



72163

**Eisenbahn Laibach - Oberlaibach.**

Reg. Z. 3097, 4918.



# Protokoll

aufgenommen über die politische Begehung und über die Enteignungs-Verhandlungen der Strecke Laibach-Oberlaibach von der k. k. Landesregierung Laibach in Amtshandlung in den nachstehend bezeichneten Catastralgemeinden vom 22. März bis inclusive 24. März 1897.

## Gegenwärtige:

- Dr. **Heinrich Edler von Cron**, k. k. Landesregierungssecretär, als Commissionsleiter;
- Josef Nemeček**, k. und k. Hauptmann des Generalstabes, als Vertreter des k. und k. Reichskriegsministeriums laut dessen Erlasses vom 2. März 1897, Z. 691;
- Theodor Rühl**, k. k. Oberinspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen, als Vertreter des k. k. Eisenbahnministeriums laut deren Note vom 4. März 1897, Z. 3040/I;
- Ferdinand Marquis von Gozani**, k. k. Bezirkshauptmann, als Vertreter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Laibach;
- Johann Böltz**, k. k. Oberingenieur, als Vertreter des Strassenärars zugleich technischer Beirath;
- Anton Klinar**, landschaftl. Ingenieur, als Vertreter des Krainischen Landesauschusses;
- Ivan Hribar**, Bürgermeister, als Vertreter des Stadtmagistrates Laibach;
- Josef Hainisch**, k. k. Oberinspector, als Vertreter der k. k. priv. Südbahngesellschaft;
- Johann Tertnik**, Controlor, als Vertreter des Morastcultur-Hauptauschusses;
- Johann Perdan**, als Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Laibach laut Note vom 20. März 1897, Z. 465.
- Josef Lenarčič**, Handelskammerrath, als Vertreter der Handels- und Gewerbekammer laut deren Note vom 20. März 1897, Z. 465.
- Lorenz Kavčič**, als Vertreter des Bezirksstrassenausschusses Laibach;
- Gabriel Jelovšek**, als Vertreter des Bezirksstrassenausschusses Oberlaibach.



No 299

Infolge Erlasses des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Jänner 1897, Z. 16.454 ex 1896, wurde mit der Erledigung der k. k. Landesregierung Laibach vom 19. Februar 1897, Z. 3097, die politische Begehung der Eisenbahn Laibach-Oberlaibach und in Verbindung mit derselben die Vornahme der bezüglichlichen Enteignungs-Verhandlungen hinsichtlich der Strecke von km. 0-2-11-6 auf die Zeit vom 22. bis inclusive 24. März d. J. angeordnet, und wurden diese Anordnungen laut der dem Acte beiliegenden Kundmachungs-Ausweise vorschriftsmässig verlauntbart.

Die diesfälligen Detailprojecte, Grundeinlösungspläne, Verzeichnisse und Tabellen sind laut dem dem Acte beiliegenden Ausweise bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Laibach, sowie bei den betreffenden Gemeindeämtern durch die vorgeschriebene Zeit zu jedermanns Einsicht aufgelegt und laut der Zustellungsausweise sind jene Parteien, welche rechtzeitig Einwendungen eingeleitet haben, von der erwähnten comissionellen Amtshandlung verständigt worden.

Die Commission beginnt mit den Amtshandlungen am 22. März Vormittag 9 Uhr auf Grund der vorliegenden Detailprojecte und der weiteren vorerwähnten Behelfe, welche integrierende Bestandtheile des Begehungsprotokolles bilden, und werden die Ergebnisse dieser Amtshandlung im Folgenden aufgenommen:



# 1. Catastralgemeinde Brezovic

vom  $km\ 0$  bis  $km\ 2\frac{1}{1}$ .

## Politische Begehung.

Nach dem vorliegenden Projecte soll die Station Brezovic zwischen  $km\ 439\frac{7}{8}$ — $440\frac{4}{5}$  der Südbahngeleise angelegt werden. In dieser Strecke wird, soweit nothwendig, das rechte Geleise der Südbahn auf  $4\ 75\ m$  Distanz von dem linken Geleise verschoben und sodann erst auf weitere  $4\ 75\ m$  von dem verschobenen rechten Geleise das neue Geleise der Localbahn hergestellt werden.

Zwischen beiden Geleisen der Südbahn wird in  $km\ 439\frac{8}{9}$  eine Weichenverbindung durch die Südbahn selbst auf Kosten der Localbahn angelegt werden, ebenso in  $km\ 439\frac{9}{10}$  eine zweite Weichenverbindung zwischen dem rechten Südbahngeleise und dem Localbahngeleise. Für beide Weichenverbindungen sind die Normalien der Südbahngesellschaft in Anwendung zu bringen. Für den Anschluss an der Südbahn, dann für die Ausgestaltung der Station Brezovic wurde bereits der Detailplan aufgestellt und von der Südbahngesellschaft genehmigt. Dieser Plan wird von Seite der Concessionswerber mit der Bitte übergeben, dessen Genehmigung gleichzeitig mit der Genehmigung des ganzen Projectes veranlassen zu wollen.

Für die herzustellenden Weichenversicherungsanlagen ist der Detailplan dem Eisenbahnministerium vorzulegen.

Es wird bezüglich der Stationslage bemerkt, dass die mit  $km\ 0\ 0$  der Localbahn bezeichnete Mitte des Aufnahmsgebäudes mit  $km\ 440\ 1$  der Südbahn übereinstimmt.

Die bezeichnete Station wurde bereits bei der Stationcommission festgesetzt. Was die Zufahrtsstrasse anbetrifft, so wird in Ausführung des im Protokolle der Stations-Commission ausgesprochenen Wunsches der Gemeinde an das nördliche Ende des Bahnhofes angeschlossen und von demselben aus gegen die Gemeindegewegparcette Nr. 3531 geführt. Die Zufahrtsstrasse hat auf ihrer ganzen Länge bis zum Anschlusse an die Reichsstrasse die Breite von  $5\ m$  zu erhalten und ist nach den Bestimmungen des Landesgesetzes herzustellen.

$km\ 439\frac{8}{9}$  der Südbahn ( $0\frac{2}{3}$  der Localbahn) Der in der Südbahn bestehende Durchlass ist unter Einhaltung der Dimensionen und Richtung desselben zu verlängern

$km\ 440\frac{0}{0}$  der Südbahn ( $0\frac{1}{2}$  der Localbahn) Der in der Südbahn bestehende Durchlass ist unter Einhaltung der Dimensionen und Richtung desselben zu verlängern.

$km\ 0\frac{2}{4}$  In Verlängerung des bestehenden Durchlasses der Südbahn ist ein Durchlass mit den gleichen Dimensionen anzulegen.

$km\ 0\frac{2}{4}$  Rampe  $3\ m$  breit, dieselbe ist auf der rechten Bahnseite mit der Wegparcette 3532 zu verbinden und auf der linken Bahnseite bis zur Südbahngrenze und Parcellengrenze 382 zu führen.

$km\ 0\frac{6}{7}$  Durchlass  $1\ m$  breit. Derselben ist mittelst eines auf der rechten Bahnseite herzustellenden Parallelgrabens das Wasser aus dem zunächst gelegenen Entwässerungsgraben zuzuleiten.

$km\ 0\frac{8}{9}$  Rampe  $5\ m$  breit für die bestehende Bezirksstrasse. Von derselben aus ist links der Bahn ein  $3\ m$  breiter Parallelweg bis zur Parcette 374 herzustellen.

