



DIE SULMTALBAHN

DIE SULMTALBAHN IST NOCH HEUTE IN DEN ERINNERUNGEN DER MENSCHEN TIEF VERANKERT UND IMMER WIEDER WIRD DAVON ERZÄHLT, WIE DIESE IHRE RAUCHENDE SPUR ENTLANG DER SULM VON LEIBNITZ BIS NACH PÖLFING-BRUNN ZOG.



„ERSCHLOSSEN DURCH DEN SCHIENENSTRANG SEH'N WIR HEUT ZUM ERSTEN MALE DAS STAHLROSS ZIEH'N DER SULM ENTLANG. WAS UNSERE VÄTER LANG ANSTREBTEN, HEUTE WARD'S ZUR WIRKLICHKEIT...“

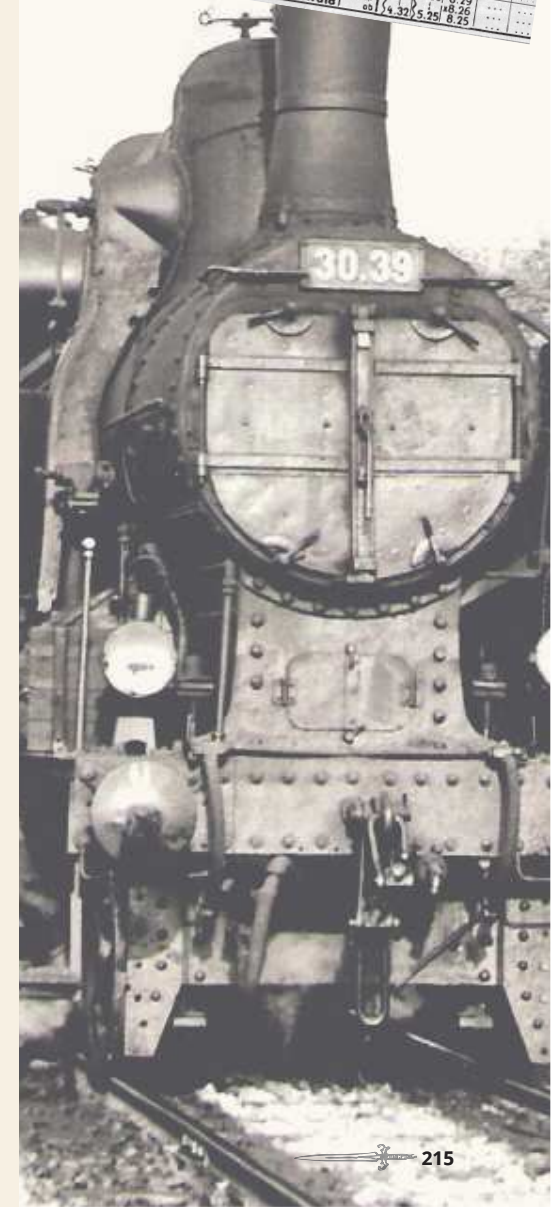
Mit diesem Gedicht empfing am 13. Oktober 1907 das Blumenmädchen Maria Grassl den ersten Dampfzug der Sulmtalbahn im Bahnhof Pölfing-Brunn.

Von den ersten Planungen bis zur Eröffnung war es ein weiter Weg, denn bereits 1850 plante Wenzel Radimsky den Bau einer Bahnverbindung von Wies-Eibiswald ins Sulmtal und weiter durch den Radlberg in das Drautal. Das Interesse galt damals der Beförderung der abgebauten Kohle aus dem Raum Wies-Eibiswald, Steyeregg und Pölfing-Brunn.

Doch diese und weitere Pläne wurden nicht realisiert. Erst mit dem Landesgesetz von 1890 über die Förderung des Lokalbahnwesens wurden dem Bau der Sulmtalbahn neue Chancen eröffnet. Nach einer eingehenden Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und Überwindung von finanziellen und bürokratischen Schwierigkeiten war es so weit: Im Oktober 1903 beantragte das Exekutivkomitee beim Landesauschuss, wie damals die Landesregierung hieß, den Bau einer normalspurigen Lokalbahn von Leibnitz nach Eibiswald über Pölfing-Brunn. Der Bau der Sulmtalbahn sowie die Verlängerung von Pölfing-Brunn bis Eibiswald wurden im Dezember 1904 genehmigt.

