

Industrialisierung und Mobilität

Bau und Betrieb der Südbahn und die Auswirkungen auf Stübing

Abschlussarbeit im Rahmen des 3. Lehrganges für Regional- und
Heimatforschung 2022/23

MUSIS – Steirischer Museumsverband

Verfasser:

Dipl. Ing. (FH) Willibald Florian WURZINGER, BSc

Stübing, 2023

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Vorwort	4
1 Einleitung	5
1.1 Historischer Boden	5
2 Stübing wird Bahnstation	11
2.1 Bahnhofsgebäude	13
2.2 Das Eisenbahnviadukt in Stübing	14
3 Eine polnisch-russische Baronin, ein ungarischer Graf und sein Leibarzt	16
3.1 Schloss und Herrschaft Stübing	16
3.2 Baronin Meller-Zakomelsky in Stübing	17
3.3 Die Grafen Pálffy in Stübing	19
3.4 Leibarzt und Reichsratsabgeordneter	22
4 Persönlichkeiten, Prominente und bemerkenswerte Ereignisse	24
5 Wirtschaft, Warentransport und Ausbaupläne	29
5.1 Postamt Stübing	29
5.2 Ausbaupläne	29
5.3 Güter und Warentransport	30
6 Bahnbetrieb, Vorkommnisse, kleine und große Katastrophen	33
Bilder	34
Abbildungsverzeichnis	37
Tabellenverzeichnis	38
Literaturverzeichnis	39

Vorwort

Regional- bzw. Heimatforschung ist eine auf einen Zeitraum und ein begrenztes Gebiet ausgerichtete, systematische Suche nach historischen Erkenntnissen sowie deren Dokumentation. Mit dem Interesse für die eigene Geschichte erwächst ein Forscherdrang, die eigene Vergangenheit und deren Wechselwirkungen besser verstehen zu können. Verbunden auch mit Anerkennung von Leistungen der Menschen, die die vergangenen Zeitepochen mitgestaltet haben und zu einer Entwicklung beigetragen haben.

Unter diesen Gesichtspunkten habe ich dieses Thema gewählt, um einen Blick auf die Geschichte meines Heimatortes zu werfen. Ein Blick auf eine Epoche, die mehr als viele Andere - durch starke Änderungen - Auswirkungen bis heute haben und Land und Leute nachhaltig prägten. Wie hätten sich Ort und Region ohne Eisenbahn entwickelt? Ein sehr spannendes Thema.

Nachfolgende Zeilen sollen einen Überblick über Ereignisse bieten, die sich zwischen etwa 1840 bis hin zum Ende des zweiten Weltkrieges in und um Stübing ereignet haben und einen Bezug zum Bau und Betrieb der Eisenbahn aufweisen. Nach 1945 geht die Bedeutung der Eisenbahn durch die weitere Veränderung der Mobilität zurück, jedoch nicht ohne die glänzenden Ereignisse in der Hochblüte des Zeitalters der Dampflokomotiven und dem Bau der Südbahn von Wien über den Semmering nach Triest in den Schatten zu stellen.

1 Einleitung

Die „industrielle Revolution“ beginnt im 18. Jahrhundert zuerst in England und bereitet den Weg für die Anwendung neuer Technologien allmählich in ganz Europa aus. Ein Motor der „industriellen Revolution“ ist die Erfindung und Nutzung von Maschinen. In der Folge werden die Transport- und Logistikaufgaben durch die Steigerung der Produktion, Erhöhung von Angebot und Nachfrage und der Bedarf an neuen Rohstoffen immer größer. Kohlenstoff in Form von Stein- und Braunkohle sowie Eisen in Form von Eisenerz sind die Elemente, die die „industrielle Revolution“ tragen. Aber nicht nur die Gewinnung neuer Rohstoffe, Bau und Erweiterung von Produktionsstätten und die Anwendung zahlreicher neuer Erfindungen tragen zu dieser Entwicklung bei. Einhergehend damit sind umfassende Änderungen des Lebens- und Arbeitsumfeldes der Bevölkerung. Dadurch entwickelt sich auch eine „soziale Revolution“. Durch die Änderung der Rahmenbedingungen wandelt sich die agrarisch geprägte Gesellschaft in eine Gesellschaft mit einer Vielzahl an Arbeitern, die vermehrt in Städten Nahe der neuen Fabrikanlagen siedeln. Nicht mehr den Grundherren, untertänige Bauernfamilien mit ihren Dienstboten tragen die Hauptlast der Gesellschaft - vor allem in Bezug auf das Steueraufkommen und den Militärdienst, sondern immer mehr unselbstständig Beschäftigte in Handel und Gewerbe sowie eine Schar von Arbeitern und Arbeiterinnen im Umfeld neu entstehender Produktionsanlagen. Einhergehend mit der Entwicklung von Produktionsstätten wachsen die Warenströme.

Beispielhaft soll im Folgenden die Entwicklung des steirischen Ortes Kleinstübing ab etwa dem Jahr 1840 betrachtet werden. Durch den Bau der Südbahn von Wien über den Semmering, Mürzzuschlag, Bruck an der Mur nach Graz und in weiterer Folge über Marburg/Maribor, Cilli/Celje und Laibach/Ljubljana nach Triest/Trieste wird der kleine Ort direkt an das neue, innovative Transportsystem, einer der Hauptschlagadern der wirtschaftlichen Entwicklung des Kaisertum Österreichs angeschlossen. Durch diese Entwicklung wird der Ort in eine Ereigniskette von Neuerungen und Veränderungen hineinkatapultiert, die es ohne den Anschluss an die Bahnlinie mit der 12. Station der Südbahn – der Bahnstation Stübing – in dieser Form mutmaßlich nicht gegeben hätte. Zumindest wäre die Geschichte dieses Ortes wahrscheinlich ganz anders verlaufen.

1.1 Historischer Boden

Der Raum Stübing ist historischer Boden. Der Ort liegt im mittleren Murtal in der Steiermark, etwa 17 Kilometer nördlich der Landeshauptstadt Graz in der Marktgemeinde

Deutschfeistritz. Die erste urkundliche Erwähnung erfolgte 1147. In diesem Jahr verkauft Graf Konrad von Peilstein vor seiner Abreise ins Heilige Land dem Kloster Admont seine Güter zu "Bodegor, Stübing, Baierdorf, Wörth und Feistritz", um 65 Pfund Pfennige¹.

Funde aus der Jungsteinzeit² belegen eine frühe Besiedelung des Raumes rund um die Mündung des Stübingbaches in die Mur. Im Rahmen des Bahnbaues 1843 wurde eine Vielzahl archäologischer Funde gemacht und dokumentiert. Neben neolithischen Beilen³ und anderer Siedlungsspuren wurden in diesem Rahmen auch drei römische Inschriftensteine entdeckt. Nordwestlich der Bahnstation, im Bereich des Schlosses Stübing liegen die Grundmauern einer größeren römischen Siedlung, vielleicht einer „Villa Rustica“ oder einer römischen Poststation an der Römerstraße zwischen Flavia Solva (Wagna) und Poedicum (Bruck an der Mur).

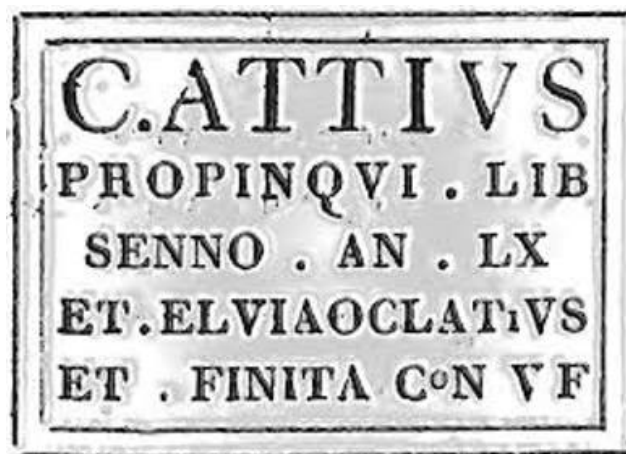


Abbildung 1: Zeichnung einer 1843 beim Bahnbau in Kleinstübing gefundenen römischen Grabinschrift aus dem 2. Jhd.

Das Schloss Stübing hat eine ebenso interessante Geschichte, die vor allem durch den Anschluss des Ortes an die Bahnlinie mehrmals wirkungsreiche Änderungen erfuhr. Wann das Schloss selbst oder sein Vorgängerbau errichtet wurde, ist noch nicht belegt. Urkundlich wird am 8. Juni 1147 ein Bernhard von Stübing in einer Zeugenreihe genannt als Markgraf Otakar III. dem Kloster Rein zwei Salzpflanzen im Ennstal bei „Mahorn“ am Sandling bei Aussee zu seinem Seelenheil widmet⁴.

¹ ZAHN J.: Urkundenbuch des Herzogtums Steiermark, 1875, 278, UK 265; Seite 338

² FUCHS G.: Jungsteinzeitliche Oberflächenfunde (Geröllfragm., prähistorische Keramik, Fragm. von Hüttenlehm) im Bereich eines neolithischen Siedlungsplatzes in Kleinstübing. Lit.: FÖ 38, 1999, 761.

³ MENGHIN/PITTIONI: Wiener Prähistorische Zeitschrift, 32. Jahrgang; Seite 151 ff Wien 1936

⁴ Rein, Stiftsarchiv Urkunden (1129-1600) A I/10, in: Monasterium.net, URL </mom/AT-StiARein/Rein-OCist/A_I%7C10/charter>, abgerufen am 2.4.2023

Danach gibt es wenige urkundliche Belege zur Besitzgeschichte der Herrschaft und des Schlosses Stübing. *"Erst von 1451 an kennt man die Geschichte dieser kleinen Burg. Denn in diesem Jahr tauscht Philipp Breuner, Verweser zu Graz, mit dem Stifte Seckau seine Liegenschaften zu Witschein gegen Stiftungsgüter zu Stübing. Diesen Tausch bestätigt auch Anna, die Tochter Jörg des Holler, Frau von Philipp "Prenner". Am 29. Juni 1453 erhielt Philipp Breuner zu seinem Sitze in Stübing auch einen Burgfried."*⁵

In der Besitzgeschichte des Schlosses und der Herrschaft Stübing wechselt das Geschlecht der Freiherren bzw. Grafen von Breuner im Jahr 1630 auf Georg Amelreich von Eibiswald. Danach folgt 1635 Johann Anton Fürst von Eggenberg, der die Herrschaft mit seiner Herrschaft Waldstein (ebenso Marktgemeinde Deutschfeistritz) zusammenfügte. 1717 fiel die Herrschaft an Johann Wilhelm Graf Sinzendorf, bzw. an seine Frau Josefa Maria geb. Fürstin Eggenberg bevor der Besitz 1730 durch Kauf an Gottfried Graf von Dietrichstein kam. Das Schloss verfiel zusehends und wurde 1792 an den bürgerlichen Braumeister Joseph Moßmayer⁶ im Markt Feistritz⁷ verkauft. Es folgten weitere bürgerliche und bäuerliche Besitzer.

Das Schloss wurde 1823 von Topograph Carl Schmutz als verfallen bezeichnet⁸. Albert Muchar (1786-1849) zählte Schloss Stübing zu den unbewohnten Ruinen⁹ des Landes. Zwei Ansichten des Schlosses aus dem Jahr 1840, gezeichnet von Conrad Kreuzer zeigen ein verfallenes Hauptgebäude, Mauerreste hinter dem Nordtrakt und links vom Haupttor einen komplett verfallenen Trakt. Ein mutmaßlich auch dem Bahnbau geschuldeter Umstand und der damit nun guten Erreichbarkeit des repräsentativen Anwesens ließ aber das inzwischen zur Ruine verfallene Schloss nach Vollendung des Eisenbahnanschlusses in neuem Glanz erstrahlen.

Die Ortsbezeichnungen „Stübing“ und „Kleinstübing“ werden in der Folge nebeneinander verwendet. Örtlich ist damit jedenfalls der Ort Kleinstübing bzw. die Katastralgemeinde Kleinstübing gemeint.

⁵ GASPARITZ A.: Deutsch-Feistritz und Peggau mit den nächsten Burgen: Geschichtlich dargestellt; UB Moser, Graz 1890

⁶ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz Band 2 Vergangenheit; Stübing Schloss und Besitzer, Hannes P. Naschenweng; Seite 250 ff

⁷ Feistritz an der Mur wurde zur besseren Unterscheidung von Windisch-Feistritz im Jahr 1869 in Deutschfeistritz umbenannt

⁸ SCHMUTZ K.: Historisch Topographisches Lexicon von Steyermark, Band 4; Graz 1823 – Seite 156

⁹ Albert von Muchar, (*1786, +1849 in Graz), war Benediktiner und Priester, Bibliothekar, Archivar und Historiker, Schriftsteller, Doktor der Philosophie und Rektor der Karl-Franzens-Universität in Graz.

