

„Aufbruch in die Moderne. Die letzten Friedensjahre vor dem Ersten Weltkrieg“

Der Erste Weltkrieg wird von vielen Historikern als das prägende historische Ereignis des 20. Jahrhunderts eingeschätzt. „Der Krieg entwickelte sich von einem Europäischen, Bürgerkrieg‘ zu einer weltumspannenden Katastrophe. Der durch ihn beschleunigte Zerfall von Vielvölkerstaaten und Kolonialreichen erzwang nicht nur die Durchsetzung des Nationalitätenprinzips, er brachte ethnische Konflikte, Vertreibungen und neue Formen radikaler Nationalismen. Bereits die Zeitgenossen sahen im Weltkrieg 1914-1918 die Keimschicht eines nachfolgenden, noch weitaus totaleren Krieges.“

Auch in unsere Region brachte der Erste Weltkrieg tiefreichende Veränderungen und beendete eine Epoche der relativen Stabilität und des Aufschwungs. Angesichts der Tatsache, dass die Welt vor hundert Jahren das letzte Friedensjahr vor dem „Großen Krieg“ erlebte, thematisiert diese Ausstellung den in den Jahren vor dem Krieg in weiten Teilen Vorarlbergs erfolgten „Aufbruch in die Moderne“ und versucht, mit ausgesuchten Archivalien verschiedene Aspekte der damaligen Lebenswelt zu vermitteln.

Die damals in Vorarlberg vorherrschende und florierende Textilindustrie fand in der Donaumonarchie einen riesigen Inlandsabsatzmarkt und profitierte von der internationalen Liberalisierung des Welthandels in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts. Trotz immer wieder auftretender Konjunkturschwankungen sorgte das damalige Wirtschaftswachstum für relativen Wohlstand in Vorarlberg und kurbelte sowohl den privaten Hausbau als auch die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur an.

Die Elektrifizierung der Gemeinden, der Aufbau von Trinkwasserversorgungssystemen, die Regulierung des Rheinstroms und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, so wurden beispielsweise sowohl die Tramverbindung zwischen Dornbirn und Lustenau als auch die Bregenzerwaldbahn 1902 in Betrieb genommen, verdeutlichen die damaligen fortschrittlichen Veränderungen. Diese wirtschaftliche Blüte ging mit einer starken Einwanderung nach Vorarlberg einher und wurde durch den Kriegsausbruch im Sommer 1914 jäh beendet.

**Liebe Ausstellungsbesucherinnen und -besucher!
Haben auch Sie Nachlässe ihrer Vorfahren zu Hause?
Die Kommunalarchive sind der richtige Aufbewahrungsort
und stehen gerne für nähere Beratung zur Verfügung.**

IMPRESSUM

Projektkoordination

Andreas Brugger, Montafon Archiv
Nicole Ohneberg, Gemeindearchiv Hard

Projektbeteiligung und Ausstellungskonzept

Andreas Brugger, Montafon Archiv
Christian Feuerstein, Wirtschaftsarchiv Vorarlberg
Thomas, Gamon, Archiv der Marktgemeinde Nenzing
Martin Gunz, Gemeindearchiv Bildstein
Oliver Heinzle, Historisches Archiv der Marktgemeinde Lustenau
Werner Matt, Stadtarchiv Dornbirn
Simone Drechsel, Bregenzerwald Archiv
Nicole Ohneberg, Gemeindearchiv Hard
Thomas Felfer, Gemeindearchiv Lech
Carmen Reiter, Stadtarchiv Bludenz
Christof Thöny, Klostertal Archiv
Christoph Volaucnik, Stadtarchiv Feldkirch
Thomas Welte, Gemeindearchiv Frastanz

Grafische Gestaltung

abart, Hard



arbeitskreis
vorarlberger
kommunal
archive

Innig Geliebte meines Herzens! Eine Liebesgeschichte zwischen Schwarzenberg und Sonntag aus der Zeit von 1912 bis 1914

Am Aschermittwoch 1912 lernte der aus Schwarzenberg stammende Senn Franz Josef Schweizer (1886-1969) bei einem Spaziergang auf Mutta die damals 22-jährige Maria Burtscher (1889-1957) aus Sonntag kennen und bald lieben. Franz Josef Schweizer war zu jener Zeit als Senn auf der Alpe Laguz tätig und Maria bewirtschaftete zusammen mit ihrer Mutter und ihren beiden Brüdern eine Landwirtschaft in Sonntag. Die Situation änderte sich als Franz im Herbst 1912 seine Senntätigkeit auf Laguz beendete und nach Schwarzenberg zurückkehrte. Um den Kontakt aufrechterhalten zu können, mussten sie sich fortan Briefe und Karten schreiben.

Immer wieder beschworen sie sich ihre gegenseitige Liebe und bekämpften damit auch die gelegentlich aufkeimende Eifersucht. Obwohl Franz und Maria wenig über ihre persönlichen Befinden und familiäre Angelegenheiten berichten, geben die Briefe einen tiefen Einblick in die Lebenssituation der Bauern. Das Jahr 1913 war ein schwieriges Jahr für die Bauern. Die Löhne waren niedrig und so beschloss Franz im Winter 1912/13 in Schwarzenberg zu bleiben da „mir hier schon 24 Kronen per Woche an einen Verdienst zugesagt.

Wo ich im Walsertal höchstens 14-16 Kronen per Woche verdiene.“ Daneben erschwerten noch das anhaltende schlechte Wetter und die immer wiederkehrende Maul- und Klauenseuche das Leben der Bauern. Das Wetter war am 23. Juli 1913 so kalt und windig, dass Maria schrieb „man würde Unterhosen ganz gut vertragen können.“

Der Alltag der beiden war von der landwirtschaftlichen Arbeit bestimmt und daher mussten Treffen immer wieder verschoben werden. Ebenso war die weite Wegstrecke, die für eine Zusammenkunft zurückgelegt werden musste, ein Hindernis. Bei gutem Wetter wurde der Fußweg über den Faschina genommen und bei schlechtem die Bahn. Doch beide Varianten benötigten viel Zeit.

Bei der Mission in Andelsbuch, an welcher Franz teilnahm, wurde verkündet, dass eine lange Bekanntschaft streng verboten sei. Daher sah sich Franz zum Handeln gezwungen. In seinem Brief am 11. Februar 1913 an Maria schrieb er: „Nun stelle ich an dich liebe Mari die Frage, welches Los von diesen beiden [Heirat oder Bekanntschaft aufgeben] dir geschieden sei.“ Maria sagte ja, aber unter der Bedingung, dass die Hochzeit erst im kommenden

Jahr stattfinden solle. Franz war bereit, auf seine Maria zu warten. Die Zeit war ausgefüllt mit Hochzeitsvorbereitungen, die ebenfalls schriftlich ausdiskutiert und erledigt werden mussten. Auch sah es Marias Familie nicht gern, dass sie heiraten wollte. „Am unliebsten der Bruder Franz. Der Kristian hat immer nur die Ausrede in die weite Welt hinaus gehen und bald wieder herein kommen ohne Kleider oder in der Welt draußen verhungern.“ Doch die beiden hielten zusammen. In all den Vorbereitungen erhielt Franz den Bescheid, am 11. Mai 1914 zu einer Waffenübung einrücken zu müssen. Erst nach deren Abschluss konnten die beiden am 8. Juni 1914 heiraten. Ihnen war aber nur eine kurze gemeinsame Zeit im Dickach Nr. 87 in Schwarzenberg vergönnt. Im August 1914 wurde Franz zum Kriegsdienst eingezogen. Es begann wieder eine lange Zeit des Briefeschreibens.

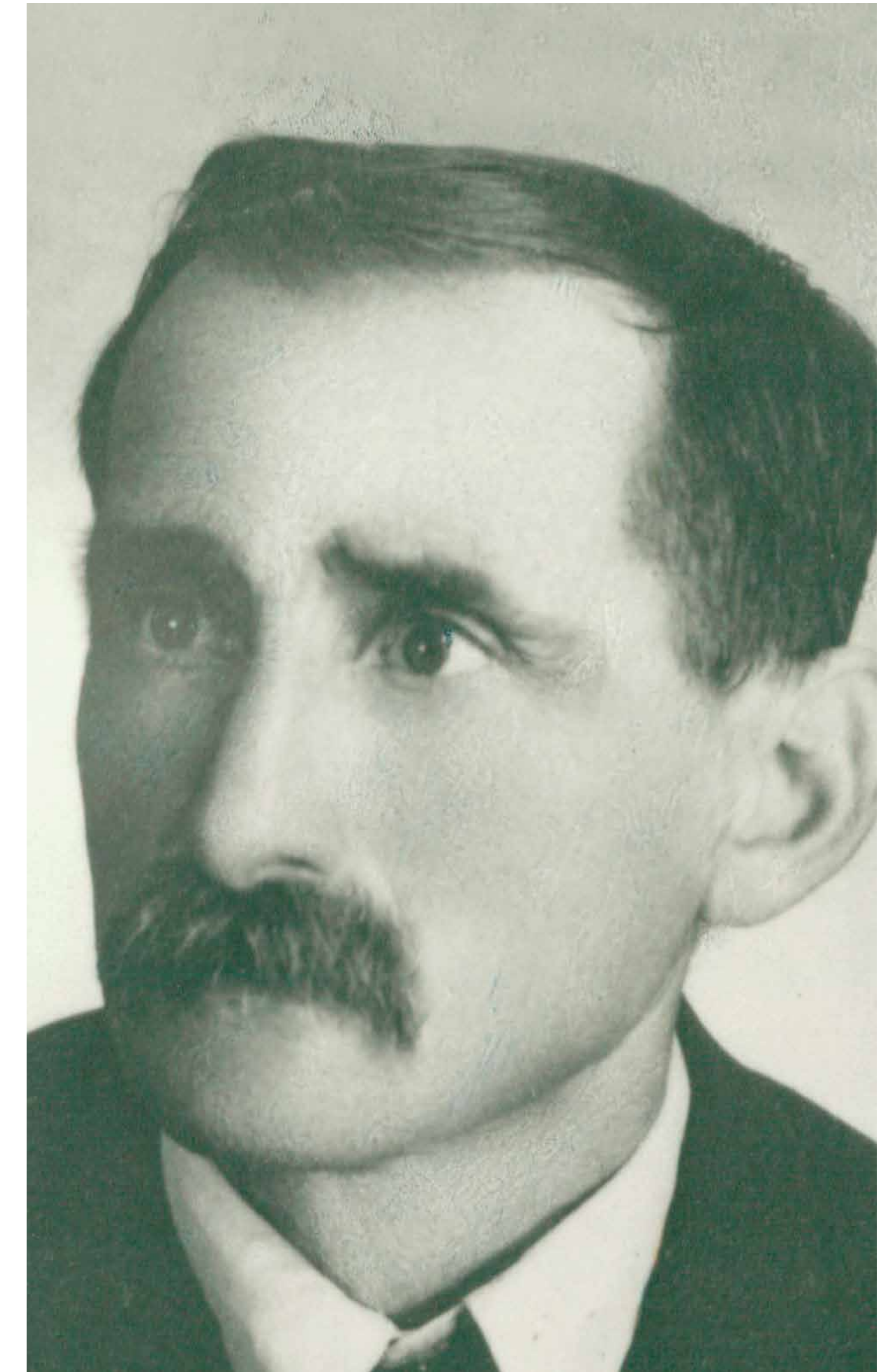
Herzlichen Dank an Johann Aberer aus Schwarzenberg, der dem Bregenzerwald Archiv die Briefe und Fotos (BWA I-005) zur Verfügung gestellt hat.