$km\ 0\frac{8}{9}$  Die auf der rechten Bahnseite verbleibenden Reste der Parcette  $378\frac{2}{2}$ ,  $377\frac{1}{1}$ ,  $377\frac{2}{2}$ ,  $375\frac{1}{1}$ ,  $375\frac{2}{2}$  sind einzulösen.

$km\ 1\ 0$  Um den Materialplatz herum ist auf den Parc. 605, 707, 706 bis 605 das Fahrrecht für die Eigenthümer dieser Parcellen in der Breite von  $2\ m$  sicherzustellen.

$km\ 1\frac{2}{3}$  Wirtschaftsrampe  $2\ m$  breit für die Parc. 607 $\frac{6}{6}$ .

$km\ 1\frac{2}{3}$  Für den auf der Grenze der Parc. 607 $\frac{6}{6}$  und 636 bestehenden Entwässerungsgraben ist ein Durchlass von  $0\ 6\ m$  Weite herzustellen, mit welchem der Graben rechts und links der Bahn durch einen neuen Graben von gleichem Querschnitt zu verbinden ist.

$km\ 1\frac{3}{4}$  Durchlass  $0\ 8\ m$  weit.

$km\ 1\frac{4}{5}$  Wirtschaftsrampe  $2\ m$  breit auf den Grenzen der Parc. 636 u. 637, für beide Parcellen benützlich.

$km\ 1\frac{5}{6}$  Durchlass  $1\ 5\ m$  breit: Diesem Durchlasse ist das längs der Wegparcette 3550 fließende Wasser mittelst eines auf der rechten Bahnseite herzustellenden Grabens von  $1\ 5\ m$  mittlerer Breite zuzuführen.

Die Weiterleitung des Wassers auf der linken Bahnseite wird hiebei dem Morast-Cultur-Hauptausschusse obliegen, da von demselben die Verlegung gefordert worden ist.

(Hiemit erledigt sich auch die Einwendung de datto Laibach 17 März 1897 des Anton Koritnik).

$km\ 1\frac{6}{7}$  Niveau-Rampe  $4\ m$  breit für die Wegparcette 3550.

$km\ 1\frac{7}{8}$  Durchlass  $0\ 6$ . Die in dem Projecte auf der rechten Bahnseite beantragte Grabencorrection hat zu entfallen, nachdem dass hier in Betracht kommende Wasser dem Durchlasse  $km\ 1\frac{5}{6}$  zugeführt wird.

630055608

Niveaurampe 3 m breit auf den Grenzen der Parc. 675 $\frac{1}{4}$  und 677. Von denselben aus sind links der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg nach rückwärts bis zur Parc. 675 $\frac{1}{5}$  und ein 2 m breiter Parallelweg nach vorwärts bis zur Parc. 680, endlich eine Abfahrt auf die Parc. 677 herzustellen. km 1 $\frac{9}{10}$

Grenze der Gemeinde Brezovic und Log. km 2 $\frac{0}{1}$

Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahnseite bestehenden Entwässerungsgräben, für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden, in den Bahngraben zu entwässern sind.

### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bemerkt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

### Feuersichere Herstellungen.

Kommen in dieser Gemeinde keine vor.

Vorstehendes wurde den anwesenden Parteien vorgelesen und geben dieselben folgende Aeusserung ab.

Der Gemeindevorsteher von Brezovic erklärt, dass er gegen die Ausführung des vorliegenden Projectes unter Einhaltung der vorstehenden Commissionsbestimmungen keine Einwendungen zu erheben hat.

**Ivan Kušar** l. r.

župan.

Privatinteressenten sind zur Protokollfertigung nicht erschienen. Seitens des Consortiums wird um die Fällung der Enteignungserkenntnisse zu Gunsten des Eisenbahnunternehmens Laibach-Oberlaibach das Ersuchen gestellt. Der Vertreter der k. k. priv. Südbahngesellschaft gibt ab nachstehende Aeusserung:

Rücksichtlich der bereits vereinbarten Anlage der Anschlussstation Brezovic laut beiliegenden Plan wird vorbehalten, dass bezüglich der Gestaltung und Ausführung der auf dem Territorium der Südbahn auf Rechnung der Concessionswerber herzustellenden baulichen und Sicherheitsanlagen und der damit im Zusammenhange stehenden erforderlichen Umstellungen, sowie hinsichtlich der Benützung und Mitbenützung der Bahn und Grund, ferner wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehr die Concessionswerber mit der Südbahn rechtzeitig Vereinbarung treffen.

Um eine Protokollabschrift zu Handen der Bahninspection wird gebeten.

**Josef Hainisch** m. p.

Oberinspector der Südbahn.

## Gemeinde Log.

### Politische Begehung

von km 2 $\frac{0}{1}$ , bis km 6 $\frac{5}{10}$ .

Grenze der Gemeinde Brezovic und Log. km 2 $\frac{0}{1}$

Niveaurampe 3 m breit für den hier bestehenden Weg. Hiemit erledigt sich auch die Einwendung des Johann Dolinar und Josef Remškar, welche am heutigen Tage unmittelbar bei der Commission überreicht wurde. km 2 $\frac{0}{1}$

Durchlass 0.8 m weit. km 2 $\frac{0}{1}$

Niveaurampe 3 m breit für den bestehenden Feldweg. km 2 $\frac{1}{2}$

Der hier bestehende Feldweg wird innerhalb der Bahngrenzen aufgelassen. km 2 $\frac{2}{3}$

Durchlass 0.6 m. km 2.3

Der hier bestehende Wasserlauf ist zu verlegen und das Wasser durch den Durchlass 2.3 zu führen. km 2.4

Niveaurampe 4 m breit für die Wegparc. 2001 $\frac{1}{1}$ . Von derselben aus ist links der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg bis zur Parcelle 249 $\frac{1}{1}$  nach rückwärts herzustellen. Ferner ist links der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg nach vorwärts bis zur Parcelle 233 $\frac{1}{1}$  auszuführen. km 2 $\frac{4}{5}$

Durchlass 0.6 m. km 2 $\frac{5}{10}$

Durchlass 1 m breit entfällt und ist das hier vorhandene Grabenwasser mittelst eines rechts der Bahn anzulegenden Grabens dem Durchlass 2 $\frac{8}{10}$ , zuzuführen. km 2 $\frac{7}{10}$

Durchlass 1 m breit für den hier bestehenden Wasserlauf, dessen Regulierung der Gemeinde obliegen wird, nachdem die Verlegung auf Wunsch derselben erfolgt ist. Hiemit erscheint der Beschwerde des Franz Seliskar und Genossen de datto Laibach 8 März abgeholfen. km 2 $\frac{8}{10}$