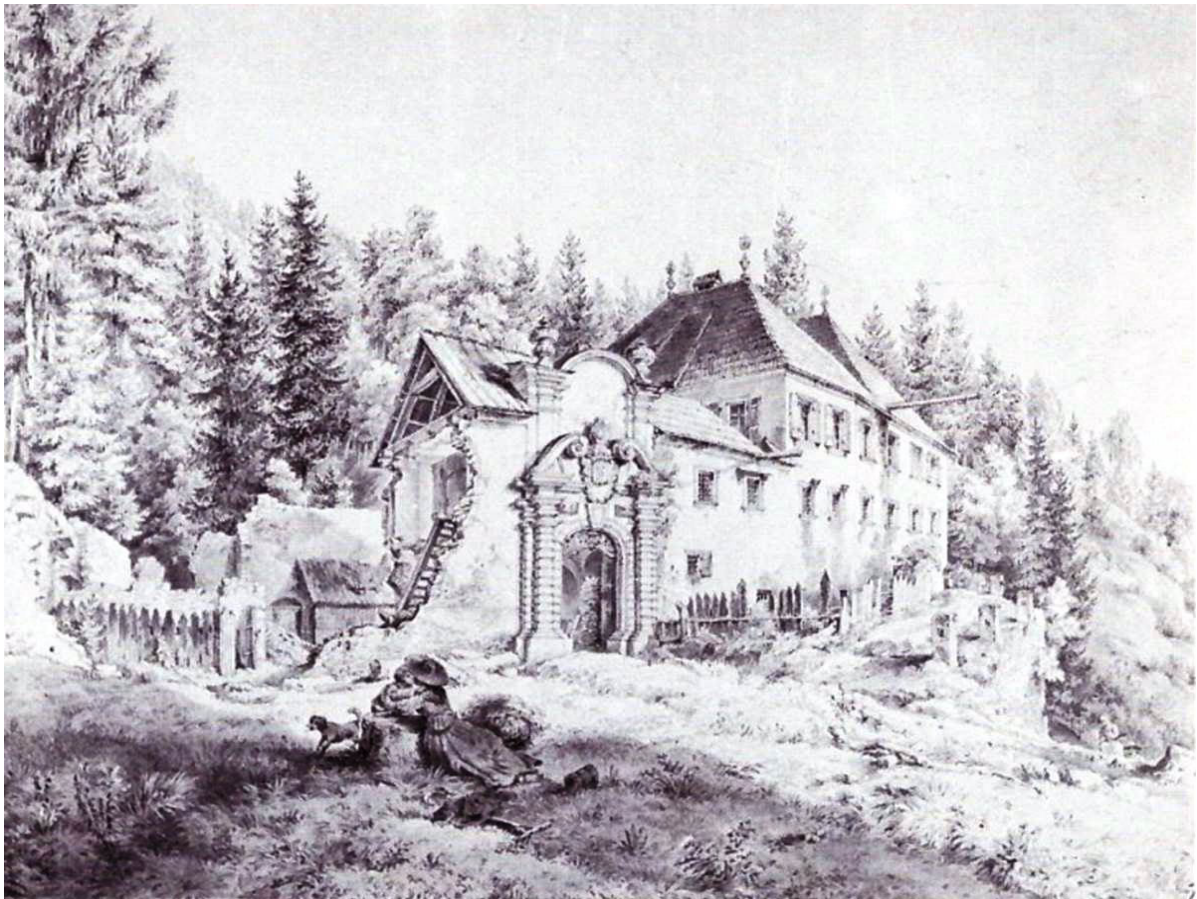


Abbildung 2: Schloss Stübing verfallen als Bauerngut gezeichnet von Carl Kreuzer 1840; StLA Ortsbildersammlung

Nach einer Reihe bäuerlicher und bürgerlicher Besitzer kaufte im Jahr 1856 Grund und Besitz zuerst eine polnisch-russische Baronin. Ihr folgte 1863 ein sehr begüterter ungarischer Graf, der Kleinstübing mit dem Schloss und den Besitzungen in aristokratischen Kreise in der damaligen Steiermark rückte. Von hier aus reiste man nicht nur im Kontext des damals modernsten Verkehrsmittels, zu den Besitzungen der Familie in Ungarn bzw. der heutigen Slowakei (Preßburg/Bratislava, Stampfen/Stomfa oder Bibersburg/Červený Kameň) sondern auch zur Sommerfrische in den Villen und Schlössern der Familie bei Montebello (Lombardei) oder Görz/Gradisca, welche schließlich auch mit der Wocheiner Bahn erreicht werden konnten. Aber auch die Sommerfrische bzw. die Kuranstalten in Abbazia/Opatja sowie Rohitsch-Sauerbrunn/Rogaška-Slatina konnten gut erreicht werden und wurden oft besucht. Eine Folge der Etablierung einer Bahnstation war aufgrund der infrastrukturellen Möglichkeiten auch die Einrichtung eines Postamtes im Jahr 1852, der vorerst einzigen Poststation in der Gemeinde. Deutschfeistritz selbst wurde vorerst zusätzlich von der am Bahnhof in Peggau eingerichteten Poststation versorgt.

Siedeln sich in vielen anderen Orten in der Steiermark, die an die Bahnlinien angebunden werden, schnell Gewerbe und Industrie an, so spielen diese in Stübing eine eher untergeordnete Rolle. Mit der Bahnlinie und der Umgebung wurden zwar die Voraussetzungen

dafür geschaffen, die Interessen rund um den Lebensmittelpunkt einer äußerst begüterten ungarischen Adelsfamilie scheinen aber eine derartige Entwicklung nicht gefördert zu haben. Stattdessen entsteht ein landwirtschaftliches Mustergut mit Obstbau und einige Nebenbetriebe, welche die hergestellten Produkte mittels Bahn nicht nur an den Kaiserhof nach Wien, sondern in die ganze Monarchie und darüber hinaus liefern konnten.

Neben den besitzgeschichtlichen Betrachtungen sollen in der Folge auch die direkten Auswirkungen von Bau und Betrieb der Bahnlinie rund um den Ort zusammengefasst werden. Die Berichterstattung in Zeitungen betreffen Bahnunfälle, außergewöhnliche Vorkommnisse, Naturereignisse und vor allem viele Brände entlang der Bahnstrecke an den Hängen des Pfaffenkogels südlich von Kleinstübing. Durch die naturräumliche Lage kommt es durch Funkenflug der verwendeten Dampflokomotiven in häufiger Abfolge zu kleinen und großen Brandkatastrophen entlang der Südbahnstrecke. Erst im Jahr 1912 wird jedoch in Kleinstübing eine Freiwillige Feuerwehr als Löschzug Nr. 2 der Feuerwehr Deutschfeistritz gegründet. 1923 wird die Feuerwehr selbstständig. Die Feuerwehr hat weiterhin sehr oft mit Bränden an und entlang der Bahnstrecke zu kämpfen. Die Kriegshandlungen des Zweiten Weltkrieges führen zwischen 1943 und 1945 zu mehreren Luftangriffen auf den Bahnhof Stübing, welche ihren Höhepunkt am 2. März 1945 im Brand von 14 ölbeladenen Tankwaggons am Bahnhofsgelände finden.

Nicht nur Brände und Unfälle zeichnen ein Bild vom Betrieb der Bahnlinie. Vor allem die Durchfahrt und der Halt zahlreicher Persönlichkeiten kann im Verlauf des Betriebes der Bahnlinie berichtet werden. Erzherzog Johann, Kaiser Franz-Joseph und seine Gattin, ausländische Herrscher bis hin zur Durchfahrt des Zuges mit dem ermordeten Thronfolgerpaar 1914, ließen Stübing mit der Bahn an vielen geopolitischen Ereignissen direkt teilhaben. Von einer Reihe von Durchfahrten bemerkenswerter Personen, von Feierlichkeiten über Kriminalfälle, auch politisch motivierte Anschläge oder Aufenthalte Prominenter bis hin zu Verwicklungen in den gescheiterten Restaurationsversuch von Kaiser Karl I. im Jahr 1920 kann berichtet werden. Ein Ereignis lässt sich in Bezug auf die Bahnlinie sogar mit dem Besuch des ehemaligen amerikanischen Präsidenten Theodore Roosevelt in Budapest im Jahr 1910 verknüpfen.

Während des zweiten Weltkrieges übernachtet Hermann Göring in seinem Sonderzug Ende März 1943 im Bahnhof Stübing. Vielleicht ein Grund für die folgenden alliierten Luftangriffe auf die wirtschaftlich eher untergeordnete Bahnstation. Somit kann seit dem Bau

der Eisenbahn und deren Eröffnung am 17. Oktober 1844 eine Entwicklung nachgezeichnet werden, die es in dieser Form ohne die Erschließung der Steiermark nicht gegeben hätte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verringert sich die Bedeutung der Südbahnstrecke zusehends. Die Errichtung des „Eisernen Vorhanges“ macht die Steiermark zum Grenzland. Das zweite Gleis Richtung jugoslawischer Grenze von Graz nach Marburg/Maribor wird aufgrund des sinkenden Bedarfs und fehlender Nachfrage abgebaut. Im Jahr 1966 wird die Strecke bis Graz elektrifiziert. Das historische Bahnhofsgebäude der Station Stübing wird 1981 abgetragen. Der Bahnhof Stübing wird Haltestelle der Schnellbahn S 1 der Österreichischen Bundesbahnen zwischen Bruck an der Mur und Graz-Hauptbahnhof. Der Ausbau der Autobahn A 9 und der Brucker Schnellstraße S 35 verringern die Bedeutung der Haltestelle weiter. Der Ausbau der Park & Ride Anlagen sichern jedoch den Bestand der Haltestelle für den Pendlerverkehr und heben deren Bedeutung im Personenverkehr wieder deutlich an.

Technische Weiterentwicklungen führen dazu, dass die Bedeutung der Bahnstation im regionalen Rahmen abnimmt. Dennoch bleibt die Haltestelle weiterhin Anschlussstelle an das europäische Schienennetz. Interessant bleibt die zukünftige Entwicklung der Baltisch-Adriatischen Achse des europäischen TEN Korridors¹⁰ zwischen Danzig und Bologna durch das Murtal bei Kleinstübing. Die Neigungs- und Richtungsverhältnisse, die Kurvenradien und die Situierung der Trasse direkt an den felsigen Hängen des Paffenkogels lassen die geforderte Projektierungsgeschwindigkeit von 160 km/h und eine entsprechende Taktfahrzeit zwischen Graz und Bruck an der Mur derzeit nicht zu. Realistischerweise müsste vermutlich zur Erfüllung der Anforderung an ein modernes, leistungsfähiges Schienennetz zwischen dem neuen Semmeringbasistunnel und dem Koralmtunnel die Bahnlinie durch das mittlere Murtal über Frohnleiten, Peggau, Stübing bis Gratwein bzw. Graz neu trassiert werden. Aber das ist Zukunftsmusik.

¹⁰ Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN -V)

2 Stübing wird Bahnstation

Das Zustandekommen und die Trassierung der Südbahn ist historisch ausführlich bearbeitet und dokumentiert. Dennoch lohnt sich ein nochmaliger Blick auf die Detailplanung und der damit genauen Trassierung der Bahnlinie zwischen Frohnleiten und Graz. Eines der größten naturräumlichen Hindernisse zwischen den beiden Orten bildet unbestritten der Durchbruch der Mur im Grazer Bergland mit der Badlwand nördlich von Peggau. Die Methoden des Tunnelbaus im Allgemeinen, waren um 1840 technisch noch nicht so ausgereift, dieses Hindernis großräumig zu umgehen. Mit der Entscheidung die Badlwand am östlichen Murofer zu bewältigen, folgte das Erfordernis die Mur einmal vor Graz zu überqueren. Eine Trassenvariante sah die Überquerung der Mur südlich von Rabenstein¹¹ und die Fortführung der Bahnstrecke entlang des Kugelsteins bei Deutschfeistritz vor. Hätte man die Badlunge am westlichen Murofer durchfahren, musste man unweigerlich die Besitzungen des Freiherrn von Thinnfeld in Deutschfeistritz durchschneiden. Zum einen wäre sein Bergwerksareal am Kugelstein von einer westlich der Mur verlaufenden Trassierung der Bahnlinie betroffen gewesen, zum anderen wäre die Eisenbahn mitten durch den Schlosspark seines Schlosses Thinnfeld in Deutschfeistritz gefahren. Ferdinand Freiherr von Thinnfeld, von 1848 bis 1853 Minister für Ackerbau und Bergbau im Kaisertum Österreich, hielt engen Kontakt mit den Spitzen der Monarchie, vor allem zu Erzherzog Johann. Die Trassierung erfolgte demnach so, dass der Markt Feistritz an der Mur indirekt durch die Bahnstation Peggau am östlichen Murofer erschlossen wurde. Die Bahnlinie querte die Mur südlich der Station Peggau und blieb bis Spielfeld, wo die Mur die Fließrichtung nach Osten ändert an deren westlichen Seite. Damit folgte die Bahnlinie nicht der neuen Kommerzialstraße östlich der Mur, sondern der alten Bezirksstraße nahe dem westlichen Ufer. Da Feistritz an der Mur somit keine eigene Station erhalten hatte, bot es sich an in Kleinstübing eine Bahnstation zu errichten. Die Nächste folgte dann im Markt Gratwein. Die Station Stübing war von allen Stationen zwischen Mürzzuschlag und Graz, mit Pernegg und Mixnitz die, welche die wenigsten Einwohner und Häuser im örtlichen Umfeld der geplanten Eisenbahnstation aufwies. Wirtschaftlich in Bezug auf zu erwartende Frachteinnahmen war ein Bahnanschluss in Stübing ebenso wenig interessant, da hier neben einer Mühle und zwei Nagelschmieden¹² auch keine bedeutenden Gewerbebetriebe bestanden.

