

Willibald Schicho

Der Eisenbahncluster Villach: Entstehung, Ausbau und sozio-ökonomische Implikationen, 1854 – 1914

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
Master of Arts

Studium: Masterstudium Geschichte

Alpen-Adria-Universität Klagenfurt

Gutachter

Ao.Univ.-Prof. i. R. Mag. Dr. Werner Drobesh
Alpen-Adria-Universität Klagenfurt
Institut für Geschichte

Klagenfurt, Februar 2024

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere an Eides statt, dass ich

- die eingereichte wissenschaftliche Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe,
- die während des Arbeitsvorganges von dritter Seite erfahrene Unterstützung, einschließlich signifikanter Betreuungshinweise, vollständig offengelegt habe,
- die Inhalte, die ich aus Werken Dritter oder eigenen Werken wortwörtlich oder sinngemäß übernommen habe, in geeigneter Form gekennzeichnet und den Ursprung der Information durch möglichst exakte Quellenangaben (z.B. in Fußnoten) ersichtlich gemacht habe,
- den Einsatz von generativen Modellen (Künstliche Intelligenz wie z.B. ChatGPT, Grammarly Go, Midjourney) vollständig und wahrheitsgetreu inkl. Produktversion ausgewiesen habe,
- die eingereichte wissenschaftliche Arbeit bisher weder im Inland noch im Ausland einer Prüfungsbehörde vorgelegt habe und
- bei der Weitergabe jedes Exemplars (z.B. in ausgedruckter oder digitaler Form) der wissenschaftlichen Arbeit sicherstelle, dass diese mit der eingereichten digitalen Version übereinstimmt.

Ich bin mir bewusst, dass eine tatsachenwidrige Erklärung rechtliche Folgen haben wird.

Willibald Schicho e. h. Villach, 6. Februar 2024

Inhaltsverzeichnis

Abstract	3
I. Forschungsstand	8
II. Die „Vollmetallstuten“, die die Welt verändern	10
III. Der genuine Brennspegel des Kärntner Verkehrs	26
IV. Wollen kein unbedeutendes Boot am Schleppseil der Triestinerbahn sein?	30
1. Der „Fortschritt“ erreicht Villach	46
2. „Jusque a la mer“ – Kronprinz Rudolfbahn	55
3. Die Drau/Pustertalbahn (Villach – Franzensfeste)	64
4. Drauwechsel I – Tarvis - Pontafelbahn	66
5. Die Villacher „Tintenburg“ und Südbahnorganisation	72
6. Die Gegendtalbahn, der Südbahn „Bypass“?	96
7. Strategische Städteplanung	99
V. Villach bleibt eine Dienstleistungsstadt mit Kleinindustrie	110
1. „Fremdenpflege“ in Kärnten - Villach	137
2. Lokale Bahnprojekte	145
a. Gailtalbahn – „Sasakalinie“	146
b. Bahn auf den Kärntner Rigi (2167 m) via Villach - Heiligengeist	151
c. Dobratsch-Drahtseilschwebbahn via Gailtalbahn	155
d. Bahnprojekt Tarvis- Raiblersee	156
e. Drahtseilbahn von Annenheim auf die Kanzel	157
VI. Die Acht-Bahnen-Stadt: Nagelmackers´ Atem	159
VII. Sozial-politische Implikationen	169

1.	„Martin Luther kehrt zurück“	172
2.	Die Eisenbahn „saugt“ Bevölkerung an	174
3.	Alphabetisierungsgrad	178
4.	Villach - Migration	180
5.	Die Soziale Frage und die Wohnungsnot	185
6.	Die Eisenbahn als „Germanisierer“?	192
7.	Vereinsleben in Villach	195
8.	Politische Situation in Villach	202
VIII.	Villach als Garnisonsstadt	209
IX.	„Villacher sein, heißt Eisenbahner sein!“	213
X.	Finanzielle Key-Ziffern der Stadtgemeinde	217
XI.	Der Eisenbahncluster als Basis für den Aufbruch in die Moderne	221
	Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen	225
	Verzeichnis der Abkürzungen	229
	Verzeichnis der Maße und Gewichte	233
	Quellen- und Literaturverzeichnis	234

Abstract

Ohne Eisenbahnen und insbesondere ohne die dortige Eisenbahndirektion hätte Villach und das Umland im „langen 19. Jahrhundert“¹ die Entwicklung von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-industriellen Gesellschaft nicht so erfolgreich und - in wesentlichen Indikatoren - erfolgreicher als das übrige Kärnten bewältigen können. Die Arbeit zeigt die Genese der Eisenbahnanbindungen im Villacher Raum von den Planungsanfängen bis zu den Umsetzungen, inclusive von geplanten und diskutierten regionalen Bahnprojekten, auch wenn diese im Betrachtungszeitraum nicht realisiert wurden. Der Eisenbahncluster, die Acht-Bahnen Stadt Villach, wurde durch den Umstand geprägt, dass konkurrierende Bahnen als Player auftraten, wobei nicht zuletzt Regionalkonkurrenzen eine bedeutende Rolle spielten. Jedenfalls konnte sich der Eisenbahnknoten Villach als eine der größten Anlagen im Süden der Monarchie etablieren und wirtschaftlichen Nutzen induzieren. Obwohl eine weitaus größere Effektivität erreicht hätte werden können, wenn sich der Generalregulierungsplan von Fassbender aus dem Jahre 1906 mit einer Ostumfahrung der Draustadt durchgesetzt hätte. So konnte Villach zwar im Handel und in der Kleinindustrie mannigfaltig reüssieren, doch ein nachhaltiger Impuls für eine Großindustrialisierung blieb aus. Das Städtewachstum infolge der zentralen Positionierung als lebhaften Wirtschaftsraum und vor allem der Eisenbahncluster veränderten auch nachhaltig und wirkmächtig das äußere Erscheinungsbild und die Bevölkerungsstruktur der Stadt. Die aus dem Wachstum und den Gang in die Moderne notwendige Migration und der Aufbau städtischer Infrastrukturmaßnahmen belasteten die Finanzen der „Adlerklaue“² in einem größeren Ausmaß als die zuwachsenden Einnahmen, sodass der Schuldenstand, vor allem in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg deutlich anstieg. Dieser Umstand sagt noch nichts über den Wohlstandszuwachs der Bevölkerung aus, der ohne Frage gegeben war, aber einer gesonderten Betrachtung bedarf. Das ist das Ziel der vorliegenden Arbeit.

¹ Vgl. Eric Hobsbawm, Das Lange 19. Jahrhundert, Das imperiale Zeitalter 1875 – 1914, Darmstadt 2022.

² Wappensymbol der Stadt Villach.

Einleitung

In Eisenbahnerkreisen gibt es den Spruch: „Einmal Eisenbahner, immer Eisenbahner“. Nach jahrzehntelanger Tätigkeit bei den Österreichischen Bundesbahnen in den verschiedensten Verwendungen – Transportberater, Sekretär des ÖBB-Generaldirektors, Kommerzieller Referent, Abteilungsvorstand der Transportabteilung, Vizepräsident und Direktor-Stellvertreter der Bundesbahndirektion Villach, Marktbereichs- und Business Unit Leiter der Rail Cargo Austria AG sowie Geschäftsführer der Spedition Prorail – mit einem „halben Historikerherzen“, eingepflanzt von meinem Mittelschulprofessor Dr. August Walzl - entschloss ich mich in der Pension einige Vorlesungen der „Geschichtswissenschaft“ auf der Universität Klagenfurt zu belegen. Daraus wurde *poe á poe* ein Studium und sogar ein Masterstudium. Wie eingangs erwähnt, lag ein Eisenbahnthema nahe und ich danke der Universität Klagenfurt und insbesondere Hr. ao. Univ.-Prof. i. R. Mag. Dr. Werner Drobesh sehr herzlich, dass er mir die Gelegenheit gab, den Eisenbahncluster Villach in einer bestens betreuten Masterarbeit darzustellen. Vielen Menschen bin ich zum Dank verpflichtet, die meine Arbeit unterstützt haben. Besonders möchte ich Ingrid Schmerlaib, dem Museum Villach, insbesondere Fr. Mag. Sandra Bertel, die immer für meine Anfragen da war, und dem Museum St. Veit, namentlich Hr. Josef Kejzar, danken. Eine große Hilfe war mir das Archiv der Vida in Wien unter der Leitung von Werner Harrer. Die Herren DDr. Richard Götz und Dr. Wolfgang Göderle, standen mir als wichtige „historische Sparringpartner“ und Ideengeber zur Seite. Ein Dank gilt den Archiven der ÖBB-Infrastruktur in Wien mit Hr. Alfred Klein-Wisenberg und Villach mit den Herren Dr. Harald Karnel und Renato Mlekusch sowie dem technischen Archiv in Klagenfurt unter Hr. Ing. Hans-Georg Prix. Spezielle Anregungen erhielt ich vom Eisenbahnexperten Mag. Herbert Huber und von Dipl. Ing. Lang. Im Besonderen danke ich meiner Frau Elisabeth, die mir Motivatorin, Korrekturleserin und teilweise Leidende war, wenn durch die Arbeit die gemeinsame Zeit knapp wurde.

Die vorliegende Arbeit stellt sich zur Aufgabe, die Region Villach im Hinblick auf den Strukturwandel durch die Dampfeisenbahn, vom Status mit traditionellen Verkehrswegen zum Eisenbahngebiet, geschichtlich-sozioökonomisch-politisch zu beleuchten und die Auswirkungen dieser technischen Innovation auf die Region darzustellen. Zumal die

1. der politische Bezirk 6 im Kronland Kärnten (58.409/³76.762⁴ Menschen) (**Abbildung 1**),⁵ Bezirkshauptmannschaft-Bezirk/BH-Bezirk.



⁵ Helmut Rumpel/Martin Seger, *Die Habsburgermonarchie 1848-1918*, Bd. IX: Soziale Strukturen, 2. Teilband: Die Gesellschaft der Habsburgermonarchie im Kartenbild. Verwaltungs-, Sozial- und Infrastrukturen. Wien 2010, 161.

2. Gerichtsbezirke: Nr. 1 – Arnoldstein/Podklošter, Nr. 19 – Paternion/Sv. Paternion
Nr. 18 – Rosegg/Rožak, Nr. 21 – Tarvis/Trbiž und Nr. 22 – Villach⁶ (**Abbildung 2**)⁷

3.

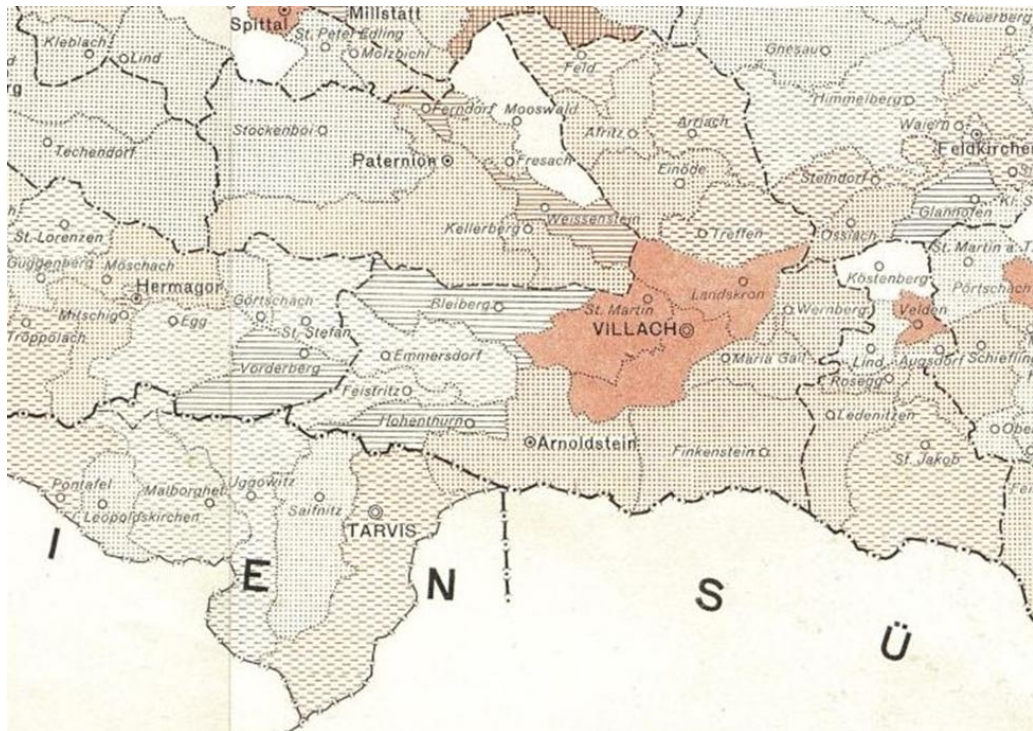


Abbildung 2: Die Gerichtsbezirke im politischen Bezirk Villach

3. Insbesondere steht die Stadtgemeinde Villach im Mittelpunkt, die vom ursprünglichen, natürlichen Verkehrsknotenpunkt zum genuineisenbahnknoten mutierte. Die Grenzen der Stadtgemeinde sind bis zur Teileingemeindung von Gebieten der Gemeinde St. Martin in den Jahren 1905-1909 wie folgt definiert: der Stadtkern mit der Unteren und der Oberen Vorstadt inclusive St. Agathen/Sv. Agata und Perau/Perava, sowie die Häuser 1 – 6 von Seebach/Jezernica und die dortige Kaserne. 1905 entstand im Rahmen der Eingemeindung der Bereich Groß-Villach mit den zusätzlichen Gebieten: Auen/Log, Judendorf, Möltischach, Oberfedraun/Na Medgorjah, Oberschütt/Zgornje Zabuće, St. Johann/Sv. Janiž, St. Martin,

⁶ Die Volkszählungen der Habsburgermonarchie stellten als unterste Verwaltungsebene politische Bezirke dar, Spezialauswertungen/Repertorien auf unterer politischer Ebene gab es für bestimmte Fragestellungen, die speziell vermerkt werden.

⁷ Martin Wutte, Die Bevölkerungsbewegung in Kärnten 1880-1934, in: Carinthia I 128 (1938) 86-110, hier: 86/1.

Unterfedraun/Pod vetrovam, Unterschütt/Spodnje Zabuče und Völkendorf/Velkaves mit zusätzlichen 1.972 ⁸ Menschen, sodass Groß-Villach 1910 knapp 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählte. ⁹ Das Stadtgebiet vergrößerte sich flächenmäßig um fast das Fünffache auf ca. 40 km² (**Abbildung 3**).¹⁰

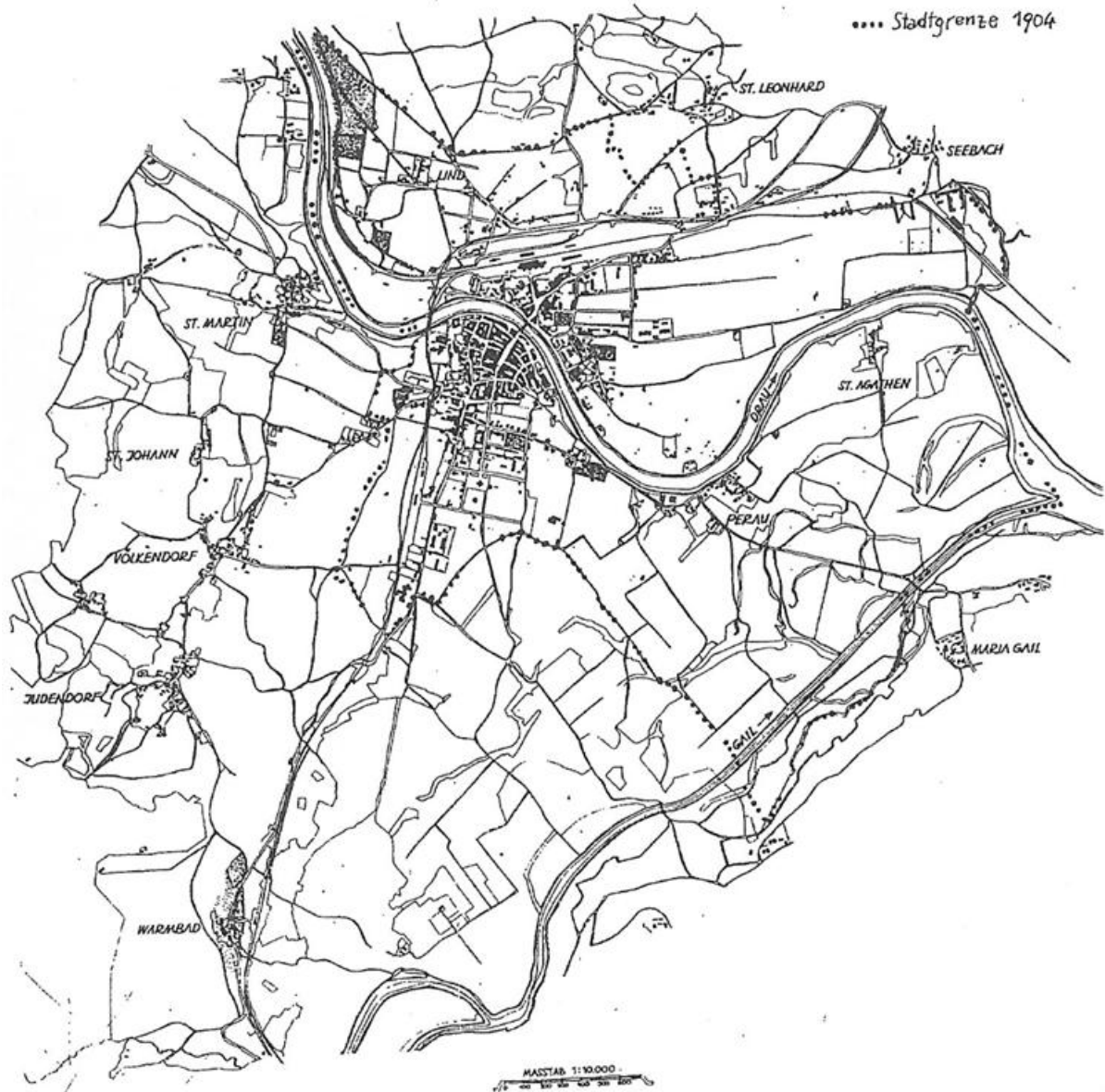


Abbildung 3: Stadtgemeinde Villach (ohne Möltschach, Fedraun und Schütt)

⁸ Eugen Fassbender, General-Regulierungs-Plan der Stadt Villach. Villach 1906, 28.

⁹ Der „Reiche Osten“ von Villach mit Landskron, Seebach und St. Magdalen wehrte sich genauso wie der Industriestandort Fellach bis 1973 gegen die Eingemeindung.

¹⁰ Rudolf Wurzer, Villach, Versuch einer wohlüberlegten Stadtentwicklung, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995) 7-86, hier: 17.

Für die Stadtgemeinde gibt es wenig vergleichbare Datenreihen, aber erratische Hinweise aus der Villach-Chronik Carl Ghons,¹¹ den zeitgenössischen Zeitungen via ANNO/ALEX¹² um den zeitgenössischen Hintergrund zu erfassen und der „Österreichischen Statistik“.¹³ Der Fassbender-Plan gibt Aufschluss über einen visionären Stadtentwicklungsplan.

4. Im Hinblick auf die bedeutende, übergeordnete Rolle des Eisenbahn Oberbetriebs Amtes der k.k. priv. Kronprinz Rudolfbahn und der späteren k.k. Staatsbahndirektion, die die Bahnverantwortung in Kärnten, Krain, Steiermark und einen Teil der in Nieder- und Oberösterreich gelegenen Eisenbahnlinien hatte, wird auf diese Institution besonders eingegangen, wobei sich die regionalen Zuständigkeiten mit dem Fortschritt der Bahnbauten bzw. der Bahnorganisation immer wieder änderten. Erratische Hinweise gibt es für die nicht gut mit regionalen Daten bestimmte k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die bis zur Verstaatlichung 1923 die Strecke von Marburg/Maribor über Klagenfurt-Villach bis Franzensfeste und zwischen 4. Oktober 1879 bis 31. Dezember 1881 die Strecke von Unterdrauburg/Dravograd bis Wolfsberg/Volšperk betrieb.

I. Forschungsstand

Es gibt eine Vielzahl von hervorragenden Veröffentlichungen, vor allem über technische Eisenbahnfragen bzw. Streckenausbauten, angefangen von den allgemein bekannten Klassikern „Hermann Strach“, mit dem Jahrhundertwerk „Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie“ aus dem Jahre 1898, über „Viktor von Röll“ mit seiner „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ und „Ignaz Konta“ mit der Geschichte der Eisenbahnen Österreichs“ bis Jakob Schelließniggs „Beiträge zur Geschichte der Kärntner – Eisenbahn“ und „Paul Mechtler“ z. B. Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen in Kärnten“, „Georg Zwanowetz“, z. B. „Über Kärntner Eisenbahnbestrebungen im Vormärz und die Entstehung der Bahnlinie Villach Franzensfeste“, „Horst Knely“ mit einer Vielzahl von Publikationen in der Carinthia I wie z. B. „Die Betriebsführung auf der ersten Kärntner Eisenbahn“, „Die Villacher Bahnhöfe der k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn“, „Die

¹¹Carl Ghon, Chronik der Stadt Villach vom Jahre 1848-1889 nebst mehreren älteren denkwürdigen Daten. Villach 1889 und Chronik der Stadt Villach vom Jahre 1889-1913. Villach 1913.

¹² ANNO - Austrian Newspapers Online | ANNO - Austrian Newspapers Online (onb.ac.at).

¹³ Siehe: „Österreichische Statistik“, abrufbar unter: ANNO - Austrian Newspapers Online (onb.ac.at).

Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn“ und dem Autorenteam Dietmar Rauter und Herwig Rainer mit ihren Werken über „Ein „Verkehrsweg erschließt die Alpen“. Die klassische Südbahn mit der „k.k. priv. Südbahn Gesellschaft“ steht ebenfalls im Mittelpunkt vieler Publikationen, jedoch mit einem Fokus auf der „Triestfrage“ im Zusammenhang mit der Eisenbahnanbindung dieses wichtigen Emporiums der Monarchie. Im Bereich des Sozialen hat sich „Werner Koroschitz“ mit den damaligen Lebenswelten in verschiedensten Publikationen, auch mit Bezug auf das Eisenbahnerleben, auseinandergesetzt. Z. B. „Werkstatt Villach“ oder „Die Anfänge der Fremdenpflege in Kärnten“. Mannigfaltige Eisenbahnpublikationen gibt es mit Schwerpunkt auf Bilderzählungen, wie etwa bei „Stefan Wittich“.¹⁴ Im Rahmen der Stadtgeschichte kommt die Eisenbahn punktuell vor, die von den Historikern „Wilhelm Neumann“ (z. B. „Bausteine zur Geschichte Kärntens“) und „Dieter Neumann“ (z. B. Villach, von der Eisenbahnerstadt zur Digital City“) dargestellt wird. Für die Entwicklung im Bereich der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe gibt es eine umfassende Analyse von Friedrich Palencsar mit umfangreichen Eisenbahnbezügen, in: „Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe im Zeitraum von 1813 bis 1920“. Der Eisenbahncluster Villach vom Beginn bis zum Ende des „langen 19. Jahrhunderts“ wurde in einem kompakten *Eisenbahnframing* mit den Auswirkungen auf die Region Villach unter Beihilfe der Monarchiestatistiken noch nicht ins „historische Visier“ genommen. Vor allem die Genesis und die systemischen Anstrengungen der Stadt Villach um „Ihre“ regionale Bahndirektion, die von 1882 bis 1996 bestand, war bisher ein Desiderat. Zwar enthalten die Ghon-Chroniken sehr gute Daten zum Eisenbahnbereich, die Darstellung fokussiert sich doch auf die allgemeine Stadtgeschichte. So enthält das wichtige Buch „900 Jahre Villach“ keinen gesonderten Beitrag, der die wichtige Funktion der Eisenbahn für die Stadt enthält. Dieser Umstand war mit ein Motivationsgrund diese Arbeit, mit dem „Eisenbahn-Kuhfänger“ und der „Villacher Brille“ durch die bezüglichen Archive und Literaturen zu pflügen.

¹⁴ Vgl. Stefan Wittich, Der Eisenbahnknoten und Betrieb im Wandel. Eine spannende Zeitreise in Bildern. Erfurt 2022.

II. Die „Vollmetallstuten“, die die Welt verändern

„Vollmetallstuten, welche Feuer schnauben und nach Ruhm lechzen“.¹⁵

Mit dem evolutionären Prozess der sich gegenseitig bedingenden „Industriellen Revolution“ und der zunehmenden Mobilität der Menschen, gemeinsam mit der Nachrichtentechnik die drei Schwestern der technischen Frühmoderne, entwickelte die Menschheit nunmehr ein innovatives, auf der „Hardware Schiene“ aufbauendes, wirkmächtiges Betriebssystem für die sozio-ökonomisch-politische Entwicklung der Welt, die die Natur nunmehr gänzlich zum Beuteobjekt deklarierte. Das fossile Zeitalter, das alle bisherigen Entwicklungen in den Schatten stellte, konnte beginnen. Erst die Massenproduktion und der Massentransport auf Basis der Dampfergie veränderten schrittweise, nachhaltig und fundamental, wie noch nie in der Geschichte der Menschheit, Länder, Landschaften, Städte, Dörfer und individuelle Lebensbezüge der Menschen. „Es ist ein spezifisch europäischer Aufbruch zu neuen Horizonten, der über Wirtschaft und Politik, über Wissenschaft und Literatur, über Technologietransfers und Markt allmählich in alle Regionen und Gesellschaften des Kontinents getragen wird. Und es ist damit zugleich auch eine tiefe mentalitäre Zensur, von der nichts und niemand unberührt bleibt“.¹⁶ Die alten Normalitäten und die alten Ordnungen wurden brüchig und lösten sich gänzlich auf. Zunächst nur für die am neuen System Angebondenen. Andere waren im wahrsten Sinne des Wortes abgehängt. Die natürliche Verkehrsgunst der Lage von Regionen wurde aufgehoben oder neu definiert. In diesem neuen Beziehungsnetzwerk der durch technische Innovationen veränderten, nunmehr industriellen Verkehrsinfrastruktur führte dieser global wirkende Prozess zur allgemeinen Integrationsförderung und zu Mobilitätsgewinnern respektive -verlierern. Dazwischen wogte der Kampf zwischen den Fortschrittsgläubigen und den Bedenkenträgern, sowie den Systemkonservierern, die die gute alte Zeit beschworen. Letztere, getrieben aus verständlichen persönlichen Gründen, ging es doch um ihre berufliche Existenz als Fuhrleute, Säumer, Weber und - ganz grundsätzlich - um Berufe, die vom technischen Fortschritt bedroht und hinweggefegt wurden. Symptomatisch sei das Beispiel der Gemeinde Vorderberg/Bläce im Gailtal anlässlich des Projektes für die Gailtalbahn angeführt. Der

¹⁵ Alexander Niklitschek, Die Dampflokomotive, Geschichte-Bau-Typen. Wien 1946, 10.

¹⁶ Wolfgang Kaschuba, Die Überwindung der Distanz, Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt am Main 2004, 16.

Gemeindeausschuss protokollierte: „Vorderberg besitzt für die Pferdezucht sehr zweckmäßige Gründe und Alpen, so dass die Anzahl der Pferde hier eine sehr beträchtliche ist. Für so viele Pferde ist in den Landwirthschaften durch das ganze Jahr nicht genügend Arbeit vorhanden. Die Besitzer waren bis jetzt in der Lage, mit den Pferden auch Frachten aus dem oberen Gailthale nach Thörl zu liefern, was jetzt natürlich aufhören würde“.¹⁷ Daher plädierte die Gemeinde dafür, keine Aktienzeichnung für die Gailtalbahn zu bewilligen und keine Aktivitäten zu setzen, die die Bahn fördern könnten; es war eine Solidaritätsaktion für die „windischen Säumer“. Gegner der Eisenbahn scheuten, wie ein anderes Beispiel zeigt, vor alternativen Fakten nicht zurück. So soll das bayrische Obermedizinalkollegium anlässlich der ersten öffentlichen Bahnfahrt am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth in einem Gutachten die Reisenden vor schweren Gerhinkerkrankungen, dem „*Delirium Furiosum*“, gewarnt haben. Dieses Gutachten wurde nie gefunden.¹⁸

Karl Marx konstatierte prophetisch mit Friedrich Engels 1848: „Die Bourgeoisie reißt durch die rasche Verbesserung aller Produktionsinstrumente, durch die unendlich erleichterten Kommunikationen alle, auch die barbarischsten Nationen in die Civilisation. Die wohlfeilen Preise ihrer Waren sind die schwere Artillerie, mit der sie alle chinesischen Mauern in den Grund schießt, mit der sie den hartnäckigsten Fremdenhaß der Barbaren zur Kapitulation zwingt. Sie zwingt alle Nationen, die Produktionsweise der Bourgeoisie sich anzueignen, wenn sie nicht zugrunde gehen wollen; sie zwingt sie die sogenannte Civilisation bei sich selbst einzuführen, d.h. bourgeois zu werden. Mit einem Wort, sie schafft sich eine Welt nach ihrem eigenen Bilde“.¹⁹

Die Eisenbahngeschichte Villachs wäre beinahe eine sehr kurze geworden, wenn bei der ersten diesbezüglichen Abstimmung im Gemeinderat,²⁰ 1851 die Entscheidung gegen das neue Kommunikationsmittel gefallen wäre. Es gab mit zehn zu acht Gegenstimmen ein knappes Votum für das „Flügelrad“, was für eine konservative, modernisierungsskeptische

¹⁷ Gailtalbahn, Protokoll aufgenommen in der Sitzung des Gemeinde-Ausschusses in Vorderberg am 8. Jänner 1892, Anhang zur Trassenrevision vom 2. April 1892, ÖBB Infrastrukturarchiv, Villach.

¹⁸ Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800-1914. Ostfildern 2005, 50.

¹⁹ Karl Marx/ Friedrich Engels, Manifest der Kommunistischen Partei, London: Office der „Bildungsgesellschaft für Arbeiter“ 1848, 6. Digitale Volltext-Ausgabe bei Wikisource, URL: [https://de.wikisource.org/w/index.php?title=Seite:Manifest_der_kom_Partei_1848-1.djvu/0068&oldid=\(abgerufen am: 1.8.2018\)](https://de.wikisource.org/w/index.php?title=Seite:Manifest_der_kom_Partei_1848-1.djvu/0068&oldid=(abgerufen%20am%3A%201.8.2018)).

²⁰ GR-Protokoll, Villach, 16. Jänner 1851, Nr. 1065.

Grundhaltung der damaligen Gemeindevertreter spricht. Der Chronist Ghon konstatierte daher: „In den fünfziger Jahren hat die Gemeinde überhaupt jede Neueinrichtung und Verbesserung, die auf das öffentliche Leben Bezug hatten, zu verschleppen getrachtet“.²¹

Bis zum Jahrhundertgesetz im Zusammenhang mit dem Februarpatent 1861, dem Reichsgemeindegesetz vom 5. März 1862 und der darauf aufsetzenden Kärntner Gemeindeverordnung vom 15. März 1864 hatten die Gemeinden jedoch kaum selbstständige Entscheidungsmöglichkeiten und ein Votum gegen die Eisenbahn 1851 hätte den Eintritt in ein neues Zeitalter nicht verhindern können. Mit der neuen Gemeindeordnung, konstatierte Ghon, pulsierte „ein ganz neues Leben [...] in der Gemeinde“.²² Ganz im Sinne des Erfinders, des österreichischen Ministerpräsidenten, Anton Ritter von Schmerling (1805 Lichtental, Wien – 1893 Wien): „Meanwhile the municipalities law paved the way for the wholesale expansion of local autonomy, reviving Stadions’s Ideas for the creation of local self-government, and would have allowed local communities to elect their own officials to run their affairs free from the direct intervention of the central state. [...] The position of councilmen was considered an ‘office of honor’“.²³

Was bedeutete nun die Ankunft der „Fortschrittslokomotive“ der Südbahn Gesellschaft am 29. Mai 1864 für die Region? Es war nicht nur die technische Erfindung des Rad-Schiene-Lok-Systems, und damit der optimierte Rollwiderstand auf der Hertz’schen Fläche zwischen Rad und Gleis, der Villach erreichte. Es waren vor allem Menschen, die zwar schon zuvor beim Bahnbau die regionale Ökonomie bereicherten, beeinflussten, vielfach irritierten und den Bahnbau unter schwierigsten sozialen Bedingungen vorantrieben. In der Folge wurden die Eisenbahnerbeschäftigten langsam ein Teil des Stadt- und des Landschaftsbildes, zumal nach der Einführung von Eisenbahn-Uniformen, sei es als Beschäftigte bei den Eisenbahnen, oder in den vielfältigen, neuartigen Funktionen des Eisenbahnbetriebes, die sich parallel mit dem technischen Fortschritt ständig weiterentwickelten. Der Begriff bezog sich zunächst eigentlich nur auf die Schienenwege, aber dahinter stand und steht ein „komplexes, weitgliedriges, maschinelles Ensemble, das sämtliche Bestandteile dieses Fortbewegungs-

²¹ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848-1889, 32.

²² Ebd., 43.

²³ John Deak, Forging a multinational state, State Making in Imperial Austria from the Enlightenment to the first World War. Stanford 2015, 154.

und Transportmittels einschließt: Lokomotiven, Waggon, Schienen, Signalisierungsanlagen – ja sogar den Bahnhof“,²⁴ selbstredend auch Menschen mit eisenbahnspezifischen Berufsbildern.²⁵ Es waren zunächst Männerberufe, wie etwa Fahrdienstleiter, Vorstände, Lokführer, Heizer, Werkstättenarbeiter, Verschieber, Techniker, Diurnisten, Bahnhofsoffizianten, Lampisten, Conducteurs und viele andere mehr, die mit ihren Familienangehörigen „die Eisenbahnerfamilie“ bildeten. Eine weibliche Beschäftigte findet sich erst 1895 im Abkürzungsverzeichnis des „Almanach“, als „Manipulante/Mapl“. ²⁶ Mit der Dampfeisenbahn kamen die Reisenden, die Fremden, die Sommerfrischler und mit ihnen neue Ideen, neues Gedankengut, wie auch die Transportgüter, die sich konzentrisch zum oder vom Bahnhof bewegten oder bewegt wurden. Was wiederum wirtschaftliche Chancen für Einheimische schuf, wie beispielsweise als sogenannte „Rollführer“ für die Bahn oder für die Einkehrgasthöfe oder Hotels im Zuge der „Fremdenpflege“. Die Tabelle 1 zeigt Daten der Südbahn Gesellschaft für das Jahr 1865, die bezeugen, dass schon im ersten Eisenbahnjahr in Kärnten eine überdurchschnittliche Mobilität entstand und das Transportwesen vom „Pferdesystem“ nunmehr auf ein höheres Niveau gehoben wurde. Das war ein Novum, wenn man bedenkt, dass sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts der größte Teil der europäischen Bevölkerung nie weiter als zehn Kilometer von seinem Heimatort entfernte.²⁷

Tabelle 1: Einnahmen, Zahl der Reisenden und Güterdaten²⁸

Station	Einnahmen	Abfahrende/ankommende Reisende	Auf-/abgegebene Güter
Villach	238.574 fl.	47.005	658.950 Zentner
Klagenfurt	180.756 fl.	75.157	664.985 Zentner

²⁴ Kristin Hanusch-Linser, (Hg.), 175 Jahre Eisenbahn für Österreich. Wien 2012, 25.

²⁵ Vgl. Bahnschematismus, in: Almanach der k.k. österreichischen Staatsbahnen 1893-1914, abrufbar über ANNO.

²⁶ In der StBD Villach findet sich 1895 eine Manipulante, Castel van de Katharina, in der Local-Einnahmen-Controle; Almanach der k.k. österreichischen Staatsbahnen 1895, 269.

²⁷ Gerhard J. Rekel, Monsieur Orient-Express, Wie es Georges Nagelmackers gelang, Welten zu verbinden. Wien 2022, 56.

²⁸ 100 Jahre Eisenbahn Klagenfurt-Villach, hg. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. Wien 1964, o. S.

Mit der Zeit freundeten sich die Villacherinnen und Villacher mit ihrer „Bahn“ an, weniger mit dem Fahrpersonal. Insbesondere die Gewerbetreibenden lernten das Eisenbahnpersonal der Verwaltung mit ihren gesicherten Salären als Dauerkunden zu schätzen. Aber dem „fahrenden Volk“ wurden noch zur Jahrhundertwende hin Ressentiments entgegengebracht. In der Verkehrszeitung las man: „Wie kommt aber auch ein Villacher Bürger und Hausbesitzer dazu, sich durch einen Conducteur, die Nachtruhe stören zu lassen! Es gibt Leute hier vom Fahrpersonale, welche, wenn sie mit einem Mitternachtszuge nach Villach kommen, lieber auf der harten Bank des Wartesaales den Morgen abwarten, ehe sie es wagen, die Nachtruhe ihres Hausherrn zu stören und sich eventuell die Kündigung zu holen“.²⁹ Die Wohnungsnot war zugegebenermaßen ein Dauerthema der Villacher Politik, die in den 1880er Jahren in die Offensive ging, um noch mehr „Bahn“ in die Stadtgemeinde zu bringen. Waren schon viele Bürgerinnen und Bürger an der k.k. priv. Kärntner Eisenbahn finanziell beteiligt, so kämpfte Villach heftig um die Kronprinz Rudolfbahn Linie von St. Michael nach Villach und die Situierung der wichtigen regionalen Zentralfunktion eines Eisenbahn Oberbetriebsamtes als einheitliche Dienststelle, der die Bahnbetriebsämter, Stationen, Haltestellen, Bahnerhaltungssektionen und Heizhäuser ihres Verantwortungsbereiches von St. Valentin bis Villach unterstellt waren.

Mit der städtischen Touristikoffensive kam es zu gewagten Bahn-Projekten im BH Bezirk Villach, wie der Stadtbahn und der Dobratschbahn, der Kanzelbahn und der Gegendtalbahn. Für die Tauernbahn respektive die sogenannte „Predillinie“ wurde jahrzehntelang lobbyiert, in Konkurrenz zu Klagenfurt, das die „Loibl/Laakerlinie“ favorisierte (**Abbildung 4**).³⁰

²⁹ Verkehrszeitung, 20. April 1899, 2.

³⁰ Consortium der Predilbahn, Der Predil als Eisenbahnverbindung Österreich und angrenzenden Länder mit Triest sowie Innerösterreichs mit Italien. Triest 1872, Anhang.

diesen die Bahnhöfe als wichtige Mobilitätspunkte des immer stärker international vernetzten Dampfeisenbahnsystems. 1914 reiste man in knapp 31 Stunden nach London, in 7 Stunden nach München, in 13,5 Stunden nach Prag, in 8,5 Stunden nach Wien, in 24 Stunden nach Berlin, in 4 Stunden nach Triest, in knapp 7 Stunden nach Venedig, in gut 23 Stunden nach Rom, in 4,5 Stunden nach Salzburg und in 45 Minuten nach Klagenfurt.³² Die Fahrpreise 1912 auf den StB in Kronen und Heller z. B.: II. Klasse/III. Klasse: jeweils von Villach StB nach Wien Westbahnhof – 5,48/2,74; nach Prag – 7,28/3,64; nach Salzburg – 2,36/1,18; nach Spittal-Millstättersee – 44/22 Heller oder mit der SB nach Klagenfurt – 3,10/2,0 mit dem Schnellzug oder 2,40/1,60 mit dem Personenzug.³³

Gemeinsam mit dem interregionalen Kapitalfluss von Cisleithanien nach Transleithanien gelang zumindest ansatzweise - eine Integration der Märkte in der Monarchie, die zu Wachstumsimpulsen in jenen Regionen führten, die im Begriffe waren, von einer agrarischen zu einer industriellen Entwicklung zu gelangen.³⁴ Der Eisenbahnbau bzw. die Eisenbahn als Verkehrsmittel war neben der Gründung der Geldinstitute, die für die Finanzierung von Großprojekten verantwortlich zeichneten, ein wesentlicher Impulsgeber.³⁵

Der „Culturpflug“³⁶ ließ damals die Distanzen buchstäblich verdampfen. Goethe und Wieland sprachen pejorativ vom sogenannten „veloziferischen“ Zeitalter: „Junge Leute werden viel zu früh aufgeregt und dann im Zeitstrudel fortgerissen; Reichtum und Schnelligkeit ist was die Welt bewundert und wonach jeder strebt; Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle möglichen Fazilitäten der Kommunikation sind es worauf die gebildete Welt ausgeht, sich zu überbieten, zu überbilden und dadurch in der Mittelmäßigkeit zu verharren“. Und prophetisch: „Haben wir doch schon Blätter für sämtliche Tageszeiten, ein guter Kopf könnte wohl noch eins und das andere interpolieren. Dadurch wird alles, was ein jeder tut, treibt, dichtet, ja was er vorhat, ins Öffentliche geschleppt“. ³⁷ Eine faszinierend-prophetische Vorhersage bezüglich des Internetzeitalters. Auf der Ghega-Gedenktafel lesen wir: „Durch

³² Österreichisches Kursbuch 1914, Eisenbahn-Dampfschiff-Postkurse in Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina, Postkursbureau des k.k. Handelsministeriums, Nachdruck Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1980, 219, 220, 223, 224, 225 und 229.

³³ Fahrpreise einschließlich der Fahrkartensteuer 1912, o. O., o. J., Privatarhiv Schicho, HW: 1 Krone=6,79 €

³⁴ David F. Good, Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750-1914. Wien-Köln-Graz 1986, 99ff.

³⁵ Pieter M. Judson, Habsburg. Geschichte eines Imperiums, 1740-1918. München 2017, 297.

³⁶ Vgl. Günter Dinoböl, Bahnbrechend zum „Culturpflug unserer Zeit“, Kulturwissenschaftliche Zugänge zur Eisenbahngeschichte. Innsbruck 2009.

³⁷ Johann Wolfgang Goethe, Briefe an Carl Friedrich Zelter und an Georg Heinrich Ludwig Nicolovius, in: Gudrun Schury, Alles über Goethe. Ein Sammelurium von A-Z. Berlin 2005, 222f.

die Eisenbahnen schwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet“. ³⁸ Mit den Anfängen und der Entwicklung der Dampfeisenbahnen ³⁹ waren eine Vielzahl von außergewöhnlichen, weitblickenden Protagonisten verbunden, wie etwa Otto von Guericke,⁴⁰ James Watt, Cugnot,⁴¹ Benjamin Outram,⁴² Richard Trevithick,⁴³ oder George Stephenson.⁴⁴ Über die erste Dampfeisenbahn zwischen Stockton-on-Tees und Darlington, die 1825 den Betrieb aufnahm, beziehungsweise über das berühmte Wettrennen zu Rainhill und über den „ewigen Weg“ gibt es eine Unzahl von Monographien und Analysen und Bibliotheken über die Eroberung Europas und der Welt durch dieses revolutionäre, alles überrollende industrielle Verkehrssystem. Aus den Anfängen, mit einigen Bahnkilometern in den 1820er Jahren, wurde in einem halben Jahrhundert ein weltweites Netz von ca. 400.000 Kilometern (1882). Das längste Netz wiesen die Vereinigten Staaten von Amerika mit ca. 130.000 km auf. In Europa entstand ein Eisenbahnnetzwerk von 160.000 km, wobei die deutschen Länder mit ~32.000 km an der Spitze standen, gefolgt von Großbritannien und Irland mit ~28.000 km, Frankreich mit ~24.000 km, Russland mit ~22.000 km und Österreich-Ungarn mit ~18.000 km. Der europäische Bestand an Lokomotiven wurde auf 42.000 geschätzt, bei einem Stand von 90.000 Personen- und etwa 1 Mio Güterwagen. Diese Bahnassets beförderten 1882 1,14 Mio Reisende und transportierten 540 Mio Tonnen Güter. Weltweit waren es 1,55 Mio Reisende und 807 Mio Tonnen Güter. Das bedeutete eine tägliche Transportleistung von 4 Mio Reisenden und 2,2 Mio Tonnen an Gütern.⁴⁵

Ein bemerkenswertes Gedankenexperiment leistete sich Schweiger-Lerchenfeld mit dem Hinweis, dass das „im Dienste der Dampfarbeit verbrauchte Kohlenquantum 1882 eine

³⁸ Die Eisenbahnen in Österreich: Carl Ritter von Ghega (gerhard-obermayr.com), <https://www.eisenbahn.gerhard-obermayr.com/oebb/bel-strecken-normalspur/semmeringbahn/carl-ritter-von-ghega/> (abgerufen am: 20.11.2023).

³⁹ Zwar wurde die Dampfmaschine schon von Heron von Alexandria im 1. Jahrhundert n. Chr. erdacht, erfuhr aber durch die Rahmenbedingungen im Römischen Reich keine Diffusion. Es brauchte Denis Papin (1690), Thomas Savery (1699) und Thomas Newcomen (1712) und andere vor James Watt, in: Johannes Schmidl, Technologie und Innovation brauchen auch Verbote, in: Der Standard, 24. Juli 2023, 15.

⁴⁰ Niklitschek, Dampflokomotive, 1. Mit seinem Kugelexperiment von 1654 zeigte er der verblüfften Menschheit die allgegenwärtige Kraft des Luftdrucks.

⁴¹ Ebd., 3. Er konstruierte schon 1769 einen Straßendampfwagen zur Fortbewegung von Geschützen.

⁴² Ebd., 5. Er fügte in den Kohlebergbahnen Englands hölzerne Balken, später gusseiserne Schienen als Spurbahnen ein; sein Name lebt verstümmelt in der „Tramway“ weiter.

⁴³ Ebd. Er brachte 1804 erstmals eine Lokomotive, die „Invicta“, auf einem Gleis zum Laufen; er ist der eigentliche „Vater der Lokomotive“.

⁴⁴ Ebd., 8. Er baute die erste brauchbare Lokomotive „Blücher“, die zehn beladene Kohlewaggon von 30 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 6,4 km/h zog.

⁴⁵ Amand Freiherr v. Schweiger-Lerchenfeld, Das Eiserne Jahrhundert. Wien-Leipzig 1884, 4.

Leistungsfähigkeit von 1.500 Mio Arbeitern“⁴⁶ repräsentierte. Zumal die Erde zu diesem Zeitpunkt von 1,4 Mrd Menschen bewohnt war, hätten sie nicht ausgereicht, diese Kraft zu ersetzen. Tabelle 2 zeigt die Entwicklungen der Bahnlängen für wichtige Länder in Europa.

Tabelle 2: Schienenlängen von ausgewählten europäischen Ländern und Kärnten, in km.⁴⁷

Land	1840	1860	1880	1900	1910 ⁴⁸
Österreich-Ungarn	144	4.543	18.507	36.330	41.642
Frankreich	496	9.167	23.089	38.109	40.277
Deutschland	469	11.089	33.838	51.678	60.596
Großbritannien	2.390	14.603	25.060	30.079	k .A.
Italien	20	2.404	9.290	16.429	14.066
Russland	27	1.626	22.865	53.234	65.109
Kärnten ⁴⁹	0	0	k. A.	504	627

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des europäischen Eisenbahnnetzes, das zunächst primär auf den Güterverkehr, die Erschließung von Märkten und den Aufbau von Lieferketten ausgerichtet war, ist das äußerst wichtige Element der Spurweite zu thematisieren. Die Normal- oder Regelspur von 1.435 Millimeter ergab sich in England zufällig. Die britischen Behörden schrieb George Stephenson die Einhaltung der Radspur der Postkutschen von fünf englischen Fuß vor. Da die zwischen den Rädern gelagerten Dampfzylinder bei der vorgeschriebenen Radspur nicht installierbar waren, erwirkte der Konstrukteur die Genehmigung zur Erweiterung der Spurweite um 8 1/2 Zoll, also auf 1.435 Millimeter. Die Diskussion um die Spurweite dauerte sowohl in England als auch am Kontinent weiter an. Brunel ⁵⁰ versprach sich beispielsweise bei einer breiteren Spur größere Zuggeschwindigkeiten, eine Verringerung der Radreibung und bequemere

⁴⁶ Schweiger-Lerchenfeld, Das Eiserne Jahrhundert, 3.

⁴⁷ Modern History Sourcebook: Tables Illustrating the Spread of industrialization, www.fordham.edu/mod/INDREV6.asp, unter Stichwort „Railway“ (abgerufen am: 25.11.2023, 11.07).

⁴⁸ Österreichische Eisenbahn-Zeitung, 3. Februar 1913, 63.

⁴⁹ Almanach 1902, 486 (489); 1912, 609 (612).

⁵⁰ Isambard Kingdom Brunel, britischer Pionier des Eisenbahnzeitalters (1809 Portsmouth – 1859 London).

Fahrzeugbewegungen.⁵¹ Dass sich dieses Thema in der Folge weltweit stark ausdifferenzierte, illustriert **Abbildung 5**.⁵²

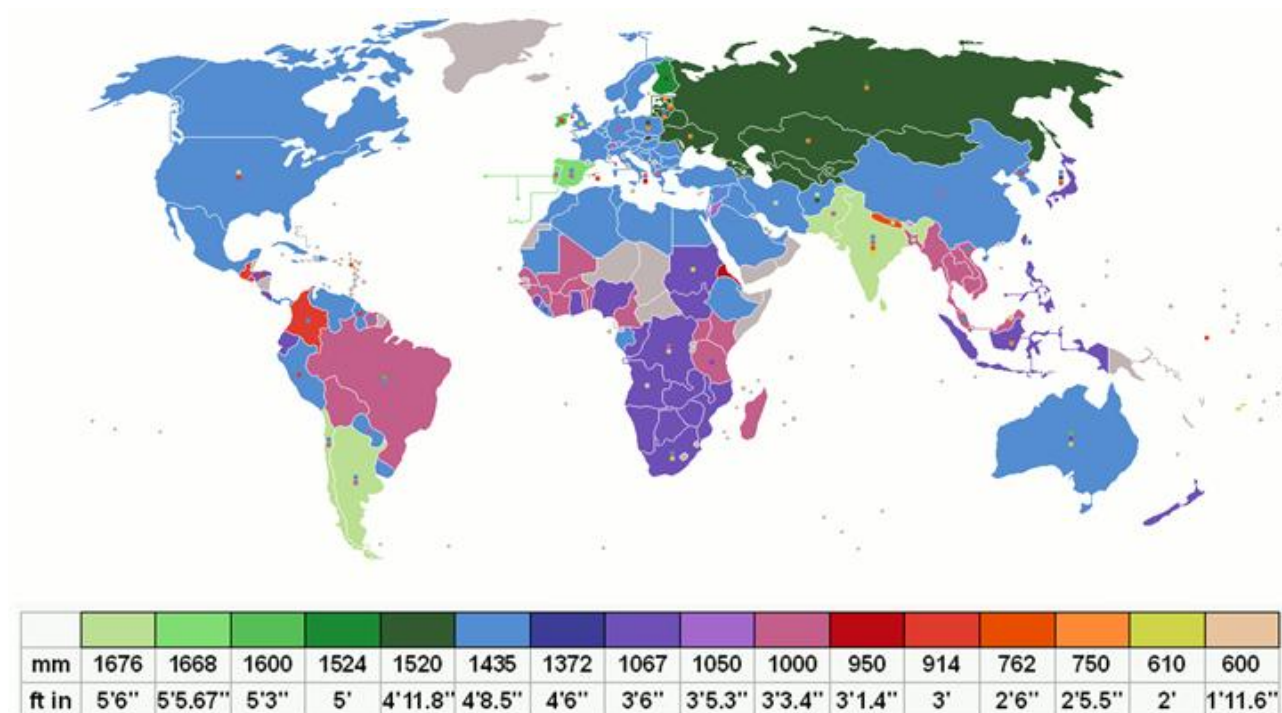


Abbildung 5: Spurweiten, weltweit

Mit dem Export der monopolistischen Stephenson-Lokomotiven in der Eisenbahn Pionierphase nach Kontinentaleuropa etablierte sich die Regelspur, glücklicherweise über gewisse Grenzen hinweg. Ausnahmen gab es auf der Iberischen Halbinsel, in Irland und Russland, als europäische Randbahnen. Im Zuge der Elektrifizierung sollten in der Folge militär-strategische Positionen einen „elektrischen Fleckerlteppich“ erzeugen, der in der Tat bis heute im Verbund mit der Sicherungstechnik und organisatorischer Differenzen eine konsistente europäische Bahn behindert: „Unter diesem Fluch leiden wir bis heute“.⁵³ Andererseits ist der Beitrag der Eisenbahn zur Normung ein ganz bemerkenswertes Kapitel, unter anderem durch die Vereinheitlichung der Zeit, das einer eigenen Arbeit bedarf.

⁵¹ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien 1898, (alle Bände auf Windows DVD, digitaler Reprint), Band 01A/65.

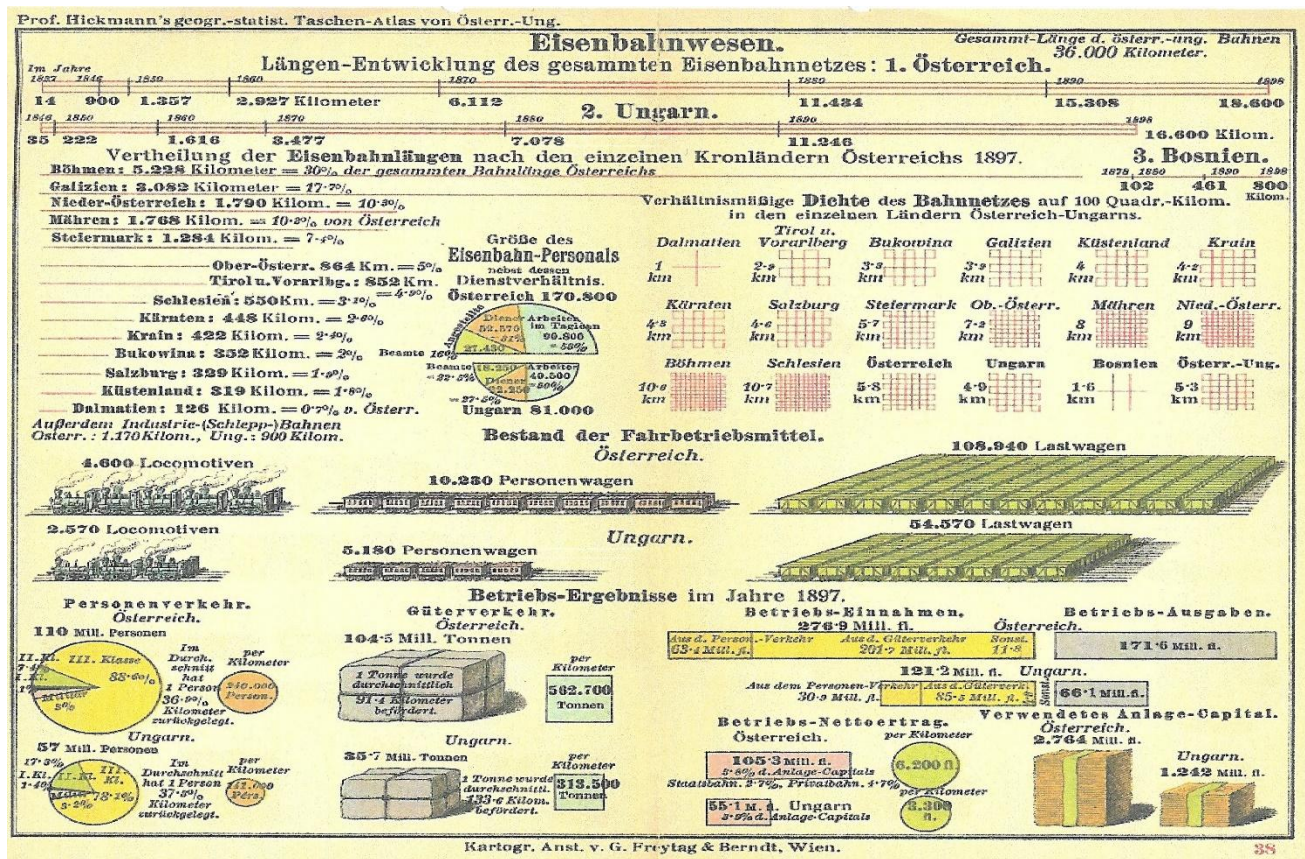
⁵² <https://www.bing.com/images/search?q=Spurweiten%20Grafik&form=IQFRBA&id=B915A50947E8CECABA5DEB01840CA135E16C14C3&first=1&tsc=ImageHoverTitle&disoverlay=1> (abgerufen am: 11.12.2022)..

⁵³ Andreas Matthä, Nieder mit den Grenzen, in: Die ZEIT, 29. Juni 2023, 70.

Tabelle 3: Vergleich der wichtigsten Eisenbahn-Daten für Cisleithanien zwischen 1898 in (Gulden) und 1900/10 in (Kronen).⁵⁴

Jahr	Bahn km	MA	Loks	PW	GW	PV Mio	GV Mio	BE Mio	BA Mio	Tkm Mio
1898	18.600	170.800	4.600	10.230	108.940	110	104,5	276,9	171,6	9.551
1900 ⁵⁵	19.260	205.967	5.363	11.512	118.068	158,1	119	628	426,8	11.128
1910 ⁵⁶	22.642	277.619	7.190	14.073	144.196	254,6	137,6	982	754	15.123

MA-Mitarbeiter, PW-Personenwagen, GW-Güterwagen, PV-Personenverkehr Reisende, GV-Güterverkehr Tonnen, BE-Betriebsinnahmen, BA-Betriebsausgaben



Quelle: Prof. A. L. Hickmann's Geographisch-statistischer Taschen-Atlas von Österreich-Ungarn, 1900, Verlag G. Freytag & Berndt, Wien und Leipzig, S. 38.

Abbildung 6: Hickmann Graphik

Neben den Pionieren des Eisenbahnwesens in Großbritannien brachte das Kaiserreich Österreich ebenfalls eine Vielzahl von erfinderischen Eisenbahnexperten hervor, die das

⁵⁴ Prof. A. L. Hickmann's Geographisch-statistischer Taschen-Atlas von Österreich-Ungarn. Wien-Leipzig 1900. **Abbildung 6.**

⁵⁵ Klagenfurter Zeitung, 3. Jänner 1902, 17; 4. Jänner 1902, 24.

⁵⁶ Eisenbahn und Industrie, 1912, Heft Nr. 4, 45f.

Habsburgerreich von der technischen Seite in die Avantgarde einreihen. Nachdem sich einige über Studienreisen nach England, Belgien, Frankreich und Amerika wissenschaftlich aufgerüstet hatten.⁵⁷ Wie beispielsweise Franz Joseph Ritter von Gerstner⁵⁸ (1756 Komotau – 1832 Mladiegow-Böhmen), sein Sohn Franz Anton Ritter von Gerstner (1796 Prag – 1840 Philadelphia), Franz Xaver Riepl (1790 Graz – 1857 Wien), Carl Ritter von Ghega (1802 Venedig – 1860 Wien), Matthias Ritter von Schönerer (1807 Wien – 1881 Wien) oder Erzherzog Johann (1782 Florenz – 1859 Graz), um nur einige zu nennen. Die Eisenbahnpolitik der Monarchie war im Grunde durch einen Mäander-Kurs im Hinblick auf die Finanzierung auf der Zeitachse gekennzeichnet. Das Dampfisenbahnzeitalter in Österreich begann mehr oder weniger als Privatveranstaltung von Kapitalisten, mit dem Bau und Betrieb der Kaiser Ferdinands Nordbahn/KFNB, die am 23. November 1837 im ersten Teilstück zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram eröffnet und dann bis Schlesien erweitert wurde, um private Industriereviere zu erschließen. Dieser ersten Privatbahnphase, zwar unter Staatsaufsicht, folgte die erste echte Staatsbahnphase ab 1841, ausgelöst von Karl Friedrich Freiherr von Kübeck von Kübau (1780 Iglau – 1855 Hadersdorf bei Wien) als Präsident der Allgemeinen Hofkammer, dem Vorläufer des späteren Handels- und Finanzministeriums, nachdem sich Ende 1840 erst 144 Streckenkilometer im Betrieb befanden. Bei der Finanzierung ging ohne Beteiligung der Bankhäuser der Rothschilds, Sinas und Eskeles nicht viel weiter. Bis zum Jahre 1848 waren trotz staatlicher Anstrengungen nur etwa 1.300 Streckenkilometer Bahnen fertiggestellt. Die Hälfte davon mit der Kapitalunterstützung der Rothschilds. Insgesamt wurden 120 Mio Gulden investiert, davon zwei Drittel durch Private aufgebracht. In der zweiten Privatbahnphase ab 1854 konnte sich der Staat die Bahnen nicht mehr leisten. Seit 1853 kämpfte die Monarchie gegen den Staatsbankrott. Infolge des Krimkrieges und der österreichischen Besetzung der Donaufürstentümer wurden Gelder zu Kriegszwecken gebunden. Zwar verhalf in der Folge eine erfolgreiche Nationalanleihe von 500 Mio Gulden ein wenig zu budgetärem Spielraum, aber dies war in dieser Situation nur ein Tropfen auf dem heißen Stein. 1854 waren 70 % des Eisenbahnnetzes in staatlicher Hand, mit dem Kronjuwel des Bahnbaues, der

⁵⁷ Vgl. Dinobli, Culturpflug, 56ff.

⁵⁸ Machte bereits am Silvesterabend des Jahres 1807 vor der Hydrotechnischen Gesellschaft in Prag den Vorschlag einer Überschienung zwischen Moldau und Donau. Seinem Sohn blieb es vorbehalten, die erste kontinentale (Pferde)Eisenbahn zwischen Linz und Budweis zu schaffen. Vgl. Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 05/3.

Semmeringbahn, die als Arbeitsbeschaffungsprogramm in der Revolutionszeit gestartet wurde. Zusammen mit den 414 km Eisenbahnstrecken in Ungarn reihte sich die Monarchie somit als Schlusslicht im europäischen Eisenbahnkonzert ein. Der Verkauf dieses Eisenbahnsystems unter dem Finanzminister Karl Ludwig von Bruck (1798 Elberfeld – 1860 Wien) sollte nun die Staatskassen wieder füllen. Das RGBl. Nr. 238/14.9.1854⁵⁹ betreffend die „Ertheilung von Concessionen“ für Privat-Eisenbahnbauten, das Gesetz über die Entstaatlichung, initiierte diese zweite Privatbahnphase. Den Kapitalgebern wurde dabei eine Konzession zur Anlage einer öffentlichen Eisenbahn auf eine Zeit von 90 Jahren gewährt, im Gegensatz zu den bisherigen 50 Jahren. Die Preistarife waren öffentlich kundzumachen und dem Staat blieb es vorbehalten, bei Überschreiten der Erträge der Bahn von 15% der Einlagen auf eine Verbilligung der Preise einzuwirken. Die Eisenbahnunternehmungen mussten die Errichtung einer Staatstelegraphenleitung längs der Bahn unentgeltlich gestatten. Der Staat sicherte sich also Aufsichtsrechte und versprach dafür Zinsgarantien. Damit war der „Hahnenkampf“ der Kapitalisten, zwischen der Familie der Rothschilds und der Société Générale de Crédit Mobilier der Brüder Emile (1800 – 1875) und Isaac Pereire (1806 – 1880) eröffnet. „Die Gesellschaft [Crédit Mobilier] kaufte das gesamte Bahnnetz und einige Kohlengruben in Böhmen und im Banat. Sie sicherte sich das Recht der zollbegünstigten Einfuhr von Maschinen und anderem Eisenbahnzubehör. Auf diese Weise erfolgte der Bahnausbau des nächsten Jahrzehnts mit französischem und englischem Material, während die Schienenwerke in Niederösterreich (Reichenbach in Ternitz) und Kärnten (Rosthorn in Prävali) zugrunde gingen“.⁶⁰ Bis in das Jahr 1858 flossen 136 Mio Gulden in das Budget, was ein gutes Geschäft für die Käufer und ein grottenschlechtes Geschäft für den Verkäufer darstellte. Denn der Staat investierte ehemals 223,5 Mio Gulden in den Bahnbau. Daraus entstand die k.k. privilegierte österreichisch Staats-Eisenbahn-Gesellschaft/StEG, ein genuin französisches Privatunternehmen im Einflussbereich der Brüder Pereire, in dessen Aufsichtsrat die österreichischen Barone Georg Sina (1782 Bosna Serail – 1856 Wien), Daniel Eskeles (1803 Wien – 1876 Wien) und Ludwig Pereira-Arnstein (1803 Amsterdam – 1858 Altenberg bei Greifenstein) saßen. Anselm Rothschild (1803 Frankfurt am Main – 1874 Wien) intervenierte vergeblich bei Kübeck und dem alten

⁵⁹ RGBl. Nr. 238/14.9.1854 (Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privat-Eisenbahnbauten).

⁶⁰ Helmut Rumpler, Eine Chance für Mitteleuropa, Bürgerliche Emanzipation und Staatsverfall in der Habsburgermonarchie 1804-1914. Wien 1997, 352f.

Metternich (1773 Koblenz– 1859 Wien) und legte danach ein Anbot für die Lombardisch-Venetianische Bahn, die letztlich in die Hände eines Konsortiums mit einer österreichischen Gruppe um Rothschild und die Creditanstalt, die französische Rothschild-Gruppe sowie englische und italienische Geldgeber kam. Im September 1856 erfolgte die Fusion der Lombardisch-Venezianischen Bahnen mit der Zentralitalienischen Bahn zur Lombardo-Venetianisch-Zentralitalienischen Eisenbahngesellschaft, mit einem Kapital von 160 Mio Gulden. Nach der Privatisierung der südlichen Südbahngesellschaft, mit einem Netz von 1.318 betriebenen Streckenkilometer und 545 im Bau befindlichen Streckenkilometern, die das Pariser Haus der Rothschilds übernahm, waren somit alle größeren Bahnkuchenstücke verteilt. Mit einem Mammutmerger entstand die k.k. privilegierte südliche Staats-, lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Wien. Schon mit der militärischen Niederlage der Monarchie in Solferino am 24. Juni 1859, die den Verlust der Lombardei für das Kaiserreich bedeutete, war das Ende der “Mammut-Südbahngesellschaft” gekommen und es entstand auf österreichischer Seite die Südbahngesellschaft. In der amtlichen Wiener Zeitung lasen sich die Beweggründe zum Beschluss des Konzessionsgesetz von 1854 ⁶¹ folgendermaßen: Die seit der 1848-Revolution eingetretenen Verhältnisse, „insbesondere aber die Gleichstellung aller Theile des Reiches und deren Vereinigung unter einer gemeinsamen, die rasche Eröffnung der Hilfsquellen der öffentlichen Wohlfahrt bezweckenden Gesetzgebung führten zu der Überzeugung, daß jene einzelnen Linien bei aller ihrer Wichtigkeit und selbst in der ihnen seither zu Theil gewordenen Erweiterung mit Einschluß der bestehenden Privatbahnen dem sich kundgebenden Bedürfnisse nicht mehr genügten“. ⁶² Die Entlastung des Grundeigentums, die Reform der Zollgesetzgebung, die Liberalisierungsschritte im Verkehr mit dem Ausland und die Erweiterung des Wirkungsbereiches der Nationalbank übten einen so nachhaltigen positiven Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung aus, dass der dadurch erhöhte Mobilitätsbedarf nur durch ein fokussiertes Bahnkonzept, mit strenger Berücksichtigung der strategischen, nationalökonomischen und handelspolitischen Notwendigkeiten, zu bewältigen war. Der Gesamtplan sah die Verbindung aller wichtigsten Orte der Monarchie vor, sowie die Anschlüsse an die Nachbarstaaten. Es wurden je drei Hauptlinien nach den

⁶¹ RGBl. Nr. 238/14.9.1854 (Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privat-Eisenbahnbauten).

⁶² Wiener Zeitung, 10. November 1854, Nr. 269, 1.

Himmelsrichtungen mit 31 Linien definiert, darunter die Kärntner Bahn von Marburg über Klagenfurt - Villach nach Südtirol und Italien.

Die Niederlagen bei Solferino am 24. Juni 1859 und bei Königgrätz am 3. Juli 1866 waren weitere bittere militärische Wegmarken für das Habsburgerreich und wiederum finanzielle Desaster. Mit dem Wegfall der reichen Lombardei wurde die finanzielle Lage der Monarchie immer prekärer. Dieser Staat wurde international als ein Reich am Rande des Konkurses gesehen. Anselm Rothschild gelang jedoch noch immer die Geldbeschaffung für das Erzhaus, was ihm einen lebenslangen Sitz im neu installierten Herrenhaus garantierte.⁶³ Kaiser Franz Joseph I. musste daher aus der Not heraus dem Neoabsolutismus ade sagen. Dazu veröffentlichte er das „Laxenburger Manifest“, das die neue Richtung wies: „Austrian's domestic welfare and international status through a purposeful development of its rich intellectual and material strength, as well as through permanently establishing modernizing improvements in legislation and administration“.⁶⁴ Nach dem Oktoberdiplom 1860 folgte daher das Februarpatent vom 26. Februar 1861 von Anton von Schmerling. Mit dem Bahnbau ging es dann zügig weiter, aber nach dem Börsenkrach 1873 musste wiederum der Staat einspringen, um sowohl die Eisenbahnentwicklung voranzutreiben als auch über Multiplikatoreffekte die Konjunktur zu beleben; und es begann die zweite Staatsbahnphase, die durch die dritte Staatsbahnphase ab der Jahrhundertwende mit dem Bau der „Großen Alpenbahnen“ bis zum ersten Weltkrieg ergänzt wurde. Der HM Johann Freiherr von Chlumetzky (1834 Zara – 1924 Bad Aussee) brachte 1877 das Sequestrationsgesetz⁶⁵ durch den Reichsrat, welches es dem Staat ermöglichte, solche Eisenbahnen zu übernehmen, „die länger als drei Jahre einen staatlichen Vorschuß zur Überbrückung ihres Defizits oder durch fünf Jahre hindurch mehr als die Hälfte der zugesagten Zinsgarantie in Anspruch nahmen“.⁶⁶ Dadurch ersparte sich der Staat die auf 22,02 Mio Gulden im Jahre 1876 angewachsenen staatlichen Zuschüsse. Die Betriebsführung dieser übernommenen Bahnen erfolgte über die seit dem Jahre 1884 eingerichtete GD der österreichischen Eisenbahnen, mit BDen in den Ländern, unter anderem in Villach. Entscheidend war der weitere Eisenbahnbau, zunächst in Dalmatien und Istrien, dann jedoch wirtschaftsstrategisch mit der Arlbergbahn für den

⁶³ Roman Sandgruber, Rothschild, Glanz und Untergang des Wiener Welthauses. Wien-Graz-Klagenfurt 2018, 143.

⁶⁴ Zit. n. John Deak, Forging a multinational State, 139.

⁶⁵ RGBI. Nr. 112/14.3.1877.

⁶⁶ Rumpler, Chance, 468.

Transport des ungarischen Getreides vom Osten des Reiches nach Westeuropa. Übrigens mit deutlich negativen regionalen Auswirkungen für die Kärntner Mühlenindustrie.⁶⁷ Die Ungarn öffneten im Gegenzug das „Eiserne Tor“ für die Donauschifffahrt, ein Projekt, welches schon 1834 der ungarische Staatsreformer und Unternehmer István Széchenyi (1791 Wien – 1860 Döbling) geplant hatte, um den Balkanhandel zu stimulieren.⁶⁸ Die KRB wurde als erste Bahn in den beginnenden 80er Jahren verstaatlicht, die KFNB erst 1906, als Schlussstein der Verstaatlichungsphase in der Doppel-Monarchie. Die wichtige SB blieb bis 1923 privat, weil dieser „Brocken“ offensichtlich finanziell für den Staat unverdaulich schien, obwohl immer wieder über eine Staatsübernahme spekuliert wurde.⁶⁹ Diese volkswirtschaftliche Kraftanstrengung mittels der Neuen Alpenbahnen durch Ministerpräsident Körber (1850 Trient – 1919 Baden), als Gegenkonzept zum Nationalismus konzipiert, war ein letztes großes Aufbäumen der österreichischen Eisenbahnpolitik. Dieses Konzept der „Großen Alpenbahnen“, umfasste die Tauern-, Karawanken-, Wocheiner- und Phyrnbahn. Sie stellten die österreichische Ingenieurskunst nochmals technisch im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts auf die Probe, die glänzend bewältigt wurde. Mit der Dampfeisenbahn katapultierte sich die Menschheit nicht nur von der bis in das beginnende 19. Jahrhundert gültigen höchsten Reisegeschwindigkeit eines Pferdegespannes von 15-16 km/h im Jahr 1836 in einen Geschwindigkeitsbereich von 40 km/h und bis zur Jahrhundertwende mit der technischen Weiterentwicklung des Systems auf über 100 km/h,⁷⁰ sondern stellte eine wichtige Basisinnovation im „Kondratieff-Zyklus“ dar. Nikolai D. Kondratjew (1892 Galuyewskaja – 1938 vom Stalinregime zum Tode verurteilt) beschäftigte sich mit den langen Wellen der Konjunktur. Ausgangspunkt seiner Überlegungen war, dass das wirtschaftliche Geschehen von Technologiesprüngen determiniert wird. Seine Theorie: Ausgehend von der „Industriellen Revolution“ von 1789 – 1814, mit einem Abschwung bis 1849; danach kam die Bahnwelle bis in die 70er Jahre, mit einem Abschwung bis in die 90er Jahre; gefolgt von der dritten Aufschwungwelle bis zum Beginn des Großen Krieges.⁷¹

⁶⁷ Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1888-1892, hg. von der Handels und Gewerbekammer zu Klagenfurt. Klagenfurt 1895, Vorwort.

⁶⁸ Rumpler, Chance für Mitteleuropa, 468.

⁶⁹ Kärntner Zeitung, 18. Juni 1902, 4.

⁷⁰ Liverpoolexpress von London nach Liverpool erreichte 66 Meilen pro Stunde, über 100 km/h. Vgl. Gerhard J. Rekel, Monsieur Orient-Express. Wie es Georges Nagelmackers gelang, Welten zu verbinden. Wien 2022, 31.

⁷¹ Vgl. Harry Maier, Wellen des Fortschritts, in: Nikolaus Piper (Hg.), Die Großen Ökonomen. Stuttgart 1996, 240f.

III. Der genuine Brennspiegel des Kärntner Verkehrs

„Gleichwie in Eden liegt Villach inmitten des herrlichen Kärntnerlandes, durchrauscht von den Fluten der Drau, umgeben von den mächtigen Gebilden der Alpen“.⁷²

Die Verkehrsbedeutung Villachs spiegelt sich im Patrozinium der Stadtpfarrkirche St. Jakob wider. St. Jakob der Ältere ist der Patron der Pilger und Straßen.⁷³

Vom „Big Picture“ der Zeit des Jahrhunderts der Eisenbahn nimmt die Arbeit nunmehr die Historie der Stadt Villach in den Blickpunkt, mit seiner durch die speziellen Alpenauffaltungen, dem Drauzug, bedingte Verkehrsgunst der Lage. Oswin Moro (1895 Hermagor – 1941 Graz) ortet aus volkskundlicher Sicht nördlich von Villach das „Ringhofgebiet“, südlich, im gemischtsprachigen Bereich, das „Talbauerngebiet“ und dazwischen einen Gebietskeil aus dem Drautal ins Klagenfurter Becken reichend, mit Dörfern, die sich um die Draustadt gruppierten. „Hier herrschen nur kleine Haufenhöfe vor, unter die häufig „Keuschen“ eingestreut sind, die Handwerkern, Arbeitern, Eisenbahnern gehören“.⁷⁴ Dazwischen liefen die seit der Antike bestehenden Verkehrswege von Nord nach Süd und umgekehrt. Fast der gesamte Verkehr gravitierte über die einzige Brücke bei Villach, die erstmals 878 urkundlich erwähnt wird, aber schon vorher bestanden haben dürfte. „Sie wird jedoch zwischen St. Martin und der heutigen Stadtbrücke zu suchen sein“.⁷⁵ Die Siedlung verbindet von alters her den Siedlungsnamen mit einer Brückenfunktion und in der Folge mit den Funktionen Kommunikation, Handel respektive gewerbliche Aktivitäten. Die erwähnte einmalige Verkehrsgunst der Lage verdankt Villach der Ernennung zum Markt am 8. Februar 1060 durch König Heinrich IV. (1050 - 1106) nach Fürsprache seiner Mutter, Agnes von Poitou (1025 - 1077) und Bischof Gunther von Bamberg (1025/30 – 1065 Ödenburg).⁷⁶ Schon Kaiser Heinrich II. (973/78 - 1024) vermachte, im Zuge der Gründung des Bistums Bamberg, im Jahre 1007, Bischof Gunther den Besitz von der Mündung der Gail in die Drau durch das Kanaltal bis Pontafel, die Villacher Alpe und das Bleiberger Tal. Mit der Markterhebung war die Basis für einen Marktfrieden unter Königsschutz, die Münze, die Zolleinnahmen und sonstige Einkünfte aus dem Handelsverkehr gelegt. Das Stadtrecht folgte im Jahre 1240. Für

⁷² Fassbender, Generalregulierungsplan, 26.

⁷³ Oswin Moro, Villach in seiner bäuerlichen Umwelt, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 169-182, hier: 179.

⁷⁴ Moro, Villach, 170f.

⁷⁵ Adalbert Klaar, Die Siedlungsformen der Altstadt in Villach, in: Wilhelm Neumann (Hg.), 900 Jahre Villach, Neue Beiträge zur Stadtgeschichte. Villach 1960, 33-53, hier: 33f.

⁷⁶ Wilhelm Neumann, Die Urkunde vom 8. Februar 1060, in: Neumann (Hg.), 900 Jahre Villach, 9-12, hier: 9ff.

den Kärntner Herzog war das „Ausland Villach“ ein Dorn im Auge.⁷⁷ Vor allem Herzog Bernhard schritt in seiner Herrschaftszeit 1202 – 1256 zur Tat. Er ging daran, bei Wernberg eine Konkurrenzbrücke zu errichten, um Villach zu umfahren. Die Bamberger wehrten sich und über Vermittlung des Erzbischofs Eberhard II. von Salzburg (1170 – 1246) und des österreichischen Herzogs Leopold VI. (1176 – 1230), des Glorreichen, eines Vetters des Kärntner Herzogs, kam es am 17. November 1227 zu einem Vergleich, bei dem Bernhard auf allen Ebenen verlor. Die Brücke war auf alle Zeiten zu zerstören und weder auf der Drauhalbinsel noch im Umkreis durfte ein Konkurrenzmarkt errichtet werden. Außerdem hatte Bernhard 1.000 Mark Silber Kölner Gewicht zu zahlen und der Vergleich musste von Papst und Kaiser bestätigt werden, was am 23. Dezember 1227 durch Papst Gregor IX. (1167/1227 Papst – 1241) erfolgte. Die kaiserliche Bestätigung fehlt bis heute.⁷⁸ Somit konnte Villach seine natürlich-privilegierte Stellung im Verkehrsbereich weiter sicherstellen und den ersten Angriff auf seine natürliche Verkehrsgunst der Lage abwehren. „Der Einzugsbereich der Villach durchziehenden Verkehrswege reichte zur Zeit der größten Ausdehnung des Fernhandels über die Niederlande bis England, zur Ostsee, nach Polen, Ungarn und Südtirol; im Süden war Venedig, das *fondaco dei tedeschi*, nicht nur Endpunkt, sondern zugleich Vermittler mit dem östlichen Mittelmeer und dem Orient sowie die südlicheren Teile Italiens“.⁷⁹ Der bereits beschriebenen Verkehrsgunst der Lage der Stadt Villach geht Herbert Hassinger näher auf den Grund. Zwar bestand für die Nordverkehre via Villach die sogenannte „untere Straße“ über den Katschberg (Villacher Tauern genannt)⁸⁰ und Radstätter-Tauern, aber es führte eine Konkurrenzroute, der für den Fernhandel nicht unwichtige Saumweg, die sogenannte „obere Straße“ als Route zwischen Gemona - Plöckenpaß - Gailberg - Iselsberg - Heiligenbluter Tauern mit Abstieg zur Salzach oder durch das Fuscher Tal über Lofer - Reichenhall nach Salzburg. Einen weiteren Bypass bildete der Weg von Pontafel über das Naßfeld nach Hermagor und weiter nach Greifenburg - Windische Höhe nach Paternion im Drautal. Aber: „Die [...] gerühmte Verkehrslage Villachs kam also für den transalpinen Fernverkehr erst nach 1520 voll zur Geltung“.⁸¹ Der sogenannte

⁷⁷ Herbert Paschinger, Kärnten, Eine geographische Landeskunde, 1. Teil. Klagenfurt 1976, 143.

⁷⁸ Peter Wiesflecker, Wernberg. Aus der Geschichte einer Kärntner Gemeinde. Klagenfurt 2001, 21-23.

⁷⁹ Herbert, Hassinger, Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, Ein Beitrag zur Handels- und Verkehrsgeschichte der Ostalpen, in: Carinthia I 166 (1976), 211-282, hier: 277.

⁸⁰ Viktor Paschinger, Grundzüge der Verkehrsgeschichte Kärntens, in: Carinthia I 143 (1953), 353-384, hier: 374.

⁸¹ Hassinger, Handels- und Verkehrsstellung Villachs, 217.

„schräger Durchgang“ von der Donau über den Semmering und den Neumarkter Sattel nach Italien war seit dem 13. Jahrhundert durchgehend für den Verkehr nutzbar, mit der Abzweigung von Leoben ins Palten- und Liesingtal über den Pyhrnpaß oder das Ennstal nach Oberösterreich. Die damaligen Wirtschaftstreibenden wussten schon mit Alternativrouten zu rechnen, so es von der „Herrschaft“ verordneten Straßenzwänge erlaubten⁸² (**Abbildung 7**).⁸³

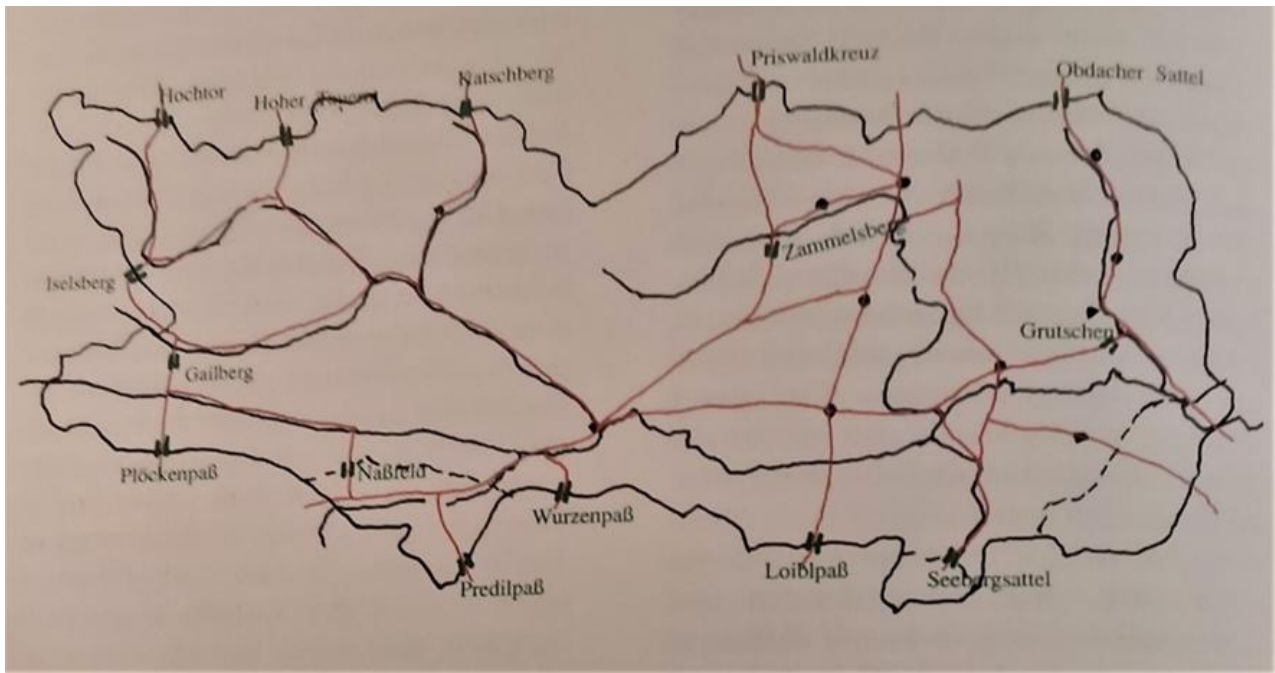


Abbildung 7: Handelswege durch Kärnten im Mittelalter

Diese die natürliche Verkehrsgunst negativ beeinflussenden Faktoren spiegeln sich in der Stadtentwicklung Villachs wider.⁸⁴ Im Zuge des wirtschaftlichen Niederganges der Republik Venedig und der Gravitationsverschiebung der Verkehre vom Mittelmeer zum Atlantik respektive der Umsetzung der merkantilistischen Wirtschaftspolitik im Habsburgerreich und

⁸² Herzog Albrecht III. verbot beispielsweise 1367 den Kaufleuten von Pettau/Ptuj, von Marburg, Radkersburg, Windisch-Feistritz/Slovenska-Bistrica und Luttenberg/Ljutomer die „Venedigerware“ über Pettau nach Ungarn führen zu lassen. Vgl. Othmar Pickl, Der Handelsweg über den Semmering, Die Bedeutung der Semmeringstraße im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: Wolfgang Kos (Hg.), Die Eroberung der Landschaft, Semmering, Rax, Schneeberg, Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Wien 1992, 406.

⁸³ Johannes Grabmayer, Stadtentwicklung, Verkehr und Handel im hoch- und spätmittelalterlichen Kärnten, in: Kärntner Landeswirtschaftschronik, hg. v. Verlag GFW Gesellschaft für Wirtschaftsdokumentation Ges.m.b.H. Wien o. J., I/143-I/180, hier: I/56.

⁸⁴ Wilhelm Neumann, Bausteine Geschichte Kärntens (= Kärntner Landesarchiv 12). Klagenfurt 1994, Villach, Abriß der Stadtgeschichte, 354.

im Hinblick darauf, dass im Zuge der Friedensverhandlungen aus dem Spanischen Erbfolgekrieg das Königreich beider Sizilien an Habsburg fiel, versuchte Kaiser Karl VI. (1685 – 1740) die Meerespräsenz des Erzhauses zu erhöhen. Er verkündete daher 1717 die freie Schifffahrt in der Adria und im Jahr 1719 wurden die Häfen Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt. Die Straße über den Loibl sollte daher zu einer Hauptkommerzialstraße ausgebaut werden. Für die Erbhuldigung 1728 durch Innerösterreich wollte man die Straße soweit verbreitern und verbessern, dass die kaiserlichen Kutschen den Pass passieren konnten. Auf der Scheitelhöhe entstand damals beidseits der Straße je eine Pyramide mit dem kaiserlichen Adler als Willkommensgruß der Krainer Stände, zum Lob des Kaisers.⁸⁵ Ferner tauchten sogar kurzfristige Pläne auf, zwischen St. Leonhard und St. Anna einen Tunnel zu errichten. Diese Südverbindung wurde zur Konkurrenzlinie für Villach, das durch eine Vielzahl von verheerenden Bränden und Erdbeben und durch die Franzosenzeit am beginnenden 19. Jahrhundert mit der nachfolgenden Illyrischen Phase zu einer relativ unbedeutenden Kleinstadt mit etwa 3.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verkam. Ein wesentlicher zusätzlicher Faktor für den Niedergang ist im langsamen Aufstieg des Hafens Triests zu suchen, der die Lieferketten nach Osten verschob und so wurde die Klagenfurter Hauptmaut zum Knotenpunkt des Verkehrs. „118.000 Zentner Waren gingen damals über Klagenfurt, 27.000 Zentner über Villach“.⁸⁶ Dem wirtschaftlichen Verfall folgte ein sittlicher, „der sich in Stumpfheit und Trägheit äußerte“.⁸⁷ Zwar brachte die Franzosenzeit für diverse Bürger einen Wohlstand und sie konnten ihren Kindern eine gute Ausbildung zukommen lassen. Rauschenfels beschrieb: So „erhielt die jüngere Generation Sinn und Empfänglichkeit für Neuerungen und Verbesserungen der mannigfachsten Art im öffentlichen Leben, man verkroch sich nicht mehr hinter seine vier Wände, sondern machte Reisen in die weite Welt; es gab Bürgersöhne, die in Italien und Deutschland sich umgetan, ja sogar Paris und London besucht hatten, wohingegen man in früheren Zeiten nie über Klagenfurt und Graz

⁸⁵ Herbert Stejskal, Kärnten. Geschichte und Kultur in Bildern und Dokumenten. Von der Urzeit bis zur Gegenwart. Klagenfurt 1991, 151 und Markus J. Wenninger, Der Loiblpass von der Antike bis ins 18. Jahrhundert, in: Werner Drobesh/Elisabeth Lobenwein (Hg.), Politik- und kulturgeschichtliche Betrachtungen, Quellen-Ideen-Räume-Netzwerke, Festschrift für Reinhard Stauber zum 60. Geburtstag. Klagenfurt-Wien/Dunaj-Ljubljana 2020, 405-434, hier: 432.

⁸⁶ Helmut Rumpler, Kärntens Wirtschaft im 19. Jahrhundert. Das Ende des Montanzeitalters und die Krise der Modernisierung, in: Kärntner Landeswirtschaftschronik, hg. v. Verlag GFW Gesellschaft für Wirtschaftsdokumentation Ges.m.b.H. Wien o. J., I/215-I/265, hier: I/249.

⁸⁷ Moro, Villach, 175.

hinausgekommen war“.⁸⁸ Nun zog es einige Familien, die im 19. Jahrhundert die Stadtentwicklung wesentlich beeinflussen sollten, wie die Familien der Wieltschnig, Moritsch, Walcher, Pichler etc., nach Villach.⁸⁹ Wirklich anknüpfen konnte die Draustadt an alte Aufbruchzeiten erst mit dem Beginn der Eisenbahnperiode.

IV. Wollen kein unbedeutendes Boot am Schleppseil der Triestinerbahn sein?⁹⁰

*„Leider ist das jungfräuliche Land noch immer nicht umfungen von den mächtigen, Segen und Leben bringenden Eisenbanden, die ihm erst die nächste Zukunft schmieden soll; noch hat kein gellender Pfiff eiliger Lokomotiven die Ruhe der Rhäder gestört“.*⁹¹

Die Genesis der Erschließung Kärntens durch die Eisenbahn erstreckte sich über einige Jahrzehnte. Jener Kärntner, der sich schon frühzeitig mit dem Thema Eisenbahn beschäftigte, war der Klagenfurter Güter- und Gewerkschaften-Inspektor Jakob Scheließnigg (1790 Unterloibach - 1867 Klagenfurt). In seinen Beiträgen zur Geschichte der Kärntner-Eisenbahn berichtet er von einer Sitzung der k.k. Gesellschaft für Landwirtschaft und Industrie im Schloss Zwischenwässern 1836, an der Erzherzog Johann den Kärntnern Bahnhoffnungen machte. Dieser berichtete hinsichtlich der Trassenführung durch Kärnten: Die Steirer „können sagen, was sie wollen, ich kann ihnen nicht helfen“.⁹² Schon einem früher geschriebenen Brief eines Direktors des Triester Lloyd an seinen Innsbrucker Freund ist zu entnehmen, dass der Erzherzog zunächst an eine Villach berührende Trasse gedacht hatte.⁹³ Diese Sitzung war für Scheließnigg das Eisenbahn-Erweckungserlebnis schlechthin. Anlässlich einer Tagung der k.k. Landwirtschaftsgesellschaft und Industrie in Graz erfuhr er 1839 vom Gesinnungsschwenk des Erzherzogs betreffend den Verlauf einer Triestverbindung, nämlich vom Bahnbau via Steiermark. Bei der Jahres-Versammlung der Kärntner Gesellschaft 1840 stellte Scheließnigg fest: „So viel es bekannt ist, soll diese Bahn

⁸⁸ Anton v. Rauschenfels, Villach. Eine volkswirtschaftliche Studie. Klagenfurt 1876, 19f.

⁸⁹ Vgl. Peter Wiesflecker, Lebensentwürfe und Lebenswirklichkeiten. Die Villacher Kaufmanns- und Fabrikantenfamilie Moritsch, in: Neues aus Alt-Villach 57 (2020), 101-147.

⁹⁰ Vgl. Denkschrift des kärntnerischen Eisenbahncomités über die durch das Kronland Kärnten zu führenden Eisenbahn. Klagenfurt 1850, 4.

⁹¹ Josef Wagner/V. Hartmann, Der Führer durch Kärnten. Ein Reisehandbuch für alle Freunde der Alpenwelt, der Sage und Geschichte, des Volkslebens, des Alterthümlichen, der Industrie, Kunst und Wissenschaft. Klagenfurt 1861, Vorrede.

⁹² Georg Zwanowetz, Über Kärntner Eisenbahnbestrebungen im Vormärz und die Entstehung der Bahnlinie Villach-Franzensfeste, in: Neues aus Alt-Villach 2 (1965), 85-98, hier: 86.

⁹³ Zwanowetz, Eisenbahnbestrebungen, 86.

