

# Vollversammlung 2015



Agrargemeinschaft  
Altgemeinde Altenstadt



Agrargemeinschaft  
Altgemeinde Altenstadt

A-6800 Feldkirch, Naflastraße 12  
Telefon 055 22/72 204  
Telefax 055 22/72 204-5  
E-Mail: [agr.ar.altenstadt@cab.le.vol.at](mailto:agr.ar.altenstadt@cab.le.vol.at)

Ich bevollmächtige  
mit meiner Vertretung:

---

---

Datum

Unterschrift

# Einladung

zu der am Freitag, dem 24. April 2015 um 19.30 Uhr im Gasthaus Löwen in Nofels stattfindenden

## 55. ordentlichen Vollversammlung

der Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt

### mit folgender Tagesordnung:

1. Eröffnung, Feststellung der Beschlussfähigkeit der Vollversammlung
2. Genehmigung der Niederschrift der 54. ordentlichen Vollversammlung vom 25. April 2014
3. Vorlage des Rechnungsabschlusses 2014
4. Bericht des Aufsichtsrates – Genehmigung der Jahresrechnung 2014
5. Tätigkeitsbericht über das vergangene Wirtschaftsjahr durch unsere Förster Fulterer Georg und Lothar Nesensohn
6. Allfälliges

Die Vollversammlung ist zum anberaumten Termin ohne Rücksicht auf die Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig.

Besonders wird darauf hingewiesen, dass nur nutzungsberechtigte Mitglieder stimmberechtigt sind.

Kranke, gebrechliche oder sonst wie am Erscheinen verhinderte Mitglieder können sich durch stimmberechtigte Mitglieder, Ehegatten oder volljährige Kinder bei der Vollversammlung vertreten lassen.

Die Vertretungsbefugnis ist schriftlich vorzuweisen. Ein Mitglied kann nur ein weiteres Mitglied vertreten. Diese Befugnis erstreckt sich nicht auf die Stimmabgabe bei Wahlen.

Um zahlreiches und pünktliches Erscheinen wird gebeten.

Obmann Günter Allgäuer

# Niederschrift

über die am Freitag, dem 25. April 2014 von 19.30 Uhr bis 21.50 Uhr im Hotel Büchel in Gisingen stattgefundene 54. ordentliche Vollversammlung der Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt.

## Tagesordnung:

1. Eröffnung, Feststellung der Beschlussfähigkeit der Vollversammlung
2. Genehmigung der Niederschrift der 53. ordentlichen Vollversammlung vom 26. April 2013
3. Vorlage des Rechnungsabschlusses 2013
4. Bericht des Aufsichtsrates – Genehmigung der Jahresrechnung 2013
5. Bericht über das Biomasseheizwerk Bifang, Rankweil, von Herrn Gerhard Zimmermann, Stadtwerke Feldkirch
6. Vorstellung des Projektes Hackschnitzelhalle und Verwaltungsgebäude durch Architekt DI Dietmar Walser und anschließende Beratung und Beschlussfassung.  
Bei Interesse kann ab 14. April 2014 während den Amtsstunden in der Kanzlei Einsicht in die Pläne genommen werden.
7. Allfälliges

### *Zu Punkt 1:*

Um 19.35 Uhr begrüßt Obmann Günter Allgäuer die anwesenden 88 Mitglieder / Nutzungsberechtigten sowie 2 Vertretungen. Ein besonderer Gruß gilt Herrn Bgm. Mag. Wilfried Berchtold, dem Ortsvorsteher von Altenstadt, Herrn Josef Mähr, den Obmännern der Jagdgenossenschaft Nofels, Herrn Hubert Sonderegger, sowie der Fischereiiinteressentschaft Paspels, Herrn Werner Lins. Herzlich willkommen heißt er auch die beiden Referenten, Herrn Gerhard Zimmermann, er berichtet über das Biomasse-Heizwerk-Bifang, Rankweil, sowie Herrn DI Dietmar Walser, der über das Bauvorhaben der Agrargemeinschaft Altenstadt, die Hackschnitzelhalle sowie das Bürogebäude referiert. Außerdem begrüßt er noch die Vertreter von verschiedenen Vereinen und Institutionen. Entschuldigt haben sich

Herr Hofrat DI Wilfried Küng, BH Feldkirch, STR Wolfgang Matt, die Orstvorsteher/innen von Nofels, Gisingen und Levis – Frau Doris Wolf, Herr Peter Vaschauner, Frau Dr. Trudi Tiefenthaler, Förster Lothar Nesensohn – krankheitsbedingt, sowie die Herren Johannes Schatzmann, Walter Schöch, Elmar Biedermann sowie Arnold Ess.

Obmann Günter Allgäuer stellt die Beschlussfähigkeit fest, die nach der neuen Satzung ohne die halbstündige Wartezeit gegeben ist, teilt mit, dass nach jedem Tagesordnungspunkt Fragen gestellt werden können und er sich wünsche, dass davon auch reichlich Gebrauch gemacht werden würde.

#### *Zu Punkt 2:*

Die Niederschrift der 53. ordentlichen Vollversammlung vom Freitag, dem 26. April 2013 ist in der Einladung zur heutigen Versammlung abgedruckt. Nachdem keine Fragen oder Einwände vorgebracht werden, wird die Niederschrift mit 88 Zustimmungen und 2 Enthaltungen genehmigt.

#### *Zu Punkt 3:*

Obmann Günter Allgäuer berichtet, dass auch der Rechnungsabschluss für das Jahr 2013 im Jahresbericht abgedruckt ist. Nachdem davon ausgegangen werden könne, dass dieser von den Anwesenden eingehend studiert und geprüft wurde, bat er Förster Georg Fulterer, noch einige Erklärungen dazu abzugeben. Es mussten um einen ausgeglichenen Rechnungsabschluss zu erreichen div. zweckgebundene Rücklagen aufgelöst werden. Durch das verheerende Eschentriebsterben waren wir gezwungen großflächig Eschendickungen bzw. Jungwüchse vorzeitig zu ernten. Diese Maßnahmen sind sehr kostspielig, da hier mit einem sehr geringen Holzerlös zu rechnen ist und eine aufwendige Aufforstung durchgeführt werden muss. Eine Schadholzförderung sowie eine Aufforstungsprämie werden leider beim Eschentriebsterben nicht gewährt. Im vergangenen Wirtschaftsjahr wurden ca. 3.000 fm durch das Eschentriebsterben befallene Holz geerntet. Beim Biomasseheizwerk Bifang konnte im vergangenen Jahr leider weniger Holz wie angenommen geliefert werden. Dies ist durch den außergewöhnlich warmen Winter zu erklären, weiter sind noch nicht alle Gebäude angeschlossen. Anschließend stellt sich Fulterer und der Aufsichtsrat gerne allfälligen Fragen bzw. Erläu-

terungen. Nachdem zum Rechnungsabschluss keine Fragen gestellt werden, kann zum nächsten Tagesordnungspunkt übergegangen werden.

#### *Zu Punkt 4:*

Obmann Günter Allgäuer bittet den Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Herrn Hubert Hehle, um seinen Bericht. Hubert Hehle weist darauf hin, dass auch der Bericht des Aufsichtsrates in der Einladung abgedruckt ist und zwar auf Seite 14.

Er erklärte die Auflösung oder Reduzierung der Rücklagen, die die Windwurf-Überschlägerung, die Gebäudeerhaltung, die Planung des Verwaltungsgebäudes, den Wegebau und dessen Erhaltung sowie die Aufforstung und Kulturpflege enthalten. Er teilte auch mit, dass aus Sicht des Aufsichtsrates die Beteiligung der Agrargemeinschaft Altenstadt am Biomasseheizwerk Bifang GmbH, Rankweil, eine sinnvolle und gewinnbringende Investition für die kommenden Jahre ist. Ebenfalls sieht der Aufsichtsrat den abgeschlossenen Dienstbarkeitsvertrag mit der Wassergenossenschaft Rankweil als sehr positiv. Er stellt auch fest, dass es derzeit keine ausfallsgefährdeten Forderungen gibt und die Ersparnisse in sicheren Wertpapieren und Obligationen veranlagt sind.

Als weniger positiv aus der Sicht des Aufsichtsrates bezeichnet er die zögerliche bzw. nicht erhaltene Unterstützung durch Politik und Wirtschaft bei unserem Bauvorhaben der Hackschnitzelhalle sowie dem neuen Verwaltungsgebäude, die doch der Allgemeinheit (Umwelt) großen Nutzen bringen wird.

Der Aufsichtsratsvorsitzende bedankt sich bei allen im Vorstand, dem Verwaltungsausschuss, dem Forstpersonal und in der Verwaltung Tätigen für die in 2013 geleistete Arbeit und stellt den Antrag, auf Grund der durchgeführten Prüfungen den Rechnungsabschluss 2013 in der vorliegenden Form zu genehmigen und die Verwaltung zu entlasten. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

#### *Zu Punkt 5:*

Nachdem die Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt am Biomasseheizwerk Bifang, Rankweil, zu 1/3 beteiligt ist (neben den Stadtwerken Feldkirch und der Gemeinde Rankweil) und für die Hackschnitzellieferung zuständig ist, bittet nun Obm. Allgäuer, Herrn Gerhard Zimmermann von den

Stadtwerken Feldkirch, der von der Planung bis zur Inbetriebnahme des Biomasseheizwerkes Bifang, Rankweil, an vorderster Stelle tätig war, über die Bauphase sowie die erste Heizperiode zu informieren.

Anhand einer Power Point Präsentation informiert Gerhard Zimmermann die Anwesenden über den Bau des Heizhauses und der Versorgungsleitung. Das Heizwerk ging zeitgerecht in Betrieb. Am 15. Oktober wurde zum ersten Mal der Biomasseheizkessel in Betrieb genommen. Von da an funktionierte der Heizbetrieb reibungslos. Der Biomassekessel wird ausschließlich im Winterhalbjahr geheizt, ansonsten wird Erdgas verwendet. Derzeit sind 14 Wohnanlagen angeschlossen, mit einem Gebäude gibt es noch Probleme, welche voraussichtlich im kommenden Jahr geklärt werden. Durch dieses Biomasseheizwerk werden ca. 950 t CO<sub>2</sub> bei fossilen Brennstoffen eingespart. Durchschnittlich müssen 1,7 Fuhren pro Woche Hackschnitzel (Container mit 40 t) in der Heizperiode angeliefert werden. Die Leistung des Heizwerkes liegt bei ca. 1.650.000 kWh bei einem Netzverlust von 9%.

Nach Beantwortung einiger Fragen der Anwesenden durch Gerhard Zimmermann bedankt sich Obmann Allgäuer bei ihm für die eindrucksvolle Präsentation sowie die ausführliche Information über das Biomasseheizwerk Bifang in Rankweil.

#### *Zu Punkt 6:*

Obmann Günter Allgäuer berichtet, dass es sicherlich hinlänglich bekannt ist, dass wir große Probleme mit dem Bauvorhaben Hackschnitzelhalle sowie Bürogebäude haben. Die Agrargemeinschaft Altenstadt musste erfahren, wie hilflos man Behördenverfahren ausgeliefert ist und immense Auflagen zu erfüllen hat, die sich natürlich auch bei den Kosten gewaltig niederschlagen. Auf Grund dieser Auflagen entstehe hier die erste schallgedämmte Hackschnitzelhalle in Vorarlberg.

Derzeitiger Stand. Die Umwidmung ist nach einer 2-jährigen Laufzeit abgeschlossen. Hier scheint es doch große Interessensunterschiede zu geben, da vor einiger Zeit 50 Hektar bester Landwirtschaftsgrund in Sport-Freizeitfläche in wenigen Wochen von Gemeinde und Land umgewidmet wurde.

Planung: DI Dietmar Walser und sein Team vom Architekturbüro Walser-Werle haben sich den schwierigen Planungen und Auflagen sowie der Kostensteigerung gestellt,

Lösungen gesucht und gefunden. Zusätzlich erhielten wir letztes Jahr ein großes Problem mit einem Anrainer. Er beschwerte sich über Lärm, verursacht durch die Arbeiten bei unserem Forsthof. Im Zuge von Erhebungen stellte das Bauamt der Stadt Feldkirch nach 10 Jahren Betrieb des Forsthofes fest, dass beim Forsthof-Lagerplatz nur Holz gelagert und nicht bearbeitet werden darf. Es dürfen daher dort keine lärmerzeugenden Maschinen mehr verwendet werden. Mit Bravour haben es DI Dietmar Walser und sein Team verstanden, Möglichkeiten zu finden, um diese Probleme bei der Planung des neuen Projektes in den Griff zu bekommen, wie Sie aus den neuesten Plänen ersehen können. Obmann Günter Allgäuer bittet nun DI Dietmar Walser, der Vollversammlung das Bauvorhaben und die neuesten Pläne zu präsentieren.

Architekt DI Dietmar Walser, erklärte den holprigen Werdegang von der Projekterstellung zur Umwidmung bis zum Einreichplan. Das größte Problem bei diesem Bauwerk ist sicherlich die Lärmentwicklung durch den Hackbetrieb, die Arbeiten bei der Brennholzerzeugung sowie die mobile Ent-rindung von Nutzholz. Durch die Höhe des Bauwerkes (9 m), sowie die U-Form, ist es möglich den Schall vom bewohnten Gebiet abzuhalten. Dies wurde bei mehreren Simulationen durch den Bauphysiker DI Bernhard Weithas durchgerechnet und bestätigt.

Das Gebäude umfasst in jedem Winkelbereich jeweils vier Lagerbereiche für das Hackgut bzw. Stückholz sowie in der Ostecke den neuen zweigeschossigen Verwaltungstrakt. Die Länge dieser Lagerbereiche für das Hackgut betragen südöstlich bzw. nordöstlich des Verwaltungstraktes jeweils ca. 40 m. Die südwestliche Wand des letzten Hackgutbereiches wird aus Lärmschutzgründen weitergezogen und hat eine Gesamtlänge von ca. 28 m. Die Lagerbereiche bestehen aus Stahlbeton, der Verwaltungstrakt wird in Holzbauweise bewerkstelligt. Als Dachkonstruktion sind Pultdächer geplant. Die Lagerhalle hat ein Fassungsvermögen von ca. 5.000 Srm Hackschnitzel. Die kalkulierten Baukosten belaufen sich auf ca. 2,0 Mill Euro.

Der Obmann bedankt sich bei Walser für die hervorragende und ausführliche Vorstellung und Information und liest die Stellungnahme von Vorstandsmitglied und Vorsitzendem der Arbeitsgruppe Gebäude und Alpen, Herrn Johannes Schatzmann vor, der leider an der Teilnahme der diesjährigen Vollversammlung verhindert war:

„Der Weg der sogenannten Projektentwicklung bis hin zur heute vorliegenden Planung war sicherlich kein einfacher.

