

5339, VII, C. g. 12

50/9 6

Die
 Bestrebungen
 zur
 Erlangung

einer

von

S. Rieger.

Bahn nach Demmarcht in Oberkrain.



1896.

Buchdruckerei Jg. v. Kleinmayr & Fed. Bamberg in Laibach.

Im Verlage des Verfassers.

030055598



W

Mehr denn vier Jahrhunderte sind seit der Gründung Neumarktl's verfloßen. Gewerbliche Regsamkeit, Fleiß und Tüchtigkeit der Bewohner brachten einen gewissen bürgerlichen Wohlstand in den Ort und trugen viel zur Entwicklung desselben bei. Das Kleingewerbe und der Kleinbetrieb wird zwar — wie überall in den letzten Jahrzehnten — auch in Neumarktl immer mehr eingeengt und von der Großindustrie und dem Großbetriebe verdrängt; allein der Übergang vollzog und vollzieht sich in Neumarktl zum Glück nur allmählich und theilweise in der Art, daß der Kleinbetrieb sich nach und nach von selbst zum Großbetriebe ausgestaltet, wodurch die Umwälzung im gewerblichen Leben von der Gesamtheit eines Ortes nicht so stark empfunden wird, als dies bei unvermitteltem Übergange der Fall zu sein pflegt. Auch hatte Neumarktl das Glück, durch die Erbauung einer großen Baumwollspinnerei und Weberei, sowie einer Holzdeckelfabrik, Ersatz für die Eisenindustrie, welche bis auf die Sensenerzeugung ganz eingegangen ist, zu erhalten.

Alles das trug zur steten Vergrößerung des Ortes und wesentlichen Vermehrung der Zahl der Einwohner bei, und brachte es dahin, daß nach dem Ergebnisse der letzten, Ende des Jahres 1890 durchgeführten Volkszählung Neumarktl in die Reihe der drittgrößten Orte Krains sich erhob.

Seither ist aber unverkennbar Stillstand eingetreten.

Nun birgt jeder Stillstand den Keim des Rückschlittes in sich, und Neumarktl wird sich der Bahn des Abwärtsgleitens nicht entziehen können, wenn es nicht in nächster Zeit gelingt, die Ursache zu beseitigen, welche den Stillstand in der Entwicklung von Gewerbe und Industrie des Markttortes bedingt.

Diese Ursache ist das Fehlen einer Bahnverbindung. Hat Neumarktl im allgemeinen bisher auch keinen Grund, über Ungunst

der Verhältnisse zu klagen, so muß es von Freund und Feind unumwunden zugestanden werden, daß hinsichtlich des Einbezuges in eine Bahnverbindung ein eigener Unstern über dem Orte waltet.

Bei der Anlage der Bahn «Laibach-Tarvis» hätte Neumarkt durch Führung der Trace von Scherauniz gegen Bigaun und den weiteren Verlauf am Fuße der Doberstza gegen Raier, Kreuz, Naflas und Krainburg unschwer in den in Krain befindlichen Theil der ehemaligen Kronprinz-Rudolf- und nunmehrigen Staatsbahn einbezogen werden können. Alle diesbetreffenden Bemühungen blieben aber fruchtlos. Der Besitzer der Concession machte all seinen Einfluß dahin geltend, daß die Bahn so nahe als möglich an Kropf und Steinbüchel geführt werde, da man sich einen Aufschwung der dortigen Nägelinindustrie von der Bahn erhoffte.

Neumarkt blieb auf die Ausführung der zweiten Bahnverbindung nach Triest, und zwar die Herstellung der Voiblbahn, vertröstet. Diese kam Jahre hindurch über das zu Beginn der Siebzigerjahre von privater Seite aufgenommene und ausgearbeitete Project nicht hinaus.

