und Straße die Qualität und Attraktivität von Industriegebieten erhöht und die Standortwahl für neue Betriebe beeinflussen kann. Daher bemühte und bemüht man sich in verschiedenen Regionen der Steiermark um Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur. Waren es vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zum Ende der 80er Jahre unseres Jahrhunderts vor allem Straßenprojekte, wie Autobahnen, Schnellstraßen oder Autobahnzubringer, so ist in den letzten zehn Jahren auch wieder die Eisenbahn verstärkt in die Verkehrsplanungen einbezogen worden. Die Diskussion über in Vorbereitung befindliche Großprojekte wie „Südostspange“, Koralmtunnel, Semmering-Basistunnel, Beschleunigungsmaßnahmen auf der West- und Südbahnstrecke sprechen eine deutliche Sprache. Man kann sagen: Die Eisenbahn hat (wieder) Saison und ist (wieder) interessant!

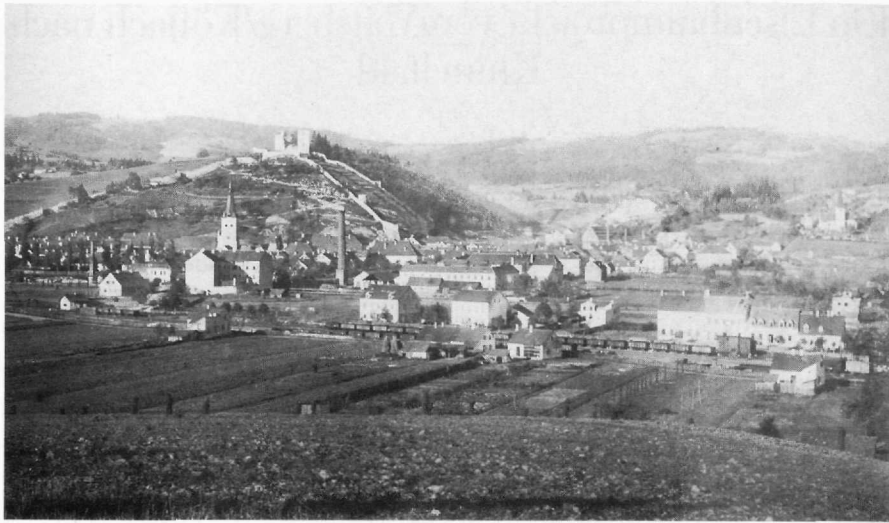
Die 1999 in Knittelfeld zum Thema „Verkehr“ veranstaltete Landesausstellung ist ein guter Anlaß, um an ein mehrmals in Diskussion gebrachtes, aber nie verwirklichtes steirisches Bahnprojekt zu erinnern.

### Das Eisenbahnprojekt Voitsberg–Kainach–Knittelfeld

In den vergangenen Jahren versuchte der Obmann der Wirtschaftskammer Voitsberg ebenso wie bereits etliche Jahre zuvor ein Nationalratsabgeordneter aus Köflach, die Öffentlichkeit für eine Eisenbahnverbindung der West- mit der Obersteiermark zu begeistern, und beide legten auch der Landesregierung sowie dem Verkehrsminister dementsprechende Forderungen vor. Dieses Projekt ist aus der Sicht des Historikers keine Neuigkeit und auch nicht mehr ganz taufersch, sondern eine mehr als 100 Jahre alte Idee. So berichtete die „Tagespost“ am 11. März 1890 in einem zweiteiligen Artikel u. a.:

*„Voitsberg, 9. März. Gestern Abends haben sich über Einladung der Herren Bürgermeister Lipp in Voitsberg und Fuxbichler in Kainach Interessenten aus Voitsberg, Köflach, Ligist, Kainach, Aßling, Stallhofen, Lankowitz, St. Johann und mehreren anderen Orten im großen Saal des Hotels Gensinger zu einer Besprechung des Eisenbahnprojectes Voitsberg–Kainach–Knittelfeld zusammengefunden. Die Versammlung war so zahlreich besucht, daß der geräumige Saal alle Theilnehmer gar nicht fassen konnte. Unter den Anwesenden bemerkten wir u. A. den Dechant aus Voitsberg, die Directoren aller Werke und Fabriken des Revieres, die Mitglieder des Bezirksausschusses und des Gemeinderathes etc. Herr Bürgermeister Lipp eröffnete die Versammlung mit einer Ansprache, in welcher er hervorhob, daß mit Einigkeit, Fleiß, Muth und Kraft schon manches große und nützliche Werk zu Stande gebracht worden ist, und der Hoffnung Ausdruck gab, daß es den vereinigten Bemühungen aller Interessenten gelingen werde, das für den Bezirk so bedeutungsvolle Projekt der Kainachthal-Bahn zu verwirklichen.“*

*Er ertheilte hierauf Herrn Dipl. Ing. Martin Kowatsch, Professor an der Technischen Hochschule in Graz, das Wort zu einem Berichte über das Ergeb-*



Die Stadt Voitsberg, vor 1890

nis seiner bisherigen Studien und Bemühungen in Angelegenheit der erwähnten Bahntrasse. Der Vortragende weist vorerst darauf hin, daß der Verkehr sich vor Allem in den bevölkerten Hauptthälern entwickelt habe. Weil das Kainachthal von den Thälern des Ostabfalles des Muralpenzuges das bevölkertste Thal ist, so müssen naturgemäß auch dort die Industrien wie die Verkehrswege in erster Linie zur Entwicklung gelangen. ...

