

# **Mitteilungen der Korrespondentinnen und Korrespondenten der Historischen Landeskommission für Steiermark**

Herausgegeben von  
Robert F. Hausmann  
im Auftrag der Historischen Landeskommission für Steiermark

Heft 12  
Graz 2017

# Inhaltsverzeichnis

Robert F. Hausmann, Vorwort .....	7
Robert F. Hausmann, 50 Jahre KorrespondentInnen der Historischen Landeskommission für Steiermark ..	8

## Die Steiermark im Ersten Weltkrieg

Gottfried Allmer, St. Johann bei Herberstein im Ersten Weltkrieg – Ein Ereignisbericht abseits der großen Fronten .....	15
Herbert Blatnik, Kriegsgefangene des Ersten Weltkrieges im Bezirk Deutschlandsberg .....	18
Hermann Kurahs, Radkersburg im Ersten Weltkrieg – Das Ersatzbataillon IR 97 in Radkersburg .....	23
Bernhard A. Reismann, Der Erste Weltkrieg im Schöcklland .....	51
Franz Josef Schober, Eine Kriegsnagelung in Mureck .....	60
Bernhard Schweighofer, Das Steirische Volkskundemuseum in der Zeit des Ersten Weltkrieges – Auswirkungen des Krieges auf eine im Aufbau befindliche Kulturinstitution .....	64
Eva Steigberger und Wolfram Dornik, Dem Verschwinden entreißen! Die Unterschutzstellung des ehemaligen Lagerkomplexes Feldbach aus dem Ersten Weltkrieg .....	84
Karin Thierrichter, Knittelfeld – Vom Kriegsgefangenenlager zum Lazarett .....	92

## Archäologie und Denkmalpflege in der Steiermark

Markus Jeitler, Archäologie in Hartberg – ein forschungsgeschichtlicher Überblick .....	99
Ernst Lasnik, Archäologische Aktivitäten im Bezirk Voitsberg 1974 bis 2014 .....	103

## Die Eisenbahn in der steirischen Geschichte

Gottfried Allmer, Bahn und Bus zwischen Mürz und Raab – Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der nördlichen Oststeiermark im 20. Jahrhundert .....	121
Herbert Blatnik, Vom Bau der Gisela-Bahn durch das Ennstal .....	128
Renate Brodschild, Die Murtalbahn – Relikt oder Hoffnungsträger? .....	134
Gert Christian, Die Breitenauerbahn. Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard .....	138
Rudolf Grasmug, Der Anschluss der Bezirksstadt Feldbach an das Eisenbahnnetz .....	144
Josef Hasitschka, Die Kronprinz Rudolf-Bahn durch das Gesäuse .....	150
Robert F. Hausmann, Die Feistritzalbahn .....	154
Markus Jeitler, Die „Thermenbahn“ .....	160
Karl A. Kubinzky, Graz auf Schienen .....	166
Hermann Kurahs, Am Rande des Kronlandes. Lokalbahnprojekte und die Radkersburger Stadtvertretung vom letzten Drittel des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg .....	170
Franz Mittermüller und Gernot Schafferhofer, Wald- und Seilbahnen im oberen Feistritztal .....	189
Bernhard A. Reismann, Bahnen, Seilbahnen und Lifte im Schöcklgebiet .....	199
Karin Thierrichter, Knittelfeld – die Stadt, die mit der Eisenbahn groß geworden ist .....	205
Leopold Toifl, Eisenbahn 1848 .....	210
Johannes Zeilinger, Industriell, touristisch und privat genutzte Seilbahnen und Liftanlagen im mittleren Mürztal .....	219

## Beiträge

Gottfried Allmer, Orgelbau in der Stiftskirche Seckau im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit . . . .	239
Ernst Lasnik, Römersteine im Bezirk Voitsberg . . . . .	244
Michael Georg Schiestl, Die Stadtverwaltung Judenburgs im 17. Jahrhundert. Eine prosopographische Studie . . . . .	249
Christa Schillinger und Franz Josef Schober, Über die Familie und die Beziehungen des Lyrikers Ernst Goll (1887–1912) zur Südoststeiermark . . . . .	261
Bernhard Schweighofer, Zur Geschichte des Roten Kreuzes in Judenburg von 1896 bis in die Gegenwart – Von den Anfängen des Sanitätswesens innerhalb der Feuerwehr bis zur selbständigen, modernen Hilfsinstitution . . . . .	272
Bernhard Schweighofer, Schwerter, Degen, Säbel und Hirschfänger – Einblicke in die Griffwaffensammlung des Stadtmuseums Eisenerz . . . . .	279
Johannes Zeilinger, Der Eisenbergbau in der Veitsch. Eine Spurensuche im Bereich Rotsohl, Schaller, Brunnalm, Schlossberg und Eckalm sowie die Verhüttung in Niederaigen . . . . .	287

## Tätigkeitsberichte

Alfred Joham, Tätigkeitsbericht 2010–2015 für den Bereich Leoben . . . . .	309
Johann Köhldorfer, Zehn Jahre archäologische Forschung im Kirchberger Ländchen. Ein Überblick . . . .	312
Ernst Lasnik, Bericht über die Tätigkeit im Bereich Voitsberg/Köflach 2014 . . . . .	323
Bernhard A. Reismann, Bericht über die Tätigkeit im Bereich Schöcklland (2013 bis 2017) . . . . .	326
Christa Schillinger, Bericht über die Tätigkeit im Bereich Straden (Bezirk Südoststeiermark) . . . . .	328
Bernhard Schweighofer, Bericht über die Tätigkeit im Bereich Judenburg . . . . .	329
Wolfgang Wieland, Tätigkeitsbericht für den Bereich Murau (2014 bis 2016) . . . . .	331

# Bahn und Bus zwischen Mürz und Raab – Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der nördlichen Oststeiermark im 20. Jahrhundert

von Gottfried Allmer

## Steirische Ostbahn

Die erste Erschließung der Oststeiermark durch eine Bahnverbindung erfolgte von Ungarn aus. Im Jahr 1872 war Jennersdorf von Szombathely aus erreicht, am 1. Mai 1873 konnte der durchgehende Verkehr auf der Strecke zwischen Jennersdorf und Graz aufgenommen werden. Trotz der bald einsetzenden intensiven Planungsstätigkeit konnte mit Ausnahme der Aspangbahn kein weiteres überregional wichtiges Bahnprojekt verwirklicht werden.