Des Wartens müde, nahm der krainische Landtag in seiner Sitzung vom 20. Jänner 1886 einstimmig einen von Sr. Excellenz Herrn Baron Schwegel eingebrachten, von allen Abgeordneten unterzeichneten dringlichen Antrag an, der den Landesauschuß beauftragte, die Anschauungen und Wünsche des Landtages des Herzogthumes Krain der hohen Regierung zur Kenntniß zu bringen und dieselbe im Namen der Vertreter dieses Landes zu bitten:

«Den Ausbau der Rudolfsbahn behufs einer kurzen und directen Verbindung von Triest mit den nordöstlich gelegenen Hinterländern des Reiches ernstlich ins Auge zu fassen und zu diesem Zwecke die nothwendigen Einleitungen zu treffen, damit die Strecke «Triest-Herpelje-Divacca» über diesen letzteren Ort und Präwald hinaus und bis Laß verlängert, dann von einem geeigneten Punkte der Rudolfsbahn, etwa von Krainburg aus über Neumarkt und durch den Voibl, eine Verbindung mit Klagenfurt hergestellt und endlich eine Abkürzung der bestehenden Trace durch eine Verbindung über die Tauern zwischen Thalheim und Kottenmann bewerkstelligt werde.»

Dem Antrage blieb ein Erfolg in nächster Zeit versagt.

In den Jahren 1887 und 1888 bemühte sich Herr Centraldirector Karl Luckmann, wenigstens eine Schlepfbahn nach Neumarktll zustande zu bringen.

Über seine Veranlassung wurde von der Firma Stern & Haserl ein Project einer normalspurigen, lediglich für die Frachtenbeförderung bestimmte Bahn, bei der eine Personenbeförderung nicht vorgesehen war, von der Station Krainburg nach Matlas und von dort unter Benützung des Straßenkörpers nach Neumarktll ausgearbeitet.

Die Kosten dieses Entwurfes stellten sich auf rund 500.000 fl., deren Beschaffung durch Ausgabe von Prioritäts- und Stammactien in der Höhe von 300.000, beziehungsweise 200.000 Gulden in Aussicht genommen wurde. Zur Übernahme der Prioritäten erklärte sich die Länderbank bereit, während die Stammactien vom Lande und den Interessenten in Neumarktll gezeichnet werden sollten.

Der Landtag beschloß denn auch in der Sitzung vom 20. October 1888, 50.000 fl. zur Zeichnung von Stammactien für die geplante Schlepfbahn zu bewilligen. Die Aufbringung der restlichen 150.000 fl. unter den Interessenten in Neumarktll hingegen scheiterte an der Theilnahmslosigkeit, ja Gegnerschaft, die sich, nicht mit Unrecht, insbesondere unter den Vertretern der Gemeinde gegen ein Project geltend machte, das auf den Personentransport keinen Bedacht nahm und selbst dem Frachtenverkehre nicht jene Dienste zu leisten vermocht hätte, als sie Neumarktll von einer Bahn zu beanspruchen zweifellos das Recht und im Interesse seiner Entwicklung auch die Pflicht hat.

Am 28. Juli 1890 trat in Klagenfurt über Veranlassung des kärntnerischen Landesauschusses eine Versammlung von Vertretern der Landesauschüsse von Oberösterreich, Krain und Kärnten, dann der Handels- und Gewerbekammern von Budweis, Eger, Klagenfurt, Laibach, Linz, Pilsen und Prag und der Städte Linz, Laibach, Klagenfurt und Triest, in Angelegenheit der Herstellung einer zweiten Bahnverbindung nach Triest zusammen.

Diese Versammlung, in der alle für die angestrebte Bahn in Betracht kommenden Verhältnisse eingehende Erörterungen fanden, faßte nach dem Antrage des Referenten Herrn Dr. Victor Ritter von Rainer einstimmig folgende, mit dem vorher angeführten, von Sr. Excellenz Herrn Baron Schwegel am 20. Jänner 1886 im krainischen Landtage gestellten dringlichen Antrage völlig übereinstimmende Beschlüsse, und zwar:

A. Die Herstellung einer unabhängigen, möglichst kurzen Eisenbahnverbindung zwischen dem Seehafen von Triest und dem industriereichen Norden Österreichs ist sowohl durch die Interessen der Stadt Triest als durch die volkswirtschaftlichen Interessen der Westhälfte des österreichischen Staates geboten.

B. Als solche kürzeste Verbindung erkennt die Versammlung eine vorerst zu erbauende Eisenbahn von Divacca nach Laibach und über die Karawanken durch das Rosenthal nach Klagenfurt.

C. Die k. k. Staatsregierung wird gebeten, den Bau der Strecke Divacca-Laibach und über die Karawanken nach Klagenfurt als dringend zu behandeln und ehestens die Tracierung dieser letzteren Linie zu verfügen.