Verfasserin des Textes: Simone Drechsel



Familie Franz Josef Schweizer um 1940
sitzend: Maria Schweizer, geb. Burtscher
und Franz Schweizer;
stehend v.l.n.r.: Katharina Schweizer,
verheiratete Aberer (1917-1999),
Barbara Schweizer (1915-1942),
Christian Schweizer (1919-1942),
Maria Schweizer, verheiratete Hammerer
(1920-2006), Paulina Schweizer,
verh. Schneider (1921-1991);
Fotograf: Kaspar Hiller, Bezau;
BWA (Repro), Original: Johann Aberer

**Maria Schweizer, geb. Burtscher,
mit ihren Brüdern Kristian
und Franz Burtscher**
Fotograf aus Rankweil,
BWA (Repro), Original: Johann Aberer



Portrait Franz Josef Schweizer
Fotograf unbekannt, BWA (Repro),
Original: Johann Aberer.



Eine Straße für den Aufschwung Bildstein Schwarzach

„Im ganzen Land gibt es kaum eine Gemeinde, die so schlechte Straßen hat als Bildstein. Die in Benützung stehenden Wege sind dem Rinnsale eines Wildbaches ähnlich“, so das Vorarlberger Landesbauamt im Jahre 1912. Zu dieser Zeit führte die einzig fahrbare Straße vom Bildsteiner Dorfzentrum nach Wolfurt-Rickenbach. Doch diese holprige Straße mit bis zu 25 % Steigung war bereits 140 Jahre alt und chronisch reparaturbedürftig. Sie galt nicht nur als mühsam, sondern auch im Frühling und Herbst als gefährlich. Zerbrechliche Waren mussten zum Teil auf dem Rücken den Berg hochgetragen werden, was den Warenhandel aufwendiger und teurer machte. Zudem wurden die mangelnden Straßenverbindungen mit dem starken Bevölkerungsrückgang in Zusammenhang gebracht.

Um dem entgegenzuwirken, entschied sich 1905 der Gemeindevorstand von Bildstein für die Erneuerung und Verbreiterung der bestehenden Straße nach Rickenbach. Das größte Problem bestand aber darin, dass sich die arme Berggemeinde den Ausbau dieser Straße nicht leisten konnte. Sie vermochte nur 25 % der veranschlagten Kosten von 50.000 Kronen aufzubringen und hoffte auf Unterstützung vom Land Vorarlberg.

Der Landesausschuss stimmte zwar der unbedingten Notwendigkeit einer neuen Straße nach Bildstein zu, aber die Verhandlungen über die Finanzierung verliefen überaus schleppend. Zusätzlich gab es noch Widerstand aus der Bildsteiner Bevölkerung, welcher in einer Petition mit 70 Unterschriften gegen diese Straße gipfelte. Als sich herausstellte, dass einige Unterschriften gefälscht oder unter falschen Angaben erschlichen worden waren, sah sich der Landesausschuss aufgrund der Vorgänge in der Gemeinde Bildstein nicht mehr gezwungen, das Straßenprojekt mit großem Nachdruck voranzutreiben.

So kam 1912 ein altes Projekt wieder auf den Tisch: der Bau einer Straße nach Schwarzach. Dieses Projekt war nicht wirklich ungünstiger, denn in Schwarzach befanden sich die Poststelle für Bildstein sowie eine Bahnstation und mit den veranschlagten Kosten von 52.200 Kronen war diese Straße nur geringfügig teurer als jene nach Rickenbach. Die Vorverhandlungen erbrachten, dass Bildstein und Schwarzach zusammen 30 % der Kosten aufbringen könnten und der Rest vom Land und vom Staat übernommen werden sollte. Bis Juli 1913 wurden vom Vorarlberger Landesbauamt

zwei Straßenverläufe ausgearbeitet und bereits Ende 1913 einigten sich die beiden Gemeindevorstände auf einen Verlauf. Als es aber um die Finanzierung durch die Gemeinde Schwarzach ging, fand sich im dortigen Gemeindevorstand dann doch keine Mehrheit mehr. Der Gemeindevorstand von Bildstein wandte sich an den Landesausschuss und bat diesen, mit der Gemeinde Schwarzach in Kontakt zu treten und den dortigen Gemeindevorstand zu einer neuerlichen Abstimmung zu bewegen. Im Sommer 1914 sollte endlich eine Einigung erzielt werden, doch dann brach der Krieg aus und die für den Straßenbau benötigten Mittel flossen in die Kriegswirtschaft.

Verfasser des Textes: Martin Gunz



Lediglich ein paar Fußwege führten von Bildstein nach Schwarzach. (um 1930)
Sig. Foto 00002 – GA Bildstein

Straßenbau Bildstein - Schwarzach in den 1930er Jahren
Sig. Foto 00158 – GA Bildstein



„Zum Greifen nahe und dennoch schwer zu erreichen“ Bildstein von Schwarzach aus gesehen (um 1935)
Sig. Foto 00232 – GA Bildstein



„Willkommen auf Tannbergs Höhen!“

Die Gemeinde Lech ist in der öffentlichen Wahrnehmung vor allem als Tourismusdestination bekannt. Der Grundstein für diese wirtschaftliche Ausrichtung wurde Anfang des 20. Jahrhunderts gelegt. Bis ins Jahr 1900 kann in der Gemeinde Lech ein Bevölkerungsrückgang festgestellt werden. Am Beispiel Zürs lässt sich der Umschwung zum Aufschwung am besten nachzeichnen. Wurde um die Jahrhundertwende noch Franz Josef-Mathis, Pächter der Gastwirtschaft „Alpenrose“, als einziger dauerhafter Bewohner genannt, lebten 1911 bereits 31 Personen in Zürs.

Einen wesentlichen Einfluss auf diese Veränderung hatte der Bau der Arlbergbahn und der Flexenstraße. Das letzte Teilstück von Lech zur Landesgrenze Tirols wurde am 2. Oktober 1909 offiziell dem Verkehr übergeben. Ein Korrespondent des Vorarlberger Volksblattes schrieb in diesem Zusammenhang: „Jahrhunderte lang hat ein naturwüchsiges, kräftiges Volk dieses hochgelegene, unwirtliche Gebirgstal bewohnt. Sein Leben war und ist heute noch ein harter Kampf mit der strengen Natur, mit den bösen Gewalten der Alpengegend. Wohl bieten die saftigen Alpenmatten und ertragreichen Wiesen günstige Bedingungen zu rationeller Viehzucht und Milchwirtschaft. Die ausgedehnten Tannenwäldungen, von denen die Gegend

den Namen erhalten [hat], stellt einen gewissen Reichtum der Gemeinden und des Einzelnen dar. Aber das sind auch die einzigen Quellen, aus welchen die Tannberger ihr Geld für Lebensmittel für Steuern und Zinsschuldigkeiten schöpfen können. In ihren Erwerbsleben bilden sie nicht einen kleinen Staat, ein Ländchen für sich, sondern sind kaum wie ein anderer Landesteil auf den Verkehr nach außen angewiesen.“ (Vorarlberger Volksblatt, 5. Oktober 1909, S. 1)

Der Autor unterstreicht die Bedeutung der verkehrstechnischen Erschließung noch weiter, indem er schreibt: „Von der Bedeutung der Flexenstraße für Sommer- und Winterverkehr sind „Alpenrose“ und „Edelweiß“ mit ihren Zu- und Umbauten ein sprechender Beweis.“

Auch der damalige Landeshauptmann Adolf Rhomberg hebt die Bedeutung der Straße für die Talschaft hervor: „Wenn wir uns ins Gedächtnis zurückrufen, wie noch vor wenigen Jahren dieses große Talgebiet Vorarlbergs von jedem bedeutenden Fremdenverkehr fernlag, wie es vielfach kaum dem Namen nach dem Touristen bekannt war und wenn wir jetzt schon sehen, daß mit der Teilstrecke Langen-Tirolische Landesgrenze ein großer Fremden-

strom Jahr für Jahr herbeikommt, so werden wir die Bedeutung voll und ganz zu würdigen in der Lage sein.“ (Vorarlberger Volksblatt, 5. Oktober 1909, S. 1)

Mit der verkehrstechnischen Erschließung ist unmittelbar eine systematische Erschließung der Berge durch einzelne Sektionen des Alpenvereins verbunden. Im Nahbereich von Lech entstanden die Freiburger Hütte (1912), Ulmer Hütte (1903), Stuttgarter Hütte (1910), Biberacher Hütte (1911), Ravensburger Hütte (1912) und die Göppinger Hütte (1913).

Die Förderung des Fremdenverkehrs bedingte eine infrastrukturelle Veränderung. Im Frühjahr 1906 wurde der Verschönerungsverein Lech, gewissermaßen als Vorgängerinstitution des Verkehrsvereins, gegründet und 1911 trat die Gemeinde dem Fremdenverkehrsverband für Vorarlberg und Liechtenstein bei. Durch diese Veränderungen wurden die Weichen hin zu einer touristischen Ausrichtung gestellt. Dieser erste Aufschwung wurde jedoch im Jahre 1914 durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs unterbrochen und sollte erst in der Zwischenkriegszeit eine erste Blütezeit erfahren.

Verfasser des Textes: Thomas Felfer



Clubtreffen des VATC in Zürs 1911
GA Lech, Sammlung Herbert Sauerwein,
AA-5406



Skispringen am Schneggarai
beim Schlegelkopf 1912
GA Lech, Sammlung Herbert Sauerwein,
AA-5440

Eröffnungsfeier der Flexenstraße
am 2.10.1909
GA Lech, Sammlung Herbert Sauerwein,
AA-5389-1

Der Bau der Mengbachbrücke in Nenzing im Jahr 1913

Das Hochwasser vom Jahr 1910 sorgte im ganzen Land für enorme Verwüstungen. Sehr stark davon betroffen war auch die Gemeinde Nenzing. Vor allem die Meng, die im Nenzinger Himmel entspringt und im Ortsgebiet in die Ill mündet, überflutete und zerstörte alles, was links und rechts an ihren Ufern lag. So wurden sämtliche Brücken weggerissen und daran anliegende Betriebe zerstört.

