

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

Graz auf Schienen

von Karl A. Kubinzky

Graz wurde in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem Kreuzungspunkt der neuen Eisenbahnlinien. Als „Inselstrecke“, also ohne Einbindung in ein Liniennetz, begann für Graz das Eisenbahnzeitalter mit der Eröffnung der Strecke Mürzzuschlag–Graz 1844. Dies war ein Abschnitt der in Bau und Planung befindlichen Strecke, die später als die klassische Südbahnstrecke bezeichnet wurde. 1846 konnte man schon von Graz bis Marburg mit dem Zug fahren, 1854 war über den Semmering die Eisenbahnlinie bis Wien und damit an die dortigen Anschlussstrecken fertig. Dies allerdings unter der Einschränkung, dass nach dem damals für Hauptstädte als sinnvoll erdachten System die Südbahnstrecke am Wiener Südbahnhof als Kopfstation endete. 1857 war die Linie Wien–Graz–Triest befahrbar. Da damals sowohl Venedig, als auch Mailand zum Habsburgerreich gehörten, war Triest zwar als Großstadt und Haupthafen Österreichs für die Bahnverbindung ein wichtiges Ziel, jedoch wiederum nur Teil eines größeren nationalen und internationalen Netzes. Die 60er- und 70er-Jahre des 19. Jahrhunderts brachten Graz als immer wichtiger werdende Industriestadt die Eisenbahnverbindungen nach Köflach (1860), Wies (1873), Leoben (1868), Vordernberg (1872) und schließlich nach Eisenerz (1891). Die königlich ungarische Staatsbahn hatte 1873 mit dem Grazer Raaber

Bahnhof, auch Westbahnhof genannt (heute Ostbahnhof), hier ihr westliches Ziel Graz erreicht.

Auch wenn es die Aufgabe der Korrespondenten der Historischen Landeskommision ist, spezielle und lokale Inhalte der Landesgeschichte zu bearbeiten und darzustellen, so sind diese doch Teil eines größeren Ganzen, das deswegen hier zumindest in Ansätzen zur Darstellung kommen soll. In diesem Sinne kann hier als Beispiel der kumulierten Darstellung der Entwicklung und Bedeutung von „Schienen in Graz“, einem Synonym für den darauf abgewickelten Verkehr, auch einige allgemeine Überlegungen vorausgestellt werden. Am Beginn der Entwicklung der Dampfmaschine steht nach einigen früheren Entwicklungen das Dampfmaschinenpatent von James Watt im Jahre 1769. Dass die Erfindung der Energienutzung durch Dampf in den Übergang vom Spätbarock zur Frühmoderne stattfand, mag zwar ein Zufall sein, passt aber andererseits gut in den neuen Geist des späten 18. Jahrhunderts. Wenn die Überlieferung zutrifft, dann kam es erst 34 Jahre später zu einem Einsatz einer Dampfmaschine in jenem Raum, der um vieles später als der österreichische und ungarische bezeichnet wurde. 1803 setzte Fürst Esterhazy in Eisenstadt/Kismarton eine Dampfmaschine ein, um in seinem Park das Wasser des unteren Teichs wiederum in den oberen Teich zu pumpen. Also gab es

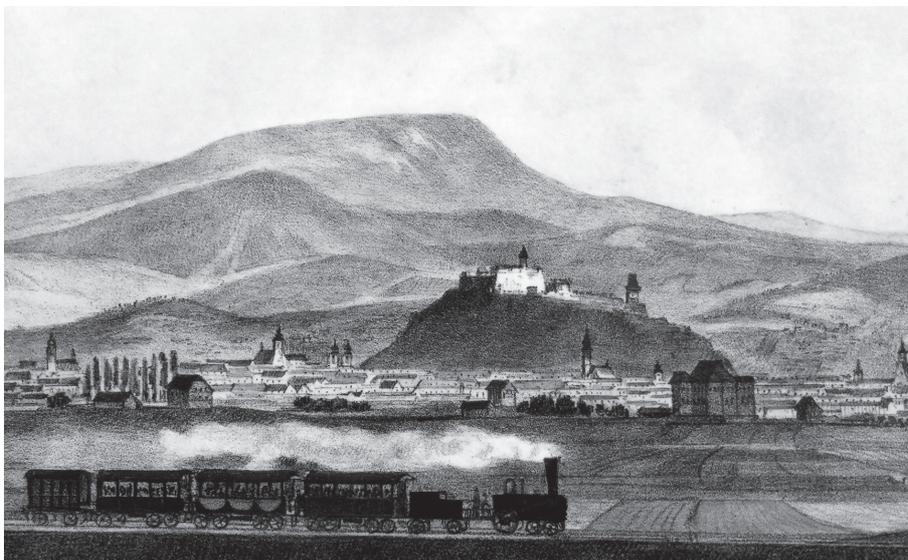


Abb. 1: Idylle bei Graz, um 1845

Sammlung Karl Kubinzky

bei uns im Dampfmaschineneinsatz eine Entwicklung von der „Nichtigkeit zur Wichtigkeit“.