¹¹ MANDL A.: Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen, Seite 116 ff

¹² GASPARITZ A.: Deutschfeistritz und Peggau mit den nächsten Burgen geschichtlich dargestellt; Graz 1890, Seite 164 ff

Tabelle 1: Stationen der Südbahn von Mürzzuschlag bis Graz

Station Nr.	Bahnhof der Klasse	Stationsname	Typ	Bewohner (1812 bzw. 1837)	Häuser (1812 bzw. 1837)	Entfernung (Meilen) ¹³
1	II.	Mürzzuschlag ¹⁴	Markt	1.462	268	-
2	V.	Langenwang	Dorf	509	72	1
3	V.	Krieglach	Dorf	698	105	½
4	IV.	Kindberg	Markt	1.734	275	1½
5	V.	St. Marein	Dorf	403	71	1
6	V.	Kapfenberg	Markt	1.975	345	1
7	II.	Bruck	Stadt	2.295	360	½
8	V.	Pernegg	Dorf	275	48	1½
9	IV.	Mixnitz	Dorf	216	46	½
10	IV.	Frohnleiten ¹⁵	Markt	3.119	645	1½
11	IV.	Peggau ¹⁶	Markt	526	96	1
12	V.	Stübing ¹⁷	Dorf	192	49	½
13	V.	Gratwein ¹⁸	Markt	510	93	½
14	V.	Judendorf ¹⁹	Dorf	426	98	½
15	I.	Graz ²⁰	Stadt	41.017	4.165	1

Datenquelle Bewohner und Häuser: Historisches Ortslexikon, Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte STEIERMARK, 1. Teil Graz (Stadt), Bruck-Mürzzuschlag, Deutschlandsberg, Graz-Umgebung, Hartberg-Fürstenfeld, Leibnitz

Datenbestand: 31.8.2016; https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Steiermark_Teil_1.pdf; abgerufen am 03.08.2023

¹³ Eine Meile entsprach mit der Einführung des metrischen Systems 1.1.1876 rund 7,58 Kilometer

¹⁴ Markt Mürzzuschlag: Die Angaben zu Einwohnern beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812

¹⁵ Markt Frohnleiten: Die Angaben beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812; für das Jahr 1837 werden 3.489 Einwohner angegeben

¹⁶ Markt Peggau: Die Angaben beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812; für das Jahr 1837 werden 531 Einwohner angegeben

¹⁷ Dorf Kleinstübing: Die Angaben beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812; für das Jahr 1837 werden 287 Einwohner angegeben

¹⁸ Markt Gratwein: Die Angaben beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812; für das Jahr 1837 werden 613 Einwohner angegeben

¹⁹ Dorf Judendorf: Die Angaben beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812

²⁰ Stadt Graz: Die Angaben beruhen auf den Daten aus dem Jahr 1812; für das Jahr 1837 werden 53.038 Einwohner angegeben

Es bot sich in der Abfolge von Haltestellen in einem Abstand von etwa 0,5 bis 1,5 Meilen an, auch in Stübing eine Station zu errichten. Anzahl der Häuser und Einwohner dürften dazu nicht den Ausschlag gegeben haben. Möglicherweise kann hier jedoch eine Kompensationsmaßnahme gesehen werden, da für Feistritz an der Mur keine separate Haltestelle errichtet werden konnten. Bemerkenswert ist, dass Feistritz an der Mur im Jahr 1812 in Bezug auf die Anzahl an Einwohnern und Gebäuden eine Größe ähnlich wie Peggau mit rund 86 Gebäuden und 503 Einwohner aufweist.



Abbildung 3: Situation der Station Klein Stübing mit Lage des Stübinger Viaductes (a b) aus DEMARTEAU A.; Statistisch=topographische und technische Notizen über die k.k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Graz in Steiermark, Wien

2.1 Bahnhofsgebäude

Die Bahnstation Stübing entsprach bei der Errichtung der niedrigsten Klasse V. Das ursprünglich kleine, ebenerdige Gebäude wird etwas nördlich des Stübingwirtes²¹ errichtet. Erst 1862 wird das Bahnhofsgebäude ausgebaut.

²¹ Ehemaliges Gasthaus am Murufer an der Einmündung des Stübingbaches. Später in Privatbesitz und Wohngebäude des Rittmeisters Franz und seiner Frau Henriette Hervay von Kirchberg

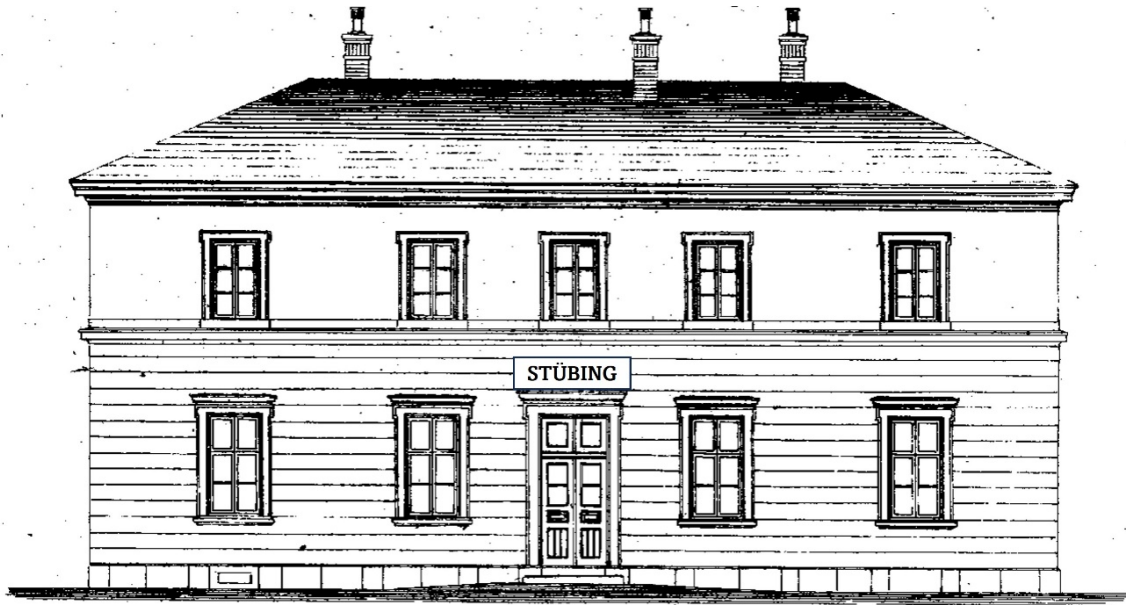


Abbildung 4: Schematische Nachzeichnung des 1862 erweiterten Bahnhofsgebäudes nach Plänen im Österreichischen Staatsarchiv; AT-OeStA/AVA Verkehr Reg.v.EG SBG A 107.58; <https://www.archivinformationssystem.at/detail.aspx?ID=1889163>; abgerufen am 12. Oktober 2023

In den Unterlagen des Staatsarchives finden sich Akten zu folgende Um- und Zubauten, die Bahnstation Stübing betreffend:

- Errichtung eines Warenmagazins in der Station Stübing im Jahr 1860
- Herstellung eines Zugschrankens im Jahr 1863
- Transferierung, Errichtung und Umbau eines Güterschuppen im Jahr 1865
- Herstellung eines Kellers samt darüber befindlicher Holzlage in der Station Stübing im Jahr 1868
- Vergrößerung des gemauerten Signalhauses für den mit Familie darin wohnenden Weichenwächter bei der Station Stübing im Jahr 1868

Das 1843/44 errichtete kleine, ebenerdige Aufnahms- bzw. Bahnhofsgebäude wird 1862 großzügig erweitert und aufgestockt. Im Obergeschoß werden Wohnungen für einen Verkehrsbeamten und den Stationschef errichtet. Im Erdgeschoß werden zum bestehenden Warteraum, Kassen- und Gepäcksaufgaberaum zwei Büroräume errichtet.

2.2 Das Eisenbahnviadukt in Stübing

Ein weiteres bemerkenswertes Bauwerk der Südbahn ist das Eisenbahnviadukt über den Stübingbach südlich der Station von Kleinstübing. Das Eisenbahnviadukt überwindet den

in einem Einschnitt in die Mur mündenden Stübingbach. 1843 wird das Viadukt in Holzbauweise auf Steinpfeilern²² errichtet. Die Gleisanlage ist zu dieser Zeit noch einspurig. Zum Ausgleich des Höhenunterschiedes wird vorerst ein einfaches Viadukt mit einer Lichtöffnung von 22 ½ Klaftern²³ errichtet. Zusätzlich wird unter dem Viadukt ein Mühlgerinne bzw. der Zulauf zu einem Sägewerk geführt. Auch der Zufahrtsweg und die Wasserleitung zur Sägemühle werden unter dem Viadukt hindurchgeführt.

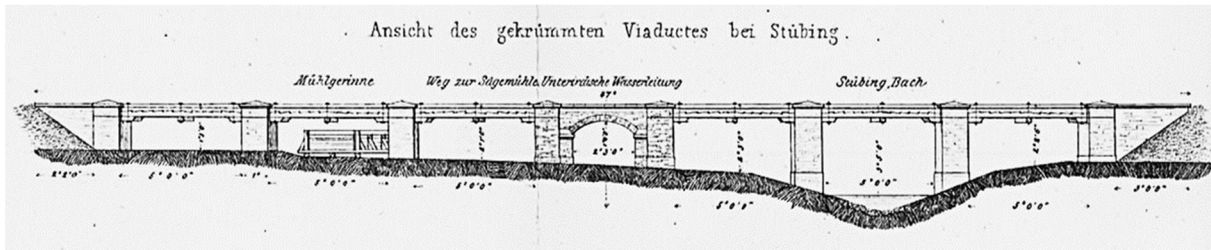


Abbildung 5: Ansicht des gekrümmten Viaductes bei Stübing aus: DEMARTEAU A.; Statistisch=topographische und technische Notizen über die k.k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Graz in Steiermark, Wien;

1855 wird in der Wiener Zeitung²⁴ die Ausschreibung über die Neu- bzw. Rekonstruktion des Eisenbahnviaduktes ausgeschrieben. Damit verbunden ist die Verlegung des Mühlgerinnes und des betroffenen Bezirksstraßenteiles. Das Viadukt wird in der Folge komplett in Steinbauweise errichtet und besteht in dieser Form größtenteils noch heute.

1872 wird das zweite Gleis zwischen Stübing und Graz für den Verkehr freigegeben. Im darauffolgenden Jahr 1873 wird die letzte eingleisige Lücke der Bahnlinie zwischen Frohnleiten und Stübing mit der Eröffnung des zweiten Gleises geschlossen. 1874 wird mit der Eröffnung des zweiten Gleises zwischen den Stationen Kalsdorf und Spielfeld die Strecke Wien-Triest schließlich durchgängig zweigleisig befahrbar²⁵.

²² DEMARTEAU A.; Statistisch=topographische und technische Notizen über die k.k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Graz in Steiermark, Wien; Seite 19

²³ Ein Klafter entspricht etwa 1,896 Meter siehe: LEBER M., Die österreichischen Maße und Gewichte am 1.1.1873 und das metrische System, 1873; ULRICH K., 100 Jahre metrisches Maßsystem in Österreich, 1972.

²⁴ Wiener Zeitung von 22. Juni 1855, Seite 21

²⁵ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich vom 21. August 1873

3 Eine polnisch-russische Baronin, ein ungarischer Graf und sein Leibarzt

Drei Personen bzw. deren Familien spielen für Stübing nach der Anbindung an die Südbahn eine wesentliche Rolle. Vor allem sind es Mitglieder dieser drei Familien, die das Schloss Stübing, das gesellschaftliche Leben und den Ort selbst in der Zeit von etwa 1850 bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges umfassend ändern und nachhaltig prägen.

3.1 Schloss und Herrschaft Stübing

Die Besitzgeschichte des Schlosses Stübing ist historisch ab etwa 1448 gut dokumentiert. Im Jahr 1453 verlieh Kaiser Friedrich III. dem Philipp Breuner für seinen Besitz einen Burgfried²⁶ rund um das Schloss. Es folgten 1630 bis 1632 die Freiherren von Eibiswald, 1632 bis 1717/1730 die Fürsten von Eggenberg und deren Erben und bis 1792 die Grafen Dietrichstein. Schon die Eggenberger hatten die nahe Herrschaft Waldstein erworben und ihren Besitz mit Stübing verbunden. Diese Verbundenheit blieb bis 1792 bestehen.

