



Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH



Martin Amschl

# Von der Weststeiermark nach Europa

160 Jahre Mobilitätsdienstleister Graz-Köflacher Bahn

keiper



# Von der Weststeiermark nach Europa

**160 Jahre Mobilitätsdienstleister Graz-Köflacher Bahn**

von

**Mag. Dr. Martin Amschl**



edition keiper

Zitiervorschlag: Amschl, Von der Weststeiermark nach Europa (2020)

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Sämtliche Angaben in diesem Buch erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr; eine Haftung des Herausgebers, des Autors sowie des Verlages ist ausgeschlossen.

Zugunsten besserer Lesbarkeit wurde auf geschlechtsneutrale Schreibung verzichtet. Wir bitten um Verständnis.

Stand: November 2020

ISBN 978-3-903322-25-7

© 2020 Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH  
Köflacher Gasse 35-41, 8020 Graz  
E-Mail: [presse@gkb.at](mailto:presse@gkb.at)  
[www.gkb.at](http://www.gkb.at)

Verlag: edition keiper, Puchstraße 17, 8020 Graz  
Fotonachweise: G. Aldrian, K.H.Ferk, Mag. A. Luft, DI Dr. J. Körner, DI Dr. E. Franz  
und GKB Archiv  
Covernachweis: © Fotos GKB, Adria Transport und LTE  
Datenkonvertierung und Satzherstellung: PICA Corporate Network, 8010 Graz  
Druck: Offsetdruck DORRONG OG, 8053 Graz

# Vorworte

## **Bundesministerin Leonore Gewessler, BA**

Die Graz-Köflacher Bahn und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen seit mittlerweile 160 Jahren für die Weiterentwicklung des Bahnwesens: Aus der bereits damals zukunftsweisenden Bahnverbindung zwischen der Weststeiermark und Graz entstand im Laufe der Jahrzehnte eine international tätige Unternehmensgruppe. Die Züge und Busse der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH bilden das Rückgrat des modernen und umweltfreundlichen Personenverkehrs in der Weststeiermark, während die beiden Joint Ventures LTE und Adria Transport im internationalen Güterverkehrsgeschäft erfolgreich sind. Als Steirerin und Mobilitätsministerin freut mich der nachhaltige Erfolg dieses weststeirischen Leitunternehmens im Besitz der Republik und seiner Tochterfirmen ganz besonders. Die GKB war und ist der verlässliche Mobilitätsdienstleister für die Bevölkerung und die Wirtschaft in der Region.

Den nächsten großen Meilenstein in der Unternehmensgeschichte stellt nun die Elektrifizierung der GKB dar. Eingebettet in eine österreichweite Investitionsoffensive werden die Modernisierung der Bahninfrastruktur und der Sicherungstechnik, die Elektrifizierung des Streckennetzes und die Beschaffung elektrischer Schienenfahrzeuge die GKB ökologisch und ökonomisch zukunftsfit machen. Neben Angebotsausweitungen für die Fahrgäste im Nahverkehr und im internationalen Fernverkehr in Zusammenhang mit dem Bau der Koralmbahn bringt dieser größte Entwicklungsschritt in der Geschichte der GKB auch eine echte Mobilitätswende in der Weststeiermark. Prognostiziert werden nicht nur eine annähernde Verdoppelung der Fahrgastzahlen und massive Einsparungen bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen im steirischen Zentralraum, sondern auch starke Impulse für die Regionalentwicklung. Der Bund ist hier ein verlässlicher Partner und investiert somit in eine fortschrittliche Mobilitätsentwicklung in der gesamten Weststeiermark, die die Lebensqualität in der Region nachhaltig verbessern wird. Damit legen wir auch in der Steiermark gemeinsam einen Meilenstein, um das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs zu erreichen.

## **Landeshauptmann Hermann Schützenhöfer**

Seit dem Jahr 1860 verbindet die Graz-Köflacher Bahn die Weststeiermark mit dem Zentralraum Graz. Was mit einem Personenzugspaar pro Tag begann, hat sich heute zu einem Mobilitätsdienstleister entwickelt, der täglich mit Zügen und Bussen Schülerinnen und Schüler, Studierende sowie Pendlerinnen und Pendler sicher an ihr Ziel bringt. Die GKB ist nicht nur ein international tätiges Unternehmen, sondern auch ein wichtiger Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb für die Region.

Eine funktionierende Infrastruktur, wie etwa der öffentliche Verkehr, ist für die Lebensqualität einer Region essentiell. Dabei gilt es, für die unterschiedlichsten Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger die passenden Lösungen anzubieten, um Wartezeiten zu verkürzen und den öffentlichen Verkehr als attraktive Alternative zum Individualverkehr zu etablieren. Typisch steirische Innovationskraft sorgt damit für nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrslösungen für die Steirerinnen und Steirer.

Das 160-jährige Bestehen der GKB ist ein Jubiläum, das es zu feiern gilt. Die vorliegende Festschrift bietet einen hervorragenden Überblick über die Historie der Bahn und trägt dazu bei, die Geschichte unserer Heimat lebendig zu erhalten. An dieser Stelle danke ich allen, die an dieser Publikation mitgewirkt haben und wünsche allen Verantwortlichen und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der GKB weiterhin viel Erfolg!

Ein steirisches „Glück auf“!

## **Verkehrsreferent LH-Stellvertreter Anton Lang**

Mehr als sechs Millionen Fahrgäste haben im vergangenen Jahr die Graz-Köflacher Bahn genutzt. Diese Rekordzahl macht die GKB nicht nur zur zweitstärksten Regionalbahn in ganz Österreich, sondern zeigt ganz deutlich die Wichtigkeit der bestehenden Verbindungen. In den vergangenen Jahren wurde das Angebot der GKB stetig verbessert. Die steigenden Zahlen machen klar, dass kontinuierliche Verbesserungen mit mehr Fahrgästen belohnt werden. Gemeinsam haben wir es geschafft, dass immer mehr Steirerinnen und Steirer bereit sind das Auto zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel stehen zu lassen. Als Verkehrsreferent freut mich diese Entwicklung besonders, sie spornt uns im Land Steiermark aber auch an im Rahmen unserer Möglichkeiten weitere Verbesserungen zu schaffen und alles dafür zu tun, die Mobilität der Zukunft Schritt für Schritt noch intelligenter, vernetzter und umweltfreundlicher zu gestalten.

Die Graz-Köflacher Bahn hat in den letzten 160 Jahren bewiesen, wie hervorragend sie aktuelle Herausforderungen bewältigen kann. Sie war immer am Puls der Zeit und hat sich über diesen langen Zeitraum als eine der wichtigsten Verbindungen in ganz Österreich etabliert. Daher bin ich überzeugt, dass die GKB auch die großen Aufgaben der Zukunft im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität ausgezeichnet lösen wird. Als Land Steiermark werden wir auch weiterhin versuchen die Verantwortlichen so gut es geht zu unterstützen. Nur gemeinsam können wir noch mehr Steirerinnen und Steirer von den öffentlichen Verkehrsmitteln überzeugen.

Ich gratuliere der Graz-Köflacher Bahn herzlich zum 160-jährigen Jubiläum und danke allen herzlich, die über diesen Zeitraum die GKB zu dem gemacht haben, was sie heute ist. Eine unersetzliche Regionalbahn, die jährlich Millionen Fahrgäste befördert und als Vorzeigemodell in ganz Österreich gesehen werden kann.

Ein steirisches „Glück Auf“!

## **GKB-Aufsichtsratsvorsitzende Mag. Elisabeth Landrichter**

Auf 160 Jahre darf die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH stolz zurückblicken. Eine Geschichte, die eng verbunden war mit dem Bergbau, den dafür notwendigen Transporten und dem schrittweisen Auf- und Ausbau des Personenverkehrs über Schiene und Bus in der Region Weststeiermark.

Der Niedergang des Bergbaus erforderte vor mehr als 20 Jahren eine Restrukturierung des Unternehmens: 1998 erfolgte eine Trennung zwischen Bergbau und Bahnbetrieb, das Eisenbahnunternehmen wurde als eigenständige Gesellschaft dem Verkehrsressort des Bundes (BMK) unterstellt und neu aufgestellt. Seitdem ist die GKB als Unternehmen des Bundes erfolgreich unterwegs. Mit Investitionen in Infrastruktur und Züge, als Mitglied des Verkehrsverbundes Steiermark und der S-Bahn Steiermark hat die GKB ihr Mobilitätsangebot in den letzten 20 Jahren konsequent ausgebaut. Die GKB ist heute das Rückgrat des Nahverkehrs in der Weststeiermark, nachhaltig steigende Fahrgastzahlen bestätigen die Attraktivität des Angebots.

Im Zuge von Diversifizierungsbestrebungen und der Liberalisierung im Bahnverkehr entwickelte sich die GKB mit Gründung der Tochtergesellschaften LTE – Logistik und Transport GmbH und Adria Transport vom Nahverkehrsunternehmen zu einer international tätigen Unternehmensgruppe. Die LTE bedient als Tochtergesellschaft der GKB und der deutschen Rhenus Logistics erfolgreich Cargoverkehre von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer. Gemeinsam mit der Adria Transport ist die GKB in 11 Ländern Europas vertreten.

Die Bahnoffensive geht weiter: die geplante Elektrifizierung ist gemäß Strategie nicht nur als wichtiger Schritt für künftige Angebotsausweitungen für die Weststeiermark mit Anknüpfung sowohl zum internationalen Fernverkehr wie zum urbanen Nahverkehr in Graz zu sehen, sondern soll und wird einen weiteren, wesentlichen Beitrag zur Umweltentlastung mit dem Ziel der CO<sub>2</sub> Neutralität leisten.

In der Steiermark seit 160 Jahren regional verankert, seit bald 20 Jahren im internationalen Cargoverkehr tätig – das zeigt die breite Erfahrung des Unternehmens. Die Ausbaupläne der GKB gemeinsam mit der Kompetenz und dem Engagement aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmensgruppe machen die GKB fit für die Zukunft. Im Namen des Aufsichtsrats gratuliere ich der GKB und wünsche allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weiterhin alles Gute!



