

gefeiert wurde, erschien auch unser greiser Herzog zur Freude aller Anwesenden und benützte diese Gelegenheit zur Verhandlung über ihre Stellung zum deutschen Könige Adolf, bei welchem der Erzbischof von Salzburg gegen Herzog Albrecht Klage geführt hatte. Auf dem Rückwege, welchen er durch die windische Mark und Krain nahm, erkrankte er ernstlich und konnte nur mehr bis Greifenburg in Oberkärnten gelangen. Hier machte er (29. Oktober) sein Testament, worin er verordnete, daß dem Bisthume Trient und anderen die widerrechtlich entzogenen Güter, weßwegen er mit dem Banne belegt sei, zurückgestellt werden sollen. Seine drei anwesenden Söhne Otto, Ludwig und Heinrich, welche er zu gleichen Erben einsetzte, mußten ihm den Eid leisten, diese Anordnungen zu erfüllen, worauf er am 1. November 1295 starb. Sein Leichnam wurde in der Familiengruft im Kloster Stams beigesetzt.

### Bahnstrecke Villach-Carvis. \*)

#### I. Stadt Villach bis zum Warmbade.

Nordöstlich von der Stadt liegt der ältere für „Frachten-Aufnahme“ bestimmte Bahnhof, südwestlich der neue (jenseits der Drau) künftig zur „Personen-Aufnahme“ bestimmt, welche aber vor der Hand noch im großen Stationsgebäude der Südbahn stattfindet.

Da die Büge der Letzteren nach Tirol unter Jenen der Rudolfsbahn durchgehen, indem erstgedachter Bahnhof sehr hoch liegt, so beträgt die Steigung der kurzen Linie aus dem Südbahnhofe bis zur Brücke in scharfer Curve 1:50 gegen Südwest.

Diese Brücke über die aus Tirol herabströmende Drau ist ein schöner Bau — Eisen-Construction mit 60 Meter Spannweite — so wie die Aussicht von selber wirklich entzückend genannt werden kann: Tief unten der Fluß, rechts die lachenden Ufer, von Aekern und Wiesen umsäumt, hoch an der Tiroler-Strasse aber das malerisch gelegene St. Martin, hinter welchem sich der Erzberg und

\*) Der Herr Verfasser theilt uns diese Skizze mit theils zur Probe der in Nr. 5 dieses Blattes angezeigten zweiten vermehrten Auflage seiner Rudolfsbahn, theils bei der bereits großen Frequenz von Vergütungszüglern auf dieser Strecke zur Orientirung derselben, bis das Werk erscheint.

Dobratsch erheben, während der links im Waggon Sitzende den Anblick der Stadt genießt, hinter welcher sich in reicher Abwechslung das Drauthal ausbreitet, begränzt südlich von der riesigen Karavankenfette, in welcher hier der Mittagskogel den ersten Rang einnimmt.

Mit Ueberschreiten der Brücke wendet sich die Trace südlich und bleibt länger dann in dieser Richtung, die Vorstadt Villach's hier durchschreitend sehen wir schöne Villen mit Gärten, überschreiten die nach Tirol führende Reichsstraße, welche sich der Drau entlang gegen Nordwest zieht, während jene nach Italien parallel links von der Trace sich mit dieser gegen Süden zieht.

Wir kommen in den geräumigen neuen Bahnhof, wo wir wieder längeren Aufenthalt haben, rechts die scarpirte Berglehne, Ackerland und im Hintergrunde wieder den Dobratsch, der aber bald vor dem Mittagsgebirge verschwindet, links bald darnach die Werkstätte der Bahn und ziehen dann durch eine Brücke, auf der die letztgenannte Reichsstraße sich rechts wendet.

Deftlich genießt man den Anblick der Karavanken im Mittelgrunde, der wieder viele Abwechslung bietenden Hügelkette, neben der Trace aber fruchtbares Acker- und Wiesland, doch auch schon Auen, welche die Niederungen des Gailflusses weithinein (hier schon) bilden. So kommen wir zur Haltstelle, welche eine schöne Veranda ziert, die meist Badegäste beleben.

## II. Bis Firnitz.

Noch weiter rechts am Berggehänge liegt das „Warmbad“ (Villach genannt), an dem unmittelbar vorbei auch die Straße führt, deren Richtung hier überall durch die Pappelalleen kennbar ist. Die Balneographie, welche in mehrfacher Beziehung bereits dieß Bad besprach, hier übergehend sei nur erwähnt, daß besonders die schönen Umgebungen und die Nähe der Stadt hieher einladen, wozu die Aussicht von Föderaun, die Romantik des Faakersee's und von Finkenstein gehören, die wir der Touristen wegen auch hier bemerken.