Die Sulmtalbahn war eine normalspurige Lokalbahn von Leibnitz nach Pölfing-Brunn in der Weststeiermark. Sie stellte eine Verbindung von der Südbahnstrecke durch das Murtal zur Wieserbahn der GKB her. Sie wurde von der Aktiengesellschaft der Sulmtalbahn errichtet, 1907 eröffnet und 1967 eingestellt. Am 11. März 1906 erfolgte in Leibnitz der Spatenstich zum Bau der Sulmtalbahn. Mit der Ausführung wurde das Bauunternehmen Albert Buß & Cie beauftragt. Der Bau der Sulmtalbahn bedingte einige bauliche Anpassungen in den Bahnhöfen Leibnitz und Pölfing-Brunn. So wurden im Bahnhof Leibnitz das Gütermagazin und die Verladerrampe um zehn Meter in Richtung Süden und das damalige Gleis 3 in Richtung Norden verlängert. Das Gleis 3 (Zugförderungsgleis) erhielt eine Drehscheibe mit 6,8 Meter Durchmesser und am Ende dieses Gleises wurde eine Kohleladebühne mit einem Kohlelagerplatz und einer Putzgrube errichtet. Der Bahnhof Pölfing-Brunn erhielt eine Zugförderungsstelle mit einem Heizhaus und einer Drehscheibe zum Drehen der beiden Lokomotiven. Weiters wurden die Gleisanlagen erweitert und ein Lokschuppen gebaut.

19 n Leibnitz-Pölfing-Brunn-Wies-Eibiswald und zurück									
LW 1	LW 51	LW 2	LW 5	LW 4	LW 3	LW 6	LW 7	LW 8	LW 9
6.03	7.05	10.15	10.45	11.45	12.35	13.15	13.35	14.15	14.35
ab	ab	ab	ab	ab	ab	ab	ab	ab	ab
Leibnitz	Leibnitz	Pölfing-Brunn	Pölfing-Brunn	Wies-Eibiswald	Wies-Eibiswald	Pölfing-Brunn	Pölfing-Brunn	Leibnitz	Leibnitz
7.22	7.55	11.10	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15
7.37	8.02	11.10	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15
7.46	8.13	11.10	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15	11.15
7.52	8.55	11.25	11.27	11.27	11.27	11.27	11.27	11.27	11.27
7.58	9.04	11.30	11.33	11.33	11.33	11.33	11.33	11.33	11.33
8.05	9.26	11.35	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40
8.17	9.36	11.43	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45	11.45
8.24	9.44	11.40	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50
10.38	11.57	13.41	13.44	13.44	13.44	13.44	13.44	13.44	13.44
10.34	11.54	11.51	12.56	12.56	12.56	12.56	12.56	12.56	12.56
10.40	10.10	11.56	12.01	12.01	12.01	12.01	12.01	12.01	12.01



Durch den Bau der Sulmtalbahn waren Bahnhöfe in Heimschuh, Fresing und Gleinstätten sowie Haltestellen in Kaindorf/Sulm, Muggenau-Silberberg, Maierhof und St. Martin-Dietmannsdorf erforderlich geworden. Erst als 1953 der „Ürdinger“ Schienenbus VT 10 (Roter Blitz) im Sulmtal eingesetzt wurde, wurden die Haltestellen Distelhof und Prarath auf Wunsch der dortigen Gemeinden errichtet. Die Bahnhöfe Heimschuh und Gleinstätten waren zweigleisig ausgebaut, während der Bahnhof Fresing drei Gleise erhielt. Das dritte Gleis wurde jedoch einige Jahre später wieder abgebaut. Weiters wurden in den Bahnhöfen Güterschuppen, Verladerrampen, Magazine, Werkstätten- und Wirtschaftsgebäude errichtet.

DIE „KONZESSIONS-BEDINGNISSE“ DES K.K. EISENBAHNMINISTERIUMS STELLTEN AN DEN BAU DER SULMTALBAHN SEHR HOHE BAULICHE ANFORDERUNGEN:



> Die Sulmtalbahn war als normalspurige Lokalbahnlinie (Spurweite 1.435 mm) zu errichten.

> Die Gleise mussten aus Flusstahlschienen mit einem Gewicht von 26 Kilo pro Meter bestehen und für eine Schienenlänge von 12,5 Metern mussten 18 Schwellen verwendet werden.