D. Der kärntnerische Landesauschuß wird ersucht, im Sinne vorstehender Beschlüsse A, B und C eine Petition zu verfassen, für dieselbe die Unterschriften aller Körperschaften, welche in der heutigen Versammlung vertreten sind, einzuholen und diese Petition sodann unter besonderen vereinbarten Modalitäten bei der k. k. Regierung zu überreichen und an beide Häuser des Reichsrathes abgehen zu lassen.

E. Das Bestreben der in der Versammlung vertretenen Körperschaften soll es sein, in den Landtagen und der Reichsvertretung auf die Durchführung der heute gefassten Beschlüsse A, B und C hinzuwirken.

Diese Kundgebung blieb nicht ohne Wirkung. Die Regierung ordnete neue Aufnahmen und Studien der einzelnen Tracen an.

Inwieweit dieselben zur Lösung der Neumarkter Bahnfrage beitragen und in welchem Stadium diese Angelegenheit sich dormalen befindet, darüber gibt die Petition Aufschluß, die am 26. März d. J. durch eine Abordnung von Interessenten, bestehend aus den Herren E. Glanzmann, R. Mally und S. Rieger unter Führung Sr. Excellenz des Herrn Baron Schwegel, Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister Ritter von Guttenberg überreicht und in Abdruck auch Sr. Excellenz dem Herrn Finanzminister Ritter von Bilinski unterbreitet wurde. Die Petition lautet:

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert hofft und harzt der industriereichste Ort Oberkrains auf eine Bahn, die er durch den Ausbau der zweiten Bahnverbindung nach Triest erlangen sollte.

Als das hohe k. k. Handelsministerium in den Jahren 1891 und 1892 durch die k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen das Project der Voiblbahn prüfen und ergänzen ließ, jubelte nicht nur Neumarktl, sondern ganz Ober- und Innerkrain, da man annehmen zu sollen glaubte, daß die Zeit gekommen sei, in der die seit Jahrzehnten gehegte Hoffnung hinsichtlich der Herstellung der zweiten Bahnverbindung nach Triest endlich doch in absehbarer Zeit werde verwirklicht werden.

Nach Abschluß dieser Studien und Ergänzungen verlautete, daß die hohe k. k. Regierung beabsichtige, die beiden Zufahrtsstrecken zur eigentlichen Voiblbahn von «Krainburg nach Neumarktl» in Krain und von «Klagenfurt nach Kirschentheuer» in Kärnten vorerst als Localbahnen unter Mitwirkung der Länder und sonstigen Interessenten zu erbauen.

Zur Förderung dieser Absicht der hohen k. k. Regierung hat sich am 27. April 1893 das ergebnst gefertigte Consortium gebildet, in welchem der Landesauschuß durch seine Mitglieder die Herren kaiserlicher Rath Johann Murnik und Dr. Adolf Schaffer; die Gemeinde durch den Bürgermeister Herrn Anton Globotschnigg; die krainische Sparcasse durch ihren Director Herrn Dr. Josef Suppan; der Großgrundbesitz durch Herrn Julius Freiherr von Born; die Industrie durch die Herren Philipp Demberger, Andre Gaszner, Edmund Glanzmann, Karl Luckmann, Karl Mally, Karl Moline und Simon Kieger vertreten ist.

Diesem Consortium sind endlich auch die Reichsraths- und Landtagsabgeordneten Herr Professor Franz Suklje und Herr Josef Freiherr von Schwegel beigetreten. Zum Obmanne des Consortiums wurde Herr Josef Freiherr von Schwegel, zu dessen Stellvertreter Herr Dr. Josef Suppan und zum Schriftführer und Referenten für Neumarktl der Werksdirector Herr Simon Kieger gewählt.

Bevor das Consortium in Thätigkeit trat, hat sich der krainische Landesauschuß in Angelegenheit der Erbauung einer Bahn nach Neumarktl mit Eingabe vom 10. April 1893, Z. 3613,

an das hohe k. k. Handelsministerium mit der Bitte um Bekanntgabe des Ergebnisses der hinsichtlich der projectierten Voiblbahn durchgeführten Studien, der ins Auge gefassten Trace und der diesfälligen Kostenvoranschläge, mit specieller Berücksichtigung der Strecke «Neumarkt=Staatsbahn», gewendet.

