



# NACHRICHTENBLATT MARKTGEMEINDE ARNOLDSTEIN



Erscheinungsort  
Arnoldstein

Verlagspostamt  
9601 Arnoldstein

An einen Haushalt  
Zugestellt durch  
Österr. PostAG

Amtliche Mitteilung

Oktober 2014

Jahrgang 52

Nummer 3



## 90 Jahre Thörl wieder bei Österreich



partnergemeinden



*Isoliert über die Räumung von Thörl*  
*Heute, den 19. November 1924, um 10 Uhr 30' Min ist die Räumung des Gebietes von Thörl ohne Zwischenfall durchgeführt worden*  
*Thörl, am 19. November 1924*

Österreichische und italienische Grenzorgane vor dem Gasthof Strasshof in Thörl-Maglern 1923.

Nach dem 1. Weltkrieg (1914 bis 1918) wurden im Friedensvertrag von St. Germain am 10. September 1919 Österreichs Grenzen neu festgelegt. Das Kanaltal kam zu Italien und unmittelbar südlich vor dem Gasthof Strasshof verlief die Staatsgrenze. Im Oktober 1924 erfolgte schließlich die Grenzverlegung auf den heutigen Stand des Grenzverlaufes. Mit einem Festakt am 16. November 2014 wird in Thörl-Maglern an die Vereinigung der geteilten Ortschaft Thörl gedacht. Näheres im Blattinneren!



# Zur Erinnerung an die Eröffnung der Gailtalbahn vor 120 Jahren

**„... das einzige Mittel zur Hebung der gegenwärtig sehr darniederliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse ...“**

Zur Erinnerung an die Eröffnung der Gailtalbahn vor 120 Jahren.

Am 11. August 1894, einem verregneten Sonntag, begann – wenn man so will – im Gailtal die Moderne. Aus Villach kommend waren an diesem Tag der Vertreter des Kaisers in Kärnten, Landespräsident Baron Schmidt-Zabjèrow, der spätere k. k. Eisenbahnminister Heinrich Ritter von Wittek, damals ein ranghoher Beamter des für Eisenbahnen zuständigen Handelsministeriums, und eine Reihe weiterer Ehren- und Festgäste in Arnoldstein eingetroffen. Sie alle hatte die Eröffnung der neuen, von Arnoldstein ausgehenden Strecke der „Localbahn Arnoldstein-Hermagor (Gailthalbahn)“ in den damals doch noch recht beschaulichen Untergailtaler Ort geführt. Nach den Festansprachen wurde die festlich geschmückte Lokomotive vor den Zug gespannt und unter den Klängen der Kaiserhymne und Böllerschüssen wurde die neue Bahnstrecke in Betrieb genommen.

Arnoldstein war zwar ebenso wie Thörl-Maglern schon seit 1873 Bahnstation, da die von der Steiermark über Villach kommende Staatsbahn („Kronprinz-Rudolph-Bahn“) durch das Gemeindegebiet Richtung Tarvis und weiter in den österreichischen Teil Oberitaliens führte, die neue Bahnstrecke erschloss jedoch das gesamte Untere Gailtal. Bis dahin waren Arnoldstein und insbesondere Thörl die Bahnstationen für den mittleren Talabschnitt gewesen. Von dort aus erfolgte der Waren- und Personenverkehr ins Gailtal nur mit dem Fuhrwerk.

Die Begeisterung für das neue Verkehrsmittel war jedoch nicht ungeteilt. Durch Jahrhunderte hatten die Untergailtaler Bauern, insbesondere jene der sog. Schattseite und vor allem aus den Orten zwischen Hohenthurn, Feistritz und Vorderberg, den Warenverkehr nach Oberitalien und in den salzburgisch-bayrischen Raum besorgt und dabei gut verdient, wenn sie Wein aus dem Süden in den Norden oder umgekehrt Holz nach Oberitalien und ins Küstenland brachten. Bis ins 19. Jahrhundert waren diese Untergailtaler weitgereiste Fuhrleute, denen Triest, Görz oder Udine mitunter ebenso vertraut waren wie Laibach, Salzburg und auch die Steiermark. Manchem dieser wegen ihrer slowenischen Haussprache „windische“ Säumer genannten Fuhrleute, Frächter und Händler war – wie man sagte – „die Peitsche in die Hand gewachsen“, so selbstverständlich war ihnen diese Tätigkeit, die sie bei weiten Fahrten oft lange Zeit von zu Hause weggeführt hatte.