Die folgenden Jahre bis zum Kriegsbeginn 1914 fallen durch eine rege Bautätigkeit auf, die aber praktisch alle auf den Wiederaufbau der zerstörten Anlagen zurückzuführen sind.

An der damaligen Arlberg-Reichsstraße, dem Vorläufer der späteren Bundesstraße, wurde im Jahr 1913 durch die Harder Baufirma Heimbach&Schneider im Auftrag der k.k. Statthalterei Abteilung VIIb in Innsbruck die Mengbrücke erbaut. Diese Brücke wurde für die damalige Zeit erstaunlicherweise stabil gebaut, sodass heute noch LKW mit 30 t Gewicht problemlos durchfahren können.

Der Grund dafür liegt wohl in der benachbarten „Oberen Spinnerei“ der Firma Getzner, die immer wieder neue und größere Spinnmaschinen kaufte und mittels Eisenbahnwaggon vom Bahnhof über diese Brücke zum Standort dieses ehemals bedeutenden Textilbetriebs gebracht wurde. Heute steht an diesem Platz der Ramschwagsaal. Die statische Berechnung dazu lautete:
Belastung: Vierrädrige Lastwagen von je 12 Tonnen Gesamtgewicht. Menschenlast: 400 kg/m²
Dampfstraßenwalze von 18 Tonnen Gesamtgewicht. Fahrbahnbreite: 5 m. Stützweite: 15,50 m

Das gesamte Gewicht wird von zwei beidseitig angeordneten Trägern übernommen, die gleichzeitig als Geländer dienen. Die normalerweise unten liegenden Tragbalken waren hier nicht möglich, weil für die darunter durchfließende Meng zu wenig Platz gewesen wäre. Es musste direkt vor der Brücke zusätzlich ein Wasserfall eingebaut werden, um einen größeren Höhenabstand von der Brücke zur Bachsohle zu erhalten, um bei erneutem Hochwasser genug Raumreserve für das Wasser zu haben.

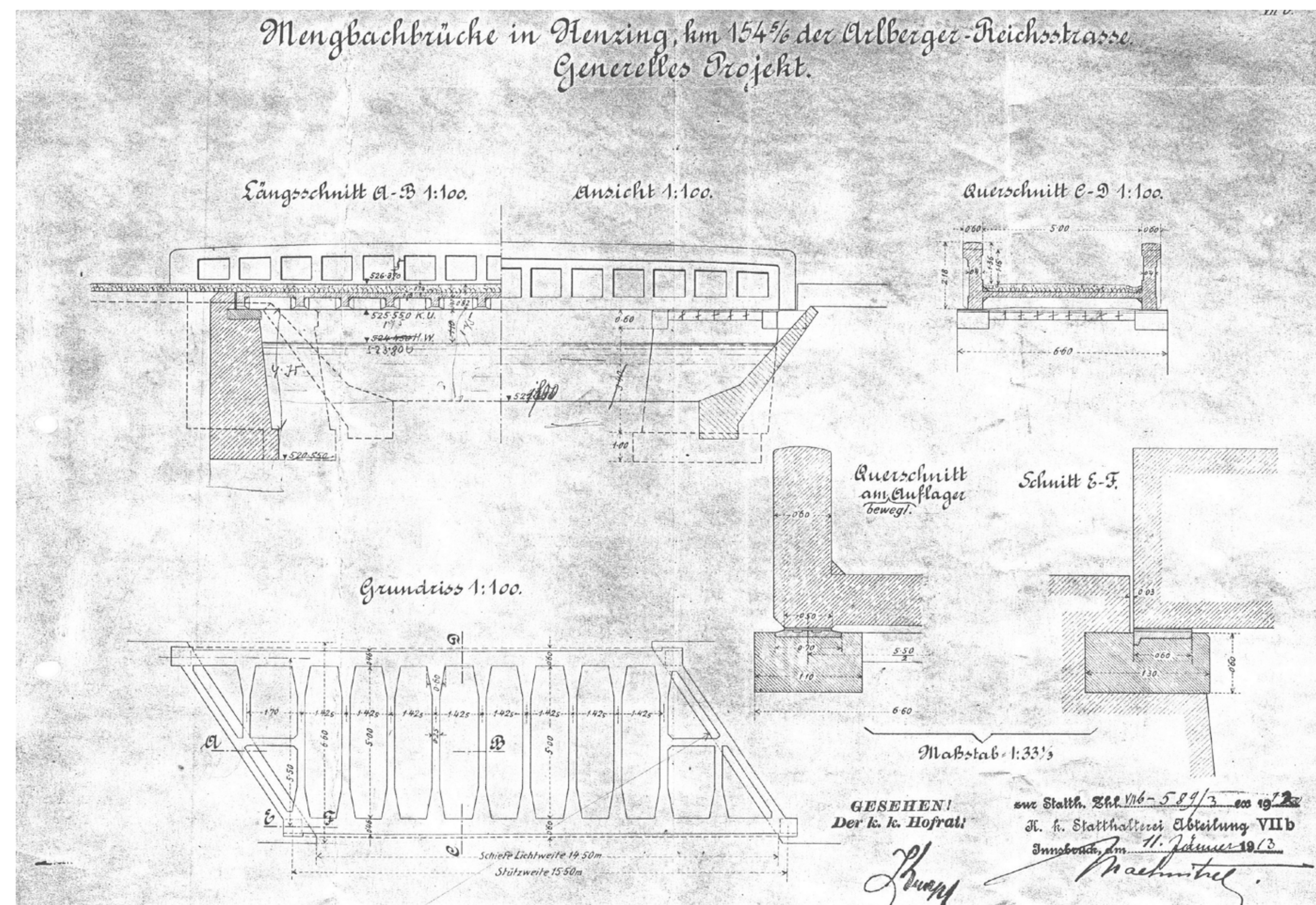
Diese Brückenform mit den 1,36 m hohen und 60 cm dicken Außenwänden stört heute allerdings die Sicht der Autofahrer auf die angrenzenden Querstraßen, ebenso ist die Fahrbahnbreite für zwei PKW mit 5 m Breite sehr wenig, um im Gegenverkehr problemlos über die Brücke fahren zu können. Für die Fußgänger wurde deshalb auf der nördlichen Seite eine eigene Brücke gebaut.

Diese Bauweise wird heute nur mehr selten angewendet, zudem ist dieses statische System hier an einer Grenze angelangt. Für eine noch größere Brücke müssten andere Bautechniken angewendet werden. Zu ihrem 100-jährigen Bestehen wurde sie von der Marktgemeinde Nenzing saniert. Die Kosten bei der ersten Etappe im Jahr 2009, bei der die Unterseite saniert wurde, beliefen sich auf 15 000 €, bei der heutigen 2. Etappe, dem oberen Bereich, auf 27 000 €. Die Mengbrücke stellt ein markantes Bauwerk der Marktgemeinde Nenzing dar und steht unter Denkmalschutz.

Verfasser des Textes: Thomas Felber

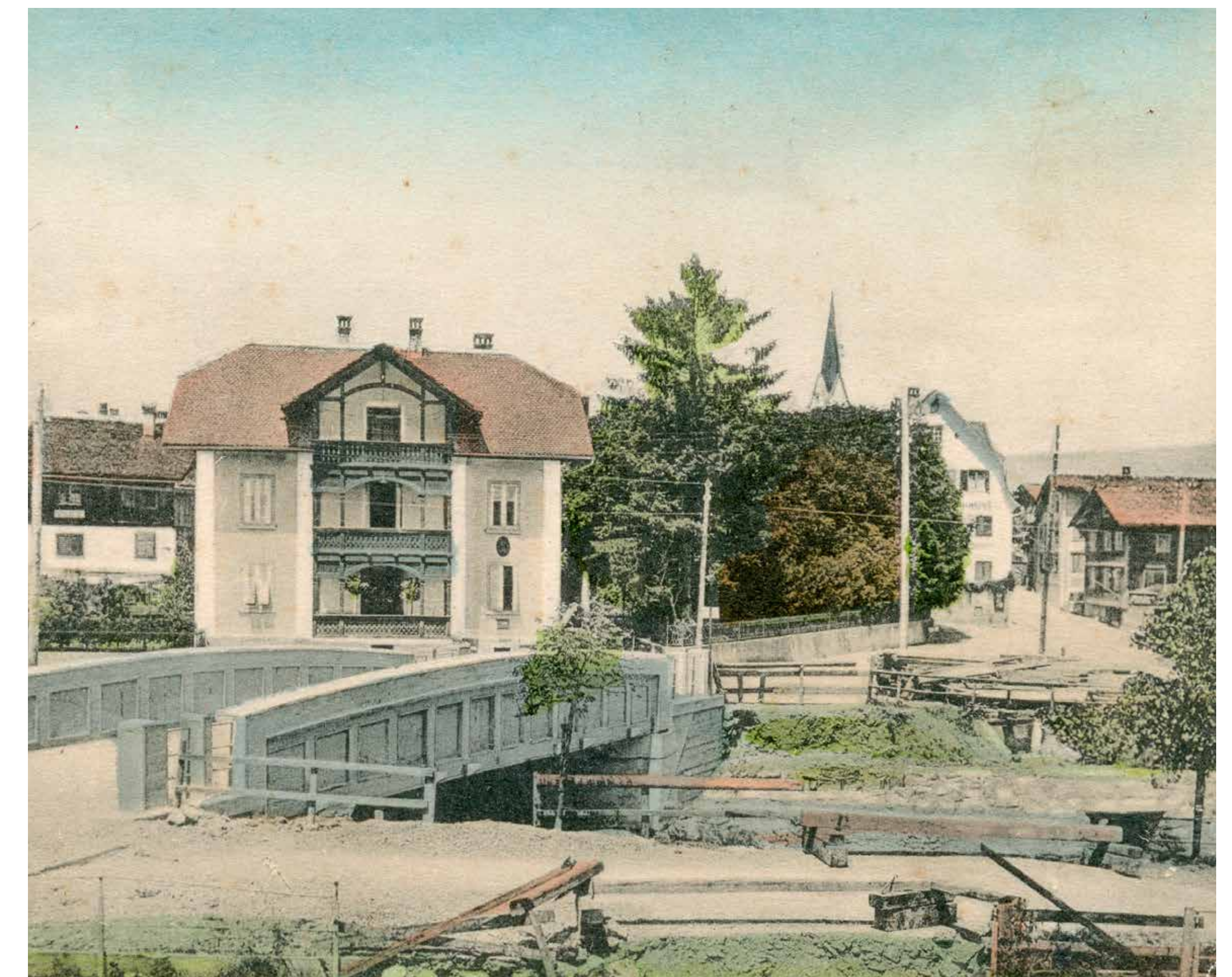


Projektplan für den Bau der Mengbachbrücke
GA Nenzing



Nenzing mit der unteren Mengbachbrücke, erbaut im Jahr 1913
GA Nenzing

Die Mengbachbrücke 2013
GA Nenzing



Bludnzer Vereinsleben in den letzten Friedensjahren

Das Vereinswesen wurde in Bludenz schon in der Vergangenheit sehr aktiv gelebt. Als einer der ersten Vereine war im 17. Jahrhundert die Funkenzunft gegründet worden. Im 19. Jahrhundert erlebten Handwerk und Vereinsleben einen großen Aufschwung.