- km 3<sup>0</sup>/<sub>1</sub> Durchlass 0·8 m.
- km 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Rampe 3 m breit für die Wegparcette 2023<sup>3</sup>/<sub>3</sub>.
- km 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Durchlass 1·5 m breit.
- km 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Rampe 3 m breit.
- km 3<sup>4</sup>/<sub>5</sub> Durchlass 0·8 m.
- km 3<sup>5</sup>/<sub>6</sub> Rampe 3 m breit für die Wegparcette 2033<sup>2</sup>/<sub>2</sub>.
- km 3<sup>6</sup>/<sub>7</sub> Durchlass 1 m breit.
- km 8<sup>8</sup>/<sub>9</sub> Rampe 3 m breit auf der Parcellen 615.
- km 8<sup>8</sup>/<sub>9</sub> Durchlass 8·5 m breit.
- km 8<sup>8</sup>/<sub>9</sub> Rampe 3 m breit. Von derselben aus ist ein 3 m breiter Parallelweg links der Bahn bis zur Parcellen 594 zu führen.
- km 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Durchlass 1 m breit auf der Grenze der Parcellen 594 und 595 mit Correction des bestehenden Grabens rechts und links der Bahn.
- km 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Der hier projectirte Durchlass hat zu entfallen.
- km 4<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Rampe 3 m breit.
- km 4<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Durchlass 1 m breit.
- km 4<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Rampe 3 m breit. Von derselben aus ist links der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg bis zur Parcellen 1376<sup>1</sup>/<sub>1</sub> herzustellen.
- km 4<sup>4</sup>/<sub>5</sub> Durchlass 0·6 m.
- km 4<sup>4</sup>/<sub>7</sub> Station Log.
- Der Name der Station wurde bereits bei der Stationscommission festgesetzt. Die Zufahrtsstrasse wird gegen die Bezirksstrassenparcette 2023<sup>5</sup>/<sub>5</sub> in der Breite von 5 m im Wege der gesetzlichen Concurrenz ausgeführt.
- km 4<sup>6</sup>/<sub>7</sub> Niveau-Uebersetzung 5 m breit für die Bezirksstrassenparcette 2023<sup>5</sup>/<sub>5</sub>. Von derselben aus ist links der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg nach rückwärts bis zur Parcellen 2384<sup>1</sup>/<sub>1</sub> herzustellen.
- km 4<sup>6</sup>/<sub>7</sub> Hier wurde die heutige Commission abgebrochen.
- Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahuseite bestehenden Entwässerungsgräben, für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden in den Bahngräben zu entwässern sind.

#### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

#### Feuersichere Herstellungen.

Kommen in der begangenen Strecke keine vor.

Vorstehendes wurde den anwesenden Parteien vorgelesen und geben dieselben folgende Aeusserung ab.

Der Gemeindevorsteher von Log erklärt aus öffentlichen Rücksichten gegen die Ausführung des vorliegenden Projectes unter Einhaltung der Commissionsbestimmungen keine Einwendungen zu erheben. Gleichzeitig erklärt derselbe über Fragen des Commissionsleiters im Einvernehmen mit den erschienenen Interessenten gegen die Auflassung der projectirten Station Log keine Einwendung zu haben, bittet jedoch um Einlegung eines Stockgeleises behufs Ermöglichung der Verfrachtung von Langholz in ganzen Waggonladungen.

Franc Rus l. r.  
župan.

Geschlossen und gefertigt am 22. März 1897.

Dr. Heinrich Edler von Cron m. p.  
k. k. Landesregierungssecretär.

Theodor Rühl m. p.  
k. k. Oberinspector.

Ferdinand Marquis von Gozani m. p.  
Bezirkshauptmann.

Johann Böltz m. p.  
k. k. Obergeringieur.

Fortsetzung am 23. März 1897.

#### Gemeinde Log.

#### Politische Begehung.

km 4<sup>6</sup>/<sub>7</sub> Die am 22. März hier abgebrochene politische Begehung der Gemeinde Log wurde am heutigen Tage fortgesetzt.

km 4<sup>6</sup>/<sub>7</sub> Die auf Parcellen 1377<sup>1</sup>/<sub>1</sub> stehende einfache und Doppel-Harpfe (Gestell zum Heutrocknen) fällt in die Bahnlinie und ist gegen links auf 30 m von der Bahn zu verlegen.

- km 4<sup>7</sup>* Die auf der Parcellen 1384<sup>4</sup>/<sub>5</sub> stehende Harpfe fällt ebenfalls in die Bahntracé und ist aus dem Feuerrayon der Bahn d. i. auf 30 *m* von der Bahnachse zu verlegen.
- km 4<sup>6</sup>/<sub>7</sub>* Parallelweg links der Bahn 3 *m* breit zwischen der Bezirksstrasse und der Feldparcette 1384<sup>4</sup>/<sub>4</sub>.
- km 4<sup>7</sup>/<sub>8</sub>* Durchlass 0.6 *m* für den hier bestehenden Wasserlauf.
- km 4<sup>8</sup>/<sub>9</sub>* Durchlass 0.6 *m*.
- km 4<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Die auf Parcellen 1379<sup>1</sup>/<sub>1</sub> gelegene Harpfe fällt in die Bahntracé und ist zu verlegen.
- km 4<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Uebersetzung der Bezirksstrasse Parcellen 2032<sup>1</sup>/<sub>1</sub> 5 *m* breit.
- km 5<sup>0</sup>/<sub>1</sub>* Durchlass 0.6 *m*.
- km 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Rampe 3 *m* breit für die Feldwegparcette 1408.
- km 5<sup>2</sup>/<sub>3</sub>* Durchlass 1 *m* breit.
- km 5<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Rampe 3 *m* breit. Dieselbe ist auf der linken Bahnseite mit der Parcellen 1522<sup>2</sup>/<sub>2</sub> nach rückwärts und nach vorwärts mit der Parcellen 1560<sup>1</sup>/<sub>1</sub> durch einen 3 *m* breiten Parallelweg zu verbinden.
- km 5<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Rohr Durchlass 0.25 *m* weit.
- km 5<sup>7</sup>/<sub>8</sub>* Rampe 3 *m* breit. Von derselben aus ist auf der linken Bahnseite ein 3 *m* breiter Parallelweg nach rückwärts bis zur Parcellen 1560<sup>1</sup>/<sub>1</sub> zu führen. Ferner ist die Rampe mit den Parcellen 1607 und 1609<sup>2</sup>/<sub>2</sub> durch Abfahrten zu verbinden.
- km 5<sup>7</sup>/<sub>8</sub>* Durchlass 0.6 *m* weit.
- km 5<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Der hier bestehende Wassergraben ist mittelst eines 0.6 *m* weiten Objectes unter der Bahn für den Fall durchzuführen, als das noch auszuführende Nivellement ergeben sollte, dass bei der durch die Unterführung unter der Bahn bedingten Senkung des Wasserspiegels noch eine Weiterleitung des Wassers möglich ist. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist das Bahnwasser mittelst eines auf der rechten Bahnseite herzustellenden Grabens von 0.6 *m* Tiefe und Breite dem Objecte in *km* 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> zuzuführen.
- km 6<sup>0</sup>/<sub>1</sub>* Niveau Rampe 3 *m* breit. Dieselbe ist links der Bahn mit der Parcellen 1610<sup>5</sup>/<sub>5</sub> durch einen 3 *m* breiten Parallelweg nach rückwärts zu verbinden.
- km 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Durchlass 0.6 *m* weit. Für den Fall jedoch, als der in *km* 5<sup>9</sup>/<sub>10</sub> bestehende Wasserlauf auch hieher geleitet werden sollte, ist dieser Durchlass mit 1 *m* Weite herzustellen.
- km 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Rampe 3 *m* breit für den hier bestehenden Feldweg Parcellen 1891<sup>6</sup>/<sub>6</sub>. Von demselben ist links der Bahn ein 3 *m* breiter Parallelweg nach vorwärts bis zur Parcellen 1892 herzustellen.
- km 6.3* Durchlass 0.8 *m* weit.
- km 6<sup>4</sup>/<sub>5</sub>* Rampe 3 *m* breit für den hier bestehenden Wirtschaftsweg
- km 6<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Durchlass 1 *m* weit. Durch denselben ist der zunächst der Gemeindegrenze gelegene Wasserlauf durchzuführen, zu welchem Zwecke der Letztern auf der rechten Bahnseite zu corrigiren und sodann auf der linken Bahnseite für die entsprechende Weiterleitung des Wassers vorzusorgen ist. Der bestehende Wasserleitungsgraben wird innerhalb der Bahngrenze aufgelassen.
- km 6<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Grenze der Gemeinde Log und Blatnabrezovca.
- Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahnseite bestehenden Entwässerungsgräben, für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden, in den Bahngräben zu entwässern sind.

### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

### Feuersichere Herstellungen.

- km 4<sup>8</sup>/<sub>7</sub>* Die auf beiden Parcellen 1377<sup>2</sup>/<sub>2</sub> und 1384<sup>4</sup>/<sub>5</sub> liegenden Harpfen, welche zum Theil in die Bahntracé fallen, sind ausserhalb des Feuerrayons d. i. 30 *m* von der Bahnachse zu verlegen.
- km 4<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Die auf Parcellen 1379<sup>1</sup>/<sub>1</sub> gelegene Harpfe ist ausserhalb des Feuerrayons (30 *m* von der Bahnachse gerechnet) zu verlegen.
- km 5<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Die hier rechts der Bahn auf der Parcellen 1560<sup>1</sup>/<sub>1</sub> stehende Harpfe ist ausserhalb des feuerrayons (30 *m* von der Bahnachse) zu verlegen.
- Vorstehendes wurde den anwesenden Parteien vorgelesen und geben dieselben folgende Aeusserung ab.

Der Gemeindevorsteher von Log erklärt aus öffentlichen Rücksichten gegen die Ausführung des vorliegenden Projectes unter Einhaltung der Commissionsbestimmungen keine Einwendungen zu erheben.

Franc Rus l. r.

župan.

Ferner erklärt der Gemeindevorsteher Franz Rus als Besitzer des Hauses Nr. 30 in Log unter Bezugnahme auf seine bei der Bezirkshauptmannschaft Laibach am 6. März 1897 überreichte Eingabe, dass er auf der feuersicheren Sicherstellung seines Wirtschaftsgebäudes, oder dessen Ueberstellung auf Kosten der Bahnunternehmung beharre.

**Franc Rus l. r.**

Weitere Parteien sind zur Fertigung des Protokolles nicht erschienen.

Seitens des Consortiums der Eisenbahn Laibach-Oberlaibach wird um die Fällung der Enteignungserkenntnisse für die Gemeinde Log auf Grund der der Commission vorgelegenen Behelfe zu Gunsten des vorerwähnten Eisenbahnunternehmens das Ersuchen gestellt.

## Gemeinde Blatnabrezovca

von  $km\ 6\frac{5}{6}$  bis  $6\frac{8}{9}$ .

$km\ 6\frac{5}{6}$	Grenze der Gemeinde Log und Brezovca.
$km\ 6\frac{5}{6}$	Wirtschaftsrampe 2 m breit auf der Parcellen 2101.
$km\ 6\frac{6}{7}$	Durchlass 0·8 m weit.
$km\ 6\frac{8}{9}$	Der Strassengraben wird innerhalb der Bahngrenze aufgelassen und werden die verbleibenden Theile desselben in die Bahngräben überführt.
$km\ 6\frac{8}{9}$	Niveau-Uebersetzung 10 m breit für die Staatsstrasse.
$km\ 6\frac{8}{9}$	Grenze der Gemeinde Blatnabrezovca und Grossligojna.

### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtiggestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

### Feuersichere Herstellungen.

Kommen in der begangenen Strecke keine vor.

Seitens des Gemeindevorstehers von Blatnabrezovca werden aus öffentlichen Rücksichten gegen die Ausführung des vorliegenden Projectes unter Einhaltung der Commissionsbestimmungen keine Einwendungen erhoben.

Privatinteressenten sind zur Protokollfertigung nicht erschienen.

**Gabriel Jelovšek m. p.**

## Gemeinde Grossligojna.

### Politische Begehung.

Grenze der Gemeinden Blatnabrezovca und Grossligojna  $km\ 6\frac{8}{9}$  bis  $10\frac{4}{5}$ .

$km\ 6\frac{8}{9}$	Niveau-Rampe 10 m breit für die Staatsstrasse, wie in der Gemeinde Blatnabrezovca bestimmt wurde. Von dieser Rampe aus ist auf der rechten Bahnseite ein 3 m breiter Parallelweg bis zur Rampe $km\ 8\frac{0}{1}$ herzustellen.
$km\ 6\frac{8}{9}$	Durchlass 0·8 m weit für den bestehenden Strassengraben.
$km\ 7\frac{0}{1}$	Durchlass 0·6 m weit.
$km\ 7\frac{1}{2}$	Niveau-Rampe 3 m breit für den hier bestehenden Feldweg, auf welchem das Fahrrecht bis zur Staatsstrasse sicherzustellen ist.
$km\ 7\frac{1}{2}$	Durchlass 1 m weit für den hier bestehenden Wasserlauf.
$km\ 7\frac{3}{4}$	Durchlass 0·6 m weit.
$km\ 7\frac{3}{4}$	Rampe 3 m breit für die Wegparcellen 1834 $\frac{1}{2}$ .
$km\ 7\frac{7}{8}$	Rampe 3 m breit auf der Parcellen 1537 ohne Herstellung einer weiteren Zufahrt derselben.
$km\ 7\frac{8}{9}$	Durchlass 1·5 m weit.
$km\ 8\frac{0}{1}$	Durchlass 0·6 m weit.
$km\ 8\frac{0}{1}$	Rampe 3 m breit für den hier bestehenden Feldweg. Von derselben aus sind Abfahrten rechts und links der Bahn auf die Parcellen 1487 und 1488, ferner links der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg zur Parcellen 1471 herzustellen, ferner ist auf der rechten Bahnseite eine 3 m breite Zufahrt zur Parcellen 1467 sicherzustellen.
$km\ 8\frac{0}{1}$ bis $8\frac{3}{3}$	Station Drenovgrič. Der Name der Station wurde bereits bei der Stationscommission festgesetzt. Die Zufahrtstrasse zu derselben ist als Verbindung mit der Bezirksstrasse 5 m breit durch die gesetzliche Concurrenz auszuführen. Die im Ministerialerlasse Z. 16454 ex 1896 in Anregung gebrachte Auffassung der Station erscheint nicht thunlich, nachdem ein dicht beim projectirten Bahnhof gelegenes Antracit- und

Eisenlager ohne Anlage einer Station nicht ausgebeutet werden könnte, auch erscheint die Station für das Hinterland dringend nöthig und sprechen sich der Herr Vertreter der Handelskammer sowohl als der Herr Bürgermeister von Oberlaibach und Horjul auf das Bestimmteste gegen eine etwaige Auflassung der Station als solcher aus.

*km 8<sup>2</sup>/<sub>3</sub>* Durchlass 3 *m* weit für den hier bestehenden Wassergraben, welcher rechts und links der Bahn zu verlegen ist. Ein Object von gleicher Weite ist in der Bahnhofzufahrtsstrasse herzustellen.

*km 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub>* Rampe 5 *m* breit für die Bezirksstrassen Parcellen 1854/1.

*km 8<sup>4</sup>/<sub>5</sub>* Durchlass 0·6 *m* weit für den bestehenden Wassergraben.