Ueber die Linie durch den Salla-Katzbach-Schrott-Rachaugraben bemerkt der Redner, daß sie, wie er in seinem Begehungsberichte dargethan hat, unausgebildete, wilde, in den Gehängen tief verwitterte Querthäler, welche fast senkrecht auf das Streichen des Muralpenzuges eingerissen sind, verfolgen muß. Von Krennhof bis Rachau passirt diese Bahn auf einer Länge von beiläufig 23 Kilometern nur einzelne Gehöfte, keinen einzigen größeren Ort, da selbst der kleine Ort Salla nicht an die Bahn zu liegen kommt.

Die Wasser-, die Schneeverhältnisse, die alljährlich vorkommenden Stein- stürze, kleinere Erdschlipfe, die mangelhafte Sonnenbeleuchtung sind bei diesem strengen Klima, neben den Warnungen der Bewohner, welche dieß zu beobachten Gelegenheit haben, Factoren, mit welchen bei der Beurtheilung der Baumöglichkeit einer Linie gerechnet werden muß. Die Beispiele aus der Geschichte des Eisenbahnbaues sind hierüber sehr zahlreich. Die Brennerbahn im Sillthale, die Fehring-Fürstfelder Bahn in unserer Nähe und noch viele andere Fälle erhärten dieß zur Genüge.

Dem entgegen bietet das Kainachthal, der Oswald-Jaggerbauer-, der Glein- graben für die Anlage von Verkehrswegen viel günstigere Terrainverhältnisse dar! Das nicht ferne Piber mit seinem zu reactivirenden Staatsgestüt, die Orte Klein-Kainach, Bärnbach, Afling, Kohlschwarz, Groß-Kainach im Kainach- thale, Neuhäusl, Stübler u. s. w. im Oswaldgraben, dann die Gehöfte des Jaggerbauer-, des Gleingrabens, der Ort Glein, der bevölkerte volkswirth- schaftliche Ertragsboden, die schönen Alpenweiden des Piberer Staatsbesitzes, die großen Staatsforste sind wohl genügende Belege für die Bauwürdigkeit, welche in erster Linie genannt zu werden verdienen. ...

Die Bahnvariante Köflach, Salla, Rachau gestattet keine Entwicklungen im Terrain und dürfte einen sehr schweren Betrieb haben, weil von 32 Kilometern Gesamtbahnlänge wenigstens 20 Kilometer mit Abt'scher Lamellenzahn- stange in schwerem Terrain gebaut werden müßten. Die Maximalsteigerung dürfte hier 68 ‰ oder rund 1/15 betragen.

Der Scheiteltunnel culminirt in der Seehöhe 1150 Meter und ist 2000 Meter lang. Der Minimal-Radius der Bahncurven beträgt 150 Meter, demnach erfor- dert die Bahn sehr scharfe Wendungen. Außerdem sind für einen sehr stabilen Unterbau, zumal um dem Wandern der Schienen entgegenzutreten, viele und theuere Objecte und viel sonstige Mauerwerke nothwendig. Demnach erschei- nen, wie sich Jedermann überzeugen kann, der Salla- sowie der Katzbach- und Schrottgraben für derartige Bauten nicht besonders einladend.

Für den Voitsberg-Kainach-Gleinthal-Bahnentwurf stellen sich in dieser Hinsicht die Verhältnisse bedeutend günstiger. Im Kainachthal und im Oswaldgraben schwanken die Steigungen der Adhäsionsstrecke zwischen 1/86 und 1/56; die Maximalsteigung der Zahnradstrecke beträgt 1/16. Es läßt sich die Bahn so tracieren, daß später daraus leicht eine Hauptbahn entstehen kann, und bei den ausgesprochen günstigeren Terrainverhältnissen des Kainach-Oswald-Gleinthal's ist volle Dispositionsfreiheit für das Varianten- studium vorhanden. ...

Die Längen der Bahnvarianten sind: Entwurf Köflach-Salla-Rachau 32 Kilometer, Entwurf A Voitsberg-Kainach-Glein 45 Kilometer, Entwurf B Voits- berg-Kainach-Glein 52,6 Kilometer als combinirte Adhäsions- und Zahnrad- bahn System Abt. ...

