

Der vielfach von Intrigen bestimmten Beurteilung der Armeeführung waren aber nur Diplomaten-Feldherrn gewachsen, wie es Schwarzenberg einer war und wie es bei der Armee von Innerösterreich ab Dezember 1813 FM Bellegarde darstellte, der Hiller im Kommando ablöste. Die Absetzung des alten Kommandanten geschah in einer Weise, die jedes Taktgefühl vermissen ließ<sup>46</sup> und nicht so sehr durch sachliche Kritik, vielmehr aber durch persönliche Ressentiments bestimmt wurde.

Die Landstandschaft von Kärnten, die FZM Hiller verliehen bekam, stellte für diesen vielleicht einen kleinen Trost am Ende seines Feldzugs und bald auch seines Lebens dar.

<sup>46</sup> Rauchensteiner, a. a. O. S. 161 ff.

## Von Unterdrauburg nach Lavamünd

### Ein Rückblick

Von Wolfgang K i e s l i n g e r

Am 18. Mai 1952 — sieben Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges — wurde der Korridorverkehr von Bleiburg über Unterdrauburg (Dravograd) nach Lavamünd eingerichtet, wie er auch schon nach dem Ersten Weltkrieg bestanden hatte. So war, wenn auch nur für den Personenverkehr, die direkte Bahnverbindung von Klagenfurt ins Lavanttal wiederhergestellt.

Auf der 101 Kilometer langen Strecke von Klagenfurt bis Wolfsberg besorgten Triebwagen den Verkehr. Zwölf Jahre später — nach Eröffnung der Jauntalbahn — wurden dann durchgehende Züge über Wolfsberg hinaus bis Zeltweg geführt (dann jedoch nicht mehr ausschließlich als Triebwagenzüge, sondern als „normale“ Züge mit Diesellokomotiven). Damit wiederholte sich, verkehrsmäßig gesehen, ungefähr eine Entwicklung, wie sie — wenn auch etwas anders — bereits in den ersten Jahren der Lavanttalbahn festzustellen war. Denn diese Bahnlinie, die von Unterdrauburg (von der damaligen Südbahnstrecke abzweigend) im Jahre 1879 eröffnet worden war, reichte vorerst nur bis Wolfsberg. Erst im Jahre 1900 wurde die Fortsetzung bis Zeltweg eröffnet und solcherart die Verbindung mit der Kronprinz-Rudolf-Bahn hergestellt.

Durch die Eröffnung der Jauntalbahn, die in St. Paul in die Lavanttalbahn einmündet, wurde die Strecke zwischen St. Paul und Unterdrauburg zu einer unbedeutenden Nebenstrecke. Auf dem Teilstück zwischen Lavamünd und Unterdrauburg kam der Verkehr schließlich ganz zum Erliegen.

Von diesem Teilstück soll im folgenden kurz die Rede sein.

In der „Klagenfurter Zeitung“ vom 4. Oktober 1879 wurde einem interessierten Publikum folgende Mitteilung gemacht:

„Fahrordnung der k. k. Staatseisenbahnlinie Unterdrauburg—Wolfsberg mit Anschluß:

Abfahrt von Klagenfurt um 8 Uhr Früh und 2 Uhr 40 Min. Nachmittag.

Ankunft in Unterdrauburg um 10 Uhr 11 Min. Vormittag und um 4 Uhr 31 Min. Nachmittag.

Abfahrt von Marburg um 9 Uhr 20 Min. Vormittag und 2 Uhr 50 Min. Nachmittag.

Ankunft in Unterdrauburg um 11 Uhr 27 Min. Vormittag und 5 Uhr 14 Min. Nachmittag.

Abfahrt von Unterdrauburg um 12 Uhr 15 Min. Nachmittag und 5 Uhr 36 Min. Nachmittag.

Ankunft in Wolfsberg um 3 Uhr 29 Min. Nachmittag und 8 Uhr 49 Min. Abends.

Abfahrt von Wolfsberg um 6 Uhr 30 Min. Früh und 12 Uhr 40 Min. Nachmittag.

Ankunft in Unterdrauburg um 9 Uhr 44 Min. Vormittag und 3 Uhr 55 Min. Nachmittag.