> Die Schwellen mussten 2,4 Meter lang, 20 cm breit und 15 cm hoch sein und durften nicht aus Tannen- oder Fichtenholz bestehen. Für Gleisbögen von weniger als 200 Metern waren harte Schwellen zu verwenden.

> Die Haltestellen und die Bahnhöfe mit Nebengleisen durften mit keiner größeren Neigung als 2,5% angelegt werden.

> Hektometersteine mussten im Abstand von 100 Metern gesetzt werden.

> Besonders stark befahrene und unübersichtliche Eisenbahnkreuzungen waren mit Langsamfahrtsignalen und Pfeifpflocken zu versehen.

> Die für den Bau erforderlichen Materialien, z.B. für den Oberbau bzw. für eiserne Brücken, Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände, durften ausschließlich von inländischen Fabriken bezogen werden.



Somit wurden für den Bau der Sulmtalbahn insgesamt 1.597,67 Tonnen Flusstahlschienen, 36.010 hölzerne Schwellen und 22 Weichen verwendet. Abhängig von der Jahreszeit und vom Bauabschnitt, waren am Bau der Sulmtalbahn zwischen 230 und 760 Arbeiter beschäftigt, deren Leistung erstaunlich war. Man muss bedenken, dass die Arbeiter nur mit Schaufeln, Krampen und Scheibtruhen sämtliche Grabungsarbeiten ausführten. Und dennoch schafften sie es, die Sulmtalbahn innerhalb der in der Konzession festgelegten zweijährigen Frist fertigzustellen. Weiters waren für den Sulmtalbahnbau insgesamt 23 Pferde, 200 Karren und Kipper sowie zwei Dampfmaschinen im Einsatz. Die geografischen Bedingungen waren günstig. Es mussten weder Tunnels errichtet noch größere Höhenunterschiede (lediglich 60 Meter zwischen Leibnitz und Pöfing-Brunn) überwunden werden. Die einzige Herausforderung stellte die Sulm mit ihren unzähligen Flussschlingen dar, da diese bei starken Regenfällen sehr oft Hochwasser führt. Um die Sulmtalbahn vor Überflutungen zu schützen, wären Kunstbauten erforderlich gewesen, die man aus Kostengründen jedoch nicht errichtete. Stattdessen wurde die Sulm an einigen Stellen begradigt, der Wasserlauf durch große Steine abgesichert und das Flussbett stellenweise um bis zu 30 Meter verbreitert.

Die Sulmtalbahn führte von Leibnitz in Richtung Norden auf einem eigenen Gleis entlang der Südbahntrasse und zweigte nördlich von Leibnitz in Richtung Kaindorf/Sulm ab, wo sie die prächtige Stahlbogenbrücke der Laßnitz überquerte. Danach ging es entlang der schmalen Talsohle zwischen Kogelberg und Schloss Seggau über Heimschuh und Fresing nach Gleinstätten. Einige Kilometer nach Gleinstätten überquerte die Sulmtalbahn den Leibenbach und die Schwarze Sulm und fuhr teilweise entlang der GKB-Strecke nach Wies über Pöfing-Brunn. Die insgesamt 24,7 km lange Strecke führte über 13 Brücken und über 70 Wegübergänge. Die Verlängerung von Pöfing-Brunn nach Eibiswald wurde nie realisiert, stattdessen wurde eine 3,6 km lange Materialseilbahn von Eibiswald zum Bahnhof Pöfing-Brunn gebaut, um die im Eibiswalder Charlotte-Marie-Schacht gewonnene Kohle abzutransportieren. So blieb Eibiswald bis heute ohne Bahnanschluss.



Der Bahnhof Wies wurde am 6. Oktober 1935 in „Wies-Eibiswald“ umbenannt.

Am Sonntag, dem 13. Oktober 1907, war es so weit: Die Sulmtalbahn wurde bei schönem Wetter am Bahnhof Leibnitz feierlich eröffnet. Dieser Tag war für die Sulmtaler nach einem jahrzehntelangen Kampf für ihre Bahn ein großer Freudentag. Der k.k. privilegierte Südbahn-Bahnhof Leibnitz wurde durch die Fertigstellung der Sulmtalbahn zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt auf der Südbahnstrecke Wien-Triest. Die Einweihung des ersten, prachtvoll geschmückten Sulmtalzuges, der nur aus Salonwagen für die Ehrengäste bestand, fand um 8.30 Uhr in Leibnitz statt. Zu dieser Weihe reisten circa 150 Ehrengäste mit einem Sonderzug aus Graz an. Darunter befanden sich der k.k. Eisenbahnminister Dr. Julius von Derschatta, der k.k. Statthalter der Steiermark, Graf Manfred Clary-Aldringen, Landeshauptmann Graf Edmund Attems und viele weitere Größen des politischen Lebens.