[= Wien-Triest], die wichtigste von allen! – K ä r n t e n nicht berühren. Ich gehöre wahrlich nicht zu denjenigen, die den Schwesterprovinzen, mit uns Innerösterreich bildend, Güter gleichsam von der Vorsehung gebracht, mißgönnen. Ich verwahrte mich auch gegen die Zumuthung, als meinte ich, alle Provinzen sollen Eisenbahnen haben, oder können sie erzwingen; allein nicht übel nehmen wird man es mir, wenn ich als K ä r n t n e r bei dieser feierlichen Veranlassung einen Weheruf ertönen lasse, den ich nicht zurück halten kann, da ich nach reiflichem Nachdenken und vielseitigen Erwägen zur Überzeugung gelangt zu sein glaube, daß diese im Allgemeinen mit Recht gepriesene Unternehmung unsere Industrie in ihren Grundfesten erschüttern, und das Land ganz verarmen machen müsse“. ⁹⁴ Scheließnigg sah deutlich die Gefahr einer Umfahrung des Kronlandes, mit seinen negativen Auswirkungen für die Wirtschaft und im Zurückbleiben des Landes im Rahmen des laufenden Strukturwandels. Der bei der genannten Tagung anwesende Präsident der Kärntner Stände, Joseph von Sterneck und Ehrenstein (1775 Prag – 1848 Klagenfurt) und andere Landstände hörten die Botschaft. “Allein es geschah N i c h t s - gar N i c h t s! Gewiß hätte der g e r e c h t e – Kärnten so wohlmeinende Kaiser Ferdinand dieser Bitte entsprochen - [...] Dieses gleichgültige Benehmen unserer Stände in einer Lebensfrage des Landes muß man um so tiefer beklagen, als es nicht mehr gut gemacht werden kann”. ⁹⁵ Inaktiv blieben die Handelsleute in Klagenfurt, die am 23. Juli 1840 erklärten, nur an einer Verbindung des Drautales mit dem Kanaltal interessiert zu sein. ⁹⁶ Dass die bahnseitige Erschließung Kärntens ⁹⁷ in dieser ersten Phase kein vordringliches Thema des Gesamtstaates war, liegt wohl darin begründet, dass das Land geografisch durch Berge eingekesselt liegt, über keine wirkliche Leuchtturmindustrie mit potenten Geldmagnaten im Hintergrund, wie beispielsweise in Wittkowitz, ⁹⁸ verfügte und keine (noch keine) Grenzprovinz darstellte. Es gab vor allem keine kaiserliche Lobbyistin oder keinen Lobbyisten wie etwa Erzherzog Johann für die steirische Montanindustrie. Es fehlte schlicht und ergreifend der finanzielle Impetus für ein Privatkapital, eisenbahnmäßig in Kärnten zu

⁹⁴ Jakob Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte der Kärntner-Eisenbahn bis zum Übergang an die neugebildete südösterreichische Eisenbahn-Gesellschaft. Klagenfurt 1862, 5.

⁹⁵ Ebd. 7.

⁹⁶ Paul Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen in Kärnten, in: Carinthia I 145 (1955), 803-810, hier: 803.

⁹⁷ 1854 war Kärnten eigentlich straßenmäßig ausreichend erschlossen. Siehe Rumpler, Kärntens Wirtschaft, I/247.

⁹⁸ Witkowitz Stahlwerke in Mähren, 1843 von Salomon Rothschild erworben. Bahnerschließung durch die KFNB, offizielle Eröffnung am 6. Jänner 1838 zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram.

investieren, und auf Aussichten für einen veritablen return on investment. Die politische Führung begegnete zudem dem neuen „Gamechanger“ Eisenbahn mehr als reserviert. Vielleicht ist diese auffallende Inaktivität der politischen Situation zwischen den Franzosenkriegen und dem Revolutionsjahr 1848 geschuldet. Kärnten war zwischen den Jahren 1825 und 1848 zwar ungeteilt, aber Teil des Königreiches Illyrien als österreichisches Kronland und die verantwortliche kaiserlich-königliche Regierung befand sich in der Hauptstadt Ljubljana/Laibach für die Kreise Ljubljana, Novo Mesto/Neustadt, Postojna /Adelsberg, Villach und Klagenfurt/Celovec. In Klagenfurt befand sich die Verwaltung der kärntnerisch ständischen Verordneten-Stelle. Erst nach der Revolution von 1848 wurde Kärnten wieder ein eigenes Kronland mit eigener Entscheidungsgewalt.⁹⁹ Ein Artikel in der Carinthia vom 6. Juni 1863 verwies im Zusammenhang mit der Bahneröffnung durch die SB darauf, dass die Entscheidungsträger in der Frühphase der Kärntner Diskussion über den Eisenbahnbau die strategische Bedeutung der Kärntner Bahn zu wenig berücksichtigt hätten. „Von diesem Standpunkte aber ist es erklärlich, daß sie als eine untergeordnete betrachtet wurde, und, setzen wir hinzu, in ganz einer anderen Richtung statt nordwärts der Drau tracierte wurde. Es mußte dies besonders der Fall sein, nachdem die Verbindung zwischen Wien und Italien über Graz und nicht, wie besser gewesen wäre, und auch mehrfach angeregt wurde, über Kärnten hergestellt worden war“.¹⁰⁰ Somit hätte der wichtige strategische Punkt Villach wesentlich früher an das Eisenbahnnetz der Monarchie angebunden werden können. In der Denkschrift des Kärntner Eisenbahncomités von 1850 wurde diesem Aspekt doch deutlich Beachtung geschenkt.

Zwar wurde in der ab 1841 folgenden ersten Staatsbahnperiode, ausgelöst durch den Amtsantritt von Carl Friedrich Kübeck, Freiherr von Kübau, als Direktor der Allgemeinen Hofkanzlei, mit seinem Zehn-Punkte-Grundsatzprogramm, der Schwerpunkt der folgenden Eisenbahnpolitik primär in den staatlich-strategisch-politischen Bereich verlegte,¹⁰¹ aber Kärnten musste weiter auf die Eisenbahnanbindung warten. Auf Staatskosten wurde der Teilabschnitt der „Südlichen Staatseisenbahn“ von Graz nach Mürzzuschlag gebaut, der am 21. Oktober 1844 von Erzherzog Johann festlich eröffnet wurde. Seitdem nennt man diesen

⁹⁹ Stejskal, Kärnten, 208.

¹⁰⁰ N.N., Die Kärntner Eisenbahn in strategischer Beziehung, in: Carinthia, Nr. 23, 6. Juni 1863, 181-184, hier: 183.

¹⁰¹ Johannes Sachslehner, Auf Schienen durch das alte Österreich. Erinnerungen an die k.u.k. Eisenbahnwelt. Wien-Graz-Klagenfurt 2014, 60.

Bereich fallweise „Erzherzog Johann-Bahn“. Johann hatte sich beim Kaiser Ferdinand für diese Trasse stark gemacht, die nach F. X. Riepls Ursprungskonzept über Ungarn hätte geführt werden sollen. Wobei eine Trassenführung über Kärnten eine Option darstellte, doch reichte die alleinige Fürsprache von Erzherzog Karl gegen Johann zu einer Effektivierung nicht aus.¹⁰² Im Juli 1846 kam es zur Eröffnung der Verbindung von Graz nach Cilli. Nicht der Staat übernahm für eine Eisenbahn in Kärnten die Initiative, sondern mutige Kärntner Privatinteressierte. Es waren dies: Carl Graf von Christalnigg (1788 Waisenberg – 1872 Meiselberg), Berg-, Rad und Hammergewerk und Herrschaftsbesitzer, Baron Eugen Dickmann (1793 Wien – 1863), Berg-, Rad- und Hammergewerk, Graf Ferdinand Egger (1802 Klagenfurt – 1860 Klagenfurt), Gewerk- und Herrschaftsbesitzer, Graf Gustav Egger (1808 St. Georgen am Längsee – 1884) Berg-, Rad- und Hammergewerk und Herrschaftsbesitzer, das Bistum Gurk als Berg-, Rad- und Hammergewerk und Herrschaftsbesitzer, das Domkapitel Gurk als Hammergewerk und Herrschaftsbesitzer, Gebrüder von Rosthorn, Hammergewerk, Compagnie Rauscher, Radgewerk, Graf Georg Thurn (1788 Prag – 1866 Wien), Hammergewerk und Herrschaftsbesitzer, Wolfsberger Aktiengesellschaft, Berg-, Rad- und Hammergewerk und das Handelsgremium in Klagenfurt. Am 9. Jänner 1843 stellten sich die Herren diesbezüglich bei der Kärntner Ständisch-Verordneten-Stelle vor.¹⁰³ Es wurde die Wichtigkeit einer Eisenbahn in Kärnten untermauert und nunmehr eine Seitenbahn von Marburg bis Villach auf Staatskosten gefordert. Ferner verlangten die Herren eine Regulierung der Drau-Schifffahrt, einen neuen Straßenzug von Pontafel bis Villach und wesentliche Verbesserungen der Straßenzüge bis Bruck a. d. Mur und Marburg. Über das Ländergubernium wurden dem Kaiser die Wünsche vorgetragen, der mit Gubernial-Dekret vom 9. Oktober 1843 den Antragsstellern wissen ließ, „daß Allerhöchst dieselben mit ununterbrochener landesväterlicher Sorgfalt das Wohl Allerhöchst Ihrer getreuen Provinz Kärnten im Auge behalten und stets geneigt seien, alle jene Einleitungen anzubefehlen, durch welche deren materielles Wohl gefördert werden kann“.¹⁰⁴ Das Nötige sollte im eigenen Wirkungsbereich erledigt werden oder bei hohen Kosten sollten entsprechende Anträge gestellt werden. Ähnlich äußerte sich der Staats- und Konferenzminister Graf Kolowrat (1778 Prag – 1861 Wien) anlässlich der

¹⁰² Zwanowetz, Villach, 90.

¹⁰³ Schelließnigg, Beiträge zur Geschichte, 10.

¹⁰⁴ Ebd., 12.

Industrierausstellung in Laibach 1844: "Das oberste Princip der Staatsverwaltung ist Gerechtigkeit; - dieses fordert die gleiche Behandlung aller Länder des Kaiserstaates, Kärnten könne sich daher bezüglich des Eisenbahn-Anliegens füglich beruhigen".¹⁰⁵ Danach wurde eine technische Kommission tätig, die im Hinblick auf eine Drauf Regulierung feststellte, dass eine weitere Kommerzialisierung wegen der topographischen Gegebenheiten wirtschaftlich nicht sinnvoll erschiene. Von nun an sprudelten die Verkehrsideen in Kärnten, die im Hinblick auf eine Zielfokkussierung kontraproduktiv wirkten.¹⁰⁶ Zunächst erbaten die Eisenbahnproponenten mit Unterstützung von Erzherzog Johann ¹⁰⁷ die Herstellung einer Pferdeeisenbahn von Marburg nach Villach auf Staatskosten, dann kam es im Umfeld des Tuchfabrikanten von Franz von Moro (1782 Klagenfurt – 1866 Viktring) zur Idee einer Straßenverbesserung und Durchstollung des Loibls nach Laibach. Plötzlich tauchte zusätzlich der Plan einer Radlbahn, von Leibnitz in das Drautal auf, mit Weiterführung über Villach, Tarvis nach Triest auf.¹⁰⁸ Die Antwort des Kaisers zu dieser Diskussion kam über das illyrische Länder Gubernium am 11. Oktober 1845, Z. 24955 folgende Erledigung an die kärntnerische Ständische Verordneten Stelle: „Se k. k. Majestät haben angeordnet, daß bis 1850 keine vorläufige Bewilligung zur Erbauung einer Privateisenbahn zu ertheilen sei. [...] als Kärnten durch die Gnade Sr. Majestät Straßenbauten [= radikale Verbesserung der Italiener Straße]¹⁰⁹ und Flußregulierungen mit so bedeutenden finanziellen Opfern zugeordnet wurden, nicht an der Zeit sei, neuerliche kostspielige Projekte in Anregung zu bringen, deren einschließender und allgemeiner Vorthail für die Provinz nicht einmal mit Zuversicht beurtheilt werden könne“.¹¹⁰ Es wurde auf die Differenzvorstellungen der vorgelegten Projekte hingewiesen; Pferdeeisenbahn und das Moro-Projekt der Loibl-Durchstollung. In der Folge versuchte Schelließnigg beide Projekte zu quantifizieren und initiierte eine Landtagsbefassung. In den Sitzungen am 16. und 17. Juni 1847 diskutierte man diese Eisenbahnfrage. Eine Abstimmung brachte das Ergebnis, dass 18 Landstände für die ausschließliche Vorlage der Loibl-Variante votierten. Gleichzeitig stimmten 21 Landstände für das Loibl Projekt und für die Pferdeeisenbahn; drei Abgeordnete

¹⁰⁵ Schelließnigg, Beiträge zur Geschichte, 22.

¹⁰⁶ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 335.

¹⁰⁷ Ebd.

¹⁰⁸ Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen, 804.

¹⁰⁹ Schelließnigg, Beiträge zur Geschichte 20.

¹¹⁰ Ebd., 19.

waren vorbehaltlos für das Projekt einer Pferdeeisenbahn.¹¹¹ Dieses Abstimmungsergebnis bewirkte, dass „die Regierung [nichts] vermöge, weil man im Lande selbst nicht im Klaren sei, was demselben eigentlich fromme“.¹¹² Die Ereignisse von 1848 legten schließlich alle diesbezüglichen Projekte still. Scheließnigg vermerkt in seinen Aufzeichnungen, dass bei einer damaligen Landes-Fokussierung auf die Pferdebahnvariante, diese schon - am linken Draaufer - gebaut wäre und die Umrüstung auf den Dampfbetrieb schon erfolgt wäre.¹¹³

Nach der Revolutionszeit und des fortschreitenden Baues der Triest Linie verfasste ein Comité unter dem Vorsitz des Kärntner Statthalters, Freiherr von Schloissnigg (1809 – 1883), 1850 eine Eisenbahn-Denkschrift an das HM. In dieser Schrift setzte Kärnten alles auf die Karte einer „Bruck-Udineser-Linie“ und stellte allgemein fest, dass die Eisenbahn ohne Zweifel das beste Kommunikationsmittel zur Förderung des Nationalwohlstandes sei. „Ein Land ohne Eisenbahn, welches von anderen Ländern mit Eisenbahnen umschlossen ist, wird sich in Zukunft zu diesen in demselben Mißverhältnisse befinden, als wenn demselben jetzt bloß Feldwege, den anderen aber Kunststrassen zu Gebothe ständen“.¹¹⁴ Auf Basis von globalen Berechnungen von Scheließnigg wurde detailreich festgehalten, welche regionale Auswirkungen ein Umfahrungswettbewerb hätte. In seiner Gesamtbeurteilung kam Scheließnigg schließlich auf eine Verlustsumme für Kärnten von 465.137 Gulden.¹¹⁵ Die Denkschrift forderte ob dieser Verlustsumme vehement den Bau – diesmal einhellig – einer Bruck – Udineser Bahn und sparte nicht mit Vorwürfen, nur an die Triesterbahn angekoppelt zu werden: „Unglaublich erscheint das Gerücht, daß diese glänzende Perle [Kärnten] in Oesterreichs Krone an irgend einem Punkte des Karstabhanges an die Triestinerbahn wie ein unbedeutendes Boot am Schleppseil angeknüpft werden, - unglaublich, daß die für die ganze Monarchie bestimmten Südfrüchte, so wie die kältescheuen Reisenden den aus Italien verurtheilt werden sollen, die 18 Meilen langen Irrfahrten durch die Steppen des Karstes mitzumachen, bloß weil man den alten geraden Weg nach Italien vergessen zu haben sich anstellt; - unglaublich, daß die Centralregierung ihre Hauptverbindung mit einem so wichtigen Königreiche der unerbittlichen Laune einer weltbekannten Furie, der Bora des Karstes,

¹¹¹ Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte, 26.

¹¹² Ebd., 29.

¹¹³ Ebd.

¹¹⁴ Denkschrift 1850, 4.

¹¹⁵ Ebd., 6ff.

preiszugeben gewillt seyn soll“.¹¹⁶ Ferner wurde vermerkt, dass die Entfernungen nach dem Süden durch Kärnten kürzer seien und die bautechnischen Schwierigkeiten sich wesentlich geringer darstellten. Festgehalten wurde weiters, dass ein Ausbau der Draufschiffahrt im Hinblick auf die hohen Kosten einer durchgehenden Schiffbarmachung keine Option darstellte. Nicht vergessen wurde der Hinweis auf strategische Interessen. „Die Geschichte aller Zeiten hat es gelehrt, daß in den meisten Kriegen Oesterreichs seine italienischen Provinzen dem Angriffe der Feinde insbesondere ausgesetzt waren. Kärnten ist durch seine geographische Lage für diese Fälle zum Aufstellen der Reservearmee so wie zum Anlegen der Magazine vorzugsweise berufen“.¹¹⁷ Diese im Dokument dargelegten Argumente berechtigen das Eisenbahncomité Kärntens, im Hinblick auf die Gleichbehandlung aller Regionen der Monarchie, eine Eisenbahn zu fordern. Zunächst durch eine Trassenfindung und wenn eine vollständige Staatsfinanzierung nicht möglich erschien, eine Zinsengarantie in der Höhe von 4% des eingesetzten Kapitals abzugeben. „Eine solche Garantie kann der Staat leicht leisten, [...] weil an der Rentabilität der Bahn nicht zu zweifeln ist“.¹¹⁸ Die Denkschrift endet mit dem Wahlspruch des Comités: „in *necessariis unitas, in omnibus caritas*“ [„In Notwendigkeiten herrsche Einmütigkeit, in allen [Dingen] aber Nächstenliebe“]. Eine Erledigung seitens des Ministeriums erfolgte am 4. Mai 1851 in der Form, dass eine Bahn durch Kärnten nur eine Strecke zweiter Ordnung sein könne. Diese könne noch nicht in Angriff genommen werden, da noch im Hauptnetz wichtige Lücken zu schließen seien.¹¹⁹ Daher verfügte ein provisorischer Landtags-Ausschuss, dass der Bau einer Eisenbahn durch Kärnten mit allen möglichen Mitteln betrieben werden solle. Der Statthalter erhielt in der Folge vom HM den Auftrag, einen Vorschlag für eine Linie von Marburg nach Klagenfurt vorzulegen, also eine Linie die die Kärntner Denkschrift mehr als abgelehnt, die als eine Verbindung dargestellt wurde, die im Gegensatz zur Brucker Linie, die die Städte Friesach und St. Veit a. d. Glan sowie die Kärntner Eisenwerke berührt, „in den unproduktiven Drauwalder-Graben fallen würde“.¹²⁰ Die Fokussierung auf eine Wunschlinie war nicht von Erfolg gekrönt. Und die Marburg-Klagenfurt-Villach Linie lief nur schleppend an. Zwar avisierte die Wiener Behörde ein Tracierungskommando, das zwar anreiste, vor Beendigung

¹¹⁶ Denkschrift 1850, 8f.

¹¹⁷ Schelließnigg, Beiträge zur Geschichte, 10.

¹¹⁸ Ebd., 15.

¹¹⁹ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 335.

¹²⁰ Denkschrift 1850, 12.

der Arbeiten wieder abberufen wurde.¹²¹

Aus dem Villacher Bereich meldete sich Ritter von Jakomini-Holzappel-Waasen (1790 Graz – 1863 Villach), ein Gewerke in Villach-Bleiberg, und richtete seitens der Industrie ebenfalls eine hilferufende Petition an das HM. Die Argumentation stützte sich auf die Höhe der Transportkosten, mit dem Hilfeschrei: „Unsere Industrie wird durch die Höhe der Transportkosten überflügelt“.¹²² Weitere Eingaben ergingen vom provisorischen Landtags-Ausschuss. Am 4. Mai 1851 kam die Antwort: „Ich anerkenne die großen Vortheile, welche aus der Herstellung einer Schienen-Verbindung der Montan-Industrie Kärntens und unmittelbar auch den übrigen Produktionszweigen erwachsen würden, allein sie treten den Bedürfnissen des Gesamtstaates gegenüber in den Hintergrund“.¹²³ Weiter: Sollte es zum Bahnbau kommen, dann wird es sich nur um eine Bahnstrecke zweiter Ordnung handeln, die nicht auf Staatskosten gebaut würde. Der provisorische Landtags-Ausschuss lud in der Folge Vertreter der repräsentierenden Körperschaften zu einer Sitzung am 21. Juli 1851 ein. Wenn man eine damalige Übersichtskarte ansieht, dann versteht man die zeitgenössischen Sorgen der Verantwortlichen um die Erreichbarkeit Kärntens, tat sich doch ein großes „Eisenbahnloch“ auf (**Abbildung 8**).¹²⁴

¹²¹ Strach, Geschichte der Eisenbahnen , Bd. 01A, 336.

¹²² Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte, 32.

¹²³ Ebd., 32f.

¹²⁴ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 2, 129.

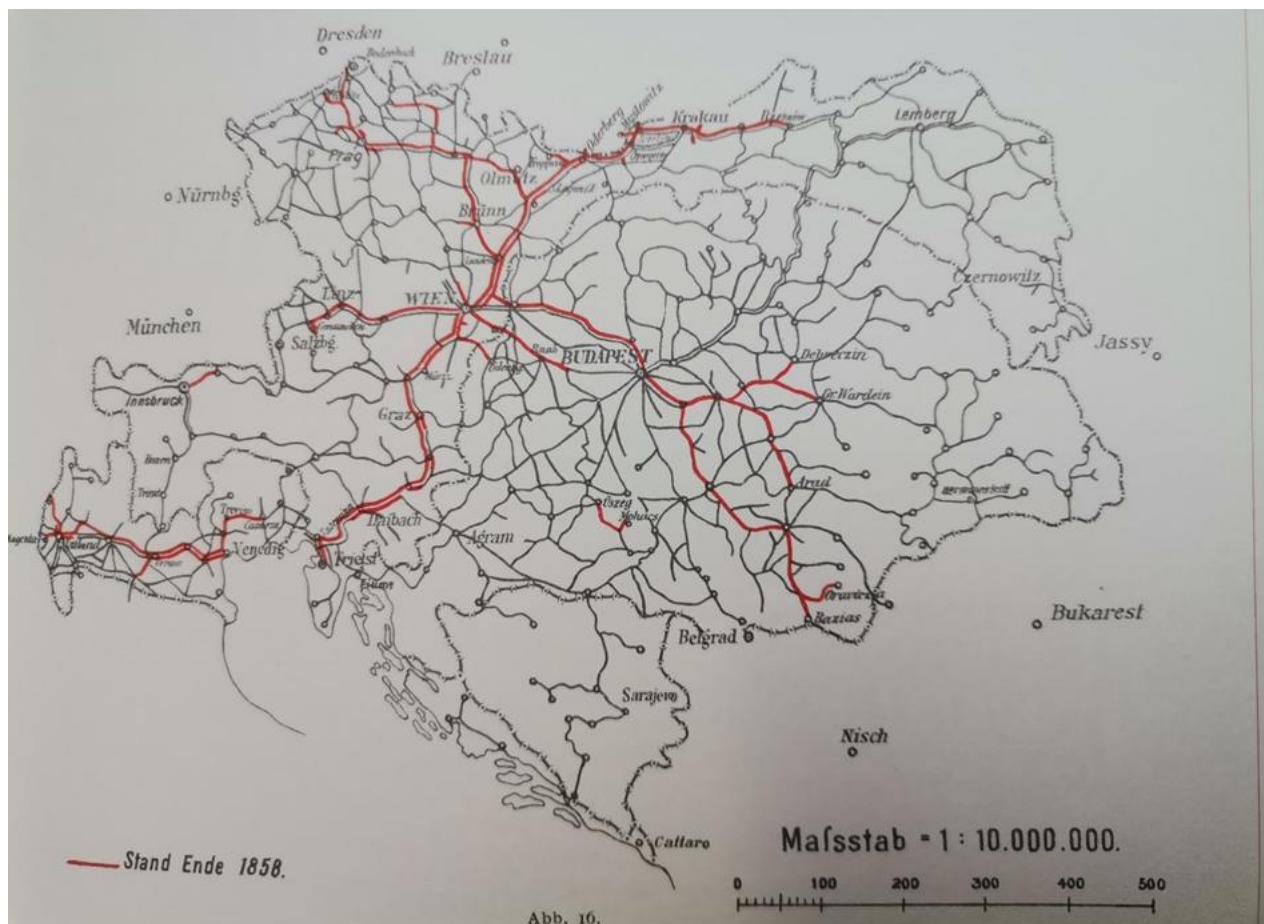


Abbildung 8: Eisenbahnkarte Kaiserreich 1858

In der Villacher Gemeindestube zeigten sich nicht alle Volksvertreter vom neuen Kommunikationsmittel Eisenbahn begeistert. In der GR-Sitzung vom 16. Juni 1851 wurden unter Vorsitz des Bürgermeisters Paul Hauser die Teilnehmer für die obig genannte Sitzung auf Landesebene festgelegt. Dabei wurden die Herren Rabl, Janesch und der Ersatzmann Aichelburg gewählt. In dieser Sitzung kam es zu einer grundsätzlichen Abstimmung über die Eisenbahn, wobei die Reformer ein äußerst knappes Ergebnis von zehn zu acht Stimmen erreichten. Somit schrammte die zukünftige „Eisenbahnerstadt Villach“ an einer veritablen Blamage vorbei; bedenkt man weiter, dass das Ausschuss-Mitglied Kassin den später zurückgezogenen Antrag stellte, ob es überhaupt notwendig sei, dass die Stadt Villach zwei Vertreter entsende. Ferner kam es zur Abstimmung über die Trasse, wobei die Majorität von

10 Stimmen für die Strecke von Villach - Bruck nach Wien eintrat.¹²⁵ Der folgende Landes-Beschluss vom 21. Juli 1851, unter Vorsitz von Statthalter Freiherr von Schloießnigg, unter Beteiligung der Villacher, Ritter von Milesi seitens des Montan Comités sowie der Herren Aichlburg und Janesch vom Villacher GR lautete: die für Kärnten vorteilhafteste Bahn sei die über Klagenfurt gehende Bahn von Bruck – Udine,¹²⁶ wenn der Staat beispringe, dann ist Kärnten auch eine Bahn von Marburg recht. Aber auch im gesamten Reich sah man kaum den Dampf von Lokomotiven. Am 13. Dezember 1851 fand eine Audienz der „Kärntner“ beim Kaiser statt, die Kärnten dazu verwendete, eine Regulierung des oft das Land verheerenden Draufusses auf das Tapet zu bringen, neben der Frage einer Kärntner Bahn. Kaiser Franz Josef I. verwies darauf, dass er selbst „genau unterrichtet [sei], wie sehr die Hebung der Kommunikationen dem Lande Noth thue“.¹²⁷ Der darauffolgend besuchte HM gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Eröffnung der Bahnstrecke von Marburg nach Klagenfurt nicht später erfolgen werde als das Erreichen der Bahnstrecke in Triest.

Die Untersuchung der Drau betreffend eine weitere Kommerzialisierung von Villach nauwärts erfolgte am 20. September 1853 im Beisein des Vizepräsidenten der Gewerbe- und Handelskammer Kärntens, Franz von Rosthorn. Zumal das Handelsministerium die Erbauung von Treppelwegen an der Drau auf Staatskosten abwies und die Korrekturkosten an der Drau Verbauung auf 0,9 Mio. Gulden geschätzt wurden, verwarf man das Projekt. Die Handelskammer ließ nicht locker und wollte die Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft einbinden, was diese - ohne Staatsunterstützung - ablehnte. Nur die militärische Seite stellte sich positiv zum Ausbau der Drau. Das Handelsministerium erklärte mit Erlaß vom 11. Juli 1854, Z. 1548, die Drau zwar nicht als Reichsfluss, ordnete aber an, den Fluss von Villach bis Marburg für Dampfschiffe fahrbar zu machen.¹²⁸ Die laufenden Petitionen und die Hochstilisierung zur Kärntner Lebensfrage fanden auf Basis des Eisenbahn Konzessionsgesetzes 1854 im Eisenbahnnetz für den österreichischen Kaiserstaat ihren Niederschlag. Zwar nicht in der präferierten „Brucker Linie“, sondern in der Linien Marburg - Klagenfurt - Villach – Udine, der nunmehr hohes politische Interesse zuerkannt wurde. Wiederum gründeten sich Comités, die die Aufgabe hatten, die Eisenbahn zunächst von

¹²⁵ GR-Protokoll, 16. Juni 1851, Nr. 1065.

¹²⁶ FM Radetzky stand nach Scheließnigg dem Projekt positiv gegenüber; Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte, 34.

¹²⁷ Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte, 39.

¹²⁸ Ebd., 43.

Marburg nach Klagenfurt unter allen Umständen zu erwirken. Die im April 1855 vereinigten Comités erhielten vom Landtags-Ausschuss den Auftrag, die geschätzten Trassierungskosten von 40.000 Gulden aufzubringen.¹²⁹ 93 Subskribenten folgten dem Ruf des Vaterlandes, vor allem der Fabriks-, Handels- und der Gewerbsstand, aber auch Private erbrachten in Summe 71.450 Gulden. Aus dem Raum Villach beteiligten sich bekannte Namen wie: Carl Clementschitsch, Handelsmann, Ernst Diez, Fabriksbesitzer, Johann Baptist Egger, Anton Ghon, Franz Ritter v. Jakomini, Eduard Janesch, Gabriel Jessernigg, Josef Kassin, Handelsmann, Andreas Moritsch, Anton Moritsch, Andreas R. v. Moro, Fabriksbesitzer, Anton Müller, Leopold Nagel, Handelsmann, Johann Nagel, Flößermeister, Stadtgemeinde Villach, Amanda Weber, Gewerk, Leonard Hyrenbach, Handelsmann, Schamberger Bleigewerk. So konnte das in Wien domizilierte „Central-Comité“¹³⁰ und in Klagenfurt das „Filial-Comité“¹³¹ in der konkreten Umsetzung tätig werden. Im Mai 1855 erfolgte die Bewilligung zum Beginn der Vorarbeiten. Zumal keine große Privatunternehmung finanziell einsteigen wollte und eine Staatsfinanzierung nicht in Sicht war, beschloss der kärntnerische Landes-Ausschuss, sich um die Konzession für die Bahn von Marburg über Klagenfurt, Villach, Lienz, Bruneck nach Schabs zu bewerben, was am 9. Juli 1856 geschah; unter Trassenabänderung 10 Tage später, mit dem Startpunkt Cilli. „Die am 9. Jänner 1857 ausgefertigte Konzession lautete auf 90 Jahre, vom Jahre 1860 angefangen, und sicherte den Gründern¹³² eine 5 2/10% Garantie des Anlagekapitals zu“, ¹³³ „für die Locomotiv-Eisenbahn durch Kärnthen von Marburg über Klagenfurt, Villach, Lienz und Brunecken zum

¹²⁹ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 336.

¹³⁰ Es wurden von 78 Subskribenten gewählt, die über 99 % der Stimmen repräsentierten: Georg Graf von Thurn von Valsassina, Präsident des Obersten Militärgerichtes, als Präsident, Dr. Josef Pipitz, Constantin Graf von Lodron, Anton Graf von Goes, Gustav Edler von Rosthorn, Gebrüder Klein, Constantin Curti, Eugen Freiherr von Egger, Ferdinand Graf von Egger, Dr. Ritter von Gyra als Sekretär, Ignaz Walland als Protokollführer. Vgl. Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte, 55 und Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen, 805.

¹³¹ Mitglieder: August Edler von Rosthorn als Präsident, Dr. Johann Burger, Anton Kurzendorfer, Anton Kurzendorfer, Carl Graf von Lodron, Josef Mayer, Leopold Nagel, Christof Neuner, Anton Ohrfandl, Jakob Scheließnigg, Alexander Canaval als Sekretär. Vgl. Scheließnigg, Beiträge zur Geschichte, 55f.

¹³² Feldzeugmeister Graf Georg Thurn v. Valle Sassina, Bank-Gouverneur Dr. Pipitz, Graf Konstantin Lodron, Graf Anton Goes, Eugen Freiherrn von Dickmann, Gustav von Rosthorn, Adolf von Rosthorn, Johann Mayer, Konstantin Curti, Abraham Oppenheim und Simon Oppenheim aus Köln.

¹³³ Peter Friedrich Kupka, Die Eisenbahnen Österreich-Ungarns, 1822-1867. Leipzig 1888, 230.

Anschluß an die Tyroler-Bahn bei Brixen, dann für eine Flügelbahn von Villach an die von Verona nach Triest führende Eisenbahn“¹³⁴ (Abbildung 9).¹³⁵

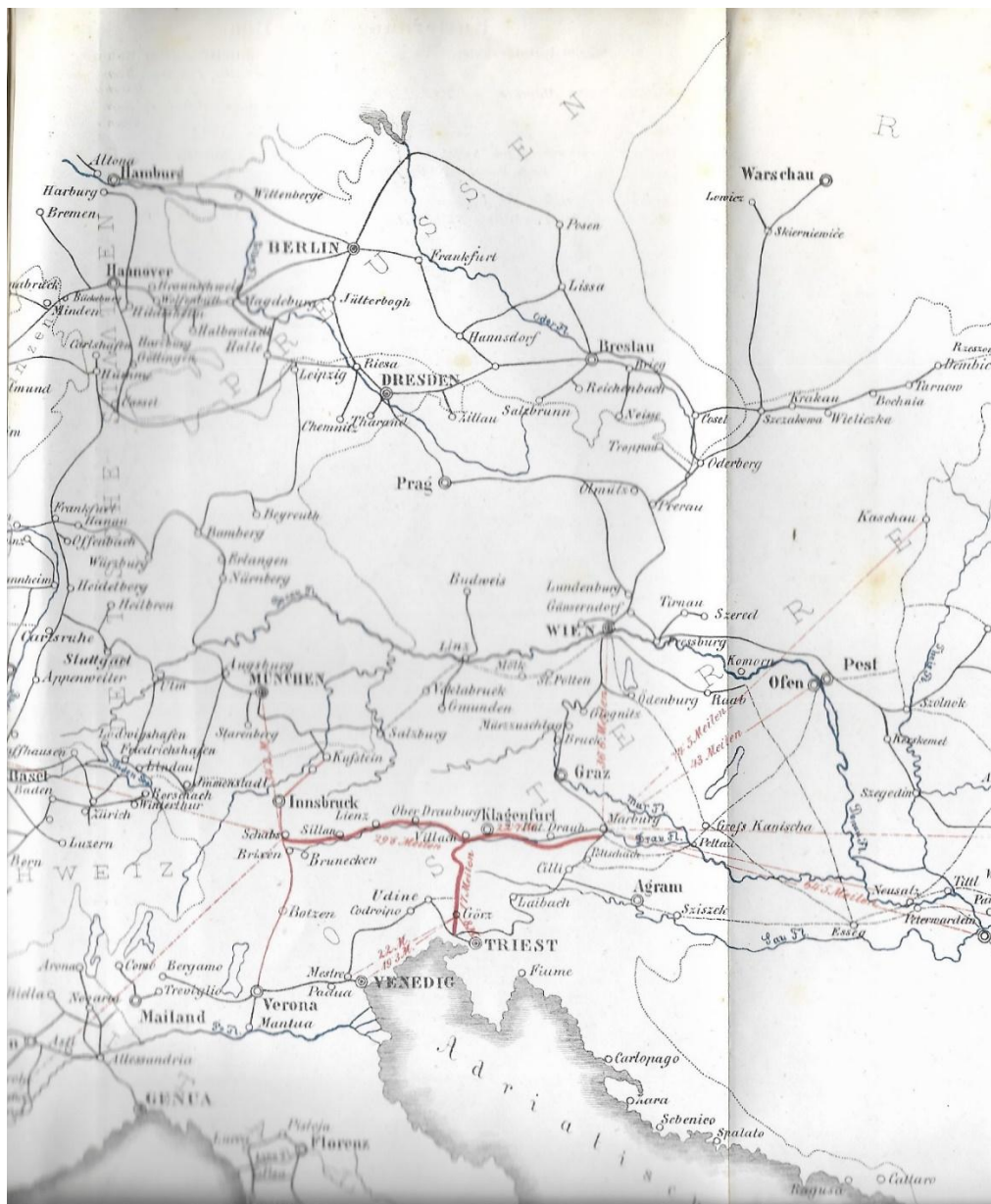


Abbildung 9: Die Kärntner Eisenbahn (1857) - Entfernungstabelle

¹³⁴ Concessionsurkunde vom 24. Oktober 1856, ausgestellt am 9. Jänner 1857, Eisenbahn durch Kärnthen, in: Die Presse, 7. Februar 1857, 15, 14. Februar, 13 und 21. Februar 1857, 13.

¹³⁵ K. von Mayer, Die Kärntner Eisenbahn und ihre Zukunft. Wien 1857, Anhang. Entfernungsverkürzung von Konstantinopel nach München von 309 bzw. 294 auf 287 Meilen; von Triest über Görz, Villach, Brixen, Kufstein nach München von 102,2 auf 86,6 Meilen.

Dabei sprach sich als Südführung das Finanzministerium für eine Wurzenpaß-Linie und Triester Stellen für die Predil-Bahn aus.¹³⁶ Die ersten Arbeiten an der Kärntnerbahn wurden mit Hilfe der Creditanstalt für Handel und Gewerbe begonnen und konnten mit weiteren Kredithilfen bis in das Jahr 1858 fortgesetzt werden. Zwischenzeitlich gründete sich k.k. priv. Kärntner Eisenbahn, mit 15. März 1856. Der Gesellschaftsfond wurde vorläufig auf 40 Mio Gulden bestimmt, mit einer Erhöhungsoption. Die Rentabilität des eingesetzten Kapitals wurde, auf statistischen Grundlagen, von mehr als 10% eingeschätzt.¹³⁷

Der Spatenstich der Kärntner Bahn fand am 18. Juli 1857 mit einem Volksfest in Klagenfurt statt, wo sich der gesamte Enthusiasmus der Kärntner in dieser Frage entlud. Die Klagenfurter Zeitung titelte: „Ein Jubeltag in den Annalen Kärntens – Die schöne segensreiche Idee, durch das Herz unseres Heimatlandes eine Eisenbahn zu führen, an deren Verwirklichung die muthigen Vorkämpfer für die Förderung der Interessen Kärntens seit mehr als einem Decennium wacker und unerschütterlich mit Wort und That gearbeitet haben, sie ist zur glorreichen Wahrheit geworden, unserem geliebten Vaterlande ist Heil widerfahren, freundlich lacht der Himmel über Kärntens Zukunft und spendet uns aus dem Füllhorn seiner Gnade das herrlichste Geschenk – die Wohlfahrt des Landes, die Hebung des Handels und der Industrie, den Fortschritt in Kunst und Wissenschaft, eine bessere Zukunft dem einzelnen Bürger, Segen und Gedeihen dem ganzen Vaterlande“.¹³⁸ In der zweiten Strophe des Festliedes hieß es: „Bald kommt herangeflogen“ „Der eiserne Koloß“ – „Ihm nach im Sturmesfluge“ „Der volle Wagentroß“; „Es knüpft uns an die Ferne“ „Ein enges, starkes Band“, „Das bringet Heil und Segen“ „Dem ganzen Vaterland“.¹³⁹ Dr. Burger vom Filialcomité der Kärntner Eisenbahn sprach pathetisch: „So wie der Pflug die Erde durchwühlt, damit die goldene Ähre gedeihe, so ist es der Spaten, der die Erde für die Lokomotive geschmeidig formet“.¹⁴⁰ Der Journalist der Klagenfurter Zeitung schrieb weiter, dass die männliche und weibliche Bevölkerung erpicht war, Hand anzulegen: „der zusammengeworfene Erdhaufe wuchs immer höher, er bekam Form und ehe man sich's versah war das erste Stück Damm vollendet, harrend auf die Locomotive, die bald darüber mit Windesschnelle hinwegbrausen wird“.¹⁴¹

¹³⁶ Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen, 805.

¹³⁷ K. von Mayer, Die Kärntner Eisenbahn, 38.

¹³⁸ Klagenfurter Zeitung, 20. Juli 1857, 641 – 643, hier: 641.

¹³⁹ Ebd., 642.

¹⁴⁰ Ebd.

¹⁴¹ Ebd.

Die Trassenführung folgte bis Unterdrauburg technischen Gegebenheiten, während die Fortsetzungsstrecke wirtschaftlichen Interessen, mit dem Anschluss in Prävali und Streiteben unterlag.¹⁴² Leider gelang es der Aktiengesellschaft „Kärntner Eisenbahn“ nicht, im Hinblick auf die Situation am Geldmarkt, die nötigen Gelder bzw. Geldgeber aufzutreiben, um den Eisenbahnbau weiterzuführen. Noch im März 1857 war das Centralcomité nach einer Audienz beim Minister für Handel, Inneres und Finanzen zwar optimistisch, da der Minister dem Projekt kräftigste Unterstützung mit den Worten zusicherte: „Über den Brenner wird der Staat bauen. [...] Die kürzeste Linie für den Welthandel von England nach dem Orient führt durch Kärnten, daher sich diese Bahn zur Weltbahn erhebt. Jene nach Udine ist, obgleich weniger, dennoch von einer sehr großen Bedeutung, indem Spanien, Portugal, das südliche Frankreich und ganz Oberitalien Waaren durch den Paß von Ponteba nach dem Orient senden werden. Die Untersuchung beider Linien ist daher nothwendig, da sie sich in Verbindung mit den ungarischen Bahnen und der projektirten nach Constantinopel als die Wichtigsten in der ganzen Monarchie darstellen“.¹⁴³ Das Bankhaus Oppenheimer versuchte, durch Verhandlungen mit Minister Bruck über die Erlangung der Konzession für die Brennerbahn noch eine Rettungsaktion, doch der Leumund der Oppenheimer war nicht der Beste beim FM.¹⁴⁴ Im Oktober 1857 teilte das Central-Comité mit, dass sich die Geldverhältnisse in der Gesellschaft täglich verschlechterten, sodass unter Intervention des FM Bruck, die Creditanstalt einen Kredit von drei Millionen Gulden bis Ende 1858 gewährte. Vom FM quasi gezwungen, trat die Aktiengesellschaft am 23. September 1858 die Konzession an die Konzessionäre der ehem. k. k. südlichen Staatsbahn ab. Diese Bahn hoffte auf besonders günstige finanzielle Unterstützungen von der Regierung und auf gute Gewinne aus den abzusehenden Transitgeschäften. Mechtler führt die Beförderung der englischen Post nach Ostindien, nach der Eröffnung des Suezkanals an.¹⁴⁵ Diese Übertragung, bei der keine heimischen Investoren geschädigt wurden, obwohl es nach der Übernahme noch zu Unstimmigkeiten kam, wurde am 30. November 1858 vom Staat genehmigt und mit 14. Dezember 1858 wirksam.¹⁴⁶ Und die Kärntner mussten wiederum

¹⁴² A.T.B, Zur Geschichte der „K.K. Priv. Kärntner Eisenbahn“, des ersten Schienenweges in Kärnten, Carinthia I 120 (1930), 149, zur Frage der Trassenfindung für die Kärntner Bahn nach Klagenfurt.

¹⁴³ Schelleßnigg, Beiträge zur Geschichte, 58.

¹⁴⁴ Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen, 808.

¹⁴⁵ Ebd., 807.

¹⁴⁶ Alfred Horn, Die Kärntner Bahn, in: Gerhard Artl/Gerhard H. Gürtlich/Hubert Zenz (Hgg.), Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien-Triest. Wien 2008, 271-272, hier: 271.

zittern, denn die nunmehrige „K. k. priv. Südliche Staats-, lombardisch-venezianische und zentral-italienische Eisenbahngesellschaft“, ¹⁴⁷ die größte Eisenbahnunternehmung der Monarchie, die zunächst nur den Abschnitt von Marburg nach Villach übernahm, stellte den Bau Ende 1858 für zwei Jahre ein.¹⁴⁸ Beim Rechtsübergang auf die SB waren etwa ein Drittel des Unterbaues der Strecke von Marburg nach Klagenfurt ausgeführt und die Hochbauten zwischen Marburg und Unterdrauburg fertiggestellt, wobei bereits um die 3.000 Beschäftigte Arbeit fanden.¹⁴⁹ Dieses kolossale Scheitern der privaten Kärntner Bahn und der Eigentumsübergang auf eine auslandsdominierte Privatbahn sollte Auswirkungen auf die weiteren Eisenbahnbauten in Kärnten haben und auf den Eisenbahnstandort Villach. Ab dem Jahre 1860 konnte man zwar von Wien über Triest – Venedig – Verona bis Mailand gelangen. Kärnten blieb wiederum ausgespart. Erst mit dem Verlust der Lombardei für das Kaisertum Österreich änderte sich die geopolitische Lage und eine Ost-West-Verbindung über Kärnten schien strategisch geboten. Tatsächlich begannen Anfang des Jahres 1861 nach Interventionen des Landes Kärnten wiederum die Bahnbauaktivitäten. Am 13. Mai 1863 wurden die gebauten Eisenbahnbrücken über die Miess, die Gurk, die Glan und die Drau einer Belastungsprobe unterzogen. Mit einem Zug bestehend aus vier schweren Schlepptender-Lokomotiven und zehn beladenen vierachsigen Schotterwagen, wurde die gesamte Strecke von Marburg bis Klagenfurt durchfahren. Diese erfolgreiche Testfahrt war die Basis für das Ansuchen der SB an das Ministerium für Handel und Volkswirtschaft um die Erteilung der Betriebsgenehmigung. Das HM ordnete daraufhin eine technisch-polizeiliche Prüfung für den 26. Mai 1863 an, die positiv verlief und daher die Bahnstrecke am 31. Mai 1863 feierlich eröffnet und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte.¹⁵⁰ Ein Separatzug aus Wien brachte zahlreiche Honoratioren über Marburg und den Zwischenstationen¹⁵¹ in die Landeshauptstadt, an der Spitze der HM Matthias Constantin Graf von Wickenburg (1797 Düsseldorf – 1880 Gleichenberg). Er wurde von den Landes-

¹⁴⁷ Mit dem Zürcher Friedensvertrag vom 10. November 1859, nach der habsburgischen Niederlage in Solferino, mussten die Gesellschaftsstatuten geändert werden, welche am 20. Juni 1862 genehmigt wurden. Danach firmierte die Gesellschaft für ihre auf österreichischem Gebiet liegenden Linien unter „K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“.

¹⁴⁸ Dietmar Rauter/Herwig Rainer, Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen, Kärntner- und Pustertalbahn. St. Michael 2004, 11.

¹⁴⁹ Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen, 807.

¹⁵⁰ Horst Knely, Das Zustandekommen der ersten Eisenbahn in Kärnten, 4. Technisches Archiv Österreich, Sammlung Knely.

¹⁵¹ Alle freuten sich, mit Ausnahme von Prevali, wo eben 170 Arbeiter ihren Arbeitsplatz verloren hatten, in: Grazer Zeitung, 2. Juni 1863, 3.

Stadt- und Kirchenverantwortlichen willkommen geheißen und eröffnete unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die Eisenbahnlinie von Marburg nach Klagenfurt. Damit wurde eine Bahn eröffnet, die in der Kärntner Denkschrift von 1850 noch als „unbedeutendes Boot am Schleppseil der Triestinerbahn“ betitelt wurde. Einer der wichtigsten Proponenten der Kärntner Bahn fehlte. Jakob Scheließnigg, der von der SB nicht eingeladene Güterinspektor.¹⁵² Täglich fuhr nun ein gemischter Zug auf der 126,5 km langen Strecke in jeder Richtung mit folgender Fahrordnung: Abfahrt Klagenfurt 11.45 Uhr, Ankunft Marburg 6.00 Uhr nachmittags; Weiterfahrt nach Wien ab 6.31, Ankunft Wien 5.17 morgens. Anschluss von Marburg nach Triest um 8.46 Uhr, Ankunft Triest 8.20 Uhr morgens.¹⁵³ Die damaligen Fahrordnungen basierten auf der 12er Teilung, weshalb ein Blick in den Fahrplan für Viele verwirrend war. Genauso wie heute die Kilometrierung, die sich noch immer auf die damalige Situation [Marburg - Villach] bezieht.

Der Fortschritt wird erkennbar, wenn man die neue Verkehrssituation mit jener aus dem Jahre 1852 vergleicht: Es gab zwar einen Eilkurs von Klagenfurt nach Wien mit dem man durchgehend 48 Stunden benötigte. Diese Fahrmöglichkeit war immer ausgebucht und man musste langfristig disponieren. Die Basisvariante bildete der Stellwagen, mit dem man eine Woche unterwegs war und gezwungen, bei den Pferdewechselstationen fünf Mal zu nächtigen.¹⁵⁴ Damit fand ein langes Kapitel der Kärntner Wirtschaftsgeschichte seinen Abschluss, welches im heimischen Narrativ als ein Grund für den Niedergang der Kärntner Montanindustrie seinen Platz fand. Rumpler hält dem entgegen, dass „eine bessere und schnellere Verkehrsentwicklung die große Wirtschaftskrise nicht verhindert hätte“.¹⁵⁵

¹⁵² Horst Knely, Die Betriebsführung auf der ersten Kärntner Eisenbahn (Marburg-) Bleiburg-Klagenfurt im Eröffnungsjahr 1863, in: Carinthia I 196 (2006), 483504, hier: 489.

¹⁵³ Karl Dinklage, 100 Jahre Eisenbahn in Klagenfurt, in: Die Neue Zeit, 2. Juni 1963, 40.

¹⁵⁴ Ebd.

¹⁵⁵ Rumpler, Kärntens Wirtschaft, I/248.

1. Der „Fortschritt“ erreicht Villach

*„Villach wurde wieder anstelle von Klagenfurt der erste Zwischenhandelsplatz des Landes“.*¹⁵⁶

*„Für die Stadt Villach bedeutete der Anschluß an das österreichische Eisenbahnnetz den größten Umbruch in wirtschaftlicher, technischer und sozialer Hinsicht“.*¹⁵⁷

Parallel zu den Arbeiten zwischen Marburg und Klagenfurt starteten die Bauarbeiten im Frühling 1862 bereits an der Strecke von Klagenfurt nach Villach. Der schwierigste Teil bestand in der Überquerung der Drauschleife bei Wernberg, mittels zweier je 132 Meter langen Brücken, und zwar der „Gottesthaler“ und der „St. Ulricher“ Brücke. Ende September 1863 konnte auf der gesamten Strecke mit der Herstellung des Oberbaues begonnen werden. Nach Interventionen von HM Graf von Wickenburg hatte der Verwaltungsrat der SB (auf öffentlichen Druck) beschlossen, 30.000 Zollzentner Schienen bei Kärntner Eisenwerken, namentlich die Eisenwerke Buchscheiden und Prevali, zu ordern, um dem Notstand der Kärntner Montanindustrie abzufedern. Obwohl die SB im gesellschaftseigenen Werk in Graz hätte produzieren können.

Eine Dampflokomotive, die an der Stirnseite das Motto „Es lebe der Fortschritt“ trug, fuhr dampfschnaubend, pfeifend, wohl feuerspeiend, unter Kanonenschüssen¹⁵⁸ und im wahrsten Sinne des Wortes bahnbrechend und wirkmächtig unter dem Jubel der Bevölkerung am 29. Mai 1864 um 4.30 Uhr nachmittags, von Klagenfurt kommend, in den Bahnhof Villach Südbahnhof (**Abbildung 10**)¹⁵⁹ ein und eröffnete damit das regionale, eiserne Jahrhundert für Villach.

¹⁵⁶ Rumpler, Kärntens Wirtschaft, I/248.

¹⁵⁷ Friedrich Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe im Zeitraum von 1813 bis 1920, Dissertation. Klagenfurt 1991, 11.

¹⁵⁸ Drau-Post, 2. Juni 1864, 265.

¹⁵⁹ Foto Bahnhof Villach Südbahnhof. Sammlung Knely, Technisches Archiv, Klagenfurt.



Abbildung 10: Bahnhof Villach um 1864, Hausbahnsteig

Mitgekommen waren der Präsident des Verwaltungsrates der SB, Franz Graf Zichy, mit Fürstbischof Valentin Wierzy (1813 St. Marein/Kärnten – 1880 Klagenfurt), der Landeshauptmann-Stellvertreter Burger, Bgm von Klagenfurt, Gabriel von Jessernig, mit den Spitzen der k. k. Behörden. Mit dabei, der leitende Sektionsingenieur der Strecke, Carl Zelinka, der spätere Baudirektor der KFNB. Er hatte bis zum 10. Jänner 1864 noch die Schwellen und Schienen an der Strecke verlegen und die Dammschüttungen unter extremen Winterbedingungen fertigstellen lassen, sodass am 11. Mai ein Lokomotivzug mit der technisch-polizeilichen Kommission die Strecke ohne Beanstandungen abfahren konnte. Schon am 16. Februar wurde die Strecke einer technisch-polizeilichen Prüfung zur vorläufigen Benützung für Militärzüge unterzogen, was für die strategische Wichtigkeit der Bahn sprach.¹⁶⁰ Die Villacher Bevölkerung war zur Eröffnung zu Tausenden gekommen. „Die

¹⁶⁰ Am 12. Jänner 1864 bewältigte die erste Lokomotive erfolgreich die Strecke von Klagenfurt nach Villach, was dem HM angezeigt wurde. Diese Behörde informierte den Kaiser Franz Joseph I., worauf am 16. Jänner

inneren und äußeren Räume des Stationsplatzes waren von Menschen vollgepfropft und ein weithinschallendes Hoch! ertönte aus Tausend und abermal Tausend Kehlen“. ¹⁶¹ Der Bürgermeister von Villach, Josef Kassin (1796 Villach – 1871 Untere Fellach), der ehemalige Bahnskeptiker aus dem Jahre 1851, begrüßte den Fortschrittszug und wünschte: „Möge diese neu geschaffene Schinnenstraße die erstarrte Industrie unseres Landes wieder heben, dem Komerz und Handel das frühere Gedeihen verleihen, und dem Gewerbestand jenen Segen bringen, nach welchem der Bürger und Handwerker mit seinem Fleiße so sehnsuchtsvoll streben“. ¹⁶² Zichy wies darauf hin, dass diese Strecke weniger im Interesse der SB als auf ausdrücklichen Wunsch des Kaisers gebaut wurde. Die SB werde bestrebt sein, Handel und Industrie neu zu beleben und er hoffe, dass die Feindseligkeit gegen seine Gesellschaft bald beseitigt sei. Am Folgetag fuhr die erste Lokomotive im öffentlichen Verkehr um 11.15 Uhr ab, mit einer Vielzahl von zahlenden Personen nach Klagenfurt, das um 12.41 Uhr erreicht wurde. Die Reisezeit betrug eine Stunde 26 Minuten. Täglich verkehrte vorerst ein gemischter Zug pro Richtung: Klagenfurt ab 14.25 Uhr, Villach an 15.51 Uhr. ¹⁶³

Mit Stolz vermerkten die Villacher, dass es der größte Stationsplatz des Landes war. Schon 1862 wurde von Klagenfurter Seite moniert, dass Klagenfurt keine wirkliche Personenhalle besitzt - keine Waggonremise - während Villach bestens ausgestattet wird. ¹⁶⁴ Damals begann das Konkurrenzverhältnis zwischen den zwei Städten. Villach erhielt in der Tat einen mächtigen Bahnhof von über 550 Klafter mit einem Gesamtareal von 40.000 Quadratklafter. ¹⁶⁵ Es bestand aus einem Aufnahmsgebäude, bei dessen Aushub man im Mai 1863 auf sieben menschliche Skelette stieß. Bald stellte sich heraus, dass es sich um preußische Soldaten handelte, die im Zuge des Siebenjährigen Krieges hier umkamen. Ferner gab es eine Einstieghalle von 700 Quadratklafter, ein Beamtenwohnhaus für zehn Parteien, eine Lokomotivenremise für 12 Maschinen, eine Wasserstation mit Dampfmaschine, einen Anbau dazu für vier Wohnungen für das Maschinenpersonal. Weiteres waren vorhanden: ein Güterschuppen von 300 Quadratklafter, ein Kohlschuppen mit

ein kaiserliches Schreiben an das Handelsministerium erging, die Strecke Klagenfurt nach Villach binnen zwei Wochen für Militärzüge befahrbar zu machen. Vgl. Knely, Zustandekommen, 5.

¹⁶¹ Drau-Post, 2. Juni 1864, Beilage Nr. 44, 5, 265.

¹⁶² Ebd., 265.

¹⁶³ Knely, Das Zustandekommen, 6.

¹⁶⁴ Vereinigte Laibacher Zeitung, 5. September 1862, 2.

¹⁶⁵ 1 Quadratklafter = 3,5979 Quadratmeter ~ 144.000 m².

Verladebühne, eine Verladebühne für die Artillerie und eine Deponierung für nässeempfindliche Handelsware. Ferner Nebenbauten mit Aborten, Stallungen, Waschküchen, Feuerlösch-Requisiten, drei Putzgruben zur Maschinenreinigung, drei Kräne zur Füllung der Kessel, eine Verschiebebrücke, zwei Kräne für Lasten von 200 Zentner und eine Brückenwaage für ganze Eisenbahnwagen. Ferner waren installiert: eine große und drei kleinere Drehscheiben, die damals zum Wenden der Lokomotiven notwendig waren, zumal die mit starren Achsen ausgestatteten Tender beim sogenannten „verkehrt fahren“ die Höchstgeschwindigkeit nicht entfalten konnten. Die Gesamtlänge der Einfriedung erreichte 1,5 Meilen.¹⁶⁶ Die Stadt Villach wusste diesen historischen Moment, der allgemeines Stadtgespräch war, die Geburtsstunde der neuen Eisenbahnzeit, zu feiern. Die Straße vom Bahnhof zum Hauptplatz war mit Fahnen und Reisig dekoriert und ein Triumphbogen trug über dem Stadt- und Landeswappen den inhaltsschweren Hinweis „Am 29. Mai 1864“.¹⁶⁷ Nach den Festlichkeiten im Brauhaus Kern fuhr der Eröffnungszug um 19.00 Uhr in unglaublichen 45 Minuten nach Klagenfurt zurück. Mit dem Stellwagen hatte man vorher 8 – 9 Stunden benötigt.¹⁶⁸ Finanziell erreichten die Ausgaben für die Kärntner Bahn bis zum Jahre 1865 einen Betrag von 23,2 Mio Gulden.¹⁶⁹

Mit dieser Eisenbahnanbindung würde „Villach, wegen seiner günstigen Lage, sowie wegen der kräftigst geschirmten Handelsfreiheiten, der erste Handelsplatz, der erste wichtige Punkt des Handels und der Industrie unter allen Städten Kärnten's [...] durch die Erlangung der Eisenbahn eine weit größere Bedeutung gewinnen, als es bis jetzt der Fall war“.¹⁷⁰ War der Handel vor der Eisenbahnzeit ein langsamer, der eine Vielzahl von Zwischenstationen brauchte, die Geschäftstätigkeiten induzierten, so rauschte nunmehr der Bahnverkehr, vornehmlich der Transitverkehr, denn Kärnten war immer ein ausgesprochenes Transitland gewesen, mit wesentlich verminderten Durchlaufzeiten durch das Land und die Städte. „Aber es war der wichtigste Impuls, der nach Jahrhunderten der Stagnation die lebhafteste Entwicklung der Bezirksstadt auslöste.“¹⁷¹ Schon in der Anfangsphase des Bahnverkehrs wurde die SB zum Ziel geharnischter Kritik im Hinblick auf ihre Tarifpolitik und ihre tägliche

¹⁶⁶ Drau-Post, 26. Mai 1864, 3, Villacher Briefe v. C.H.M.z., XI., 251, 11,37 km.

¹⁶⁷ Klagenfurter Zeitung, 31. Mai 1864, 4.

¹⁶⁸ Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe, 4.

¹⁶⁹ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 415.

¹⁷⁰ Klagenfurter Zeitung, 30. November 1863, 3.

¹⁷¹ Dieter Neumann, Villach. Von der „Eisenbahnerstadt“ zur „Digital City“, in: Claudia Fräss-Ehrfeld, (Hg.), Lebenschancen in Kärnten 1900-2000. Ein Vergleich. Klagenfurt 1999, 267-281, hier: 268.

betriebliche Performance. In der Zeitschrift „Draupost“ liest man, dass die Eisen- und Bleiindustrie „durch das Gebahren der Südbahn Gesellschaft wie ein Wild gehetzt todesmatt im Sterben liegt, daß Tausende von Arbeitern brodlös herumlungern und ehrliche Menschen aus – Noth leicht zu Verbrechern werden können“.¹⁷² Auch wird dem Personenverkehr kein besonderes Augenmerk gewidmet; für eine Fahrt von Villach nach Klagenfurt und zurück benötigte man zunächst zwei Tage.¹⁷³ Die Kärntnerbahn scheint nur „ein Ablagerungsplatz für alle invalid gewordenen Lokomotiven und Waggonen“¹⁷⁴ zu sein. Geradezu kurios klingt der Fall des Geschäftsmannes Naplos, der eine Sendung von besonders konstruierten Petroleumlampen in Triest aufgab. Bedienstete der SB brachen das Siegel, lüfteten das Konstruktionsgeheimnis und ließen ähnliche Lampen für die Bahn anfertigen.¹⁷⁵ Die Tarifffrage wurde ein Dauerthema auf diversen Bahn-Enqueten. Der Statistische Bericht der HKK von 1879 - 1887 führte in der Einleitung aus: „Es haben vielmehr die Erfahrungen der jüngeren Zeit leider gezeigt, daß die Verkehrszone für die wichtigsten Erzeugnisse Kärntens sich außerordentlich einengt, und durch die schädlichen Einwirkungen des Refraktiewesens auch die durch jahrelange Bemühungen erworbenen Handelsverbindungen zerstört wurden“.¹⁷⁶

Über den Betrieb einer Bahn lässt sich die Breite und Tiefe der Technologie einer Lokomotiveisenbahn erkennen, der den gesamten damalige Eisenbahncluster darstellte. Die Bahnen wurden grundsätzlich eingleisig und normalspurig ausgeführt, mit einer zweigleisigen Unterbauoption. So wurde die Hauptlinie Wien – Triest ab 1859 zweigleisig ausgebaut, und andere Bereiche folgten je nach Aufkommen. Gewisse Abschnitte (Tunnel), erfolgten in zweigleisiger Ausführung.¹⁷⁷ Der Unterbau bestand aus Erdarbeiten und gemauerten Brücken, eine Spezialdomäne für Bauunternehmungen respektive bei Stahlbrücken für professionelle Brückenbauer. Darauf errichtete man den Oberbau, der im Normalfall durch das Schotterbett, die Schwellen, Schienen, Weichen und die

¹⁷² Draupost, 9. Juni 1864, 1, Geharnischte Eisenbahnbriefe, 273.

¹⁷³ Klagenfurter Zeitung, 1. Juni 1864, 490.

¹⁷⁴ Draupost, 9. Juni 1864, 1, 273.

¹⁷⁵ Ebd., 31. Juli 1864, Beilage 61, 376.

¹⁷⁶ Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1879 bis 1887, hg. von der Handels und Gewerbekammer zu Klagenfurt. Klagenfurt 1888, Einleitung.

¹⁷⁷ Statistik des Verkehrs in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern für die Jahre 1906 und 1907, Bd 91, 4. Heft, 1. Abteilung: Landstrassen, Wasserstrassen, Flussschiffahrt, hg. v. k.k. Statistische Zentralkommission (Wien 1912), 15,19% sämtlicher Haupt- und Lokalbahnen waren 1907 zwei- oder mehrgleisig ausgebaut.

Befestigungsmittel gebildet wurde. Als Schwellen verwendete man primär Eichen- und Lärchenholz, wobei „die Stämme [...] auf trockenem Boden gesund aufgewachsen sein [mussten], durften nicht aus überständigen Beständen stammen und nur außerhalb der Saftzeit geschlagen worden sein“.¹⁷⁸ Die Schienen im Normalprofil wurden in Längen von 5,6 und 6,6 bzw 7,6 Meter von der Industrie produziert. Lieferanten saßen in Prävali, Zeltweg und Buchscheiden bzw. bestanden aus ausländischen Produzenten. Die Schienenbefestigungsmittel wie Unterlagsplatten, Verbindungslaschen, Laschenbolzen und Schienennägel kamen im Jahr 1862 ebenfalls von inländischen Werken. Die Weichen, damals Wechsel genannt, lieferte die Fa. Körösi aus Graz. Zu einer Bahn gehören die Hochbauten, wie die Stationsgebäude, wobei die Wächterhäuser mit den Bahnwächtern zunächst eine wichtige Rolle als Signalposten einnahmen. Mit der Einführung der elektrischen Läutwerke wurde die optische Signalgebung aufgegeben. Die SB hatte schon 1862 „von der Aufsichtsbehörde die Genehmigung unter der Bedingung erhalten, dass die üblichen Handsignale des Wächterpersonals („Frei,“ „Langsam“ und „Halt“) genau angewendet und die Vorschriftenbestimmungen über das Schrankenschließen strikt eingehalten werden“.¹⁷⁹ Bei Betriebsaufnahme waren schon Morse-Schreibtelegraphen in Verwendung, die den Vorteil eines permanenten Depeschen-Nachweises boten.

Die Betriebsführung wurde mit gemischten Zügen, aus Personenwagen und Lastwagen, wie damals die Güterwagen hießen, gezogen von einer Dampflokomotive, abgewickelt. Ein Nachschieben mit einer zweiten am Zugende angekoppelten Lokomotive wurde erst 1872 im Bereich der Monarchie gestattet. Eine Vorspannlokomotive konnte jedoch bei besonderen Verhältnissen eingesetzt werden, sofern beide Lokomotiven sechsrädrig waren. Als Personenwagen kamen vierachsige Durchgangswagen sowie zweiachsige „Coupéwagen“ zum Einsatz, die noch über keine Aborte und keine Wagenheizung verfügten; wobei alle Bahnhöfe mit Aborten ausgestattet waren. Als Wageninnenbeleuchtung fungierten Wachs- und Stearinkerzen. Lastwagen gab es in verschiedenen Ausführungen, wie gedeckte Wagen, Kohlenwagen, Rungenwagen, offene Güterwagen mit Bordwänden, Viehwagen in zwei und vierachsiger Variante. Gebremst wurde mit handbedienten Spindelbremsen, mit Bremsklötzen aus Holz, die von Bremsern bedient wurden, die in Bremserhäuschen am Waggon ihren Dienst versahen, und zwar bei Tag und Nacht und bei Hitze und Kälte. Die

¹⁷⁸ Knely, Betriebsführung auf der ersten Kärntner Eisenbahn, 494.

¹⁷⁹ Ebd., 496.

Bremsenanzahl bestimmte bis ins Jahr 1870 die Anzahl der im Zug befindlichen Achsen. Danach wurde die Bremsleistung nach dem Gewicht des Zuges berechnet. Als Reisezuglokomotiven kamen die Serien 18 und 19 zum Einsatz bzw. die Lastzuglokomotive Serie 29.¹⁸⁰ Ein wichtiges Thema stellte das Brennmaterial für die Lokomotiven dar. In der Frühzeit setzte man bei den Staatsbahnen Holz als Brennstoff ein, der mit zunehmendem Bahnanteil zu Beschaffungsschwierigkeiten führte. Im Hinblick darauf, dass Koks in Österreich grundsätzlich nicht zur Verfügung stand, versuchte man die heimische Braunkohle einzusetzen. Besonders auf der Strecke von Wien nach Triest, wo die Braunkohlenreviere von Köflach und die Trifailer Glanzkohle als Lieferanten zur Verfügung standen. Das ganze Eisenbahnsystem war in permanenter Weiterentwicklung, ein Experimentierfeld der Technik, übrigens bis heute. So bestand ein Personenzug 1860 aus 5 Wagen und 80 Tonnen Gewicht und 1898 aus 18 Wagen und 300 Tonnen Gewicht, bei einem Geschwindigkeitsgewinn von 40 auf 60 km/h; im Schnellzugbereich erhöhte sich die Effizienz im gleichen Zeitraum von 6 Wagen mit 70 Tonnen auf 180 Tonnen, bei einer Geschwindigkeitserhöhung von 55 auf 70 km/h.¹⁸¹ Seit dem Jahre 1862 waren in Österreich Zuggeschwindigkeiten von 76 km/h gestattet, die sich durch ungünstige Neigungen oder enge Radien verminderten. Eine Lokomotive benötigte nicht nur Brennstoff, sondern auch Unmengen von Wasser. Dafür errichtete man Pumpanlagen und Reservoirs zur Bereitstellung von weichem Wasser und „richtete auch auf Unterwegs-Stationen Wasserkrane und Putzgruben für die Feuerbehandlung bzw. das Ausschlacken ein“.¹⁸² Für die Instandhaltung und Bereitstellung der Lokomotiven mussten die sogenannten Heizhäuser und Werkstätten sorgen, die zunächst gemeinsam betrieben wurden und sich in weiterer Folge spezialisierten. Die Fahrordnung regelte den Zugverkehr auf der Strecke, beispielsweise die Zugkreuzungen und die Rangordnung der Züge. Die damalige Eisenbahnbetriebsordnung aus dem Jahre 1851 sah drei Intervalle vor: von 15, 10 und 5 Minuten für das Nachfahren von Zügen. Es wurde im Gegensatz zu heute im Zeitabstand gefahren und nicht im Raumabstand.¹⁸³ Ein Personenzug durfte einem Güterzug erst 15 Minuten, ein Personenzug einem anderen Personenzug erst zehn Minuten und ein Güterzug einem Personenzug erst fünf Minuten nach Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen. Während der Fahrt durften sich die Züge

¹⁸⁰ Knely, Betriebsführung, 499f.

¹⁸¹ Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd 2, 616f.

¹⁸² Johann Stockklausner, Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918. Wien 1979, 12.

¹⁸³ Vgl. Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 06, 366.

keinesfalls auf weniger als 500 Klafter= 948,25 Meter nähern.¹⁸⁴ Die Bahnwächter, die alle 500 Meter ihr Bahnwächterhäuschen mit „Eisenbahnerkuh“ betreuten, wurden angehalten, auf die Einhaltung dieser Verpflichtung einzuwirken. Der Eisenbahncluster bestand nicht nur aus der Technik, sondern musste von Menschen in den verschiedensten neuen Berufssparten „bewegt“ werden.

Aus all diesen Gegebenheiten für den Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn entstanden Chancen für die österreichische Wirtschaft, die somit die Bahn als günstige Transportmöglichkeit benötigte um international konkurrenzfähig zu werden, wobei sich die Internationalisierung primär über den schmerzhaften Prozess des Industriewettbewerbes abwickelte. Gleichzeitig bot sich die Chance, Lieferant für den Bahncluster zu werden.

In der ersten Hälfte der 60er Jahre trat eine Stockung des österreichischen Eisenbahnwesens ein, was seitens der Regierung als große Gefahr für die volkswirtschaftliche Entwicklung des Staates gesehen wurde. Das HM verfasste Mitte der 60er Jahre unter der Leitung von Sektionschef Kalchberg (1807 Herbersdorf – 1890 Graz) eine „Denkschrift zum Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie“,¹⁸⁵ die breit im Staatsapparat begutachtet und diskutiert wurde. Villach wurde zweimal genannt, mit der Pustertalbahn von 26 km Länge und angenommenen Anlagekosten von 24 Mio. Gulden ö. W. respektive mit der Linie von Villach nach Pontafel Udine mit 15 km Länge und 12 Mio. Gulden ö. W. an Anlagekosten. Den Standpunkt in der Geldfrage kennzeichnete die Denkschrift mit den Worten: „Viele, sehr Viele werden vor den Anforderungen zurückschrecken, welche an die Geldkräfte des Volksvermögens und des Staatsschatzes gestellt werden müssen, ein Bedenken, dem man eine gewisse Berechtigung nicht absprechen kann, allein dieselben mögen bedenken, dass das bisweilen missbrauchte Wort von den unerschöpflichen Hilfsquellen Österreichs denn doch keine bloße Phrase ist; dass heitigen Tages unser volkswirtschaftliches Problem in dem Satze: **B a u t E i s e n b a h n e n !** gipfelt und unsere finanzielle Lebensfähigkeit durch dessen Lösung bedingt ist....“.¹⁸⁶

¹⁸⁴ RGBl. Nr. 1/16.11.1851 (Kaiserliche Verordnung mit welcher eine Eisenbahn-Betriebs-Ordnung für alle Kronländer erlassen wird).

¹⁸⁵ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 482ff.

¹⁸⁶ „Denkschrift zum Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie“, zit. n. Strach, Geschichte der Eisenbahnen, 01A, 484.

Dieser Verzweiflungsruf fokussierte auf die Tatsache, dass 1864 auf 100 Quadratmeilen folgende Eisenbahn-Länderwerte existierten:

Tabelle 4: Eisenbahnen auf je 100 Quadratmeilen in europäischen Ländern.¹⁸⁷

England, Belgien	Sachsen	Schweiz	Frankreich, Preussen	Österreich
46	39	22	16	7

Nachdem es in Kärnten vorerst nur zur Anbindung an die private SB gereicht hatte (**Abbildung 11**),¹⁸⁸

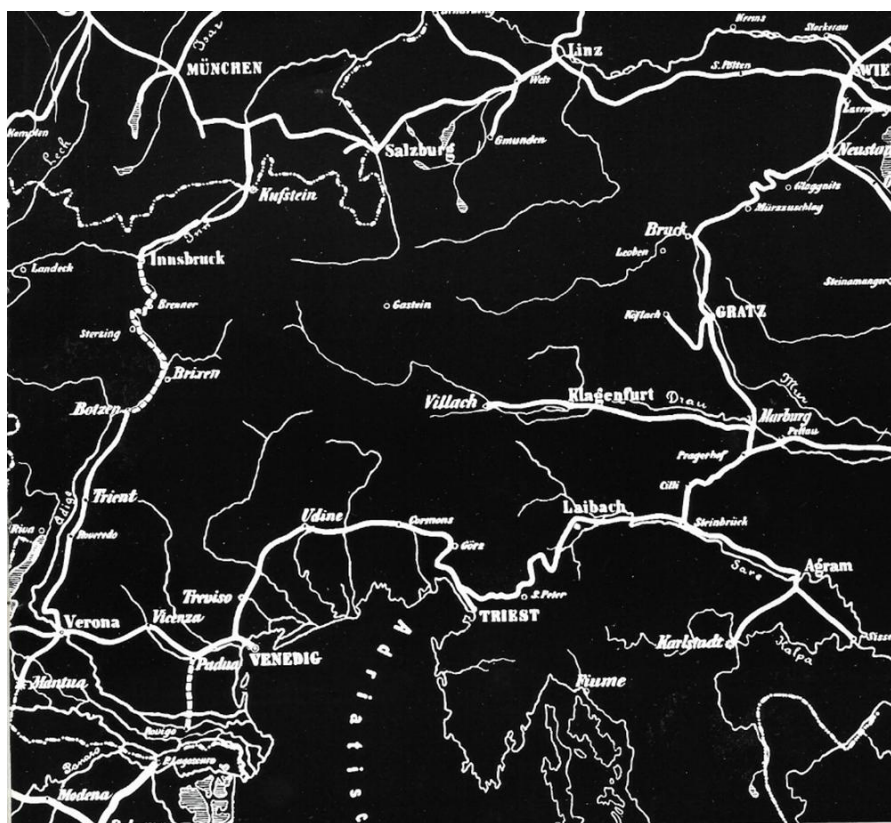


Abbildung 11: Kärntner Bahn - Marburg über Klagenfurt nach Villach, 1865

verstärkten sich die seit den fünfziger Jahren¹⁸⁹ bestehenden Bestrebungen der Montan-Industriestätten Innerösterreichs, diese untereinander und mit den Hauptbahnen zu

¹⁸⁷ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 484.

¹⁸⁸ 100 Jahre Eisenbahn Klagenfurt-Villach, o. S.

¹⁸⁹ Jakob Kompass, der Vizebürgermeister der Stadt Steyr brachte nach Inbetriebnahme der Kaiserin Elisabeth-Bahn ein Majestätsgesuch mit dem Plan einer Verbindungsbahn nach Bruck an der Mur ein, vgl. Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 01A, 490.

verbinden. Woraus sich die zweite Triestverbindung entwickeln sollte, die interessanterweise nicht in der genannten Denkschrift des Handelsministeriums enthalten war, obwohl Franz Kalchberg als einer der Konzessionsinhaber der KRB aufscheinen wird.

2. „Jusque á la mer“ – Kronprinz Rudolfbahn

„Traum von der europäischen Bahn von der Nord-/Ostsee zur Adria“.¹⁹⁰



Abbildung 12: Streckenverlauf Kronprinz Rudolfbahn

Ausgehend von der Tatsache, dass das Kaisertum Österreich im europäischen Eisenbahnbaukonzert der Mächte das Schlusslicht einnahm, man sich beim Verkauf der SB an die französische Gesellschaft einen kapitalistischen Monopolisten eingekauft hatte,

¹⁹⁰ Dieter Rauter/Herwig Rainer, Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen, k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn. St. Peter ob Judenburg 1992, 18.

nunmehr eine Konkurrenzlinie nach Triest erforderlich wurde und die Handelskammern von Oberösterreich, Steiermark und Kärnten eine Schienenanbindung der Industrien auf dem alten Handelsweg nach Italien monierten, kam es im Laufe des Jahres 1864 zur substantiellen Diskussion über eine Streckenführung von Udine - Villach - Leoben - Linz. Die Triester Handelskammer stand für eine Linie über Udine mit staatlicher Zinsgarantie ein und steuerte zur Trassierung 3.000 Gulden bei.¹⁹¹ Die Ereignisse von 1866 [Königgrätz] verhinderten diese Lösung und es wurde eine reichsinterne Trasse gesucht. Bis Villach ging die Trassenfindung rasch vonstatten, zumal die Kronländer Oberösterreich, Steiermark und Kärnten politischen Druck aufbauten (**Abbildung 12: KRB**).

Eine Denkschrift der HKK aus dem Jahre 1864 wies die Schuld am Niedergang der Eisenindustrie dem Fehlen von Eisenbahnen in Kärnten zu. „Diese Bahn kann mit Aufnahme einer oder zweier Zweigbahnen von 1,5 bis 3 Meilen Erstreckung, eine solche Führung erhalten, daß alle Hochöfen der Eisenwurzten und nächsten Umgebung unmittelbar an derselben, oder 1/2 Meile davon entfernt wären, daß somit allen die wohlfeilste Zufuhr von Brennstoffen zum Theil selbst von Erzen, anderen Rohmaterialien, und die wohlfeilste Abfuhr ihrer Erzeugnisse eröffnet würde“.¹⁹² Mit konkreten Zahlen unterlegte die HKK in ihrer Denkschrift, dass sich an der Linie 32 Hochöfen mit einer Produktion von 2,2 Mio. Zentner befanden, davon 0,936 Mio. in Kärnten. Dazu kamen 2,24 Mio. Zentral Centner an Kohle. Ferner das Substrat von 50 Kärntner Eisenverfeinerungswerke, deren von einer Bahnstation weniger als 4 Meilen beträgt und 9 Bleifabriken. In der Steiermark lagen nur im Murtal 35 Eisen- und Stahlwerke, Sensen-, Eisenwarenfabriken. Dazu kamen 31 Eisen- und Stahlfabriken im Bereich Leoben, 10 Sensenfabriken in der nordöstlichen Steiermark und im Mürztal. Ganz zu schweigen von dem Braunkohlenrevier in Fohnsdorf und dem Erzberggebiet. Somit verdiente dieser Eisencluster jedenfalls eine „Verwohlfeilung“ ihrer Kommunikationsmöglichkeiten auf dem alten Weg des „Schrägen Durchgangs“. Das Comité wollte, dass die Handels- und Gewerbekammer sofort mit den technischen Vorarbeiten für diese Strecke beginnen und die Ausarbeitung eines Projektes veranlassen und nach Einholung einer Bewilligung zur Trassierung eine Subskription unter den Beteiligten veranstalten sollte. Ferner sollte im Verein mit den Handelskammern der beteiligten Länder

¹⁹¹ Drau-Post, 13. November 1864, Geharnischte Eisenbahnbriefe, 595f.

¹⁹² Denkschrift der Kärntner Handelskammer zu dem Entwurf eines neuen Eisenbahnnetzes der österr. Monarchie, in: Drau-Post, 25. und 29. September bzw. 2. Oktober 1864.

ein Unternehmen entstehen, das eine Konzession mit staatlicher Zinsgarantie erwirkt. Am 3. Dezember 1864 verlautbarte das Eisenbahn-Comité der HKK dass die „General-Versammlung der Theilnehmer an der zur Bestreitung der Vorarbeiten über die Eisenbahnlinie Udine oder Görz nach Leoben veranstalteten Subskription, auf Sonntag 11. Dezember, festgesetzt wurde“.¹⁹³ Ein Parallelcomité fand sich mit Kärntner und Steirischen Persönlichkeiten, die diese Idee vertieften. In Klagenfurt fokussierte sich die HKK mit ihrem Präsidenten, dem Klagenfurter Bürgermeister Leopold Nagl, auf das Projekt, das mit Flügelbahnen, beispielsweise von Launsdorf nach Hüttenberg oder von St. Veit a. d. Glan nach Klagenfurt als Anschluss zur Südbahn ergänzt wurde. Das HM erteilte mit Erlaß vom 28. November 1864 im Sinne des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854 die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten.¹⁹⁴ Der kärntnerische Landtag legte mit einer Denkschrift, die auf derjenigen der HKK basierte, vom 24. Jänner 1866 nach und stellte die alluntertänigste Bitte an Se. k. k. Apostolische Majestät, „da die vom Zentral-Comité der Kronprinz-Rudolfsbahn unter Einem angesuchte Conzession zum Bau und Betrieb dieser Bahn ohne weitere Verzögerung ertheilt und die notwendige Zinsgarantie aus Staatsmitteln bewilligt werde, mit dem Anhange, daß mit dem Bahnbau im Lande Kärnten auch sogleich begonnen werde“.¹⁹⁵ In der Diskussion im Landtag wurde die Bahn als eine der wichtigsten Industriebahnen bezeichnet. „Sie wird durch die Zufuhr geeigneter mineralischer Kohle einen Umschwung an die Produktion selbst bringen, und für die schwer ins Gewicht fallenden Montanprodukte die erforderlichen Absatzwege eröffnen.“¹⁹⁶

Im Ministerratsprotokoll vom 8. Oktober 1866 kam der Vortrag des HM betreffs Verleihung der Konzession zum Baue und Betriebe der KRB an den Fürsten Josef Colloredo-Mannsfeld und Konsorten zur Sprache.¹⁹⁷ Sektionsrat Pfeiffer erstattete Bericht, dass von militärischer Seite moniert wurde, dass der Linienausgangspunkt St. Valentin wenig geeignet sei. Die Ennslinie war als damalige Verteidigungslinie im Westen definiert und das Militär fürchtete einen Beschuss der Linie vom linken Ennsufer. Zumindest sollte die Strecke von Amstetten über Waidhofen nach Kleinreifling gleichzeitig mit der Strecke von St. Valentin (mit dem

¹⁹³ Drau-Post, 8. Dezember 1864, 654.

¹⁹⁴ Handelsministerium, 28. November 1864, Nr. 13064/1197, in: Villacher Zeitung, 8. Dezember 1864.

¹⁹⁵ Denkschrift des kärntnerischen Landtages über die Kronprinz Rudolfsbahn. Klagenfurt 1866, Beilage zur Landtags-Sitzung am 24. Jänner 1866.

¹⁹⁶ Protokoll des Kärntnerischen Landtages, 24. Sitzung der IV. Session, 19. Jänner 1866, 459.

¹⁹⁷ https://hw.oeaw.ac.at/ministerrat/serie-1/a6-b2-pdf.xml#a6-b2_einzelseiten/a6-b2_s255.pdf (abgerufen am 4..12.2023).

günstigen Anschluss nach Böhmen) nach Steyr hergestellt werden. Die weitere in Kastenreith vereinte in Aussicht genommenen Trasse läuft über Hieflau, Rottenmann, St. Michael, Judenburg, Friesach, Launsdorf und St. Veit a. d. Glan nach Villach, wobei hier das Kriegsministerium hinwies, dass der längere Weg über den Ossiacher See vermieden und Kosten eingespart werden könnten¹⁹⁸ - um die Mehrkosten aus militärischer Sicht im Bereich Oberösterreich/Niederösterreich zu finanzieren. Der HM glaubte aber auf den vorläufigen Endpunkt der KRB umso größeres Gewicht legen zu sollen als Villach der Knotenpunkt dreier Eisenbahnen, nämlich jener Villach - Brixen und der Brennerbahn, dann der projektierten Linie St. Veit a. d. Glan. – Villach und der projektierten Linie Villach – Laibach werden könnte.¹⁹⁹ Ferner war zu berücksichtigen, dass eine alleinige Einmündung in Klagenfurt eine Peagierung durch die SB bedeutete hätte. Dem gegenüber sollte eine Konkurrenzlinie gegenüber der Südbahn geschaffen werden. Eine Kärntner Bahn ohne Südbahn hätte vermutlich sehr wohl zu einer Einbindung in Klagenfurt geführt, eine Annahme, die den weiteren Ausbau eines Eisenbahnknoten in Villach höchstwahrscheinlich beeinträchtigt hätte.²⁰⁰ Die Fixierung der Trasse von Villach bis ans Adriatische Meer sollte im Hinblick auf die Abtretung Venetiens zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die Allgemeinheit war auf die SB – wie schon erwähnt - gar nicht gut zu sprechen. Die Kundenfreundlichkeit und die Frachtraten ließen zu wünschen übrig. Es wurde über nicht ankommende Briefe und Ladegutverluste geschimpft und über die Fazilitäten im Frachtverkehr, namentlich die Schotterung der Bahnhofszufahrtsstraßen waren zunächst äußerst mangelhaft. So meldete die Presse, dass der Rolldienst in diversen Bahnhöfen oft bis an die Achsen im Kot der Zufahrtsstraßen einsank.²⁰¹

Die Konzession²⁰² für den Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn im Anschluss an die Kaiserin Elisabeth-Westbahn von St. Valentin nach Villach mit den Flügelbahnen von Klein-

¹⁹⁸ Sitzung 103 Ministerrat. Der Leiter des Kriegsministeriums: „Zum Ausgleiche der dadurch in nördlicher Richtung größer ausfallenden Anlage- und Betriebskosten könnte eine Einsparung in südlicher Richtung dadurch herbeigeführt werden, daß statt der längeren Linie St. Veit a. d. Glan – Villach die Linie St. Veit a. d. Glan – Klagenfurt gewählt werde, wodurch der Eisenindustrie Oberkärntens [sic!] gleichfalls der Eisenbahnverkehr geöffnet und der Idee, an die adriatische See zu kommen, mehr entsprochen würde“, 257.

¹⁹⁹ Ebd.

²⁰⁰ Vgl. Drau-Post, 25. Dezember 1864, 697, die auf die schlechte Betriebsqualität der SB hinweist und erforderliche Peagezahlungen, wenn die Bahn in Klagenfurt einmünden sollte.

²⁰¹ Drau-Post, 25. Dezember 1864, 697.

²⁰² RGBl. Nr. 142/11.11.1866 (Concessionsurkunde zum Bau einer Locomotiv-Eisenbahn von St. Valentin nach Villach mit Flügelbahnen).

Reifling nach Amstetten, Launsdorf nach Mösel und von St. Veit a. d. Glan nach Klagenfurt wurde am 11. November 1866 an das Zentralcomité erteilt.²⁰³ Und zwar ohne parlamentarisches Prozedere, nur auf Basis des a. h. Patentes vom 20. Oktober 1865. Der Staat garantierte ein 5%iges Reinerträgnis in Silber der erforderlichen Kapitalien von 7,193 Mio Gulden. Kaiser Franz Josef I. hatte per Handschreiben vom 11. Juli 1865 die Benennung als Kronprinz Rudolfbahn genehmigt.²⁰⁴ Die Konzessionäre verpflichteten sich auf Verlangen der Staatsverwaltung weitere Eisenbahnen herzustellen, nämlich von St. Valentin bis zum Anschluss an die von Prag nach Gmünd projektierte Strecke Franz Josephsbahn und von Villach nach Triest oder einem anderen Küstenpunkte, mit Einschluss einer Linie Pontebba – Udine, die der Konkurrenzlinie von Görz durch das Isonzo Tal bevorzugt wurde. Der mit der Anglo-Österreichischen Bank abgesicherte, durch die Kriegereignisse von 1866 beschleunigte Bau begann im Frühjahr 1867, beschäftigte im Oktober 1867 über 3.500 Arbeitskräfte mit 215 Fuhrwerke²⁰⁵ und erreichte Villach im Oktober 1868, mit einer nach Norden vorgerückten Reichsgrenze. Hier waren entsprechende Vorarbeiten nötig, um die KRB in die Stadt einzufädeln. Vorher musste die Regierung noch ein Übereinkommen mit der SB schließen, um ihr einen Verzicht auf das ihr zustehende Vorrecht auf eine Bahn „welche von einem Punkte der Kaiserin Elisabeth-Bahn über Leoben und Villach nach Udine oder Görz oder etwa bis zum Meere geführt werde“.²⁰⁶ Was für diejenigen Linien Wirkung hatte, die bis Ende des Jahres 1873 mit Geldmittel ausgestattet und mit deren Bau begonnen war (**Abbildung 13**).²⁰⁷

²⁰³ Mit den Herren Josef Fürst Colloredo-Mannsfeld (1813 Wien – 1895 Wien), Constantin Graf Lodron (1806 Wien – 1880 Wien), Carl Graf Gleispach (1811 Korneuburg – 1888 Graz), Franz Freiherr von Kalchberg (1807 Herbersdorf bei Wildon – 1890 Graz), Adolph Ritter von Tschabuschnigg (1809 Klagenfurt – 1877 Wien) und Georg Aichinger.

²⁰⁴ Zit. n. Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 20.

²⁰⁵ Klagenfurter Zeitung, 23. Oktober 1867, 3. S. 973.

²⁰⁶ Vgl. RGBI. Nr. 69/13.4.1867 (Übereinkommen Südbahn-Gesellschaft).

²⁰⁷ Horst Knely, Die drei Bahnhöfe der Kronprinz-Rudolf-Bahn, in: Schienenverkehr aktuell, 9/2014, 462-463.

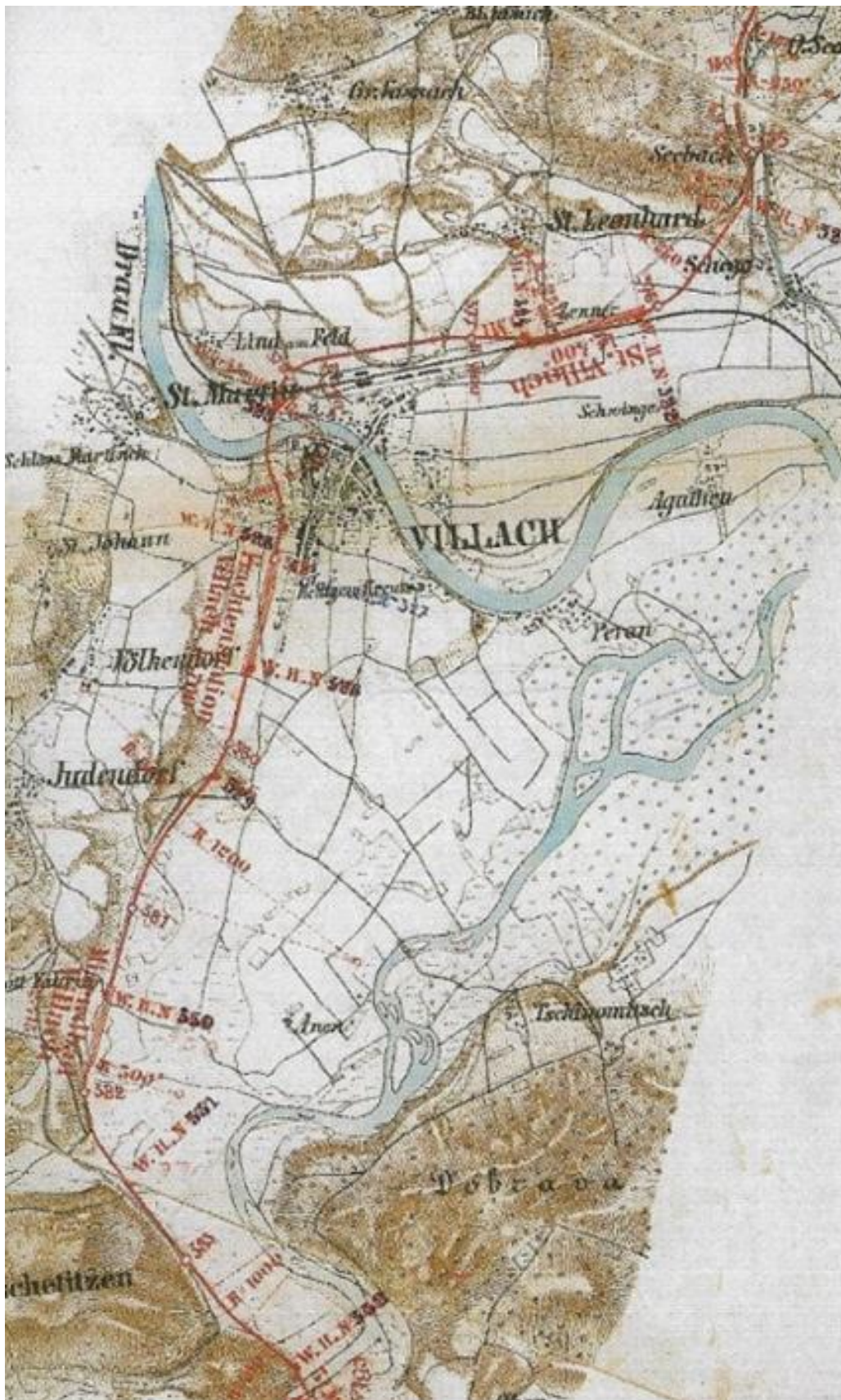


Abbildung 13: Streckenverlauf KRB in der Stadt Villach, nach südlichem Ausbau

Zunächst wollte die KRB keinen eigenen Bahnhof in Villach bauen, sondern zählte auf die Möglichkeit der Mitbenützung bei der SB. Zumal die damaligen diesbezüglichen Gespräche stockten, da die SB die Oberkompetenz am Betriebsablauf im Bahnhof Villach Südbahnhof nicht abgeben wollte, kam es zur Grundsatzentscheidung der KRB ein eigenes Gütermagazin und ein Heizhaus zu errichten. Die Besorgung des Personen-, Gepäcks- und Eilgutdienstes sollte gemeinschaftlich erfolgen. Diese Verhandlungen zogen sich in die Länge, sodass im Rudolfsbahn Wohngebäude provisorisch die für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutdienst notwendigen Adaptionen vorgenommen werden mussten. Die KRB wurde im Oktober 1868 technisch-polizeilich abgenommen und die Kommission sprach „der Bauunternehmung und Bauleitung die vollste Befriedigung mit der schnellen und gelungenen Ausführung der Bahn aus“.²⁰⁸ Der faktische Anschluss der Gleise der KRB an die Gleise der SB verlief wider Erwarten problemlos und es kam sogar noch im Laufe des Jahres 1868 zu einer Vereinbarung betreffend die Benutzung der SB für den Personen-, Gepäcks- und Eilgutdienst der KRB, nachdem sich sogar der Kärntner Landesausschuss mit dieser Querele befassen musste.²⁰⁹ Der Güterbahnhof KRB „Station Villach“ hatte eine Länge von 400 Klafter oder 758,6 Meter und lag zwischen den Bahnkilometern 376 und 377 der Strecke Feldkirchen - Villach, also im Nordosten der Stadt links der Drau, mit vier durchlaufenden Gleisen und einem Heizhausgleis. Rechts der Bahn wurde ein einstöckiges Wohn- und Aufnahmsgebäude mit einer Baufläche von knapp 150 m², mit Wartesälen und Wohnungen; ein Heizhaus aus Riegelwänden für zwei Dampflokomotiven im Ausmaß von gut 140 m²; ein Wasserturm mit zwei Reservoirs und einer Dampfpumpe samt Anbau zum Heizhaus sowie einer Schmiede situiert. Das Heizhaus war mit Putzkanälen für die Dampflokomotiven ausgestattet und am Bahnplateau waren zwei Wasserkräne auf massiven Steinmauerungen aufgebaut. Das hölzerne Frachtenmagazin mit einer Grundfläche von 126,1 m² wurde an das Wohnhaus angebaut. Die Bauwerke waren mit Schindeldächern ausgestattet. Ferner gab es einen freistehenden Abort für Männer und Frauen, ein hölzernes Kohlenmagazin, eine große Drehscheibe mit einer 11,38 m langen und 3,48 m breiten Drehbrücke, eine Brückenwaage mit einem hölzernen Waaghäuschen, ein Hausbrunnen und

²⁰⁸ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich, 10. Oktober 1868, 5.