Abfahrt von Unterdrauburg um 10 Uhr 13 Min. Vormittag und 4 Uhr 36 Min. Nachmittag.

Ankunft in Marburg um 12 Uhr 24 Min. Nachmittag und 6 Uhr 33 Min. Nachmittag.

Abfahrt von Unterdrauburg um 11 Uhr 31 Min. Vormittag und 5 Uhr 21 Min. Nachmittag.

Ankunft in Klagenfurt um 1 Uhr 44 Min. Nachmittag und 7 Uhr 26 Min. Abends“.

An anderer Stelle der gleichen Zeitung konnte man lesen:

„Aus Anlaß des Allerhöchsten Namensfestes Sr. Majestät des Kaisers wurde heute um 10 Uhr in der Domkirche ein feierliches Hochamt mit Te Deum abgehalten, welches der hochw. Herr Fürstbischof Dr. Wiery unter zahlreicher Assistenz celebrierte; demselben wohnten Se. Excellenz der Statthalter Graf Lodron mit den Beamten der Landesregierung, die Spitzen des Landesgerichtes, Finanz-Direction und Berghauptmannschaft mit ihren Gremien, Mitglieder des Landesausschusses, der Stationscommandant Herr Oberst R. v. Wasmer mit dem löbl. Officierscorps, der Herr Bürgermeister R. v. Jessernig, der hochw. Clerus und zahlreiche Anächtige bei.

Der Herr Landeshauptmann Dr. Stieger, sowie mehrere andere officielle Persönlichkeiten hatten sich zu der heute stattfindenden Eröffnungsfeier der Staatsbahnlinie Unterdrauburg—Wolfsberg begeben“.

Dies waren gewissermaßen die ersten amtlichen Meldungen, die von der Eröffnung der neuen Bahnlinie kündeten. Über die Eröffnung selber war in der „Klagenfurter Zeitung“ vom Dienstag, dem 7. Oktober, ein längerer Bericht erschienen, in dem es unter anderem heißt:

„Das reizende Lavantthal, mit voller Berechtigung das Paradies Kärntens genannt, ist durch die nun erfolgte Eröffnung der Lavantthaler Eisenbahn der Touristenwelt erschlossen und wird fortan das Reiseziel zahlreicher Fremder sein, welche sich an den herrlichen Naturbildern erfreuen werden. — Ist auch die neue Bahn nur erst bis Wolfsberg geführt und ist die Fahrtgeschwindigkeit auf dieser secundären Bahnlinie eine sehr geringe, so wird der neue Schienenweg doch von mächtigem Einfluß sein auf die Hebung des Verkehrs und die Entwicklung der Industrie in diesem gesegneten herrlichen Thale. In Würdigung dieser Thatsache und in froher Hoffnung auf die Zukunft hat denn auch das Festcomité in Wolfsberg Alles aufgeboten, um den Eröffnungstag zu einem wahren Festtage

zu machen und es gelang auch seinen Bemühungen, sowie den liebenswürdigen Bewohnern Wolfsbergs überhaupt, die zur Feier erschienenen Gäste in jeder Richtung so zu befriedigen, daß ihnen dieser Tag stets in freundlicher Erinnerung bleiben wird.

Von Klagenfurt aus fuhren mit dem Frühzuge der Südbahn zur Eröffnungsfeier ab: Se. Excellenz der frühere Handelsminister Herr Ritter von Chlumecky, der Herr Landeshauptmann Dr. Stieger, Herr Statthaltereirath Novak, Herr Handelskammerpräsident Hillinger, Herr Generaldirector v. Frey, Herr Baron Wetzlar, Herr Oberinspektor Meißner und mehrere geladene Gäste. Bei der Ankunft in Unterdrauburg ertönten Pöllersalven, das Comité von Wolfsberg, Herr Dr. Martinz an der Spitze und der Herr Bezirkshauptmann v. Maurizio, begrüßten Se. Excellenz den Herrn Minister und die übrigen officiellen Persönlichkeiten; nach dem Frühstück, welches das Comité vorbereitet hatte, wurde die zweistündige Wartezeit zu einem Spaziergang ausgenützt, worauf um 11 Uhr 51 Min. die aus Graz ankommenden Persönlichkeiten begrüßt wurden. Es befanden sich darunter Herr Sectionschef v. Nördling, Herr Sectionsrath Polanetz, Herr Baudirector Lott, der Generaldirector der Südbahn Herr Schüler, der Herr Oberinspektor Linder, die Herren Inspectoren Demel und Benesch, Vertreter der Journalistik usw.