Die Entwicklung im Bereich der Personenbeförderung ging auf der Ostbahn nur zögernd voran. Noch 1932 waren werktags lediglich sechs Kurspaare im Einsatz, das heißt sechs Fahrten pro Tag in eine Richtung und wieder zurück. Nach dem Zweiten Weltkrieg stieg die Frequenz der Bahnlinie immerhin auf zehn Kurspaare. Dieser Zustand änderte sich erst durch die Einführung des Steirischen Verkehrsverbundes und endgültig durch die Eröffnung des Schnellbahnverkehrs (S3) 2016. Im Verkehrsjahr 2016 wurden 23 Kurspaare eingesetzt, samstags immerhin 18 und sonn- und feiertags 17.

## Aspangbahn

Die Erschließung durch die Aspangbahn erfolgte anfangs von Wiener Neustadt südwärts, so war 1881 bereits Aspang erreicht. Am 1. Oktober 1885 konnte der Abschnitt Fehring–Fürstenfeld in Betrieb gehen. Über den weiteren Ausbau war man zu dieser Zeit noch unschlüssig. Vorerst war das Projekt Fürstenfeld–Ilz–Birkfeld–Ratten bevorzugt worden, doch scheiterte dieses Projekt einerseits an den Kosten, andererseits am Protest der Weizer Bürgerschaft, die schon längst den Bahnanschluss nach Gleisdorf gefordert hatte, um sodann das Feistritztal zu erschließen. Noch aber war die Frage einer eigenen Bahnverbindung Graz–St. Radegund–Weiz nicht vom Tisch.

Schließlich gewann die politische Vertretung der Region um Hartberg die Oberhand. Wenn rasch eine Bahnlinie verwirklicht werden konnte, dann jene von Fürstenfeld durch das Safental nach Hartberg. Dieser

Abschnitt wurde schon am 29. Oktober 1891 eröffnet. Dazu kam eine Ergänzungsbahn von Bierbaum nach Neudau, die gleichzeitig erbaut und der Industrie von Neudau geschuldet war.

Der Personenverkehr zwischen Hartberg und Fehring entwickelte sich gleich der Ostbahn und hatte von Beginn an den Makel, von Hartberg nach Graz keine schnelle und kurze Verbindung zu sein. 1932 verkehrten fünf Kurspaare, 1961 schon acht, und bis heute sind es an Werktagen nach wie vor nur acht Kurspaare, die allerdings nach Wiener Neustadt durchgebunden werden. Die Strecke Bierbaum–Neudau wurde stets nur mit fünf Kurspaaren bedient, die mit der Aspangbahn zeitlich verbunden waren. Der Abschnitt Bierbaum–Neudau wurde 1988 für den Gesamtverkehr gesperrt und die Bahntrasse abgebaut.

Viel schwieriger als erwartet ging der Weiterbau zwischen Hartberg und Aspang vor sich. Erst am 15. Oktober 1905 wurde die Strecke zwischen Hartberg und Friedberg eröffnet, und es bedurfte mehrerer politischer Kraftakte, um auch den Weiterbau zwischen Aspang und Friedberg zu verwirklichen. Dazu kam der Umstand, dass die Bahn über den Wechsel als Gebirgsbahn einzustufen war, was mehrere Trassenvarianten zur Folge hatte. Im Jahre 1901 schien jene über Schäßfern mit zwei Tunnels zwischen Zöbern und Schäßfern, den Bahnstationen Schäßfern und Bärnegg sowie einem kleinen Tunnel bei Schäßfernsteg der Vorrang eingeräumt worden zu sein. Doch bald entschied man sich für einen langen Tunnel (Hartberg-Tunnel) zwischen Zöbern und Tauchen und den kürzeren Wiesenhöftunnel. Diese Strecke wurde schließlich auch gebaut und am 12. Oktober 1910 feierlich eröffnet. Damit war die Oststeiermark erstmals mit Wien verbunden. Der Bahnverkehr brachte aber langfristig nicht die erhofften wirtschaftlichen Impulse. Der Verkehr zwischen Hartberg und Wiener Neustadt umfasste in der Zwischenkriegszeit lediglich vier Kurspaare und wurde nach 1960 auf sieben Kurspaare erweitert. Gegenwärtig (2016) verkehren zwölf Kurspaare zwischen Hartberg und Wiener Neustadt.