Von 1792 an wurde das inzwischen verfallene Schlossgebäude an bäuerliche- bzw. bürgerliche Besitzer verkauft. In rascher Abfolge wechselten die Eigentümer. 1845 kaufte der Grazer Bürger Johann Georg Prunmiller²⁷ oder Braumüller. Das Schloss galt damals als verfallen und wurde als unbewohnte Ruine bezeichnet. Der Besitzwechsel kurz nach der Eröffnung der Eisenbahn 1844, dürfte das scheinbar bereits besiegelte Schicksal des Schlosses aber gewendet haben.

Die Illustrierte Zeitung, Leipzig am 30. Oktober 1852 berichtet über die Reise des Kaisers von Österreich nach Kroatien:

„Der 1. October war der Tag der Abreise des Kaisers Franz Joseph nach Kroatien. Derselbe kam nahe an 11 Uhr Nachts in Mürzzuschlag an und wurde dort in dem festlich decorirten Bahnhofe von dem Hrn. Statthalter Ritter v. Burger und Hrn. Kreispräsidenten von Bruck, Fürst Karl Lobkowitz, ehrfurchtsvoll empfangen. In Bruck a. d. Mur harrten die geistlichen und weltlichen Autoritäten der Kreisstadt nebst den Vorstehern der Bürgerschaft der Ankunft, und der Kalvarienberg erglänzte in bengalischem Feuer. Der herrschende Nebel hüllte jedoch den Wagenzug in ein undurchdringliches Gewand und klärte sich erst an der Grenze

²⁶ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutsche Feistritz Band 2 Vergangenheit; Stübing Schloss und Besitzer, Hannes P. Naschenweng; Seite 243 ff

²⁷ ebd.

der Bezirkshauptmannschaft Gratz, wo die Gemeinde Rothleiten die Gefühle ihrer Anhänglichkeit und Treue in flammenden Freudenfeuern kund gab. Nun wurden die Freudenfeuer immer zahlreicher, bald auflodernd auf den Spitzen der Berge, bald in langen Zeilen sich entfaltend, bald sich zum Namenszuge des Herrschers gruppierend. Vorzügliche Wirkung machte das Freudenfeuer auf dem Jungfernsprunge gegenüber der Badlwand, das mehre Klafter hoch im Winde flatterte und auf die felsige Umgebung, sowie in die Schatten der Eisenbahngalerie höchst malerische Lichteffecte hineinwarf. Von dem Baron Mandell'schen Schlosse Rabenstein flog ein prachtvolles Feuerwerk auf, dem der Wagenzug nur zu schnell enteilte. Imposant nahm sich das Braumüller'sche Schloß bei Stübing aus, von welchem gleichfalls Raketen aufstiegen, während Auffahrt und Umrisse äußerst reich beleuchtet waren und weit in die Ferne glänzten.“

Hier ist also anzunehmen, dass das Schloss zu diesem Zeitpunkt bereits wieder in Stand gesetzt war. Zumindest wird das Gebäude als „imposant“ und als „Schloss“ bezeichnet. Im Jahr 1856 kauft die polnisch-russische Baronin Katharina Meller-Zakomelsky geb. Gräfin Szydlovska Schloss und Gut um 25.000 Gulden. Johann Georg Prunmiller (Braumüller) erwarb das Schloss elf Jahre davor um 2.500 Gulden.

3.2 Baronin Meller-Zakomelsky in Stübing

Baronin Katharina Meller-Zakomelsky war wohl eine russisch-polnische Adelige. Warum sie gerade Gut und Schloss Stübing vom Grazer Bürger Georg Prunmiller (Braumüller) kaufte ist nicht bekannt. Oft wird behauptet, Baronin Meller-Zakomelsky habe den Umbau des Schlosses im damals modernen Tudor- oder Windsorstil beauftragt. Am Beispiel des Schlosses über der Stadt Wolfsberg in Kärnten kann man Analogien zur baulichen Neugestaltung Stübings finden. Eine Lithographie aus Carl Reicherts Buch "Einst und Jetzt"²⁸ erschienen 1863-66 in Graz zeigt Schloss Stübing im Jahr 1864 jedoch in einer anderen Bauphase bzw. Ausgestaltung. Baronin Meller-Zakomelsky habe 1857 Architekt Ferdinand Zehentgruber mit dem Umbau des Schlossgebäudes beauftragt. Bevor das Schloss jedoch sein historistisches Aussehen bekam, wie wir es heute noch kennen, wurde wie eben Carl Reichert das Schloss um 1863/64 lithographierte - ein relativ nüchterner Umbau, dem Stil des endenden Klassizismus folgend umgesetzt. Die Baronin hat das Eigentumsrecht am

²⁸ REICHERT C.: Einst und Jetzt: Album, Steiermarks sämtliche interessante Schlösser, Burgruinen, Städte, Märkte, Kirchen und Klöster; Graz 1863

Schloss 1857 an ihre Mündel Emanuel und Ernst Marquis de Forcade abgetreten. Ob finanzielle Schwierigkeiten oder andere Gründe dahinterstanden, ist nicht mehr nachvollziehbar.



Abbildung 6: Ansicht des Schlosses Stübing aus REICHERT C.: Einst und Jetzt: Album, Steiermarks sämtliche interessante Schlösser, Burgruinen, Städte, Märkte, Kirchen und Klöster; Graz 1863

Mit Kaufvertrag vom 16. Oktober 1863 stößt der Vormund der Brüder Emanuel und Ernst Marquis de Forcade, Dr. Ignaz Böss in Graz das Gut und Schloss Stübing über den Leibarzt des ungarischen Grafen, Dr. Heilsberg aus Wien, an Ferdinand Leopold Pálffy-Daun um 35.000 Gulden ab²⁹. Damit beginnt der letzte bisher glanzvollste Abschnitt in der Geschichte des Schlosses.

²⁹ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz Band 2 Vergangenheit; Stübing Schloss und Besitzer Hannes P. Naschenweng; Seite 250-251 ff

3.3 Die Grafen Pálffy in Stübing

Stolz wie ein Märchenschloss thront Schloss Stübing über dem Dorf. Historisch lässt sich die Baugeschichte von der verfallenen Ruine zum „graziösesten Schlossneubau der Steiermark“³⁰ mit einigen Lücken gut nachzeichnen. In der wechselnden Besitzgeschichte spielt der Bau der Eisenbahn mutmaßlich eine wichtige Rolle für die Entwicklung. Der Standort Stübing hatte demnach zwei große Vorteile. Zum einen konnte der ländliche Charakter der Umgebung genutzt werden um sich zurückzuziehen, zum anderen konnte mit dem Eisenbahnanschluss Graz oder Wien rasch und komfortabel erreicht werden. Die ungarischen Besitzungen der Familie waren wie die Sommerfrische in Abbazia³¹ (Opatija/Kroatien) oder der Sommersitz in Montebello³² in der Lombardei mittels Bahn zu erreichen. Der Historiker Dr. Hannes P. Naschenweng schreibt in seiner Aufarbeitung der Besitzgeschichte des Schlosses Stübing in Verbindung mit dem Kauf des Gutes Stübing für die Gemeindechronik von Deutschfeistritz (auszugsweise):

„Ferdinand Graf Pálffy kam 1807 in Preßburg zur Welt. Er brachte es zum k.k. Kämmerer, wirkl. Geheimen Rat und General und wurde vom Kaiser 1833 zum Erbgraf von Preßburg und Erboberhauptmann des königlichen Schlosses daselbst ernannt, war Erbobergespan des Preßburger Komtates, Erbherr auf Vöröskő/Bibersburg/Červený Cameň (damals Ungarn, heute Slowakei) und seit 1851 Nutznießer des gräflich Daun'schen Fideikommißvermögens. Ab 1855 bzw. mit Namens- bzw. Wappenvereinigung mit der erloschenen Linie Daun – Daher lautete der Familienname Pálffy-Daun. [...]. Ferdinand Pálffy-Daun war natürlich Mitglied des ungarischen Magnatenhauses und außerdem Ehrenbürger der Stadt Wien. [...].“

Am 31. Dezember 1863 schreibt die Grazer Tagespost auf Seite 3: *„In Bezug auf eine unserem Blatte kürzlich gebrachte Notiz sei erwähnt, dass das Schloss Stübing im Auftrage Sr.*

³⁰ JANISCH Josef Andreas, Topographisch-statistisches Lexikon von Steiermark, mit historischen Notizen und Anmerkungen, Band 3; Graz 1885, Seite 1028 ff

³¹ Opatija (italienisch: Abbazia, deutsch: Sankt Jakobi) ist ein Seebad an der Kvarner-Bucht bzw. auf der Halbinsel Istrien im Nordwesten Kroatiens. Einst war es mondänes Seebad und Winterkurort der Donaumonarchie. Zahlreiche Briefe und Postkarten belegen einen regen Besuch der Familie Pálffy-Daun in diesem Kurort. Entscheidenden Anteil an dem Aufschwung des Kurortes hatte die österreichische Südbahngesellschaft, deren 1873 eröffnete Zweigstrecke Pivka–Rijeka nahe Opatija vorbeiführte. Unter ihrem Direktor Friedrich Julius Schüler, der auch den Semmering bei Wien zum internationalen Kurort ausbaute. (Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Opatija>; abgerufen am 29.12.2023)

³² Montebello Vicentino ist eine nordostitalienische Gemeinde mit heute rund 6.300 Einwohnern in der Provinz Vicenza in Venetien. Die Gemeinde liegt etwa 16 Kilometer von Vicenza am Guà und grenzt unmittelbar an die Provinz Verona. Die Gemeinde liegt mit einem Bahnhof an der Bahnstrecke Mailand–Venedig. (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Montebello_Vicentino; abgerufen am 29.12.2023). In Montebello besteht die Villa Pálffy-Daun, ein repräsentativer Sommersitz am Berg unter der Burg.

Eze. Grafen Leopold (Anm.: Ferdinand Leopold) Pálffy von dessen Leibarzt, Herrn Dr. Heilberg aus Wien, gekauft wurde.“

Die Familie Pálffy-Daun behielt die Besitzungen in Stübing bis ins Jahr 1939. Auf Ferdinand Leopold Pálffy-Daun (1807-1900) folgte sein Sohn Wilhelm I. (1836-1907), welcher die Besitzungen an seinen Sohn Wilhelm II. weitergab. Wilhelm II. wurde 1867 im ungarischen Besitz Stampfen/Stomfa geboren und starb bereits am 2. Dezember 1916 mit 50 Jahren in Wien an einem Herzleiden³³. Der Besitz Stübing ging an seine Frau Eleonore geb. Gräfin Nugent of Westmeath (1867-1945) über. Das Erbe mit den übrigen Besitzungen ging an seinen Sohn Joseph Wilhelm Pálffy-Daun über, welcher 1892 in Stübing geboren wurde und 1963 nach 6 Ehen ohne eigene Kinder (ausgenommen zweier Adoptivöhne) starb.³⁴ Mit ihm erlosch das Geschlecht Pálffy-Daun im Mannesstamm.