Das aufkommende Eisenbahnwesen bedingte einen Rückgang ihrer Tätigkeit und damit auch ihrer Einkünfte. Fortan beschränkten sich ihre Geschäfte auf die Lieferungen zu den einzelnen Bahnstationen bzw. innerhalb des Tales, etwa zur Erzverhüttung von Bleiberg nach Gailitz. Von der neuen Bahn waren daher weitere Einbußen im Frachtgewerbe zu erwarten. Die Pläne zur Gründung einer Bahnstrecke, die zu Beginn der 1890er-Jahre erstmals ventiliert wurden, stießen daher nicht allorts auf Zustimmung, sondern mitunter sogar auf schroffe Ablehnung wie etwa unter den Bauern aus Feistritz und Vorderberg. Daher hatte man auch den ursprünglichen Plan, die Bahn von der Station Thörl aus zu führen, fallengelassen,

da die Verhandlungen über die Trassierung und Grundablässe kein positives Ergebnis erwarten ließen. Die Bahntrasse durch die unproduktiven Fluren am Fuße des Dobratsch von Arnoldstein nach Nötsch bereitete weniger Probleme. Motor des Untergailtaler Bahnbaues war Felix von Mottony, der Spross einer 1870 geadelten Offiziersfamilie, offenbar ein Mann voller Unternehmungsgeist, jedoch nicht immer ein Mann mit glücklicher Hand bei seinen Geschäften. Zu Beginn der 1880er-Jahre war er Verwalter von Schloss und Herrschaft Wernberg und betrieb gleichzeitig eine Holzwarenfabrik in Schützbach bei Baldramsdorf, seit 1884 in Feistritz an der Gail eine Ziegelfabrik. In Nötsch baute er sich später eine repräsentative Villa, die heute im Besitz der Familie Wiegele ist und eine Bäckerei und Mühle beherbergt. Von Mottonys Unternehmungen blieb die Gailtalbahn das erfolgreichste und dauerhafteste. Die Holzwarenfabrik bei Baldramsdorf brannte 1885 ab, das von ihm verwaltete Schloss Wernberg musste von seiner Besitzerin verkauft werden, die Feistritzer Ziegelfabrik fiel 1903 einem Brand zum Opfer, dem Mottonys Konkurs und die Flucht ins Ausland folgte.

Zu Beginn der 1890er-Jahre war jedoch noch alles in bester oder zumindest einigermaßen in Ordnung und der weltläufige und initiative Herr von Mottony verstand es, Dritte für seine Ideen zu begeistern. Nicht anders war es beim Projekt des Untergailtaler Bahnbaues, den er 1890 in Angriff nahm. Als Mitstreiter hatte er u. a. den späteren Hermagorer Bürgermeister Franz Lamprecht und den dortigen Gastwirt und Holzhändler Hans Gasser gewinnen können. Ende Juli 1890 ersuchte

das Konsortium unter Mottony um Erlaubnis, mit Planungen beginnen zu dürfen, die im Oktober erteilt wurde. Im Jänner 1891 konstituierte sich das „Gailthalbahn-Komitee“ mit Mottony als Obmann und Gasser als Stellvertreter. Von April bis September 1891 arbeitete der Zivilingenieur Friedrich Seligmann die Trasse aus, die nunmehr – da sich gegen eine Führung der Bahn von Thörl aus heftiger Widerstand bei den Bauern auf der Schattseite geregt hatte – in Arnoldstein ihren Anfang nehmen sollte. Eine Anbindung an die Thörl Station wäre jedoch auch – wie Seligmann in seinem Gutachten festhielt – „vermögend der Terrainfiguration“, also des Geländes, „unmöglich“.

