

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

Bahnen, Seilbahnen und Lifte im Schöcklgebiet

von Bernhard A. Reismann

Der gesamte Landstrich nordöstlich von Graz wird vom Schöcklstock dominiert und geprägt. Schon früh wurde dieser Berg zum Magneten für Wissenschaftler und Abenteurer. Der Astronom Johannes Kepler zum Beispiel, im Frühling 1601 als Protestant aus der Steiermark ausgewiesen, durfte noch einmal kurz zurückkehren, um in Graz Erbschaftsangelegenheiten zu regeln. Diesen Aufenthalt nutzte er unter anderem, um den Schöckl aus wissenschaftlichen Gründen zu besteigen. 1811 bestieg Erzherzog Johann den Berg, und 1812 riet bereits ein Wiener Reisehandbuch dazu, Besteigungen des Schöckls nur während der Monate Juli und August durchzuführen „da in den folgenden Monaten die Kälte auf ihn eintrifft“. Aber gerade diese Empfehlung machte den Berg wohl interessant, der „Moderne Schöckltourismus“ war danach grundgelegt.¹ Künstliche Aufstieghilfen auf den Schöckl zu schaffen war hingegen eine Idee, die bereits ab dem 17. Jahrhundert erwogen wurde. Der Grazer Turmuhrmacher und Brunnenbauer Pietro Battista Fiorini, der sich selbst übrigens, nicht gerade durch Bescheidenheit

geziert, als Schüler des berühmten Galileo Galilei bezeichnete, veröffentlichte schon im Jahr 1632 seine Idee, eine Seilbahn von Andritz auf die nordöstlich des Ortes gelegene Kalkleiten beziehungsweise nach Buch bei Stattegg zu errichten. Nach diesen Plänen Fiorinis sollte der dazu benötigte Transportwagen an einem Seil hängen, das um eine Trommel lief, die wiederum am Wagen selbst befestigt war und durch zwei Personen mittels Treträdern in Bewegung gesetzt werden konnte. Dieses sehr ehrgeizige Projekt wurde schließlich nicht umgesetzt, wobei die Gründe wohl u. a. in den mangelnden technischen Voraussetzungen zu suchen sein dürften.

Da erst im Jahr 2003 ein eigenes österreichisches Seilbahngesetz in Kraft trat, die Errichtung und der Betrieb derartiger Bahnen zuvor aber im österreichischen Eisenbahngesetz vom 13. Februar 1957 und dessen Vorläufern geregelt war,² so mag es auch angehen, im Rahmen dieses Beitrages nicht nur über die Schöckl-Seilbahn selbst und ihre Geschichte zu berichten, sondern auch einen kurzen Blick auf einige Eisenbahn- und Straßenbahnprojekte im Schöcklgebiet zu werfen.

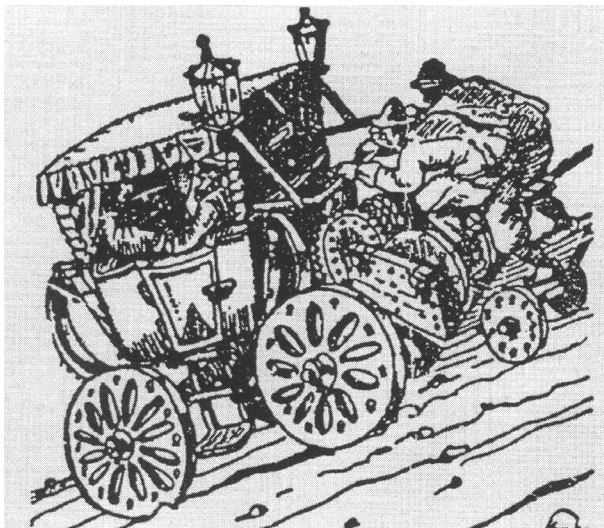


Abb. 1: Der von Battista Fiorini 1632 geplante Schöckl-Seilbahnwagen. Sammlung Harald Gröller

Frühe Eisenbahnprojekte

Die kleine und eher unbedeutende Berggemeinde St. Radegund am Schöckl begann um das Jahr 1866 unter dem neuen Arzt und Hydropathen Dr. Gustav Novy ihren rasanten Aufstieg zum beliebten Kurort für Kaltwasserkuren. Möglichst komfortable Anreisemöglichkeiten für die Kurgäste waren für die Entwicklung des jungen Kurortes dabei eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen. Wegen seiner zunehmend internationalen Klientel, insbesondere aber wegen der zahlreichen Kurgäste aus Ungarn, wurde in diesem Zusammenhang auch die Schaffung günstiger und rascher Bahnverbindungen immer wichtiger.