Das hohe k. k. Handelsministerium hat diesem Ansuchen dem vollen Umfange nach mit Erlaß vom 27. April 1893, Z. 19.890, entsprochen und dem Landesauschusse in diesem Erlasse zuerst officiell mitgetheilt, daß die Herstellung der Bahn von «Krainburg nach Neumarkt» vorerst als Localbahn geplant sei.

Mit dem vom hohen k. k. Handelsministerium an die k. k. Landesregierung in Laibach gerichteten Erlasse vom 4. Juli 1893, Z. 29.794, wurde dem Landesauschusse das von der k. k. Generalinspection der österr. Eisenbahnen ausgearbeitete Vorproject für die Localbahnstrecke «Krainburg=Neumarkt» mit der Einladung übermittelt, das Operat nach genommener Einsicht behufs seinerzeitiger Einleitung der Tracenrevision unmittelbar an das hohe k. k. Handelsministerium rückzustellen.

Am 12. September 1893 hat das hohe k. k. Handelsministerium unter Z. 46.774 einen neuerlichen Erlaß an die hiesige k. k. Landesregierung mit der Aufforderung gerichtet, im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der M.=B. vom 29. Mai 1880, Nr. 57 R.=G.=Bl., beziehungsweise des § 3 der M.=B. vom 25. Jänner 1879, Nr. 19 R.=G.=Bl., die Tracenrevision einzuleiten und den Zeitpunkt für die Vornahme dieser Commission im Einvernehmen mit dem Landesauschusse festzustellen. In diesem Erlasse hat das hohe k. k. Handelsministerium weiters bemerkt, daß sich die Bildung eines Consortiums aus dem Kreise der Interessenten empfehlen dürfte, dessen Aufgabe es wäre, die Geldmittel für den Bau sicherzustellen und nachher formell um die Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einzuschreiten.

Am 30. October 1893 fand die Tracenrevision statt, bei welcher die Wünsche der Ortschaften Naklas, Kreuz, Pristava, Raier und Feistritz wegen Errichtung von Haltestellen in Naklas und Kreuz als gerechtfertigt anerkannt wurden, zumal durch

Stattebung dieses Begehrens eine nennenswerte Beeinflussung des Kostenvoranschlages nicht zu gewärtigen steht.

Auf Grund der vorangeführten Verhandlungen und dem Ergebnisse der Tracenrevision hat das ergebnst gefertigte Consortium mit Eingabe vom 21. November 1893 dem Landesauschusse seine Constituierung angezeigt und denselben gebeten, die Bildung des Consortiums zur Kenntnis zu nehmen und davon auch die hohe k. k. Regierung in geeigneter Weise verständigen zu wollen.

In dieser Eingabe erklärte sich das Consortium bereit, um die Concession für die Bahn von Krainburg nach Neumarkt unter der Voraussetzung einzuschreiten, dass dem Consortium zur Ausführung der Bahn entsprechende Subventionen, sowohl vom Staate als vom Lande, im Sinne des Landtagsbeschlusses vom 9. Mai 1893 bewilligt werden. Dasselbe erklärte ferner die Verpflichtung zu übernehmen, Interessentenbeiträge für das geplante Unternehmen durch Zeichnung von Stammactien al pari und durch Förderung des Werkes in anderer Weise mindestens in einem solchen Ausmaße aufzubringen, als dies bei der Concessionierung der letzten vom Staate subventionierten Bahnen, wie z. B. der Gailthalbahn, der Fall war.

Am Schlusse dieser Eingabe wurde gesagt, dass der Wert und die Bedeutung der angestrebten Bahn dem Landesauschusse selbst am besten bekannt sei, das Consortium sich daher auf die Bitte beschränke: Der Landesauschuss wolle dieser Angelegenheit seine vollste Aufmerksamkeit schenken und bei der hohen Regierung mit allem Nachdrucke auf das Zustandekommen dieses Unternehmens hinwirken, dem das Consortium, ausschließlich nur von patriotischen Motiven geleitet, ohne irgend ein persönliches Interesse und mit selbstloser Hingebung seine volle Kraft zu widmen bereit ist.

