

## 100 Jahre Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld

Von Gernot Fournier

Zu Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde die Bedeutung und Förderung des Eisenbahnwesens in zunehmendem Maße in Sitzungen des Steiermärkischen Landtags erörtert. In der Session am 6. Juli 1882 wurde beschlossen, ein Eisenbahn-Landes-Comité einzuberufen.<sup>1</sup> Es sollte sich mit der systematischen Förderung der Errichtung von Lokalbahnen beschäftigen.

Der Landesausschuß berief daraufhin dieses Komitee ein.<sup>2</sup> Der Gemeinderat Graz delegierte die Herren Carl Reuter und Professor Winter, die Landwirtschaftsgesellschaft die Herren Max Baron Washington und Dr. J. A. Heilsberg und der Gewerbeverein die Herren J. Flohr und E. Früchtl.<sup>3</sup> Außerdem waren noch folgende Herren eingeladen, in das Komitee einzutreten: Hans Dettelbach, Dr. Ferdinand Dominkusch, Julius Krepesch, Moriz Fröhlich von Feldau, Ludwig Kranz, Franz Sprung und Carl Stockert. Mit der Leitung der Verhandlungen und Führung der Geschäfte wurde der Landesausschußreferent Dr. A. Wannisch betraut.

In der 13. Sitzung des Steiermärkischen Landtages am 19. Juni 1883 wurde der Bericht dieses Komitees diskutiert.<sup>4</sup> In der Debatte ging es um konkrete Pläne und auch um die allgemeine Bedeutung des Eisenbahnwesens für die Hebung der steirischen Wirtschaft: „Wenn Sie den Begriff Eisenbahn definieren wollen, so werden Sie einfach sagen: was ist eine Eisenbahn? Eine Eisenbahn ist die Anwendung des Dampfes auf das Transportwesen zu Lande. Nun, meine Herren, was bedeutet dies? Das bedeutet, daß die Eisenbahnen weiter nichts als die Vervollkommnung der bestehenden Communicationsmittel, daß die Eisenbahnen weiter nichts als ein Glied in dem großen allgemeinen, wirtschaftlichen Fortschritte sind, das nicht ungestraft übersehen werden kann, welches aber, mit Berücksichtigung aller einschlägigen Interessen entsprechend gepflegt, von unschätzbarem Vortheile ist. Die Eisenbahn ist die Anwendung der Maschine auch auf diesen einen Productionsfactor.“

Freiherr von Berg, der als Berichterstatter des Eisenbahnausschusses sprach, las dann die Anträge vor. Es waren vier Punkte, die nach eingehender Debatte angenommen wurden. Der erste Punkt lautete folgendermaßen: „Es ist eine Pflicht des Landes, die Errichtung von Local-Eisenbahnen (Secundär- und Vicinalbahnen) in Steiermark unter gleichzeitiger entsprechender Betheiligung des Staates und der übrigen Interessenten in ausgiebiger Weise zu fördern.“

Der zweite Punkt betraf die Förderung solcher Projekte, die a) auf Grund genauer Projektvorlagen durchführbar schienen, b) der die Regierung eine entsprechende finanzielle Unterstützung zusicherte und c) an der sich auch die

<sup>1</sup> Stenograph. Protokolle über die Sitzungen des Steiermärkischen Landtages, 15. Sitzung am 6. Juli 1882, S. 207.

<sup>2</sup> Stenograph. Protokolle über die Sitzungen des Steiermärkischen Landtages, 3. Sitzung am 31. Mai 1883, S. 14.

<sup>3</sup> Beilagen zu den stenograph. Protokollen des Steierm. Landtages, V. Landtagsperiode, V. Session, Beilage Nr. 14 de 1883.

<sup>4</sup> Stenograph. Protokoll, 13. Sitzung am 19. Juni 1883, S. 93 ff.

übrigen Interessenten (Bezirke, Gemeinden, Privatinteressenten) finanziell beteiligten.

Im dritten Punkt gewährte man dem Ausschuß bis zur nächsten Landtagsitzung einen Zuschuß von 3500 Gulden für Trassierungsarbeiten, und der vierte Punkt beschäftigte sich mit dem Bau der sogenannten Tauernbahn.

Zunächst standen vier Projekte im Gespräch. Das Projekt Sauerbrunn-Anschluß an die Südbahn, Spielfeld—Radkersburg, Fehring—Fürstenfeld und der Anschluß Murau—Rudolfsbahn. Das Projekt der Linie Sauerbrunn—Pölschach war am weitesten fortgeschritten. Es lag ein Trassenplan vor, der jedoch als zu ungünstig gewählt erachtet wurde. Das zweite Projekt, die Linie Spielfeld—Radkersburg (Anschluß an die Südbahn) wurde zwar als wichtig anerkannt, doch lagen noch keine konkreten Beschlüsse darüber vor.<sup>5</sup> Für das dritte Projekt Fehring—Fürstenfeld war man bereits gewillt, vom Tage der Eröffnung an durch zehn aufeinanderfolgende Jahre einen Subventionsbeitrag von jährlich 3000 Gulden aus dem Landesfonds zu beantragen. Das vierte Projekt war erst im Entstehen, konnte also noch nicht behandelt werden.

Somit konnte wohl allein das Projekt der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld als realisierbar betrachtet werden. Sie war zugleich auch als Teilstück des Projekts einer Verbindung von Wien nach der Steiermark gedacht, die den Anschluß an die bereits bestehende „Ungarische Westbahn“ hergestellt hätte.