Nach der Einweihung fuhren der erste Sulmtalzug mit den Ehrengästen und bald darauf ein weiterer Zug mit den Aktionären der Sulmtalbahn AG aus dem Bahnhof Leibnitz in Richtung Pöfing-Brunn los. Die Züge wurden in jedem Bahnhof bzw. bei jeder Haltestelle mit Böllerschüssen und durch Blumenmädchen herzlich empfangen und die Bürgermeister hielten feierliche Ansprachen. Auch entlang der Strecke versammelten sich viele Menschen, um das neue Verkehrsmittel zu bestaunen. Es wurde sehr ausgiebig gefeiert, obwohl nur wenige Stunden zuvor bereits der erste einer ganzen Serie von Anschlägen verübt worden war, denn nicht alle waren von dieser neuen Verkehrsverbindung begeistert. Schon bei der Rückfahrt des Eröffnungszuges war es zu einem Sabotageakt gekommen, wobei die Lokomotive leicht beschädigt worden war. In den folgenden Jahren wurden weitere derartige Anschläge verübt. Der Höhepunkt dieser Übergriffe war der 16. Juli 1909, als in der Nähe von Heimschuh (km 8,3) ein besonders schwerer Anschlag auf die Bahn verübt wurde. Der Frühzug entgleiste, da unbekannte Täter Eisentraversen auf den Schienen verkeilt hatten. Da die Auslastung der Sulmtalbahn nach Betriebsöffnung sehr gut war, beabsichtigte die k.k. privi-

legierte Südbahngesellschaft, ein weiteres Zugpaar einzustellen. Aus diesem Grund war es notwendig, die ursprünglich vom k.k. Eisenbahnministerium festgesetzte höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h zu erhöhen. Daher beantragte die Gesellschaft 1908, die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf 35 km/h auszuweiten. Das Eisenbahnministerium bewilligte jedoch nur eine maximale Geschwindigkeit von 32 km/h. Schon Ende 1908 stieg der Bedarf an zusätzlichen gemischten Zügen, sodass täglich sechs Züge geführt werden mussten. Bis 1907 wurde die Post zwischen Leibnitz und Arnfels mit der Postkutsche befördert. Mit Eröffnung der Sulmtalbahn übernahm diese die Beförderung zwischen Leibnitz und Pöfing-Brunn und der Postkutsche verblieb der Weitertransport von Fresing bis Arnfels.

Nach Beginn des Ersten Weltkriegs musste die Sulmtalbahn AG schwere finanzielle Verluste hinnehmen, weil der Bahnverkehr zeitweise eingestellt wurde. Nachdem die Staatsgrenzen nach Beendigung des Ersten Weltkriegs neu gezogen worden waren, wurde der südsteirische Raum zum Grenzgebiet, was zur Folge hatte, dass der Verkehr in Richtung Süden nahezu unterbunden wurde. Die wirtschaftliche Lage und die Armut der Bevölkerung waren nach Kriegsende verheerend. Auch die Sulmtalbahn blieb von der tristen Lage nicht verschont. Um die schlechte wirtschaftliche Situation zu überwinden, führte man viele Werbemaßnahmen durch, bot verbilligte Rückfahrkarten an und organisierte Sonderfahrten und Urlaubsangebote.

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs stiegen die Beförderungszahlen durch die starken Verkehrszuwächse auf der Sulmtalbahn enorm an, da die Bahn anlässlich des Balkanfeldzugs (April/Mai 1941) im Aufmarschgebiet der Deutschen Wehrmacht lag. Doch der Krieg hinterließ auch auf der Sulmtalbahn seine Spuren. So konnte die Bahn von November 1944 bis Juni 1945 nur von Wies-Eibiswald bis Heimschuh geführt werden, da immer wieder Luftangriffe die Sicherheit der Fahrgäste gefährdeten. Nach Kriegsende wurden die Gleise einige Male durch das Hochwasser der Sulm massiv beschädigt und die Strecke musste immer wieder erneuert werden. Die Nachkriegsjahre führten dazu, dass die Sulmtalbahn für viele Sulmtaler zum Pendlerzug wurde. Zahlreiche Arbeiter fuhren mit dem Sulm-talexpress nach Leibnitz zur Arbeit. Bis zur Errichtung der Hauptschule in Gleinstätten mussten auch viele Kinder nach Leibnitz pendeln, um dort die Hauptschule besuchen zu können.