## **GKB-Generaldirektor KR Mag. Franz Weintögl**

Als am 3. April 1860 der erste Zug in Richtung Köflach fuhr, begann für die Weststeiermark das Zeitalter der modernen Mobilität und eine nachhaltige Erfolgsgeschichte nahm ihren Anfang. Die Region erfuhr zwar bereits davor einen wirtschaftlichen Aufschwung, wodurch der Bau der Eisenbahn überhaupt erst realisiert werden konnte. Aber die Eisenbahn brachte einen ungeahnten Innovationsschub für die gesamte Weststeiermark, schuf neue Arbeitsplätze und veränderte das Mobilitätsverhalten der Menschen nachhaltig. Im Jahr 1873 wurde dann auch die Wieserbahn in Betrieb genommen. Damit wurde die Graz-Köflacher Bahn endgültig zum Rückgrat der Güter- und Personenbeförderung in der Region. Unzählige Kohlezüge fuhren von der Weststeiermark nach ganz Europa und brachten Wohlstand zurück in die Region. Recht bald nahm auch die Bedeutung des Personenverkehrs zu. 1935 schließlich wurde der Busbetrieb gegründet, wodurch das Netz der GKB in der Weststeiermark komplettiert wurde.

Unser Unternehmen ist ein untrennbarer Teil der Region. Die GKB erlebte gute und schlechte Zeiten, überlebte durch eine erfolgreiche Restrukturierung den Niedergang des Bergbaus und ist nun ein modernes Bahnunternehmen. Möglich wurde dieser Erfolg durch Diversifizierung, denn trotz der tiefen Verwurzelung in der Region haben wir früh den Schritt nach Europa getan.

Die GKB ist mit ihren Joint Ventures erfolgreich im internationalen Schienengüterverkehr unterwegs, auch erste Schritte im Personenfernverkehr wurden unternommen. Im Jahr 2020 wollten wir das Jubiläum 160 Jahre Graz-Köflacher Bahn feiern, hatten uns aber stattdessen mit den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auseinanderzusetzen.

Die Jubiläumsfeierlichkeiten mussten zwar verschoben werden, aber die GKB bleibt der innovative und verlässliche Mobilitätsdienstleister für die Weststeiermark. Die Zukunft unseres Unternehmens liegt in der umweltfreundlichen Mobilität. Bereits Mitte Jänner 2020 konnten wir gemeinsam mit dem Mobilitätsministerium und dem Land Steiermark die Umsetzung der Elektrifizierung der GKB anstoßen. Der Ausbau des umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes im Großraum Graz und in der Weststeiermark ist, aus ökologischen und ökonomischen Gründen, notwendig und zukunftsweisend. Unser Ziel ist und bleibt es, ein umfassendes Mobilitätsangebot für die Menschen und die Wirtschaft in der Region bereitzustellen.

# Inhalt

<b>Vorworte</b> .....	5
Bundesministerin Leonore Gewessler, BA .....	5
Landeshauptmann Hermann Schützenhöfer.....	6
Verkehrsreferent LH-Stellvertreter Anton Lang .....	7
GKB-Aufsichtsratsvorsitzende Mag. Elisabeth Landrichter .....	8
GKB-Generaldirektor KR Mag. Franz Weintögl .....	9
<b>Der Bergbau in der Weststeiermark</b> .....	13
Entdeckung und Nutzung von Kohle .....	13
Erste Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn.....	15
<b>Gründung der GKB und erste Jahre</b> .....	17
Historischer Kontext und rechtliche Rahmenbedingungen .....	17
Erweiterung des Bergbaubetriebs .....	18
<b>Aufnahme des Bahnbetriebs und Expansion</b> .....	20
Vorzeitige Eröffnung und Beschaffung des Fuhrparks.....	20
Hohe Erwartungen und gute Erfolge .....	22
Bau der Bahnlinie von Lieboch nach Wies.....	24
Die große Krise.....	25
Die Südbahn übernimmt den Bahnbetrieb .....	27
Expansion im Bergbaubereich und Aufschwung des Bahnverkehrs.....	28
Streik im Revier .....	30
Weitere Unternehmensexpansion.....	31
<b>Von der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg</b> .....	32
Die Sulmtalbahn geht in Betrieb .....	32
Gebremste Entwicklung bis zum Ersten Weltkrieg .....	33
Der Erste Weltkrieg und die GKB .....	34
<b>Die GKB in der Zwischenkriegszeit</b> .....	40
Schwieriger Beginn.....	40
Schneller Aufschwung.....	40
Eine Krise bahnt sich an.....	41
Übernahme des Bahnbetriebs .....	42
Organisatorische Änderungen.....	43
Die GKB wird unter Zwangsverwaltung gestellt.....	44
Übernahme des Unternehmens durch die ÖAMG.....	45
Übernahme der Sulmtalbahn und Wirtschaftskrise.....	46
Die GKB als politischer Betrieb.....	47
Ausweitung der Wirtschaftskrise .....	49
Die Ausschaltung der österreichischen Demokratie .....	50
Anhaltende Wirtschaftskrise und Etablierung des Busbetriebs.....	51
Nationalsozialistische Machtübernahme .....	53

<b>Der Zweite Weltkrieg und die GKB</b> .....	56
Propaganda und Repression .....	56
Anstieg der Verkehrsleistung im Eisenbahnbereich .....	57
Widerstand.....	59
Kriegswende .....	61
Beginn der Bombenangriffe.....	63
Kriegsende .....	66
<b>Rasche Erholung zu Beginn der Zweiten Republik</b> .....	71
Ein schwieriger Anfang.....	71
Langsame Stabilisierung infolge der Verstaatlichung .....	72
Steigerung der Verkehrsleistung .....	74
Fortsetzung des Aufschwungs .....	75
Normalisierung im Eisenbahnbereich und Aufschwung der Bussparte .....	76
Das Privatbahnbegünstigungs-Gesetz .....	77
Blütezeit des Bergbaus und Frachtverkehrs .....	78
<b>Zeitenwende</b> .....	84
Die Kohlenkrise und ihre Auswirkungen auf den Güterverkehr .....	84
Aufschwung aller Unternehmensbereiche .....	85
Krisenhafte Entwicklungen.....	87
Die Sulmtalbahn ist nicht mehr zu retten.....	89
Kohle verliert immer mehr an Bedeutung.....	90
Die Reformmaßnahmen Kreiskys und ihre Auswirkungen auf die GKB .....	91
Der Bergbaubereich wird mittelfristig abgesichert.....	94
Rückgang der Transportleistung im Eisenbahnbereich.....	96
Finanzielle Probleme .....	97
Der Anfang vom Ende des Bergbaubereichs .....	101
Fuhrparkmodernisierung und Abhängigkeit von staatlichen Zuschüssen. ....	104
Unternehmensdiversifizierung und Kontinuität im Verkehrsbereich .....	106
Einführung des Verkehrsverbundes .....	107
<b>Von der Ausgliederung der Bahnsparte zur Gegenwart</b> .....	109
Die Unternehmensspaltung .....	109
Ende des Bergbaus .....	110
Gründung der GKE und Aufschwung im Verkehrsbereich .....	111
Die GKB startet in eine neue Ära .....	113
Modernisierung und Erfolg auf allen Ebenen .....	114
20 Jahre LTE – Ein europäisches Güterverkehrsunternehmen .....	119
Die Corona-Krise .....	122
Mit Elektrizität in die Zukunft .....	125
Geschäftsführungen, Verwaltungs- und Aufsichtsratsvorsitzende der GKB.....	128
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	129



# Der Bergbau in der Weststeiermark

## Entdeckung und Nutzung von Kohle

Die Geschichte der Graz-Köflacher Eisenbahn ist unmöglich von jener des Kohlenabbaus zu trennen. Dieser schuf sowohl in wirtschaftlicher als auch in technischer Hinsicht die Grundlage für den Bahnverkehr von der Weststeiermark in die Landeshauptstadt Graz. Daher ist es zum Verständnis der Ursprünge der GKB notwendig, sich mit dem Bergbau und dessen Geschichte auseinanderzusetzen. Beginnend in der Mitte des 18. Jahrhunderts veränderte der neu entstandene Wirtschaftszweig zunächst das Zentrum des Bezirks Voitsberg. In weiterer Folge gilt dieser Befund, wenn auch in geringerem Maße, für einige Gegenden des Nachbarbezirks Deutschlandsberg. Fast 200 Jahre dominierte der Bergbau die Wirtschaft, Gesellschaft und Politik in der Region.

Bereits im Jahr 1606, also lange vor dem Beginn des kommerziellen Abbaus, wurde in der Weststeiermark die erste Kohle entdeckt. Der Fund war kein Zufall, sondern geschah im Rahmen einer Forschungsreise von Jonas Camworth. Dieser hatte zuvor von der Regierung den Auftrag bekommen, in Innerösterreich, dieses Gebiet umfasste die Herzogtümer Krain, Steiermark, Kärnten und das habsburgische Küstenland, nach Kohle zu suchen. Nach nur vier Monaten meldete er Funde in verschiedenen steirischen Regionen. Zu diesen gehörte auch die Gegend um Köflach und Piberstein. Für seine Tätigkeit bekam Camworth einen Lohn von 20 Gulden. Im Vergleich zum späteren Wert seiner Entdeckung war dieser Betrag überaus gering. Bis zur Erschließung und Gewinnung des wertvollen Rohstoffs sollten aber noch über 150 Jahre vergehen. Eine frühere Nutzung scheiterte vor allem an wirtschaftlichen Gründen. Zu umständlich und zu teuer war der Transport der Kohle von den Abbau- zu den vorgesehenen Nutzungsorten. Außerdem wehrten sich Schmiede und Arbeiter lange gegen die Verwendung des neuen Rohstoffs. Dies lag einerseits an der starken Rauchentwicklung und am auftretenden Schwefelgeruch, die der Einsatz von Steinkohle mit sich brachte. Andererseits war die Steiermark ein sehr walddreieiches Gebiet, in dem es Holz im Überfluss gab. Dies führte dazu, dass der Abbau von Steinkohle zumindest bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nicht kostengünstiger war als die Gewinnung herkömmlicher Brennmaterialien.

