50 Jahre elektrische Bahn Mixnitz—St. Erhard

Von Adalbert Sikora †

In der Nacht vom 7. auf den 8. Oktober 1963 ist im Alter von 83 Jahren Adalbert Sikora an einem Herzleiden plötzlich verschieden. Obwohl seine Lebensverhältnisse denkbar kümmerlich waren, hat er seinen wissenschaftlichen und bescheidenen finanziellen Nachlaß dem Historischen Verein testamentarisch vermacht. Er ist ein leuchtendes Beispiel. Er hat diese wichtige heimatliche Institution besonders geschätzt und war bemüht, sie mit seinen schwachen Mitteln zu unterstützen. Er weilte in seinen jüngeren Jahren in Innsbruck, wo er sich als Journalist fortbrachte, und schon damals einige bemerkenswerte volkskundliche Studien schrieb. Um 1930 kehrte er in seine Heimatstadt Graz zurück, wo er als Sohn eines hohen Beamten geboren worden war. Die meisten Arbeiten widmete er der Vergangenheit seiner Vaterstadt. Seine Erstlingsarbeiten über das Erzherzog-Johann-Denkmal und das Haus der Grafen Kollonitsch in der Schmiedgasse erschienen 1932 und 1933 in den Blättern für Heimatkunde. Seine Hauptarbeit war die Geschichte des Rittergeschlechtes der Herren von Graben (Zeitschr. d. Histor. Ver., 51. Jg., 1960, S. 43—98). Im Zusammenhang damit erschienen kurze Aufsätze über Altgrabenhofen, den Burgfried Grabenhofen und den Rindtscheidhof in der Grabenstraße zwischen 1956 und 1960 in den Blättern für Heimatkunde. Ihn beschäftigte auch der Rosenhain, in dessen Altersheim er zuletzt wohnte. Die Abhandlungen über den Rosenhain und die älteste Wasserleitung in Graz kamen 1954 und 1956 heraus. In der Beilage zur Grazer Tagespost, die als „Neue Chronik zur Geschichte und Volkskunde der innerösterreichischen Alpenländer“ erschien, hat er an den Heften 60, 63 und 68 wiederholt mitgearbeitet. Er hat sich besonders intensiv mit den Grundbüchern beschäftigt. Von ihm stammen die ausführlichen Auswertungen über die Gültenbewegung 1516 bis 1785, die, nach Landesvierteln geordnet, maschinenschriftlich in fünf Bänden als Behelfe im Steiermärkischen Landesarchiv hinterlegt sind. Sikora hat sich selbst als Heimatforscher bezeichnet. Er hat diesen Namen mit Recht geführt. Von seiner Hand rühren noch viele Arbeiten her, die er im Auftrage von Privatleuten ausgeführt hat. Diese Arbeiten hatten meist genealogischen Inhalt. F. Popelka

Am 11. September 1913, also vor 50 Jahren, wurde die Lokalbahn Mixnitz—St. Erhard in feierlicher Weise unter freudiger Teilnahme der Bevölkerung des Breitenauer Tales eröffnet, die ihre Häuser und die Haltestellen mit Blumengewinden und Flaggen geschmückt hatte. Welche Bedeutung diesem neuen steirischen Verkehrsmittel beigemessen wurde, zeigte die Anwesenheit des Statthalters, des Landeshauptmannes unter den vielen Ehrengästen und Vertretern der Behörden aus Graz und Wien.

Diesem Jubiläum sei ein kurzer Rückblick auf die Entstehung dieser Bahn und ihrer weiteren Schicksale gewidmet.

Von welcher Seite die Anregung zum Bahnbau gegeben wurde, war nicht feststellbar, obwohl man den in St. Erhard etablierten Filialbetrieb der Veitscher Magnesitwerke AG und die Forstbetriebe Mayr-Melnhof und der ehemaligen Schaffer-Werke als besondere Interessenten hätte vermuten können. Am 21. September 1911 trat eine G. m. b. H., Elektrizitätswerk Mixnitz, an die Öffentlichkeit, die vom Besitzer des Gutes (früher Herrschaft) Pernegg, Alfred Josef George Lippitt, dessen im Herbst 1909 erworbene Konzession zur Errichtung einer Wasserwerksanlage im Roßgraben (richtig wäre der ursprüngliche Name Raßgraben) um 10.000 Kronen erwarb, und zwar zur Errichtung einer Holzschleiferei und „zum Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu führenden Kleinbahn in die Breitenau“.¹ Gesellschafter waren (nach dem Gewereregister des Kreisgerichtes Leoben) die Herren Allard Yserstitz und Leopold Stramitzer, Gutsbesitzer in Rötelstein, und Max und Ernst Mayer, Kaufleute in Graz. Sie ließen am 31. Mai 1911 ihre Firma unter dem Namen „Elektrizitätswerk Mixnitz Yserstitz-Stramitzer & Co. G. m. b. H.“ registrieren.