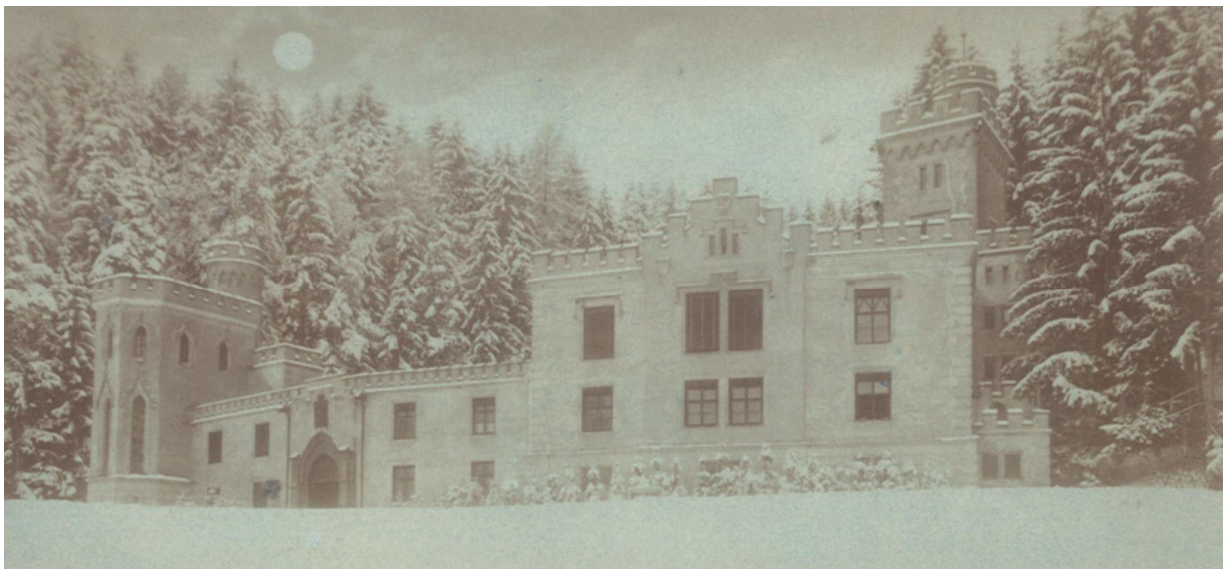


Abbildung 7: Schloss Stübing – Winterlandschaft. Vor der Erweiterung; Ansichtskarte wohl um 1890

³³ Grazer Tagblatt vom 4. Dezember 1916; Seite 3: „In Wien ist vorgestern der k. u. k. Kämmerer und ehemalige Obergespan des Wieselburger Komitates Wilhelm Leopold Graf Pálffy-Daun ab Erdöd, Fürst von Thiano, im Alter von 50 Jahren gestorben. Er war Erbgraf von Preßburg, Erboberhauptmann des königlichen Schlosses in Preßburg, Erbobergespan des Komitates Preßburg, Nutznießer des gräflich Daunschen Fideikommißvermögens und Herr auf Stübing. Die Leiche wird zur Beisetzung nach Stübing gebracht.“

³⁴ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz, Band 2 Vergangenheit; Stübing Schloss und Besitzer Hannes P. Naschenweng; Abbildung 19, Seite 253 ff

Ein Beispiel für die rege Reisetätigkeit der Familie Pálffy-Daun in Form eines Eilfrachtbriefes der Eisenbahn:

Eilfrachtbrief.
Lettera di porto per merci celeri.

Abgabe-Nr. (der Bestimmungs-Station)
Numero di conseg. (della stazione di destinazione)

Ant. }
A²⁾ }
von Graf Pálffy Daun
in *Schloß Stübing bei Graz*
Bestimmungs-Station³⁾ } *Stübing*
Stazione di destinazione³⁾ } *Stübing*
der Eisenbahn

Wagen — Vagone

Nummer und Serie ¹⁾ Numero e serie ¹⁾	Eigentums-Merkmal ¹⁾ Contrassegno di proprietà ¹⁾	Ladegewicht (kg) Ladefläche (m ²) Portata (kg) Superf. di car. (m ²)

Karte (Foglio) di via

Nr. Nro.	Pos.
	<i>44</i>

¹⁾ Einzutragen vom Absender, wenn derselbe das Gut bei der Aufgabe verladen hat.
²⁾ Da inserirsi dal mittente, se egli ha caricato la merce alla consegna.
³⁾ Esatta indicazione della stazione ferroviaria di destinazione, nella quale deve venir resa la merce.

Etwas beantragter Transportweg.
Anzuwendende Tarife.
Via eventualmente proposta per il trasporto.
Tariffe da applicarsi.

²⁾ Name und genaue Adresse des Empfängers (Stadt, Bezirk, Strasse, Hausnummer).
²⁾ Nome e preciso indirizzo del destinatario (città, distretto, via, numero di casa).
³⁾ Genauere Angabe der Eisenbahn-Bestimmungs-Station, auf welcher das Gut abgeliefert werden soll.
³⁾ Esatta indicazione della stazione ferroviaria di destinazione, nella quale deve venir resa la merce.

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der Bestimmungen des Betriebs-Reglements und der Tarife, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.
Ella riceverà le merci sotto indicate in base alle disposizioni del regolamento d'esercizio e alle tariffe, che vanno applicate per questa spedizione.

Zeichen und Nummer Segno e numero	Anzahl Quantità numerica	Art der Verpackung Specie dell'imballaggio	Inhalt — Contenuto	Wirkliches Brutto-Gewicht Kilogramm Peso lordo effettivo Chilogrammi	Bahnseitige Vermerke Annotazioni da parte della ferrovia
<i>SPW 585</i>	<i>1</i>	<i>Koffer</i>	<i>Effekten</i>	<i>52</i>	
<i>P 1</i>	<i>1</i>	<i>Kiste</i>	<i>Klavier</i>	<i>33</i>	
	<i>2</i>	<i>cah</i>		<i>85</i>	

191

in Buchstaben }
in parole }

Propongo
duplicato, certificato di accettazione, libro di quitanza⁴⁾
⁴⁾ Das nicht Beantragte ist durchzustreichen.
⁴⁾ Si cancellerà il non proposto.

Stempel über Erstattung einer Aufschlagszahlung.
Timbro sull'istradazione, con certificato di accettazione⁴⁾

Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueranfl. oder polizeil. Behandlung; Bezeichnung der betreffenden Documente und Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.
Dichiarazione per l'eventuale trattamento da parte dell'ufficio doganale e delle imposte o di polizia; indicazione dei relativi documenti e allegati, comprese le chiusure a piombo. Altre dichiarazioni ammesse per legge o in base al regolamento.

Stempel der Versandt-Station. Wäge-Stempel Stempel der Bestimmungs-Station.

S.B.

Abbildung 8: Auszug aus einem Eilfrachtbrief für Graf Pálffy-Daun von Görz nach Stübing für den Transport von Effekten (Koffer) und einem Klavier!

3.4 Leibarzt und Reichsratsabgeordneter

Im Jahr 1863 erscheint in Stübing nicht nur die ungarische Familie Pálffy-Daun, sondern auch der Leibarzt des Grafen Ferdinand Leopold. Mit Dr. med., Dr. iur. Josef Alfred Heilsberg wird ein bedeutender Förderer der Landwirtschaft, der Eisenbahn und der technischen Entwicklung im Allgemeinen in Stübing ansässig. Im Jahr 1868 kauf Dr. Heilsberg eine Mühle in Stübing nahe dem Bahnhof, unweit des Schlosses Stübing. Die Biografie des Reichsratsabgeordneten weist folgende Daten³⁵ auf:

Dr. Josef Alfred Heilsberg wurde am 10.03.1830 Lundenburg/Břeclav, Bezirk Göding/Hodonín, Mähren geboren und starb am 12.07.1894 in Wien. Seine Ausbildung führte ihn 1845-1846 an das Gymnasium in Brünn (Mähren). Seit 1849 Studium der Medizin und 1863-1867 der Rechtswissenschaft an der Universität Wien. 1859 Dr. med. Wien bis 1863 Oberarzt an der medizinisch-chirurgischen Josephs-Akademie in Wien. Dann Bevollmächtigter und Hausarzt von Ferdinand Graf Pálffy-Daun in Preßburg und Schloss Stübing; um 1868 Kauf und Bewirtschaftung des Guts Kleinstübing.



Abbildung 9: Ansichtskarte um 1900, Bahnhofsgelände mit Villa Hervay (ehem. Stübingwirt) im Zentrum. Der Bahnhof befindet sich im linken Bildteil. Die Realität des Dr. Heilsberg in der Bildmitte unten, direkt am steinernen Bahnviadukt über den Stübingbach. Am rechten Bildrand ist die Murfähre nach Friesach zu sehen.

³⁵ Quelle: <https://www.parlament.gv.at/recherchieren/personen/parlamentarierinnen-ab-1848/parlamentarier-1848-1918/Heilsberg?selectedtab=BIO>; abgerufen am 29.12.2023

1869 wird Dr. Heilsberg Mitglied des Zentralausschusses, 1889-1894 Vizepräsident der steiermärkischen Landwirtschaftsgesellschaft, 1880 Gründungsmitglied und bis 1894 ist er Mitglied des Ausschusses des Deutschen Schulvereins. Von 1870 bis zu seinem Tod 1894 ist er Abgeordneter im steiermärkischen Landtag (1878-1880 Landesausschuss); Obmann der Bezirksvertretung Frohnleiten (Bezirk Graz), Mitglied des Abgeordnetenhauses (Reichsrat) ist er von 1873 bis 1894. Klubmitgliedschaften: 1873 Fortschrittsklub (1875 Obmann-Stellvertreter); 1879 Klub der Vereinigten Fortschrittspartei; 1881 Vereinigte Linke; 1885 Deutscher Klub (Obmann); 1888 Vereinigte deutsche Linke (Mitglied des Vorstands, 1893-1894 Obmann).

Im Jahr 1870 wurde Dr. Heilsberg in den Landtag des Herzogtums Steiermark gewählt und gehörte diesem bis zu seinem Tode an, also 24 Jahre lang an. Besonders zu erwähnen ist sein Einsatz für einen Eisenbahnbau zwischen Graz und Übelbach. Weiters setzte sich Dr. Heilsberg für den Bau der Eisenbahn zwischen Spielfeld und Radkersburg sowie zwischen Mürzzuschlag und Neuberg ein. Er bekleidete neben unzähligen Funktionen auch die, eines Mitgliedes des Staatseisenbahnrates seit der Gründung desselben³⁶.

³⁶ Das Grazer Tagblatt berichtet in der Abendausgabe vom 12. Juli 1894 ausführlich in einem Nachruf über das überaus umfassende Wirken des Abgeordneten Dr. Heilsberg.

4 Persönlichkeiten, Prominente und bemerkenswerte Ereignisse

In der Folge wird über dokumentierte historische Ereignisse, die Ankunft oder die Durchfahrt maßgeblicher Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens berichtet. Ohne den Anschluss des Ortes Kleinstübing an die Eisenbahn hätte es diese wohl nicht geben können:

- Am 21. Oktober 1844 findet die Eröffnungsfahrt der Strecke Mürzzuschlag – Graz statt. Der Kaiser wird von Erzherzog Johann vertreten³⁷. Zahlreiche Personen des öffentlichen Lebens nehmen an der Eröffnung teil. Die Fahrt von Mürzzuschlag nach Graz dauerte drei Stunden und einundzwanzig Minuten³⁸.
- Am 22. Mai 1852 trifft Se. Kaiserliche Hoheit, Herr Erzherzog Ludwig in Graz ein. Er reist mit dem Zug an. Er verweilt einige Tage in Graz. Se. Kaiserliche Hoheit Erzherzog Johann fuhr seinem kaiserlichen Verwandten bis Stübing entgegen³⁹.
- Anfang Oktober 1852 fährt Kaiser Franz Joseph mit der Eisenbahn von Wien nach Kroatien. Entlang der Strecke werden Feuerwerke und Freudenfeuer⁴⁰ entzündet. Auch das Schloss Stübing glänzte mit einem imposanten Feuerwerk zur Ehre des Kaisers.
- Am 14. September 1856 fahren Kaiser Franz Josef und seine Gemahlin Kaiserin Elisabeth über Kärnten nach Marburg und besuchen mehrere Tage lang Graz⁴¹. Bei der Rückfahrt nach Wien passiert das Kaiserpaar auch die Station Stübing. In Kapfenberg verlässt der Kaiser die Bahn um Erzherzog Johann am Brandhof zu besuchen. Die Kaiserin fährt mit einem Extrazug nach Wien zurück.
- Am 27. Juli 1857 findet die Eröffnungsfahrt der Gesamtstrecke Wien – Triest statt. Kaiser Franz Josef fährt mit dem Zug durch die Station Stübing und trifft in Graz ein⁴².

Erst ab 1857 ist die gesamte Strecke zwischen Wien und Triest über Laibach befahrbar. Damit wurde auch der Semmering bezwungen. Bis 1857 war es notwendig zwischen

³⁷ Wiener Zeitung vom 27. Oktober 1844, Seite 1

³⁸ DULTINGER J., Die Erzherzog Johann-Bahn, Seite 42 (Anm.: Das Datum der Eröffnung wird fehlerhaft mit 21. Oktober 1842 ang.)

³⁹ Wiener Zeitung vom 25. Mai 1852, Seite 2

⁴⁰ Illustrierte Zeitung, Leipzig vom 30. Oktober 1852, Seite 7

⁴¹ Die Presse vom 15. September 1856, Seite 3

⁴² Tagespost Graz vom 27. Juli 1857, Seite 1

Gloggnitz und Mürzzuschlag ohne Eisenbahn auszukommen. Die Strecke über den Gebirgspass musste bis dahin über die Straße bewältigt werden.