Erst im Jahre 1766 begann die systematische Erschließung der Kohlelagerstätten in der Weststeiermark. Dabei spielte der Mineraloge Abbè Poda eine wichtige Rolle. Im selben Jahr begann im Köflacher Revier der Bergbau. Die gewonnene Braunkohle wurde für die Befeuerung der Öfen in den lokalen Ziegel- und Kalköfen verwendet. Später kam das „braune Gold“ auch in Hammerwerken zum Einsatz.

Zusätzlich zu den bereits entdeckten Vorkommen kam es zu Untersuchungen von Lagerstätten in Voitsberg und Piber. Ab 1784 wurde dort Kohle gewonnen. 1800 begann mit der Aufnahme der Arbeit im Bergwerk Eibiswald die Geschichte des Bergbaus im Bezirk Deutschlandsberg. Die Kohlenförderung im Bezirk Voitsberg war zu diesem Zeitpunkt bereits so fortgeschritten, dass die erste detaillierte Karte des „Köflacher Reviers“ erschien. Langsam, aber sicher, kam es zu einer immer stärkeren Industrialisierung in der Gegend. So wurde beispielsweise 1805 in Oberdorf bei Bärnbach die erste Glasfabrik des Bezirks gegründet. Zur Befeuerung verwendete man bereits die Kohle aus den danebenliegenden Bergwerken. In wirtschaftlicher Hinsicht begünstigte auch der durch die immer stärker werdende Abholzung der Wälder bedingte hohe Holzpreis den Einsatz von Kohle.

Die zu Beginn des 19. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung ging im strukturell eher rückständigen österreichischen Kaiserreich nicht so rasant vonstatten wie beispielsweise in Großbritannien. Daher breitete sich auch der Bergbau mit vergleichsweise langsamer Geschwindigkeit aus. Im Jahr 1800 wurden in der gesamten Steiermark lediglich 1.000 Tonnen Kohle gefördert. Erst nach dem Ende der langwierigen Napoleonischen Kriege begann die langsame Industrialisierung Österreichs. Immer mehr Unternehmen setzten dabei auf Kohle. Im Jahr 1835 bestanden in der Weststeiermark zwölf Gruben. Drei davon befanden sich in Deutschlandsberg. Diese lagen in Steyeregg und Eibiswald. Im sogenannten Voitsberg-Köflacher Bergrevier gab es bereits neun Gruben. Davon lagen drei in Köflach sowie jeweils zwei in Maria Lankowitz, Piber und Voitsberg.

Im Zuge der Industrialisierung wurden in Großbritannien die ersten kohlebetriebenen Dampflokomotiven gebaut und für die kommerzielle Nutzung in Betrieb genommen. In den 1830er-Jahren breiteten sie sich auch in Kontinentaleuropa aus. Im Kaiserreich Österreich fuhr die erste Dampflokomotive 1837 auf der Nordbahn zwischen Wien-Floridsdorf und Deutsch-Wagram. Zwei Jahre später begannen die Bauarbeiten an der Südbahn, deren Zweck es war, Wien mit Triest zu verbinden. Der erste Teil wurde mit privaten Geldern von 1839 bis 1842 gebaut und verband Wien mit Gloggnitz.

Erst nach der Fertigstellung dieses Abschnitts begannen Regierungskreise, die Bedeutung der Eisenbahn für die weitere Entwicklung des Staates zu erkennen. Innerhalb des Kaiserhauses zählte Erzherzog Johann zu den Vordenkern im Eisenbahnbereich. Hauptsächlich aufgrund seiner Initiativen und Bemühungen wurden die restlichen fünf Streckenabschnitte mit staatlichen Mitteln finanziert.

Für die Steiermark war das Engagement von Erzherzog Johann im Eisenbahnsektor von besonderer Bedeutung. Wie in vielen anderen Bereichen wirkten sich seine Interventionen langfristig positiv auf das Land aus. So sorgte er dafür, dass die neue Bahnlinie durch die Steiermark verlief. Ursprünglich war die Streckenführung über Westungarn geplant. Letztlich wurde der erste steirische Eisenbahnteilabschnitt

jedoch am 21. Oktober 1844 fertiggestellt. Die neu eröffnete Strecke verband Graz mit Mürzzuschlag. Zwischen 1848 und 1854 wurde schließlich die Semmeringbahn gebaut, welche die bestehende Lücke zwischen der Obersteiermark und Gloggnitz schloss. Bis zur Vollendung der Südbahn sollten in der Folge noch drei weitere Jahre vergehen. Damit konnte nach 18 Jahren Bauzeit eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Triest hergestellt werden.

Im weststeirischen Revier konnte zu diesem Zeitpunkt von solchen Neuerungen jedoch noch keine Rede sein. Dennoch wuchs die Bergbauindustrie in den nächsten beiden Jahrzehnten langsam, aber stetig. Ab 1840 war jedoch bereits eine Konzentration der Bergbauunternehmen zu erkennen. Um 1850 brach ein regelrechtes Bergbaufieber aus, in dessen Folge immer mehr Gruben erschlossen wurden. Viele Unternehmer begannen nun damit, ihre Interessen gemeinsam im Rahmen von Gewerken zu vertreten. Eine schnellere Expansion des Bergbaus wurde vor allem durch die hohen Transportkosten verhindert. So betrug der Preis von 56 kg Kohle im Jahr 1853 direkt bei den Gruben sechs bis acht Kreuzer. Bis die mit Pferdefuhrwerken transportierte Kohle im 40 Kilometer entfernten Graz ankam, hatten sich die Kosten bereits auf 18 bis 24 Kreuzer verdreifacht. Für die relativ kurze Strecke betrugen die Transportkosten also bereits das Doppelte des Materialwerts. Für die Kohleunternehmer des weststeirischen Reviers und deren Kunden war eine möglichst rasche Verbesserung der Transportsituation daher von großem Interesse.

## **Erste Überlegungen zum Bau einer Eisenbahn**

Treibende Kraft der Verkehrsmodernisierung in der Steiermark war damals Erzherzog Johann. Im Bereich des Montanwesens spielte er ebenfalls eine wichtige Rolle. Aus wirtschaftspolitischen und geostrategischen Gründen setzte er sich massiv für die Trassenführung der Südbahn durch die Mur-Mürz-Furche ein. Im Laufe seines jahrzehntelangen Engagements in der Steiermark erwarb er auch einige Bergwerke. Im weststeirischen Revier wurde er 1848 durch den Kauf von Steinkohlebergwerken in Lankowitz sowie Grubenmaßen bei Köflach und Pichling neben der Familie Geyer zum größten Bergbauunternehmer. Erzherzog Johann beschäftigte sich intensiv mit der Erkundung von Lagerstätten und ließ planmäßige Tiefbohrungen durchführen. In seinem Besitz befand sich neben den erwähnten Bergwerken auch ein Eisenblechwerk in Krems.

Da er wie die anderen Bergbauunternehmer des Bezirks großes Interesse an einer Senkung der Transportkosten hatte, fertigte Erzherzog Johann selbst einen Trassenplan für die Eisenbahnlinie von Köflach nach Graz an. Bis zur Konkretisierung der Idee des Baus einer Bahnverbindung in die Landeshauptstadt vergingen jedoch noch einige Jahre. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung war der 1854 erfolgte Zusammenschluss von sieben kleineren Bergbauunternehmern. Diese neue Ver-

einigung nannte sich zunächst „Voitsberger, Köflacher- Lankowitzer Steinkohlen- Gewerkschaft“. Die Unternehmer waren sich einig, dass der Bau einer Eisenbahnlinie für den Fortbestand des profitablen Kohlenbergbaus mittlerweile eine Notwendigkeit darstellte. Dementsprechend schnell wurden die ersten Schritte in diese Richtung eingeleitet. Im selben Jahr wurde das „Eisenbahn Concessions-Gesetz“ erlassen. Dieses hatte auch konkrete Auswirkungen auf die spätere Bahnlinie von Köflach nach Graz. Es schuf nämlich die Grundlage für erste Planungen sowie für Maßnahmen mit vorbereitendem Charakter.



# Gründung der GKB und erste Jahre

## Historischer Kontext und rechtliche Rahmenbedingungen

Bereits im Sommer 1855 erhielt die „Voitsberger, Köflacher- Lankowitzer- Steinkohlen Gewerkschaft“ die Bewilligung zum Bau einer Eisenbahn von Köflach nach Graz. Grundlage dafür war eine kaiserliche EntschlieÙung vom 26. August 1855. Neben der Baubewilligung wurde der Vereinigung auch das Recht zum späteren Betrieb der Eisenbahnlinie genehmigt. Das kaiserliche „Privilegium zum Baue der Locomotiv-Eisenbahn von Köflach nach Graz und zum Betriebe dieser Eisenbahn für den Personen- und Sachentransport“ ist eine der ältesten erhalten gebliebenen Eisenbahnurkunden. Im Hinblick auf die heute fast überall auf der Welt gängige Praxis des staatlichen Eisenbahnmonopols scheint es ungewöhnlich, einer privaten Firma solche Vollmachten zu gewähren. In den 1850er-Jahren lag Österreich damit voll im europäischen Trend. Auf dem ganzen Kontinent wurde der Eisenbahnbau und -betrieb nahezu ausschließlich nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen durchgeführt.