Der vom Herrn Controlor Friedl rangierte Zug harrte bereits der Honoratioren und übrigen Gäste; vor der Abfahrt wurde die mit Festons geschmückte Locomotive noch mit einem prächtigen Kranze geziert, welchen Frau v. Meyd überreichte und auf dessen breiten Schleifen die Widmung stand: „Heil dem schönen Kärnten. 4. 10. 1879. A. Meyd“. Der Zug setzte sich um 12 Uhr 15 Minuten in Bewegung; auf allen Stationen: Lavamünd, Ettendorf, St. Paul, St. Andrä und St. Stefan wurden die Ankommenden herzlich begrüßt.“

Es folgen dann die verschiedenen Ansprachen im Wortlaut, die so zahlreich waren, daß dieser Bericht wider Erwarten noch um eine dritte Fortsetzung erweitert werden mußte.

Am Freitag, den 10. Oktober 1879, erschien (ebenfalls in der „Klagenfurter Zeitung“) eine Abhandlung über die neue Bahnstrecke, der vorwiegend Einzelheiten bezüglich der Anlage und Trassenführung zu entnehmen waren, aus welchem Grunde allein er schon hier nicht unerwähnt bleiben soll. Diese Abhandlung wurde in den beiden folgenden Ausgaben fortgesetzt; es soll hier jedoch nur — wie bereits erwähnt — der Streckenabschnitt Unterdrauburg—Lavamünd berücksichtigt werden. Es heißt da:

„Die Lavantthaler Bahn in touristischer Beziehung.

Ein Gedenkblatt zur feierlichen Eröffnung derselben am 4. October 1879.

Von M. Frh. v. Jabornegg.

Noch sind keine zwei Decennien seit jener Zeit ins Land gegangen, als Kärnten mit neidischen Blicken auf seine Nachbarländer sah, welche sich des Glückes erfreuten, vom Staate mit modernen Verkehrseinrichtungen bedacht zu werden. Heute hat unser schönes Heimatland wahrlich keine Ursache mehr, diesbezüglich unzufrieden zu sein: kreuz und quer ziehen die Schienenwege durchs Land und wenn man damals im Auslande von Kärntens Naturschönheiten so viel wie nichts wußte und nur hin und wieder ein Tourist in unsere Berge verschlagen wurde, so ist es in unseren Tagen anders geworden; das dem Weltverkehr so lange entrückt gebliebene Land ist nun allbekannt und wegen seiner Naturschönheiten berühmt, und Tausende von Fremden durchziehen alljährlich dessen alpenumstandene Thäler oder lassen sich an den lachenden Ufern der

herrlichen Seen zur ersehnten Sommerfrische nieder, um in den Herbsttagen wieder neu gestärkt ihrem Berufe nachgehen zu können. Und wieder sind unserer Heimat zwei neue Bahnen gebaut worden: die eine von Tarvis nach Pontafel harrt dieser Tage ihrer Eröffnung, so kurz dieselbe ist, sie wird zu einer der wichtigsten Bahnen am Continente; die zweite am 4. October d. J. dem Verkehre übergebene erschließt aber dem Fremdlinge eine neue kostbare Perle voll idyllischer Landschaftsbilder, wie wir sie in dieser Herz und Geist umschmeichelnden Art weder in der Heimat, noch im ganzen übrigen weiten Gebiete der Alpen wieder finden.

Dieser letzteren Bahn, abzweigend von der Südbahn-Station Unterdrauburg und dermalen bei Wolfsberg im Lavantthale endend, seien vorliegende Zeilen gewidmet und mögen diesselben zu recht zahlreichem Besuche jenes von der Natur so verschwenderisch bedachten Stückes heimatlicher Erde einladen, das von alters her und nicht mit Unrecht als das Paradies des Landes betrachtet wurde.