Am 14. Oktober 1891 reichte das Komitee das Projekt beim Handelsministerium ein und ersuchte um die Einleitung der notwendigen Verhandlungen über die endgültige Fixierung der Trasse, die Festsetzung der Haltestationen und die Erteilung der Konzession zu Bau und Betrieb dieser Lokalbahn. Im Frühjahr 1892 wurden die Verhandlungen vor Ort abgeschlossen. Sämtliche Gemeinden des Einzugsgebietes, die politischen Behörden, aber auch andere Institutionen bis hin zum Alpenverein waren zur Stellungnahme eingeladen worden. Bis auf eine Ausnahme gab es nur positive Stellungnahmen.

Die Gemeinde Arnoldstein, vertreten durch Bürgermeister Grum und die Herren Johann Fina und Georg Schumy, gab zu Protokoll, dass sie „vollkommen einverstanden“ sei und der Bau „einem dringenden Bedürfnisse der Bevölkerung entspreche, weil nur auf diese Weise eine Hebung bzw. Verbesserung der darniederliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse zu gewärtigen“

sei. Auch die meisten anderen Gemeinden nahmen diesen Standpunkt ein. Ablehnend verhielt sich die Gemeinde Vorderberg, die am 8. Jänner 1892 den Beschluss gefasst hatte, „überhaupt nichts zu unternehmen, was den Bau besagter Bahn fördern könnte“. Anlässlich der mündlichen Verhandlung brachten ihre Vertreter noch einmal ihre Einwände vor, „weil durch den Betrieb dieser Bahn für die Gemeindeangehörigen ein Verdienstentgang durch Verminderung des Fuhrwerks-Verkehres befürchtet wird“. Gegen die projektierte Trasse – weit vom Ort abliegend – erhob man allerdings keinen Einwand. Die Ortsgemeinde Görtschach begrüßte „dieses Unternehmen mit Freuden“, die Vertreter der Gemeinde Egg sogar „mit grosser Freude“. Die Gemeinde Hermagor betonte in ihrer

der Gemeinden des Oberen Gailtales und des Gitschtales erschienen. Sie „begrüßten die Herstellung der Bahn im Interesse des gesammten Gailtales auf das Lebhafteste und betonen, dass die Fortsetzung der Bahn bis Kötschach um so wichtiger sei, als daselbst der zweitwichtigste Uebergang im ganzen Zuge der Alpen nach Italien führt und daher die Fortsetzung dieser Bahn schon strategisch von höchster Bedeutung sei“. Die Anbindung des oberen Talabschnittes erfolgte allerdings erst im Ersten Weltkrieg. Nunmehr musste die Finanzierung des Unternehmens sichergestellt werden. Insgesamt waren 400.000 Gulden als Aktienkapital vorgesehen. Das Land Kärnten beteiligte sich mit 100.000 Gulden, für die es Stammaktien erwarb. Die Baukosten wurden auf 1,730.000 Gulden projektiert. Auf einen

Konzession zu Bau und Betrieb der Bahn erteilt. Im Mai 1893 hatte man bereits mit dem Bau begonnen, den eine Wiener Firma (E. Groß & Comp.), die bis dahin schon 1.500 km Bahnstrecke gebaut hatte, ausführte. Gleichzeitig wurde auch die Aktiengesellschaft „Gailtalbahn Arnoldstein-Hermagor“ gegründet.