Die Idee eine Dampfmaschine auf Räder zu stellen und diese mit der dampfeignen Kraft auf Schienen zu bewegen, führte im frühen 19. Jahrhundert zu den ersten einschlägigen Versuchen. Diese scheiterten vorerst an der mangelhaften Qualität der Schienen. Die erste funktionsfähige Dampflokomotive auf Schiene wird Stevenson im Jahre 1814 zugeschrieben. Erst 23 Jahre später, im Jahre 1837, war in Österreich eine schienengeführte Dampfmaschine unterwegs (Strecke Floridsdorf–Olmütz). Die erste Eisenbahn im Herzogtum Steiermark war 1844 (Mürzzuschlag–Graz) unterwegs. Auch dieser „timelag“ weist auf den lokalen technischen Rückstand im Vergleich zu den frühen Zentren der wirtschaftlichen Entwicklung in Westeuropa hin. Der Einsatz der Dampfmaschine im Verkehr bedeutete die erste große Innovation seit der Verwendung des Rades! Das Dampfautomobil blieb eine Episode der Technikentwicklung, die dampfbetriebene Eisenbahn prägte die Wirtschafts- und damit auch die Sozialentwicklung des 19. Jahrhunderts und reicht teilweise bis in die Gegenwart. Schienen bildeten im wahrsten Sinne die Grundlage des Zugverkehrs. Ihr Vorteil liegt in der geringen Reibung (Rollwiderstand) und der Spursicherheit, verbunden mit einer hohen Geschwindigkeit und einem großen Transportvolumen. Nachteile im schienengebundenen Zugverkehr ergaben sich beim Anfahren und Stehenbleiben, bei Steigungen und Gefällen. Eisenbahnen erforderten eine teure Infrastruktur, Kohle, Wasser, Fahrzeuge und geschultes Personal. Diese Vorkosten für die Infrastruktur und die Betriebsführung brachten einen hohen Kapitalbedarf, der wiederum die Wirtschaftsentwicklung vorantrieb. Wirtschaft und Verkehr förderten sich wechselseitig. Dies wiederum hatte soziale Folgen. Im konkreten Fall Eisenbahn brachte deren Erfolg die Verlagerung des Personen- und Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene. Entlang der Schienen, bzw. um die Bahnhöfe, entstand nun neue Standortgunst. Berufe in Verbindung mit der Eisenbahn gewannen an Bedeutung. Berufe im Umfeld der Frächter und Kutscher verloren an Bedeutung. Standorte ohne Schienenanschluss verloren oder man errichtete in der Folge dort einen solchen. Ob auf Grund von Leistung oder auch nicht, konnte in der Pionierzeit des Bahnbaus und -betriebs bei der Errichtung der Infrastruktur für Unternehmer und Unternehmungen viel verdient werden. Grundlage für den Erfolg der Eisenbahn waren die billigen Arbeitskräfte, die mehrheitlich in dieser Wirtschaftssparte nicht Not leiden mussten. Aus heutiger Sicht waren allerdings die Arbeitsbedingungen extrem mangelhaft.

Als eine der Folgen des Eisenbahnzeitalters gab es eine interessante Fülle an Definitionsleistungen, so jene der Fahrpläne, der Zeitzonen und teilweise jene der Spurweiten und einer rechts-links-Fahrordnung. Letzteres allerdings mit regionaler Unterschiedlichkeit. Züge spiegelten in ihrer Ausstattung die soziale Ordnung und die Mehrsprachigkeit wider. Was einerseits als Hilfe zur Kriegsführung gesehen wurde, war andererseits auch ein Mittel der Kommunikation über Grenzen hinweg. Die nun verkürzten Fahrzeiten verringerten subjektiv die Distanzen. Aus persönlicher Perspektive waren sich nun Orte und Staaten näher.

Der durch die Eisenbahn mitverursachte Wandel wird in folgenden Zahlen für die Strecke Wien–Triest–Wien dokumentiert: 1837 73.000 Tonnen Güter und 10.000 Personen, 1857 606.000 Tonnen Güter und 2,900.000 Personen.