Die ersten Überlegungen zu diesem Projekt im Sommer 2011 standen noch in Zusammenhang mit den Entscheidungen hinsichtlich Energieholzlieferung und Beteiligung am Heizkraftwerk Bifang in Rankweil. Vorstand und Ausschuss haben beraten und vorbereitet, so dass die Vollversammlung im April 2012 einen ersten Grundsatzbeschluss dazu fassen konnte.

Was dann in weiterer Folge 2012 und 2013 Schritt für Schritt in die Planung einzuarbeiten war, führte vor allem auch zu der Erkenntnis, dass dieses Projekt an diesem Standort nicht nur nach unseren Vorstellungen Gestalt annehmen wird, sondern sich eben auch Normen und klaren gesetzlichen Regulativen zu beugen hat. Fazit: Wir stehen nicht allein im Walde, auch schützenswerte Nachbarn sind zu berücksichtigen und Gestaltung ist keine Privatsache.

Als diese Hürden dann genommen waren und im Herbst 2013 ein annähernd genehmigungsfähiges Projekt vorlag, musste noch erheblich nachjustiert werden, um auch den Maßgaben hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Genüge tun zu können. Hier sei auch unserem Architekten, Herrn DI Dietmar Walser, Anerkennung gezollt, denn vor allem er musste laufend die Ergebnisse, welche Fachplaner und Sachverständige zu Tage förderten, in die Planung einarbeiten. Selbstverständlich waren auch unsere Wünsche zu berücksichtigen, was bei unterschiedlicher Sichtweise hinsichtlich des Bedarfs an moderner Architektur und in der Planung einiger Details auch zu Diskussionen führte.

Ich persönlich unterstütze den Bau des Forsthofes mit meiner Stimme und würde mich freuen, wenn die Versammlung dem Antrag Folge leisten könnte.“

Nun ersucht der Obmann die Anwesenden, Fragen an DI Walser zu stellen bzw. mit zu diskutieren.

Es wurden verschiedene Fragen, wie aufgelistet, gestellt: Widmung, strategische Umweltverträglichkeitsprüfung, Schallmessungen, durchgeführte Tätigkeiten, Amortisation der Halle usw.

Nach reger Diskussion bedankt sich Obmann Allgäuer bei DI Walser für seine präzisen, ausführlichen und verständlichen Antworten auf die zahlreichen Fragen und Anregungen und kommt zur Abstimmung über das präsentierte Bauvorhaben und die damit verbundenen Kosten.

Das Ergebnis lautet:  
88 mit JA, 1 mit NEIN, 1 Enthaltung.

### *Zu Punkt 7*

Bgm. Mag. Wilfried Berchtold meldet sich zu Wort und bedankt sich als Bürgermeister der Stadt Feldkirch sowie als Mitglied der Agrargemeinschaft Altenstadt beim Vorstand, Aufsichtsrat und Ausschuss, besonders aber beim Obmann der Agrargemeinschaft, Günter Allgäuer, für die Weitsicht, Aufgaben und Interessen der Bürger vorausschauend, hier zieht er gemeinsame Parallelen zu den Aufgaben der Stadt Feldkirch, zukunftsorientiert – besonders mit dem Bau der neuen Forstanlage, mit dem die Stadt Feldkirch von Anfang an einverstanden war - anzugehen. Er hob auch die städtebauliche Qualität in ansprechender Art sowie die attraktive und funktionale Gestaltung von öffentlichen Gebäuden als Vorbildfunktion hervor. Dafür bedankte er sich bei DI Dietmar Walser für die effiziente Umsetzung der Vorgaben bei diesem Projekt.

Er unterstreicht auch die Zusammenarbeit der Stadtwerke Feldkirch und der Agrargemeinschaft Altenstadt, die sich als energieeffiziente Partner dem Biomasseheizwerk Rankweil zur Verfügung gestellt haben.

Auch merkt er an, dass die Beziehungen zwischen Agrargemeinschaft und Stadt Feldkirch in Bezug auf Nutzung Wald und Erholungsraum nicht immer einfach waren, dies sich aber sehr stark gebessert habe, und bedankt sich für die Weitsicht und den gemeinsamen Vorstellungen für die Zukunft, in der die Stadt Feldkirch und die Agrargemeinschaft Altenstadt in eine gemeinsame Richtung gehen.

Anschließend meldet sich Josef Mähr, OV von Altenstadt, zu Wort und bedankt sich in herzlichen Worten für die alljährliche Bereitschaft zur Übernahme der Verpflegungskosten anlässlich der Landschaftsreinigung sowie die Kompetenz und Freundlichkeit der Angestellten in der Verwaltung.

Abschließend bedankt sich Obmann Günter Allgäuer für die Wortmeldungen, bei den Teilnehmern der Flur-, Wald- und Uferreinigung und bei Herrn Professor Arnold Schimper für den geschichtlich äußerst interessanten Beitrag über die Spinnerei Hämmerle, Gisingen. Allgäuer bedankt sich auch bei Vorstand, Ausschuss und Aufsichtsrat, den beiden Förstern, der Sekretärin und den Forstfacharbeitern, bei den Anwesenden für ihr gezeigtes Interesse, sowie bei Quadro Ernst für den guten Ton, schließt die 54. Jahreshauptver-

sammlung und lädt alle zu einer kleinen Jause ein. Weiters wünscht er noch einen angenehmen Abend und einen guten Heimweg.

Altenstadt, 25. April 2014

Der Schriftführer:  
*Ing. Georg Fulterer e.h.*

Der Obmann:  
*Günter Allgäuer e.h.*



*Hangquerung Kraftwerksleitung erstes Teilstück nach der Quellfassung.*

Foto: DI Alexander Bickel



*Hinterfüllung der Kraftwerksleitung.*

Foto: DI Alexander Bickel

**Aktiva****Vermögens-**

Gegenstand	Stand per 1. 1. 2014	Stand per 31. 12. 2014
	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>
<b>Realitäten:</b>		
Gebäude lt. Anl.Verz.	591.732,69	599.483,40
<b>Realitäten:</b>		
<b>Forst- und landw. Grund</b>	1.534.036,97	2.089.094,97
<b>Datenverarbeitungsprogramm</b>	1,00	1,00
<b>Forsteinrichtungswerk</b>	65.800,50	60.825,21
<b>Werkzeuge/Maschinen</b>	17.995,14	11.505,10
<b>Betriebs- und Geschäftsausstattung</b>	3.350,75	2.234,16
<b>Büromaschinen, EDV-Anlagen</b>	1.777,04	1.682,92
<b>Biomasseheizwerk Bifang Gesellschaftsanteil</b>	12.000,00	12.000,00
<b>Biomasseheizwerk Bifang Gesellschafterdarlehen</b>	625.120,00	660.120,00
<b>Hackschnitzelhalle/Büro</b>	13.840,00	72.121,76
<b>Fuhrpark</b>	2.004,00	1.604,00
<b>Einlagen - Girokonto / Sparbuch</b>	1.589.161,73	1.103.811,44
<b>Einlagen - Wertpapiere / Obligationen</b>	1.584.804,50	1.172.651,87
<b>Aktivrückstände (FA Feldkirch)</b>	17.423,33	7.538,98
<b>Kassakonto</b>	8.717,90	3.491,20
<b>Lohnvorschuss</b>	5.580,00	14.879,00
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	0,00	0,00
<b>Aktive Rechnungsabgrenzung</b>	0,00	0,00
	<b>6.073.345,55</b>	<b>5.813.045,01</b>

# Rechnung

## Passiva

Gegenstand	Stand per 1. 1. 2014	Stand per 31. 12. 2014
	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>
<b>Nutzungsrechte Auen</b>	477.660,37	477.660,37
<b>Rücklage Windwurf-Überschlägerung</b>	220.000,00	220.000,00
<b>Rücklage Gebäudeerhaltung</b>	550.000,00	550.000,00
<b>Rücklage Planung u. Ausführung Lagerhalle Gisingen</b>	150.000,00	150.000,00
<b>Rücklage Plan Verwaltungsgebäude Gisingen</b>	0,00	0,00
<b>Rücklage Grundkauf allgemein</b>	1.490.000,00	1.220.000,00
<b>Rückl. Wegebau u. Erhaltung</b>	150.000,00	150.000,00
<b>Rücklage Aufforstung und Kulturpflege</b>	60.000,00	60.000,00
<b>Rückl. Schutzwaldsanierung Propst</b>	200.000,00	200.000,00
<b>Rücklage Abfertigung Bedienstete</b>	117.514,38	120.862,33
<b>Sonst. Verbindlichkeiten</b>	46.068,14	39.640,23
<b>Reinvermögen</b>	2.612.102,66	2.624.882,08
<b>Passivrückstände (Finanzamt)</b>	0,00	0,00
	<hr/>	<hr/>
	6.073.345,55	5.813.045,01
Reinvermögen am 1. 1. 2014		2.612.102,66
Vermögenszunahme		12.779,42
Reinvermögen am 31. 12. 2014		2.624.882,08

## Aufwand

## Erfolgs-

Gegenstand	Vorschlag 2014	Rechnung 2014
	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>
Brennholzerzeugung	50.000,00	88.104,32
Zukauf Hackgut für BMB	92.000,00	39.820,67
Bürgerholzerzeugung	0,00	0,00
Nutzholzerzeugung	143.000,00	178.097,62
Lattenerzeugung	500,00	308,00
Schleifholzerzeugung	19.250,00	19.900,01
Transportkosten Bh.,Nh.,Latten, Schleifh.	156.000,00	110.338,55
Bürgerholz - Spalten, stehende Brennholzlose	59.500,00	47.233,47
Vergütung Holzbezugsrecht	8.000,00	5.670,00
Alpe Bären	2.000,00	1.765,44
Alpe Unterdamüls	3.000,00	11.830,27
Alpe Oberdamüls	500,00	0,00
Alpe Propst	5.000,00	1.502,10
Geringw. Werkzeuge u. Maschinen	3.000,00	1.109,92
Instandh., Service, Reparaturen	4.000,00	1.282,89
Treibstoffe f. Motors. u. Freischneider	1.500,00	0,00
Dienstfahrzeug	12.000,00	8.710,79
Instandhaltung Gebäude, Einrichtung	55.000,00	55.951,84
Forsthof Gisingen	2.000.000,00	2.354,83
Aufforstung	30.000,00	63.017,29
Bewuchsentfernung	15.000,00	55.067,37
Kulturpflege	30.000,00	21.825,53
Aufforstung, Pflege, Verkauf Christbäume	17.000,00	29.354,23
Erst- und Zweitdurchforstung	40.000,00	61.049,90
Schutzwaldsanierung (Grün)	101.000,00	70.087,69
Maschinenringbeitrag	400,00	72,54
Forstschutz	16.000,00	35.522,72
Wildacker	0,00	3.717,50
Gehalte, Löhne, Zuw., soz. Abgaben	226.000,00	229.965,18
Aufwandentschädigung Gremien	3.000,00	2.770,00
Büroaufwand	7.000,00	9.638,73
Rechts- u. Beratungskosten	10.000,00	8.217,40
Postgebühr	2.500,00	1.526,25
Telefongebühr	3.500,00	2.756,19
Internetgebühr	500,00	435,00
Inserate, Jahresbericht, Fachliteratur	3.500,00	5.092,66
Kilometergelder	1.500,00	1.178,94
Grundsteuer	7.000,00	6.633,43
Landwirtschaftskammerumlage	6.500,00	5.954,36
Beiträge land- u. forstw. Betrieb	8.000,00	7.731,81
Körperschaftsteuer	2.000,00	8.953,00
Jagdpacht f. Jagdeinschlüsse	5.000,00	4.819,02
Versicherungen	18.000,00	17.921,96
Wegebau- und -erhaltung allgem.	100.000,00	106.440,06
Erhaltung Reitwege	1.000,00	3.123,02
Spesen des Geldverkehrs, Kest	9.000,00	11.236,54
Abfertigung	13.500,00	0,00
Spesen im Geschäftsinteresse, Sonst. Abgaben (Gründerwerbsst., Skontoaufwand. usw.)	5.000,00	4.401,85
Grundstückserwerb	3.350,00	26.808,37
Arbeit für Dritte	0,00	0,00
Abschreibung Anlagevermögen	5.500,00	4.639,74
Ertrag	40.000,00	34.617,73
		12.779,42
	<b>3.345.000,00</b>	<b>1.431.336,15</b>

# Rechnung

# Ertrag

Gegenstand	Voranschlag 2014	Rechnung 2014
	<b>Euro</b>	<b>Euro</b>
Erlös Brennholz	96.000,00	145.100,33
Erlös Hackgut BMB	100.000,00	55.773,76
Bh. Bürgerh. (fiktives Erlöskonto)	28.000,00	13.086,36
Erlös Nutzholz	535.500,00	577.158,17
Erlös Latten	500,00	914,00
Erlös Schleifholz	27.500,00	21.743,50
Erlös aus Christbäumen	17.500,00	31.296,01
Räumteile	500,00	0,00
Alpe Bäri	300,00	0,00
Alpe Unterdamüls	500,00	3.628,52
Alpe Propst	800,00	863,34
Erlös Streue und Torfgew. Koblach	1.400,00	1.388,50
Erlös Streue und Ackerland FL	300,00	349,38
Erlös landw. Gründe Nofels/Gis.	4.100,00	4.153,67
Erlös Jagdpacht	32.000,00	31.144,01
Zinsen von Kapitalien	25.000,00	29.227,20
Anerkennungszinse	400,00	1.915,82
Hüttenmieten	35.000,00	31.648,79
Waldfond Wiederaufforstung Borkenkäfer	24.000,00	24.868,00
Waldfond Lehrlingsausbildung	12.000,00	7.031,00
Waldfond Forstpflfegemaßnahmen	20.400,00	9.785,00
Waldfond Pferderückung	2.100,00	892,00
Waldfond Schadholzaufarbeitung	7.000,00	7.443,00
Waldfond Verbisskontrollflächen	600,00	0,00
Waldfond Schlepperwege	17.600,00	17.601,59
Waldfond Fangbäume	0,00	0,00
Waldfond Biotopverb. Maßnahmen	0,00	0,00
Waldfond Seilkranbringung im Schutzwald	8.400,00	0,00
Förderungen Wegebau	14.400,00	0,00
Elementarförderung	4.900,00	4.893,91
Förderungen alpverbessernde Maßnahmen	0,00	0,00
Förderungen Wiederaufforstung nach Katastrophen	0,00	0,00
Förderungen Natura 2000	0,00	0,00
Förderungen Schutzwaldsanierung	83.800,00	57.600,00
Förderungen Waldwirtschaftsplan	0,00	0,00
Förderung Lehrling AMS	500,00	1.051,32
Schadenersätze	0,00	0,00
Rüstkostenersätze, Arbeit für Dritte	13.400,00	11.894,26
Materialverkäufe	2.000,00	738,60
Reitgenehmigungen	900,00	733,35
Erlös aus Dienstbarkeiten	12.400,00	16.800,54
Erlös Baurechtszins	5.200,00	5.214,24
Erlös aus Mahnspesen, Kursdifferenzen	0,00	0,00
Frondienstersatz	8.000,00	8.726,68
Lohnvorschuss-Rückzahlung	5.000,00	0,00
Entnahme aus Rücklage	328.500,00	270.000,00
Waschschlammeinleitung Fa. Hilti & Jehle	13.500,00	17.461,67
Kiesgrube Paspels Nutzentg. Werkpl.	700,00	715,00
Rückvergütung Mineralölsteuer	0,00	0,00
Entnahme von Ersparnissen	1.846.400,00	0,00
Retentionsbecken Gisingen	0,00	0,00
Grundverkauf	0,00	0,00
Außerordentliche Erträge		
(Entgeltfortz. v. AUVA, Denkmalamt)	0,00	9.706,47
Versicherungsvergütungen	8.000,00	8.788,16
Abgang	0,00	0,00
	<b>3.345.000,00</b>	<b>1.431.336,15</b>