Dem kapitalistischen Zeitgeist entsprach es auch, dass die „Voitsberger, Köflacher-Lankowitzer Steinkohlen-Gewerkschaft“ schon Anfang 1856 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Die erste Generalversammlung wurde am 10. Jänner 1856 in Wien abgehalten. Am 10. Juni 1856 trat die Firma erstmals unter dem Namen „k.k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft“ in Erscheinung. Auf diesen Tag fiel somit die Geburtsstunde der GKB in ihrer Gesamtform. Bevor das Eisenbahnprojekt in Angriff genommen wurde, konzentrierte sich das Unternehmen zunächst auf die Konsolidierung und den Ausbau seiner Bergbaugebiete. Dennoch war man vonseiten der GKB bestrebt, möglichst rasch mit dem Bau der Eisenbahn zu beginnen.

Zuvor waren jedoch noch einige rechtliche Formalitäten zu klären. Da die Gesellschaft nun einen neuen Namen hatte, musste auch das kaiserliche Privileg erneuert werden. Dieser Vorgang ging ohne Probleme vonstatten. Am 14. Dezember 1858 wurde das alte Privileg einfach auf die GKB übertragen. Schwieriger als die Überwindung rechtlicher Hürden erwies sich das Sammeln des für den Eisenbahnbau notwendigen Kapitals. Insgesamt sollten durch die Emission von 16.000 Aktien 3,2 Millionen Gulden eingenommen werden. Mit der Aktienaussgabe wurde das Wiener Bankhaus Schuller & Co beauftragt. Letztlich verlief die Finanzierung jedoch nicht reibungslos. Daher verzögerte sich der Baubeginn deutlich. Zwischenzeitlich stand die GKB noch lange vor der Fertigstellung ihrer Eisenbahn am Rande des Ruins. Erst die Aufnahme eines Kredites in der Höhe von 800.000 Gulden bei einem

Schweizer Bankhaus sicherte die nötigen Finanzmittel für den Bau. Ursprünglich hätte die Eisenbahnlinie von Graz nach Köflach bereits 1858 in Betrieb gehen sollen. Die beschriebenen Schwierigkeiten machten dies jedoch unmöglich. Für den Bau wurde bereits im April 1857 schließlich der renommierte Bauunternehmer Carl Polley aus Sežana engagiert. Dieser sollte die 40,264 km lange, eingleisige Normalspurstrasse nun so schnell wie möglich fertigstellen. Polley besaß interessanterweise selbst einige Kohlenbergwerke im Raum Maria Lankowitz. Daher hatte er auch ein Interesse an der Schaffung einer Bahnverbindung zwischen Graz und Köflach. Später war Polley auch in anderen Industriezweigen im Bezirk Voitsberg tätig. So gründete er in Voitsberg, direkt neben dem Bahnhof, eine Glasfabrik, welche mit heimischer Kohle befeuert wurde. Vom Bau der Eisenbahnstrecke sollte Polley also mehrfach profitieren.

## **Erweiterung des Bergbaubetriebs**

1857 wurden in der Steiermark bereits 288.000 Tonnen Kohle abgebaut. Im Vergleich zum Jahr 1837 bedeutete dies eine gewaltige Steigerung von mehr als 1.300 Prozent. Davon entfielen weniger als 40.000 Tonnen auf die Weststeiermark. Trotz voranschreitender Industrialisierung waren nur die wenigsten Betriebe im Voitsberg-Köflacher Revier mit Maschinen ausgestattet. Insgesamt gab es nur zwei Dampfmaschinen, die zur Wasserhaltung und Förderung eingesetzt wurden. Hinzu kamen vier durch tierische Kraft bewegte Förder- und Wasserhaltungsmaschinen. Insgesamt arbeiteten 354 Menschen im Revier. Darunter befanden sich, was für diese Zeit nicht ungewöhnlich war, auch acht Kinder. Von arbeitsrechtlichem Schutz im heutigen Sinne war man damals noch weit entfernt.

Ende der 1850er-Jahre war das Voitsberg-Köflacher Revier trotz der Tendenz zu Zusammenschlüssen noch immer in der Hand von mehr als 30 Unternehmern. Zu diesen gehörten auch noch die zu Beginn des Jahrzehnts dominierenden Besitzer Erzherzog Johann und die Familie Geyer. Ungefähr ein Viertel der Bergwerke gehörte Personen aus dem Adelsstand. Der Rest war im Besitz von Unternehmen oder reichen Bürgern. Aus dieser Verteilung wird ersichtlich, wie sehr sich die wirtschaftliche Macht im Zeitalter der Industrialisierung und des Kapitalismus vom Adel in Richtung Bürgertum verschoben hatte. Die GKB kontrollierte sieben Bergbaue. Von diesen waren 1857 jedoch nur der Alt- und Neu-Cäcilia-Stollen und der Achatiusbau in Mitterdorf in Betrieb.

Generell lässt sich sagen, dass die Bedeutung des Voitsberg-Köflacher Reviers für die gesamtösterreichische Kohlenindustrie bereits damals erkannt wurde. Vor allem die gigantische Gesamtmenge an Kohle, welche im Bezirk Voitsberg lagerte, war dafür ausschlaggebend. Ende der 1850er-Jahre schätzten Experten die Vorräte

der Kohlegruben der GKB auf „kolossale 3.500 Millionen Zentner“. Ein „Wiener Zentner“ war die Maßeinheit für Kohle und entsprach 56 kg. Dieser Berechnung zufolge saß die GKB auf 200 Millionen Tonnen Kohle. Deren Erschließung hatte für das Unternehmen neben dem Bau der Eisenbahn zu Transportzwecken oberste Priorität. So wurde bereits 1859 der Josef-Otto-Bau in Rosental für die kommerzielle Nutzung vorbereitet. Bevor die Expansion der GKB in größerem Stil betrieben werden konnte, musste jedoch die Eisenbahnlinie von Köflach nach Graz fertiggestellt und in Betrieb genommen werden.

# Aufnahme des Bahnbetriebs und Expansion

## Vorzeitige Eröffnung und Beschaffung des Fuhrparks

Im Jahr 1859 kam es zur Fertigstellung der provisorischen Bahnverbindung zwischen dem weststeirischen Kohlenrevier und der steirischen Landeshauptstadt. Auf dieser noch nicht offiziell eröffneten Bahnlinie wurden bereits erste Kohlentransporte durchgeführt. Ein Ereignis von geopolitischer Tragweite war in diesem Zusammenhang ausschlaggebend. Dabei handelte es sich um den sogenannten „Sardinischen Krieg“ zwischen dem Kaiserreich Österreich auf der einen sowie dem Königreich Sardinien-Piemont auf der anderen Seite. Dieser Konflikt, der vor allem durch die Schlacht von Solferino, in deren Folge das Rote Kreuz gegründet wurde, Bekanntheit erlangte, endete nach knapp drei Monaten mit einer Niederlage für Österreich. Für die GKB war der Krieg jedoch ein gutes Geschäft.

Die neue Bahnlinie spielte zwar in militärstrategischer Hinsicht keine große Rolle. Allerdings war die im Voitsberg-Köflacher Revier abgebaute Kohle für den Kohlenbedarf des Militärs und der Züge, welche Truppen an die Front transportierten, wichtig. Der erste kriegsrelevante Transport wurde am 22. Juni 1859 durchgeführt. Er bestand aus elf Waggons, die, gezogen von der Lokomotive „Sauerbrunn“, Kohle nach Graz brachten. Da die österreichischen Truppen bereits zwei Tage später bei Solferino die kriegsentscheidende Niederlage erlitten, spielten die Transporte der GKB keine kriegsrelevante Rolle. Dennoch belieferte das Unternehmen die Armee vertragsgemäß zu guten Konditionen bis Dezember 1859 mit Kohle. Dadurch erwirtschaftete sich die GKB ein durchaus ansehnliches zusätzliches Einkommen.

Am 3. April 1860 nahm die Bahnlinie von Graz nach Köflach schließlich ihren planmäßigen Betrieb auf. Dieser Tag gilt als offizieller Geburtstag der Graz-Köflacher Eisenbahn. Bereits einen Tag zuvor war die Strecke einer kommissionellen technisch-polizeilichen Prüfungsfahrt unterzogen worden. Die offizielle Eröffnungsfahrt selbst ging laut Berichten vergleichsweise unspektakulär vonstatten. Um 6:45, startete von Graz aus ein Zug Richtung Köflach. Die Lokomotive war mit den kaiserlichen, den habsburgischen und den steirischen Farben geschmückt. Zusätzlich wurde der Schlot bis an die Mündung mit grünen Kränzen umwunden. Auf der Vorderseite war in den steirischen Landesfarben grün und weiß „Graz“ und „Köflach“ geschrieben. Nur wenige Passagiere sowie einige Eisenbahnbeamten waren an Bord gewesen. Für die Menschen der Weststeiermark markierte der 3. April den Sprung in ein neues Zeitalter der Mobilität. Von nun an war es möglich, in vergleichsweise kurzer Zeit nach Graz zu gelangen. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit betrug zwar

nur zwischen 12 und 15 km/h, im Vergleich zu den bisherigen Transportmöglichkeiten war dies jedoch ein Fortschritt. Bis zu einer Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit vergingen noch einige Jahrzehnte. Dies lag in erster Linie an staatlichen Vorschriften. Erst im Zuge des dritten Reichsgesetzes über Bahnen niedriger Ordnung kam es zu einer Erhöhung der erlaubten Fahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h. Auf die Sicherheit des neuen Transportmittels legte die GKB jedoch schon in den 1860er-Jahren großen Wert. So wurden nahe Wächterhäusern fünf bis sechs Meter hohe Masten gebaut. An diesen waren entweder ein oder zwei rot angestrichene Körbe befestigt. Je nach Fahrtrichtung wurden diese hochgezogen, um das Herannahen eines Zuges zu melden. So verringerte man die Gefahr einer Kollision.