*km 8<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Wirthschaftsrampe 2 *m* breit auf der Parcellen 1380/1.

*km 8<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Nachdem der hier herzustellende Bahneinschnitt dicht an den vorhandenen Häusern Bauparcellen 54, 56 und 57 vorüberführt, so ist am oberen Rande des Einschnittes, soweit dies aus Sicherheitsrücksichten nothwendig ist, ein standhaftes Geländer herzustellen.

Die angegebenen Gebäude liegen infolge ihrer Höhenlage ausserhalb des Feuerrayons.

*km 8<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Ueberfahrt 3 *m* breit als Verbindung zwischen den Bauparcellen 54 und 57, welche ein und demselben Wirthschaftsbesitzer gehören und aus Wirthschaftsrücksichten eine Verbindung benöthigen.

*km 8<sup>6</sup>/<sub>7</sub>* Rampe 3 *m* breit für die Wegparcellen 1832. Von derselben aus ist links der Bahn ein 2 *m* breiter Parallelweg bis zur Parcellen 1334 herzustellen.

*km 8<sup>6</sup>/<sub>7</sub>* Hier wurde die heutige Verhandlung abgebrochen.

Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahnseite bestehenden Entwässerungs Gräben, für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden, in den Bahngräben zu entwässern sind.

#### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

*km 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Ueberdies wird der rechts der Bahn verbleibende Theil der Parcellen 1471 im Einvernehmen zwischen dem Eigenthümer und der Bahn eingelöst.

#### Feuersichere Herstellungen.

Kommen in der begangenen Strecke keine vor.

Hiemit wird das Protokoll geschlossen und gefertigt am 23. März 1897.

Dr. **Heinrich** Edler von **Cron** m. p.  
k. k. Landesregierungssecretär.

**Theodor** Rühl m. p.  
k. k. Oberinspector.

**Ferdinand** Marquis von **Gozani** m. p.  
Bezirkshauptmann.

**Johann** Böltz m. p.  
k. k. Obergeringieur.

**Gabriel** Jelovšek m. p.

**Tomaž** Zdešar m. p.

für die Gemeinde Horjul.

### Gemeinde Grossligojna.

#### Politische Begehung

*km 8<sup>6</sup>/<sub>7</sub>* Hier wurde die Commission am 23. März abgebrochen und am 24. März wieder aufgenommen.

*km 8<sup>8</sup>/<sub>9</sub>* Durchlass 1 *m* weit.

*km 8<sup>8</sup>/<sub>9</sub>* Auf der rechten Bahnseite ist bezüglich der Parcellen 1334 eventuell durch Einlösung eines Theiles der Parcellen 1338/1 dafür vorzusorgen, dass eine 3 *m* breite Verbindung zwischen den Theilen der Parcellen 1334 verbleibe.

*km 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Durchlass 1·5 *m* weit mit entsprechender Correction des Grabens links und rechts der Bahn. Durch dieses Object ist die bestehende Wasserleitung des Jakob Kovač durchzuführen und ist der Rest der Wasserleitung bis ausserhalb des Bahnkörpers zu verlegen.

*km 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Niveau Uebersetzung 3 *m* breit für die Wegparcellen 1898/1. Hiebei ist der Weg derart zu corrigiren, dass auf der rechten Bahnseite die Wegparcellen 1896/1 entsprechend in denselben eingeleitet und überdies eine für Langholz practicable Verbindung mit der Waldparcellen 267 hergestellt werde.

*km 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Der Vorplatz vor dem Haus Nr. 18 des Johann Merzlikar ist durch eine feste Barriere gegen die Bahn abzugrenzen.

*km 9<sup>2</sup>/<sub>3</sub>* Durchlass 0·6 *m* weit.

*km 9<sup>2</sup>/<sub>3</sub>* Der hier bestehende Waldwirthschaftsweg wird innerhalb der Bahngrenze aufgelassen.

- km 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub>* Die hier bestehende Scheuer des Jakob Kovač fällt in die Bahntracé und ist ausserhalb des Feuerrayons der Bahn (30 m) zu verlegen. Bei dieser Verlegung ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Scheuerfussboden über Hochwasser zu liegen komme.
- Das Gleiche gilt von der hier bestehenden einfachen Harpfe.
- km 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub>* Niveau Uebersetzung 2 m breit für den hier bestehenden Wirthschaftsweg.
- km 9<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Durchlass 1·5 m weit.
- km 9<sup>8</sup>/<sub>9</sub>* Durchlass 2 m weit.
- km 9<sup>9</sup>/<sub>9</sub>* Niveau Rampe 3 m breit für den hier bestehenden Servitutsweg, auf welchem das Fahrrecht zwischen Bahn und Staatsstrasse für die neun auf diesen Weg angewiesenen Grundbesitzer einzulösen ist.
- Von dieser Rampe aus ist rechts der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg nach rückwärts bis zur Parc. 252 und ein gleich breiter nach vorwärts bis zur Rampe *km 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* auszuführen.
- km 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Durchlass 1·0 m weit.
- km 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Rampe 3 m breit. Von derselben aus ist auf der rechten Bahnseite ein 3 m breiter Wirthschaftsweg bis zur Parc. 220 herzustellen. Auf der linken Bahnseite ist zwischen Bahn und Staatsstrasse das Fahrrecht für die an dieser Verbindung bisher nicht beteiligten Grundbesitzer sicherzustellen.
- km 10<sup>4</sup>/<sub>5</sub>* Grenze der Gemeinde Grossligojna und Blatnabrezovca.
- Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahnseite bestehenden Entwässerungsgräben für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden in den Bahngraben zu entwässern sind.

#### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesene und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

#### Feuersichere Herstellungen.

*km 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Haus des Johann Merzlikar Nr. 18 in Grossligojna. Das Strohdach ist auf der gegen die Bahn zu sehenden Seite bis auf die halbe Höhe vom Dachsaum an gerechnet durch ein Zinkblechdach zu ersetzen und ist ferner unter diesem Dachsaume der Vorsprung (Staubladen) mit Bretter und Fugendeckleisten dicht zu verschallen. Der Giebel gegen die Bahnseite ist mit verputzter und ausgemauerter Riegelwand (unter Entfernung der jetzigen Verschallung) zu schliessen.

Der an der Strasse gelegene Düngerhaufen ist aus dem Feuerrayon zu entfernen.

*km 9<sup>2</sup>/<sub>4</sub>* Die hier bestehende Doppelharpfe des Johann Kovač fällt in den Feuerrayon und ist ausserhalb desselben (30 m) zu verlegen.

Seitens des Grundbesitzers Jakob Kovač von Grossligojna Nr. 17, wird vorgebracht, dass er auf der Herstellung einer Wirthschaftsrampe auf der Parcellen 251<sup>1</sup>/<sub>5</sub> unbedingt bestehen müsse.

**Jakob Kovač m. p.**

Seitens des Consortiums der Eisenbahn Laibach-Oberlaibach wird das Begehren um Fällung der Enteignungsverkenntnisse zu Gunsten des Unternehmens gestellt.

### Gemeinde Blatnabrezovca.

#### Politische Begehung.

von *km 10<sup>4</sup>/<sub>5</sub>* bis *km 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>*.

Der erste Theil dieser Gemeinde, welcher von der Bahn durchfahren wird, endet in *km 6<sup>8</sup>/<sub>9</sub>*.

*km 10<sup>4</sup>/<sub>5</sub>* Grenze der Gemeinde Grossligojna und Blatnabrezovca.