Nun kommt der Redner weiter noch auf die Kosten der verschiedenen Vari- anten, dann auf die militärischen sowie die touristischen Vorzüge der Kainachthalbahn zu sprechen und verweist dießbezüglich auf das Studium seines Begehungsberichtes. Abgesehen davon, daß außer der Durchfahrt die Salla-Katzbach-Schrott-Rachaugraben der Köflach-Knüttelfelder Linie keine militärischen Maßnahmen möglich machen, können im Kainachthale und Oswaldgraben bei 10.000 Mann bequartirt werden, und es steht auch die Reactivirung des Gestütes Piber mit eingehender Benützung der schönen Wei- den am Roßbachkogel in Sicht. Der Tourist kann dann von Graz aus nach einer Fahrt von beiläufig 2 1/2 Stunden in der Seehöhe von 1200 m beim Tun- nel im Jaggerbauergraben stehen und hat nur noch 300 Meter höher zu stei- gen, um auf den Höhen des Roßbachkogels die beste frische Alpenluft und eine herrliche Rundschau zu genießen. ...

Da der Staat und die Provinz im Falle der Realisirung des Projectes für die Linie mit dem größten Theile des Baucapitals eintreten müssen, so ist es klar, daß die Interessenten für die Vorstudien der Bahnfrage auch einige Opfer brin- gen müssen. Die Beantwortung der Frage der Bauwürdigkeit der Kainach- thalbahn muß durch die Vorlage eines Projectes erhärtet werden.

Die Vortheile, welche die Stadt Voitsberg durch den Bau dieser Bahn erringt, sind nicht geringe. Zur Hebung des Wohlstandes der Stadt werden bei- tragen: die regere Geldbewegung und die Werthsteigerung des durch den Ver- kehr belebten Hinterlandes im oberen Kainachthale, der regere Handel, die Hebung der Kohlenindustrie im Tregist-Piberer, dann im Köflacher Kohlenre- viere, die Touristenbewegung nach dem Muralpenzuge, die Besiedlung des mit frischer Luft und gutem Wasser ausgestatteten Kainachthales, die directe Ver-

bindung des Staatsbahnnetzes mit den Voitsberg-Köflacher Kohlenbecken, die Reactivierung des Piberer Gestütes, dann die Creirung der in Sicht befindlichen Bezirkshauptmannschaft. ...

Mögen die Bestrebungen der Großindustrie des Voitsberg-Köflacher Kohlebeckens, mögen die Bestrebungen der Stadt Voitsberg und der Bewohner des Kainachthales mit den schönsten Erfolgen gekrönt werden, möge die heutige Versammlung durch Unterstützung einer directen Bahnverbindung zwischen der Ost- (sic!) und Weststeiermark sich ein ehrendes Denkmal setzen!“

Von der Versammlung wurde auch eine Resolution folgenden Inhaltes beschlossen: „Nachdem die heutige Versammlung durch den eingehenden Vortrag des Herrn k.k. Professor M. Kovatsch noch weiter unterstützt, der vollsten Überzeugung ist, daß die Erbauung der Bahnlinie Voitsberg-Kainach-Knittelfeld nicht allein im allgemeinen Interesse, sondern auch insbesondere im Interesse der Stadt Voitsberg und eines großen Theiles des Bezirkes gelegen ist, so beschließt dieselbe, die löbliche Vertretung der Stadtgemeinde Voitsberg höflichst zu ersuchen, für dieses in ihrem eigensten Interesse gelegene Project einzutreten und demselben auch durch Geldmittel ihre thatkräftigste Unterstützung angedeihen zu lassen.“

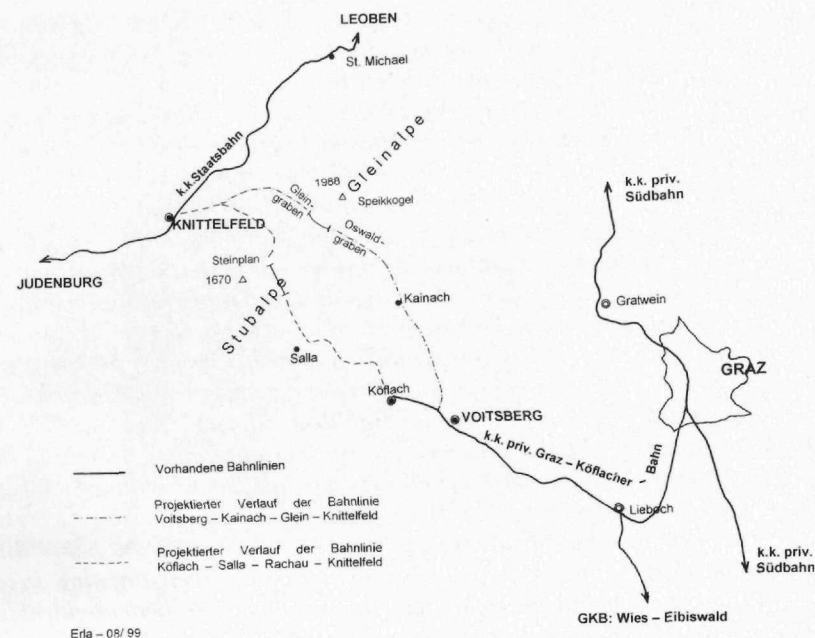
Dieser Aufruf erweckte reges Interesse für das Eisenbahnprojekt, und verschiedene Stellen, Betriebe, Behörden und auch Privatpersonen erklärten sich zu einer Mitarbeit bereit. Die Hauptinitiatoren des Planes, der Voitsberger Bürgermeister und Fabriksbesitzer Ludwig Lipp und der Kainacher Bürgermeister und Fabriksbesitzer Franz Fuchsbichler, bemühten sich nun vor allem um die Aufbringung von Geldmitteln für eine genaue Detailplanung. Am 22. August 1890 schrieb die „K.K. Forst- und Domänen-Direction in Wien“ an den „Herrn k.k. Forst- und Domänen-Verwalter in Lankowitz“:

„Über ihren Bericht vom 6. Juli 1890 / Zl. 377 wird Ihnen eröffnet, daß das hohe k.k. Ackerbau-Ministerium mit dem Erlaße vom 15. August lt. Zahl 19848/1564 eine Subvention von 600 fl (Gulden) für die Tracirung und Verfassung des Generalprojectes für die Bahn Voitsberg-Kainach-Glein-Margarethen-Knittelfeld zahlbar nach Fertigstellung des Projectes, keinesfalls aber vor Schluß des Jahres 1890 bewilligt hat.“

### Das Lokalbahnprojekt Köflach-Knittelfeld

Neben dem Eisenbahnprojekt Voitsberg-Kainach-Knittelfeld gab es als zweites Projekt die von „Civil-Ingenieur Anton Seemüller projectirte Lokalbahn mit kombinirten Adhäsions- und Zahnstangen-System von Köflach nach Knittelfeld.“ Der vorgeschlagene Streckenverlauf war Köflach-Salla-Terenbachalpe-Rachau-Knittelfeld.

Im Archiv der Bundesforste-Forstverwaltung Maria Lankowitz befindet sich ein 35 Seiten umfassendes handschriftliches „Protocoll der k.k. Statthalterei in Graz über die infolge Erlasses des k.k. Handelsministeriums vom 26. Juli 1890 Zahl 17851 einzuleitende TraßenRevision“. Diese fand vom 25. bis 28. August 1890 statt: „Diese Begehung begann am Bahnhof Knittelfeld und führte am 1. Tag durch die Gemeinden Margarethen und Mitterbach zur geplanten Station Rachau und bis ins Hinterthal. Am 2. Tag ging die Commission von Hinterthal über die geplante Lokomotiv-Wechselstation und Verladestelle durch die Gemeinden Rachau I und II bis zur Bezirksgrenze, durch



den Schrottergraben, die Gemeinden Scherzberg, Gradenberg-Piber und Salla bis zur Haltestelle Schindlerberggraben und bis zur Station Salla. Am 3. Tag begibt sich die Commission in die Station Salla, Kirchberg bis Km 27, Station Graden, berührt die Gemeinden Gradenberg-Lankowitz, begibt sich zur Haltestelle Eisenwerk Mitsch und durch die Gemeinde Köflach bis Km 31 zur Station Köflach, wo am Donnerstag, dem 28. August das Protokollverfahren abgeschlossen wird.“

Das im Rahmen dieser Begehung aufgenommene Protokoll, aus dem die folgenden Auszüge stammen, gibt uns gute Einblicke in die wirtschaftliche Situation des ehemaligen Marktes Köflach mit seinem Hinterland und vermittelt auch sehr gut die Hoffnungen, die die Betriebe, aber auch die Bevölkerung an eine Eisenbahnverbindung des Raumes um Köflach mit der Obersteiermark knüpften.

### Stellungnahme der Gemeinde Salla zum Bahnprojekt:<sup>1</sup>

„Es ist unbedingt im Interesse der Gemeinde, wenn der besprochene Bahnbau zu Stande kommt. Unsere Gemeinde, welche über 600 Seelen zählt, hat einen bedeutenden Export an Marmor, Vieh und Holz und sehr nennenswerte Wasserkräfte am Schrott-, Katz- und SallaBach. In Folge der ungünstigen Wegverhältnisse im Katzbachgebiet und Kohlbachgraben sind mächtige Marmor- und Eisenerz-Lager derzeit noch nicht erschlossen, welche jedoch beim Zustandekommen der Bahn gewiß zur Exportfähigkeit gelangen werden.“

Franz Schweighart  
Gemeinde-Vorsteher

Die diesem Beitrag zugrundeliegenden Archivalien stellte mir freundlicherweise Herr Oberförster Ing. Peter Weißnar von den Österr. Bundesforsten – Forstverwaltung Maria Lankowitz zur Verfügung.