# Einschlagsübersicht 2014

in fm ohne Rinde nach Revieren

Revier:	Einschlag			getätigt gesamt	davon Schadh.
	Nutzh.	Brennh.	Schleifh.		
gesamte Alpen	35	15	3	53	0
Laterns Viktors. Koblach	882	172	5	1.059	193
Steinwald/Tillis	239	84	2	325	15
Noflerau	1.641	1.835	197	3.673	2.563
Gisinger Au	1.425	1.091	148	2.664	1.744
Hohenems	58	16	0	74	74
Deutschland	40	0	0	40	40
<b>Gesamt</b>	<b>4.320</b>	<b>3.213</b>	<b>355</b>	<b>7.888</b>	<b>4.629</b>

## Aufteilung des Hiebsatzes 2014:

	Nutzholz	Brennholz	Schleifholz	Gesamt
Endnutzung	3.418	1497	93	5.008 fm
Vornutzung	902	1.716	262	2.880 fm
	<u>4.320</u>	<u>3.213</u>	<u>355</u>	<u>7.888 fm</u>

Im Jahre 2014 wurden 1.096 rm dies entspricht 786 fm Holz mit folgender Aufteilung an die Mitglieder ausgegeben:

Brennholzlose	368 rm	bzw.	258 fm
Spalten	664 rm	bzw.	465 fm
Brennholz lang	64 rm	bzw.	45 fm
<b>Gesamt</b>	<b>1.096 rm</b>	<b>bzw.</b>	<b>768 fm</b>

# Grundbesitz

## der Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt

Kat.-Gemeinde	ha	ar	m <sup>2</sup>
Altenstadt	338	31	44
Göfis	27	89	42
Meiningen	7	70	54
Nofels	419	45	87
Laterns	107	52	82
Viktorsberg	26	80	26
Hohenems	22	34	94
Satteins	1	40	64
Feldkirch	4	62	57
Fontanella	441	23	36
Sonntag	128	23	85
Damüls	34	39	86
St. Gerold	147	65	22
Koblach	8	12	5
Schellenberg Liechtenstein	12	3	46
Ruggell Liechtenstein		30	86
Isny und Weitnau (Deutschland)	28	85	67
<b>Gesamtbesitz per 31. 12. 2014</b>	<b>1.756</b>	<b>92</b>	<b>83</b>

### Im Jahr 2014 erfolgten folgende Zugänge:

Meier Raimund, GST.NR. 1954/1,1954/2 und  
1955 GB Nofels mit 3.605 m<sup>2</sup>

Miteigentumsgemeinschaft Rederer, FL-Triesen, GST.NR. 3/2,  
4133, 4134, 4135, 4136/1 und 4139/1

GB Nofels mit 8.816 m<sup>2</sup>

Ess Egon, Industrieboden, GST.NR. 6186 GB Altenstadt  
mit 1.916 m<sup>2</sup>

### Stand der Mitglieder /Nutzungsberechtigten per 31. 12. 2014:

<b>Mitglieder</b>		<b>1.178</b>
davon bezugsberechtigt für 1/1 Los	923	
davon bezugsberechtigt für 1/2 Los	255	
<b>Nutzungsberechtigte</b>		<b>56</b>
davon bezugsberechtigt für 1/1 Los	16	
davon bezugsberechtigt für 1/2 Los	40	
<b>Gesamt</b>		<b>1.234</b>

# Aufsichtsratsbericht

## zum Rechnungsjahr 2014

von Aufsichtsratsvorsitzendem Hubert Hehle

Die unterzeichneten Aufsichtsratsmitglieder haben mehrere Prüfungen im Berichtszeitraum durchgeführt und konnten die Übereinstimmung der Bank- und Kassabücher mit den dazugehörigen Auszügen und Belegen feststellen. Sämtliche Unterlagen waren vollständig vorhanden und übersichtlich abgelegt.

### **Im Jahr 2014 wurde eine Rücklage reduziert und zwar:**

Grundkauf allgemein:

Durch verschiedene Zukäufe in der Höhe von € 555.000,— wurde die Rücklage um € 270.000,— reduziert. Neuer Wert der Rücklage deshalb € 1.220.000,—.

Die Erfolgs- und Vermögensrechnung ist im vorderen Teil des Jahresberichtes angeführt. Aus dieser Rechnung geht hervor, dass im Jahre 2014 ein Gewinn von ca. € 12.900,— erwirtschaftet wurde.

Das Biomasseheizwerk Bifang GmbH, Rankweil wurde am 22. November 2013 offiziell in Betrieb genommen. Die Bilanzierung zum 30.6.2014 weist einen Verlust von ca. € 137.300,— aus. In diesem Verlust sind Zinsen von Gesellschafterdarlehen in Höhe von ca. € 89.000,— ausgewiesen. Unser Verlustanteil beträgt 1/3 das sind € 45.733,— wobei ca. € 30.000,— als Zinsgutschrift wieder als Ertrag gebucht werden.

Ausfallsgefährdete Forderungen gibt es derzeit keine. Die Ersparnisse sind derzeit in Wertpapieren und Obligationen veranlagt, die jederzeit gekündigt werden können (bei Bedarf oder Kurswechsel).

Wir danken dem Vorstand, dem Verwaltungsausschuss, dem Forstpersonal und der in der Verwaltung Tätigen für die im Jahre 2014 geleistete Arbeit.

Altenstadt, 22.03.2014

Der Aufsichtsrat:

Vorsitzender Hubert Hehle  
Stellvertreter Walter Lins  
Wilhelm Jutz

## Rückblick 2014 – Vorschau 2015

### **Frau Doris Lampert in Pension**

Doris Lampert war 17 Jahre in unserem Betrieb als Sekretärin tätig. Sie war dem Großteil unserer Mitglieder und jenen die unseren Service, den wir für das Amt der Stadt Feldkirch seit nunmehr über 50 Jahre erbringen, in Anspruch nahmen als geradlinige und korrekte Person bestens bekannt. Wir wünschen ihr für den neuen Lebensabschnitt, der sicherlich für sie neue Aufgaben bereithält, alles Gute und danken ihr für den Einsatz in unserer Gemeinschaft.

### **Frau Alexandra Köchle neue Sekretärin**

Aus sehr vielen Bewerbungen haben wir Frau Alexandra Köchle als neue teilzeitbeschäftigte Sekretärin angestellt. Wie die ersten drei Monate zeigen, besitzt sie eine schnelle Auffassungsgabe, ist sehr gewissenhaft und hat sich in unser Team bestens eingearbeitet. Wir wünschen ihr, dass sie die abwechslungsreiche Arbeit in unserem Betrieb erfüllt und uns, dass Alexandra Köchle ebenfalls viele Jahre in unserm Betrieb tätig sein wird.



*Frau Alexandra Köchle – neue Sekretärin  
der Agrargemeinschaft.*

Foto: L. Nesensohn

### **Neuwahlen von Ausschuss, Vorstand und Aufsichtsrat**

Am Sonntag, dem 31. Mai 2015 werden in der Zeit von 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr die laut Satzung alle fünf Jahre stattfindenden Neuwahlen in die Gremien der Agrargemeinschaft stattfinden. In allen drei Wahlkreisen sind Wahllisten erstellt worden, und wir hoffen auf rege Beteiligung bei den Wahlen. Der Wahlvorschlag wird in diesem Jahresbericht abgedruckt.

Ich darf jetzt schon allen, die in Vorstand, Ausschuss und Aufsichtsrat mitgearbeitet haben, recht herzlich für ihren Einsatz danken und gleichzeitig hoffen, dass sich wieder ein Team findet, in dem es Freude macht mitzuarbeiten.

### **Bauvorhaben an der Rüttenenstraße in Gisingen**

Über den aktuellen Stand der baurechtlichen Situation für den Neubau einer Hackschnitzelhalle und einem Bürogebäude werden wir bei der Vollversammlung berichten.

### **Zufahrt für Dünserhaus in Damüls**

Im Jahre 2015 wird abzweigend von der „Kronawirtshütte“ auf der Alpe Unterdamüls zu Dünseranwesen eine Zufahrtsstraße errichtet. Die notwendigen behördlichen Bewilligungen haben wir letztes Jahr erhalten. Eine Ausschreibung ist auch schon erfolgt. Mit einem Baubeginn ist im Sommer 2015 zu rechnen. Die Zufahrtsstraße ist für Erhaltungsmaßnahmen, wie Erneuerung des Kamines und der teilseitigen Fundamentmauern, von großer Bedeutung.

Auch für die Mieter stellt die Straße eine wesentliche Erleichterung dar.

### **Versorgungsleitungen für „Grün- und Buchenhaus“ im Gemeindegebiet von Sonntag**

Im Jahre 2014 wurde durch die Wasser- und Kraftwerksgenossenschaft Buchboden ein Kleinkraftwerk errichtet. Das Kraftwerk mit einer Maximalleistung von 275 kWh befindet sich auf einer Seehöhe von 860 m ü.A. an der Lutz. Die zur Kraftwerknutzung gefasste Buchentobelquelle befindet sich auf einer Seehöhe von 1.490 m ü.A. und ist in unserem Eigentum.

Das Wasser und ein Großteil der Leitungstrasse wurde von der Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt als Dienst-



*Adreas Bickel mit dem Schreitbagger,  
gesichert durch ein Stahlseil.*

Foto: L. Nesensohn



*Bachquerung Verbindungsleitungen  
zum Grünhaus*

Foto: Stefan Martin, Bauleiter

barkeit der Genossenschaft langfristig zur Verfügung gestellt. Im Zuge des Leitungsbaues wurden für unsere beiden Gebäude „Grün- und Untere Buchen“ Trinkwasser-, Stom- und Abwasserleitungen mitverlegt. Die größte Herausforderung war die Verbindungsleitung zum Grünhaus durch das Grüntobel. Hier gelangten sowohl der Schreitbagger und der Maschinist Andreas Bickel aus Fontanella

von der gleichnamigen Fa. Erdbau Bickel an ihre Grenzen. Der Schreitbagger musste an einem Stahlseil gesichert werden. Zur Bachquerung mussten Rohre und Fertigbeton mit einem Helikopter eingeflogen werden. Für uns war dies die einmalige Gelegenheit die beiden Gebäude mit Strom und Wasser zu versorgen. Hier gilt sowohl der Fa. Bickel, Herrn Bauleiter Stefan Martin, Buchboden und unseren Forstfacharbeitern besten Dank auszusprechen, denn sie alle stießen hier an ihre Leistungsgrenzen.

### **Besichtigung Kraftwerk Illspitz**

Am Freitag, dem 12. Dezember 2014 haben wir das neue Wasserkraftwerk der Stadtwerke Feldkirch am Illspitz mit den Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder sowie Ersatz besichtigt. Danke gilt hier vor allem Herrn DI Hansjörg Mathis für die fachkundige Führung durch die ganze Anlage.

Derzeit werden bei den beiden Sohlrampen an der Illmündung noch die Vorgrundsteine so abgeflacht, dass kleine Wasserbecken entstehen und dadurch die Seeforelle leichter in die Ill aufsteigen kann, um dort zu laichen.

Linksufrig der Ill wird derzeit nach Umplanung die Entnahme von Wasser aus der Ill für die Dotation von Bartenwiesen und Matschels umgesetzt. Sobald diese Arbeiten abge-



*Besichtigung Kraftwerk am Illspitz durch Ausschuss und Aufsichtsrat sowie Ersatzmitglieder, Führung DI Hansjörg Mathis (links)*

Foto: L. Nesensohn

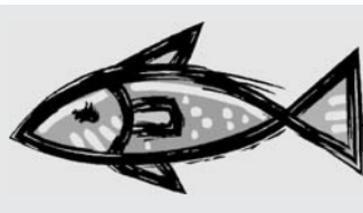
geschlossen sind, gehören auch die Schwertransporte durch die Auen der Vergangenheit an, und dies wird rechtzeitig zur Fahrradsaison der Fall sein, sodass alle Erholungssuchenden wieder ihre Ruhe finden.

Abschließend kann mit gutem Gewissen behauptet werden, dass der Bau des Kraftwerkes an der Unteren Ill durch die Stadtwerke Feldkirch keine großen Umweltschäden hinterlassen hat. Der Baukörper wurde gut in die Landschaft eingliedert und die Errichtung der Kleinen Ill sowie der Dotationsleitung Bartenwiesen stellt eine wesentliche Bereicherung der Gisinger- und Noflerau sowie der Meininger Riegala dar.

### **Freilaufende Hunde ein großes Problem**

In den letzten Jahren mussten wir vermehrt feststellen, dass immer mehr Personen ihre Hunde speziell in der Gisinger- und Noflerau frei laufen lassen. Obwohl jeder Hundebesitzer glaubt, dass sein Hund dem Wild nicht nachstellt, werden immer wieder gerissene Rehe gefunden, bei denen klar feststellbar ist, dass sie durch Hunde Tod gebissen wurden. Speziell in der Setzzeit der Rehe stellen solche Hunde für die wild lebenden Tiere eine große Gefahr dar. Vielleicht ist nach den Gemeindevertretungswahlen eine Verordnung für Leinenzwang in unseren gesamten Auen erreichbar, derzeit besteht im Natura 2000 Gebiet bereits Leinenzwang. Wir hoffen nach wie vor auf einen Leinenzwang, denn dies wäre auch ein wertvoller Beitrag für den Tierschutz, nämlich den Schutz der Wildtiere.