Die Harmoniemusik galt gerade in den Vorkriegsjahren als eine der besten Kapellen des Landes. So hieß es im Sonderheft „90 Jahre Harmoniemusik Bludenz“ des Voralberger Tagblattes vom 30.7.1938: „Als Kapellmeister Mißbach sich den hiesigen Verhältnissen nicht anpassen konnte, wurde im Mai 1908 Musikdirektor Wenzel Norbert Korb vertraglich angestellt. Mitten in der regsten Tätigkeit kam im Jahre 1914 der Weltkrieg. Fast jede musikalische Tätigkeit war unterbrochen, denn nach und nach waren bis auf 16 Mitglieder alle eingerückt“.

Der Turnverein Bludenz (1858 gegründet) war in den Jahren 1910 bis 1914 ebenfalls sehr aktiv. Er hatte ständig über 40 ausübende Turner und das Vereinsleben blühte. 1912 wurde innerhalb des Turnvereins eine Sängerriege gegründet. Im selben Jahr fand auch die Gründung des Arbeiter-Turnerbundes als Sektion des Katholischen

Arbeitervereins statt. Mit der Gründung des Arbeiter-Turn- und Sportvereins gab es 1912 über Nacht drei Turnvereine in Bludenz.

Das erste große Vorhaben des Wintersportvereins Bludenz (gegr. 1908) war die Adaptierung einer Rodelbahn in Rungelin. Einige Jahre später, nämlich 1913, wurde die Pfadfindergruppe Bludenz ins Leben gerufen. Dort heißt es in der Vereinsordnung: „Zweck der Abteilung ist a) die Förderung der Volkskraft, b) Erziehung zur Wehrfähigkeit, c) Pflege der Heimats- und Vaterlandsliebe.“

Auch der Bludnzer Liederkranz war laut seiner Jubiläumsschrift vor dem Krieg sehr aktiv: „Das Vereinsleben in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg verlief harmonisch, es wurden jährlich 2–3 Konzerte, eine Faschingsveranstaltung und, wenn die Kasse gut stand, ein Ausflug durchgeführt. 1912 übernahm Lorenz Hechenberger die Vorstandsstelle. Ihm fiel die schwere Aufgabe zu, den Liederkranz durch die unheilvolle Zeit des ersten Weltkrieges zu leiten. Die regelmäßige Probenarbeit konnte erst im Jahr 1919 wieder aufgenommen werden“.

Unmittelbar vor dem Krieg wurden einige weitere Vereine neu gegründet, wie etwa der Obstbauverein im Jahre 1912. Als dieser im Jahre 1962 sein 50-jähriges Bestehen feierte, war dies für den Anzeiger ein guter Grund, diesem Thema eine ganze Serie zu widmen. Ernst Weggemann schrieb in den Nummern 17 bis 27 über die Geschichte des heimischen Obstbaues und 50 Jahre Obstbauverein Bludenz.

Ein Jahr später wurden die Naturfreunde Bludenz gegründet, die heuer ihr 100-Jahr-Jubiläum feiern. Sie hatten das Ziel: „Menschen aus dem grauen Berufs- und Lebensalltag hinaus in die Natur zu führen und zu begleiten, um ihnen eine sinnvolle Freizeitgestaltung zu ermöglichen“. Dieses Ziel ist heute aktueller denn je. Da die Alpenstadt Bludenz als Tourismusregion immer schon sehr beliebt war, ist es auch kein Zufall, dass Bludenz 1873 die Geburtsstätte der Vereinigung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins war. Dieser wurde bis zum Ersten Weltkrieg zum größten Bergsteigerverein der Welt mit hunderten von Schutzhütten.

Verfasserin des Textes: Carmen Reiter



Turnerbund Bludenz nach dem Bergturnfest in Feldkirch, 1912, STABludenz

Stadtorchester, STABludenz



Faschingsdienstag 1913, STABludenz

Vor 100 Jahren: Vorarlbergs Wirtschaft im Vorfeld des Ersten Weltkriegs

Schon im Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg litt die heimische Wirtschaft unter starken Konjunkturschwankungen. So stellte die Sektion Vorarlberg des Bundes Österreichischer Industrieller damals fest: „[...] die Sticke rei wird 1907 zu den besten Jahren zählen. Die Zeichen wirtschaftlich guter Zeiten, Vergrößerung und Entstehung neuer Betriebe, Arbeitermangel und damit verbunden gesteigerte Löhne zeigen sich allerorts. Die übrigen industriellen Zweige, auch die Textilindustrie, standen ebenfalls unter dem Zeichen der Hochkonjunktur, leider erschienen gegen Ende des Jahres bereits die Symptome der Reaktion, und die Legende von 7 fetten und 7 mageren Jahren scheint sich nur noch in Bezug auf die letzteren zu bewahrheiten.“

Tatsächlich bot sich wenige Jahre später ein völlig anderes Bild. 1912 beklagte der Industriellenbund in Vorarlberg ein Jahr der Tiefkonjunktur. Der Erste Weltkrieg warf also bereits seine Schatten voraus. Internationale Spannungen und Konflikte lähmten sowohl den Export als auch das Binnengeschäft. Die nun abgedruckten wörtlich zitierten Lageberichte aus dem Jahr 1913 zeigen, dass in der heimischen Wirtschaft bereits vor Kriegsausbruch ein düsteres Bild vorherrschte:

Baumwollspinnerei: Der Mangel an Konsumtionsfähigkeit einer durch teure Lebensmittelpreise teilweise erschöpften Bevölkerung hat zur Folge gehabt, dass sich eine Überproduktion fühlbar gemacht hat [...]. Die Preise

bleiben für die Produzenten verlustbringend [...], so daß man wahrhaft von katastrophalen Verhältnissen reden kann.

Baumwollweberei: Sie ist es, welche am schwersten unter der Unzahl von Zahlungseinstellungen zu leiden hat, die wiederum ein Verschleudern von Waren um jeden Preis zur Folge haben und den Markt noch mehr verderben.

Buntweberei: Die Wirren am Balkan und die Kriegsfurcht haben das Geschäft lahmgelegt.

Wollgarnspinnerei: Die Verteuerung der Wollpreise einerseits, die politischen Wirren und die Geldkrise andererseits, haben das Geschäft lahmgelegt.

Seiden- und Baumwolldruckerei: Der normale Geschäftsgang im vergangenen Jahr wurde durch den Krieg am Balkan lahmgelegt.

Stickerie: Die Geldknappheit und die Wirren am Balkan mit der drohenden Kriegsverwicklung brachten das Geschäft fast ganz zum Stillstand.

Uhrenindustrie: Die drohende Kriegsgefahr hemmte den Absatz.

Pfannenfabrik: Der Absatz kann nur durch äußerste Preisreduktion erzwungen werden.

Tubenfabrik: Der Export blüht, das Inlandgeschäft aber krank durch den Einfluss der Politischen Unsicherheit.

Zementwerke: Klagen über reduzierten Absatz bei nicht lohnenswertem Erlös.

Konservenfabrik: Das Geschäft war normal bis zur Zeit drohender Kriegsgefahr, welche den Konsum [...]

schwer beeinträchtigte.

Strohutzerzeugung: Der Krieg am Balkan stört die Beziehungen nach dem Orient.

Papierfabrikation: Es macht sich Überproduktion bemerkbar, verschärft durch den stockenden Export nach dem Balkan.

Maggi's Nahrungsmittel: Der befriedigende Geschäftsgang wurde durch die Kriegsfurcht gestört und der Inkasso wesentlich beeinträchtigt.

Brauerei: Die Brauerei litt unter exorbitant hohen Preisen von Hopfen und Malz und der Konsum an dem vorherrschend schlechten Wetter.

Handel: Es wurde allseitig Klage geführt, dass infolge des industriellen Notstandes, infolge der hohen Lebensmittelpreise und des teuren Geldes das Geschäft lahmgelegt war, und durch den Kriegsrummel völlig zum Stillstand gekommen sei.

Nur wenige Branchen fanden im Jahr 1913 keinen Grund zur Klage, so etwa die Maschinenerzeugung, die Schuhindustrie, die Schokoladenherstellung und die Kammgarnspinnerei. Trikotwaren und Wintersportartikel verzeichneten sogar eine gesteigerte Nachfrage, nicht zuletzt aufgrund von Rüstungsaufträgen. Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs kam die heimische Wirtschaft angesichts von Rohstoffmangel und Absatzschwierigkeiten in weiten Bereichen endgültig zum Erliegen.

Verfasser des Textes: Christian Feurstein

9

Italien und Türkei

haben den Krieg erklärt.

Infolgedessen steigen alle Rohprodukte rasch und haben einige schon eine große Steigerung erfahren.
Wer seinen Wintervorrat an

Winter=

Herrenkleidern, Weberziehern, Wstern, Pelermnen, Wettermänteln, Hosen, Mäden, Hemden, Schwenter, Sportartikeln ic.

noch nicht gedeckt hat, benötige jetzt noch, vor die Preise weiter steigen, den Einkauf bei mir, da ich infolge eines großen Einkaufes nicht nur in der Lage bin, Ihnen billige, gute und warme Waren zu liefern, sondern fast konfurrenzlos in der Preislage bin.

Insbesondere mache ich die B. T. Wintersportler auf die neuesten Artikel in Wintersport-Sweaters, Unterleibchen, Westen, Mützen, Knie-stutzen zc. aufmerksam und bitte, sich gefälligst zu überzeugen.

Anzüge nach Maß billig und garantiert sitzend.

Hochachtungsvoll empfiehlt sich

680

Rudolf Löffler,

zum „Touristen“, Feldkirch,
Hotel Löwen.

Schon vor 1914 war das Wirtschaftsleben von politischen Spannungen geprägt. Das Inserat erschien am 12. November 1911 im Feldkircher Anzeiger.
Orig.: Feldkircher Anzeiger/Repro: Wirtschaftsarchiv Vorarlberg, Feldkirch.