Ende des Jahres 1860 war der Fuhrpark des Unternehmens noch recht überschaubar. Unmittelbar vor Beginn des Bahnbetriebs hatte die GKB vier Personen- und 15 Kohlenwagen von der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn gekauft. Von der Südbahn wurden drei Lokomotiven vom Typ „Kleine Gloggnitzer“ gekauft. Diese Zweikuppler waren zwischen 1848 und 1850 von der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn gebaut worden. Außerdem kam es im Laufe des Jahres 1860 zur Anschaffung von sechs gedeckten Güter- und 30 Kohlenwagen. Mit dieser Ausstattung bestritt die GKB die ersten Monate des Bahnbetriebs. Wie aus dem Verhältnis zwischen den Waggons ersichtlich ist, spielte der Personentransport eine untergeordnete Rolle. In erster Linie ging es darum, Fracht von Köflach nach Graz zu transportieren. Zu 80 Prozent handelte es sich dabei um Kohle. Der gesamte Frachtverkehr der GKB wurde über die Bahnhöfe Graz, Voitsberg und Köflach abgewickelt. Für den Personentransport standen die Stationen Graz, Premstätten, Lieboch, Söding, Krems, Voitsberg, Oberdorf und Köflach zur Verfügung. Diese werden auch gegenwärtig von der GKB angefahren.

Der Graz Köflacherbahnhof, welcher heute noch in Betrieb ist, wurde übrigens am gleichen Tag eröffnet, an dem die erste offizielle Fahrt der GKB stattfand. Er feiert daher ebenfalls am 3. April 2020 seinen 160. Geburtstag. Die Bahnhofsanlage wurde auf der Basis von Plänen des Architekten Eduard Paulizza gebaut. Sie bestand aus einem Wächterhaus, Wohngebäude, einem Heizhaus, Kohlenrutschen und einem Betriebs-Kohlenmagazin. Alles andere als ideal war die eingeengte Lage des Bahnhofs. In seiner unmittelbaren Nähe befanden sich zahlreiche neu errichtete Industriegebäude. Dies ermöglichte zwar die Verlegung vieler Anschlussgleise, sollte aber zukünftige Erweiterungen massiv erschweren. Generell lässt sich feststellen, dass der Graz Köflacherbahnhof im Sinne der GKB zunächst eher für den Güterverkehr konstruiert wurde. Die baulichen Maßnahmen für die Abwicklung des Personenverkehrs hielten sich aus diesem Grund in Grenzen. Für Passagiere war es jedoch möglich, über ein Verbindungsgleis der Südbahn unkompliziert zum nahegelegenen Grazer Hauptbahnhof zu gelangen.

## Hohe Erwartungen und gute Erfolge

Die Konzentration auf den Frachtbetrieb war für die GKB zunächst ein großer Erfolg. Schnell entwickelte sich die hochwertige weststeirische Kohle zu einem Verkaufsschlager. Sie spielte in der Folge für die Versorgung von Graz, das damals bereits 60.000 Einwohner hatte, eine wichtige Rolle. Außerdem wurde die südliche Staatsbahnlinie beliefert. Beinahe alle Züge, die zwischen Graz und Triest bzw. Pola verkehrten, wurden mit Kohle aus dem Voitsberg-Köflacher Revier betrieben. Die verbesserten Transport- und Absatzmöglichkeiten sorgten auch für eine gewaltige Erhöhung der Produktion im weststeirischen Kohlenrevier. Insgesamt stieg die Fördermenge zwischen 1853 und 1863 von 19.655 auf 111.500 Tonnen pro Jahr an. Dies entspricht einem Zuwachs von 550 Prozent. Einen wesentlichen Anteil daran hatte der Umstand, dass sich infolge der Bahneröffnung immer mehr finanzstarke Unternehmer in das Bergbaugeschäft einkauften.

Im Jahr 1860 wurde die Zeche Pichling in Betrieb genommen. Ein Jahr später erhielt Carl Polley die Konzession zum Bau und Betrieb des Lankowitzer Revierstollens. 1862 wurde in der Johann-Nepomuk-Grube östlich von Voitsberg mit dem Abbau von Kohle begonnen. Ein Jahr später fand die Inbetriebnahme des Lankowitzer Revierstollens statt. Er verband die Bergbaubetriebe im Raum Maria Lankowitz-Piberstein mit dem Bahnhof der GKB in Köflach. Unterdessen wurden auch die Fördermethoden fortschrittlicher. So ging im Josef-Otto-Schacht eine Dampf Fördermaschine in Betrieb. Neben dem Bergbau siedelten sich nach und nach auch andere Industriezweige im Bezirk an. Dazu gehörte unter anderem die Glasfabrik Voitsberg, welche unmittelbar neben dem Bahnhof gebaut wurde. Die nachhaltige Industrialisierung der Weststeiermark begann also zweifellos mit der Eröffnung der Bahnverbindung zwischen Köflach und Graz. Für diese prägende Entwicklung in der regionalen Geschichte war die GKB hauptverantwortlich. In den kommenden Jahrzehnten fungierte sie weiterhin als Motor der Industrialisierung in der Weststeiermark.

Für die GKB war der Betrieb ihrer eigenen Gruben Mitte der 1860er-Jahre jedoch offensichtlich kein herausragender finanzieller Erfolg. Im Jahr 1867 ersuchten einzelne Aktionäre die Firmenleitung sogar um eine gänzliche Einstellung des Kohlenabbaus infolge von Verlustgeschäften. Ob die Gesamtbilanz des Unternehmens wirklich so dramatisch war, oder ob sie, wie es auch heute üblich ist, einfach nicht den oftmals unrealistisch hohen Gewinnerwartungen einiger Aktionäre entsprach, lässt sich leider nicht feststellen. Letztendlich ließ sich die GKB jedoch nicht beirren und hielt am Bergbau fest. Das Bahngeschäft lief auf jeden Fall sehr gut für das Unternehmen. Dies lag daran, dass natürlich auch andere im Voitsberg-Köflacher Revier tätige Bergbauunternehmer ihre Kohle per Bahn nach Graz bringen wollten. Außerdem erhielt die GKB immer wieder Anfragen bezüglich der Erweiterung ihres

Schienenetzes. So wurde 1871 im Auftrag der „I. Voitsberger Kohlenwerks AG“ eine Flügelbahn errichtet, welche deren Gruben, die sich nördlich und westlich des Josefschachts befanden, mit dem Voitsberger Bahnhof verband.

Nicht nur der Frachtverkehr, sondern auch der Passagierverkehr stieg in den ersten 10 Jahren nach der Eröffnung der Bahnlinie von Köflach nach Graz ständig an. Wurden 1860 noch 57.848 Personen pro Jahr befördert, so steigerte sich dieser Wert bis zum Jahr 1870 auf 143.742. Dies entspricht einem Zuwachs von mehr als 150 Prozent. Noch größer war die Steigerung der Transportleistung im Güterverkehr im selben Zeitraum. Das Frachtaufkommen stieg von 43.360 Tonnen im Jahr 1860 auf 303.238 Tonnen im Jahr 1870 an. Dies bedeutete beinahe eine Versiebenfachung der Transportleistung. Um das gesteigerte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, musste der Fuhrpark massiv erweitert werden. Anders als noch in den ersten Jahren ihres Bestehens, verzichtete die GKB auf das Anmieten von Transportmitteln und ging stattdessen dazu über, diese zu kaufen.

Im Jahre 1862 beschaffte die GKB erstmals eigens für sie konstruierte Lokomotiven. Diese Dreikuppler wurden von der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien hergestellt. Sie erhielten die Namen „Köflach“ und „Voitsberg“. Zum Ankauf zweier typengleicher Exemplare kam es in den Jahren 1868 und 1871. Sie trugen die Namen „Ligist“ und „Straßgang“. 1864 kaufte die GKB von der Südbahn insgesamt fünf Lokomotiven. Vier davon waren vom Typ „Kleine Gloggnitzer“. Zu ihnen zählte auch die „Steinbrück“, welche die GKB in „Söding“ umbenannte. Damit trug eine weitere Lokomotive den Namen eines Ortes, in dem sich eine Haltestelle befand. Dabei handelte es sich um ein 1848 von der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn hergestelltes Exemplar. Heute ist die „Söding“ als älteste noch erhalten gebliebene, in Österreich hergestellte Lokomotive im Technischen Museum Wien zu sehen. Um das langsam, aber sicher größer werdende Frachtverkehrsaufkommen bewältigen zu können, wurden ebenfalls 1864 sechs gedeckte Güterwagen, 55 Kohlenwagen und ein Schneepflug beschafft. Als Lieferant fungierte wieder die Südbahn. 1870 baute die Firma Sigl aus Wien speziell für die GKB zwei kleine B-n2-Tenderlokomotiven, welche „Lankowitz“ und „Rosenthal“ genannt wurden. Deren Einsatz erfolgte im Verschub- und Stollendienst. Besonders großzügig wurde in den Jahren 1868 bis 1871 eingekauft. In diesem Zeitraum stellte die GKB insgesamt 221 Güterwagen neu in Dienst. Alleine im Jahr 1871 kam es außerdem zum Ankauf von 13 neuen Personenwagen. Diese Anschaffungen standen in direktem Zusammenhang mit einer unmittelbar bevorstehenden Expansion.

Trotz dieser positiven Entwicklungen muss festgehalten werden, dass die Erwartungen, welche die GKB bei ihrer Gründungsversammlung im Jahr 1856 in den Bahnbetrieb setzte, erst mit Verzögerung erfüllt wurden. So rechnete man damit, bereits unmittelbar nach der Fertigstellung der Verbindung von Graz nach Köflach

jährlich 418.000 Tonnen Güter transportieren zu können. Dieser Wert wurde jedoch erst im Jahr 1872 überschritten. Im Bereich des Personenverkehrs rechneten die Verantwortlichen der GKB zu Anfang mit 100.000 Passagieren pro Jahr. Diese Schätzung erwies sich als deutlich realistischer. Bereits im Jahr 1861 wurde die Marke von 100.000 transportierten Personen übertroffen. Letztendlich befand sich die GKB alles in allem auf einem guten Weg und setzte ihren Expansionskurs weiter fort. Dies gilt vor allem für den Eisenbahnbereich.