*Euer Obmann Günter Allgäuer*



Fischereiinteressentschaft Paspels  
der Agrargemeinschaft Altgemeinde  
Altenstadt

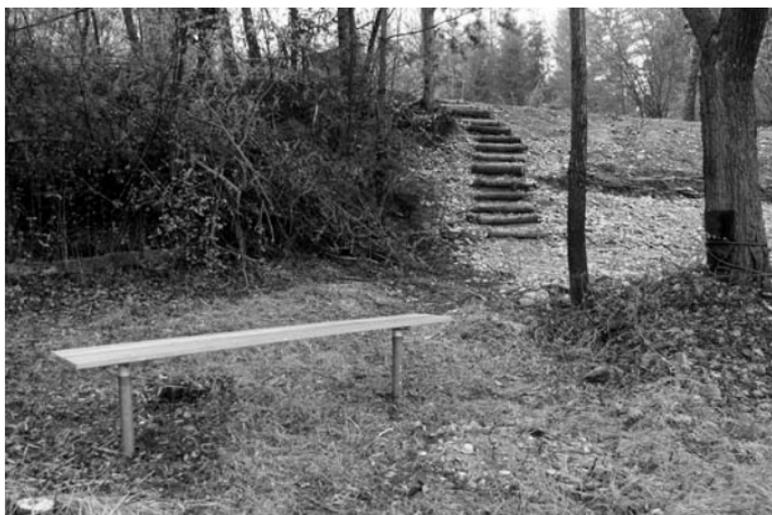
Revier Nr. 86 Paspels See  
Feldkirch – Altenstadt

## **Bericht der Fischereiinteressentschaft Paspels der Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt**

Das Jahr 2014 kann fast als historisch bewertet werden. Nach jahrelangem dahinhalten und Verlängerungen der Bewilligung für den Schwimmbagger ging es dann recht flott, dass er von einer ungarischen Firma zerlegt und abtransportiert wurde. Die Fischereiinteressentschaft sieht sich als vollwertiges Mitglied der Agrargemeinschaft Altenstadt, immerhin sind 260 von 320 Mitgliedern in irgendeiner Weise mit der Agrar verbunden, entweder als direktes Mitglied oder als Angehöriger eines Agrarmitgliedes. Bis zu 10 Personen sind Mitarbeiter der Firma Hilti, den Rest machen die Gastfischer aus.

Die vielen LKW-Fahrten für den Kraftwerksbau am Illspitz sorgten dafür dass die Sinderstrasse in einem desolaten Zustand war, es folgte Ende Jahr 2014 die Sanierung derselben in einen ausgezeichneten Zustand. Nichts desto trotz hat der Baggersee darunter gelitten. Durch die extreme Tiefe des Gewässers von bis zu 42 Meter und der sehr steilen Böschung ist durch die Vibration der Transporte der Böschungsfuß am Südost Ufer abgerutscht.

Wie jedes Jahr pflegten wir auch dieses Jahr gesellschaftliche Ereignisse, das gemeinschaftliche ist in unseren Statuten verankert. Dazu gehört das jährliche Fronen, wie im letzten Jahr sind über 70 Angelkollegen dem Aufruf gefolgt, manche brachten sogar ihre Angehörigen mit. Während des Jahres wurden gezielt weitere Personen angesprochen um aufzuräumen und so kamen weit über 200 Stunden mit Arbeitseinsätzen zusammen. Leider ist immer wieder festzustellen, dass neben Badenden auch Fischerkollegen ihren Müll zurücklassen, was für uns nicht verständlich ist.



*Ufergestaltung beim Baggersee Paspels durch den Fischereiverein Paspels der Agrar Altenstadt.*

Foto: Werner Lins

Ein weiteres Ereignis, das sehr gerne angenommen wird, ist das jährliche Gesellschaftsfischen, das immer im Juni stattfindet, wobei meistens dieselben Personen teilnehmen.

Den Ausflug zur Fischzucht Güfel haben wir 2014 erfolgreich nachgeholt, nachdem es im Vorjahr nicht klappte. Den ersten Termin haben wir wetterbedingt verschoben, beim Zweiten war Traumwetter für alle Radler. Die Fischzucht Güfel, als Hauptlieferant unserer Forellen, zeigte sich sehr bemüht, uns ihre Tätigkeit näher zu bringen. Die anschließende Verpflegung mit ihren Produkten kann man grundsätzlich als Wahnsinn im Sinne von „sehr gut“ bezeichnen. Verwöhnt wurden wir mit Brötchen mit selbst hergestellten Räucherprodukten und Getränken. Wir wussten, dass der Illspitz und die Familie Rhomberg im Fischerhüsle des FV Feldkirch noch auf uns wartet. Mit vollem Bauch radelten wir gemütlich Richtung Illspitz, die nicht mehr so mobilten fuhren mit dem Auto, das neue Kraftwerk wurde besichtigt. Beim Fischerhüsle ging es mit Verwöhnen gleich weiter, in bester Laune gab es ausreichend zu trinken und Gegrilltes. Wer dieses Wochenende daran dachte sein Gewicht zu halten, hatte sich wohl verspekuliert, die paar Kilometer auf dem Fahrrad waren wohl zu wenige.

Der Ausschuss zeigt sich bemüht, ein möglichst breites Spektrum an Fischarten anzubieten. Es ist nicht immer einfach, nicht jeder Fisch lässt sich an unserem See erfolgreich



*Uferreinigung durch Mitglieder des Fischereivereins  
Paspels der Agrar Altenstadt.*

Foto: Werner Lins

ansiedeln. Den Zander versuchen wir seit ein paar Jahren als Jungfisch einzusetzen, die Fangquote bleibt bescheiden. Dabei gibt es sehr unterschiedliche Ansichten, warum das so ist. Der Seesaibling hat sich nicht bewährt, die Schleie scheint nicht mehr vorhanden zu sein. Ende letzten Jahres ist es uns gelungen, Lauben für einen Einsatz zu bekommen.

Sehr hilfreich war, dass Krenn Elmar und Scheiflinger Markus ins Aufseherteam aufgerückt sind, eine sehr zeitintensive Tätigkeit, aber unabkömmlich, wir bedanken uns bei allen Aufsehern für ihren Einsatz.

*Schritfführer: Fehr Christian*

# Zur Geschichte der „K. K. privilegierten Vorarlberger Bahn“

*Arnold Schimper*

## 1) Die große Idee des 19. Jahrhunderts

Eine Idee und die von ihr berührten Interessen stehen zueinander grundsätzlich in einem Spannungsverhältnis. Nicht selten bedeuten diese Interessen über kurz oder lang den Tod der Idee. Die Idee der Dampfmaschine hingegen entsprach diesen Interessen in so vielfältiger Weise, dass sie zu tiefgreifenden Veränderungen in der Kulturgeschichte der Menschheit führte, wie es sie in diesem Ausmaß und in dieser Radikalität zuvor noch nie gegeben hatte.

Nie zuvor konnten Fahrzeuge und Maschinen ohne eine von außen wirkende Kraft bewegt werden. Es war wie das Durchschlagen des gordischen Knotens, wie ein Befreiungsschlag, der zu einer Sturzflut von Innovationen und Investitionen führte. Ein euphorisches und zugleich überhebliches Gefühl, nun Herr über die Schöpfung zu sein, erfasste die Menschen.<sup>1</sup> Die Produktivität der Fabriken und die Kapazität des Gütertransports steigerten sich um ein Vielfaches. Schiffe von enormer Größe durchpflügten völlig unabhängig vom Wind die Weltmeere, und weit entfernte Ziele, zuvor für die meisten Menschen ohnedies außerhalb des Möglichen, rückten in greifbare Nähe.

Franz Michael Felders<sup>2</sup> wacher Geist erahnte das Ausmaß der kommenden Veränderungen, als er 1857 zum ersten Mal nach Lindau kam und die Atmosphäre des damals seit etwa vier Jahren bestehenden Bahnhofs erlebte:<sup>3</sup>

„Wieder warf die scheidende Sonne ihre letzten Strahlen in den See, als ich über die lange Brücke der freundlichen

---

1 Dieses trügerische, auf dünnem Eis sich bewegende Gefühl der Überheblichkeit thematisierte Theodor Fontane in der auf einem historischen Ereignis basierenden Ballade „Die Brücke am Tay“. Ein Bericht über dieses verheerende Zugsunglück in Schottland am 28. Dezember 1879 mit wahrscheinlich 75 Toten findet sich z. B. in der Feldkircher Zeitung vom 03. 01. 1880, S. 1f.

2 1839 - 1869.

3 Ich, Felder, S. 216. (Der heute bestehende Bahnhof wurde 1913 eröffnet. Siehe dazu auch im Kapitel „Einblicke in die Vorgeschichte“.)

Inselstadt zuschritt. Ich hörte das Pfeifen und Schnauben des Dampfrosses und eilte sogleich auf den Bahnhof, während ich wieder einmal recht lebhaft an meinen guten Seppel<sup>4</sup> denken musste. Der hatte uns oft von der Eisenbahn erzählt, aber wir konnten ihm nie recht glauben. Es war zu traumhaft, zu wunderbar. Und nun sah ich die eisernen Stränge vor mir, die Leipzig und Paris und ganz Europa mit dieser Inselstadt verbanden. Mir war's wunderbar weit und frei, als ich die glänzenden Schienen sah. Es war also doch kein Traum, was man von dem Siege des Menschengestes über Raum und Zeit sagte.<sup>5</sup>

Die erste Eisenbahn mit Personenbeförderung wurde zwischen den englischen Städten Darlington und Stockton gebaut und am 27. September 1825 eröffnet. Auf dieser Strecke wurden neben Lokomotiven auch noch Pferde sowie stationäre Dampfmaschinen mit Zugketten eingesetzt.

Am 15. September 1830 wurde die unter der Leitung von George Stephenson gebaute Eisenbahn Liverpool - Manchester eröffnet. Sie war die erste Eisenbahn, die nur mit Lokomotiven betrieben wurde und nach einem Fahrplan verkehrte.<sup>6</sup>

Bereits wenige Jahrzehnte später erstreckte sich ein ausge dehntes Eisenbahnnetz über Europa. Der stürmische Siegeszug der Eisenbahn war durch nichts aufzuhalten, trotz enormer technischer Probleme, für deren Lösung es noch keine Erfahrungswerte gab, trotz vieler Rückschläge und trotz heftigen Widerstands, begründet mit teils kuriosen Argumenten, die von „Teufelswerk“ bis zu abstrusen medizinischen Befunden reichten, wie jener, der sich auf die erste Eisenbahn Deutschlands bezog:

Als 1835 zwischen Nürnberg und Fürth die erste Eisenbahn Deutschlands eröffnet wurde, verlangte „das Ober-Medizinalkollegium ein Verbot derselben durch die Regierung ..., weil man fürchtete, daß sowohl die Reisenden als die Zuschauer dem delirium furiosum - einer unheilbaren Gehirnkrankheit - zum Opfer fallen würden“.<sup>7</sup>

---

4 Felders Freund und Mitstreiter „Seppel“ war sein Cousin Johann Josef Felder, der viele Jahre als Uhrmacher in der Schweiz und in Frankreich gearbeitet hatte und dann nach Schopponau zurückkehrte.

5 Felder, S. 193f.

6 Schweiger-Lerchenfeld, S. 46 - 54.

7 Clairemont, S. 402.

1882 gab es weltweit schon an die 400.000 km Schienenwege.<sup>8</sup> Am Ende des 19. Jahrhunderts hatte das heutige Eisenbahnnetz Europas, abgesehen von den später gebauten Hochgeschwindigkeitsstrecken, im Großen und Ganzen schon bestanden.

## 2) Desolate Straßen und traditionelle Transportmittel

Das Fuhrwerk, damals auch Stellwagen genannt, war bis zum Beginn des Eisenbahnzeitalters die tragende Säule des Gütertransports. Trotz der sehr begrenzten Lademöglichkeit und der geringen Fahrgeschwindigkeit wurden doch relativ bedeutende Transportleistungen erbracht.

Mit dem heute veralteten Begriff „Stellwagen“ bezeichnete man im normativen Sinne alle von Pferden gezogenen Fuhrwerke, vom Leiterwagen bis zur vornehmen Kutsche. Im alltäglichen Sprachgebrauch war der Stellwagen eine größere Kutsche mit sehr unterschiedlichem Komfort. Oft waren es Wagen, in denen bis zu 12 Personen Platz hatten und die man damals schon „Omnibus“<sup>9</sup> nannte. Solche Stellwagen fanden in Vorarlberg vor allem für den gewöhnlichen Postwagenverkehr, für Eilfahrten nach Innsbruck sowie für Taxi- und Ausflugsfahrten Verwendung.

Waren die für längere Fahrten verwendeten Stellwagen noch einigermaßen komfortabel, so gaben im regionalen Verkehr die Ausstattung der Wagen und der Verlauf der Fahrten häufig Anlass zu Klagen:

„Das Miserabelste, was man sich an halbwegs anständiger Beförderungsart denken kann, ist eine Stellwagenfahrt von Bregenz nach Feldkirch und zwar in jeder Hinsicht: Die Wagen sind unter aller Kritik schlecht, ausgefahren, die Sitze hart wie Bretter, von der Decke hängen die Fetzen der Wachleinwand und da sind Löcher, durch welche man den Kopf stecken kann und deshalb ist man von denselben nicht einmal vor dem Regen geschützt. Die Fenster sind theilweise zerschlagen und schmutzig ohne Gleichniß. Zudem fährt man langsam wie auf der Schneckenpost, daß

---

8 Schweiger-Lerchenfeld, S. 4.

9 Das lateinische Wort „omnibus“ ist der 3. Fall Plural von „omnes“ (alle) und bedeutet „für alle“. Unmittelbar ist „Omnibus“ ein Lehnwort aus dem Französischen: voiture omnibus (Wagen für alle), analog zum heute noch fallweise gebräuchlichen train omnibus (Personenzug). Im aktuellen Sprachgebrauch wird vom Wort Omnibus meist nur noch die letzte Silbe verwendet.

es ohne Uebertreibung einem nur einigermaßen rüstigen Fußgänger ohne Ueberanstrengung möglich ist, gleichzeitig mit dem Wagen an Ort und Stelle zu kommen. Kein Wunder, wenn der 'Toni' schon in Bregenz beim Hörburger, also nach 2 - 3 Minuten nach der Abfahrt seinen ersten Schoppen nimmt, und dann sicher wieder bei der Achbrücke ... und in Lauterach bei der 'Kleinen' und in Embs bei der 'Großen' Krone ... und so fort und fort bis Feldkirch, wo man nach sechs Stunden, zwar mit dem Leben, aber wie gerädert, ankommt ...“<sup>10</sup>

Die hohe Kunst des Straßenbaus, wie ihn die Römer beherrscht hatten, wurde im Europa des Mittelalters kaum mehr angewendet. Meist waren die Straßen nur einfache Feldwege, die selten einmal mit Steinen befestigt wurden. Bei Regenwetter verwandelten sie sich in Schlammbahnen, auf denen ein Fortkommen kaum mehr möglich war.