Der Pernegger Gutsherr, dem das Gut 1891 von seiner Mutter, Frau Mathilde Lippitt geb. Miller zu Aichholz, geschenkt worden war, zeigte ein lebhafteres Interesse für das beabsichtigte Projekt der Bahn in der Vereinbarung über die Konzessionsabtretung; er machte darin die Zinsfreiheit für den Kaufschillingsrest von 7000 Kronen davon abhängig, daß er längstens 14 Tage nach dem ersten Spatenstich für die Kleinbahn bezahlt werde und „sicherte die Förderung des neuen Werkes nach Möglichkeit und bei der Grundablösung der Gesellschaft oder der etwa zu gründenden Kleinbahn-Gesellschaft ein besonderes Entgegenkommen für die zur Trasse notwendigen Grundstücke entfallenden Preise“ zu.² Die beiden Repräsentanten der Gesellschaft legten am 19. Juli 1911 das Bahnprojekt dem Eisenbahnministerium vor, nachdem sie schon am 30. Jänner 1908 von Oswald Lassig, Fabriks- und Sägewerksbesitzer in Blumau (Oststeiermark), dessen Mühle in der Steuergemeinde Mixnitz, EZ. 36, um 14.000 Kronen gekauft hatten, um sie zu einem Elektrizitätswerk umzugestalten,³ was am 23. August 1911 vom Gemeindeamt Pernegg als durchgeführt bestätigt wurde.⁴ Auch die Verhandlungen mit der Südbahn-Gesellschaft wegen des Anschlusses an ihre Station Mixnitz nahmen einen

günstigen Verlauf, nachdem das Eisenbahnministerium das Projekt am 19. Juli 1911 grundsätzlich genehmigt und für 26. bis 28. September die Stationskommission und politische Begehung festgesetzt hatte. Bei der an diesen Tagen durchgeführten Kommission über die ganze 10.531 Meter lange Strecke wurde u. a. festgestellt, daß gegen die Enteignung der notwendigen Grundstücksteile weder dem Gegenstand noch dem Umfang nach Einwendungen erhoben wurden und durch die Bahnanlagen, Brücken und Durchlässe die bestehenden wasserrechtlichen Verhältnisse nicht nachteilig beeinflußt werden. Das ursprüngliche Projekt wurde bei dieser Gelegenheit verschiedentlich verbessert und ergänzt und fand in dieser Form die Zustimmung der anwesenden Interessenten, die fast durchwegs auch für den Personenverkehr eintraten.

Der Gutsbesitzer Lippitt verlangte die Herstellung der Rampen in der Weise, daß die bisherigen Verkehrsverhältnisse nicht verschlechtert würden, beanspruchte Ersatzleistung für Wirtschaftsbehinderungen und verlangte ebenso wie die Mayr-Melnhofsche und Paula Sattlersche (Schaffer-Werke) Forstverwaltung Sicherheitsvorkehrungen bei notwendigen Schlägerungen durch die Bahnverwaltung. Die Veitscher Magnesitwerke, die gegen die Anlage der Bahn keine Einwendungen machten, sondern die Durchführung des Projektes „mit Freuden begrüßten“, stellten nur die Bedingung, daß sie durch die Gleisanlage in ihrem Betrieb keine Einschränkungen erleiden. Der Bezirksausschuß Bruck trat nur für die Interessen der Breitenauer Bezirksstraße ein, und der Vertreter des Landesausschusses wies auf die starke und hohe Kosten verursachende Inanspruchnahme der Bezirksstraße durch die Lastfahren hin und sagte, daß durch die Bahn nicht nur diesen Übelständen abgeholfen, sondern auch sowohl die Produktion der Magnesitwerke gehoben als auch der Holzhandel bedeutend gesteigert werden würde; er regte auch die Bahnpostbeförderung an. Die Konzessionäre erklärten sich mit den gewünschten Abänderungen einverstanden und bemerkten, daß die Anschlußverhandlungen mit der Südbahn-Gesellschaft bisher günstig verlaufen seien.