Die internationale Anbindung St. Radegunds erfolgte einerseits über die Südbahnlinie und den Grazer

¹ Bernhard A. REISMANN, Die Eroberung des Schöckls. In: Bernhard A. REISMANN/Harald D. GRÖLLER (Hgg.), St. Radegund. Ein steirischer Kurort und seine Geschichte, Bd. 1 (St. Radegund 2016), 271–274, hier 271f.

² BGBl 60/1957, 17. Stück vom 7. März 1957, Eisenbahngesetz vom 13. Februar 1957.



Abb. 2: St. Radegund auf einer frühen Fotografie aus dem Jahr 1868, im Hintergrund der Schöckl Sammlung Bauer, St. Radegund

Bahnhof. Von dort aus sollte bereits im Jahr 1872 auch eine „Locomotivbahnlinie“ nach Zinkendorf (heute Nagycenk) zur Kanizsa-Ödenburgerbahn im Königreich Ungarn errichtet werden, wobei die Hauptlinie von Graz aus über Andritz verlaufend das Tal zwischen St. Radegund und Kumberg queren und über Weiz, St. Ruprecht, Pischelsdorf, Kaindorf und Hartberg nach Ungarn führen sollte. Die Streckenführung bis Kumberg wurde dabei als eher einfaches Unterfangen gesehen, weniger der folgende Trassenabschnitt bis Weiz.³ Der Umsetzung des ehrgeizigen Unternehmens stand allerdings die Eröffnung der sogenannten „Raabtalbahn“ von Graz über Gleisdorf und Fehring nach Szentgotthard am 1. Mai 1873 im Wege, die bereits ab dem Jahr 1862 geplant worden war. Der westungarische Raum und der steirische Zentralraum waren durch diese Bahnlinie ohnedies bereits enger verbunden worden, und dieses Faktum wirkte sich u. a. auch positiv auf die Entwicklung der Kurorte St. Radegund und Lassnitzhöhe im näheren Umkreis der steirischen Landeshauptstadt Graz aus. In St. Radegund stieg die Zahl der Kurgäste nach der Eröffnung dieser Bahnlinie sofort um 25 Prozent, mittelfristig sogar um ein Drittel, wobei, durchaus begründbar, insbesondere die Zahl der ungarischen Kurgäste überproportional stark anwuchs. Dennoch gab man sich am südlichen Fuß des Schöckls mit dieser Entwicklung nicht zufrieden und versuchte weiter, zumindest Regionalbahnprojekte zu forcieren, die die Verkehrsanbindung des Kurortes an die Landeshauptstadt verbessern sollten. Bereits im Jahre 1889 brachte zum Beispiel die Gemeinde St. Radegund eine Petition um Subventionierung einer neuerlich geplanten Bahnlinie Graz–Weiz–Hartberg im Steiermärkischen Landtag ein, um eben noch näher an eine allfällige Eisenbahnlinie zu rücken. Diese Bahnlinie sollte

erneut über Andritz und den Annagraben sowie die Ortschaft Kainberg bei Kumberg und Gutenberg an der Raabklamm nach Weiz verlaufen. Allerdings kam es in diesem Zusammenhang nicht einmal zu Planungsarbeiten.