Eine Änderung trat erst ein, als sich etwa ab 1600, von Frankreich und dann auch von England ausgehend, als Folge des Entstehens absolutistischer Regierungsformen allmählich eine neue Wirtschaftsform entwickelte. Der Staat begann, direkt in die Wirtschaftsprozesse einzugreifen, um das Volumen der Wirtschaft und damit auch die Einkünfte der Herrschenden zu steigern.<sup>11</sup> Doch eine erfolgreiche Wirtschaft gibt es nicht ohne eine entsprechende Infrastruktur. Dazu gehört vor allem ein gut ausgebautes Verkehrsnetz. So schaute man also bei den Römern nach, wie die das gemacht hatten, und baute während der folgenden Jahrhunderte den Bedürfnissen der Wirtschaft entsprechende Straßen. So eine befestigte Straße nannte man „Chaussee“ oder „Kunststraße“. Ein naheliegendes Beispiel einer ganz besonderen Kunststraße war die von 1822 - 1824 errichtete Straße über den Arlberg.<sup>12</sup>

Die Baubedingungen für den Abschnitt zwischen Klösterle und Stuben vermitteln eine „Innenansicht“ einer solchen Kunststraße:

„Der Bau der Straße muß nach ihrer ganzen Länge und Breite nach technischen Grundsätzen in Ausführung kommen, also einen 10 Zoll<sup>13</sup> hohen pflasterförmigen Grundbau

---

10 Vorarlberger Volksblatt, 17. 11. 1871, S. 5.

11 Diese Wirtschaftsform, die in Europa vom 16. bis in die Anfänge des 18. Jahrhunderts bestimmend war, nennt man Merkantilismus.

12 Volaucnik, Monika, S. 4.

13 10 Zoll dieser Maßeinheit entsprechen 26 cm.

mit großen Steinen, über diese eine 8 Zoll dicke Lage von Klopsteinen, und endlich eine 6 Zoll dicke Decke von kleineren Kalk-Schotter erhalten, ...“<sup>14</sup>

Kaum hatte man die Straße über den Arlberg fertiggestellt und hemmende Zollbestimmungen teilweise aufgehoben, entwickelte sich ein reger Warenverkehr über den Arlberg:

„Als im Jahre 1827 die hohen Durchgangszölle aufgehoben wurden, nahm die Spedition so zu, daß keine Woche verging, in welcher nicht dem Tausend nach Zentner Frachtgüter ankommen; in dem kleinen Feldkirch rief dieser vermehrte Warendurchgang sechs Speditions- und Kommissionshandlungen ins Leben, und auf der ganzen Straße vom Arlberge bis Fussach ist eine Regsamkeit, mit welcher die frühern Zeiten keinen Vergleich aushalten ...“<sup>15</sup>

Bis zur Eröffnung der Arlbergbahn 1884 war eine Stellwagenfahrt über den Arlberg die zweckmäßigste Verbindung nach Innsbruck, für die in den Zeitungen auch geworben wurde:

„Post-Omnibus zwischen Bregenz und Innsbruck  
Abfahrt in Bregenz täglich 4 Uhr Früh  
Ankunft in Innsbruck des anderen Tages um 4 Uhr Abends  
Abfahrt Innsbruck täglich 5 Uhr Früh  
Ankunft in Bregenz des anderen Tages um 6 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> Abends  
Tour Innsbruck - Bregenz wird in St. Anton, und Tour Bregenz - Innsbruck in Landeck Nachtstation gehalten.

In Landeck influirt<sup>16</sup> dieser Wagen genau mit dem von Mals und Meran ankommenden und dahin abgehenden Stellwagen nach Mals und Meran.

Frachtstücke zum Gewichte bis 20 Pfund werden angenommen.

Zu recht zahlreicher Theilnahme ladet ergebenst ein: Die Gesellschaft.“<sup>17</sup>

Trotz der Verbesserungen im Straßenbau lag vieles noch im Argen. In die Dörfer und Seitentäler führten meist nur holprige Karrenwege, während die Kunststraßen oft in schlechtem Zustand waren.

---

14 Albrich, S. 13.

15 Weizenegger/Merkle, S. 313.

16 influieren: hineinfließen, eindringen (hier: Anschluss haben).

17 Feldkircher Zeitung, 05. 06. 1869, S. 4.

„Wie es scheint, ist der früher immerhin noch leidliche Zustand unserer Landstraßen vor der Hand sistirt.<sup>18</sup> Es ist dahin gekommen, daß die Stellwagen zur Zurücklegung der Strecke zwischen Feldkirch und Bregenz in der Regel 5 1/2 bis beinahe 6 Stunden brauchen - eine Zeit, in welcher ein guter Fußgänger denselben Weg ebenfalls zurücklegen könnte, wenn eben die obige Sistirung nicht der ganzen Länge und Breite nach auf der Straße lasten würde. Hätten die Pferde, die auf fraglicher Straße auf und ab keuchen müssen, die Gabe der Sprache, so hätten sie schon längst einstimmig einen Schmerzensschrei ausgestoßen.“<sup>19</sup>

Manchmal hat sich dann ein Zuständiger der schlechten Straßen und gewiss auch der armen Pferde erbarmt:

„Die Landstraße von Feldkirch nach Götzis und Bludenz, sonst wegen ihres schlechten Zustandes ein stehender Gegenstand der Klage und der Unzufriedenheit, hat sich nunmehr derart verbessert, daß nur eine Stimme des Lobes und der Anerkennung für den Herrn Oberingenieur Plach herrscht, dessen unermüdlicher Ausdauer und Sachkenntniß der jetzige ausgezeichnete Zustand derselben zu verdanken ist.“<sup>20</sup>

Doch schon wenige Monate später bot der Zustand dieser wichtigen Straße wieder Anlass zur Klage. Die Feldkircher Zeitung schrieb, nachdem sie einleitend an die früher beschriebene erfolgreiche Sanierung durch den Herrn Plach erinnert hatte:

„...ebenso war man erfreut darüber, daß die Bezirkshauptmannschaft vor einiger Zeit eine aus den Vierziger Jahren herrührende Verordnung über das Fahren, über die Breite der Räder u. s. w. zum Zwecke der Sicherheit und der Schonung der Landstraße neuerdings publizierte und strenge durchführen ließ. Kaum sind jedoch einige Monate verflossen, und schon scheint man sich wenig mehr um die gesetzlich bestehende Verordnung zu kümmern, denn gegenwärtig, wo die Straße wieder mit dem nothwendigen Schotter belegt wird, lassen unsere Fuhrleute die vorgeschriebenen schweren Lastwagen mit den 6" breiten Felgen zu Hause und führen die gleich großen Lasten statt auf

---

18 Mit „sistirt“ ist hier - analog zur „Sistierung“, also zum vorübergehenden Ruhen eines Verfahrens - wohl gemeint, dass der früher noch relativ gute Zustand der Straßen vorübergehend ausgesetzt war.

19 Feldkircher Zeitung, 09. 12. 1865, S. 1.

20 Feldkircher Zeitung, 11. 08. 1869, S. 1.

einem nun auf zwei an einander gehängten Wagen mit nur schmalen Rädern. Diese Wahrnehmung kann man hier wochentlich 2 mal machen, wenn die großen Lasten von Bregenz heraufkommen. Da auf diese Art die Straße nicht geschont, sondern geradezu verdorben und die Mühe der Wegmacher vereitelt wird, so erlaubt man sich die Anfrage ob die polizeiliche Aufsicht nur im Sommer oder auch für die Wintermonate vorgeschrieben ist.“<sup>21</sup>

Auch wenn das Fuhrwerk das bedeutendste Transportmittel war, so spielte in dieser Infrastruktur auch der Mensch selbst eine wichtige Rolle. Waren die Lasten auch relativ gering, die er mit sich trug, so waren es doch die weiten Wege, die er ging. Oft waren es Distanzen, die heute ungläubiges Staunen bewirken. Damals übliche Fußmärsche finden sich z. B. anschaulich beschrieben in Franz Michael Felders „Aus meinem Leben“.

Da nahm sich die Leistung eines Feldkircher Postboten eher bescheiden aus:

„Am 1. Jänner 1870 wird das k. k. Postamt in Rankweil eröffnet. Dasselbe wird mittels einer täglichen Fußbotenpost mit dem k. k. Postamte in Feldkirch in Verbindung gesetzt.“<sup>22</sup>

Das Fahrrad war um 1870 in Vorarlberg eine noch selten wahrgenommene Kuriosität. In der Feldkirch Zeitung wurde diese neue Mode so kommentiert:

„Die Velociped's (Reiträder) scheinen sich in unserer Stadt einbürgern zu wollen. Man sieht nämlich seit mehreren Wochen einige junge Herrn mit großer Fertigkeit sich auf denselben fortbewegen, ja es wurden von denselben schon Fahrten nach Rankweil und sogar nach Bludenz unternommen. Da sich allen Ernstes die Sekte der Velocipedisten konstituieren zu wollen scheint so wird bereits nach einem deutschen Namen für das Mode-Fahrzeug gesucht. Es sind dazu folgende Namen vorgeschlagen: Tretwagen, Schnellwagen, Reitwagen, Reitfahrzeug, ... Strampelwagen, Eisen-gaul ...“<sup>23</sup>

Die Benützung der Räder scheint nicht ganz ungefährlich gewesen zu sein. Die Unfälle, die gewiss nicht nur der fehlenden Fahrpraxis, sondern wohl auch der noch nicht aus-

---

21 Feldkircher Zeitung, 06. 11. 1869, S. 2.

22 Vorarlberger Landes-Zeitung, 25. 12. 1869, S. 1.

23 Feldkircher Zeitung, 12. 05. 1869, S. 2.

gereiften Technik geschuldet waren, scheinen jedenfalls so zahlreich gewesen zu sein, dass das Radfahren in manchen Städten verboten wurde.

„Kundmachung des Stadtmagistrates Innsbruck vom 24. Oktober: Das Fahren mit Velocipeden in den Gassen und Straßen der Stadt ist verboten, was mit dem Bedeuten zur allgemeinen Kenntniß gebracht wird, daß Dawiderhandeln-  
de vor Amt gestellt und entsprechend bestraft werden.“<sup>24</sup>

### **3) Die Notwendigkeit einer Vorarlberger Eisenbahn**

Während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam es auch in Vorarlberg schrittweise zur Mechanisierung der bislang als Manufakturen betriebenen Spinnereien und Webereien. Die nun als Fabriken bezeichneten Produktionsstätten wurden mit modernen Spinnmaschinen, Webstühlen und Vorwerken, mit Wasserrädern, Dampfmaschinen und Transmissionen ausgestattet. Die Anlieferung dieser meist schweren und sperrigen Einrichtungen über große Distanzen war mit enormen logistischen Problemen verbunden, die nicht geringer wurden mit dem Beginn der Produktion in den Fabriken, denn die Mengen der nun benötigten Rohstoffe und der daraus produzierten Produkte übertrafen die Ladekapazität der Fuhrwerke bei weitem. Wenn auch die Transportleistungen der Fuhrwerke angesichts der vorherrschenden Bedingungen respektabel waren, den Ansprüchen der beginnenden Industrialisierung konnten sie nicht mehr genügen. So waren es vor allem die Besitzer von Textilfabriken, die über Jahre hinweg energisch auf den Bau einer Vorarlberger Eisenbahn drängten.

Der wirtschaftlichen Entwicklung Vorarlbergs war auch der Umstand hinderlich, dass die Nachbarn im grenznahen Raum bereits über Eisenbahnlinien verfügten.

In Bayern war das Teilstück Oberstaufen - Lindau der Ludwigsbahn am 12. Oktober 1853 in Betrieb genommen worden.

1857 eröffneten die Schweizer Bahnen die Strecke Rorschach - Rheineck und 1858 die Strecke Rheineck - Chur.

Vorarlberg mag von diesen Eisenbahnen gewiss auch profitiert haben, im Konkurrenzkampf mit den benachbarten Regionen war man aber klar benachteiligt.

---

24 Vorarlberger Landes-Zeitung, 04. 11. 1869, S. 2.

Während für die Nachbarn ihre Eisenbahnen wirtschaftlichen Aufschwung und Wohlstand bedeuteten, drohte Vorarlberg ein Niedergang, denn Importe und Exporte blieben weiterhin durch die Leistungskapazität der Fuhrwerke beschränkt.

Als es nach Jahren endlich einen Gesetzesentwurf für eine Vorarlberger Eisenbahn gab, wurde in einem Memorandum zu diesem Entwurf die Notwendigkeit einer solchen Bahn vor allem mit den bestehenden, weitläufigen Zusammenhängen begründet:

„Die kulturhistorische und handelspolitische Bedeutung des Bodenseebeckens, eines durch seine geographische Lage wie durch seine physische Beschaffenheit zu einem der Brennpunkte des Welthandels bestimmten Verkehrsgebietes, ist ... namentlich in neuester Zeit dadurch in den Vordergrund getreten, daß an den Ufern des deutschen Meeres die Eisenbahnen der benachbarten Länder zusammentreffen und daß dadurch der Bodensee zum gemeinsamen Stapelplatze der verschiedenen Eisenbahnsysteme sowie zum Centralpunkte mitteleuropäischen Handels geworden ist.“<sup>25</sup>

In diesem großen Zusammenhang war das sowohl wirtschaftlich als auch militärisch begründete gesamtstaatliche, dem Verlangen Vorarlbergs entgegenkommende Interesse Österreichs an einer Vorarlberger Bahn begründet, die für die Eisenbahnplaner in Wien freilich nur der erste Teil einer künftigen Arlbergbahn und damit einer Verbindung Vorarlbergs mit der übrigen Monarchie sein konnte.