Die Anfänge der Bahn Fehring—Fürstenfeld reichen in das Jahr 1882 zurück.<sup>6</sup> Am 3. April 1882 erbittet der Bezirksausschuß im Verein mit der Stadtgemeinde Fürstenfeld die Genehmigung, die technischen Vorarbeiten für den Bau einer „Lokomotiv-Eisenbahn“ von Fürstenfeld bis zur ungarischen Westbahn mit dem Anschluß an die Station Feldbach oder Fehring durchführen zu können. Laut Erlaß des Handelsministeriums vom 6. Juni 1882, Zl. 11283, wird die Bewilligung zu den Arbeiten auf die Dauer von sechs Monaten erteilt. Das Ministerium stützte sich dabei auf das Eisenbahn-Concessions-Gesetz vom 14. September 1854, RGBl. 238, die Verordnungen des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, RGBl. 19, und vom 29. Mai 1880, RGBl. 57, und auf das Gesetz betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen vom 18. Februar 1878, RGBl. 30. Damit hatten die „Concessionaere“, die nicht namentlich angeführt werden, das Recht erhalten, die technischen Vorarbeiten durchzuführen. Sie durften fremde Grundstücke betreten, um ihre Arbeiten vornehmen zu können.

Schon bald will man auch mit Trassierungsarbeiten beginnen. Zunächst wird als Zeitraum der 26. Mai bis 15. August ins Auge gefaßt, dann aber auf den Zeitraum vom 10. Juli bis zum 15. September verschoben. Ein entsprechendes Ansuchen wird vom Bezirksausschuß bei der Statthalterei in Graz eingereicht.

<sup>5</sup> Die Linie Spielfeld—Radkersburg wurde schließlich nach etwa einem Dezennium der Vorarbeiten am Sonntag, dem 12. Juli, feierlich eröffnet und am Dienstag, dem 14. Juli 1885, dem Verkehr übergeben. Dem Projekt hatte der Steiermärkische Landtag am 21. Juni 1883 durch Gewährung einer Subvention die Verwirklichung ermöglicht. Die Strecke ist 30,38 km lang, normalspurig und hat fünf Zwischenstationen, von denen Mureck die wichtigste ist. Für diese Bahn war der Südbahngesellschaft am 2. Juni 1884 die Konzession verliehen worden, die politische Begehung der Trasse hatte in der Zeit vom 2. bis 7. September 1884 und der Baubeginn am 15. September stattgefunden.

<sup>6</sup> StLA, Statthalterei 72-9641/1882.

Als technische Berater sollten Beamte und Ingenieure der Eisenbahn-Section Feldbach unter der Leitung des Sections-Ingenieurs Alfred Herbig teilnehmen. Zum ersten Mal erfahren wir aus den Schriftstücken die Namen der Mitglieder des in Graz gebildeten Komitees. Es waren Hans Dettelbach, Ludwig Kranz und Julius Krepesch als Vertreter der Kaufleute und Industriellen, Dr. Alois Högelsberger als Vertreter des Bezirksausschusses Fehring, Josef Sutter als Vertreter der Stadtgemeinde und der Bezirksvertretung Fürstenfeld, Ernst Geutebrück, Präsident der steiermärkischen Escomptebank, und Alois Hirth, Vertreter des Gemeinderates von Graz. Die drei Erstgenannten sind uns bereits als Mitglieder des Eisenbahn-Landes-Comitees bekannt.

Dieses Komitee reicht am 31. August 1882 eine Petition zwecks finanzieller Unterstützung ein. Sie wird von der Statthalterei in Graz befürwortet und an das Handelsministerium weitergeleitet.

Gleichzeitig reichen auch die Handels- und Gewerbekammer in Graz, die Stadtgemeinden Graz und Fürstenfeld und die Marktgemeinde Fehring Petitionen ein. Das Handelsministerium antwortet am 30. Oktober 1882, Zl. 29146, daß zur Zeit keine staatliche Finanzierung des Projekts möglich sei. Wenn man die Bahn allerdings als Lokalbahn führen könne, wäre es möglich, daß das Ministerium sich beteilige. Zusätzlich rät das Ministerium, eine Aktiengesellschaft zu gründen.

Die Arbeiten sind in der Zwischenzeit so weit fortgeschritten, daß das Trassenprojekt bereits zur Begutachtung an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen gesendet wird. Nach der Genehmigung wird eine Trassenrevision zwecks Überprüfung anberaumt. Als Termin ist der 14. Dezember 1882 in Aussicht genommen, und diesbezügliche Kundmachungen werden an alle in Betracht kommenden Institutionen ausgesendet.<sup>7</sup> Seitens der Statthalterei in Graz werden der Statthaltereirat Julius Seeder als Kommissionsleiter und der Oberbaurat Franz Hochenburger als technischer Beirat beigezogen.

Hauptmann Ernst Zoanetti vom Generalkommando in Graz vertritt die Interessen des Reichs-Kriegs-Ministeriums. Die Handels- und Gewerbekammer in Graz entsendet den Gewerken Franz Mosdorfer aus Weiz zur geplanten Kommissionsverhandlung, und die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahn kündigt das Erscheinen ihres Vertreters, des Kommissärs Viktor Kirschbaum, an.