<sup>1</sup> Protokoll der k.k. Statthalterei Graz vom 28. August 1890, S. 10f.

Auf der Begehungsstrecke erscheint der Gemeindevorsteher von Gradenpiber und erklärt, das Zustandekommen der Bahn im Interesse der Gemeinde mit Rücksicht auf den Holz-Export zu begrüßen.<sup>2</sup>

Es erscheinen die Interessenten Alois Pack, Rochus Winterleitner, Mathias Neukam und Peter Scherz, Quarz- und Marmorbrüchebesitzer in der Gemeinde Salla und geben an: Es erscheint im Interesse unseres nicht unbedeutenden Exports an Marmor und Quarz, wenn uns durch den Bahnbau ein billigeres Transportmittel geschaffen würde. Bezüglich des Marmors führen wir an, daß derselbe von so vorzüglicher Qualität ist, daß er schon dormalen in Deutschland und Ungarn eine Absatzquelle gefunden hat und an Qualität dem Laser-Marmor,<sup>3</sup> der bekanntlich der beste in Österreich ist, gleich kommt. Wir sind dormalen schon im Stande, der Bahn jährlich gering gerechnet 500 Waggons zur Verfügung zu stellen. Bei der Mächtigkeit der verschlossenen Marmorlager, welche in der Gemeinde von Km 16 der Bahnlinie bis zur Stubalpe streichen und in gleich guter Qualität Millionen Meterzentner abbauwürdigen Materials enthalten, unterliegt es keinem Zweifel, daß wir mit der Eröffnung der Bahn fünffache Fracht erzielen würden.<sup>4</sup>

Der Herr Brauerei-, Steinbruchbesitzer und Vieh-Exporteur August Tunner schließt sich vorstehenden Erklärungen mit dem Bemerkten an, daß in der Gemeinde in Folge der ausgezeichneten Alpenweiden eine bedeutende Viehzucht herrscht. Die Gemeinde ist sehr exportfähig und wird hauptsächlich Jungvieh, auch Mastvieh nach Baiern und anderwärts im beiläufigen Maß von 1200 Stück pro Jahr ausgeführt.<sup>5</sup> Die unterzeichneten Holz- und Rinden-transporteure geben an, daß sie gegenwärtig schon an Mercantil-, Gruben-, Nutzholz und Rinde ca. 50 Wägen täglich verführen, welcher Export sich jedenfalls steigern würde.

August Tunner, Rochus Winterleitner, Peter Scherz, Mathias Neukam, Johann Krug, Johann Reiter, Simon Scherz, J. Ortner.<sup>6</sup>

Pfarrer Simon Achatz von Salla bestätigte diese Aussagen und schloß sich den geäußerten Wünschen an.<sup>7</sup> Auch der Gemeindevorsteher von Kirchberg, Josef Zwanzger, äußerte lebhaftes Interesse der Holz- und Vieh-Exporteure seiner Gemeinde am Zustandekommen der Bahn.<sup>8</sup>

Hierauf gab der Vorsteher der Gemeinde Gradenberg-Lankowitz zu Protokoll: „Die Gemeinde Gradenberg-Lankowitz besitzt nachfolgende Etablissements: Sensenwerk Krenhof der steierm. Escomptebank, Mitsch'sches Eisenwerk mit mehreren Hammerwerken, Steinbrüche und Kalköfen der k.k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft, Niet- und Schraubenfabrik des A. Urban u. Söhne, Kunstmühle des Florian Hasenhütl, A. Tunners Lagerkeller, mehrere Sägewerke und eine Holzschleiferei. Außerdem findet ein starker Holz- und Vieh-Export statt. Geringe gerechnet kommen in der Station Krenhof jähr-

<sup>2</sup> Wie Anm. 1.

<sup>3</sup> Laas liegt im Untervinschgau in Südtirol, wo zumindest seit dem Mittelalter der Laaser Marmor gebrochen wird. Er gilt als der widerstandsfähigste und schönste weiße Marmor Europas.

<sup>4</sup> Wie Anm. 1. – Neben den oben genannten Herren wird diese Erklärung auch von Johann Krug, Simon Scherz und dem Steinmetzmeister Franz Blüsch (richtig „Blöschl“) unterschrieben.

<sup>5</sup> Wie Anm. 1, S. 11f.

<sup>6</sup> Wie Anm. 1, S. 12.

<sup>7</sup> Wie Anm. 1, S. 12.

<sup>8</sup> Wie Anm. 1, S. 12.



Köflach, 1925

Foto: Agathon Koren, Köflach

lich 5–600 Waggon aus der Gemeinde zur Verfrachtung. Das lebhafteste Interesse, welches die Gemeinde an dem Zustandekommen der Bahn hat, wird sich jedenfalls auch durch die unentgeltliche Überlassung von Grundstücken äußern.