Noch eine kurze Strecke geht es südlich fort, wo zur Linken die Auen und im Hintergrunde Maria Gail auffallen, auch zeitweise noch die Burg Landskron und das stattliche Wernberg sichtbar sind, rechts aber die Straße schon bergan dem Auge verschwindet; dann kommen wir zur schönen Gailbrücke, Eisen-Construction mit 4 Oeffnungen à 38 Meter Spannweite, und man wendet sich nun für immer westlich.

Obwohl die Gail in der Regel unbedeutend, so zeigen doch die großen Auen und Sandbänke, daß sie zeitweise auch unbändig sein kann, wo sie sogar die Ufer überflutet, besonders bei Gewittern mit Wolkenbrüchen oder wenn jäh der Schnee durch warme Winde schmilzt.

Wir verlassen diesen Fluß (nun zur Rechten) erst kurz vor der nächsten Station. Wie wir uns über die Brücke nach rechts wenden, sind links einige Häuser des Pfarrdorfes St. Stefan sichtbar, die Felsenwand der Karavanken tritt aber so nahe heran, daß man eigens zum Fenster hinaus lugen muß, um diese, hier auch die Landesgränze gegen Krain bildenden Alpen ganz zu sehen. Rechts kömmt Föderaun in Sicht und wieder die Reichsstraße, welche dort erst die Gail überschreitet und deren Richtung wieder durch die hohen Pappelbäume kennbar ist. Föderaun, einst eine Burg, deren Ruinen nun den Mittelpunkt eines schönen Parkes bilden, liegt hoch am Berge und ist besonders als Schrot-Fabrik kennbar, deren Thurm jedem Reisenden auffällt; am Fuße des Berges liegt der gleichnamige Ort. Wie das Ritterthum von der Industrie besiegt, nunmehr der Geschichte angehört, zeigt auch diese Burg, deren Schrotthurm heute bekannter, als das einstmalige Dominium.

Links an der Trace ist das Stations-Gebäude, weiter südlich das Dorf Firnik, dessen Kirche selbes überragt; nicht allein dieses, auch das westlich gelegene St. Leonhard genießen besonders die Vortheile der Station.

### III. Bis Arnoldstein.

Die Partie wird noch malerischer, aber auch in anderer Beziehung interessanter; der Reisende möge daher die Aussicht nach beiden Seiten beachten. Rechts über dem Gailflusse erheben sich schon jähe Felswände, an deren Füßen Unter- und Oberschütt liegen, zwei Gemeinden, welche ihren Namen von dem großen Erdbeben 1348 ableiten, das durch Spaltung der Villacher-Alpe arge Verheerungen anrichtete.

Zunächst außer der Station (Firnik) sehen wir links an der Reichsstraße Häusergruppen; sie gehören den Gemeinden Unter- und Oberreinhart, Riegersdorf, Pekaau und Bindan, während rechts die Sandbänke der Gail auf die Verheerungen schließen lassen, welche dieser Fluß oft anrichtet.

Hoch zur Linken erscheint theilweise gut bemerkbar ein Straßenzug; er führt über die sogenannte Wurzen nach Krain, daher auch

der Berg und die Gemeinde hier (in Kärnten) Krainberg heißt. Sie mündet dort nächst Kronau in die andere (von Tarvis nach Laibach) führende alte Poststraße.

Da keine regelmäßige Verbindung mehr auf dieser Straße besteht, erwähnen wir ihrer nur der Touristen wegen, welche von der Station Firnitz aus selbe betreten wollen.

Als geologische Merkwürdigkeit ist hier zu verzeichnen, daß die Gail durch gedachte Erdabruptungen des Dobratsch damals zwar an die entgegengesetzte Berglehne gedrückt wurde, allein seither im Verlaufe der fünf Jahrhunderte wieder in das alte Bett getreten zu sein scheint, wie es hier das Moor und zur Linken allseits der noch vorhandene Schotter beweisen.

Vielfach ist die Geschichte dieses Erdbebens und seiner Folgen beschrieben, wir weisen auf „Hermann's Text zu den Ansichten aus Kärnten“ von Wagner, ein ebenso gediegenes Werk als anmuthige Bilderschau. Ebenso möge sich der Tourist, den diese Parthie mehr interessirt und der von den Kämpfen der Venezianer hier mit den österreichischen Landesfürsten, von der Gründung des Benediktinerstiftes durch das Bisthum Bamberg, dessen Verhältniß zu Aquileja u. s. w. als Historiker Rathelil nimmt, aus selben mehr belehren. Hier kömmt (wichtiger für jenen) zu verzeichnen, daß von Arnoldstein regelmäßige Postverbindung mit dem Gailthale, Hermagor, Rößschach u. s. w. besteht und Stellwägen auch Reisende dorthin führen.