Am 13. Oktober 1957 arrangierte die GKB anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der Sulmtalbahn eine große Feierlichkeit, bei der die Bevölkerung an kosten-





losen Sonderfahrten mit dem Schienenbus und dem Dampfzug von Leibnitz nach Pöfing-Brunn teilnehmen konnte. Die Dampflok war festlich geschmückt und es wurden alle verfügbaren Waggons eingesetzt. Zu dieser Feierlichkeit waren mehr als 5.000 Gäste gekommen; die GKB musste Sonderzüge mit einer vierteiligen Schienenbusgarnitur führen. Allein 900 Fahrgäste fuhren mit dem Abendzug von Pöfing-Brunn nach Leibnitz. Im Vergleich dazu wurde im täglichen Planverkehr meist nur ein Schienenbus eingesetzt.

Im Lauf der Jahre benützten immer mehr Reisende die Straße und mit dem Transport von Frachtgut für das Sulmtal wurden immer häufiger Expeditionen beauftragt. Die GKB errichtete parallel zur Bahnlinie eine Busverbindung und hat schließlich der Sulmtalbahn zusätzlich Reisende abgeworben. Weiters fehlte das Geld für die Erhaltung und Sanierung des Oberbaus. Daher kündigte die GKB an, den Betrieb auf der Sulmtalbahn nur aufrechtzuerhalten, wenn das Land Steiermark eine Ausfallhaftung übernehmen bzw. die Gemeinden einen Teil der Kosten tragen würden. Einige Gemeinden waren nicht bereit, Zuschüsse zum Bahnbetrieb zu gewähren. Auch das Land Steiermark genehmigte keine Zuschüsse, obwohl es die Landesbahnen mit über 20 Millionen Schilling (!) jährlich, das waren rund 1,5 Millionen Euro, subventionierte. Damit war das Schicksal der Sulmtalbahn besiegelt.

Dies waren die Gründe, warum die GKB beim Verkehrsministerium die Einstellung des Betriebs auf der Sulmtalbahn beantragte. Das Ministerium ersuchte daraufhin das Land Steiermark, die Gewerkschaft, die Arbeiterkammer und die Personalvertretung um Stellungnahmen gegen die Einstellung der Sulmtalbahn. Dennoch erließ das Verkehrsministerium am 22. Mai 1967 eine dauernde Einstellungsverfügung für den gesamten Verkehr auf der Sulmtalbahn; sie trat am 27. Mai 1967, 24.00 Uhr in Kraft. Aufgrund dieser Verfügung stellte die GKB den Betrieb auf der Sulmtalbahn mit dem Fahrplanwechsel vom 27. auf den 28. Mai 1967 ein, obwohl nur wenige Monate zuvor noch rund 4.500 Schwellen ausgetauscht worden waren. Damit

die GKB bereits bestellte Aufträge noch ausführen konnte, musste für zwei Wochen ein provisorischer Güterverkehr abgewickelt werden. Auf Verlangen des Landes Steiermark blieb der Oberbau vorerst erhalten, denn man wollte das Sulmtal auch beim geplanten Bau einer künftigen Koralmbahn berücksichtigen.

Der Schicksalstag war gekommen. Am 27. Mai 1967 fuhren noch insgesamt vier Züge zwischen Leibnitz und Wies-Eibiswald. Der erste Zug (LW 50) mit der Dampflok 30.114 (1 Sulm) verließ um 4.33 Uhr in Wies-Eibiswald den Bahnhof und kam um 7.02 Uhr im Bahnhof Leibnitz an. Nicht einmal eine Stunde später, nämlich um 7.55 Uhr, verließ der letzte Dampfzug LW 51 mit derselben Lok den Bahnhof Leibnitz und erreichte seinen Endbahnhof um 10.00 Uhr. Die Dampflokomotive war auf ihrer rechten Vorderseite mit einem kleinen Blumensträußchen geschmückt. Der Schienenbus VT 10 (Roter Blitz) fuhr um 8.25 Uhr als LW 4 aus dem Bahnhof Wies-Eibiswald aus und kam um 9.11 Uhr in Leibnitz an. Der letzte Schienenbus (LW 5) startete um 12.15 Uhr in Leibnitz und erreichte nur circa eine Dreiviertelstunde später (pünktlich um 13.01 Uhr) den Bahnhof Wies-Eibiswald. Mit dieser Fahrt endete ein bedeutender Teil der Eisenbahnära in der Südweststeiermark.