## **Bau der Bahnlinie von Lieboch nach Wies**

Zu Beginn des neuen Jahrzehnts zog das Unternehmen einen überaus bedeutenden Auftrag an Land. Am 8. September 1871 wurde ihr die Konzession für den Bau einer Eisenbahnlinie von Lieboch nach Wies erteilt. Damit begann die Expansion der GKB in den Bezirk Deutschlandsberg. Sinn und Zweck der neuen Bahnlinie war natürlich die Anbindung des Wieser Bergbaugesbietes an die Absatzmärkte in Graz. Noch vor der Konzessionserteilung mussten Unstimmigkeiten in Bezug auf die Streckenführung ausgeräumt werden. Zunächst sollte die Bahnverbindung über Stainz, Frauental und Schwanberg verlaufen. Deutschlandsberg wäre dadurch jedoch umgangen worden. Dies veranlasste die dort ansässigen Fabriksbesitzer Florian Pojatzi und Carl Franz zum Widerstand. In der Folge machten sie Druck auf die politische Führung des Bezirks.

Letztlich waren die Bemühungen von Pojatzi und Franz von Erfolg gekrönt. Durch ihre Interventionen bei Bezirkshauptmann Praunegger erwirkten sie schließlich eine Streckenführung, welche Deutschlandsberg doch noch an die Eisenbahn anband. Im Gegenzug wurde die ursprünglich geplante Station in Stainz nicht verwirklicht. Die Einbeziehung des weiter westlich gelegenen Deutschlandsberg führte zu einer Verlängerung der Bahnlinie. Bereits im Frühjahr 1872 begannen die Arbeiten an der nun knapp 51 Kilometer langen Zweigstrecke. Für den Bau der Normalspurbahn war das Unternehmen Gebrüder Pongratz verantwortlich. Anders als bei den Arbeiten an der Linie von Graz nach Köflach, kam es zu keinerlei Verzögerungen. Knapp ein Jahr nach Baubeginn konnte die Bahnverbindung am 9. April 1873, von Feierlichkeiten begleitet, eröffnet werden.

Fast zeitgleich wurde eine eigene Kohlenbahn von Wies nach Steyeregg fertiggestellt. Dort befand sich der 75 Meter tiefe Magdalena- und Marienschacht, den die GKB ebenfalls 1873 erwarb. Des Weiteren kaufte das Unternehmen im selben Ort eine Alaunfabrik. Die Erweiterung ihrer industriellen Besitzungen ging also Hand in Hand mit dem Bau der Bahnlinie. Deren Fertigstellung ermöglichte die effektive Erschließung eines wirtschaftlich aufstrebenden Gebiets, welches nun gut mit der Landeshauptstadt verbunden war. Eine Verlängerung der Strecke nach Eibiswald scheiterte zunächst noch. Nichtsdestotrotz war die erste Hälfte der 1870er-Jahre



für die GKB im Hinblick auf die Erweiterung ihres Einflussbereichs ausgesprochen erfolgreich. Mit dem Bau der Verbindung zwischen Graz und Köflach nahm die GKB eine Vorreiterrolle ein. Diese Strecke gehörte zu den ersten Nebenbahnen im österreichischen Kaiserreich. Als die Linie Wies-Graz fertiggestellt wurde, sah die Bahnlandschaft bereits anders aus. Auf dem gesamten Staatsgebiet kam es zum Bau von neuen Strecken. Von besonderer Bedeutung für den weststeirischen Markt war die Fertigstellung der ungarischen Westbahnlinie zwischen Graz und Győr. Diese neue Verbindung ermöglichte es der GKB, ihre Kohle direkt über Graz nach Westungarn und Budapest zu befördern, was zu einem weiteren Aufschwung führte. Aufgrund aller erwähnten Faktoren war das Jahr 1873 ein überaus erfolgreiches. Erstmals konnte die GKB Einnahmen in Höhe von über einer Million Gulden erwirtschaften. Außerdem stieg das Verkehrsaufkommen im Eisenbahnbereich enorm. Im Jahr 1875 wurden mit 350.000 transportierten Personen und 591.389 Tonnen beförderten Gütern Rekorde erzielt.

Die rasche Expansion nach Deutschlandsberg stellte die GKB vor ihre bislang größte Herausforderung. Neben dem überaus teuren Bau der Bahnlinie selbst, musste auch der Fuhrpark massiv erweitert werden. Daher bestellte die GKB 1872 bei der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien dreizehn wiederum eigens für sie konstruierte Lokomotiven. Diese Dreikuppler zeichneten sich durch verschiedene besondere technische Merkmale, allen voran ein ungewöhnlich hoch liegender Kessel, aus. In technischer Hinsicht befanden sich alle in Dienst gestellten Exemplare auf dem neuesten Stand. Die Lokomotive „Stainz“ wurde 1873 sogar auf der Wiener Weltausstellung präsentiert, um das hohe Niveau des österreichischen Lokomotivbaus zu dokumentieren. Ein trauriges Ende fand hingegen die Lokomotive „Pölfing“. Am 2. Februar 1902 explodierte im Bahnhof Deutschlandsberg ihr Kessel, flog über das Frachtenmagazin und die Allee der Bahnhofstraße. Nach mehreren Aufschlägen blieb er schließlich in einem Garten liegen. Dieses Unglück forderte insgesamt vier Menschenleben. Nach der von 1872 bis 1873 erfolgten Auslieferung der genannten Exemplare sowie weiteren kleineren Anschaffungen bestand der Fuhrpark der GKB Ende des Jahres 1874 aus 25 Lokomotiven, 57 Personenwagen, 13 Gepäckwagen und 912 Güterwagen.

## **Die große Krise**

Zu ersten Problemen kam es jedoch bereits unmittelbar nach der Eröffnung der Bahnlinie von Lieboch nach Wies. Diese waren sowohl durch die wirtschaftliche Großwetterlage als auch durch das Auftreten eines mächtigen Konkurrenten bedingt. Nach einer Phase anhaltenden Wirtschaftswachstums kam es am 9. Mai 1873 in Wien zum bis dahin schwersten Börsencrash in der Geschichte. Verursacht wurde dieser wie alle darauffolgenden durch das Platzen einer massiven Spekula-

tionsblase. An einem einzigen Tag mussten alleine in Österreich 120 börsennotierte Unternehmen Insolvenz anmelden. Dieses Ereignis hatte weltweite Auswirkungen und sorgte dafür, dass eine Periode der wirtschaftlichen Stagnation einsetzte, die erst zu Beginn der 1890er-Jahre überwunden werden konnte. Als Aktiengesellschaft war die GKB von den Entwicklungen natürlich sehr stark betroffen.

Im selben Zeitraum begann August Zang, ein Wiener Geschäftsmann, Bankier und Zeitungsverleger, der unter anderem auch „Die Presse“ gegründet hatte, damit, im Raum Voitsberg Grundstücke und Kohlenabbaurechte zu erwerben. Zu diesem Zweck schuf er 1871 die Tregistler Kohlenbergbaugesellschaft. In der Folge begann Zang damit, der GKB Konkurrenz zu machen. Die nach ihm benannte Grube Zangtal auf dem Gebiet der heutigen Stadt Voitsberg stieg schnell zu einem der bedeutendsten Bergbaubetriebe im gesamten Revier auf. Dort war die GKB zu Beginn der 1870er-Jahre bereits für 50 Prozent des Kohlenabbaus verantwortlich. Ihr größter Vorteil gegenüber den Mitbewerbern bestand im Besitz einer eigenen Eisenbahnlinie.

Mit der GKB hatte Zang unmittelbar nach der Etablierung seiner Kohlenbergbaugesellschaft erste Streitigkeiten. Dabei ging es vor allem um Frachtgebühren. Wie alle anderen Bergbauunternehmer im weststeirischen Revier musste er sich mit den von der GKB vorgegebenen Bedingungen arrangieren. Zang bemühte sich zunächst auf dem Verhandlungsweg um bessere Konditionen. Nachdem die GKB auf ihrem Standpunkt beharrte, versuchte der mächtige Wiener Unternehmer, sie finanziell unter Druck zu setzen. Die ständigen Konflikte lähmten in der Folge die weitere Entwicklung der GKB. Vor allem im Bergbaubereich war eine weitestgehende Stagnation zu verzeichnen. Es stellte sich außerdem heraus, dass sich das Unternehmen beim Bau der Eisenbahnlinie von Lieboch nach Wies finanziell übernommen hatte. All diese Faktoren führten zu einer für die GKB existenzbedrohenden Krise.

Besonders belastend für das Unternehmen waren die Kosten des Eisenbahnbetriebs. Bedingt durch die anhaltende Wirtschaftskrise und die damit verbundene Stagnation des Güter- und Personenverkehrs konnten diese kaum noch gedeckt werden. Die Eisenbahnsparte wurde dadurch zu einem Problem für das Gesamtunternehmen. In rechtlicher Hinsicht war der GKB von staatlicher Seite insgesamt für 80 Jahre die Konzession zum Betrieb der Bahnlinie von Köflach nach Graz übertragen worden. Als im Jahr 1871 die Planung der Eisenbahnlinie von Lieboch nach Wies begann, kam es zu einer Verlängerung. Nunmehr wurde eine neue Konzession erteilt, die einen Zeitraum von 85 Jahren umfasste. Zu diesem Zeitpunkt schien die GKB noch auf einem guten Kurs zu sein. Mit der Wirtschaftskrise änderte sich dies jedoch. Es stellte sich schnell heraus, dass sich die GKB mit den Baukosten für die neue Eisenbahnlinie übernommen hatte. Diese waren mit 5,7 Millionen Gulden deutlich höher als jene der Strecke von Graz nach Köflach. Zu allem Überfluss wurde die Weststeiermark 1874 noch von einer Hochwasserkatastrophe heimgesucht, welche dem Unternehmen weiteren finanziellen Schaden zufügte.