Schon 1901 kam erstmals der Plan auf, von Hartberg über Pischelsdorf den kürzesten Weg nach Gleisdorf

durch eine Bahnlinie zu erschließen, die noch dazu die schnellste Verbindung zwischen Wien und Graz gewesen wäre. Zudem war von Stubenberg eine Abzweigung nach Pöllau geplant. Gegen diese Bahnlinie gab es von Anfang an großen Widerstand, v. a. von steirischer Seite, einerseits von Graz aus, aber auch von den Industriegebieten der Obersteiermark. Selbst Abgeordnete aus dem Raum Hartberg-Fürstenfeld traten in Wien entschieden gegen dieses Bahnprojekt auf. Kein Wunder also, dass man schon 1903 mit dem Gegenprojekt Gleisdorf-Ilz-Sebersdorf ins Rennen ging, dazu kam noch ein Flügelbahnprojekt Sebersdorf-Kaindorf-Pöllau. Man rechnete aber nicht mit dem Widerstand der Bevölkerung, dem die Abgeordneten folgen mussten. Tausende Menschen trafen einander auf Eisenbahntagen in Stubenberg, Kaindorf, v. a. aber Pischelsdorf und Gleisdorf. So wurde der Bau dieser Bahnlinie, die ab 1910 schon baureif projektiert und im Gelände ausgesteckt war, 1913 auch tatsächlich genehmigt. Einer Verwirklichung kam jedoch der Erste Weltkrieg zuvor. Das 1920 nochmals aufgerollte, leicht veränderte Projekt fiel den weiteren politischen Intrigen und der Wirtschaftskrise der Zwischenkriegszeit zum Opfer. Eine Episode war auch die Burgenlandbahn von Friedberg über Oberwart nach Rechnitz und Szombathely. Auch hier begann die Erschließung von Ungarn her. Bereits um 1888 wurde der gesamte Abschnitt von Szombathely bis Altpinkafeld eröffnet. Im Jahr 1903 erfolgte der Bergbautätigkeit wegen die Eröffnung der Bahn von Oberwart nach Oberschützen, und erst 1925 wurde der fehlende Abschnitt zwischen Altpinkafeld und Friedberg für den Verkehr freigegeben. Das Ende dieser Bahn kam schrittweise: Schon 1953 wurde der ungarische Abschnitt bis Rechnitz gesperrt, 1982 folgte Rechnitz-Großpetersdorf und 1984 Großpetersdorf-Oberwart. Schließlich wurde 2012 der Personenverkehr zur Gänze eingestellt, der Güterverkehr ist aber noch aufrecht.

## Ergänzende Buslinien

Von Beginn an war im Bereich der Aspangbahn wegen der zu geringen Angebote auf dem Schienenweg eine zusätzliche Bedienung mit Autobussen notwendig. Die ersten Probefahrten 1919 und 1920 zwischen Hartberg und Pöllau sowie Gleisdorf, Ilz und Fürstenfeld sowie zwischen Gleisdorf, St. Johann bei Herberstein und Hartberg über Kaindorf waren so erfolgversprechend, dass man sich bald nicht mehr um einen Bahnanschluss bewarb, sondern mit dem Postbus und privaten Anbietern noch vor 1930 ein umfassendes Busangebot schaffen konnte.

Für den überregionalen Verkehr nach Wien wurde aber weiterhin der Bahn der Vorzug gegeben, wenngleich dies keine Kapazitätssteigerungen mit sich brachte. Seit etwa 1980 wurde vonseiten des Bahnbetreibers ÖBB mit Einstellungsszenarien Politik gemacht, die jedoch einen anderen Mitbieter auf den Plan rief. Dr. Ludwig Richard hatte schon 1946 eine durchgehende Buslinie von Jennersdorf nach Wien bzw. nach Eisenstadt ins Leben gerufen, die legendäre Linie „G 1“, die in Pongau auch eine Haltestelle im Bereich der Nordoststeiermark bediente.

Noch 1977 eröffnete das Unternehmen Heribert Matzer aus Graz, vorderst mittels Kleinbus, eine Buslinie Graz-Friedberg-Wien mit Halten entlang der Wechselbundesstraße zwischen Gleisdorf und Pongau. Diese Linie übernahm das Unternehmen Dr. Richard im Jahr 1994 und baute diese Strecke als Verbundlinie 311 systematisch aus. Der einen Tagesrandverbindung wurden bald weitere Angebote hinzugefügt, sodass in kurzer Zeit mehrere hundert Zeitkartenbesitzer auf dieser Strecke einen fixen Bedarf markierten, dem sich weder das Unternehmen noch die regionale Politik verschließen konnten. Die zwischenzeitlich von den ÖBB auf der Aspangbahn durchgeführten Angebotserweiterungen konnten mit dem Bedarf und der Akzeptanz der Buslinie keineswegs mithalten. So werden derzeit (2016) folgende Angebote im Busbetrieb bereitgestellt: Graz-Hartberg-Wien mit drei Kurspaaren, teilweise mit Kapazitäten von bis zu 70 Sitzplätzen pro Kurs, dazu sechs Kurspaare zwischen Kaindorf und Wien sowie zwei Ergänzungspaare ab Hartberg, teilweise gekoppelt mit den bestehenden G-Linien vom Burgenland nach Wien. Somit ist eine Auslastung von etwa 600 Fahrgästen an Werktagen zu bewerkstelligen.

Die Buslinie 300 Graz-Hartberg hat ihren Ursprung in den 1927 eröffneten Privatlinien von Michael Bartl aus Hartberg (ein Kurspaar) und der 1932 eröffneten Linie von Franz Edlinger aus Graz, die seit 1964 vom Autobusunternehmen Gruber KG. aus Grafendorf bei Hartberg erfolgreich betrieben wird. Lange Zeit bediente Edlinger-Gruber die Strecke mit drei Kurspaaren täglich. Zwischen 1970 und 1983 konnte auf sieben Kurspaare aufgestockt werden. Dazu kam 1928 der Postbus, der lange Zeit die dominante Rolle spielte. Die Post führte mit sieben bis zehn Kurspaaren an Werktagen den Reigen an, verbunden mit weiteren Teilabschnitten, ab 1926 im Bereich Graz-Pöllau und Pöllau-Hartberg.