Zur festgesetzten Stunde finden sich alle Mitglieder der Kommission im Bahnhof von Fehring ein. Sie besprechen alle wichtigen Punkte, worunter auch die Rentabilität der Bahn, die Führung der Trasse und die Bereitschaft der Gemeinden, durch deren Gebiet die Trasse gelegt werden soll, zur Sprache kommen. Betroffen sind die Gemeinden Johnsdorf, Weinberg, Hatzendorf, Stang, Tiefenbach, Ödgraben, Tautendorf, Aschbach, Söchau, Hartl und Übersbach. Die Gemeindevertreter sowie die Vertreter der Stadtgemeinde Fürstenfeld und der Marktgemeinde Fehring sind sich einig, daß der Bau der Lokalbahn sehr wohl den Bedürfnissen der südoststeirischen Region entgegenkomme.

<sup>7</sup> Amtsblatt zur Grazer Zeitung, Nr. 276 vom 1. 12. 1882.

Nachdem auch von technischer Seite kaum Einwände erhoben werden, lediglich einige Punkte bedürfen einer geringfügigen Korrektur, steht der Verwirklichung des Projekts kein Hindernis mehr im Wege.

Der Bericht dieser Kommission wird am 16. Dezember 1882, Zl. 21150, an das Handelsministerium in Wien weitergeleitet, welches sich sehr zufrieden über das positive Ergebnis der Verhandlung äußert: Wenn nun noch eine Sicherstellung in bezug auf die Beschaffung des notwendigen Kapitals gegeben wäre, stünde einer Konzessionserteilung nichts entgegen. Der Kaufmann und Fabrikant Julius Krepesch, der zugleich auch Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Graz ist, wird mit dieser schwierigen Aufgabe betraut.

Die Trasse der geplanten Bahn begann am unteren Ende des Stationsplatzes Fehring, berührte die Orte Oberhatzendorf, Untertiefenbach, Tautendorf, Söchau, Hartl, Übersbach und endete mit einem Schleppgleis bei der Tabakfabrik in Fürstenfeld. Im Plan war auch die Verlängerung der Strecke in Richtung Aspangbahn bereits vorgesehen. In den beiden Stationen Hatzendorf—Riegersburg und Söchau—Tautendorf waren je ein Ausweichgleis und Magazin-Stockgleis vorgesehen. Die dritte Haltestelle Übersbach—Hartl war nur für den Personenverkehr eingeplant. Für die beiden Endpunkte waren zusätzliche Gleisanlagen, Lokomotivdreh scheiben und Signalanlagen vorgesehen. Fürstenfeld sollte als wichtigerer Endpunkt ein einstöckiges Aufnahmegebäude, ein Frachtenmagazin mit Laderampe und Kohlenschuppen, ein Wasserstationsgebäude (wie Fehring), eine Remise für drei Lokomotiven mit einem Werkstättenraum für kleinere Reparaturen, ein Wächterhaus und einen Stationsabort erhalten.

Das Jahr 1883 war aber weniger dem Bau als der Finanzierung desselben gewidmet. Aus einem Protokoll, aufgenommen im Handelsministerium am 30. April 1883, geht die Möglichkeit der Finanzierung durch staatliche Stellen hervor. Voraussetzung ist nach wie vor die Sicherstellung des Baus und der notwendigen finanziellen Grundlagen.

Unter der Bedingung, daß die Konzessionswerber den Entwurf einer Konzessionsurkunde unter gestellten Voraussetzungen vollinhaltlich übernehmen, erklärt sich das Ministerium bereit, durch Übernahme von Stammaktien in der Höhe von 425.000 Gulden Ö.W. zu helfen. Diese Hilfe der Regierung knüpft sich jedoch an die Bedingung, daß sich das Land Steiermark bereit erklärt, durch zehn Jahre den Betrag von 3000 Gulden, also insgesamt 30.000 Gulden, zuzuschießen. Das Baukapital wird mit einem Höchstbetrag von 850.000 Gulden festgesetzt. Es soll aus 400.000 Gulden in Prioritätsaktien und 450.000 Gulden in Stammaktien gebildet werden. Etwaige Ersparnisse aus dem Anlagekapital wären zum Zwecke von Erweiterungsbauten und Investitionen einem Reservefonds zuzuführen. Dieser würde bei einer Einlösung der Bahn oder beim Erlöschen der Konzession automatisch an den Staat übergehen. Die zu gründende Aktiengesellschaft wäre genötigt, die Stammaktien aufzubringen, die dann von der Staatsverwaltung zum Teil übernommen werden könnten, wenn die erforderlichen verfassungsmäßigen Gesetze erlassen und die Konzession erteilt werden können. Die Dividende der Prioritätsaktien dürfe 5% nicht überschreiten, und die Stammaktien der Staatsverwaltung müssen die gleichen Rechte erhalten wie die übrigen ausgegebenen Aktien. Die Zahlungen werden nach folgendem Modus erfolgen:

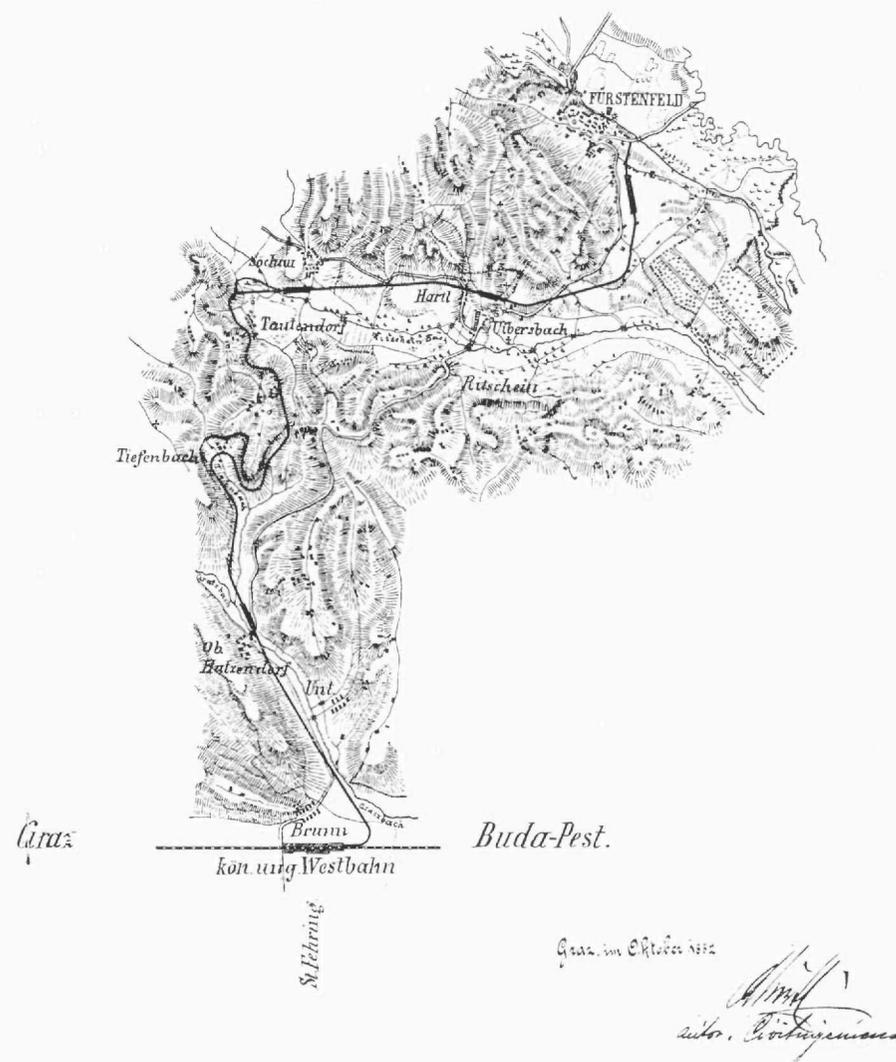
a) nach erfolgter Feststellung einer effektiven Bauleistung von 250.000 Gulden der erste Teilbetrag von 100.000 Gulden, b) nach Vollzug der technisch-polizeilichen Überprüfung der gesamten Bahnstrecke der zweite Teilbetrag von 200.000 Gulden und c) nach erfolgter anstandsloser Kollaudierung der gesamten Strecke der Restbetrag von 125.000 Gulden. Allerdings darf vor Ablauf des Jahres 1884 keine Zahlung von der Staatsverwaltung beansprucht werden.

Um das gesamte Bauvorhaben überwachen zu können, wird die Staatsverwaltung einen Beobachter abstellen, dessen Kosten die Konzessionäre bzw. die Aktiengesellschaft zu tragen habe. Der von der Staatsverwaltung zu bestellende Kommissär müsse das Recht erhalten, sich an der General-Versammlung der Aktiengesellschaft zu beteiligen und die Interessen des Staates und des Landes bei Beschlüssen oder Verfügungen wahrzunehmen. Weiters muß die Staatsverwaltung das Recht erhalten, ein Mitglied des Vorstandes der zu bildenden Aktiengesellschaft zu ernennen. Dieses Mitglied soll die Kontrolle der geleisteten Einzahlungen bis zu ihrer tatsächlichen Verwendung überhaben. Sollte der Staat die Betriebsführung der Bahn übernehmen, wären 50% der Bruttoeinnahmen abzuführen, ausgenommen die Einnahmen würden den Betrag von 40.000 Gulden im Jahr nicht erreichen. In einem solchen Falle wären 45% zu berechnen.

Dieses Protokoll ist gefertigt von Julius Krepesch und Dr. Leopold Link, einem Gerichtsadvokaten aus Graz, von seiten der Konzessionswerber, von Ministerialrat Johann Bayer (in Vertretung des Finanzministeriums), von Ministerialrat Dr. Heinrich Ritter von Wittek (in Vertretung des Handelsministeriums), von Dr. Emil Hardt, Ministerialsekretär und Protokollführer von seiten der Staatsverwaltung.

Diese Auflagen warfen große Probleme für die zukünftigen Aktionäre der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld auf. Zunächst mußte der Steiermärkische Landtag auf die Forderungen der Staatsverwaltung eingehen. Zweitens mußte die Aktiengesellschaft gegründet werden, und drittens war der Bau zu bewerkstelligen. In der 17. Sitzung des Steiermärkischen Landtages vom 12. Juli 1883 wird der Antrag des Eisenbahnausschusses über den Landesauschußbericht (Beilage 14), Antrag III, betreffend die Unterstützung des Baues einer Secundär-Eisenbahn Fehring—Fürstenfeld durch den Berichtstatter, Franz Ritter von Sprung, Werksdirektor in Leoben, eingebracht. Vor allem geht es um die Finanzierung der Linie. Das Baukapital soll folgendermaßen aufgebracht werden: Die Regierung übernimmt, wie bereits ausgeführt, 425.000 Gulden der Stammaktien, so daß noch 25.000 Gulden der Stammaktien und 400.000 Gulden in Prioritäten zu versorgen sind. Die Stadt und der Bezirk Radkersburg übernehmen den Rest der 25.000 Gulden an Stammaktien und zusätzlich 25.000 Gulden der Prioritäten. Offen bleibt noch die Bedingung der Regierung, daß sich das Land Steiermark bereit erklären müsse, zehn Jahre lang den Betrag von 3000 Gulden zu gewähren. Und schließlich bitten die Unternehmer um Abnahme von 50.000 Gulden an Prioritätsaktien, um möglichst rasch mit dem Bau beginnen zu können. Dieser Antrag (Beilage 75) wird ohne Debatte einstimmig angenommen, womit das erste Problem geklärt zu sein scheint.