Drei in Graz tätige Unternehmer möchte ich beispielsweise für das Eisenbahnzeitalter hier kurz darstellen. Zwei davon sind meine Urgroßväter und ich kann daher aus der Familientradition berichten. Moritz Fröhlich von Feldau (1826–1896) lebte etliche Jahre in Graz. Er wohnte in den neuen großbürgerlichen Wohnbereichen (Opernring, Elisabethgasse, Beethovenstraße). Sein wirtschaftlicher Erfolg war anfangs durch seinen jüdischen Glauben und dadurch, dass er 1848 „auf der falschen Seite stand“, trotz seiner fachtechnischen Ausbildung in Wien, beeinträchtigt. Kurz besetzte er eine Führungsposition in der Steirischen Escomptebank (Neubau in der Herrengasse 15–17). Seine Haupttätigkeit war die Planung und Ausführung von Eisenbahnstrecken, so in Istrien und, militärstrategisch wichtig, in Ungarn. 1877 erfolgte die Nobilierung mit dem Titel Edler von Feldau. Auf Grund eines hohen Legats für die Armen der Stadt („aller Konfessionen“) wurde ihm die Fröhlichgasse dediziert.

Kommerzienrat Franz Kloiber (1850–1925) stammte aus einer weststeirischen Familie von Kleinlandwirten. Binnen zwei Generationen erfolgte der Aufstieg von einem Frächterunternehmen zur größten Spedition und ersten Reisebüros in Graz (Neutorgasse 42). Kloiber leitete von 1902 bis 1920 die Handelskammer in Graz. Zur Spedition gehörte ein Lagerhaus im Betriebsgelände des Frachtbahnhofes als Teil des Südbahnhofes (heute Hauptbahnhof). Kloiber war Verwaltungsrat der Sulmtalbahn. Sein Einsatz wurde mit dem Orden der Eisernen Krone belohnt. Dort, wo die Speditionspferde in Liebenau weideten, wurde 1954 der Name Kloiberweg vergeben.

Carl von Frankenstein (1810–1848) wohnte nahe der Glacisstraße. Dort betrieb er auch eine Galvanisieranstalt. Seine Bedeutung lag jedoch in seiner ungemein



Abb. 2: Südbahnhof in Graz

Sammlung Karl Kubinzky

produktiven wissenschaftsjournalistischen Tätigkeit. In seinem Hauptwerk „Innerösterreichisches Industrie- und Gewerbeblatt zur Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse für alle Stände“ veröffentlichte er binnen zehn Jahren über 4.000 kleinbedruckte Seiten voll technischer und wirtschaftlicher Innovationen. Mehrfach ist in seinen Publikationen über Dampfmaschinen, Eisenbahn und Dampfautos zu lesen. Frankenstein wurde 1948 in der Ragnitz ein Straßennamen gewidmet.

Über die Südbahn und ihre Bedeutung für Graz informieren u. a. Gerhard Dienes¹ und zuletzt als Herausgeber die ÖBB-Infrastruktur². Über die Bahnhofsbauten publizierte Mihaly Kubinzsky.³

Die Straßenbahn (Tramway) ist der zweite für Graz wichtige Verkehrsträger auf Schienen.⁴ 1878 begann der Betrieb als Pferdetram, die ab 1899 als Netz stark ausgeweitet und nun elektrisch betrieben wurde. Bemerkenswert ist die Führung der Linien über die alte Stadtgrenze hinaus, sodass Gemeinden am Rand der Stadt eine Teilintegration erfuhren. 1898 nahm die elektrische Kleinbahn Graz–Mariatrost ihren Betrieb auf. Diese Linie sollte weiter in die Oststeiermark verlängert werden. Konkurrenz bestand zwischen den beiden Unternehmungen einer lokalen Tramlinie: Die GTG (Grazer Tramway Gesellschaft) gegründet durch Bernhard Kollman (1834–1885) und der Graz-Mariatroster Kleinbahn unter Andrea Franz (1832–1920). Letzterer projektierte eine Linie, die durch das Burgtor in die Stadt führen sollte. Wäre es zu einer Realisierung dieses Planes gekommen, so hätte Graz auch in

der Stadtmitte zwei unterschiedliche Straßenbahnunternehmen bekommen. 1905 übernahm die GTG das Mariatroster Bahnunternehmen. Das Projekt, eine Straßenbahnlinie von Andritz auf die Rannach zu bauen, scheiterte u. a. am Widerstand des Bürgermeisters von Andritz, der an der Endstation der Tramwaylinie Gastwirt war. Die schienengeführte Schlossbergbahn ging 1894 in Betrieb. Im System der Schlossbergstollen befinden sich nun nicht nur eine „Märchenbahn“, sondern auch die Betriebsanlagen eines privaten Vereins für Werksbahnen. Seit 1971 besteht in Mariatrost ein Tramwaymuseum. Nach einer starken Reduktion des Schienennetzes für die Straßenbahnen in den 1960er-



Abb. 3: Bahnkarten, ca. 1943

Sammlung Karl Kubinzky

¹ Gerhard DIENES (Hg.), Die Südbahn – Vom Donauraum zur Adria (Graz 1987).