²⁰⁹ Gemeinde-Zeitung, 8. Dezember 1868, 13.

ein Schilderhaus. Der gesamte Bahnhofsbereich umfasste knapp 10.000 m² und war eingefriedet²¹⁰ (**Abbildung 14**).²¹¹

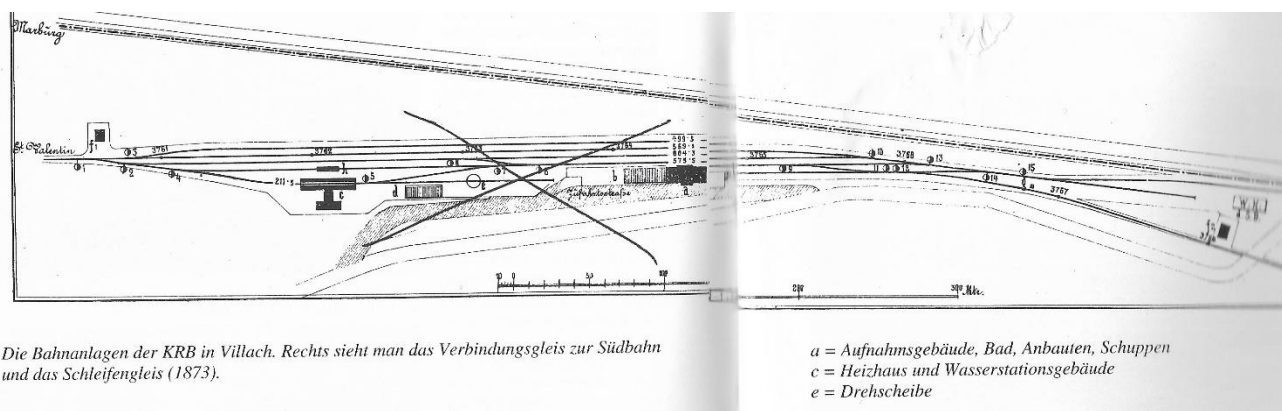


Abbildung 14: Bahnhofsanlagen KRB in Villach-Drau linksseitig

Die Bahntrasse erreichte Villach im Oktober 1868 und mit der Eröffnung der KRB am 19. Oktober 1868 wurde die Draustadt zum vorerst kleinen Eisenbahnknoten in Kärnten. Die Flügelbahn von Glandorf nach Klagenfurt konnte am 15. April 1869 dem Verkehr übergeben werden. Die diesbezügliche Ankündigung in der Presse lautete: „Von diesem Tage findet die Aufnahme der Personen und des Reisegepäckes, sowie die Auf- und Abgabe der Eil- und Fracht-Güter für die Rudolf-Bahn in Klagenfurt und Villach in Folge Vereinbarung mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nur auf den dortigen Bahnhöfen der Südbahn statt“.²¹² Dass das Reisen mit der Eisenbahn damals recht kompliziert war zeigt die Fortsetzung dieser Ankündigung: „Reisende, welche daher von irgend einer anderen Station als Bruck a. d. M. nach Stationen der Rudolf-Bahn reisen wollen, haben sich in der Ausgangsstation Fahrkarten nur bis Bruck a. d. Mur, respective Klagenfurt oder Villach zu lösen, und dahin auch das Gepäck aufzugeben; sich sodann in Bruck a. d. Mur, Klagenfurt oder Villach mit Fahrkarten für die Rudolfbahn zu versehen und das Gepäck neuerdings aufzugeben“.²¹³ Die Höhe der Fahr- und Frachtpreise wurden im §9 der Konzessionsurkunde

²¹⁰ Horst Knely, Die Villacher Bahnhöfe der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn, In: Carinthia I 189 (1999), 421-431, hier: 325ff.

²¹¹ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 240f.

²¹² Klagenfurter Zeitung, 16. April 1869, 6.

²¹³ Klagenfurter Zeitung, 16. April 1869, 6.

fixiert. Beispielsweise „bezüglich der Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit per Zollcentner und Meile I. Classe 2 kr. Österr. Währung“.²¹⁴

In St. Veit an der Glan wurde gegen die Gemeindevertretung der Rudolfsbahnhof in Glandorf, in der Gemeinde St. Donat, situiert und als „St. Veit“ bezeichnet. Der Stadtbahnhof erhielt die Bezeichnung „Haltestelle St. Veit“. 1872 nannte man „St. Veit“ in „Glandorf“ und den Stadtbahnhof in „St. Veit a. d. Glan“ um. Nach mehreren Eingaben der Stadt gab die StBD am 29. April 1907 die Abänderung der Stationsnamen bekannt: „Glandorf“ wurde wieder zu „St. Veit a. d. Glan“ und damit kehrte der Stadtnamen in das Kursbuch zurück,²¹⁵ in der Stadt hieß die Haltestelle „Stadt St. Veit“. Im Zuge des von der Stadt vehement geforderten Neubaues der Trasse von Launsdorf und der Installation des neuen „St. Veit a. d. Glan Personenbahnhofes“ wurde „St. Veit a. d. Glan“ zu „Glandorf Rangierbahnhof“ und „Stadt St. Veit a. d. Glan“ wurde zu „St. Veit a. d. Glan Güterbahnhof“. Mit der Launsdorfer Trasse gab es eine „sturzffreie Fahrt“ der Züge nach Klagenfurt ab dem Jahre 1912 und ein neues Bahnhofsgebäude, geplant vom Architekten Hans Granichstaedten, welches der Legende nach wegen des Wunsches der „Gnädigen Frau Katherina Schratt“, deren Bruder in St. Georgen am Längsee domizilierte, einen markanten Uhrturm haben musste (**Abbildung 15**).²¹⁶

²¹⁴ RGBI. Nr. 142/11.11.1866, HW: 1 Gulden = 100 kr. = 16,11€.

²¹⁵ Johann Spöck, St. Veit a. d. Glan, 1890-1912. St. Veit, Ende September 1912, mit Hinweis auf Bekanntgabe durch StBD Zl.11.6444/6. Museum der Stadt St. Veit an der Glan.

²¹⁶ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn 1, 219.

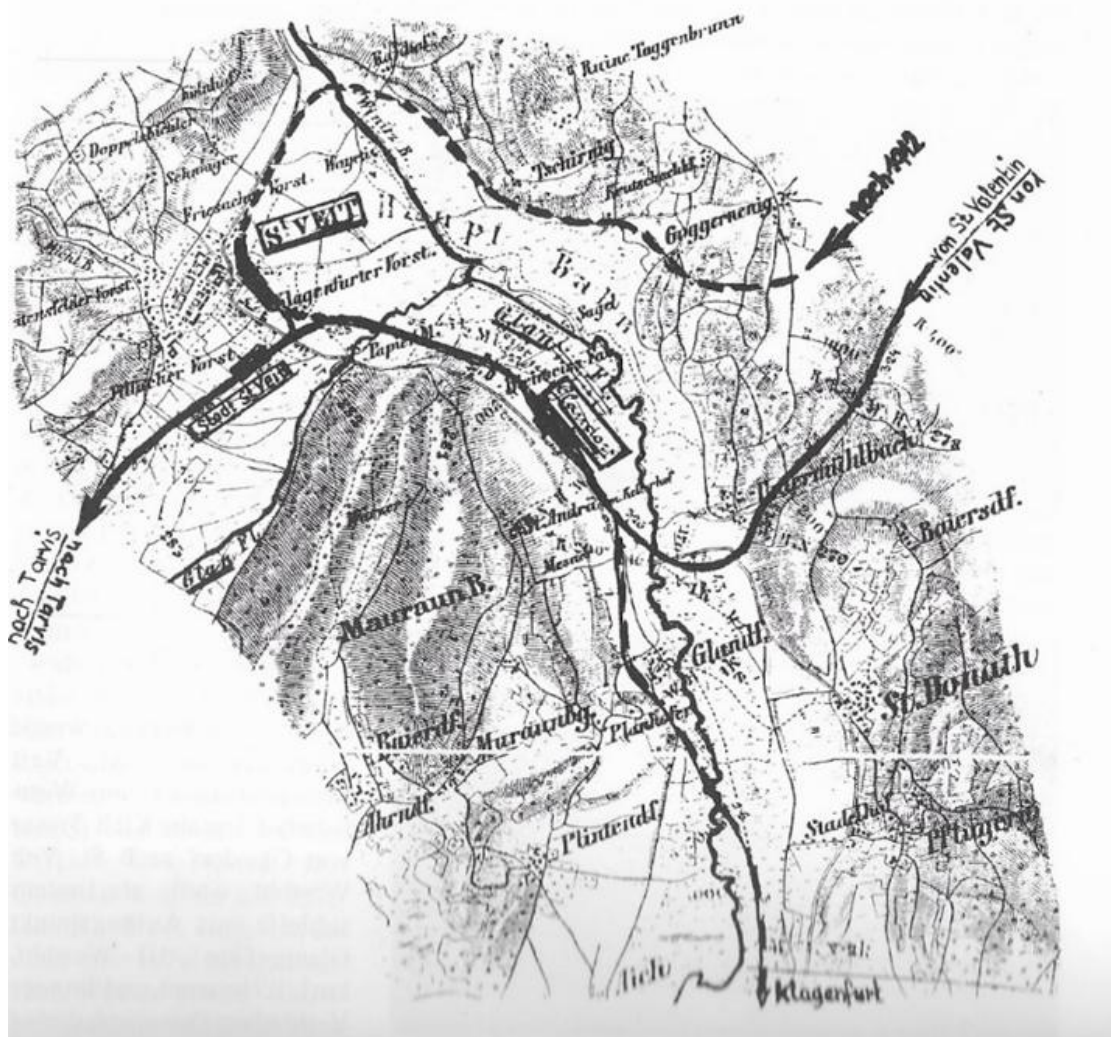


Abbildung 15: Streckenverlauf KRB im Bereich St. Veit a. d. Glan, gestrichelte Linie (1912)

3. Die Drau/Pustertalbahn (Villach – Franzensfeste)²¹⁷

„Bald stellte sich diese durchgehende Bahn als Bindeglied zweier großer europäischer Verkehrswege dar“.²¹⁸

Die SB ließ sich für den Weiterbau der 210 km langen Strecke nach Westen sehr viel Zeit. Erst mit 27. Juli 1869 kam es zum Weiterbau, nachdem die Regierung nach Königgrätz die SB vergeblich aufgefordert hatte, der Verpflichtung aus der Concessions-Urkunde vom 23.

²¹⁷ Noch in der Genehmigung Konzessionsurkunde durch den Kaiser vom 9. Jänner 1857 wurde als Endbahnhof Brixen genannt. Im Vertrag zum Weiterbau durch die SB vom 27. Juli 1869 wurde die Linie nach Franzensfeste abgeändert.

²¹⁸ Rauter/Rainer, Kärntner- und Pustertalbahn, 19.

September 1858 nachzukommen, sollte der Staat ein Drittel der Herstellkosten des Unter- und Oberbaues übernehmen. Mittels einer eigenen Vorlage vom 13. März 1869 holte die Regierung beim Reichsrat sogar die Ermächtigung ein, die SB von der Bauverpflichtung zu entheben. Der dann mit der SB vereinbarte Staatsbeitrag von 13 Mio Gulden führte doch zum Baubeginn.²¹⁹ Nach nur 26 Monaten Bauzeit durch die Pariser Firma Gouin & Comp., unter der Bauleitung von Carl Prenninger (1829 Wien – 1902 Wien), fand die Eröffnung am 20. November 1871 statt, die ohne besondere Eröffnungsfeierlichkeiten erfolgte.²²⁰ Die SB kündigte an, 20.000 Gulden an die arme Bevölkerung entlang der Strecke zu verteilen zu wollen.²²¹ Der erste Zug fuhr als Personenzug 401 in Franzensfeste um 21.00 Uhr ab und erreichte Marburg nach 15 Stunden und 11 Minuten um 12.11 Uhr.²²² Durch Spittal an der Drau fuhren dann täglich zwei Personenzüge und zwei gemischte Züge. In den ersten elf Monaten des Jahres 1872 verzeichnete die Linie Einnahmen von 1,63 Mio Gulden.²²³ Im Zusammenhang mit der 1867 fertigen Brennerbahn schuf die Regierung damit wiederum eine Eisenbahnverbindung von Wien nach Innsbruck, ausschließlich auf dem Territorium der österreichischen Landen und eine Verbindung nach Ala. Die Funktion der Strecke bestand auch in der Entlastung der Bahnlinie Pragerhof – Triest und war für die Aufnahme eines Teiles des ungarischen Getreideexports in die Schweiz und Bayern bestimmt. Auch die an der Bahnlinie befindliche Industrie setzte große Hoffnungen in die nunmehr erweiterten Marktzugänge. So verlautbarte die Glasfabrik Tscherniheim in einer Annonce: „Durch die neue Bahnlinie Villach-Franzensfeste ist die Fabrik in der Lage allen Aufträgen in jener Richtung schnellstens zu entsprechen“.²²⁴ In Kärnten kam es aber nur zu zwei Ansiedlungen von Großindustrien: in Ferndorf durch die Österreichisch Amerikanischen Magnesit AG und durch die Österreichischen Chemischen Werke in Weißenstein.

²¹⁹ Ignaz Konta, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs, Vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in: Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd 01B, 66ff.

²²⁰ Hingegen berichtet die Süddeutsche Post, dass einen Festzug mit 200 honorigen Persönlichkeiten am 19. November 1871 geführt wurde, in: 26. November 1871, 4.

²²¹ Grazer Volksblatt, 28. November 1871, 6.

²²² Über Mühlbach, Vintl, Ehrenberg nach Bruneck. Von dort ging es weiter über Olang, Welsberg, Niederdorf, Toblach, Innichen, Sillian, Abfalterbach, Mittewald, Thal, Lienz, Dölsach, Nikolsdorf nach Oberdrauburg und somit nach Kärnten. Dellach, Greifenburg, Kleblach-Lind und Sachsenburg waren die Stationen bis Spittal a. d. Drau. Nach Villach ging es über Rothenturn, Paternion-Feistritz und Gummern.

²²³ Deutsche Zeitung, 10. Dezember 1872, 9.

²²⁴ Klagenfurter Zeitung, 23. November 1871, 4.

4. Drauwechsel I – Tarvis - Pontafelbahn

Vor der Draubrücke auf der linken Flußseite wird die Verbindungskurve Villach Südbahnhof zum Staatsbahnhof und das Schleifengleis der KRB von Amstetten eingebunden.

Die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn von St. Valentin über St. Michal nach Villach beinhaltete nicht nur die Flügelbahnen von Klein-Reifling nach Amstetten, von Launsdorf nach Mösel und von St. Veit a. d. Glan nach Klagenfurt auf die Dauer von 90 Jahren, sondern auch auf Verlangen der Staatsverwaltung die Linie von Villach über Udine nach Triest oder einem anderen Küstenpunkte. Die KRB erhielt die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke von Laibach nach Tarvis vor der Fertigstellung der Linie von Villach nach Tarvis, sodass zwischen dem 14. Dezember 1870 und dem 25. November 1873, der Fertigstellung des Anschlusses von Tarvis mit Villach, die KRB quasi unterbrochen war. In dieser Zwischenzeit fuhren die Personenzüge der KRB in den Südbahnhof Villach ein, wobei dieser Verkehr mit einem Vertrag mit der SB geregelt war. Anschlussreisende nach Tarvis fuhren mit dem Stellwagen weiter, beispielsweise mit dem Stellwagen-Unternehmer Kaspar Filafer,²²⁵ der die Strecke in der I. Klasse um 1 Gulden 20 kr. und die II. Klasse um 80 kr. anbot. Für einen „bequemen“ 4 sitzigen, 2 spännigen Wagen in einfacher Fahrt 6 Gulden, tour-retour 10 Gulden. Die KRB bot Anschlußbillets in allen ihren Stationen an. Schon 1868 hatte der Verwaltungsrat der KRB gefordert, dass schnellstens die Baubewilligung für die Strecke nach Tarvis zu erwirken sei. Im Zuge der Erwerbung der Konzession, wobei der Staat 85.000 Gulden pro Meile garantierte, behielt sich dieser jedoch das Recht vor, die Linie auch auf Staatskosten zu bauen. Eine diesbezügliche Vorlage fand keine Zustimmung des Reichsrates. Erst unter dem neuen Leiter des FM, Freiherr von Pretis-Cagnodo (1828 Hamburg – 1890 Wien), fand die Konzession²²⁶ an die KRB eine Erledigung, „mit einem garantirten Reinerträgniß des Anlagecapitals der Eisenbahnlinie Laibach-Tarvis nach Maßgabe des Gesamt-Kostenaufwandes für die Herstellung der neuen Strecke um den Betrag von höchstens zweimalhundert sechzigtausend Gulden in Silber vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Eisenbahnstrecke von Villach nach Tarvis erhöht“.²²⁷ Die Strecke war binnen zweier Jahre herzustellen, das Anlagekapital wurde mit 5,125.000

²²⁵ Süddeutsche Post, 10. November 1870, 5.

²²⁶ RGBl. Nr. 35/24.4.1871 (betreffend die Ergänzung der k. k. priv. Kronprinz Rudolfbahn durch die Eisenbahnstrecke Villach – Tarvis).

²²⁷ RGBl. Nr. 144/25.11.1871 (Concessionsurkunde für die Actiengesellschaft der privilegierten Kronprinz Rudolphbahn zum Bau und Betrieb der Locomotiv-Eisenbahnstrecke von Villach nach Tarvis).

Gulden präliminiert und die Finanzierung der Anglo-Österreichischen Bank übertragen. Mit den Begehungsprotokollen vom 21. August, 30. Oktober, 31. Oktober, 2., 4. und 5. November 1871 wurden die Stationsplätze (Haltestelle Bad Villach, Fürnitz, Arnoldstein, Maglern, Obertarvis) und die damit zusammenhängenden technischen Notwendigkeiten festgelegt. Merkwürdigerweise betonte dabei der Bezirkshauptmann von Villach, dass die Gemeinde St. Martin an der Haltestelle Bad Villach, „an derselben gar kein Interesse hat“.²²⁸ Gegen die Jahrhundertwende hielten im Nobelkurort Warmbad dann doch Expresszüge für die betuchten Kurgäste. Im Bereich der Haltestelle Fürnitz wurde von den Bewohnern des Rosentales und von Müllnern moniert, dass sie „eine längere Strecke längs der Bahn zum projektierten Bahnhofs aufwärts gehen müssen“.²²⁹ Mit Hinweis auf die Situierung der Reichsstraße wies man diese Lokalinteressen ab. In Obertarvis galt es einen Kopfbahnhof zu vermeiden, da auch der Gleisanschluss nach Italien zu berücksichtigen war. Der Commissions-Beschluss betreffend Villach führte aus, dass der Passagierdienst der SB und der KRB gemeinschaftlich auf dem Südbahnhof Villach ausgeübt und der Frachtdienst der KRB „auf dem rechten Draufufer möglichst nahe der Stadt Villach zu errichtenden neuen Güterbahnhof der Kronprinz Rudolfbahn ausgeführt“²³⁰ wird. Der Vertreter des Reichskriegsministeriums, Hauptmann, Generalstabsoffizier, Albert Offner: „In letzter Berufung bemerke ich nur, daß einzig eine selbständige Führung der Rudolfsbahn und eine Bahnhofsanlage am rechten Ufer den in dieser Örtlichkeit besonders hervortretenden militärischen Anforderungen entspricht“.²³¹ Das Umfahrgleis der KRB im Bereich des Südbahnhofes Villach sollte auf Wunsch der SB 40 Klafter weit von den SB-Anlagen entfernt sein und parallel dazu laufen. Im Juli 1872 wurden weitere Abstimmungen mit der ausführende Bauunternehmung Fritsch und Theuer vorgenommen, die den Bau-Auftrag um die Pauschalsumme von 2,427.530 Gulden übernahm.²³² An der Bahnstrecke standen im April 1873 immerhin 485 Arbeiter im Einsatz, mit 43 Kippwagen und 80 Pferden.²³³ Das bedeutendste Bauwerk im Zuge des Weiterbaues von Villach nach Tarvis stellte die Drauf Querung dar, das ebenfalls von der Bauunternehmung Fritsch & Theuer errichtet wurde. Das

²²⁸ Begehungsprotokolle Villach-Tarvis vom 21. August, 30. Oktober und 31. Oktober, 2. – 5. November 1871, 18. Juli 1872, hier: 21. August, 4. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

²²⁹ Ebd., 4f.

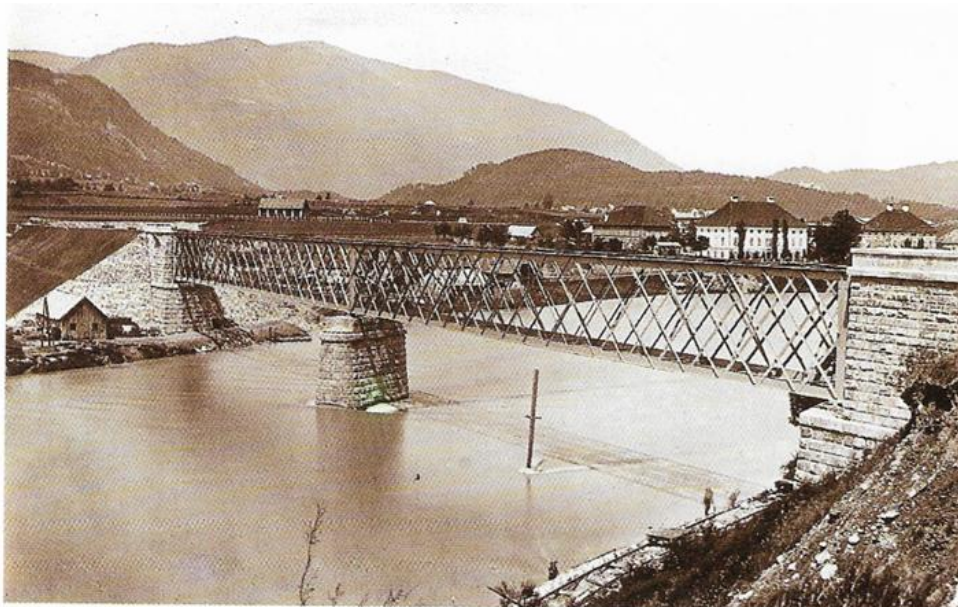
²³⁰ Ebd., 30. Oktober, 38.

²³¹ Ebd., 39.

²³² Horst Knely, Die Villacher Bahnhöfe, 427.

²³³ Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich, 17. April 1873, 3.

Objekt war 18 Meter hoch, eine Eisen-Konstruktion mit gemauerten Mittel- und Landpfeiler, Ziegelgewölbe und Widerlager aus Haustein²³⁴ (**Abbildung 16**).²³⁵



*Aus dem Bildarchiv der Österr. Nationalbibliothek.
Die Draubridge und die Dammschüttungen sind fertig, es fehlen nur noch die Gleise (1873).*

Abbildung 16: Drauwechsel I

Damit wurde das Umfahrgleis der KRB des Südbahnhofes und die Verbindungskurve vom Südbahnhof eingebunden. Die Stadt Villach hatte am 23. November 1868 in einem Schreiben an die Generaldirektion der KRB diese gebeten, die Fortsetzung der Bahn gegen Süden auf dem rechten Drauufer anzulegen. Im Hinblick darauf, dass der Großteil der Stadt am rechten Drauufer läge, wo das Geschäftsleben stattfindet. Das Militär forderte ebenfalls vehement aus militärischen Gründen eine Bahnhofanlage am rechten Drauufer. Ferner stellte die enge Draubridge zur unteren Vorstadt ein Hindernis dar. Wenn die steigenden Frachten nun über die Drau geschleust werden müssten, so würde die Brückenkonstruktion überfordert werden. Die bestehende Station Villach wurde daher von der Stadt nur als Provisorium angesehen. Diese Bitte konnte die Stadt in der Folge durchsetzen, was zur Bildung des Staatsbahnhofes im Westen, südlich der Drau führte. Im Zuge der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen im Rahmen des Baues der Alpenbahnen im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts war der Stadt die „eiserne Einschnürung“ durch die Eisenbahn dann doch zu

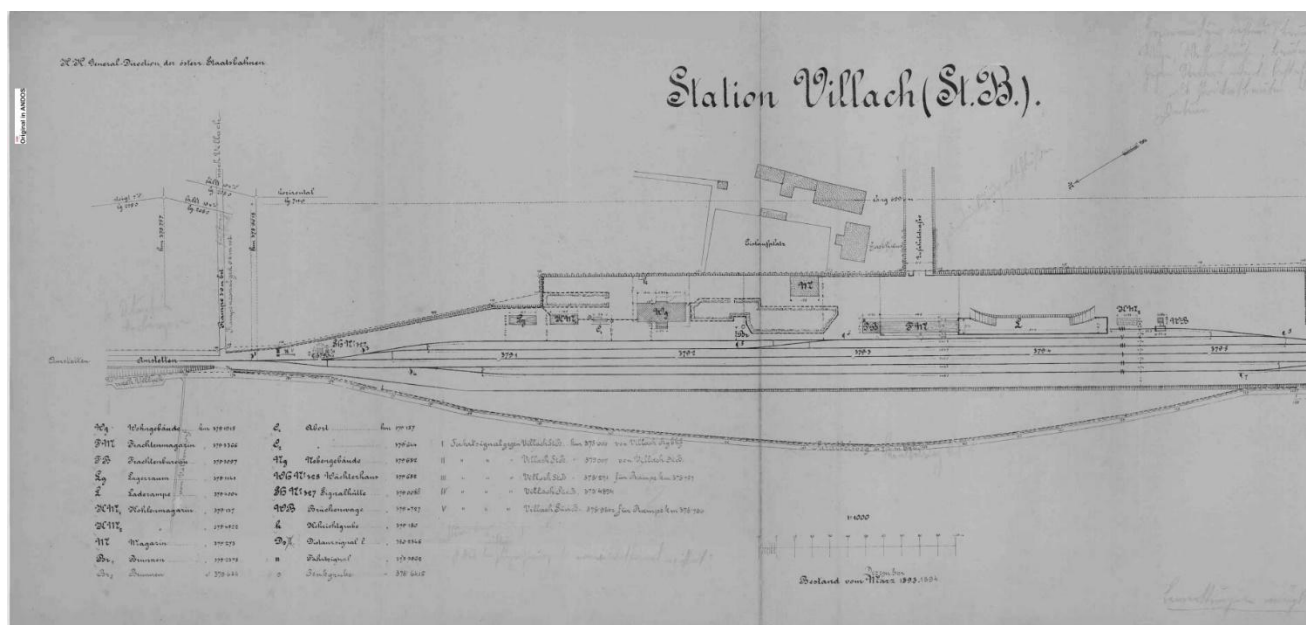
²³⁴ Ignaz Kohn, Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien 1874, 242.

²³⁵ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 246.

viel. Im Gegensatz zum Beginn der Eisenbahnzeit wurde der Bitte der Stadt, die Eisenbahnanlagen im Süden mit einer östlichen Umfahrung anzulegen, von der StB nicht entsprochen. (s.a..IV.7.)

Am 25. November 1873 fand die Eröffnung der Strecke Villach-Tarvis für den allgemeinen Personen und Frachtenverkehr statt, womit eine direkte Schienenverbindung zwischen Laibach und St. Valentin, also eine Verbindung zwischen der Südbahn-Gesellschaft und der Kaiserin Elisabeth-Bahn, hergestellt wurde. In Tarvis wurde der erste Zug mit Fackelbeleuchtung im Bahnhof und längs der ganzen Zufahrtstraße begrüßt. Die Baufirma hatte zu einer Feier ins Gasthaus „Gelbfuß“ geladen.²³⁶ Allgemein rechnete man mit einer folgenden deutlichen Verbesserung der Geschäftsergebnisse der KRB.

Im Bereich rechts der Drau, im Südwesten der Stadt, entstand im Zuge der Süderweiterung der Bahn somit eine Güterexpedition (**Abbildung 17: Güterexpedition KRB**),²³⁷ die 1874 zu einer Frachtenmanipulations- und Maschinenwechselstation ausgebaut wurde.



erforderte sieben einfache Wechsel. Ein Wohngebäude, ein Frachtenmagazin mit Laderampe, ein Holz- und Kohleschupfen, ein freistehendes Abort, ein Hausbrunnen, ein Wächterhaus und ein Schilderhaus ergänzten die Bahnanlagen.²³⁸

Markus Freiherr von Jabornegg-Gamsenegg beschreibt die damaligen Bahnanlagen in lyrischer Form: „Ausserhalb des Südbahnhofes Villach übersetzt auf der Westseite desselben die Kronprinz Rudolfbahn mittelst Ueberbrückung das Geleise der Südbahn. Die Hauptlinie der Kronprinz Rudolfbahn umgeht nämlich den Südbahnhof an dessen Nordseite und wir lenken nun, den Stationsplatz verlassend, mit einer kurzen nach Südwesten gekehrten Curve vom Südbahngeleise wieder in jenes der Rudolfbahn ein und passiren kurz darauf mittelst einer grossartigen Gitterbrücke von 2 lichten Oeffnungen à 60 m und 19 m Höhe den Drauffluss von welcher sich ein ausgezeichnet schöner Anblick auf Stadt und südöstliche Umgebung darbietet. Die Stadt Villach wird an der Westseite umfahren, die Tiroler Reichstrasse und bald darauf der Bahnhof der Kronprinz Rudolfbahn (dem Personenverkehre ausgeschlossen) passirt und wir eilen den grossartigsten Partien dieser Bahnlinie entgegen“. ²³⁹ Ab dem 13. November 1875 wurde das Aussteigen bei personenführenden Zügen gestattet. Erst 1877 eröffnete die KRB am Südbahnhof ein durch Tafeln gekennzeichnetes Büro für eine Fahrkartenausgabe.²⁴⁰

Die Eröffnung des Güterbahnhofes rechts der Drau hatte wesentliche Auswirkungen auf die Transportströme. Beispielsweise musste nunmehr das Merkantilholz der „Gegend“ durch Villach geschleust werden was die Bezahlung der Brückenmaut ²⁴¹ bedeutete, für Transportprodukte, die ob der geringen Produktpreise kaum Frachten vertrugen. Die Alternative bestand nur in der Verwendung der weiter entfernt liegenden Station Ossiachersee. Daher wurde im Dezember des Jahres 1884 der Bahnhof St. Ruprecht eröffnet. Für die südlich gelegenen Transporterregere bedeutete der Staatsbahnhof hingegen einen Vorteil.

Im April 1885 kam es am Villacher Staatsbahnhof zur Installierung einer Abfertigung für

²³⁸ Knely, Die Villacher Bahnhöfe, 430f.

²³⁹ Markus Freiherr v. Jabornegg-Gamsenegg, Von St. Michael nach Udine, Ein kurzer Führer auf der Kronprinz Rudolf-Bahn St. Michael - Tarvis, Staats-Bahn Tarvis - Pontafel und der italienischen Bahn Pontebba - Udine mit Einbeziehung der Seitenrouten Launsdorf - Hüttenberg, Glandorf-Klagenfurt-Villach. Klagenfurt 1882, 24.

²⁴⁰ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 244f.

²⁴¹ Die Weg- und Brückenmaut wurde erst 1892 aufgehoben, was naturgemäß zu einer massiven Erhöhung des Wagenaufkommens führte. Vgl. 100 Jahre Sparkasse, 25.

Personen- und Gepäckverkehr.²⁴² Ferner erfolgten Gleiserweiterung und der Bau einer Heizhausexpositur in dieser Station in den Jahren 1887/1888 und 1898.²⁴³

Pontafelbahn (Abbildung 18)²⁴⁴



Abbildung 18: Pontafelbahn mit Anschluß an das italienische Netz

*„Statthaltereirath Novak feierte die Freundschaft zweier benachbarter Reiche, die auf der Bahn des Fortschritts wandeln, und toastierte zugleich auf unsere guten Freunde, die Italiener“.*²⁴⁵

1876 wurde der Bau der 33 km langen sogenannten Pontafel/Pontebba-Bahn von Tarvis nach Pontafel, dem Grenzbahnhof zu Italien genehmigt²⁴⁶ und 1879 als Staatsbau dem Verkehr durch die KRB übergeben. Die Eröffnung fand am 11. Oktober 1879 für den internen, am 1. November 1879 für den internationalen Verkehr statt, wobei die Eröffnung der gesamten Linie von Tarvis nach Udine galt. In Pontafel gab es ein Dejeuner am 30. Oktober und nach der Eröffnungsfahrt nach Udine um 6 Uhr abends ein von der Stadtgemeinde gegebenes großes Festmal.²⁴⁷ Für den Bau nach Pontafel wurde ein Spezialkredit von 0,8

²⁴² Klagenfurter Zeitung, 8. April 1885, 3.

²⁴³ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 142.

²⁴⁴ Viktor von Röhl, (Hg.) .Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Seehafenttarife-Übergangsbogen. Bd. 9, 271.

²⁴⁵ Klagenfurter Zeitung, 4. November 1879, 3, anlässlich der internationalen Streckeneröffnung in Pontafel.

²⁴⁶ RGBl. Nr. 43/12.3.1876 (betreffend die Herstellung einer Locomotiv-Eisenbahn von Tarvis an die Reichsgränze bei Pontafel).

²⁴⁷ Klagenfurter Zeitung, 4. November 1879, 3.

Mio Gulden ö. W. bewilligt.²⁴⁸ Ende des Jahres 1879 bedienten 7 Lokomotiven mit 14 Personenwagen die Strecke, mit denen in der Zeit vom 11. Oktober 1879 bis zum Jahresende 9.112 Personen mit 3.180 Tonnen Gepäck und 9.679 Tonnen Eil- und Frachtgut befördert wurden, wofür die Bahn 34.365 Gulden einnahm.²⁴⁹ Ab der beginnenden Verstaatlichung der KRB mit 1. Jänner 1880 verantworteten die StB den Betrieb. Zunächst wurden die Tarife zum Schutz von Triest bewusst hoch gehalten, was 1906 zu einer Interpellation an den EM vom RAbg. Steinwender und anderen führte, zumal Venedig durch die Alpenbahnen nunmehr distanziert sei.²⁵⁰ Am Vorabend des 1. Weltkrieges passierten 12.464 Waggons im Export und 8.179 Waggons im Import über den Grenzübergang Pontafel/Pontebba.²⁵¹

5. Die Villacher „Tintenburg“ und Südbahnorganisation

*„Für die Verwaltung des ganzen Bereiches der einmündenden Linien war es notwendig, eine Direktion in Villach zu errichten, von welcher aus alle Zweigen des Dienstes geleitet werden sollten“.*²⁵²

Die Inbetriebnahme der Bahnstrecken durch die SB am 31. Mai 1863 und folgende bzw. die KRB am 19. Oktober 1868 und folgende für den öffentlichen Verkehr in Kärnten erforderten den Einsatz von entsprechenden Verwaltungsstrukturen und die Rekrutierung von Personalressourcen für die notwendigen Dienste, wie den Stationsdienst, die Bahnerhaltung oder den Werkstätten- und Zugförderungsdienst. Die SB organisierte ihre zentral-regionalen Aktivitäten, über Verkehrs-, Zugförderungs- und Bahnerhaltungs-Inspektorate mit Sitz in Wien und der Außenstelle in Klagenfurt. Erst Mitte des Jahres 1900 kam es zur Installierung von einheitlichen Betriebs-Inspektoraten in Wien, Graz, Triest, Klagenfurt und Innsbruck. 1878 ventilierte man die Installation eines Eisenbahn Oberbetriebsamtes für die KRB. Nachdem Klagenfurt diese Ansiedlung ablehnte, weil sich die Stadt außerstande sah, Wohnungen für die geplanten 80 Oberbeamten zur Verfügung zu stellen,²⁵³ ergriff die Stadt

²⁴⁸ Eisenbahn-Gesetzessammlung, Österreichische, 5. Bd, (Zweiter Ergänzungsband, Zweite Abtheilung), 1. Juli 1872-30 Juni 1877.

²⁴⁹ S. Heller, Compass, finanzielles Jahrbuch für Österreich-Ungarn. Wien 1881, 516.

²⁵⁰ Villacher Zeitung, 5. August 1906.

²⁵¹ Karl Migglautsch, Das Kanaltal und seine Geschichte. Klagenfurt 1995, 42,

²⁵² Anton Schöpfer, Villach als Eisenbahnknotenpunkt, in: Erwin Stein, Die Städte Deutschösterreichs, Eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin-Friedenau 1931, 83 – 89, hier: 83.

²⁵³ Freie Stimmen, 15. November, 1911, 7, Salzburger Volksblatt, 22. Jänner 1942, 4. Vgl. <https://www.unser-stadtplan.at/Stadtplan/Klagenfurt/map/Stadtplan-Klagenfurt.map?appmode=0> (abgerufen am: 21. 11. 2023).

Villach diese Chance. Am 20. März 1878 petitionierten Bürgermeister Heinrich Dollhopf von Tollhopfen (1820-1887 Villach), RAbg. Anton Lorenz Moritsch (1826 Michlhofen, Gemeinde Emmersdorf -1903 Villach) sowie der Chronist, Industrielle und Politiker Carl Ghon (1835 Villach - 1919 Villach) mit Erfolg bei der Generaldirektion der KRB.²⁵⁴ Diese Privatbahn war nach dem Sequestrationsgesetz ²⁵⁵ 1880 unter Staatsaufsicht gestellt und ein Betriebsverwalter bestellt worden. Villach bot der Bahn für die Errichtung eines Eisenbahn Oberbetriebsamtes zwölf kostenlose Kanzleizimmer auf die Dauer von zehn Jahren im sogenannten Pichler-Haus in der Italiener Straße 1 an, die die Marktgemeinde Villach dort mit Mietvertrag vom 17. April 1882 um jährliche 1.100 Gulden von Hr. Anton Josef Pichler mietete.²⁵⁶ Am 6. Mai 1882 wurden zwei weitere Zimmer dazu gemietet. Somit war die Stadt Villach seit 1. Juli 1882 Sitz eines der sechs Oberbetriebsämter der in Verstaatlichung befindlichen KRB, neben Wien, Linz, Salzburg, Steyr und Feldkirch. Carl Ghon konstatiert in seiner Chronik, dass „die Stadt seit dem Eintreffen einer so staatlichen [sic!] Zahl von durchwegs intelligenten, liebenswürdigen Herren, in jeder Beziehung einen erfreulichen Aufschwung genommen hat“.²⁵⁷ Diese liebenswürdigen Herren blickten dem Standbild von Hans Gasser ins Auge, der am Hans Gasser-Platz seit 1871 residiert.²⁵⁸ Als Problem wurde die Wohnungsnot erkannt. Man versprach im Gegensatz zu Klagenfurt damals mehr als man zunächst halten konnte. Durch entsprechende private Neubauten konnte seit 1886 das Problem zwar gemildert, aber nicht gänzlich behoben werden, da die Eisenbahnerfamilien stärker zuwuchsen, als Wohnraum geschaffen werden konnte.²⁵⁹ Diese Wohnungsnot begleitete Villach bis zum Beginn des ersten Weltkrieges. Als erster Direktor dieses Eisenbahn Oberbetriebsamtes fungierte vom 1. Juli 1882 bis 1. Juli 1883 Hr. Oberinspektor Friedrich Neumann, wobei der Direktion 405,9 Streckenkilometer zugewiesen waren.²⁶⁰ Als Nachfolger wurde vom Juli 1883 bis Juli 1884 Hr. Inspektor Josef Kubik bestellt. Mittlerweile hatten die StB die KRB gänzlich übernommen, und es wurden Betriebsdirektionen ²⁶¹

²⁵⁴ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848-1889, 100.

²⁵⁵ RGBl. Nr. 112/14.12.1877 (Sequestrationsgesetz).

²⁵⁶ Anton Josef Pichler, Mietverträge vom 17. April und 6. Mai 1882, N 50, Archiv des Museums der Stadt Villach.

²⁵⁷ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848-1889, 111.

²⁵⁸ Ebd., 72.

²⁵⁹ Über die Wohnungsproblematik siehe das Kapitel zu „Wohnungsnot“.

²⁶⁰ Villacher Zeitung, 11. Juli 1907, 1.

²⁶¹ RGBl. Nr. 51/8.4.1884 (betreffend die Erwerbung der Kaiser Franz Joseph-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn und Vorarlberger Bahn für den Staat) und RGBl. Nr. 103/23.6.1884 (betreffend die Organisation der Staats-

eingerrichtet, in Wien, Linz, Innsbruck, Villach (Streckenverantwortung für 540,679 km),²⁶² Budweis (diese wurde am 1. Jänner 1887 aufgelöst), Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg, Stanislaw (ab 1. Juli 1894), Pola (verlegte man am 1. September 1888 nach Triest), Spalato (ab 1. Jänner 1887 aufgelöst) und Olmütz (seit 1. August 1884), Stanislaw (errichtet mit 1. April 1895).²⁶³ Für Villach wurde der Inspektor der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, Hr. Eduard Zinkl, ernannt, der dann für 884,235²⁶⁴ zugewiesenen Streckenkilometern bahnmäßig verantwortlich zeichnete. Der Almanach der Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen für 1885²⁶⁵ weist einen Gesamtpersonalstand im Direktionsbereich von 758 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus. Die Zentrale unterteilte sich in das Bahnerhaltungs Inspektorat, den Zugförderungsdienst, den Verkehrsdienst, die Einnahmen-Kontrolle, das Materialwesen, das Rechnungsbüro und die Kasse. Unterstellt waren die Bahnerhaltungs-Sektionen Hieflau, Selzthal, Friesach, St. Veit a. d. Glan, Villach, Tarvis und Laibach, sowie die Heizhäuser in Eisenerz, Selzthal, Knittelfeld, St. Veit a. d. Glan und Laibach, die Werkstätte und das Materialmagazin in Knittelfeld, sowie Bahnbetriebsämter, Stationen und Haltestellen.

*Tabelle 5: Direktionsbereiche 1884, 1900/03, 1914.*²⁶⁶

Jahr	Amt	Streckenkm	Zuständigkeitsbereich
1884	Betriebs-direktion	540,7	Wiesenbach-St. Gallen, Landl, Groß Reifling, Hieflau, Radmer Eisenerz, Gstatterboden, Admont, Selzthal, Rottenmann, Trieben, Wald, Kalwang, Mautern, St. Michael, Leoben, St. Lorenzen, Knittelfeld, Zeltweg, Fohnsdorf, Antonischacht, Judenburg, Thalheim, St. Georgen a. d. Mur, Unzmarkt, Scheifling, St. Lambrecht, Neumarkt in der Steiermark, Einöd, Friesach, Hirt, Treibach-Althofen, Launsdorf, Brückl, Eberstein, Mösel, Hüttenberg, Glandorf, Maria Saal, Klagenfurt, St. Veit a. d. Glan, Glanegg, Feldkirchen, Ossiach, St. Ruprecht, Villach, Firnitz, Arnoldstein, Thörl-Maglern, Tarvis, Ratschach-Weißenfels, Kronau, Lengenfeld, Aßling, Jauerburg, Lees-Veldes, Podnart-Kropp, Krainburg, Laak, Zwischenwässern, Vismarje, Laibach, Ober-Tarvis, Saifnitz, Uggowitz, Lußnitz-Malborgeth, Pontafel.
1900/1903	Staatsbahn-direktion	1177,1	Eisenerz-Vordernberg, Glandorf-Klagenfurt, Graz-Fehring, Hieflau-Eisenerz, Kastenreith incl.-Amstetten, Kastenreith-Tarvis, Laibach-Stein, Launsdorf-Mösel, St. Michael-Leoben, Tarvis-Laibach, Tarvis-Pontafel, Unter-Drauburg-Wolfsberg, Villach Verbindungskurve, Arnoldstein-Hermagor, Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg, Bierbaum-Neudau, Gleisdorf-Weiz, Grosslupp-Rudolfswert-Strascha, Laibach-Gottschee, Mösel-

Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemäßheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirektionen).

²⁶² (Neuigkeits) Weltblatt, 9. August 1884, 2.

²⁶³ Emil Strobl, Entwicklung des österreichischen Staatseisenbahnnetzes und seiner Verwaltung, in: Österreichische Eisenbahn-Zeitung, Nr. 4, 1. Februar 1903, 51.

²⁶⁴ Villacher Zeitung, 11. Juli 1907, 1.

²⁶⁵ Almanach k.k. Staatsbahnen 1885.

²⁶⁶ Almanach für das Personale der k.k. General Direction der österreichischen Staatsbahnen 1885, Almanache der k.k. österreichische Staatsbahnen, 1900, 1914.

			Hüttenberg, Unzmarkt-Mauterndorf, Unterdrauburg-Wöllan, Zeltweg-Antoischacht, Zeltweg-Wolfsberg, Gurktalbahn.
1914	Staatsbahn- direktion	1146,1	Amstetten excl.-Tarvis, Eisenerz-Vordernberg, St. Veit-Klagenfurt, Hieflau-Eisenerz, Klagenfurt Südbf- Assling, Lausdorf-Mösel, St. Michael Leoben, St. Veit Güterbf-Glandorf, Tarvis-Altarvis, Tarvis-Pontafel, Tauernbahn, Tauernbahnkurve, Péagestrecke Spittal-Millstättersee-Villach Südbf, Unterdrauburg-Wolfsberg, Villach St.Bf-Rosenbach, Verbindungskurve Villach, Weizelsdorf-Ferlach, Graz-Fehring Landesgrenze, Cilli-Wöllan, Arnoldsein-Hermagor, Fehring-Fürstenfeld, Friedberg-Aspang (Wechselbahn), Fürstenfeld-Hartberg-Friedberg + Bierbaum-Neudau, Gleisdorf-Weiz, Mösel-Hüttenberg, Treibach Althofen-Kleinglödnitz, Unterdrauburg-Wöllan, Weiz-Birkfeld, Zeltweg-Fohnsdorf, Zeltweg-Wolfsberg

1889 waren 97 Beamte in der BD beschäftigt und in der Station KRB 12 Beamte.²⁶⁷ In einem Pressebeitrag²⁶⁸ vom Juli 1890, also zwei Jahre vor dem Vertragsende der Vereinbarung über die Villacher BD, tauchten plötzlich Gerüchte über ihre Verlegung auf. Die Grazer HK sollte in der Sitzung vom 30. Juni 1890 über den Dringlichkeitsantrag der Herren Köllsch und Genossen²⁶⁹ den Beschluss gefasst haben, beim HM, um Verlegung der BD nach Graz zu erbitten. Außerdem wurde der Grazer GR eingeladen, sich dem Antrag anzuschließen. Weiters berichtete die Zeitung, dass auch Klagenfurt wiederum Interesse an der BD hätte. Daraufhin entstand in Villach eine veritable Unsicherheitsphase. Der „Städtekampf“ zwischen Villach und Klagenfurt wurde von der Villacher Zeitung semantisch mit dem Hinweis unterlegt, dass es um die Frage des Standortes einer Eisenbahn BD gehe und nicht um ein Betriebsamt, das gerne in Klagenfurt angesiedelt werden könnte.²⁷⁰ Sogar die Deutsche Allgemeine Zeitung beteiligte sich an der Diskussion um die Standortfrage. Dort wurde behauptet, dass die Frauen der Eisenbahn-Beamten in Villach gerne zum „Kaffeeklatsch“ gingen, den es aber in der Stadt nicht gäbe. Weiters wurde der Vorwurf erhoben, dass die Herren Beamten bestimmte „Schwächen“ in der Draustadt nicht kultivieren könnten.²⁷¹ Diese Vorwürfe wurden seitens der Stadtgemeinde Villach heftig zurückgewiesen und erklärt, dass im Zuge einer allfälligen Verstaatlichung der SB, die nach der Konzession erst 1896 schlagend werden würde, Graz aber gewiss ein potenter Kandidat für einen Direktionsstandort wäre. Auslöser dieser Standortdiskussion war vermutlich eine Novelle zum Organisationsstatut vom 7. Dezember 1891, in der den BD bedeutende

²⁶⁷ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848-1889, 111.

²⁶⁸ Freie Stimmen, 2. Juli 1890, 3.

²⁶⁹ Villacher Zeitung, 5. Juli 1890, 4.

²⁷⁰ Villacher Zeitung, 5. Juli 1890, 5.

²⁷¹ Ebd., 12. Juli 1890, 5, wobei der Artikel über Aufforderung eines höheren Beamten der BD verfasst wurde, s. Villacher Zeitung, 14. März 1891, 4.

Kompetenzerweiterungen zugestanden wurden. Vor allem hinsichtlich von Personalaufnahmen, Beförderungen und Dienstenthebungen von Unterbeamten, Grundeinlösen, Fahrordnungen, Frachtgebührenkrediten, Reklamationsbehandlung, Verpachtung von Bahnhofsrestaurationen etc.²⁷²

Trotz all der Unsicherheiten, die vor allem vom RAbg. Steinwender bereinigt wurden,²⁷³ brachte die „k.k. Eisenbahn-Betriebsdirektion,“ vor Ablauf der vereinbarten Zehn-Jahresfrist, der Stadtgemeinde Villach die Bedingungen für ein Verbleiben dieser so wichtigen Regional-Zentralstelle zur Kenntnis. Nachdem der Villacher Bgm, Hr. Scholz, und Steinwender in dieser Angelegenheit beim HM lobbyierten, stellte letzterer fest, dass „der Vertrag der k. k. Eisenbahnbetriebs-Direktion mit der Gemeinde 1892 auf weitere zehn Jahre werde erneuert werden“. ²⁷⁴ Die Stadtgemeinde Villach verdiene dies nicht nur aus rein verwaltungstechnischen Gründen, „sondern auch aus Gründen der Billigkeit und Gerechtigkeit“. ²⁷⁵ Man wisse zwar, dass noch viele Verbesserungen notwendig seien, um den so „mächtigen Beamtenkörper wie der k.k. Betriebs-Direktion vollends zu befriedigen“, ²⁷⁶ aber die politische Vertretung bemühe sich ungemein, diese Verbesserungen umzusetzen.

Zumal die Vereinbarung betreffend die BD Mitte 1892 auslief, begannen schon Ende 1891²⁷⁷ Verhandlungen über den Verbleib der BD in Villach, die schließlich in einem Übereinkommen vom 5. August 1892 mit Gegenzeichnungen der k.k. General-Direktion der österreichischen Staatsbahnen vom 15. September 1892 und der Genehmigung des Handelsministers vom 23. September gipfelte. Inhaltlich wurde festgelegt, dass die Marktgemeinde Villach 31 Lokalitäten unentgeltlich beizustellen hat, die die StBD im Pichlerhaus in Villach Nr. 318 anmietet. Der Mietzins von 2.150 fl. ersetzt die Marktgemeinde Villach, wobei dieser Betrag im Voraus am 1. Juli, 1. Oktober, 1. Jänner und 1. April eines jeden Jahres bei der Kasse der BD einzuzahlen hat. Dagegen verpflichtet sich die GD die BD zehn weitere Jahre, bis 30. Juni 1902, in Villach zu behalten. Vor Ablauf dieser Zeitspanne wird die BD nur dann verlegt, wenn eine „unabänderliche zwingende Nothwendigkeit aus Staatsinteressen die Verlegung

²⁷² Strobl, Entwicklung, 52.

²⁷³ Wilhelm Neumann, Otto Steinwender und Villach, in: Neues als Alt-Villach 26 (1989), 109 – 128, hier: 114.

²⁷⁴ Villacher Zeitung, 12. Juli 1890, 4.

²⁷⁵ Ebd., 6.

²⁷⁶ Villacher Zeitung, 12. Juli 1890, 6.

²⁷⁷ K.k. Eisenbahn-Betriebs-Direktion, Nr. 162/Res, Bedingungen zum Abschluss eines 10 Jahresvertrages den Standort der Direktion betreffend, 9. Dezember 1891.

oder Auflösung der Eisenbahn Betriebs Direction Villach vor Ablauf der weiteren 10 Jahre unbedingt erfordert“²⁷⁸. Für diesen Fall geht die GD die Verpflichtung ein, Villach eine Entschädigung von 500 Gulden *pro rata temporis*, vom 1. Juli 1892 bis zum Eintrittsfall, zu bezahlen.²⁷⁹

Der Betriebsdirektor Theodor von Skala, leitete nunmehr gemäß § 22²⁸⁰ „in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen den localen Betriebsdienst mit Einschluss des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind“.²⁸¹ Die BD war für Sicherheit und Ordnung des Betriebes verantwortlich und bildete für die drei Hauptdienstzweige Bahnerhaltung, Verkehr und Zugförderung und auch für die allgemeine Administration einheitliche Dienststellen, wobei sich der Wirkungsbereich nunmehr auch auf den Werkstätten und Materialdienst erstreckte. Der Betriebsdirector vertrat die BD nach außen und konnte rechtsverbindliche Erklärungen abgeben und wurde zum Honoratior über die Landesgrenzen von Kärnten hinaus.

Den Stellenwert, den der damalige Betriebsdirektor in der Stadt Villach hatte, zeigt die Geburtstags- und die Dienstjubiläumsfeier von Betriebsdirektor Zinkl, dem ersten Betriebsdirektor, aus dem Frühjahr 1891. Der Villacher Zeitung war dieses Ereignis zwei Zeitungsnummern und mehrere Zeitungsseiten wert.²⁸² Man liest beispielsweise: „Welcher Sympathien Herr Direktor Zinkl²⁸³ sich auch in allen Bevölkerungskreisen Villachs erfreut, das kann nur Jener beurtheilen, welcher sich während des Fackelzuges unter die Menge begab. [...] Die rege Theilnahme der Bevölkerung am Fackelzug gab ja hinreichend Zeugnis von der Popularität des hier seit mehr als sechs Jahren weilenden Herrn Betriebs-Direktors. Ganz Villach war von 7 Uhr abends an auf den Beinen; der Menschenstrom überflutete die Straße vom Südbahnhof über den Platz bis zum Gymnasium. [...] mehr als 300 Bedienstete der k.k. Staatsbahnen beteiligte sich“.²⁸⁴ Die offizielle Jubiläumsfeier fand am 1. April 1891

²⁷⁸ GR-Villach vom 31. Dezember 1891, K.k. Österreichische Staatseisenbahnen, N 107, Zl. 5454.

²⁷⁹ Ebd.

²⁸⁰ RGBl. Nr. 103/23.6.1884 (betreffend die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemäßheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirectionen), § 22.

²⁸¹ Ebd.

²⁸² Villacher Zeitung 21.März 4 und 28. März 1891, 3-5.

²⁸³ Zinkl erfand eine Unterlagszange gegen das Entrollen von Eisenbahnwagen, wofür er ein Privileg vom 18. Juni 1891 erhielt.

²⁸⁴ Villacher Zeitung, 21. März 1891, 4.

im Direktionsgebäude, mit sämtlichen Spitzen der örtlichen Behörden und mit den Honoratioren der Marktgemeinde statt. Damals war die BD für einen Wirkungsbereich verantwortlich, der sich über fünf Kronländer erstreckte, nämlich Oberösterreich, Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Krain. Der Personalstand erreichte etwa 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, im Zentraldienst und im exekutiven Dienst entlang der 802,046 km langen Strecken.²⁸⁵ Alleine die BD beschäftigte 300 Beamte, 7 Aspiranten, 290 Unterbeamten, 40 Diurnisten, 8 weibliche Bedienstete, sowie 740 Diener, 790 Wächter, 330 Tagelöhner auf systemisierten Posten und 1.500 Arbeiter im Exekutivdienst.²⁸⁶ Diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden im Jänner 1892 von der plötzlichen „Demission“ ihres Chefs überrascht und das Grazer Tagblatt warf die Frage auf, ob dieser unfreiwillige Personalwechsel eines „äußerst leutselig im Verkehr mit seinen Untergebenen [...] der Vorläufer einer Art `polnischer Wirtschaft` in der Oberleitung unseres Staatseisenbahnwesens sein [sollte]“.²⁸⁷

Nachfolger wurde Theodor von Scala (1847 – 1896), ein ausgewiesener Fachmann im Fahrplanwesen und Personentarif. Auf seine Anregung wurden seinerzeit Luxus-Expresszüge zwischen Paris und Konstantinopel eingeführt. Er, seine Frau und seine Schwägerin waren prominente Mitreisender des ersten „Orient Express Zuges“ am 4. Oktober 1883²⁸⁸ von George Nagelmackers. Scala bewährte sich im Konkurrenzkampf mit der SB. Er verstarb überraschend 1896 in Meran. Das feierliche Requiem fand am 28. April in der Villacher Stadtpfarrkirche St. Jakob statt, unter großer Teilnahme der Villacher Bevölkerung.²⁸⁹

Die Namen zweier bemerkenswerter Techniker, die in der BD wirkten, sollten nicht vergessen werden. Es handelt sich einerseits um den Maschinenbautechniker Johann Brotan (1843 in Klattau – Böhmen – 1923 in Wien),²⁹⁰ der 1893 als Ingenieur im Zugförderungsdienst tätig war und später als Erfinder eines Kessels für Dampflokomotiven mit einer Feuerbüchse gilt, deren Wände mit Röhren für die Wasserkühlung ausgestattet waren. Diese als Brotankessel bekannte Konstruktion, erlaubte das Verbrennen von schwefelhaltiger Kohle, weil die

²⁸⁵ Villacher Zeitung, 21. März 1891, 4.

²⁸⁶ Ebd., 4.

²⁸⁷ Grazer Tagblatt, 5. Jänner 1892, 19.

²⁸⁸ Rekel, Monsieur Orient-Express, 142.

²⁸⁹ Neue Freie Presse, 24. April 1896, 18 und Klagenfurter Zeitung, 29. April 1896, 881f.

²⁹⁰ Almanach der k.k. österreichischen Staatsbahnen, 1893, 245 und Herbert Dietrich, Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte. Wien 1993, 6.

Feuerbüchse nicht aus Kupfer gefertigt war. Diese Erfindung kam erstmals in der StB-Lok 4754 zur Anwendung und bewährte sich im ersten Weltkrieg.

Den zweiten hervorragenden Techniker, der in der BD tätig war, stellt Ing. Hermann Littrow (1858 in Verona – 1931 in Wien), ein Enkel des Astronomen Johann von Littrow, dar, der ab 1894 bis 1900 in der Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättendienst tätig war und dieser Organisationseinheit seit dem Jahre 1898 vorstand.²⁹¹ Er galt als exzellenter Kenner des Lokomotivbaues und konstruierte gemeinsam mit seinem Kollegen Zeh eine Schütttrichterfeuerung, um eine Einmannbedienung für Nebenbahnlokomotiven zu ermöglichen.²⁹² Schon in seiner Zeit bei der Zentrale der StB in Wien entwickelte er ein nur aus Ziffern bestehendes Nummernschema der Lokomotiven der StB, das ab 1885 eine gewisse Zeit zur Gültigkeit gelangte. In das Villacher Gesellschaftsleben integrierte er sich über die Heirat mit der Tochter des RAbg. Carl Ghon.²⁹³

1895 kamen neuerlich Gerüchte betreffend die Verlegung der BD von Villach nach Graz auf. Die Neue Warte am Inn meldete im Jänner, dass der Landesausschuss den Antrag stellte, dass die Steiermark “für den Fall, als die Verwaltung der Staatseisenbahnen die beabsichtigte Verlegung der Eisenbahn-Betriebs-Direktion von Villach nach Graz durchführen und in der letzteren Stadt ein eigenes Gebäude für diese Direktion errichtet werden sollte, auf sämtliche das Gebäude treffende Landesumlagen für die Dauer von zehn Jahren verzichte”.²⁹⁴ Gleichzeitig brachte der Landtagsabgeordnete Dr. Prettnner, im volkswirtschaftlichen Ausschuss von Kärnten, den Antrag ein, dass die Verlegung der BD weg von Villach verhindert werden sollte. “Das Personale und die Familien desselben umfassen bei 500 Personen; der materielle und auch der gesellschaftlich-geistige Entgang für Villach und Kärnten wäre ein sehr bedeutender”.²⁹⁵ Ghon ergänzte, dass es möglich sei, dass das HM eine neue Direktion in Graz beabsichtige. Von einer Verlegung der seit 13 Jahren in Villach domizilierten Direktion habe er keine Kenntnis. Ein vorhandener Vertrag regelte die Aufgaben zwischen Stadt und Staat, wobei “die Stadt [habe] allen Anforderungen an sie immer vollkommen entsprochen, zum Theil mit großen Opfern. Die Stadt habe deshalb

²⁹¹ Almanach der k.k. österreichischen Staatsbahnen 1898, 213.

²⁹² www.Biographien.ac.at/oeb1_5/251.pdf (abgerufen am 8.9. 2022).

²⁹³ Villacher Zeitung, 31. Oktober 1928, 2.

²⁹⁴ Neue Warte am Inn, 26. Jänner 1895, 7.

²⁹⁵ Klagenfurter Zeitung, 26. Jänner 1895, 3.

ein Musterspital errichtet, Schlachthaus und Canäle und Schulen gebaut”.²⁹⁶ Ghon glaubte nicht, dass der Staat, Villach ins Unglück stürzen wolle. Allerdings ist eine gewisse “Großstadtsucht” von manchen Villacher Eisenbahn-Beamten bemerkbar, was kein Grund sei, eine ganze Region zu schädigen. Im Folgenden riefen der Villacher Bgm Scholz und Ghon die Herren Hausbesitzer Villachs auf, jede Zinserhöhung der Wohnungen zu unterlassen und sonstigen berechtigten Wünschen der Mieter entgegenzukommen, da die Frage der Verlegung der BD noch immer in Schwebe stehe.²⁹⁷ Der Präsident der k.k. Staatsdirektion in Wien, Dr. Bilinski (1846 Zaleszczyki (Galizien) – 1923 Wien), versicherte jedoch den Herren Ghon und Steinwender, dass die Regierung nie eine Amtsverlegung in Erwägung gezogen habe, “da der Verbleib der Betriebs-Direktion in Villach dienstlich eine Notwendigkeit sei”.²⁹⁸ Diese Aktivitäten und Unsicherheiten standen im Lichte der Schaffung eines Eisenbahnministeriums. Die Zentrale der Bahn wollte radikal restrukturieren, scheiterte aber an den vorhandenen Realitäten. So schaltete sich der Landesausschuss betreffend die Verlegung des Rechnungsdepartments aus Villach ebenfalls erfolgreich in die Diskussion ein.²⁹⁹

Diese rund um die bevorstehende Neuorganisation der StB sich verdichtenden Unsicherheiten veranlassten die Gemeinde über Carl Ghon der Regierung den Vorschlag zu machen, dass Villach bereit wäre, ein geeignetes Direktions-Gebäude zu bauen, natürlich gegen entsprechende Verzinsung und gegen die Zusicherung eines Verbleibes der BD für die nächsten 25 Jahre.³⁰⁰ In den darauffolgenden Verhandlungen einigte man sich darauf, dass die Regierung selbst ein Gebäude für die Unterbringung der Kanzleien errichtet. Zunächst unter der Voraussetzung, dass die Stadt einen jährlichen Beitrag von 8.000³⁰¹ Gulden leistet. In den weiteren Verhandlungen stellte Villach einen Grund unentgeltlich in Aussicht, womit die Zahlung des jährlichen Entschädigungsbetrages auf 4.500 Gulden fast halbiert wurde.³⁰² Die Stadtgemeinde sollte sich darüber hinaus verpflichten, “den Beamten der k.k. Staatsbahnen jederzeit Wohnungen zu angemessenen Mietzinsen zur Verfügung

²⁹⁶ Ebd., 4.

²⁹⁷ Klagenfurter Zeitung, 31. Jänner 1895, 4.

²⁹⁸ Klagenfurter Zeitung, 1. März 1895, 2.

²⁹⁹ Kärntner Zeitung, 29. November 1895, 5.

³⁰⁰ Carl Ghon, Chronik der Stadt Villach vom Jahre 1889-1913. Villach 1913, 25f.

³⁰¹ HW: 1 Gulden = 17,59€ = 141.000 € gerundet.

³⁰² Kauf- und Schenkungsvertrag, 4711/1897 vom 6. Juli, 12. Juli (Zl. 8339 Landesausschuss und Zl 11.827 Bezirksgericht Klagenfurt), 24. Juli 1897 (Zl. 313 Staatsbahn-Direktor Proske).

stellen”.³⁰³ Das Wohnungsthema wurde diesmal konkret angesprochen und vereinbart. Dergestalt fasste man am 30. Oktober 1896 im GR die notwendigen Beschlüsse, unter Vorsitz von Bgm Friedrich Scholz und im Hinblick, dass bei einer Abwanderung der BD Nachteile für Grundbesitzer, Kaufleute und Gewerbetreibende gegeben wären. In Erwägung der hohen Wichtigkeit des Verbleibens der StBD wurden die Forderungen einstimmig abgesegnet, bis auf den Entschädigungsbeitrag, der eine Majorität von 15 gegen sechs Stimmen erhielt.³⁰⁴ Somit war die Voraussetzung gegeben, dass in Villach weiterhin eine die Stadt prägende StBD domizilierte.³⁰⁵

Zwar wollte die GD der StB noch weitere Vergünstigungen für die Bahn herausverhandeln, doch die Stadt signalisierte, dass man im Hinblick auf die Gesamtsituation der Stadt keine weiteren Zugeständnisse mehr leisten könne. Mit Schreiben vom 7. März 1897 akzeptierte schließlich die Eisenbahnverwaltung. Zur Umsetzung der Vereinbarungen kam es am 6. Juli 1897 zu einem Kauf- und Schenkungsvertrag³⁰⁶ zwischen Hr. Leo Blasius Ghon, k.k. Asculant,³⁰⁷ auf Basis des Gemeinderatsbeschlusses vom 11. März 1897, Pkt. II. Dort wurde festgelegt, dass für die Abwicklung des Gesamtgeschäftes die Genehmigung des Landesausschusses einzuholen sei. Im Zuge der Diskussion im Gemeinderat brachte Ghon den Antrag ein, dass die Gemeinde die löbliche StB bitten sollte, beim Bau möglichst Gewerbetreibende von Villach und Umgebung zu berücksichtigen. Weiters beantragte der Bgm “den Herren Carl Ghon, Dr. Steinwender, den aktuellen Betriebsdirektor Hofrat Proske und Betriebs-Direktor Stellvertreter Ruff den Dank für ihre intensiven Bemühungen, um den Verbleib der Direktion, die im Zuge einer Organisationsänderung 1896 zur StBD wurde, in Villach durch Erheben von den Sitzen auszudrücken”.³⁰⁸ Weiters berichtete GR Clementschitsch von der Zuschrift der k.k. Bezirksbauleitung mit Schreiben vom 24. Februar 1897 Nr. 5287 bezüglich einer Beitragsleistung der Stadt zum Bau der Tauernbahn “*à fond perdu*”. Er stellte den Antrag dem EM den Dank der Stadtvertretung auszusprechen, aber mit Hinsicht auf die gebrachten großen finanziellen Opfer für den Verbleib der k.k. Staatsbahn-Betriebsdirektion einen weiteren Beitrag für die Tauernbahn abzulehnen, was einstimmig

³⁰³ GR-Protokoll vom 30. Oktober 1896, Schreiben k.k. Staatsbahnen vom 25. Oktober 1896, Zl. 410/R.

³⁰⁴ GR-Protokoll, 30. Oktober 1896.

³⁰⁵ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1889-1913, 25f.

³⁰⁶ Kauf- und Schenkungsvertrag 4711/1897, Archiv des ÖBB-Immobilienmanagements, Villach.

³⁰⁷ Bezeichnung für die unbezahlte erste gerichtliche Ausbildungsstufe für Juristen nach der Universität bzw. Anwärter auf das Richteramt.

³⁰⁸ GR-Protokoll 11. März 1897.

angenommen wurde.

Die Stadtgemeinde Villach erwarb für den Bau des Administrationsgebäudes der StB notwendige Grundstücke von Leo Ghon, zum Kaufpreis von 11.736 Gulden³⁰⁹ und schenkte es dem Eisenbahnärar, wofür ein Kredit aufgenommen wurde.³¹⁰ Die gewidmete Fläche wird "lediglich zur Erbauung des Administrationsgebäudes der k. k. Staatsbahndirection Villach Verwendung finden".³¹¹ Es handelte sich dabei um die Parzellen 389/2, 390/1 und 388 im Gesamtausmaß von 7.035 m². Das k.k. Eisenbahnärar nahm diese Schenkung ausdrücklich an. Am 12. Juli 1897 genehmigte der Landeshauptmann Hillinger dieses Rechtsgeschäft.³¹² 1898/99 wurde der Bau vom Klagenfurter Baumeister Horčíčka errichtet. Ein monumentaler, späthistoristischer Bau mit Risalitgliederung. Die Hauptfront wird durch korinthische Kolossal-Halbsäulen und reiche Neo-Renaissancegliederung akzentuiert.³¹³ Die Baukosten beliefen sich auf etwa 0,6 Mio Kronen.³¹⁴ Ab Jänner 1900 domizilierte die StBD in der Schulstraße 20, ab 1913 Kaiser-Franz-Joseph-Straße 16, der heutigen 10. Oktober-Straße 20. Es stellte das größte und monumentalste Verwaltungsgebäude in Villach und der südlichen Monarchie dar (**Abbildung 19**).³¹⁵

³⁰⁹ HW: 1 Gulden 17,59€ = 206.000 € gerundet.

³¹⁰ Kärntner Zeitung, 24. 12. 1896, 4.

³¹¹ Kauf- und Schenkungsvertrag, Zahl 4711/1897, Archiv ÖBB-Immobilien Villach.

³¹² Ebd., Zl. 8339.

³¹³ Gabriele Russwurm-Biro, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Bd. Kärnten. Wien 2001, 1022.

³¹⁴ Währungsreform: 1 Krone = 8,44€ = 5,064 Mio €.

³¹⁵ Projekt für den Bau eines Administrations-Gebäudes der k.k. Staatsbahn-Direction in Villach 1898. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.



Abbildung 19: Administrationsgebäude StBD Villach (1898)

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass das Gebäude wohl einen deutlichen Hinweis auf Kaiser Franz Joseph I. (FJI) enthält, aber kein Flügelrad, wie beispielsweise an der Generaldirektion der SB in Wien am Wiedner Gürtel. Stattdessen verewigte sich der Steinmetz in der achten gefassten Kasette mit Quetschverputz links vom Eingang in Richtung evangelischer Kirche mit einem „Flugengerl“ (**Abbildung 20**).³¹⁶



Abbildung 20: "Steinmetzengerl" StBD Villach

³¹⁶ Eigenfoto: das einzige Flügelrad auf einem Gebäude in Villach befindet sich im Eisenbahnerblock, Ausgang Jakob-Ghon-Allee, Privatarhiv Schicho.

Nota bene: Der Stadtgemeinde gelang es 1902 den Jahresbeitrag für die StBD für fünf Jahr vom EM sistieren zu lassen,³¹⁷ und im Zuge der Diskussion um die Villacher Bahnanlagen wurden diese Zahlungen obsolet. (s.a. IV. 7.) Wer in Villach glaubte, dass mit dem Bau des Verwaltungsgebäudes der StBD die Diskussion über den Standort aufhören würde, sollte enttäuscht werden. Schon 1904 forderte der Kommunal-Verein von Klagenfurt die Verlegung der StBD nach Klagenfurt, da der einstmalige Hinderungsgrund der Ansiedlung durch das mittlerweile Vorhandensein von genügend Wohnungen für Beamten behoben war.³¹⁸

Der Landtag hatte aber auch ein Auge auf den Verantwortungsbereich der StBD. So brachte der Abgeordnete Weiß und Genossen in der 17. Sitzung am 10. Oktober 1903 den dann angenommen Antrag ein, der hohe Landtag solle beschließen, dass der StBD der Betrieb aller neuen Staatsbahnlinien im Herzogtum Kärnten zufallen solle.³¹⁹ Wie weitläufig sich das Gebiet der zugewiesenen Strecken darstellte, die sich immer wieder veränderten, zeigt eine Karte im Anhang. Die Zuständigkeit reichte um die Jahrhundertwende von Amstetten bis Pontafel, von Villach bis Gotschee und Strascha Töplitz und umfasste auch steirischen Strecken der StB. Wie sich die Zuständigkeiten änderten zeigt folgende Karte, die den Verantwortungsbereich um 1911 abbildet: Amstetten via Villach nach Pontafel/Aßling, Tauernbahn, Judenburg – Cilli und Birkfeld – Fehring. (**Abbildung 21**).³²⁰

³¹⁷ GR-Protokoll, 11. Jänner 1907, Pkt II.

³¹⁸ Klagenfurter Zeitung, 3. März 1904, 4. und GR-Sitzung Klagenfurt vom 1. März 1904.

³¹⁹ Klagenfurter Zeitung, 11. Oktober 1903, 3 und Klagenfurter Landtag, IX. Landtagsperiode, 1. Session, 16. Sitzung am 9. Oktober 1903.

³²⁰ Beilage Almanach der k.k. österreichischen Staatsbahnen 1912.



Abbildung 21: Streckennetz der StBD 1911 (gelbe Strecken)

Der Staatsbahnrat wurde weiters zwischen 1910 und 1913 immer wieder mit den steirischen Wünschen zur Installierung einer eigenen Bahndirektion konfrontiert, deren Umsetzung einer Beschneidung der Villacher Kompetenzen gleichkam. Der Regierungsvertreter Huiden erklärte, dass im Hinblick darauf, dass die steirischen Bahnlinien in die großen durchgehenden Strecken eingebunden seien, nur eine Direktion für die oststeirischen

Lokalbahnen denkbar wäre. „Für ein Netz von so geringem Umfange, ein so kostspieliger Apparat wie eine Staatsbahndirektion nicht ernstlich in Frage kommen könne“.³²¹

Sowohl in Güter- wie in Personenverkehrsangelegenheiten gab es permanent Handlungsfelder für die StBD, die aus der Marktsicht ob der vielfach fehlenden Kundenfreundlichkeit sehr kritisch betrachtet wurde. Dazu nur einige Beispiele:

Aus Industriekreisen wurde der Bürokratismus und die Kundenfeindlichkeit angeprangert, weil einem Industriellen aus dem Metnitztal mit einem jährlich Umsatz zwischen 600 bis 800 Waggons die Beistellgebühr von Friesach zu seinem von ihm errichteten Industriegleis von 3 Kronen ohne Vorwarnung auf 5 Kronen³²² erhöht wurde, obwohl weiterhin eine Vorspannlokomotive unter Dampf in Friesach stationiert war. Darüber hinaus wurde dem Industriellen nach einer Nachschau eines Direktionsbeamten die Wiederbeladungsbegünstigung gestrichen, was ihn zu folgender Aussage führte: „Für je drei Verkehrsbeamte sitzt ein kontrollierender Herr in der StBD. Solche Vorgänge veranlassen gebieterisch Abhilfe“.³²³ Dies obwohl schon 7 Jahre vorher die Abhaltung von kommerziellen Amtstagen zur engeren Fühlungnahme mit den Verfrachtern von der StBD angekündigt wurde.³²⁴

Welche Züge auf welchen Strecken gefahren wurden, gab vielfach Anlass zu Streitigkeiten zwischen Städten und regionalen Fremdenverkehrs-Interessen. So entfachte sich 1905 eine veritable Diskussion zwischen Villach und Klagenfurt unter Einbeziehung von Udine über die Führung der sogenannten „Römerzüge“, die über die Ossiachersee-Linie gekettet waren. Der Fremdenverkehrsverein Klagenfurt verlangte die Umrountung über den Wörthersee, was in Oberkärnten als Angriff gegen ihre Interessen gesehen wurde.³²⁵ Die Ausschaltung der Ossiacherseelinie aus dem überregionalen Fremdenverkehr, die Abwertung dieser Strecke auf eine Bahnlinie zweiter Ordnung kann nicht hingenommen werden, so die Argumentation. In dieser Frage wurde der GR Villach befasst, der bei der StBD intervenierte.³²⁶ Nach dem Kärntner Verkehrstag am 9. Oktober 1913 in der HKK veröffentlichte die Villacher Zeitung eine Reihe von Leserbriefen unter der bezeichnenden Zusammenfassung: „*difficile est*

³²¹ Grazer Volksblatt, 26. Juni 1913, 1, Abendausgabe.

³²² HW: 1 Krone = 6,51 €.

³²³ Freie Stimmen, 27. Mai 1913, 5.

³²⁴ Klagenfurter Zeitung, 1. Dezember 1905, 2.

³²⁵ Ebd., 20. Jänner 1905, 4.

³²⁶ GR-Protokoll vom 13. Jänner 1905.

satiram non scribere“ [„Schwer ist es, keine Satire zu schreiben.“], welche interessante Einblicke in die Gedankenwelt mancher damaliger Zeitgenossen gewährt. So schrieb ein „Klagenfurter für Viele“, dass die Römerzüge eigentlich über Klagenfurt – Assling – Görz zu führen seien. Und überhaupt sei Klagenfurt als Perle am Wörthersee verkehrsmäßig durch die Linienführung der Tauernbahn über Villach benachteiligt. Diese Alpenbahn hätte von Pusarnitz über Millstatt, Afritz, Arriach, Himmelberg nach Klagenfurt geführt werden müssen. „Uns Klagenfurt liegt es ferne, unsere Schwesterstadt Villach irgendwie beeinträchtigen zu wollen, wir wollen aber auch unseren Platz an der Sonne haben“. ³²⁷

Organisatorisch ³²⁸ gingen die staatlichen Eisenbahngesellschaften mit Wirksamkeit vom 1. November 1859 von der k.k. Allgemeinen Hofkammer auf das Finanzministerium über. Nachdem Kübeck 1842 eine Generaldirektion als Oberaufsicht des Bahnverkehrs eingerichtet hatte. Zum 10. April 1861 übernahm das Ministerium für Handel und Volkswirtschaft die Eisenbahngesellschaften und seit dem österreichisch-ungarischen Ausgleich 1867 bündelte man diese in Cisleithanien im HM. Die zweite Bahn-Verstaatlichungsphase nach dem Börsenkrach des Jahres 1873 erbrachte verschiedene organisatorische Umgestaltungen im HM, die bis 1894 anhielten, also zwei Jahre vor der Errichtung eines eigenen EM. Die „Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen“ wurde mit Erlaß vom 8. März 1856 geschaffen, wobei die Leitung Herrn Alois Negrelli (1799 Primiero – 1858 Wien) übertragen wurde. 1875 erhielt die Generalinspektion Behördenstatus und bestand aus fünf Abteilungen: Bau- und Bahnerhaltung, Verkehr- und Zugförderung, kommerzieller Betrieb, Staatsgarantie- und Rechnungswesen sowie allgemeine Verwaltung. Mit Verordnung vom 15. Juli 1884 wurden die Kompetenzen zwischen der Generalinspektion und der GD definiert, wobei erstere die Oberaufsicht zufiel. Mit dem RGBI. Nr. 103 vom 27. Juni 1884 trat am 23. Juni 1884 ³²⁹ die VO des Handelsministers betreffend die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemäßheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirektionen in Kraft. Es entstand die k.k. Generaldirektion der Staatsbahnen. Mitte der 90er Jahre erhielt der spätere Ministerpräsident Ernest Karl Franz Joseph Thomas

³²⁷ Villacher Zeitung, 19. Oktober 1913, 5.

³²⁸ Vgl. Roman-Hans Gröger, Die gescheiterte Reform: Wilhelm Exner und die Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung, in: Österreichische Zeitung für Verkehrswesen, Nr. 3-4/2018, 11 – 26.

³²⁹ RGBI. Nr. 103/23.6.1884.

Friedrich von Körber (1850 Trient -1919 Baden bei Wien) als Generaldirektor der StB den Auftrag eine Neuorganisation auszuarbeiten, mit dem Gedanken, das HM vom Eisenbahnwesen zu trennen, um den dreifachen Instanzenzug zu verringern. Danach wurde die staatliche Eisenbahnorganisation 1896 derart umgestaltet, dass man ein EM schuf, unter Mitnahme der entsprechenden Sektion des HMs. Die seit 1884 bestehende Generaldirektion der StB wurde aufgelöst und damit hatte das EM die Oberleitung der StB inne. In diesem Zusammenhang kam es zu einer wesentlichen Aufgabenerweiterung der StBD im Bereich des Güterzugsmanagements und des Reklamationsdienstes. "Alle Angelegenheiten nämlich, die nicht dem Ministerium vorbehalten blieben, fielen automatisch den bestehenden Direktionen zu".³³⁰ Die Presse würdigte diese Neuorganisation, die unnötigen Bürokratieballast beseitigte, klar strukturiert war und den richtigen Mix zwischen straffer Zentralverwaltung und den dezentralisierten Organisationsgliedern darstellte.³³¹ Erster EM wurde FML- Guttenberg Emil Ritter von (1841 Tamsweg – 1941 Salzburg). Als ehemaliger Chef des Eisenbahnbüros des Generalstabes, sah er die Hauptaufgabe seines Verantwortungsbereiches in der Befriedigung der Kundeninteressen durch die StB, natürlich nicht ohne Berücksichtigung militärischer Aspekte.³³² (**Abbildung 22**³³³)

³³⁰ Gröger, Die gescheiterte Reform, 19.

³³¹ Klagenfurter Zeitung, 24. Jänner 1896, 166.

³³² Ebd., 25. Jänner 1896, 174.

³³³ Alexander Sixtus von Reden, Österreich-Ungarn, Die Doppelmonarchie in historischen Dokumenten. Wien 1995, 113.

Die StBD stand als Mittler zwischen dem EM und den ausführenden Diensten in einer veritablen Pufferfunktion, im Eisenbahnjargon im „Berner Raum“.³³⁴ Einerseits galt es die zentralen, oft sehr rigiden wirtschaftlichen Vorgaben umzusetzen, andererseits mussten die Beschäftigten vor Ort motiviert geführt werden, die die Direktion vielfach als Prämienjäger ansahen. Dass dieses Spannungsverhältnis nicht immer friktionsfrei ablief zeugen eine Vielzahl von Presseartikeln. So liest man in der AZ: „Denn die wohlerfahrenden Bediensteten zucken einfach die Achseln über die kopflosen Anordnungen, die so oft aus der „Tintenburg“ kommen, über die lächerlichen Erlässe und instruktionswidrigen Befehle. Wenn zum Beispiel Hofrath Proske in Villach eine Fahrordnung hinausgibt, durch die ein Güterzug in einer Gebirgsstrecke 15 Tonnen über die Maximalbelastung von 150 beschwert werden soll und diese Fahrordnung nach einmaligem Versuch aufgegeben werden muß, weil ihre Durchführung einfach unmöglich ist, wer kann die Bediensteten verhindern, über einen solchen Ausdruck der Autorität, der der Ausdruck der krankhaften Sparwuth ist, ihre Glossen zu machen“?³³⁵ Wobei die in den 90er Jahren in Entstehung befindliche Vertretung der Eisenbahnbediensteten die Vielzahl an Eisenbahnunfällen dem Druck am Arbeitsplatz zuschrieben und generell vom „Elend der Eisenbahner“³³⁶ sprach. Kämpferisch schließt der Presseartikel: „Mit dem Fortschritt der Arbeiterklasse der Fortschritt der gesamten Gesellschaft unauflöslich verknüpft ist, und daß die Gesellschaft keinen Schritt nach vorwärts thun kann, der nicht von der Kraft der arbeitenden Menschen getragen wird“.³³⁷

Der Bestand der Direktion war nicht nur im Hinblick auf den Standort immer wieder in Diskussion, sondern auch global gesehen aus staatsbahninternen Gründen. Die immer komplexer und personalintensiver werdende StB Verwaltung kam auf Grund der immer schlechter werdenden Betriebsergebnisse, unter massiven öffentlichen Druck. Eine breite Diskussion über die Reorganisation wurde politisch angekündigt, die sich im Kern um die Regionalisierung oder Zentralisierung von Bahnkompetenzen handelte. Jedenfalls sah man enormen Optimierungsbedarf im Personalbereich. Die Zentralisten konstatierten, dass die ständig nach mehr Unabhängigkeit fordernden StBD „immer widerhaariger“³³⁸ wurden und

³³⁴ Gefährlicher Bereich zwischen den Eisenbahn-Wagen, wo die Verschieber zwischen den Puffern stehend, die Wagen zusammenkuppeln.

³³⁵ Arbeiter-Zeitung, 22. August 1897, 6.

³³⁶ Ebd.

³³⁷ Arbeiter-Zeitung, 22. August 1897, 7.

³³⁸ Österreichische Forst- und Jagd- Zeitung, 17. Februar 1911, 2.
Vgl. Freie Stimmen, 15. November 1911, 2.

sich ständig aufblähten und forderten Inspektionen wie in der SB. Die Regionalisten machten sich im Staatseisenbahnrat³³⁹ für weitere Regionalkompetenzen stark. Diese Diskussion zog sich bis zum Kriegsbeginn hin, um dann kriegswirtschaftlichen Erfordernissen zu weichen.³⁴⁰ Die Direktionsverantwortung hatte in dieser Zeit (1911 – 1916) Dr. Sperl von Ostheim. Die Anfänge einer gewerkschaftlichen Organisation des Villacher Eisenbahnpersonal gehen auf das Jahr 1894 zurück, wobei grundsätzlich die sozialdemokratischen Ideen nur langsam bei den Bahnbeschäftigten einsickerten. Die Bediensteten des Exekutivdienstes waren empfänglicher für die sozialdemokratischen Ideen. Die Beamtenschaft der StBD war wohl eher dem konservativ-nationalen Lager zuzurechnen gewesen. Zunächst war dieser langsame Politisierungsprozess den stringenten sicherheitspolizeilichen Überwachungen aller Eisenbahnerversammlungen geschuldet. Die diesbezüglichen Berichte über gewerkschaftliche Aktivitäten gingen direkt aus der Region an die StBD/EM in Wien.³⁴¹ Im Regionalbereich wurde ein scharfes Auge auf politische Aktivitäten des Eisenbahnpersonals geworfen. So wies Bahndirektor Proske seine Dienststellen mit Schreiben vom 20. November 1899 darauf hin, dass „Agitationen, die die Disziplin zu lockern geeignet sind, Verhetzungen des Personals, Schmähungen der Vorgesetzten oder der vorgesetzten Behörden, mögen diese in welcher Form immer erfolgen, sowie die Theilnahme an solchen Handlungen [sind] streng untersagt. Ferner ist in Gemäßheit der Anordnung des §30 Absatz 5, der Dienstordnung der Besuch von Versammlungen in Uniform unstatthaft“. ³⁴² Im Zusammenhang mit derartigen Aktionen definierte sich die StBD Villach als Organisationseinheit, die kein Mitgefühl kennt.³⁴³

Wie wurden nun die Beamten generell gesehen? Peter Eigner vermerkt, dass manche Beamte „ein eher beschauliches Arbeitsleben geführt haben. Vorherrschend war im Allgemeinen, vor allem unter höheren Beamten der Zentralverwaltung, eine eher kurze Bürozeit. [...] Dies ermöglichte es zugleich, das karge Gehalt mit etwaigen Nebeneinkommen

³³⁹ Der Staatsbahnrat bestand ursprünglich aus 26 Vertretern des Handels, der Industrie, des Gewerbes und der Landwirtschaft, auch aus dem Regionalbereich, mit der Aufgabe, dem Handelsministerium Gutachten über Tarifrfragen, Fahrplangestaltung und Liefervergaben vorzulegen. Mit 1891 stieg die Vertreterzahl auf 66 an, was zu einer inhaltlichen Lähmung führte.

³⁴⁰ Vgl. Neues Wiener Tagblatt, 14. Dezember 1913, 25 und Österreichische Forst- und Jagd-Zeitung, 17. Februar 1911, 1f.

³⁴¹ Wilhelm Wadl, Die erste sozialdemokratische Maifeier in Villach im Jahre 1890, in: Neues aus Villach 27 (1990), 107-122, hier: 122.

³⁴² Arbeiter-Zeitung, 24. November 1899, 2.

³⁴³ Ebd., 10. April 1900, 1.

aufzubessern“.³⁴⁴ Für die Draustadt kann festgestellt werden, dass die Installation zunächst eines Eisenbahn Oberbetriebsamtes, dann einer BD und letztlich einer StBD ein Glücksfall und der Beginn eines großen Entwicklungsschubes für die Stadtgemeinde Villach und deren wirtschaftlich-soziale Entwicklung darstellte. Einerseits entstanden gut bezahlte „Jobs“ in der Stadt, die sich in Verbindung mit dem Familienzuzug positiv auf die gewerbliche Wirtschaft der Region auswirkten. Andererseits kamen gut ausgebildete Fachleute mit entsprechender Bahn-Expertise, deren Wirken von Amstetten bis Gottschee und von Pontafel bis Fehring wirksam wurden. Diese zentripetale Kraft, zeigte von Prestige und von veritablen Möglichkeiten Regionalinteressen durchzusetzen. Bei diesem Entwicklungsprozess von einem kleinen Eisenbahn Oberbetriebsamtes der KRB zur StBD, die sich im Gleichschritt mit der Stadtentwicklung vollzog, spielte die politische Vertretung der Stadt eine wesentliche Rolle. Indem man sich zunächst zutraute, eine gewisse Anzahl gut situierter Beamte mit ihren Familien wohnungsmäßig zu versorgen. Ein Vertrauen, das die Landeshauptstadt nicht aufbringen konnte; ein Umstand, dem Klagenfurt jahrzehntelang nachtrauerte. Ein Faktor, der für Villach ebenfalls eine jahrzehntelange Herausforderung bedeutete. Und zwar im Zusammenhang mit den damit verbundenen Notwendigkeiten zur Schaffung einer städtischen Infrastrukturverbesserung, die auch dem regionalen Umfeld dienen. Sprich der Errichtung von zeitgemäßen kommunalen Einrichtungen wie Schulen, Wohnungsbauten, Wasserversorgung, Kanalisation, Elektrifizierung, Schlachthof bis zu Unterhaltungsmöglichkeiten. Wie prestigeträchtig und wirtschaftspotent eine derartig großflächig wirkende Staatsorganisation war, zeigt gerade die sich durch Jahrzehnte hinziehenden Begehrlichkeiten anderer Städte, dieses „Asset“ an sich zu ziehen.

Noch 1913 wurde im Staatseisenbahnrat, wo der Villacher F. X. Wirth von 1902 bis 1909 nominiert war, wiederum über die Installation einer StBD Graz diskutiert, die die steirischen Strecken der StBD Villach übernehmen sollte. Aus wirtschaftlichen Überlegungen kam es jedoch zu keiner praktischen Umsetzung. Die folgende Zusammenstellung zeigt die

³⁴⁴ Peter Eigner, Arbeit(en) im Dienstleistungssektor in Cisleithanien, in: Helmut Rumpler, Peter Urbanitsch, Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. IX, Soziale Strukturen, 1. Teilband: Von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-industriellen Gesellschaft, Teilband 1/1: Lebens und Arbeitswelten in der industriellen Revolution. Wien 2010, 422-491, hier: 443.

Wertigkeit der Direktion Villach nach Dienststellen und Beschäftigten im jeweiligen Zuständigkeitsbereich:

Tabelle 6: Dienststellen³⁴⁵

Jahr	Amt	A	B	C	D	E	F	G	Summe
1884	BD	884,3	8	5+1	-	11	56	1	82
1900	StBD	1.099,0	16	6+1	2	11	266	1	303
1910	StBD	1.096,2	14	5+4	3	16	274	1	317
1913	StBD	1.146,1	14	5+4	2	16	291	1	333

Tabelle 7: Summarische Darstellung der Entwicklung der Beschäftigtenstände im Direktionsbereich der StBD³⁴⁶

Jahr	Amt	Beschäftigte Zentrale	B	C	E	G	Summe
1885	BD	86	21	13+13	156	8	297
1903	StBD	311	900	1.092	1.813	35	4.151
1910	StBD	374	1.016	740+784	2.428	43	5.385
1913	StBD	413	1.135	847+792	2.739	58	5.984

A=Streckenkm, B=Bahnerhaltung, C=Heizhaus und Werkstätte, D=Betriebsleitung, E=Betriebsämter, Stationen
G=Materialleitung, Sonstige.

Tabelle 8: Dienststellenleiter der StBD Villach³⁴⁷

Dienststelle	Leiter	Funktionsperiode
Eisenbahn Oberbetriebsamt	Friedrich Neumann	Juli 1882 – Juni 1883
	Josef Kubik	Juli 1883 – Juni 1884
Betriebsdirektion	Eduard Zinkl	1884 - 1891
	Theodor von Scala	1892 - 1896
Staatsbahndirektion	Ludwig Proske	1896 - 1908
	Karl Johann Wagner	1908 - 1910
	Dr. Albert Speil von Ostheim	1911 - 1916

³⁴⁵ Almanache der StB und eigene Berechnungen, 1884; 1900, 474; 1910, 631; 1913, 692.

³⁴⁶ Almanach für das Personale der k.k. General Direction der österreichischen Staatsbahnen 1885, 177ff, eigene Berechnungen; Almanache der k.k. österreichischen Staatsbahnen 1902, 496; 1895, 266 – 269, 1910, 672 und 1913, 700.

³⁴⁷ Hans Lentner/Willibald Schicho, 112 Jahre Bundesbahndirektion Villach 1884-1996. Villach 1996, 16.