Im Angesicht dieser Situation begann Zang aktiv zu werden. Er kaufte im Jahr 1875 große Mengen an Schuldverschreibungen der GKB. Außerdem lieh er der Gesellschaft eine Million Gulden. Damit hatte Zang die GKB finanziell in der Hand. Bereits 1876 forderte er die vollständige Rückzahlung des geliehenen Geldes. Alle Versuche der GKB, einen Aufschub zu erreichen, lehnte er vehement ab. Nun rächte sich die Weigerung des weststeirischen Unternehmens, Zang bei den Frachtkonditionen entgegenzukommen. Bis 1877 hatten sich die finanziellen Probleme in einem Ausmaß vergrößert, das die GKB dazu bewog, sich am 26. Juni dieses Jahres freiwillig unter Zwangsverwaltung stellen zu lassen. Dieser Schritt markierte die bisher größte Krise in der Geschichte des Unternehmens.

## **Die Südbahn übernimmt den Bahnbetrieb**

Bedingt durch die beschriebenen Schwierigkeiten versuchte die GKB, den Bahnbetrieb auszulagern. Dies gelang ihr durch eine Übereinkunft mit der Südbahn. Am 22. November 1877 wurde ein Vertrag unterzeichnet, der die Betriebsüberlassung für einen Zeitraum von 50 Jahren regelte. Aufgrund dieser Übereinkunft endete die Zwangsverwaltung der GKB im Dezember 1877. Am 1. September 1878 trat die Vereinbarung in Kraft. Der Südbahn wurde die vollständige Abwicklung des Betriebsdienstes, einschließlich der Erhaltung und Erneuerung der Bahn, des Fuhrparks und des Inventars, überlassen. An dieser Situation änderte sich in der Folge bis zum Jahr 1924 nichts. Für die GKB war das Arrangement durchaus von Vorteil. Es ging nämlich mit einer alles in allem doch beachtlichen Kostenersparnis einher. Für Zang war die Betriebsübernahme durch die Südbahn ebenfalls ein Erfolg. Sie gewährte ihm deutlich bessere Frachtkonditionen als die GKB.

Für die Südbahn war die Übernahme jedoch auch ein gutes Geschäft. Für die Betriebsführung erhielt sie bei einer Bruttoeinnahme bis 1.050.000 Gulden 40 Prozent dieses Betrags. Von den Umsätzen unabhängig garantierte der Übernahmevertrag der Südbahn 320.000 Gulden pro Jahr. Sollten die Bruttoeinnahmen zwischen 1.050.000 und 1.150.000 Gulden betragen, erhöhte sich der Anteil auf 45 Prozent. Für alle Erträge darüber stieg er auf 50 Prozent an. Außerdem konnte die Südbahn dann für Erweiterungsbauten und Neuanschaffung von Zügen 10 Prozent des Überschusses in Abzug bringen. Obwohl es in den nächsten Jahren und Jahrzehnten immer wieder zu Streitigkeiten zwischen der GKB und der Betreibergesellschaft kam, hielt diese für beide Unternehmen grundsätzlich vorteilhafte Vereinbarung.

Alles in allem übernahm die Südbahn beinahe alle Lokomotiven sowie 968 Wagen von der GKB. Vergleicht man den übernommenen Fuhrpark mit jenem des Jahres 1874, zeigt sich deutlich, dass es im dazwischenliegenden Zeitraum zu keiner Erweiterung kam. Dies hatte natürlich finanzielle Gründe. Trotz der Betriebsüber-

nahme behielten die in den Dienst übernommenen Lokomotiven und Wagons ihr Nummernschema sowie das Eigentumszeichen der GKB. Für Neuanschaffungen war in der Folge jedoch ausschließlich die Südbahn zuständig. Bei Personenzügen setzte diese nun die 2B-n2-Lokomotiven der Serie 19 und bei Güterzügen die C-n2-Maschinen der Serie 29 ein. Nach dieser ersten Beschaffungswelle kam es erst gegen Ende der 1880er-Jahre zu weiteren Neuankäufen. Grundsätzlich ist jedoch feststellbar, dass die Beförderungskapazität der GKB nach der Übernahme durch die Südbahn regelmäßig anstieg.

Diese Entwicklung war auf zwei Faktoren zurückzuführen. Einerseits steigerte sich - bedingt durch die langsame wirtschaftliche Erholung - die Intensität des Frachtverkehrs. Darüber hinaus trug jedoch auch das beständige Bevölkerungswachstum der Stadt Graz zur Zunahme des Personenverkehrs teil. Im Jahr 1869 lebten 81.119 Menschen in der Landeshauptstadt. Bis zum Jahr 1890 zählte Graz bereits 107.500 Einwohner. Diese Entwicklung machte einen Ausbau des chronisch überlasteten Graz Köflacherbahnhofs notwendig. Erste Überlegungen in diese Richtung wurden bereits Mitte der 1870er-Jahre angestellt. Aufgrund der Wirtschaftslage kam es bis 1879 nur zu kleineren Erweiterungen. Erst die zehn Jahre später durchgeführte Überbrückung der Eggenberger Allee mit einer Eisenkonstruktion führte zu einer Verbesserung der Situation.

## **Expansion im Bergbaubereich und Aufschwung des Bahnverkehrs**

Nach Überwindung der finanziellen Schwierigkeiten erwarb die GKB zwischen 1879 und 1883 vier Bergbaureviere. 1879 wurde der Josefschacht von der I. Voitsberger Kohlenwerks AG und der Viktoriaschacht in der Schafloser Mulde von der Allgemeinen Bau- und Kohlen A.G. übernommen. Zur Inbetriebnahme des Viktoriaschachtes kam es im September 1881. Im selben Jahr erwarb die GKB den Steinkohlenbergbau bei Pichling. Gleich drei Übernahmen fanden im Jahr 1883 statt. Die Kohlenwerke von Josef Perisutti, Karl Ortner und J.P. Reininghaus wurden ebenso in den Besitz der GKB eingegliedert wie der Bergbau des Prinzen zu Montleart. Damit vergrößerte sich das Kohlenimperium der GKB in bis dahin nicht dagewesenem Ausmaß. Generell stieg die Bedeutung des weststeirischen Kohlenreviers massiv an. Am 6. Juli 1883 stattete sogar Kaiser Franz Joseph I. dem Kohlentagbau in Hasendorf bei Köflach einen Besuch ab und wohnte einer Sprengung bei.

In den Jahren 1884 und 1885 erweiterte die GKB ihre Besitzungen im weststeirischen Kohlenrevier in großem Stil. Es kam sowohl zur Erweiterung und Modernisierung eigener Besitzungen als auch zur Übernahme anderer Bergbaubetriebe. Die Expansion betraf dabei die Bezirke Voitsberg und Deutschlandsberg. Zusätzlich stieg die GKB in andere industrielle Wirtschaftszweige ein. So übernahm das Unternehmen im Jänner 1884 nicht nur den Bergbau Oberdorf, sondern auch die Glasfab-

rik im selben Ort. Außerdem wurde die Alaunfabrik in Tregist angekauft. Im Bezirk Deutschlandsberg ging im selben Jahr der „Limberger Bergbau“ nahe Schwanberg in den Besitz der GKB über. Im Mai 1885 kam es zum Ankauf des gesamten Bergbaubesitzes der Wieser Kohlenbergbau- u. Handels-Gesellschaft. Die zahlreichen Übernahmen führten dazu, dass im Jahr 1890 nur noch 13 Besitzer das Voitsberg-Köflacher Kohlenrevier kontrollierten. Zu diesem Zeitpunkt war die GKB bereits das größte Bergbauunternehmen in der Weststeiermark. Sie besaß zusammenhängende Grubenfelder im Bereich östlich von Voitsberg, im Gebiet Oberdorf-Hochtregist, in der Klein-Kainacher Mulde, in der Piberer Mulde und südlich von Köflach im Raum Pichling-Hasendorf. In den folgenden Jahren sollte sich der Besitz der GKB noch weiter vergrößern.

Generell erlebte der Kohlenbergbau in der Weststeiermark auch infolge des nun wiedereinsetzenden wirtschaftlichen Aufschwungs eine Blütezeit. Zwischen 1880 und 1890 wurden im Voitsberg-Köflacher Revier bei steigender Tendenz knapp drei Millionen Tonnen Kohle gefördert. Im Raum Wies-Eibiswald betrug die Produktionsmenge 1,23 Millionen Tonnen. Dies entspricht einer durchschnittlichen Fördermenge von 423.000 Tonnen pro Jahr. Innerhalb eines Vierteljahrhunderts hatte sich die Produktion also trotz Wirtschaftskrise fast vervierfacht. Die Zahl der im Bergbau beschäftigten Personen stieg ebenso rasant an. Insgesamt waren in der Weststeiermark knapp 1.500 Menschen in diesem Wirtschaftszweig beschäftigt. Davon arbeiteten in etwa 60 Prozent im Voitsberg-Köflacher Revier. Die Tatsache, dass jedoch fast 70 Prozent der Produktion auf diese Gegend entfielen, hing mit den Abbaubedingungen zusammen. Außerdem war die höhere Fördermenge auch durch die günstigeren Lagerstättenverhältnisse bedingt. Die Kohlevorkommen des Voitsberg-Köflacher Reviers reichten weit tiefer ins Erdreich als jene im Bezirk Deutschlandsberg. Des Weiteren war ihre Ausdehnung im Schnitt vergleichsweise hoch.

Letztlich hatte der Aufschwung des Bergbaus auch positiven Einfluss auf die Entwicklung im Eisenbahnbereich. So stieg die Güterverkehrsleistung der GKB zwischen 1880 und 1890 enorm an. Die Tatsache, dass im Schnitt Kohle für 80 Prozent des Frachtverkehrsaufkommens verantwortlich war, spricht dabei Bände. 1880 wurden auf den Linien der GKB insgesamt 550.000 Tonnen an Gütern befördert. Bis 1885 stieg dieser Wert um fast 20 Prozent an. Im Jahr 1890 betrug die Güterverkehrsleistung der GKB schließlich 750.000 Tonnen. Dies bedeutete, verglichen mit dem Beginn des Jahrzehnts, einen Anstieg von mehr als einem Drittel. Im Rekordjahr 1890 lag der Kohlenanteil am gesamten Frachtaufkommen sogar bei 85 Prozent.