A. Bertolo<sup>9</sup>

Der Vertreter des Sensenwerkes Krenhof, Josef C. Fischer, begrüßte das Zustandekommen einer Bahn und ersuchte, daß, da das Sensenwerk jährlich 50 bis 60 Waggons exportiert, unbedingt eine Halte- und Verladestelle in Krenhof errichtet werde.<sup>10</sup>

Ludwig Apfelbäck, Besitzer einer größeren Ökonomie-Realität, einer Säge, eines Kalkofens und eines Zeughammers in Krenhof, gab an, daß er jährlich bis 300 Waggon Fracht zur Verladung habe und daher das Zustandekommen der Bahn und die Errichtung einer Station in Krenhof wünsche.<sup>11</sup>

Der Direktor der Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft, Josef Rochlitzer, gab an: „Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft betreibt nächst Km 27,8 ausgedehnte Kalköfen mit derzeitiger Tour- und Retourfracht von 300.000 Meterzentner jährlich. Selbe muß bei Anlage der Bahn ersuchen, darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Steigungs- und Richtungsverhältnisse der Hauptstrecke die Anlage eines Schleppgeleises ermöglichen.“<sup>12</sup>

Direktor August Zahlbruckner äußerte sich als Vertreter des Eisen-Raffineriewerkes Gradenberg des Heinrich Mitsch folgendermaßen: „Das Gradenberger Eisenwerk hat seit Jahren einen regelmäßigen Frachtverkehr von ca. 2000 Waggon Braunkohle aus der eigenen Grube nächst Lankowitz, von ca. 600 Waggon Roheisen aus Vordernberg (vom eigenen zugehörigen Hochofen), ca. 500 Waggon fertige Ware zur Bahnstation Köflach und ca. 200 Waggon

<sup>9</sup> Wie Anm. 1, S. 12f.

<sup>10</sup> Wie Anm. 1, S. 13.

<sup>11</sup> Wie Anm. 1, S. 13.

<sup>12</sup> Wie Anm. 1, S. 13f.

andere Güter. Wir ersuchen auf diese vorstehenden Qualitäten bei Anlage der Trasse Rücksicht nehmen zu wollen und um Anordnungen der entsprechenden Verladegeleise und einer Haltestelle. Die Förderung des eigenen Bergbaues nächst Lankowitz, welcher nun nach Ausführung der in Frage stehenden Trasse auch mit einer Schleppebahn ausgerüstet werden könnte, ist gegenwärtig hauptsächlich nur auf den eigenen Verbrauch im Raffineriewerke beschränkt, kann jedoch bei der Ausdehnung des Flötzvorkommens und der Einrichtung des Bergbaues sehr leicht auf eine Förderung von jährlich ca. 1 Million Meter-Zentner gebracht werden. Die Steigerung der Förderung bisher war in Folge der Unzulänglichkeit der Abverfrachtung unmöglich und die Anlage eines eigenen ca. 2,2 Km langen Schleppegeleises war uns ohne Anschluß an eine Bahnverbindung mit dem Raffineriewerke nicht thunlich. Bemerken müssen wir auch, daß sich im Zuge dieses Schleppegleises zum Bergbau auch die große Schachtanlage der Alpinen Montangesellschaft befindet, welche so wie wir allein das Tiefflötz des Köflacher-Lankowitzer Kohlenvorkommens erschlossen haben und gegenwärtig allein abbauen. Dieses Tiefflötz führt in erschlossener Mächtigkeit von bis zu 28 Meter die beste Kohle des ganzen Vorkommens im Reviere und ist daher diese Kohle mehr als jede andere bestimmt, einem erweiterten Absatzgebiete im oberen Murtales zugeführt zu werden.<sup>13</sup>

Der anwesende Direktor der Firma A. Urban & Söhne, Alois Laquai, gab zu Protokoll: „Unsere Mutter-, Niet- und Hufstollen-Fabrik weist ein jährliches Tour- und Retourfrachtquantum von ungefähr 1000 Waggon jährlich aus. Für den Fall des Zustandekommens der Bahn ersuchen wir, die Steigungs- und Richtungsverhältnisse so einzurichten, daß für den Fall des Bedarfes die Anlage eines Schleppegeleises möglich wäre.“<sup>14</sup>

Brauereibesitzer August Tunner bemerkte, daß er in der Gemeinde Gradenberg-Lankowitz unweit der Kunst- und Walzenmühle Hasenhütl einen Lagerkeller für seine Brauerei besitze und es empfehlenswert wäre, für eine Verladerampe, eventuell für ein Schleppegeleise Vorsorge zu treffen. Durch die Eröffnung der Bahn würde ihm die Gelegenheit für eine Vergrößerung des Betriebes auf ca. 20.000 Hektoliter geboten.<sup>15</sup>