Bei diesem vorgeschrittenen Stande der Angelegenheit glaubte das Consortium daran nicht mehr zweifeln zu sollen, dass die hohe k. k. Regierung im Laufe der Wintermonate 1893/94 über die Form und Höhe der dem Unternehmen zu gewährenden Unterstützung werde schlüssig werden und dass noch im Laufe des Jahres 1894 der Bau der Bahn in Angriff genommen werden könne.

Leider war das, wie schon so oft, als die Interessenten im Laufe des letzten Vierteljahrhunderts glaubten, am Vorabend der Erfüllung ihrer Wünsche zu stehen, abermals eine Täuschung.

Mit dem Wechsel in der Leitung des hohen Handelsministeriums kam der Plan der früheren Regierung hinsichtlich des Ausbaues der beiden Zufahrtsstrecken zur Loiblbahn zum Falle.

Die Interessenten wurden in Absicht der Befriedigung ihrer Wünsche auf die Erbauung von Localbahnen verwiesen. Die in Krain befindlichen Interessenten haben es darum nicht unterlassen, als das hohe k. k. Handelsministerium im Frühjahr 1894 dem Abgeordnetenhaus eine Gesetzesvorlage, betreffend die Sicherstellung einer Reihe von Localbahnen, unterbreitete, in einer an das Abgeordnetenhaus gerichteten Petition vom 17. April 1894, welche in der am 21. April 1894 abgehaltenen 278. Sitzung der XI. Session des Abgeordnetenhauses von Seiner Excellenz dem Grafen Hohenwart überreicht wurde, um Einbeziehung der Bahn von Krainburg nach Neumarkt in die fragliche Localbahnenvorlage zu bitten. Sie glaubten sicher, auf Berücksichtigung dieser ihrer Bitte rechnen zu dürfen, nachdem sie vorher in Bezug der Erfüllung ihrer localen Interessen auf die Erbauung einer Localbahn verwiesen wurden.

Doch auch diesem Schritte blieb der Erfolg versagt, indem die hohe Regierung im Eisenbahnausschusse erklärte, daß die Erbauung einer Bahn nach Neumarkt mit der Frage der Herstellung der zweiten Bahnverbindung nach Triest im Zusammenhange stehe, daher hierüber nicht früher entschieden werden könne, als die Wahl der Trace nach Triest endgiltig bestimmt sei.

Das in der Winteression 1894/95 vom krainischen Landtage beschlossene Gesetz, betreffend die Förderung der Bahnen niederer Ordnung, erweckte bei den Interessenten neuerdings die Hoffnung, daß die schon seit vielen Jahren angestrebte Bahn nach Neumarkt vielleicht auf Grund dieses und des Reichs-Localbahngesetzes sich werde erreichen lassen.

Allein abermals war das Schicksal dieser Bahn nicht günstig.

Die verheerende Erdbebenkatastrophe zu Ostern des Vorjahres hat das Land derart hart getroffen, daß seine Mittel es auf Jahre hinaus unthunlich machen, der Entwicklung des Local-

bahnwesens im Lande jene Förderung angedeihen zu lassen, als sie im fraglichen Gesetze, welches inzwischen die Allerhöchste Sanction erhielt, in finanzieller Beziehung vorgesehen ist.

Die Interessenten sind demnach heute mehr denn je auf die Hilfe des Reiches angewiesen.

Einem viel jüngeren Projecte, nämlich der Erbauung einer normalspurigen Localbahn nach Oberlaibach, hat die hohe Regierung in jüngster Zeit eine so ausgiebige Unterstützung in Aussicht gestellt, daß die Erbauung derselben gesichert erscheint.

Würde die hohe Regierung eine ähnliche Unterstützung der vom ergebenst gefertigten Consortium angestrebten Bahn nach Neumarkt zuwenden die Gewogenheit haben, so könnte wohl auch diese Bahn, gleich jener nach Oberlaibach, als gesichert angesehen und der Bau derselben noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

Die Vorstudien und Aufnahmen für die Bahn nach Neumarkt sind ja lange schon abgeschlossen.

Bei der am 30. October 1893 durchgeführten Tracenrevision lag das fertige Project vor, und die Kosten der Bahn hat das hohe k. k. Handelsministerium dem krainischen Landesausschusse bereits mit Erlaß vom 27. April 1893, Z. 19.890, bekanntgegeben.