#### IV. Bis Thörl-Maglern.

Raum kann man sich von dem schönen Bilde trennen, welches links der Markt Arnoldstein mit dem hoch darüber liegenden Klostergebäude (später Herrschaft, heute Sitz des Bezirksamtes) links aber der Dobratsch, auf welchem die deutsche Kirche sichtbar ist, gibt; jedoch der Zug eilt weiter fort und wieder gegen Westen geht's in fühlbarer Steigung bergan.

Das erste schöne Bauobject hier ist die Brücke über die Gailitz zunächst dem genannten Orte (52 Meter lang), während links tief unten die Brücke an der alten Straße ein nicht minder schönes Object bildet. Der Bach ergießt sich nördlich in den Gailfluß und nannte sich vorhin „Schliza“, als welche wir ihn später wieder kennen lernen, und ist bei Regengüssen oder bei jähem Schmelzen des Schnee's als verheerendes Wasser bekannt.

Zur Rechten ist noch Niederung, d. h. eine Hügelkette, die vom Gailthale scheidet, nach Uebergang der Gailitz aber so wie links erheben sich steil die Berge, die hier meist noch bewaldet sind. Links fällt die Schrotfabrick auf an der alten Straße, welche übrigens stets in Sicht bleibt, interessant ist der Einschnitt, welchen hier ein vor-springender Berg nothwendig machte.

Bald sehen wir links Maglern, rechts Thörl in einer Erweiterung des Gailitz- eigentlich schon Schlizathales, schöne Bauernhöfe und Kirchlein in freundlicher Lage, aber arm in der Ausstattung. Für denjenigen, der keine Karte zur Hand hat, sei zur Orientirung dieser ganzen Partie erklärt, daß nördlich fort von hier eine Straße über Göriach nach Feistritz im Gailthale führt, von wo (wieder nördlich fort) man nach Kreuth und Bleiberg kömmt. Ferner müssen wir hier bemerken, daß südlich parallel mit der Trace sich der Gebirgs-kamm hinzieht, der hier zugleich die Landesgränze und bei Weisensfels sich südlich wendend, auch die Wasserscheide der Save bildet.

Wir sind nun und bleiben im sogenannten Canalthale, das seinen Namen nicht von einem Flusse, sondern von italienischen „Canal di ferro“ ableitet, da hier einst starker Verkehr (besonders in Eisen) mit Italien stattfand. Auch in Betreff dieses Verhältnisses verweisen wir den Touristen, als Historiker oder Alterthümer, auf Hermann's Werk und auf die vaterländische „Carinthia“ mit ihren mehreren diesfälligen Artikeln.

## V. Bis Tarvis.

Fast scheint mit der Steigerung der Trace auch eine Steigerung der Romantik einzutreten, denn die Bilder werden immer großartiger, die Scenerien immer überraschender, weshalb der Reisende, welcher Sinn dafür hat, aufgefordert wird, sich ja nicht der Ruhe oder gar dem Schlafe hinzugeben!

Ungemein interessant erscheint (meist rechts) auch der schöne Straßenbau (kürzlich erst vollendet), wie von dieser Reichstraße aus auch erst die Kunst der Trace recht gewürdigt werden kann.

Links im tiefen Thale tost die Schliza, ein echter Wald- und Gebirgsbach, uns entgegen und Wasserfälle vermehren ihre grünen Wellen, die meist zwischen senkrechten Wänden sich durchschlängeln. Nur selten erfreut ein kleiner Fleck Wies- oder Ackerland das Auge.

Die Durchschnitte zeigen verschiedene Gesteinsarten, doch ist Kalkstein vorherrschend. Dem rechts Sitzenden kommt nun hoch oben eine Kirche in Sicht, es ist Goggau, ein Pfarrdorf, tief unter welchem die Trace läuft. Nach mehreren Wendungen der Straße und schönen Bögen, um die Gebirgsbäche aus den Schluchten unten durch zu lassen, fährt man in den kleinen Tunnel (140 Meter lang) ein, nur kurz ist die Strecke darnach, der die Dolomitwände in nächster Nähe zeigt und man fährt in den großen (523 Meter lang) ein, über dem das genannte Dorf steht.

Nicht zu beschreiben (vielleicht einzig in seiner Art) ist der Anblick, wenn man aus dem größeren heraus fährt, man versäume nicht sich hier links zu setzen, denn die Geschwindigkeit läßt keine lange Betrachtung des schönen romantischen Bildes zu, welches die im tiefen Thale über Felsen herabtosende Schliza liefert.