*km 10<sup>4</sup>/<sub>5</sub>* Durchlass 5 m weit für den hier bestehenden Wasserlauf, welcher entsprechend zu corrigiren ist.

*km 10<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Wirthschaftsrampe 2 m breit.

*km 10<sup>6</sup>/<sub>7</sub>* Durchlass 1·0 m weit.

*km 10<sup>8</sup>* Durchlass 1 m weit.

*km 10<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Rampe 3 m breit für die Wegparcellen 3078. Von derselben aus ist rechts der Bahn ein 3 m breiter Parallelweg bis zur Parcellen 3030 herzustellen.

*km 10<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Die hier bestehende Doppelharpfe des Bricelj fällt in die Bahntracé und ist ausserhalb des Feuerrayons (30 m) zu verlegen.

*km 10<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Durchlass 5 m weit für den Bachlauf Parc. 3115<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

*km 10<sup>9</sup>/<sub>10</sub>* Wirthschaftsrampe 2 m breit.

*km 11<sup>0</sup>/<sub>4</sub>* Durchlass 5 m weit.

*km 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Grenze der Gemeinden Blatnabrezovca und Neuoberlaibach.

Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahnseite bestehenden Entwässerungsgräben, für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden, in den Bahngraben zu entwässern sind.

#### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind.

#### Feuersichere Herstellungen.

Kommen in der begangenen Strecke keine vor.

Seitens des Consortiums der Eisenbahn Laibach-Oberlaibach wird das Begehren um Fällung der Enteignungserkenntnisse zu Gunsten des Unternehmens gestellt.

### Gemeinde Neuoberlaibach.

#### Politische Begehung.

vom *km 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* bis *km 11.7*.

*km 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Grenze der Gemeinden Blatnabrezovca und Neuoberlaibach.

*km 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>* Rampe 3 *m* breit auf der Parc. 2702/I.

*km 11<sup>2</sup>/<sub>3</sub>--11.8* Station Oberlaibach.

Der Name der Station wurde bereits bei der Stationscommission festgesetzt und ist die Zufahrtsstrasse nach dem vorliegenden Projecte in der Breite von 5 *m* durch die gesetzliche Concurrenz auszuführen.

Bei der Einmündung der Zufahrtsstrasse in die Staatsstrasse ist eine entsprechende Drehe gegen den Markt herzurichten.

Was das Stationsplanum anbetrifft, so erscheint dasselbe mit Rücksicht darauf, dass hier grössere Frachtquantitäten (Holz, Ziegel u. degl.) zur Aufgabe gelangen werden, zu klein und wäre dasselbe auf der Parcellen 2699<sup>2</sup>/<sub>2</sub> um 30 *m* zu erbreitern.

Der Besitzer dieser Parcellen erklärt sich mit der Einlösung einverstanden.

*km 11<sup>2</sup>/<sub>3</sub>* Die hier bestehende Wasserleitung ist unterhalb des Bahnkörpers aufrecht zu erhalten, wobei für dieselbe entweder ein Object herzustellen oder dieselbe durch den Bahnkörper mittelst eines Eisenrohres, welches ein mit einem Aufbruchschacht versehenes Umhüllungsrohr zu erhalten hat, durchzuführen ist. Es ist hiebei Sorge zu tragen, dass die Wasserleitung in ihrem ganzen Verlaufe ausserhalb der Bahngrenzen zu liegen komme.

Die zugehörige Quelle ist aufrecht zu erhalten oder zu verlegen.

*km 11<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* Der hier bestehende Weg Parc. 2860<sup>1</sup>/<sub>1</sub> ist innerhalb der Bahngränzen aufzulassen. Derselbe ist durch einen 3 *m* breiten Parallelweg, welcher auf der linken Bahnseite bis zum Stationsende sodann um letzteres herum und auf der rechten Bahnseite nach rückwärts bis zur Feldparc. 2662 zuführen ist, zu ersetzen.

Mit diesem Parallelweg sind die Wegparcellen 2860<sup>1</sup>/<sub>1</sub> und 2860<sup>2</sup>/<sub>2</sub> mit entsprechenden Drehen gegen die Station Oberlaibach zu verbinden, wobei die Wegparc. 2860<sup>2</sup>/<sub>2</sub>, durch einen auf der Grenze der Feldparcellen 2675 und 2695 herzustellenden 3 *m* breiten neuen Weg zum Theil zu ersetzen ist.

Im allgemeinen wird bemerkt, dass die auf der rechten Bahnseite bestehenden Entwässerungsgräben, für welche keine speciellen Objecte bestimmt wurden, in den Bahngraben zu entwässern sind.

#### Enteignung.

Von Seite der Commission wird bestätigt, dass die in den Enteignungsbehelfen nachgewiesenen und auf Grund der Commissionsbestimmungen richtig gestellten Grundflächen defacto zur Durchführung des begangenen Projectes nothwendig sind und wird von Seite des Consortiums die Bitte um Enteignung der Grundflächen gestellt.

#### Feuersichere Herstellungen.

Kommen in der begangenen Strecke keine vor.

Seitens des Gemeindevorstehers von Oberlaibach werden aus öffentlichen Rücksichten gegen die Ausführung des vorliegenden Projectes unter Einhaltung der Commissionsbestimmungen keine Einwendungen erhoben, nur wird die Ausführung des Durchlasses in *km 9<sup>5</sup>/<sub>6</sub>* statt mit 1.5 *m* mit 2 *m* erbeten.

Die Besitzer der Parzellen 2699 $\frac{1}{3}$  (Johann Oblak), 2699 $\frac{1}{2}$  (Johanna Javornik), 2699 $\frac{1}{1}$  (Gabriel Jelovšek) erklären gegen die Enteignung der zur Erweiterung der Station erforderlichen Flächen keine Einwendung zu haben. Ebenso wenig erhebt Josef Lenarčič als Eigenthümer der Parz. 2693 gegen die Enteignung der für die Eisenbahnzufahrtsstrasse erforderlichen Grundfläche keine Einwendung.

**Johann Oblak** l. r. **Johanna Javornik** l. r. **Josef Lenarčič** l. r. **Gabriel Jelovšek** l. r.

Von Seite des Vertreters des Eisenbahnministeriums werden folgende Forderungen gestellt:

1. Bei den Wegen sind die Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879 R. G. Bl. 19 genau einzuhalten und ist die Oberfläche neuer Wege in derselben Weise herzurichten, wie jene der Wege, welche sie zu ersetzen haben.

2. Dort, wo der Bahndamm in der Inundation liegt, sind dessen Böschungen bis 0.5 m über die höchste Hochwasserkote zu versichern.

3. Vor Inangriffnahme des Baues sind die Normalien für Unter- Ober- und Hochbau, dann die Pläne für die abnormalen Objecte, endlich die Detailpläne der Stationen dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen. Sämtliche in Protocolle bestimmten Durchflus-Weiten sind als senkrecht auf die Widerlager gemessen anzusehen.

4. In der Nähe von Niveau-Uebersetzungen bei öffentlichen Strassen wird die Zugsgeschwindigkeit derart zu vermindern sein, dass der Zug noch vor der Wegübersetzung zum Stehen gebracht werden könne.

**Theodor Rühl** m. p.  
k. k. Oberinspector.

Vom Vertreter des Strassenärars und techn. Beirathe wird folgende Ausserung abgegeben:

Gegen die projectirte Niveau-Strassenkreuzung im Bahn *km* 6 $\frac{8}{9}$  wird eine Einwendung nicht erhoben, da dieselbe unter einem Winkel von 45 Grad ausgeführt werden wird und die Rampen eine Steigung von nur 2% erhalten werden.