Weiters äußerte sich der Vertreter der Firma Parlow & Hart, Glasfabrik in Köflach, Gustav Parlow: „Wir begrüßen das Zustandekommen der Bahn auf das Lebhafteste, indem wir von derselben eine Belebung der Exportverhältnisse unserer Glasfabrik erwarten. Unsere gegenwärtigen Frachtverhältnisse stellen sich beiläufig folgender Massen dar: Das Frachtenquantum besteht aus: Thon, Chamotte, Steine, Salz, Soda und diverse von außerhalb mit 100 bis 110 Waggon jährlich, aus dem hiesigen Kohlenrevier 600 bis 700 Lori (Fuhren) Kohle und Glasversand 120 Waggon. Wir bitten die eventuelle Einlegung eines Schleppegeleises zu berücksichtigen.“<sup>16</sup>

Auch der Vertreter von Frau Franziska Kafka, Holzschleiferei, Säge und Lohwerk in Gradenberg-Köflach, meinte, daß das jährliche Frachtenquantum von 100 Waggon sich beim Zustandekommen dieser Bahn bedeutend erhöhen würde.<sup>17</sup>

<sup>13</sup> Wie Anm. 1, S. 14f.

<sup>14</sup> Wie Anm. 1, S. 15.

<sup>15</sup> Wie Anm. 1, S. 15f.

<sup>16</sup> Wie Anm. 1, S. 16.

<sup>17</sup> Wie Anm. 1, S. 16.

Die Alpine Montangesellschaft, hieß es von deren Vertreter, unterstütze die geplante Bahnverbindung zwischen Köflach und Knittelfeld nachhaltig, weil die geografische Lage des Eisenwerkes Pichling und fast der ganze Montanbesitz von 100 Grubenmaßen sich nach der Station Köflach hin orientiere:

„Selbstverständlich wird hiebei in Aussicht genommen, daß durch den Bau dieser Linie der Bezug des Roheisens für das Eisenwerk Pichling aus den gesellschaftlichen Hochöfen in Hieflau, Eisenerz und Vordernberg bedeutend billiger zu stehen kommen müßte, als auf der gegenwärtigen Route via Bruck-Graz. Das Eisenwerk Pichling konsumiert je Monat ca. 200 Waggon Roheisen. Dagegen dürfte eine Abfuhr der erzeugten Waren, bestehend in ca. 280.000 Meter-Zentner, auf dem Wege gegen Knittelfeld auf diese Linie nur in untergeordneter Bedeutung zu betrachten sein, weil die obersteirischen Eisenwerke gegenüber dem Eisenwerke Pichling doch im Vorteile sind.“

Die Österr. Alpine Montangesellschaft versorgt ausser den Eisenwerken Pichling und Krems, welche an der Graz-Köflacher-Bahn liegen, auch fast alle übrigen gesellschaftlichen Eisenwerke mit Kohle, und zwar dermalen die Eisenwerke Donawitz, Kapfenberg, Kindberg, Neuberg, Krieglach, und es dürfte zu hoffen sein, daß namentlich die Versorgung des Eisenwerkes Donawitz mit Lankowitzer Kohle eine billigere auf dieser Linie sein würde, als auf der Linie Graz-Bruck-Leoben. Das Eisenwerk Donawitz nimmt gegenwärtig durchschnittlich je Monat 50 bis 80 Waggon, doch würde sich dieser Absatz dahin jedenfalls bedeutend erhöhen, sobald die Frachtverhältnisse sich hiefür günstig erweisen würden. Es ist auch nicht zu zweifeln, daß die Österr. Alpine Montangesellschaft auf dieser Linie Kohlen aus ihren Lankowitzer Gruben für die übrige Industrie, die nicht gesellschaftlich ist, auf dem Murboden Absatz finden würde.

Notwendig wäre jedoch die Vergrößerung des Köflacher Bahnhofes zur Herstellung eines Verladegeleises und einer Verladerampe zur Verfrachtung dieser Kohle, oder eventuell die Herstellung eines Anschlusses jener Schleppebahn, welche schon durch den Vertreter des Herrn Mitsch in die Bildfläche gerückt wurde und den Zweck haben sollte, den Mitsch'schen Bergbau und im Aufschlusse des Franciskischachtes, eventuell einer künftigen Anlage mit dieser Bahn Köflach-Knittelfeld in Verbindung zu bringen.