Anlässlich einer Ausschuss-Beratung im Reichsrat, eine Bahnlinie von Innsbruck über Feldkirch nach Bregenz mit Anschlüssen an die Schweizer und die bayerischen Bahnen betreffend, betonte ein Abgeordneter, „wie wichtig es sei, daß eine von der Hauptstadt des Reiches ausgehende Eisenbahnverbindung uns mit unserem sichersten, ja dem einzigen regelmäßig bei uns vorsprechenden Kunden in Getreide, der Schweiz, in direkten Verkehr bringe, daß diese Bahn ferner auch dadurch eine ganz besondere Wichtigkeit habe, daß sie durchwegs auf österreichischem Gebiete bis zu der Grenze der Schweiz führe, da es einmal von sehr großem Interesse sein könnte, daß wir eine Bahn zu diesem Lande besitzen, welche den Boden eines fremden Landes nicht betrete.“<sup>26</sup>

---

25 Beilage zur Feldkircher Zeitung, Nr. 42, 26. 05. 1869.

26 Feldkircher Zeitung, 21. 04. 1869, S. 4.

Die „Exportgesellschaft in Wien“ argumentierte die wirtschaftliche Notwendigkeit dieser Bahnlinie mit einer Schilderung der bestehenden Probleme:

„Der österreichisch-ungarische Handel leidet (und das ist eine seit dem Jahre 1867 jährlich wiederkehrende Erscheinung) in der Richtung nach den westlichen Grenzpunkten Salzburg und Passau und darüber hinaus nach Süddeutschland und der Schweiz an fortwährend sich wiederholenden Einstellungen des Verkehrs. Monate lang liegen die Sendungen auf den Bahnhöfen in Österreich und Ungarn, der Expedition harrend ... Ein solcher Zustand schädigt den Handel auf das Empfindlichste, ja hebt ihn förmlich auf. Die größte Schwierigkeit aber bot und bietet in dieser Beziehung der Verkehr nach der Schweiz über Lindau und Friedrichshafen. Der Schienenweg dahin über München und Augsburg wird während der lebhaftesten Exportzeit durch den eigenen lebhaften Verkehr auf den bayerischen Bahnen bald in dieser, bald in jener Station gesperrt oder auf eine kleinere Wagenzahl beschränkt, und müssen selbstverständlich die für Lindau und Friedrichshafen auf den Schienen rollenden Wagen angehalten werden. ... Die Erklärung für diese beklagenswerthe Erscheinung liegt in dem Mangel einer zweiten Route aus Österreich nach dem Bodensee. Der Bodensee, der einen Theil unserer westlichen Reichsgrenze bildet und an welchem bayerische, württembergische, badische und schweizerische Bahnen ausmünden; der Bodensee, über den sich der Verkehr von den 5 Grenzstaaten und der Transitverkehr nach Genf und Basel, somit nach Süd- und Nordfrankreich bewegt; dieser See, der so recht dazu angelegt ist, der Recipient eines großartigen Handels zu werden, an welchem Österreich am meisten theilzunehmen berufen und interessirt wäre, dieser See ist von Österreich aus bis jetzt nur durch Baiern und Württemberg zu erreichen, somit für Österreichs Handel gar nicht vorhanden. ... Durch die Bahn würde die österreichische Sackgasse von Salzburg durch die Linie Salzburg - Innsbruck - Bludenz - Bregenz bis an den Bodensee verlängert, somit eine direkte österreichische Linie Wien - Bodensee geschaffen, ...“<sup>27</sup>

Als die Bozener Handelskammer dem Handelsministerium in Wien empfahl, anstatt der Arlbergbahn eine Bahnlinie Bozen - Vintschgau - Santa Maria - Chur als kürzeste Verbindung zwischen der Adria und dem Bodenseeraum zu

---

27 Vorarlberger Landes-Zeitung, 04. und 06. 04. 1871.

bauen, kommentierte „Die Presse“ diesen Vorschlag aus militärstrategischer Sicht :

„... Ihre größten Schwierigkeiten würden sich offenbar nicht auf tirolischem, sondern auf dem Boden der Schweiz ergeben, es liegt aber nicht an diesen, warum wir die Ausführung der beantragten Vorarlberger Bahn der Bozen - Churer - Bahn vorziehen, sondern an den Rücksichten, die sich der Staat selbst schuldet. Für jene sprechen nämlich: die gesicherte Verbindung des Centrums mit der äußersten Grenze, dem aus strategischen Gründen sehr wichtigen Vorarlberg und die Erhaltung einer direkten Handelsstraße nach dem Herzen des Reiches. In einem Kriegsfall wäre der Durchzug mit Truppen und Kriegsmaterial durch die neutrale Schweiz nicht bloß unsicher, sondern geradezu undenkbar. Österreich würde auf die langsame, oft ganz unpraktikable Landstraße über die Höhen des Arlbergs beschränkt sein, seine Stellung am Bodensee wäre bei der jetzigen Sturmeseile der Kriegsführung ein aufgegebener Posten. Man muß das Mittel in der Hand behalten, den beflügelten Heeresscharen auf der anderen Seite Concurrenz zu machen.“<sup>28</sup>

Im Schatten der wirtschaftlichen und militärischen Argumente für den Bau einer Vorarlberger Bahn gab es aber auch noch andere Beweggründe, die mit dem Alltag der Menschen enger verknüpft waren.

In den Jahren schlechter Ernten war die an sich schon kaum ausreichende Selbstversorgung Vorarlbergs mit Lebensmitteln nicht mehr möglich. Eine Eisenbahn würde hingegen die Voraussetzungen dafür schaffen, um auch in Krisenzeiten die Versorgung des Landes mit Nahrungsmitteln sicherstellen zu können.

„Der Winter ist rauh ... und das Brod ist klein; daß es nicht noch kleiner ist danken wir hier im äußersten Winkel der Monarchie dem vielgeschmähten Finanzminister Bruck, der keine Hindernisse scheute um Österreichs Länder mit Eisenbahnen zu durchziehen. So wurde uns eine reichliche Kornkammer, nämlich Ungarn, nahe gerückt. Wir wissen, daß in Lindau nie gesehene Massen Getreide, das meistens aus Ungarn kommt, lagerten und noch lagern; sie wären nicht dort, wenn sie nicht die Schienenwege hingeführt hätten.“<sup>29</sup>

---

28 Die Presse, 21. 03. 1868, S. 6.

29 Feldkircher Zeitung, 04. 01. 1862, S. 1.

Im Sommer 1871, der Bau der Vorarlberger Bahn hatte schon begonnen, machte sich ein Vorarlberger Journalist angesichts der Baufortschritte seine Gedanken darüber, wie es vor dem Bahnbau war und was in absehbarer Zeit vonnöten sein wird, wollte man aus dem durch die Eisenbahn möglich gewordenen Tourismus Nutzen ziehen:

„Wir sind in dem Monate Juli angelangt: in 13 Monaten durchzieht die Eisenbahn unser Ländchen. Sind wir gerüstet auf die großartigen gesellschaftlichen Veränderungen, die durch das Inslebentreten dieses großen Kulturfortschritts unausbleiblich kommen werden, ja kommen müssen? ... Bis heute wurde unser Land ganz stiefmütterlich behandelt, wir waren, obwohl unsere nächsten Umgebenden seit 20 Jahren sich des großartigen Verkehrs der Eisenbahnen zu erfreuen hatten, immer noch in eine Sackgasse eingesteckt ... Vorarlberg ist ein schönes, ein sehr schönes Land, aber es ist eben doch kein Fortschrittsland, und soll aber, sobald der Eisenstrang es durchzieht, sich seinen Nachbarn möglichst gleichstellen. ... Wenn einmal nach Eröffnung der Eisenbahn eine Masse fremder Touristen nach Vorarlberg kommt, die Gasthöfe denselben kein schönes Fleisch, keine Fische, keine feinen Gemüse etc. aufstellen können? Wie werden sich die jetzigen Zustände dann als durchaus unzulänglich herausstellen! Es ist an der Zeit, daß man sich jetzt schon bemühe Mittel und Wege zu treffen, um den Anforderungen zu entsprechen; es wäre doch unverzeihlich, wenn das schöne Land aus den verbesserten Verkehrsmitteln nicht den gebührenden Vorteil ziehen sollte.“<sup>30</sup>

#### **4) Einblicke in die Entstehungsgeschichte**

Schon vor 1848 war Vorarlberg von Eisenbahnplanungen betroffen. Zum einen waren es die globalen Interessen Englands, das Eisenbahnverbindungen von der Kanalküste zur Adria anstrebte, um die Transportwege nach Indien zu optimieren. Zwei dieser geplanten Linien verliefen über den Bodenseeraum und tangierten dabei auch Vorarlberger Gebiet. Diese Vorhaben, die von Einzelpersonen, vermutlich Strohmänner der englischen Regierung, betrieben wurden, scheiterten am Widerstand Österreichs, das andere Interessen verfolgte.

Zum anderen gab es das frühzeitig deponierte Interesse der Bayern, ihre Ludwigsbahn nach deren Fertigstellung (1853)

---

30 Feldkircher Zeitung, 12. 07. 1871, S. 3.

mittels einer durch Vorarlberg verlaufenden Bodensee-Gürtelbahn über Lindau hinaus bis zum nächstgelegenen Schweizer Bahnhof zu verlängern.

Bereits 1846 war es zwischen den beiden Vorständen der bayerischen und der österreichischen Staatsbahnen zu einer protokollarisch festgehaltenen Vereinbarung gekommen, dass die Strecke von der bayerischen Grenze bis Rheineck von Bayern errichtet und betrieben werden darf. Die auf Beamtenebene ausgehandelte Vereinbarung wurde jedoch in Wien von den politisch Verantwortlichen bis hinauf zum Staatskanzler Metternich einhellig abgelehnt.<sup>31</sup> In der Entstehungsgeschichte der Vorarlberger Bahn wird diese Bodensee-Gürtelbahn jedoch noch einige Male Angelpunkt des Geschehens sein.

Um 1848 begann der vehemente und mit schier übermenschlicher Kraft geführte Kampf des Feldkircher Fabrikanten Carl Ganahl<sup>32</sup> für eine Bahnlinie, die Vorarlberg mit Tirol und somit auch mit der übrigen Monarchie verbindet. Die ideale Plattform für diesen Kampf fand er in der 1850 gegründeten Handels- und Gewerbekammer, deren Präsident Carl Ganahl von Beginn an und, von einer vierjährigen Unterbrechung abgesehen,<sup>33</sup> bis zu seinem Tode 1889 war.

Bereits in der ersten Sitzung legte Ganahl der Versammlung einen detaillierten Plan für eine Eisenbahnverbindung zwischen Vorarlberg und Tirol vor. Überzeugt von der Dringlichkeit einer solchen Verbindung für die Entwicklung der Wirtschaft Vorarlbergs und inspiriert durch die damals im Bau befindliche Semmeringbahn, ließ er sich von „Eisenbahntechnikern, Streckenbauern und Konstrukteuren von Wagen und Lokomotiven belehren und beraten“, vertiefte sich „in technische, klimatologische und geologische Probleme“, ließ „die verschiedenen Möglichkeiten der Streckenführung durch Vermessungsfachleute, die er häufig selbst begleitete, wiederholt erkunden, abstecken und vermessen“ und verschaffte sich einen ungefähren Überblick über die Kosten.<sup>34</sup>

---

31 Mechtler, S. 103 - 105.

32 1807 - 1889.

33 1852 legte Carl Ganahl, wütend wegen einer gegen die Stadt Feldkirch verlorenen Rechtssache, das Präsidentenamt nieder. Ihm folgte als Präsident der Bludener Fabrikant Christian Mutter. 1856 schien der Zorn verrückt zu sein, Ganahl ließ sich jedenfalls wieder zum Präsidenten wählen.

34 Neher, S. 76.

Dieses Projekt reichte Ganahl 1851 beim Handelsministerium in Wien ein. Da man dort indes andere Eisenbahnpläne hatte, fand das Projekt kaum Interesse. Angeblich soll Ganahl „weitere Eingaben in der gleichen Angelegenheit ... regelmäßig jedes Jahr oder in noch kürzeren Abständen“<sup>35</sup> gemacht haben. Der damalige Handelsminister Freiherr von Bruck, mit dem Ganahl persönlich eine gute Gesprächsbasis gehabt haben soll, schrieb im Mai 1851 an den Statthalter für Tirol und Vorarlberg:

„Wenn ich gleich das Gewicht so mancher, von der erwähnten Handels- und Gewerbekammer zur Begründung ihres Antrages entwickelten Gründe nicht verkenne, so drängen sich nun dagegen von meinem Standpunkte folgende Erwägungen auf: die Staatsverwaltung ist einerseits daran, die Bahn von Verona nach Bozen zu bauen, andererseits ist der Schienenweg von Verona nach Mantua bereits vollendet. Diese Kommunikationslinien dürften für Vorarlberg hinreichen, sowohl den Bezug der nötigen Rohstoffe zu erleichtern, als auch einen lebhaften Transithandelsverkehr zu vermitteln und diesem Kronland hiedurch in beiden Beziehungen dieselben Vorteile gesichert werden, deren sich Böhmen demals schon erfreut. ... Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, welche namhaften Schwierigkeiten die Natur einer direkten Schienenverbindung von Tirol aus an den Bodensee entgegenstellt. Durch Herstellung einer Bahn über den Arlberg würde Vorarlberg im Verhältnis zum Anlagekapital an Frachtkosten wenig gewinnen ...“<sup>36</sup>

Ganahl dachte gewiss nicht daran, aufzugeben, doch war er Realist genug, um zu verstehen, dass eine durchgehende Bahnstrecke Tirol - Arlberg - Bodensee vorläufig ein Wunsch bleiben musste. So gelangte zunehmend eine auf Vorarlberg beschränkte Lösung der Eisenbahnfrage in den Fokus des Unermüdlichen.

Gleichzeitig mit dieser für Vorarlberg unerfreulichen Entwicklung vollzog sich jedoch in der österreichischen Eisenbahnpolitik eine überraschende Wende, die gänzlich neue Möglichkeiten eröffnete. Die Monarchie war in eine Wirtschaftskrise geschlittert, so fehlte schließlich das Geld für den dringend erforderlichen Ausbau des Eisenbahnnetzes. Als Folge dieser Entwicklung hatte man 1854 ein neues Konzessionsgesetz geschaffen, das den Bau von Eisenbahnen durch private Betreiber erleichterte und durch die

---

35 Mechtler, S. 105.

36 Mechtler, S. 106.

Gewährung von Garantien mehr privates Kapital aus dem In- und Ausland anlocken sollte. Die privaten Eisenbahnbauer erhielten vom Staat eine Konzession, die als ein Privileg galt, und weil die Konzession vom Kaiser, der auch König von Ungarn war, verliehen wurde, entstanden in den folgenden Jahren „kaiserlich - königlich privilegierte Eisenbahnen“. Der Staat erstellte nun eine Wunschliste der vorrangig zu bauenden Bahnen, in der sich jedoch keine Voralberger Bahn fand. Auch waren die Geldgeber vor allem am Bau von solchen Bahnen interessiert, deren Betrieb große Gewinne erwarten ließ.

