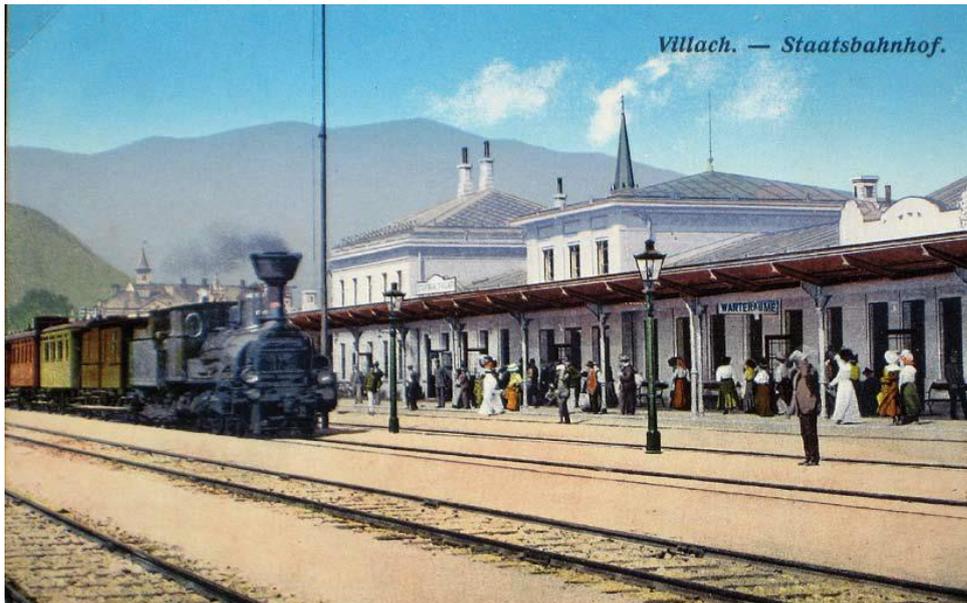


Als die Eisenbahn nach Villach kam

In Kärnten hat sich die verkehrspolitische Lage seit dem achtzehnten Jahrhundert mehr und mehr verschlechtert. Der Glanz Venedigs war verblasst und der Weg zum aufblühenden Konkurrenzhafen Triest führte die schweren Lastfuhrwerke östlich des Landes vorüber.



Als der entstehende Schienenstrang Wien – Triest im Jahre 1849 Laibach erreichte, verlor Kärnten auch den Durchfuhrverkehr über den Loiblpass. Die Industrie war, um ein zeitgenössisches Buch zu zitieren; „ob dem Mangel einer Eisenbahn und der dadurch herbeigeführten hohen Frachtkosten im höchsten Grade bedroht“.

Zu Beginn der Fünfziger Jahre des achtzehnten Jahrhunderts verstärkten sich die Anstrengungen Kärntens, einen günstigen Anschluss an die über Graz, Marburg, Cilli und Laibach an die Adria führende Südliche Südbahn zu gewinnen. Aber an einen Bau auf Staatskosten war nicht zu denken. Daher schlossen sich im Jahre 1855 von Landtag und Handelskammer unterstützt, geldkräftige Kärntner Kreise zu einem Konsortium zusammen, das auf privater wirtschaftlicher Grundlage die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt, Villach, Lienz, Bruneck und Franzensfeste zum Anschluss an die geplante Brennerbahn anstrebte.



Kaiserin Zita, im Auto hinten links, vor dem Staatsbahnhof

Arbeit doch kein Geld

Man hatte mit dem Bau zunächst zwischen Klagenfurt und Unterdrauburg begonnen. Die Arbeiten schienen gut voranzukommen; im Herbst 1857 schwebten zeitweilig mehr als dreitausend Arbeiter Krampen und Schaufel. Im Jahre 1858 zogen sich jedoch schwere Wolken über dem Werk zusammen. Es zeigte sich, dass die Gründer der Bahn die Möglichkeiten der Kapitalbeschaffung beträchtlich überschätzt hatten. Das Geld ging zur Neige und es gelang nicht die Aktien beim Publikum unter zu bringen.