Die Erzeugung von Wintersportartikeln zählte zu den wenigen Branchen, die unmittelbar vor Kriegsausbruch noch einen starken Absatz verzeichneten. Dafür verantwortlich waren auch Rüstungsaufträge. Beim Bilgeri-Werk in Hörbranz spielten Lieferungen an die österreichisch-ungarische Armee eine wichtige Rolle. Das Plakat entstand um 1910 und zeigt eine vom Alpinisten und Skipionier Oberst Georg Bilgeri entwickelte Bindung.
Entwurf: Carl Kunst
Orig.: Wirtschaftsarchiv Vorarlberg, Feldkirch.

Abtransport der ersten Charge bei der neu gegründeten Vorarlberger Papierfabrik (heute Rondo) in Frastanz im Jahr 1912. Der Betrieb litt unter dem stockenden Export aufgrund der drohenden Kriegsgefahr.
Orig.: Ganahl AG
Repro: Wirtschaftsarchiv Vorarlberg, Feldkirch.

Die Harder Textilunternehmen S. Jenny und E. Offermann am Vorabend des Ersten Weltkriegs

Bereits ab 1794 begann in Hard das Zeitalter der Textilindustrie und damit der Industrialisierung, als sich Samuel Vogel aus Mühlhausen in der Mittelweiherburg niederließ und dort eine Stoffdruckerei mit Farbküche sowie eine Formstecherei einrichtete (heute Textildruckmuseum Hard). Einen enormen Aufschwung bescherten im 19. Jahrhundert auch die Niederlassung der Unternehmen Jenny & Schindler (1825, seit 1867 S. Jenny) sowie der Kammgarnspinnerei E. Offermann.

Trotz der umfangreichen Modernisierungen, welche die Nachfolger Samuel Jennys fortgeführt hatten, geriet die Firma ab der Jahrhundertwende zunehmend in Schwierigkeiten. Für diesen Niedergang waren unter anderem die geänderten Konsumentenbedürfnisse verantwortlich. Das Kopftuch wich immer mehr dem in Mode kommenden Filz beziehungsweise Strohhut und man verwendete immer häufiger bunt verwobene anstatt der bedruckten Stoffe. Auch die schweren Wirtschaftsrezessionen von 1903/1904 und 1912/1913 gingen an der Textilindustrie nicht spurlos

vorüber. Vom Höchststand des Jahres 1901 mit über 600 Beschäftigten in den Harder Betriebsstätten reduzierte die Firma S. Jenny ihren Personalstand bis kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs schrittweise auf null. Im Jänner 1913 arbeiteten die Verbliebenen nur noch an gewissen Tagen. Im Mai desselben Jahres wurden die Webereien Lerchenau und Liebenstein-Kennelbach geschlossen, ein Jahr später folgte das Stammwerk am Lauterachbach in Hard.

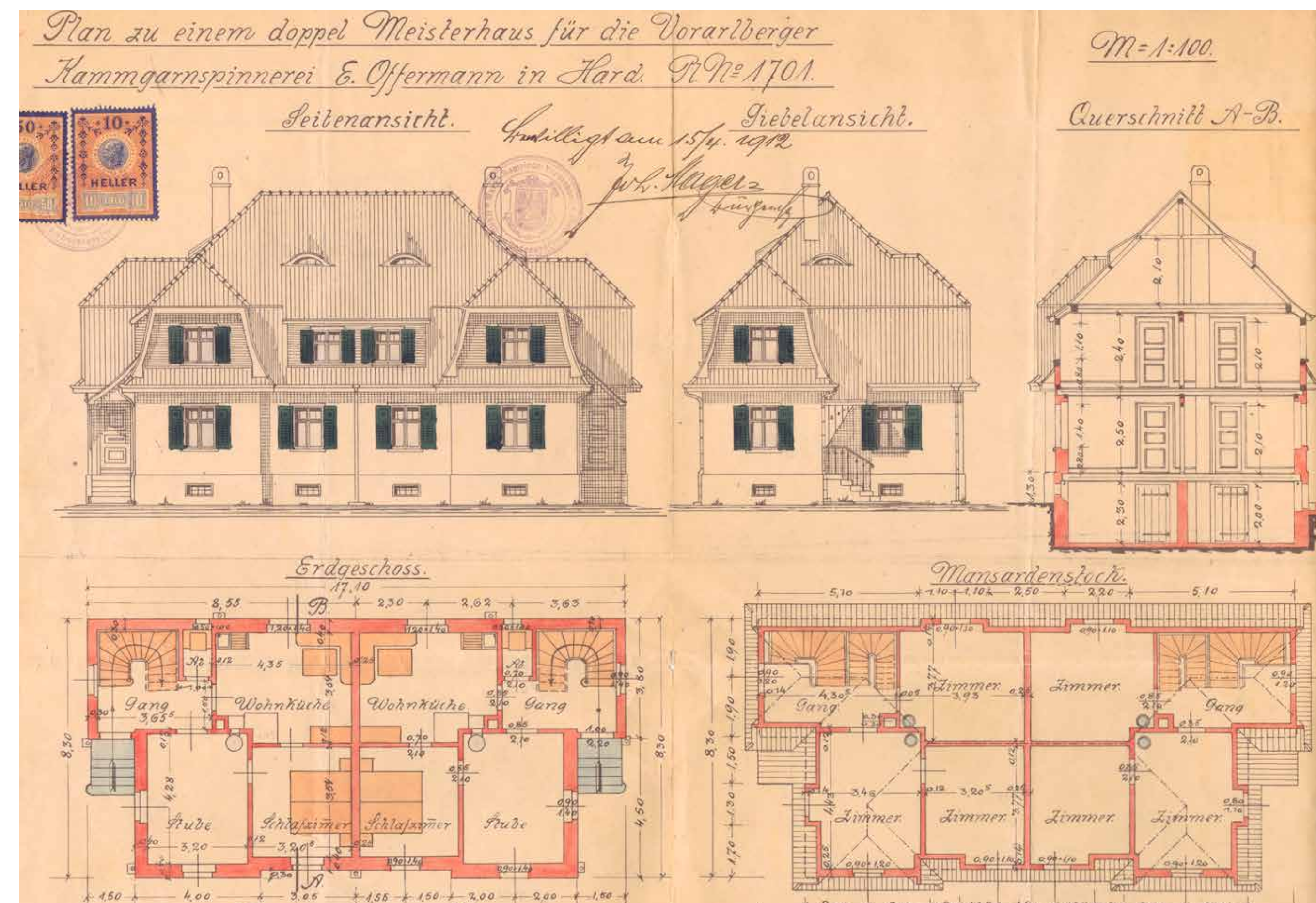
Einzig die 1896 in Hard angesiedelte Kammgarnspinnerei E. Offermann, ein Tochterunternehmen der Schweizer Schoellergruppe, hatte keinen Grund zur Klage. Das Großunternehmen konnte im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts expandieren, was sich beruhigend auf den lokalen Arbeitsmarkt auswirkte. Zwischen 1906 und 1912 errichtete das Unternehmen eine Arbeitersiedlung, die „Kolonie“, in der vor allem die aus Italien stammenden Familien untergebracht wurden. Den Ersten Weltkrieg hatte die Kammgarnspinnerei gut überstanden und wurde in den folgenden Jahrzehnten weiter ausgebaut.

Die Niederlassung der Firma Jenny & Schindler hatte zu einem Bevölkerungswachstum geführt. Zwischen 1754 und 1910 war die Bevölkerungszahl von rund 600 auf 3.600 Personen angewachsen. Gegen Ende der 1890er Jahre setzte erneut eine bedeutende Zuwanderungswelle trentinischer ArbeiterInnen ein. Sie fanden vor allem in den Jennyfabriken sowie in der expandierenden Kammgarnspinnerei Arbeit. Der Bevölkerungszuwachs von fast 25 Prozent zwischen 1900 und 1910 ging hauptsächlich auf das Konto der Kammgarnspinnerei, die ihre Belegschaft durchschnittlich alle fünf Jahre verdoppelt hatte. 1910 lag Hard bezüglich des Bevölkerungswachstums 16,1 Prozent über dem Vorarlberger Landesdurchschnitt. Rund 1.200 Menschen waren in der Harder Industrie beschäftigt, 95 Prozent davon in der Textilindustrie.

Verfasserin des Textes: Nicole Ohneberg



Bahnhofstrasse, Fabrik S. Jenny am Lauterachbach um 1900, GAH AF-1703



Plan zu einem Doppel-Meisterhaus für die Vorarlberger Kammgarnspinnerei E. Offermann, 1912, GAH



Luftaufnahme Kammgarn und Achmündung Sting, H., Tübingen, um 1927, GAH, AF-247

Leise Anfänge des Winterfremdenverkehrs in Stuben am Arlberg

Um 1900 entwickelte sich Stuben am Arlberg zu einem Anziehungspunkt für Skipioniere aus der Bodenseeregion. Diese stiegen im Gasthof Alte Post ab und nutzten den Ort als Ausgangspunkt für Touren im Arlberggebiet. Stuben kann damit zu Recht als erster Wintersportort des Landes bezeichnet werden. Zu den frühesten Entdeckern der Region auf Skiern zählte der Bregenzer Viktor Sohm – ein Anhänger der Norweger Skitechnik. Er veranstaltete auch erste Skikurse in Züri und fand seinen gelehrtsten Schüler in Johann Schneider, der später als Hannes Schneider zu einem weltberühmten Skilehrer avancieren sollte.

Schneider berichtete 1930 über den Beginn seiner Skikarriere vor dem Ersten Weltkrieg: „Zu dieser Zeit kamen dann öfters Skiläufer in die Arlberg-egend, vor allem Herr Viktor Sohm, der mich auch zu einem Skikurs nach Züri mitnahm. Hier lernte ich nun von Herrn Sohm Telemark, Christiania und Springen auf einem Loopinghügel. Unvergesslich wird mir bleiben, wie ich gelegentlich eines Ausfluges zum Zürsersee Herrn Sohm einen Stemm-

bogen ausführen sah, der mich in größtes Staunen versetzte. Diesem Stemmbogen verdanke ich mein späteres Können.“

Im Winter 1907 wurde der 17-jährige Schneider in St. Anton am Arlberg als Skilehrer des 1901 gegründeten Skiclubs Arlberg beim Hotel Post angestellt. Hier entwickelte er in den folgenden Jahren eine Methode des Skilaufes, die später als Arlberg-Technik bekannt werden sollte.