So glücklich die Entwicklung der Unternehmung nach diesen Kommissionsergebnissen auch erschien, muß es doch bald auch irgendwelche Schwierigkeiten gegeben haben; denn bald darauf traten Yserstitz und Stramitzer „sämtliche in Ansehung des Zustandekommens des Projektes erworbenen Rechte an die Bauunternehmung E. Czezowiczka & Sohn in Wien“ ab, die sodann stets als Konzessionär für die Bahn in Erscheinung trat und auch tatsächlich den Bahnbau bis zu seiner Vollendung durchführte. Nach einer dem Kommissionsprotokoll vom 20. August 1912 beigefügten Information gab es damals ein vorbereitendes Komitee für den Bahnbau, dessen Mitglieder aber nicht genannt sind und als dessen Disponent Leopold Stramitzer auftrat und mit der Besitzerin Frau Gutjar in Mautstadt über eine Grundabtretung verhandelte.

Das von Yserstitz und Stramitzer gegründete Elektrizitätswerk, das den Strom für die Bahn zu liefern hatte, kam im Frühjahr 1914, also als die Bahn bereits den Verkehr aufgenommen hatte, in Liquidation, und am 17. November 1917 wurde der im Herbst 1914 eröffnete Konkurs über das Vermögen der Herren Yserstitz und Stramitzer beendet.⁵ Was zu diesem Mißgeschick geführt haben mag, dürfte wohl hauptsächlich in den Finanzaktionen der beiden seine Ursache gehabt haben. Das Elektrizitätswerk wurde 1915 von der Firma Max und Josef Reisner erstanden, noch im gleichen Jahre von den Ingenieuren Jacob Tobell und Eugen Gibian gekauft und ging dann am 7. November 1917 an die Gesellschaft für elektrische Industrie in Wien über,⁶ 1925 an die Elin AG,⁷ und ist seit 22. September 1938 im Besitz der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-AG (STEWEG), die 1921 gegründet worden war.

Diese Schicksale des Elektrizitätswerkes hatten aber glücklicherweise auf die weitere Entwicklung des Bahnprojektes keinen ungünstigen Einfluß, welche von dem neuen Bahnkonzessionär, der Bauunternehmung E. Czezowiczka & Sohn, in tatkräftiger Weise „und ohne irgendeine staatliche oder landschaftliche Subvention“ durchgeführt wurde. Am 20. August 1912 fand die schon erwähnte Stationskommission und politische Begehung des Anschlußprojektes an die Station Mixnitz der Südbahn statt, die in allen Punkten befriedigend ausfiel,⁸ am 29. Mai 1913 die politische Begehung der nachträglich vorgelegten Varianten, die ebenfalls genehmigt werden konnten, so daß am 19. September 1913 die endgültige Konzession erteilt wurde.⁹ Die Konzessionsbedingungen sind im Verordnungsblatt für Eisenbahn und Schifffahrt vom 4. Oktober 1913, Nr. 113, veröffentlicht worden. Die technisch-polizeiliche Überprüfung fand am 6. September 1913 statt, worauf der definitive Betriebskonsens erteilt wurde, so daß wenige Tage darauf die schon erwähnte feierliche Eröffnung der Lokalbahn Mixnitz—St. Erhard erfolgen konnte. In Ergänzung der Kollaudierung vom 8. und 9. Juni 1914 fand noch die Kollaudierung der elektrischen Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel statt, aus deren Protokoll folgende Einzelheiten zu entnehmen sind: Der Bahnbetrieb erfolgt mit Gleichstrom von 750 Volt mit Oberleitung für Bügelstromabnehmerbetrieb und mit Schienenrückleitung; der Strom wird vom Elektrizitätswerk Mixnitz bis zur Endstation St. Erhard durch verlegte Gleichstromkabel geleitet; die ausschließlich für gewerbliche Zwecke bestimmte Drehstrom-Hochspannungsleitung wurde erst nach Erteilung eines besonderen Konsenses unter Spannung gesetzt. Sehr wertvoll sind die ausführlichen Angaben über die Fahrbetriebsmittel: zwei zweiachsige Lokomotiven „Breitenau“ und „Hochlantsch“, die letztere als Reserve, geliefert von der AEG-Union Elektrizitätsgesellschaft (Gewicht 15 Tonnen); zwei zweiachsige Personenanhängewagen von der Ringhoffer Werk AG in Prag und zwei ebensolche (von denen eine kein Dienstabteil hat)

verschiedener Serien mit Handbremse und elektrischer Beleuchtung und Heizung. Sehr umfangreich war der Bestand an Güterwagen: zwölf offene dreiachsige Güterwagen von der Firma Orenstein & Koppel, zwei Wagen für Tragkraft von 10.500 Kilo der Firma Roessemann & Kühnemann in Prag, drei kleine Bahnwagen, einer mit einem Montagegerüst und ein eiserner, vor die Lokomotive zu spannender Schneepflug; zwei zweiachsige gedeckte Güterwagen befanden sich noch in der Grazer Waggonfabrik zu einer Rekonstruktion. Mit Ausnahme der beiden Langholzwagen waren alle Fahrbetriebsmittel mit automatischer Vakuumbremse ausgestattet.