Karner<sup>18</sup>

In doppelter Beziehung sei die Graz-Köflacher-Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft am Zustandekommen der Bahnlinie interessiert, führte ihr Direktor Josef Rochlitzer aus: „Und zwar in Rücksicht ihrer Eigenschaft als der größte Bergwerksbesitzer des Voitsberger-Köflacher Bergrevieres und weiters als Besitzer der Eisenbahnlinie Graz-Köflach. Dieselbe begrüßt von ihrem Interessenstandpunkt aus das Projekt und das Zustandekommen desselben auf das freudigste, weil einestheils nach Herstellung der fraglichen Linie ihre Kohlen ein erweitertes Kohlenconsumationsgebiet erreichen und die Produktion ihrer Werke namhaft sich steigern muß.“

Andernteils wird die Linie Köflach-Graz, welche heute als Sackbahn bloß in einer Richtung einen namhaften Verkehr nachweist, zu einer Transitbahn und als solche eine namhafte Vermehrung der Frequenz im Frachten- als auch im

<sup>18</sup> Wie Anm. 1, S. 16ff.



Kopfbahnhof der Graz-Köflacher Eisenbahn in Köflach, 1912 Foto: Agathon Koren, Köflach

*Personenverkehr erfahren. Von diesen Gesichtspunkten aus bin ich ermächtigt, schon heute zu erklären, daß die Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbaugesellschaft die Fertigstellung des in Rede stehenden Bahnprojektes durch materielle Unterstützung zu fördern bereit ist.*<sup>19</sup>

Weitere positive Stellungnahmen wurden von Sections-Ingenieur Josef Jilg für die k.k. priv. Südbahngesellschaft und vom Vertreter der Marktgemeinde Köflach, Seemiller, abgegeben. Der Vertreter Köflachs betonte, daß die Variante Voitsberg-Kainach-Knittelfeld selbstverständlich nicht im Interesse der Gemeinde Köflach liegt. Naturgemäß zustimmend fiel auch die Wortmeldung des Obmanns der Bezirksversammlung Voitsberg, Franz Kautschitsch, aus: *„Die durch das vorliegende Bahnprojekt Köflach-Knittelfeld geplante Verbindung zwischen der k.k. priv. Graz-Köflacher-Bahn und der k.k. Staatsbahn ist für den Bezirk Voitsberg von eminenter Bedeutung. Die manigfachen Vorteile, welche der Ausbau und die Inbetriebsetzung einer solchen Verbindung dem gesamten Bezirke bringt, hier aufzuzählen, ist nicht möglich. Doch kann heute schon die bestimmte Behauptung aufgestellt werden, daß durch die Realisierung dieses Projektes ein Aufschwung auf allen Gebieten der Volkswirtschaft, sei es Ackerbau, Industrie, Handel, Gewerbe erfolgen muß.*<sup>20</sup>

Positiv äußerten sich weiters Dr. Josef Schmiderer für den Steiermärkischen Landesausschuss, Johann Köllsch als Vertreter der Handels- und Gewerkekammer, Vizebürgermeister Alexander Koller für die Stadt Graz und k.k. Bezirks-Commissär Dr. Johann Hussak für die k.k. Bezirkshauptmannschaft Graz. Letzterer betonte die Vorzüge der Strecke Köflach-Salla-Knittelfeld gegenüber jener von Voitsberg durch das Kainachtal nach Knittelfeld, welche weitaus weniger Industrie aufweise.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Wie Anm. 1, S. 18f.

<sup>20</sup> Wie Anm. 1, S. 21.

<sup>21</sup> Wie Anm. 1, S. 25.

Man könnte nun sagen: Ein Sieg auf allen Linien für das Eisenbahnprojekt Köflach-Knittelfeld. Dennoch ist das Projekt über das Planungsstadium nie hinausgekommen – allerdings auch nie ganz vergessen worden. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es neuerlich Bemühungen um den Bau einer Verbindungsbahn Köflach-Knittelfeld. Am 13. Jänner 1920 (also vor mittlerweile ebenfalls schon 80 Jahren) kam es im Stadtratssaal zu Graz zu einer ersten Versammlung aller Interessierten. Eingeladen dazu hatte der Bürgermeister von Voitsberg, LAbg. Fripertinger. Der Grazer Bürgermeister Muchitsch versicherte, daß die Landeshauptstadt alles daransetzen werde, diesen notwendigen Bahnbau endlich einmal zu verwirklichen. Es wurde ein engerer Arbeitsausschuß gebildet und in diesen für den Bezirk Voitsberg folgende Herren entsandt: Gewerke Zdarsky, Bürgermeister LAbg. Fripertinger, Apotheker Wölfler, Zentralkonstrukteur Dr. Freiheim und der Kaufmann Oskar Uray. In weiterer Folge kam es auch zu Versammlungen in Knittelfeld und Judenburg. Diese Städte beanspruchten jeweils für sich den Standort des „Kopfbahnhofes“ der neuen Bahnlinie. Die obersteirischen Gemeinden zeigten sich sehr interessiert und versprachen auch, gleich wie verschiedene private Interessenten, finanzielle Unterstützung. Bedauerlicherweise gedieh das Projekt nicht weiter als bis zu geologischen Untersuchungen für den geplanten Basistunnel Salla-Lobminggraben.