An der letzten Fahrt nahmen circa 140 Reisende teil, unter ihnen GKB-Direktor Dipl.-Ing. Deisinger und der Landessekretär der Eisenbahngewerkschaft Klemschitsch. Entlang der Strecke standen zahlreiche Bewohner und verfolgten die letzte Fahrt des „Sulmtalers“; vielleicht um Abschied zu nehmen...

Entlang des Bahndamms kann man noch viele Grenz-, Hektometer- und Kilometersteine finden. Heute dient der Bahndamm als Reit- und Radweg, aber hauptsächlich als Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten. Der Naturschutzverband erwarb von der GKB Teile des Bahndamms und verwendet diese Flächen als Artenschutz-Biotop. Das wohl bekannteste Relikt und zugleich das größte Kunstbauwerk dieser Bahnlinie ist die 51,92 Meter lange Stahlbogenbrücke in Kaindorf/Sulm, die über die Laßnitz führt. Diese Brücke wurde 2002 im Auftrag der Marktgemeinde Kaindorf an der Sulm komplett restauriert. Die Sulmtaler Verkehrsbetriebe GmbH verwaltet als Nachfolgesellschaft heute noch das restliche Vermögen und die verbliebenen Grundstücke der ehemaligen Eisenbahngesellschaft.

Die Bevölkerung lässt die Erinnerung an diese Bahnlinie weiterleben. So findet man in einigen Gasthäusern noch Wandbilder dieser Lokalbahn, vor allem erzählen die Menschen noch immer gern und hin und wieder hört man noch, wie das Lied von der Sulmtalbahn angestimmt wird.

S' LIAD VON DER SULMTALBAHN

NACH EINER MÜNDLICHEN ÜBERLIEFERUNG DES GRÜNDERPFARRERS VON HEIMSCHUH, FRANZ SCHUSTER

*Columbus hat die Wölt entdeckt, is g'segelt mit an Schiff!
Durch's Sulmtal, da fahr'n greane Wag'n, vorn is a Lok'motiv!*

*Die Sulmtalbahn is kloa' beinond, hat nur a schmales Gleis.
Sie hättens gern wohl broater g'mocht, do war zu hoach der Preis!*

*Wüllst wissen, was die Farb bedeut, mit der all's g'strich'n is?
Die greane Farb, de sagt zu dir: „I hoff' es geht bis Wies!“*

*Wann dann der Zug erst ang'fahrr kommt, als echte Eisenbahn,
dann sag i: „Liaber Sulmtaler! Pass auf! Hi az gemmas an!“*

*Der Zug, der schnauft ganz schwa' daher, kommt langsam nur voran,
dass jeder nebstbei unter'n Fahr'n glei' Blumen brock'n kann!*

*Und praktisch is all's eingericht. Bei jeder Bahnstation,
da haben's a kloanes Kast'l g'macht, des hoäßt ma Telefon!*

*Ganz sinnvoll is des dann a g'wen, dass Männer ang'stöilt send.
Wal wann des lauter Weibers wärn, hätt's Tratschen gar koa End!*

*In Leibnitz geht die Fahrt dann los, bis Kaindorf dann zur Noat!
Dort hat's amol an Unfall geb'n, zan Glück wor koana toat!*

*An Engländer hat's da derwisch, der is dort mit sein' Wag'n
in an Waggon wohl einikracht, hat si' fast überschlag'n!*

*Der Zug fahrt über Sülberberg, bleibt a in Hoamschuach steh'n.
Er stinkt, er racht, si's alles schwarz, du kannst fast nix mehr seh'n!*

*Dort neb'n da Sulm laft's Wagerl grad, vorn is a mord's Maschin'
boa, wenn der Zug dort umfall'n tat, dann war'n ma alle hin!*

*Und heut, da find'st koan Bahnhof mehr, die Gleis san olle fort!
Es tuat ma load, sie dampft net mehr, fahr'n Auto nur mehr dort!*

QUELLE: BUCH „DIE SULMTALBAHN“ VON DIETMAR ZWEIDICK UND MONIKA ANDRÁ.
WWW.FACEBOOK.COM/FREUNDEDERSULMTALBAHN