Den Bestimmungen des vorliegenden Begehungsprotokolles, wonach der linksseitige Reichsstrassengraben an der Kreuzungsstelle bis zum Objecte *km* 6 $\frac{6}{7}$  abgeleitet werden wird und für den rechtsseitigen Strassengraben ein Durchlass von 0.8 m Sichtweite vorgeschrieben wurde, wird zugestimmt.

Für die Reichsstrassenrampe sind in der ganzen Breite der Fahrbahn Leitschwellen in Anwendung zu bringen. Die Erhaltung dieser Rampe zwischen den Bahngrenzen wird nach Herstellung der Bahn obliegen und hat dieselbe bei der seinerzeitigen Uebergabe der Strassenrampe an das Aerar einen Schottervorrath von einem *m*<sup>3</sup> Schlegelsteinschotter per Currentmeter Fahrbahn beizustellen.

Mit Bezug auf den hohen Erlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Jänner 1897 Z. 16454 ex 1896 wurden auf der Strecke Brezovic-Oberlaibach commissionell nachstehende Hochwasserstände constatirt.

Zwischen *km* 0 und 8 $\frac{3}{10}$  erreichen die Hochwässer in den Terrainmulden kaum die Höhe von 10 bis 15 *cm* über dem Terrain so, dass besondere Vorkehrungen bei dem Umstande, als die projectirten Durchlässe eine Ausgleichung des Wasserspiegels ermöglichen, nicht nötig erscheinen.

Bei dem Durchlasse in *km* 8 $\frac{3}{10}$  wurde die Hochwasserkote im Bachbette mit 292.148 constatirt; beim Durchlasse in *km* 9 $\frac{5}{6}$  mit 291.364, beim Durchlasse in *km* 9 $\frac{8}{9}$  mit 291.545; beim Durchlasse in *km* 10 $\frac{5}{10}$  mit 291.376; beim Durchlasse in *km* 10 $\frac{9}{10}$  bis 11.0 mit 291.3. Es muss daher aus öffentlichen Rücksichten der Antrag gestellt werden, dass die Nivelette des Planums mindestens 0.5 m über dieses constatirte Hochwasser gelegt werde.

**Johann Böltz** m. p.  
k. k. Obergerieur.

Der Vertreter des Landesausschusses im Namen der tangirten Bezirksstrassen-Ausschüsse gibt an nachfolgende Aeusserung:

Die projectirte Bahn übersetzt bei *km* 0 $\frac{8}{9}$  die Bezirksstrasse nach Podpeč, bei *km* 4 $\frac{6}{7}$  jene nach Innergorica und bei *km* 4 $\frac{9}{10}$  die Bezirksstrasse nach Bevke. Der Gefertigte erhebt gegen die projectirte Ausführung der genannten Strassenübersetzungen und die dasselbst angeordneten Rampen hinsichtlich der Breite und Gefälle derselben keine Einwendung. Angefordert wird bei diesen Strassenübersetzungen die Anbringung von hölzernen, beiderseits über die Strassenfahrbahnbreite reichenden Leitschwellen. Die Erhaltung der Bezirksstrassen im Bereiche der Fahrbahnbreite hat die Bahnverwaltung zu übernehmen. Für allfällige Setzungen und die anfängliche Erhaltung der Rampen sind von Seite der Bahn per Längenmeter Rampe ein *m*<sup>3</sup>. Schotter am Tage der Uebernahme der Bahn dem Bezirksstrassenausschüsse zu übergeben.

Hinsichtlich der Zufahrtsstrassen wird bemerkt, dass gegen die projectirte Anlage derselben ein Anstand nicht erhoben wird. Wünschenswerthe Ergänzungen bei Anlage derselben erscheinen bereits im Begehungsprotocolle angeführt.

Rücksichtlich der Herstellung beziehungsweise Aufbringung der Herstellungskosten für dieselben wird auf das Landesgesetz vom 2. März 1874 verwiesen.

**Gabriel Jelovšek** m. p.

**Anton Klinar** m. p.  
Land.-Ingenieur.

Der Vertreter des Morastcultur Haupt-Ausschusses gibt nachstehende Aeusserung ab:

Nachdem die Breite der Durshlässe bereits commissionell bestimmt und vollkommen entsprechend ist, stelle ich nur das Verlangen, dass die Fundamente der Durchlässe bei den Gräben rechte Hauptabzugsgräben 1 m tiefer von der gegenwärtigen Sohle fundirt werden müssen, nachdem bei der Tieferlegung des Laibachflusses alle Hauptabzugsgräben im Morastgebiete wenigstens um 1 m vertieft werden.

**Franz Kotnik** m. p.

Obmann der Morastcultur Haupt-Ausschusses.

Der Vertreter des k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums stellt nachstehende Forderungen:

Vorbehaltlich der Genehmigung durch das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums stimme ich dem vorliegenden Projecte einer normalspurigen Eisenbahn von Laibach nach Oberlaibach unter folgenden Bedingungen zu:

1. Die dermalige militärische Leistungsfähigkeit der Linie Wien-Triest der k. k. priv. Südbahn darf durch die Anlage der projectirten Bahn und den Betrieb auf derselben in keiner Weise beeinträchtigt werden.

An der Abzweigungsstelle ist eine Betriebsstation zu errichten.

2. Die im km  $6\frac{8}{9}$  projectirte Uebersetzung der Triester-Reichsstrasse im Niveau hat unter einem Winkel von Minimum 45 Graden zu erfolgen und darf die militär. Benützbarkeit der Reichsstrasse nach den bestehenden gesetzlichen Anforderungen nicht beeinträchtigt werden.

Im Falle der Fortsetzung dieser Bahnlinie zum Anschlusse an die projectirte Bahn Görz-Haidenschaft wird diese Niveaureuzung zu beseitigen sein.

Eine Abschrift des Commissionsprotocoles wolle an das k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministerium vorgelegt werden.

Weiters ersuche ich um die Ueberlassung folgender Ausführungspläne an das k. u. k. R. K. M. unmittelbar nach Eröffnung der Bahn:

- a) Generallängenprofil (1:100.000 für die Längen, 1:2000 für die Höhen);
- b) Spezialkarte (1:75.000) mit eingezeichneter Bahntracé;
- c) die Geleisepläne (Situationspläne) sämmtlicher Stationen (1:1000).

**Josef Nemecek** m. p.

k. u. k. Hauptmann des Generalstabes  
als Vertreter der k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums.

Der Vertreter der Bezirkshauptmannschaft äussert sich nachstehend:

Insoweit durch das Project und durch die Festsetzungen der Commission den berechtigten Wünschen der Besitzer Rechnung getragen wird, habe ich gegen das Project nichts einzuwenden, muss vielmehr die Ertheilung der Baubewilligung, rücksichtlich den Antrag auf Ertheilung der Concession wärmstens befürworten.

Bezüglich der Station Log wird die Errichtung einer Personenhaltestelle und eines Streckeleises zur Aufgabe von Frachten in ganzen Wagenladungen den Bedürfnissen der Bevölkerung vollauf genügen.

Hinsichtlich der Station Drenovgrič spricht jedoch die Rücksicht auf das Horjuler-Thal und den aus und durch dasselbe zu erwartenden Verkehr, insbesondere in Bezug auf Holz, dafür, dass hier das Project einer vollen Station unverändert beibehalten wird.