Die für den Bahnbau in Anspruch genommenen Grundstücksteile sind merkwürdigerweise erst im Laufe des Jahres 1914 durch Kaufverträge rechtlich festgelegt und in den Grundbüchern der Steuergemeinden Mixnitz, Pernegg, Raßgraben und Erhardstraße rechtskräftig eingetragen worden. Sie liegen größtenteils entlang des Breitenauerbaches und der Bezirksstraße, die mehrmals durch die Trasse überquert werden. Die Grundabtretungen scheinen durchwegs glatt vor sich gegangen zu sein, was die Freudenbezeugungen der Bevölkerung bei der Eröffnungsfahrt auch als aufrichtig erscheinen läßt. Natürlich wurden auch verschiedentlich besondere Wünsche vorgebracht, so z. B. Entschädigungen für Wirtschafterschwernisse und für den Bahnbau geopfert Obstbäume. Die größeren Waldbesitzer verlangten zur Verhütung von Unfällen bei Schlägerungen in angrenzenden Waldteilen die Aufstellung von Bahnorganen als Wächter, wenn Schlägerungen vorher der Bahnverwaltung angezeigt würden. Die Trassenführung erforderte auch mehrfache Brückenbauten, zahlreiche Herstellungen von Durchlässen und Weg- und Verladerrampen. Auf Ersuchen der Bevölkerung, die auch die Einführung des Personenverkehrs gewünscht hatte, wurden einige Haltestellen in das Projekt aufgenommen. Die als Konzessionärin wirkende Bauunternehmung ging auf diese Wünsche fast in allen Fällen bereitwillig ein. Mit der Magnesit-Industrie- und Bergbau-AG kam es auch einmal zu Meinungsverschiedenheiten, die aber am 1. September 1913 durch einen Vergleich bereinigt wurden; die „Mibag“ hatte nämlich auch eine Parzelle zum Bahnbau abgetreten, auf welcher sie das Recht zur Magnesitgewinnung hatte. Man einigte sich dahin, daß sie auf dem für die Bahn notwendigen Parzellenteil auf dieses Recht verzichtete und die Bahn andererseits das Recht auf den übrigen Teil, der Eigentum der „Mibag“ blieb, anerkannte und ihr 5000 Kronen zum Begleich aller ihrer Ansprüche bezahlte; außerdem gewährte ihr die Baufirma zur Bewirtschaftung des ihr verbliebenen Grundstücksteiles die unentgeltliche Zufahrt über den zu Bahnzwecken abgetretenen Teil sowie die Errichtung und die Instandhaltung einer Drahtseilbahn. „Sollten die Behörden“, heißt es schließlich in dem Vergleich, „ausschließlich mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahnverkehrs besondere, mit Mehrkosten verbundene Vorkehrungen bei der Gewinn-

nung von Magnesit anordnen“, erklärt sich die Baufirma zur Tragung von zwei Dritteln derselben bereit; die „Mibag“ war einverstanden, daß ihr die Gewinnung von Magnesit unterhalb des Bahnkörpers nicht gestattet sein soll.