² ÖBB-Infrastruktur (Hg.), Hauptbahnhof Graz (Graz 2016).

³ Mihaly KUBINZSKY, Bahnhöfe in Österreich (Wien 1986).

⁴ Hans STERNHARD, Straßenbahn in Graz (Wien 1979).

Jahren, erfolgte in den letzten Jahren wieder eine Ausweitung des Linienangebots.⁵ Dies hängt auch mit der anhaltenden Beliebtheit von innerstädtischen Schienenfahrzeugen im öffentlichen Nahverkehr zusammen. Weitere neue Linien sind in Planung.

Die für den Bahnbau wichtigsten Betriebe in Graz waren besonders das Schienenwalzwerk der Südbahngesellschaft und die Weitzer Waggonfabrik, die in der Folge zum Werk Graz der Simmering-Graz-Pauker und schließlich ein Teil der Siemens AG wurde.

Die strategische Bedeutung der Eisenbahn führte zu Kasernen- und Depotbauten östlich des Südbahnhofes (heute Hauptbahnhof). Zwei k.k. Landwehrkasernen und zwei k.u.k. Infanteriekasernen, sowie zwei große Barackenanlagen entstanden dort. Die Nähe zur Eisenbahn brachte die Standortwahl der Waager-Biro AG, etlicher kleinerer Betriebe und zahlreicher Lagerhäuser. Einige größere Betriebe erhielten einen Gleisanschluss, so die Andritzer Maschinenfabrik, die Brauereien Reininghaus und Puntigam und das Werk Thondorf. Auch die Wetzelsdorfer Kaserne (Belgierkaserne) besitzt eine Anbindung zur Eisenbahn. 1984 gab es in Graz zehn Schleppbahnen und Gleisanschlüsse außerhalb des Normalbetriebs.⁶ Die längste Schienenstrecke verläuft mit 3,7 Kilometer von der Viehmarktgasse bis zum ehemaligen Gaswerk in Puntigam. Die Brauerei Puntigam war im Jahr 1900 der Grund einer Straßenbahnlinie in die damalige Stadtrandgemeinde Feldkirchen. Auch die Bahnstation Puntigam war eine Folge der Intervention der dortigen Brauerei. Das große Monturdepot in Gösting (1907) erhielt einen Anschluss ans Bahnnetz. Das neue Landeskrankenhaus bekam 1912 eine Straßenbahnhaltestelle und Gleise für den Kohlentransport bis zum Heizwerk. Die Bahnstationen Gösting

und an der Stadtgrenze jener von Messendorf wurden aufgelassen, die Station Don Bosco eröffnet. So besitzt 2017 Graz nun die Bahnhöfe Hauptbahnhof inklusive Frachtbahnhof, Ostbahnhof und Köflacher Bahnhof, sowie die Stationen Straßgang, Puntigam und Don Bosco.

Einige Straßennamen dokumentieren die Beziehung zwischen der Stadt Graz und der Eisenbahn: Ober- und Untere Bahnstraße (Jakomini), Ostbahnstraße (Liebenau), Bahnweg (Liebenau), Staatsbahnstraße (Gries), Bahnhofgürtel (Lend), Südbahnstraße (Gries), Ghegagasse (Lend). Ohne dem Grazer Köflacher-Bahnhof hätte es keine Köflacher Gasse gegeben. Am Denkmal für Erzherzog Johann am Hauptplatz symbolisiert eine lebensgroße Figur die Bedeutung des Erzherzogs für den Bahnbau.

Graz hat sich durch seine Bahnanschlüsse, insbesondere in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, stark entwickelt und wirtschaftlich und sozial neu positioniert. Ohne Eisenbahn hätte es keine Annenstraße und keine Keplerstraße gegeben. Die Murvorstadt, also die Bezirke Lend und Gries, entwickelten sich parallel zum Bahnbetrieb. Arbeiterwohnsiedlungen und Geschäfte haben besonders dort ihren bahnbezogenen Standort. Eine wichtige Rolle spielen dabei auch die Pendler. Erwähnt soll auch die Umweltbelastung durch die Eisenbahn werden, deren Strecken Graz zum Nachteil des Westens der Stadt teilen. Während des Zweiten Weltkriegs waren die Bahnanlagen und damit auch ihr Umfeld ein bevorzugtes Ziel der Bomben.

So wie im Stadtmuseum Graz 1987 mit einer Ausstellung und einer Publikation der Südbahn gedacht wurde, ist 2017 vom Universalmuseum Joanneum eine Veranstaltungsreihe zum Thema Südbahn geplant.

⁵ Grazer Verkehrsbetriebe (Hg.), 100 Jahre elektrische Straßenbahn in Graz (Graz 1999).

⁶ Ludger KENNING, Bahnen in Österreich 1984 (Nordhorn 1984).