Entweder mit der Eisenbahnidee des Jahres 1872 oder aber mit jener des Jahres 1889 in Verbindung stand wohl auch die Idee des Umbaus des Waschhauses des Schloss Kainberg in einen „Bahnhof“, von dem sich zumindest die Fama in der alteingesessenen Kumberger Bevölkerung bis heute hartnäckig hält. Dessen ungeachtet findet sich dieses Objekt in seiner Urform bereits um 1680 auf dem Vischerstich des Schlosses Kainberg. – Im vorbereitenden Konsortium des Bahnprojektes im Jahr 1889 fand sich allerdings mit Graf Wimpffen auch der Eigentümer des Schlosses und Gutes Kainberg wieder, was die Legendenbildung rund um das Waschhaus des Schlosses wohl erleichtert haben mag.⁴

Nachdem auch aus diesen Bahnprojekten nichts geworden war, versuchte man auf andere Weise in den Genuss leistungsfähiger Verkehrsanbindungen zu gelangen. Der noch junge Fremdenverkehrsverein des Kurortes St. Radegund fasste im Jahr 1906 den Beschluss, zur Hebung des Fremdenverkehrs die „Graz-Mariatroster elektrische Bahn“, also die entsprechende Straßenbahnlinie 1, bis St. Radegund zu verlängern. Zu diesem Zweck wurde auch der Landesverein für Fremdenverkehr in Steiermark ersucht, dieses Projekt entsprechend positiv zu unterstützen. Das St. Radegunder Lokalkomitee für dieses Vorhaben bestand u. a. aus dem damaligen Inhaber der Kuranstalt, Dr. Gustav Ruprich, als Vertreter des Kurortes, Bürgermeister und Landtagsabgeordnetem Peter Hierhold als Vertreter der Gemeinde sowie

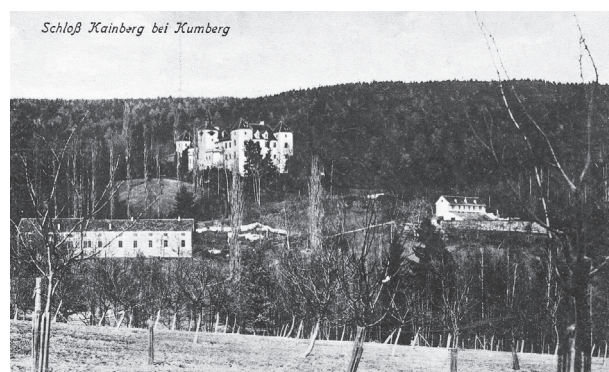


Abb. 3: Ansichtskarte des Schlosses Kainberg bei Kumberg, 1922. – Vom sogenannten „Waschhaus“, auf dem Bild links unterhalb des Schlosses situiert, geht noch heute die Erzählung, es sei als Bahnhof errichtet worden.

Sammlung Bernhard Reismann

³ Wiener Zeitung (8. 11. 1872), 7.

⁴ Julius KRATOCHWILL, Generalindex über vom Jahre 1862–1889 an den Steiermärkischen Landtag überreichten und verhandelten Petitionen (Graz 1890).

Hotelier und Kaufmann Leopold Neufeld als Vertreter des St. Radegunder Fremdenverkehrsvereines.⁵ Nachdem sich auch dieses Projekt nicht umsetzen ließ, brütete man in St. Radegund rasch ein neues aus, für das man den Landesverein für Fremdenverkehr ebenso wieder als Unterstützer gewinnen konnte. Dieser berichtete am 5. Oktober 1911 an die Bezirksvertretung Graz-Umgebung, zur Herstellung einer Lokalbahn vom Grazer Südbahnhof über den Annagraben nach St. Radegund habe sich ein eigener Ausschuss gegründet, der „Graz-Andritz-Radegunder Eisenbahnausschuß“. Diesem gehörten u. a. an: General der Infanterie Rudolf Edler von Chavanne, Gewerke Viktor Franz, Dr. Ludwig Kammerlander, Dr. Ludwig Kranz, der bereits erwähnte Dr. Gustav Ruprich und Dr. Friedrich Ritter von Weis-Ostborn, der auch Präsident des vorbereitenden Ausschusses wurde.⁶ Technische Vorarbeiten wurden diesmal geleistet, die Geleise der Bahnlinie endeten aber schließlich in Andritz, da die Anbindung der Andritzer Industriebetriebe an das Südbahnnetz wohl vordringlichstes Ziel der Planung gewesen war.⁷ Weiteren Bahnprojekten aus – beziehungsweise nach – St. Radegund machten schließlich der Erste Weltkrieg und die wirtschaftlich schwierigen ersten Nachkriegsjahre einen Strich durch die Rechnung.