Die Bahn verläßt das Stationsgebäude von Unterdrauburg an dessen Westseite, befindet sich hier also noch auf steiermärkischem Boden, da der nahe Mießfluß, kärntnerischen Bergen entspringend, hier die Ländergrenze bildet. Eine schöne Eisenbahnbrücke mit 40 Meter Spannweite führt über die kohlen geschwärtzten Wasser derselben, welche sich wenige Schritte entfernt in den Draustrom ergießen. Jenseits, auf mäßiger Höhe, erblicken wir den Markt Unterdrauburg, überragt von der Schloß-Ruine gleichen Namens und den culturtragenden Gehängen des an 1600 Meter hohen Hühnerkogels, des südlichen Schlußsteines jenes prächtigen Alpenzuges, welcher, Kärnten von Steiermark scheidend, von der Mur bis zur Drau zieht und auf kärntnerischem Boden seine höchste Erhebung im Speikkogel auf der Koralpe findet. In rascher Kurve wendet sich der Schienenzug nordwestlich zur Draubrücke, einem überaus schönen und kühnen Bau von 80 Meter Spannweite, wie jener nur bei wenigen derartigen Brücken bisher construiert wurde. Die gequaderten Brückenköpfe entsteigen dem felsigen Ufer des eingengten Stromes, die Fahrbahn selbst liegt auf der Eisenconstruction, 19 Meter über dem normalen Wasserspiegel. Frei ist der Blick von dieser schwindelnden Höhe; stromauf, stromab mit Wald und Cultur bedeckte Berge, gekrönt mit zahlreichen Wallfahrtskirchen, die der fromme Glaube in längstvergangenen Zeiten uns heute zur Zierde der Gegend erstehen ließ. Links in schattiger Bucht schwarz bewaldeter Berge winkt Tscherberg mit seinem Spitzthurme herüber, zu stiller Ruhe und Behaglichkeit einladend. Jenseits der Brücke umschließt uns ein mächtiger Erddurchstich von 50.000 Cubik-Meter Aushub, welcher größtentheils zu den Aufdammungen längs der Drau verwendet wurde, denn von hier läuft die Bahn bis kurz vor Lavamünd fortwährend am linken Ufergehänge der Drau zwischen Strom und Reichsstraße, den Wölblbach mit einer zwölf Meter lichten gewölbten Brücke übersetzend. Es ist dies wohl die landschaftlich stiefmütterlichst bedachte Strecke der ganzen 39 Kilometer langen Bahnlinie. Findet der Reisende nicht Gefallen an den zu Füßen der Bahn rastlos dahineilenden trüben Gewässern des Draustromes, nimmermehr können die spärlich bewachsenen dünnen Sandsteingehänge des linken und einförmigen, fichtenbestandenen Bergrücken des rechten Stromufers den Blick beleben, es wäre denn das auf kahlen Felsen hingestellte aussichtsreiche Dreifaltigkeits-Kirchlein zur rechten Seite, das einladend zu einem Besuche zu Thale schaut.

Kurz vor Lavamünd, der ersten Bahnstation, dort, wo die uralte Pfarrkirche Mariä Himmelfahrt auf freiem Felde sich erhebt, verläßt die Bahn das Gelände der Drau, um sich nordwestlich rückwärts und über dem Markte der Lavant-Enge zuzuwenden.

Hier befindet sich der Stationsplatz Lavamünd, 10 Kilometer von jenem in Drauburg entfernt, wie alle übrigen Bahnhöfe und das Geleise dieser Linie ohne jede Einfriedung frei daliegend, da die Lavantthaler

Bahn nur mit secundärer Fahrgeschwindigkeit, d. i. 15 Kilometer in der Zeitstunde befahren wird, wodurch jeder kostspielige Abschluß und jede Beaufsichtigung der Fahrbahn vermieden, das Publikum aber gewissermaßen gewöhnt wird, sich durch Vorsicht selbst zu schützen. Übrigens kann bei dieser Fahrgeschwindigkeit jeder Zug momentan zum Stehen gebracht werden, daher auch bei Wegübersetzungen keine Vorrichtung zum Absperren der Wege angebracht sind.“

In seinem im Jahre 1882 erschienenen Buch „In's Kärnten“ schildert P. v. Radics die Zeit um die Eröffnung der Lavanttalbahn. Einige Einzelheiten sind es wert, hier erwähnt zu werden.