Die projektierte Bauzeit von rund ein bis eineinhalb Jahren konnte man einhalten. Am 11. August 1894 fand die Jungfernfahrt auf der Strecke statt, bei der man in den Hauptstationen Nötsch, Stefan/Vorderberg, Görtschach/Förolach und im Jugendbahnhof Hermagor hielt. Diese Stationen waren für den Waren- und Personenverkehr vorgesehen. Die weiteren Haltestellen Emmersdorf, Pressegg und Vellach-Khünburg nur als Halteorte für den Personenverkehr. Die Feierlichkeiten am 11. August

reich vorstellte. Der Band ist heute ein interessantes Zeitdokument, da ihm auch das damals bescheidene touristische Angebot zu entnehmen ist. Dank der Bahn entdeckte nunmehr der Fremdenverkehr verstärkt das Gailtal. Bereits 1894 standen im Gasthof der Familie Lipold – wie es 1894 in einer Annonce hieß – „16 mit Comfort ausgestattete Fremdenzimmer, Wiener Küche, echte Getränke“ zur Verfügung. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs besaß Arnoldstein im Bahnhofshotel der Familie Lipold-Leiler einen touristischen Leitbetrieb, der bereits über 36 Zimmer verfügte. Der Gast, der in Arnoldstein Halt oder gar Urlaub machte, konnte – wie ein zeitgenössischer Wegweiser durch Kurorte und Sommerfrischen anpries – der Fischerei, der Jagd oder dem Bergsport nachgehen, „Fichtennadel- und Flussbäder“ nehmen oder zu „äußerst befriedigende Tagespartien“ auf die umliegenden Untergailtaler Almen mit ihren „vielen prächtigen einladenden Almwirtschaften und Unterkunfthäusern“ aufbrechen. Die Arnoldsteiner Klosteruine verstärkte das malerische Ambiente.

Ohne jeden Zweifel hatte die Bahn einen Innovationsschub für diesen Talabschnitt gebracht, der nunmehr durch die Gailtalbahn an das monarchieweite Schienennetz angebunden war. Der Bahnhof in Arnoldstein wurde damit in gewissem Sinn zur Schnittstelle zwischen der „großen“ Welt und dem beschaulichen Hinterland des Gailtales, das die Lokalbahn von Arnoldstein aus, vorerst bis Hermagor und später bis Kötschach erschloss. Dies galt insbesondere seit der Zwischenkriegszeit, als die Hauptbahnlinie von Wien nach Italien nicht mehr über Graz und die Untersteiermark, sondern durch die Steiermark und Kärnten über Villach und Arnoldstein zum nunmehrigen italienischen Grenzbahnhof Tarvis führte.

DDr. Peter Wiesflecker



**Ansicht des Bahnhofes Arnoldstein im Jahr 1894 (aus Festschrift 80 Jahre Gailtalbahn)**

Stellungnahme, der Bahnbau sei „das einzige Mittel zur Hebung der gegenwärtig sehr darniederliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse“. Auch die Gailtaler Sektion des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins versprach sich vom Bau eine Belebung der Wirtschaft und des Fremdenverkehrs. Beides würde eine „günstige Wirkung auf den Wohlstand des Gailthales“ haben. Zur Verhandlung waren auch die Vertreter

Kilometer Strecke – insgesamt hatte die Bahnstrecke rund 30,7 km – entfielen Kosten von rund 55.800 Gulden. Ein Pferd kostete damals rund 100 Gulden. Nachdem die beiden Kammern des österreichischen Reichsrates (Herrenhaus und Abgeordnetenhaus) der Gesetzesvorlage über diesen Bahnbau zugestimmt hatten, wurde Felix von Mottony, Hans Gasser und dem nunmehrigen Hermagorer Bürgermeister Franz Lamprecht die

1894 schlossen mit einem Festessen der Honoratioren in Hermagor, bei dem sogar getanzt wurde. Der Sonderzug, der die Ehrengäste wiederum zurückbrachte, brach allerdings mit einer Stunde (!!) Verspätung auf. Doch darin wollte niemand ein böses Omen sehen.

Anlässlich der Eröffnung der Bahnstrecke erschien auch eine vom Bahnkomitee herausgegebene Publikation über das Gailtal, das dieses detail-