Im Jahr 1867 starb die einzige Tochter Gabrielle von Graf Ferdinand Leopold Pálffy-Daun und seiner Frau Prinzessin Sidonia Caroline von Lobkowitz. Sie hat 1861 den k. k. Major a.D. und Besitzer von Schloss Bleiburg in Kärnten, Georg Graf von Thurn-Valsassina geheiratet. Noch keine 26 Jahre alt, starb sie auf tragische Weise als ihr Kleid an einer Kerze Feuer fing. Die Verletzungen waren so schwer, dass sie an ihren Brandwunden starb. Sie hinterließ drei kleine Kinder.⁴³ Eine Begebenheit hat hier ebenso mit der Eisenbahn zu tun. Die Grazer Tagespost berichtet dazu in ihrer Ausgabe vom 21. August 1867 auf Seite 11: *„Einer unserer Salzburger Correspondenten beschreibt uns detailliert den Empfang der französischen Majestäten. Unter Andreem erwähnt er, daß die Kaiserin Elisabeth unter den am Bahnhofe (Anm.: in Salzburg) den Kaiser Napoleon⁴⁴ Erwartenden den Herrn Grafen Palffy-Daun, Besitzer von Schloß Stübing bemerkte. Ihre Majestät eilte auf ihn zu und tröstete ihn mit milden Worten über den Verlust seiner Tochter Gräfin Thurn, indem sie zugleich eine Parallele mit dem Schicksale der Erzherzogin Mathilde⁴⁵ zog“*

Am 1. Juli 1883 fährt Kaiser Franz Josef anlässlich der Feier „600 Jahre Steiermark bei Österreich“ im Hofzug durch Stübing. In der Stübing nach Süden folgenden Station Gratwein verlässt der Kaiser den Zug und begibt sich ins Zisterzienserstift Rein. Das Grazer Volksblatt schreibt in seiner Ausgabe vom 3. Juli 1883: *„In Gratwein traf der Hofzug um 1 ¾ Uhr ein. Eine trefflich geschulte Knabencapelle executirte die Volkshymne; Graf Palffy-Daun, der Bezirkshauptmann von Graz, die Bezirksvertretung Graz, die Ortsgeistlichkeit, Schuljugend begrüßten den Monarchen. Auf eine Anrede des Bezirks-Obmannes Dr. Graf erwiderte Se. Majestät beiläufig: Mit Freuden betrete Ich jenen historischen Boden, auf welchem Meine Ahnen den Eid der Treue von den steirischen Edlen⁴⁶ entgegennahmen, welchen Eid sie Meinem Hause durch sechs Jahrhunderte treu gehalten haben. Den Ausdruck der unwandelbaren Treue und Hingebung an Mich und Mein Haus empfangen ich dankbaren Herzens und versichere Sie Meiner Huld und Gnade.“*

⁴³ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz, Band 2 Vergangenheit; Stübing Schloss und Besitzer Hannes P. Naschenweng; Seite 252

⁴⁴ Napoleon III. (1808 bis 1873) war während der zweiten Republik von 1848 bis 1852 französischer Staatspräsident und von 1852 bis 1870 als Napoleon III. Kaiser der Franzosen.

⁴⁵ vgl. Illustrierte Zeitung vom 8. Juni 1867, Seite 6 - Todtenschau

⁴⁶ Gemeint ist der „Reiner Schwur“: Am 19. September 1276 gelobten steirische und kärntner Adelige dem römisch-deutschen König Rudolf I. von Habsburg die Treue und erkannten ihn an Stelle des Böhmenkönigs Přemysl Ottokar II. (Herzog der Steiermark ab 1261) als Landesherrn an.

Fünf Jahre später, am 12. Dezember 1888 fährt Kaiser Franz Joseph anlässlich seines 40. Regierungsjubiläums mit dem Hofzug von Wien nach Triest durch Stübing. In Graz eröffnet er unter anderem die neue Technische Hochschule⁴⁷.

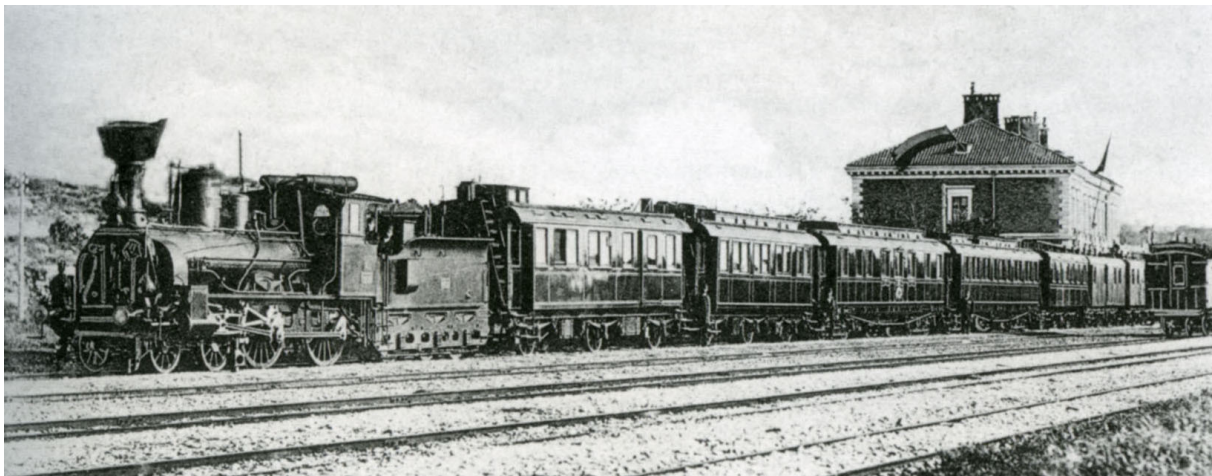


Abbildung 10: Hofzug in Pula 1899.jpg, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Hofzug_in_Pula_1899.jpg&oldid=828330030; abgerufen am 31.12.2023

Graf Wilhelm (II.) Pálffy-Daun veranstaltete zahlreiche gesellschaftliche Ereignisse auf Schloss Stübing. Hochgestellte Persönlichkeiten waren Jagdgäste in der Steiermark. Besonders oft auch Erzherzog Josef⁴⁸ aus Budapest. Der Pester Lloyd berichtet in seiner Ausgabe vom 16. April 1910 auf Seite 6: *„(Erzherzog Josef auf der Auerhahnjagd.) Aus Graz wird uns telegraphiert: Erzherzog Josef ist gestern aus Budapest als Gast des Grafen Pálffy auf Schloß Stübing eingetroffen. Abends fand im prächtigen Speisesaale eine Galatafel statt an der auch Statthalter Graf Clary und Gemahlin teilnahmen. Morgen wird sich der Erzherzog in Gesellschaft der Grafen Pálffy und Esterházy mit Automobil nach Fladnitz begeben und Sonntag nach Budapest zurückkehren. Der Aufenthalt war ursprünglich für mehrere Tage geplant, mußte aber abgekürzt werden, weil der Erzherzog den Expräsidenten Roosevelt in Budapest begrüßen will.“*

Von der Jagd in der Steiermark nach Budapest zurückgekehrt trifft Erzherzog Josef den ehemaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten und gibt ihm zu Ehren ein Diner.⁴⁹

⁴⁷ Grazer Volksblatt vom 13. Dezember 1888, Seite 1

⁴⁸ Erzherzog Joseph August Viktor Klemens Maria von Österreich (* 9. August 1872 in Alcsút, Ungarn; + 6. Juli 1962 in Straubing, Deutschland) war ein Angehöriger des Hauses Habsburg-Lothringen und k.u.k. Feldmarschall im Ersten Weltkrieg. Er stammte aus dem ungarischen Zweig des Hauses Habsburg-Lothringen.

⁴⁹ Wiener Allgemeine Zeitung vom 18. Juli 1910; Seite 4

Auch weltpolitisch bedeutsame Ereignisse berühren Stübing mit der Eisenbahn. Am Donnerstag, den 2. Juli 1914 fährt der Hoftrauerzug mit den ermordeten Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und seiner Frau, Herzogin Sophie - von Triest kommend über Marburg nach Graz und weiter nach Wien. Der Zug verlässt Marburg nachmittags um 16.20 Uhr, kommt in Graz um 17.20 Uhr an. Die Durchfahrt durch Bruck an der Mur ist für 18.21 Uhr vorgesehen, bevor der Zug um 19.06 Uhr in Mürzzuschlag eintreffen soll.⁵⁰

Das Grazer Volksblatt vom 11. Juli 1914 berichtet auf Seite 7: *„D.=Feistritz = Peggau. Tieferschütterte wirkte die Nachricht am Peter und Paulstage von der Ermordung des edlen Thronfolgerpaares in Sarajevo. In beiden Märkten wurden alle Lustbarkeiten unterbrochen und an den Schulgebäuden und Kirchtürmen, sowie an meisten Häusern Trauerfahnen ausgehängt. Bei der Durchfahrt des Trauerzuges in Stübing wurden alle Glocken geläutet [...].“*

Im April 1921 unternimmt Karl Habsburg einen Restaurationsversuch. Der Zug mit dem Ex-Kaiser fährt durch die Steiermark und berührt auch die Bahnstation Stübing. Der Arbeiterwille vom 7. April 1921 schreibt auf Seite 1: *„Unfreiwillige Unterbrechung der Fahrt in Frohnleiten. Stürmische Kundgebungen gegen Karl Habsburg im Brucker Bahnhof. Als der Sonderzug mit der Eskorte Karl Habsburgs um eindreiviertel 8 Uhr abends Graz verließ, ahnten wir nicht, daß wir kaum eine Stunde später vom Gen. Sever und von der Landesregierung die Mitteilung erhalten werden, daß infolge einer ungeheuren Ansammlung von Menschen im Brucker Bahnhof die Weiterleitung des Zuges über Bruck nach Leoben nicht geheimer sein wird. Gen. Sever verlangte von uns die Entsendung einiger Parteivorstandsmitglieder nach Frohnleiten, wo der Zug inzwischen warte und die Landesregierung benachrichtigte uns, daß der Zug von Frohnleiten nach Stübing zurückgeleitet wurde und da die näheren Weisungen abgewartet werden solle. Der Parteivorstand unter dem Vorsitze des Gen. Vinzenz Muchitsch tagte, beschloß, die Gen. Lindner, Oberzaucher, Stanek, Obiltschnig und Robinson zur Unterstützung des Gen. Sever nach Stübing, Frohnleiten und Bruck zu schicken, mit der Aufgabe, die Arbeiterschaft der Strecke von Unbesonnenheiten abzuhalten und gemäß der Weisung des Reichsparteivorstandes eine klaglose Ein- und Durchfahrt des Zuges mit Karl Habsburg zu erreichen. Die Landesregierung stellte ein Automobil bei und in rasender Fahrt langten wir in Stübing an, dessen Bahnhof in aller Stille dalag. Der Zug mit Karl Habsburg war jedoch nicht da, die Landesregierung war unrichtig unterrichtet. Nach telephonischer Anfrage in Frohnleiten erfuhren wir sofort, daß der Zug in Frohnleiten stehe. [...].“*

⁵⁰ Grazer Volksblatt vom 2. Juli 1914, Seite 1

In den folgenden politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich gesehenen unsicheren bzw. turbulenten Jahren fuhren zahlreiche Politiker durch die Station Stübing. Am 22. Oktober 1933 passierte Landeshauptmann Dr. Anton Rintelen auf seinem Weg nach Rom⁵¹ die Bahnstation. Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich 1938 erfolgte die Übernahme der Bahnstrecke, des Betriebes und der Anlagen durch die Deutsche Reichsbahn. Am 3. April 1938⁵² fahren Adolf Hitler und Reichsführer SS Himmler vor der Volksabstimmung durch die Bahnstation Stübing. Am 4. April folgt ihre Rück- bzw. Weiterfahrt durch die Station Stübing nach Klagenfurt. Anlässlich der Angliederung der Untersteiermark reist Adolf Hitler am 26. April 1941⁵³ in einem Sonderzug durch die Bahnstation Stübing nach Graz und weiter nach Marburg.

Ende März 1943 übernachtet Reichsmarschall Hermann Göring⁵⁴ auf seiner Reise nach Graz in seinem Zug am Bahnhof Stübing⁵⁵. Er besucht das Obstgut Fattinger mit Schloss Stübing, welches nach dem Verkauf durch die letzte Besitzerin Gräfin Eleonore Pálffy-Daun an Dr. Franz Fattinger⁵⁶ kam. Im Völkischen Beobachter, dem publizistischen Parteiorgan der Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (NSDAP) vom 12. September 1942 ist ein Bericht von einer „Rekordobsternte durch sachgemäße Aufbauarbeit“⁵⁷ abgedruckt. Hier wird in mutmaßlich parteiideologischem Stil über die Steigerung der Apfelernte von zwei auf fünfundzwanzig Waggonladungen Äpfel berichtet deren kriegswirtschaftliche Bedeutung hervorgehoben. (siehe 5.3 Warentransport).

Vielleicht war das ein Grund für den Besuch von Göring in Stübing. In den folgenden Jahren 1944 und 1945 waren zahlreiche Bomben- und Tieffliegerangriffe auf die wirtschaftlich eher untergeordnete Eisenbahnstation Stübing zu verzeichnen. Einer der schrecklichsten Angriffe endete am 2. März 1945 mit dem Brand von 14 Ölwaggons in der Station Stübing, der mittels Luftaufklärungsbildern⁵⁸ belegt ist.