Radics schreibt unter anderem:

„Das Beobachten von Übergängen im Leben der Natur, des Individuums, eines Volkes oder Volkszweiges ist stets von hohem Interesse. So liebe ich es, Gegenden, welche bislang vom modernen Weltverkehre ausgeschlossen gewesen, in dem Momente zu besuchen, da man sich anschickt, auch sie in das länder- und völkerverknüpfende Eisennetz einzubeziehen. Da ist der Übergang nicht zur, sondern auf der Tagesordnung, und alle die Gegensätze, die bisher theils nicht bestanden, theils in obscurum Dunkel gehaust, treten scharf an's Licht und stoßen im Raume hart aneinander.“

In der Gemeinde- und Gaststube, im Postwagen — dessen letzte Stunde geschlagen — bei Hoch und Nieder, im Thale und auf den Höhen werden die Vor- und Nachtheile, die „uns die Bahn bringen wird“, eifrigst besprochen und gewogen und ich, der ich solchen Gesprächen und solchen Abwägungen x-mal beigewohnt, habe noch keinen Postmeister gehört, der von der neuen Bahn für sich große Vortheile erwartet hätte: so auch diesmal...

Wie im Vorjahre das Salzkammergut — dem Freiherr von Schwarz die neue schöne Bahn gebaut — so war das Ziel meiner Sommerfahrt das „Paradies Kärntens“, das sonnige, farbenreiche Lavantthal, durch das soeben eine Staatsbahn gezogen wird, zu deren Beginne Se. Excellenz der Herr Handelsminister R. v. Chlumetzky im Hochsommer d. J. (1878) den ersten Spatenstich gethan. Das war ein Fest- und Freudentag, ein Jubeltag im besten Sinne des Wortes für das ganze Thal und vornehmlich für dessen altberühmte erste und gewerbefleißige Hauptstadt, die alte Bischofsstadt Wolfsberg...

Und heute, da ich diese Gegend besuche, ist der Gärungsprozeß schon in vollem Gange: man kann mit sehendem Auge die Unterschiede von Einst und Jetzt schon wahrnehmen. Mit regster Theilnahme begleitet der Lavantthaler die Fortschritte in den Arbeiten der „Wällischen“, die in „Partien“ mit traditioneller, stummer Emsigkeit den Unterbau auf-führen, von 4 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends, und dann nach gethaner Tagesarbeit und mit der frugalen Polenta im Magen die schönsten italienischen Weisen in die mond hellen Nächte hinaustönen lassen. Und in dem einen oder anderen Gasthause in Unterdrauburg oder Wolfsberg, in St. Paul oder St. Andrä sitzt eine Commission und arbeitet an der Grund-ablösung, wobei es oft ziemlich hart hergeht und, wie anderwärts, oft Seitens der Besitzer Ansprüche erhoben werden, die nie erfüllbar sind, worauf dann das alte Lied der zwangsweisen Ablösung angestimmt werden muß...

Auf's Beste gestimmt gegenüber der in Aussicht stehenden Bahn sind aber heute schon — die echten und rechten Volkswirthe des Lavant-thales.

Der Feldbau und die Viehzucht werden heute schon mit Schwung betrieben und mit dem Daherbrausen der ersten Locomotive sowohl an Intensität, wie an Extensität gewinnen. Die reichen Pflanzungen, nament-

lich des Stiftes St. Paul, werden zu den höchsten Preisen verwerthet werden können . . .“

So lagen die Dinge im Jahre 1878. Ein Jahr darauf, am 7. Oktober 1879, konnte Radics — in seinem bereits erwähnten Buche erscheint dies sozusagen als Gegenüberstellung — bereits folgendes berichten:

„Wie die Kronprinz-Rudolf-Bahn, diese Alpenbahn par excellence, erschließt auch die Staatsbahnstrecke Unterdrauburg-Wolfsberg einen neuen herrlichen Erdenwinkel dem staunenden Auge des Reisenden.