Wir müssen für Techniker noch bemerken, daß der lange Einschnitt 10 Wiener Mafster tief ist, sowie daß der zweite Tunnel gebohrt wurde, daher eine kurze technische Beschreibung, wie sie von der minder interessanten Linie Würzzuschlag-Graz meisterhaft von Demarteau geliefert wurde, gewiß auch hier und mehr noch am Platze wäre.

Noch eine Wendung rechts und man fährt in den neuen Bahnhof von Tarvis ein, dessen Situirung ein Kunstwerk für sich bildet.

## VI. Der Markt Tarvis und dessen Umgebung.

Die Trace berührt weder den untern Markt, der am Bartolobache, noch Ober-Tarvis, das an der italienischen Hauptstraße liegt, weil sie sich über die Schliza eben da beinahe ganz umwendet und, den alten Bahnhof rechts lassend, im großen Bogen nach Ost läuft. Die Brücke (Eisenconstruktion mit 63 Meter Spannweite) ist sicher eines der sehenswerthesten Bauobjecte der ganzen Bahn, dessen Großartigkeit (von Fels zu Fels über einen Abgrund von 33 W.-Mfstr.) aber nur an Ort und Stelle erkannt wird, weshalb Tarvis als Standpunkt für andere Partien und Ausflüge genommen wird und die nähere Besichtigung dieser Brücke über die von Süden kommende Schliza nicht zu versäumen wäre.

Nachdem der „Touristen-Führer im Canalthale“ von G. Jäger ohnedem Tarvis als Standquartier nimmt, eine Detailbeschreibung der ganzen überreichen Umgebung eben hier zu weit führen würde, so sei es gestattet, dem, der sich als Tourist oder Alterthümer hier auf-

halten will, auf Jägers Schrift oder Hermann's Werk zu weisen, besonders, wo wir dazu auch gute Karten als Wegweiser haben.

Auch über die Kämpfe 1797 und 1809 hier geben Hermann und Jägers „Führer“ Auskunft und oft specielle Nachricht; würden in all' diesen Orten Gedenkbücher bestehen, so hätte der Tourist an regnerischen Tagen Unterhaltung und Zerstreuung genug.

Aus eigener Erfahrung seien dem Touristen nachstehende Winke gegeben:

**Einkehr in Tarvis:** Teppan in Unter-Tarvis, in Ober-Tarvis Morokutti, Fillafer, Kapitsch; vor allen zu empfehlen Gelbfuß am westlichen Ende des oberen Marktes.

**Ausflüge:** gegen Italien (Fußpartie für einen starken Tag, zu Wagen möglich in einem halben) an der Straße welche nun auch dem Tausche mit der Eisenbahn entgegensieht, über Saisnitz (wo die Wasserscheide gegen Italien), Uggowitz, Malborget, Leopoldskirchen nach Pontafel, dem merkwürdigen Grenzorte am Torrente Pontebana, wo er sich in die tosende Fella ergießt, über dessen Brücke man in Ponteba Italien betritt.

Eine andere sehr lohnende Parthie auf dieser Straße ist, bald außer Tarvis links einbiegend, der in 3 Stunden erreichbare Lufchariberg, ein bekannter und sehr besuchter Wallfahrtsort und Aussichtspunkt.

Endlich und unbedingt zu empfehlen ist eine Parthie für einen Tag über Kaltwasser nach Raibl, dort die Bleigruben und Schmelzwerke, der See, dann der Predil, der theils auf der Sommer-, theils Winterstraße zu besuchen wäre (das schöne Monument auf der Festung); sie kann zu Wagen auch in einem halben Tage ausgeführt werden. Der Weißenseer-See gehört zwar nicht hieher, sondern liegt in Krain, doch soll er hier auch genannt werden.

In Tarvis selbst, dessen Pfarrkirche, durch Verstümmelung entstellt, doch sammt dem Tabor für den Historiker immerhin von Interesse ist, besuchte ich, leider am Friedhose, meinen lieben Hans Schnerich, dessen Wirken als Bezirksvorsteher dort ebenso in ehrenvollem Andenken steht, wie seine Verdienste als Qua-Generalstäbler im letzten verhängnißvollen Feldzuge noch bekannt sind und wie er allen seinen Freunden eine hohe Erinnerung bleibt! Auch andere hübsche Monumente zieren diesen Gottesacker.

J. C. H.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Carinthia I](#)

Jahr/Year: 1874

Band/Volume: [64](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymous

Artikel/Article: [Bahnstrecke Villach - Tarvis. I. Stadt Villach bis zum Warmbade. 201-207](#)