Der Verkehrsverbund brachte hier große Verbesserungen, so schon 2007 16 Kurspaare im Regionalverkehr und sieben Kurspaare im Schnellverkehr (S30). Gegen-

wärtig (2016) verkehren werktags 16 Kurspaare regional (300), 14 Kurspaare im Schnellverkehr (X30) und sechs Kurspaare im Autobahnschnellverkehr ab Gleisdorf (X31).

Der Schülerverkehr brachte durch die Einführung der Schülerfreifahrt ab 1972 enorme Zuwächse sowohl für die privaten Anbieter als auch für Postbus und Kraftwagendienst der ÖBB (inzwischen fusioniert zum Postbus). Durch den Verkehrsverbund Steiermark sind seit 1992 alle Unternehmen in einem zentralen Anbieternetz vereinigt. So wurde ab 1977 im Raum Hartberg durch den Postbus und schon 1975 durch Gruber KG. im Raum Friedberg–Pinggau der Schülerverkehr vollständig neu aufgestellt und durchorganisiert.

Der Bereich entlang der Aspangbahn erhielt schon sehr früh entsprechende Ergänzungsverkehre mit Autobussen. Zwischen Fürstenfeld und Hartberg eröffnete die Firma Kolb aus Loipersdorf 1932 einen Ergänzungsverkehr, der 1949 vom Kraftwagendienst (KWD) übernommen wurde. Hier sind zwischen zwei und sechs Kurspaare an Werktagen anzutreffen. Fürstenfeld–Fehring wurde noch 1932 vom KWD in die Verkehrsplanung aufgenommen und ist bis heute mit zwei Kurspaaren eher eine Randerscheinung.

Dazu kam noch die Linie Hartberg–Burgau–Fürstenfeld, die über Unterrohr und Neudau geführt wird. Sie wurde 1948 vom Postbus eröffnet und ist mit drei Kurspaaren im gesamten Verlauf und weiteren Kurspaaren in Teilabschnitten unterwegs.

Zwischen Hartberg und Pinggau wurde schon 1927 durch Michael Bartl eine erste Linie eröffnet. Ab 1932 war Franz Edlinger mit seiner von Graz durchgebundenen Linie bis Pinggau und Schäßern aktiv und wird seit 1964 von Gruber geführt. Gruber ist seither zwischen Hartberg und der Landesgrenze zu Niederösterreich Marktführer. Zwischen 1959 und 1999 bediente der Postbus auch den Abschnitt zwischen Pinggau und Mönichkirchen, darunter mit zwei Kurspaaren durchgehend von Graz her.

Wichtig war stets auch die Postbusverbindung von Hartberg ins Burgenland, die 1929 aufgenommen wurde. Sie verläuft einerseits nach Oberwart, andererseits über Lafnitz nach Pinkafeld und Oberschützen. Hier ist v. a. der Schülerverkehr anteilig sehr bedeutend, während der Zubringerverkehr zum Kurort Bad Tatzmannsdorf seine Bedeutung verloren hat.

## Die Erschließung des Jogllandes

Während die bisher beschriebenen Autobusverkehre an den Wochenenden, wenn auch in verkürztem Umfang, aufrechterhalten werden, ist der Trend zum verkehrs-

freien Wochenende im Joglland derzeit nicht aufzuhalten. Waren 2007 noch je ein Kurspaar auf den Linien dieser Gegend anzutreffen, so wurden zuletzt auch diese wegen mangelnder Frequenz eingestellt. Weder die legendären „Kirchenkurse“ zu den Gottesdiensten der Pfarren im Vorauer Bereich noch irgendwelche Tourismusangebote konnten hier den Bedarf wirklich steigern bzw. wieder in Gang setzen.

Im Jahr 1928 begann Johann Lechner aus Vorau mit zwei Kurspaaren zwischen Vorau und Rohrbach, dem nächstgelegenen Bahnhof, ein Jahr später Karl Lind mit der Verbindung nach Waldbach und Wenigzell. St. Jakob im Walde war damals über Straßen im heutigen Verständnis noch schwer bis gar nicht erreichbar. Der Postbus übernahm hier ab 1949 den gesamten Verkehr, der bis zum Kreuzwirt am Schloffereck reicht, wo Linien aus Hartberg und Birkfeld die Fahrgäste übernehmen. Seit 1967 fährt der Postbus auch über Eichberg und Kleinschlag nach Vorau. Der Bereich St. Lorenzen am Wechsel wurde 1954 erschlossen, 1967 auch Festsenburg. Seit 1948 gibt es die Verbindungslinie Vorau–Wenigzell–St. Jakob–Waldbach. Wenigzell–Weiglhof (= Kreuzwirt am Schloffereck) ist erst seit 1967 im heutigen Verlauf benützbar, vorher war der Kreuzwirt nur von Vorau aus erreichbar.

Die Linie Vorau–Pöllau–Kaindorf wurde bis 1990 im gesamten Verlauf geführt. 1926 begann der Postbus mit der Erschließung des Pöllauer Tales über Kaindorf und Flattendorf zu gleichen Teilen, seit 1978 ist Hartberg–Kaindorf nur noch Teil anderer Linien. Wilhelm Trammer aus Pöllau eröffnete 1951 Verbindungen zwischen Kreuzwirt, Pöllau, Pöllauberg und Sebersdorf (Bahnanschluss), die aber bereits 1956 wieder eingestellt wurden. Schon 1932 fuhr die Fa. Kolb aus Loipersdorf, freilich ohne wirklichen Erfolg, eine Linie zwischen Pöllau und Fürstenfeld.