Die geplante Schöckl-Seilschwebbahn im Jahr 1928 – Ein Projekt gegen die Krise

Der steirische Schipionier Max Kleinoscheg aus Graz war es, der 1890 erstmals in einer Broschüre die Errichtung einer Seilbahn auf den Schöckl anregte und diese Idee wohl schließlich auch salonfähig und erfolgreich machte. Im Jahr 1894 wollten der Grazer Zivilingenieur Federico Keszler und sein Kompagnon Carl Dreisting im Anschluss an eine Dampftrambahn von Mariatrost über Niederschöckl und St. Radegund jedenfalls bereits eine Seilbahn auf den Schöckl errichten. Sie berichteten dazu: *Die vom Curorte Radegund zum Schöcklplateau führende Zahnrad- oder Drahtseilbahn wird sicher eine bedeutende Zugkraft sowohl auf die einheimische Bevölkerung, wie auch auf die Fremden ausüben und sich somit ebenfalls rentabel gestalten.*

Für die geplante Aktiengesellschaft zur Umsetzung des ambitionierten Unternehmens wurden alleine in der Gemeinde St. Radegund rund 100.000 Kronen an Kapital gezeichnet, der Plan fiel dennoch ins Wasser.⁸ Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges kam es diesbezüglich zu keinen weiteren Anläufen mehr.

Als der Staat Österreich in den Jahren der wirtschaftlichen Depression während der Zwischenkriegszeit daranging, *den für Österreich lebensnotwendigen Fremdenverkehr tatkräftigst zu fördern*, wurde Ende 1927 auch ein *Arbeitsausschuss für die Errichtung einer Schöcklseilschwebbahn* gegründet, der die Rentabilität und Finanzierung eines solchen Projektes detailliert zu prüfen hatte.⁹ Damit stand man auf der Höhe der Zeit. Beinahe parallel dazu wurden zum Beispiel ähnliche Projekte für eine Seilschwebbahn auf den Dachstein, die Schneealm bei Neuberg an der Mürz oder auf das Stuhleck bei Spital am Semmering erwogen, die aber aus Gründen der nicht gegebenen Rentabilität rasch wieder fallen gelassen wurden.¹⁰

Das Ergebnis der Schöckl-Seilbahn-Studie aus dem Jahr 1927 hingegen war eindeutig positiv und lautete, *dass die Erbauung der Seilschwebbahn ... eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, um hiedurch das Schöcklgebiet, das durch seine landschaftlichen Reize allgemein bekannt ist, dem Fremdenverkehr in einem Ausmasse zu erschliessen, durch welches die gesamte Wirtschaft der Mittelsteiermark besonders günstig beeinflusst wird.* Tatsächlich erteilte das Bundesministerium für Handel und Verkehr nach intensiven Diskussionen zwischen der Gemeinde St. Radegund und der Nachbargemeinde Stattegg, die ein Gegenprojekt entwickeln wollte, der Gemeinde St. Radegund noch im März 1928 die Bewilligung zur Aufnahme technischer Vorarbeiten *für eine als Seilschwebbahn auszuführende Kleinbahn von einem geeigneten Punkte nächst Radegund zu einem geeigneten Punkte auf dem Schöckl*, wie es hieß, auf die Dauer eines Jahres.¹¹

Heute würde man in diesem Zusammenhang wohl von einem regionalem Leitprojekt sprechen. Von diesem Vorhaben sollten nämlich nicht nur der seit 1919 daniederliegende Kurbetrieb in St. Radegund profitieren, sondern auch die angrenzenden Gemeinden des Bezirkes Weiz mit ihren Sehenswürdigkeiten, und schließlich sollte auch die Stadt Graz als Tourismus-

⁵ Steiermärkisches Landesarchiv [in Folge: StLA], BV Graz-Umgebung, Akte X 1784/1906.

⁶ StLA, BV Graz-Umgebung, Akte X 4026/1911.

⁷ StLA, BV Graz-Umgebung, Akte X 4026/1911; Arbeiterwille (24. 8. 1915), 4.

⁸ Fritz STEHLIK, *Zeitreise durch Stattegg* (Stattegg 2013), 533.

⁹ StLA, ZGS - Schöcklseilschwebbahn, S. 1. – Dem Ausschuss gehörten laut Arbeiterwille (29. 3. 1928), 3 u. a. auch Kurzzeit-Landeshauptmann Hans Paul und Oberbaurat Fritsch an.