. . . Endlich war er auch da, der so sehnsüchtig erwartete Tag, an welchem sich dem staunenden Auge die Schönheiten der Lavantthalbahn erschließen sollten. Es wäre wohl verspätet, heute von der Eröffnungsfahrt, die ja in allen Tagesblättern bereits ausführlich erörtert worden, noch berichten zu wollen! Wir wollen hier bloß einige auf jenen Tag bezügliche vergessene Details in aller Kürze nachtragen.

Wie bekannt, verlief Alles ganz programmäßig, auf jeder Station der vorgeschriebene festliche Empfang, zu dem sich die geladenen Herren stets sehr beeilen mußten, wollten sie pünktlich eintreffen, um die Begrüßungsrede entgegenzunehmen. Denn der Zug hielt mit strenger Genauigkeit stets ein Stück weit entfernt von der Stelle, wo die Begrüßenden harrend Aufstellung genommen hatten! . . .

Mit gesetzlich vorgeschriebener Langsamkeit bewegte sich der Zug nun weiter . . . Über den feierlichen Empfang in der Endstation der neuen Bahn, dem anmuthigen Städtchen Wolfsberg, wäre so viel zu schreiben, daß wir lieber gar nicht anfangen! Angesichts einer gewiß 1000köpfigen Menge — die Mehrzahl Bauern der Umgebung — fuhr der Zug langsam unter dem Verstummen der aufgestellten Musikcapelle, die offenbar einen Tusch hätte spielen sollen, wahrscheinlich aber durch den ungewohnten Anblick einer dampfenden Locomotive erschrocken war, in die Station ein.

Hiebei bemerkten wir, wie mehrere hochbetagte Mutterln, denen der alte Satz „Geschwindigkeit ist keine Zauberei“ noch nicht recht in Fleisch und Blut gedrungen zu sein schien, sich heimlich bekreuzten . . .“

So weit die zeitgenössischen Berichte aus der Zeit der Bahneröffnung. Dieser kleine Rückblick mag genügen, um den Unterschied zwischen damals und heute deutlich zu machen.

Wie bereits erwähnt, wurde durch die Eröffnung der Jauntalbahn die Strecke St. Paul—Unterdrauburg zu einer Nebenstrecke von einigermaßen untergeordneter Bedeutung. Es fuhren zwar bis 1965 noch täglich zwei — österreichische — Züge bis Unterdrauburg; die Frequenz scheint jedoch nicht allzu groß gewesen zu sein, so daß der Verkehr vor allem auf dem letzten Teilstück zwischen Lavamünd und Unterdrauburg ganz eingestellt wurde.

Auf der Strecke Unterdrauburg—Bleiburg dampfen noch heute täglich zwei jugoslawische Züge — im wahrsten Sinne des Wortes, da die Zugförderung hier noch ausschließlich mit Dampflokomotiven (zum Teil österreichischer Herkunft!) durchgeführt wird, ein für österreichische Begriffe beinahe schon ganz ungewohnter Anblick . . . !

Der Streckenabschnitt von Lavamünd bis zur Staatsgrenze bei Rabenstein, wo die Brücke über den Wölblbach führt, wird derzeit als Abstellgleis für ausmusterungsreife Güterwagen verwendet.

Die Haltestelle Rabenstein an der Drau wurde erst ungefähr zu Anfang der dreißiger Jahre errichtet; jedenfalls ist sie in einem Fahrplan aus dem Jahre 1930 noch nicht genannt. Heute wird sie durch Autobusse

der Österreichischen Bundesbahnen bedient. Das Stationsgebäude der Haltestelle Rabenstein ist eigentlich nur ein Bahnwärterhaus, bei dem dann ein „Bahnsteig“ errichtet wurde; dies genügte jedoch vollauf, da diese Station unbesetzt war. Das nächste Bahnwärterhaus in Richtung Unterdrauburg — bereits jenseits der Grenze — dient schon seit einiger Zeit „privaten“ Zwecken: es ist ein „gewöhnliches“ Wohnhaus geworden . . . .