Es war nun alles in Ordnung gekommen, so daß die feierliche Eröffnung der Lokalbahn Mixnitz—St. Erhard vor sich gehen konnte. Im festlich geschmückten Bahnhof Mixnitz erwartete der ebenfalls geschmückte Zug mit der „Hochlantsch“ an der Spitze die zahlreichen Ehrengäste, die dann in jeder Haltestelle feierlich begrüßt wurden. Unter Böllerschüssen und Musikklangen fuhr der Eröffnungszug in der Endstation St. Erhard ein. Nach den Begrüßungen besichtigten die Festgäste das einfach, aber geschmackvoll und zweckmäßig ausgestattete Stationsgebäude, das außer den Amtsräumen und der Wohnung des Stationsleiters eine kleine Restauration enthält; viele Gäste unternahmen einen Rundgang durch das Magnesitwerk unter Führung seines Direktors Wagner, und dann versammelten sie sich in der mit Reisig und Fahnen geschmückten Bahnremise zur Festtafel, bei der eine Reihe von Trinksprüchen gehalten wurde. Der Chef der Bauunternehmung dankte den Behörden für ihre Teilnahme und betonte die nützlichen Auswirkungen jeder neuen Bahnlinie auf die Volkswirtschaft, auf die Hebung der Steuerkraft und auf den Touristenverkehr in dem landschaftlich schönen Tal und seiner romantischen Umgebung. Statthalter Graf Clary-Aldringen gab seiner großen Freude über die Eröffnung der neuen Bahnlinie Ausdruck, die einen neuerlichen Fortschritt in der Entwicklung des schönen Landes bedeute. Er schloß mit dem Wunsche, daß die neue Bahn zu Nutz und Frommen aller Bewohner des herrlichen Tales sich entwickeln möge. Im ähnlichen Sinne sprach auch Landeshauptmann Graf Attems; Bürgermeister Doktor Fleischhacker widmete der Entwicklung der Magnesitwerke zu einer Firma mit Weltruf und der Erschließung des Gebietes für die Touristik warme Worte. Nachdem noch der Handelskammerpräsident Kloiber die Vorteile der Bahn für Industrie und Handel hervorgehoben und Baurat Czezowiczka allen Behörden und Personen, die den Bau gefördert hatten, gedankt hatte, trat ein Teil der Gäste die Rückfahrt an, während die anderen den Nachmittag zum Genuß der Landschaft benützten.

Diesem Festakt folgten mehrere Jahre ruhiger Entwicklung, in denen nur verschiedene Verbesserungen an den Bahnanlagen vorgenommen wurden. So ergab sich die Notwendigkeit einer Gleisverlegung von km 9,776 bis 10,146 (in St. Erhard) und eine kleine Abänderung in der Steuergemeinde Mixnitz, die einige neue Grundablösungen bzw. Grundtausche erforderlich machten.

Wer die Betriebsführung der neuen Bahn von Anfang an übernommen hatte, ließ sich nicht einwandfrei feststellen, da darüber nur einige voneinander abweichende Angaben vorliegen. Im Kollaudierungsprotokoll

vom 9. Juni 1914 heißt es, „der Betrieb wird von der kk. priv. Südbahn-Gesellschaft geführt“; sicher aber ist, daß der Betrieb erst im Jahre 1929 von den Steiermärkischen Landesbahnen übernommen wurde und von ihnen bis jetzt geführt wird.

Ganz glatt verlief der Bahnbetrieb innerhalb dieser 50 Jahre nicht. Das Wetter dürfte wohl so manchemal schon mehr oder weniger große Schäden angerichtet haben, die aber bald und nur mit geringen Mitteln gutgemacht werden konnten. Schlimm aber war es im Sommer 1958. Über diese Unwetterkatastrophe sei hier auszugsweise der Bericht des Landesbahn-Bauinspektors Dipl.-Ing. Max Pototschan in der „Österr. Ingenieur-Zeitschrift“ als sachverständigen Augenzeugen wiedergegeben: Am 12. August 1958 ließen mehrstündige wolkenbruchartige Regengüsse im ganzen Tal der Breitenau sowie im Bereich des Mur- und Mürztales zwischen Mixnitz und Kindberg alle Wasserläufe zu wildfließenden Gewässern werden, die in den Abendstunden dieses Tages schwerste Schäden an Besitz, Behausungen, Wiesen, Wäldern, Wegen und Eisenbahnen verursachten... Ganz besonders schwer wurde aber die im Betrieb der Steiermärkischen Landesbahnen stehende Lokalbahn Mixnitz—St. Erhard betroffen... Trotz Aufbietung aller Hilfsmittel konnte der Betrieb erst nach fast zwei Monaten wieder aufgenommen werden. Als die Wiesen und Wälder an den Hängen die aus den Wolken herabstürzenden Wassermassen nicht mehr aufnehmen konnten — binnen zwölf Stunden hatte die Regenhöhe 640 Millimeter erreicht, bei einer Stundenhöchstmenge von 110 Millimeter —, entstanden auch an den Wiesen Einrisse, steilere Waldteile fuhren stehend ab, und die wildtobenden Fluten des Breitenauer Baches, vermengt mit Erde, Geröll, Holzstämmen und Bäumen, traten mit großer Gewalt aus den Ufern, um, wie letztmals 1867, vom ganzen Tal Besitz zu ergreifen. Bei Bahnkilometer 6,4, den alten Hammerhäusern, stand dem Bach ein vorspringender Fels im Wege; dort staute er sich und stürzte sich mit seinem ganzen Gewicht auf die Bahn, den gerade nach St. Erhard fahrenden Abendzug zum Anhalten zwingend. Als das Wasser immer höher stieg, schon die Trittstufen der Wagen erreichte und immer mehr Holz mitführte, sah sich die Zugmannschaft verpflichtet, Frauen und Kinder aus dem gänzlich eingeschlossenen Zug in Sicherheit zu bringen, um schließlich selbst, nach Überflutung der Wagenfußböden, den Zug zu verlassen. Der Standort des Zuges war aber doch so günstig, daß in der folgenden Nacht nach Unterspülung des Gleises nur die letzten zwei, glücklicherweise leeren offenen Güterwagen vom Geröll überflutet wurden. Auch andernorts wurden abgestellte Güterwagen von den tobenden Wassermassen überflutet und zum Teil im Geröll vergraben, zum Teil aber auch fortgeschwemmt und zerstört... Am nächsten Tag trafen die alarmierten Feuerwehren und Heeresseinheiten ein. Vom Katastrophenbüro der Landesregierung wurden die not-