¹⁰ Chronik der Volksschule Spital am Semmering, Schuljahr 1925/26; Alpenländische Wochenschau (3. 12. 1927), 3.

¹¹ StLA, BV Graz-Umgebung, Akte VI/1524-1928.

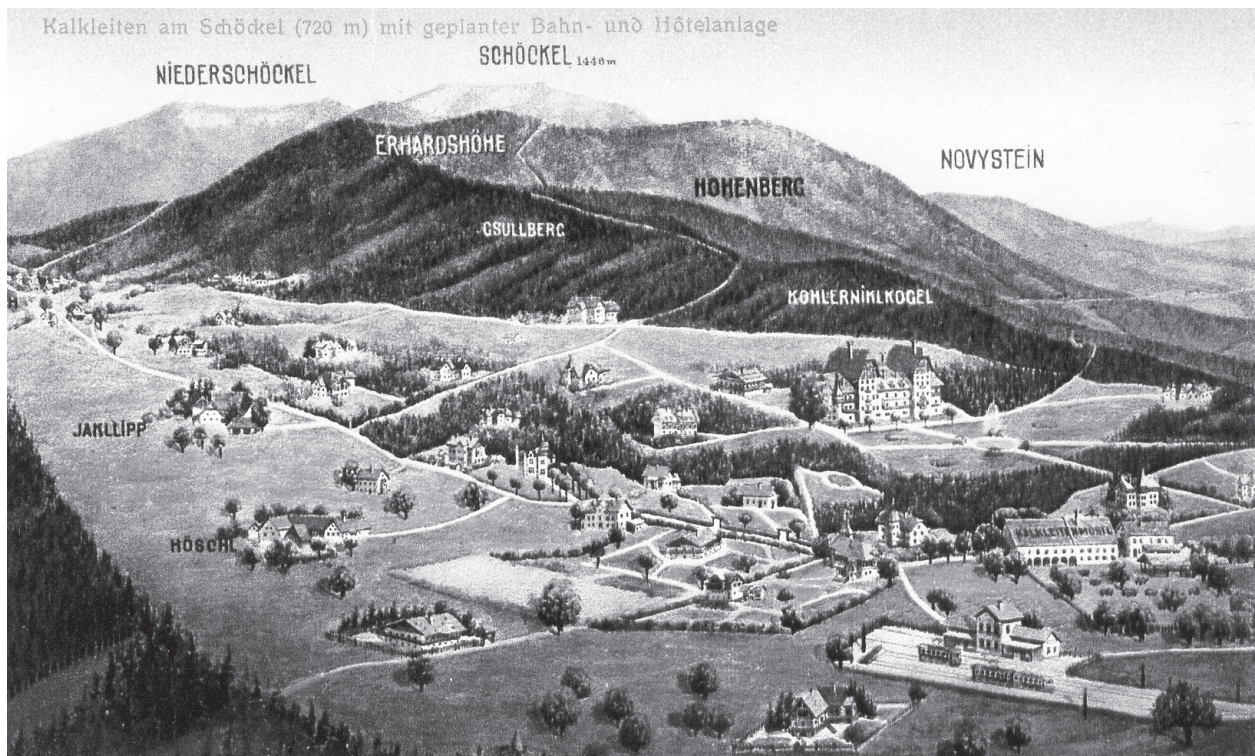


Abb. 4: Kalkleiten spielte bereits 1914 bei der geplanten Erschließung des Schöcklgebietes eine eminente Rolle. Die Farb-Ansichtskarte zeigt rechts unten den geplanten Kopfbahnhof einer Grazer Straßenbahnlinie und ein neu zu errichtendes Villen- und Hotelviertel als Basis für ausgedehnte Schöckltouren sowie eine Fahrstraße bis auf den Schöcklgipfel.

Sammlung Bernhard Reismann

magnet aufgewertet werden. Verbunden mit dem geplanten Seilbahnbau sollten natürlich auch entsprechend leistungsfähige Verkehrsverbindungen in das Schöcklgebiet geschaffen werden, die bereits existente Autobuslinie zwischen Graz und St. Radegund zu einer ständigen Einrichtung werden.