Die SB reorganisierte Mitte 1900 ihr Organisationsmodell ebenfalls. Die GD in Wien schuf einheitliche Betriebs-Inspectorate in Wien, Graz, Triest, Klagenfurt und Innsbruck. Die Marburger Zeitung berichtet, dass "die in Rede stehende Reform bedingt nicht nur eine wesentliche Vereinfachung, also Beschleunigung des Gesamtgeschäftsganges, sondern auch - dies in erster Linie - eine einheitliche und dadurch unmittelbarste Ueberwachung des Executiv-Dienstes, wodurch nach den Intentionen der Verwaltung die Abwicklung des Betriebes an Promptheit wesentlich gewinnen wird".³⁴⁸ Die Inspectorate erhielten wesentlich erweiterte Machtbefugnisse und es wurden kommerzielle Referenten installiert, deren Hauptaufgabe der Kontakt mit den Industrie- und Handelskunden war. Erster Leiter in Klagenfurt wurde Betriebs-Oberinspektor Gustav Purtscher, der zusätzlich dem Bahnerhaltungsdienst vorstand, mit seinem Stellvertreter Inspektor Karl Roß, Fachreferent für Verkehrs- und Transportdienst.³⁴⁹ Es gab folgende Fachabteilungen: Verkehr, Bau- und Bahnerhaltung, Zugförderung und den Kommerziellen Dienst. Mit den ausführenden Diensten war die SB 1913 unter der Leitung von Wilhelm Schärtler mit 211 Beschäftigte in ganz Kärnten/Osttirol vertreten; 53 Beschäftigte in der Inspektion, 10 im Heizhaus Villach und 18 in der Bahnerhaltung.³⁵⁰

Im Zuge der Ausgestaltung der Großen Alpenbahnen kam es bei der SB zu umfangreichen Infrastrukturveränderungen im Bereich des Villacher Südbahnhofes, der als Zentralbahnhof wieder als Bahnhof Villach bezeichnet wurde. Ein bemerkenswertes Projekt stellte der Kauf des Wassers des St. Leonharder- und Vassachersees dar (**Abbildung 23** – hier sieht man deutlich die großflächigen Bahnfacilitäten der SB und der StB linksseitig der Drau).³⁵¹

³⁴⁸ Marburger Zeitung, 5. Juni 1900, 3 und Grazer Volksblatt, 26. Juni 1913, Abend-Ausgabe 13.

³⁴⁹ Ebd.

³⁵⁰ Südmark Kalender auf das Jahr 1913.

³⁵¹ Projekt einer Wasserversorgung für die Station Villach 1908 der SB. Archiv des ÖBB-Immobilienmanagements, Villach.

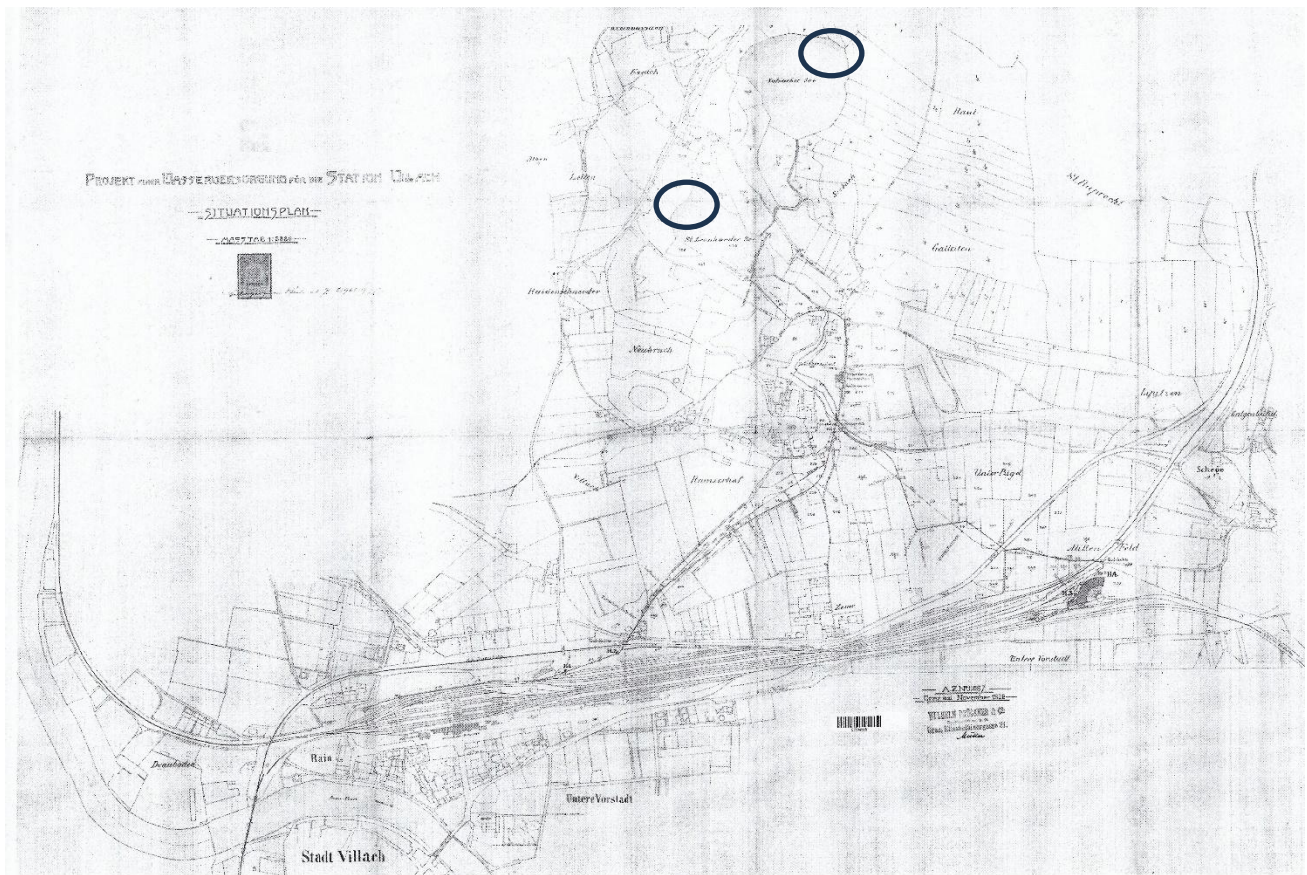


Abbildung 23: Wasserprojekt der SB vom Vassacher See und St. Leonhardersee zum Bf Villach (1908)

Zur Befriedigung des enormen Wasserbedarfes des SB-Heizhauses kaufte die SB 1908 das Wasser des St. Leonharder Sees und des Vassachersees nahe Villach von Sigmund Ludwig Graf Dietrichstein'schen Fideikommiss die Teichparzelle 112 am St. Leonharder See um 1.800 Kronen und von Frau Maria Ritter die Seeparzellen Nr. 310 am Vassachersee und Nr. 326 am St. Leonharder See und die Grundparzellen Nr. 110 und 111 in der Katastralgemeinde Seebach zum Preis von 38.000 Kronen. Im Protokoll der Landesregierung von Kärnten vom 22. September 1908 zur Herstellung einer Wasserversorgungsanlage für die Südbahnstation Villach konstatierte die Kommission, dass vom Standpunkt des Wasserrechtsgesetzes das Projekt als anstandslos anzusehen sei. Während das Protokoll vom 9. November 1909 betreffend die Herstellung einer Verbindungs-Wasserleitung vom Vassachersee zum Leonhardersee und Anschluß an die bestehende Wasserleitung zur Zugförderungsanlage in der Station Villach Hauptbahnhof vermerkt, dass es zu einer Enteignungsverhandlung mit Dr. Eduard Mayer kam, der seine Frau Flora Mayer

vertrat.³⁵² Die Wasserversorgung des Staatsbahnhofes erfolgte über die Fellacher Quelfassung mit einer Leistung von 12 Sekundenliter, zum Preis von 10 Heller pro Kubikmeter, wobei der Stadt ebenfalls einige Anschluss-Kosten erwuchsen.

6. Die Gegendtalbahn, der Südbahn „Bypass“?

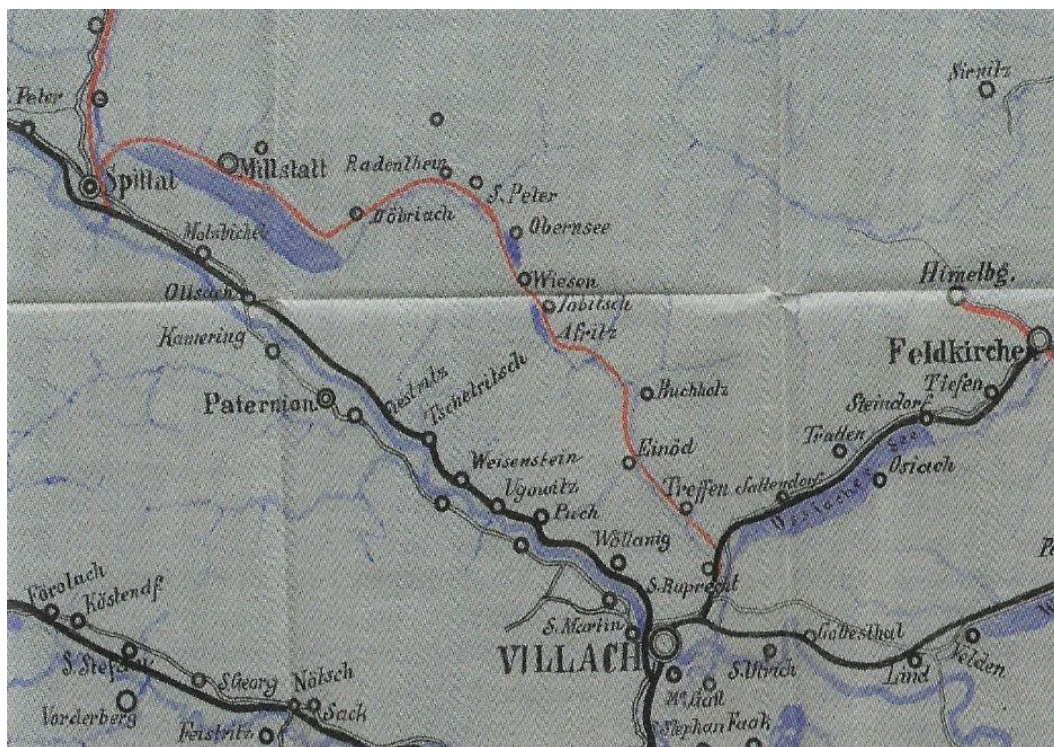


Abbildung 24: Geplante Gegendtalbahn, hier mit Anschluß an Spittal a. d. Drau³⁵³

„So geht urplötzlich die freudige Kunde thalauf, thalab von Mund zu Munde, und versetzt jung und alt in eine gewisse Aufregung. Es handelt sich um nicht mehr und nichts weniger, als daß die Theilstrecke Mühldorf – Villach der Tauernbahn als echte Touristenbahn einen Abstecher mache ins Seengebiet nach Millstatt, Feld und Aflitz, den Gebirgsstock des Mirnock im Bogen umfasse und bei Villach wieder einmünde, statt als sozusagen „secudäre Schwester“ der älteren Südbahnlinie Arm in Arm durchs Drauthal hinunterzutrotten.“³⁵⁴

³⁵² Kaufverträge zwischen Graf Dietrichstein'schen Fideikommiss und Frau Maria Ritter mit der Südbahn-Gesellschaft vom 7. April 1908 und 29. Oktober 1908; Protokolle k. k. Landesregierung 19.629 ex 1908 und 22075 ex 1909.

³⁵³ Walter Ebner, Die Gegendtalbahn. Vision einer Lokalbahn im Spiegel der Zeit 1869-1931, in: Carinthia I 213 (2023), 305-333, hier: 325.

³⁵⁴ Kärntner Zeitung, 20. September 1901, Radenthein (Die Bahn kommt!), 4.

Schon im Zuge der Diskussionen um die Trassenführung der Tauernbahn wurde zur Umgehung der SB zwischen Spittal a. d. Drau und Villach eine Strecke über den Millstättersee und das Gegendtal ventiliert. Neben der Variante eines Doppelgleises am linken Ufer der Drau und einer Trassenführung rechts der Drau via St. Martin und zum Staatsbahnhof Villach.³⁵⁵ Nach der Entscheidung über die Tauerntasse erlangte diese im Intro genannte Bahn als „Pupovac³⁵⁶ Bahn“ Gegenstand politischer Kontroversen mit Dr. Lemisch.³⁵⁷ 1908 bildete sich in Millstatt ein Aktionskomitee zur Erarbeitung einer normalspurigen Staatsbahnlinie ausgehend vom Bahnhof St. Ruprecht über Treffen, Afritz, Radenthein, Döbriach, Millstatt, Spittal a. d. Drau als Umgehungslinie der SB-Péagestrecke von Spittal a. d. Drau nach Villach. Durch Interessengegensätze kam es zu einer Spaltung der Aktion. Ein Teil verfolgte nunmehr den Bau des Astes von Villach bis Radenthein. Eine stark optimistische Rentabilitätsberechnung ging von einer Verfrachtungsmenge von 17.000 Wagen aus, gestützt auf Vorerhebungen für den Bereich Magnesit über Holz und Steine. Mit Aufforderung durch einen Erlass des EM³⁵⁸ lud die Landesregierung in Klagenfurt, nach gesetzlicher Kundmachung, vom 18. bis 30 September 1911 zu einer Stationskommission, politischen Begehung, Enteignungs-Verhandlung sowie Feststellung der feuersicheren Herstellung für die Bahn von St. Ruprecht nach Radenthein ein. Die Stationskommission beschloss, die einzelnen Interessenten vorzuladen und die Interessenlage zu erörtern, wobei es primär um die Situierung von Haltestellen ging. Die HKK stellte fest: „die geplante Bahnstrecke ist im Interesse des für unsere Volkswirtschaft äußerst wichtigen Fremdenverkehrs und der Approvisionierung der Stadt Villach, sowie der wirtschaftlichen Erschließung der sogenannten Gegend wärmsten zu begrüßen“.³⁵⁹ In der Enteignungs-Verhandlung wurde von keiner Seite Einwände erhoben ausgenommen von der SB, die gegen das Gesamtprojekt auftrat. In der Konzessionsurkunde der SB vom 23. September 1858 (§23 und §24) war festgesetzt worden, dass „keine neue Bahn, deren Zweck es ist, zwei Punkte des den Konzessionären überlassenen, übertragenen und von denselben übernommenen Eisenbahnnetzes miteinander zu verbinden, während der Dauer der

³⁵⁵ Villacher Zeitung, 10. September 1903, 1f.

³⁵⁶ Dr. Pupovac (1866 Vrhovine/Dalmatien – 1918 Millstatt), Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, Kärntner Landtagsabgeordneter 1903 bis 1909 der Christlich Sozialen Partei, Vgl. Siegl, Landtag, 350.

³⁵⁷ Vgl., Ebd.; Kärntner Zeitung, 20. September 1901, 4; Kärntner Landbote, 31. Oktober 1903, 3.

³⁵⁸ Eisenbahnministerium vom 26. Juli 1911, Z. 14.515/3, ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

³⁵⁹ Gegendtalbahn, Begehungsprotokoll, B 2 5135-27, 7, aufgenommen vom 18.-30. Oktober 1911, Z. 21.323 k.k. Landesregierung in Kärnten, Villach 20. September 1911, 9. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

gegenwärtigen Konzession weder konzessioniert, noch hergestellt werden solle; es sei denn, daß die projektierte Bahn neue, außerhalb des in Rede stehenden Netzes liegende Punkte berühre, welche nach dem Ermessen der Staatsverwaltung von besonderer strategischer, politischer oder kommerzieller Wichtigkeit sind“.³⁶⁰ Zumal auch schon die Trassenrevision und Stationskommission der Strecke Radenthein - Pusarnitz stattgefunden hat, stützte dies den ablehnenden Standpunkt der SB. Das Aktionskomitee bemerkte dazu, dass die Projektklinie keine Konkurrenz zur SB darstelle, da sie in Radenthein endet und außerdem von einer Staatsbahnlinie abzweigt. Die Stadt Villach unter Einbindung Steinwenders, begrüßte das Gegendtal Bahnprojekt, bewilligte 4.000 Kronen als Beitrag zu den Trassierungskosten, unter den Bedingungen, dass das Aktionskomitee durch zwei Stadtvertreter ergänzt wird, die Sitzungen in oder nahe Villach stattfinden, die Beitragsleistung keine weiteren Verpflichtungen nach sich zieht und „dass das Aktionskomité im Wege der beteiligten Gemeinden für den Fall der Ausführung der städt. Elektrizitätswerke in der Gegend der glatten Abwicklung aller bei den Vorarbeiten, beim Baue und beim Betriebe erforderlichen Verhandlungen mit der Interessentschaft im Sinne der billigen Ansprüche der Stadtgemeinde förderlich sei“.³⁶¹ Der kärntnerische Landes-Ausschuss leistete dem Ansuchen um einen Landesbeitrag von 50.000 Kronen für die Ausarbeitung eines Detailprojektes jedoch keine Folge,³⁶² während Villach nochmals 3.000 Kronen zur Verfügung stellte,³⁶³ und im Jahr 1913 den Beschluss fasste, Stammaktien im Betrag von 200.000 Kronen bei der in Planung befindlichen Aktiengesellschaft Gegendtalbahn zu zeichnen. Diese Gesellschaft, mit Sitz in Villach, sollte mit 5 Mio Kronen³⁶⁴ ausgestattet werden und die rentable Bahn, vornehmlich durch das Magnesit Werk in Radenthein,³⁶⁵ erbauen.³⁶⁶ Zwar bemühten sich Steinwender und Bgm Assmann persönlich beim EM Forster um Aufnahme der Bahn in die aktuelle Lokalbahnvorlage, doch konnte dieser Bitte aus grundsätzlichen Überlegungen nicht entsprochen werden.³⁶⁷ Der erste Weltkrieg verhinderte die Umsetzung dieser Überlegungen, sowie die rechtliche Klärung des

³⁶⁰ RGBI. Nr. 69/13.4.1867.

³⁶¹ GR-Protokoll vom 18. September 1908.

³⁶² Kärntnerischer Landesausschuss, Zl. 4293 vom 2. März 1910, in: GR-Protokoll, 11. März 1910, Pkt. XII.

³⁶³ GR-Protokoll, 24. Juni 1910, Pkt III.

³⁶⁴ HW: 1 Krone=6,8 €.

³⁶⁵ Geschätztes Werksaufkommen zwischen 6. und 20.000 Eisenbahnwagen.

³⁶⁶ Vgl. Hans Ronacher, Die Gegendtalbahn und der administrative Weg!, in: Villacher Zeitung, 25. Jänner 1914, 1f.

³⁶⁷ GR-Protokoll, 14. März 1913, Pkt III.

grundsätzlichen Einspruchs der SB. 1917 wurde die eisenbahnbehördliche Genehmigung ausgesetzt, doch die Vision einer Bahnstrecke durch das Gegendtal blieb bis 1931 lebendig.³⁶⁸

7. Strategische Städteplanung

*„Der General-Regulierungsplan für Villach gilt international als beispielhafte städtebauliche Planung für eine Mittelstadt“.*³⁶⁹

*Nach der Inbetriebnahme der Tauernbahn wird der Verkehr ein derartig starker sein, „dass der Staatsbahnhof in der heutigen eingezwängten, eine tatsächlich genügende Vergrößerung gar nicht zulassenden Lage, nie und nimmer genügen kann. Es werden dann mit unvergleichlich grösseren Kosten und unter verlustbringenden Verkehrsstörungen Neuanlagen geschaffen werden müssen, die niemals ein einheitliches Ganzes, sondern nur stets betriebsverteuerndes Flickwerk bilden werden“.*³⁷⁰

Die geplanten Neubau-Bahnstrecken im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, im Bereich Kärnten/Villach, machten erhebliche Adaptionen und Neubauten in den Bahnhöfen der SB der KRB/StB erforderlich, die zu heftigen Diskussionen unter den verschiedenen Interessenvertretern und in der Presse, sowie in der Bevölkerung³⁷¹ Anlass gaben. Der GR Villach richtete 1904 daher einen diesbezüglichen Eisenbahnausschuss ein, der mit den Herren Karl Ghon und F. X. Wirth als Verbinder zum EM tagte. Im Planungsbüro der StB wollte man zunächst nur einige Gleise am Staatsbahnhof zulegen, um die Karawankenbahn bedienen zu können, ohne noch die Erfordernisse aus der Umsetzung der Tauernbahn 1909 zu berücksichtigen. Die Stadt drängte jedoch auf eine Globallösung, für beide Bahnverwaltungen, und befasste noch vor der polizeilichen Trassenbegehung am 6. September 1905 betreffend des Villacher Flügels der Karawankenbahn die Landesregierung mit Bgm-Schreiben³⁷² vom 5. September 1905 mit den Villacher Vorstellungen. Außerdem verfasste die Stadt eine Denkschrift mit acht „unabweisbaren Forderungen“ an die Bahnen, mit Datum vom 9. Jänner 1906³⁷³, die vom erarbeiteten Regulierungs-Plan der Stadt Villach

³⁶⁸ Sepp Pöschl, Festschrift 100 Jahre Landskron. Villach 1996, 291, sowie Ebner, Die Gegendtalbahn. Vision, 305-333.

³⁶⁹ Rudolf Wurzer, Villach. Versuch einer wohlüberlegten Stadtentwicklung, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 7 – 86, hier 25.

³⁷⁰ GR-Protokoll, 11. Jänner 1907.

³⁷¹ Villacher Zeitung, 23. Oktober 1904, 1.

³⁷² GR-Protokoll, 5. September 1905, Nr 5428,

³⁷³ Denkschrift der Stadtgemeinde Villach über die Ausgestaltung der Bahnhofanlagen anlässlich der Eröffnung der Alpenbahnen, Sitzung des Eisenbahnausschusses und des Gemeindevorstandes vom 9. Jänner 1906, in: GR-Protokoll 9. Jänner 1906, Pkt. II.

aus der Feder von k. k. Baurat Architekt Eugen Fassbender beeinflusst waren.³⁷⁴ Folgende Forderungen standen im Raum:

1. Ausgestaltung des Südbahnhofes zum Zentral-Personenbahnhof;
2. Freimachung der Bahnübersetzungen in der Klagenfurter- und Südbahnstraße durch Über- beziehungsweise Unterführungen;
3. Herstellung einer Hochbrücke für Fußgänger östlich des Südbahnhofes;
4. Verlegung des Heizhauses der Südbahn nach Osten;
5. Übergabe der gegenwärtigen Eisenbahnbrücke über die Drau an die Stadtgemeinde Villach;
6. Verlegung des Staatsbahngleises mit den gesamten Bahnhofanlagen und Holzlagerplätzen nach Osten beziehungsweise Südosten der Stadt;
7. Auflassung des gegenwärtigen vom Rangierbahnhofe zum Staatsbahnhofe führenden Gleises;
8. Anbringung einer Brücke für Personen- und Wagenverkehr, zum mindestens eines Überganges für Fußgänger an der notwendig werdenden neuen Eisenbahnbrücke;

Die Gemeinde forderte ferner eine neue Staatsbahnlinie, die die Stadt östlich via Perau und Waltersdorf umfährt, mit Anschluss an die von Warmbad führende Linie nach Tarvis. Damit sollte die weitere Abschnürung der Stadt durch die Eisenbahn verhindert und die Entwicklung von Wohnbereichen der Stadt in Nord- und Westrichtung sichergestellt und Platz für Industrieansiedlungen geschaffen werden.³⁷⁵ Diese Vorschläge hätten im Kern die Auflassung der Staatsbahnstrecke vom Rangierbahnhof bis Warmbad Villach und den Bau einer die Stadt östlich umfahrende Verbindungsspanne mit einer Draubrücke bedeutet. Der Schlusssatz der genannten Denkschrift lautet: „Möge es gelingen, unseren Forderungen Geltung zu verschaffen, damit unserer Stadt, die berufen ist, einen glänzenden Entwicklungsgang anzutreten, aus den neuen Bahnen auch wirklich jene Vorteile erwachsen, die wir davon seit Jahren erhofft haben“.³⁷⁶ Die Villacher Bahnhofsfrage wurde zwischen den Jahren 1904 und 1907 in der Presse und Öffentlichkeit heftig diskutiert,³⁷⁷ wobei sich einige

³⁷⁴ Zitiert nach Denkschrift, Bahnhofsfrage, 4f.

³⁷⁵ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889-1913, 64f.; Eugen Fassbender, Erläuterungen zum General-Regulierungs-Plan der Stadt Villach, Villach 1906, 46 f.; Alfred Birk, Gutachten über die Bahnhofsfrage in Villach erstattet über Auftrag der Stadtgemeinde-Vorsteherung, 13. Juli 1907, 1.

³⁷⁶ Denkschrift, Bahnhofanlagen,

³⁷⁷ Villacher Zeitung, Freie Stimmen, Kärntner Tageszeitung, Grazer Tagblatt, Eisenbahn und Industrie.

externe Eisenbahnexperten zu Wort meldeten. So sehr die Stadt bisher als Eisenbahnknoten profitiert hatte, desto sensibler war die Gemeinde nunmehr bei dieser Erweiterungsdiskussion, vor allem Hinblick darauf, dass Schienenstränge grundsätzlich unveränderbare Bezugspunkte für eine Stadtplanung darstellten. Man sprach davon, dass der bestehende Schienengürtel zu sprengen sei, „daß bei Neuanlagen die künftige Verkehrsentwicklung mit dem freien Ausdehnungsbedürfnisse der Stadt in Einklang gebracht werden“³⁷⁸ müsse (**Abbildung 25 – Fassbender-Plan**).³⁷⁹

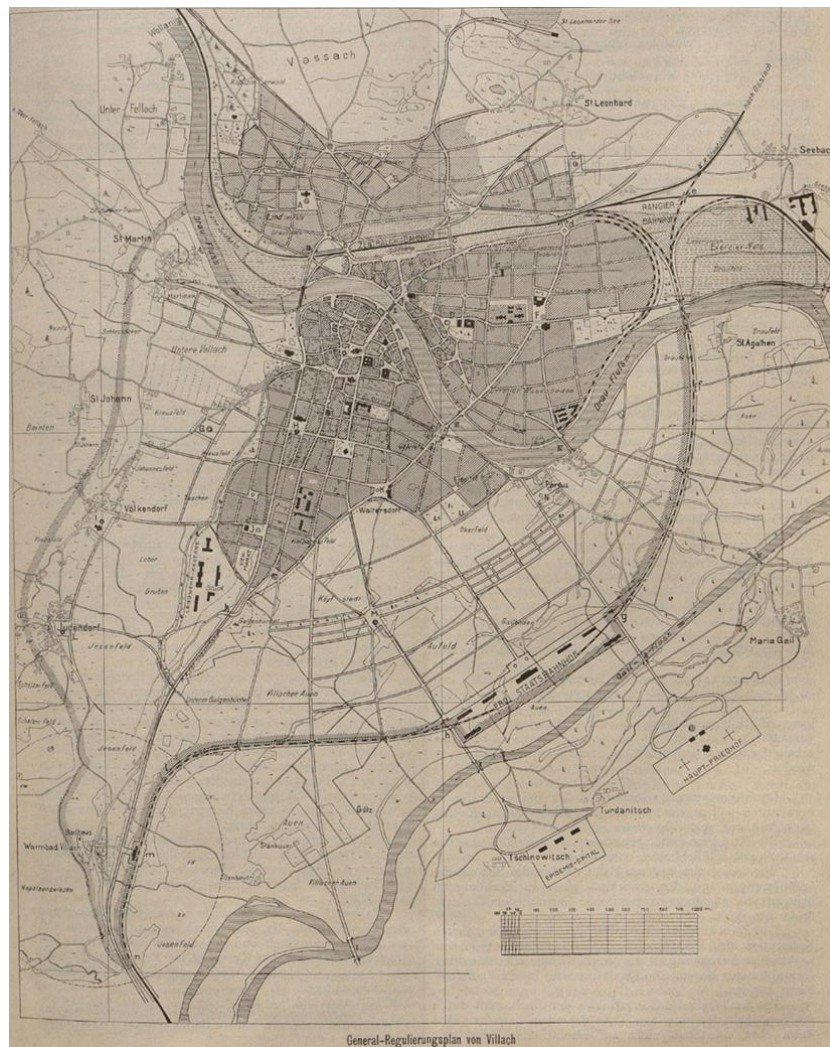


Abbildung 25: Generalregulierungsplan Fassbender

³⁷⁸ Villacher Zeitung, 10. März 1904, 3.

³⁷⁹ Eugen Fassbender, Der General-Regulierungsplan von Villach 1906, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, Wien, 23. August 1907, 599.

Bestätigung holte sich Villach vom k. k. Baurat und Verkehrsplaner Architekt Eugen Fassbender, der einen umfassenden Plan vorlegte, der Wohn- und Rekreationsbereiche mit einem „Grünen Ring“ von Villach nach Warmbad vorsah, den Frachten-, Industrie-Bahnhof im Stadtteil Auen definierte und Vorschläge für Straßenverbindungen erstellte. Ein anderer Experte,³⁸⁰ Prof. Birk, plädierte für den Ausbau des bestehenden Südbahnhofes als Personen- und Güterzentrum, also ohne großem Frachtenbahnhof in den Auen, mit östlicher Umgehungsschleife. Junius befasste sich in der Zeitschrift Eisenbahn und Industrie in mehreren Artikel ausführlich mit der Villacher Bahnhofsfrage und gerierte sich als Gegner des Fassbender Planes, schlug nur geringfügige Bahnhofsänderungen in Villach vor, mit einer sehr stadtnahen Ostschleife und einer Aufwertung des Bf Spittal a. d. Drau.³⁸¹ Innerhalb Villachs opponierten vor allem die Vertreter von St. Martin gegen einen Zentralbahnhof und die Ostumfahrung. Der Ortsteil, der 1905 -1909 zum Großteil eingemeindet wurde, war dagegen, da für deren Bevölkerung dadurch die Benützung des Staatsbahnhofes wegfiel.³⁸² Es gab also zunächst in der Stadt selbst keine einhellige Meinung, auch weil die Umfahrungsschleife den Inundationsbereich der Gail berührte, wobei die genannte Villacher Denkschrift dann die Stadtwünsche fokussierte. Im Jänner 1907 diskutierte man in der Gemeindestube ausführlich die Nachteile, die durch die Ablehnung der städtischen Forderungen entstehen würden: keine Ansiedlungsmöglichkeiten für Großindustrien, Verlagerung der Holzlagerplätze, die mit 7.000 Kronen etwa 8% sämtlicher Gemeindeumlagen auf die unmittelbaren Steuern ausmachten und Abtrennung des Stadtteiles Neu-St. Martin. Trotz einer Unzahl von Interventionen der Stadtgemeinde Villach beim EM konnte eine östliche Umfahrung der Stadt nicht durchgesetzt werden, zur Freude der St. Martinen. Kurzfristig wurde zwar an ein Majestätsgesuch³⁸³ und eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof gedacht, die in der Gemeinderatssitzung vom 13. März 1908³⁸⁴ zugunsten einer Denkschrift mit Darlegung der gegenwärtigen Verhältnisse an das Ministerium, fallen gelassen wurde.

Aus der engeren Sicht der StB gab es gute Gründe, die Villacher Wünsche abzulehnen.

³⁸⁰ Eisenbahnoberingenieur a. D. Dipl. Ing. Alfred Birk, o. ö. Professor a. d. k. k. deutschen technischen Hochschule in Prag.

³⁸¹ Junius, Die Villacher Bahnhofsfrage, in: Eisenbahn und Industrie, 5. Jänner 1907, Nr. 1, 5. Mai 1907, Nr. 9., 20. Juni 1907, Nr. 12.

³⁸² Schreiben an den Gemeindevausschuss, Villach, 11. November 1907, in: GR-Protokoll 13. November 1907.

³⁸³ GR-Sitzung 5. November 1907, IV.

³⁸⁴ GR-Sitzung 13. März 1908, Pkt I.

Abgesehen von den Zusatzkosten, die Bilk aber nur mit rund 10% der tatsächlichen Umbaukosten bezifferte, also mit rund 0,6 Mio Kronen, bedeutete die Ostschleife ein permanentes Stürzen³⁸⁵ der von und nach Italien verkehrenden Züge der KRB in Villach, nachdem schon in St. Michael gestürzt werden musste, was einen Zeitverlust von rund einer Viertelstunde bedeutete. Der Hauptgrund lag im Neuaufbau von Bahnfacilitäten, die schon vorhanden waren.³⁸⁶ Interessant ist die Fragestellung, wie die StB das Gesamtprojekt beurteilt hätte, wenn die SB schon verstaatlicht gewesen wäre und man auch in Spittal a. d. Drau mit der Strecke nach Villach Herr im gesamten Bahngefüge gewesen wäre. Fassbender gab damals folgende Antwort: „Betrachtet man die Villacher Bahnfrage vom allgemeinen, objektiven Standpunkte, so ist über allen Zweifel erhaben, daß wenn einer einzigen Bahnverwaltung die Aufgabe zugfallen wäre, für den Knotenpunkt von acht Eisenbahnlinien und im Interesse der Stadt die Frage der Bahnführungen zu lösen, unbedingt das den Anforderungen der Neuzeit entsprechende Prinzip eines Zentral-Personalbahnhofes und eines davon abgesonderten Frachten- und Rangierbahnhofes angewendet worden wäre“.³⁸⁷

Letztlich konnte Villach nur erreichen, dass der jährliche Beitrag der Gemeinde für die Erhaltung der StBD von 9.000 jährlichen Kronen auf immerwährende Zeit eingestellt wurde, nachdem gewisse Forderungen im Arrondierungsbereich der StB – nach intensiven Verhandlungen - erfüllt wurden³⁸⁸ und das Ministerium sich bereit erklärte den sogenannten „Staatsbahnsteig“ zwischen dem Staatsbahnhof und dem Südbahnhof in einer Breite von einem Meter zu finanzieren. Die ministerielle Lösung der Villacher StB-Bahnhoffrage, gestaltete sich ab Herbst 1908 wie folgt.

Auf der Südbahnstrecke: ³⁸⁹

- Errichtung von Stiegentunnelzugängen zu drei Inselferrons;
- Verlängerung des Südbahnhofes in Richtung Osten;
- Abriss der Lokomotivremise der Südbahn und Neubau eines Heizhauses für 14 Lokomotivständen – östlich des alten KRB Bahnhofes im Villacher Vorbahnhof;

³⁸⁵ Die Lokomotive muss den Zug umfahren, um in die entgegengesetzt Richtung weiterzufahren.

³⁸⁶ Staatsbahnhofanlagen in Villach, Protokoll aus Anlass der Einmündung der Tauernbahn, Z. 15.123, k.k. Landesregierung für Kärnten, vom 27.-31. Juli und 17. August 1907 in Villach, 27.

³⁸⁷ Eugen Fassbender, in: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, Nr. 35, 1907, 619.

³⁸⁸ GR-Sitzung 30. Juni 1908, II und 4. August 1908.

³⁸⁹ Vgl. Villacher Zeitung, 11. Juli 1907, 2.

- Errichtung eines neuen Frachtenmagazines mit Rampe und Zahnperron im Bereich der Holzlagerplätze;
- Ausgestaltung eines Massengüterplatzes mit Kranequipment;
- Nordseitige Errichtung einer Militärrampe mit Holzlagerplatz;

Damit wurde nach der Tauernbahneröffnung 1909 der Villacher Südbahnhof zum zentralen Personenbahnhof und diente für die Aufnahme aller in Richtung Marburg und Franzensfeste eintreffenden Personen- und Güterzüge, sowie der Züge von und für den Tauern beziehungsweise der Linie Amstetten nach Pontafel.

Ferner kam es zur Zulegung eines zweiten Gleises an der Strecke Villach Hauptbahnhof - Paternion - Feistritz auf der SB im Zusammenhang mit den Umgestaltungen der Bahnhöfe auf dieser Strecke. Diese 18,898 km lange Strecke wurde am 28. September 1909 von einer Kommission mit einer Geschwindigkeit von 68 km/h befahren. Dabei wurden notwendige sicherungs- und technische Details fixiert. Der Kommissionsbeschluss lautete: „Da bei Einhaltung der Kommissionsbestimmungen und unter Voraussetzung der zeitgerechten und ordnungsgemäßen Ausgestaltung der Stationsköpfe auf dem neuen Gleis ein regelmäßiger, sicherer und ungestörter Betrieb im Sinne des § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 erwartet werden kann, beantragt die Kommission die Erteilung der Betriebsbewilligung“.³⁹⁰

Interessant war die Diskussion im Zusammenhang mit der Frage des sogenannten Rechtsfahrens. Die SB fuhr links und die StB fuhren auf der Tauernbahn am rechten Gleis. Um die Triebfahrzeugführer nicht zu verunsichern, bat die StB die SB um diesbezügliche Berücksichtigung, wobei diese darauf hinwies, dass der am 1. Oktober 1909 gültige Winterfahrplan auf dem Linksfahren basiere und nicht mehr geändert werden könne. Die Kommission hielt fest, dass diese Frage in der Folge vom EM zu klären sei.

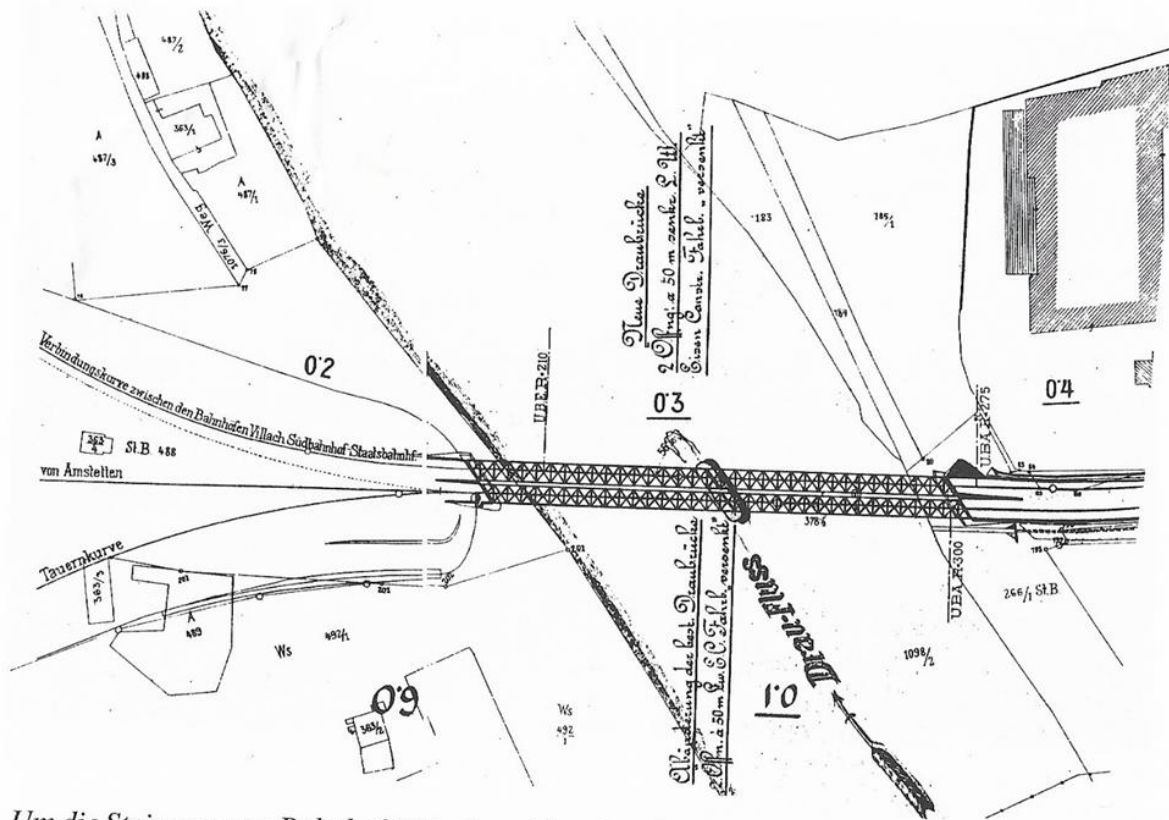
Die StB sahen einschneidende und umfangreiche Investitionen vor, besonders im Süd-Westen der Stadt, wo ein riesiges Areal eisenbahnbahntechnisch besetzt wurde, welches in der Folge zu einem Güterumschlagzentrum wurde, mit Anschlussbahnen für die Maschinenfabrik Egger – Moritsch, Fa. Pauscha und diversen Holzhändlern. Nach dem Krieg sollte auf diesem Areal die „Freizone Villach“ errichtet werden, die „Villach in wirtschaftlicher Hinsicht mit großer Wahrscheinlichkeit weit über viele andere österreichische Städte erhoben

³⁹⁰ Zweites Gleis Villach Hauptbahnhof-Feistritz Süd, Z. 13.919 vom 28. September 1909, Archiv ÖBB-Infrastruktur Villach.

hätte“.³⁹¹ Leider musste dieses Projekt nach jahrzehntelangem Kampf aufgegeben werden.

Im Einzelnen handelt es sich bei der Umgestaltung im Zuge der Umsetzung der Tauernbahn um folgende Maßnahmen:³⁹²

- Neubau einer Brücke über die Drau von der Tauernseite zum Staatsbahnhof, die um 534.000 Kronen errichtet wurde;³⁹³ sowie Einbindung des Tauerngleises in das Gleisensemble = Drauwechsel II (**Abbildung 26**).



Um die Steigung vom Bahnhof Villach zur Draubücke etwas zu entschärfen, wurde die neue Brücke abgesenkt (1904).

*Abbildung 26: Drauwechsel II*³⁹⁴

³⁹¹ August Walzl, Das Schicksal der Freizone Villach. Zwei Versuche der Draustadt im Dienste Österreichs, in: Neues aus Alt-Villach 38(2001), 123 – 136, hier: 123.

³⁹² Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 244f.

³⁹³ Ghon, *Chronik der Stadt Villach*, 1889 – 1913, 76.

³⁹⁴ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 247.

- Bau eines Aufnahmgebäudes im Jugendstil, nach Plänen von Hans Granichstaedten;
- Bau von Kasernen und Administrationsgebäude;
- Zulegung eines zweiten Gleis vom Staatsbahnhof nach Warmbad Villach;
- Ausbau des Staatsbahnhofes für den Umschlag von Massengütern;
- Die bisherigen bescheidenen sechs Gleise des Staatsbahnhofes wurden durch die zusätzliche Verlegung von 7.500 m Gleis, 48 einfache und 3 Doppelweichen erheblich erweitert;
- Bau eines neuen Heizhauses gegenüber der Kärntner Maschinenfabrik, mit halbrunder Lokomotivremise mit 19 Lokomotivständen (1912 um weitere 3 Ständen erweitert) und mit zentrale Rauchabführung (**Abbildung 27**),³⁹⁵

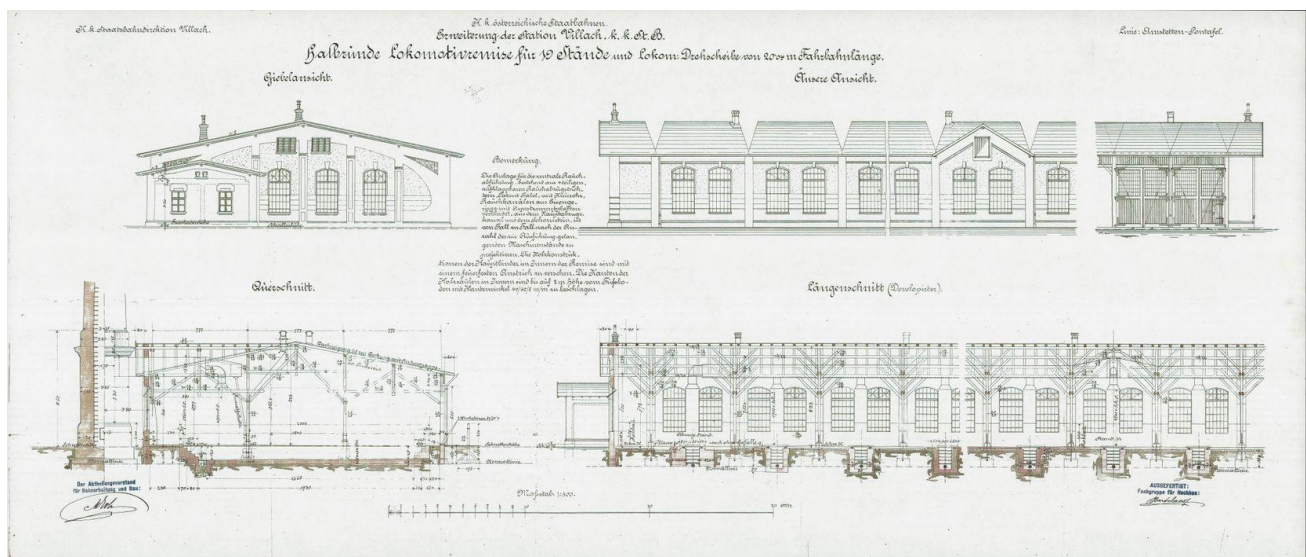


Abbildung 27: Lokomotivremise Staatsbahnhof Villach

- Werkstätten Anlage mit Zentralheizung, 56 Wach-, Brause- und Wannenbäder;
- Wasserversorgungsanlage - Hochreservoir mit 600 m³ Wasserinhalt;
- Drehscheibe mit 20,4 m Durchmesser;
- 21 Personalhäuser mit 222 Wohnungen.

Diese gewaltigen Um-, Adaptierungs- und Erweiterungsmaßnahmen (**Abbildung 28**:

³⁹⁵ Plan - Projekt halbrunde Lokomotivremise für 19 Ständen. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

Gleisplan Staatsbf),³⁹⁶ die beträchtliche Adaptierungen der Straßeninfrastruktur im Weichbild der Stadt erforderten, führten zu weiteren deutlichen wirtschaftlichen Impulsen. Allein der Ausbau des Staatsbahnhofes hatte ein Kosten-Präliminare von ca. 6,8 Mio. Kronen³⁹⁷ und mit Herbst 1908 waren in diesem Zusammenhang rund 4.000 Beschäftigte tätig.³⁹⁸

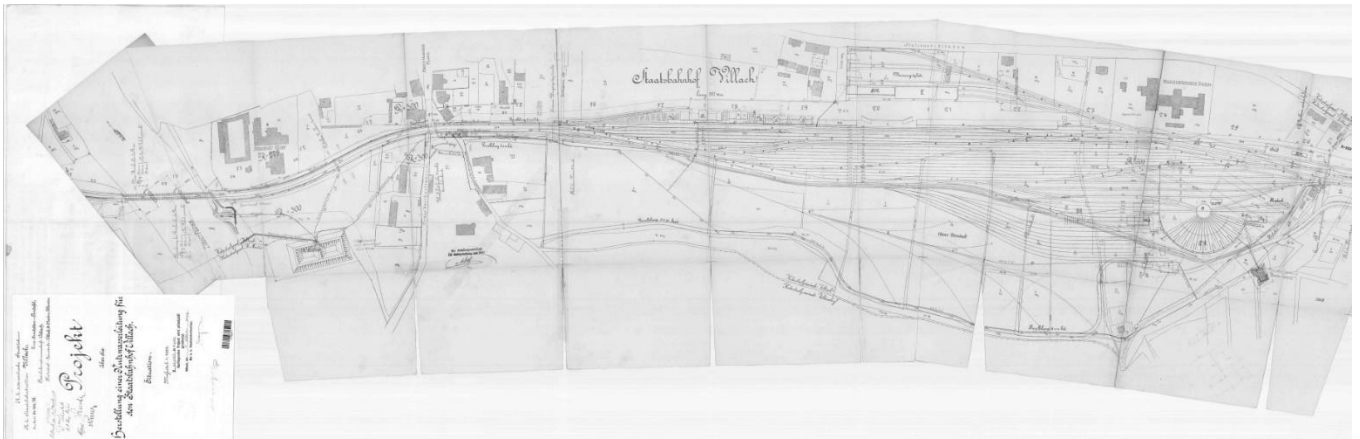


Abbildung 28: Gleisanlagen Staatsbahnhof 1910

Der Staatsbahnhof versorgte damit die von Deutschland nach Triest und Italien *vice versa* rollenden Güterzüge. An dieser Stelle muss der Hinweis treten, dass der gesamte Bahnausbau durch die Neuen Alpenbahnen der StB in Villach auf der Tatsache basierte, dass die der Strecke zwischen Villach und Spittal a. d. Drau bei der SB domizilierte, für die die StB Péage zahlen mussten. Wäre der Bahnhof Spittal a. d. Drau ein Bf der StB gewesen, wäre wohl davon auszugehen, dass ein größerer Teil der durch die Tauernbahn induzierten Fazilitäten in diesem Bahnhof und nicht in Villach getätigt worden wären, wiewohl die Lieserstadt durch den Bau der Tauernbahn ebenfalls enorm profitierte.

Bei der StB in Villach war man streng darauf bedacht, keine Bahnkompetenzen abzugeben. So liest man in der Presse vom Februar 1909 über den Villacher Widerstand, gegen die Dienstplangestaltung der Lokeinsätze zwischen der Heizhaus-Expositur in Spittal a. d. Drau und dem Villacher Hauptheizhaus. So sollten die Spittaler nicht nur die Vorspann- bzw. Schiebedienste für Schnell-, Personen- und Lastzüge leisten, sondern auch die gesamten

³⁹⁶ Archiv ÖBB-Immobilienmanagement, Villach, Projekt für die Herstellung einer Nutzwasserleitung für den Staatsbahnhof Villach 1910.

³⁹⁷ Carl Ghon, Denkschrift anlässlich der Eröffnung der Tauernbahn, in: Villacher Zeitung, 4. Juli 1909, 2, HW: 1 Krone=7,49 €.

³⁹⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889 – 1913, 77.

Lastzüge der Strecke Spittal nach Schwarzach und zurück. Wohingegen die Lastzuglokomotiven des Heizhauses Villach nur bis Spittal fahren sollten. "Eine solche Dienstenteilung hat zur Folge, daß die Heizhaus-Expositur Spittal auf Kosten des Mutterheizhauses Villach unpraktisch groß und die Stadt Villach durch Entziehung eines großen Teiles besser gestellten Lokomotivpersonals und dasselbe selbst sehr einschneidend finanziell und sozial geschädigt wird".³⁹⁹ Weiters wurde darauf hingewiesen, dass eine Konzentration der Kräfte in Villach den administrativen Dienst wesentlich erleichtert und der strategischen Lage Villachs als Aufmarschplatz der Armee entsprechend Rechnung getragen wird. Sohin kann die Betriebswerkstätte des Heizhauses effizienter eingesetzt werden. Durch die Steigungsverhältnisse auf der Tauernbahn - bis zu 29 Promille - wurden die schwersten Dampflokomotiven Serie 180 eingesetzt (eine Zweizylinder-Naßdampf-Verbundlokomotive mit fünf Kuppelachsen) (**Abbildung 29**),⁴⁰⁰

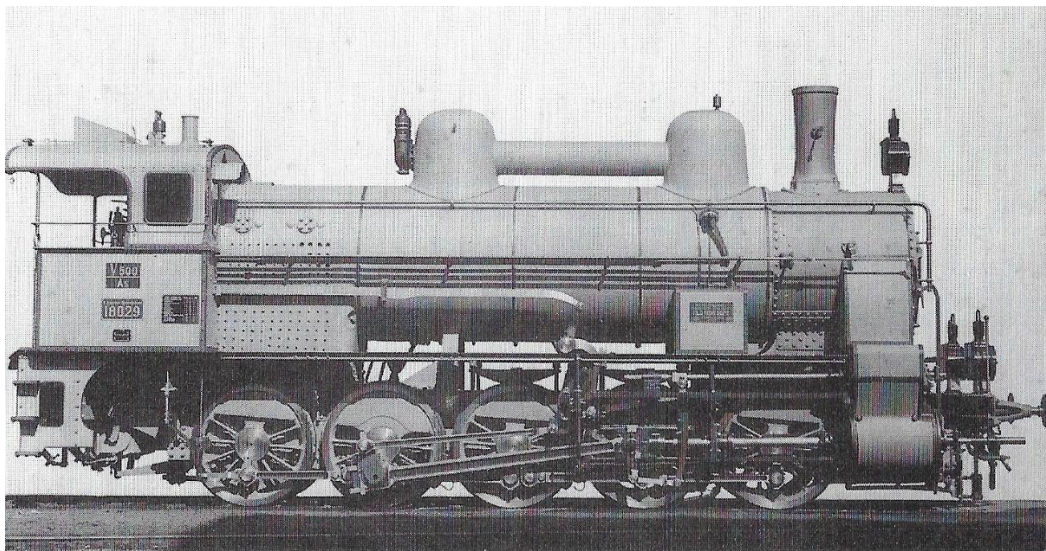


Abbildung 29: Reihe 180⁴⁰¹

³⁹⁹ Villacher Zeitung, 28. Februar 1909, 2, Tauernbahn, Zur Organisation des Zugförderungsdienstes auf derselben.

⁴⁰⁰ Dampflokomotive der Reihe k.k.StB 180, Güterzug-Schleptenderlokomotive, in: https://de.wikipedia.org/wiki/KkStB_180 (abgerufen am 6.12.2023). Die Maschinen konnten auf der Tauernbahn, die bis zu 29 Promille Steigungen aufweist, 280 Bruttotonnen Anhängelast bewältigen, 3 Lokomotiven der Serie 180 bewältigten eine Anhängelast von 840 Tonnen.

⁴⁰¹ Josef Dultinger, 75 Jahre Tauernbahn. Rum 1984, 91.

die maximal 800 Bruttotonnen zogen, mit entsprechendem Vorspann- und Nachschiebediensten. Vor dem ersten Weltkrieg „gipfelte schließlich im Einsatz der Gölsdorfschen Fünfkuppler Dampflokomotive der Reihe 380 und des einzigen Sechskupplers, 100.01“.⁴⁰² 1912 registrierte man eine Verkehrsbewegung am Tauern, die in beiden Richtungen etwa 670.000 Tonnen umfasste.⁴⁰³

Der Stadtentwicklungsplan von Fassbender⁴⁰⁴ hatte das generelle Ziel, die bisher keinem strategischen Stadtentwicklungsplan folgende Bautätigkeit Villachs in geordnete Bahnen zu lenken. Der Blick auf die Bausubstanz der Kernstadt 1860 zeigt 334 Häuser und sah am Ende des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts 1210 Gebäude, eine Zunahme von gut 250%. Der Fassbender-Plan nahm nach Eigendefinition einen Zeitraum von 100-150 Jahre ins Visier. Darüber hinaus sollten die einzelnen Funktionen der Stadt als Fremden- und Industriestadt klar definiert werden. Ausgehend von der damaligen Dynamik der Bevölkerungszunahme ging man damals vom Erreichen der 100.000 Marke im Jahre 2005 aus, wiewohl kein Erreichen einer Großstadtdimension angenommen wurde und keine großartige Destination als Sommerfrische; mit Ausnahme des Ortsteiles von Warmbad Villach, der seit dem Bahnanschluss 1873 einen Gästeboom erlebte, wo internationale Züge⁴⁰⁵ in der Station Villach Warmbad Halt machten und wo honorige Herr- und Frauschaften aus ganz Europa aus- und einstiegen. „Der große und bedeutende Vorzug der Stadt Villach ist aber seine überaus günstige zentrale Lage inmitten einer herrlichen Alpenwelt, und ferner, daß sie in kurzem der Knotenpunkt von acht bedeutenden Eisenbahnen sein wird“.⁴⁰⁶ Damit sollte der Ort vielbesuchte Fremdenstadt werden und Weltruf erlangen, wie beispielsweise Salzburg.

Im Zuge der Stadterweiterung lag für Fassbender nahe, dass die Stadt mit elektrischen Straßenbahnen auszustatten wäre. Der Plan wies auf folgende Linien hin: vom

⁴⁰² Christoph Posch/Mario Wiesner, Die Tauernbahn. Erfurt 2011, 9.

⁴⁰³ Von Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 9 : Seehafentarife-Übergangsbogen. Berlin-Wien 1921, 274.

⁴⁰⁴ Auftragserteilung der Stadt, 5. Oktober 1905, 5 Jahre nach dem ersten schriftlichen Kontakt. Vgl. Wurzer, Villach, 17; Alphabetisches Verzeichnis sämtlicher Orte im Herzogthum Kärnten mit Bezeichnungen. Klagenfurt 1860.

⁴⁰⁵ Z. B Zug 1108 von (Rom, Venedig und Ventimiglia – Mailand, Pontafel – Villach – Wien) an 12.05 Uhr, Zug 708 an 11.56 Uhr oder Gegenzug 902 an 21.25; Kursbuch 1914, Fahrplanbild 74.

⁴⁰⁶ Eugen Fassbender, Erläuterungen zum General-Regulierungs-Plan der Stadt Villach, Villach 1906, 30. Der k. k. Baurat verfasste solche Pläne seit den 90er Jahren für Wien, Jedlersee, Floridsdorf, Kagran, Stadlau – und auch Klagenfurt.

Zentralbahnhof über den Hauptplatz nach Warmbad; von dort über die aufzulassende Staatsbahnstrecke, durch die Genotte-Allee zum St. Leonharder-See; vom Zentralbahnhof zum Festplatz beim Kapuzinerwald und Anschlusslinie zum Ossiachersee. Für Villach war dieser Strategie-Prozess betreffend die Villacher Bahnhoffrage jedenfalls von wesentlicher Qualität „denn das allgemeine Verständnis für Bedeutung, Vorteile und Nachteile des Eisenbahnverkehrs ist in keiner Stadt so ausgeprägt wie in Villach“. ⁴⁰⁷ Diese umfangreichen Diskussionen mit massiven Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung zog fremdes Kapital nach Villach. Fassbender musste sich dabei sogar den Vorwurf der Grundspekulation gefallen lassen. ⁴⁰⁸

V. Villach bleibt eine Dienstleistungsstadt mit Kleinindustrie

„To establish the proposition that railroads substantially altered the course of economic growth one must do more than provide information on the services of railroads“. ⁴⁰⁹

„...dass man sich als Historiker auf Zahlen oder quantitativen Kriterien konzentriert und den situativen oder kontextuellen Elementen zu wenig Beachtung schenkt“. ⁴¹⁰

Der Träger des „Alfred-Nobel-Gedächtnispreises für Wirtschaftswissenschaften“ von 1993, Robert Fogel, sah durch die Implementierung des Eisenbahnsystems keine wesentliche Beschleunigung des Wirtschaftswachstums in den USA in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zumal die amerikanische Geografie als Alternative genug Wasserwege zur Verfügung stellte. ⁴¹¹ Die Stadtentwicklung von Villach wäre aber ohne Eisenbahnanbindung jedenfalls deutlich vom geschichtlichen Entwicklungspfad abgewichen, da die Geografie keine gangbare Alternativen anbot, zumal die Drauschiffahrt keine ökonomisch sinnvolle Option darstellte. Jedenfalls wurden mit den Eisenbahnanbindungen eine Kette von Ereignissen im sozio-ökonomischen Bereich in der Region angestoßen, die im Folgenden zu konkretisieren sind.

Wie sahen nun die wirtschaftlichen Entwicklungen unseres Untersuchungsobjektes aus? Im

⁴⁰⁷ Wurzer, Villach, 25.

⁴⁰⁸ Vgl. Villacher Zeitung, 18. Jänner 1906, 1 und 15. Februar 1906, Beilage Nr. 13.

⁴⁰⁹ Robert William Fogel, Railroads and American economic growth, Econ 332, 187 – 203, hier: 187, econ33210-readings1_Robert Fogel.pdf. (abgerufen am 21.12.2022).

⁴¹⁰ Judson, Habsburg, 401.

⁴¹¹ Mittlerweile wird diese These von verschiedenen Historikerinnen und Historikern zurückgewiesen. Vgl. Verena Winiwarter/Martin Knoll, Umweltgeschichte. Eine Einführung. Stuttgart 2007, 230ff.

Grunde wurde die Draustadt, die zunächst eine stark ackerbürgerliche Struktur aufwies, zur Stadt mit mittelständischen Lebenswelten, eine Eisenbahner-, Verwaltungs- und Dienstleistungsplattform und mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht 1868 im Zusammenspiel mit dem Werden zur Grenzprovinz eine nicht unbedeutende Garnisonsstadt. Beginnen wir mit der Erwerbsquote, die den Anteil der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung darstellt:

Tabelle 9: Erwerbsquote BH Villach.⁴¹²

Jahr	Beschäftigte	Anwesende Bevölkerung	Erwerbsquote in %
1890	37.641	62.676	60,0
1800	36.956	65.693	56,2
1910	44.301	76.762	57,7

Diese Quote wird vor allem vom agrarischen Sektor bestimmt, der dominierenden Lebensgrundlage der Menschen in der Monarchie. Hohe Erwerbsquoten zwischen 55 und 60 % wiesen der ländliche Raum auf. Der Anstieg 1910 kann als Umstieg in die industrielle Schiene gedeutet werden.

Tabelle 10: Berufsstatistik nach Branchen.⁴¹³

Bereich	Jahr	Berufstätige	%	Männl.	Weibl.	Angehörige	Su-Besch	Berufstätige-K	Anteil Knt
Landwirtschaft	1890	22.843	60,7	10.127	12.716	11.962	34.831	158.951	14,3 %
Landwirtschaft	1900	19.823	53,6	9.413	10.410	11.698	31.821	142.021	13,9 %
Landwirtschaft	1910	19.098	43,1	8.700	10.398	10.968	30.178	134.143	14,2%
Industrie	1890	7.099	18,9	5.466	1.633	7.111	14.505	35.747	19,8%

⁴¹² Österreichische Statistik: Berufsstatistik nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 33, 5. Heft: Kärnten und Krain, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1894); Berufsstatistik nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. Dezember 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 66, 5. Heft: Kärnten und Krain, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1904); Österreichische Statistik: Berufsstatistik nach den Ergebnissen der Volkszählungen vom 31. Dezember 1910 in den im Reichsrat vertretenen Königreiche und Ländern, Bd. 3, 5. Heft: Kärnten und Krain, hg. v. Statistische Zentralkommission (Wien 1915).

Industrie	1900	8.553	23,1	6.744	1.809	8.920	17.946	39.281	21,7%
Industrie	1910	10.171	22,9	8.504	1.667	9.857	20.292	43.947	23,1%
Handel	1890	2.380	6,3	1.966	414	3.484	6.111	8.578	27,7%
Handel	1900	3.012	8,1	2.386	626	4.285	7.762	11.586	26%
Handel	1910	6.110	13,8	4.298	1.812	7.123	13.718	21.491	28,4%
öffentl. Dienst	1890	5.319	14,1	3.323	1.996	1.658	7.229	31.741	16,8%
Öffentl Dienst	1900	5.538	14,9	3.370	2.168	2.269	8.164	34.286	16,1%
öffentl. Dienst	1910	8.922	20,1	5.103	3819	3.247	12.579	47.022	19%
Summe	1890	37.641	60,8	20.882	16.759	24.215	62.676	235017	16,01%
Summe	1900	36.956	56,2	21.913	15.043	27.172	65.693	227.174	16,2%
Summe	1910	44.301	57,7	26.605	17696	31.190	76.762	246.606	17,9%

Die Zahlen der Berufsstatistiken signalisieren schon die Transformation von einer Agrar- zur industriellen Gesellschaft, den allgemeinen wirtschaftlichen Rückgang in den 90er Jahren und bilden die umfangreichen Infrastrukturinvestments im letzten Jahrzehnt des langen 19. Jahrhunderts ab. Die Zahlen⁴¹⁴ deuten auf die starken Positionen des Bereiches vor allem in den Sektoren Handel und Öffentliche Verwaltung, deren Erwerbsquoten deutlich ansteigen, während der Industriebereich doch zurückbleibt, obwohl der Villacher Anteil an den Kärntner Industriebeschäftigten von 1890 von knapp 20% auf 23,2% im Jahre 1910 anwuchs.

Der Anteil der nicht in der Landwirtschaft Tätigen zeigt folgende Entwicklung:

*Tabelle 11: Anteil der nicht in der Landwirtschaft Tätigen und Erwerbsquote 1890 - 1910.*⁴¹⁵

Jahr	Anteil der nicht in der LW Tätigen Villach	Anteil in Kärnten	Erwerbsquote der nicht in LW Tätigen Villach
1890	39,3%	32,4%	53,1%
1900	46,4%	37,5%	50,5%
1910	56,9%	45,6%	54,1%

Daraus ist der schnellere Strukturwandel des politischen Bereiches Villach innerhalb

⁴¹⁴ Berufsstatistik 1890, Bd. 33, 5. Heft; 1900, Bd. 66, 5. Heft; 1910, 3. Bd, 5. Heft.; Differenz zwischen Berufstätige und Angehörige ist die Hausdienerschaft.

⁴¹⁵ Berufsstatistiken 1890-1910.

Kärntens erkennbar. (Abbildung 30: Erwerbsquote der nicht in der Landwirtschaft Tätigen 1910, männlich)⁴¹⁶

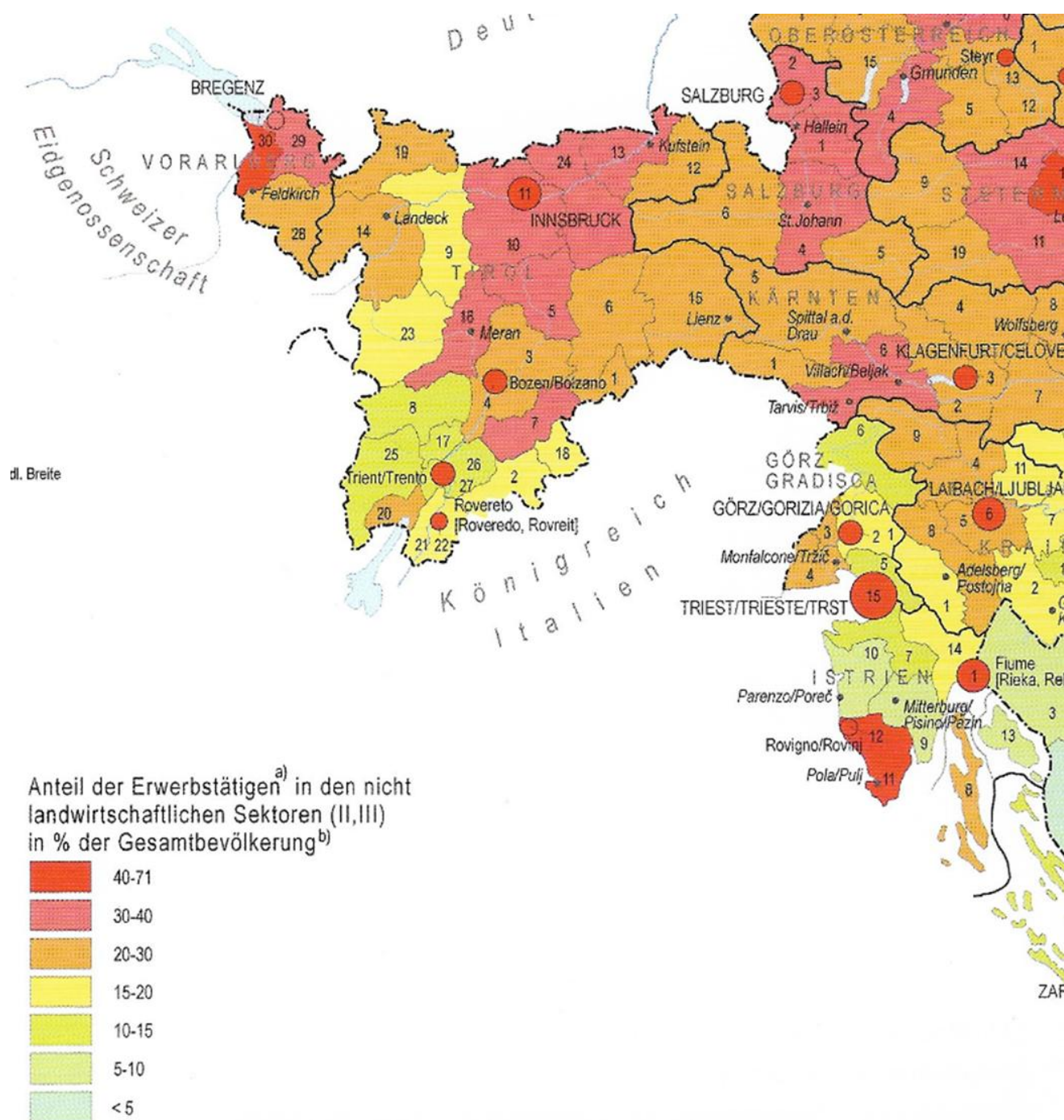


Abbildung 30: Erwerbsquote der nicht in der Landwirtschaft Tätigen 1910

⁴¹⁶ Rumpler/Segar, Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. IX, 2. Teilband, 145.

Gemäß der Tabelle 26 sollte der politische Bereich der BH-Villach demnach sogar dunkelrot eingefärbt sein. Jedenfalls liegt Villach als einzige Region im Spitzenfeld. Die Tabelle für den Bereich Angestellte und Arbeiter im Sektor „Transport zu Lande“ bzw. „Eisenbahnwesen“ zeigt ebenfalls den höchsten Anteil im Kronland Kärnten.

Tabelle 12: Anteil der Bahnbeschäftigten in der BH-Villach und der Beamten im Kärnten-Vergleich.⁴¹⁷

Jahr	Beschäftigte in Villach	Davon Arbeiter	Beschäftigte Kärnten	Anteil Villach	Beamtenanteil	relativ
1890	967 (Transport zu Lande)	512	2.669	36,2%	272 von 604	45,0%
1900	1.535 (Transport zu Lande)	919	3.920	39,2%	558 von 1040	53,7%
1910	2.254 (Eisenbahnwesen)	1755	4.788	47,1%	482 von 740	65,1%

Dies war wohl der Bahndirektion geschuldet, die um die Jahrhundertwende etwa 400 Beschäftigte aufwies, aber ebenfalls Eisenbahnjobs in der Fläche generierte.

Somit wird in der Aggregat-Graphik der Habsburgermonarchie⁴¹⁸ - Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren 1910 (**Abbildung 31**) der politische Bereich Villach als Mischstruktur, agrarisch orientiert ausgewiesen, während das übrige Kärnten eine agrarische Dominanz des Agrarsektors mit nichtagrarischen Elementen verzeichnet.

⁴¹⁷ Berufsstatistiken, 1890-1910.

⁴¹⁸ Rumpler/Seger, Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. IX, 2. Teilband, Karte 7.8, 151.

ERWERBSTÄTIGE NACH WIRTSCHAFTSSEKTOREN 1910

Auf Basis der Politischen Bezirke und Statutarstädte in Österreich,
der Komitate und Munizipalstädte in Ungarn,
der Kreise und Statutarstädte in Bosnien-Herzegowina

Statistik:

Öst. Statistik, N.F. III/2-10, Tab.1;
Ung. Statist. Mitteilungen, N.S. LII, Tab.2;
Volkszählung Bosnien-Herzegowina 1910: Tab. VI, VII

Administrative Gliederung und Topographie:

Politische Einteilung der österreichisch-ungarischen Monarchie/
Az osztrák-magyar Monarchia Politikai beosztása [1916] (1:800.000);
Spezialortsspektorium Österreich 1900, 1910; Allgemeines Verzeichnis der
Ortsgemeinden und Ortschaften Österreichs 1910;
Helységnévtár 1913; Jekelfalussy 1892; Popis žiteljstva 1910;
Volkszählung Bosnien-Herzegowina 1910

Autoren und Ausführung:

Historisches Konzept: H. Rumpler
Thematische Kartographie: M. Seger
Graphik und Statistik: W. Liebhart, P. Urbanitsch, U. Harmat

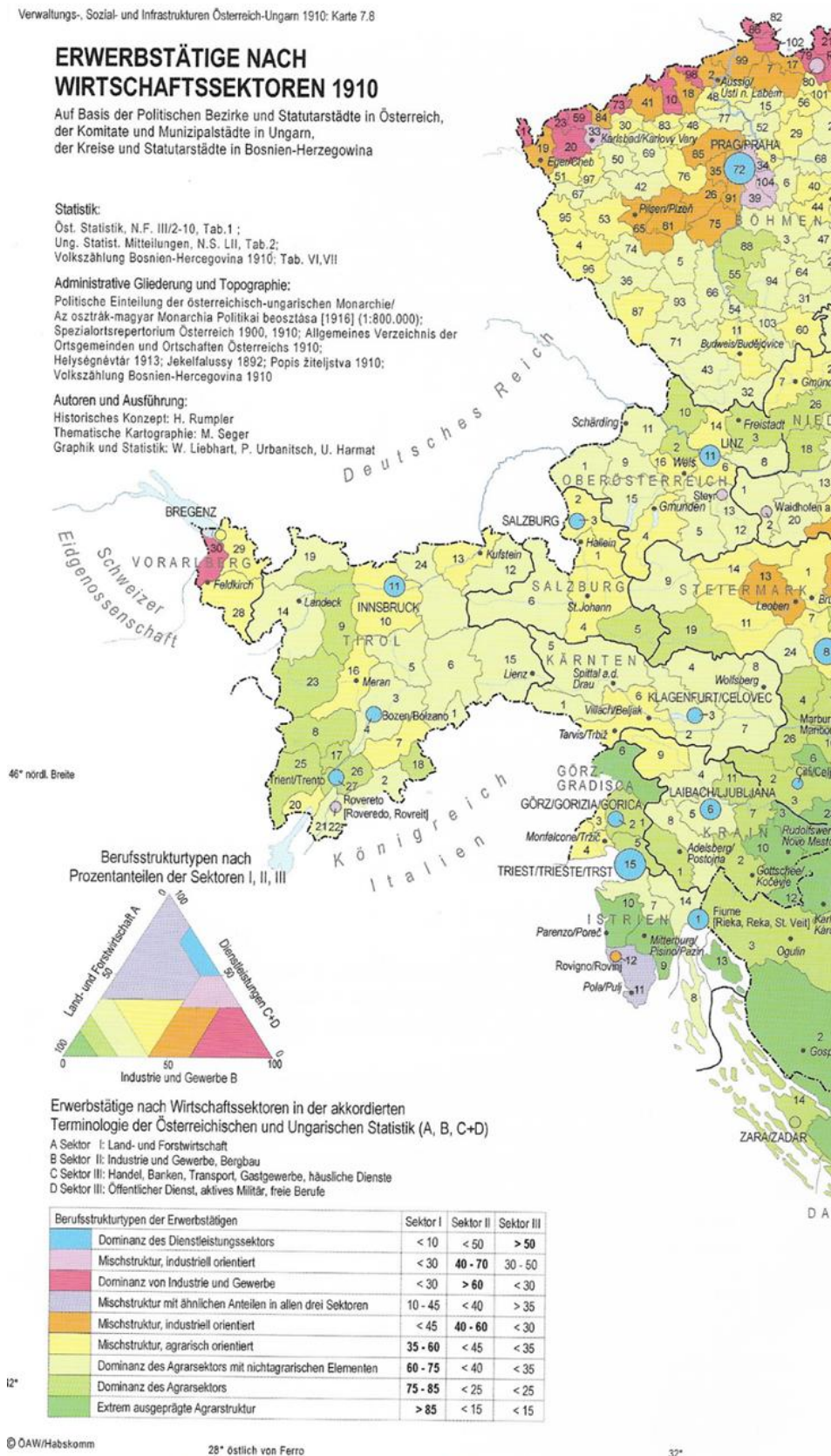
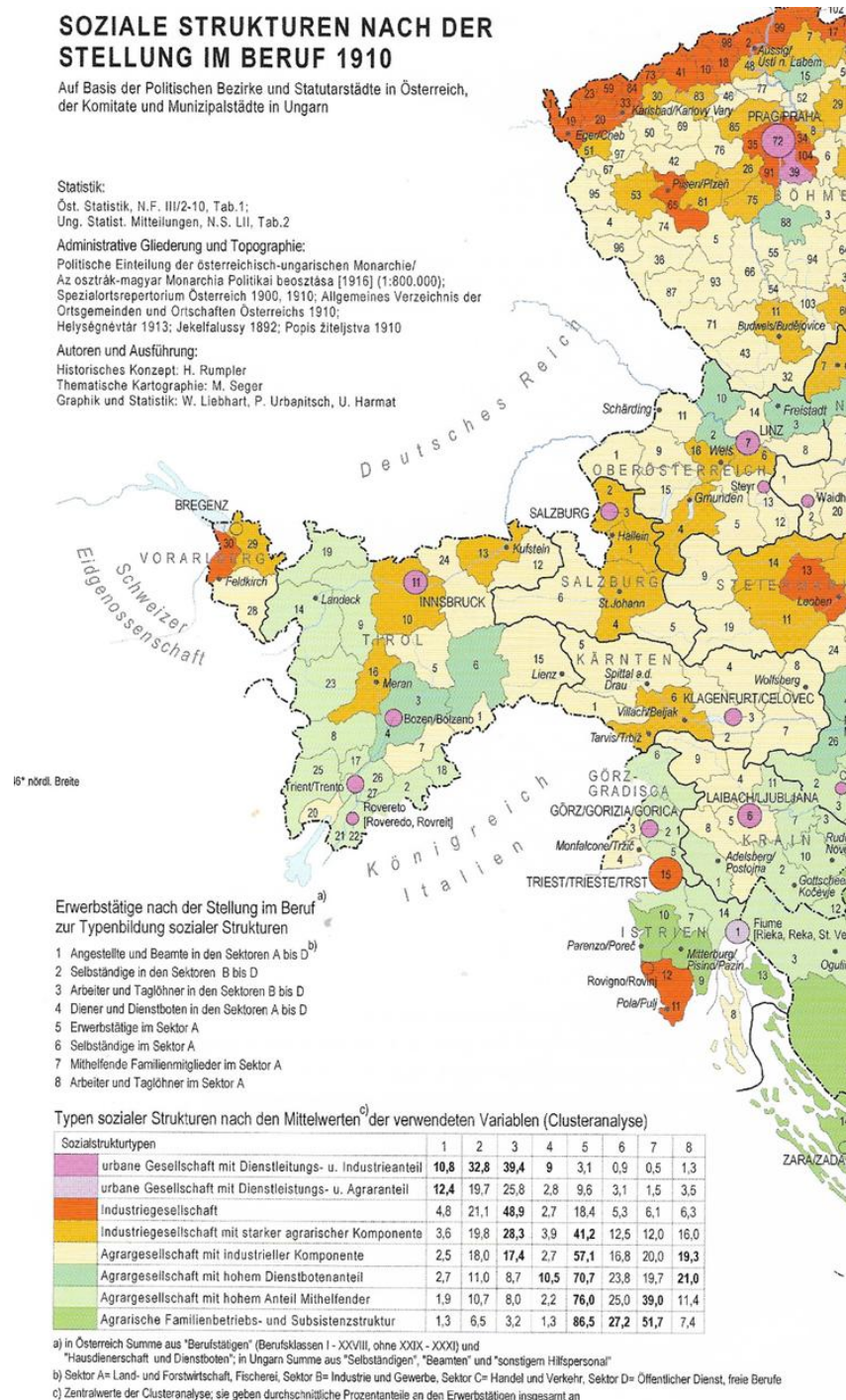


Abbildung 31: Erwerbstätige nach Wirtschaftssectoren 1910

Abbildung 32 zeigt die Sozialen Strukturen nach der Stellung im Beruf. Es stellt eine Industriegesellschaft mit starker agrarischer Komponente dar, mit einem hohen Anteil von fast 30% an Arbeitern und Tagelöhnern in den nicht-agrarischen Bereichen.



2*

© ÖAW/Habskonn

28° östlich von Ferro

32°

Abbildung 32: Soziale Strukturen nach der Stellung im Beruf 1910

Mit der Eisenbahnanbindung war Kärnten und damit Villach näher an den Weltmarkt gerückt, mit all seinen Vor- und Nachteilen. Das Kronland fand sich weiter als Transitgebiet für die höher entwickelten Regionen des Nordens mit den Häfen des Mittelmeeres, nur mit deutlich gesteigerten Mengen und Entfernungen. Kärnten konnte nicht mit dem generellen Industrialisierungstempo mithalten. Die Montanindustrie kam in große wirtschaftliche Turbulenzen, was die HKK damals auf die Übernahme des Besitzes der Hüttenberger Eisenwerke-Gesellschaft an die „Österreichische Alpine Montangesellschaft“ und deren rücksichtslose Ausnützung der steirischen Verkehrslagen zurückführte.⁴¹⁹ Eine Argumentation, die Rumpler entzauberte.⁴²⁰ So verblieben als wirtschaftliche Hoffnungsträger die Bereiche Forst/Holz und Fremdenpflege. Das Arbeitskräftepotential im Forstbereich verachtfachte sich auf 814 Personen.⁴²¹ Bis zum Bankenkraich 1873 spürte man den wirtschaftlichen Aufschwung in Kärnten. Trotz der folgenden schwierigen Industrielage wurden eine Vielzahl von Innovationen in Kärnten umgesetzt. Beispielsweise wurde in Lölling der erste Kokshochofen der österreichischen Alpenländer errichtet, da der Eisenbahnausbau die Möglichkeit der Beschaffung von Steinkohlenkoks schuf. Damit wurde man beim Prozess der Eisenverhüttung völlig unabhängig von der Holzbasis, die im Kronland bereits zu einem gewissen Nachhaltigkeitsproblem geführt hatte. Der Verlust der habsburgischen Italiengebiete in den Jahren 1859 und 1866 traf Kärnten und insbesondere Villach wirtschaftlich besonders hart. Dazu gesellten sich Staatsförderungen für die Eisenbahnen durch zollgünstige Importe von Eisenmaterialien.⁴²²

Im Folgenden eine Übersicht über die von den Eisenbahnen in Villach bewegten Tonnagen in MC gerundet zwischen 1877 und 1892 zur Abschätzung der bewegten Tonnagen:

⁴¹⁹ Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1879-1887, hg. von der Handels- und Gewerbekammer zu Klagenfurt. Klagenfurt 1888, Vorwort.

⁴²⁰ Vgl. Helmut Rumpler, Kärntens Wirtschaft, I/252ff.

⁴²¹ Berufsstatistiken 1890-1910.

⁴²² Rumpler, Kärntens Wirtschaft, I/248.

*Tabelle 13: Bahntonnen in Villach in MC auf 1.000 gerundet.*⁴²³

Jahr	SB	KRB/StB	Bahnen	Anteil Villach am Kärntenverkehr
1877	492.000	496.000	988.000	16,8%
1886	453.000	488.000	942.000	12,5%
1892	468.000	572.000	1.040.000	12,6%

Die Top-Produkte 1892: Holz 52%, Getreide 8%, Kolonialwaren 4,2%, Brennstoffe, Erze, Abfälle, Metallwaren, Getränke.

Zwar bemühte sich die Eisenbahnerstadt Villach als Ort für Industrie Gründungen zu promoten, vor allem nach der Jahrhundertwende im Zusammenhang mit der Karawanken- und Tauernbahn. Dabei wurde auf die billige Energie, niedrigen Arbeitslöhne (1 Krone 20 Heller bis 2 Kronen pro Stunde) und die frachtllich günstige Lage verwiesen,⁴²⁴ aber der Status blieb als Kleinindustriestätte – durch die Eisenbahnanbindung Villachs mit erweiterten Absatzmöglichkeiten - und blühende Handels- und Verwaltungsstadt mit Potential als Fremdenverkehrsstadt bis zum Kriegsbeginn 1914 bestehen. Großindustriegründungen - mit dynamisch-innovatorischem Potential - im Umfeld von Villach kann man auf einer Hand abzählen: Emailwarenfabrik Neher in St. Magdalen seit 1879, Zellulosefabrik Villach in Seebach seit 1901, Weißensteiner Chemische Werke seit 1910, Katz & Klump Fürnitz seit 1910, BBU in Gailitz und im erweiterten Bereich die Amerikanische Magnesit Industrie, die sich über die Bahnstation Ferndorf versorgte, seit 1910 in Radenthein. Die Maschinenfabrik Villach und die Villacher Holzindustrie F. X. Wirth, beide seit 1874, können bedingt als Villacher (Groß)Industrie bezeichnet werden. Die vom EM nicht akzeptierte, von Villach aus dem Generalverkehrsplan vorgeschlagene Neukonzeption der Bahnanlagen im Zuge der Umsetzung des Tauernbahnprojektes wurde aus regionaler Sicht zu einem Großteil für die fehlende Großindustriensiedlung verantwortlich gemacht. Tatsächlich würde der Raum Villach heute völlig anders aussehen, wenn es zur Umsetzung des Fassbender-Planes gekommen wäre, der viel Raum für eine Industrialisierung im Osten der Draustadt geschaffen hätte. Seit Jahrzehnten umrahmte die Industrie die Weichteile der Stadt mit den Bereichen Fellach, St. Magdalen, Seebach und St. Ruprecht, die erst 1973 zwangseingemeindet

⁴²³ Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1871-1878, hg. von der Handels- und Gewerbekammer zu Klagenfurt. Klagenfurt 1879, Anhänge Frachten-Verkehr, eigene Berechnungen.

⁴²⁴ Grazer Tagblatt, 4. Juni 1905, 12, Villach als Ort der Industrie Gründungen.

wurden und Villach mit 135 km² zur flächenmäßig zweitgrößten Stadt Österreichs machen sollten. Im Folgenden werden die einzelnen Branchen im Detail beleuchtet, deren Wirtschaftsräder nunmehr über Transmissionsriemen mit den Eisenbahnradern im Incoming- und Outgoingbereich und durch den Bahnbau selbst zusammengeschaltet sind und kompetitiv geworden sind.

LANDWIRTSCHAFT: - Bezüglich der Approvisionierung war Oberkärnten im Hinblick auf seine Geografie immer ein Getreideimportgebiet. Kärnten hatte 246.000 Joch⁴²⁵ Ackerland, davon rd. 200.000 Joch in Unterkärnten, was einer Erzeugung von 1,1 Mio MC ermöglichte. In Oberkärnten konnten nur 0,22 Mio MC geerntet werden, was bei einer Bevölkerung von 130.000 Menschen, bei einem durchschnittlichen Kopfverbrauch von 4 MC einer Fehlmenge von 300.000 MC entsprach, die über Zukäufe gedeckt werden mussten.⁴²⁶ Vor der Eisenbahnanbindung von Villach besorgten dies sogenannte „Getreidebauern“, unter Ausnützung der Preisdifferenz zwischen Unter- und Oberkärnten die Versorgung via den Wochenmärkten. Durch die Eisenbahn nahmen die Mengen dieses Versorgungssystems stetig ab und es bildeten sich Mehl- und Getreidekaufleute, die schienenmäßig größere Mengen zu günstigen Transportkosten orderten und die Kunden direkt versorgten. Die Bauern mussten sich daher auf die Viehwirtschaft umstellen. Am 4. Juni 1889 stellte der Volkswirtschaftliche Ausschuss von Villach fest: „daß das gänzliche Sinken des Getreide-Wochenmarktes in Villach in den geänderten Verkehrs-, Productions- und Handelsverhältnissen und in den enorm niedrigen Mehlpreisen seine Begründung findet, und daß vorläufig keine Hoffnung besteht, daß eine Aenderung oder eine auf gesunde Basis beruhende Wiederbelegung der Wochenmärkte in Villach sobald eintreten könne“.⁴²⁷ Mit ortspolitischen Maßnahmen für die Marktanbieter, wie Senkung der Gebühren, zuvorkommendes Verhalten der Marktpolizei, Angebot einer öffentlichen Waage usw., sollten die Bauern ermutigt werden, ihre Produkte feil zu bieten,⁴²⁸ wie Carl Ghon berichtet. Vom Bedeutungsverlust der Märkte waren zunächst die Viehmärkte ausgenommen, denn die HKK vermerkte, dass „Villach, als der wichtigste Eisenbahn-Knotenpunkt des Landes, woselbst in den letzten sieben Jahren 13.717 Stück Hornvieh verladen wurden“.⁴²⁹

⁴²⁵ 1 Joch = 57,55 Ar, 1 Ar = 100 m², 1 Joch = 0,575 Hektar, 100 Hektar = 1 km². Summe 141.450 Hektar.

⁴²⁶ Ghon. Chronik der Stadt Villach 1848-1889, 164f.

⁴²⁷ Ebd., 166.

⁴²⁸ Ebd., 167.

⁴²⁹ Statistischer Bericht 1879 bis 1887, 23.

Ghon selbst betrieb seit 1878 eine Feigenkaffee-Fabrik mit einem Gasmotor, zwei Schleidermühlen, eine Stämpf und sieben Brennöfen, wobei etwa 1.350 MC Kaffee erzeugt wurden.⁴³⁰ Nach 1900 übernahm Josef Aichelberg die Firma,⁴³¹ einer der Ideengeber für den Bau der Kanzelbahn. Kunstmühlen entstanden nur wenige, die importiertes Getreide für den Mehlhandel vermahlten: zwei standen in der Oberen Fellach von Johann Sandtner, und eine Roggenmühle in Seebach.

Die Finkensteiner Teigwaren- und Makkaroni-Fabrik wurde im Hinblick auf den wirtschaftlichen Aufschwung mit der Tauernbahn vom Südtiroler, Giuseppe Gregori, aus Riva 1909 in Finkenstein etabliert. Gregori besaß bereits einige Nudelfabriken, verlegte dann einen Teil seiner wirtschaftlichen Aktivitäten in den Bereich nördlich der Karawanken. Dort wurden jährlich gut 5.000 Tonnen verschiedenste Nudelprodukte mit 67 Mitarbeiterinnen und



Mitarbeiter (ca. 60 % Frauen) im Schichtbetrieb produziert. Dieselbe Menge an Incomingprodukten, vor allem Hartweizengrieß, mußte geliefert werden. Durch die ideale Bahnanbindung und

der vorhandenen Wasserkraft ergab dies einen komfortablen Industriestandort, den der Fabrikgründer Giuseppe anlässlich einer Vorbeifahrt mit der Karawankenbahn sofort gedanklich realisierte und anschließend in die Realität umsetzte. (**Abbildung 33**)⁴³²

⁴³⁰ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848-1889, 176.

⁴³¹ Karl Dinklage/Alfred Walkolbinger, Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart. Klagenfurt 1952, 388.

⁴³² Chronik Gregori, Familienbesitz Finkenstein, Frau Katharina Gregori, Gesprächsnotiz vom 23. Juni 2023, Finkenstein.

In der Umgebung von Fürnitz wandelte Franz Lukas ein bis 1865 bestehendes Hammerwerk in eine Spiritus- und Preßgermproduktion um.

HOLZINDUSTRIE: - Durch den Niedergang der Montanindustrie wurde diese Industriesparte zum Hoffnungsträger der Kärntner Wirtschaft und Villach rückte dabei mit seinen Handelsverbindungen vor allem nach Italien in den Mittelpunkt der Holzwirtschaft.⁴³³

Tabelle 14: Holzindustrie 1890 und 1910.

Industrie	Jahr	Beschäftigte	Angehörige	Summe	Kärnten Beschäftigte	Anteil Villach
Holzindustrie	1890	791	798	1.620	3.088	25,6%
Holzindustrie	1910	1.184	1.319	2.531	4.598	25,7%

Die obige Statistik zeigt die enorme Bedeutung der Holzwirtschaft für den Bereich Villach.⁴³⁴ In der Vollsitzung der HKK vom 15. Oktober 1906 stellte deren Vizepräsident, Hr. F. X. Wirth, den Antrag, beim EM betreffend die Errichtung eines Industriegleises am Staatsbahnhof für die Villacher Holzhändler vorstellig zu werden, da sonst die Abwanderung des Handels drohe. Wirth bemerkte dazu, dass die grossen Holzexporteure etwa 27% der gesamten direkten Einnahmen der Stadtgemeinde ausmachten.⁴³⁵

1848 handelten in Villach erst vier Holzhandelsfirmen,⁴³⁶ nämlich J. Haptmann, Ferdinand Fercher, Calister und Johann Tarmann. Der Holzhandel war bis Ende der 50er Jahre quasi unbedeutend, weil sich die Hochöfen und Eisenwerke energiemäßig über das Einsatzprodukt Holzkohle versorgten, obwohl der Hafen Triest durchaus einen „Holzhunger“ für Lärchenstämme für den Schiffsbau signalisierte. Friaul wurde mit geringen Mengen Brückenholz durch Ochsespanne über das Kanaltal mit Weiterleitung über den schiffbaren Tagliamento versorgt. Daneben gestaltete sich ein Absatz für die Flößerei auf der Drau. Diese betrug nach einem HKK-Bericht aus dem Jahre 1852 jährlich 500 - 600 Flöße, mit 800 bis 900 Laden pro Floßeinheit, mit Bahnschwellen und Brettern für den Eisenbahnbau der SB, mit großen Mengen für die Montanindustrie, die damals einen viel

⁴³³ Berufsstatistiken, ohne Hausdiener.

⁴³⁴ 1889 betrug die Schnittholzausfuhr ex Villach 220.000 m³ bei einer Gesamtausfuhr aus Kärnten von 310.000 m³; Dinkluge, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 449.

⁴³⁵ Villacher Zeitung, 18. Oktober 1906, 6.

⁴³⁶ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 170.

größeren Anteil am Drauverkehr hatte als der Holzhandel.⁴³⁷ Damals gab es schon eine intensive grundsätzliche Diskussion um die Nachhaltigkeit im Forstwirtschaftsbereich, ausgelöst durch den enormen Holzbedarf der Montanindustrie. Es konnte bei der Verkohlung des Holzes jegliche Qualität verwendet werden, wie Abfälle des Merkantilholzes. Seit der sukzessiven Umstellung der Montanindustrie von Holzkohle⁴³⁸ auf Kohle verflachte die Nachhaltigkeitsdiskussion und der Export von Merkantilholz nach Italien nahm zu, wobei sich die gut ausgebaute Straße im „schrägen Durchgang“ über Pontafel nach Triest und Italien bewährte. Triestiner Holzhändler begannen im Drau- und Mölltal Sägen für den Verschnitt von schönen Sortimenten zu errichten. Die gewählten Standorte waren der Tatsache geschuldet, dass gerade dort viele Eisenhämmer durch den technischen Wandel ihren Betrieb einstellen mussten. Langsam entwickelte sich die begehrte Qualitätsholzmarke „Carinthia“. „Noch um 1900 wurde diese Marke in Triest auf alle besseren Qualitätshölzer geschlagen, auch wenn diese nicht aus Kärnten stammten. Solch ein Begriff edler Güte verband sich mit dem Kärntner Holz“.⁴³⁹ Mit der Fertigstellung der durchgehenden SB wurde das Holz vorzugsweise auf der Drau nach Marburg gebracht und per Bahn nach Triest und weiter nach Venedig. Zur Bewerkstelligung des Flusstransportes musste das Holz an den Enden abgerundet, d.h. gespronzt und für die kompakte Transportsicherung angebohrt werden. Mit der Fertigstellung der Kärntner Bahnverbindung stieg man zögerlich auf den Eisenbahnweg Kärnten - Marburg - Triest um. Schon im Eröffnungsjahr 1863/64 berichtete die Klagenfurter Zeitung, dass sich seit dem Bahnanschluss der Holzhandel bedeutend erhöht habe. Wobei sich dieses Geschäft zum Großteil in „Händen fremder Spekulanten“⁴⁴⁰ befand. Es wurde noch immer viel Holz über die Drau verflösst, vor allem aus dem Drau- und Mölltal, wegen der Frachtgestaltung der Bahn. Eine Eingabe der Holzhändler bei der löblichen SB-Direktion um Herabsetzung der Fracht wurde abschlägig beantwortet. Somit blieben als Bahnkunden die ortsansässigen Villacher Händler, die jedoch Probleme bei der Lagerung am Güter-Bf monierten, da die Ware oft lange im Freien lagerte und sich damit

⁴³⁷ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 352.