Im Jahre 1954 wurde die Linie Hartberg–Kaindorf–Pöllau–Miesenbach–Birkfeld–Alpl–Krieglach eröffnet, jedoch nur an wenigen Tagen der Woche auch bedient. Das war v. a. eine Pendlerlinie. Im Jahr 1978 entschied sich der Postbus als Betreiber zu einer Kursänderung, nämlich Hartberg–Pöllau–Birkfeld–Fischbach–Stanz–Kindberg und ging sogar zeitweilig auf den täglichen Betrieb über. Diese Linie wurde in ihrer Gesamtabwicklung 1999 auf Teilstrecken eingeschränkt.

## Entlang der Wechselbundesstraße

Da die Bahn Hartberg–Pischelsdorf–Gleisdorf nicht gebaut wurde, waren die angrenzenden Orte natürlich sehr an entsprechenden Busverbindungen interessiert.

So wurde vom Postbus bereits 1920 eine erste Linie von Gleisdorf nach St. Johann bei Herberstein eröffnet, später mit Anschluss nach Graz, Stubenberg, Pöllau und Birkfeld. Interessant sind die Fahrpläne ab 1925 mit der Strecke Gleisdorf–Stubenberg–Pöllau und Birkfeld–Stubenberg–St. Johann–Hartberg, ab 1925 auch St. Johann bei Herberstein–Hartberg, ab 1932 zudem Hartberg–Schielleiten–Stubenberg. Hier war der Sommertourismus ein wichtiger Zweig, ab 1954 nur noch Gleisdorf–Stubenberg–Rabenwald und ab 1967 weiter nach Anger. Heute sind diese Strecken nur noch Schulbuslinien, besonders zwischen Hartberg, Stubenberg und Weiz.

Reichendorf wurde vom Postbus erst 1967 erschlossen, weitere Linien im Bereich rund um Pischelsdorf, Großpesendorf und Prebuch folgten ab 1984. Hier gibt es derzeit (2016) den letzten noch aktiven Kirchenkurs Gleisdorf–Prebuch an Sonn- und Feiertagen.

Noch 1926 wurde im mittleren Feistritztal auch der Verkehr zwischen Pischelsdorf, Großsteinbach, Ilz und Fürstenfeld aufgenommen, der gegenwärtig ebenfalls nur noch eine Tagesrandverbindung an Werktagen und Schülerverkehre umfasst. Im Jahr 1983 wurden die Schülerverkehre im Bereich Ilz–Sinabelkirchen neu geordnet. Sie werden vom Postbus bzw. durch Subunternehmen (Fa. Schuch) geführt.

Der Abschnitt Gleisdorf–Fürstenfeld über Ilz, ebenfalls in einer „bahnlosen“ Gegend, wurde schon 1914 durch eine private Firma, der „Auto GmbH Ilz“ aufgenommen, der Verkehr jedoch 1919 wieder eingestellt. Nun übernahm der Postbus die Verkehrsagenden und führt sie bis in die Gegenwart. 1920 begann auch August Glantschnigg aus Graz mit der Buslinie Graz–Ilz–Riegersburg mit immerhin drei Kurspaaren täglich. Ab 1927 wurde durchgehend der Verkehr Graz–Gleisdorf–Fürstenfeld durch den Postbus aufgenommen. Dazu kamen ab 1949 auch noch Teilverkehre bis Ilz bzw. von Fürstenfeld über Ilz bis Großsteinbach und Kroisbach, ebenso über Breitenfeld und Ottendorf nach Gleisdorf. Um 1930 begann auch der regelmäßige Busverkehr von Feldbach über Riegersburg nach Breitenfeld an der Rittschein. Der Verkehr stieg zwischen Graz und Fürstenfeld nach 1945 kontinuierlich an. Waren es 1954 noch sieben Kurspaare, lag man 1967 bereits bei zwölf.

Der Verbundverkehr brachte hier weitere enorme Zuwächse. 2007 verkehrten zwischen Graz und Fürstenfeld werktags 15 Kurspaare, weitere sieben über die Südautobahn von Graz bis Sinabelkirchen als Schnellbus (S47), sodann als Regionalbus bis Fürstenfeld. Gegenwärtig umfasst der Verkehr werktags 15 Kurspaare als Regionalverkehr, weitere fünf Kurspaare als

Schnellverkehr (X40) zwischen Graz und Gleisdorf sowie zehn Kurspaare als Schnellbus über die Autobahn (X41). Hier wie auch auf der Verbindung von Graz nach Hartberg wurde der Busverkehr durch den Steirischen Verkehrsverbund „schnellbahnmäßig“, also mit entsprechendem Fuhrpark und gesicherten Sitzmöglichkeiten eingerichtet. Betrieben wird der Verkehr derzeit von der Bietergemeinschaft Postbus und Gruber KG.