Damit, so die Gedanken in St. Radegund, würden auch im Hinblick auf den gerade geplanten Ausbau der Packer-Straße die Gäste aus Ungarn, Deutschland, Jugoslawien und Italien einfacher nach Graz kommen können und natürlich auch den Schöckl besuchen. Vor allem aber habe der Berg für die 200.000 Grazer größte Bedeutung, die *mit geringstem Zeitverlust die Höhenluft und Fernsicht genießen* wollten. Denn, so lautete die Begründung: *Während der Grazer zur Herbst- und Winterzeit oft monatelang im Nebelgrau dahinlebt, liest er im Schöcklwetterbericht vom erquickenden Sonnenschein, der seinen Hausberg auszeichnet.*¹²

Der neue „Tourismusmagnet Seilbahn“ würde in der Folge weiters den Bau moderner Hotels und Erholungsstätten auf dem Schöckl nach ziehen, war man in St. Radegund sicher, was wiederum die ausreichende Versorgung des Berges und der Region mit Licht, Strom und Wasser bedeuten würde.

Für die Rentabilitätsberechnung des geplanten Projektes wurden als Parameter die Frequenzen der bereits bestehenden Bahnen auf die deutsche Zugspitze oder den Pfänder bei Bregenz herangezogen, die alle Erwartungen jeweils bedeutend übertroffen hatten. Man rechnete am Schöckl mit einer Besucherzahl von 50.000 Menschen pro Jahr und einem Fahrpreis von vier Schilling, womit sich eine Verzinsung des einzusetzenden Kapitals von 6,5 Prozent ergeben hätte. Auch die Zusage des größten Teils der Grundbesitzer, den Grund für die Trassierung der Seilbahn unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, sprach für die Attraktivität des geplanten Unternehmens. Als sehr wesentliches Argument für den Bau wurde schließlich die ausreichend mögliche Stromversorgung durch die Weizer Pichlerwerke angeführt, die durch drei Ringleitungen gesichert werden sollte, sodass der Ausfall einer Leitung noch durch zwei andere ersetzt werden konnte. Bis zum Jahr 1928 waren immerhin das St. Radegunder Ortszentrum und die östlich angrenzende Siedlung Diepoltsberg bereits ausreichend mit Strom versorgt worden, wie jene Leitungsskizze aus dem Jahre 1928 zeigt, die als Beilage für das Projekt der Seilschwebbahn auf den Schöckl angefertigt wurde und sich bis heute erhalten hat.¹³

¹² StLA, ZGS - Schöcklseilbahnbau, S. 2.

¹³ StLA, ZGS - Schöcklseilbahnbau, Beilage 3.

Der Grund dafür, warum das ehrgeizige Projekt schließlich doch nicht umgesetzt wurde, dürfte wohl im endgültigen Ausbruch der Weltwirtschaftskrise im zweiten Halbjahr 1928 zu suchen sein. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dieses Projekt tatsächlich in höchst ähnlicher Form verwirklicht.

Neustart nach 1945

Dr. mult. Udo Illig bekleidete ab dem Jahr 1945 als steirischer Landesrat ein „Monsterreferat“, das u. a. auch den Bereich „Fremdenverkehr“ umfasste. Die Steiermark war ein Fremdenverkehrsland mit großer und langer Tradition, und daran wollte man nach dem Ende des Krieges natürlich anschließen. Dazu gesellte sich die Tatsache, dass ab dem Jahr 1948 auch ERP-Mittel aus dem Marshallplan für den Wiederaufbau des Fremdenverkehrs verfügbar waren, die es nun abzuholen galt. Landesrat Udo Illig verstand die Zeichen der Zeit, kannte das Land und jene Ziele, die sich für Ausflüge und Fremdenverkehr lohnten, sehr genau, und er wollte offensiv Modernisierung im Fremdenverkehr. Aus diesem Grund trieb er auch den bewussten Ausbau der Seilbahnen und Sessellifte im Land voran.

Den Anfang markierte bereits im Jahr 1947 ein einfacher Sessellift auf den Ganzstein bei Mürzzuschlag, der jedoch 1954 wieder eingestellt wurde. Die erste Seil-Gondelbahn des Landes wurde allerdings nicht, wie es erwartet werden könnte, auf den Dachstein oder die Planai, sondern auf den Grazer Hausberg, den Schöckl, errichtet. Dabei griff man auf die in den Grundzügen ganz offensichtlich noch bekannten, rund 25 Jahre alten Planungen aus den 1920er-Jahren zurück.