⁴³⁸ Vgl. Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 353: Im guten Eisenjahr 1873 verwendete die Montanindustrie noch 445.250 m³ Holzkohle, was einem Kohlholzaufwand von 805.900 m³ entsprach. 1877 fiel dieser Wert bereits auf 254.855 m³ mit einer Holzeinsatzmenge von 461.287 m³ entsprach. Rechnet man die übrigen Eisen- und Bleiwerke dazu, so kommt man auf einen Holzkohlenverbrauch 1877 von 339.141 m³, für die Jahre von 1881 - 1885 von durchschnittlich 367.000 m³. Mit dem Verfall der Kärntner Montanindustrie fiel der Holzkohlenverbrauch 1906 auf 44.823 m³.

⁴³⁹ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 352.

⁴⁴⁰ Klagenfurter Zeitung, 1. Dezember 1864, 3.

Gewichtsdifferenzen ergaben, was zu Rechtsstreitigkeiten mit den Empfängern führte. Diese Gewichtsdifferenzen basierten darauf, dass Waggonverwiegunen durch „Handlanger, jedoch ohne Beistand eines Beamten oder Magazinsaufsehers“⁴⁴¹ durchgeführt wurden. Diese Aufleger waren „sammt ihrem Obmann nicht eben zu jeder Stunde im nüchternen Zustande“.⁴⁴² Bei einem Bahntransport verlangten „die Abnehmer noch ein Jahrzehnt lang abgerundete, gespronzte und gebohrte Hölzer, weil sie an diesen äußeren Merkmalen die gute Kärntner Ware zu erkennen gewohnt waren“.⁴⁴³

Die Holzkonjunktur boomte jedenfalls in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, vor allem zwischen 1880 und 1885,⁴⁴⁴ denn selbst fehlerhafte Schnittware besaß mit Ungarn vor deren Eisenbahnausbau, ehe aus den bosnischen Wälder geliefert wurde, einen guten Absatzmarkt. Ab 1870 begann die Sägeindustrie mit sogenannten Bund- oder Vollgattersägen zu schneiden, sodass sich bei einem Brett mit einem Schnitt 6 - 12 Bretter produzieren ließen. Bei der Verwendung des alten Venezianer Gatters musste noch jeder Stamm mehrmals zersägt werden. Ganz Kärnten exportierte 1877 etwa 110.000 m³ bei 434 Sägebetrieben, 1883 wurden etwa 200.000 m³ ausgeführt, bei 683 Sägebetrieben, im Wert von 2,75 Mio Gulden und 1892 kam es zur Ausfuhr von 306.000 m³. Die Holzbranche war damit ein Hauptproduktionsfaktor des Landes geworden,⁴⁴⁵ nämlich sowohl im Zusammenhang mit der Erzverarbeitung, sei als Grubenholz oder Holzkohle, als auch nach dem erfolgreichen Umstieg auf die Sägeindustrie.

Durch die Einführung des deutschen Holzzolles 1885 traten die nördlichen Monarchieprovinzen auf den Südmärkten als Konkurrenten auf, was zu einem Preisverfall führte. Gemeinsam mit der Konkurrenz der amerikanischen Lärche (pitsch pine) am Italienmarkt war man der früheren Monopolsituation verlustig und der italienische Hauptmarkt der Kärntner drehte vom Verkäufermarkt zum Käufermarkt.

Seit der Finalisierung der KRB via Tarvis nach Laibach 1873 und der Pontebbabahn 1879 war die Kärntner Holzindustrie der Exportmotor des Landes. Die Versandungsmöglichkeiten mit der Bahn vervielfachten sich. 1887 besaß Kärnten 691 Sägen, deren Anzahl bis 1892 auf 775 Betriebe anstieg. Die Anzahl der Holzhändler erhöhte sich von 242 auf 340 im Jahre

⁴⁴¹ Klagenfurter Zeitung, 1. Dezember 1864, 3.

⁴⁴² Ebd.

⁴⁴³ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 352.

⁴⁴⁴ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 171.

⁴⁴⁵ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 350ff.

1907. Die bedeutendsten Holzhändler konzentrieren sich ab 1889 in Villach, mit Namen wie: Fratelli Feltrinelli – seit 1884 aus Mailand, Carl Cavalieri, And. Janitti, Anton L. Moritsch, Ellio Melli, Agustino Scarpa – seit 1874 mit Sägen in der Unteren Fellaach, Spittal an der Drau und Thalheim an der Mur, Anton Josef Pichler, Stefan Kleinszig⁴⁴⁶, Anton Sicherl, Zanotti & Forni, Emil Zölper oder F. X. Wirth. Die Arbeiter und Holzknechte waren Großteils Italiener. 1907 waren 70% der etwa 4.000 Arbeiter der in der Holzproduktion Beschäftigten Italiener.⁴⁴⁷ Die zweitstärkste Gruppe stellten die Krainer. Der einheimische Branchenprimus war zweifellos Franz Xaver Wirth mit seiner Holzindustrie. Die an der Draulände gegenüber der Kreuzkirche seit 1874 situierte Holzverarbeitung bearbeitete das Rundholz mit neuesten Maschinen, „mit 3 Bund Sägegatter mit 48 Blätter, hierzu 3 Schleifmaschinen, 1 Bandsäge, 12 Kreissägen, 1 Decoupiersäge, 8 verschiedene Hobelmaschinen, 2 Zündholzmaschinen, 1 Stockzug mit Eisenbahn; als Motoren dienten 2 Dampfmaschinen mit 75 Pferdestärken“. ⁴⁴⁸ Das zu verarbeitende Rundholz kam zum Großteil aus den eigenen Forsten im Mölltal, welches auf Flößen nach Villach gebracht wurde. Anfangs fertigte man Bahnschwellen. Jährlich wurden Fichten, Lärchen und Zirbenholz zu 12.000 m³ Schnittholz für den Bau- und Möbelbereich und für den Export produziert. Das Unternehmen beschäftigte bald 170 Menschen, davon ganzjährig 63 Männer und 15 Frauen. 95 Holzknechte und Flößer auf der Möll und der Drau wurden während sechs Jahresmonate in Dienst genommen. Dieser Sägebetrieb stellte nur einen kleinen Teil der von der Firma vertriebenen Exporte dar. Der Hauptteil kam von den in Oberkärnten produzierenden Kleinsägen, denen F. X. Wirth vielfach die Gattersägen zur Verfügung stellte. In diesem Verkäufermarkt wurde das Holz den Anbietern buchstäblich aus den Händen gerissen.⁴⁴⁹ 1884 kam es mit dem Erwerb des Gieselhofes in Höffern bei St. Veit a. d. Glan zu einem weiteren Ausbauschritt, dem 1910 die Errichtung eines Sägewerkes in Möllbrücke mit dem Kauf weiterer Waldflächen und des Schlosses Frauenstein folgte. Die Holzmarke „Tipo Wirth“⁴⁵⁰ ist bis heute ein festes Qualitätsmerkmal. Aus der Holzwarenfabrik ging 1899 die Möbelbaufirma Leopold Mayr hervor.

F. X. Wirth wurde am 21. Jänner 1845 in Münster, Bayern, geboren und studierte

⁴⁴⁶ Vgl. Kleine Zeitung, 2. April 2021 (Artikel: „Als das Grand Hotel Annenheim gesprengt wurde, Das Leben von Stefan Kleinszig, Vom Tellerwäscher zum Millionär“).

⁴⁴⁷ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 355.

⁴⁴⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 171.

⁴⁴⁹ Gesprächsnotiz Frau Dipl. Ing. Gruber vom 6. Dezember 2022, Villach: die Großenkelin von Franz Xaver Wirth, vermerkte, dass in der Familie davon gesprochen wurde, dass der Urgroßvater regelmäßig nach Venezia Mestre fuhr, um die Aufträge entgegenzunehmen.

⁴⁵⁰ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 355.

Maschinenbau an der Abteilung für Bau Ingenieur des Polytechnikums in Zürich und führte von 1870 bis 1873 die Maschinenfabrik Riedinger in Augsburg.⁴⁵¹ Durch die Heirat mit Rosa Wieninger (1844 - 1906), der Tochter eines Brauereibesitzers in Mattighofen, gelangte beträchtlicher Besitz in die nunmehrige Familie Wirth. Es handelte sich vor allem um Hoch-Waldbesitz bei Lainach im Mölltal, der Wirth den Einstieg in die Holzindustrie in Kärnten ermöglichte und ihn zum Branchenprimus in Kärnten machte.⁴⁵² Daneben bekleidete er mehrere politische und wirtschaftliche Funktionen in Villach und Kärnten und war Vizepräsident der HKK. 1891 gründete er die wenig erfolgreiche Gesellschaft Carinthia, die einen Großteil der Edelmetall-Schürfrechte in Oberkärnten besaß. Das Bestreben von Wirth war die Weiterverarbeitung des Rohstoffes, um aus der Funktion einer verlängerten Werkbank für Italien auszubrechen. Er versuchte eine Möbel-, namentlich eine Sesselfertigung aufzuziehen, mit der er Thonet Konkurrenz machen wollte. Letztlich blieb er (und die Kärntner Sägeindustrie) bis zu seinem Ableben 1913 bei der Säge und im Holzhandel. Die HKK monierte immer wieder eine Holzverarbeitung im eigenen Lande, da genug Wasserressourcen zur Energiegewinnung zur Verfügung standen.⁴⁵³ Als Villacher GR nahm Wirth sich immer wieder der Eisenbahnen, zumal als Mitglied des Staatseisenbahnrates zwischen 1902 – 1909, und den sozialen Fragen an. Wirth unterstützte Versorgungseinrichtungen für Kranke, wie es von damaligen reichen Familien erwartet wurde. In seinem Todesjahr 1913 hinterließ er ein Vermögen von über 1 Mio Kronen.

Die steigende Bedeutung der Holzindustrie im Raum Villach manifestierte sich in dem Gesuch der Gemeinde an die Regierung 1878 um Übertragung der Fachschule für Holzindustrie von Gmünd in die Draustadt, mit der Verpflichtungsübernahme die erforderlichen Fazilitäten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Für das Jahr 1913 weist der Amtskalender für Kärnten folgende Holzhändler aus: J. Basadona, Giovanni Ermolli, Feltrinelli, Giulio Fiorazzo – seit 1895 mit Säge in Launsdorf, Enrico Forni, Marchi Fratelli – seit 1893, mit eigenen Sägen in Feldkirchen, Korpitsch und Fürnitz, Melio Elio, Antonio Morasutti, J. A. Pichler, Fratelli. Sbrojavace, Agostino Scarpa, Torso dal Aller, F.X. Wirth, Emil Zölper.

⁴⁵¹ Ebd., 354.

⁴⁵² Werner Drobesch, Franz Xaver Wirth, in: Österreichisches Biographisches Lexikon (https://www.biographien.ac.at/oeb1_16/274.pdf, abgerufen am 21. September 2022).

⁴⁵³ Summarischer Bericht der Kärntner Handels- und Gewerbekammer in Klagenfurt über die Tätigkeit der Kammer und die wirtschaftlichen Verhältnisse in Kärnten in den Jahren 1907 bis 1913. Klagenfurt 1914, 1907, 42.

Die Firma Katz & Klumpp befand sich seit der Jahrhundertwende in Fürnitz an der Bahn nach Tarvis. Dieses Werk verarbeitete Holz aus Höhenlagen über 1.000 Meter, um qualitativ den nordischen Hölzern gleichzukommen, mit 250 Arbeiterinnen und Arbeitern. Ihre Spezialität waren Imprägnierungen von Telefonmasten und Eisenbahnschwellen, wobei die Produktion nach dem Kesseldruckverfahren ablief. Das Holz wurde vier Stunden lang einem Heißluftdruck ausgesetzt, bis zu acht Atmosphären, wobei Teer und Salze als Imprägniermittel eingepresst wurden. Die jährliche Produktion betrug 25.000 m³. Den Faakerseeabfluß nutzte seit 1907 das Sägewerk Valentin Baumgartner in Faak.⁴⁵⁴

*Tabelle 15: Eisenbahn Güterverkehr Holz in Villach 1877 - 1892 auf 1.000 MC auf/abgerundet.*⁴⁵⁵

Jahr	SB Aufg.	SB Abg.	Su	StB Aufg.	StB. Abg.	Su	Summe Bahnen	Anstieg
1877	79	16	95	15	7	22	117	100,00
1883	69	24	93	13	4	17	110	94,02
1887	144	60	204	27	25	52	256	218,8
1892	74	80	154	229	157	386	540	461,5

Tabelle 15 zeigt die Dynamik der Holztransporte mit einer fast Verfünfachung zwischen 1877 und 1892. Nach einer schwierigen Absatzphase nahm zu Beginn des 20. Jahrhunderts der Holzexport wieder an Schwung auf. Von 1902 bis 1907 stieg die Waggonausfuhr Kärntens nach Italien um knapp 30% auf 48.347 Waggon, neben den Ausfuhren nach Deutschland, Frankreich und in die Schweiz.⁴⁵⁶

HOLZSTOFF; PAPPE; ZELLULOSE: 1907 wurden in Kärnten 4.540 Waggon dieser Produkte im Werte von 7,680 Mio Kronen versendet. „In den Betrieben zusammen wurden mit einem Arbeitsstande von 1.478 Männer und 844 Weibern erzeugt“.⁴⁵⁷

Auf der Oberen und Unteren Fellach, dem alten Villacher Manufakturgebiet, etablierte sich 1870 die Holz-, Papierstoff und Papierproduktion von Anton L. Moritsch. Diese bereits seit dem Jahre 1599 bestandene Papierfabrik kaufte der ursprüngliche Eisenwarenhändler von Paul Tengg. Zwei Turbinen und drei Dampfmaschinen produzierten Papier, mit einer

⁴⁵⁴ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 361.

⁴⁵⁵ Statistische Berichte, 1871-1878; 1879-1887; 1888-1892, Anhänge: Frachten-Verkehr, eigene Berechnungen.

⁴⁵⁶ Summarischer Bericht, 1907 bis 1913 der Handels- und Gewerbekammer Kärnten, 1907, 46.

⁴⁵⁷ Ebd., 57.

elektrischen Beleuchtung in seinem Werk,⁴⁵⁸ aus Hadern und Holzstoff 26.000 MC Papier, namentlich Druck- und Umschlagpapier. 1907 wurde in Villach die Papierwarenfabrik Svea gegründet, die Torten- und Spitzenpapiere und Etiketten herstellte, aber 1916 nach Spittal a. d. Drau verlegt wurde. Im Zusammenhang mit der Firma Svea muss die schon mehrfach erwähnte Villacher Bankenfamilie Hyrenbach nochmals hervorgehoben werden, die mit Leonhard, Robert und Carl in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Wirtschaft in Villach wesentlich beeinflusste. Zunächst als Spedition und Landesproduktengeschäft und dann als Bankhaus der Österreichisch-ungarischen Bank, Mitbegründerfamilie der Villacher Sparkasse und schließlich unter Carl Hyrenbach als quasi „Industriebeteiligungsgruppe“, unter deren Patronanz die Ledergesellschaft Pogatschnig, einer aus der Konkursmasse der Lederfabrik Brandt 1901 entstandene Gesellschaft, die Dampfwäscherei und Badeanstalt Gesellschaft und die genannte Svea standen. „Als Kommandite der Zentralbank der deutschen Sparkassen hat er bisher bereits mehr als 4 1/2 Mio Kronen an Kommunalanleihen für kulturelle Zwecke (Elektrizitätswerk, Schulbauten) zugezählt“,⁴⁵⁹ wurde in der Presse berichtet.

Die Furnier- und Parkettenfabrik in der Oberen Fellach nahm 1874 als erster Betrieb dieser Art der Produktion auf. Auf dem Gelände befand sich vorher eine Nagelschmiedkeusche und die „Schönmühle“, das 1870 von Johann Baptist Egger, einem weiteren Villacher Innovator, erworben wurde. Er setzte seine neue Geschäftsidee einer Parkettenfabrik mit sechs Sägen, drei Hobel, einer Gehrungs-, zwei Ruth- und Federmaschinen, einer Bretterhobelmaschine, angetrieben von einem Wasserrad von 14 PS, mit 23 Beschäftigten um. Die Produktion von Furnieren, Maschinenfußböden, Parquetts und amerikanische Riemenböden erhielten auf Ausstellungen immer wieder Auszeichnungen,⁴⁶⁰ mussten sich einer immer schärfer werdenden, vor allem Wiener Konkurrenz stellen. Dabei spielten die Eisenbahntarife eine bedeutende Rolle, welche die großen Fabriken in Wien bevorzugten. So war der Tarif für Rohholz bei der Südbahn bedeutend höher als bei den Staatsbahnen, wobei erstere für größere Jahresmengen Refaktien ausschütteten. Kleinere Fabriken monierten daher statt Refaktien ermäßigte Regeltarife.⁴⁶¹

⁴⁵⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848-1889, 172.

⁴⁵⁹ Die Zeit, 25. Dezember 1910, 28.

⁴⁶⁰ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 369 und Werner Koroschitz, Orte des Alltags, Wegweiser zur Kulturgeschichte, in: Projekt in Zusammenarbeit mit dem Verein für Industriekultur und Alltagsgeschichte im Rahmen der „Alpenstadt des Jahres 1997“, Obere Fellach.

⁴⁶¹ Statistischer Bericht 1879 bis 1887, 122.

Um 1900 wurde der Plan eines schwedischen Ingenieurs, A. Aberg, zur Installierung einer Sulfit-Cellulosefabrik bekannt. Ein ideales Investment zur Verwertung der reichen Holzbestände Kärntens. Am 13. Februar 1901 erwarb Aberg dafür ein Gelände in St. Magdalen bei Villach am linksseitigen Drauufer.⁴⁶² Der Bau gab vielen Beschäftigten Arbeit und nach eineinhalb Jahren stand die Fabrik, mit einem Industriegleisanschluß und Unmengen von Holz am Platz. Die Investition kam auf ca. 3,25 Mio Kronen. Im Herbst 1902 tauchten Gerüchte über Zahlungsschwierigkeiten der Firma auf. Ein dreimonatiges Moratorium von der Gläubigerversammlung vom 8. November 1902 ⁴⁶³ mit einer Zweidrittellösung scheiterte. Im Jänner 1903 wurde von einem kleinen Gläubiger der Konkursantrag gestellt und Gerüchte über Misswirtschaft machten die Runde. Das Übel begann in der verspäteten Inbetriebnahme der Fabrik, die in der mangelnden finanziellen Fundierung und einer Reihe von Zufälligkeiten gelegen war. Die Geschädigtenliste war lang und umfasste die Bauarbeiten, die Maschinen, und die gesamte Kärntner Holzindustrie, Schlägerungs- Fuhr- und Flößerlöhne für Zelluloseholz. Fast alle einschlägigen Firmen waren involviert. Die gesamte Forderungsumme umfasste ca. 1 Mio Kronen.⁴⁶⁴ Mit 17. Dezember 1903 ⁴⁶⁵ übernahm „The Kellner Partington Paper Pulp Company Ltd.“ aus Manchester mit Fabriken in Österreich (Hallein), Norwegen und England den Betrieb und fuhr die Produktion mit einem ganz neuen Verfahren hoch.⁴⁶⁶ Die Firma⁴⁶⁷ wurde 1889 vom Österreicher Dr. Carl Kellner aus Wien gegründet. 1881 führte Dr. Kellner der Besuch der elektrischen Ausstellung in Paris auf ein neues Feld, nämlich der Verwendung des elektrischen Stroms zur einfachen und billigen Herstellung gewisser chemischer Produkte. Zur Verwertung seiner Erfindungen vereinigte sich Kellner mit dem bedeutenden englischen Papierindustriellen Captain Edward Partington deren Unternehmen zu einem der größten Papierhersteller der Welt aufstieg. 1904 nahm die St. Magdalener Fabrik die Produktion von gebleichter Sulfitzellulose auf. Schon 1912 waren 350 Beschäftigte gemeldet, die im zwei-Schichtbetrieb 12 Stunden im Einsatz waren. Die Tagelöhner hatten eine 60 Stunden-Woche.⁴⁶⁸ Die Produktion diente zur Herstellung von feinen Papieren und ging vornehmlich

⁴⁶² Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 375.

⁴⁶³ Kärntner Landbote, 13. Dezember 1902, 4f.

⁴⁶⁴ Kärntner Zeitung, 7. Dezember 1902, 5.

⁴⁶⁵ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 375.

⁴⁶⁶ Klagenfurter Zeitung, 20. Dezember 1903, 5.

⁴⁶⁷ https://www.sn.at/wiki/Halleiner_Papierfabrik (abgerufen am 18. 9. 2022).

⁴⁶⁸ Koroschitz, Orte des Alltags, St. Magdalen, o. S.

nach Italien, aber auch in den Orient. Zusätzlich zu den Eisenbahnen stand die Drau als Transportmöglichkeit zur Verfügung, sodass die benötigten Holzmengen zum Teil per Flößerei eingebracht wurden.

Auch die Kleinindustrie war in und um Villach ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor. So bestand eine Holz- und Pappenfabrik in Feistritz an der Drau seit 1872; es war die zweite Holzschleiferei in Kärnten. Max Rothauer und Th. und A. Wiegele, betrieben eine Holzschleiferei in Stadlbach. Die Firma Othmar Huth erzeugte in Villach jährlich 80.000 Stück Reisstroh Besen.

MONTAN/EISENINDUSTRIE: - Vor allem das sogenannte Thomasverfahren von Thomas & Gilchrist, das seit 1879 in Verwendung war, breitete sich rasch aus. Es handelt sich dabei um einen Entphosphorisierungsprozeß, der es erlaubte, sogar Roheisen mit hohem Phosphatgehalt zu verblasen. Die anfallende Thomasschlacke konnte dann gut für Düngungszwecke verwendet werden. Damit verflachten die Qualitätseisentransporte von Kärnten nach Böhmen und Mähren und die früher wenig geschätzten billigen Phosphorerze feierten eine Wiedergeburt. So musste sich die Branche neu erfinden.

Die einstmals mächtige Eisenindustrie in Villach war seit Mitte des Jahrhunderts in der Versenkung verschwunden, es gab keinen einzigen Eisenhändler mehr. Einige positive Beispiele in der Umgebung von Villach können doch angeführt werden. So kam es in Seebach zur Umstellung des Hammer- und Walzwerkes, das seit 1872 ungenutzt war. Dort erwarb Emil Neher 1879 ein altes Hammer- und Walzwerk, das Streckwaren und Pflugschareisen herstellte, zu einem Schnäppchen-Preis um 27.000 Gulden, nachdem der Betrieb früher mit 160.000 Gulden bewertet wurde. Dieses alte Industriegebiet basierte auf der Wasserkraft des Ausflusses des Ossiachersees und dem Seebach. Dieses Gebiet wurde geschichtlich von Rudolf Cefarin, Sepp Pöschl und Walther Fresacher sehr intensiv erforscht und vom langjährigen Mitarbeiter des Neherwerkes, Josef Wanke,⁴⁶⁹ um eine Firmengeschichte ergänzt. Der Schweizer Emil Neher (1845 - 1920) kaufte diese Industrieruine aus drei Gründen. 1. wegen des günstigen Kaufpreises, 2. wegen der verkehrsmäßig guten Erschließung vor allem des Villacher Raumes und 3. wegen der günstigen Konjunktur für innovative Produkte, namentlich für Emailgeschirr für die damals 40

⁴⁶⁹ Josef Wanke, Die Metallwarenfabrik Seebach bei Villach (I. Die Emil-Neher-Metallwarenfabrik 1879-1910; II. Die Metallwarenfabrik Seebach, vormals Emil Neher GmbH., in St. Ruprecht bei Villach 1910-1970; III. Zu den Eigentümern, in: Neues aus Alt Villach 23 (1986), 47 – 142.

Mio Einwohnerinnen und Einwohner der Doppelmonarchie. Mit zum Teil Beschäftigten des alten Hammerwerkes und modernen Maschinen begann die Produktion. 1888 gab es folgendes Equipment: eine Turbine von 35 PS und drei Wasserräder mit 45 PS, ein Glühofen, je zwei Emaillier- und Zinnöfen, drei Pressen, zwei Drehbänke, zehn Druckbänke, zwei Stanzenmaschinen. Mit vier Werkmeister, 98 Arbeiter, 39 Arbeiterinnen, neun Jugendlichen und sechs Beamten ⁴⁷⁰ produzierte man emaillierte, verzinnte und geschliffene Koch- und Wirtschaftsgeschirre aus Eisen- und gepressten Stahlblechen, die ins Inland, an die Armee, in die Schweiz und in den Orient exportiert wurden. 1907 beschäftigte man durchschnittlich 150 Mitarbeiter und 50 Mitarbeiterinnen, mit einem Tagesverdienst von 1 Krone 50 Heller bis 6 Kronen 50 Heller.⁴⁷¹ Als Post-, Telegraphen- und Eisenbahnstation wurde St. Ruprecht an der Rudolfsbahn angegeben. Eine Niederlassung gab es in Wien, I. Seilerstätte 28 bzw. Krugergstrasse 13. Die Jahresumsätze stiegen bis 1910 auf gut 0,7 Mio Kronen.⁴⁷²

Schon 1874 beantragten die Gemeinden des Treffnertales in einer an das HM gerichteten Petition die Errichtung einer Bahnstation am Ausgange des Treffnertales.⁴⁷³ Auch Emil Neher bemühte sich intensiv um die Errichtung des Bahnhofes St. Ruprecht. „Die Bahnverwaltung hatte von den Interessenten einen Beitrag von 6.000 Gulden verlangt. Der Holzhändler Stefan Kleinszig und Hr. Schneeweiß in Töbring zahlten 2.000 Gulden, ebenso viel Emil Neher. [...] Den Rest brachten andere Interessenten auf. Im Dezember 1884 wurde dann der Bahnhof dem Verkehr übergeben“.⁴⁷⁴ Dieser 600 m von der Fabrik entfernte Umschlagplatz war von großer Wichtigkeit, da ein Großteil der Rohstoffe und der Fertigerzeugnisse über diesen Bahnhof lief.⁴⁷⁵ 1910 wurde die Firma Neher zur Metallwarenfabrik Seebach, vormals Emil Neher Gesellschaft mbH, umgewandelt und im Volksmund „Geschirrbude“ genannt.

Das älteste Gußstahlwerk Österreichs, mit dazugehörigen Hammer- und Drahtziehwerk, Nagelschmieden und Schmelzen stand beim Maierhöfl an der Unteren Fellach bei Villach. 1876 ersteigerte Anton L. Moritsch die Anlage, legte nach und nach die alten Anlagen still und errichtete um 1880 ein Sägewerk, das er 1890 in eine Pappenfabrik umwandelte.⁴⁷⁶ In

⁴⁷⁰ Statistischer Bericht 1888 bis 1892, 40.

⁴⁷¹ Summarischer Bericht 1907, 39.

⁴⁷² Wanke, Metallwarenfabrik Seebach, 52.

⁴⁷³ Klagenfurter Zeitung, 4. September 1874, 3.

⁴⁷⁴ Wanke, Metallwarenfabrik Seebach, 62.

⁴⁷⁵ Ebd.

⁴⁷⁶ Dinklage, Kärntens gewerbliche Wirtschaft, 288, Koroschitz, Orte des Alltages, Draubermen.

Malborghet an der Fella, in Tarvis und Thörl an der Gailitz, in Korpitsch bei Fürnitz und in Stadlbach bei Paternion fanden sich ebenfalls kleinere Stahl- und Hammerwerke, die mit dem Strukturwandel kämpften.⁴⁷⁷

BLEIINDUSTRIE: - Die Geschichte der Bleiberger Bergwerks - Union/BBU in der Monarchie Österreich-Ungarn ist eine Unternehmensgeschichte, die zeigt, wie man dem Strukturwandel erfolgreich begegnet, mit Modernisierungen, Konzentrationsschritten und der Ausnützung von Synergiepotentialen. Ferner half, dass sie sich in einer Quasimonopolposition im Reich befand.; 1887 produzierte die Kärntner Bleiindustrie mit 2.267 Menschen 77.080 MC Bleischlick im Wert von 713.777 Gulden, bei einem Marktanteil von 58% in der Monarchie.⁴⁷⁸ Für Villach spielte dieser Naturschatz in Bleiberg eine wesentliche Rolle. Diese Siedlung im westlichen Hochtal war zur Jahrhundertwende des 18. Jahrhunderts mit 4.000 Menschen größer als die zentrale Draustadt, die damals nur 2.500 Personen zählte. Bleiberg konnte jedoch kein städtisches Zentrum entwickeln, da „die meisten Gewerke ohnehin in Villach ihren Lebensmittelpunkt hatten und dort Bürger waren“. ⁴⁷⁹ Die Arbeitsteilung war vorgegeben: Villach als Handelsplatz und Bleiberg als Produktions- und Siedlungsstätte für die Knappen. Im Nukleus entstand die BBU 1868 mit einem Aktienkapital von 566.000 Gulden⁴⁸⁰, das sukzessive durch weitere Erwerbungen auf 1,6 Mio Gulden aufgestockt wurde.⁴⁸¹

Das Gründerkonsortium, bestehend aus den Gewerken Romuald Holenia, Paul Mühlbacher, Johann Baptist Egger, Baron Guido Lang, Carl Trau als Wodley'schem Teilhaber, Baron Theodor von Ankershofen, Josef Kassin und Paul Sorgo, erwarb die ärarischen Gruben. Nach Ausscheiden der Gewerke Sorgo, Lang und Ankershofen war die Gesellschaft nunmehr etwas kleiner, aber sie schüttete 1869 mit 15% schon sehr hohe Dividenden aus, nachdem die Jahre 1862 bis 1866 für die mit niedrigen Bleipreisen kämpfende Branche eine sehr schwierige Zeit durchmachte. In der Folgezeit sanken die Dividenden, 1878 und 1879 auf 3%, was zum Großteil der Errichtung von Bauten geschuldet war, welche im Hinblick auf die Konzentrierung der Förderung und Wasserhaltung anfielen.

Schon in der Gründerzeit der Union ging man daran, Stahl als Bohrzeugmaterial einzusetzen.

⁴⁷⁷ Statistischer Bericht 1871 bis 1878, 72.

⁴⁷⁸ Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, Bd.: Kärnten und Krain. Wien 1891, 245.

⁴⁷⁹ Thomas Zelothe, Zwischen Staat und Markt. Geschichte der Bleiberger Bergwerks- Union und ihrer Vorläuferbetriebe. Klagenfurt 2004, 58, und 151.

⁴⁸⁰ HW: 1 Gulden=14,34 €.

⁴⁸¹ Statistischer Bericht 1871-1878, 178.

Die Belegschaft stieg von 700 Mitarbeiter und 300 Mitarbeiterinnen, auf 1.450, davon 450 Frauen, und im Verbund mit der Wasserkraft des umgeleiteten Nötscherbaches konnte die Produktivität gesteigert werden. Der Einsatz des Sprengmittels Dynamit⁴⁸² steigerte die Produktivität weiter. Mit der Investition von Wasserstrahlelevatoren und einem Meier'schen hydraulischen Motor wurde die Kraftumsetzung von 218 auf 424 PS gesteigert. 1880 erreichte die Union eine Bleiproduktion von 2.725 Tonnen und überflügelte damit den damaligen Höchstwert aus dem Jahre 1856 um 125 Tonnen. Sechs Jahre später steigerte sich die Produktion auf 3.513 Tonnen.⁴⁸³ Mittlerweile kaufte die Union weitere Gewerke auf, und zwar die Sorgo'sche Hauptgewerkschaft, die ehemalige Tscheligi'sche Glätte- und Mennigfabrikation des Anton L. Moritsch in der Oberen Fellach und den Schrottturm in Federaun. Weiters integrierte man Bergbauanteile zu Rudnig am Faaker See und Mieß, sowie den Grubenbesitz von Matthias Jandl in Windisch-Bleiberg. 1870 erwarb die Union den Grubenbesitz von Johann Baptist Egger zu Bleiberg aus der Gewerkschaft Jakomini um 200.000 Gulden, sowie die Bleiwarenfabrik in St. Martin bei Villach um 95.000 Gulden. Frau Luise Krischmann gab um 20.350 Gulden die Minium- und Glättefabrik in Gailitz mit Schrottturm und Wasserleitung ab, was 1882 zur Verlegung der Bleiverhüttung von Bleiberg nach Gailitz führte. Diese Managemententscheidung war wegen der großen Umweltbelastung der Produktion im engen Bleibergtal notwendig geworden. Mit dem Bahnanschluss an die Linie ins Gailtal 1894, für welche die BBU 15.000 Gulden Stammaktien zeichnete, erhöhte sich die Logistikperformance der Union weiter. Mit dem Erwerb der Kärntner Bleiproduktionsfirma J. Rainer aus Unterkärnten, der Bleiweißfabriken der Fa. Herbert und später 1902 mit dem Kauf der Wodlay'schen Anteile in Bleiberg gelang der BBU eine Monopolisierung der Bleiproduktion in Kärnten. Weitere Konzentrationsschritte folgten, wie die vollständige Bündelung der Bleiverhüttung in Gailitz und die Einstellung der Bleiwarenfabrik in St. Martin bei Villach, die noch 1905 ca. 20 Tonnen Röhren, Draht, Bleche, Plomben und Rundkugeln erzeugte. 1906 wurde die Fabrik in der Oberen Fellach bei Villach aufgelassen und Synergien zwischen den Werken in Gailitz und Saag geschöpft. Logistisch lag die Bleigewinnung äußerst ungünstig, wurde aber durch die geringen Mengen des Veredelungsproduktes relativiert. Man setzte gegen die Jahrhundertwende Lastkraftwagen,

⁴⁸² Statistischer Bericht 1879-1887, 72 - Die Produktion wurde zwischen 1878 und 1886 um 13 % gesteigert, die Zahl der Arbeiter verringerte sich um 26 %.

⁴⁸³ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 175.

neben den Pferdefuhrwerken ein. Erst 1906 wurde die Hütte Gailitz durch eine Anschlußbahn mit der Gailtalbahn verbunden. Die Frachtsätze der StB waren so hoch, dass die BBU primär auf die „Straße“ setzte.⁴⁸⁴

Josef Benedikt Egger erwarb im Rahmen einer Versteigerung 1825 die Zechwiese inklusive der Glätte- und Mennige Fabrik und später die heute sogenannten Eggerteiche mit der Teichkeusche. 1842 erbaute Egger dort ein Bleiwalzwerk als k. k. priv. Bleiröhrenfabrik.⁴⁸⁵ Medaillen gab es bei Weltausstellungen.⁴⁸⁶

FEUERFESTINDUSTRIE: – Zwar nicht unmittelbar im Umfeld Villachs gelegen, hatte der Magnesitabbau in Radenthein durch die 1908 gegründete „Austro-American-Magnesit Gesellschaft m.b.H.“ mit der Seilbahnverfrachtung über den Glanz zur Bahnstation Ferndorf, die Diskussion um die Gegendtalbahn und die Installation einer Amerikanischen Konsular Agentur in Villach Einfluss auf die Draustadt. Bei der Produktion handelt es sich bis heute um den Abbau von Rohmagnesit im damals größten Vorkommen der Welt. Hergestellt wurde kaustisch gebrannter Magnesit für die Bauindustrie und gebrannter Sinter für die Feuerfestindustrie bzw. für den Herdbedarf. Die Gründung einer Amerikanischen Konsular Agentur wurde in Villach wärmsten empfohlen, als Mittel zur Hebung des Fremdenverkehrs.⁴⁸⁷

MASCHINENFABRIKEN: – Die Seebacher Maschinenfabrik, Metall- und Eisengießerei GmbH, geht auf das Jahr 1868 zurück, als Lohstampfe für die Lederverarbeitung. Um die Jahrhundertwende wurde die Pflugfabrikation und Handel mit landwirtschaftlichen Maschinen aufgenommen.

Josef Anton Egger und Anton Moritsch gründeten am 3. Jänner 1874 die Villacher Maschinenfabrik südlich des Heizhauses der StB am Staatsbahnhof Villach. Man fertigte Maschinen für die Berg- und Hüttenwerke und die Sägeindustrie mit über 50 Beschäftigten. Egger war durch seine weltweiten Reisen zu Weltausstellungen in London (1851), New York (1853) und Paris (1855) am Puls der Wirtschaftsentwicklung, die keinen Platz für „the Middle man“ hatte. Weshalb er Taktgeber bei der Gründung der Bleiberger Bergwerksunion/BBU 1858 war. Sein Sohn Johann Baptist Egger (gestorben 1886) entwickelte die

⁴⁸⁴ Zeloth, Zwischen Staat und Markt, 287.

⁴⁸⁵ Friedrich Tscharnutter/Andreas Wandaller/Karl Krainer, Die Oberdörfer einst und heute. Eine Chronik. Villach 1999, 37.

⁴⁸⁶ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 172.

⁴⁸⁷ GR-Protokoll, 3. Dezember 1909.

Maschinenfabrik weiter, auch mit Eisenbahn-Geschäftsverbindungen. So stammt die Perrondachkonstruktion des Bahnhofes St. Veit a. d. Glan Personenbahnhof zu 2/3 aus Villacher Produktion.⁴⁸⁸ Mit Unterstützung von Ing. Burghard Holzer, von den böhmischen Skodawerken kommend, wurde rationalisiert, wurden neue Maschinen konstruiert und wurde in den Kessel- und Stahlhochbau eingestiegen, was den Mitarbeiter- und Mitarbeiterinnenstand auf 150 erhöhte.⁴⁸⁹

BAUINDUSTRIE: - Die Zementindustrie Sebastian Unterhuber produzierte in Weißenbach mit drei Brennöfen, einem Kollergang und zwei Mahlgängen mit französischen Steinen. In Villach erzeugte man Zement-Dachziegeln und Pflasterplatten in vielen Dimensionen und Farben. Die Gersheimsche Marmor-, Kalk- und Kunststeinfabrik in Gummern bei Villach wurde 1904 durch Arthur Baron Gersheim gegründet. Man lieferte Schotter für die Eisenbahninfrastruktur bzw. den Straßenbau und gebrannter Kalk, wobei dieser aus reinem Marmor gewonnen wurde. Schon die Römer bauten den Marmor in Gummern, auch für architektonische und figürliche Bildhauerarbeiten. Beispielsweise besteht das Koschatdenkmal im Schillerpark in Villach, das Hermann Monument am Predil und das Hensel Monument in Malborghet und viele andere europaweit aufgestellte Fertigungen aus Gummerner/Krastaler Marmor.⁴⁹⁰

In den 70er Jahren und im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts schlugen sich vor allem die Eisenbahnaktivitäten positiv nieder. Die HKK vermerkte, dass „die Bautätigkeit [war] im großen und ganzen entsprechend zu nennen, obwohl sie sich hauptsächlich auf die durch die neuen Linien bedingte Eisenbahnbauten erstreckte“.⁴⁹¹ Ferner wurde moniert, dass „durch die Bahnbauten zahlreiche auswärtige Unternehmen angelockt [werden], in Unkenntnis der in Kärnten besonders schwierigen Verhältnisse, mit Preisunterbietungen bis zu 40% in den Wettbewerb eingegriffen und den großen Teil der öffentlichen Arbeiten zugeschlagen erhielten“.⁴⁹² In Villach etablierten sich die Firmen Willroider, vormals Ornella, sowie die Ringofenziegelwerke Roja&Raditschnig.⁴⁹³

CHEMISCHE INDUSTRIE: – Die uralte Seifensiederei des Julius Rainers Erben bestand in Villach in der Widmannngasse 20 schon seit 200 Jahren. Die Metallwarenfabrik von Baron

⁴⁸⁸ Johann Spöck, St. Veit a. d. Glan, 1890 – 1912, Ende September 1912, 103; Museum St. Veit an der Glan.

⁴⁸⁹ <https://www.kmf.at/unternehmen/historisch> (abgerufen am 10. 7. 2023).

⁴⁹⁰ Statistischer Bericht 1871 bis 1878, 96f.

⁴⁹¹ Summarischer Bericht 1907, 67.

⁴⁹² Ebd., 76.

⁴⁹³ Dinklage, Kärntens Gewerbliche Wirtschaft, 354.

Daniel von Aichlburng arbeitete mit vier Wasserrädern, zwei Stämpfen, 15 Farbmühlen und zwei Brennöfen. Jährlich wurden 2.000 bis 2.500 Meter-Centner Zinkgrau, Satinober, Engelroth und Eisenmennig erzeugt.⁴⁹⁴

Mit dem Bau der Chemischen Werke Weißenstein der Wiener Industriellen Robert und Otto Margulies, Gründer der „Österreichische Chemischen Werke AG Wien“, wurde 1908 begonnen. 1908 beteiligte sich die „Degussa“ aus Frankfurt/Main und 1911 kam es zum Produktionsbeginn der ersten Wasserstoffperoxid-Fabrik der Welt. Bis heute werden hochkonzentrierte Wasserstoffperoxydlösungen für die verschiedensten Anwendungen hergestellt. Mit dem elektrolytischen Verfahren zur Herstellung von Wasserstoffperoxid, dem "Weißensteiner Verfahren", wurde weltweit das erste Verfahren entwickelt und umgesetzt, nach dem Wasserstoffperoxid großtechnisch produziert werden konnte. Die Erzeugnisse waren gegen die Konkurrenz durch Patente geschützt. Die erschlossenen Absatzgebiete führten zu erfreulichen Umsätzen. Schwierigkeiten bestanden in der Rekrutierung des erforderlichen Personals, da die dortige bäuerliche Bevölkerung kaum für einen Chemiejob zu gewinnen war und an den überaus hohen Frachtsätzen der Bahn,⁴⁹⁵ die mit der Wasserkraft zur Elektrizitätsgewinnung im Rubland und in der Mögere die entscheidende Faktor der Standortansiedlung darstellte.⁴⁹⁶ In dieser Zeit wurde vielfach auf den Arbeitskräftemangel hingewiesen.⁴⁹⁷

LEDERFABRIKEN: - Zwei große Lederfabriken,⁴⁹⁸ von Franz Kasmanhuber und Carl Brand, befanden sich in Villach. Die älteste Anlage von Kasmanhuber arbeitete mit 186 Bottichen, 17 Versatzgruben, sieben Äscher, eine Solllederwalze, eine Chagrinier-Maschine, eine Ballonea-Mühle und eine Lohstämpfe und 32 Arbeitern und Arbeiterinnen. Carl Brandt verwendete 120 Bottiche, 15 Sohlen-Versatzgruben, eine Sohlenwalze, eine Chagrinier-Maschine, eine Knopperrn-Mühle, eine Rindenstämpfe mit 35 Arbeitern und Arbeiterinnen sowie Lehrlingen. Aus dem Konkurs der Firma entstand die Lederfabrikation Pogatschnig.

BRAUEREIEN: - Die Brauerei Kern produzierte 1888 12.000 Hektoliter Bier, der lokale Mitbewerber Fischer kam auf 6.000 Hektoliter. Der Fleischhauer Johann Fischer begann schon 1858 mit dem Bierbrauen und baute die damalige Steinbierbrauerei in eine

⁴⁹⁴ Statistischer Bericht 1871 bis 1878, 94.

⁴⁹⁵ Summarischer Bericht 1909, 74.

⁴⁹⁶ Ludwig F. Haderer, Weissenstein [sic!]. Bausteine zur Geschichte. Weißenstein 1996, 94.

⁴⁹⁷ Summarischer Bericht 1909, 11 und 74.

⁴⁹⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 176.

Kesselbrauerei um. Von der Jahrhundertwende bis 1904 übertraf der Bierausstoß mit 16.000 Hektolitern erstmals die Brauerei Kern. Mit der Erlangung der Berechtigung zur Führung des Stadtwappens 1900 wurde Fischer zur Villacher Brauerei. Johann Koutnik erwarb 1901 das Unternehmen und modernisierte das gesamte Sudverfahren, die Abfüllung in Fässern und Flaschen und die Kühlung für den Gär- und Lagerkeller. 1907/08 wurde mit 42.875 Hektoliter der größte Bierausstoß vor dem ersten Weltkrieg erreicht und es wurden Niederlassungen in Slowenien und Italien installiert.⁴⁹⁹ In der Folge integrierte die Brauerei Fischer die kärntnerischen Brauereien Johann Kern, Villach, Gustav Lochs, Glockenbrauerei Klagenfurt und Truntschnig & Antoniusbrauerei Feldkirchen in eine AG unter der Firma „Vereinigte Kärntner Brauereien AG“.

Der Vollständigkeit sei die Brauerei Lindner in St. Ruprecht erwähnt, die bis nach dem Ersten Weltkrieg Bier braute und dann von der Firma Germek & Fröhlich an die Pomona Obstverwertung Zernatto und Co übergang, die Marmelade, Obst- und Gemüsekonserven sowie kandierte Früchte herstellten.⁵⁰⁰

HANDELSGEWERBE: - 1848 gab es in Villach nur 18 Kaufleute, deren Zahl in den folgenden 40 Jahren auf 42 anstieg. Diese Entwicklung ist einerseits im Zusammenhang mit der wachsenden Bevölkerungszahl von etwa 2.500 auf knapp 8.000 und andererseits aus dem Strukturwandel der Branche zu beurteilen. Ghon spricht sogar davon, dass „allein die Zunahme der Handelsfirmen [...] in keinem gesunden und richtigen Verhältnisse mit dem Consum und dem Absatze in Villach [steht] und es ist daher erklärlich, wenn nur wenige Handelsgeschäfte in dem Ausmaß jene größere Bedeutung erlangen können, wie zur Zeit, als die Krämer vom Lande die Artikel ihres Bedarfes, fast durchwegs von Villach bezogen hatten, als noch die Eisenindustrie blühte und als noch ein bedeutendes Geschäft nach Italien betrieben worden war“.⁵⁰¹ Nach dem Gewerbegesetz vom 15. Mai 1883 wurde das Gewerbe in freie, handwerksmäßige und konzessionierte Gewerbe eingeteilt. Ein handwerksmäßiges Gewerbe konnte demnach nur jene Person betreiben, die eine Befähigung nachweisen konnte, was zu einer starken Einschränkung führte. Ghon konstatiert weiter, dass die fähigen Villacher Gewerbetreibenden ihren Berufsstand musterhaft ausübten und durch ihr gemeinnütziges Wirken den Stolz des Bürgertums bildeten.

⁴⁹⁹ <https://www.villacher.com/brauerei/geschichte> (abgerufen am 21. 9. 2022).

⁵⁰⁰ Koroschitz, Orte, St. Ruprecht, o. S.

⁵⁰¹ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 177.

Bei all diesen Branchen erfüllten die Eisenbahnunternehmen wichtige Logistikfunktionen, wenn auch immer wieder die Höhe der Frachten und die Qualität des Transportablaufes Anlaß zu Kritik gab.

Palencsar listet für die Draustadt die Entwicklung von Wirtschaftsfunktionen auf:

Tabelle 16: Wirtschaftskörper in Villach 1815 - 1892.⁵⁰²

Jahr	Handwerk	Hotel, Gast- stätten	Händler	Ärzte, Hebamme	Apotheke	Fabrikanten	Beamte, Lehrer, RA	Buchdruck, Botenagentur
1815	155	27	15	4+1	1	3	-	-
1864	104	19	34	4	1	4	66+12+7	1+1
1893	208	88	133	7+13	3	11	253+45	2

Daneben gab es noch 1893 16 freie Berufe (Fotografen, Bildhauer), eine Waschanstalt, eine Leihbibliothek, zwei Spediteure.

1. „Fremdenpflege“ in Kärnten - Villach

„Villach war also schon vor dem Kriege, und zwar ohne Propaganda, ohne behördliche Verfügung eine Fremdenstadt geworden“.⁵⁰³

Der Tourismus ist ein Abfallprodukt der Massenleistungsfähigkeit der sich im 19. Jahrhundert entwickelnden dampfbetriebenen Verkehrsmittel. In der Vortouristikzeit verschlug es nur Abenteurer und Streuner hinaus auf das Land oder gar in die Berge. Beispielsweise den Wiener Beamten Joseph Kyselak, der in seinen Skizzen Kärnten beschrieb. Über die nachmalige Fremdenverkehrsmetropole Velden/Verba schrieb er: „hier endigt der See. Nahrungsbedürfnis nöthigte mich bei einem Fleischer, der zugleich Gastwirth ist, einzukehren. Ungern fühlte ich bewährt, was einige Reisende von der schlechten und unbilligen Bewirthung gewisser Gastgeber in Kärnthen zu erzählen wissen. Für unreinliches schlechtes Essen und ungenießbaren Trunk mußte ich mehr entrichten als für das beste

⁵⁰² Friedrich Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe, 18f.

⁵⁰³ Otto Stage/Emil Piwon, Villach als Fremdenverkehrsort, in: Erwin Stein (Hg.), Die Städte Deutschösterreichs, Eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin-Friedenau 1931, 79 – 83, hier: 79.

Mahl in Klagenfurt!“.⁵⁰⁴ Die folgende Mobilitätsrevolution traf den damaligen Zeitgeist eines reise- und erlebnishungrigen Bürgertums. Im Bereich der kontinentalen Relationen war es die Dampfeisenbahn, die die alten Raum- und Zeitvorstellungen nachhaltig auflöste. Waren in Kärnten die Bereiche Villach und Klagenfurt vor der Eisenbahnanbindung durch eine tägliche Postverbindung verbunden, zunächst nur via Postkutsche mit einer Besucherfrequenz von 10.000 Personen im Jahr, also im Durchschnitt 27 Tagesreisende, so verdreifachte sich die Frequenz mit der seit dem Jahre 1853 möglichen Dampfschiffahrt am Wörthersee.⁵⁰⁵ Obwohl das Angebot nur für die acht „Sommermonate“ galt und über den Lendkanal, Wörthersee und via Omnibus in die Draustadt geführt wurde. Der Eisenbahnfahrplan dynamisierte ab 1864 diesen Verkehr und es begann nicht nur der Badeverkehr für die heimische Bevölkerung, die nunmehr ihre Seen kennenlernten. Zwar war eine Eisenbahnfahrt anfangs ein elitäres Vergnügen. Beispielsweise kostete die billigste Hin- und Rückfahrkarte von Villach nach Klagenfurt etwa drei Tageslöhne eines Bahnarbeiters.⁵⁰⁶ Trotzdem nahmen die Passagierzahlen sukzessive zu und die Wörtherseeschiffahrt musste sich neu positionieren. An die Fremdenpflege dachte K. von Mayer in seiner Denkschrift über die Kärntner Bahn nur sehr eingeschränkt: „Die Zahl der Reisenden, deren Endziel Kärnten bildet, dürfte von minderem Belange sein. Die unbestrittenen Naturschönheiten dieses Landes finden in der durch die Bahnen so nahe gerückten Schweiz eine Rivalin, welche ihren Besuchern ausser den Reizen des Alpenlandes auch jenen ausgesuchten Comfort bietet, den man in den schönsten Gebirgsgegenden Österreichs leider noch so oft vermisst“.⁵⁰⁷ Mayers Prognose bewahrheitete sich nicht, obwohl die Entwicklung durchaus zögerlich verlief. In einem Illustrierten Fremdenführer durch Kärnten heißt es über Villach: „Die seltene Schönheit ihrer Umgebung findet in keiner anderen größeren Talandschaft Kärntens ein würdiges Seitenstück. Sie überrascht jeden, mag er nun von was immer für einer Seite herankommen. [...] Die Stadt Villach (501 M.) liegt am rechten Draaufer, am Fusse der äussersten und östlichsten jener Terrassen, womit der Dobratsch zur Villacher Ebene abfällt und bildet, wie in den ältesten Zeiten, so auch heute,

⁵⁰⁴ Joseph Kyselak, Skizzen einer Fußreise durch Oesterreich, Steiermark, Kärnthen, Salzburg, Berchtesgaden, Tirol und Baiern nach Wien, nebst einer romantisch pittoresken Darstellung mehrerer Ritterburgen und ihrer Volkssagen, Gebirgsgegenden und Eisglätscher auf dieser Wanderung unternommen 1825. Wien 1829, 79.

⁵⁰⁵ K. von Mayer, Die Kärntner Eisenbahn und ihre Zukunft, 33.

⁵⁰⁶ Vgl. Brigitte Entner, Zur Geschichte der Kärntner Eisenbahnen, in: Gerhard Pilgrim/Wilhelm Berger/Gerhard Maurer (Hgg.), Kärnten unten durch. Klagenfurt 1898, 373 – 381, hier 376. Vgl. Johann Olsacher, Villacher Zeitung, 9. Oktober 1929, 2. Ein „Polizeimann“ verdiente 1870 in Villach 20 fl. ö.W. im Monat.

⁵⁰⁷ von Mayer, Kärntner Eisenbahn, 33.

einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt“.⁵⁰⁸ Die touristischen Anziehungspunkte des Kärntner Zentralraumes stellten zunächst sowohl der Wörthersee als auch der Millstätter und Ossiachersee dar. Der Bericht der HKK für die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts resümierte: „Seit einigen Jahren ist die erfreuliche Wahrnehmung eines immer mehr zunehmenden Touristenverkehrs zu machen, nachdem die Badeanstalten am Wörther- und Millstättersee und die im Lande befindlichen Bäder, Trinkkuranstalten und Sommerfrischen immer mehr aufgesucht werden“.⁵⁰⁹ Die See-Kronjuwelen waren durch die Süd- (1864) und die Rudolfsbahn (1868) schienenmäßig sehr gut sowohl für die heimischen wie auch für die auswärtigen Erholungssuchenden erschlossen. Beispielsweise bot Velden Anfang der 80er Jahre mit 16 Villen mit eigenen Badehütten, drei Gasthäusern und einer Pension etwa 500 Badegästen Unterkunft. Besonders stolz war man, dass in der Badesaison durchgehend täglich um 6 Uhr früh feinstes Wiener Gebäck einlangte.⁵¹⁰ Der zunehmende, zögerlich wachsende Touristenstrom hing wohl mit der erst langsamen Entwicklung einer zeitgemäßen Touristik-Infrastruktur zusammen, die sich gegen die Jahrhundertwende deutlich verbesserte. In Velden boten die Gasthöfe „Wahliß“, „Ulbing“ und „Wrann“ nach der Jahrhundertwende Fremdenzimmer zu einem Zimmerpreis zwischen 2 und 8 Kronen⁵¹¹ an, die Villenpreise mit Gartenbenützung lagen bei einem Wochenpauschale von 14 Kronen. Die Melange trank man im „Café Moro“ für 30 Heller. Die Schnellzüge hielten zwar nicht, aber die Anreise gelang mit Regionalzügen oder mit der Pferdebahn vom Klagenfurter Südbahnhof in 50 Minuten bei einem Fahrpreis von 30 Heller.⁵¹²

In Villach entstanden die ersten zarten Ansätze des Fremdenverkehrs mit dem Einsetzen des Eisenbahnverkehrs in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts, doch kam es jahrzehntlang zu einer nur bescheidenen Zunahme an Touristen. Wobei durch das intensive Handelsgeschehen die Stadt schon im Hinblick auf das traditionsreiche Fuhrwerksgewerbe zwar im Jahr 1864 über 68 gastgewerbliche Betriebe verfügte, mit einer Zimmerkapazität von 183 Einheiten, aber keinen Anreiz zu expandieren.

Trotz der Konkurrenzpositionen der Bahnen kam es bereits zu kundenfreundlichen

⁵⁰⁸ Josef Rabl, Illustrierter Führer durch Kärnten mit besonderer Berücksichtigung der Städte Klagenfurt und Villach sowie der kärntnerischen Seen und ihrer Umgebung. Wien 1884, 54.

⁵⁰⁹ Dinklage, Kärntens Gewerbliche Wirtschaft, 470.

⁵¹⁰ Dinklage, Kärntens Gewerbliche Wirtschaft, 470.

⁵¹¹ HW: 1 Krone, 100 Heller = 8,67 €.

⁵¹² Stephan Vajda, Reisen Anno 1900. Ein Führer durch die Länder der k.u.k. Monarchie. Wien-Heidelberg 1981, 187.

Reisepaketen, wie etwa 1875, als die SB, KRB und Elisabethbahn Rundreisebillets zu sehr ermäßigten Preisen anbot. Man fuhr damit zwischen Wien-Westbahnhof, Linz, Lambach, Gmunden, Salzburg, Golling, Bischofshofen, Lenz (Gastein), Zell am See, Wörgl, Innsbruck, Franzensfeste, Lienz, Villach, Klagenfurt, Marburg, Graz, Wien Südbahnhof oder Villach, Feldkirchen, Friesach, oder Villach, Klagenfurt, Friesach, Neumarkt, Judenburg, Leoben, Wien Südbahnhof um 54,95 Gulden⁵¹³ in der 1. Klasse, um 36,80 Gulden in der zweiten Klasse und für 27,70 Gulden in der 3. Klasse mit einem 30 Tage gültigen Billet.⁵¹⁴ Durch den verhaltenen Touristenstrom kam es in Villach bis 1893 zu einem Rückgang der Beherbergungsbetriebe um etwa 14%, wobei die Zimmerkapazität um 37% zunahm. Erst danach stieg die Anzahl der Beherbergungsbetriebe und erreichte 1906 das Niveau von 1864.⁵¹⁵ Einige innovative Hotelbesitzer erkannten schon vorher die Zeichen der Zeit und es entstand das „Hoteldreiecke“ Villachs im Kreuzungsbereich der Südbahn- und Klagenfurterstraße mit den Hotels „Schwarzer Adler“, „Zum Schwarzen Elefant“ und „Fischer“. Insgesamt stieg die Zimmerkapazität⁵¹⁶ um 50% bis zur Jahrhundertwende. Ein Touristik-Pionier startete am Ossiachersee bereits in den 80ern das Grand-Hotel-Zeitalter als erstes derartiges Projekt in Kärnten. Der Holzmagnat Stefan Kleinszig aus Gottschee, welcher durch den Bahnbau mit dem Schwellenverkauf reich geworden war, stellte den „Touristikopener“ am Ossiachersee dar. Auf Anraten des damaligen Bezirkshauptmannes von Villach, Weinländer, und nach dem Studium von Fremdenverkehrsunternehmen in der Schweiz und Italien ließ der ehemalige „windische Holzknecht“ und Analphabet Kleinszig am schönsten Strand an der Südseite des Sees, unter der Burg Landskron, das fashionabel „Grand Hotel Annenheim“ erbauen. Kärntens größtes Hotel zu dieser Zeit. Es öffnete mit dem Namen der Frau des Hoteleigners 1884 seine Pforten. Dieser Name sollte 1908 amtlich auf die gegenüberliegende Ortschaft „Obersattendorf“ übergehen. Für das Hotel wurde eine eigene Haltestelle Annenheim an der KRB errichtet. In einem Reklamefolder aus dem Jahre 1885 las man: „Stefan Kleinszig’s Cur-Hotel Annenheim am Ossiachersee in Kärnten. Prachtvolle Lage - Herrliche Aussicht auf den See - auf das malerische Gebirge der Karawanken, den Dobratsch, Oswaldiberg und das Treffnertal. Ganze Pension - Bäder - Kahnfahrten - Post- und Bahnverbindung - Omnibus -

⁵¹³ HW: 1 Gulden=100 Kreuzer=14,38 €.

⁵¹⁴ Klagenfurter Zeitung, 5. November 1875, 3.

⁵¹⁵ Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe, 27.

⁵¹⁶ Ebd., 35.

Equipagen - Billards - Kegelbahnen - Lese- und Damen Salons - Prachtige Promenaden - Nadelwaldungen, zum Hotel gehörig, etc".⁵¹⁷

Im folgenden Jahrzehnt nahm die Fremdenpflege im Zuge des sich ändernden Freizeitverhalten breitflächige Fahrt auf, wobei vielfach die Unterbringungsmöglichkeiten kritisiert wurden. So schrieb die Klagenfurter Zeitung, dass bei Beseitigung von diversen Einschränkungen „das von Natur aus sehr reich mit schönen Ausflugsorten gesegnete Villach, wo der Fremdenverkehr im ganzen Jahr ein sehr großer ist, der blühendste und reichste Fremdenort Kärntens und vielleicht der Alpinländer werden“⁵¹⁸ könnte. Der Statistischen Bericht der HKK von 1888 zog nur im Bereich des Fremdenverkehrs eine positive Bilanz für die damalige Wirtschaftssituation. Dieser gewährte „während der Sommerzeit der landwirthschaftlichen und gewerblichen Bevölkerung der verschiedensten Landestheile manchen Erwerb“.⁵¹⁹ Zu den üblichen Werbungen mittels Zeitungsinsertate der einzelnen Hotels und Gaststätten trat in der Folge die öffentliche Hand in Erscheinung. So kam es bereits 1886 zur Gründung einer Kärntner Baugesellschaft zur Förderung des Fremdenverkehrs; 1891 behandelte eine Bürgermeisterversammlung des Bezirkes Villach die Hebung des Fremdenverkehrs und 1895 trat die Stadtgemeinde Villach dem Landesverband für Fremdenverkehr in Kärnten bei. Der steigende Ausflugs- und Fremdenverkehr drückt sich in der Reisendenfrequenz am Villacher Südbahnhof aus; zu Ostern 1895 wurden 10.000 Reisende gezählt, eine Herausforderung nicht nur für die Bahn, sondern auch für die Villacher Gastronomie.⁵²⁰ Die Fremdenverkehrsstatistik wies für das Jahr 1892 im gesamten Bereich der Stadt Villach 5.150 Fremde aus, die sich bis 1902 auf 7.500 steigerte. Warmbad verzeichnete 600 Gäste und zum Vergleich besuchten 25.200 Personen die „Kaiserstadt“ Ischl.⁵²¹

Zusammenhängend mit der schon erwähnten Entwicklung der Bahnprojekte wurde das Fuhrwerksgewerbe in Villach zurückgedrängt und die auf dieses Netzwerk aufgebaute Gaststättendichte musste sich den neuen Gegebenheiten anpassen. Die Betriebsdichte ging beispielsweise in der Italienerstraße signifikant zurück.⁵²²

Mit der Inbetriebnahme der Bahnlinie von Arnoldstein nach Hermagor 1894 zog der

⁵¹⁷ Internationale Reisezeitung, 1885, Heft 40, 12.

⁵¹⁸ Klagenfurter Zeitung, 10. September 1897, 3.

⁵¹⁹ Statistischer Bericht 1879 bis 1887, Vorwort.

⁵²⁰ Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe, 1f.

⁵²¹ Ebd., 26.

⁵²² Ebd., 26f.

Tourismus im Gailtal ein und das Angebot verstärkte sich. Im Bahnhof der Familie Lipold standen 1894 sechzehn Komfortzimmer mit Wiener Küche zur Verfügung. In der Werbeannonce wurde ein herrlicher, gesunder Sommeraufenthalt mit schönem Wildpark versprochen, eine halbe Stunde vom Dobratsch entfernt. Villach war in 25 Minuten und Warmbad in 15 Minuten mit der Staatsbahn erreichbar.⁵²³

Parallel mit dem Ausbau eines Berghüttensystems durch den Alpenverein entwickelte sich das kleine Pflänzchen des Bergtourismus zur Alpenrose. Bis zur Jahrhundertmitte des 19. Jahrhunderts waren nur wenige Menschen in den Bergen unterwegs; es war auch kein Bedürfnis vorhanden und kaum jemand weckte diese menschliche Begierde. Erst die Eisenbahnerschließung des Landes und der Aufbau von Versorgungsketten im alpinen Gelände lockte die Menschen aus Gesundheitsgründen in die Berge. 1857 wurde in London „The Alpine Club“, als erste alpine Vereinigung gegründet. 1862 folgte die Gründung des „Österreichischen Alpenvereins“ und sieben Jahre später entstand der „Deutsche Alpenverein“. Mitte des Jahres 1869 bildete sich eine Gruppe um den Fabrikanten Anton Ludwig Moritsch, die die Bevölkerung einlud, Aktien für ein Villacher Alpen-Aktien-Hotel zu zeichnen. Zumal ein neuer Weg auf den Dobratsch fertiggestellt und so angelegt war, „dass er mit Wagen befahren werden kann, für Fußgeher und Reitende aber jene Bequemlichkeit bietet, die man nur immer von einem Alpenweg verlangen kann“.⁵²⁴ 1872 waren von den notwendigen 30.000 Gulden die Hälfte gezeichnet⁵²⁵ und 1874 standen die Alpenhäuser dieser Gesellschaft den „Berglern“ inklusive einer Telegrafestation zur Verfügung.⁵²⁶ Die üblichen innovativen Bürger, Politiker und Industriellen von Villach hatten im Dezember 1869 eine eigene Sektion des Alpenvereins gegründet. In der Generalversammlung am 26. Mai 1870 entstand die 24. Sektion des damaligen Deutschen Alpenvereines mit schon 60 Mitgliedern. Der gewählte Ausschuss bestand aus den Gründungsmitgliedern Anton von Rauschenfels, Anton Ludwig Moritsch, den Kaufmännern Carl Ghon, Leonhard Hyrenbach und dem Maler Jakob Canciani. In der Folge wurden in den Kärntner Bergen Hütten erworben bzw. errichtet und zugängliche Wege gebaut. Die Villacher Alpe stand naturgemäß im Fokus der Alpenvereins-Aktivitäten, wo das „Rudolfs-Haus“ auf 2.134 m Seehöhe, nach dem

⁵²³ Heidi Rogy, Mit dem „Dampfross“ ins Gailtal, Der Weg ins Eisenbahnzeitalter, in: Bulletin. Geschichtsverein für Kärnten. Zweites Halbjahr 2023, 22-30, hier: 30.

⁵²⁴ Süddeutsche Post, 30. Mai. 1869, 6.

⁵²⁵ Ebd., 12. Mai 1872, 4.

⁵²⁶ Grazer Volksblatt, 8. Juli 1874, 8.

Kronprinzen benannt, zwischen 1871 und 1872 durch die AG „Villacher Alpen-Actien-Hotel“ entstand. 1883 wurde das Haus vom Alpenverein gepachtet und um die Jahrhundertwende erworben. Das Dobratsch-Gipfelhaus auf 2.143 m entstand aus einer seit 1810 vorhandenen Jagdhütte des Bleiberger Gewerken Mühlbacher. In den Jahren 1870/71 kam ein Anbau durch die bereits genannte AG dazu. Mit dem Alpenverein wurde es zum Touristenhaus Dobratsch/Bleiberger Haus, das der Alpenverein ab 1883 pachtete und um 1900 erwarb. In den Jahren 1906/07 wurde das Haus unter Einbeziehung des Mühlbacher Hauses vergrößert und 1919 in Ludwig-Walter-Haus umbenannt, nach dem langjährigen Obmann des Vereins.⁵²⁷ Weitere Hüttenbauten folgten am Mangart, damals Manhart, Wischberg und im Bereich der Hochalmspitze, überall dort, wo man mit der Eisenbahn von Villach anreisen konnte. Während des ersten Jahrzehnts des Bestehens gab es häufige Änderungen in der Vereinsführung, doch mit der Wahl des Apothekers und Alpinisten Hermann Findenig zum Vorsitzenden kehrte Stabilität ein. Es entstanden Schutzhütten in der Kreuzeckgruppe, am Mittagskogel, am Goldeck und in der Seisera. Die Zahl der Mitglieder stieg auf 348. Nach und nach entstanden Gauverbände in Tarvis, Bleiberg, Paternion, Ober und Unter Gailtal und Weißensee und Ober-Drautal. Letzterer gründete 1898 eine eigene Sektion.

Mittlerweile hatte sich „die Zahl der Bergwanderer [...] in den ersten drei Jahrzehnten seit der Vereinsgründung vervielfacht“.⁵²⁸ Daher kam es zum Aufbau eines Rettungsdienstes. Der Villacher Apotheker Josef Aichinger, Hochalpinist als Besteiger des Matterhorns - ohne Führer - übernahm 1907 den Verein, der dann auf 400 Mitglieder anwuchs. Es wurde der Jubiläumsweg von der Seisera auf den Montasch/Bramkogel gebaut, den Aichinger so kommentierte, dass dieser „das Entzücken aller seiner Begeher hervorrief“⁵²⁹. Als Pionier des österreichischen Schilaufes veröffentlichte er 1895 den weit beachteten Aufsatz „Der norwegische Schneeschuh im Dienste des Alpinismus, eine Schiabfahrt vom Dobratsch“.⁵³⁰ Im Zuge des Bergtourismus entstand in Mittewald bei Villach 1892 am Fuße des Dobratsch ein fashionable Kurort, nachdem Olga Freifrau von Lang eine Wirtshausrealität von Frau Anna Pegritz gekauft hatte.⁵³¹ Mit dosiertem Werbeaufwand in diversen Blättern der Monarchie, wie Klagenfurter Zeitung, Freie Stimmen, Marburger Zeitung, Dillinger's

⁵²⁷ Hoch Hinaus, Wege und Hütten in den Alpen, hg. von Alpenverein. Köln-Weimar-Wien, 2016, 213.

⁵²⁸ Klaus Dalmatiner/Helmut Lang, Der Villacher Alpenverein und seine Geschichte von 1970 bis 2020, Sonderausgabe. Villach 2020, 6.

⁵²⁹ Dalmatiner, Lang, Der Villacher Alpenverein, 7

⁵³⁰ Ebd.

⁵³¹ Klagenfurter Zeitung, 4. November 1892, 3.

illustrierte Reisezeitung, Wien, Wiener Salonblatt, Pester Lloyd usw. kamen Gäste aus dem gesamten Reich. In Dillinger's Reisezeitung las man: „Bei der geringen Entfernung weniger Kilometer von Villach kann Mittewald als der hervorragendste Sommerfrischort des Villacher Beckens betrachtet werden“.⁵³² Generell entwickelten sich die Bahnhöfe zu Fokuspunkten für den Gütertransport und den Personenverkehr.

Im Jahr 1865 zählte Villach bereits 47.000 Bahngäste, Klagenfurt gut 50% mehr. Für die Verbreitung von Reiseinformationen standen bald Reiseführer zur Verfügung, die in Großbritannien entstanden waren. 1837 wurde „A Handbook for travellers in Southern Germany“ veröffentlicht, das erstmals Länder des Kaisertums Österreich aufnahm. Villach wurde dabei kaum beachtet. Man schrieb: „Villach possesses little worth notice, and the same may be said of the neighbouring lake of Ossiach, which is far from pittoresque“.⁵³³ „The Dobratsch Mountain, or Villach Alp, [...] commands a most extensive view ; overlooking the valleys of the Drave and Gail, the lakes of Ossiach, Wörth, and Mühlstadt, and bounded on the S. by the range of Carnic Alps“.⁵³⁴

Für die Einheimischen stellte der Fremdenverkehr nicht immer ein Positivum dar. Man hatte hohe Erwartungen in den Anschluß an die Eisenbahn gesetzt. Neben der Hebung des Reisekomforts erwartete man billigere Lebensmittelpreise durch günstigere Frachtbelastungen und eine Wirtschaftsbelebung. Manchmal trat das Gegenteil auf. Beispielsweise litten die Arbeiter „von Klagenfurt und im Drauthale, wenigstens im Sommer unter dem Einflusse der durch die zahlreichen Sommerfrischler des Wörthersees gestellten Bedürfnisse“.⁵³⁵

Die folgende auf 1.000 Reisende gerundete Statistik dient zur quantitativen Einordnung des Kapitels über den Personenverkehr in Villach zwischen 1883 und 1892:

⁵³² Dillinger's Reisezeitung, 20. Juni 1894, 2.

⁵³³ A Handbook for travellers in Southern Germany. London 1858, 382.

⁵³⁴ Ebd., 383.

⁵³⁵ Freie Stimmen, 27. April 1887, 2.

*Tabelle 17: Abgehende Reisende der Bahnen in Villach.*⁵³⁶

Jahr	Abgang SB	Abgang StB	Summe	Zuwachs	Anteil Kärntenverkehr
1883	70.000	60.000	130.000	100,0	17,70%
1887	71.000	79.000	150.000	131,7	15,61%
1892	76.000	114.000	190.000	190,0	11,17%

In diesem Zeitraum verdoppelte sich die Anzahl der abfahrenden Reisenden. Zum Vergleich die Entwicklung in der Landeshauptstadt, die zwar einen höheren Anteil am Gesamtverkehr besaß, aber deutlich mehr Einwohner verzeichnete.

*Tabelle 18: Abgehende Reisende der Bahnen in Klagenfurt.*⁵³⁷

Jahr	Abgang SB	Abgang StB	Summe	Zuwachs	Anteil an Kärnten
1883	103.000	49.000	152.000	100,0	20,7%
1887	125.000	59.000	184.000	121,1	19,2%
1892	129.000	114.000	243.000	159,9	18,6%

Krain blickte mit Bewunderung auf den Tourismus in Villach: „Welch Leben durchwogt dagegen jetzt die auflebende Draustadt Villach! Fremde in allen Ecken und Enden“.⁵³⁸ Der Fremdenverkehr wurde mit der Zeit ein immer wichtigerer Faktor für den Kärntner Wirtschaftsmotor, sodass die HKK konstatierte: „Der rege Fremdenverkehr gab dem Handel Kärntens zum Teile auch das, was ihm der finanziell geschwächte Bauernstand nicht geben konnte“.⁵³⁹

2. Lokale Bahnprojekte

*„Mit Rücksicht auf die Geschäftsentwicklung auch in den vom Bahnkörper nicht berührten Gegenden wird es immer mehr und mehr eine zwingende Notwendigkeit, auch diese mit den Segnungen eines billigeren und bequemerem Verkehrsmittel zu beglücken“.*⁵⁴⁰

⁵³⁶ Statistische Berichte, 1871-1878; 1879-1887 und 1888-1892, Anhang Personenverkehr, eigene Berechnungen.

⁵³⁷ Statistische Berichte, 1871-1878; 1879-1887 und 1888-1892, Anhang Personenverkehr, eigene Berechnungen.

⁵³⁸ Klagenfurter Zeitung, August 1892, 3 und 13 (Auszug aus der Laibacher Zeitung).

⁵³⁹ Summarischer Bericht 1911, 14.

⁵⁴⁰ Summarischer Bericht 1908, 21.

Als die wichtigsten Hauptbahnlinien geschaffen waren, entstand das Bedürfnis zu Anfügungen von örtliche Interessen dienende Bahnen. 1880 passierte das erste Lokalbahngesetz das Parlament,⁵⁴¹ mit einem Geltungszeitraum vom 5. Juni 1880 bis 31. Dezember 1886. Weitere diesbezügliche Gesetze folgten bis 1905, die mit 1894 bei der Förderung die Mitwirkung der Kronländer vorsah, ⁵⁴² die diese Verpflichtung nicht uneingeschränkt begrüßten und den Staat in der Pflicht sahen.⁵⁴³ In der Folge wurden jedoch auf Landesebene eine Vielzahl von Projekten diskutiert. Im Raum Villach kam es im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert zu lebhaften Diskussionen um lokale, inspirierende Bahnprojekte, die den Tourismus fördern sollten, für die es nur die Ideen und weniger das Geld dafür gab. Zudem schaukelten sich die Projektwerber gegenseitig auf, sodass es zwar Bahnideen gab, die durchaus schon fortgeschritten waren, aber letztlich sich selbst blockierten und so kam es vor dem Weltkrieg zu keinen konkreten praktischen Umsetzungen, was die HKK in Ihrem Summarischen Bericht 1913 sehr bedauerte, „als dieselben auf die Fremden ohne Zweifel zugkräftig gewirkt und damit gewiß eine Befruchtung der geschäftlichen Verhältnisse herbeigeführt hätten“.⁵⁴⁴

a. Gailtalbahn – “Sasakalinie”

*„Was Bsunders is geschgn, das is amol gwiß. Denn es jauchzt gar der Dobratsch, der Gailtaler Ries. Er ziagt sei grüns Gwand an, mit die stanernen Knöpf und grüßt auf die Brüader, mit die eisgrauen Köpf. Wer´s schwarlich derlebn, hab i allweil gedenkt, daß das Schicksal dem Gailtal a Eisenbahn schenkt“.*⁵⁴⁵

⁵⁴¹ RGBl. Nr. 56, vom 25. Mai 1880 (betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen).

⁵⁴² Die Österreichischen Bahnen niederer Ordnung, hg. k.k. Eisenbahnministerium. Wien 1908., 7; RGBl. Nr. 81/ 17.7.1887 (womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden) und RGBl. Nr. 2/31.12.1894 (Über Bahnen niederer Ordnung).

⁵⁴³ Vgl. Protokoll des Kärntnerischen Landtages, VII. Landtagsperiode, V. Session, 18. und 19. Sitzung vom 28. und 29. Jänner 1895.

⁵⁴⁴ Summarischer Bericht, 1913, 70.

⁵⁴⁵ Thomas Koschat, in: Horst Knely, Die Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn, in: 80 Jahre Gailtalbahn. Arnoldstein-Hermagor 1894 – 1974, hg. Festschrift aus Anlaß des Jubiläums am 18. 8. 1974. Villach, o. J., 7.

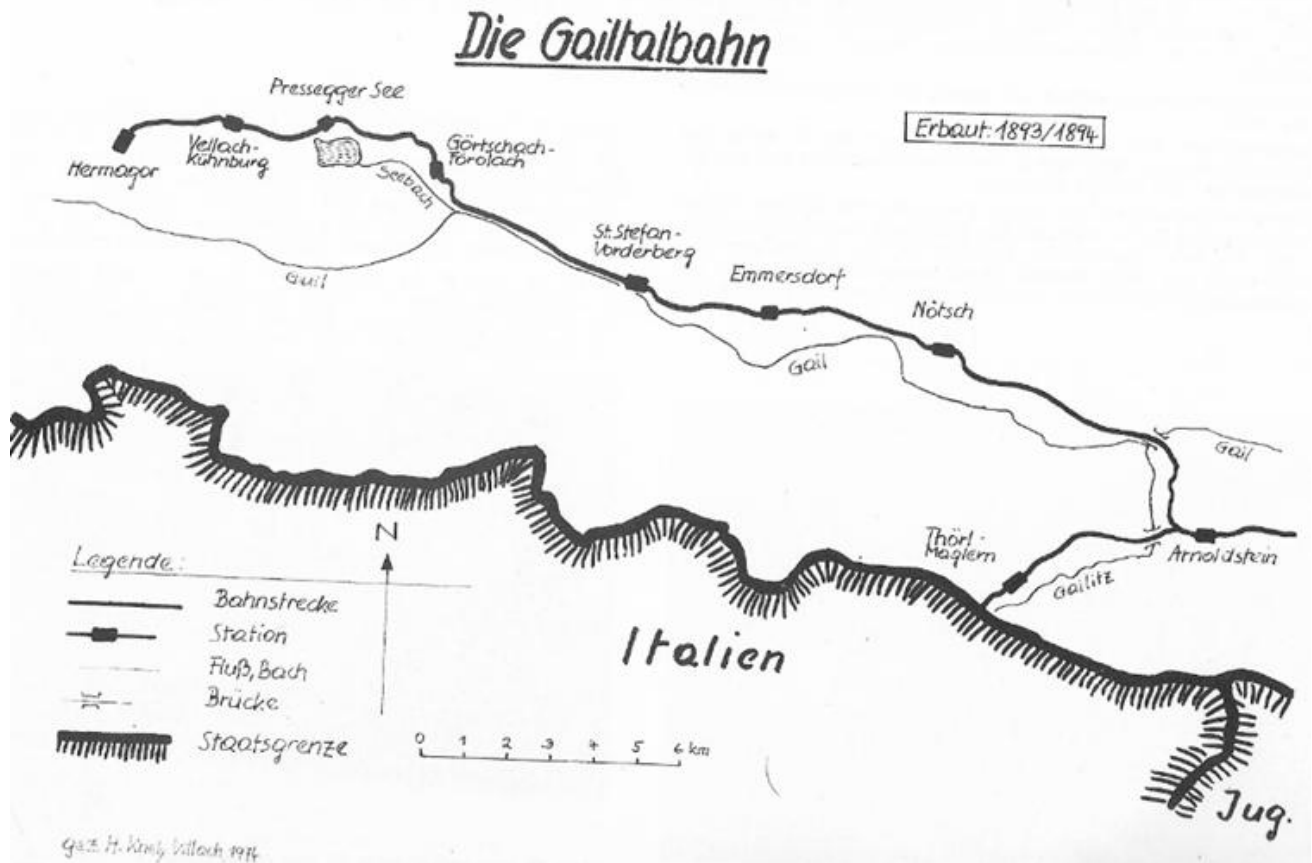


Abbildung 34: Streckenverlauf Gailtalbahn

Spiritus rector dieser Bahnidee in das „Sasaka-Gebiet“,⁵⁴⁶ die schon in den 1870er (so forderte der Kärntnerische Landesausschuss und die HKK im Zuge der Begehung der Strecke Villach-Tarvis dringend eine Flügelbahn nach Hermagor) und 1880er Jahren diskutiert wurde,⁵⁴⁷ war Felix von Mottony, ein Abkömmling einer 1870 geadelten Offiziersfamilie, der seit dem Jahre 1884 eine Ziegelfabrik in Feistritz an der Gail betrieb. Am 28. Juli 1890 suchte ein Interessenten-Konsortium bei der k.k. Bezirkshauptmannschaft Hermagor um Bewilligung der technischen Vorarbeiten für eine Schmalspurbahn von Arnoldstein nach Hermagor an. Das Vorhaben wurde vom Kärntner Landesausschuss, vom k.k. Kriegsministerium und der Generaldirektion/GD der StB positiv bewertet und das HM erteilte den Bewerbern am 10. Oktober 1890 die Bewilligung zur Durchführung der

⁵⁴⁶ Sasaka ist eine Kärntner Spezialität aus Schmalz, Speck, Zwiebeln, Knoblauch, Salz und Pfeffer und das Gailtal die „Speckkammer“ Kärntens und Begehungprotokoll Villach-Tarvis, 8.

⁵⁴⁷ Abgesehen von einer Idee aus den 1850er Jahren, die Predillinie über Bodenhof bei St. Stefan durch das Gailtal zu führen, unter Umgehung von Villach. Vgl. Kärntner Zeitung, 26. November 1857, 1f.

technischen Vorarbeiten, mit der Auflage, wegen der strategischen Bedeutung, eine Normalspurbahn zu planen.⁵⁴⁸ Diese Kautele schuf nicht unwesentliche finanzwirtschaftliche Probleme bei Mottony, dem späteren Bürgermeister von Hermagor, Franz Lamprecht, und dem Gastwirt und Holzhändler Hans Gasser, die am 11. Jänner 1891 ein „Gailthal-Komitee“ gebildet hatten,⁵⁴⁹ das in der Folge viel Unterstützung von der Öffentlichkeit und der Politik erfuhr. Die Interessentenversammlung vom 2. Februar 1891 zeigte ebenfalls lebhaftes Interesse an der Bahn.⁵⁵⁰ Der beauftragte Zivilingenieur, Friedrich Seligmann, erarbeitete eine Trasse, zunächst von Thörl aus. Bauern der Schattseite des Gailtals verhinderten diese technisch doch kaum umsetzbare Trasse, sodass in der Folge von Arnoldstein aus projektiert wurde.⁵⁵¹ Die Trassierungskosten von 7.000 Gulden⁵⁵² wurden teilweise mit Beiträgen der betroffenen Gemeinden gedeckt.⁵⁵³ Nach Projekteinreichung beim HM, am 14. Oktober 1891, kam es in der Zeit vom 31. März bis 2. April 1892 zur Trassenrevision und Stations-Kommission. Sämtliche Gemeinden des Einzugsbereiches, die k. k. Bezirkshauptmannschaft Villach und Hermagor, die BBU, die Sektion Gailthal des Deutschen und Österreichischen Alpenvereines, das Reich-Kriegsministerium, die StB, die HKK, der kärntnerische Landesausschuss und die Bergbehörde gaben ihre durchwegs positiven Stellungnahmen ab, die sich in der Aussage des Bgm Grum von Arnoldstein widerspiegeln: „Die Herstellung der angesuchten Bahn [entspreche] einem dringenden Bedürfnisse der Bevölkerung aus dem Grunde, weil nur auf diese Weise eine Hebung bzw. Verbesserung der darniederliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse zu gewärtigen ist“. ⁵⁵⁴ Einzig die Ortsgemeinde Vorderberg sprach sich grundsätzlich gegen jegliche Bahnanbindung aus, ohne jedoch den Bau behindern zu wollen. Laut Moritsch brachte die Gailtalbahn in der Tat die Emigration aus dem Tal in Gang, da diejenigen welche bisher Fuhrwerke betrieben, in Massen nach Chicago und

⁵⁴⁸ Horst Knely, Die Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn, in: Festkomitee „80 Jahre Gailtalbahn“ (Hg.), 80 Jahre Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor 1894 – 1974. Festschrift aus Anlaß des Jubiläums am 18.8.1974. Hermagor, o. J., 7-11.

⁵⁴⁹ Klagenfurter Zeitung, 15. Jänner 1891, 2; Villacher Zeitung, 17. Jänner 1891, 5.

⁵⁵⁰ Das gesamte Protokoll der Sitzung ist in der Villacher Zeitung vom 21. Februar 1891 abgedruckt, einschließlich der Namen der Interessenten.

⁵⁵¹ Peter Wiesflecker, Zur Erinnerung an die Eröffnung der Gailtalbahn vor 120 Jahren, in: Nachrichtenblatt Marktgemeinde Arnoldstein, Jg. 52, Oktober 2014, 62-63.

⁵⁵² HW: 1 Gulden=16,48 €.

⁵⁵³ Freie Stimmen, 14. Februar 1891, 5.

⁵⁵⁴ Gailtalbahn, Protokoll aufgenommen über die Tracen-Revision der von dem Fabrikanten Felix von Mottony in Arnoldstein namens des Gailthalbahn-Consortiums projectierten normalspurigen Localbahn von der Station Arnoldstein der k. k. Staatsbahnen durch das Gailthal nach Hermagor und über die hiemit verbundene Stations-Commission, Z. 4347 ex 92 vom 2. April 1892, genehmigt von der LR mit Z 4773. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

Milwaukee auswanderten. Wohingegen Carl Ghon das Fehlen einer Bahn für die Auswanderungen verantwortlich machte.⁵⁵⁵

Das „Gailthal-Komitee“ erhob, dass ein jährliches Frachtvolumen von rund 600.000 MC, vornehmlich Produkte der Holzwirtschaft, Vieh, Heu, Käse, Fichtenpech, Telegraphensäulen,⁵⁵⁶ zu erwarten sein werden, bei angenommenen 1,5 Mio Tkm, was zu einer Jahreseinnahme von 90.000 Gulden führen sollte. Beim PV wurden jährliche Einnahmen von 47.000 Gulden veranschlagt. Bei geplanten Ausgaben von 82.200 Gulden ergab sich eine Bruttoverzinsung von 4,7%.⁵⁵⁷ Dazu waren noch die Geldbeschaffungs- und die eigenen Verwaltungskosten respektive die Reserveposten zu berücksichtigen.

Die Konzessionsurkunde wurde mit 11. Juni 1893 mit RGBI. Nr. 110 ausgestellt. Im § 3 wird festgehalten: „Für die [Gailthalbahn] wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinertragnisses gewährt, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 1,300 000 Gulden österreichischer Währung Noten, zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 150.000 Gulden österreichischer Währung zu beziffernde Prioritätsactienkapital gleichkommt, so zwar, daß, wenn das jährliche Reinertragnis den garantierten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird“.⁵⁵⁸

„Das vom Staate zu garantierende jährliche Reinertragnis wird 61.020 Gulden während der ersten 75 Jahre der Concessionsdauer und 13.491 Gulden während der restlichen 15 Jahre der Concessionsdauer betragen“,⁵⁵⁹ wobei sich das Land Kärnten mit 100.000 Gulden beteiligte und die BBU⁵⁶⁰ war mit 10.000 Gulden und die Alpine Montangesellschaft mit 15.000 Gulden dabei.⁵⁶¹ Die Kärntner Sparkasse übernahm die gesamten Prioritätsaktien zum Kurs von 92 für 100 Gulden. Ferner gab das Institut ein Jahr später bekannt, die Prioritäts-Obligationen im Wert von 1,4 Mio Gulden zu übernehmen. Dazu kamen noch 1,58

⁵⁵⁵ Vgl. Andreas Moritsch, Dem Nationalstaat entgegen (1848-1914), In: Andreas Moritsch, (Hg.), Alpen-Adria, Zur Geschichte einer Region. Klagenfurt-Laibach-Wien 2001, 368; Reichsratsrede von Carl Ghon am 21. März 1893, in: Freie Stimmen, 25. März 1893, 1f.

⁵⁵⁶ Rogy, Mit dem „Dampfross“, 23.

⁵⁵⁷ Klagenfurter Zeitung, 13. November 1891, 3; 19. Februar 1892, 2f.; Freie Stimmen, 18. Juni 1892, 6f.

⁵⁵⁸ RGBI. Nr. 110/11.6.93.

⁵⁵⁹ Freie Stimmen, 26. November 1892, 6.

⁵⁶⁰ Obwohl die BBU Aktien zeichnete, kam es zu keiner Anbindung an den Bahnhof Nötsch. Vgl. Zeloeth, Zwischen Staat und Markt, 287.

⁵⁶¹ Freie Stimmen, 8. November 1892, 3.

Mio Gulden für den Fahrpark. Der Abgeordnete Carl Ghon hielt am 21. März 1893 anlässlich der Annahme der Gailtalbahn-Vorlage im RR eine brennende Rede für die Bahn und für das Gailtal. Schließlich wurde die 30,67 km lange Anlage, von der Wiener Firma E. Groß & Comp.⁵⁶² in gut eineinhalb Jahren gebaut. Zwischenzeitlich wurde im Sinne des § 12 der Konzessionsbestimmungen die Gründungsaktivitäten der Aktiengesellschaft „Gailtalbahn Arnoldstein – Hermagor“ eingeleitet und am 29. Jänner 1894 abgeschlossen.⁵⁶³ Am 11. August 1894 wurde die Strecke bei schwerem Regen, mit einem von Villach kommenden Zug eröffnet, betrieblich von der StBD Villach gesteuert.⁵⁶⁴ An der Spitze der Ehrengäste stand Sektionschef Ritter v. Wittek (1844 Wien – 1930 Wien), weiters in Vertretung des HM Gundakar von Wurmbrand-Stuppach (1838 Wien – 1901 Graz) und Landespräsident Freiherr v. Schmidt-Zabiérow (1826 Innsbruck – 1899 Volosca). Der öffentliche Verkehr wurde mit Zug 2555 mit zehn Personen- und zwei Güterwagen und 310 Reisenden aufgenommen. Als Traktionsmittel kamen die Lokomotiven aus der Maschinenfabrik der StEG zwei Secundärzug-Tender-Locomotiven“ der Reihe 97⁵⁶⁵ zum Einsatz, beheimatet in der k.k. Heizhausleitung Villach. Schon im Zuge der Trassenrevision wurde die Idee⁵⁶⁶ ventiliert, die Bahn nach Westen, bis Lienz oder Sillian zu verlängern, was einen etwa 7 km Tunnel bedurft hätte. Effektiert wurde im Zuge der Kriegseignisse eine Verlängerung bis Kötschach-Mauten. Der Bahnbau brachte zweifelsfrei die große, weite Welt dem Gailtal näher und Arnoldstein konnte sich als kleiner Eisenbahnknoten etablieren, wo man für den Gailtalbetrieb eine Ausfahrt- und zwei Seitengleise verlegte, eine Lokomotivremise baute und das Aufnahmsgebäude vergrößerte.⁵⁶⁷

Aus dem 2. Geschäftsjahr 1895 überlieferten sich aus der dritten ordentlichen General-Versammlung der AG vom 27. Juni 1896 Personenfrachten von rund 18.000 Gulden und Güterfrachten von 33.000 Gulden, in Summe 51.000 Gulden, die vom Landesfürstlichen Commissär Dr. Robert Sturm, k.k. Ministerial-Vice-Sekretär dem Verwaltungsrat mit den Herren Leopold Freiherr zu Aichelburg-Labia, Hanns Gassesen, Dr. Arthur Herzfeld,

⁵⁶² Diese Firma hatte schon Bahnen in einer Gesamtlänge von 1.500 km gebaut (Lundenburg-Großbach, Dalmatiner Staatsbahn, Bozen – Meran, Galizische Transversalbahn, Plattentunnel Erzberg u.a.) Knely, Die Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn, in: Festschrift 80 Jahre Gailtalbahn 1874, 9.

⁵⁶³ Knely, Die Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn, in: 80 Jahre Gailtalbahn, 9.

⁵⁶⁴ Verordnungs- und Anzeige-Blatt der k.k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, 8. September 1894, Circulare 117.

⁵⁶⁵ Knely, , Die Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn, in: 80 Jahre Gailtalbahn, 10.

⁵⁶⁶ Freie Stimmen, 4. März 1891, 6.

⁵⁶⁷ Horst Knely, Die Gailtalbahn, eine bestandgesicherte Lokalbahn, in: Schienenverkehr aktuell, 2/2011.