Vom Finanzminister kräftig gefördert, konstituierte sich 1858 eine große Eisenbahngesellschaft, die von den Bankhäusern Rothschild getragen war und den unaussprechbaren Namen „K. K. privilegierte südliche Staats-, lombardisch – venetianische und central – italienische Eisenbahngesellschaft“ führte, die später zur Südbahngesellschaft wurde. Man verpflichtete sich, die Strecke bis Villach spätestens im Jahre 1863 fertig zu stellen.

Bedingt durch den langsamen Baufortschritt wuchs die Unzufriedenheit. Die Regierung wurde im Abgeordnetenhaus aufgefordert dafür zu sorgen, dass die Südbahngesellschaft den Bautermin streng einhalte. Der Rippenstoß war nicht vergeblich. Im Frühjahr 1862 wurde der Bau der Strecke Klagenfurt – Villach in Angriff genommen und am 31. Mai 1863 fuhr der erste Zug von Marburg nach Klagenfurt.

Villach erreicht

Von Klagenfurt aus hatten die Ingenieure die Trasse der Bahn am Ufer des Wörthersees entlang über Krumpendorf und Pörttschach gezogen. Bei Velden den See verlassend, näherte sie sich dem linken Ufer der Drau und übersetzte unweit Förderlach den Fluss in kurzem Abstand zweimal mit großen Brücken, der Gottesthaler und St. Ulricher Draubrücke.

Am 10. Jänner 1864 waren Schwellen und Schienen verlegt. Zwei Tage später ging die erste Lokomotive von Klagenfurt

nach Villach ab. Die letzte technisch – polizeiliche Prüfung wurde am 11. Mai 1864 vorgenommen.

Bitte warten

Der Weiterbau von Villach nach Franzensfeste ließ auf sich warten. Er wurde von der Südbahngesellschaft erst 1869 in Angriff genommen, dann jedoch - allerdings mit einer ausgiebigen finanziellen Hilfe des Staates, der während des Deutsch – Französischen Krieges auf rasche Fertigstellung drängte – nach einer Bauzeit von nur 26 Monaten vollendet. Die Eröffnung erfolgte im November 1871.



Glanz vergangener Zeiten: das Bahnhofsrestaurant im Villacher Hauptbahnhof

Knotenpunkt

Zum wichtigen Eisenbahnknotenpunkt wurde Villach vor allem ab 1868 durch den Bau der Kronprinz – Rudolf – Bahn, deren Hauptstrecke (St. Valentin – Selzthal – St. Michael – St. Veit an der Glan – Feldkirchen – Villach – Tarvis) eine Verbindung zwischen den oberen Donauländern und der Adria schaffen sollte. Weiters, vierzig Jahre später, durch den Bau der Tauern-, Karawanken-, und Wocheinerbahn, die Österreich die jahrzehntelang angestrebte zweite Eisenbahnverbindung mit Triest brachten.

Wachstumsfaktor Bahn

Der Bahnbau bescherte Villach ein reges Wachstum. Hatte die Stadt, die heute 59.004 Einwohner zählt, im Jahre 1851 erst 2.619 Bewohner, so stieg die Bevölkerungsziffer auf 3.810 im Jahre 1868, 4.528 im Jahre 1870 und 6.104 im Jahre 1880. Der beachtliche Zuwachs war in erster Linie auf die Zuwanderung von Eisenbahnerfamilien zurück zu führen. Villach begann, eine Eisenbahnerstadt zu werden.

Inbetriebnahme der Kärntner Eisenbahnlinien:

1863: Marburg – Unterdrauburg – Völkermarkt – Kühnsdorf – Klagenfurt

1864: Klagenfurt – Villach

1868: Leoben – St. Veit / Glan – Feldkirchen – Villach

1869: St. Veit / Glan – Klagenfurt

1871: Villach – Spittal – Lienz – Franzensfeste

1871: Mösel – Hüttenberg

1873: Villach – Arnoldstein – Tarvis

1879: Unterdrauburg – Wolfsberg

1894: Arnoldstein – Hermagor

1898: Treibach Althofen – Klein Glödnitz

1900: Zeltweg – Wolfsberg

1902: Völkermarkt – Kühnsdorf – Eisenkappel

1906: Klagenfurt – Rosenbach – Aßling

1906: Villach – Rosenbach

1909: Badgastein – Spittal

1918: Hermagor – Kötschach Mauthen

Text: Peter Umlauft / Bilder: © Archiv Franz Schiestel