Der Winterfremdenverkehr in Stuben entwickelte sich vor dem Ersten Weltkrieg noch langsam. Die leisen Anfänge wurden schließlich durch den Ersten Weltkrieg wieder völlig eingebremst. Zu den Gästen des Gasthofs Alte Post zählte vor dem Krieg unter anderem der Norweger Fridtjof Nansen, der mit seinem Buch Auf Schneeschuhen durch Grönland das Skilaufen im Mitteleuropa erst populär gemacht hatte. Im letzten Friedensjahr 1913 berichtete der deutsche Skipionier Carl Joseph Luther in

der von ihm begründeten Zeitschrift „Der Winter“ über die Anreise nach Züri:

„In Langen, der nordwestlichen Arlberg-Tunnel-Station der Bahnlinie Bregenz (Zürich) – Feldkirch – Innsbruck – (München) – Wien verläßt man den Zug, schnallt an, was meistens, auch heuer, noch an Ostern möglich ist und wandert in $\frac{3}{4}$ Stunden nach Stuben hinauf, wo man in der „Post“ bei der stattlichen Frau Postmeisterin einen guten Kaffee trinkt. Stuben ist übrigens Ausgangspunkt für die Touren auf den Kalten Berg, auf die Valluga über die Ulmerhütte und auf den Arlberg und eines der interessantesten Gebirgsdörfer Tirols.“[sic]

Verfasser des Textes: Christof Thöny

Skifahrer in Stuben um 1908



Hannes Schneider (rechts) als Skispringer in Mürzzuschlag 1908



Hannes Schneider bei der Musterung in Stuben 1911

Die Montafonerbahn, der Alpinismus und der Wintersport als Garanten des Montafoner Aufschwungs

Über Jahrhunderte war das Leben im Montafon durch saisonale und permanente Abwanderung geprägt. Aufgrund ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse zogen die Montafonerinnen und Montafoner als Krauthobler, Sensenhändler oder Ährenleserinnen in die Ferne. Auch viele Kinder verließen das Montafon und verdienten sich als so genannte Schwabenkinder im süddeutschen Raum ihren Lebensunterhalt.

Mit anderen Worten, es verließen lange Zeit mehr Menschen das Montafon als Menschen ins Tal kamen. Dies ist nicht weiters verwunderlich, wenn man bedenkt, dass man Mitte des 19. Jahrhunderts für die Wegstrecke von Bludenz nach Partenen ganze achteinhalb Stunden benötigte. Durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes verbesserte sich die Erreichbarkeit des Montafons eklatant. Nach der Eröffnung der Vorarlbergbahn (1872) und der Arlbergbahn (1884) wollten auch die Montafoner ihre eigene Bahn. Es sollte noch einige Jahre dauern bis ihr Wunsch im Dezember 1905 in Erfüllung ging. Für die Strecke Bludenz – Schruns brauchte man fortan nur mehr 40 bis 45 Minu-

ten. Ebensokannte Gaschurn aufgrund besser ausgebauter Straßen von Schruns aus mit der Postkutsche binnen zweieinhalb Stunden erreicht werden.

Von dieser besseren Erreichbarkeit des Montafons profitierten unter anderem die immer zahlreicher werdenden Alpinisten. Viele von ihnen kamen aus dem süddeutschen Raum und begnügten sich nicht nur mit dem Besteigen von Bergen, sondern errichteten zu deren besseren Erreichbarkeit auch Hütten. Zwei Beispiele für Schutzhütten, die in den letzten Jahren vor dem Kriegsausbruch von deutschen Alpenvereinssektionen in der Silvretta errichtet wurden, sind die Tübinger Hütte (1908) sowie die Saarbrücker Hütte (1911). Wenn man bedenkt, dass etwa die Saarbrücker Hütte in den Jahren 1911 bis 1913 von 986 Personen besucht wurde, so lässt sich daraus am Vorabend des Ersten Weltkriegs der Beginn eines alpinen Booms ablesen, der in den folgenden Jahrzehnten eine Vielzahl von Menschen ins Montafon locken und somit zum touristischen Aufschwung des Montafons beitragen sollte.

Für diesen Aufschwung war weiters der Skisport von entscheidender Bedeutung. Hiefür wurden die entscheidenden Grundlagen noch vor dem Ersten Weltkrieg gelegt. Zum Beispiel wurden im Winter 1906/07 die Wintersportclubs Schruns und Tschagguns gegründet. Anfangs noch belächelt, fanden die ersten Skifahrer rasch zahlreiche Mitstreiter und am 20. Februar 1910 fanden in Tschagguns die ersten Vorarlberger Landesskimeisterschaften statt. Der Kriegsausbruch sollte den aufkommenden Boom unterbrechen, jedoch nicht langfristig beenden.

Heute ist das Montafon ohne Skisport ebenso wenig vorstellbar wie ohne Alpinismus oder ohne die Montafonerbahn. Die Grundlagen dafür wurden allesamt in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg gelegt.

Verfasser des Textes: *Andreas Brugger*



Zuggarnitur der Montafonerbahn im Bahnhof Schruns



Die Tübinger Hütte vor dem Ersten Weltkrieg



Das älteste Wintersportwerbeplakat Vorarlbergs, aus dem Jahre 1909

Bier – Strom – Papier

Frastanz im Zeichen des Wirtschaftsaufschwungs

Ein Blick auf die Volkszählungen genügt, um zu erkennen, dass Frastanz am Beginn des 20. Jahrhunderts einen rasanten Aufschwung nahm. Wurden 1890 noch 1814 Personen gezählt, waren es zehn Jahre später schon 2021 und im Jahr 1910 schließlich 2364 Bewohner, die sich in der Walgaugemeinde niedergelassen hatten. Damit war Frastanz innerhalb von zwanzig Jahren um über ein Drittel gewachsen. Vorbei war die Zeit, als Einheimische das Dorf in Richtung Amerika verließen, um dort ihren Traum von Glück und Reichtum zu verwirklichen. Vielmehr war Frastanz Anziehungspunkt für Menschen aus den Bergtälern Vorarlbergs, vor allem aber aus dem Trentino. So verdoppelte sich die Zahl der sogenannten „Welschtiroler“ innerhalb des genannten Zeitraums, was einem Bevölkerungsanteil von 11 % entsprach.

War zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Textilfabrik Ganahl der wichtigste Arbeitgeber, wurde in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg der Grundstein für drei Unternehmen in anderen Branchen gelegt, die heute als Aushängeschilder der Frastanzer Wirtschaft gelten.

1902 wurde die Brauereigenossenschaft gegründet. Altvorsteher und Sonnenwirt Martin Reisch wurde zum ersten Obmann gewählt. Wegen der Wasserqualität und der günstigen Verkehrslage in der Nähe des Bahnhofs einigten sich die Genossenschafter auf Frastanz als Standort für die Brauerei. Der erste Bierausstoß erfolgte im August 1903. Bis zur Anschaffung des ersten LKWs im Jahr 1908 mussten die Wirte das Bier selbst abholen.

Eher schwierig gestaltete sich die Errichtung eines Elektrizitätswerkes in Frastanz, da sowohl Sägewerksbesitzer Kaspar Hartmann, als auch die Firma Ganahl beabsichtigten, im Ort ein Elektrizitätswerk zu errichten. Die Streitereien führten dazu, dass mehr als zehn Jahre verstrichen, bevor mit dem Bau begonnen wurde. So blickten die Frastanzer abends mit Neid auf die erleuchteten Nachbargemeinden, während es im Dorf noch „finster“ war. 1908 erhielten Kaspar Hartmann, Josef Wieser und Johann Georg Reisch schließlich die behördliche Bewilligung zum Bau einer elektrischen Anlage an der Samina. Um das Projekt auf tragfähigere Beine zu stellen, wurde

noch im selben Jahr eine Genossenschaft gegründet. 1909 wurde mit dem Bau begonnen, ein Jahr später war der zweite Stollen durchbrochen und bereits Ende Juli 1910 nahm das Werk den Probetrieb auf, nachdem es die Hochwasserkatastrophe unbeschadet überstanden hatte. Im Dezember erstrahlte erstmals während der Roratemesse das elektrische Licht in der Pfarrkirche.

Unter der Leitung von Philipp Ganahl wurde 1911 in den Sälen der ehemaligen Blaufärberei der Textilfirma Ganahl die „Vorarlberger Papierfabrik GmbH“ (heute: Rondo Ganahl AG) gegründet. Man wollte damit den Bedarf der Vorarlberger Textilindustrie an Textilhülsenpapier und Packpapier befriedigen. Da das bestehende Gebäude für die Unterbringung einer Papierfabrik nicht ausreichte, musste es umgebaut und erweitert werden. Weniger als ein Jahr nach Baubeginn konnte am 22. August 1912 die Tagesproduktion, einige Tage später der 24-Stunden-Betrieb aufgenommen werden.

Verfasser des Textes: Thomas Welte



Das 1902 errichtete Brauereigebäude der Brauerei Frastanz steht heute unter Denkmalschutz
Fotosammlung GAF J002



Ansichtskarte aus der Zeit des Ersten Weltkriegs: Kirchplatz mit Volksschule und Kooperatorhaus (links) sowie Elektrizitätswerk an der Samina (rechts)
Fotosammlung GAF B051

Anlässlich der ersten Papierauslieferung versammelte sich die Belegschaft der Papierfabrik 1912 zu einem Erinnerungsfoto
Fotosammlung GAF J006



Frastanz um 1910 mit Brauereigebäude links im Vordergrund und Textilfirma Ganahl am rechten Bildrand
Fotosammlung GAF A004

Elektrische Bahn

Dornbirn-Lustenau

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurden in Vorarlberg vor allem die Nord-Süd-Routen, die Verbindung zwischen Deutschland und Tirol sowie den Städten Bregenz, Feldkirch und Bludenz ausgebaut. Wenig Augenmerk wurde dabei auf die Verbindungen zwischen Osten und Westen – der Schweiz und dem Bregenzerwald – gelegt. Ein recht unspektakuläres Gewirr aus Straßen, Wegen, Dämmen und Stegen, auf dem sich aber ein Hauptteil des Verkehrs der Protoindustrialisierung abspielte und somit der Grundstock für die Textilindustriestadt Dornbirn gelegt wurde.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass zwei der größten Textilfirmen Dornbirns, F.M. Hämmerle und Herrburger & Rhomberg, 1890 beim Handelsministerium um die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Dampftramway von Höchst über Lustenau und Dornbirn nach Alberschwende ansuchten. Bei den Überlegungen der Projektanten spielten wirtschaftliche Überlegungen eine große Rolle. Der Bregenzerwald wurde von Dornbirner Seite aus, wenn auch nie in dieser Deutlichkeit ausgesprochen, als Dornbirner Hinterland angesehen. Das Projekt einer Kleinbahnverbindung von der Schweizer Grenze über

Dornbirn bis in den Bregenzerwald sollte die Kaufkraftströme gegen die starke Bregenzer Konkurrenz zurück nach Dornbirn leiten. Zudem wünschte sich die Textilindustrie eine ausbaufähige Güterverbindung in die Schweiz.