Zu Beginn des neuen Jahrzehnts erweiterte die GKB ihr Streckennetz geringfügig. Der Ausbau betraf die Bahnlinie zwischen Lieboch und Wies. Der bei der Planung dieser Strecke in Erwägung gezogene Bahnanschluss von Stainz war, wie erwähnt, seinerzeit verworfen worden. Dies wurde in Stainz zunehmend als Mangel empfunden.

den, insbesondere wegen des dort befindlichen Zweigwerkes der Deutschlandsberger Zündholzfabrik. Daher beantragte der Steiermärkische Landesausschuss auf Betreiben der Gemeinde Stainz 1891 die Konzession für eine schmalspurige Bahnstrecke vom Bahnhof Preding-Wieselsdorf der GKB nach Stainz. Nachdem die Konzession am 14. Mai 1892 erteilt worden war, wurde die Strecke mit einer Spurweite von 760 mm noch im selben Jahre erbaut. Im Bahnhof Preding konnten normalspurige Güterwagen auf Rollböcke gesetzt und so bis Stainz befördert werden. Die Betriebsführung erfolgte bis 1922 durch die Südbahngesellschaft und wurde dann von den Steiermärkischen Landesbahnen übernommen. 1951 kam es zur Einstellung des Personenverkehrs auf der Linie. Gütertransporte wurden noch bis 1980 durchgeführt. Seither wird die Bahnverbindung nur noch für touristische Zwecke genutzt.

## **Streik im Revier**

Die Lage der im Bergbau beschäftigten Arbeiterschaft hatte sich bis 1889 nicht spürbar verbessert. Daher kam es immer wieder zu Streiks. Viele Arbeiterinnen und Arbeiter schlossen sich der im selben Jahr neuen geeinten sozialdemokratischen Bewegung an, die aus dem Parteitag von Hainfeld hervorging. So verschärfte sich auch im weststeirischen Kohlenrevier der Arbeitskampf. Die bis dahin größte Eskalation fand im Dezember statt und dauerte bis zum Beginn des nächsten Jahres an. Nachdem die GKB-Direktion alle gewählten Vertrauensmänner der Bergarbeiter gekündigt hatte, traten diese beinahe geschlossen in den Streik. Sie forderten die Bestellung von Fachmännern als Berginspektoren und eine Regelung der Pensionsverhältnisse. Bislang bekam jeder Bergmann nach 20 Jahren Dienstzeit lediglich 5 Gulden pro Monat Pension aus der Bruderlade. Die streikenden Arbeiter forderten jedoch 200 Gulden pro Jahr. Schnell breitete sich der Streik von den Bergbaugebieten der GKB in der gesamten Weststeiermark aus. Nur in Zangtal, wo Ludovica Zang, die nach dem Tod ihres Mannes dessen Besitzungen übernommen hatte, den Forderungen umgehend zustimmte, blieb es ruhig.

Um Neujahr hatte sich der Streik auch auf die Krainer Bergbaureviere im heutigen Slowenien ausgeweitet. Nun griffen Militär und Gendarmerie ein. Allein in Voitsberg wurden zwei Bataillone Infanterie eingesetzt. Außerdem nutzte GKB-Direktor Rochlitzer seinen Einfluss, um den örtlichen Kaufleuten den Verkauf von Lebensmitteln an die streikenden Bergarbeiter zu verbieten. Vonseiten des Voitsberger Bezirkshauptmannes kam es zu scharfen Drohungen. Allen streikenden Arbeitern wurde, entgegen der gesetzlichen Lage, mit Haftstrafen bis zu 20 Jahren gedroht. In den ersten beiden Wochen des neuen Jahres brach der Streik schließlich zusammen. Viele der zuvor entlassenen Vertrauensleute wurden verhaftet und abgeschoben. Die Eisenbahnbediensteten der GKB hatten sich nicht am Streik beteiligt.

## Weitere Unternehmensexpansion

Nach einigen Jahren der Stagnation erweiterte die Südbahn in den Jahren zwischen 1890 und 1900 den Fuhrpark der GKB in bescheidenem Maße. So wurden zehn neue Dienstwagen in Betrieb genommen. Zu Beginn des Jahrzehnts kam es auch zu Überlegungen, den Bezirk Voitsberg per Bahn mit der Region Aichfeld-Murboden zu verbinden. Diese war ebenfalls sehr stark industrialisiert und erlebte einen großen Anstieg der Bevölkerungszahl. 1890 wurde schließlich von der Technischen Universität Graz unter Federführung von Martin Kowatsch eine umfassende Studie durchgeführt. Diese sprach sich für den Bau der Bahnlinie aus. Geplant war eine Direktverbindung von Knittelfeld nach Voitsberg entweder über Köflach oder Oberdorf. Letztendlich scheiterte das Projekt aber an der Finanzierungsfrage. Bemühungen zur Verlängerung der Bahnlinie von Wies nach Eibiswald waren aus demselben Grund nicht von Erfolg gekrönt.

In den Jahren nach der Niederschlagung des großen Bergarbeiterstreiks baute die GKB ihre Besitzungen im weststeirischen Kohlenrevier aus. 1893 kam es zum Ankauf des Braunkohlenbergbaus Grubhof sowie des Grubenfeldes Hermann und Anna. Beide Abbaustätten befanden sich in Piber. Eine ungleich größere Neuerwerbung wurde im November 1897 getätigt. Der gesamte Grundbesitz von Ludovica Zang ging in den Besitz der GKB über. Damit hatte sich das Unternehmen auf einen Schlag seinen größten Konkurrenten einverleibt. Die Unternehmerin mit großem Herz für die Arbeiterschaft starb schließlich im Jahre 1904. Gegen Ende des Jahrzehnts kam es zur Schließung zweier nicht mehr gewinnbringender Bergbaue. Dabei handelte es sich um den Viktor- und Josef-Schacht in Voitsberg sowie um das Werk Vordersdorf bei Eibiswald.

Innerhalb von 40 Jahren nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Köflach nach Graz hatte sich die GKB zum dominierenden Unternehmen in der Weststeiermark entwickelt. Daran änderte auch die Übernahme des Eisenbahnbetriebs durch die Südbahn nichts. Möglich wurde die Erfolgsgeschichte der GKB durch eine aggressive Expansionspolitik. Diese führte das Unternehmen infolge der Wirtschaftskrise des Jahres 1873 zwar an den Rand des Bankrotts, erwies sich letztendlich aber als richtig. Der Aufstieg der GKB ging mit einem generellen Boom des Bergbaus und dem Siegeszug der Eisenbahn einher. Für die gesamte Weststeiermark leistete das Unternehmen darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der Wirtschaft. Die GKB war zweifellos ein entscheidender Faktor für die Industrialisierung der Region. Alles in allem ging das Unternehmen auf dem Höhepunkt seiner Stärke in das neue Jahrhundert.

Geschichte. Auf vier Jahre Austrofaschismus folgte schließlich die nationalsozialistische Machtübernahme. In diesem Kontext fand die Unternehmensgeschichte der GKB in der Zwischenkriegszeit ihre Fortsetzung.



Personenzug der GKB am Bahnhof Deutschlandsberg



Doppelausfahrt von Personenzügen der Stainzerbahn (l.) und der GKB (r.) am Bahnhof Preding-Wieselsdorf





Gruppenbild der Beamten des Bahnhofs Deutschlandsberg um 1907



Zugkreuzung in Groß St. Florian



Autobushaltestelle in Stainz in den 1930iger Jahren



Busfahrgäste der GKB in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts



Bus von Gräf & Stift (Bj. 1939) bei der GKB



Modernisierung der Busflotte mit Fahrzeugen von MAN



Werksverkehr der GKB am Erzberg mit Saurerbussen



Busflotte der GKB



Kohlenentladung am Graz Köflacherbahnhof



Drei Generationen Schienenfahrzeuge bei der GKB



Moderne und verlässliche Mobilität bei jeder Witterung



Moderner Gelenktriebwagen 2/8 der Stadler AG bei der GKB  
Dahinter die Diesellok DH 1700.2 mit einem Güterzug



Moderne Lokomotiven der LTE – Logistik und Transport GmbH bzw. der Adria Transport am Graz Köflacherbahnhof



„The Flying Dutchman“ der LTE

Seit nunmehr 160 Jahren verbindet die Graz-Köflacher Bahn die Weststeiermark mit der steirischen Landeshauptstadt. In diesem ereignisreichen Zeitraum prägte das Unternehmen die Geschichte der gesamten Region. Ursprünglich als Vereinigung von Kohleproduzenten gegründet, entwickelte sich die GKB zu einem Mobilitätsdienstleister, der mittlerweile europaweit tätig ist. Auf dem Weg dorthin musste das Unternehmen zahlreiche Herausforderungen, darunter Wirtschaftskrisen, Systemwechsel und zwei Weltkriege, bewältigen.

Das Buch „Von der Weststeiermark nach Europa – 160 Jahre Mobilitätsdienstleister Graz-Köflacher Bahn“ nimmt die Leser mit auf eine spannende Fahrt von der Gründung der GKB bis in das Jahr 2020. In neun Stationen wird dabei die Geschichte des weststeirischen Traditionsunternehmens erstmals in ihrer Gesamtheit beschrieben. Das Buch beinhaltet sowohl technisch als auch ökonomisch und politisch Wissenswertes zur Graz-Köflacher Bahn. Außerdem enthält es zahlreiche Informationen zur Geschichte der Weststeiermark. Dadurch leistet die Chronik auch einen Beitrag zur Erforschung der regionalen Historie.



ISBN 978-3-903322-25-7



9 783903 322257