Hermann Hinterhuber, Felix von Motony, Dr. Carl Ubl und Franz X. Wirth präsentiert wurden. Das Ergebnis blieb somit doch beträchtlich unter den prognostizierten 137.000 Gulden. Der Verwaltungsrat argumentierte, dass „insbesondere der Frachtverkehr, welcher auch mit der Concurrenz des Straßen-Fuhrwerkes zu kämpfen hat, noch ein unverhältnismässig geringer, doch hofft der Verwaltungsrath durch die bevorstehende Aufnahme der Stationen der Gailthalbahn in den directen österreichisch-ungarisch-Italienischen Gütertarif und Herabsetzung einiger Frachtsätze eine wesentliche Verbesserung“. ⁵⁶⁸ Der Betriebsüberschuss betrug demnach nur 6.652,51 Gulden ö. W., was die Inanspruchnahme der Staatsgarantie im Betrag von 45.752,68 Gulden erforderlich machte. Die Bilanz für das Jahr 1899 wies einen vom Staat zu deckenden Abgang von 53.206 (+ 8.416 gegenüber 1898) aus.⁵⁶⁹ Im darauffolgenden Jahr beförderte die Bahn knapp 71.000 Personen und gut 30.000 Tonnen Güter.⁵⁷⁰ Trotz der unbefriedigenden kommerziellen Lage wurde jedenfalls die Bahn Impulsgeber für die Wirtschaft und den Tourismus im Gailtal.⁵⁷¹ Mit dem Betrieb der Gailthalbahn integrierte sich der Knoten betriebstechnisch gänzlich in den Bahncluster Villach.

b. Bahn auf den Kärntner Rigi (2167 m) via Villach - Heiligengeist

*„Kärnten ist [...] ein armes Land. Vielleicht nicht das ärmste in Österreich, gewiss aber arm genug, um dringend neuer Erwerbsquellen zu bedürfen“.*⁵⁷²

Eines dieser lokalen Bahninitiativen war die sogenannte „Dobratschbahn“. Schon gleichzeitig mit der Zahnradbad auf den Schafberg entstand 1887 die Idee, durch den Ober-Ing. Emil Berger, der am 31. Mai 1887 die erbetene Bewilligung zur Vornahme von technischen Vorarbeiten erhielt.⁵⁷³ Die Presse meldete damals: „Die Zahnradbahn auf den Dobratsch ist nur in Verbindung mit einer Schleppbahn, beziehungsweise einer Lokalbahn von Villach (Bahnhof Südbahn, eventuell Staatsbahn) über Bleiberg nach Oberkreuth realisierbar. Von dieser Bahn abzweigend, entweder unterhalb des Ortes Heiligengeist oder von Bleiberg auf den Gipfel des Dobratsch, ist die Zahnradbahn gedacht“. ⁵⁷⁴ Erst 1896 wurde die Vorkonzession dem Bgm Scholz in Verbindung mit Frau Baronin Lang für die Dobratschbahn

⁵⁶⁸ Verkehrsarchiv Wien, Kopie Geschäftsbericht 1895, Wien, Juni 1896, 51 und 53.

⁵⁶⁹ Heller – Compass 1901. Wien, 1901, 1063

⁵⁷⁰ Richard Heinersdorff, Die k.k. Eisenbahnen 1860-1914. Augsburg 1997, 124f.

⁵⁷¹ Vgl. Rogy, Gailthalbahn, 27-30.

⁵⁷² J. V. Prettenhofer, Die Dobratsch-Bahn, in: Fremden-Zeitung, 12. Februar 1898, 1.

⁵⁷³ Vaterland, 25. Juni 1887, 7.

⁵⁷⁴ Die Neue Freie Presse, 21. September 1887, 4.

erteilt.⁵⁷⁵ Ein Jahr später genehmigte die Gemeinde Villach eine Kostenbeteiligung von 600 Gulden zu den Trassierungskosten von 6.000 Gulden, die zur Hälfte von der beauftragten Bauunternehmung Ritschel & Cie übernommen wurden. Der Rest sollte über ein Agitationskomité aufgebracht werden.⁵⁷⁶ Die Dobratschbahn war als „*unique selling proposition*“ für den Fremdenpflege gedacht, wie es die Fremdenverkehrsstädte Salzburg, Innsbruck und Bozen mit ihren Projekten bereits erreicht hatten. Die Dobratschbahn war nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für die Güterverkehr, zumindest bis in die Obere Fellach, zur Bedienung des alten Manufaktur- und Kleinindustriecusters im Westen Villachs, gedacht.

Zwischen dem 31. August und 2. September 1898 fand die behördliche Begehung der projektierten Kleinbahn, mit 1 m Spur, vom Südbahnhof über die Bahnhofstraße, Reichsstraßenbrücke über die Drau, Hauptplatz, Schulhausgasse, Postgasse, bis zum Hans-Gasser-Platz und über die Italienerstraße in der Abzweigung in die Pestalozzistrasse zum Staatsbahnhof und von dort über Mittewald nach Heiligengeist, elektrisch oder mit Dampfbetrieb incl. einer Zahnradbahn mit Lokomotivenbetrieb mit gleicher Spurweite von Heiligengeist auf den Dobratsch, dem Kärntner Rigi, statt.⁵⁷⁷

Einwände kamen von Vertretern der Ortschaft Ober-Vellach, Unter-Vellach,⁵⁷⁸ Goritschach, Pogöriach und St. Georgen gegen das Projekt, weil es „nicht in den wirtschaftlichen Verhältnissen der Bevölkerung begründet wäre und wir dadurch nur in der Ausübung der Weide behindert werden würden“.⁵⁷⁹ Die Stadt Villach wies darauf hin, dass die Dobratsch-Bahn im Interesse des ganzen Landes stünde, denn durch die Bahn würde es zu einem Aufschwung des Tourismus kommen, die neue Einnahmequellen bedeuten. „Die Commission konstatierte, daß die Herstellung einer Kleinbahn von Villach über Mittewald und Heiligengeist auf den Dobratsch nicht nur im lebhaften Interesse der durchzogenen Gegend, sondern des ganzen Landes Kärnten gelegen ist, indem eine solche Bahnverbindung geeignet wäre, den kärntnerischen Touristenverkehr durch Heranziehung des internationalen Reisepublikums auf wirksamste zu beleben“.⁵⁸⁰ Die Kosten dieser Ein-Meter-Spur Bahn beliefen sich im Voranschlag auf 1,940.300 Gulden, samt Fahrpark, jene der Villacher

⁵⁷⁵ Klagenfurter Zeitung, 13. Oktober 1896, 4.

⁵⁷⁶ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889-1913, 24f.

⁵⁷⁷ Dobratschbahn, Protokoll Z. 24407 ex 1898, 2. September 1898 in Villach. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁵⁷⁸ Schreibweise laut Originalabschrift, sonst Fellach.

⁵⁷⁹ Dobratschbahn, Protokoll Z. 24407 ex 1898, 2. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁵⁸⁰ Dobratschbahn, Protokoll Z. 24407 ex 1898, 2. 9.

Strassenbahn auf 132.500 Gulden. Die Antriebsart bis Heiligengeist sollte elektrische Energie sein, von dort an war der Betrieb mittels Dampf geplant.⁵⁸¹ Zur wirtschaftlichen Bedeutung der Bahn bemerkte der Vertreter des k.k. Revierbergamtes Klagenfurt, Hugo Rottleuthner, dass eine Befrachtung durch die Bleibergaktivitäten auszuschließen sei, da die gesamte Logistik auf die „Achse“, also auf den Lastkraftwagen, zu günstigen Frachtsätzen ausgerichtet sei. Eine Umstellung auf eine Bahnbefrachtung könnte nur durch eine, sehr schwierige Bahnanbindung der Gemeinde Bleiberg erreicht werden, was auch der dortige Bürgermeister urgierete. In Villach wurde vom Straßenärar der „bottleneck“ beim sogenannten „Rauterhaus“ am südlichen Ausgang des Hauptplatzes problematisiert. Das EM stellte fest, dass die Adhäsionsstrecke von Villach nach Heiligengeist im Hinblick auf die Maximalneigungen von 112,7 Promille nur ein Betrieb mit elektrischer Kraft in Frage käme. Weiters dürfe bei der Zahnstangenstrecke von Heiligengeist auf den Dobratsch nur ein Radius von 100 m als Minimalbogenhalbmesser angewendet werden.⁵⁸² Das Eisenbahnministerium⁵⁸³ gab ebenfalls „Grünes Licht“ für das Projekt und stellte es den Commssionswerbern anheim, die nötigen finanziellen, technischen und verwaltungsorganisatorischen Aufgaben zu lösen. Danach wurde es ein gutes Jahrzehnt still um diese Bahn. Erst mit der Eröffnung der Tauernbahn kam es - international verspätet - zu Hotelgründungen in der Draustadt, um den Fremdenverkehr anzukurbeln. So entstand 1909, veranlasst durch die Herren Carl Hyrenbach, Bankier, Dr. Christian Kreiner, prakt. Arzt und Alois Poltnigg⁵⁸⁴, Stadtbaumeister, die „Oberkärntner Hotelbau-Genossenschaft mbH“, die in „Villach, als von der Natur und der Bahnen Gnaden bevorzugtes Verkehrszentrum“,⁵⁸⁵ einen monumentalen, fünfgeschossigen Hotelkomplex, von historisierender und sezessionistischer Form schuf. Die Hotelanlage ähnelte jenen, die man in der Schweiz oder der Riviera antraf. Im Bauausschuss der Gesellschaft saßen weiters der Villacher Bürgermeister Aßmann und Vizebürgermeister H. Koutnik. Die Teilnahme der Politik zeigt das Engagement der Villacher politischen Vertretung auch in Fragen der Touristik. Das k. k. Arbeitsministerium förderte das Projekt mit viermal 66.000 Kronen, um andere Unternehmer anzustacheln. Das Gesamtprojekt mit 200 Gäste-Zimmer wurde mit 2,2 Mio Kronen veranschlagt und letztlich

⁵⁸¹ J. F. Prettenhofer, Die Dobratsch-Bahn, In: Fremden-Zeitung, 12. Februar 1898.

⁵⁸² Dobratschbahn, Protokoll Z. 24407 ex 1898, 3f.

⁵⁸³ Dobratschbahn, k.k. Eisenbahnministerium, Z. 49751/3 a 1898, vom 26. Jänner 1899. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁵⁸⁴ Cornelia Anthofer/Barbara Lexe, Parkhotel Villach, 1911-1999. Wien 1999, 27.

⁵⁸⁵ Villacher Zeitung, 21. November 1909, 1.

mit 3 Mio Kronen abgerechnet. Von April 1910 bis 1911 wurde ein erstklassiges Hotel (**Abbildung 35**)⁵⁸⁶ vom Wiener Hotelbau- Architekten Fiedler geplant und von der Firma des Stadtbaumeisters Alois Poltnigg errichtet. Der Tourismus war mittlerweile auf einer solchen Stufe in Kärnten angekommen, dass man diese Branche als neue Einnahmequelle segensreicher erkannte, als eine Fabriksgründung. „Es wird eine, wenn auch passagere und wechselnde Bevölkerung ins Land gezogen, die nur Geld hereinbringt, ohne irgend welche Aufwendungen für Schulen, Kasernen und dergl. von Gemeinden und Land zu fordern“.⁵⁸⁷ Villachs Bettenangebot vervielfachte sich von 344 auf über 700 Gästezimmer mit dem



Abbildung 35: Parkhotel Villach

Ausbau der Dependance des seit 1801 in Villach geführten Einkehrghasthof “Zum Goldenen Adler” und zum Hotel mit nunmehr 250 Betten ausgebauten Hotel Mosser in der Bahnhofstrasse, wo sich ebenso das Bahnhofhotel, ehemals Hotel “Elefant” befand. Übernachtungsmöglichkeiten gab es ferner im Hotel Central - Pilsnerhof (Buckan) am Hans-

⁵⁸⁶ Anthofer/Lexe, Parkhotel Villach, 1911-1999, Frontispiz.

⁵⁸⁷ Ebd.

Gasser-Platz, im “Goldenen Löwen”, im “Goldenen Tiger”, im “Goldenen Lamm” und im Hotel Post am Hauptplatz.

c. Dobratsch-Drahtseilschwebbahn via Gailtalbahn

Abbildung 36⁵⁸⁸ Zu dem Stadtbahn- und Dobratschbahnprojekt des Jahres 1898 gesellten sich in der Folgezeit die Bauvorhaben auf die Kanzel am Ossiachersee, das Seilbahnprojekt



Abbildung 36: Projekt Drahtschwebbahn Dobratsch

auf den Dobratsch und eine geplante Straßenverbindung auf die Villacher Alpe/Dobratsch. Vier Konzepte, die vor allem in den Jahren 1911/12 intensiv politisch und medial diskutiert wurden. Jeweilige Detailplanungen wurden erarbeitet, doch es fehlte das Geld, weil sich die Region nicht auf EINE Bahn fokussieren konnte. So wurde keines dieser Projekte in der Monarchiezeit umgesetzt. Die

Kanzelbahn ging erst 1926 in Betrieb, die Dobratschstrasse wurde in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts gebaut⁵⁸⁹ und die Stadtbahn bzw. die Dobratschbahn fielen gänzlich durch. Die Drahtseilschwebbahn auf den Dobratsch sollte vom Kilometer 3,6 der Gailtalbahn abzweigen und in 15 Minuten über zwei Sektionen eine Höhe von 1.478 m und 2.130 m erreichen. Die Transportkabinen sollten 15 Personen fassen, wobei der Bezug der elektrischen Kraft vom städtischen Elektrizitätswerk in der Schütt vorgesehen war. Die Baukosten wurden von der befassten Weltfirma, Adolf Bleichert & Co aus Dresden, auf 1,2 Mio Kronen geschätzt bei Jahresausgaben von 56.700 Kronen und einer Annahme von 17.500 Jahrespassagieren und Gesamteinnahmen von 105.000 Kronen. Diese Annahmen

⁵⁸⁸ Österreichische Illustrierte Zeitung, 2. Juni 1912, 896.

⁵⁸⁹ Nachdem ein Bau in der Zwischenkriegszeit (1923) wegen eines Einspruches Italiens verhindert wurde. Vom strategisch herausragenden Dobratsch könnte die österreichische Artillerie den 70 km entfernten Bahnhof von Udine. beschießen.

ergaben eine Kapitalverzinsung von 4% vom Anlagekapital.⁵⁹⁰ Proponenten waren dabei die schon beim Parkhotel engagierten Herren Carl Hyrenbach und der Villacher Stadtbaumeister Poltnigg. Diese Proponenten stützen ihre Passagierschätzungen auf die damaligen interessanten Besucherzahlen der Kärntner Seen: Wörthersee – 13.000, Ossiachersee – 3.000, Millstättersee – 6.000, Veldesensee – 3.000 Fremdenbesuche. Ein weiterer Hoffungsmarkt wurde von Bad Badgastein erwartet und die Ideengeber spekulierten schon mit dem Wintersport.

d. Bahnprojekt Tarvis- Raiblersee

Am 7. November 1890 erteilte das HM dem Privaten Leopold Schnablegger die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Tarvis und der Haltestelle Ober Tarvis der StB bis nach Raibl.⁵⁹¹ Im Zuge der Diskussion über ein Landes Lokalbahngesetz kam diese Bahn auch im Landtag ins Gespräch, wobei der Abgeordnete Dr. Prettnner wirtschaftliche Bedenken anführte, wäre doch nur etwa ein Güterverkehr im Ausmaß von 1.800 Waggons zu erwarten. „Die Frachteinnahmen wäre daher eine solche, daß mit Rücksicht auf die Kosten des Betriebes für die Verzinsung nur ein sehr geringfügiger Betrag übrig bliebe“. ⁵⁹² Trotzdem kam es 1899 und 1901 zu Trassenrevisionen. Gemäß des Protokolls der k. k. Landesregierung für Kärnten⁵⁹³ über diese Trassenrevision der geplanten, elektrisch betriebenen Kleinbahn von Alt- Tarvis (Grünwald) - Raibl - Raiblersee wurden die Betroffenen gehört. Das von den Grafen Hugo, Lazy und Arthur Henckel von Donnersmarck an das k. k. Eisenbahnministerium vorgelegte Projekt einer Bahn mit einer Spurweite von einem Meter wurde im Commissions-Gutachten am 21. September 1901 zusammengefasst: Es sei im lebhaften Interesse der betroffenen Gegend. „Eine solche Bahn würde jedenfalls eine wesentliche Verbesserung der Communicationsverhältnisse für die in die Bahn einbezogenen Gemeinden und Bergerbaue im Gefolge haben, was namentlich für die Letzteren von Bedeutung ist, da dieselben erheblich erweitert werden sollen, ein Umstand, der an und für sich erfordert, die theuere

⁵⁹⁰ Infoblatt in der Villacher Zeitung, 31. Dezember 1911, 3f., 8. Februar 1912, 8.

⁵⁹¹ Verordnungs-Blatt des k.k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt, 25. November 1890, 2043.

⁵⁹² Protokoll des Kärntnerischer Landtag, 12. Sitzung der IV Session, 26. Jänner 1894, 312.

⁵⁹³ Raiblbahn, La Z. 16297 vom 20. September 1901, StB Z. 30093/1901. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

Achsverfrachtung durch ein modernes und billiges Verkehrsmittel⁵⁹⁴ zu ersetzen“.⁵⁹⁵ Ganz zu schweigen von den touristischen Möglichkeiten. Grundsätzliche Einwendungen kamen von keiner Seite, im Gegenteil wurde das Projekt von der k. k. Berghauptmannschaft Klagenfurt, der Marktgemeinde Tarvis, der HKK Klagenfurt, der k. k. Bezirkshauptmannschaft Villach, der Section Villach des Deutschen und Österreichischen Alpenvereines und auch von der Commission diese Bahn auf das Wärmste begrüßt. Schon am 11. Juli 1899 kam es zu einer ersten Trassenrevision, die zu einem ähnlichen Ergebnis führte.⁵⁹⁶ Zumal die Stadtgemeinde Villach das „Schlitzaprojekt“, den Plan der Errichtung eines Elektrizitätswerkes, im ausgehenden Jahr 1908 aufgab, war auch das Aus der geplanten elektrische Kleinbahn von Tarvis zum Raiblersee gegeben, da vom Wasser des Flusses Slizza die elektrische Energie hätte bezogen werden sollen.⁵⁹⁷

e. Drahtseilbahn von Annenheim auf die Kanzel

*„...weil sie die Verbindung mit einem ebenso für die Ausübung des Wintersports wie auch als Höhenkurort in hervorragendem Maße prädestinierten großen Hochplateau[...] vermittelt“.*⁵⁹⁸

Zwischen den verschiedenen Projekten zur Erschließung der Villacher Berge kam es zu einem veritablen Wettbewerb, zumal wegen der Finanzierbarkeit die Umsetzung nur eines der Projekte erwogen wurde.⁵⁹⁹ Nach einem Landtagsbeschluss sollte der Landes-Ausschuss die Gemeindevorstellungen befragen und dem aussichtsreichsten Projekt eine Unterstützung von 100.000 Kronen, zahlbar in fünf Jahresraten, durch Erwerb von Stammaktien, gewähren. In Villach empfahl das von einem Gutachten begleitete Bergbahncomité dem GR Folgendes: Zumal die Stadtgemeinde wegen der angespannten Finanzlage die Projekte, welche allesamt wichtig sind, nicht mit Geldbeträgen unterstützen kann, wird eine Beitragsleistung im Bereich der elektrischen Versorgung in Aussicht gestellt. Diese Festlegung wurde dem Landesauschuss, mit Mehrheit genehmigt und

⁵⁹⁴ Das Bergwerk Raibl sprach von 2.200 zu verfrachtenden Wagen, wenn daraus geringere Betriebskosten resultierten.

⁵⁹⁵ Commissions-Gutachten zu Z. 16297, 8. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁵⁹⁶ Raiblbahn, La Z. 12249. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁵⁹⁷ Arbeiterwille, 29. November 1908, 14.

⁵⁹⁸ Kanzelbahn, Protokoll, Z. 14.812 vom 1. Juli 1913, gem. Erlass des k.k. Eisenbahnministeriums Z. 57.228/3 1911. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁵⁹⁹ GR-Protokoll, 1. März 1912.

weitergeleitet.⁶⁰⁰ Am 30. Juni und 1. Juli 1913 kam es in Annenheim zur Trassenrevision, Stationskommission und zu einer politischen Begehung bezüglich des Projektes des Aktionskomitees (RA Ludwig Aichelberg) für die Herstellung einer schmalspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Drahtseilbahn von Annenheim auf die Kanzel. Es wurden keine Einwendungen gegen die Trasse vorgebracht. Der Konzessionswerber bemerkte, dass er trachten wird, die Talstation in einer „bequemen Verbindung mit der Haltestelle Annenheim der k. k. Staatsbahn“⁶⁰¹ zu situieren. Die Stromversorgung werde über das Elektrizitätswerk Villach durchgeführt, und zwar durch die „Verlegung eines Hochspannungskabels vom Rangierbahnhof Villach bis zur Kanzel“.⁶⁰² Die Gemeinde Treffen betonte, dass „eine bessere Erschließung und Werterhöhung des Bodens am Gebirgsstocke und ebenso eine günstigere Verwertung der landwirtschaftlichen Produkte [wäre] durch die Verwirklichung des Projektes sicher wäre.“⁶⁰³ Und auch die, die am meisten steuerzahlende Landgemeinde Kärntens, Landskron, befürwortete die Kanzelbahn und sprach sogar von einer absoluten Umsetzungsnotwendigkeit. Die Vertreter der StBD hatten nur einige technische-administrative Hinweise. Das Aktionskomitee bat – erfolglos - die StB-Haltestelle Annenheim auf die nördliche Bahnseite, mit einem Ladegleis, auf Kosten des Staatsbahnärars umzusiedeln, um eine optimale Verbindung zur Kanzelbahn zu haben. Durch diese Bahn sollte auch die Frequenz der KRB/StB steigen. Leider kam es bei dieser Begehung zu einem bedauerlichen Zwischenfall, da der Vertreter der HKK, Kammerrat Wilhelm v. Dietrich, einem Schlaganfall erlag. Jedenfalls stellte die Kommission den Schlussantrag, um Ausstellung des bedingten Baukonsens durch das EM, was mit Schreiben vom 17. April 1914 durch das EM⁶⁰⁴ geschah, vorbehaltlich der Konzessionserteilung. Durch die Kriegswirren verschob sich die tatsächliche Umsetzung der Kanzelbahn in das Jahr 1928.⁶⁰⁵

⁶⁰⁰ GR-Protokoll, 29. Oktober 1912, X.

⁶⁰¹ Kanzelbahn Protokoll, Z. 14.812, 3. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach.

⁶⁰² Ebd., 5.

⁶⁰³ Kanzelbahn Protokoll, Z. 14.812, 6.

⁶⁰⁴ Kanzelbahn, k.k. Eisenbahnministerium Z. 29681/3 ex 1913 vom 17. April 1914, Stb. Dion Zl. 321/III 14.

⁶⁰⁵ Vgl. Villacher Zeitung, 4. Jänner 1928, 1

VI. Die Acht-Bahnen-Stadt: Nagelmackers' Atem

„An eines aber, das kann man zuversichtlich annehmen, werden die wenigsten gedacht haben: an die Tausende und Abertausende von Menschen, welche im Schweiße ihres Angesichtes, allen Fährlichkeiten preisgeben, Felsen gesprengt, Steinblöcke gewälzt, Abgründe überbrückt und so recht eigentlich jene Verkehrsstraße geschaffen“.⁶⁰⁶

Abbildung 37: Lage der Tauern-, Karawanken- und Wocheinerbahn⁶⁰⁷

Nach der Eröffnung der Tauernbahn 1909 wurde der Bahnknoten Villach zur Acht-Bahnen-Stadt.⁶⁰⁸ Bevor es so weit war,

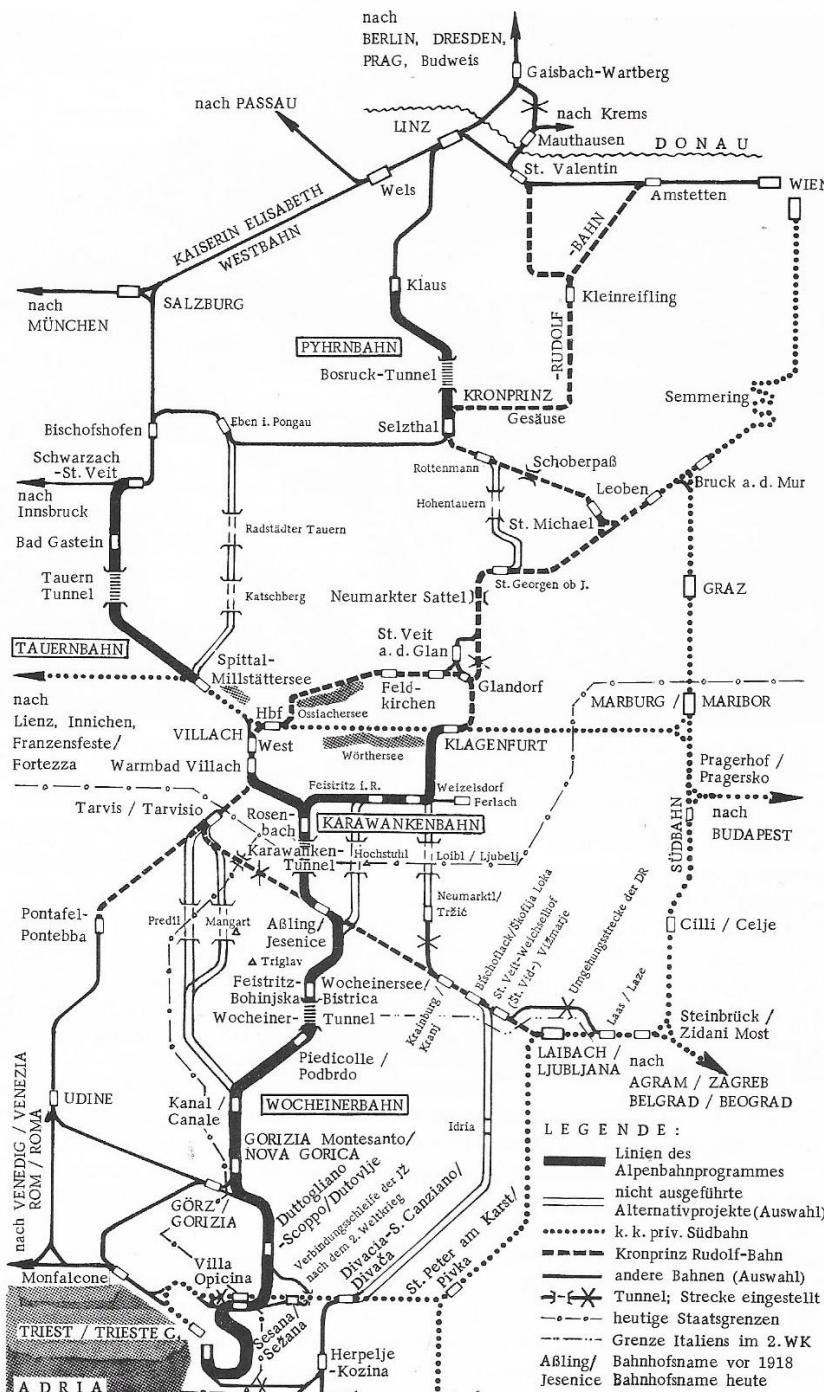


Abbildung 37: Tauern-, Karawanken-, Wocheinerbahn

⁶⁰⁶ Ferdinand von Saar, Die Steinklopfer, Ferdinand von Saar: Die Steinklopfer (projekt-gutenberg.org) (abgerufen am 21.11.2023).

⁶⁰⁷ Alfred Luft, Die Karawankenbahn. Wien 1977, 6.

⁶⁰⁸ Staatsbahnlinie von Wien, Bruck a. d. Mur, St. Michael, Villach, Südbahnlinie von Graz, Marburg, Klagenfurt, Villach, Staatsbahnlinie von Laibach, Aßling, Tarvis, Villach, Staatsbahnlinie von Venedig, Pontafel, Tarvis, Villach, Staatsbahnlinie von Hermagor, Arnoldstein, Villach, Südbahnlinie von Innsbruck, Franzensfeste, Spittal d. d. Drau, Villach, Tauernbahn von Salzburg, Gastein, Spittal a. d. Drau, Villach,

dass die Bauten der Tauern-, Karawanken- und Wocheinerbahn aufgrund des Gesetzes betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905⁶⁰⁹ fertiggestellt wurden, gab es einen „Dreißigjährigen Krieg“ um die Trassenfindung, sowohl betreffend die Gestaltung der Nordtrassen als auch der Trassen südlich der Karawanken.

So rasch die erste Triestverbindung von Wien über die Steiermark und Laibach 1857 durchgehend in der zweiten Privatbahnphase in Betrieb genommen werden konnte⁶¹⁰, trotz der intensiven Diskussionen um die Errichtung der Semmeringbahn, war, nach dem Übergang der Gesamtlinie in das Eigentum und Betrieb der Österreichischen Südbahn 1858, staatspolitisch klar, dass es eine zweite Verbindung zum habsburgischen Seeemporium, zum „Tor zur Welt“ geben musste, um das nunmehr vorhandene Südbahn-Monopol, auch aus militärstrategischer Sicht, zu brechen. Ein weiteres Argument für eine zweite Triestverbindung stellte die Tatsache dar, dass die westlichen Länder des Reiches die Adria nur über Umwege erreichen konnten. So „brach aber schon 1870 „dreißigjähriger Krieg“ aus, in dem das Parlament, Fachleute und die um diese oder jene Linienführung kämpfenden Kronländer und Gemeinden mit Eingaben, Anträgen, Gutachten, Petitionen⁶¹¹, Broschüren und Zeitungsartikeln miteinander stritten“. ⁶¹² Im Kern ging es um die Linienführung südlich

Karawankenbahn/Wocheinerbahn von Triest, Görz, Aßling, Rosenbach, Villach; s.a. RGBI. Nr. 129/24.7.1905 (weitere Kredite zu BGBl. Nr. 63/6.6.1901).

⁶⁰⁹ RGBI. Nr. 63/6.6.1901 (betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905).

⁶¹⁰ Im Verhältnis zu Preußen war der Kaiserstaat jedoch zeitlich im Verzug, denn Berlin erhielt seinen Eisenbahnanschluss mit Stettin und der Ostsee bereits 1843, Hamburg und die Nordsee wurden 1846 eisenbahntechnisch erschlossen und das weit östlich liegende Danzig 1852.

⁶¹¹ Gemeindevertretung der Stadt Villach, An das Hohe Abgeordnetenhaus: „Dasselbe wolle die hohe Regierung auffordern, die Ausführung des Tauernbahnprojektes zu beschleunigen und ehestmöglichst eine entsprechende Gesetzesvorlage im hohen Reichsrathe zur verfassungsmäßigen Behandlung einzubringen!“, 8. November 1890. Archiv des Museums der Stadt Villach.

⁶¹² Armand von Schweiger-Lerchenfeld, Die Überschienung der Alpen: Semmeringbahn, Brennerbahn, Pustertalbahn, östliche Alpenbahnen, Schwarzwaldbahn, Mont-Cenis Bahn, St.-Gotthard-Bahn, Arlbergbahn/A. v. Schweiger-Lerchenfeld (erw. Faks. D. Ausg. von 1884), hg. u. erg. v. Erhard Born. Moers 1983/84, 125f.

der Alpen nach Triest,⁶¹³ um das Tauziehen zwischen der Predil und der Laak-Loibllinie (Abbildung 38).⁶¹⁴

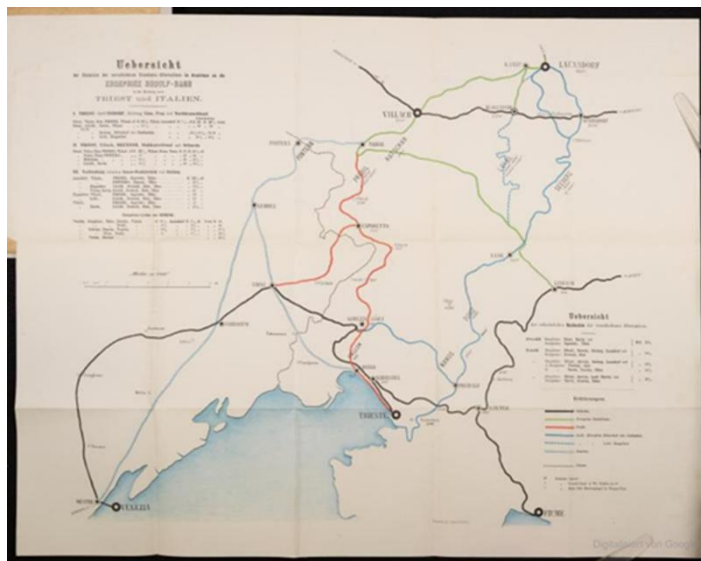


Abbildung 38: Predil- vs Laaker-Linie

Zwischenzeitig fanden sich skurrile Varianten, beispielsweise einer Seebergvariante mit einem Flügel von Brückl – Kühnsdorf – Miklauzhof – Ferlach – Fürnitz, in Diskussion.⁶¹⁵ Ziel der Regierung und des RR war es, für diese divergierenden Interessen einen gemeinsamen Nenner zu finden. In Kärnten gab es ein Spannungsfeld zwischen Villach und Klagenfurt (HKK und Kärntnern Landesausschuss)⁶¹⁶ und der damalige Verkehrsexperte Büchelen

konstatierte, dass sich die Agitation für die Loibllinie „aus einer gewissen Eifersucht Klagenfurts gegen Villach, dem es die Vortheile eines Eisenbahnkontenpunktes und den Sitz einer k.k. Betriebsdirection missgönnt“,⁶¹⁷ ergibt. Nach langwierigen politischen Hürden, mit dem Gesetz über die grossen Alpenbahnen 1901 gelang es, den gordischen Eisenbahnkonten zu durchschlagen. Diese Hürden begannen schon im Zeitraum zwischen 1869 und 1875 als die jeweiligen Regierungen viermal Gesetzesentwürfe betreffend eine Fortsetzung der KRB über Tarvis und dem Predil nach Triest einbrachten, aber an den politischen Verhältnissen im Reichsrat scheiterten. Die fortschreitenden nationalen Kämpfe, vielfach als Phase der „Obstruktion“ bezeichnet, retardierten im RR diese Eisenbahnfrage weiter, wobei auf der Verwaltungsebene intensiv an den verschiedenen Varianten weitergearbeitet wurde. Auf der Tauernseite fokussierte die Lösung letztlich auf die Gasteinvariante und für den Süden konnte am 22. Februar 1900 der EM Ritter v. Wittek dem

⁶¹³ Vgl. Ezio Godoli, Die Umwandlung Triests vom „Handelsplatz“ in „Transithafen“ rückt das „Eisenbahnproblem“ im gesamten Kaiserreich erneut in den Vordergrund, in: Guido Botteri (Hg), Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Trieste 1989, 62 – 65.

⁶¹⁴ Vgl. Otto Steinwender, Die Triester Eisenbahnfrage. Wien 1893.

⁶¹⁵ Klagenfurter Zeitung, 7. Februar 1884, 4.

⁶¹⁶ Vgl. Villacher Zeitung, 12. Juli 1890, 1.

⁶¹⁷ Carl Büchelen, Die Tauern-Predil-Bahn und Ihre Zerrbilder im Spiegel der Verstaatlichung der Südbahn betrachtet. Wien 1890, 33.

RR den „Bärengraben-Kompromiss“,⁶¹⁸ mit die Flügelbahn nach Villach, präsentieren (Abbildung 39).⁶¹⁹

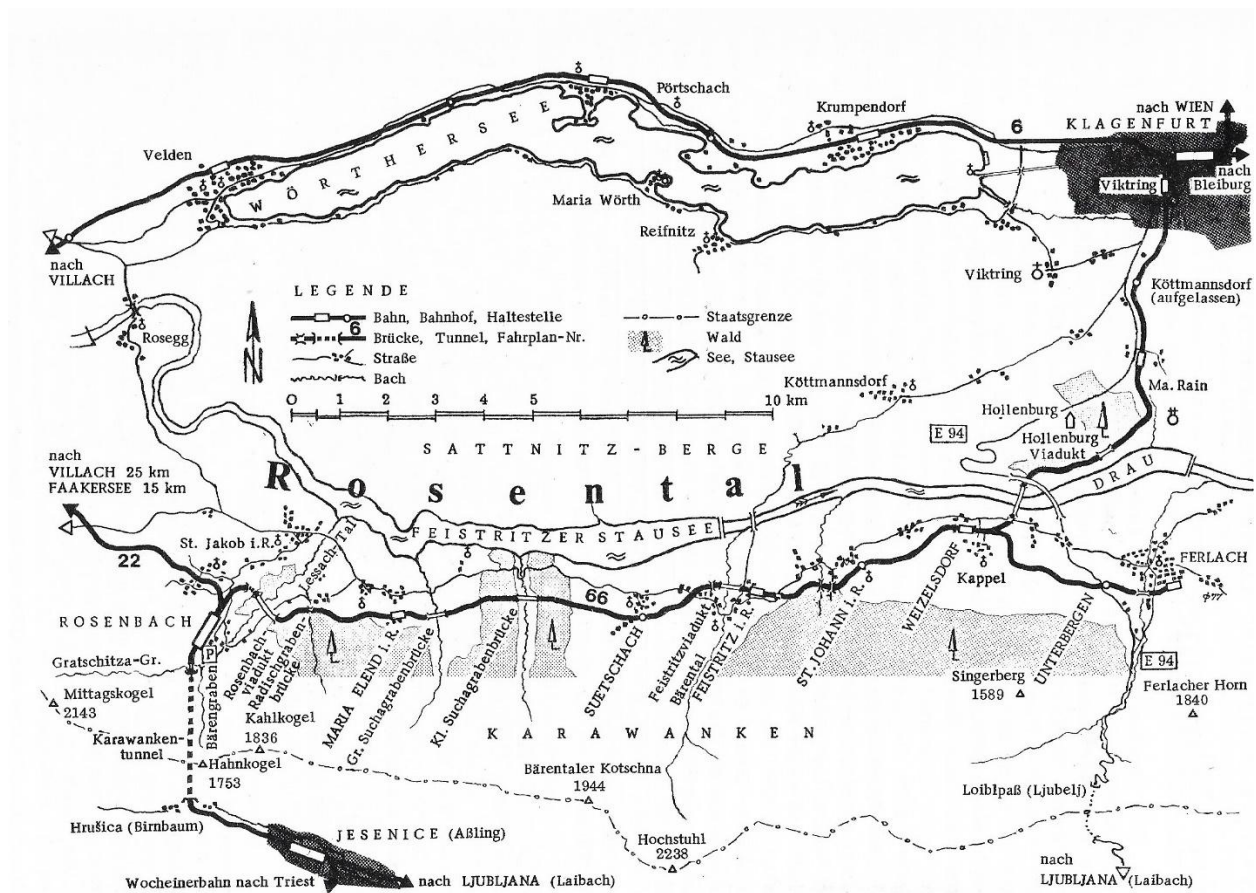


Abbildung 39: Karawankenbahn

Kurioserweise scheitere zunächst dieser mit viel Beifall eingebrachte neuerliche Versuch, der erst in einem neu gewählten RR angenommen und am 6. Juni 1901 das kaiserlichen Permit erhielt. Mit den neuen Alpenbahnen wurde für Kärnten ein drei Knotenpunktkonzept verfolgt. Villach bündelte alle westlichen und über die Tauernbahn führende Verkehre, auch aus den westlichen Teilen Böhmens und Sachsens. Glandorf war für den mittleren und östlichen Bereich Böhmens und Norddeutschlands verantwortlich und Klagenfurt für die über Glandorf einwirkenden Verkehre und die Hauptlinie der SB. Somit kam es zu Wegverkürzungen zwischen Triest und Glandorf um 95 km, zwischen Salzburg und Villach um 142 km und

⁶¹⁸ Strach, Geschichte der Eisenbahnen, Bd. 05, 52.

⁶¹⁹ Luft, Die Karawankenbahn, 7.

zwischen Wien und Triest um 34 km. Ferner gelang mit der Karawankenbahn die Mediation zwischen Klagenfurt und Villach.

Gleich nach dem Beschluss der neuen Alpenbahnen im RR begannen die Arbeiten im Rosental. Ein Hauptwerk stellte dabei die technisch komplizierte Überwindung der Hollenburger Lehne dar. Mit zwei Flügeln verband man das östliche Klagenfurt Becken mit dem Villacher Bereich. Die Anbindung an die Wocheinerbahn stellt der 7.976 m lange Karawankentunnel dar, das zentralste und schwierigste Bauwerk angesichts der geologischen Bedingungen der gesamten neuen Alpenbahnen, (neben dem Tauerntunnel); zwischen Rosenbach/Pod Rožico und Aßling/Jesenice wurde er zweigleisig ausgeführt. In Summe verunfallten 44 Menschen beim Bau des Karawankentunnels tödlich. War der Tauerndurchstich durch robustes Gestein gekennzeichnet, so machte das lockere Gestein ab der Tunnelhälfte des Karawankentunnels und den damit einhergehenden Wassereinbrüchen den Technikern und den bis zu 4.000 männlichen und weiblichen Arbeitern zu schaffen. Entlang der Karawanken- und Wocheinerbahn mussten 47 Tunnel und 729 Brückenbauwerke errichtet werden, was zu einem beispiellosen Treiben entlang der Linie führte, und zu Ausflugszielen der heimischen Bevölkerung wurden.⁶²⁰ Das k.k. Gewerbeinspektorat⁶²¹ bemängelte die Quartiere der Arbeiter, die schnell aus dem Boden gestampft, äußerst unzulängliche sanitäre Zustände boten. 1905 kam es sogar zum Ausbruch einer Typhusepidemie. Die kleinen Ortschaften des Rosentales überschwemmte eine Lawine von Arbeiterbataillonen, die von der einheimischen Bevölkerung einerseits als riesige Belastung durch Verrohung und Sittenverfall gesehen wurden, andererseits als Ressource für Privatspekulation via Vermietungen, Lebensmittelversorgung und Tauschgeschäften.⁶²² In der Familienchronik des Nudelfabrikanten Gregori heißt es: „Das Riesenvorhaben der Bahnbauten mit hunderten von italienischen Arbeitern lief auf Hochtouren und man kam mit den Spaghetti-Lieferungen nicht mehr nach“.⁶²³ Da reifte der Plan, in Finkenstein zu fabrizieren. 1909 war es dann jedenfalls so weit. Das bezeugt die erst

⁶²⁰ Luft, Die Karawankenbahn 12.

⁶²¹ Werner Koroschitz, Die Anfänge der „Fremdenpflege“ in Kärnten, in: Werner Koroschitz (Hg.), Zimmer frei. Die Entwicklung der „Fremdenpflege“ in Kärnten. Verein Industriekultur und Alltagsgeschichte. Klagenfurt/Celovec 2018, 7-45, hier: 11f.

⁶²² Werner Koroschitz, Stählerne Rösser, Germanische Reiter, in: Werner Koroschitz/Tamara Pinter, game over, Eine Industriegeschichte. Klagenfurt 2006, 69ff.

⁶²³ Ebd.

Geschäfts-Ankündigung von G. Gregori's Finkensteiner Teigwaren- und Makkaroni-Fabrik vom 9. Februar 1909.⁶²⁴ „Die günstige zentrale Lage an dem grössten alpenländischen Eisenbahnmittelpunkte ermöglichte es mir, der auswärtigen, fremdländischen Konkurrenz durch bessere Qualität und billige Preise bei promptester Bedienung begegnen zu können“.⁶²⁵ Besonders profitierte damals der Kurort Velden vom Bahnbau: „Der Bau der Bahn im Rosenthale und der Karawankentunnelbau führten für Velden auch einen großen Personenverkehr herbei. Die Gastwirte Kointsch und Mößlacher, welche auch Fahrgelegenheiten besaßen, wie die anderen Fuhrwerksbesitzer, brachten damals viel in's Verdienen“⁶²⁶ Villach sah sich jedenfalls zu dieser Zeit als „Mittelpunkt der Welt“, wie die **Abbildung 40** zeigt:⁶²⁷



Abbildung 40: Villach als Mittelpunkt der internationalen Bahnwelt

⁶²⁴ Chronik Gregori; Familienbesitz, Finkenstein.

⁶²⁵ Ebd.

⁶²⁶ Karl Frick/Hans Viertler, Geschichte der Marktgemeinde Velden am Wörther See. Die Gemeinde Velden im Herzogtum Kärnten (1850 – 1918). Velden 2001, 137.

⁶²⁷ Übersichtsplan eines Prospektes von Villach aus 1912, in: Friedrich Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe, 299.

„Große Abenteuer bestehen aus kleinen Einzelheiten“. ⁶²⁸

Die Eisenbahnerschließung öffnete ohne Frage Villach die Tore zur weiten Welt.⁶²⁹ In dieser goldenen Zeit des Eisenbahnreisens entstand und verdichtete sich auch ein Geäder von Luxuszug-Relationen quer durch Europa. Georges Nagelmackers ⁶³⁰ hatte 1876 die Compagnie Internationale des Wagons-Lits/CIWL gegründet, DIE Schlafwagengesellschaft Europas. Eine Meisterleistung, bedenkt man die nationale Ausrichtung der Eisenbahnen und die Verfeindungen unter den politischen Mächten Europas. Zwar berührte kein Orientexpress die Draustadt, aber CIWL-Züge und ein Hauch des Mythos von Luxus wehte auch durch Villach. In Dillinger's Reisezeitung⁶³¹ las man schon 1895 davon, dass es Pläne gäbe, die italienische Mittelmeerbahn mit den Österreichischen Staatsbahnen zu verbinden. Die Rede war vom Luxusblitzzug Wien - Pontebba – Venedig - Mailand – Genua - Nizza, der tatsächlich mit Winterfahrplan (4.November) 1895 in Betrieb ging und ab 24. Dezember 1895, bis Cannes verlängert wurde. Dieser Zug wurde zum berühmtesten Schnellzug auf der KRB, „dem man bald das vielsagende Attribut *Train de Grand-Ducs* verlieh. Eine Anspielung auf den russischen Hochadel, der mit großer Dienerschaft an die Riviera reiste, um dort die Wintermonate zu verbringen. Das Wagenmaterial für diesen Zug, vier oder fünf Wagen, wurde so wie für den Orient Express von der CIWL gestellt - wichtig waren jeweils zwei geräumige Gepäckwagen an den beiden Zugenden, da die russischen „Großfürsten“ - der Legende nach - sogar ihre eigenen Kutschen mit an die Riviere nahmen; ein Speisewagen und ein oder zwei Schlafwagen ergänzten das Zugensemble.⁶³² Der Luxuszug erfuhr im Winterfahrplan 1898/99 eine Nordverlängerung nach Warschau mit Anschluss an einen breitspurigen Luxuszug nach St. Petersburg. 1906 wurde dem Zug zwei Mal pro Woche der von Podwoloczyka nach Wien laufende Schlafwagen dem Luxuszug beigegeben. Der Wien - Nizza - Cannes - Express⁶³³ verkehrte im ersten Jahr einmal pro Woche – ab Winter 1896/97 dreimal und ein Jahr darauf täglich - vom Wiener Westbahnhof über Amstetten und Selzthal - Villach (also über die KRB, „wobei er auch unsere Station berührt und daselbst

⁶²⁸ Jean des Cars, Schlafwagen. Stuttgart 1984, 64.

⁶²⁹ Vgl. Abbildung, 35.

⁶³⁰ Rekel, Orient-Express, 95.

⁶³¹ Dillinger's Reisezeitung, 20. Juni 1895, 8.

⁶³² Johannes Sachslehner, Auf Schienen durch das alte Österreich. Nostalgische Reminiszenzen an die k.k. Eisenbahnwelt, an legendäre Dampfloks und große Linien, mondäne Luxuszüge und goldene Reiseromantik. Wien 2001, 179.

⁶³³ Österreichische Touristen-Zeitung 1895, 238.

einige Minuten hält“⁶³⁴) nach Pontafel und weiter mit der Rete Adriatica und der Rete Mediterranea und der französischen PLM (Comagnie des chemins de fer de Paris á Lyon et á la Méditerranée). Nachdem die CIWL zunächst tunlichst die SB vermied, stellte man in der Wintersaison 1898/99 auf die Semmeringstrecke und KRB um. Für die 1.380 km lange Strecke war man 1910 etwa 28 Stunden unterwegs, mit einer Grundgeschwindigkeit von 80 km/h.⁶³⁵ Ein besonderes Erlebnis ereignete sich in der Villacher-Region als der Luxuszug im Winter 1909, zwischen dem 1. und 6. März, bei Pontafel eingeschneit, feststeckte. Die Reisenden wurden in Pontafel bestens versorgt, dennoch regte sich Kritik der Passagiere. Die Welt konnte von diesem Unglück keine Notiz nehmen, da sich kein Journalist blicken ließ. Weiters wurde von den Luxusreisenden den StB der süffisante Vorwurf gemacht, dass „sie sich unbegreiflicherweise vorerst um die Rettung von zehn durch eine Lawine verschütteten Arbeitern kümmerten, ehe die Passagiere des Express dem sonnigen Süden zugeführt werden konnten“?⁶³⁶ Im Regelverkehr ging es den Luxus-Passagieren jedoch bestens. Zwischen St. Michael und Pontafel bzw Pontafel und Glandorf wurde ein Diner á 3,60 Kronen (ohne Wein), bestehend aus Suppe, Vorspeise, Fleischspeise mit Gemüse, Braten mit Salat und Mehlspeise serviert. Reisende der III. Classe war der Aufenthalt in den Speisewagen ohne Aufzahlung behufs Einnahme von Speisen und Getränken nur zu bestimmten Stunden gestattet.⁶³⁷ Als 1912 Gerüchte auftauchten, den Zug über Marburg – Cormons zu legen, legte die HKK und der Landesverband für Fremdenverkehr geharnischten, erfolgreichen Protest ein. Man wollte wenigstens den Hauch der großen weiten Welt in Kärnten wehen wissen.⁶³⁸

Im Winterfahrplan 1896 schien im Kursbuch ein „Wien-Meran-Express“ auf, der von Wien über die Südbahn, Villach, Innichen, Franzensfeste und Bozen fuhr. Der Zug bestand nur aus Salonwagen der CIWL und einem Speisewagen und hatte eine Fahrzeit von 15 Stunden. Diese Zugskomposition verkehrte allerdings nur bis zum Frühjahr 1898.⁶³⁹

Vom 1. Mai 1909 wurde der Luxuszug von Berlin über Klagenfurt nach Triest, mit einer Fahrzeit von 24 Stunden, mit einem Anschluss an den Dampfer nach Alexandrien,⁶⁴⁰ in

⁶³⁴ Kärntner Zeitung, 20. November 1896, 4.

⁶³⁵ Rauter/Rainer, Kronprinz Rudolf-Bahn, 56ff.

⁶³⁶ Grazer Tagblatt, 13. März 1909, 22.

⁶³⁷ Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, Fahrplan und Speisewagendienst Infoblatt zwischen St. Michael-Pontafel-Glandorf und umgekehrt.

⁶³⁸ Freie Stimmen, 16. Februar 1912, 3.

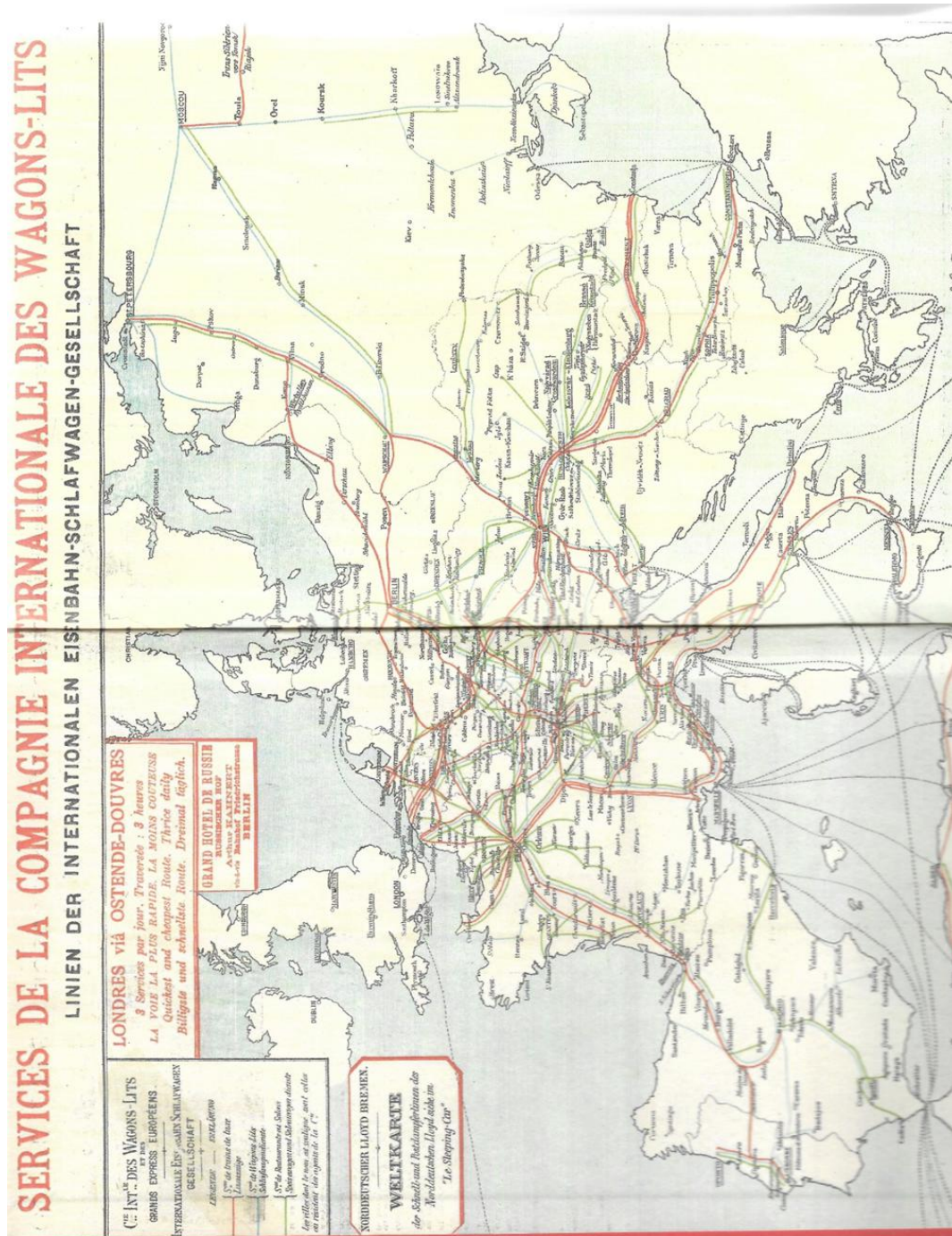
⁶³⁹ Sachslehner, Auf Schienen durch das alten Österreich, Nostalgische Reminiszenzen, 176.

⁶⁴⁰ Freie Stimmen, 17. August 1908, 3.

Betrieb gesetzt.

Knapp vor dem Großen Krieg entstand der „Tyrol-Riviera-Express“, von Wien über Villach, Franzensfeste, Bozen nach Nizza und Cannes, der zur Befriedigung exklusiver Urlaubswünsche diente⁶⁴¹ (**Abbildung 41**: CIWL Verbindungen).

⁶⁴¹ Sachslehner, Auf Schienen durch das alte Österreich, Nostalgische Reminiszenzen, 179.



VII. Sozial-politische Implikationen

*„Bis Anfang der Siebzigerjahre hatte die Stadt eine fast ausnahmslos bodenständige Bevölkerung, die neben dem Gewerbe oder Handel auch Ackerbau und Viehzucht betrieb“.*⁶⁴²

Vor Beginn des Eisenbahnzeitalters war „der Großteil der schaffenden und produzierenden Bevölkerung Villachs [war und ist] mit wenigen Ausnahmen bettelarm“.⁶⁴³ Es war eine typische Stadt, mit Acker-Bürgern, die zur Selbstversorgung einen Bauerngarten oder einen Kleinstall besaßen, und natürlich eine Fuhrwerksstadt. Das ländliche Umfeld war durch die Auswirkungen der Grundentlastung geprägt, die die landwirtschaftlichen Kreditverhältnisse radikal veränderten. Rauschenfels beschreibt das damalige Treiben in der Stadt in eindrucksvoller Weise: „Die Heerstraße belebt durch schwerbeladene Güterwagen, die Stallungen belegt mit Fuhrwerkspferden, in den Gaststuben alle Tische besetzt von Fuhrleuten, die alle Braten aßen und Wein tranken und zum Nachtschisch wohl auch ihren „Schwarzen“ schlürften mit Rum oder etwas dergleichen. Wenige Speditionsbureaux, aber diese wenigen von früh bis abends stark heimgesucht von blaublusigen Frächtern mit ungeheuerlichen rotledernen Brieftaschen voll Frachtbriefen und Banknoten. Im Extrazimmer des Gasthauses der Herr „Verweser“ mit seinen Freunden von der Stadt, häufig schon bei der x-ten Flasche Extrawein, denn er konnte es tun, er konnte ja nie verlieren beim „Verlegen“ der Arbeiter; draußen im Wirtszimmer der Wagner, der Schmied, der Faßbinder, der Seiler, der Rierner, lauter Professionisten, die Geld verdienten und nun nach dem strengen Tagwerke sich den Durst mit billigem wälschen Weine löschen wollten. In den Magazinen der Kaufleute Zucker- und Spinitusfässer zu Hauf, Kaffeeballen und Reissäcke in mächtigen Tristen geschichtet, die Keller mit Fässern gefüllt, welche die edlen Tropfen aus Steiermark, Krain, Küstenland und Friaul bargen, und vor den Haustoren oder im Hofe Gepanne harrend, welche die Geschäftsfreunde aus dem Drau-, Gail-, Möll- und Kanaltale gesandt hatten, um ihren Warenbedarf heim zu holen. An Sonn- und Feiertagen in den Schnittwarenläden großes Gedränge und regste Nachfrage um Perkail, Zitz, Madropolan⁶⁴⁴ und bunt bedruckte Tücheln“.⁶⁴⁵ Die Schulverhältnisse, die Wasserversorgung, die Kanalisierung, die

⁶⁴² Moro, Villach, 176.

⁶⁴³ Johann Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 9. Oktober 1929, 3.

⁶⁴⁴ Perkail ist ein leichter, in Leinwandbindung gewebter Baumwollstoff; Zitz - ein feiner bunter Kattun, Madropolan – Baumwoll-Leinengewebe.

⁶⁴⁵ Rauschenfels, Villach, 4.

Straßenverhältnisse, die Stadtbeleuchtung lagen im Argen. Mit der Eisenbahnanbindung veränderte sich das materielle und soziale Gesicht der Draustadt; nicht sofort, aber schleichend. Die Pariserwägen, die schweren Frachtwagen verschwanden von den Straßen, die Einkehrhäuser und die Stallungen leerten sich und die früher am Verkehr Beteiligten sahen ihre Verdienstmöglichkeiten schwinden. Das neue Gewerbegesetz gepaart mit dem Bahnbau brachte jedoch neuen Aufschwung. „So kam es, daß die Uebergangsperiode von der älteren zur neuesten Zeit, die so verderbensschwanger gedroht hatte, in Wirklichkeit nur Wenige schädigte, ja Manchen sogar zu statten kam“. ⁶⁴⁶ Nunmehr verdoppelte oder verdreifachte sich in Villach eine ganze Menge, wie Rauschenfels konstatiert: die Manufakturhandlungen, die Handlungsgeschäfte, die Apotheke, die Druckerei usw. ⁶⁴⁷ Die Notwendigkeiten der mit den Bahnbauten durch die SB, der KRB und den StB zwingend in Verbindung stehenden städtebaulichen Entwicklungen induzierten gemeinsam mit der Bevölkerungsentwicklung eine völlige Umgestaltung der Stadt und stießen somit den Gang in die Moderne an. Die Geldgeschäfte betreffend wurde im Gemeinderat (nachdem der GA schon 1857 sein Einverständnis gegeben hatte) der einstimmige Beschluss zur Gründung einer Sparkasse gefasst: „Die Stadtgemeinde verpflichtet sich, die Garantien für die Einlagen in die Villacher Sparkasse und deren statutenmäßige Verzinsung durch Vinkulierung der ihr gehörigen Staatsschuldverschreibungen im Werte von 7.500 Gulden, mit dem Vorbehalt der Devikulierung, wenn der Reservefonds derselben die statutenmäßige Höhe erreicht haben wird, zu übernehmen“. ⁶⁴⁸ Am 26. September 1867 wählte der GR den ersten Sparkassenausschuss, der mit dem „Who is Who“ der Draustadt besetzt wurde. ⁶⁴⁹ Im § 1 der Satzung der Sparkasse lautet die vornehmste Aufgabe: „So wie die Bestimmung der Sparcassen im allgemeinen darin besteht, den minder bemittelten Bevölkerungsklassen die Gelegenheit zur sicheren Aufbewahrung, Verzinsung und allmählichen Vermehrung kleiner

⁶⁴⁶ Rauschenfels, Villach, 7.

⁶⁴⁷ Ebd.

⁶⁴⁸ GR-Sitzung vom 22. Februar 1866.

⁶⁴⁹ Anton L. Moritsch, Fabrikant, Rudolf Canaval, Kaufmann, J. B. Egger, Fabrikant, Alois Feldner, Kaufmann, Carl Ghon, Kaufmann, Anton Jakob Ghon, Kaufmann, Leonhard Hyrenbach, Spediteur, Paul Kandolf, Fleischhauer, Franz Anton Kasmanhuber, Lederermeister, Andreas Kofler, Grundbuchführer, Dr. Josef Luggin, Advokat, Dr. Max von Mathis, Advokat, Georg Nagele, Kaufmann, A. J. Pichler, Kaufmann.

Ersparnisse darzubieten“.⁶⁵⁰ Von 1867 bis 1899 stiegen die Einlagen auf 5 Mio Gulden, danach bis zum Kriegsbeginn auf 19 Mio Kronen.⁶⁵¹ Die Sparkasse wurde damit Geldmittelpunkt für ganz Oberkärnten und insbesondere für die Draustadt. Eine Auflistung der Widmungen des Instituts zwischen 1867 und 1899 ergibt einen beachtlichen Gesamtbetrag von knapp einer halben Mio Gulden für die Kanalisation, Wasserleitungsverbesserung, Drauferschutzbauten, Pensionsfonds für Beamte und Diener u.v.a.m.. Zwischen 1900 und 1924 wurden fast 0,4 Mio Kronen für Strassenerhaltung und -regulierungen, für den Stadtverschönerungsverein, Schulpfennigverein, Militär-Fürsorgezwecke u.v.a.m. gewidmet.⁶⁵²

Es änderte sich zwar der Lokalverkehr durch die Bahnstationen im Umland und nach dem Abzug der Arbeiterkolonnen für den Bahnbau, des Verlustes der Lombardei, Venedigs und der Börsenkrise von 1873 fand sich Villach in einer Sinnkrise. Der Wohlstand einzelner Familien ermöglichte eine gediegene und internationale Ausbildung des Nachwuchses, der mit neuen Ideen in die Stadt zurückkehrte. Sukzessive entstanden die Module einer effizienten Städteinfrastruktur, von der Wasserleitung von St. Martin und der Oberen Fellach, über die Stadtverschönerungen, Krankenhaus, Energieversorgung bis zu den Bildungseinrichtungen. Damit einhergehend kam es zu einer „Wende im Leben der Stadt, im Erwerb und in der Schichtung der Bevölkerung und in deren Lebensformen“.⁶⁵³ Die politische Grundierung der Bevölkerung der Stadt Villach verfestigte sich in dieser zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmend in Richtung deutsch-konservativ und liberal-bürgerlich und auch die Beamten der Bahndirektion ordneten sich in diese Kategorie ein. Denn die Anstellungen gingen primär an deutschsprechende Bahnbedienstete, die aus der Steiermark, Wien, Krain, Görz und Böhmen stammten. Villach war neben der Eisenbahnerstadt zur Beamtenstadt geworden. So wurde auch 1884 die „k.k. forsttechnische Abtheilung für Wildbachverbauungen“ eingerichtet, mit einem Ausgangszuständigkeitsbereich für die Kronländer Kärnten, Küstenland, Krain, Steiermark, Salzburg, Ober- und Niederösterreich, Tirol und Vorarlberg, der in der Folge sukzessive verkleinert

⁶⁵⁰ Maximilian Maurer, Die Geschichte der Villacher Sparkasse, in: 100 Jahre Villacher Sparkasse 1867-1967, hg. v. Villacher Sparkasse, Villach 1967, 13-82, hier; 17.

⁶⁵¹ Ebd., Statistiken.

⁶⁵² Ebd., 154f.

⁶⁵³ Moro, Villach, 174.

wurde.⁶⁵⁴

Die Eisenbahn brachte nicht nur Personen und Waren in die Draustadt, sondern auch Ideen, Innovationen, den Anschluss zur Welt, modern ausgedrückt, die sogenannte Konnektivität. Die Villacher Bahnhöfe sahen jedoch nur wenige spektakuläre Besucher oder Durchreisende. Exemplarisch seien die Transite des Kaisers Franz Joseph I. am 23. Februar, 16. März 1896, 1. März 1897, 20. September 1899 genannt.

Villach war zwar in der Reformationszeit die evangelische Hochburg, wie ganz Kärnten, aber die Gegenreformation erledigte ganze Arbeit und holte die Draustadt in die Arme des Vatikans zurück. Im ausgehenden 19. Jahrhundert kam das Evangelische wieder auf.

1. „Martin Luther kehrt zurück“

*„.....damit in Villach, dessen Mauern einst widerhallten von reformatorischer Predigt, aufs neue ein Gotteshaus erstehe, von dessen Kanzel es hinausschallen möge mit der Zuversicht Luthers: Das Reich muss uns doch bleiben“!*⁶⁵⁵

Im Hinblick darauf, dass im 16. Jahrhundert die evangelische Lehre stark verbreitet war und Klagenfurt noch kein diesbezügliches Gotteshaus besaß, war die Villacher Stadtpfarrkirche vom Jahre 1526 bis 1594 die Hauptkirche der Evangelischen in Kärnten. Mit der Gegenreformation zog sich diese Glaubensgemeinschaft in die Täler Kärntens zurück und Villach wurde wieder streng katholisch. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erwachte das Evangelische im Raum Villach wieder (Gleichberechtigung der Konfessionen im Rahmen der Dezemberverfassung 1867) und es gab in der evangelischen Gemeinde Überlegungen, in Villach ein Zentrum zu errichten, zumal die zuständige Kirche in St. Ruprecht doch etwas abseits lag. Um diese Idee umzusetzen, kam es in den 90er Jahren zu Sammlungsaufrufen und Standortdiskussionen für ein Gotteshaus im Bereich der Burg Villach und dem einstigen Minoritenkloster. Diese Überlegungen scheiterten an der Kostenfrage und der Tatsache der eigenen Kapitalknappheit, zumal sich die Gemeinde aus ärmlichen Schichten zusammensetzte.⁶⁵⁶ Mit der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung der Stadt im Zug des Eisenbahnbaues kamen ab den 70er Jahren zunehmend Arbeiter- und Eisenbahnerfamilien

⁶⁵⁴ Eugen Länger, Villach – die Wiege der österreichischen Wildbachverbauung, in: Neues aus Alt-Villach 12 (1975), 95-128, hier: 102.

⁶⁵⁵ Heinzelmann, anlässlich seiner Amtseinführung am 22. März 1903, zit. n. Karl Schwarz, Zur Gründung der Evangelischen Pfarrgemeinde A.B. Villach, in: Neues aus Alt-Villach 40 (2003), 105-136, hier: 116.

⁶⁵⁶ Klagenfurter Zeitung, 13. Mai 1892, 4.

nach Villach, die zu einem Zustrom zur evangelischen Gemeinde beitrugen. Beispielsweise: „1899 sind 49 Personen, darunter zwanzig ledige Männer, die bei der k.k. Staatsbahn arbeiteten, in die Evangelische Kirche eingetreten“.⁶⁵⁷ Am 31. Oktober 1902 wurde die Evangelische Pfarrgemeinde A.B. in Villach gegründet, die sich seit 1897 als Filialgemeinde von St. Ruprecht ausgewiesen hatte. Die Gottesdienste wurden im städtischen Turnsaal des Gymnasiums gefeiert. Nach zweijähriger Bauzeit wurde die Kirche am Stadtpark fertiggestellt und am 2. August 1903 mit einem Festgottesdienst eröffnet. Das moderne Gotteshaus „mit dem vorgelagerten Turm, dem Bautyp einer Querhausanlage“⁶⁵⁸ war Endpunkt einer gedachten Linie vom Südbahnhof zur Kirche, als Kathedralen der modernen Kommunikation; zumindest aus der Sicht der evangelischen Glaubensgemeinschaft.

*Tabelle 19: Entwicklung der Konfessionen in Villach*⁶⁵⁹

Jahr Villach	Röm. Kath.	evangelisch
1880	5.903	185
1910	17.668	1.539
1880-1910	+ 199%	731%

*Tabelle 20: Entwicklung der Konfessionen im GB-Villach.*⁶⁶⁰

Jahr – GB-Villach	Röm. Kath.	Zuwachs	evangelisch	Zuwachs
1880	23.397	100	3.834	100
1910	36.371	155,5	6.016	157

*Tabelle 21: Entwicklung der Konfessionen in der BH-Villach.*⁶⁶¹

Jahr BH-Villach	Röm. Kath.	Zuwachs	evangelisch	Zuwachs
1880	50.916	100	7.469	100
1910	66.270	130,1	10.384	139

⁶⁵⁷ Karl Schwarz, Zur Gründung der Evangelischen Pfarrgemeinde A.B. Villach, in: Neues aus Alt-Villach 40 (2003), 105-136, hier 110.

⁶⁵⁸ Alexander Hanisch-Wolfram, Auf den Spuren der Protestanten in Kärnten. Klagenfurt 2010, 123.

⁶⁵⁹ Spezial-Orts-Repertorium von Kärnten 1880 (Wien 1883), 73; Spezialrepertorium Kärnten 1910 (Wien 1918), 65.

⁶⁶⁰ Spezial-Orts-Repertorium 1880, 74; Spezialrepertorium Kärnten 1910, 61

⁶⁶¹ Ebd. 1880, 74; 1910, 55.

Der Vollständigkeit halber sei im evangelischen Zusammenhang auf das Missionswerk der Gräfin Elvine de la Tour hingewiesen, eine aus Görz stammende Adelige, deren Ehemann das Schloss Treffen erwarb. Ab 1885 begann sie mit einer Kinderbetreuungsarbeit im Gegendtal und der Errichtung einer evangelischen Schule.⁶⁶² Diese Entwicklungen sollten den Blick nicht vor den handfesten politischen Interessen verstellen, die manche Pfarrer und Vikare im Auge hatten. Denen ging es um die Positionierung des deutschen Protestantismus als ein Instrument des Fortschritts. Sie versuchten mit dem Evangelischen die katholische Leitkultur in Cisleithanien zu untergraben. Daher schenkten die Behörden diesen Kirchenmännern besondere Aufmerksamkeit. Einer der prägenden Figuren der Villacher Protestanten, der aus Deutschland stammende Vikar Johannes Heizelmann, erhielt die österreichische Staatsbürgerschaft und wurde am 28. Dezember 1902 zum ersten Pfarrer der selbständigen Villacher evangelischen Pfarrgemeinde. Er wurde zum Motor für den evangelischen Kirchenbau in Villach.⁶⁶³ Seine Rolle in Bezug auf die mit den Evangelischen zusammenhängenden „Los von Rom“-Bewegung gehe ich in VII. 8. ein. Bemerkenswert scheint die Tatsache, dass 1909 zwei Mandatare des Kärntner Landtages, der Villacher Stadtbaumeister, Alois Poltnigg, als Mandatar der Handelskammer und der Mittelschullehrer, Hans Angerer, als Vertreter der Stadt Villach zum evangelischen Glauben konvertierten.

2. Die Eisenbahn „saugt“ Bevölkerung an

Der Zuwachs der Bevölkerung der Draustadt vom Beginn des Eisenbahnzeitalters bis zum Kriegsbeginn muss als stürmisch bezeichnet werden, insbesondere nach der Jahrhundertwende. Das Bevölkerungs-Wachstum zwischen 1869 und 1910 stellt sich auf knapp 430%, mit der Eingemeindung von 1909.⁶⁶⁴ Das Stadtgebiet erweiterte sich um das fast 5-fache, auf ca. 40 km². Diese Entwicklung basierte auf dem Eisenbahn-Cluster, dem Handel, der (Klein)Industrie, dem Fremdenverkehr und den Regionalzentren von

⁶⁶² Alexander Hanisch-Wolfram, Geschichte Kärntens, Die Neuzeit. Klagenfurt 2015, 539ff.

⁶⁶³ Schwarz, Gründung der Evangelischen Pfarrgemeinde, 116.

⁶⁶⁴ Diese Eingemeindung wurde 1905 auf Wunsch von St. Martin (ohne Fellach-Bereich) vereinbart, durch Erlaß vom 11. April 1906 genehmigt und am 12. März 1909 kundgemacht, GR-Sitzung, Vgl. 5. September 1905.

Verwaltungseinheiten.

Die Aggregatdarstellung **Abbildung 42** zeigt den Vergleich zur übrigen Monarchie.⁶⁶⁵

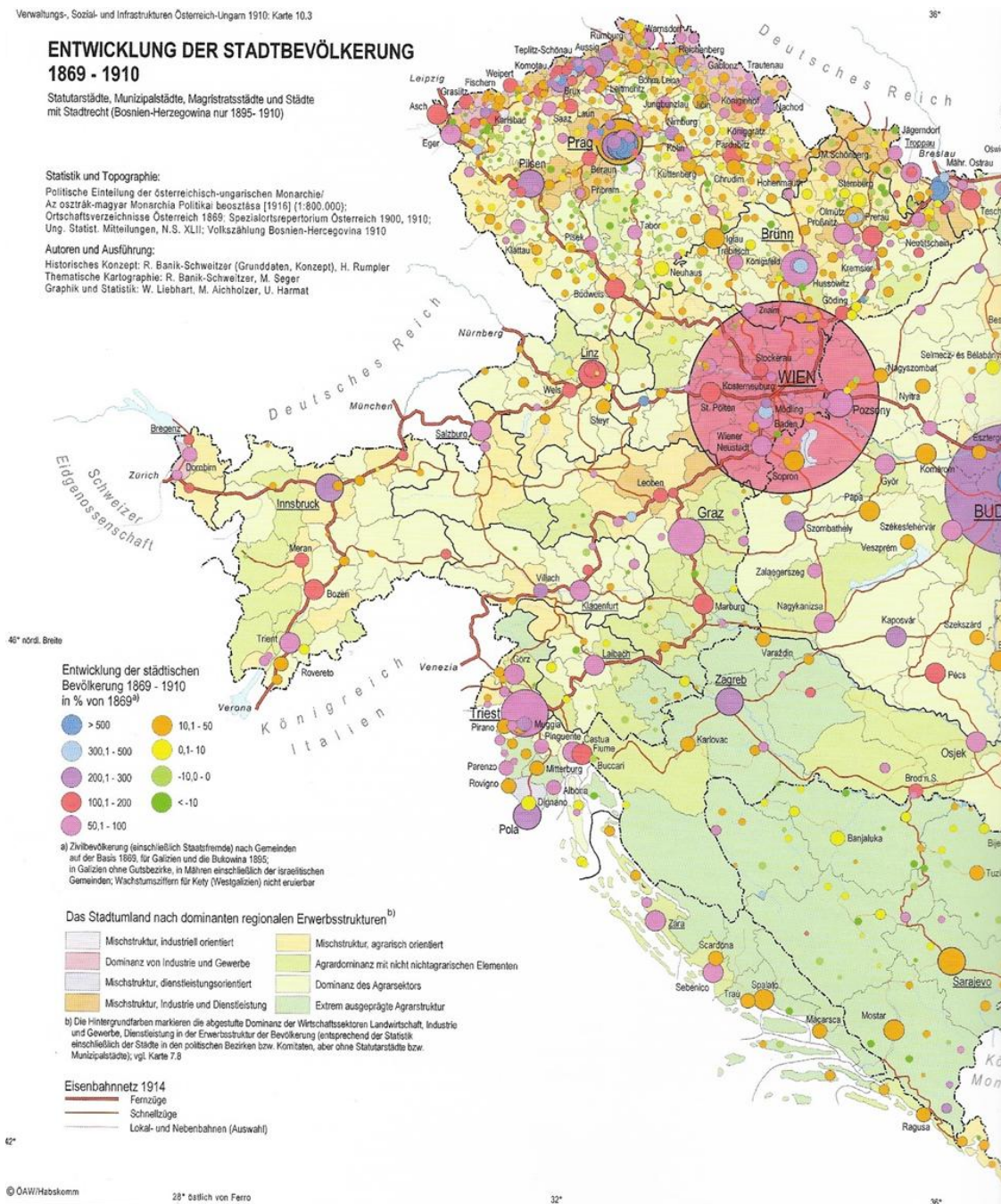


Abbildung 42: Entwicklung der Stadtbevölkerung 1869-1910 in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie

⁶⁶⁵ Rumpler/ Seger, Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. IX, 2. Teilband, , 209.

Tabelle 22: Bevölkerungsentwicklung (anwesende) Villach, BH, GB, Stadt Villach.⁶⁶⁶

Jahr	Bevölkerungszuwachs Pol. Bezirk Villach	Gerichtsbezirk Villach	Stadtgemeinde Villach	Zuwachs Villach
1869	54.284	25.328	4.528	100
1880	58.409	27.248	6.104	134,8
1890	62.676	30.294	7.678	169,5
1900	65.693	33.553	9.491	214,5
1910*)	76.762	42.490	19.298	426,2
1869-1910	+ 41,4	+ 67,8		

*) Eingemeindung!

Folgende Zusammenstellung fokussiert auf Staatsfremde 1910, was ebenfalls auf die Sogwirkung – vor allem in Villach – hinweist.

Tabelle 23: Staatsfremde im Villacher Bereich 1910.⁶⁶⁷

Politische Bezirk	Staatsfremde ohne Militär	% im Bezirk ohne Militär	% in Kärnten
<i>Villach politischer Bezirk</i>	2365 (2.787-422)	3,1	30,2
<i>Villach Gerichtsbezirk.</i>	1508 (1.927-419)	3,7	19,3
<i>Stadtgemeinde Villach</i>	949 (1.368-419)	5,3	12,1
<i>Kärnten</i>	7.824 (9.128-1.304)	2,0	100,0

Der GB-Villach gravitierte intensiv zur Draustadt. Eine besondere Rolle spielte dabei der sogenannte Reiche Osten der Stadt Villach mit den Gemeinden Landskron und St. Magdalen. Dort blühte die Metallwarenfabrik Seebach und nach der Jahrhundertwende die Zellulosefabrik St. Magdalen, deren Beschäftigte sich der Verwaltungsstadt Villach

⁶⁶⁶ Bevölkerung und Viehstand von Kärnten nach der Zählung 1869, hg. v. Statistischen Central-Commission (Wien 1871); Spezial-Orts-Repertorien Kärnten 1880; Spezialrepertorium Kärnten 1910; Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 32, 1. Heft: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1892), 11 (83); Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 32, 3. Heft: Die Bevölkerung nach Grössenkatgorien der Ortschaften, Stellung zum Wohnungsinhaber, Geschlecht, Alter und Familienstand, Confession, Umgangssprache, Bildungsgrad, Gebrechen, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1893), 5 (49); Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd 63, 1. Heft: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1902), 12.

⁶⁶⁷ Spezialrepertorium Kärnten 1910, 55, 61, 65, 86.

bedienten. Daneben siedelten sich zahlreiche Eisenbahner und Arbeiter in den adaptiven Verdichtungsrandern von Villach an. Daneben ist der zunehmende Fremdenverkehr im Bereich des Ossiachersee zu erwähnen. Der nordwestliche Bereich der Unteren und Obere Fellach, der im Rahmen der Eingemeindung von 1905 von der Gemeinde St. Martin abgespalten und nicht in den Stadtbereich integriert wurde, stellte den althergebrachten Klein-Industriegürtel Villachs dar, mit der Carinthia Spezialpappenfabrik, den Hammer-Drahtziewerke und Nagelschmieden, der Furnierfabrikation, der Parkettenfabrik und der Rössernig Schmiede. Letztere bewerkstelligte auch diverse Erzlieferungen von Bleiberg nach Villach.⁶⁶⁸

*Tabelle 24: Bevölkerungsentwicklung (anwesende) der GBe Villachs.*⁶⁶⁹

Jahr	Arnoldstein	Paternion	Rosegg	Tarvis	Villach
1869	7.620	7.413	8.010	5.913	25.328
1880	8.137	7.835	8.322	6.867	27.248
1890	8.305	8.502	8.731	6.844	30.294
1900	7.785	8.526	8.532	7.297	33.553
1910	7.859	9.275	9.471	7.667	42.490
1869-1910	+ 3,1%	+25,1%	+18,2%	+29,8%	+67,7%

Im unteren Gailtal kam es trotz der 1894 eröffneten Gailtalbahn in Summe nur zu einer geringen Bevölkerungszunahme. Einzig Arnoldstein konnte als Bahnknoten mit Gailitz (BBU), als Umschlagplatz für Holz und kleiner Tourismusfaktor mit einem Zuwachs von 12% reüssieren.⁶⁷⁰

Im unteren Drautal in Oberkärnten gestaltete sich - vor dem Bau der Tauernbahn – das Bevölkerungswachstum sehr moderat und beschleunigte sich im neuen Jahrhundert deutlich. Hinter den Daten verbirgt sich die Dynamik durch die Weißensteiner Chemischen Werke, die Zementindustrie in Feistritz a. d. Drau und die Holzindustrie, aber auch die Magnesitindustrie in Ferndorf, wo die Materialseilbahn von Radenthein den Anschluss an die Südbahn erfuhr.

⁶⁶⁸Koroschitz, Orte des Alltags, Obere Vellach.

⁶⁶⁹Bevölkerung und Viehstand von Kärnten 1869, 2; Spezial-Orts-Repertorien Kärnten 1880 Spezialrepertorium Kärnten 1910; Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 32, 2. Heft: Die Bevölkerung nach Heimatberechtigung und Gebürtlichkeit, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1893), 11; Bd 63/1, 12.

⁶⁷⁰Wutte, Bevölkerungsbewegung, 96.

Im Rosegger Bereich schlug sich der Bau der Karawankenbahn deutlich positiv nieder, auch im Hinblick auf den gestiegenen Fremdenverkehr.

Im GB Tarvis stieg die Bevölkerung nur in Tarvis (+33%), was auf die Garnison mit 473 Mann und das Bleibergwerk in Raibl rückführbar ist. Dynamik entstand durch den Grenzzort Pontafel (+34%) und dem Fremdenverkehr, der durch den Politiker und ersten Touristiker Schnabelegger,⁶⁷¹ der Hotels in Tarvis und Malborghet führte, forciert wurde. Die anderen, rein agrarischen Bereiche im Kanaltal wiesen eine permanente Bevölkerungsabnahme aus.

3. Alphabetisierungsgrad

Das Gymnasiumsgebäude⁶⁷² ist ein Symbol der sozialen Umschichtungen als Folgewirkung des Eisenbahnverkehrs.⁶⁷³

Der durch den Eisenbahnanschluss angestoßene Entwicklungspfad Villachs im Bereich des Handels, der Industrie, des Fremdenverkehrs und der Verwaltung - im Verein mit der Umsetzung des Reichsvolksschulgesetzes aus dem Jahre 1869 - schlug sich sehr deutlich auf das Bildungsniveau der anwesenden Bevölkerung nieder, wie nachfolgende Tabelle zeigt.

Tabelle 25: Alphabetisierung (lesen und schreiben) in der BH Villach und in Kärnten.⁶⁷⁴

Jahr	BH ⁶⁷⁵	Kärnten
1880*	60,50	60,42
1910	94,72	87,71

Die Schreib- und Lesekundigkeit kann als Kulturtechnik aufgefasst werden, was Rückschlüsse auf den Entwicklungsstand der Bevölkerung zulässt. Mit der Zunahme der

⁶⁷¹ Cajetan Schnabelegger (1843 Eisenerz – 1894 Raibl) war ein österreichischer Bergwerks- und Immobilienbesitzer und Politiker (Bürgermeister von Tarvis von 1874 bis 1894) und Touristiker.

⁶⁷² Das Villacher Gymnasium wurde 1872 erbaut; von Josef Horky geplant. Bis in die 1880er Jahre wurde der Komplex ergänzt und erweitert.

⁶⁷³ Wurzer, Villach, 12.

⁶⁷⁴ Ergebnisse der nach dem Stande vom 31. December 1880 in Kärnten ausgeführten Zählung der Bevölkerung und der häuslichen Nutzthiere, hg v. k.k. Statistischen Central-Commission, Wien 1882, 13; Adolf Rom, Der Bildungsgrad der Bevölkerung in den österreichischen Alpen- und Karstländern, nach den Ergebnissen der letzten vier Volkszählungen 1880-1910, Sonderdruck aus der statistischen Monatsschrift XVIII. Jg.. (Brünn 1913), 7, 13, 34.

⁶⁷⁵ *Hierzu ist zu bemerken, dass die Volkszählung 1910 die Nachweisung des Bildungsgrades auf den Bevölkerungsteil im Alter von über 10 Jahre abstellte; die vorherigen Zählungen schlossen das Alter von ein bis sechs Jahren aus.

Alphabetisierung sind die Voraussetzungen für den Aufbau eines komplexeren Kultur- und Wirtschaftslebens einer Region gegeben. Bemerkenswert scheint der Aufholprozess der weiblichen Bevölkerung. Man kann davon ausgehen, dass die Stadtgemeinde, für die keine Detailerhebungen greifbar sind, sicherlich einen im Hinblick auf die Handelstätigkeit noch höheren Bildungsgrad aufwies und sich deutlich über den Durchschnittswerten der Alpenländer,⁶⁷⁶ mit 94,13% bewegte.

Um auch zukünftig eine zentrale Rolle im Holzgeschäft zu spielen und eine solide Basis zum Zwecke des Handels und des Gewerbes zu schaffen wurde in Villach die 1878 von Gmünd übernommene Holzschnitzerschule 1883 in eine Fachschule für Holzindustrie umgewandelt. Dafür stellte die Stadtgemeinde ein geeignetes, funktionell eingerichtetes Gebäude zur Verfügung. Die Schule bot in einer dreijährigen Ausbildung die Erlernung der Möbel- und Bautischlerei, Holzschnitzerei und Drechslerei an. Diese Fachschule wurde mit 13. Juli 1911 in die Bau- und Kunsthandwerkerschule umorganisiert.

Tabelle 26: Gebürtlichkeit in der BJ Villach, Klagenfurt Stadt und Kärnten.⁶⁷⁷

Bezirk	1881-1890	1891-1900	1901-1910	1911-1913	1881-1913
Villach	33,8	33,1	34,8	31,0	33,2
Klagenfurt-Stadt	37,4	37,7	31,0	27,3	33,3
Kärnten	32,4	32,0	32,5	30,6	31,9

Die Lebendgeborenen auf Tausend im Durchschnitt der Jahre zeigt durchwegs einen höheren Wert als der Durchschnitt für Kärnten, was ebenfalls zum dynamischen Bevölkerungswachstum von Villach betrug, wenngleich die Werte von Klagenfurt-Stadt bis zur Jahrhundertwende nicht erreicht wurden. Danach überholt Villach die Hauptstadt sodass sich im Durchschnitt der 40 Jahre vor dem 1. Weltkrieg die Werte angleichen. Hinter diesen Daten versteckt sich das Phänomen der „Doppelten Scherenbewegung“, nämlich der Sinkenden Sterblichkeitsraten aufgrund der abnehmenden Kindersterblichkeit und dem zeitverzögerten Sinken der Geburtenrate, was dem demographischen Prozess von einer

⁶⁷⁶ Definiert als Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg, in: Adalbert Rom, Der Bildungsgrad.

⁶⁷⁷ Wutte, Bevölkerungsbewegung, 107.

vorindustriellen Gesellschaft in die Moderne entspricht, die sogenannte demographische Transformation.

*Tabelle 27: Geburtsort der in Villach anwesenden Bevölkerung - 1890.*⁶⁷⁸

1890	Geboren in	anderer Gemeinde	anderem Bezirk	anderem	Ausland
Gemeinde	Stadtgemeinde	BH in Kärnten		Kronland	
Villach	25,3%	22,4%	19,1%	28,3%	4,8%

An den Zahlen der Tabelle sieht man den hohen Anteil der in einem anderen Gebiet als Villach Geborenen, was auf den hohen Anteil an Italiener und Krainer – vor allem im Holzgeschäft – schließen lässt. Die stürmische Entwicklung der Stadt bis zum Ausbruch des großen Krieges sollte den Trend des vornehmlich deutschzungigen Zuzuges noch verstärken, dann vor allem durch die Eisenbahnentwicklung.⁶⁷⁹

4. Villach - Migration

*„Der Holzhandel ist ein Wirtschaftszweig, der in dieser Zeit besonders floriert. Ettore ist tüchtig, und er war nach Norden gegangen, wo sich in der Stadt an der Drau ein Holzhandelszentrum gebildet hatte“.*⁶⁸⁰

Um Wachstum und Arbeitskräftepotential in Balance zu halten, fand im Untersuchungszeitraum eine deutliche Arbeitsmigration statt. Der Verdichtungsraum Villach zog dabei insbesondere in der Anfangszeit der Eisenbahn und dann im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts im Zuge der Errichtung der Großen Alpenbahnen viele Menschen an. Der dazwischen liegende Zeitraum war von einer schwierigen wirtschaftlichen Situation beherrscht. Zwischen 1880 und 1910 betrug die Migrationsbilanz knapp 2.000 Menschen. Eine Detailanalyse in zehn Jahres-Blöcken ergibt folgendes Bild:

⁶⁷⁸ Österreichische Statistik, Bd. 32, Heft 3, 16-17.

⁶⁷⁹ Janko Pleterški, Slowenisch oder deutsch? Nationale Differenzierungsprozesse in Kärnten (1848 – 1914). Klagenfurt 1996, 108.

⁶⁸⁰ Andrea Köhler-Ludescher/ Paul Watzlawick, Die Entdeckung des gegenwärtigen Augenblicks. Bern 2014, 16. Ettore, der Großvater mütterlicherseits von Paul Watzlawick war Buchhalter der Holzhandelsfirma Enrico Forni in Villach. Im Gegensatz dazu stammte der Vater Paul Watzlawick sen. aus dem Böhmerwald und kam über den Banksektor nach Villach - eine typische Migrationsgeschichte.

Tabelle 28: Bevölkerungsbewegung in der BH-Villach (1869 - 1910).⁶⁸¹

Politischer Bezirk	Zu- und Abnahme		Migrationsbilanz	
	Im Ganzen	Geburtsüberschuss	absolut	In %
1.Villach 1869-1880	+4.125	+2.904	+1.221	+2,25%
2.Villach 1880-1890	+4.267	+4.698	-431	-0,74%
3.Villach 1890-1900	+3.017	+4.476	-1.459	-2,33
4.Villach 1900-1910	+11.069	+7.261	+3.808	+5,8%

Die obenstehende Tabelle zeigt die Bevölkerungsinstabilität und auch die Dynamik im beginnenden 20. Jahrhundert des politischen Bezirkes mit der Sogkraft eines sich stürmisch entwickelnden städtischen Zentrums. Im Vergleich mit den anderen politischen Bezirken Kärntens erreichten diese im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts alle insgesamt eine negative Migrationsbilanz.⁶⁸² Im Aggregationsmodell der Habsburgermonarchie wird deshalb der Villacher BH-Bezirk als einziger orange hinterlegt, was einer deutlichen, positiven Zuwanderung entspricht⁶⁸³ (**Abbildung 43**).

⁶⁸¹ Pleterski, Slowenisch oder deutsch, 305 und 306; 2. Österreichische Statistik Bd. 32/1, 1890, XXXVIII; 3. Bd. 63/1, XLVI.

⁶⁸² Vgl. Pleterski, Slowenisch oder deutsch, 305 – 307.

⁶⁸³ Rumpler/Segar, Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. IX, 2. Teilband, , 126f.

BINNENWANDERUNG 1900-1910

Auf Basis der Politischen Bezirke und Statutarstädte in Österreich, der Komitate und Munizipalstädte in Ungarn

Statistik:

Öst. Statistik, N.F. I/2, Tab. 1;

Ung. Statist. Mitteilungen, N.S. LXI, Tab.8;

Administrative Gliederung und Topographie:

Politische Einteilung der österreichisch-ungarischen Monarchie/

Az osztrák-magyar Monarchia Politikai beosztása [1916] (1:800.000);

Spezialortsspektorium Österreich 1900, 1910; Allgemeines Verzeichnis der

Ortsgemeinden und Ortschaften Österreichs 1910;

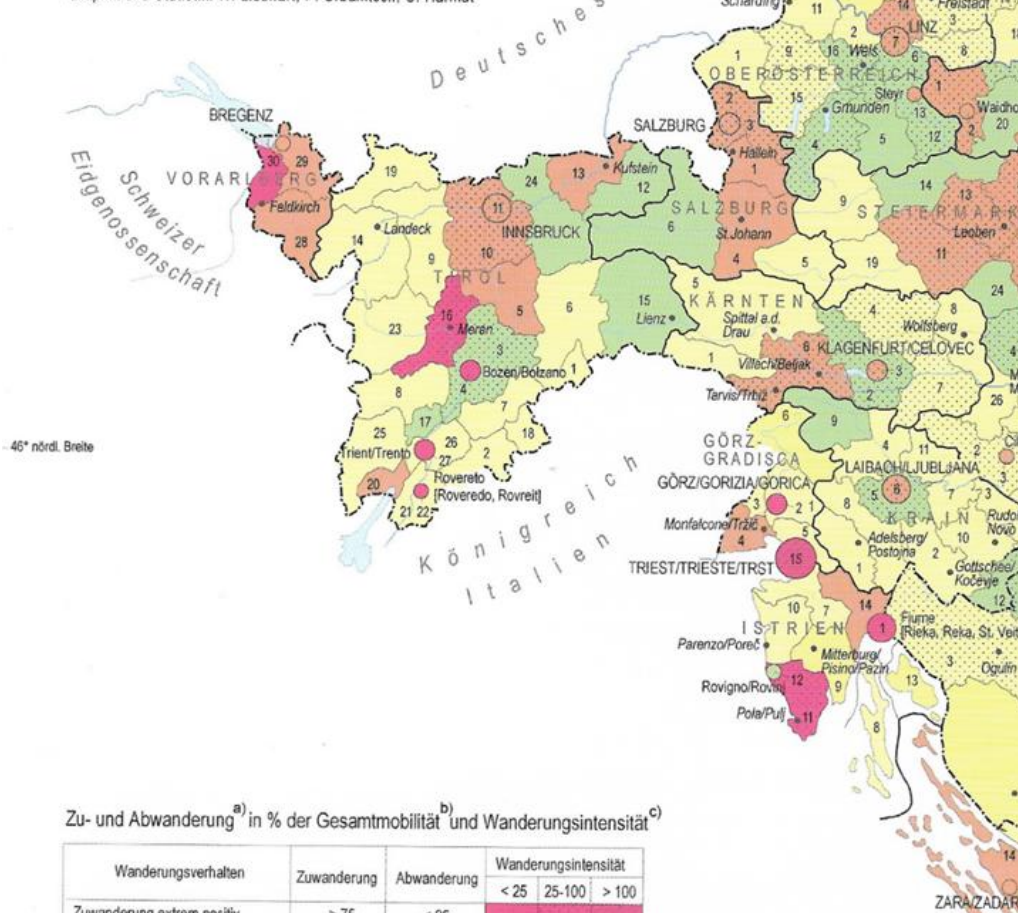
Helységnevtár 1913; Jekelfalussy 1892; Popis žiteljstva 1910

Autoren und Ausführung:

Historisches Konzept: H. Rumpler

Thematische Kartographie: M. Seger

Graphik und Statistik: W. Liebhart, P. Urbanitsch, U. Harmat



a) Binnenwanderung innerhalb Österreichs bzw. Ungarns

b) Summe aus Zu- und Abwanderung

c) Anzahl der zu- und abgewanderten Personen 1900-1910 in 1000 Personen

Abbildung 43: Binnenwanderung

Bildet man den Quotienten der allgemeinen Stabilität ⁶⁸⁴ und der Sicherheit der Bevölkerung ⁶⁸⁵ vor Abwanderung für Villach zwischen 1890 und 1910, so erhalten wir folgendes Bild:

Tabelle 29: Quotienten der allgemeinen Stabilität und Sicherheit. ⁶⁸⁶

Politischer Bezirk	1890	1900	1910
Villach-Stabilität	11,62	7,23	5,62
Villach-Abwanderung	13,61	8,97	11,2

Ein Absinken des Stabilitätsquotienten deutet dabei auf eine Zuwanderung von den Rändern ins Zentrum, „das seine Bevölkerung aus anderen Bezirken des Landes und in sehr großem Maße auch von außerhalb der Landesgrenzen schöpfte.“ ⁶⁸⁷ Der Abwanderungsquotient deutet darauf hin, dass die Instabilität durch die Abwanderung im Hinblick auf die agrarische Abwanderung des einheimischen Bevölkerungsüberschusses verursacht wurde.