Der Bau der Bahn war damals zwar als Theilstrecke der Loiblbahn geplant, allein die Ausführung sollte nur als Localbahn in einer Weise erfolgen, als der Umfang des zu gewärtigenden Localverkehrs es erfordert. Die Vermehrung der Geleise-Anlagen an den Stationen und sonstigen Erweiterungen blieb der späteren Ergänzung bei Realisierung der Durchzugsbahn vorbehalten.

Die Ausführung des vorhandenen, bereits der Tracenrevision unterzogenen Projectes kann unabhängig von der Durchzugsbahn erfolgen, nachdem dasselbe eine Trace zur Grundlage hat, die aus örtlichen Gründen auch dann gewählt werden müßte, wenn die Fortsetzung der Bahn nach Norden gar nicht in Betracht käme.

Auch die Normalspur wird unter allen Umständen beizubehalten sein, da die Kürze der Bahn,

das Fehlen scharfer Krümmungen und die geringen Steigungen, kurz die günstigen Terrainverhältnisse für die Normalspur sprechen.

Die Entscheidung über die zweite Bahnverbindung nach Triest, und insbesondere die Wahl der Trace dieser Durchzugsbahn, kann sich bei dem großen Widerstreite der Interessen mehrerer an der Lösung dieser Frage interessierter Gruppen von Abgeordneten des Reichsrathes noch Jahre hindurch verschleppen, und es geht doch wohl nicht an, dieserhalb das Bestreben eines so regsamem industriellen Ortes wie Neumarkt und einer so tüchtigen ackerbautreibenden Bevölkerung, als sie sich just zwischen Krainburg und Neumarkt befindet, nach Erlangung einer Bahn noch weiterhin unerfüllt zu lassen.

Das ergebenst gefertigte Consortium wagt es daher, die ergebene Bitte zu stellen:

Das hohe k. k. Eisenbahnministerium geruhe:

- a) der angestrebten Bahn nach Neumarkt eine im Verhältnisse zu den Kosten gleiche Staatsunterstützung zuzuwenden, als sie den Interessenten der Erbauung einer Bahn nach Oberlaibach in Aussicht gestellt wurde;
- b) diese Unterstützung noch in das diesjährige, dem Reichsrathe zur Bewilligung vorzulegende Localbahnen-Programm aufzunehmen und
- c) dahin zu wirken, dass der Bau der Bahn auf Grund des am 30. October 1893 der Tracenrevision unterzogenen Projectes noch diesjährig in Angriff genommen werden könne.

Der Führer der Abordnung, Se. Exc. Herr Baron Schwegel, legte dem Eisenbahnminister Sr. Exc. Herrn Ritter von Guttenberg die Bedeutung Neumarkts als Industrieort in längerer Rede dar und führte des weiteren die Nothwendigkeit einer Bahn dorthin aus, um schließlich darzuthun, dass das Land ganz außerstande sei, die Bahn nach dem Landes-Localbahngesetze zu bauen.

Sr. Excellenz dem Finanzminister Herrn Ritter von Bilinski gegenüber entwickelte der Führer der Abordnung in kurzen Zügen ein Bild über die traurige finanzielle Lage des Landes Krain und schil-

derte ferner die Bedeutung, welche die Industrie für dieses an Geld und Industrie arme Land habe; daher alle maßgebenden Körperschaften des Landes, ohne Unterschied der Partei, darin übereinstimmen, daß dem industriell regsamem Orte Neumarktl durch die Ausführung der schon so lange angestrebten Bahn Hilfe gebracht werden müsse, damit sich die Industrie dort erhalten und weiter entwickeln könne.

Die beiden Minister erklärten der Abordnung, daß sie die Nothwendigkeit einer Bahn nach Neumarktl vollkommen anerkennen und ihrerseits nichts unterlassen werden, dieselbe bestens zu fördern. Ob die Aufnahme der angestrebten Bahn in die schon in der nächsten Zeit dem Reichsrathe zu unterbreitende Regierungsvorlage, betreffend die Unterstützung von Localbahnen, noch möglich sei, könne nicht sofort bejaht werden; jedenfalls aber werde das Consortium eine Erledigung der überreichten Petition erhalten, auf Grund welcher dann die weiteren Verhandlungen gepflogen sowie die Vorarbeiten für den Beginn des Baues besorgt werden könnten, da im Jahre 1896 wohl auch dann mit demselben nicht dürfte begonnen werden können, wenn die Unterstützung der Bahn selbst noch in das heurige Programm aufgenommen werden würde.