## Bahn- und Busverkehr im Raum Weiz

Im Jahr 1889 konnte der Bahnverkehr zwischen Gleisdorf und Weiz auf einer 15 Kilometer langen Normalspurstrasse eröffnet werden. Die Strecke wurde 1953 bis zur Haltestelle Weiz-Stadt verlängert und wurde 2017 auf neu gebauter Strecke ab dem Bahnhof Weiz noch um die Haltestellen Weiz Mitte und Weiz Nord (Bundesschulzentrum) verlängert. Diese Bahnlinie hatte wegen der Industrien im Raum Weiz von Beginn an v. a. auch im Güterverkehr besondere Bedeutung. Es ist den Steiermärkischen Landesbahnen als Betreiber ab 1945 gelungen, viele Firmen zum Bahnverkehr zu bewegen. Vor allem mit dem Magna-Konzern konnte ein Großkunde gewonnen werden, der auch der Ostbahn und der Aspangbahn regelmäßige Güterverkehre beschert. So werden z. B. auf dem neu errichteten Güterbahnhof Albersdorf oft mehr als hundert Güterwaggons „zwischengelagert“, die dem Magna-Konzern den Bau von eigenen Lagerhallen erspart. Schon 1918 wurde vom Bahnhof Weiz eine Schleppbahn bis zum Steinbruch in Kalkleiten errichtet, die auch die Elektroindustrie in der Stadt Weiz bedient. Zwischen 1919 und 1973 war der Abschnitt Bahnhof–Elin-Werk sogar mit elektrischer Traktion ausgestattet. Nach dem Bau der Weizer Bahn kam es ab 1891 zu weiteren Bahnplänen in diesem Bereich, die alle nicht verwirklicht wurden. Bedeutend war das Projekt von 1890: Graz–St. Radegund–Weiz–Hartberg mit Anschlussbahnen nach Passail und Pöllau. Noch 1905 wollten Anger und Birkfeld eher mit Hartberg oder Fürstenfeld verbunden werden.

Im Personenverkehr war die Strecke Gleisdorf–Weiz nicht von so großer Bedeutung. 1957 fuhren nur sechs Kurspaare täglich auf dieser Strecke. Immer wieder wurden durchgehende Züge von Weiz nach Graz gefordert, 1933 erstmals der Triebwagenbetrieb als Direktverbindung aufgenommen, blieb er bis 1941 in Betrieb. 1953 wieder aufgenommen, folgte 1980 bis 1988 wieder eine Unterbrechung, seither steht diese Verbindung außer Frage.

Mit sechs Kurspaaren zwischen Weiz und Gleisdorf war der Betrieb nach 1960 nicht wesentlich gestiegen. Erst der Schülerverkehr zum neuen Schulzentrum in Weiz brachte ab 1980 entsprechende Steigerungen, die bis in die Gegenwart hineinreichen. 2007 verkehrten noch zwölf Kurspaare werktags und zwei Direktkurspaare nach Graz, gegenwärtig sind es 18 Kurspaare bis Gleisdorf und vier Kurspaare direkt nach Graz. Es ist aber anzumerken, dass trotz Schnellbahnverkehrs (S31) schon seit etwa zwei Jahrzehnten an Sonn- und Feiertagen kein Bahnbetrieb und auch an Samstagen nachmittags nur noch ein Kurspaar zu verzeichnen ist.

Auch zwischen Gleisdorf und Weiz wurde bereits 1932 durch die Firma Wuth aus Graz und ab 1931 auch durch den Postbus ein Ergänzungsverkehr mit Autobussen eingerichtet. Dieser Betrieb wurde 1950 durch die Steiermärkischen Landesbahnen übernommen. Er lag seit 1950 mit vier Kurspaaren täglich im langjährigen Schnitt, wurde jedoch seit etwa 15 Jahren auf sieben Kurspaare erhöht und zudem als einziges Verkehrsmittel für den Wochenendverkehr, teilweise mit Kleinbussen, eingerichtet.

Der Autobusverkehr zwischen Graz, Kumberg und Weiz wurde 1928 vom Postbus aufgenommen. Noch ein Jahr zuvor hatte sich der Gemeinderat der Stadt Weiz vehement gegen den Postbus gewehrt, um der Bahn nicht Konkurrenz zu machen. Dennoch begann 1928 auch Johann Petak aus Weiz mit einer eigenen Buslinie, wobei Petak einerseits von Weiz nach Mitterdorf, andererseits alle Kurse nach Graz über Gutenberg und Gschwendt abwickelte. Die Fa. Plautz fuhr zu dieser Zeit auch einen Tageskurs von Graz nach Birkfeld, und die Passailer Unternehmung Greimel fuhr durchgehend zwei Tageskurse von Fladnitz über Weiz nach Graz. Nach 1945 übernahm der Postbus den gesamten Verkehr zwischen Weiz und Graz, 1954 mit zehn Kurspaaren täglich, 1967 waren es schon 20, 1983 insgesamt 31, 2007 36 und derzeit (2016) 36 Kurspaare sowie drei Schnellkurspaare (X20), an Wochenenden sind es freilich nur acht Kurspaare. Seit 1973 existiert die Postbuslinie Weiz–Garrach, weitere Linien im Umlandverkehr von Graz, z. B. nach St. Radegund, Eggersdorf und Kumberg, sind hier nicht berücksichtigt.

Für den Pendlerverkehr wichtig ist weiters die Postbuslinie Weiz–Großpessendorf–Sinabelkirchen, die zuletzt auch im Schülerverkehr große Zuwächse zu verzeichnen hat. 1932 begann August Glantschnigg aus Graz mit zwei Kurspaaren, 1948 übernahm die Steiermärkische Landesbahn den Verkehr und übergab ihn 1952 an den Postbus. Zwischen drei und fünf Kurspaare bewältigen hier den Verkehr bis in die Gegenwart.

## Die Erschließung des oberen Feistritztals

Schon 1897 gab es ein erstes Bahnprojekt von Weiz über Birkfeld nach Steinhaus am Semmering. Verschiedene Fragen, v. a. auch das schwer erschließbare Gelände und die daraus resultierenden Kosten, brachten keine befriedigende Entscheidung. 1909 begann nun der Bau einer Schmalspurbahn von Weiz nach Birkfeld, die am 14. Dezember 1911 eröffnet wurde. Gleichzeitig wurde eine Güterbahn in Schmalspurausführung eröffnet, die von Büchl bis Oberdorf bei Weiz (2,5 km) zum dortigen Bergbaugebiet führte, aber schon 1927 wieder aufgelassen wurde. 1916 wurde die Strecke von Birkfeld nach Rettenegg verlängert und auch teilweise gebaut, sodass 1920 der Güterverkehr von Birkfeld bis Ratten aufgenommen werden konnte.