Villach profitierte stark von der Zuwanderung aus Böhmen, Mähren und Schlesien, was mit der Zuwanderung im Zusammenhang mit der Migration von Bahnbeamten erklärbar ist. ⁶⁸⁸

Tabelle 30: Bevölkerungsherkunft in der BH-Villach, 1900 ⁶⁸⁹

Villach	NÖ	OÖ	Salzburg	Steiermark	Krain	Küste	Tirol/Vorarlberg	Böhmen, Mähren, Schlesien
BH	691	213	65	1.583	1.699	1.036	439	1.025

⁶⁸⁴ Verhältnis der anwesenden Bevölkerung zum gesamten realen Migrationsumfang im vergangenen Jahrzehnt, d. h. auf einen Zu- oder Abwanderer des Bezirkes kommen anwesende Einwohner.

⁶⁸⁵ Verhältnis der anwesenden einheimischen Bevölkerung zur Gesamtzahl der Abwanderer im vorangegangenen Jahrzehnt, d.h. im Bezirk verbliebene Einheimische pro Abwanderer.

⁶⁸⁶ Pleterski, Slowenisch oder deutsch, 310.

⁶⁸⁷ Ebd., 318.

⁶⁸⁸ Ebd., 314.

⁶⁸⁹ Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 64, 2. Band, 1. Heft, Die anwesende Bevölkerung nach ihrer Heimatberechtigung, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1902), 48.

Tabelle 31: Migrationsbeziehungen der Kärntner Bezirke⁶⁹⁰

pol. Bez.	Kt	Hg	KtU	Stt	Vps	Vb	Vm	Wg
Villach	250	2.458	2.974	2.947	395	47.341	532	182

Kt-Klagenfurt, Hg – Hermagor, KtU – Klagenfurt Umgebung, Stt – Spittal a. d. Drau, Vps – St. Veit a. d. Glan, Vb – Villach, Vm – Völkermarkt, Wg – Wolfsberg

Villach schöpfte die neue Bevölkerung vielfach von außerhalb Kärntens, auch aus Italien. In Kärnten betrug der Ausländerinnen- und Ausländeranteil 1910 7.815 Menschen, davon 4.637 italienische Beschäftigte, die hauptsächlich in Villach im Bau-, Holz- und Eisenbahngeschäft tätig waren.⁶⁹¹

Der Kontakt via Eisenbahn mit Böhmen, Mähren und Schlesien war durch die Migration vor allem im Öffentlichen Dienst besonders eng und nicht nur über die nunmehr allgegenwärtige Schichtseife.⁶⁹²

Exemplarisch seien genannte: Florian Gröger aus Oberwildgrub/Horni Velkruby, heute Horni Václavov, wurde 1901 Beamter der Allgemeinen Arbeiter Krankenkasse in Villach, ging über Klagenfurt wieder nach Böhmen und kam 1910 als Redakteur des Kärntner Teiles der Zeitung „Arbeiterwille“ nach Kärnten zurück und wurde von 1921 – 1923 erster sozialdemokratischer Landeshauptmann von Kärnten.

Oder Franz Samek, geboren in Römerstadt/Rýmařov in Mähren, kam als Bahnbeamter, Lokomotivführer, nach Villach und wurde zwischen 1918 und 1921 sozialdemokratischer Landtagsabgeordneter.⁶⁹³

⁶⁹⁰ Österreichische Statistik, Bd 64/1, 30.

⁶⁹¹ Wutte, Bevölkerungsbewegung, 90.

⁶⁹² Georg Schicht Aktiengesellschaft, Industrieller übernationaler Gesinnung, Hersteller der „Schichtseife“. Vgl. Werner Drobesh, Triest-Aussig: Wirtschaftliche Modernisierung und bürgerliche Entwicklung in „peripheren Zentren“ (1815-1914), in: Ulfried Burz/Michael Derndarsky/Werner Drobesh (Hgg.), Brennpunkt Mitteleuropa, Festschrift für Helmut Rumpler zum 65. Geburtstag. Klagenfurt 2000, 219-242, hier; 234.

⁶⁹³ Vgl. Thomas Zelo, Künstler, Politiker, Lehrer, Eisenbahner. Die böhmisch-mährisch-schlesische Migration nach Kärnten im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert, in: Claudia Fräss Ehrfeld (Hg.), Kärnten, Böhmen, Mähren, Schlesien. Klagenfurt 2004, 289 -326, hier: 308ff; Rudolf Siegl, Die Abgeordneten zum Kärntner Landtag 1848-1938. Sozialprofil-Karrieren-Landtagstätigkeit-Vernetzung. Dissertation. Klagenfurt, 2022, 365 und 420.

5. Die Soziale Frage und die Wohnungsnot

*„Ich meine nämlich, daß jeder Bürger und Beamte, der ein Kulturmensch sein will, verpflichtet ist, an der Lösung der sozialen Frage ernst und sachlich mitzuarbeiten“.*⁶⁹⁴

*„Das war ein Jubel! Erlöst von der 16-stündigen Arbeit als Bauernknecht ohne Lohn, mit 13 Jahren schon Fabriksarbeiter, nur 11 Stunden arbeiten und in der Woche zwei Gulden Lohn erhalten“.*⁶⁹⁵

Die „Soziale Frage“ befasste sich im Wesentlichen mit den Missständen im Zusammenhang mit den großen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen im 19. Jahrhundert, also in der Zeit des Überganges zu einer Agrar- zur Industriegesellschaft. Diese gesellschaftlichen Auseinandersetzungen waren von zahlreichen Kämpfen, „sehr häufig in Form von gewalttätiger und gewaltsamer Demonstrationen, Aufmärsche, Streiks“⁶⁹⁶ begleitet, die in der Draustadt sehr moderat geführt wurden. Neben der Wohnungsfrage waren es vor allem arbeitsrechtliche Aspekte, wie diese von der Sozialdemokratie im Zusammenhang mit der ersten Maifeier 1890 thematisiert wurden. (s. a. Pkt VII., 8.) Arbeiterleben bedeutete damals den permanenten Kampf mit der Zeit. Tägliche Arbeitszeiten von zehn bis elf Stunden und mehr. Wegzeiten, Besorgungszeiten, kaum Zeit für eine Rekreation. Sandgruber beschreibt anschaulich die allgemeinen Umfeldbedingungen der Arbeiter: „Das alltägliche Gerangel um ein Minimum an hygienischer Ausstattung, um genügend Spucknapfe, um Toiletten, um Rattengift, damit die zum Arbeitsplatz mitgebrachten Jausenbrote wenigstens bis zur Pause vor dem Anknabbern geschützt waren“.⁶⁹⁷ So dramatisch wird es in der Draustadt nicht zugegangen sein, die seit der neuen Gemeindeordnung von 1864 für die öffentliche Fürsorge zuständig war. Denn die Gemeindeverwaltung investierte laufend in städtische und soziale Einrichtungen. Das Gesamtinvestment für die öffentlichen Infrastrukturen von 1864 bis 1908 beliefen sich auf rund 8 Mio Kronen,⁶⁹⁸ die durch Gemeinde-Anleihen und Umlagen, die Gemeindekasse, von Staats- und Landesbeiträgen bedient wurden.⁶⁹⁹ Diese Investments entstanden seit der

⁶⁹⁴ T. W. Teisen, Das soziale Elend und die besitzenden Klassen in Österreich. Wien 1894, Vorwort.

⁶⁹⁵ Josef Gabriel, Hammerarbeiterkind und späterer Nationalrats-Abgeordneter: in: Koroschitz, Orte des Alltags, Seebach.

⁶⁹⁶ Bruckmüller, Sozialgeschichte Österreichs. Wien 1985, 439.

⁶⁹⁷ Roman Sandgruber, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Wien 2005, 302.

⁶⁹⁸ HW: 1 Krone = 7,45 € (1908).

⁶⁹⁹ Villacher Zeitung, 12. November 1908, 1f.

Einstellung des fachkundigen „Beamten“ Ludwig (Lui) Walter (1848 -1921), im Jahre 1880 nicht mehr zufällig, sondern geplant. Bgm Dollhopf legte dem GR den von Walter verfassten „Bericht über die Anfertigung eines Stadt- und Zukunftsplanes“ 1885 vor.⁷⁰⁰ Dieser kompetente Ingenieur wirkte vorher 12 Jahre bei verschiedenen Eisenbahnen, wie bei der SB als Diurnist auf der Strecke Villach nach Franzensfeste, den ungarischen Staatsbahnen, der Bern-Luzern-Bahn und der Gotthardbahn. Als er nach 31-jährigen Dienstzeit in Villach in den Ruhestand trat resümierte Walter: „In diesen Zeitraum fällt der große Aufschwung den die Stadt genommen durch die Errichtung der k.k. Staatsbahndirektion und die Erbauung der Tauernbahn sowie die Einverleibung eines Teiles der Gemeinde St. Martin“.⁷⁰¹

Die Villacher Infrastruktur wurde wesentlich durch Beiträge von Wohltätern, der Villacher Sparkasse und Beiträge von Interessenten gestützt. In den „Drautöchtern“ listet Alexandra Schmidt die Edlen Spenderinnen mit die Namen Pauline Meerboth, Freifrau von Aichelburg, Elisabeth Eipek-Dinzl, Fr. Dollhopf und andere auf.⁷⁰² Wohlhabende Bürgerinnen und Bürger Villachs erfüllten die gute habsburgisch-österreichische Tradition ihr Leben, ihr Prestigebedürfnis auch über das Sozialmodul der Wohltätigkeit zu befriedigen. Villacher Straßennamen wie Johann Feldner, Kaufmann, Franz Kasmanhuber, Lederfabrikant, Anton Lorenz Moritsch u.a. zeugen davon.

Die österreichische Sozialpolitik der Regierung Taaffe (1868 – 1893), zielte darauf ab, weniger der Arbeiterbewegung die Substanz zu nehmen, wie Bismarck in Deutschland, „als durch eine Ausklammerung aus der Versicherungspflicht den nichtindustriellen Bereichen einen Konkurrenzvorteil zu verschaffen versuchte“.⁷⁰³ Einen wesentlichen sozialpolitischen Schritt stellte 1883 die Einführung von Gewerbeinspectoren dar. „Die Aufgabe der Gewerbeinspectoren, gegenüber Arbeitnehmern, besteht in der Ueberwachung der Durchführung der gesetzlichen Vorschriften“,⁷⁰⁴ vor allem im Hinblick auf die tägliche Arbeitszeit. 1885 kam es zu den Anfängen einer Arbeitszeitregelung, die tägliche Normalarbeitszeit wurde mit elf täglichen Stunden, im Bergbau mit zehn Stunden fixiert. Mit dem Unfallversicherungsgesetz aus dem Jahre 1887, Krankenversicherungsgesetz 1888 und Bruderladengesetz aus dem Jahre 1889 waren die Arbeiter und Angestellten

⁷⁰⁰ GR-Protokoll, 14. Oktober 1885.

⁷⁰¹ Ernst Petritsch, Ludwig Walter (1847-1921), Ein Leben für die Stadt Villach, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 125 – 147, hier: 133.

⁷⁰² Vgl. Alexandra Schmidt, (Hg.), Drautöchter, Villacher Frauengeschichte(n). Klagenfurt 2013, 80ff.

⁷⁰³ Sandgruber, Ökonomie und Politik, 303.

⁷⁰⁴ RGBl. Nr. 117/17.6.1883 (Gesetz, betreffend die Bestellung von Gewerbeinspectoren), §5.

maschineller Betriebe unfall- und größtenteils krankenversichert; die Bergleute erhielten eine Invaliditätsversicherung. Diese nicht unbedeutenden sozialrechtlichen Meliorationen sollten nicht den Blick vor den gravierenden Problemstellungen des Eisenbahnpersonals verstellen. In den Anfängen des Eisenbahndienstes bestand das Personal aus einem Haufen bunt zusammengewürfelter Menschen ohne besondere Fähigkeiten, mit Ausnahme der Techniker, die mittels Dienstvertrags angestellt waren. Jegliche Unterstützungskassen fehlten, nur für bestimmte Stationsbedienstete und Bahnwächter stand eine Dienstwohnung zur Verfügung. Das Dienstverhältnis war zwiespältig als „öffentliche Organe im Privat-Dienstverhältnis“ definiert.⁷⁰⁵ Die Bediensteten wurden als Handelsangestellte und Industriearbeiter eingestuft. Drei Eckpunkte markieren ab der Mitte des 19. Jahrhunderts die Geschichte der Entwicklung des Eisenbahnpersonals: Das Polizeigesetz für Eisenbahnen, die Eisenbahnbetriebs-Ordnung und die Gründung der Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb im HM.⁷⁰⁶ Allmählich stieg das Ansehen der Eisenbahnbediensteten. Sie wurden mit der Zeit zu Honoratioren einer Stadt, neben dem Bürgermeister, dem Apotheker, dem Pfarrer. Die einheitlichen Uniformen mit silbernen Distinktionen (goldene Distinktionen trugen die übrigen Staatsbeamten) unterstützen das Ansehen, waren auch ein wichtiges Disziplinierungselement.⁷⁰⁷ Rechtlich blieb jedoch der Status als Handelsangestellte. Bahnangestellte waren keine öffentlich-rechtlichen Bedienstete des Staates, sondern standen in einem privat-rechtlichen Dienstverhältnis. Diese Konstruktion blieb bis zur Bahnreform 2004 !!! aufrecht. DEN Kipppunkt im Bereich des sozialen Lebens der Monarchie stellte die Maifeier 1890 dar, die nach der Gründung der 2. Internationale in Paris die Arbeiterschaft (nicht nur diese) auf die Beine brachte. In Villach umriss im Rahmen einer Versammlung zur Vorbereitung der Maifeier 1890 der Journalist der Arbeiter-Zeitung, Herr

⁷⁰⁵ Johann Lentner, Die Rolle der Eisenbahner im politischen Leben Österreichs, Ergebnisse einer empirischen Untersuchung im Zusammenhang mit einer sozialgeschichtlichen und eisenbahnrechtlichen Analyse. Dissertation. Wien 1975, 46f.

⁷⁰⁶ Vgl. Ebd., 46ff., Polizeigesetz vom 14. März 1847 zufolge des Hofkanzlei-Dekretes vom 7. März 1847, in: Lentner, Dissertation. Wien 1975, 50. RGBl. Nr. 1/1851 (Kaiserliche Verordnung mit welcher eine Eisenbahn-Betriebs-Ordnung für alle Kronländer erlassen wurde - es war die erste Rechtsgrundlage für den Betrieb von Eisenbahnen und wurde auf Grund zahlreicher schwerer Eisenbahnunfälle beschlossen), RGBl. Nr. 103/23.6.1884 (betreffend die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemäßheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirektionen).

⁷⁰⁷ RGBl. Nr. 76/3.4.1857 (Verordnung des Handelsministeriums, womit eine Vorschrift über die Uniform der Beamten und die Dienstkleidung der Diener der Privat-Eisenbahn-Betriebsunternehmungen erlassen wird) Wurden vom Kostümdirektor des k. k. Hoftheaters, Giolamo Franceschini, entworfen. (Vgl. Datensatz (tmw.at) und RGBl. Nr. 176/16.7.1897 (Vorschrift über die Uniformierung).

Brod, die Visionen der Sozialdemokratie. Er wies darauf hin, dass zwar in höchsten Kreisen an eine Sozialreform gedacht wird, aber man müsse basal davon ausgehen, dass der Kapitalist kein Menschenfreund ist, sondern er kauft die Arbeitskraft wie in einem Kaufmannsladen eine Ware. Der Arbeiter wird also wie eine Sache bewertet. Die angedachte Sozialreform muss also darauf abzielen, den Anteil des Arbeiters am erzeugten Produkt zu erhöhen. Weiters müssten Reformen bei der Kinder- und Frauenarbeit Platz greifen. Eine Ausbeutung des Arbeitskräftepotentials wirkt sich auch ungünstig auf die Wehrkraft des Reiches aus. Die Argumentation der Arbeitgeber läuft ins Leere, wenn behauptet wird, dass der Arbeiter arbeiten solle, um keine Zeit zum „Vertrinken“ zu haben.⁷⁰⁸ Denn mit der zunehmenden Bildung der Arbeiterschaft wird sich auch das gesellschaftliche Verhalten ändern. Die eingängige Formel: acht Stunden Arbeit, acht Stunden Schlaf, acht Stunden Freizeit sollte erst nach dem Großen Krieg umgesetzt werden. Zumindest erließ der HM im Juni 1890 einen Erlaß zur Einführung der Sonntagsruhe für das Personal der Transportanstalten.⁷⁰⁹ Mit Erlaß vom 14. Februar 1898, Z. 2725 wurde festgesetzt, dass „eine länger als 14 Stunden andauernde ununterbrochene Verwendung im Zugsdienste beim regelmäßigen Verkehr nicht stattfinden soll. [...] Die Festsetzung der Diensttouren bis zu 18 Stunden dann statthaft ist, wenn diese Touren durch ausgiebige Ruhepausen unterbrochen werden oder wenn die an das Personal zu stellenden Anforderungen derartige sind, daß nach dem pflichtgemäßen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Überanstrengung des Personals ausgeschlossen ist“.⁷¹⁰

Ein Dauerthema stellte die Wohnungsfrage in Villach dar. Die Beamten der Eisenbahndirektion schossen immer wieder scharf gegen diesen Missstand. In den Villacher Briefen, einem Feuilleton der Süddeutschen Post, las man bereits 1872, dass es an Wohnungen und an Baulustigen fehle. Es sollten deshalb alle Kondukteure der SB nach Klagenfurt übersiedeln, weil sie in Villach nicht untergebracht werden könnten.⁷¹¹ Villach hatte Anfang der 80er Jahre die Bahndirektion „an Land gezogen“, mit der Verpflichtung, Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Die Stadt selbst konnte jedoch nur an Private appellieren, Wohnraum zu schaffen, wie dies beispielsweise der Kaufmann und Holzhändler

⁷⁰⁸ Wadl, Erste sozialdemokratische Maifeier, 115.

⁷⁰⁹ Villacher Zeitung, 14. Juni 1890, 4.

⁷¹⁰ Aus einer Beantwortung von Eisenbahnminister Wittek in der 117. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. April 1902, in: Wiener Zeitung, 20. November 1902, 11.

⁷¹¹ Süddeutsche Post, 11. April 1872, 2f.

Pichler machte, der fast die gesamte heutige südseitige Postgasse mit Häusern bestückte. Oder ein gewisser Anton Bialowas.⁷¹² Ferner boten Villenbesitzer Wohnraum an, oder die Sparkasse, wie es im 100 Jahr-Bericht hieß: „Um die wirtschaftlichen Schwierigkeiten leichter überbrücken zu helfen und um andererseits dem immer fühlbarer werdenden Bedürfnis nach gesunden und billigen Wohnungen nachzukommen, kaufte die Villacher Sparkasse auf Grund eines Ausschlußbeschlusses vom 9. August 1884 einen Baugrund von Josef Lußnig in der Peraustraße um 4.860 Gulden. Hier wurden drei Wohnhäuser um 47.000 Gulden erbaut. [...] Die fertiggestellten Villen wurden vorerst der Gemeinde in die Verwaltung übergeben“. ⁷¹³ Nicht unerwähnt sollten die Arbeiterwohnhäuser bleiben, die der Holzindustrielle F. X. Wirth 1886 erbauen ließ. Gemeinsam mit Emil Neher, dem Eigner der Metallwarenfabrik Seebach, entstand Ende des 19. Jahrhunderts durch F. X. Wirth eine Siedlung in Oberseebach. Die „Keller Partington Zellulosefabrik“ zog mit den Arbeiterhäusern in St. Magdalen 1906 nach.⁷¹⁴ Zusätzlich entstanden stattliche Gebäude in Neu-St. Martin im Südosten von St. Martin.⁷¹⁵ Der Wohnungsmangel blieb jedoch eine Villacher Konstante. „Diesen (...) empfinden ganz besonders die nach Villach versetzten verheirateten Beamten, deren es sehr viele gibt, und andere hier Aufenthalt nehmende Funktionäre, wenn sie tage- und wochenlang auf der Such nach einer passenden Unterkunft herumirren und endlich mit einer Wohnung vorlieb nehmen müssen, an der nichts an eine moderne Wohnung erinnert, als die Miete“. ⁷¹⁶ Um die Jahrhundertwende verstärkte sich der private Wohnbau im Weichbild der Stadt und die StB und SB⁷¹⁷ errichteten Bedienstetenhäuser. Durch den Umzug der StBD in das neue Gebäude wurde in den Pichlerhäusern zudem Platz für Wohnungen. Trotzdem schoss sich im April 1899 das unabhängige Organ für die Gesamtinteressen aller Berufskategorien des österreichischen Eisenbahnpersonals auf die StBD Villach ein. Es sei das ungünstigste Los unter allen StBDirektionen. Wobei die meisten Beschäftigten an der Wohnungsnot leiden, welche sich nirgends höherstellt als in Villach.⁷¹⁸ „Wo die reichsten Hausherren Kärntens mit ihrem Gelde protzen. Einen Eisenbahner in Wohnung nehmen? Ei du mein Gott, da lassen wir doch die Wohnung eher leer stehen, als uns das gottlose

⁷¹² Vgl., Johann Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 12. Oktober 1929, 4.

⁷¹³ Maurer, Geschichte der Villacher Sparkasse, 23.

⁷¹⁴ Werner Koroschitz (Hg.), Werkstatt Villach, 1900-2000, Arbeit und Freizeit im Wandel. Verein Industriekultur und Alltagsgeschichte. Villach 2000, 26f.

⁷¹⁵ Klagenfurter Zeitung, 28. Juni 1891, 3.

⁷¹⁶ Ebd., 10. September 1897, 3.

⁷¹⁷ Klagenfurter Straße 41 – 43.

⁷¹⁸ Verkehrszeitung, 20. April 1899, 2.

fahrende Volk an den Hals zu schaffen sagen die Spießbürger von Villach. Wird ein Eisenbahner nach Villach versetzt, dann muss seine Familie in der Regel wochenlang, oft sogar monatelang in dem alten Domicil bleiben, weil der Gatte in Villach keine Wohnung auftreiben kann. Am schlechtesten ist in dieser Beziehung das Fahrpersonal daran. Die Subalternbeamten, die Unterbeamten der Station und Direction finden doch noch, wenn auch enorm teuer, eine Wohnung. Das fahrende Volk mag Niemand“.⁷¹⁹ Im Hinblick auf die Nahrungsversorgung wurde moniert, dass Villach eine teure Stadt sei, zumal im Sommer, wenn es von Fremden wimmelt. Bitter wurde argumentiert, dass „trotz des grossen Fremdenverkehrs [ist] jedoch Villach eine todte Stadt [sei]. Die sonst so berühmte Kärntner Heiterkeit und Lust geht der hiesigen Bevölkerung ganz ab“.⁷²⁰ 1908 ging ein Teil der Eisenbahn-Beamenschaft sogar so weit, die vorgesetzte Dienststelle, namentlich den Herrn EM Derschatta, zu bitten, die hiesige Staatsbahndirektion in eine der Beamenschaft besser entsprechende Stadt, wie Graz, Klagenfurt oder Salzburg zu verlegen. Dazu sprach sogar eine Deputation beim EM vor. Zumal sich die Wohnungsnot durch die Verstärkung der Garnison, der geplanten Installierung von großen Eisenbahnbetriebsstätten noch weiter zuspitzte.⁷²¹

Im beginnenden 20. Jahrhundert stellte die Eingemeindung, die fast eine Verfünfachung des Stadtgebietes bewirkte und die Eröffnung der Tauernbahn, die Wohnbautätigkeit Villachs natürlich vor ganz besondere Herausforderungen. Hatte die Stadt 1905 noch 568 Häuser, so erhöhte sich diese Anzahl 1910 auf 878, eine deutliche Zunahme in fünf Jahren.⁷²² Im Zuge der GR-Sitzung vom 24. Jänner 1908 wurde - in vertraulicher Sitzung – die Notwendigkeit von hunderten von zusätzlichen Haushaltungen diskutiert.⁷²³ Additiv kam noch der natürliche Zuzug und neue Haushaltungen von Offizieren und Ingenieuren hinzu. Das Wohnungscomité stellte Ende Jänner 1908 den Bedarf von 448 zusätzlichen Wohnungen fest, was den GR bewog, 150.000 Kronen vom fixierten 1,5 Mio Kronen Kredit zur Belehnung der neu zu bildenden Baugenossenschaft zu genehmigen. Zusätzlich trat der Bgm erfolglos an Kreditinstitute, Korporationen und Bauinvestoren heran, um den Wohnungsmarkt zu stimulieren.⁷²⁴ Unverständlicherweise erhöhte die Steuerbehörde ab Jänner 1908 die

⁷¹⁹ Verkehrszeitung, 20. April 1899, 2.

⁷²⁰ Ebd.

⁷²¹ Ebd., 10. Mai 1908, 3.

⁷²² Spezialrepertorium Kärnten 1910, 65; Villacher Zeitung, 12. November 1908, 2.

⁷²³ GR-Sitzung vom 21. Jänner 1908.

⁷²⁴ GR-Protokoll, 24. Jänner 1908, I.

Gemeindeumlagen für steuerfreie Gebäude, was zu keinem Impetus für weitere Wohnbauten führte. Im GR wurde im Mai 1909 die Rücknahme dieser Maßnahme bei k.k. Landesregierung erbeten.⁷²⁵ Entlastung des Wohnungsmarktes brachte der Häuserbau für 36 Arbeiterwohnungen der Unfallversicherungs-Anstalt für Steiermark und Kärnten in Völkendorf, in der Othmar Crusizstrasse, wobei die Stadt Hilfestellungen bei der Grundaufschließung und eine Abgabenerleichterung zusicherte.⁷²⁶

Bei den Eisenbahnverwaltungen stand die Wohnungsfürsorge bis Ende des Jahrhunderts grundsätzlich nicht auf ihrer Geschäfts-Agenda. Bestenfalls sorgte man sich für Dienstwohnungen in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Langsam setzte sich die Erkenntnis durch, dass die Eisenbahn im Hinblick auf ihrem schweren ausführenden Dienst mehr als jeder andere Dienstgeber um die körperliche und seelische Gesundheit der Belegschaft kümmern müsse. Sie ist Basis und Grundpfeiler des sozialen Friedens. Diese Erkenntnis war Folge der sprunghaft angestiegenen Personalziffern und der Ausgestaltung der Arbeitsschutzmaßnahmen. So stieg der Beschäftigtenstand der StB bei den Beamten und Dienern von 46.685 im Jahre 1901 auf 103.503 im Jahre 1911.⁷²⁷ Finanziert wurden diese Fürsorgemaßnahmen aus den Mitteln der bestehenden Invaliden- und Altersvorsorgefond und der übrigen Fürsorgefonds, wobei die Hälfte der Fondsvermögen in Immobilien angelegt werden durften. Aus diesen Mitteln wurden österreichweit Eisenbahn-Kolonien⁷²⁸ errichtet. In Villach im Bereich der von der Stadt Villach zur Verfügung gestellten Meerbothgründe⁷²⁹ in Lind.⁷³⁰ Für die unteren Gehalts-Ränge entstanden dort die Häuser in Lind (Rennsteinerstraße 22, 24 und 26, Pischhofstraße 4, 6 und 8, Karl Wurmb Straße 1 - 9 und Unterer Haidenweg 16/18, 17/19 und 20/22) mit den noch heute dazwischen bestehenden Gärten. 16 Häuser mit 192 Wohnungen, die nach Grundsätzen des Wohlbefindens und der Gesundheit gestaltet wurden. Weiters baute man die Häuser in der Heizhausstraße 1, 3, 5 und 7 und dann für die höheren Beamten die Häuser in der Tiroler Straße 2, 4, 6, 8, 10, 12

⁷²⁵ Arbeiterwille, 30. Mai 1909, 15, GR-Sitzung, 25. Mai 1909, Beilage Alois Polnigg vom 22. April 1909.

⁷²⁶ GR-Protokoll, 30. Juni 1908, II und 4. August 1908, 11. August 1908, 21. Jänner 1910.

⁷²⁷ Almanach 1902, 483; 1912, 689.

⁷²⁸ Viktor von Röll, (Hg.), Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 1: Abdeckung-Baueinstellung. Berlin-Wien 1912, 206.

⁷²⁹ Ein Faktor für die Sistierung des Jahresbeitrages von 9000 Kronen für die StBD (GR-Protokoll vom 24. Jänner 1908).

⁷³⁰ Theobald Pollak, Die Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen, in: Karl Prochaska, Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. XVII., Wien- Teschen-Leipzig 1908, Reprint Wien 2000, 84-130, hier: 110 ff. und GR-Protokoll, 24. Jänner 1908.

und am Jakominirain 1, 3 und 5.⁷³¹ Die Stadt installierte hier den Gas- und Wasseranschluss mit einem Aufwand von 7.000 Kronen und zahlte einen Barzuschuss von 5.000 Kronen.⁷³² Ferner entstanden Personalhäuser in der Othmar Crusiz-Straße 14, 16, 18, 20, 22 und in der Piccostrasse Nr 2, 4, 6, 8, nördlich des Bahnhofes Villach. In Summe ergaben die Investments der StB in dieser Zeit eine Bausumme von über 1 Mio Kronen.⁷³³ Die SB sorgte mit einem Personalhaus in der Klagenfurter-, Südbahn- und in der Gaswerkstraße vor. Zur weiteren Abhilfe des Wohnungsmangels entstand im Gemeinderat die Idee zur Gründung einer Baugenossenschaft. Leider stellten sich die erhofften Erfolge nicht ein, „da das in Villach vorhandene Kapital sich allzu vorsichtig von jeder auch noch so sicher scheinenden Unternehmung fernhält.“⁷³⁴

Eng mit der Wohnungsfrage verknüpfte sich die Schulfrage. Ein Villacher Stoßseufzer von einem Beamten der StBD schildert die damalige Situation. „So reizend die Stadt Villach ist, so herrlich ihre Lage, so angenehm die biedere Bevölkerung, so lebhaft der Verkehr und so wohl sich viele der Staatsbahnbeamten hier fühlen, die Schulverhältnisse lassen doch manches zu wünschen übrig.“⁷³⁵ Zumal die Stadt nicht allen Bediensteten Wohnungen bieten konnte, mußte im Umfeld Quartier genommen werden, was beim Schulbesuch der Kinder zu großen Problemen führte. Der Schreiber legte daher wohlmeinend der Gemeinde ans Herz, für die Ausweitung der Schulen und für eine Abstimmung der Unterrichts- und Ferialzeit zu sorgen. Neben der Wohnungsfrage sorgte die Lebensmittelversorgung immer wieder Anlaß für Kritik, die von Vereinen problematisiert wurde.

6. Die Eisenbahn als „Germanisierer“?

*Die Freien Stimmen schrieben 1906 zur Karawankenbahn: „Die Deutschen unseres Landes sind für die Zukunft der Stamm, an den sich alles, was deutsch ist, von der Drau bis zur Adria, anklammern wird.“*⁷³⁶

⁷³¹ Gemeinde-Ausschußbeschluss vom 20. September 1910, Neue Strassen-Nummerierung.

⁷³² GR-Protokoll, 20. November 1908.

⁷³³ Arbeiterwille, 5. April 1908, 19.

⁷³⁴ Villacher Zeitung, 28. Juni 1908, 6.

⁷³⁵ Ebd., 11. Oktober 1903, 3f. („Ein Villacher Stoßseufzer“).

⁷³⁶ Freie Stimmen, 29. September 1906, 2.

Tabelle 32: Entwicklung der Umgangssprache der einheimischen Bevölkerung in der BH-Villach⁷³⁷

Jahr	Deutsch	Slowenisch
1880	34.453	22.413
1910	55.918	17.702
1810-1910	+62,3	-21,1

Analysiert man den Bereich der Bezirkshauptmannschaft Villach nach der Entwicklung der deutsch und slowenisch sprechenden Bevölkerung, so ergeben sich sehr konvergierende Ziffern in Richtung eines Rückganges des „Slowenischen“ in allen Gerichtsbezirken. In Summe ging die Bevölkerung, die sich zur slowenischen Sprache bekannten um gut ein Fünftel zurück, während sich die Anzahl der deutschsprechenden Bevölkerung fast verdoppelte. Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass Proponenten der slowenischen Volksgruppe die damalige Volkszählung sehr kritisch sahen und einen damals weit höheren slowenischen Anteil vermuteten.⁷³⁸ Hinter dieser Entwicklung stand die dynamische Beschleunigung der damaligen Märkte und damit der beschleunigte Alltag der Menschen. Hauptverantwortlich war wohl die Dynamisierung der Kommunikationsmittel speziell getragen durch die Dampfeisenbahn. Zumal das „Flügelrad“ den Betrachtungsraum sehr gut abdeckt, wurden die dynamisierten Märkte überall im politischen Bezirk Villach wirksam, besonders im Zentralraum Villach. Beispielsweise wurde der durch den Fremdenverkehr belebte Ort Velden zwischen 1880 und 1910 von einem slowenischen (74%) zu einem 95,1 % deutschen Ort,⁷³⁹ bei einem starken Anwachsen der Bevölkerung von 308 auf 858 Menschen. Ein Umstand, der auf die Tatsache hinweist, dass gerade der Fremdenverkehr das Deutschtum besonders begünstigte. In Arnoldstein legte mit der Eröffnung der Gailtalbahn 1894 das „Deutsche“ ebenfalls wieder beachtlich zu. Ähnliches erkennt man im Gerichtsbezirk Rosegg, wo sich die deutsche Bevölkerung vom Jahr 1880 auf 1910 - vermutlich im Zuge der Karawanken Bahn - von 287 auf 2.185 Einwohnerinnen und Einwohner vervielfachte. In der Ortschaft Rosenbach stieg die Bevölkerung vom Jahre 1880 auf 1910 von 109 auf 385 Menschen, und die slowenische Umgangssprache sank von

⁷³⁷Spezial-Orts-Repertorien Kärnten 1880, 74; Spezialrepertorium Kärnten 1910, 55.

⁷³⁸ Vgl. Janko Pleterski, Slowenisch oder deutsch, 99ff.

⁷³⁹ Spezial-Orts-Repertorium Kärnten, 1880, 66, 73; Spezialrepertorium Kärnten 1910, 60.

85,3% auf 36,6%.⁷⁴⁰ Die deutschnationale Angst bestand zur Bahneröffnung zunächst darin, dass eine „Verslawung“ des Rosentales zu befürchten sei, weshalb auch versucht wurde, das Anbringen von zweisprachigen Tafeln an Bahnhöfen zu hintertreiben.⁷⁴¹ Es kam immer wieder zu kleinen nationalen Konflikten, die 1909 im Fahrkartenstreit kulminierte, sodass der Deutsche Volksrat für Kärnten gegen die „slowenisierenden Tendenzen“ bei den StB auftrat, die zweisprachige Fahrkarten auflegte, was nach dem bahneigenen Organisationsstatut aus dem Jahre 1884 und für Kärnten aus 1898 gedeckt war.⁷⁴² Die durch die Eisenbahn hervorgerufene Dynamisierung der Lebensbereiche kam letztlich doch dem Deutschtum zugute.

Die Stadtgemeinde Villach zählte nur eine geringe slowenische Bürgerschaft. Von slowenischer Seite wird darauf verwiesen, dass es mit Beginn des Eisenbahnzeitalters unter den Dienstboten und Handwerkern viele Sloweninnen und Slowenen gab und dass überhaupt ein Viertel der Stadtbevölkerung Slowenisch verstand und sprach.

Carl Ghon vermerkte in seiner Chronik für das Jahr 1880 nur dreißig slowenische Personen bei einer Bevölkerungszahl von 6.104, einschließlich der Garnison von 530 Mann.⁷⁴³ Für das Jahr 1910 kam Ghon auf 56 Sloweninnen und Slowenen bei einer Bevölkerungszahl von 19.274, inklusive der Garnison von 1336 Mann, nach der Eingemeindung eines Großteiles der Gemeinde St. Martin.⁷⁴⁴ Auch in der Stadtgemeinde gab es immer wieder slowenisch-deutsche Anrempelungen. Beispielsweise vermerken die Freien Stimmen, dass sich in den Jahresberichten der k.k. Fachschule für Holzindustrie bedenkliche Ziffern befänden. „Gegenüber 294 deutschen Besuchern der verschiedenen Kurse befinden sich 120 Nichtdeutsche, darunter 108 Slowenen. [...] Die maßgebenden Kreise unserer Stadt werden guttun, wenn sie dieser gefährlichen Erscheinung ihr Augenmerk zuwenden und praktische Gegenmaßregeln treffen, bevor es zu spät ist“. ⁷⁴⁵ Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Industrie, der Handel und der Fremdenverkehr die qualitativen

⁷⁴⁰ Spezial-Orts-Repertorium Kärnten, 1880, 66; Spezialrepertorium Kärnten 1910, 60.

⁷⁴¹ Tamara Pinter, Einmal Feistritz, bitte! In: game over, Eine Industriegeschichte. Klagenfurt 1906. 113-120, hier: 113.

⁷⁴² Ebd., 115.

⁷⁴³ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848 bis 1889, 107.

⁷⁴⁴ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889 bis 1913, 96.

⁷⁴⁵ Freie Stimmen, 29. Juli 1908, 5.

Treiber des Deutschtums waren und von einer gewaltsamen Germanisierung, beispielsweise über die Schule, primär nicht gesprochen werden kann.⁷⁴⁶

Tabelle 33: Eisenbahn als Germanisierer, heimische Bevölkerung⁷⁴⁷

Polit. Bez.	GB	Jahr	Gesamt	1880=100	Deutsch	%	Slowenisch	%	andere
Villach	Arnoldstein	1880	7.880	100	2.180	27,7	5.699	72,3	1
Villach	Arnoldstein	1910	7.645	97,0	3.530	46,2	4.113	53,8	2
Villach	Paternion	1880	7.725	100	7.700	99,7	0.025	0,3	-
Villach	Paternion	1910	9.010	116,6	8.978	99,6	32	0,4	-
Villach	Rosegg	1880	8.275	100	0.287	3,4	7.987	96,6	1
Villach	Rosegg	1910	9.361	113,1	2.185	23,3	7.169	76,7	7
Villach	Tarvis	1880	6.663	100	4.226	63,5	2.429	36,5	8
Villach	Tarvis	1910	7.396	111	5.622	78,5	1.541	21,5	233
Villach	Villach	1880	26.406	100	20.060	76,2	6.273	23,8	73
Villach	Villach	1910	40.563	153,6	35.003	87,8	4.847	12,2	113
Villach		1880	56.959	100	34.453	60,6	22.413	39,4	83
Villach		1910	69.975	129,5	55.918	75,9	17.702	24,0	355

7. Vereinsleben in Villach

*„Der Vorschuß-Cassenverein [...] übt eine wohlthätige Wirksamkeit auf die Gewerbe aus und ermöglicht es, daß jeder Gewerbetreibende ein Darlehen zu mäßigen Zinsen erhalten kann, wodurch er von der Bewucherung befreit wird“.*⁷⁴⁸

*„Um die Jahrhundertwende gab es bei den Eisenbahnen ca 130 eigenständige Vereine“.*⁷⁴⁹

„Spätestens seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert stellten Vereine einen bedeutenden Faktor in der Ausbildung eines politischen Bewußtseins und einer politischen Öffentlichkeit dar“.⁷⁵⁰ Das Vereinswesen löste im Grunde die mittelalterlichen Gruppenorganisationen der Zünfte und Gilden ab, positionierte sich als bürgerliche Nachfolge und war ein Produkt der liberalen Strömungen. Es gab vielfältige Motive für eine Vereinsgründung, die alle im anthropologischen Grundbedürfnis gipfelten, die Gemeinschaft und die Kommunikation mit

⁷⁴⁶ Martin Wutte, Die sprachlichen Verhältnisse in Kärnten auf Grundlage der Volkszählung von 1900 und ihre Veränderungen im 19. Jahrhundert, in: Carinthia I 96 (1906), 153-178, hier: 159f. und 174.

⁷⁴⁷ Spezial-Orts-Repertorien Kärnten 1880; Vgl. Hans Peter Hye, Technologie und sozialer Wandel, in: Helmut Rumpler/ Peter Urbanitsch (Hgg.) Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. IX: Soziale Strukturen, 1. Teilband: Von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-industriellen Gesellschaft, Teilband 1/1: Lebens und Arbeitswelten in der industriellen Revolution. Wien 2010, 15 - 65.

⁷⁴⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 178.

⁷⁴⁹ 100-Jahr-Ausstellung, Hauptbahnhof Linz, 3.4.-19.7. 1992, Ausstellungs-Katalog. Wien o. J., o. Seite.

⁷⁵⁰ Werner Drobosch, Vereine und Verbände in Kärnten (1848-1938). Vom Gemeinnützig-Geselligen zur Ideologisierung der Massen. Klagenfurt 1991, 13.

Gleichgesinnten zu suchen. Entweder nur zur Unterhaltung, zur gemeinsamen Sportausübung, zur Bildung, zur Religionsvertiefung oder zum Zwecke der Thematisierung eines ökonomisch-sozialen Umbaus der Gesellschaftsordnung. In einer Beilage der Freien Stimmen im Jahr 1905 wird auf die Bedeutung des Vereinswesens für das geistige Leben speziell in der Provinz hingewiesen. „Jeder Verein schließt Gleichgesinnte und Gleichstrebende zusammen. Durch den Zusammenschluß werden die von den Einzelnen gesammelten Erfahrungen vermehrt und auf ein bestimmtes Ziel zu geleitet“.⁷⁵¹ Rechtliche Basis bildete das Vereinsgesetz vom 15. November 1867, welches jegliche Gründungsfreiheiten bot, soweit sie nicht ausdrücklich verboten waren. „Ausländer, Frauenspersonen und Minderjährige dürfen als Mitglieder politischer Vereine nicht aufgenommen werden“.⁷⁵² Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts gab es wegen der staatlichen Restriktionen äußerst spärliche Vereinsgründungen. Erst in den späten Vormärzjahren und dann nach dem Revolutionsjahr 1848 etablierte sich in der Habsburgermonarchie eine deutliche Vereinsleidenschaft. Vor allem im Hinblick auf den Systemwechsel von der agrarisch-feudalen zur bürgerlich-industriellen Gesellschaft kam es zu tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen, die den Nährboden für Vereinsgründungen bildeten. Im Neoliberalismus durften jedoch nur Vereine mit einem wirtschaftlichen, kulturellen und karitativen Hintergrund existieren.⁷⁵³ Erst das genannte liberale Vereinsgesetz induzierte in Villach eine anlaufende Gründungswelle, die ihren Höhepunkt am beginnenden 20. Jahrhundert fand. So zählte Malle im gesamten BH-Bezirk Villach 1914 insgesamt 180 Vereine, nach einem Stand 1904 von 66 Organisationen, inclusive der Schul-, Südmark- und Schulpfennigvereine, was fast einer Verdreifachung entspricht.

*Tabelle 34: Entwicklung des Vereinswesens in der BH-Villach.*⁷⁵⁴

Jahr	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	Su
1904	4	8	9	3	6	3	3	3	3	24	66
1914	27	27	30	6	20	4	4	5	7	50	180

⁷⁵¹ Ludwig Jahne, Vom Vereinsleben in Kärnten, in: Freie Stimmen, 1. Jänner 1905/Beilage, 12-13, hier 12.

⁷⁵² RGBl. Nr. 134/15.11.1867 (über das Vereinsrecht), Zweiter Abschnitt: Von politischen Parteien.

⁷⁵³ Auguštín Malle, Vereine in Kärnten, in: Helmut Rumpler/Peter Urbanitsch (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. VIII: Politische Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft, 1. Teilband: Vereine, Parteien und Interessenverbände als Träger der politischen Partizipation. Wien 2006, 451-501, hier: 459.

⁷⁵⁴ Malle, Vereine, 494f.

A - Deutsch-national und deutsch national-sozial; B - Ortsgruppen des Deutschen Schulvereines; C - Ortsgruppen des Vereines Südmark; D - Schulpfennig Vereine; E - slowenisch national; F - Cyrill und Methodvereine; G – Katholische; H - christlich-soziale; I - Protestantische (mit Einfluss „Los von Rom“ Bewegungen; J – Sozialdemokratische Vereine.

Drobesch listet für den politischen Bezirk von Villach (ohne den Ortsgründungen des „Deutschen Schulvereines“, Verein „Südmark“, Turnvereine und des „Deutsch-österreichischen Alpenvereines“) 79 Vereinsgründungen zwischen 1870 und 1914 auf:⁷⁵⁵

Tabelle 35: Vereinsgründungen in der BH-Villach.⁷⁵⁶

Jahre	Stadt Villach	Villach Land	Arnoldstein	Rosegg	Tarvis	Summe
1870 - 1879	2	1	2	1	1	7
1880 - 1889	7	-	1	-	-	8
1890 - 1899	6	3	-	3	1	13
1900 - 1909	13	4	2	5	1	25
1910 - 1914	11	10	-	3	2	26
Summe	39	18	5	12	5	79

Tabelle 36: Vereinsgründungen nach GBen und Vereinszwecken.⁷⁵⁷

GB	a	b	c	d	e	Summe
Stadtgemeinde Villach	13	13	3	7	3	39
Villach Land	4	7	4	2	2	19
Arnoldstein	-	-	3	-	2	5
Rosegg	-	-	10	-	1	11
Tarvis	1	1	1	1	1	5
Summe	18	21	21	10	9	79

Tabelle 37: Vereinsgründungen nach Jahrzehnten und Vereinszwecken⁷⁵⁸

Jahre	a	b	c	d	e	Summe
1870-1879	1		-		6	7
1880-1889	3	1	2	2	-	7
1890-1899	1	3	4	4	2	14
1900-1909	7	5	5	2	1	25
1910-1914	6	12	10	2	-	25
Summe	18	21	21	10	9	79

⁷⁵⁵ Drobesch, Vereine und Verbände, 43-63.

⁷⁵⁶ Ebd.

⁷⁵⁷ Ebd.

⁷⁵⁸ Ebd.

Tabelle 38: Vereinsgründungen Stadt Villach nach Jahrzehnten und Vereinszwecken⁷⁵⁹

Gründungsjahr	a	b	c	d	e	Summe
1870 - 1879	1	-	-		1	2
1880 - 1889	3	1	1	2	-	7
1890 - 1900	-	3	2	2	1	8
1900 - 1910	5	4	-	1	1	11
1910 - 1914	4	5	-	2	-	11
Summe	13	13	3	7	3	39

a=„Nichtpolitische“ Vereinsgründungen des sozialdemokratischen Lagers; b=„Nichtpolitische“ Vereinsgründungen des nationalliberalen Lagers, c=Slowenische Vereinsgründungen, d= Christlichsoziale-katholische Vereinsgründungen, e=Politische Vereinsgründungen.

Die Vereinsstruktur bildet das sozial-politische Leben einer Gemeinschaft treffend ab. So zeigen die Tabellen die Dominanz der Deutsch-Nationalen (A, B, C, b, d), die Dynamik der Sozialdemokratie (J, a), aber auch die Lebenszeichen der slowenischen Vereine (E, c). In Summe zeigt sich eine enge Korrelation zwischen der Entwicklung der Vereinskultur und den gesellschaftlich-politischen Rahmenbedingungen. Waren es vor dem liberalen Vereinsgesetz primär Vereinsaktivitäten im Bereich der Interessens- und Schutzsphäre, so wandelte sich dies im Zeitalter des Konstitutionalismus zwischen 1867 und 1914 in Richtung weltanschauliche Vereinsgründungen. Es bildeten sich im Vereinswesen die kommenden Massenparteien ab: das nationalliberale, das katholisch-konservative und das sozialdemokratische Lager.⁷⁶⁰ Im Folgenden liste ich 150 Vereine: ⁷⁶¹

Grün – aus der Stadtchronik Ghon, 1848-1889.

x – aus der Stadtchronik Ghon, 1889-1913.

Orange – aus dem Amtskalender Kärnten 1908.

Rot – aus dem Amtskalender Kärnten 1910.

Blau – aus dem Südmarkkalender Kärnten 1913.

⁷⁵⁹ Drobesh, Vereine, 43-63.

⁷⁶⁰ Ebd., 41.

⁷⁶¹ Zusammenfassung der Ghon-Chroniken der Stadt Villach, des Amtskalenders 1908 und 1910, des Südmarkkalenders 1913 und der Drobeshliste auf und unterteile letztere nach Gerichtsbezirken und Jahresgründungen.

Tabelle 39: Große Vereinstabelle.

Vereins-Namen	Gründung	Ghon 1889 33 Vereine	Ghon 2 60Vereine	Amtskal ender 1908	Amtskal ender 1910	Südmark 1913	Drobesch
"Generali"							
„?Nr.6“ Ortsgruppe Villach der I. Organisation Neutraler Guttempler	1914-1939						b
„Bergland Nr. 15“ Villach der I. österr. Gesellschaft gegen die Trinksitten „Nephalia“	1912-1939						b
„Donau“							
„Foncier“							
„Gothae“							
„Nord Britisch und Mercantise“							
„Phönix“							
„Wechselseitige“							
Advokaten und Notariatsbeamtenverein Villach							
Allgemeiner Arbeiter- Gewerkschaftsverein	1885-1898						a
Allgemeiner Konsumverein Villach							
Arbeiter Bildungsverein neu	1884-1884						a
Arbeiter Gesangsverein „Morgenröte“	1902-1928						a
Arbeiter Radfahrer Verein Villach	1902-1939						a
Arbeiter Sängerbund Villach	1885-1886						a
Arbeiter-Abstinentenbundes Österreichs, Ortsgruppe Villach	1910-1934						a
Arbeiter-Bildung und Unterstützungs-Verein	1877						
Arbeiter-Bildungs-Verein	1870-1872						a
Arbeiterheim Villach	1906-1934						a
Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse	1885						
Bahnbeamten-Verein							
Bauernverein							
Bautechniker Verein	1906						
Beamten Wirtschafts-Verband							
Bezirkskasse Villach-Rosegg							
Blau Kreuz Verein Villach	1911-1938						
Blau-Kreuz Verein	1911-1938						b
Casino-Verein	1862-1902		x				
Christlich sozialer Arbeiterverein für Deutsch-Bleiberg	1898-1906						e
Club der Staatsbahndirektion	1900-1938						
Deutscher Arbeiterverband „Germania“	1903						
Deutscher Handwerker Verein							
Deutscher Schul-Verein	1883						b
Deutscher Schulverein, Frauen-Ortsgruppe	1884						
Deutscher Verein	1882						
Deutscher Volksverein	1894-1939						b
Deutschnationaler Handlungs-Gehilfen-Verband	1908-1939						b
Deutsch-Österreichische Alpen-Verein	1870/72						b
Die Naturfreunde	1902-1934						a
Dienstmänner Union							
Eisenbahn Gesangsclub	1989-1938						
Eisenbahner Sängerbund	1910-1938						
Eislauf-Verein	1886						
Elisabethinen Verein, Ortsgruppe Villach	1914-1939						d
Evangelischer Frauenverein							
Evangelischer Kirchenbau-Verein							
Fachverein der Verkehrsbediensteten							
Feuerwehren, Bezirksverband für Villach	1882						
Freie Schule	1906-1921		x				a
Freiwillige Feuerwehr-Verein	1865						
Genossenschaft der Handelsgewerke der Stadt Villach							
Gesangs-Verein „Edelweiß“	1886						
Gesangsverein Bahn- und Staatsangestellte							
Gewerbliche Aushilfskassa-Verein	1863						
Gewerkschaftsverband für Kärnten	1909						
Gewerkschaftsverein der Eisen- und Metallarbeiter für Kärnten	1898						
Gewerkschaftsverein der Eisenbahner Villach	1894-1938						
Handelssängerbund	1874						
Jugendfürsorgeverein							
Kaninchenzüchterverein							
Kärntnerische Volksschullehrer-Verein	1868						
Katholischer Volks- und Arbeiterverein für Villach							
Katholischer Gesellen-Verein	1866/1880						d
Katholisches Kreuzbündnis gegen Alkoholismus	1914-1941						d

Kaufmännischer Gesangsverein	1870						
Kinderfreunde für Österreich, Ortsgruppe Villach des Arbeitervereins	1913-1923						a
Kinderschutz und Fürsorgeverein							
Kirchenverschönerungs- und erhaltungsverein Villach	1904-1935		x				d
Klub der Staatsbahndirektion	1900-1938						
Krieger-Verein	1882						
Leichenbestattungs-Verein für Eisenbahn- und Postbedienstete	1890-1938						
Männergesangsverein Bahn Staatsangestellte	1910-1938						
Museumsverein Villach							
Musikverein der Eisenbahn- und Postbediensteten	1910-1938						
Neuer Casino-Verein	1868						
Orchesterverein zur Förderung der Musikpflege	1910		x				
Ossiacher Dampfschiffahrts-Gesellschaft							
Österr. Eisenbahn Beamten Verein	1903-1938						
Patriot Frauen-Hilfs-Zweigverein vom Roten Kreuze	1881						
Pferdezuchtverein Nr. 14							
Politischer Verein Vorwärts	1894-1939						
Reichsbund Deutscher Eisenbahner	1908-1938						e
Reichsverband „Anker“	1905						
Ruderclub-Verein	1881						
Schulpfennig-Verein	1877						
Schützen-Verein	1884						
Sozialdemokratischer Verein Villach und Umgebung	1909-1934						e
Sparcasse Villach	1867						
St. Nikolaus Kirchenbau Verein Villach	1892-1898						d
Stadt-Verein							
Stenographen Verein „Einheit“	1904						
Stiftung Villacher Waisenkinder							
Studenten-Unterstützungs-Verein	1872						
Südmark Frauenortgruppe Villach und Umgebung	1895						b
Südmark Oberkärnten	1905						b
Südmark Ortsgruppe Villach	1890						b
Tierschutzverein	1905						
Touristen Verein. Naturfreunde							
Turn-Verein „Eiche“	1886						
Union der keramischen Branche							
Verband „Arnulf von Kärnten“ Villach des Bundes der Germanen	1899-1939						b
Verband „Danubia“ Villach des Bundes Deutscher Arbeiter Germania	1903-1919						b
Verband „Moltke“ Villach des Bundes der Germanen in Wien	1895-1901						b
Verband der Bäckerarbeiter, Ortsgruppe Villach	1903						
Verband der Bauhilfsarbeiter Österreichs, Zahlstelle Villach							
Verband der Binder und verwandte Berufe Österreichs, Zahlstelle Villach							
Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und Arbeiterinnen Österreichs, Villach							
Verband der Holzarbeiter, Ortsgruppe Villach	1896						
Verband der Maler und Anstreicher Österreichs, Ortsgruppe Villach	1904						
Verband der Mauer Österreichs, Ortsgruppe Villach	1905						
Verband der Schneider, Ortsgruppe Villach	1897						
Verband der Schuhmacher, Ortsgruppe Villach							
Verband der Steinarbeiter Österreichs, Ortsgruppe Villach	1907						
Verband der Tonarbeiter und verwandter Berufe Österreichs, Zahlstelle Villach							
Verband der Zimmerer Österreichs, Ortsgruppe Villach	1906						
Verband jugendlicher Arbeiter Österreichs	1912-1939						a
Verein "Deutsche Heimat"	1911-1939						b
Verein „Deutsche Heimat“	1911-1939						
Verein „Deutsches Haus“	1906-1939						b
Verein „Ostmark Bund Deutscher Österreicher“	1912-1939						
Verein der Alldeutschen für Kärnten	1901						
Verein der Bautechniker							
Verein der bei der Hut- und Filzwaren-Industrie beschäftigten Arbeiter							
Verein der Buchdrucker Kärntens, Zahlstelle Villach							
Verein der Krankenkassen-Angestellten Österreichs, Zahlstelle Villach							
Verein der land und forstwirtschaftlichen Arbeiter	1909						
Verein der österr. Bahnärzte der SB, Kärnten, Villach							
Verein deutscher Staatsangestellter	1909-1939						b
Verein für Kinderfürsorge in Villach							
Verein kärnt. Gärtner und Gartenfreunde in Villach							
Verein österr Bahnärzte der Südbahn, Villach	1901-1938						
Verein Volksbücherei in Villach							
Verein vom St. Vinzenz von Paul für freiwillige Armenpflege	1888-1939						d
Verein zur Erhaltung der Stadtpfarrkirche							
Verein zur Hebung des Kleinzuchtviehs							
Verein zur Pflege kranker Arbeiter	1857-1890						
Verein zur Pflege kranker Arbeiter in Villach							
Versicherungs-Gesellschaft „Adriatica“							
Verzehrsteuer Abfindung-Verein	1882						
Verzehrungssteuer-Abfindungs-Verein							
Villacher Eisenbahner Gesangsclub	1889						
Villacher Frauen Hilfsverein für die Betreuung Verwundeter	1866						
Villacher Herrenfahrer							
Villacher Jagdgesellschaft	1876						
Villacher Männer-Gesangs-Verein	1855						a
Villacher Musikclub							
Villacher Stadtverein zur Anschaffung von Musterplänen für die Wohnhäuser in Villach							



Insbesondere in einer Provinzstadt wie Villach, wo keine besonderen geistigen Mittelpunkte existierten, wie eine Universität oder Salons, stellte das Vereinswesen den Mittelpunkt des geistigen Lebens dar und waren dekorativer „Aufputz“ bei vielen festlichen Anlässen. Sei es ein Kaiserbesuch oder bei vielen Jubiläumsveranstaltungen und Einweihungen. Durch die gegenseitigen monarchieweiten oder internationalen Vernetzungen kam es ferner zu einem regen Beziehung-Austausch unter den Vereinen, die zunächst in großflächigen gemeinsamen Sänger- oder Turnerfesten gipfelten und wirtschaftliche Effekte auslösten. Dabei kam es zur Überwindung des Kastengeistes durch Zusammenarbeit von Menschen aus allen Bevölkerungskreisen. Oftmals bildete das aktive Leben in einem Verein die Vorschule für spätere politische oder wirtschaftliche Laufbahnen einzelner Persönlichkeiten. Exemplarisch sei kurz auf den außerordentlichen Lebensweg des Leopold Pölzl (1879 – 1944) hingewiesen, der im niederösterreichischen St. Ägyd am Neuwald geboren, einige Jahre vor dem ersten Weltkrieg Gewerkschaftssekretär der Sozialdemokraten in Villach wurde. Der Sekretär des „Verbandes der Arbeiterschaft der chemischen Industrie Österreichs“, Anton Schrammel, holte ihn später nach Aussig/Ústí nad Labem. Schrammel war bei den böhmischen Parlamentswahlen in Aussig 1911 mit nur 200 Stimmen dem bürgerlichen Kandidaten, Rudolf Lodgman, unterlegen. Pölzl sollte die dortige Partei reorganisieren, doch der Weltkrieg kam dazwischen. Danach kehrte Pölzl nach Aussig zurück, wurde Bürger der neuen Tschechoslowakei und 1923 Bürgermeister der Stadt Aussig, die als Eisenbahnknoten einen noch fulminanteren Wachstumsprozess im langen 19. Jahrhundert hinlegte als Villach, wo Pölzl vor dem Krieg als Gewerkschaftssekretär fungierte.⁷⁶²

Vereine nahmen sich der konkreten Lebenssituationen der Menschen an, wie dem Thema Wohnen oder Lebensmittelversorgung. So hielten der Verein deutscher Staatsangestellter und der Deutsche Handelsgehilfen-Verein im November 1910 eine „Abwehrversammlung gegen die Lebensmittelteuerung“ ab, um deren Ursachen und Bekämpfung zu diskutieren. Dabei wurde festgestellt, dass durch Villachs Position als Verkehrs- und

⁷⁶² Thomas Schmid, Der Vergessene. Ein mutiger Sozialdemokrat im Sudetenland, in: Die Welt, Der Vergessene. Ein mutiger Sozialdemokrat im Sudetenland-Thomas Schmid (welt.de), 3. August 2015 (abgerufen am 21.11.2023).

Fremdenverkehrsmittelpunkt „der Villacher als Käufer zweiter Güte betrachtet wird“.⁷⁶³ Zwar sei das Problem ein überregionales, aber die Stadtverwaltung müsse ebenfalls reagieren, obwohl Villach eine bedeutende Zahl an Festbesoldeten aufweist. Diese begehrten schon fünf Jahre vorher zum Thema auf und ventilierten die Gründung eines Wirtschaftsverbandes der k.k. Beamten und Diener und Privatbeamten.⁷⁶⁴

8. Politische Situation in Villach

*„Gewundert hat uns nur, daß die Bürger von Villach, dieser angesehenen, betriebsamen und echt deutschen Stadt in Kärnten, einem solchen Manne ihr Vertrauen schenken konnten“.*⁷⁶⁵

Grundsätzlich herrschte in der Stadtgemeinde ein deutschnationaler bzw. deutschfreiheitlicher Mindset. Die Bürgermeister waren stramme deutsche Männer, aus dem deutschliberalen bzw. deutschnationalen Lager und kamen aus der Bildungsbürgerschicht. Wesentlichen Einfluss auf die Stadtentwicklung nahmen insbesondere die jeweiligen regionalen Landtagsabgeordneten und die Vertreter im Reichsrat.⁷⁶⁶

Der uns im „Intro“ entgegentretende Dr. Otto Steinwender (1847 Klagenfurt – 1921 Villach), „österreichischer Bismarck“ genannt, saß seit 1885 als gewählter Vertreter der Städte- und Märkte Kurie im Parlament, als Nachfolger von RAbg. Moritsch, womit er „Auslöser für den Wechsel der Mehrheit der Kärntner Mandatare vom deutsch-liberal zu radikaleren deutschnationalen Gruppierungen“⁷⁶⁷ wurde. Dieser originelle, heftig umstrittene politische Kopf gelangte zusätzlich 1890 in den Landtag und prägte über Jahrzehnte wesentlich, nicht nur die Villacher Politik, sondern jene von Cisleithanien und war ein genialer „policy networker“ im Sinne von Drobesh.⁷⁶⁸ Gemeinsam mit dem Antisemiten Georg von Schönerer mitbegründete er den „Deutschen Schulverein“. Steinwender ließ sich 1893 zu der Aussage hinreißen, dass er „sehr konservativ“ sei. Die Leitmeritzer Zeitung gab dazu folgende Bemerkung: „Die Wählerschaft der oberkärntnerischen Städte und Märkte ist aber nicht

⁷⁶³ Grazer Tagblatt, 26. November 1910, 8.

⁷⁶⁴ Grazer Volksblatt, 21. März 1905, 7.

⁷⁶⁵ Freie Presse, 19. Juni 1896, 1., Steinwender, anlässlich der Gründung der Deutschen Volkspartei und dem parteiimmanenten Antisemitismus.

⁷⁶⁶ Vgl. Rudolf Siegl, Die Reichsratswahlen in Kärnten (1861-1911), Masterarbeit. Klagenfurt 2014, 126 – 131.

⁷⁶⁷ Ebd., 114.

⁷⁶⁸ Werner Drobesh, Politisches „Netzwerken“: die Verknüpfung von Partei und Vereinskultur und Mandat in Kärnten, 1867-1918, in: Milan Hlavačka/Johannes Kalwoda/Michael Pammer/John Rogister/Luboš Velek (Hg.), Festschrift für Lothar Höbelt. Die Heimstatt des Historikers sind die Archive. Wien-Köln 2022, 441-452, hier: 443ff, 450.

konservativ, sondern fortschrittlich gesinnt, wie wenige Wählerschaften des Reiches, und zumal Villach's Bürgerschaft war allzeit stolz, Freisinnigkeit und Fortschrittsliebe zu bethätigen, und hat sich den schönen Ruf erworben, eine Stätte freien Bürgertums zu sein, und darum taugt es nicht, daß dieser Wahlbezirk einen Vertreter hat, der seinem eigenen Eingeständnis nach „sehr konservativ“ ist“. ⁷⁶⁹ Trotzdem bedauerte Bgm Scholz den Ausstieg Steinwenders aus dem Villacher Wahlbezirk - anlässlich der Aufgabe seines Villacher Mandates 1907 – und bedauerte und ehrte gleichzeitig seine Verdienste: „Sie alle, die längere Zeit in Villach im öffentlichen Leben gewirkt haben, wissen, welche unschätzbare Kraft wir in Dr. Steinwender verlieren“. ⁷⁷⁰ Die Herzen der Villacher flogen ihm zu und mit seinem politischen Wirken erwachte neues politisches Leben in Villach. ⁷⁷¹ Seine Vita verlief jedoch keinesfalls geradlinig, sondern mäandrierte durch die politische Landschaft. Der Deutsch-Nationale war im Deutschen Klub, in der Deutsch nationalen Vereinigung und führte die Deutsche Nationalpartei (1891) und mitbegründete 1895 die Deutsche Volkspartei, die er anschließend wieder verließ. In den Jahren 1897 bis 1907 wirkte Steinwender als wilder Reichsratsabgeordneter, wobei er sich als Kämpfer für das allgemeine Wahlrecht gerierte und gegen Korruption auftrat. Danach schloss er sich der Deutschen Agrarpartei an und kandidierte 1907 für den 10. kärntnerischen Wahlbezirk. Steinwender schaffte den Aufstieg zum Vizepräsidenten des RR, wobei er als ständiger Berichterstatter für das Budget fungierte. Er war der Reichsratsabgeordnete mit der längsten Funktionsperiode, von 1885 bis 1918 mit kurzer Unterbrechung 1894. ⁷⁷² Er lobbyierte für die städtischen Anliegen, wie den Verbleib der Bahndirektion in Villach, für die zweite Bahnverbindung nach Triest via Tauernbahn ⁷⁷³ bzw. für regionale Bahnlinien und für die Umsetzung des Fassbender-Planes einer Ostumfahrung von Villach, wofür er 1901 die Ehrenbürgerschaft der Stadtgemeinde erhielt. ⁷⁷⁴ Im Zuge des Ausbaues der Bahnanlagen in Villach wurde die Begleitstraße zum damaligen Staatsbahnhof, heute Westbahnhof, nach Steinwender benannt. ⁷⁷⁵ Als Multifunktionäre und Vereinsmeier in der Villacher Politik müssen die Volksvertreter Carl Ghon,

⁷⁶⁹ Leitmeritzer Zeitung, 5. Juli 1893, 3/851.

⁷⁷⁰ GR-Protokoll Nr. 1 vom 15. Februar 1907.

⁷⁷¹ Ebd.

⁷⁷² Siegl, Reichsratswahlen in Kärnten, 124.

⁷⁷³ GR-Protokoll vom 15. Februar 1907.

⁷⁷⁴ GR-Protokoll vom 2. Juni 1901.

⁷⁷⁵ Heute findet sich Steinwender auf der Liste der belasteten Straßennamen in Villach. Vgl. Werner Koroschitz, Wem zu Ehren? Kritischer Bericht zu einigen Villacher Straßennamen im Kontext missbräuchlicher Erinnerungskultur, in: Neues aus Alt-Villach 58 (2021), 9-127, hier: 114f.

der bereits genannte Josef Luggin⁷⁷⁶ und Johann Angerer genannt werden.

Mit dem Aufkommen der industriellen Arbeiterschaft setzten sich langsam sozialdemokratische Strömungen in Villach durch. Der in der Metallwarenfabrik Seebach arbeitende Schlosser und Spengler, Ferdinand Perlornig(g) (1854 – XX)⁷⁷⁷, und der aus Klagenfurt stammende Metallarbeiter, Ferdinand Adenau, stellten die zwei Kärntner Delegierten beim Hainfelder Einigungsparteitag (30. Dezember 1888 – 1. Jänner 1889) dar. Dort wurde die Zerrissenheit der Partei durch den Arzt Victor Adler (1852 Prag – 1918 Wien) beendet und bei der ersten sozialdemokratischen Landeskonferenz am 10. Jänner 1890 in Klagenfurt setzten sich die Vertreter des Hainfelder Programms durch. Im Zuge der Vorbereitungen zur ersten sozialdemokratischen Maifeier in Villach 1890 trat die Sozialdemokratie ins politische Rampenlicht, obwohl ihre Geburtsstunde schon 20 Jahre zurücklag. Im Zeitraum der liberalen Veränderungen ab 1867 spielten sich die sozialdemokratischen Gedanken im Vereinsleben ab. Mit der Gründung der zweiten Internationalen entstand die vehemente Forderung nach dem achtstündigen Normarbeitstag und den 1. Mai als „Feiertag der Arbeit“ zu betrachten. In der politisch dem übrigen Europa nachhinkenden Habsburgermonarchie kam es zusätzlich zum Aufruf für ein allgemeines Wahlrecht. In Villach warben die Arbeiterbildungsvereine und die gewerkschaftlichen Fachvereine schon Wochen vor dem entscheidenden Tag um Teilnahme möglichst vieler Sympathisanten. Der Vollständigkeit halber muss erwähnt werden, dass die Bewerbung für den Tag der Arbeit von einer Reihe von Arbeitskonflikten begleitet war und die Obrigkeit, an der Spitze der Bezirkshauptmann, Eduard Hermann, im Vorfeld alle Eventualitäten strategisch durchspielten. So wurden am 30. April 1890 übel beleumundete Personen in Haft genommen.⁷⁷⁸ So streikte man in der Metallwarenfabrik Seebach und bei der Bleiberger Bergwerksunion. Die Behördenvertreter bereiteten sich eingehend darauf vor, unter Einbeziehung des Militärs, um die Geschehnisse umfassend im Griff zu halten und zu dokumentieren.⁷⁷⁹ Bei der Volksversammlung in Villach, am 3. März 1890, im Gasthof

⁷⁷⁶ RAbg. Luggin trat 1872 als prononcierter Vertreter der Loibllinie, als Vertreter der Stadt Villach im RR, von seinem Mandat zurück.

⁷⁷⁷ Slowenischer sozialdemokratischer Aktivist, der nach seiner Entlassung bei der Metallwarenfabrik Sekretär der Arbeiterkrankenkasse wurde. Siehe - Katja Sturm-Schnabl/Bojan-Ilija Schnabl (Hg.), Enzyklopädie der slowenischen Kulturgeschichte in Kärnten/Koroška, von den Anfängen bis 1942, Bd. 2: J-Pl, Wien-Köln-Weimar 2016, 1016f.

⁷⁷⁸ Wadl, Maifeier, 118.

⁷⁷⁹ Vgl. Ebd., 112-115.

Tarmann⁷⁸⁰ nahmen laut Protokoll des Villacher Bezirkskommissärs, Ernst von Goethem, 400 Personen teil. Die Veranstaltung war von Wilhelm Schatzmayr (1843 – 1898)⁷⁸¹ einberufen worden, mit den sozialdemokratischen Rednern Brod, einem Journalisten der Arbeiter-Zeitung aus Wien, Peter Bierkopf (1854 – 1929)⁷⁸² und dem ehemaligen Arbeiter Eisenbach. Hingewiesen wurde, dass der achtstündige Normtag im Zusammenhang mit der Mechanisierung und der Produktivitätssteigerung eine Win-Win-Situation sowohl für die Arbeitgeber als auch für die Arbeitnehmer darstellt. Abschließend dankte die Organisationsleitung dem k.k. Bezirkskommissär für sein freundliches Entgegenkommen, der in seinem Bericht vom 3. März 1890 den gesetzeskonformen Ablauf hervorhob.

Am 15. April 1890 informierte man die Gemeinde-Vorstehungen über die gesetzlichen Bestimmungen, wenn gewerbliche Hilfsarbeiter den 1. Mai als Arbeiterfeiertag betrachteten.⁷⁸³ Der Stationsvorsteher am Südbahnhof in Villach, Johann von Mezerich, diente sich der Obrigkeit besonders an, da er bereits am 15. April einen Zug zusammenstellte den er für allfällige Evakuierungsmaßnahmen im Zuge von größeren Unruhen bereithielt, „und daß er auch am 1. Mai durch Einholung von Auskünften im telegrafischen Wege bei anderen Stationsvorständen die k.k. Bezirkshauptmannschaft über den voraussichtlichen Zuzug von Arbeitern aus Oberkärnten in Kenntnis setzte und sich auch in anderer Weise sehr zuvorkommend zeigte“.⁷⁸⁴ Die Freie Stimmen aus Klagenfurt berichteten am 3. Mai: „Geängstigte Gemüther athmen heute erleichtert auf, denn der gefürchtete 1. Mai ist ohne Blutvergießen, Brand, Plünderung, welche die eifrigen Verleumder der Arbeiterschaft den Stadt- und Dorfbewohnern prophezeiten, vorüber gegangen“.⁷⁸⁵ Daraus erkennt man den existenten explosiven politischen „Cocktail“ dieser Zeit, aber auch die politische Reife der Sozialdemokratie, da es im ganzen Reich zu keinen nennenswerten Ausschreitungen kam, was den RR bewog, die Ausnahme Gesetze gegen die Sozialisten 1891 nicht mehr zu

⁷⁸⁰ Bahnhofstrasse 10, heute Hotel Europa.

⁷⁸¹ War ein Pastorsohn aus Zlan, der sich nach dem erlernten Bäckerhandwerk und einer Wanderschaft 1878 in Villach niederließ, wo er in der Rathausgasse eine Konditorei betrieb. Durch 15 Jahre führte er als Obmann der Arbeiterkrankenkasse und war im Vorstand des Konsumvereins und des allgemeinen Gewerkschaftsvereins. Gilt als Begründer der Kärntner Arbeiterbewegung.

⁷⁸² Bierkopf erlernte das Schneiderhandwerk und ließ sich 1873 nach seiner Wanderschaft in Villach nieder. Begründete einige Vereine mit (Arbeiterbildungsverein, Arbeitergesangsverein, Arbeiterkrankenkasse) und wurde erster Villacher sozialdemokratischer Gemeinderat.

⁷⁸³ Vgl. Ebd. 109.

⁷⁸⁴ Wadl, Maifeier, 118f.

⁷⁸⁵ Freie Stimmen, 3. Mai 1890, 5.

verlängern.⁷⁸⁶ Dieser erste „Tag der Arbeit“ wurde in Villach, im Gasthaus Fischer, von rund 600 Personen ⁷⁸⁷ begleitet und kann jedenfalls als Wendepunkt in der Villacher sozialdemokratischen Bewegung bezeichnet werden, denn damit begann der Aufstieg als dritte politische Kraft im Parteienspektrum. An diesem Tag referierten Wilhelm Eich (1858 Villach – 1935 ebd.)⁷⁸⁸, der Wiener Schriftsteller Josef Wilhelm Rubin, Ferdinand Perlornig, Wenzel Zimmermann und Baumeister Vinzenz Lorenz. Die Reden drehten sich um den Acht-Stunden-Tag, wie bei den Vorbereitungskonferenzen. Danach meldete der Bezirkshauptmann an das Hohe k.k. Landespräsidium am 2. Mai, dass die Versammlung anstandslos verlaufen sei, ebenfalls das Volksfest beim Kapuziner Wald⁷⁸⁹ und einem Abendkränzchen, und zwar bei Alkoholverbot.⁷⁹⁰ Gekommen waren vor allem Handwerker, aber auch Bauern und Selbstständige, die trotz Arbeitspflicht persönlich disponibel waren. Den Beamten und Eisenbahnbediensteten, die sich quasi unter Staatsaufsicht befanden, war zunächst eine Teilnahme durch Staatsbahndirektor Zinkl verwehrt worden. Bis am Bedenktag mittags ein Telegramm vom Präsidenten der Generaldirektion, Herrn von Czidik, aus Wien eintraf, „in welchem er den halben Tag mit ganzen Schichtenlohn freigab“.⁷⁹¹ Die folgenden Maifeiern standen immer wieder unter dem Motto einer Arbeitszeitverkürzung. Bei den RR Wahlen 1891 erreichte der Steinwender unterlegene Sozialdemokrat Wilhelm Schatzmayer immerhin 64 Stimmen.⁷⁹² Interessant scheint die Tatsache, dass sich bei diesen Wahlen der StBDirektor, Theodor von Scala, zur Wahl stellte und mit 107 mehr Stimmen erhielt als der Sozialdemokrat.⁷⁹³

So streikten 1899 etwa 300 meist italienische Arbeiter des Baumeisters Horčička beim Bau der Staatsbahndirektion um bessere Verpflegung und Arbeitszeitverkürzung.⁷⁹⁴ In der Folge waren die Gründung verschiedener Gewerkschaftsvereine entscheidend, wie 1891/92 beispielsweise der „Gewerkschaftsverein der Bauarbeiter Kärntens“ mit der Leitung

⁷⁸⁶ Wadl, Maifeier, 111.

⁷⁸⁷ Zeitzeuge Bezirkskommissär Ernst von Goethem protokolliert 400 Personen (Wadl, Maifeier 122).

⁷⁸⁸ Schuhmachermeister und Politiker der Sozialdemokratie (seit 1882), der nach seiner Gesellen-Wanderschaft die Sozialdemokratie in Kärnten aufbaute, in: Dieter Neumann, Biographisches Material zu Wilhelm Eich. Villach, 2009.

⁷⁸⁹ Heute Großteils das Areal des VSV-Sportplatzes.

⁷⁹⁰ Wadl, Maifeier, 117.

⁷⁹¹ Steirische Alpenpost, 4. Mai 1890, 2.

⁷⁹² Klagenfurter Zeitung, 8. März, 1891, 3.

⁷⁹³ Siegl, Reichsratswahlen in Kärnten, 54.

⁷⁹⁴ Arbeiter-Zeitung, 6. Mai 1899, 7.

in Villach.⁷⁹⁵ Die gewerkschaftliche Organisation der zahlreichen Eisenbahner Villachs etablierte sich langsam, denn die sicherheitspolitische Überwachung der Eisenbahnversammlungen war stringent. Mit dem politischen Verein „Vorwärts“ kam es zum ersten deklariert politischen Verein der Kärntner Sozialdemokratie in Villach, die „rote“ Hochburg blieb, obwohl die Parteileitung 1900 nach Klagenfurt verlegt wurde. Mit der Einführung des allgemeinen, gleichen Wahlrechts für Männer 1907 errangen die Sozialdemokraten im ersten Wahlgang die absolute Mehrheit und verteidigten dieses Mandat bei der Wahl 1911. Der Schustermeister Wilhelm Eich zog als erster Sozialdemokrat 1909 in den Kärntner Landtag ein.⁷⁹⁶

*Tabelle 40: Entwicklung der Arbeiterschaft in Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr.*⁷⁹⁷

Politischer Bezirk	1890	1900	1910
Villach	6.034	7.681	10.245
Klagenfurt-Stadt	2.989	3.870	4.000
Klagenfurt-Umgebung	5.274	5.748	7.117

In Kärnten hatte Villach die höchste Anzahl an Arbeiter in Industrie und Gewerbe. Zur Charakterisierung des politischen Lebens in Villach gehört die Diskussion um die „Los von Rom“-Bewegung. Diese im Linzer Programm aus dem Jahre 1882 erstmals formulierte Idee, die und erst 1897 zum politischen Kampfbegriff mutierte, fokussierte sich in Villach auf den evangelischen Pfarrer Johannes Heinzelmann. Diese als Austrittstendenz aus der katholischen Kirche bezeichnete Bewegung, die sich im Zuge des Badeni⁷⁹⁸ Sprachenstreits an die Seite des Ministerpräsidenten, damit an die Seite der Slawen, stellte, lautete kurzgefasst: Deutsch ist protestantisch, katholisch ist undeutsch. Die Protestantisierung der Deutschen sollte die Eingliederung der Deutschen ins Deutsche Reich erleichtern. Das letztendliche Scheitern von Badeni hatte damals in Villach am 29. November 1897 Freudenskundgebungen ausgelöst. Steinwender und Ghon wurden von 3.000 Personen gefeiert, die „aus allen Ständen durch die Gassen der Stadt, die stürmische Protestrufe gegen die polnische Wirtschaft zum Ausdruck brachten“.⁷⁹⁹ Am Samstag, 27. November,

⁷⁹⁵ Wadl, Maifeier, 121.

⁷⁹⁶ Rudolf Siegl, Abgeordneten zum Kärntner Landtag, 161f.

⁷⁹⁷ Berufsstatistiken 1890 – 1910.

⁷⁹⁸ Graf Kasimir Felix Badeni (1846 Surochów -1909 Krasne, Galizien), Ministerpräsident 1895 – 1897.

⁷⁹⁹ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889 – 1913, 30.

organisierte schon die Sozialdemokratie gegen Badeni. 2.000 Demonstranten folgten dem Aufruf für das allgemeine, gleiche, geheime Wahlrecht im Reichsrat, in den Landtagen und in der Gemeinde und gegen die Polakenwirtschaft⁸⁰⁰ mit den Rednern Eich und Schatzmayr. Sogar die Deutschnationalen schlossen sich den Protesten an.⁸⁰¹ In Österreich konvertierten zwischen 1899 und 1911 rund 46.000 Personen zum Luthertum, mit Schwerpunkten in Böhmen, Wien, NÖ und Steiermark. Kärnten lag eher an der Peripherie dieser Diskussion um die Verbindung von Protestantismus und deutschnationaler Bewegung. Die Katholische Kirche parierte dieser Politisierung mit dem Argument, dass „Los von Rom“ die Auflösung Österreichs bedeute: „Los von Österreich“. Die Übertritte zum Protestantismus waren in Villach keine genuinen „Los von Rom“ Aktivitäten⁸⁰² und Heinzelmann konstatierte: „Die junge Gemeinde – jetzt 730 Seelen stark, unter ihnen 95 Übergetretene - trägt nicht, wie ihrer viele in Böhmen und Steiermark, den Stempel einer „Los von Rom-Gemeinde“; dazu ist der Prozentsatz derer, die sich romfrei gemacht haben nicht erheblich genug“.⁸⁰³

Die gestiegene politische Partizipation der Bevölkerung spürte der Wiener Bgm Lueger, der mit der SB am Montag, 28. Oktober 1901, von Brixen kommend, um 22.52 in Villach eintraf. Sein Reisewagen wurde mit Gegenständen (Eiern, Steinen) und nicht sehr freundlichen Worten attackiert. Es waren „Turner, Mitglieder des kaufmännischen Gesangsvereines, der Südmark, der Freiwilligen Feuerwehr und zahlreiche Sozialdemokraten“, ⁸⁰⁴ die den Bahnsteig stürmten. Ein Vorfall, der für überregionale Aufmerksamkeit, bis in den Reichsrat sorgte.⁸⁰⁵

Eine klare antiklerikale Stimmung zeigen die Bravorufe anlässlich eines Beschlusses des GR der Einladung zur Frohnleichnamsprozession 1907 nicht Folge zu leisten, da es bei den RR-Wahlen zu volksverräterischen Treiben der Klerikalen gekommen war.⁸⁰⁶ Im Dezember desselben Jahres wurde im GR eine EntschlieÙung gegen das anmaßende und kulturfeindliche Programm, welches die Klerikalen beim 6. Österreichischen Katholikentag

⁸⁰⁰ Badeni war Statthalter in Schlesien gewesen (Sinnbild für Polen).

⁸⁰¹ Arbeiterwille, 2. Dezember 1897, 7.

⁸⁰² Vgl. Schwarz, Gründung, 118ff.

⁸⁰³ Johannes Heinzelmann, Villachs evangelische Vergangenheit und Gegenwart, in: Evangelische Kirchenzeitung, 15. September 1903, 276-279, hier 279.

⁸⁰⁴ Grazer Volksblatt, 1. November 1901, „Demonstration gegen Dr. Lueger.“

⁸⁰⁵ Vgl., Kärntner Zeitung 1. November 1901, „Die Straßenbuben von Villach an der Arbeit“, 4, 12, Illustriertes Wiener Extrablatt 30. Oktober 1901, „Die nächtliche Demonstration in Villach“, 22.

⁸⁰⁶ GR-Protokoll, 27. Mai 1907, II.

verabschiedeten, angenommen.⁸⁰⁷

Die Eisenbahner nahmen regen Anteil am politischen Geschehen in Kärnten. Sie stellten in der Sozialdemokratie, neben den drei Selbstständigen im Kärntner Landtag (RA Paul Jobst, Schuhhändler Wilhelm Eich und Schneidermeister Peter Bierkopf), ein Drittel der Unselbstständigen.⁸⁰⁸ Sie waren im GR oder im GA Villach vertreten, wie ab 1885 Betriebsdirektor Zinkl, und kandidierten für den RR, wie der genannte Betriebsdirektor der StB, Theodor von Scala.

Das Attentat auf den Thronfolger wurde im GR folgend dokumentiert: „Die Bewohnerschaft der Stadt Villach, tieferschüttet durch die fürchterliche Nachricht von dem ruchlosen Attentate, dem Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit, Erzherzog Thronfolger Franz Ferdinand und Höchstdesselben Gemahlin Herzogin Sophie von Hohenberg zum Opfer gefallen sind, bittet, den Ausdruck ihres tiefsten Schmerzes und ihrer ehrerbietigsten Anteilnahme an die Stufen des Allerhöchsten Thrones gelangen lassen zu wollen und knüpft daran den innigsten Wunsch, Seine Majestät, unser heissgeliebter Kaiser möge auch diesen schweren Schicksalsschlag in ungeschwächter Gesundheit überstehen. Mit der Versicherung der stets unwandelbaren Treue für unser allerhöchstes Kaiserhaus“. ⁸⁰⁹

VIII. Villach als Garnisonsstadt

*„Am Bahnhof entwickelte sich während des italienischen Feldzuges ein ungemein reges Leben. Militär-Züge auf Züge kamen an. Enorme Massen von Lebensmitteln wurden an die Grenzen weitergeführt. Die Zahl der durch Villach getriebenen, für die Armee bestimmten Ochsen dürfte sicherlich die Höhe von 40.000 Stück erreicht haben“.*⁸¹⁰

Mit dem Gebietsverlust von Venedig für das Haus Habsburg-Lothringen wurde Kärnten und insbesondere Villach zum Grenzgebiet und zu einem Truppensammelplatz, zur Garnison, besonders im Hinblick auf den besonderen Status als Eisenbahnknotenpunkt. 1866 stellte sich der Bahnhof erstmals einer Bewährungsprobe und 204.820 Soldaten marschierten durch Villach.⁸¹¹ Daher gab es 1868 Überlegungen, die Stadt zu befestigen und die Armeenanlagen in Malborghet bzw. am Predilpaß auszubauen, gemeinsam mit umfangreichen militärischen Maßnahmen in Tirol, um einen allfälligen Aufmarsch zu sichern.

⁸⁰⁷ GR-Protokoll 3. Dezember 1907, IX.

⁸⁰⁸ Siegl, Abgeordneten zum Kärntner Landtag, 84.

⁸⁰⁹ GR-Protokoll, 2. Juli 1914.

⁸¹⁰ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848 – 1889, 50.

⁸¹¹ Ebd.

Ein Vorhaben, das aus Geldmangel in Kärnten nicht umgesetzt wurde. Zwischen den Jahren 1867 und 1914 wurden jedoch permanent Truppen garnisoniert, zumeist ein Feldjägerbataillon und ein Kavallerieregiment. Zusätzlich stellte das Militär ein „Kärntnerische Landwehr-Bataillon-Villach Nr. 22“ auf, das 1872 die Nummer sieben erhielt und 1875 zum „Kärntnerischen Landwehr-Schützen-Bataillon Villach Nr. 27“ wurde. 1884 verlegte man diese Einheit nach Klagenfurt.⁸¹²

Der Garnisonsstandort bedeutete für Villach den Zuwachs an Soldaten, damit eine Vermehrung der Bevölkerung und zusätzliche wirtschaftliche Aktivitäten und einen weiteren Druck auf den Wohnungsmarkt.

Tabelle 41: Garnisonsbelegung 1880 - 1910⁸¹³

Jahr	Villach Militär	EW Villach o. Militär	%	GB Tarvis	Summe BH
1880	530	6.104-530=5.574	9,5	373	903
1890	929	7.687-929=6.758	13,6	336	1.265
1900	829	9.491-829=8662	9,5	432	1.261
1910	1.345	19.298-1.345=17.953	7,5	603	1.948

Mit dem GB Tarvis (+Malborghet, Tarvis und Pontafel) verdoppelte sich die Anzahl der Soldaten in der BH Villach in 30 Jahren auf knapp 2.000 Militaristen.

Zunächst waren keine Kasernen existent, sodass die Truppen, die in Garnison lagen, privat einquartiert werden mussten. Ghon vermerkt für das Jahr 1866: „Jeder Bürger und jeder Bauer der Einquartierung hatte, bemühte sich, allen Anforderungen und Wünschen bezüglich der Unterkunft und der Verpflegung des Militärs nach Möglichkeit zu entsprechen“.⁸¹⁴ Im Laufe der Zeit entstanden jedoch eine Vielzahl Kasernen.

Eine 1864 vom Ledermeister Carl Brand erbaute „Kavalleriekaserne“ befand sich in Seebach. Die Presse schrieb überschwänglich, „daß diese dem Ärare in Pacht überlassene Besetzung dermalen eine der schönsten und den Zwecken auf das vollkommenste entsprechenden Cavallerie-Kaserne in unserem Kaiserreich ist“.⁸¹⁵ Nach dem Konkurs des Lederfabrikanten ging die Liegenschaft auf Frau Magdalena Knafl über, die die Liegenschaft 1911 an die Stadt

⁸¹² Mario Hartlieb, Militärorganisation in Kärnten 1866-1914, Diplomarbeit. Klagenfurt 2013, 110.

⁸¹³ Spezial-Orts-Repertorium Kärnten 1880, 61 – 74; Österreichische Statistik 1890, Bd 32/3, Berufsstatistik 1890, 5; Österreichische Statistik 1900, Bd 32/2, 11; Spezialrepertorium Kärnten 1910, 55 – 66.

⁸¹⁴ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848 – 1889, 50.

⁸¹⁵ Süddeutsche Post, 25. Oktober 1877, 4.

Villach verkaufte. 1913 befanden sich dort der II. Divisionsstab des 6. Husarenregiments und dessen 2., 3. und 4. Eskadron. Heute wird die Kaserne als „Rohrkaserne“ geführt. Der Namensgeber ist FM Franz Freiherr Rohr von Denta (1854 – 1927), der, nach dem Kriegseintritt von Italien 1915, an der Seite der Alliierten Kommandant der Kärntner Abwehrfront war.⁸¹⁶

Die Garnisonierung von militärischen Einheiten war vielfach ein festlicher Akt für das offizielle Villach. So begrüßte am 27. November 1879 GR Carl Ghon das 33. Feldjäger-Bataillon am Bahnhof und „die Bürger bewirtheten die ganze Mannschaft am Tage des Einmarsches“.⁸¹⁷ Die alte städtische Kaserne befand sich im Renaissancebau der Khevenhüller in der damaligen Schulstraße Nr. 5. Die Gemeinde bat die Villacher Sparkasse um Finanzierung einer modernen Kaserne mit einem Truppenspital, um das Khevenhüllergebäude als Rathaus nutzen zu können. Nach dem Grundankauf von Jakob Anton Ghon, Katharina Rizzi und Crysant J. Rainer um 5.802 Gulden wurde der Militärkomplex an der Italienischen Reichsstraße 1890 um 352.253 Gulden⁸¹⁸ als „Jägerkaserne“ fertiggestellt. Bis 1914 war dort ständig ein Feldjägerbataillon untergebracht. Die Kaserne blieb bis nach dem zweiten Weltkrieg im Eigentum der Sparkasse.⁸¹⁹ Heute firmiert die Kaserne unter dem Militär Josef Freiherr von Lutschounig (1863 – 1923), der aufgrund seiner selbständigen Entscheidung, den Einbruch der Serben bei Sasinci (6. September 1914) mit seinem Regiment zu bereinigen, den Militär-Maria-Theresien-Orden erhielt und in den Adelsstand erhoben wurde.⁸²⁰

Das Gebirgsartillerie-Regiment Nr. 3 wurde 1908 aufgestellt und in der „Gebirgsartilleriekaserne“ in den Brandt’schen Magazinen, welche um 35.000 Kronen umgebaut wurden, untergebracht. Ferner stellte die Stadt dem Militär-Ärar provisorische Unterkunftsräume und einen Übungsplatz am Kaiser Joseph Platz zur Verfügung.⁸²¹

Als Truppenübungsplatz verwendete das Militär die sogenannte Napoleonswiese in Warmbad Villach. Die Versorgung der Truppen erledigte das Militär-Verpflegungsmagazin am Fabrikssteig in der Unteren Vorstadt, welches dann durch Umorganisationen aufgelöst

⁸¹⁶ Erich Blüml, Die Garnisonen und Kasernen Kärntens, in: Der Soldat, Nr. 7, 10. April 1977, o. S.

⁸¹⁷ Ebd., 107.

⁸¹⁸ HW: 1 Gulden = 16,52 €

⁸¹⁹ Maurer, Geschichte der Villacher Sparkasse, 21f.

⁸²⁰ Blüml, Garnisonen und Kasernen.