Im August stellt das Komitee den Antrag, die Genehmigung zu Trassierungsarbeiten zu erhalten. Der Bauunternehmer Wilhelm Rzizek aus Wien soll



Plan für den Bau der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld, 1882

dieses Unternehmen leiten. Am 28. September 1883, Zl. 34680, erteilt das Handelsministerium die Genehmigung, und am 2. Oktober 1883, Zl. 17115, langt die Zustimmung der Statthalterei in Graz ein. Allerdings haben sich in der Zwischenzeit die Verhandlungen mit dem Wiener Bauunternehmer zerschlagen, so daß die Konzessionswerber am 15. Dezember 1883 erneut ansuchen müssen. Die Arbeiten sollen nunmehr vom Grazer Bauunternehmer Moriz Edlen von Feldau geleitet werden. In der Winterzeit kann nicht damit begonnen werden, so daß sich der Beginn wiederum verzögert.

In einem Gesetz vom 8. April 1884 werden die Zugeständnisse und Bedingungen der Regierung festgelegt.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, Jg. 1884, Wien 1884, S. 151 f.

Die nächsten Schritte sind die politische Begehung und die Enteignungsverhandlung. Die Genehmigung dazu liegt bereits vor. Das Handelsministerium stimmt am 21. Mai 1884, Zl. 16650, zu, und die Statthalterei legt folgenden Plan der Kommission fest: Am 23. Juni 1884 soll die politische Begehung nach der Ankunft des Personenzuges aus Graz um 10.10 Uhr in der Station Fehring beginnen. Die Vertreter der KG. Johnsdorf und der KG. Weinberg haben sich einzufinden. Am 24. Juni werden die Verhandlungen mit den Vertretern der KG. Hatzendorf und der KG. Stang, am 25. Juni mit den Vertretern der KG. Tiefenbach und der KG. Ödgraben, am 26. Juni mit den Vertretern der KG. Tautendorf und der KG. Aschbach, am 27. Juni mit den Vertretern der KG. Söchau und Hartl und am 28. Juni mit den Vertretern der KG. Übersbach und der Stadt Fürstenfeld fortgesetzt. Als Leiter der Begehung und der Enteignungsverhandlungen ist wieder Statthaltereirat Julius Seeder vorgesehen, dem als technischer Beirat der Oberbaurat Hochenburger zur Seite stehen wird.

Aus dem gedruckten Protokoll kann man das Ergebnis der Verhandlungen genau verfolgen. Gegen das Projekt war weder mündlich noch schriftlich Einspruch erhoben worden, die detaillierten Projektpläne lagen zur Einsichtnahme auf und entsprachen im großen und ganzen den Anforderungen. Geringfügige Veränderungen und Varianten werden besprochen. Die Vertreter der ungarischen Westbahn, die Herren C. Herbig und Czermak, waren insofern einverstanden, als sie die Herstellungskosten des Anschlusses in Fehring auf die Konzessionswerber der Lokalbahn übertragen wissen wollten. Herr Moriz Loew, der Bevollmächtigte des Generalbauunternehmers von Fröhlich, erklärte sich mit den gestellten Bedingungen ebenfalls einverstanden. Somit wurde die Strecke abgeschritten. Ihr Ende bildete das Schleppgeleise zu den ärarischen Tabakmagazinen der Fabrik. Die anwesenden Interessenten erklären ausdrücklich, daß sie gegen die Enteignung keinen Einwand erheben und der Bahnunternehmung gestatten, ihre Gründe zum Bahnbau in Anspruch zu nehmen.

Der Vertreter des Kriegsministeriums, Hauptmann Haymerle, gibt zu Protokoll, daß man im Falle der Fertigstellung eines Anschlusses Fürstenfeld—Aspang nötigenfalls Ansprüche stellen könnte, diese Bahn für militärische Zwecke zu benützen.

Schließlich äußert sich der Vertreter des steiermärkischen Landesauschusses Dr. Alexander Wanisch dahingehend, daß es sicher notwendig sein werde, geeignete Zufahrtsstraßen zu allen vorgesehenen Stationen herzustellen.

Somit war das Projekt allgemein angenommen, und alle äußerten sich zufrieden über die vorgelegten Pläne. Im Anhang zum Protokoll findet man jedoch Anträge betreffend Einwendungen von Interessenten, die sich dann tatsächlich in einigen Fällen sehr lange hinziehen, da es zu Rekursen kam.