Dieser Wandel in der Eisenbahnpolitik eröffnete auch für Voralberg neue Perspektiven, obschon seine Karten wegen der geringen Aussicht auf lukrative Gewinne an sich nicht gut waren. Doch Carl Ganahl witterte Morgenluft und packte die Gelegenheit beim Schopfe. 1856 beantragte er die Bewilligung von Vorarbeiten für eine Eisenbahn von der Grenze an der Leiblach bis Feldkirch und von hier bis zu einem nahegelegenen Rheinübergang. Dieser Anschluss an die Schweizer Bahn war für Ganahl deshalb wichtig, weil es in der Schweiz ernsthafte Bestrebungen für die Trassierung einer Bahn von Chur durch Graubünden nach Italien gab. Für den Bau dieser so genannten Lukmanierbahn gab es bereits seit 1853 eine Konzession. Voralberg wäre dadurch in eine schwierige Situation gekommen, vor der auch die Feldkircher Zeitung warnte:

„Der Lukmanierpaß ist östlich vom Gottharde gelegen und die projektirte Alpenbahn würde durch das bündtnerische Vorder-Rheintal bei Ilanz, Reichenau vorbei nach Chur führen. Die schon bestehende schweizerische Rheintalbahn wäre somit eine Fortsetzung derselben und folgerichtig ist eine Bahn, die über voralbergisches Gebiet führend, die Verbindung mit Baiern vermittelt, ein nothwendiges Glied in dieser Kette. Der Standpunkt, den ein Voralberger im Interesse seines Heimatlandes in dieser Frage einzunehmen hat, ist klar vorgezeichnet: daß nämlich die sogenannte Gürtelbahn ... ganz gegen unsere Interessen ist, indem sie den weitaus größten Teil des Landes von der Schienenverbindung ausschließt, liegt auf der Hand. Im Interesse des Landes ist selbstverständlich jene Verbindungsbahn, die unser Lande der Länge nach durchschneidet, unsere zwei hauptsächlichsten Städte und Industrieorte, nämlich Bregenz, Dornbirn, Hohenems und Feldkirch berührt und süd-

lich von letzterer Stadt in die schweizerische Rheintalbahn einmündet.<sup>437</sup>

Am 1. Juli 1858 wurde die Strecke Rheineck - Chur eröffnet. Für die Schweiz war jetzt natürlich die Bodensee-Gürtelbahn als Verbindung von St. Margrethen und Lindau der naheliegende nächste Schritt. Von einem in Eisenbahnangelegenheiten mehrfach auftretenden Baron Rothschild ließ die Schweiz deshalb in Wien um eine Konzession für den Bau dieser Gürtelbahn ansuchen. In Wien waren die Beweggründe der Schweiz natürlich nicht verborgen geblieben. So war man nicht unbescheiden und verlangte von den Schweizern als Gegenleistung den Bau einer Bahnlinie von Lauterach, das von der Gürtelbahn tangiert worden wäre, bis nach Feldkirch und von dort einen Anschluss an die Schweizer Bahn bei Rüthi. Doch mehr als diese Anschlusslinie nach Rüthi zu finanzieren war den Schweizern die Gürtelbahn nicht wert, und so blieb das Vorarlberger Rheintal weiterhin „eisenbahnfrei“.<sup>38</sup>

Dem Ansuchen Ganahls um die Bewilligung von Vorarbeiten wurde stattgegeben; eine Entscheidung, an der nicht nur das Handelsministerium, sondern auch das Innenministerium und das Armeekommando beteiligt waren. Ganahl wurde mitgeteilt, bei „der endgültigen Trassierung müsse jedoch den militärischen Anforderungen entsprochen werden, welche im wesentlichen darin bestünden, daß die Bahn von Bregenz bis Feldkirch so nahe als möglich am Fuße des Bregenzerwaldes geführt werde ...“<sup>39</sup>

Ganahl ließ nun von Fachleuten eine ausführliche Planung erstellen und reichte diese im Februar 1858 beim Handelsministerium zur Prüfung ein. Zwischenzeitlich hatte er auch Kontakt mit dem schon erwähnten Baron Rothschild, der als Kapitalgeber bei den Vereinigten Schweizer Eisenbahnen eine wichtige Rolle spielte und in Österreich schon um eine Konzession für die Gürtelbahn angesucht hatte. Da es für Ganahl angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage, in der sich Österreich zum damaligen Zeitpunkt befand, unmöglich war, auf dem inländischen Kapitalmarkt die für den Bahnbau erforderlichen Geldmittel aufzubringen, wäre Rothschild der ideale Partner gewesen. Nach einigen

---

37 Feldkircher Zeitung, 23. 11. 1861, S. 1. Die geplante Lukmanierbahn wurde letztlich nicht gebaut. Stattdessen wurde die Gotthardbahn realisiert, die 1882 ihren Betrieb aufnahm.

38 Beer, S. 50 - 52.

39 Mechtler, S. 108.

Sondierungsgesprächen kam es indessen zum Abbruch der Verhandlungen.

Carl Ganahl reichte daraufhin noch im Jahre 1858 mit Verweis auf die von ihm im Februar des gleichen Jahres schon vorgelegten Detailplanungen ein Ansuchen um eine Konzession für den Bau einer Vorarlberger Bahn ein. Von Wien wurde Ganahl beschieden, dass vor Konzessionsverhandlungen die Frage der Grenzanschlüsse mit den Nachbarstaaten geklärt werden müsse.

In dieser Angelegenheit trafen sich 1858 die Vertreter Österreichs, Bayerns und der Schweiz in München zu Verhandlungen, die aber wegen unüberbrückbarer Differenzen im Dezember des gleichen Jahres abgebrochen wurden. In der Folge war es die Schweiz, die einige Male die Initiative ergriff, da vor allem sie aus wirtschaftlichen Gründen an der Gürtelbahn interessiert war. Es spießte sich aber schier endlos an der von Österreich gebetsmühlenartig vorgebrachten Bedingung, dass jenes Konsortium, das die Konzession für den Bau der Gürtelbahn erhält, auch zum Bau der Strecke Feldkirch - Lauterach verpflichtet sei. Darauf ließen sich die Schweizer jedoch nicht ein.

Bewegung kam erst 1863 in die verkorkste Angelegenheit, als der Kanton St. Gallen für das kurze Stücke der Gürtelbahn auf Schweizer Boden einem ausländischen Konsortium die Konzession erteilte. Österreich sah sich nun mit einem Vorschlag der Schweiz konfrontiert, der an Stelle der Strecke Feldkirch - Lauterach als Gegenleistung für eine Konzession zum Bau der Gürtelbahn eine Stichbahn Feldkirch - Rüthi sowie Beförderungen zwischen Feldkirch und Bregenz auf der Schweizer Rheintalbahn zu günstigen Tarifen vorsah. Als bekannt wurde, dass Österreich diesen Vorschlag als Verhandlungsbasis akzeptierte, kam es in Vorarlberg zu Protesten, da die Realisierung dieses Vorschlags den Verzicht auf eine Eisenbahn im wirtschaftlich aufstrebenden Vorarlberger Rheintal bedeutet hätte.

Diese Entwicklung veranlasste fünfzehn Gemeindevorsteher des Oberlandes, im Jahre 1863 ein Bittschreiben an den Vorarlberger Landesausschuss<sup>40</sup> zu richten:

„Hoher Landesausschuß! Die gehorsamst Gefertigten haben vernommen, das hohe k. k. Handelsministerium sei von der bisherigen Bedingung, daß beim Bau der Boden-

---

40 Mit Einschränkungen vergleichbar mit der Funktion der heutigen Landesregierung.

seegürtelbahn eine Zweigbahn Bregenz - Feldkirch erbaut werden müsse, abgegangen und zwar unter der Bedingung, daß eine Bahn von Rüti bis unter den Margarethenkapf geführt und der Bahnhof durch eine Straße mit Feldkirch verbunden werde. Nachdem durch die Ausführung der letztgenannten Eisenbahnlinie den wohlbegründeten Interessen, welche die Bewohner des Vorderlandes im Bezirke Feldkirch an der Errichtung einer vorarlbergischen Eisenbahn haben, in gänzlich ungenügender Weise Rechnung getragen wird, so stellen die gehorsamst Unterzeichneten die ergebenste Bitte, ein hoher Landesausschuß wolle mit allen verfassungsmäßig ihm zu Gebote stehenden Mitteln bei dem hohen Staatsministerium gegen die Bewilligung der Bahnlinie Rüti - Margarethenkapf die geeignetsten Vorstellungen erheben und dahin wirken, daß eine Bahnlinie Bregenz - Feldkirch erstellt werde.<sup>41</sup>

Unterzeichnet war das Bittschreiben von den Gemeindevorstehern von Rankweil, Zwischenwasser, Altstadt, Röthis, Sulz, Göfis, Weiler, Klaus, Laterns, Meiningen, Übersaxen, Altach, Mäder, Koblach und Götzis.

Die entstandene Protestwelle nutzte das Fürstentum Liechtenstein, um hinsichtlich des Eisenbahnbaues seine eigenen Interessen zu positionieren. So war in der Liechtensteinischen Landes-Zeitung vom 16. Mai 1863 zu lesen:

„Die Vorarlberger Eisenbahnfrage hat eine Wendung erfahren. Mit vielem Rechte wird von dem einsichtigen Theile der Vorarlberger Bevölkerung gegen die Zweigbahn Feldkirch - Rüti protestirt. Durch diese Zweigbahn würde das volkswirtschaftliche Interesse Vorarlbergs aufs Gröbste verletzt. ... Wir freuen uns dieser Wendung und wir hoffen, daß den gerechten Wünschen Vorarlbergs entsprochen werde. Freilich thun wir das mit Rücksicht auf unser eigenes Landesinteresse. Der billigere und beschleunigte Verkehr mit Süddeutschland würde auch uns zugute kommen und was die Hauptsache ist, so würde dann wahrscheinlich der Anschluß an die Schweizerbahn von Feldkirch über Benden erfolgen. Dadurch käme ein Theil unseres Landes in unmittelbare Berührung mit der Eisenbahn und könnte umso leichter die Vortheile genießen, welche durch einen bequemen, stets offenen Absatz der Bodenprodukte geschaffen werden.“<sup>42</sup>

---

41 Feldkircher Zeitung, 23. 05. 1863.

42 Liechtensteinische Landeszeitung, 16. 05. 1863 (Quelle: [www.eliechtensteinensia.li](http://www.eliechtensteinensia.li))

Die 1858 abgebrochenen Verhandlungen in München wurden im Mai 1865 wieder aufgenommen. Österreich hatte mittlerweile verstanden, dass eine Vorarlberger Bahn von Feldkirch bis zur Gürtelbahn um den Preis der Konzession für eben diese Gürtelbahn nicht zu bekommen war. Nach mühsamen Verhandlungen und einer mehrwöchigen Unterbrechung erblickte schließlich am 5. August 1865 doch ein von allen Beteiligten unterzeichneter, allerdings auf dem Rücken der Interessen Vorarlbergs zustande gekommener Staatsvertrag das Licht der Welt, der dann auch von den drei Staaten ratifiziert wurde.

Die Sache wäre nun im Wesentlichen so geregelt gewesen, dass das im Interesse der Schweizer Bahnen tätige Konsortium von Österreich die Konzession für den Bau der Gürtelbahn erhält, während Vorarlberg als Gegenleistung die Stichbahn Feldkirch-Rüthi, teilweise günstige Tarife auf der Schweizer Rheintalbahn und eine den Konzessionären gleichsam im letzten Augenblick noch abgerungene Stichbahn von Dornbirn bis zur Gürtelbahn erhielt. In Wirklichkeit aber kam es nun zu einer reichlich kuriosen Entwicklung in dieser an sich schon verworrenen Geschichte. Die Schweizer Seite verzögerte die Aufnahme der Konzessionsverhandlungen, in der die Details hätten festgelegt werden sollen, und Österreich stellte im Nachhinein zusätzliche, unannehmbare Bedingungen. Es war, als hätten beide Seiten ihr Interesse an einer Verwirklichung dieses auf so mühsame Weise zustande gekommenen Abkommens verloren. In der Tat war es so, dass in der Schweiz inzwischen die Entscheidung für die Gotthardstrecke gefallen war, wodurch sich die Ausrichtung der Schweizer Interessen grundlegend veränderte. In Österreich hatte das Handelsministerium 1864 ein neues Eisenbahnbauprogramm veröffentlicht, in dem sich zum ersten Mal auch eine Bahnlinie Innsbruck - Dornbirn<sup>43</sup> fand. Dieses Programm ließ nun auch die österreichische Seite das Interesse an einer Realisierung dessen verlieren, was man mit den Schweizern vereinbart hatte. Offenbar lag es also im beiderseitigen Interesse, die Sache still und leise einschlafen zulassen, sehr zur Freude der Vorarlberger.

Einmal mehr ergriff nun Carl Ganahl die Initiative. Er gründete ein Konsortium, dem die Fabrikanten Getzner, Mutter und

---

43 Dornbirn wurde deshalb als Endstation gewählt, weil man zum damaligen Zeitpunkt immer noch davon ausging, dass die Stichbahn Dornbirn - Gürtelbahn gebaut wird.

Comp. in Bludenz und Feldkirch, Herburger und Rhomberg in Dornbirn, John Douglas in Thüringen und Conrad Sysi in Fußach angehörten, und suchte im Februar 1865 beim Handelsministerium um die Bewilligung für Planungsarbeiten für eine Bahnlinie Innsbruck - Dornbirn an.

Das Konsortium erhielt eine auf zwei Jahre befristete Bewilligung zur Erkundung der Geländebeziehungen und der durch diese bedingten Trassierungsmöglichkeiten samt den zu erwartenden technischen Schwierigkeiten. Knapp vor Ende der gestellten Frist konnten die Ergebnisse der Vorarbeiten beim Handelsministerium zur Begutachtung eingereicht werden.

Ein wichtiger Tag in der Vorarlberger Eisenbahngeschichte wurde der 17. Dezember 1867. Bezug nehmend auf die Planungsarbeiten von Carl Ganahl richtete an diesem Tag das Abgeordnetenhaus die Aufforderung an die Regierung, noch im Laufe der Legislaturperiode eine die Bahnlinie Innsbruck - Feldkirch - Bregenz betreffende Gesetzesvorlage einzubringen.<sup>44</sup>

Im Februar 1869 beschloss der Vorarlberger Landesausschuss „zwei dringende Einlagen an Seine Exzellenz den Herrn Kriegsminister und an seine Exzellenz den Herrn Handelsminister in Betreff der Eisenbahnen Innsbruck - Bodensee und deren Anschlüsse.“<sup>45</sup> Wenig später wandte sich der Landesausschuss in Form einer Petition auch an das Abgeordnetenhaus mit der dringenden Bitte, „... es wolle Hochselbes im Nachgange zu seinem Beschlusse vom 17. Dezember 1867 die hohe k. k. Staatsregierung neuerlich dringend auffordern, für die Eisenbahnlinie Innsbruck - Feldkirch - Bregenz ein Spezial-Gesetz ungesäumt in Vorlage zu bringen.“<sup>46</sup>

Eine von Handelsminister Plener am 13. März 1869 eingebrachte Gesetzesvorlage „in Betreff der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder“<sup>47</sup> enthielt eine Prioritätenliste, durch die sich zwar Österreich gegenüber Ungarn benachteiligt sah, denn an vorderster Stelle standen vier neue Bahnen bzw. Anschlussbahnen, die alle im Interesse Ungarns waren, doch bereits an 5. Stelle der in der Liste angeführten Eisen-

---

44 Mechtler, S. 116.

45 Feldkircher Zeitung, 10. 03. 1869, S. 2.

46 Feldkircher Zeitung, 17. 04. 1869, S. 2.

47 Kohn, 1870, S. 406.

bahnen, „auf deren Sicherstellung in erster Reihe aus allgemeinen und volkswirtschaftlichen Gründen hingewirkt werden sollte“,<sup>48</sup> fand sich die Bahn von Innsbruck nach Vorarlberg mit Anschlüssen an Bayern und die Schweiz.