⁸²¹ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889 – 1913, 74f.

wurde.⁸²²

1912 übernahm das Militär-Ärar den Bereich des einstigen Gutsbetriebes Santner in der Oberen Fellach, bestehend aus Mühle, Sägewerk und Landwirtschaftsbetrieb, zur Errichtung einer Sappeurkaserne, wo bis zum Kriegsausbruch das k.k. Sappeurbataillon Nr. 4 stationiert war. Diese Kaserne wurde in der Folge zur „Henselkaserne“, nach dem Verteidiger der österreichischen „Thermopylen“ in Malborghet im Zuge des Franzosenkrieges im Mai 1809.

In den Siebzigerjahren musste die Stadt über Auftrag der Heeresverwaltung ein Munitionsmagazin bauen, in Lind neben dem Wasserreservoir, wobei ein Bauverbot im Umkreis von 500 Meter bestand, was die Bebauung dieses Stadtteiles behinderte. Vizebgm Johann Olsacher⁸²³ bemühte sich um eine Verlegung beim Heer, was erst 1906 gelang, sodass eine verträgliche Absiedelung ins Auge gefasst werden konnte, welche man mit Hilfe der Villacher Sparkasse 1907 genehmigen und in der Folge mit 35.000 Kronen⁸²⁴ effektuieren konnte.⁸²⁵

Die für die Größe der Stadt angesiedelten Kasernen zeigen deutlich die Bedrohungslage der damaligen Zeit und das unsichere Standing des Dreibund-Partners Italien.

*Tabelle 42: Zu Kriegsbeginn 1914 in der BH-Villach stationierte Einheiten.*⁸²⁶

Einheit	Garnison	Stärke in Bataillonen/Divisionen
Feldjägerbataillon Nr 8	Villach	1
Husarenregiment Nr. 6	Villach	1
Sappeurbataillon Nr. 4	Villach	1
Gebirgsregiment Nr. 3	Villach	2
Feldjägerbataillon Nr. 5	Tarvis	1

⁸²² Hartlieb, Militärorganisation in Kärnten, 130f.

⁸²³ Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 12. Oktober 1929, 2.

⁸²⁴ Vgl. GR-Protokoll, 13. November 1906, 8. März 1907.

⁸²⁵ Klagenfurter Zeitung, 20. November 1888, 3.

⁸²⁶ Otto Friedrich Winter, Kärntner Garnisonen bis zum Jahre 1918, in: Carinthia I 165 (1975), 245-254, hier: 253.

IX. „Villacher sein, heißt Eisenbahner sein!“

*„Hauptsächlich jedoch verdanke die Stadt Villach ihren ungeahnten Aufschwung der Staatseisenbahndirektion“.*⁸²⁷

„In den letzten drei Jahrzehnten hat unsere landschaftlich schön gelegene Draustadt in baulicher, verkehrspolitisch und kulturgeschichtlicher Beziehung einen ungeahnten Aufschwung genommen. Es war eine Periode der größten Entwicklung, die wie keine zweite durch ihre Geschehnisse für die Schicksale der Stadt bestimmend bleiben wird“,⁸²⁸ so der Chronist Ghon. Im Jahr 1910 veröffentlichte die Villacher Zeitung⁸²⁹ aus gut informierter Direktionsquelle den Stand des in Villach stationierten Staatsbahnpersonals. In Summe belief sich der Stand auf knapp 4.000 Beschäftigte und deren Angehörige, ein Plus von über 80% gegenüber 1900 (2.136), davon 450 in der Direktion mit einer jährlichen Gehaltssumme – inklusive des Villacher Exekutivdienstes - von knapp 2,47 Mio Kronen.⁸³⁰ Diese Kaufkraft stellte einen jährlich, stabilen „warmer Geldregen“ für die gesamte Region dar.⁸³¹ Zählt man die Pensionisten, Pensionistinnen und das Personal der SB mit den Ruheständlern und Ruheständlerinnen zu den genannten Beschäftigungszahlen dazu, so bestätigt sich die folgende Zeitungsmeldung im Wesentlichen: „So kommt man zu dem Schlusse, daß Villach eine Eisenbahnerstadt genannt werden kann, da ja jeder dritte Mensch entweder ein Eisenbahner oder ein Angehöriger eines solchen ist“. ⁸³² Die folgenden Tabellen aus der Beschäftigtenstatistik für SB und StB bzw. dem Almanach der Staatsbahnen 1910/11 und dem Südmarkkalender 1913 bestätigen die starke Positionen der „Villacher Eisenbahner.“ Der Eisenbahnanteil dürfte in Bezug auf die Altbevölkerung zwischen 28 und 30% und in Bezug auf Bevölkerung von Neu-Villach zwischen 23 und 25% gelegen haben. Der Anteil der Eisenbahnbeschäftigten der BH Villach am Kärntenwert beträgt dabei fast 50% und der Anteil der Villacher Eisenbahner am Gesamtpersonalstand der Staatbahndirektion stellte sich um die Jahrhundertwende auf etwa 13% und 1910 schon auf 22%.

⁸²⁷ Franz Wilfan, Gewerblicher Besprechungsabend, in: Freie Stimmen, 15. November 1911, 7.

⁸²⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1889-1913, Vorwort.

⁸²⁹ Villacher Zeitung, 3. April 1910, 7.

⁸³⁰ HW: 1 Krone=7,09 €.

⁸³¹ Vergleich mit der Kärntner Holzindustrie: 4.050 Beschäftigte, bei einem 70%igen Ausländeranteil, mit einer Lohnsumme von 5,25 Mio Kronen. Vgl. Summarischer Bericht 1907, 45.

⁸³² Villacher Zeitung, 3. April 1910, 7.

*Tabelle 43: Beschäftigte 1890, 1900 im Landtransport, 1910 im Eisenbahnwesen, BH-Villach.*⁸³³

Jahr	A	B	Summe	C	Summe	D	E	F	G
1890	301	666	967	2.013	2.980	61.451	4,8%	2.669	36,2
1900	603	932	1.535	3.313	4.848	64.432	7,5%	3.460	44,4
1910	482	1.772	2.254	4.516	6.770	74.814	9,0%	4.788	47,1

A=Angestellte, Beamte, Selbständige; B=Arbeiter, Tagelöhner; C=Angehörige, Hausdienerschaft; D=Einwohner BH ohne Militär, E=Anteil Eisenbahnbeschäftigte in der BH Villach, F= Beschäftigte Kärnten; G=Anteil BH Villach an Kärnten.

*Tabelle 44: Beschäftigte StB Stadt Villach (ohne Pensionsanteil)*⁸³⁴

Jahr	StBD	Exekutivdienst	StB	Angehörige StB	Summe	Bevölkerung Villach o. Militär	Anteil
1900	331	219	550	1.586	2.136	8.662	24,6%
1910	450	743	1.193	2.749	3.942	17.953	21,9
1910*)						14.600	27%

*) ohne Eingemeindung

In der Zwischenkriegszeit sollte dieser beachtliche Anteil an Eisenbahnerfamilien noch einmal deutlich zunehmen. Hans Piesch, der Finanzreferent der Stadt berichtet davon, dass knapp 50% der in Villach wohnhaften Menschen zu den Eisenbahnbediensteten mit ihren Angehörigen zu zählen sind.⁸³⁵ Damit bestätigt sich jedenfalls die These, die da heißt: „Villacher sein, bedeutet Eisenbahner sein“.

1911 stellte der Klagenfurter Gemeinderat Franz Wilfan (1863 - 1937)⁸³⁶ im Zuge eines gewerblichen Besprechungsabends einen interessanten Vergleich der Städteentwicklung

⁸³³ Berufsstatistik, 1890, Bd 33/5, 24; 1900, Bd 66/6, 18f, 1910, Bd 3/5, 10.

⁸³⁴ Villacher Zeitung, 3. April 1910, 7. StB: Dienststand StBD 450 (260 Beamte, 7 Beamtenaspiranten, 39 Diurnisten, 27 Offiziantinnen und Manipulantinnen, 55 Unterbeamte, 53 Diener, 9 Arbeiter), im Exekutivdienst Villach 743 (35 Beamte, 3 Beamtenaspiranten, 3 Offiziantinnen und Manipulantinnen, 112 Unterbeamte, 312 Diener, 278 Arbeiter), Summe 1.193.

⁸³⁵ Hans Piesch, Das Wirtschafts- und Finanzwesen der Stadt Villach, in: Erwin Stein (Hg.), Die Städte Deutschösterreichs. Eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin-Friedenau 1931, 98 – 102, hier; 99.

⁸³⁶ Franz Wilfan war Eisenbahner, Oberinspektor, gehörte 25 Jahre dem Klagenfurter Gemeinderat an und war Obmann des Klagenfurter Verschönerungsvereines. Ihm zu Ehren ist in Klagenfurt die Franz-Wilfan-Gasse benannt und im Schubertpark wurde ihm ein Denkmal gesetzt. Aus: die Strassen und Plätze von Klagenfurt, 3. Auflage, Klagenfurt 1999, 393. Siehe Anm. 826.

zwischen Villach und Klagenfurt an. Er verglich zunächst die Bevölkerungsentwicklung in den Jahren 1870 bis 1910 zwischen den Provinzhauptstädten im Reich und stellte fest, dass Klagenfurt hinter Laibach, Görz, Salzburg zurückgeblieben war. Villach nahm hingegen einen „geradezu amerikanischen Aufschwung“⁸³⁷ und war Klagenfurt auf den Fersen. Hatte die Draustadt nach den napoleonischen Kriegen etwa eine Bevölkerung von 1.000 Menschen, so beherbergte der Eisenbahnknoten 1910 laut Statistik 19.298 Personen. „Als eine Ursache dieser für die Villacher gewiss sehr erfreulichen Erscheinung nannte der Redner in erste Linie die außerordentlich günstige Lage der Stadt als Handelsplatz, der schon im Mittelalter eine große Rolle gespielt, später durch Untergang Venetiens und den Bau der Loibl Straße allerdings an Ansehen verloren, durch den Bau der für den Holzhandel so wichtigen Kronprinz Rudolfbahn sowie endlich der Karawankenbahn aber wieder zu erhöhter Bedeutung gelangt sei. Hauptsächlich jedoch verdanke die Stadt Villach ihren ungeahnten Aufschwung der im Jahre 1884⁸³⁸ [sic!] dort errichteten Staatseisenbahndirektion, die ursprünglich als k. k. Bahnbetriebs-Oberamt mit einem Beamtenstatus von 80 Mann nach Klagenfurt hätte kommen sollen, von der damaligen Gemeindevertretung mit der Begründung abgelehnt wurde, daß Klagenfurt nicht imstande sei, die 80 Beamten unterzubringen“.⁸³⁹ Nun sind aus den 80 über 300 Eisenbahnbeamte geworden, die mit den übrigen Beamten der Stadt etwa 1.400 mit Fixbezügen Angestellte ausmachten. Klagenfurt als Landeshauptstadt lag mit 1.200 deutlich darunter. „Aus dieser hohen Beamtenzahl erkläre sich das blühende Geschäftsleben in Villach sowie seine reiche Bautätigkeit“.⁸⁴⁰ Die Ghon Chronik vermerkt für das Jahr 1879 345 und für das Jahr 1910 1.187 Häuser inklusive St. Martin, was für eine enorme Bautätigkeit spricht.

Das vehemente Engagement der Villacher Gemeindevertretung für die Regionalzentrale der KRB und dann der StB, sowie das massive Eintreten für den Bau der Tauernbahn und damit für eine zweite Triestverbindung der Monarchie wurde nachgezeichnet. Zwar darf man das peinliche Abstimmungsergebnis von 1851 im Gemeinderat nicht verschweigen. Danach ließ die Gemeinde grundsätzlich keine Gelegenheit mehr aus, Villach als Eisenbahnerstadt zu positionieren, insbesondere nach der Einführung der neuen Gemeindeordnung vom 15. März 1864, mit der eine neue, dynamische Ära kommunalen Lebens begann. Sichtbaren

⁸³⁷ Freie Stimmen, 15. November 1911, 7.

⁸³⁸ Das k. k. Eisenbahn Oberbetriebsamt domizilierte schon 1882 in Villach.

⁸³⁹ Freie Stimmen, 15. November 1911, 7.

⁸⁴⁰ Ebd.

Ausdruck fand diese Haltung in der Vergabe der Ehrenbürgerschaft an verdiente Eisenbahnproponenten. Beginnend mit Bernhard Freiherr von Wüllersdorf-Urbair, Vizeadmiral und Handelsminister am 12. März 1867; Josef Leodegar Canaval, Handelskammersekretär am 15. Dezember 1872; Mag. Pharm. Friedrich Scholz am 29. Juni 1895; Carl Ghon, Kaufmann und Fabriksbesitzer am 3. Juni 1901; Dr. Otto Steinwender, Professor und Reichsratsabgeordneter am 3. Juni 1901; Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, Eisenbahnminister am 3. Juni 1901; Sektionschef Dr. Karl Wurmb, Hofrat Ing. Karl Wagner, k.k. Staatsbahndirektor am 20. September 1910; Franz Xaver Wirth am 17. September 1912; Hofrat Dr. Albert Speil, Ritter v. Ostheim, Staatsbahndirektor am 12. November 1914⁸⁴¹. Von den 23 bis 1914 aufgenommenen Ehrenbürgern waren 44% im Hinblick ihres Eisenbahnenagements für Villach begründet. Bemerkenswert scheint, dass keine Person der SB geehrt wurde.

Im Land war man sich dessen bewusst, dass das gemischte Eisenbahnsystem gewisse Nachteile beinhaltet und das Land durch den Wetteifer der beiden Bahnen leidet, wie es der RR Dobernig, als Obmann des Landesverbandes für den Fremdenverkehr in Kärnten anlässlich des Kärntner Verkehrstages am 9. Oktober 1913 formulierte.⁸⁴² Deshalb, so Dobernig, müsse eine Sanierung⁸⁴³ der SB erfolgen, aber nicht auf Kosten der Alpenländer.

Die Bahn veränderte sämtliche Strukturen der Stadt nachhaltig. Gezeigt wurden in der Arbeit die wirtschaftlich-sozial-politischen Dimensionen dieser Entwicklung, die zu einem neuen Gemeindeverständnis führte. So forderte schon Carl Ghon in einer Wählerversammlung am 7. April 1896 ein eigenes Statut für die Stadt, das erst am 25. Juni 1931 vom Kärntner Landtag beschlossen wurde. Der ehemalige Magistratsdirektor, Bruno Kathollnig, weist in diesem Zusammenhang auf den wichtigen Stellenwert der Bahndirektion hin, „deren faktische Bedeutung allein schon wesentlich zur Verleihung des Status beigetragen hat“ und dass „die Eisenbahn [wurde] für Villach zum überragenden Wirtschaftsfaktor“.⁸⁴⁴

⁸⁴¹ Buch der Ehrenbürger Villachs. Villach 1943.

⁸⁴² Villacher Zeitung, 14. Oktober 1913, 3.

⁸⁴³ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1848 – 1889, 163 und 183 sowie Chronik der Stadt Villach 1889 – 1913, 56 und 114.

⁸⁴⁴ Bruno Kathollnig, Villach – 50 Jahre Stadt mit eigenem Statut, in: Neues aus Alt-Villach 20 (1983), 139 – 147, hier: 142.

X. Finanzielle Key-Ziffern der Stadtgemeinde

„Villach hat einen niedrigen Anteil an der Lohnabgabe wegen geringer Industrie“.⁸⁴⁵

„Denn, wo Verkehr, da Leben, wo Leben, da rege Tätigkeit und sich breiter, dehnender Wohlstand!“⁸⁴⁶

Der Eisenbahnanschluss 1864 induzierte noch keine „Wirtschaftsrevolution“, wenn man die Einnahmen und Ausgaben in Gulden der Jahre 1861 und 1870 vergleicht, im Gegenteil, die Ausgaben stiegen deutlich an. Die wirtschaftlichen Verdichtungen und Verzahnungen sollten sich erst allmählich einstellen.

Tabelle 45: Einnahmen, Ausgaben, Abgang Villach 1861 und 1870.⁸⁴⁷

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Abgang
1861	11.791,93	12.214,58	422,65
1870 Präliminare	8.930,64	24.154, 42	15.223

Im Hinblick auf die Erfordernisse einer dynamisch wachsenden Stadt im Bereich der Infrastruktur – speziell wegen der Eingemeindungen von 1905 bis 1909 - und der Tatsache, dass die Einnahmen - auf Grund der doch ausbleibenden Großindustrialisierung - nicht im selben Maße dynamisch mitwuchsen, stieg die Verschuldung der Gemeinde weiter stark an. Schon in den Ghonchroniken⁸⁴⁸ findet sich eine Darstellung des Schuldenstandes der Stadt, der zunächst noch einen mäßigen Verlauf zeigt:

⁸⁴⁵ Piesch, Wirtschafts- und Finanzwesen, 100.

⁸⁴⁶ Kärntner Zeitung, 5. Mai 1910, 5.

⁸⁴⁷ Klagenfurter Zeitung, 2. Dezember 1870, 7.

⁸⁴⁸ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848-1889,.....; 1889-1913, 13.

Tabelle 46: Schuldenstand Villach gerundet in Gulden.⁸⁴⁹

Jahr	Schuldenstand	Abgang	Anwesende Bev.	Schulden/Einwohner
1880	74.600	27.800	6.104	12,2
1889	81.700	53.000	7.687	6,89
1892	229.208	o. A.	o. A.	o. A.

Tabelle 47: Schuldenstand Villach 1905, 1912 (in Kronen gerundet)⁸⁵⁰

Jahr	Schuldenstand	Anwesende Bevölkerung	Schulden /Einwohner
1905	1,593.000	9.690	164
1912	8,745.000	19.256	454

Wobei die jährlichen Abgang immer wieder durch Zuschläge zur Verzehrsteuer, bei Branntwein, Wein, Fleisch, und den Umlagen ausgeglichen wurde. Die Ausgabendynamik zeigt sich vor allem im auslaufenden „langen Jahrhundert“, wo der Schuldenstand durch Kreditaufnahmen im Jahr 1912 auf 8,744.798 Kronen anstieg.⁸⁵¹ Die Stadt mußte zur finanziellen Deckung der Erfordernisse um mehrere Kredite ansuchen. 1907 wurde der Hohe Landesausschuß um Genehmigung eines Kredites von 1,5 Mio Kronen zur Umsetzung eines notwendigen Bauprogrammes gebeten.⁸⁵² Im Investitionsplan waren „nur wirklich notwendige Arbeiten, keine Luxus- und Spekulationsobjekte eingesetzt“, wie es im Antrag hieß. Das Programm umfasste Neubauten von Schulen, Neuanlage eines Sammelkanals, Schaffung eines Drauüberganges zur Verbindung der Bezirke Lind und St. Martin und weitere Anlagen aus den Bahnhofserweiterungen im Zuge der Tauernbahn, und Baumaßnahmen im Bereich der städtischen Trinkwasserversorgung etc.

⁸⁴⁹ Ghon, Chronik der Stadt Villach, 1848-1889, ...1889-1913, 13.

⁸⁵⁰ Ebd., Ghon, 1889-1913, 56.

⁸⁵¹ GR-Protokoll, 20. Oktober 1912.

⁸⁵² Ansuchen der Stadt Villach an den Landesausschuß zur Kreditaufnahme vom Dezember 1907.

Tabelle 48: Einnahmen und Ausgaben Villach, in Kronen (gerundet)⁸⁵³

Jahr	Einnahmen in Kronen	Ausgaben in Kronen	Abgang
1901	44.500	204.000	160.000
1905	65.000	278.000	213.000
1910	138.000	494.000	356.000
1912	179.000	629.000	451.000

1911 wurde ein weiteres Darlehen von 850.000 Kronen bewilligt. Im darauffolgenden Jahr kamen weitere Kredite im Umfang von 300.000 Kronen respektive 400.000 Kronen und weiteren 1.1 Mio Kronen dazu, vom Kärntner Landesauschuss abgezeichnet und bei der Bodenkreditanstalt aufgenommen, um Bauprogramme zu finanzieren. Ferner folgten Kreditaufnahmen für die Elektrischen Werke von 3,7 Mio Kronen.⁸⁵⁴ Johann Olsacher schrieb dazu in seinen Erinnerungen: „Bei Erwägung aller [...] Umstände ist es wohl einzusehen, daß Villach in dem vergangenen Jahrhundert bis zur Gegenwart nicht in der Lage war, Reichtümer zu sammeln, aus denen heute geschöpft werden könnte.“ „Ich glaube aber, daß die gesamten Gemeindeschulden von Villach im Jahre 1920 6,000.000 Kronen nicht überstiegen haben, die nach dem Staatsbankerott 1922 in ein Nichts zerflossen sind“.⁸⁵⁵

Zur besseren Übersichtlichkeit betreffend die Eisenbahnlinien der Monarchie - siehe **Abbildung 44.**⁸⁵⁶

⁸⁵³ Ghon, Chronik der Stadt Villach 1889-1913, 113.

⁸⁵⁴ GR-Protokolle, 3. Mai, 14. August, 29. Oktober 1912.

⁸⁵⁵ Johann Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 16. Oktober 1929, 2.

⁸⁵⁶ Stephan Vajda, Reisen Anno 1900, 8.

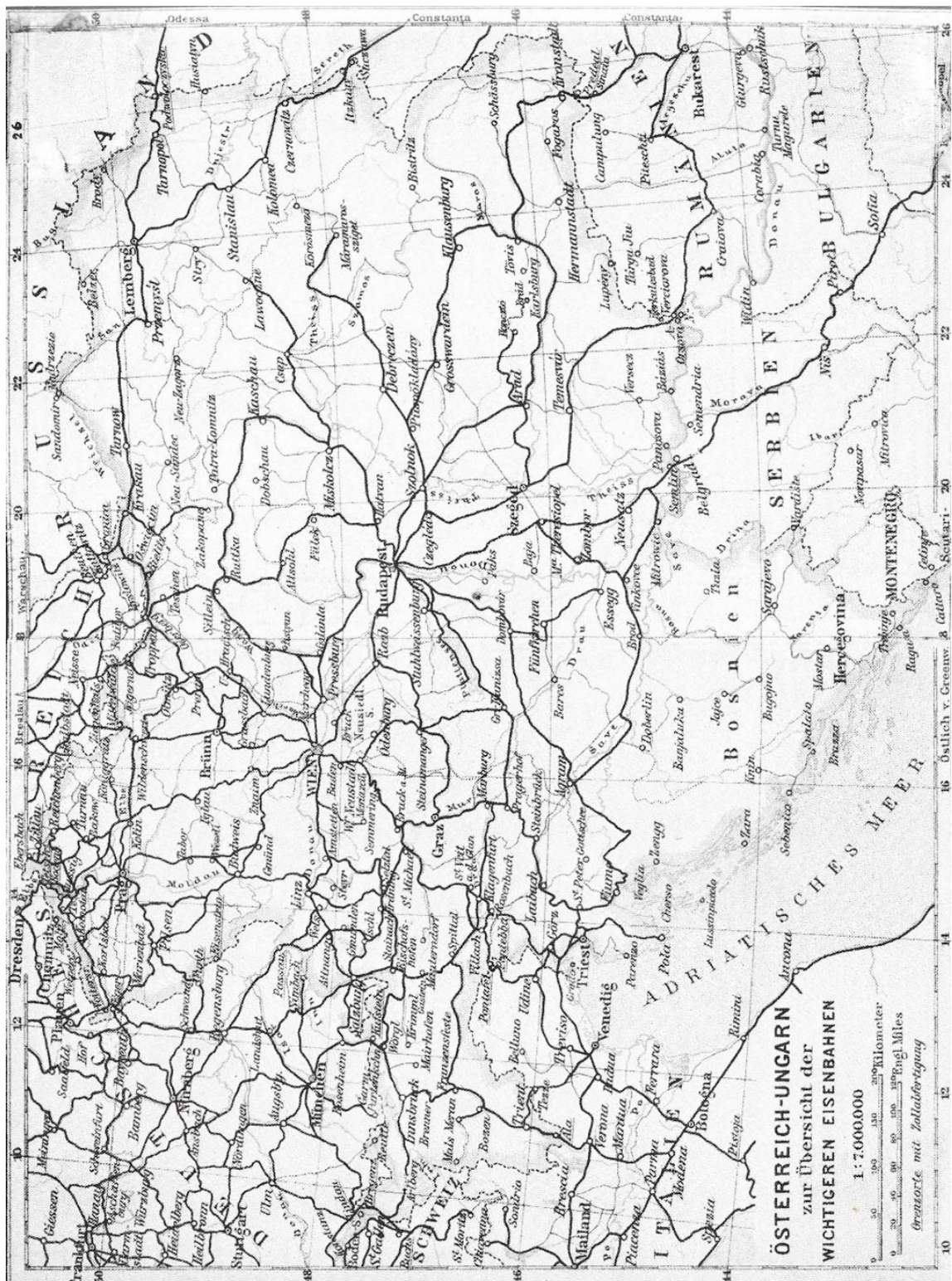


Abbildung 44: Wichtige Eisenbahnlinien in Österreich-Ungarn

XI. Der Eisenbahncluster als Basis für den Aufbruch in die Moderne

Was haben die Eisenbahnen im Rahmen des Untersuchungszeitraumes der Stadt Villach gebracht bzw. nicht gebracht? Sie haben nicht nur Wachstum angefacht, vor allem im Dienstleistungssektor, den Bürgerschaftswohlstand, respektive moderne Stadtstrukturen initiiert, sondern auch eine beträchtliche Gemeindeverschuldung von knapp 9 Mio Kronen (~ 60 Mio €), weil es im Prinzip zu keiner Großindustrialisierung gekommen war. Der Gemeinderat konstatierte: „Ein weiterer und nicht geringerer Uebelstand mit der Belassung der gegenwärtigen Staatsbahnlinie wird sich darin zeigen, dass an derselben im Bereich der Stadt keine Fabriken angelegt werden können“.⁸⁵⁷ Der angesprochene Umstand verweist auf die von der Zentrale der k.k. Staatsbahnen verhinderte Umsetzung des Fassbender-Planes einer Ostumfahrung von Villach. Dass man die Geschichte im „long run“ beleuchten sollte, zeigt die Tatsache, dass gerade auf jenen Flächen, die im damaligen Stadtentwicklungsplan für den Güterbahnhof vorgesehen waren, *das* heutige wirtschaftliche Asset von Villach angesiedelt ist, nämlich die Infineon Technologies Austria AG, ein Tochterunternehmen der deutschen Infineon Technologies AG, das weltweit führende Unternehmen bei Halbleiterlösungen für Power Systems und das „Internet der Dinge“.⁸⁵⁸ Der Großverschiebebahnhof der ÖBB-Infrastruktur AG, eine Drehscheibe für den europäischen Güterverkehr, fand in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts im Südwesten der Stadt, im Gemeindedreieck von Villach, Arnoldstein und Fürnitz, mit einem internationalen Güterumschlagzentrum seinen Platz.

Der Handel, vornehmlich der Holzhandel, der sich in den Händen italienischer Firmen befand, die Kleinindustrie, der öffentliche Sektor und der sich entwickelnde Fremdenverkehr setzten zwar bedeutende, doch zu geringe Wirtschaftsimpulse, um die notwendig gewordenen öffentlichen Investitionen gänzlich auszufinanzieren. Durch die Eisenbahn gelang es Villach im ausgehenden langen 19. Jahrhundert jedoch wieder zum Mittelpunkt des Kärntner Verkehrswesens zu werden, ein Attribut, das durch verschiedene Ursachen im Verlauf des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verloren gegangen war. Der im Laufe von

⁸⁵⁷ GR-Protokoll, 11. Jänner 1907: „Ein weiterer und nicht geringerer Uebelstand mit der Belassung der gegenwärtigen Staatsbahnlinie wird sich darin zeigen, dass an derselben im Bereich der Stadt keine Fabriken angelegt werden können“.

⁸⁵⁸ Infineon, Geschäftsbericht 2023.

60 Jahren zugewachsene Eisenbahncluster umfasste eine Vielzahl von Bahnen, Strecken (mit Eröffnungsdaten), Stationen und Dienststellen (**Abbildung 45**).

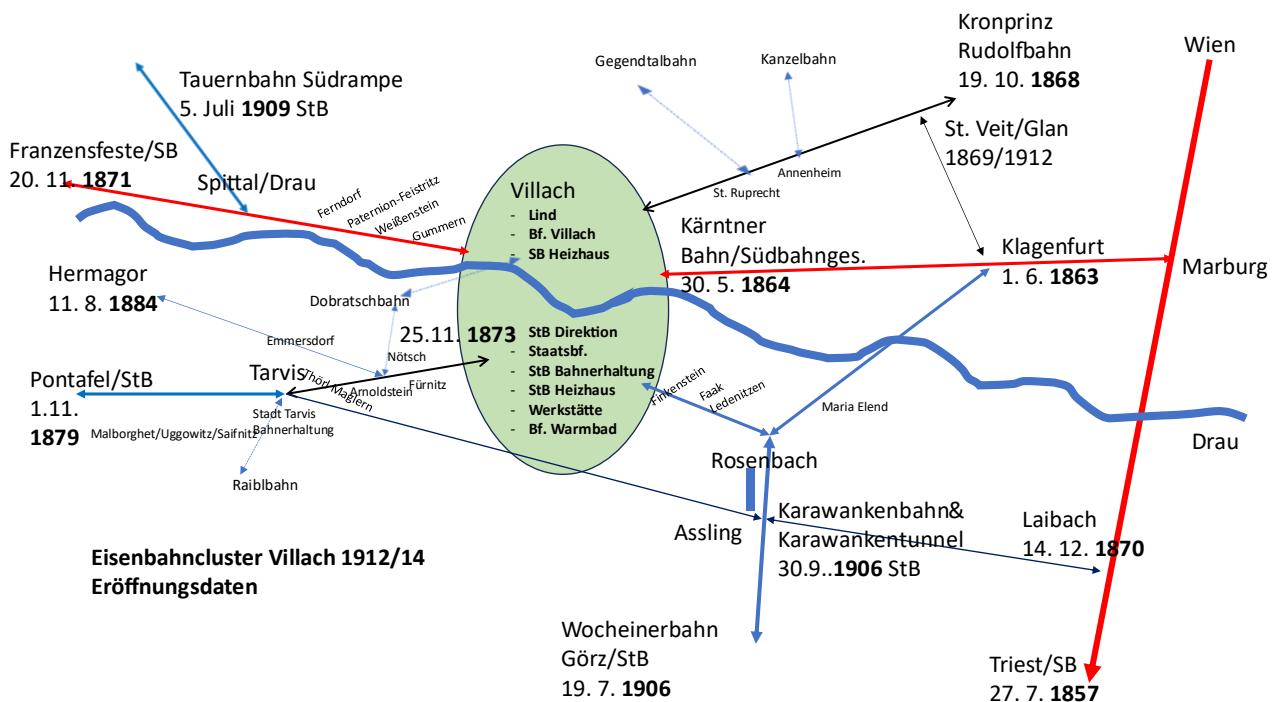


Abbildung 45: Eisenbahncluster Villach 1912/1914 (Eigenzeichnung)

Dieser Eisenbahncluster entstand nicht zufällig, sondern durch tatkräftige Initiative, Verve und Unterstützung der Stadtgemeinde Villach mit deren Proponenten respektive deren Bürgerschaft, mit strategischer, nicht immer eindeutigen Unterstützung des Kärntner Landtages,⁸⁵⁹ zunächst, was das Flaggschiff „k.k. Staatsbahndirektion“ betrifft, aber auch im Kampf um die Tauernbahn und die Südführung der Kronprinz Rudolfbahn, im Streit um die Predil- versus die Loibllinie. Ferner konnte darauf hingewiesen werden, dass die Existenz von mehreren Eisenbahnlinien sowohl einen Vorteil als auch einen Nachteil ergab, wenn man an die Frage der Bahnhofsgestaltungen im Zuge des Ausbaues der Tauernbahn denkt. Eine einzige Bahnverwaltung wäre vielleicht zu einer Entscheidung zugunsten des Fassbender-Planes gekommen, was zu einer stärkeren Industrialisierung der Stadt geführt hätte, mit allen daraus entstehenden sozialen Problemstellungen. Laut Birk-Gutachten hatte man mit der Entscheidung gegen die Ostumfahrung von Villach der Stadt etwa 250.000 m²

⁸⁵⁹ Vgl. Klaus Hagen, „Non recta sequi“: die Kärntner Eisenbahnfrage im wirtschaftlichen Umfeld und in der politischen Diskussion bis 1914, Diplomarbeit. Klagenfurt 2010, 101-123.

Stadterweiterungsfläche entzogen.⁸⁶⁰ Das Mehrbahngesellschaftssystem machte Villach zu einem Eisenbahnknoten, der bei einem Einbahngesellschaftssystem kleiner ausgefallen wäre. Die durch die Bahngesellschaften erfolgten Infrastrukturinvestitionen ließen zunächst eine in Kärnten führende Beamtenstadt entstehen, die durch die den „Neuen Alpenbahnen“ folgende Arbeiterschaft ergänzt wurde und Villach den Ruf, Geburtsort der Sozialdemokratie in Kärnten gewesen zu sein, einbrachte. Jedenfalls prägten die Eisenbahnen und deren Beschäftigten mit einem Anteil von einem Viertel der Stadtbevölkerung, nach dem Zweiten Weltkrieg sogar von 50%, nachhaltig die sozioökonomische Entwicklung der Stadt.

Die Zukunftsorientierung der Villacher Gemeindevertretung spiegelt sich gleichfalls in den Diskussionen um die Schaffung von Eisenbahninfrastrukturen zur Verbesserung des regionalen touristischen Angebotes wider. Mit Blick auf die Touristikaktivitäten in der Schweiz und Tirol wollte man mit der Erschließung der Bergwelten des Dobratsch, der Gerlitze und der Nockberge über das Gegendtal deutliche Akzente im Fremdenverkehr setzen, die in weitere Folge durch die limitierten finanziellen Ressourcen der Stadt und den Ersten Weltkrieg verhindert wurden. Aber die Basis für eine Weiterentwicklung im „kurzen“ 20. Jahrhundert war gelegt.

⁸⁶⁰ Birk, Gutachten über die Bahnhofsfrage, 2.



Abbildung 46: Ausschnitt Stadt Villach aus dem großen Stadtplan des Verlages Leon 1912⁸⁶¹

⁸⁶¹ Villacher Straßennamen von A-Z, in: Neues aus Alt-Villach 45 (2008) 25 – 213, hier: 48.

Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen

a. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Einnahmen, Zahl der Reisenden und Güterdaten.....	13
<i>Tabelle 2: Schienenlängen von ausgewählten europäischen Ländern und Kärnten, in km.</i>	18
Tabelle 3: Vergleich der wichtigsten Eisenbahn-Daten für Cisleithanien zwischen 1898 in (Gulden) und 1900/10 in (Kronen).	20
Tabelle 4: Eisenbahnen auf je 100 Quadratmeilen in europäischen Ländern.....	54
Tabelle 5: Direktionsbereiche 1884, 1900/03, 1914.	74
Tabelle 6: Dienststellen	93
Tabelle 7: Summarische Darstellung der Entwicklung der Beschäftigtenstände im Direktionsbereich der StBD	93
Tabelle 8: Dienststellenleiter der StBD Villach.....	93
Tabelle 9: Erwerbsquote BH Villach.	111
Tabelle 10: Berufsstatistik nach Branchen.....	111
Tabelle 11: Anteil der nicht in der Landwirtschaft Tätigen und Erwerbsquote 1890 - 1910.	112
Tabelle 12: Anteil der Bahnbeschäftigten in der BH-Villach und der Beamten im Kärnten-Vergleich.....	114
Tabelle 13: Bahntonnagen in Villach in MC auf 1.000 gerundet.	118
Tabelle 14: Holzindustrie 1890 und 1910.	121
Tabelle 15: Eisenbahn Güterverkehr Holz in Villach 1877 - 1892 auf 1.000 MC auf/abgerundet.	126
Tabelle 16: Wirtschaftskörper in Villach 1815 - 1892.....	137
Tabelle 17: Abgehende Reisende der Bahnen in Villach.....	145
Tabelle 18: Abgehende Reisende der Bahnen in Klagenfurt.	145
Tabelle 19: Entwicklung der Konfessionen in Villach.....	173
Tabelle 20: Entwicklung der Konfessionen im GB-Villach.	173

Tabelle 21: Entwicklung der Konfessionen in der BH-Villach.	173
Tabelle 22: Bevölkerungsentwicklung (anwesende) Villach, BH, GB, Stadt Villach.	176
Tabelle 23: Staatsfremde im Villacher Bereich 1910.	176
Tabelle 24: Bevölkerungsentwicklung (anwesende) der GBe Villachs.	177
Tabelle 25: Alphabetisierung (lesen und schreiben) in der BH Villach und in Kärnten.	178
Tabelle 26: Gebürtlichkeit in der BJ Villach, Klagenfurt Stadt und Kärnten.	179
Tabelle 27: Geburtsort der in Villach anwesenden Bevölkerung - 1890.	180
Tabelle 28: Bevölkerungsbewegung in der BH-Villach (1869 - 1910).....	181
Tabelle 29: Quotienten der allgemeinen Stabilität und Sicherheit.	183
Tabelle 30: Bevölkerungsherkunft in der BH-Villach, 1900.....	183
Tabelle 31: Migrationsbeziehungen der Kärntner Bezirke	184
Tabelle 32: Entwicklung der Umgangssprache der einheimischen Bevölkerung in der BH-Villach	193
Tabelle 33: Eisenbahn als Germanisierer, heimische Bevölkerung	195
Tabelle 34: Entwicklung des Vereinswesens in der BH-Villach.	196
Tabelle 35: Vereinsgründungen in der BH-Villach.....	197
Tabelle 36: Vereinsgründungen nach GBen und Vereinszwecken.....	197
Tabelle 37: Vereinsgründungen nach Jahrzehnten und Vereinszwecken	197
Tabelle 38: Vereinsgründungen Stadt Villach nach Jahrzehnten und Vereinszwecken	198
Tabelle 39: Große Vereinstabelle.	199
Tabelle 40: Entwicklung der Arbeiterschaft in Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr...207	
Tabelle 41: Garnisonsbelegung 1880 - 1910.....	210
Tabelle 42: Zu Kriegsbeginn 1914 in der BH-Villach stationierte Einheiten.....	212
Tabelle 43: Beschäftigte 1890, 1900 im Landtransport, 1910 im Eisenbahnwesen, BH-Villach.	214

Tabelle 44: Beschäftigte StB Stadt Villach (ohne Pensionsanteil)	214
Tabelle 45: Einnahmen, Ausgaben, Abgang Villach 1861 und 1870.	217
Tabelle 46: Schuldenstand Villach gerundet in Gulden.	218
Tabelle 47: Schuldenstand Villach 1905, 1912 (in Kronen gerundet)	218
Tabelle 48: Einnahmen und Ausgaben Villach, in Kronen (gerundet)	219

b. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der politische Bezirk 6 (Villach) im Kronland Kärnten.....	5
Abbildung 2: Die Gerichtsbezirke im politischen Bezirk Villach	6
Abbildung 3: Stadtgemeinde Villach (ohne Möltschach, Fedraun und Schütt)	7
Abbildung 4: Predil- und Laakerprojekt.....	15
Abbildung 5: Spurweiten, weltweit	19
Abbildung 6: Hickmann Graphik	20
Abbildung 7: Handelswege durch Kärnten im Mittelalter	28
Abbildung 8: Eisenbahnkarte Kaiserreich 1858	38
Abbildung 9: Die Kärntner Eisenbahn (1857) - Entfernungstabelle	41
Abbildung 10: Bahnhof Villach um 1864, Hausbahnsteig	47
Abbildung 11: Kärntner Bahn - Marburg über Klagenfurt nach Villach, 1865.....	54
Abbildung 12: Streckenverlauf Kronprinz Rudolfsbahn	55
Abbildung 13: Streckenverlauf KRB in der Stadt Villach, nach südlichem Ausbau	60
Abbildung 14: Bahnhofanlagen KRB in Villach-Drau linksseitig.....	62
Abbildung 15: Streckenverlauf KRB im Bereich St. Veit a. d. Glan, gestrichelte Linie (1912)	64
Abbildung 16: Drauwechsel I	68
Abbildung 17:Staatsbahnhof Villach Drau rechtsseitig (1893)	69

Abbildung 18: Pontafelbahn mit Anschluß an das italienische Netz	71
Abbildung 19: Administrationsgebäude StBD Villach (1898)	83
Abbildung 20: "Steinmetzengerl" StBD Villach	83
Abbildung 21: Streckennetz der StBD 1911 (gelbe Strecken)	85
Abbildung 22: Organigramm der StB	89
Abbildung 23: Wasserprojekt der SB vom Vassacher See und St. Leonhardersee zum Bf Villach (1908).....	95
Abbildung 24: Geplante Gegendtalbahn, hier mit Anschluß an Spittal a. d. Drau.....	96
Abbildung 25: Generalregulierungsplan Fassbender	101
Abbildung 26: Drauwechsel II	105
Abbildung 27: Lokomotivremise Staatsbahnhof Villach	106
Abbildung 28: Gleisanlagen Staatsbahnhof 1910	107
Abbildung 29: Reihe 180	108
Abbildung 30: Erwerbsquote der nicht in der Landwirtschaft Tätigen 1910	113
Abbildung 31: Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren 1910.....	115
Abbildung 32: Soziale Strukturen nach der Stellung im Beruf 1910	116
Abbildung 33: Informationsblatt anläßlich der Fabrikseröffnung	120
Abbildung 34: Streckenverlauf Gailtalbahn.....	147
Abbildung 35: Parkhotel Villach	154
Abbildung 36: Projekt Drahtschwebebahn Dobratsch	155
Abbildung 37: Tauern-, Karawanken-, Wocheinbahn	159
Abbildung 38: Predil- vs Laaker-Linie	161
Abbildung 39: Karawankenbahn.....	162
Abbildung 40: Villach als Mittelpunkt der internationalen Bahnwelt	164
Abbildung 41: Services de la CIWL	168

Abbildung 42: Entwicklung der Stadtbevölkerung 1869-1910 in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie.....	175
Abbildung 43: Binnenwanderung.....	182
Abbildung 44: Wichtige Eisenbahnlinien in Österreich-Ungarn.....	220
Abbildung 45: Eisenbahncluster Villach 1912/1914 (Eigenzeichnung)	222
Abbildung 46: Ausschnitt Stadt Villach aus dem großen Stadtplan des Verlages Leon 1912	224

Verzeichnis der Abkürzungen

a. d. – an der

AG – Aktiengesellschaft

Abg. – Abgabe

Aufg. – Aufgabe

AZ – Arbeiter-Zeitung

CIWL – Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens

BA – Betriebsausgaben

BBU – Bleiberger Bergwerks Union

Bd. – Band

BD – k.k. Betriebsdirektion (1884 – 1896)

BE – Betriebseinnahmen

Bev. – Bevölkerung

Bf(e) – Bahnhof/ Bahnhöfe

EBOBA – k.k. Eisenbahn-Ober-Betriebsamt (1882 – 1884)

Bgm. – Bürgermeister

BH – Bezirkshauptmannschaft, Bezirkshauptmann

bzw. – beziehungsweise

CIWL – Compagnie Internationale des Wagons-Lits

ca – circa

cm – Zentimeter

cm² – Quadratzentimeter

Diss – Dissertation

EB – Eisenbahn

EM – Eisenbahnministerium, Eisenbahnminister

etc. – et cetera

EW – Einwohnerinnen/Einwohner

fl. – Gulden

Fpl – Fahrplan, Fahrordnung

FM – Feldmarschall, Finanzminister

FML – Feldmarschall-Leutnant

GB – Gerichtsbezirk(e)

GD – Generaldirektion

GR – Gemeinderat

GA – Gemeindeausschuss

GV – Güterverkehr

GW – Güterwagen

h - Heller

ha – Hektar

HKK – Handelskammer bzw. Kammer der gewerblichen Wirtschaft Kärnten

HM – k. k. Handelsministerium

HW – Historischer Währungsrechner[^]

Ing. - Ingenieur
Jg. – Jahrgang
kg – Kilogramm
km² – Quadratkilometer
K – Kronen
KFNB – Kaiser Ferdinands Nordbahn
k.k. – kaiserlich. Königlich
kr. – Kreuzer^{^^^}
KRB – k.k. Kronprinz Rudolfbahn
km/h – Kilometer pro Stunde
LR – Landesregierung
LAbg. – Landtagsabgeordneter
Lok – Lokomotive
LW – Landwirtschaft
MA – Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter
MC – Meter-Centner
MP – Ministerpräsident
Mio – Million
Mrd – Milliarden
m – Meter
m² – Quadratmeter
m³ – Kubikmeter
Nr. – Nummer
o. J. – Ohne Jahr
o. O – Ohne Ort

Ö.W. – Österreichische Währung

o. S. – ohne Seitenangabe

öffentl. – öffentlich

Pkt. – Punkt

Polit. - politisch

PV – Personenverkehr

PW – Personenwagen

PS – Pferdestärken

RA – Rechtsanwalt

rd. – rund

RGBl. – Reichsgesetzblatt

röm. Kath. – römisch-katholisch

RR – Reichsrat

RAbg. – Reichsratsabgeordneter

SB – k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft

Se. – Seine

Sr. – Seiner

StB – k.k. Staatsbahnen

StBD – k.k. Staatsbahndirektion (1896 – 1919)

StEG – k.k. Staats Eisenbahn Gesellschaft

Su – Summe

Tkm – Tonnenkilometer

uu – und umgekehrt

u.v.a.m. – und vieles andere mehr

Vgl. – Vergleich, vergleiche

Z., Zl. – Zahl

Verzeichnis der Maße und Gewichte

1850: 1 fl./ 100 kr. = 21,78 €

1864: 1 fl. = 15,97 €

1870: 1 fl.= 14,64 €

1879: 1 fl. = 14,15 €

1889: 1 fl. = 16,67 €

1895: 1 fl. = 17,00 €

1900: 1 K = 100 h = 8,51 €

1905: 1 K = 7,98 €

1907: 1 K = 7,57 €

1908: 1 K = 7,4 €

1910: 1 K = 7,12 €

1913: 1 K = 6,76 €

1 Zentner, Meterzentner/MC = 100 kg

1 Klafter = 1,8965 m

1 Quadratklafter = 3,5979

1 Meile = 7,585936 Kilometer = 11,37 km

1 Joch = 57,55 Ar

1 Ar = 100 m²

1 Joch = 0,575 Hektar

100 Hektar = 1 km²

Quellen- und Literaturverzeichnis

I. Quellen

1. Archivalische Quellen

a. ÖBB-Infrastrukturarchiv, Villach

Projekt für den Bau eines Administrations-Gebäudes der k.k. Staatsbahn-Direction in Villach 1898.

Dobratschbahn, Protokoll Z. 24407 ex 1898, 2. September 1898 in Villach.

Dobratschbahn, k.k. Eisenbahnministerium, Z. 49751/3 a 1898, vom 26. Jänner 1899.

Gailtalbahn, Protokoll aufgenommen in der Sitzung des Gemeinde-Ausschusses in Vordernberg am 8. Jänner 1892, Anhang zur Trassenrevision vom 2. April 1892.

Gailtalbahn, Protokoll aufgenommen über die Tracen-Revision der von dem Fabrikanten Felix von Mottony in Arnoldstein namens des Gailthalbahn-Consortiums projectierten normalspurigen Localbahn von der Station Arnoldstein der k. k. Staatsbahnen durch das Gailthal nach Hermagor und über die hiemit verbundene Stations-Commission, Z. 4347 ex 92 vom 2. April 1892, genehmigt von der LR mit Z 4773.

Gegendtalbahn, Begehungsprotokoll, B 2 5135-27, 7, aufgenommen vom 18.-30. Oktober 1911, Z. 21.323 k.k. Landesregierung in Kärnten.

Kanzelbahn, Protokoll, Z. 14.812 vom 1. Juli 1913, gem. Erlass des k.k. Eisenbahnministeriums Z. 57.228/3-1911.

Kanzelbahn, k.k. Eisenbahnministerium 29681/3 ex 1913 vom 17. April 1914, Stb. Dion Zl. 321/III 14.

Plan - Projekt halbrunde Lokomotivremise für 19 Stände.

Raiblbahn, La Z 16297 vom 20. September 1901, StB Z. 30093/1901.

Staatsbahnhofanlagen in Villach, Protokoll aus Anlass der Einmündung der Tauernbahn, Z. 15.123, k.k. Landesregierung für Kärnten, vom 17. August 1907 in Villach.

Projekt einer Wasserversorgung für die Station Villach 1908 der SB.

Zweites Gleis Villach Hauptbahnhof – Feistritz Süd, Z. 13.919 vom 28. September 1909.

b. Archiv des ÖBB-Immobilienmanagements, Villach

Güterexpedition Kronprinz Rudolfbahn.

Kauf- und Schenkungsvertrag, 4711/1897 vom 6. Juli, 12. Juli (Zl. 8339 Landesausschuss und Zl. 11.827 Bezirksgericht Klagenfurt), 24. Juli 1897 (Zl. 313 Staatsbahn-Direktor Proske). Begehungsprotokolle Villach-Tarvis vom 21. August, 30. Oktober und 31. Oktober, 2.-5. November 1871, 18. Juli 1872, hier: 21. August.

Kaufverträge zwischen Graf Dietrichstein'schen Fideikommiss und Frau Maria Ritter mit der Südbahn-Gesellschaft vom 7. April 1908 und 29. Oktober 1908.

Projekt für die Herstellung einer Nutzwasserleitung für den Staatsbahnhof Villach 1910.

c. Archiv des Museums der Stadt Villach

Buch der Ehrenbürger Villach. Villach 1943.

Alfred Birk, Gutachten über die Bahnhofsfrage in Villach erstattet über Auftrag der Stadtgemeinde-Vorstehung, 13. Juli 1907.

K.k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, Nr. 162 /Res vom 9. Dezember 1891, Villach Zl. 5454, Vertrag vom 5. August 1892 und 15. September 1892.

Anton Josef Pichler, Mietverträge vom 17. April und 6. Mai 1882, N 50.

K.k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, Nr. 162/Res, Bedingungen zum Abschluss eines 10 Jahresvertrages den Standort der Direktion betreffend, 9. Dezember 1891.

K.k. Österreichische Staatseisenbahnen, Übereinkommen vom 5. August 1892 bzw. 15. September 1892, Nr. 107.

K.k. Österreichische Staatseisenbahnen, Übereinkommen vom 5. August 1892, N 107. Gemeinderatsprotokolle/ Sitzungen Villach: 16. Juni 1851/ Nr. 1065; 22. Februar 1866; 14. Oktober 1885; 8. November 1890; 18. Dezember 1891; 30. Oktober 1896; 11. März 1897; 2. Juni 1901; 1. März 1904; 13. Jänner 1905; 5. September 1905; Jänner 1906; 13. November 1906; 11. Jänner 1907; 15. Februar 1907; 8. März 1907; 27. Mai 1907; 13. Juli 1907; 5. November 1907; 11. November 1907; 13. November 1907; 3. Dezember 1907; 7. Jänner 1908; 9. Jänner 1908; 24. Jänner 1908; 13. März 1908; 15. Juni 1908; 30. Juni 1908; 4. August 1908; 11. August 1908; 18. September 1908; 20. November 1908; 3. Dezember 1909; 21. Jänner 1910; 11. März 1910; 24. Juni 1910; 20. September 1910; 3. Mai 1912; 14. August 1912; 20. Oktober 1912; 29. Oktober 1912; 1. März 1913, 14. März 1913; 2. Juli 1914.

Denkschrift der Stadtgemeinde Villach über die Ausgestaltung der Bahnhofanlagen anlässlich der Eröffnung der Alpenbahnen, Sitzung des Eisenbahnausschusses und des Gemeindeausschusses vom 9. Jänner 1906, in: Gemeinderatsprotokoll Jänner 1906.

Kärntnerischer Landesausschuss, Zl. 4293 vom 2. März 1910, in: GR-Protokoll, 11. März 1910.

Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1871-1878, (Hg.), von der Handels- und Gewerbekammer zu Klagenfurt. Klagenfurt 1879.

Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1879-1887, (Hg.), von der Handels- und Gewerbekammer zu Klagenfurt. Klagenfurt 1888.

Statistischer Bericht über die volkswirtschaftlichen Zustände Kärntens in den Jahren 1888-1892, (Hg.), von der Handels- und Gewerbekammer zu Klagenfurt, Klagenfurt 1895.

Verordnungs- und Anzeige-Blatt der k.k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, 8. September 1894, Circulare Nr. 117.

Werner Koroschitz, Orte des Alltags, Wegweiser zur Kulturgeschichte, in: Projekt in Zusammenarbeit mit dem Verein für Industriekultur und Alltagsgeschichte im Rahmen der „Alpenstadt des Jahres 1997“.

d. Museum der Stadt St. Veit an der Glan

Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, Fahrplan und Speisewagendienst Infoblatt zwischen St. Michael-Pontafel-Glandorf und umgekehrt.

Johann Spöck, St. Veit a. d. Glan, 1890-1912, St. Veit, Ende September 1912.

e. Technisches Archiv Österreich, Klagenfurt

Foto Bahnhof Villach Südbahnhof.

Horst Knely, Die Gailtalbahn, eine bestandgesicherte Lokalbahn, in: Schienenverkehr aktuell, 2/2011, 6101.

Horst Knely, Das Zustandekommen der ersten Eisenbahn in Kärnten, 4. Technisches Archiv Österreich; Sammlung Knely.

Österreichisches Kursbuch 1914. Eisenbahn-Dampfschiff-Postkurse in Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzogowina, Postkursbureau des k.k. Handelsministeriums, Nachdruck Verlag Josef Otto Slezak. Wien 1980.

f. Privatarhive, Gesprächsnotizen

Chronik Gregori, Familienbesitz Finkenstein, Frau Katharina Gregori, Gesprächsnotiz vom 23. Juni 2023, Finkenstein.

Fahrpreise einschließlich der Fahrkartensteuer 1912, o. O., o. J.

Gesprächsnotiz Fr. Dipl. Ing. Gruber, vom 6. Dezember 2022, Villach.

Ergebnisse der nach dem Stande vom 31. December 1880 in Kärnten ausgeführten Zählung der Bevölkerung und der häuslichen Nutzthiere, hg v. k.k. Statistischen Central-Commission, Wien 1882.

Hans Lentner/ Willibald Schicho, 112 Jahre Bundesbahndirektion Villach 1884-1996. Villach 1996.

Eigenfoto: Steinmetzengerl

g. Kärntner Landesarchiv Klagenfurt

Summarischer Bericht der Kärntner Handels- und Gewerbekammer in Klagenfurt über die Tätigkeit der Kammer und die wirtschaftlichen Verhältnisse in Kärnten in den Jahren 1907 bis 1913. Klagenfurt 1914.

h. Österreichisches Staatsarchiv Wien

Eisenbahn-Gesetzessammlung, Österreichische, 5. Bd, (Zweiter Ergänzungsband, Zweite Abtheilung), 1. Juli 1872-30. Juni 1877.

2. Gedruckte Quellen

Almanach für das Personale der k.k. General Direction der österreichischen Staatsbahnen 1884, 1885.

Almanache der k.k. österreichischen Staatsbahnen 1893, 1895, 1896, 1898, 1902, 1904/5, 1909, 1910, 1912, 1913, 1914.

Berufsstatistik nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. Dezember 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd 66, 5. Heft: Kärnten und Krain, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1904).

Conzessionsurkunde vom 24. Oktober 1856, ausgestellt am 9. Jänner 1857, Eisenbahn durch Kärnthen, in: Die Presse, 7. Februar 1857, 15, 14. Februar, 13 und 21. Februar 1857, 13.

Denkschrift des kärntnerischen Eisenbahncomités über die durch das Kronland Kärnten zu führenden Eisenbahn. Klagenfurt 1850.

Denkschrift der Kärntner Handelskammer zu dem Entwurf eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie, in: Drau-Post, 25, und 29. September bzw. 2. Oktober 1864.
Denkschrift des kärntnerischen Landtages über die Kronprinz Rudolfsbahn. Klagenfurt 1866, Beilage zur 27. Landtags-Sitzung am 24. Jänner 1866.

Eugen Fassbender, General-Regulierungs-Plan der Stadt Villach. Villach 1906,

Johann Wolfgang Goethe, Briefe an Carl Friedrich Zelter und an Georg Heinrich Ludwig Nicolovius, in: Gudrun Schury, Alles über Goethe, Ein Sammelsurium von A – Z. Berlin 2005.

A Handbook for travellers in Southern Germany, London 1857.

S. Heller (Hg.), Compass. Finanzielles Jahrbuch für Österreich-Ungarn. Wien 1881 und 1901.

Prof. A. L. Hickmann's Geographisch-statistischer Taschen-Atlas von Österreich-Ungarn. Wien-Leipzig 1900.

Markus Freiherr v. Jabornegg-Gamsenegg, Von St. Michael nach Udine, Ein kurzer Führer auf der Kronprinz Rudolf-Bahn St. Michael-Tarvis, Staats-Bahn Tarvis-Pontafel und der italienischen Bahn Pontebba-Udine mit Einbeziehung der Seitenrouten Lausdorf-Hüttenberg, Glandorf-Klagenfurt-Villach. Klagenfurt 1882.

Die Österreichischen Bahnen niederer Ordnung, hg. k.k. Eisenbahnministerium. Wien 1908.

Joseph Kyselak, Skizzen einer Fußreise durch Oesterreich, Steiermark, Kärnthen, Salzburg, Berchtesgaden, Tirol und Baiern nach Wien, nebst einer romantisch pittoresken Darstellung mehrerer Ritterburgen und ihrer Volkssagen, Gebirgsgegenden und Eisglätscher auf dieser Wanderung unternommen im Jahre 1825. Wien 1829.

N.N., Die Kärntner Eisenbahn in strategischer Beziehung, in: Carinthia, Nr. 23, 6. Juni 1863, 181-184.

Protokoll des Kärntnerischen Landtages, 24. Sitzung der IV. Session, 19. Jänner 1866.

Protokoll des Kärntnerischen Landtages, 12. Sitzung der IV Session, 26. Jänner 1894.

Protokoll des Kärntnerischen Landtages, VII. Landtagsperiode, V. Session, 18. und 19. Sitzung vom 28. und 29. Jänner 1895.

Protokolle k. k. Landesregierung Z. 19629 ex 1908 vom 22. September 1908 und Z. 22075 ex 1909 vom 9. November 1909.

K. von Mayer, Die Kärntner Eisenbahn und ihre Zukunft, Wien 1857.

Alexander Sixtus von Reden, Österreich-Ungarn, Die Doppelmonarchie in historischen Dokumenten. Wien 1995.

Adalbert Rom, Der Bildungsgrad der Bevölkerung in den österreichischen Alpen- und Karstländern, nach den Ergebnissen der letzten vier Volkszählungen 1880-1910., Sonderdruck aus der Statistischen Monatszeitschrift, XVIII. Jg. (Brünn 1913).

Alphabetisches Verzeichnis sämmtlicher Orte im Herzogthum Kärnten mit Bezeichnungen, Klagenfurt 1860.

Bevölkerung und Viehstand von Kärnten nach der Zählung 1869, hg. v. Statistischen Central-Commission (Wien 1871).

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 32, 1. Heft: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1892).

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 32, 2. Heft: Die Bevölkerung nach Heimatberechtigung und Gebürtlichkeit, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1893).

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 32, 3. Heft: Die Bevölkerung nach Grössenkatgorien der Ortschaften, Stellung zum Wohnungsinhaber, Geschlecht, Alter und Familienstand, Confession, Umgangssprache, Bildungsgrad, Gebrechen, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1893).

Berufsstatistik nach den Ergebnissen der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 33, 5. Heft: Kärnten und Krain, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1894).

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 63, 1. Heft: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1902).

Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, in: Österreichische Statistik, Bd. 64, 2. Band, 1. Heft, Die anwesende Bevölkerung nach ihrer Heimatberechtigung, hg. v. k.k. Statistischen Central-Commission (Wien 1902).

Infineon, Geschäftsbericht 2023.

Spezialrepertorium der österreichischen Länder, bearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910, Bd. V: Kärnten, hg. v. Statistischen Zentralkommission (Wien 1918).

Österreichische Statistik: Statistik des Verkehrs in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern für die Jahre 1906 und 1907, Bd 91, 4. Heft, 1. Abteilung: Landstrassen, Wasserstrassen, Flussschiffahrt, hg. v. k.k. Statistische Zentralkommission (Wien 1912).

Berufsstatistik nach den Ergebnissen der Volkszählungen in den im Reichsrat vertretenen Königreiche und Ländern: Kärnten und Krain 1890, 1900, 1910, in: Österreichische Statistik, Bd. 3, 5. Heft, hg. v. Statistische Zentralkommission (Wien 1915).

Polizeigesetz vom 14. März 1847 zufolge des Hofkanzlei-Dekretes vom 7. März 1847, in: Johann Lentner, Diss., Die Rolle der Eisenbahner in politischen Leben Österreichs, Wien 1975, 50.

RGBl. Nr. 1/16.11.1851 (Kaiserliche Verordnung mit welcher eine Eisenbahn Betriebs-Ordnung für alle Kronländer erlassen wird).

RGBl. Nr. 238/14.9.1854 (Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten betreffen die Ertheilung von Concessionen für Privat-Eisenbahnbauten).

RGBl. Nr. 76/3.4.1857 (womit eine Vorschrift über die Uniform der Beamten und die Dienstkleidung der Diener der Privat-Eisenbahngesellschaften und concessionirten Staats-Eisenbahn-Betriebsunternehmungen erlassen wird).

RGBl. Nr. 18/5.3.1862 (Reichsgemeindegesetz).

RGBl. Nr. 142/11.11.1866 (Concessionsurkunde zum Bau einer Locomotiv-Eisenbahn von St. Valentin nach Villach mit Flügelbahnen).

RGBl. Nr. 69/13. 4.1867 (Übereinkommen Südbahngesellschaft vom 13. April 1867).
RGBl. Nr. 134/ 15.2.1867 (Vereinsgesetz).

RGBl. Nr. 35/24.4.1871 (betreffend die Ergänzung der k. k. priv. Kronprinz Rudolfsbahn durch die Eisenbahnstrecke Villach – Tarvis).

RGBl. Nr. 144/ 25.11.1871 (Concessionsurkunde für die Actiengesellschaft der privilegierten Kronprinz Rudolphsbahn zum Bau und Betrieb der Locomotiv-Eisenbahnstrecke von Villach nach Tarvis).

RGBl. Nr. 43/ 12.3.1876 (betreffend die Herstellung einer Locomotiv-Eisenbahn von Tarvis an die Reichsgränze bei Pontafel).

RGBl. Nr. Fremden-Zeitung 112/ 14.3.1877 („Sequestrationsgesetz“).

RGBl. Nr. 56/ 25.5.1880 (betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen).

RGBl. Nr. 117/17.6.1883 (Gesetz, betreffend die Bestellung von Gewerbeinspectoren).

RGBl. Nr. 51 /8.4.1884 (betreffend die Erwerbung der Kaiser Franz Joseph-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn und Vorarlberger Bahn für den Staat).
RGBl. Nr. 103/23.6.1884 (betreffend die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sowie die Standorte der in Gemäßheit dieser Organisation zu errichtenden Eisenbahn-Betriebsdirectionen).

RGBI. Nr. 81/ 17.7.1887 (womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden).

RGBI. Nr. 110/11.6.93 (Concessionsurkunde für die Gailthalbahn).

RGBI. Nr. 2/31. 12. 1894 (über Bahnen niederer Ordnung).

RGBI. Nr. 176/16.7.1897 (womit eine Vorschrift über die Uniformierung a) der Beamten und Beamtenaspiranten, b) der Unterbeamten und Aushilfsunterbeamten (Unterbeamten-Stellvertreter), sowie c) der Diener der Staats- und Privateisenbahnen erlassen wird.

RGBI. Nr. 63/6.6 1901 (betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905).

RGBI. Nr. 129/24.7.1905 (womit weitere Kredite zum Zwecke der Ausführung und Ausgestaltung des mit dem Gesetz vom 6. Juni 1901, RGBI. Nr. 63, genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung bewilligt werden).

J. V. Prettenhofer, Die Dobratsch-Bahn, in: Fremden-Zeitung, 12. Februar 1898, 1.

Anton v. Rauschenfels, Villach., Eine volkswirtschaftliche Studie. Klagenfurt 1876.

Reichsratsrede von Carl Ghon am 21. März 1893, in: Freie Stimmen, 25. März 1893, 1f

Hans Ronacher, Die Gegendtalbahn und der administrative Weg!, in: Villacher Zeitung, 25. Jänner 1914, 1f.

Spezial-Orts-Repertorium von Kärnten, hg. v. k. k. Statistischen Central-Commission (Wien 1883).

Otto Steinwender, Die Triester Eisenbahnfrage. Wien 1893.

Südmark-Kalender auf das Jahr 1913, 40. Jg., Ausgabe für Kärnten, hg. v. Männerortsgruppe Klagenfurt des Vereines Südmark. Klagenfurt o. J.

Josef Wagner/ V. Hartmann, Der Führer durch Kärnten., Ein Reisehandbuch für alle Freunde der Alpenwelt, der Sage und Geschichte, des Volkslebens, des Alterthümlichen, der Industrie, Kunst und Wissenschaft. Klagenfurt 1861.

Zeitungen:

Arbeiterwille, Arbeiter-Zeitung, Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich, Deutsche Zeitung, Deutsche Allgemeine Zeitung, Dillingers' Reisezeitung, Draupost, Eisenbahn und Industrie, Eisenbahn-Zeitung, Österreichische Forst- und Jagd-Zeitung, Freie Stimmen, (Salzburger) Fremden-Zeitung, Gemeinde-Zeitung, Grazer Tagblatt, Grazer Volksblatt, Grazer Zeitung, Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, Internationale Reisezeitung, Kärntner Landbote, Kärntner Zeitung, Klagenfurter Zeitung, Kleine Zeitung, Leitmeritzer Zeitung, Marburger Zeitung, Neue Freie Presse, Neue Warte am Inn, Die Neue Zeit, Österreichische Forst- und Jagd- Zeitung, Österreichische

Illustrierte Zeitung, Die Presse, Salzburger Volksblatt, Schienenverkehr aktuell, Süddeutsche Post, Standard, Steirische Alpenpost, Österreichische Eisenbahn-Zeitung, Österreichische Touristen-Zeitung, Österreichische Zeitung für Verkehrswesen, Vaterland, Vereinigte Laibacher Zeitung, Verordnung-Blatt des k.k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt, Villacher Zeitung, Weltblatt, Die Zeit, Wiener Zeitung, Neues Wiener Tagblatt, Illustriertes Wiener Extrablatt.

Literaturverzeichnis:

A.T.B, Zur Geschichte der „K.K. Priv. Kärntner Eisenbahn“, des ersten Schienenweges in Kärnten, in: Carinthia I 120 (1930), 146-150.

100-Jahr-Ausstellung, Hauptbahnhof Linz, 3.4. – 19.7. 1992. Ausstellungs-Katalog, Wien, o. J., o. S.

Alpenverein (Hg.), Hoch Hinaus, Wege und Hütten in den Alpen. Köln-Weimar-Wien 2016.

Cornelia Anthofer/Barbara Lex, Parkhotel Villach, 1911 – 1999. Wien 1999.

Erich Blüml, Die Garnisonen und Kasernen Kärntens, in: Der Soldat, Nr. 7, 10. April 1977, o. S.

Ernst Bruckmüller, Sozialgeschichte Österreichs. Wien 1985.

Carl Büchelen, Die Tauern-Predil-Bahn und Ihre Zerrbilder im Spiegel der Verstaatlichung der Südbahn betrachtet. Wien 1890.

Jean des Cars, Schlafwagen. Stuttgart 1984.

Consortium der Predilbahn, Der Predil als Eisenbahnverbindung Österreich und angrenzenden Länder mit Triest sowie Innerösterreichs mit Italien. Triest 1872.

Klaus Dalmatiner/Helmut Lang, Der Villacher Alpenverein und seine Geschichte von 1970 bis 2020. Sonderausgabe. Villach 2020.

John Deak, Forging a multinational state, State Making in Imperial Austria from the Enlightenment to the first World War. Stanford 2015.

Günter Dinobobl, Bahnbrechend zum „Culturpflug unserer Zeit“. Kulturwissenschaftliche Zugänge zur Eisenbahngeschichte. Innsbruck 2009.

Karl Dinklage, 100 Jahre Eisenbahn in Klagenfurt, in: Die Neue Zeit, 2. Juni 1963.

Karl Dinklage/Alfred Walkolbinger, Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart. Klagenfurt 1952.

Herbert Dietrich, Personen aus Österreichs Eisenbahngeschichte. Wien 1993.

Werner Drobesh, Vereine und Verbände in Kärnten (1848-1938). Vom Gemeinnützig-Geselligen zur Ideologisierung der Massen. Klagenfurt 1991.

Werner Drobesh, Triest-Aussig: Wirtschaftliche Modernisierung und bürgerliche Entwicklung in „peripheren Zentren“ (1815-1914), in: Ulfried Burz/ Michael Derndarsky/ Werner Drobesh (Hgg.), Brennpunkt Mitteleuropa. Festschrift für Helmut Rumpler zum 65. Geburtstag. Klagenfurt 2000, 219-242.

Werner Drobesh, Politisches „Netzwerken“: die Verknüpfung von Partei und Vereinskultur und Mandat in Kärnten, 1867-1918, in: Milan Hlavačka/Johannes Kalwoda/Michael Pammer/John Rogister/Luboš Velek (Hg.), Festschrift für Lothar Höbelt. Die Heimstatt des Historikers sind die Archive. Wien-Köln 2022, 441-452.

Josef Dultinger, 75 Jahre Tauernbahn. Rum 1984.

Walter Ebner, Die Gegendtalbahn. Vision einer Lokalbahn im Spiegel der Zeit 1869-1931, in: Carinthia I 213 (2023), 305-333.

Peter Eigner, Arbeit(en) im Dienstleistungssektor in Cisleithanien, in: Helmut Rumpler/Peter Urbanitsch (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. IX: Soziale Strukturen, 1. Teilband: Von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-industriellen Gesellschaft, Teilband 1/1: Lebens und Arbeitswelten in der industriellen Revolution. Wien 2010, 422-491.

Eisenbahn-Jahrbuch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, hg. v. Ignaz Kohn. Wien 1874.

Brigitte Entner, Zur Geschichte der Kärntner Eisenbahnen, in: Gerhard Pilgrim/Wilhelm Berger/Gerhard Maurer (Hgg.), Kärnten unten durch. Klagenfurt 2001, 373-381.

Eugen Fassbender, Der General-Regulierungsplan von Villach 1906, in: Zeitschrift des Österreichische Ingenieur- und Architekten-Vereines, Nr. 35, 1907, 619.

Karl Frick/Hans Viertler, Geschichte der Marktgemeinde Velden am Wörther See. Die Gemeinde Velden im Herzogtum Kärnten (1850-1918). Velden 2001.

Carl Ghon, Denkschrift anlässlich der Eröffnung der Tauernbahn, in: Villacher Zeitung, 4. Juli 1909, 2.

Carl Ghon, Chronik der Stadt Villach vom Jahre 1848-1889 nebst mehreren, älteren denkwürdigen Daten. Villach 1889.

Carl Ghon, Chronik der Stadt Villach vom Jahre 1889-1913. Villach 1913.

Ezio Godoli, Die Umwandlung Triests vom „Handelsplatz“ in „Transithafen“ rückt das „Eisenbahnproblem“ im gesamten Kaiserreich erneut in den Vordergrund, in: Guido Botteri (Hg.), Eine europäische Geschichte des freien Handels und Verkehrs. Trieste 1989, 62-65.

David F. Good, Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750 – 1914. Wien-Köln-Graz 1986.

Johannes Grabmayer, Stadtentwicklung, Verkehr und Handel im hoch- und spätmittelalterlichen Kärnten, in: Kärntner Landeswirtschaftschronik, hg. v. Verlag GFW Gesellschaft für Wirtschaftsdokumentation Ges.m.b.H. Wien o. J., I/143 -I/180.

100 Jahre Eisenbahn. Klagenfurt-Villach, hg. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. Wien 1964.

Roman-Hans Gröger, Die gescheiterte Reform: Wilhelm Exner und die Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung, in: Österreichische Zeitung für Verkehrswesen, Nr. 3-4/ 2018, 11- 26.

Ludwig F. Haderer, Weissenstein [sic!]. Bausteine zur Geschichte, Weißenstein 1996.

Klaus Hagen, „Non recta sequi“. Diplomarbeit. Klagenfurt 2010.

Alexander Hanisch-Wolfram, Auf den Spuren der Protestanten in Kärnten. Kulturwanderungen. Klagenfurt 2010.

Alexander Hanisch-Wolfram, Geschichte Kärntens, Bd. 3: Die Neuzeit. Klagenfurt 2015.

Kristin Hanusch-Linser (Hg.), 175 Jahre Eisenbahn für Österreich. Wien 2012.

Mario Hartlieb, Militärorganisation in Kärnten 1866-1914. Diplomarbeit. Klagenfurt 2013.

Herbert Hassinger, Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, Ein Beitrag zur Handels- und Verkehrsgeschichte der Ostalpen, in: Carinthia I 166 (1976), 211-282.

Richard Heinersdorff, Die k.k. Eisenbahnen 1860-1914. Augsburg 1997.

Johannes Heinzelmann, Villachs evangelische Vergangenheit und Gegenwart, in: Evangelische Kirchenzeitung, 15. September 1903, 276-279.

Alfred Horn, Die Kärntner Bahn, In: Gerhard Artl/ Gerhard H. Gürtlich/Hubert Zenz (Hgg.), Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien-Triest. Wien 2008, 271-272.

Eric Hobsbawm, Das Lange 19. Jahrhundert, Das imperiale Zeitalter 1875 – 1914, Darmstadt 2022.

Hans Peter Hye, Technologie und sozialer Wandel, in: Helmut Rumpler/ Peter Urbanitsch (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd. IX: Soziale Strukturen, 1. Teilband: Von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-industriellen Gesellschaft, Teilband 1/1: Lebens und Arbeitswelten in der industriellen Revolution. Wien 2010, 15 - 65.

Infineon. Geschäftsbericht 2023.

Ludwig Jahne, Vom Vereinsleben in Kärnten, in: Freie Stimmen, 1. Jänner 1905/ Beilage, 12-13.

Pieter M. Judson, Habsburg, Geschichte eines Imperiums, 1740-1918. München 2017.

Junius, Die Villacher Bahnhoffrage, in: Eisenbahn und Industrie, 5. Jänner 1907, Nr. 1, 5. Mai 1907, Nr. 9., 20. Juni 1907.

Wolfgang Kaschuba, Die Überwindung der Distanz, Zeit und Raum in der europäischen Moderne. Frankfurt am Main 2004.

Bruno Kathollnig, Villach – 50 Jahre Stadt mit eigenem Statut, in: Neues aus Alt-Villach 20 (1983), 139-147.

Adalbert Klaar, Die Siedlungsformen der Altstadt in Villach, in: Wilhelm Neumann (Hg.), 900 Jahre Villach. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte. Villach 1960, 33-53.

Horst Knely, Die Betriebsführung auf der ersten Kärntner Eisenbahn (Marburg-) Bleiburg-Klagenfurt im Eröffnungsjahr 1863, in: Carinthia I 196 (2006), 483-504.

Horst Knely, Die Villacher Bahnhöfe der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn, in: Carinthia I 189 (1999), 421-431.

Horst Knely, Die Entstehungsgeschichte der Gailtalbahn, in: 80 Jahre Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor 1894-1974, in: Festkomitee „80 Jahre Gailtalbahn“, Festschrift aus Anlaß des Jubiläums am 18. 8. 1974, 80 Jahre Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor 1894-1974. Villach o. J., 7-11.

Andrea Köhler-Ludescher/ Paul Watzlawick, Die Entdeckung des gegenwärtigen Augenblicks. Bern 2014.

Ignaz Konta, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs, Vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in: Hermann Strach (Hg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. 1. Wien 1896, 1-426.

Werner Koroschitz, Die Anfänge der „Fremdenpflege“ in Kärnten, In: Werner Koroschitz (Hg.), Zimmer frei, Die Entwicklung der „Fremdenpflege“ in Kärnten. Verein Industriekultur und Alltagsgeschichte. Klagenfurt/ Celovec 2018, 7-45.

Werner Koroschitz (Hg.), Werkstatt Villach, 1900-2000, Arbeit und Freizeit im Wandel. Verein Industriekultur und Alltagsgeschichte. Villach 2000.

Werner Koroschitz, Stählerne Rösser, Germanische Reiter, in: Werner Koroschitz/Tamara Pinter, game over, Eine Industriegeschichte. Klagenfurt 2006.

Werner Koroschitz, Wem zu Ehren? Kritischer Bericht zu einigen Villacher Straßennamen im Kontext missbräuchlicher Erinnerungskultur, in: Neues aus Alt-Villach 58 (2021), 9-127.

Thomas Koschat, in: Horst Knely, 80 Jahre Gailtalbahn. Arnoldstein – Hermagor 1894 – 1974. Festschrift aus Anlaß des Jubiläums am 18. 8. 1974. Villach 1974. 7.

Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild, Bd.: Kärnten und Krain. Wien 1891.

Peter Friedrich Kupka, Die Eisenbahnen Österreich-Ungarns, 1822-1867. Leipzig 1888.

Eugen Länger, Villach – die Wiege der österreichischen Wildbachverbauung, in: Neues aus Alt-Villach 12 (1975) 95-128.

Hans Lentner, Die Rolle der Eisenbahner im politischen Leben Österreichs, Ergebnisse einer empirischen Untersuchung im Zusammenhang mit einer sozialgeschichtlichen und eisenbahnrechtlichen Analyse. Dissertation. Wien 1975.

Alfred Luft, Die Karawankenbahn. Wien 1977.

Harry Maier, Wellen des Fortschritts, in: Nikolaus Piper (Hg.), Die Großen Ökonomen. Stuttgart 1996, 237-243.

Auguštín Malle, Vereine in Kärnten, in: Helmut Rumpler/ Peter Urbanitsch (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1948 – 1918, Band VIII: Politische Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft, 1. Teilband: Vereine, Parteien und Interessenverbände als Träger der politischen Partizipation. Wien 2006, 451-501.

Andreas Matthä, Nieder mit den Grenzen, in: Die ZEIT, 29. Juni 2023, 70.

Maximilian Maurer, Die Geschichte der Villacher Sparkasse, in: 100 Jahre Villacher Sparkasse 1867-1967, hg. v. Villacher Sparkasse. Villach 1967, 13-82.

Paul Mechtler, Zur Geschichte der ersten Eisenbahnen in Kärnten, in: Carinthia I 145 (1955), 803-810.

Karl Migglautsch, Das Kanaltal und seine Geschichte. Klagenfurt 1995.

Oswin Moro, Villach in seiner bäuerlichen Umwelt, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 169-182.

Andreas Moritsch, Dem Nationalstaat entgegen (1848 - 1914), in: Andreas Moritsch (Hg.), Alpen-Adria. Zur Geschichte einer Region, Klagenfurt-Laibach-Wien 2001, 11-36.

Dieter Neumann, Villach. Von der „Eisenbahnerstadt“ zur „Digital City“, in: Claudia Fräss-Ehrfeld, (Hg.), Lebenschancen in Kärnten 1900-2000. Ein Vergleich. Klagenfurt 1999, 267-281.

Dieter Neumann, Biographisches Material zu Wilhelm Eich. Villach 2009.

Wilhelm Neumann, Die Urkunde vom 8. Februar 1060, in: Wilhelm Neumann (Hg.), 900 Jahre Villach. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte. Villach 1960, 9-12.

Wilhelm Neumann, Otto Steinwender und Villach, in: Neues als Alt-Villach 26 (1989) 109-128.

Wilhelm Neumann, Bausteine zur Geschichte Kärntens (= Das Kärntner Landesarchiv 12). Klagenfurt 1994.

Alexander Niklitschek, Die Dampflokomotive, Geschichte-Bau-Typen. Wien 1947.

Johann Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 9 Oktober, 1-4.

Johann Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 12. Oktober, 1-3.

Johann Olsacher, Villach vor 60 Jahren, in: Villacher Zeitung, 16. Oktober, 1-3.

Friedrich Palencsar, Entwicklung der Villacher Gast- und Beherbergungsbetriebe im Zeitraum von 1813 bis 1920. Dissertation. Klagenfurt 1991.

Herbert Paschinger, Kärnten. Eine geographische Landeskunde, 1. Teil. Klagenfurt 1976.

Viktor Paschinger, Grundzüge der Verkehrsgeschichte Kärntens, In: Carinthia I 143 (1953), 353-384.

Othmar Pickl, Der Handelsweg über den Semmering, Die Bedeutung der Semmeringstraße im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, in: Wolfgang Kos (Hg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Wien 1992, 403-411.

Adolf Petritsch, Die Gailtalbahn bis Hermagor-heute, in: 80 Jahre Gailtalbahn, Arnoldstein-Hermagor 1894-1974, Festschrift aus Anlaß des Jubiläums am 18.8.1974 Hermagor o. J.

Ernst Petritsch, Ludwig Walter (1847-1921), Ein Leben für die Stadt Villach, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 125-147, hier: 133.

Tamara Pinter, Einmal Feistritz, bitte! In: Werner Koroschitz/Tamara Pinter, game over., Eine Industriegeschichte. Klagenfurt 1906, 113-120.

Hans Piesch, Das Wirtschafts- und Finanzwesen der Stadt Villach, in: Erwin Stein (Hg.), Die Städte Deutschösterreichs, Eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin-Friedenau 1931, 98-102.

Janko Pleterski, Slowenisch oder deutsch? Nationale Differenzierungsprozesse in Kärnten (1848-1914). Klagenfurt 1996.

Theobald Pollak, Die Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen, in: Karl Prochaska, Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. XVII. Wien-Teschen-Leipzig 1908 (Reprint Wien 2000).

Christoph Posch/Mario Wiesner, Die Tauernbahn. Erfurt 2011.

Sepp Pöschl, Festschrift 100 Jahre Landskron. Villach 1996.

Josef Rabl, Illustrierter Führer durch Kärnten mit besonderer Berücksichtigung der Städte Klagenfurt und Villach sowie der kärntnerischen Seen und ihrer Umgebung. Wien 1884.

Dietmar Rauter/Herwig Rainer, Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen: k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn. St. Peter ob Judenburg 1992.

Dietmar Rauter/Herwig Rainer, Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen, Kärntner- und Pustertalbahn. St. Michael 2004.

Gerhard J. Rekel, Monsieur Orient-Express. Wie es Georges Nagelmackers gelang, Welten zu verbinden. Wien 2022.

Viktor von Röll (Hg.), Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 1: Abdeckung-Baueinstellung. Berlin-Wien 1912.

Viktor von Röll (Hg.), Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 9: Seehafentarife-Übergangsbogen. Berlin-Wien 1921.

Heidi Rogy, Mit dem „Dampfross“ ins Gailtal, Der Weg ins Eisenbahnzeitalter, in: Bulletin. Geschichtsverein für Kärnten. Zweites Halbjahr 2023, 22-30.

Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800 – 1914. Ostfildern 2005.

Helmut Rumpler, Eine Chance für Mitteleuropa, Bürgerliche Emanzipation und Staatsverfall in der Habsburgermonarchie 1804-1914. Wien 1997.

Helmut Rumpler/Martin Seger, Die Habsburgermonarchie 1848 – 1918, Bd IX: Soziale Strukturen, 2. Teilband: Die Gesellschaft der Habsburgermonarchie im Kartenbild. Verwaltungs-, Sozial- und Infrastrukturen. Wien 2010.

Helmut Rumpler, Kärntens Wirtschaft im 19. Jahrhundert. Das Ende des Montanzeitalters und die Krise der Modernisierung, in: Kärntner Landeswirtschaftschronik, hg. v. Verlag GFW Gesellschaft für Wirtschaftsdokumentation Ges.m.b.H., (Hg.), Wien o. J., I/215-I/265.

Gabriele Russwurm-Biro, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Bd. _ Kärnten. Wien 2001.

Johannes Sachslehner, Auf Schienen durch das alte Österreich. Nostalgische Reminiszenzen an die k.k. Eisenbahnwelt, an legendäre Dampfloks und große Linien, mondäne Luxuszüge und goldene Reiseromantik. Wien 2001.

Johannes Sachslehner, Auf Schienen durch das alte Österreich. Erinnerungen an die k. u. k. Eisenbahnwelt. Wien-Graz-Klagenfurt 2014.

Roman Sandgruber, Rothschild. Glanz und Untergang des Wiener Welthauses. Wien-Graz-Klagenfurt 2018.

Roman Sandgruber, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Wien 2005.

Jakob Schelleßnigg, Beiträge zur Geschichte der Kärntner-Eisenbahn bis zum Übergang derselben an die neugebildete südösterreichische Eisenbahn-Gesellschaft. Klagenfurt 1862.

Johannes Schmidl, Technologie und Innovation brauchen auch Verbote, in: Der Standard, 24. Juli 2023, 15.

Alexandra Schmidt (Hg.), Drautöchter, Villacher Frauengeschichte(n). Klagenfurt 2013.

Hermann Th. Schneider, Die Strassen und Plätze von Klagenfurt. Klagenfurt, 3. Auflage. o.J.

Anton Schöpfer, Villach als Eisenbahnknotenpunkt, in: Erwin Stein, Die Städte Deutschösterreichs, Eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin-Friedenau, 1931, 83-89.

Karl Schwarz, Zur Gründung der Evangelischen Pfarrgemeinde A.B. Villach, in: Neues aus Alt-Villach 40 (2003), 105-136.

Amand Freiherr v. Schweiger-Lerchenfeld, Das Eiserne Jahrhundert. Wien-Leipzig 1884.

Amand von Schweiger-Lerchenfeld, Die Überschienung der Alpen: Semmeringbahn, Brennerbahn, Pustertalbahn, östliche Alpenbahnen, Schwarzwaldbahn, Mont-Cenis-Bahn, St.-Gotthard-Bahn, Arlbergbahn/ A. v. Schweiger-Lerchenfeld (erw. Faks. d. Ausg. von 1884), hg. u. erg. V. Erhard Born. Moers 1983.

Rudolf Siegl, Die Reichsratswahlen in Kärnten (1861-1911). Masterarbeit. Klagenfurt 2014.

Rudolf Siegl, Die Abgeordneten zum Kärntner Landtag 1848-1938. Sozialprofil – Karrieren Landtagstätigkeit – Vernetzung“. Dissertation. Klagenfurt 2022.

Otto Stage/Emil Piwon, Villach als Fremdenverkehrsort, in: Erwin Stein (Hg.), Die Städte Deutschösterreichs, Eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. Berlin-Friedenau 1931, 79-83.

Herbert Stejskal, Kärnten. Geschichte und Kultur in Bildern und Dokumenten. Von der Urzeit bis zur Gegenwart. Klagenfurt 1991.

Johann Stockklausner, Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918. Wien 1979.

Emil Strobl, Entwicklung des österreichischen Staatseisenbahnnetzes und seiner Verwaltung, in: Österreichische Eisenbahn-Zeitung, Nr. 4, 1. Februar 1903, 51.

Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien 1898 (alle Bände auf Windows DVD, digitaler Reprint).

Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, Bd 2. Wien- Teschen-Leipzig 1889.

Katja Sturm-Schnabl/Bojan-Ilija Schnabl (Hg.), Enzyklopädie der slowenischen Kulturgeschichte in Kärnten/Koroška, von den Anfängen bis 1942, Bd. 2: J-Pl. Wien-Köln-Weimar 2016, 1016f.

T. W. Teisen, Das soziale Elend und die besitzenden Klassen in Österreich. Wien, 1894.

Friedrich Tscharnutter/Andreas Wandaller/Karl Krainer, Die Oberdörfer einst und heute. Eine Chronik. Villach 1999.

Stephan Vajda, Reisen Anno 1900. Ein Führer durch die Länder der k.u.k. Monarchie. Wien-Heidelberg 1981.

Villacher Straßennamen von A-Z, in: Neues aus Alt-Villach 45 (2008) 25 – 213.

Ludwig Walter, Ludwig Walter (1847-1921). Ein Leben für die Stadt Villach, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 125-147.

Wilhelm Wadl, Die erste sozialdemokratische Maifeier in Villach im Jahre 1890, in: Neues aus Alt-Villach 27 (1990), 107-122.

August Walzl, Das Schicksal der Freizone Villach. Zwei Versuche der Draustadt im Dienste Österreichs, in: Neues aus Alt-Villach 38 (2001), 123-136.

Josef Wanke, Die Metallwarenfabrik Seebach bei Villach (I. Die Emil-Neher-Metallwarenfabrik 1879-1910; II. Die Metallwarenfabrik Seebach, vormals Emil Neher G.m.b.H., in St. Ruprecht bei Villach 1910-1970; III. Zu den Eigentümern, in: Neues aus Alt-Villach 23 (1986), 47-142.

Markus J. Wenninger, Der Loiblpass von der Antike bis ins 18. Jahrhundert, in: Werner Drobosch/Elisabeth Lobenwein (Hg.), Politik- und kulturgeschichtliche Betrachtungen, Quellen-Ideen-Räume-Netzwerke, Festschrift für Reinhard Stauber zum 60. Geburtstag. Klagenfurt-Wien/Dunaj-Ljubljana 2020, 405-434.

Peter Wiesflecker, Wernberg. Aus der Geschichte einer Kärntner Familie. Klagenfurt 2001.

Peter Wiesflecker, Zur Erinnerung an die Eröffnung der Gailtalbahn vor 120 Jahren, in: Nachrichtenblatt Marktgemeinde Arnoldstein, Jg. 52, Oktober 2014, 62-63.

Peter Wiesflecker, Lebensentwürfe und Lebenswirklichkeiten. Die Villacher Kaufmanns- und Fabrikantenfamilie Moritsch, in: Neues aus Alt-Villach 57 (2020), 101-147.

Franz Wilfan, Gewerblicher Besprechungsabend, in: Freie Stimmen, 15. November 1911, 7.

Verena Winiwarter/ Martin Knoll, Umweltgeschichte. Eine Einführung. Stuttgart 2007.

Otto Friedrich Winter, Kärntner Garnisonen bis zum Jahre 1918, in: Carinthia I 165 (1975), 245-254.

Stefan Wittich, Der Eisenbahnknoten und Betrieb im Wandel. Eine spannende Zeitreise in Bildern. Erfurt 2022.

Alexander Hanisch-Wolfram, Geschichte Kärntens, Bd. 3: Die Neuzeit. Klagenfurt 2015.

Rudolf Wurzer, Villach. Versuch einer wohlüberlegten Stadtentwicklung, in: Neues aus Alt-Villach 32 (1995), 7-86.

Martin Wutte, Die sprachlichen Verhältnisse in Kärnten auf Grundlage der Volkszählung von 1900 und ihre Veränderungen im 19. Jahrhundert, in: Carinthia I 96 (1906), 153-178.

Martin Wutte, Die Bevölkerungsbewegung in Kärnten 1880-1934, in: Carinthia I 128 (1938), 86-110.

Thomas Zeloth, Zwischen Staat und Markt. Geschichte der Bleiberger Bergwerks- Union und ihrer Vorläuferbetriebe. Klagenfurt 2004.

Thomas Zeloth, Künstler, Politiker, Lehrer, Eisenbahner. Die böhmisch-mährisch-schlesische Migration nach Kärnten im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert, in: Claudia Fräss-Ehrfeld (Hg.), Kärnten und Böhmen, Mähren, Schlesien. Klagenfurt 2004, 289 -326.

Georg Zwanowetz, Über Kärntner Eisenbahnbestrebungen im Vormärz und die Entstehung der Bahnlinie Villach-Franzensfeste, in: Neues aus Alt-Villach 2 (1965), 85-98.

Internet:

AANNO - Austrian Newspapers Online | ANNO - Austrian Newspapers Online (onb.ac.at).

<https://www.bing.com/images/search?q=Spurweiten%20Grafik&form=IQFRBA&id=B915A50947E8CECABA5DEB01840CA135E16C14C3&first=1&tsc=ImageHoverTitle&disoverlay=1> (abgerufen am: 11.12.2022).

[www. Biographien.ac.at/oeb1_5/251.pdf](http://www.Biographien.ac.at/oeb1_5/251.pdf) (abgerufen am: 8.9.2022).

Werner Drobesch, Franz Xaver Wirth, in: Österreichisches Biographisches Lexikon (https://www.biographien.ac.at/oeb1_16/274.pdf, abgerufen am: 21.9.2022).

Robert William Fogel, Railroads and American economic growth, Econ 332, 187-203, (econ33210-readings1_Robert Fogel.pdf. (abgerufen am: 21.12.2022).

Die Eisenbahnen in Österreich: Carl Ritter von Ghega (gerhard-obermayr.com), <https://www.eisenbahn.gerhard-obermayr.com/oebb/bel-strecken-normalspur/semmeringbahn/carl-ritter-von-ghega/> (abgerufen am: 20.11.2023).

Giulamo Franceschini, entworfen. (Vgl. Datensatz (tmw.at) (abgerufen am 9.12.2023).

https://www.sn.at/wiki/Halleiner_Papierfabrik (abgerufen am: 18.09. 2022).

<https://www.unser-stadtplan.at/Stadtplan/Klagenfurt/map/Stadtplan-Klagenfurt.map?appmode=0> (abgerufen am: 21.11.2023).

<https://www.kmf.at/unternehmen/historisch> (abgerufen am: 10.7.2023).

Modern History Sourcebook: Tables Illustrating the Spread of industrialization, www.fordham.edu/mod/INDREV6.asp, unter Stichwort „Railway“ (abgerufen am: 25.11.2023).

Karl Marx/Friedrich Engels, Manifest der Kommunistischen Partei, London: Office der „Bildungsgesellschaft für Arbeiter“ 1848, 6. Digitale Volltext-Ausgabe bei Wikisource, URL:https://de.wikisource.org/w/index.php?title=Seite:Manifest_der_kom_Partei_1848-1.djvu/0068&oldid= abgerufen am 1.8.2018).

https://hw.oeaw.ac.at/ministerrat/serie-1/a6-b2-pdf.xml#a6-b2_einzelseiten/a6-b2_s255.pdf (abgerufen am 4.12.2023).

Ferdinand von Saar, Die Steinklopfer, Ferdinand von Saar: Die Steinklopfer (projekt-gutenberg.org (abgerufen am: 21.11.2023).

Thomas Schmid, Der Vergessene. Ein mutiger Sozialdemokrat im Sudetenland, in: Die Welt, Der Vergessene. Ein mutiger Sozialdemokrat im Sudetenland - Thomas Schmid (welt.de) 3. August 2015, (abgerufen am: 21.11.2023).

<https://www.villacher.com/brauerei/geschichte> (abgerufen am: 21. 9. 2022).

https://de.wikipedia.org/wiki/KkStB_180 (abgerufen am 6.12.2023).