wendigen Hilfs- und Organisationsmaßnahmen getroffen und die Zusammenarbeit der für den Wiederaufbau von Straßen, Bahn und zahlreichen zerstörten Güterwagen sowie der für die Wiederinstandsetzung der Bäche und Wildbachläufe zuständigen Stellen eingeleitet. Das notwendigste war zunächst die Versorgung der in den Gräben von der Außenwelt vollkommen abgeschlossenen Bevölkerung. Ein Hubschrauber des Bundesheeres gab die erste Übersicht über das Ausmaß der Katastrophe... An manchen Stellen gelang es nicht einmal sogleich, den ehemaligen Verlauf von Bach, Straße und Bahn festzustellen. Manchenorts, z. B. bei den Bahnhöfen Schaffer-Werke und St. Jakob vor den durch die Flut verschobenen Bahnbrücken, war die ganze Breite des Tales von einer undurchdringlichen Masse von Geröll, Felsbrocken, Wurzelstöcken und aufgetürmten und ineinander verfilzten Bäumen meterhoch erfüllt. Es waren nicht nur mehrere Tausend Festmeter zum Transport gelagerter Baumstämme weggeschwemmt worden, sondern auch lebende Bäume, die das Chaos noch undurchdringlicher machten. Von der rund 11 Kilometer langen Bahnstrecke waren 3,6 Kilometer vollkommen verschwunden und ebensoviel schwer beschädigt. Die Stromversorgung der Bahn und des Magnesitwerkes war unterbrochen, da das Hochwasser viele Maste der 20.000-Volt-Leitung weggeschwemmt hatte. — Am 20. September rollte der erste Zug, geführt von einer Diesel-Lokomotive der Steiermärkischen Landesbahnen, mit einer Magnesitsendung nach Mixnitz. Aber zwei Tage später gab es nochmals Hochwasser mit ähnlich schweren Schäden. Erst am 3. Oktober konnte der Verkehr endgültig wieder aufgenommen werden, und am 7. November wurde endlich auch der elektrische Betrieb wieder aufgenommen.¹⁰

Anmerkungen:

¹ Statthalterei-Akten, Zl. 38.169/1912, und Akten der Steierm. Landesbahnen. — ² Statthalterei-Akten 1912, Zl. 20.662, 38.169. — ³ BG. Bruck, Grundb. Urkunden, Zl. 74/1908. — ⁴ BG. Bruck, Grundb. Mixnitz I, S. 545. — ⁵ Kreisger. Leoben, Register der Einzel Firmen, A. III/57. — ⁶ BG. Bruck, Grundb. Mixnitz I, S. 545. — ⁷ BH. Bruck, Gewerbe-register. — ⁸ Statthalterei-Akten, Zl. 38.169/1912. — ⁹ RGBL. Nr. 209. — ¹⁰ Über die in diesem Bericht erwähnte Unwetterkatastrophe von 1867 sind keine ausführlichen Berichte vorhanden. Aus grundbücherlichen Eintragungen ergibt sich, daß auch 1959 verschiedene Grundablösungen notwendig geworden waren, die wahrscheinlich mit oben geschildertem Unwetter zusammenhängen.