Die Kilometrierung der gesamten Lavanttalbahn begann ursprünglich in Zeltweg, zumindest seit dem Jahre 1900. Erst rund zwanzig Jahre später, als Unterdrauburg an Jugoslawien gefallen war, wurde das rund vier Kilometer lange Teilstück bis zur jetzigen Grenze in dieser Hinsicht an die von Cilli (Celje) nach Unterdrauburg führende Strecke „angeschlossen“. Neben den neuen stehen noch einige alte, ursprüngliche Kilometersteine an der Strecke.

Ob diese Bahnstrecke jemals noch für einen — wenn auch nur bescheidenen — Verkehr herangezogen wird, erscheint sehr fraglich, zumal jenseits der Grenze das Gleis bereits abgetragen wird. Die Österreichischen Bundesbahnen denken ja zwar „noch nicht“ an eine Abtragung, auch die Fernmeldeleitung neben der Strecke bleibt noch bestehen! Dennoch dürften die Tage dieses Streckenabschnittes bereits gezählt sein. Der Hauptgrund dafür dürfte vielleicht sein, daß die Draubrücke bei Unterdrauburg im Zweiten Weltkrieg beschädigt wurde; sie mußte weiterhin durch eine etwas abenteuerliche Holzkonstruktion bzw. einen Notpfeiler aus Stahl in unmittelbarer Nähe des nördlichen Brückenkopfes gestützt werden. Das war auch der Grund dafür, daß die weiland Korridorzüge seinerzeit nur im Schrittempo darüberfahren durften. Wenn man die Brücke heute betrachtet, läuft es einem geradezu kalt über den Rücken! Auch das Gelände besteht nur behelfsmäßig aus Holz. Es ist wohl anzunehmen, daß auch diese Brücke früher oder später verschwindet, da diese Linie immerhin vielleicht doch nicht so wichtig ist, als daß ein Neubau dieser großen Brücke gerechtfertigt wäre.

Der Eindruck, den Freiherr Markus von Jabornegg (1837—1910) von dieser Brücke hatte, da sie sich noch „19 Meter über dem normalen Wasserspiegel“ des „eingengten Stromes“ darüberspannte, wurde inzwischen ziemlich gründlich verwischt. Denn in den Jahren 1942 bis 1945 wurde etwas unterhalb dieser Brücke von der damaligen „Alpen-Elektrowerke AG.“, Wien, ein Flußkraftwerk gebaut, durch den solcherart erhöhten Wasserspiegel ist von der einstigen „schwindelnden“ Höhe der Brücke nicht mehr allzuviel zu sehen. Auch die Flußlandschaft bis hinauf gegen Lavamünd hat sich dadurch einigermaßen verändert.

Interessehalber sei erwähnt, daß auch an der Strecke Unterdrauburg—Bleiburg, also an der ehemaligen Südbahn, auf der unter anderem bis 9. Oktober 1964 der Korridorverkehr abgewickelt wurde, zwei Brücken, die über die Mieß führten, im Zweiten Weltkrieg zerstört wurden. Diese wurden vorerst durch Notbrücken aus Holz ersetzt; seit ungefähr zwei Jahren bestehen dort zwei neue Betonbrücken! Damit wurde eindeutig dieser Strecke, die bei Bleiburg (Homberg/Holmec) die Grenze überschreitet, gegenüber der anderen, die bei Rabenstein (Witsch/Vič)

nach Österreich führt, der Vorzug gegeben, was schon dadurch verständlich erscheint, daß sich hier immerhin die — heute jugoslawischen — Eisenwerke in Gutenstein und Prävali befinden, die eine Erhaltung dieser Strecke natürlich weit mehr rechtfertigen als derjenigen nach Lavamünd.

Die Station Gutenstein (Guštanj) wurde übrigens vor einigen Jahren etwa 100 Meter nach Osten verschoben; bei dieser Gelegenheit wurde auch das alte, unansehnliche „Stationsgebäude“, das eigentlich nur ein nach vorne offener Warteraum nebst Fahrkartenschalter war, durch einen modernen Neubau ersetzt. Gutenstein heißt seit dem Jahre 1952 „Ravne na Koroškem“ . . .