⁵¹ Murtaler Zeitung vom 28. Oktober 1933, Seite 3

⁵² Grazer Volksblatt, Mittagsausgabe vom 4. April 1938; Seite 6

⁵³ Steierland (Soldatenzeitung) vom 30. April 1941, Seite 11

⁵⁴ Marktgemeinde PEGGAU; Geschichte von Peggau; Peggau 2017, Zweiter Teil, Seite 32

⁵⁵ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutsche Feistritz, Band 3 Gegenwart; Zur Südbahn; Seite 260

⁵⁶ Dr. h.c., Dr.-Ing. Franz Fattinger (*1881, +1954), Er erwarb in Stübing bei Graz das Gut der Gräfin Pálffy-Daun und machte es zu einem landwirtschaftlichen Musterbetrieb (Obstbau). Zudem errichtete er eine Handelsgesellschaft, einen Holzverarbeitungsbetrieb, produzierte anerkannt hochwertige Pflanzenschutzmittel und beschäftigte sich mit Pulvermetallurgie. [...] Quelle: https://austria-forum.org/af/Biographien/Fattinger%2C_Franz; abgerufen am 29.12.2023

⁵⁷ Völkischer Beobachter vom 12. September 1942, Seite 5

⁵⁸ BEER S. & KARNER S., Der Krieg aus der Luft: Kärnten und Steiermark 1941-1945; Seite 143

5 Wirtschaft, Warentransport und Ausbaupläne

Die wirtschaftliche Bedeutung der Bahnstation Stübing kann als eher untergeordnet beschrieben werden. Dennoch kann seit der Errichtung der Station und des darauffolgenden Ausbaues ein steigender Anteil an Post- und Frachtaufkommen bis hin zum Ende des zweiten Weltkrieges verzeichnet werden.

5.1 Postamt Stübing

Am 1. August 1852 wurde in Stübing ein Postamt eröffnet. Stübing war zunächst ein Postmeisteramt. Das bedeutet, es war noch nicht verstaatlicht und wurde von einem Postmeister in Eigenregie geführt. Hierzu gibt es jedoch einen philatelistischen Beleg aus dem Jahr 1878, der die Bezeichnung „Bf“ aufweist. Diese Bezeichnung ist ein Hinweis für die bahnamtliche Verwendung (Stempel) und ein Indiz für ein Postamt „am Bahnhof“.⁵⁹ Eingehende Nachforschungen zur Postgeschichte sind hier sicher noch notwendig.

5.2 Ausbaupläne

Ende des 19. Jahrhunderts gab es weitere Ausbaupläne für die Station Stübing. Das Eisenbahnministerium hat Herrn Ing. Wilhelm von Winklern in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten den Bau einer Eisenbahnlinie niederer Ordnung (Nebenbahn) von der Station Stübing der Südbahnlinie Wien – Graz über Deutschfeistritz und Waldstein nach Übelbach erteilt.⁶⁰

Grund für den Plan eines Anschlusses der „Übelbacherbahn“ bei der Station Stübing war die Verhinderung eines Neubaus einer eigenen Brücke über die Mur. Die k.k.-priv. Südbahngesellschaft gestattete die Mitbenutzung der Murbrücke südlich von Peggau zu diesem Zeitpunkt nicht. Ab 1916 wurde die heute nach wie vor bestehende 11 Kilometer lange elektrische Nebenlinie von der Station Peggau-Deutschfeistritz nach Übelbach errichtet und 1919 in Betrieb genommen.⁶¹

⁵⁹ Die Briefmarke, Philatelistische Fachzeitschrift. 42 Jahrgang/Nr.5 vom Mai 1994, Seite 40 ff

⁶⁰ Zeitschrift für Elektrotechnik, Wien, 1897, Heft 21, Seite 20

⁶¹ STLB (Steiermärkische Landesbahnen), Das Buch der Übelbacherbahn, Graz 1994, Seite 10 ff

5.3 Güter und Warentransport

Bestanden in den Anfängen der Bahnstation Stübing 1844 lediglich zwei Nagelschmieden, war im Lauf der folgenden Zeit bis zum ersten Weltkrieg dennoch ein Wachstum des Güter- und Warentransportes zu beobachten. Durch den Ausbau des Gutes des Grafen Pálffy-Daun mit Obstbau und landwirtschaftlichen Erzeugnisse stieg auch der Bedarf an Transportmöglichkeiten.

Auch größere Transportaufgaben wurden durch die Station Stübing erledigt. So berichtet das Grazer Tagblatt in seiner Ausgabe vom 28. Januar 1894 auf Seite 3: *„(Schwerer Transport.) Heute wird von der Station Stübing aus ein für die Ruhmann'sche Papierfabrik bestimmter Kessel mit einem Gewichte von 17.800 Kilo nach Guggenbach⁶² transportiert. Zur Überführung der großen Last, welche vom Spediteur Herrn Freiheim übernommen wurde, werden zwölf paar der stärksten Pferde verwendet.“*

Südlich der Station Stübing wurde am Stübingbach ein Kalkwerk und ein Sägewerk errichtet. Die Deutschfeistritzer Chronik berichtet, dass am Gut der Familie Pálffy-Daun in Stübing ab etwa 1881 Äpfel und anderes Obst produziert werden. Es entsteht einer der größten Obstbaubetriebe der Monarchie⁶³ mit insgesamt 18.000 Obstbäumen. Sogar am kaiserlichen Hof in Wien, werden die Stübinger Äpfel geschätzt. Nebenbetriebe wie eine Kistentischlerei, Gärtnerei und Baumschule usw. entstehen.

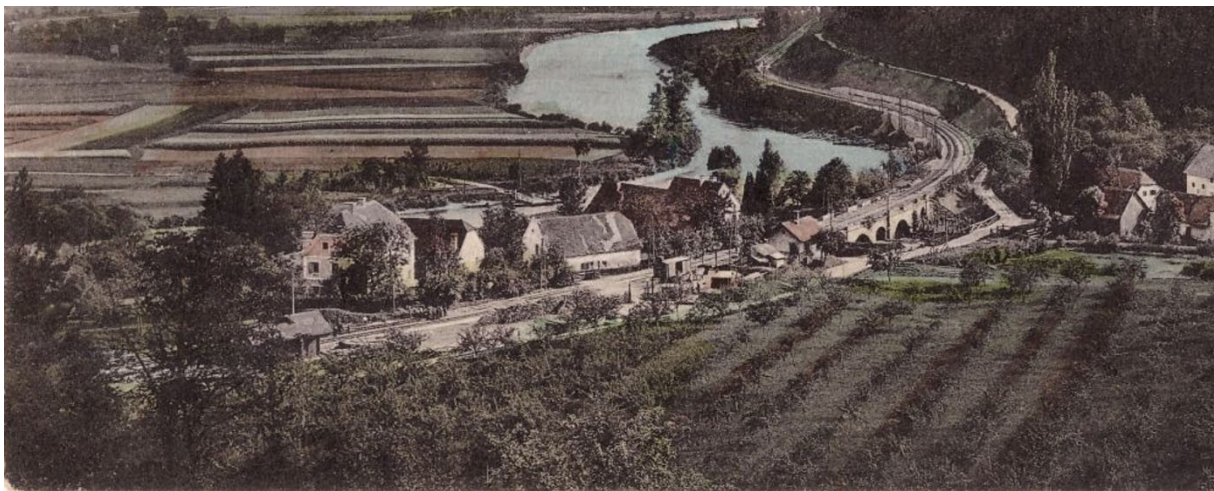


Abbildung 11: Stübing südlich der Bahnstation mit Warenmagazin (links) und Güterwaggon sowie Bahnwächterhaus vor dem Viadukt. Im Vordergrund sind zahlreiche Obstbäume zu sehen. (Blickrichtung Süden). Ausschnitt aus einer Ansichtskarte um 1900.

⁶² Guggenbach; Ortsteil der Marktgemeinde Übelbach

⁶³ SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz, Band 2 Vergangenheit; Bauern-Landwirte-Landschaftspfleger, Schmitdt-Högl W. und Mühlbacher G.; Seite 340 ff

Beim Verkauf des Pálffy` schen Gutes 1939 scheint der Obstbau darniedergelegen zu sein. Der Völkischen Beobachter⁶⁴ vom 12. September 1942 berichtet auf Seite 5: „Rekordobsternte durch sachgemäße Aufbauarbeit Aus 2 Waggon Äpfel wurden 25 r.

Graz, 11. September. Im Jahre 1941 richtete der Gauleiter an die steirischen Obstbauer die Aufforderung, die Obstbaumbestände durch gründliche Pflege ertragreicher zu gestalten, um auf diese Weise die kriegswichtige Obstversorgung sicher zu stellen. Was durch richtige Pflege im Obstbau geleistet werden kann, zeigt das Obstgut Stübing. Im Stübinger Gebiet wurden zwischen 1890 und 1900 auf Veranlassung des damaligen Obst- und Weinbauvereines rund 15.000 Obstbäume gepflanzt, doch brachten diese niemals einen nennenswerten Ertrag. Man gab dem Klima die Schuld, dann wieder dem Boden und der Sortenauswahl, man fand, daß die Bäume zu dicht beieinander stünden, aber die Tatsache blieb bestehen, daß die riesigen Obstgärten nur in jedem Jahrzehnt einmal, wenn ein abnormal gutes Obstjahr war, eine bescheidene Ernte lieferten. Der Besitzer des Obstgutes Stübing, daß 5000 Obstbäume umfasst, hatte die Wahl, entweder den Obstbau rentabel zu gestalten oder die Bäume auszureißen und zur Milchwirtschaft überzugehen. Er berief zunächst zur Leitung des Obstbaus den Südtiroler Obstzüchter H o l z n e r, einen Mann, der nicht nur in seiner Heimat, sondern auch in Frankreich, Dänemark und Schweden reiche fachliche Erfahrungen gesammelt hat. Dieser ließ zunächst mit der Rodemaschine rund 1600 zugrundegegangene Obstbäume ausreißen, so daß auf dem Besitz noch 3500 Bäume übrigblieben. Dieser Bestand wurde nun geschnitten und geputzt, daß heißt von Schädlingen gereinigt, richtig gedüngt und fünf bis sechsmal im Jahre mit den für die jeweilige Jahreszeit in Betracht kommenden Schädlingsbekämpfungsmitteln, wie Obstbaumkarbolineum, Kupferkalk, Schwefelkalkbrühe mit Arsen und Nikotinzusatz und ähnlichem, gespritzt. Diese sachgemäße Aufbauarbeit zeigte umgehend das gewünschte volkswirtschaftliche Ergebnis, Die Apfelernte betrug 25 Waggon, während im Jahr 1940 die Bäume nur zwei Waggon Äpfel geliefert hatten. Die auf dem Gut Stübing vollbrachte Leistung verdient mit Rücksicht, auf ihre kriegswirtschaftliche Bedeutung als nachahmenswertes Beispiel gewürdigt zu werden.“

Nicht nur Obst wurde von der Station Stübing abtransportiert. Aufgrund der großen angrenzenden Waldgebiete wurde auch Holz in Stübing verarbeitet und weitertransportiert. Der Grazer Fabrikant Robert Bieber, Inhaber einer Lederwarenfabrik in der Grazer Neu-

⁶⁴ Der Völkische Beobachter (VB) war von Dezember 1920 bis zum 30. April 1945 das publizistische Parteiorgan der NSDAP. In scharfer Abgrenzung zu bürgerlichen Zeitungen bezeichnete sich der VB als „Kampfblatt“ und war programmatisch mehr an Agitation als an Information interessiert. Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/V%C3%B6lkischer_Beobachter; abgerufen am 29.12.2023

baugasse errichtete südlich der Bahnstation Stübing am Stübingbach (heute Wasserwerkstraße) eine Rindenstampf. Das so genannte Lohwerk verarbeitete anfallende Baumrinde zum Gerben von Leder. Die Fabrik erzeugte Gebrauchsgegenstände wie lederne Fahrradsättel, war aber mit Pistolen und Munitionstaschen auch Lieferant für das Militär. Bieber errichtet in den Jahren 1916-1919 auch die erste Stübing Mautbrücke⁶⁵ über die Mur, die die Fähre zwischen Friesach und Stübing ersetzte.