Die weitere Planung und der Bau der Verlängerung zur Semmeringbahn unterblieben. Die Waldbahn zwischen Rettenegg und Steinhaus war zwischen 1917 und 1958 nur ein Ersatz im Bereich der Güterbeförderung. Erst 1930 wurde auch der Personenverkehr zwischen Birkfeld und Ratten aufgenommen. Seit 1942 agierten die Steiermärkischen Landesbahnen als Betreiber.

Der Feistritztalbahn war von Beginn an kein großer wirtschaftlicher Erfolg beschieden. Mit drei Kurspaaren war der Personenverkehr zwischen Weiz und Ratten nie wirklich in Fahrt gekommen. Dies änderte sich auch nach 1945 nicht, dazu kam lediglich ein Kurspaar von Weiz nach Birkfeld. Mit dem Ende des Bergbaus in Ratten war auch das Güteraufkommen immer geringer geworden. Auf diesem Sektor blieb einzig die Fa. Luzenac–Mineralwerk Naintsch mit den Betrieben in Anger und Oberfeistritz Stammkunde der Feistritztalbahn bis 2014. Der Personenverkehr zwischen Birkfeld und Ratten wurde schon 1971 eingestellt, die Strecke 1981 geschlossen und in der Folge abgetragen. Schließlich wurde auch zwischen Birkfeld und Weiz der Personenverkehr 1973 eingestellt, der Güterverkehr zwischen Anger und Birkfeld endete 1981.

Schon 1928 nahm die Fa. Plautz aus Birkfeld den Autobusverkehr zwischen Birkfeld und Graz auf, der bis 1932 dauerte. Der Postbus stieg 1928 ein. Von 1952 bis 1983 wurde zwischen Weiz und Birkfeld von Postbus und Landesbahnen ein Gemeinschaftsverkehr mit Autobussen geführt, seither ist der Postbus alleiniger Anbieter.

Nachdem der Bahnbetrieb mit seinen drei bis vier Kurspaaren von Beginn an zu wenig war, konnte zwischen Weiz und Birkfeld der Autobusverkehr gute Zuwächse erreichen. Schon in der Zwischenkriegszeit wurde die Linie mit zwei bis drei Kurspaaren geführt, nach 1945 stieg



der Bedarf rasch an, 1954 waren es bereits sechs Kurspaare, 1970 acht. Die Zahl blieb nach der Einstellung der Bahn gleich, Teilstrecken wurden aber zusätzlich verstärkt bedient. Diese Linien führten einerseits über Anger nach Hartberg (seit 1928), weiters nach Birkfeld und Gasen, Fischbach und Miesenbach, teilweise bereits seit der Zwischenkriegszeit. Die Fa. Rinnerhofer aus Pöllau befuhr schon 1932 die Strecke Mixnitz (Bahnanschluss)–Gasen–Birkfeld–Gschaid–Pöllau, der Postbus ab 1949 auch bis Bruck an der Mur, desgleichen seit 1948 über die Schanz und Fischbach als Verbindung nach Kindberg und Bruck. Strallegg wird seit 1951 regelmäßig von Postbussen angefahren. Von Birkfeld aus wurden bereits 1932 erste Busverbindungen nach Steinhaus und Semmering aufgenommen, zuerst von der Fa. Johann Braunstein, später vom Postbus. Die Linie Ratten–Semmering über den Pfaffensattel, der Fahrer wurde „Pfaffenkönig“ genannt, war von 1924 bis 1995 im Einsatz, hatte aber in den letzten Jahrzehnten nur noch wenige Fahrgäste. Wichtiger sind hingegen die Postbusse von Birkfeld nach Rettenegg, seit 1948 bis Feistritzwald und seit 1976 bis Weisegg am Feistritzsattel. Auch hier überwiegt heute der Schülerverkehr.

Im Jahr 1928 begann die Fa. Paulitsch & Albert aus Strallegg mit dem Linienverkehr Ratten–Alpl–Krieglach, 1930 folgte auch der Postbus, der 1945 das gesamte Aufkommen übernahm. Die Verlängerung nach Wenigzell wurde 1949 aufgenommen, jedoch 1961 wieder eingestellt. Waren es 1983 noch sechs Kurspaare über das Alpl, so gibt es seit etwa 2005 nur noch einen Verkehr an Schultagen. Der Wandertourismus mit dem Postbus ist auch hier gänzlich zum Erliegen gekommen. Unmittelbar zum Bereich der Feistritzalbahn gehörte auch die Buslinie Weiz–Puch–Floing, die 1931 vom Postbus aufgenommen wurde und als Bahnergänzungsverkehr seit 1946 von den Steiermärkischen Landesbahnen betrieben wird. Waren es 1970 noch fünf Kurspaare über Etzersdorf und ein Kurspaar entlang der Feistritzalbahn, so wurde hier der Verkehr auf drei bis vier Kurspaare an Werktagen über Etzersdorf reduziert.

## Das Passailer Becken

Die Erschließung dieser Gegend erfolgt von Frohnleiten aus mit dem Autobusunternehmen Niederl aus Passail im Verkehr Graz–Frohnleiten–Fladnitz seit 1938. Vorher hatte bereits 1926 die Fa. Maria Ebenbauer aus Frohnleiten ein Kurspaar auf dieser Strecke täglich geführt. Zwischen 1948 und 1992 wurde auch die Teichalm von dieser Buslinie bedient. Auch hier hat der Touristenverkehr keine Bedeutung mehr, daher wird nur noch an Werktagen gefahren.