Es wäre durchaus denkbar, daß die Herren, die am 4. Oktober 1879 zur offiziellen Eröffnung der Lavanttalbahn gekommen waren, ihre zweistündige Wartezeit bis zur Begrüßung der Grazer Persönlichkeiten zu einem Spaziergang zum Schloß Buchenstein benützt haben. Man gelangt vom Bahnhof Unterdrauburg auf einem schattigen Fahrweg in einer knappen halben Stunde dorthin.

Die alte Burg gleichen Namens, die oberhalb der Straße steht, wurde im 13. Jahrhundert von Konrad von Auffenstein erbaut. Heute ist sie eine Ruine. Das Schloß ist neueren Datums. Es gehörte unter anderem der Familie von Kometer zu Trübein, die an der Straße — halbwegs zwischen dem Schloß und Unterdrauburg — eine aus dem Jahre 1739 stammende Kapelle als Familien-Begräbnisstätte einrichteten. Diese Kapelle ist zwar derzeit äußerlich noch einigermaßen gut erhalten, tritt man jedoch ins Innere, kann man sich ungefähr ausrechnen, wie lange es noch dauern wird, bis sie eine Ruine ist.

Neben einigen vermorschten Altären finden sich einige Grabsteine an den Wänden, die folgende Inschriften aufweisen:

Dem Andenken der hier am 10. Jänner 1836 und 3. Juni 1857 zur Ruhe bestatteten

Georg Reichsfreiherr von Kometer  
und seiner Gattin  
Maria Dominica,  
gewidmet von deren Söhnen Johann und Georg

——(+ )——

Hier ruhen

Georg von Kometer Reichs Freih: v: Trübein  
geb. 17. April 1777, † 10. Jänner 1836  
und seine Gattin  
Maria Dominika  
geb. 22. März 1780, † 1. Juni 1857

Die letztgenannte Inschrift befindet sich auf der Deckplatte einer Gruft vor einem Seitenaltar.

Weiter heißt es:

Zur Erinnerung an den hier in Gott ruhenden Johann Bapt. Reichsfreiherr von Kometer zu Trübein  
geb. 3. März 1803, gest. 31. März 1880 im Schlosse Puchenstein  
Gewidmet von seinem dankbaren Sohne Hanns

——(+ )——



Hier ruht in Gott an der Seite seiner innigstgeliebten Eltern als  
Letzter seines Stammes

Hanns Reichsfreiherr v. Kometer zu Trübein  
gestorben im Schlosse Puchenstein am 25. Oktober 1925  
Gewidmet von deiner dankbaren Nichte

Das an diesem Grabstein oben angebrachte Wappen ist — dem  
Text gemäß — zerbrochen dargestellt . . .

—(+)—

Hier ruhet Frau  
Anna Oppenheim geb. Ebner  
geb. 22. XII. 1855, gest. 31. I. 1925  
Tiefbetrauert von ihren dankbaren Kindern

—(+)—

Im Schloß Buchenstein ist heute Militär untergebracht.

Knapp unterhalb — am rechten Ufer der Drau — verläuft die  
Bahnstrecke nach Marburg (Maribor); entlang dieser Strecke sind viel-  
fach noch die alten Grenzsteine mit der Bezeichnung SBG (Südbahn-  
gesellschaft) zu sehen.

Soweit die kleine Abschweifung vom Thema.

So ist also eine alte Bahnstrecke gewissermaßen das „Opfer“ einer  
neuen geworden. Und nicht zuletzt das Opfer einer Staatsgrenze, die  
1918 gezogen wurde und solcherart — durch den Verlust des Bahnkno-  
tenpunktes Unterdrauburg für Österreich — den Bau der Jauntalbahn  
geradezu zwingend notwendig machte.

Die Eisenbahnlinie von Unterdrauburg nach Lavamünd aber wird  
bald nur noch Vergangenheit sein . . . !

Die vorliegende Studie stützt sich auf die „Klagenfurter Zeitung“  
von 1879, auf das Buch „In's Kärnten“ von P. v. Radics, auf entsprechende  
Mitteilungen sowohl der Österreichischen Bundesbahnen als auch der  
Österreichischen Draukraftwerke und schließlich auf einen dreimaligen  
persönlichen „Lokalausweis“ am 15. August 1965, am 25. Juni und am  
10. Juli 1966.