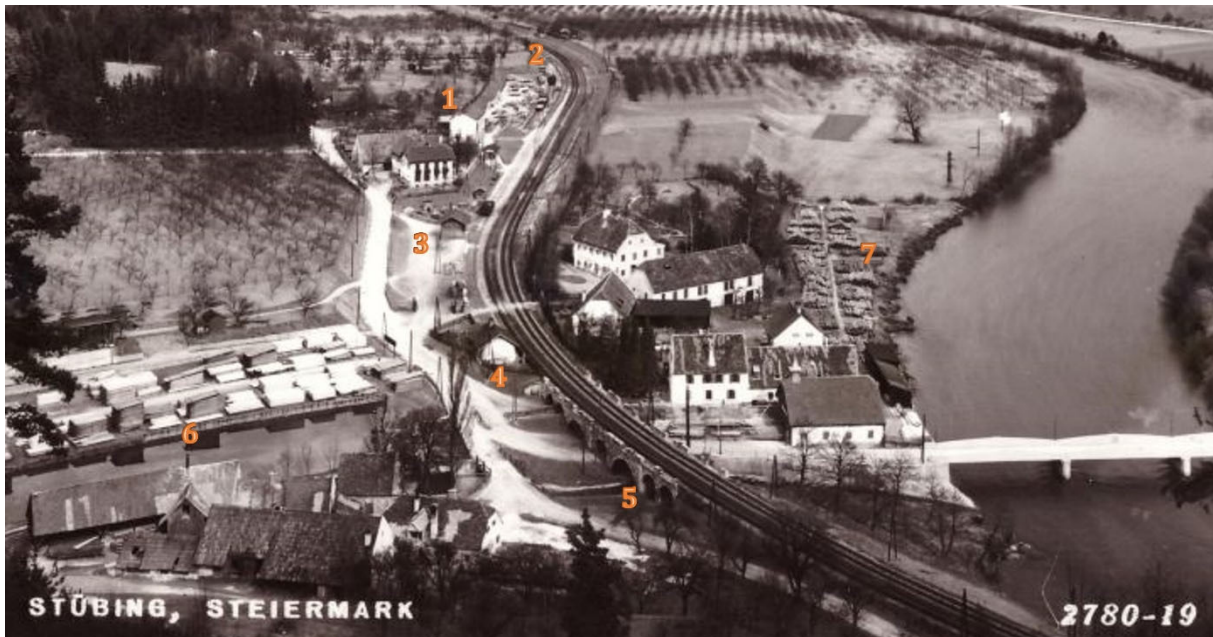


Abbildung 12: Ausschnitt einer Ansichtskarte des Bahnhofsbereiches von Stübing mit Blick Richtung Norden um 1919.

- Bilderklärung:
- 1 ... Bahnhofsgebäude der Station Stübing
 - 2 ... Bahnhofslagerplatz mit Verladegleis
 - 3 ... Warenmagazin südlich des Bahnhofsgebäudes
 - 4 ... Bahnwärterhaus
 - 5 ... Eisenbahnviadukt über die Straße und den Stübingbach
 - 6 ... Sägewerk mit Staubereich und Rindenstampf
 - 7 ... Holzlagerplatz an der Mur (heute Kläranlage)

Neben Obst und Holz wurde von der Station Stübing im Besonderen zwischen 1916 und 1925 angereichertes Schwefelkieserz aus dem Bergbau von Großstübing über die Bahnstation Stübing nach Gratwein zur Papierfabrik Gratkorn der Leykam-Josefsthal AG transportiert. Mittels Lastauto soll das Erz nach Stübing gebracht und dann auf den Zug verladen worden sein. Pro Monat sollen so 25 Güterwaggons nach Gratwein geführt worden sein.⁶⁶

⁶⁵ Grazer Volksblatt vom 24. November 1917, Seite 5

⁶⁶ KUNZFELD A., Der vergessene Bergbau von Großstübing, Abschlussarbeit MUSIS 2022, Seite 36

6 Bahnbetrieb, Vorkommnisse, kleine und große Katastrophen

Die Ausführungen werden in einem zweiten Teil betrachtet.

ZWEITER TEIL folgt!

Bilder

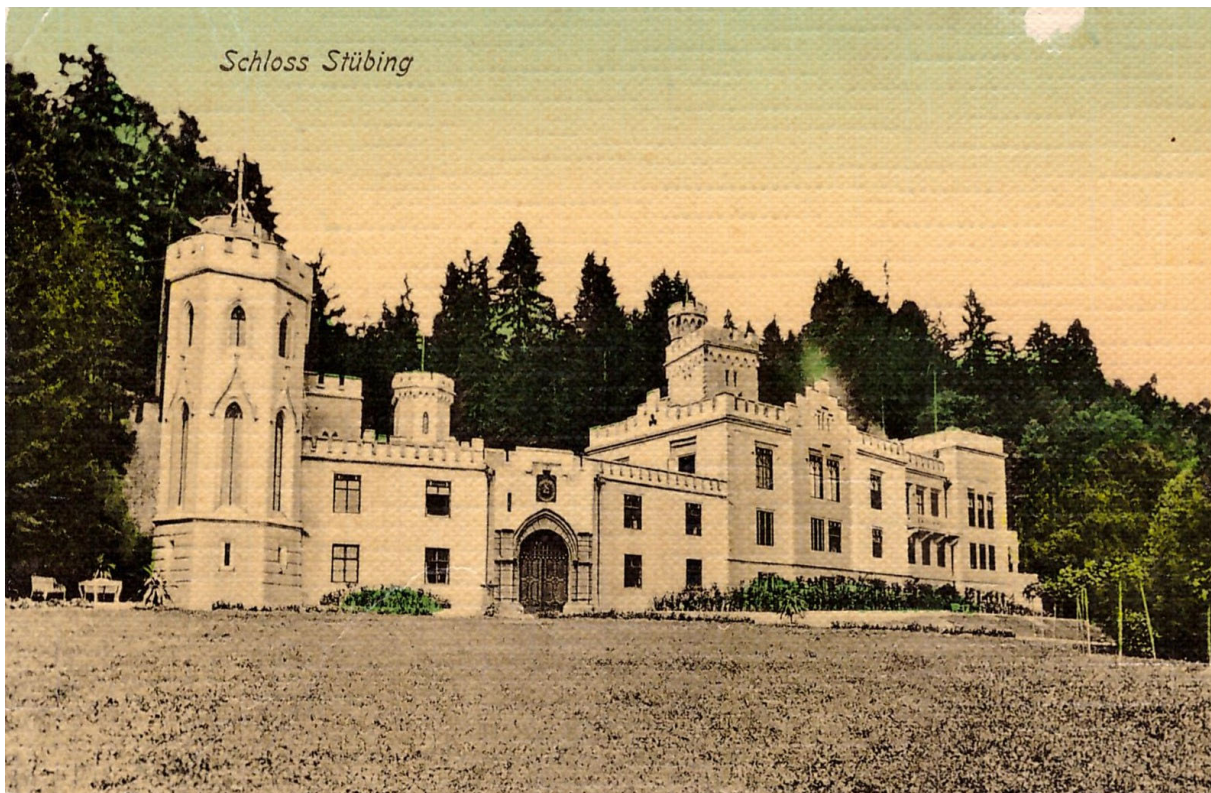


Abbildung 13: Ansichtskarte des Schlosses Stübing, wohl um 1900



Abbildung 14: Ansichtskarte (Mehrbildkarte) mit Schloss, Bahnhof und Gasthaus vor 1900



Abbildung 15: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Station Stübing von der Bahnlinie aus gesehen. Datierung unbek.



Abbildung 16: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Station Stübing von der Straßenseite aus gesehen mit Kiosk. Datierung unbek.



Abbildung 17: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Luftbild von Stübing mit Bahnstation im Mittelpunkt. Der Bau des SOS Kinderdorfes (Familienhäuser im Schlosspark) hat schon begonnen, um 1963.

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1:** Zeichnung einer 1843 beim Bahnbau in Kleinstübing gefundenen römischen Grabinschrift aus dem 2. Jhd. 6
- Abbildung 2:** Schloss Stübing verfallen als Bauerngut gezeichnet von Carl Kreuzer 1840; StLA Ortsbildersammlung 8
- Abbildung 3:** Situation der Station Klein Stübing mit Lage des Stübinger Viaductes (a b) aus DEMARTEAU A.; Statistisch=topographische und technische Notizen über die k.k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Graz in Steiermark, Wien 13
- Abbildung 4:** Schematische Nachzeichnung des 1862 erweiterten Bahnhofsgebäudes nach Plänen im Österreichischen Staatsarchiv; AT-OeStA/AVA Verkehr Reg.v.EG SBG A 107.58; <https://www.archivinformationssystem.at/detail.aspx?ID=1889163>; abgerufen am 12. Oktober 2023 14
- Abbildung 5:** Ansicht des gekrümmten Viaduktes bei Stübing aus: DEMARTEAU A.; Statistisch=topographische und technische Notizen über die k.k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Graz in Steiermark, Wien; 15
- Abbildung 6:** Ansicht des Schlosses Stübing aus REICHERT C.: Einst und Jetzt: Album, Steiermarks sämtliche interessante Schlösser, Burgruinen, Städte, Märkte, Kirchen und Klöster; Graz 1863 18
- Abbildung 7:** Schloss Stübing – Winterlandschaft. Vor der Erweiterung; Ansichtskarte wohl um 1890 20
- Abbildung 8:** Auszug aus einem Eilfrachtbrief für Graf Pálffy-Daun von Görz nach Stübing für den Transport von Effekten (Koffer) und einem Klavier! 21
- Abbildung 9:** Ansichtskarte um 1900, Bahnhofsgelände mit Villa Hervay (ehem. Stübingwirt) im Zentrum. Der Bahnhof befindet sich im linken Bildteil. Die Realität des Dr. Heilsberg in der Bildmitte unten, direkt am steinernen Bahnviadukt über den Stübingbach. Am rechten Bildrand ist die Murfähre nach Friesach zu sehen. 22

Abbildung 10: Hofzug in Pula 1899.jpg, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Hozug in_Pula_1899.jpg&oldid=828330030 ; abgerufen am 31.12.2023	26
Abbildung 11: Stübing südlich der Bahnstation mit Warenmagazin (links) und Güterwaggon sowie Bahnwächterhaus vor dem Viadukt. Im Vordergrund sind zahlreiche Obstbäume zu sehen. (Blickrichtung Süden). Ausschnitt aus einer Ansichtskarte um 1900.	30
Abbildung 12: Ausschnitt einer Ansichtskarte des Bahnhofsbereiches von Stübing mit Blick Richtung Norden um 1919.	32
Abbildung 13: Ansichtskarte des Schlosses Stübing, wohl um 1900	34
Abbildung 14: Ansichtskarte (Mehrbildkarte) mit Schloss, Bahnhof und Gasthaus vor 1900	34
Abbildung 15: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Station Stübing von der Bahnlinie aus gesehen. Datierung unbek.	35
Abbildung 16: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Station Stübing von der Straßenseite aus gesehen mit Kiosk. Datierung unbek.	35
Abbildung 17: Ausschnitt aus einer Ansichtskarte, Luftbild von Stübing mit Bahnstation im Mittelpunkt. Der Bau des SOS Kinderdorfes (Familienhäuser im Schlosspark) hat schon begonnen, um 1963.	36

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stationen der Südbahn von Mürzzuschlag bis Graz	12
---	----

Literaturverzeichnis

ARTL-GÜRTLICH-ZENZ Hrsg., Mit Volldampf in den Süden – 150 Jahre Südbahn Wien Triest, 2.Auflage, Wien 2008

BEER S. & KARNER S., Der Krieg aus der Luft: Kärnten und Steiermark 1941-1945, Weishaupt, Kärnten 1992

DEMARTEAU A.; Statistisch=topographische und technische Notizen über die k.k. Staatseisenbahnstrecke von Mürz-zuschlag bis Graz in Steiermark, Wien 1844

DIETRICH H., Die Südbahn und ihre Vorläufer, Wien 1994

DULTINGER J., Die Erzherzog Johann-Bahn, Innsbruck 1985

FUCHS G.: Jungsteinzeitliche Oberflächenfunde (Geröllfragm., prähistorische Keramik, Fragm. von Hüttenlehm) im Bereich eines neolithischen Siedlungsplatzes in Kleinstübing. Lit.: FÖ 38, 1999

GASPARITZ A.: Deutsch-Feistritz und Peggau mit den nächsten Burgen - Geschichtlich dargestellt; Graz 1890

HISTORISCHES ORTSLEXIKON, Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte STEIERMARK, 1. Teil Graz (Stadt), Bruck-Mürzzuschlag, Deutschlandsberg, Graz-Umgebung, Hartberg-Fürstenfeld, Leibnitz

JANISCH J. A., Topographisch-statistisches Lexikon von Steiermark, mit historischen Notizen und Anmerkungen, Band 3; Graz 1885

KUNZFELD A., Der vergessene Bergbau von Großstübing, Abschlussarbeit MUSIS, 2022

MANDL A., Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen, Triest 1856

MARKTGEMEINDE PEGGAU Hrsg., Geschichte von Peggau; Zweiter Teil, Peggau 2017

MENGHIN/PITTIONI, Wiener Prähistorische Zeitschrift, 32. Jahrgang, Wien 1936

SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz-Buch, Band 2 - Vergangenheit; 2014

SCHMIDT-HÖGL W. & PÖTSCHER J., Deutschfeistritz-Buch, Band 3 - Gegenwart, 2014

SCHMUTZ K., Historisch Topographisches Lexicon von Steyermark, Band 4; Graz 1823

STLB (Steiermärkische Landesbahnen) Hrsg., Das Buch der Übelbacherbahn, Graz
1994

REICHERT C., Einst und Jetzt: Album, Steiermarks sämtliche interessante Schlösser,
Burgruinen, Städte, Märkte, Kirchen und Klöster; Graz 1863

WEBER E., Die römischen Inschriften der Steiermark, Graz 1969

ZAHN J., Urkundenbuch des Herzogtums Steiermark, Graz 1875