Wenig später langt die Konzessionsurkunde ein. Sie ist zugleich als Gesetz (vom 2. Juli 1884) gedruckt und veröffentlicht worden.<sup>9</sup>

In 13 Paragraphen werden die Bedingungen des Baus und des Betriebes der normalspurigen Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld dargelegt. Laut § 3 ist sofort mit dem Bau zu beginnen, der binnen längstens zwei Jahren, gerechnet vom 2. Juli 1884, zu vollenden ist. Wegen Einhaltung des Bautermins sind 1000 Gulden als Kautions zu hinterlegen. Laut § 6 haben die Konzessionäre das

<sup>9</sup> Wie Anm. 8, S. 403 ff.

Recht, eine Aktiengesellschaft zu gründen, deren Statuten wiederum von der Staatsverwaltung genehmigt werden müssen. Der § 7 betrifft Bestimmungen, die sich auf das Militär und die Landwehr beziehen. Im § 8 wird festgehalten, daß sich die Konzession auf die Dauer von neunzig Jahren erstreckt. Bei Ablauf der Frist erlischt sie automatisch. Die weiteren Paragraphen betreffen die Einlösungen, den Betrieb und die Erhaltung der Bahn.

In einem Schreiben des Handelsministeriums vom 4. August 1884, Zl. 26012, heißt es ergänzend: „Die Erwerbung des erforderlichen Baugrundes vorausgesetzt, unterliegt sohin der Bau der Localbahn Fehring—Fürstenfeld nach den der politischen Begehung zu Grunde gelegenen Plänen und nach Maßgabe der Bestimmungen des Begehungs-Protokolles und den hiemit getroffenen Entscheidungen nach erfolgter Kundmachung der A. h. Concessionsurkunde vom 2. Juli l. J. keinem Anstande . . .“

Damit sind dem Baubeginn keine großen Hindernisse mehr gesetzt. Lediglich die benötigten Grundstücke sind abzulösen, was in den meisten Fällen keine besonderen Schwierigkeiten mehr bereitet. In einem Fall geht der Rekurs in die oberste Instanz, wird aber dort zurückgewiesen. Es handelt sich dabei um den Rekurs des Ehepaars Michael und Josefa Windisch aus Tautendorf, die bereits während der politischen Begehung ihre Ansprüche angemeldet hatten.

Im Herbst liegen die Pläne für die vorgesehenen Hochbauten vor. Sie werden rasch weitergeleitet, so daß die Statthalterei in Graz auf Grund des Erlasses vom 3. Oktober 1884, Zl. 32885, vom Handelsministerium Wien die Einwilligung erteilte. Somit konnten auch diese Bauten, wie die Aufnahmegebäude in den Stationen Hatzendorf und Söchau, die Maschinenentleerungsgruben und Wasserstationen in Fürstenfeld und Fehring, die Lokomotivremise und Werkstatt in Fürstenfeld, die Verloaderampen in Hatzendorf, Söchau und Fürstenfeld, in Angriff genommen werden.

Um alle anstehenden Probleme leichter bewältigen zu können, wird ein eigenes Lokal in Graz eingerichtet.<sup>10</sup> Dieses Lokal ist vor allem auch deshalb notwendig geworden, da in der Zwischenzeit die Aktiengesellschaft ins Leben gerufen worden ist. Am 30. Jänner 1885, Zl. 681, wird den Herren Julius Krepesch, Ludwig Kranz und Hans Dettelbach die Bewilligung erteilt, eine Aktiengesellschaft unter dem Namen: „Localbahn Fehring—Fürstenfeld“ mit dem Sitz in Graz zu gründen. Zugleich werden auch die vorgelegten Statuten genehmigt.

Bei der konstituierenden Generalversammlung am 22. Februar 1885 versammeln sich unter dem Vorsitz von Julius Krepesch alle Konzessionäre, Aktienzeichner und Interessenten. Nachdem der Vorsitzende konstatiert hatte, daß das gesamte Aktienkapital von 1,055.000 Gulden gezeichnet und auf 125 Stamm- und 1875 Prioritätsaktien zu je 200 Gulden die volle Einzahlung über 400.000 Gulden geleistet sei, erklärt die Versammlung über Aufforderung des Vorsitzenden die Aktiengesellschaft auf Grund der vorgelegten, vom Ministerium genehmigten Gesellschaftsstatuten für konstituiert. In den Verwaltungsrat werden gewählt: Julius Krepesch, Dr. Alexander Wannisch, Moriz Fröhlich Edler von Feldau und Dr. Leopold Link. Sie versehen ihr Amt als Ehrenamt ohne jede Entlohnung. Darauf werden die Herren Leopold

<sup>10</sup> Grazer Morgenpost, Beilage zur Grazer Zeitung, Nr. 74 vom 2. 4. 1885.

Greinitz, Bürgermeister von Fürstenfeld, Dr. Leopold Hundegger, Rechtskonsulent der Sparkasse Fürstenfeld, zu Rechnungsrevisoren und schließlich Josef Sutter, Obmann der Bezirksvertretung Fürstenfeld, als Ersatzmann gewählt.

Das Handelsministerium gibt bekannt, daß es im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Finanzministerium beschlossen hat, den Obmann der Bezirksvertretung Fürstenfeld Josef Sutter zum Verwaltungsrat der Aktiengesellschaft zu ernennen. Als landesfürstlicher Kommissär fungiert Statthaltereirat Gustav Ritter von Crollolanza. Zu seinem Stellvertreter bestimmt man den Bezirkskommissär Dr. Alexander Freiherrn von Neupauer.<sup>11</sup> Das Interesse der Bevölkerung für den Bahnbau ist sehr groß, was aus verschiedenen Zeitungsartikeln hervorgeht. So berichtet etwa die Grazer Zeitung am 18. Februar 1885, welche Art von Schienen zum Bau der Gleisanlage verwendet werden.<sup>12</sup>

Der Bau der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld geht langsam in seine Endphase. Für den 8. Mai 1885 ist eine weitere politische Begehung angesetzt, und am 8. und 9. Mai 1885 sind Lokalverhandlungen der längs dieser Bahnstrecke erforderlich werdenden feuersicheren Herstellungen geplant.