Die Schöckl-Seilbahn entstand im Lauf des Jahres 1950 in nur zehn Monaten Bauzeit und verschaffte, wie bereits 1928 vorausgesehen, der ganzen Region tatsächlich einen kräftigen Impuls. Erleichtert wurde die Erbauung der Seilbahn durch die Tatsache, dass der Schöckl bereits in den Jahren 1939 und 1940 elektrifiziert worden war. Das war der Errichtung einer Wehrmachts-Funkstation am Schöcklgipfel geschuldet, über die bald darauf der gesamte militärische Funkverkehr während der deutschen Okkupation des SHS-Staates abgewickelt wurde.

Die Eröffnung der Schöckl-Seilbahn am 29. März 1951 in Anwesenheit Leopold Figls wurde von den Zeitungen des Landes als ein „für die ganze Steiermark bedeutsames Ereignis“ gefeiert. Schon bei dieser Eröffnungsfeier sprach man von der Errichtung eines weiteren Liftes auf der Nordseite des Berges nach Semriach und von der Erbauung eines eigenen Alpenhotels. Und



Abb. 5: Monteurpartie während des Baus der Schöckl-Seilbahn auf einer der Seilbahnstützen, 1950 Sammlung Johann Wallner, St. Radegund

man war stolz auf die wiedererlangte steirische Leistungsfähigkeit.

Die technischen Daten der neuen Seilbahn konnten sich im Übrigen wirklich sehen lassen: Mit 2.060 Metern schräger Länge wurden in damals 14 Minuten 656 Höhenmeter überwunden, und im Jahr 1954 wurden bereits über 100.000 Gäste befördert. Am 5. Oktober 1958, nach siebeneinhalb Jahren Betrieb, wurde der millionste Fahrgast befördert, die 21 Jahre alte Christine Schellander aus St. Veit an der Glan. Jede der 40 Gondeln der Seilbahn hatte inzwischen 17.000 Fahrten absolviert.¹⁴ Bereits vor der Eröffnung der Schöckl-Seilbahn ernannte die Gemeinde St. Radegund in einem ganz besonderen Kraftakt am 9. Februar 1951 nicht weniger als sieben Personen gleichzeitig zu Ehrenbürgern. Dabei handelte es sich um Dr. Josef Joham, Dr. Josef Ketterer, Karl Weninger, Dr. Udo Illig, Landesrat Norbert Horvatek und Dr. Eduard Speck sowie Walter Kamschal. All diese Personen hatten sich um das Zustandekommen der Seilbahn auf den Schöckl dermaßen verdient gemacht, dass ihnen wegen der Vorteile, die St. Radegund aus dem Seilbahnbau erwachsen, nun das Ehrenbürgerrecht verliehen wurde.

¹⁴ Steirischer Bauernbündler, Nr. 41 (12. 10. 1958), 3.

Dr. Josef Joham, eine, wie sich später herausstellen sollte, nicht unumstrittene Persönlichkeit des Wirtschaftslebens, war damals Generaldirektor des Wiener CA-Bankvereines, Dr. Josef Ketterer bekleidete die Stelle des Konzerndirektors des CA-Bankvereines, Karl Weninger war Generaldirektor des Hypotheken-Kreditinstituts in Wien. Über Udo Illigs Rolle als Fremdenverkehrslandesrat der Steiermark wurde bereits kurz berichtet, und vom politischen Gegenüber wurden, dem Proporz gemäß und wohl auch ihrer Verdienste nach, der spätere Landeshauptmann-Stellvertreter Norbert Horvatek sowie der Grazer Bürgermeister Dr. Eduard Speck zu Ehrenbürgern der Gemeinde St. Radegund ernannt. Walter Kamschal schließlich war designierter Zentralfdirektor der Schöckl-Seilbahnen-AG und hatte durch seine Führungsposition in der Kalsdorfer Lappfinze-AG seinerseits wiederum beste Kontakte zu seinem direkten Konzernchef Dr. Josef Joham.¹⁵