Beide Minister entließen die Abordnung nach diesem Bescheide ebenso freundlich, als sie dieselbe empfangen hatten.

Hierauf sprachen die Herren E. Glanzmann, R. Mally und S. Rieger unter Führung des letzteren im Handelsministerium beim Vertreter des abwesenden Sectionschefs Sr. Excellenz Herrn Ritter von Wittel, dem Herrn Sectionschef Werba, und dem Regierungs-Secretär Herrn Dr. Foerster vor und überreichten auch dort einen Abdruck der Petition mit der Bitte, das Zustandekommen der erbetenen Bahn bestmöglichst zu fördern.

Beide Herren waren in der Neumarktl Bahnsfrage bestens unterrichtet und bewiesen vollkommene Vertrautheit mit derselben; — sie anerkannten auch die Berechtigung der Bitte um den Bau einer normalspurigen Bahn nach dem am 30. October 1893 der Tracenrevision unterzogenen Entwurfe, betonten jedoch, daß die der projectierten Bahn nach Oberlaibach in Aussicht gestellte Unterstützung nicht als Maßstab für die Bahn nach Neumarktl genommen werden könne, da die Oberlaibacher Bahn wegen der Erdbenkatastrophe als ein nothwendig gewordener Nothstandsbau angesehen und behandelt werde.

Die Bahn nach Neumarkt stelle sich, trotz der im allgemeinen günstigen Terrainverhältnisse, wegen Ueberbrückung der Save im Verhältnis zur Länge hoch, und die Rentabilitätsberechnung sei darum keine günstige; das Land und die übrigen Interessenten werden daher, soll das Baucapital durch Ausgabe von Prioritäten, deren Verzinsung der Staat garantiert, beschafft werden, jedenfalls mindestens um 200.000 fl. Stammactien zeichnen müssen.

Wenn auch die Eröffnung hinsichtlich der Höhe des vom Lande und den Interessenten zur Uebernahme von Stammactien aufzubringenden Capitales eine bedeutende, ungefähr 15·4% des veranschlagten Baucapitales betragende Summe — entgegen 11·1% des für die Oberlaibacher Bahn geforderten Betrages — ist, so hat die Abordnung diesmal die schöne Kaiserstadt doch mit mehr Hoffnung als vor zwei Jahren verlassen, denn damals mußte mit dem wenig tröstlichen Bescheide »warten« die Heimfahrt angetreten werden, während jetzt allseits Wohlwollen und Entgegenkommen gefunden und auch die Summe genannt wurde, die das Consortium aufzubringen haben wird, soll die angestrebte Bahn erreicht werden.

Allerdings dürfen die vielen und großen Schwierigkeiten, die zweifellos noch zu überwinden sind, nicht verkannt werden; allein jedermann im Lande anerkennt die Nothwendigkeit einer Bahn nach Neumarkt.

In der Handels- und Gewerbekammer, im Landesauschusse und dem Landtage wurde wiederholt und unwidersprochen ausgeführt, daß, wenn irgend ein Ort im Lande einen berechtigten Anspruch auf eine Bahn hat, so dies ohne Frage Neumarkt sei.

Es ist darum mit Grund zu hoffen, daß diese berechnete, im ganzen Lande vorherrschende Anschauung auch dann allseits ungeschmälert vorhält, wenn es gilt, derselben in praktischer Weise durch Zeichnung von Stammactien Ausdruck zu verleihen, denn bei dem derzeitigen Stande der Sache kann erst dann auf die endliche Erreichung des schon ein Vierteljahrhundert hindurch angestrebten Einbezuges von Neumarkt in eine Bahnverbindung gedacht werden, wenn es dem Consortium gelingt, Beiträge zur Uebernahme von Stammactien in der oben erwähnten Höhe von 200.000 fl. aufzubringen.