Bei der Erhebung stellt man sechs Gebäude als nicht ganz feuersicher fest. Am Wohn- und Wirtschaftsgebäude des Peter Heschl aus Untertiefenbach muß der bahnseitige Teil mit Blech gedeckt werden, am Wohn- und Wirtschaftsgebäude des Michael Friedl aus Ödgraben ist das an das Wirtschaftsgebäude anstehende, strohgedeckte Holzdepot zu entfernen, am Wohn- und Wirtschaftsgebäude des Anton Tröster aus Söchau sind das Preß- und das Remisengebäude einzulösen, ferner die bahnseitigen Dachflächen feuersicher einzudecken und alle zur Bahn führenden Öffnungen mit schließbaren Türen oder engmaschigen Drahtnetzen zu versehen, das Wirtschaftsgebäude des Franz Windisch aus Hartl muß ziegelgedeckt sein, und am Wirtschaftsgebäude des Franz Maier aus Fürstenfeld ist der strohgedeckte Schuppen einzulösen.

Weniger Schwierigkeiten ergeben sich bei der politischen Begehung der Strecke, die trotz geringer Abweichungen genehmigt wird und die Zustimmung des Statthaltereirates Julius Seeder findet. Am 31. Mai genehmigt das Handelsministerium die vorgelegten Protokolle und Änderungspläne.

Am 13. Juni 1885 wird ein Ansuchen an die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen gerichtet, um den provisorischen Betrieb mit Lokomotiven von Fehring bis km 7,0 und von km 10,6 bis km 21,1 (in Fürstenfeld) aufnehmen zu können. Damit will man Schotter und andere Baumaterialien rascher an den vorgesehenen Ort befördern. Denn die größten Schwierigkeiten machte das Teilstück von km 7,0 bis zu km 10,6, da eine Steigung bewältigt werden mußte. Zudem gab es Schwierigkeiten wegen der häufigen Erdbeben in diesem Bereich.

Die beiden Lokomotiven, je eine in Fehring und in Fürstenfeld, werden ebenfalls technisch-polizeilich geprüft.

Nachdem alle diese Ansuchen positiv erledigt sind, kann die Strecke bereits im August befahren werden. Am 15. August 1885 gibt der Verwaltungsrat Josef Sutter seinen persönlichen Bericht an das Handelsministerium. Er gibt

der Hoffnung Ausdruck, daß die Bahn bereits im September oder Oktober eröffnet werden könne. Er bedauert lediglich, daß man im Bereich der Wasserscheide nicht den ursprünglich vorgesehenen Plan eines Tunnels verwirklicht hat, da Erdbeben nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Der Tunnel hätte zwar die Strecke um etwa drei Kilometer verlängert, wäre aber wesentlich sicherer gewesen.

Dennoch ist der Bau fertig. Am 26. September 1885 kann die technisch-polizeiliche Überprüfung vorgenommen werden. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt vom Abzweigwechsel aus dem durchgehenden Geleise der Station Fehring bis zum Ende der Schlepfbahn in Fürstenfeld genau 20,633 Kilometer.

Der Lokalausweis ergibt, daß der Bau gemäß den Bestimmungen des Begehungsprotokolls und den genehmigten Plänen durchgeführt worden ist. Sämtliche Hochbauten sind fertiggestellt und zur Benützung geeignet. Die Wasserstationen werden überprüft und für tauglich befunden. Auch die Zufahrtsstraßen zu den einzelnen Stationen sind in fahrbarem Zustande. Die Kommission führt die Befahrung der Strecke mit einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern durch und stellt dadurch deren Tauglichkeit fest. Ein besonderes Augenmerk sollte auch weiterhin auf den gefährdeten Teil der Strecke zwischen km 7,5 und 10,5 gelegt werden, um etwaige Hangrutschungen sofort zu melden und zu sanieren. Damit steht der offiziellen Eröffnung der Bahnlinie Fehring—Fürstenfeld nichts mehr im Wege. Als Termin einigt man sich auf den 1. Oktober 1885. Dieser Tag gestaltete sich zu einem großen Ereignis. Vom Südbahnhof in Graz geht ein Sonderzug mit den geladenen Gästen um 8.10 Uhr ab. An der Feier beteiligen sich an der Spitze der Handelsminister Freiherr von Pino, der Statthalter Freiherr von Kübeck, der Landeshauptmann Graf Wurmbbrand, weiters der Sektionschef Freiherr von Czedik, Bürgermeister Dr. Portugall, Handelskammerpräsident Kranz, die Statthaltereiräte Ritter von Crollolanza und Seeder, Oberbaurat Ritter von Hohenburger, die Herren Landesausschüsse Dr. R. v. Schreiner und Dr. Wannisch sowie zahlreiche andere Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens. Im festlich geschmückten Bahnhof von Fehring begrüßt Dr. A. Högelsberger im Namen der Gemeinde Fehring die Gäste:<sup>13</sup>