Betrachten wir in der Folge noch kurz die Auswirkungen der Seilbahnerichtung auf den Schöckl im Jahr 1951: Das Projekt brachte tatsächlich die erhoffte Belebung des Fremdenverkehrs in der Region und führte zu einem raschen Ausbau der gesamten Infrastruktur. Die 1952 folgende Errichtung des Schöckl-Nordliftes machte zum Beispiel eine besondere Touristenattraktion möglich: Grazer und Graz-Touristen konnten per Bus oder Bahn nach Peggau fahren, dann die Lurgrotte bis Semriach durchwandern, von Semriach zum Nordlift spazieren, auf den Schöckl fahren und von dort entweder zu Fuß oder mit der Schöckl-Seilbahn in den Kurort St. Radegund gelangen, von wo sie der Postbus über Mariatrost wieder nach Graz brachte. – Eine erlebnisorientierte Tagestour für Anspruchsvolle mit mehreren Höhepunkten. Erst die Zerstörung der durchgängigen Begehbarkeit der Lurgrotte durch ein Hochwasser während der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts setzt dieser beliebten Tour ein Ende.

Am Schöckl selbst entstanden durch die Eröffnung der Seilbahn zwei neue Gastronomiebetriebe, der „Berggasthof“ im Gebäude der Lift-Bergstation und gleich nebenan der „Alpengasthof“.

Und natürlich durfte die Seilbahn auch auf den Fremdenverkehrs-Werbeprospekten der Gemeinde St. Radegund nicht fehlen. Wenn man heute auch vielleicht nicht mehr ganz so offensiv mit „radioaktiven Quellen“ um die verehrten Urlaubsgäste werben würde wie es Mitte der 1950er-Jahre noch der Fall war.



Abb. 6: Um 1955 warb man mit der Schöckl-Seilbahn und „radioaktiven Quellen“ um Gäste. Kurkommission St. Radegund

Dem Wintersport in der Region bereitete der Seilbahnbau auf den Schöckl einen ganz besonderen Auftrieb. Am Berg selbst entstanden bis in die 1970er-Jahre neben einer Langlaufloipe noch zwei Schlepplifte, und im nördlich benachbarten Semriach wurde in der Folge ab dem Jahr 1964 eine Vielzahl von Schleppliften errichtet. 1972 standen dort bereits 12 derartige Lifte in Betrieb. Am Schöckl hingegen folgte auf die Einstellung des Schöckl-Nordliftes um 1982 eine schwere Zäsur in der Entwicklung.

Die Schöckl-Seilbahn selbst wurde zum Beginn der 1990er-Jahre grundlegend modernisiert. Nach der Betriebseinstellung im Herbst 1993 erfolgte der Neubau in den Jahren 1994 und 1995 um rund 69 Millionen Schilling. Die Eröffnung der heutigen Seilbahn erfolgte am 3. Dezember 1995. Die Seilbahn ist heute 1933 Meter lang, der Höhenunterschied beträgt weiterhin 656 Meter, die Fahrgeschwindigkeit liegt im Schnitt bei 5 m/sec, was die Fahrzeit auf 6 ½ Minuten halbierte. Die Transportleistung der Seilbahn liegt seitdem bei 1000 Personen pro Stunde. Und die Neubelebung des traditionsreichen Schitourismus am Schöckl – immerhin war er nach dem Stuhleck der zweite mit Schiern bestiegene Berg der Alpen – wird im Moment von den umliegenden Gemeinden St. Radegund, Stattegg und Kumberg mit viel Energie und Nachdruck betrieben.¹⁶

¹⁵ Bernhard A. REISMANN, Amtmänner, Bürgermeister, Ehrenbürger. In: Bernhard A. REISMANN/Harald D. GRÖLLER (Hgg.), St. Radegund. Ein steirischer Kurort und seine Geschichte, Bd. 2 (St. Radegund 2016), 307–310, hier 307f.

¹⁶ Bernhard A. REISMANN, St. Radegunder Wintersport. In: Bernhard A. REISMANN/Harald D. GRÖLLER (Hgg.), St. Radegund. Ein steirischer Kurort und seine Geschichte, Bd. 2 (St. Radegund 2016), 203–208, hier 203f.