Die Bahn, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt und die am 30. October 1893 der Tracenrevision unterzogen wurde, beginnt laut des am 27. April 1893, Z. 19.890, vom h. k. k. Handelsministerium an den krainischen Landesauschuß gerichteten Erlasses in der Station Krainburg der Staatsbahnstrecke Laibach-Tarvis. Sie wird von der erwähnten Station aus vorerst als zweites Geleise bis zum km 72 der bestehenden Bahn in der Richtung gegen Tarvis geführt.

Sodann wendet sich die Trace gegen den Savefluß, überseht denselben mittelst einer schiefen Brücke von vier Öffnungen zu à 45 m mit Eisenconstruction und gelangt, in nordwestlicher Richtung weiterziehend, nach Kreuzung der Voibler Reichsstraße bei dem Dorfe Naklas, für das eine Haltestelle errichtet wird, zur Station Duplach nächst dem gleichnamigen Dorfe.

Bald nach dem Verlassen dieser Station wird die auf den Voibl führende Reichsstraße nochmals gekreuzt, und zieht die Bahn sodann zwischen dieser Straße und dem Feistritz-Bache nordwärts.

Vor dem Orte Pristava, gegenüber dem Pfarrorte Kreuz, ist die Errichtung einer zweiten Haltestelle in Aussicht genommen.

Hinter Pristava wendet sich die Linie an das rechte Ufer des Feistritz-Baches, denselben mit einem Objecte von entsprechender Lichtweite überschreitend, und gelangt bald darnach zur Endstation Neumarkt, die im Süden des Marktores geplant ist.

Die Länge der Bahn beträgt 15 km; innerhalb derselben gelangen Steigungen bis zu 18·3‰ und Bögen bis zum Halbmesser von 200 m zur Anwendung.

Die Kronenbreite des Unterbaukörpers ist mit 4·6 m, jene des Schotterbettes mit 3·3 m, die Stärke des letzteren mit 0·3 m vorgehen.

Für den Oberbau sind Stahlschienen mit 31·72 kg Gewicht per laufenden Meter, verlegt auf Querschwellen von 2·5 m Länge, 16 cm oberer, 30 cm unterer Breite und 15 cm Höhe, in Aussicht genommen.

Die Hochbauten der Stationen Duplach und Neumarkt sollen in ähnlicher Weise wie bei den gleichartigen Stationen der Arbergbahn zur Ausführung kommen.

Die Geleise-Anlagen sind nur in jenem Umfange geplant, als dies für den zu gewärtigenden Localverkehr nothwendig erscheint.

Auch in der Anschlußstation Krainburg sollen sowohl im Hochbau als in den Geleisen nur jene Anlagen ausgeführt werden, die der Verkehr der Localbahn unbedingt nöthig machen wird.

Unter Voraussetzung dieser Ausführungsnormen sind die Kosten der Localbahn auf 1,300.000 fl. — 86.700 fl. per Kilometer — von der Regierung veranschlagt worden, in welchem Betrage 96.750 fl. für Fahrpark, 50.000 fl. für Intercalarzinsen und 20.000 fl. als Reservefond inbegriffen sind.

Für den Fahrpark ist die Beschaffung von zwei Tender-Locomotiven, vier Personenwagen, zwei Dienstwagen und zwölf Lastwagen in Aussicht genommen.

Wir haben es also mit einer Bahn zu thun, die zwar eine Localbahn, aber doch normalspurig ist und bei der — entgegen jener vor acht Jahren von der Firma Stern & Hasekl projectierten — sowohl für den Personen- als auch für den Frachtenverkehr vorgesehen wurde, während der von den Interessenten geforderte Beitrag in beiden Fällen gleich hoch ist.

Die Bedenken, welche das Schlepfbahnproject zum Scheitern brachten, sind somit behoben. In dem von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen verfaßten, vorher beschriebenen Projecte wurde dem Bedürfnisse der 10.000 Einwohner von Dkr'oglo, Naklas, Duplach, Kreuz, Raier, Feistritz und Neumarkt mit Umgebung bis an die Grenze Kärntens auch hinsichtlich des Personenverkehrs Rechnung getragen.

Möge es demnach gelingen, weiterhin jeden Stillstand in den Bestrebungen der Erlangung einer Bahn nach Neumarkt abzuwehren und das angestrebte Ziel in der kürzesten Zeit zu erreichen!