**Ferdinand Marquis von Gozani** m. p.

k. k. Bezirkshauptmann.

Der Obmann des Consortiums gibt folgende Erklärung ab:

Ich erkläre mich mit den getroffenen Commissionsbestimmungen vollkommen einverstanden und bin bereit, in der Strecke 8:3 bis 10:1 die Nivelette auf Grund der Forderungen des k. k. Oberingenieurs über den constatirten Hochwasserspiegel um 0.5 m zu haben und bei sämmtlichen Objecten, welche durch das bereits genehmigte Morastentwässerungs-Project tangirt werden, die Sohle des Widerlagermauerwerks 1 m tiefer zu fundiren als die Sohlen der auszuführenden Entwässerungsgräben liegen.

Den Forderungen der Vertreter des k. k. Eisenbahnministeriums des Strassenärars und des Landesauschusses wird nachgegeben werden, ebenso den Forderungen des Vertreters des k. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums soweit dieselben die begangene Anlage tangiren.

Gegen die von der Commission beantragte Ausgestaltung der Station Log, Drenovgrič und Oberlaibach habe ich keine Einwendungen zu erheben und bitte ich den der Commission übergebenen Plan der Anschlussstation Brezovic, welcher bereits von k. k. Südbahn gutgeheissen ist, zu genehmigen, wobei ich bemerke, dass der Anschlussvertrag dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt werden wird.

Was die Forderungen der einzelnen Parteien anbelangt, so erkläre ich mich bereit, die vom Herrn Gemeindevertreter von Oberlaibach verlangte Erbreiterung des Objectes *km* 9<sup>5</sup>/<sub>6</sub> von 1.5 *m* auf 2.0 *m* Durchflussweite durchzuführen. Dagegen bitte ich die von Franz Rus Nr. 30 in Log bezüglich der feuersicheren Herstellung, dann die von Franz Seliškar Nr. 14 und Agnes Gregorin Nr. 21 beide von Lukovic und Anna Vogl Nr. 28 in Dragomer wegen Erschütterung ihrer Gebäude erhobenen Einwendungen und Ansprüche als gänzlich unbegründet, abzuweisen. Ebenso bitte ich die Forderung des Jakob Kovač wegen Herstellung eines weiteren Niveau-Ueberganges in *km* 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> abzuweisen, nachdem durch die Commissionsbestimmungen demselben der Zutritt zu allen seinen Gründen gewahrt erscheint. Eine Abschrift des Commissionsprotokolles wird erbeten und um Ertheilung der Baubewilligung wird ersucht.

**Ivan Hribar** m. p.  
Consortiumsobmann.

Der Vertreter des Bezirksstrassenausschusses Laibach hat zwar den ersten Tag der politischen Begehung beigewohnt, ist jedoch zur Protocollfertigung nicht erschienen.

Hiemit wird das Protokoll geschlossen und gefertigt am 24. März 1897.

**Dr. Heinrich** Edler von **Cron** m. p.  
k. k. Landesregierungssecretär.

**Theodor Rühl** m. p.  
k. k. Oberinspector.

**Ferdinand** Marquis von **Gozani** m. p.  
k. k. Bezirkshauptmann.

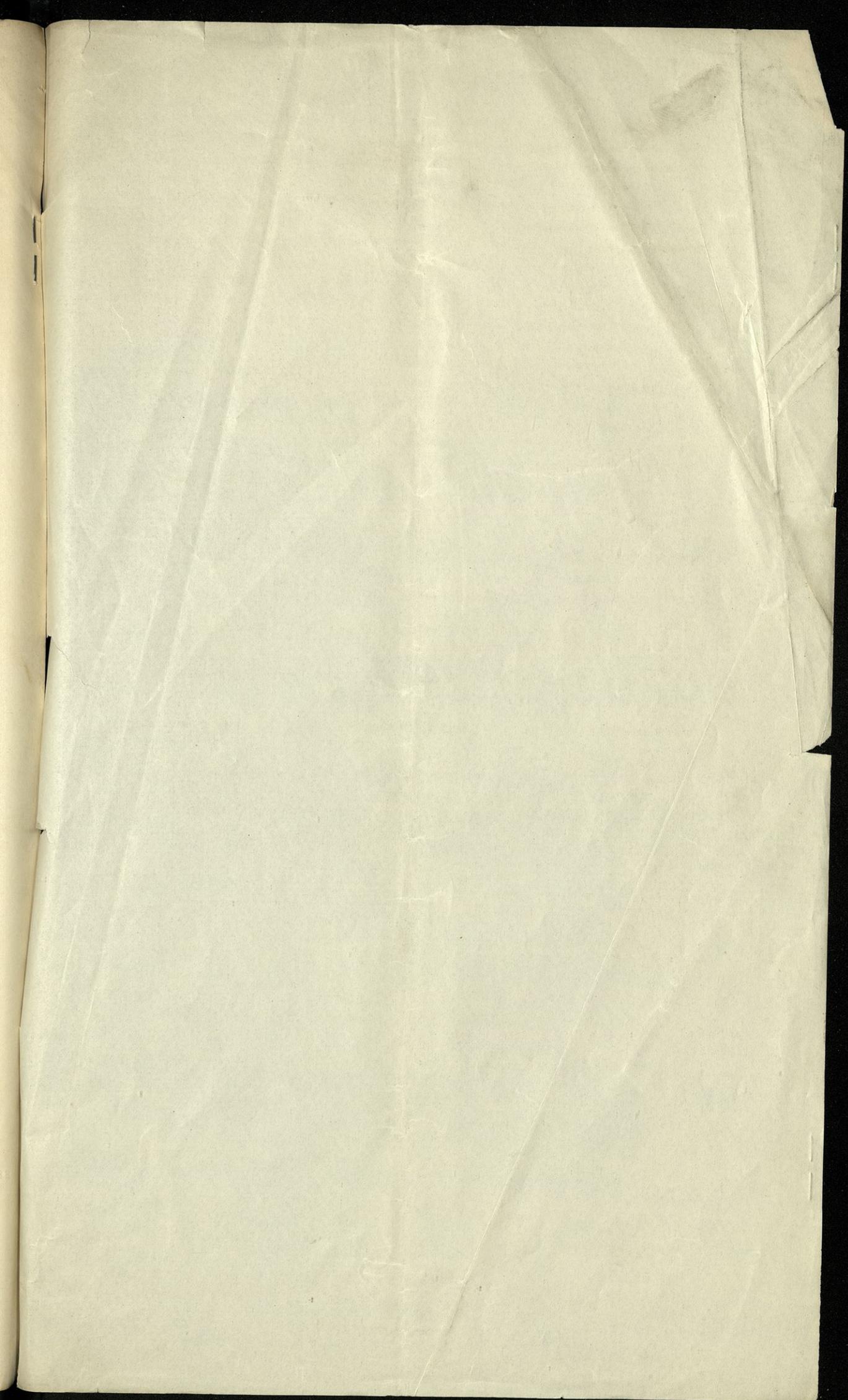
**Johann Böltz** m. p.  
k. k. Obergeringieur.

**Josef Lenarčič** m. p.

**Johann Perdan** m. p.

**Josef Nemeček** m. p.  
k. k. Hauptmann des Generalstabes.

**Friedrich Negovetič** m. p.  
als Schriftführer.



Abonnement

10/4 1197

Mauve