Der Postbusverkehr an Wochenenden von Bruck an der Mur über die Teichalm zur Sommeralm wurde 1982 aufgenommen.

Von Graz aus wurde das Passailer Becken zwischen 1932 und 1995 mit der Postbuslinie Graz–Gollersattel–Fladnitz bedient, die seither nur noch bis Garrach geführt wird.

Franz Reisinger und die Marktgemeinde Passail begannen 1927 mit dem Busverkehr zwischen Fladnitz und Weiz bzw. auch nach Graz. Schon 1929 übernahm die Fa. Greimel die Betriebsführung auf dieser Linie, die bis heute an Werktagen Bedeutung hat.

Die Postbuslinie Weiz–Heilbrunn–Sommeralm wurde 1932 von den Weizer Firmen Temmel und Pieber aufgenommen, wobei schon damals drei Kurspaare zwischen Weiz und Granitzer angeboten wurden. Der Postbus fuhr ab 1929 zusätzlich die eben genannte Strecke und übernahm 1946 den Gesamtverkehr. Dieser wurde 1965 bis Heilbrunn erweitert, weiters St. Kathrein am Offenegg 1966 in den Linienbetrieb aufgenommen. Diese Linie ist mit drei Kurspaaren v. a. in der Schulzeit von Bedeutung. Der Wanderverkehr am Wochenende führt seit 1982 bis zur Sommeralm.

## Zusammenfassung

Der Bahnverkehr spielt auf der Ostbahn seit 1873 für das Raabtal sicher eine wichtige Rolle, hat aber für den Bereich der Nordoststeiermark höchstens entlang der Aspangbahn eine gewisse Rolle für den öffentlichen Personenverkehr. Selbst in der Verbindung nach Wien kommt dem Autobusverkehr eine wesentlich größere Rolle zu als der Aspangbahn. Für Gleisdorf und Weiz spielt die Bahn in diesem Bereich nach wie vor eine wichtige Rolle. Da der Osten von Graz über keine direkte Bahnverbindung verfügt, hat sich der Autobusverkehr zwischen Weiz, Gleisdorf und Graz sehr bald als eigenständiger Verkehrsweig entwickelt. Das gilt umso mehr für die Verbindungen nach Hartberg und Fürstenfeld. Hinsichtlich der Bereiche um Ilz, Pischeldorf und Kaindorf ist der Autobusverkehr sogar die einzige Möglichkeit, außerhalb des Individualverkehrs ein Verkehrsmittel in Anspruch nehmen zu können. Wichtige Stationen auf dem Weg zum heutigen Schülerverkehr sind die Schulzentren in Hartberg, Weiz, Gleisdorf, Fürstenfeld und Birkfeld, die zu einem entsprechenden Verkehrsaufkommen führen. Die vom Verkehrsverbund eingeführten speziellen Korridorverkehre 200 (Graz–Weiz), 300 (Graz–Hartberg) und 400 (Graz–Fürstenfeld) brachten auch den Tagespendlern entsprechende Möglichkeiten, die mit dem Bau von zahlreichen P & R-Plätzen v. a. entlang der Wechsel-

bundesstraße einen massiven Anstieg im öffentlichen Pendlerverkehr brachten, der zum Teil sogar über dem Personenaufkommen der Ostbahn liegt. Zudem brachten auch die Direktverbindungen nach Wien, die seit 1994 stark entwickelt wurden, entsprechend große Zuwächse. Daher wird v. a. die Aspangbahn, wenn sie nicht hochwertig ausgebaut werden kann, über eine Randerscheinung im öffentlichen Verkehr dieser Region nicht mehr hinauskommen. Anders ist es hingegen auf der niederösterreichischen Seite zwischen Wiener Neustadt und Aspang.

So sehr gegenwärtig der öffentliche Busverkehr an Werktagen und v. a. während der Schulzeit in der Nordoststeiermark auf einem hohen Niveau mit entsprechender Akzeptanz geführt werden kann, ist der Wochenendverkehr mehr denn je als ausgedünnt zu beschreiben. Hier sind eigentlich nur mehr die Orte entlang der Korridorstrecken nach Weiz, Hartberg und Fürstenfeld mit mehreren Tagesverbindungen zu erreichen. Das gesamte Hinterland, auch Birkfeld hat nur noch zwei Kurspaare an Sonn- und Feiertagen, ist vom öffentlichen Personenverkehr abgeschnitten. Trotz der vielen Postbuslinien, die in diesem Beitrag

angeführt sind, wird gegenwärtig zum Teil schon eine Tageserreichbarkeit an schulfreien Werktagen zum Problem, von einem Wochenendverkehr kann schon seit rund zwei Jahrzehnten keine Rede mehr sein.

### Quellen

Grundlagen für diesen Beitrag waren v. a. die vorliegenden Fahrplanhefte und Kursbücher für den Zeitraum 1928 bis 2016. Die Daten zu den Bahnlinien entstammen dem ÖBB-Handbuch aus dem Jahr 1985. Die Einzeldaten zu den Städten, Dörfern oder Märkten wurden den einschlägigen Ortsmonographien, teilweise auch den Pfarr- und Schulchroniken entnommen. Dazu kamen noch vereinzelt auch Daten aus den Gendarmeriechroniken der beschriebenen Region.

### Literatur

Heinz PEER, Die Bedeutung der Eisenbahn für die wirtschaftliche Entwicklung der Oststeiermark und das südliche Burgenland seit 1870. Eisenbahnprojekte und ihre Realisierung (Diss. Graz 1994).