Der zweite Faktor war das technische Interesse der Fabrikbesitzer in Dornbirn. Neben allen wirtschaftlichen Interessen ist bei vielen Mitgliedern der ersten und zweiten Generation eine starke Faszination für moderne Maschinen und technische Einrichtungen zu bemerken.

Das Projekt selbst wurde jedoch aus Geldmangel längere Zeit aufgeschoben. 1896 bildete sich erneut ein Ausschuss, statt Dampf wurde nun Elektrizität als Antriebsmittel erwogen. Je konkreter das Projekt für den Bau einer elektrischen Bahn wurde, desto mehr ließ der Eifer der beteiligten Gemeinden nach. Schlussendlich blieben nur Dornbirn (14.000 Einwohner zur Jahrhundertwende) und Lustenau (7.000 Einwohner) übrig. Die Eröffnung der elektrischen Bahn Altstätten – Berneck 1897 gab aber den wichtigsten Impuls zur Entscheidung für die Verwendung von Elektrizität und der Verwirklichung des Vorhabens.

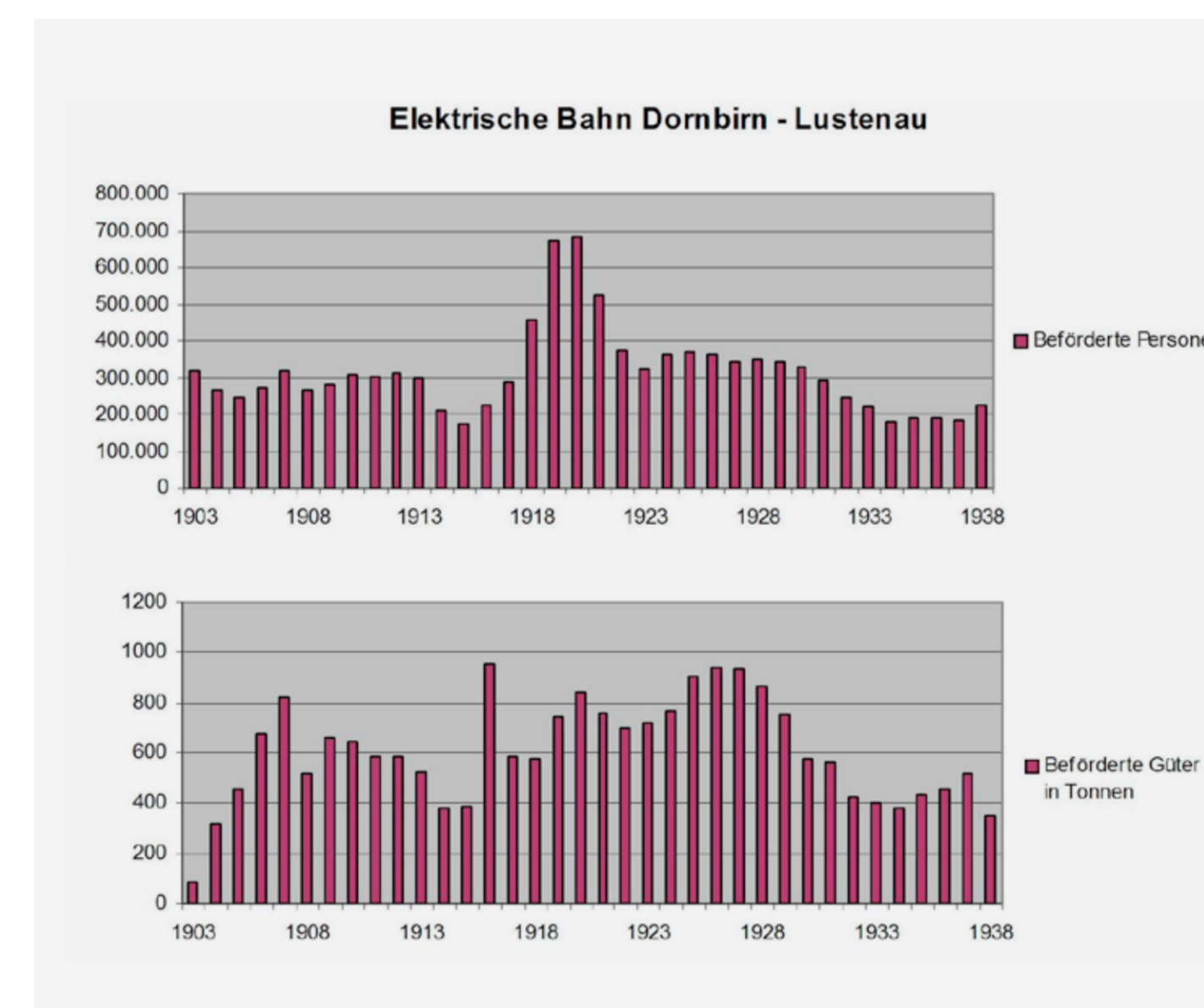
Am Sonntag, den 30. November 1902, erfolgte die Eröffnung der EBDL, wie die Elektrische Bahn Dornbirn-Lustenau nun bezeichnet wurde. Die zwölf Kilometer lange Bahn verband die Schweizer Bundesbahnen im Bahnhof Au in 44 Minuten Fahrzeit mit den österreichischen k. u. k. Staatsbahnen im Bahnhof Dornbirn. Die Fahrgäste mussten dabei nur die Rheinbrücke zu Fuß überqueren. Der Personalstand betrug 30 Personen. Der Fuhrpark bestand anfangs aus fünf Triebwagen, drei Personenbeiwagen und zwei Güterwagen. Anfangs waren 26 Haltestellen eingerichtet, später kamen fünf weitere dazu. Die Bahn bewegte sich je nach Streckenabschnitt mit zehn bis 15 km/h.

Die EBDL ist in Protokollen von Ausschüssen sowie Gemeinderatssitzungen erwähnt und das Firmenarchiv ist in Teilen vorhanden. Wichtige Ergänzungen sind viele Schenkungen von privater Seite – besonders zu erwähnen sind hierbei H. Agerer und E. Fässler. Erst durch diese Kombination von Unterlagen aus dem Gemeindearchiv, dem Firmenarchiv und privaten Nachlässen kann ein dichtes Bild gezeichnet werden.

Verfasser des Textes: Werner Matt



Während des Ersten Weltkrieges arbeiteten Frauen als Schaffnerinnen. Hier im Bild Anna und Antonia Kessler. Stadtarchiv Dornbirn, Schenkung H. Agerer



Die EBDL. Elektrische Bahn Dornbirn – Lustenau 1902 – 1938
Quelle: Hansgeorg Prix
Klagenfurt 1988

Zuggarnitur 1902
Stadtarchiv Dornbirn,
Mappe EBDL



Feldkirch 1905 - 1914

Aufbau einer modernen Infrastruktur

Unter der Führung von Bürgermeister Dr. Josef Peer (1864–1925) erhielt Feldkirch im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts in wenigen Jahren eine moderne, vorbildliche Infrastruktur. Es wurden von der Stadtgemeinde gewaltige Investitionen getätigt, die Kosten über Anleihen finanziert. Aus dem verträumten, altmodischen Städtchen wurde Feldkirch zur kommunaltechnisch modernsten Stadt Vorarlbergs mit einer guten Wasserversorgung, einem Hochwasserschutz, einer Kanalisation und einem Elektrizitätswerk.

Über Jahrhunderte hinweg bezog Feldkirch sein Trinkwasser aus einem Pumpbrunnen in der „Au“, von dem aus die Brunnen im Stadtgebiet versorgt wurden. 1905 beschloss die Gemeindevertretung die Fassung der Goppa-Quelle im Saminatal sowie den Bau einer Hochquellenleitung und eines Reservoirs am Ardetzenberg. Nach 115 Arbeitstagen verkündete die „Große Glocke“ im

Katzenturm die Fertigstellung der Bauarbeiten und aus dem Hydranten beim Katzenturm floss erstmals Trinkwasser aus dem Saminatal.

Im Juni 1910 wurde die ganze Stadt von den Fluten der Ill überschwemmt. Noch im Herbst des Katastrophenjahres begann man mit den Planungen für einen verbesserten Hochwasserschutz. Im Jänner 1913 starteten die Bauarbeiten, diese wurden aber durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges unterbrochen.

Bereits 1905 vergab die Gemeindevertretung die Planungen für eine Schwemmkanalisation. 1908 begannen die Bauarbeiten für die Kanalisation. Zwischen 1911 und 1913 wurden die Bauarbeiten etappenweise weitergeführt. Im August 1913 waren die Kanalbauarbeiten soweit abgeschlossen, dass mit der Pflasterung der Straßen begonnen werden konnte.