„... Wir feiern heute das Fest der Eröffnung einer winzig kleinen, der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld. So klein diese Bahn, so groß waren die Anstrengungen und Kämpfe, welche dem Zustandekommen derselben vorausgingen — so klein diese Bahn, so groß ist das Interesse und sind die Hoffnungen, welche mit uns Viele an den Umstand knüpfen, daß mit der Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld ein Stück jener großen Bahn zur Thatsache geworden ist, durch welche die schöne, fruchtbare, aber bezüglich Communicationsmittel bisher stiefmütterlich behandelte Oststeiermark, in den großen Weltverkehr einbezogen zu werden, durch Jahre vergeblich petitionirte. Was diesem schönen Theile der reichstreuen Steiermark nicht auf einmal gelang, das erhofft er sich allmähig in der Zukunft zu erringen, und wünschen wir der heute dem Verkehre übergebenen Lokalbahn Fehring—Fürstenfeld jene Expansivkraft, welche in der Richtung gegen Norden und Süden mit der Zeit jene Theile mit zwingender Nothwendigkeit schafft, die sich zu einem schönen

<sup>11</sup> StLA, Statthaltereirei 53-23153/1884.

<sup>12</sup> Grazer Zeitung, Nr. 39 vom 18. 2. 1885.

<sup>13</sup> Grazer Morgenpost, Beilage zur Grazer Zeitung, Nr. 225 vom 3. 10. 1885.

Ganzen verbinden und zugleich den kürzesten Schienenweg von der Metropole bis zu den südlichen Provinzen des Reiches weisen...“

Brausende Hochrufe übertönten die Klänge der Volkshymne und den Donner der Böllersalven. Weiter ging es, vorbei an den festlich geschmückten Stationen Hatzendorf, Söchau und Übersbach, wo überall Gemeindevorsteher, Feuerwehrleute und Schulkinder erschienen waren, welche mit Hochrufen und Musikklangen den Eröffnungszug begrüßten, nach Fürstenfeld, dessen gesamte Bevölkerung den Zug begrüßte. Nach Ansprachen der Herren Sutter und Greinitz verteilten weißgekleidete Mädchen Blumenbuketts an die Teilnehmer der Eröffnungsfahrt, und ein gemischter Chor sang eine Festkantate. Eine große Anzahl von Equipagen führte daraufhin die Festgäste durch die beflaggte Stadt zur Tabakfabrik, die zur Besichtigung eingeladen hatte. Um 14 Uhr fand in Cajetan Pferschys Brauhaus-Lokalitäten ein Festbankett statt, an dem etwa hundert Personen teilnahmen. Um 17.30 Uhr verließ der Sonderzug den Ort des Festes, wo noch mit weiteren Festlichkeiten das Ereignis gefeiert wurde.

Der Zug sollte nun täglich zwischen Fehring und Fürstenfeld verkehren. Um 10.25 und um 17.30 Uhr verließ er Fehring, um 7.30 Uhr und um 15.35 Uhr ging er von Fürstenfeld ab. Die Fahrtdauer einer Strecke betrug eine Stunde und drei Minuten. Es verkehrten nur Waggon II. und III. Klasse.<sup>14</sup> Die Strecke zwischen Hatzendorf und Söchau war eine der langsamsten der österreichischen Bahnen, denn die Fahrzeit betrug 46 Minuten — im Vergleich dazu betrug die Fahrzeit der gleich langen Strecke Frohnleiten—Mixnitz nur 21 Minuten.

<sup>14</sup> Grazer Zeitung, Nr. 125 vom 2. Juni 1888.

## Die Heimkehr von Fürstenfeld und einer Kinder

1888. Nr. 125

Am 2. Juni 1888 wurde die Eröffnungsfahrt des neuen Schienenweges von Fürstenfeld nach Fehring durchgeführt. Der Zug wurde von Fürstenfeld aus um 10.25 Uhr abgefahren und nach einer Fahrt von 100 Meilen nach Fehring um 17.30 Uhr einging. Die Fahrt wurde von den Festlichkeiten in Fürstenfeld begleitet, die am 2. Juni stattfanden. Die Teilnehmer der Eröffnungsfahrt wurden in der Tabakfabrik in Fürstenfeld empfangen. Die Fahrt wurde von den Festlichkeiten in Fürstenfeld begleitet, die am 2. Juni stattfanden. Die Teilnehmer der Eröffnungsfahrt wurden in der Tabakfabrik in Fürstenfeld empfangen.

Die Heimkehr von Fürstenfeld nach Fehring wurde am 2. Juni 1888 durchgeführt. Der Zug wurde von Fürstenfeld aus um 17.30 Uhr abgefahren und nach einer Fahrt von 100 Meilen nach Fehring um 10.25 Uhr einging.

Station	Abfahrtszeit	Anfahrtszeit	Dauer
Fürstenfeld	10.25	-	-
Hatzendorf	11.00	10.45	35
Söchau	11.30	11.15	30
Übersbach	12.00	11.45	30
Fehring	17.30	17.15	30

Die Heimkehr von Fürstenfeld nach Fehring wurde am 2. Juni 1888 durchgeführt. Der Zug wurde von Fürstenfeld aus um 17.30 Uhr abgefahren und nach einer Fahrt von 100 Meilen nach Fehring um 10.25 Uhr einging. Die Fahrt wurde von den Festlichkeiten in Fürstenfeld begleitet, die am 2. Juni stattfanden.