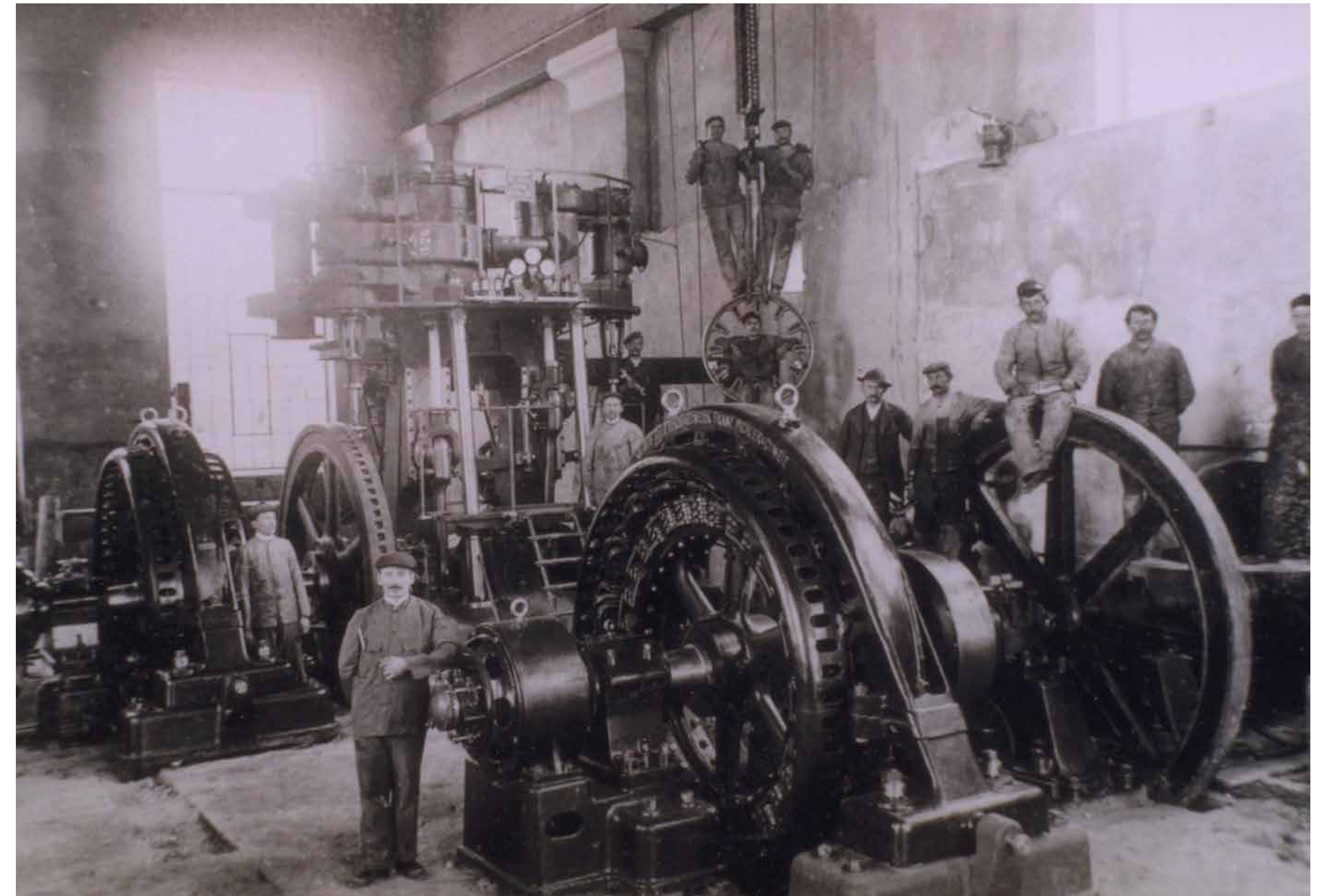
Auch ein Elektrizitätswerk entstand noch vor dem Ersten Weltkrieg. Nach einer längeren Planungs- und Vorbereitungsphase erteilte die Gemeindevertretung 1905 dafür den Bauauftrag. Am 7. Juni 1906 konnte anlässlich des Besuches von Erzherzog Eugen der Probetrieb des Kraftwerkes aufgenommen werden. Das Elektrizitätswerk Feldkirch versorgte damals die Stadt Feldkirch, die Vorderlandgemeinden und das Liechtensteiner Unterland mit Strom. Beim Hochwasser 1910 wurde der Maschinenraum überschwemmt und konnte erst nach Monaten wieder in Betrieb genommen werden.

Verfasser des Textes: Christoph Volaucnik

Quellfassung in den sogenannten Raibler Schichten im Saminatal. Fotograf J. Niggli, um 1906.



Bau der rechten Illufermauer, Höhe Wasserturm. Fotograf Alois Gnädinger, 1914.



Monteure beim Einbau der Turbinen



Die Kanalisation der Reichsstraße, im Hintergrund der Katzenturm.

„Gründerzeit“ in Lustenau

Stickereiboom und Verbürgerlichung

Im letzten Friedensjahr 1913 kann in Lustenau ein blühendes Gemeindeleben festgestellt werden. Gleichzeitig ist eine Verbürgerlichung innerhalb der Lustenauer Bevölkerung feststellbar. Grundlage dafür war der starke wirtschaftliche Aufschwung, der letztlich durch die Regulierung des Alpenrheins möglich wurde. 1892 wurde zwischen der Schweiz und Österreich-Ungarn die gemeinsame Verbauung des Flusses in einem Staatsvertrag festgelegt. Aufgrund der dadurch geschaffenen Hochwassersicherheit wurde in Lustenau nun vermehrt in die seit Beginn der 1880er Jahre eingeführte Maschinenstickerei investiert. In der Folge erzielten die Fabrikanten hohe Gewinne. Neben den großen Fabriken entstanden aber auch viele kleine Familienbetriebe, die als Lohnsticker am Boom teilhatten.

Neben dem starken Bevölkerungswachstum – die Zahl der Einwohner/innen verdoppelte sich binnen dreier Jahrzehnte von 1880 bis 1910 auf rund 8000 – bildeten die wirtschaftlichen Erfolge die Voraussetzung für die Erhebung zur Marktgemeinde im Jahr 1902. Auch die

im gleichen Jahr in Betrieb genommene Straßenbahnlinie zwischen Dornbirn und Lustenau dürfte für die Bürger/innen der einst bettelarmen Gemeinde zumindest den Hauch einer gewissen „Verstädterung“ spürbar gemacht haben.

Mit der Errichtung von Stickereifabriken ging auch der Bau von prächtigen Villen durch die Fabrikanten einher und viele der alten Lustenauer Holzhäuser wurden durch gemauerte Steinhäuser ersetzt. In den Rheinauen wurde gar eine große Parkanlage angelegt. 1905 erfolgte die Elektrifizierung der Gemeinde. Noch vor 1914 entstanden eine Badeanstalt und ein Kino. Neben dem damaligen Aufblühen von Sport- und Musikvereinen muss die Ansiedlung der Handelsschule und damit die Ausweitung des Bildungsangebots als ein wesentlicher „Schritt in die Moderne“ gesehen werden.

Geradezu unverzichtbare Grundvoraussetzung für den oben geschilderten Wandel war die Arbeitskraft der vielen in die Stickereibetriebe strebenden Frauen und

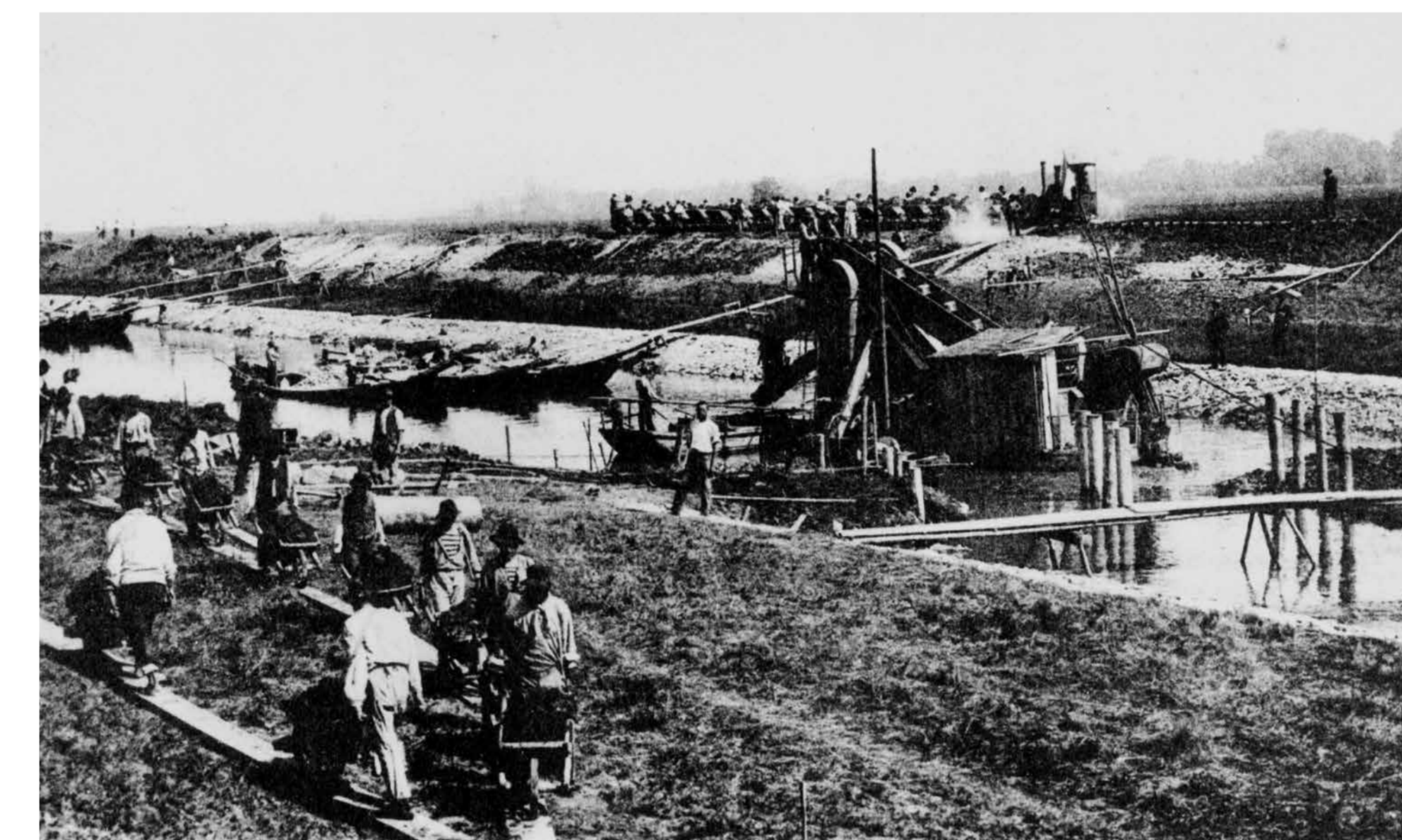
Männer. Das ausgestellte Arbeitsbuch des Franz Hagen dokumentiert den Einstieg des damals Vierzehnjährigen in die Stickereibranche. Dem von der Firma „Luzian Hämmerle, Schifflistickerei“ ausgestellten Arbeitszeugnis kann entnommen werden, dass Franz Hagen in den eineinhalb Jahren, in denen er bei seinem ersten Anstellungsverhältnis als „Schiffchenfädner“ beschäftigt war, „durch seinen Fleiß“ die „vollste Zufriedenheit“ seines Arbeitgebers „erworben“ hat. Auch der nächste Arbeitgeber, die Firma Ed. Alge & Co. stellte dem nun als Nachseher Eingestellten ein positives Zeugnis aus. Mit Hilfe des Arbeitsbuches lässt sich der berufliche Werdegang von Franz Hagen bis Ende 1915 verfolgen.

Verfasser des Textes: Oliver Heinzle

Einer der vielen Lustenauer Stickereibetriebe vor 1914.
HistA Lustenau, B 105



Im Zuge der Rheinregulierung musste die Dornbirner Ache verlegt werden.
HistA Lustenau, Rh 009/6



In Teilen Lustenaus entwickelten sich vor 1914 kleinstädtische Siedlungsbilder.
HistA Lustenau, St 023



Die Handelsschule war für Lustenau eine wichtige Bildungseinrichtung.
HistA Lustenau, St 006