Diese Vorlage fand indes im Reichsrat nicht die nötige Mehrheit und wurde deshalb vom Minister wieder zurückgezogen.

Da die Baukosten für die im alpinen Gelände verlaufende Arlbergbahn auf Grund fehlender Erfahrungen nicht abgeschätzt werden konnten, war eine Gesetzgebung in dieser Sache mit einem unkalkulierbaren Risiko verbunden. So war eine baldige Entscheidung hinsichtlich einer Verbindung Tirol - Vorarlberg nicht zu erwarten. Diese Problematik führte sowohl in Vorarlberg als auch in Wien zu der Einsicht, dass man sich vorläufig mit der Minimalvariante, einer Vorarlberger Bahn von Bludenz bis zur bayerischen und schweizerischen Grenze, begnügen wird müssen. Dazu bedurfte es freilich einer gesonderten Gesetzesvorlage.

Dass die Vorarlberger Bahn eine so lange und komplizierte Vorgeschichte hatte, hing auch mit dem nicht immer einfachen Verhältnis zwischen den beiden Reichshälften Österreich („Cisleithanien“) und Ungarn („Transleithanien“) zusammen. Die Monarchie brauchte dringend den Bau von Eisenbahnen. Mit der vom Handelsministerium erstellten Prioritätsliste sah sich aber Österreich gegenüber Ungarn benachteiligt, es war „wieder einmal das Aschenbrödel“.<sup>49</sup> Dass in der Eisenbahnfrage insbesondere Vorarlberg ein Opfer dieser Rivalität war, wurde selbst in Wiener Medien heftig kritisiert:

„Wir fordern nicht, daß der Minister unverweilt den ganzen Complex von Spezial-Vorlagen vor das Haus<sup>50</sup> bringe, welche dem cisleithanischen Oesterreich zugedacht sind, wir beanspruchen nur im Interesse einer der verfassungstreuesten, bis jetzt in nicht zu rechtfertigender Weise hintangesetzten, zugleich gewerbefleißigsten Provinzen der Monarchie, die Vorlage nur eines Bahngesetzes, nämlich desjenigen für die Vorarlberger Bahn Innsbruck - Bodensee. ... die kürzeste und vom Auslande völlig unabhängige Verbindung der innerösterreichischen Provinzen mit dem Bodensee, diesem Centralpunkte des mitteleuropäischen

---

48 Kohn, 1870, S. 406. Siehe auch: Feldkircher Zeitung, 09. 01. 1869, S. 2.

49 Die Presse, 13. 04. 1869, S. 5.

50 Gemeint ist hier das Parlament, damals Reichsrat genannt.

Handels ... Wir schreiben heute 1869, und wo ist der Bodenseegürtel, wo seine Abzweigung Bregenz - Feldkirch, wo endlich die Hauptlinie Innsbruck - Feldkirch, wo der Inhalt des längst ratificirten Staatsvertrages? Es findet sich auf dem Papiere, und das Papier ist geduldig. ... Der Ungar ist mächtig in Österreich und baut man ihm zu Liebe in Cisleithanien gleich vier neue Bahnen, wird man ihm vielleicht gar noch eine fünfte bauen, denn es ist nicht zu leugnen, daß die Linie Innsbruck - Feldkirch - Bodensee für den Handel und Fruchtextport von Transleithanien vielleicht noch wichtiger ist als für uns selbst.<sup>51</sup>

## **5) Vorarlbergs Festwoche**

Nach Jahren nicht erfüllter Hoffnungen überschlugen sich im Frühjahr 1869 die Ereignisse förmlich.

Am 1. Mai 1869 brachte der Handelsminister einen Entwurf für ein Sondergesetz, die Konzessions-Bedingungen für eine Vorarlberger Bahn betreffend, im Reichstag ein. Bereits am 5. Mai wurde der Entwurf vom volkswirtschaftlichen Ausschuss des Reichstages beraten. Dessen abschließender Bericht enthielt eine klare Befürwortung einer Vorarlberger Bahn:

„Die handelspolitische Bedeutung des Bodenseebeckens für Süddeutschland, die Schweiz und Österreich ist so allgemein anerkannt, daß dadurch allein schon die eminente Dringlichkeit und Wichtigkeit der oben angeführten Bahnverbindung außer allem Zweifel ist. Außerdem ist Vorarlberg eines derjenigen Länder, welches bis zur Stunde noch trotz seiner vorgeschrittenen industriellen Entwicklung jedes Schienenweges entbehrt. Um nun eine der wichtigsten Bahnlinien für den großen Durchzugsverkehr sowohl, als auch für den Absatz unserer Rohstoffe zu erschließen, wie auch andererseits den berechtigten Wünschen des Landes Vorarlberg zu entsprechen, erscheint die Ausführung einer Eisenbahn von Innsbruck über Landeck und den Arlberg, dann Bludenz, Feldkirch nach Bregenz an den Bodensee mit Anschlüssen an die baierischen und schweizerischen Bahnen dringend geboten. Diese Linie bildet die kürzeste Verbindung mit dem Bodensee ... und bringt das wichtige Werk einer Bodensee-Gürtelbahn zur Vollendung. Sie erschließt dem österreichischen Handel eine direkte Verbindung mit dem so lebhaften Bodenseeverkehr. Endlich wird durch dieselbe das industriereiche Vorarlberg in unmittelba-

---

51 Die Presse, 13. 04. 1869, S. 5.

re Verbindung mit den übrigen Theilen der Monarchie gesetzt. ... Aus den oben angeführten Motiven ist ersichtlich, daß die Genehmigung des angeschlossenen Gesetzesentwurfes, welcher bloß einen Theil der Verbindungslinie zwischen dem Bodensee und Innsbruck umfaßt, nur dann gerechtfertigt erscheinen kann, wenn baldmöglichst die Sicherstellung der Bahnverbindung von Bludenz bis Innsbruck bewerkstelligt werden kann. Es muß daher umso mehr Gewicht darauf gelegt werden, daß die dahin zielenden Vorlagen ungesäumt zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebracht werden, als jener Theil der direkten Bahnverbindung von Innsbruck an den Bodensee, welcher in der derzeitigen Vorlage nicht enthalten ist, ...<sup>452</sup>

Mit dieser Einschätzung des volkswirtschaftlichen Ausschusses war der Kampf um die Vorarlberger Bahn und damit letztlich auch um die Arlbergbahn entschieden.

Ungewöhnlich schnell, nämlich schon am 10. Mai, wurde der Gesetzesentwurf vom Abgeordnetenhaus angenommen. Der in Wien weilende Carl Ganahl schickte umgehend



Abb. 1: Die ganze erste Seite widmete die Feldkircher Zeitung am 12. Mai 1869 dem Telegramm, das Vorarlbergs Eintritt in das Eisenbahnzeitalter ankündigte.

52 „Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für eine Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-bairische Grenze bei Leiblach mit Zweigbahnen von Feldkirch nach Buchs und von Lauterach nach St. Margrethen.“ In: Beilage zur Feldkircher Zeitung, Nr. 41, 22. 05. 1869.

ein Telegramm an die Feldkircher Zeitung mit jener erlösenden Nachricht, die das ganze Land in Jubelstimmung versetzte.

„Weithin schallender Pöllerknall von der Schattenburg verkündete gestern Nachmittags gegen 3 Uhr den Bewohnern von Feldkirch und Umgebung das frohe Ereigniß der Annahme des Vorarlberger Eisenbahngesetzes im Abgeordneten-hause ... Nach langem Harren und Hoffen wird nun auch unserem Lande das Glück zu Theil, durch einen Schienenweg mit den Nachbarländern verbunden zu sein ... und als Abends die Turnfeuerwehrmusik, lustige Weisen spielend durch die Straßen zog, schloß sich eine ungeheure Menschenmasse derselben an. Bis in die späte Nacht wurde allerorten gejubelt und herrschte die gehobenste Stimmung. ... Von allen Seiten des Landes wird über den Enthusiasmus berichtet, der sich entwickelte bei Bekanntwerden der günstigen Nachricht. Überall Pöllerschießen, Musik u. s. w.; es war ein Jubel, der aus dem Herzen ging, nicht ein befohlener.“<sup>53</sup>

„Nachdem sich die Kunde von einem ... eingelangten Telegramme aus Wien betreffs der Annahme des Vorarlberger Eisenbahngesetzes verbreitet hatte, füllten sich die Hauptgassen und namentlich der Platz vor dem Telegrafenamte ... und Alles eilte zur Graff'schen Buchdruckerei, um Abdrücke des Telegramms zu bekommen, womit sogar die Hüte geschmückt wurden. ... Die Hrn. Gastwirthe sollen den Wunsch geäußert haben, täglich von so erfreulichen Telegrammen überrascht zu werden. ... Jetzt beherrscht uns eine andere Frage, nämlich wohin der Eisenbahnhof verlegt wird.“<sup>54</sup>

Hintergrund dieser Frage war die Beengtheit der Stadt, die eine vernünftige Situierung eines Bahnhofs nicht zuließ.

Als dann schon drei Tage später auch das Herrenhaus das Gesetz unverändert angenommen hatte, kannte der Jubel keine Grenzen mehr. Die Feldkircher Zeitung bezeichnete diese aufregenden Tage als „Vorarlbergs Festwoche“.

„Abermals verkündete Pöllerknall von der Schattenburg das freudige Ereigniß weit hinaus in das Land und fand begeisterten Widerhall in jedes echten Vorarlbergers Brust. Das Turnfeuerwehrkorps zog Abends mit klingendem Spiel und

---

53 Feldkircher Zeitung, 12. 05. 1869.

54 Vorarlberger Landes-Zeitung, 13. 05. 1869, S. 2.

fliegender Fahne durch die Stadt nach dem Feldegg<sup>55</sup> und zurück nach dem Graß'schen Biergarten, wo bis in die Nacht hinein ein fröhliches Treiben wogte.<sup>56</sup>

Am 20. Mai 1869 erhielt das Gesetz vom Kaiser die „allerhöchste Sanction“, wodurch es endgültig Rechtskraft erlangt hatte.<sup>57</sup> Der 20. Mai 1869 könnte somit als Geburtsstunde der Vorarlberger Bahn bezeichnet werden.

Gegenstand dieses Gesetzes waren die Bedingungen für eine Konzession zum Bau der Vorarlberger Bahn. Neben einer knappen Beschreibung des Streckennetzes enthält es ausschließlich finanz-, aktien- und steuerrechtliche Bestimmungen.<sup>58</sup>

Nach seiner Rückkehr von Wien wurde Carl Ganahl in Feldkirch stürmisch gefeiert:

„Gleichzeitig hatten sich mit fliegenden Fahnen und klingendem Spiele aus dem Vorderlande die Musikbanden von Götzis, Sulz und Rankweil, und die Gesangsvereine Röthis und teilweise Rankweil, sowie eine Deputation Schützen von Rankweil und aus dem Innerlande die Musik von Frastanz hier eingefunden, um die Freude über die glückliche Ankunft 'des Vaters unserer Bahnen' Ausdruck zu geben. In geschlossenen Reihen, eine Standarte mit der Aufschrift 'Hoch Ganahl!' in der Mitte, zogen sie unter Pöllerknall, welcher von der Schattenburg und vom Stadtschrofen ... weit hinaus in das Land dröhnte, geleitet von einer ungeheuren Volksmenge vor das 'Feldegg' ...“<sup>59</sup>

Im juristischen Sinne begann die Existenz der Vorarlberger Bahn allerdings erst am 9. Juni 1871. An diesem Tag wurden die Statuten der Firma behördlich genehmigt. Wenige Wochen später, am 3. Juli 1871, fand in der Creditanstalt in Wien die konstituierende Generalversammlung des Verwaltungsrates statt.<sup>60</sup> Der eingetragene Firmenname lautete nun „K. K. priv. Vorarlberger Bahn“.<sup>61</sup>

---

55 Die neben dem Diözesanhaus gelegene Villa Feldegg war damals im Besitz Carl Ganahls und auch sein Wohnsitz.

56 Feldkircher Zeitung, 15. 05. 1869, S. 1.

57 Mechtler, S. 117.

58 Gesetzestext abgedruckt in: Feldkircher Zeitung, 22. 05. 1869, S. 5f.

59 Feldkircher Zeitung, 26. 05. 1869, S. 2.

60 Der Vorarlberger Landeshauptmann Sebastian Ritter von Froschauer war als Vorsitzender des Verwaltungsrates vorgesehen, er erklärte jedoch im Vorhinein, dass er die Wahl nicht annehmen würde.

61 Kohn, 1872, S. 423.

Der an sich plausible Name der Bahn war damals eher eine Besonderheit, da Eisenbahnen oft nach Mitgliedern des Herrscherhauses benannt wurden, wie z. B. die Kaiserin-Elisabeth-Bahn, später Westbahn genannt.

## 6) Die Erteilung der Konzession

Nun war entschieden, dass Vorarlberg eine Eisenbahn erhält, noch stand indes nicht fest, wer der Bauherr sein wird. Die Gruppe um Carl Ganahl, die schon 1865 eine Vorkonzession für eine Eisenbahn Innsbruck - Feldkirch erworben hatte, war natürlich unter den Bewerbern. Das Ganahl-Konsortium hatte sich zwischenzeitlich personell verändert. Herburger & Rhomborg, Douglas, und Sysi hatten die Gruppe verlassen, doch mit der Creditanstalt hatte Ganahl einen auf dem Gebiet der Finanzierung von Eisenbahnen erfahrenen Geldgeber und mit Karl Schwarz, Thomas Brassay und den Gebrüdern Klein ausgewiesene Experten für den Bau von Eisenbahnen gefunden.<sup>62</sup> Insbesondere Karl Schwarz galt als einer „der großen Eisenbahnbauunternehmer der Monarchie“<sup>63</sup>.

Von den vier Bewerbern<sup>64</sup> legte das Ganahl-Konsortium das günstigste Angebot. So verlieh der Kaiser am 17. August 1869 diesem Konsortium die Konzession für den Bau der Vorarlberger Bahn.<sup>65</sup>

Der Beginn der Konzessionsurkunde<sup>66</sup> macht in blumiger Sprache anschaulich, wie es damals um die Rollenverteilung in der streng hierarchisch gegliederten Gesellschaft bestellt war:

---

62 Ab dem Mai 1870 gehörten dem Konsortium nur noch Carl Ganahl, Getzner, Mutter & Comp. und die Credit-Anstalt an, da Karl Schwarz, Thomas Brassay und die Gebrüder Klein, nachdem sie als gemeinsames Unternehmen den Bau der Vorarlberger Bahn übernommen hatten, aus dem Konsortium austraten. (Kohn 1871, S. 423).

63 Dopsch/Hoffmann, S. 453f.

64 Die „Wiener Zeitung“, damals schon das Organ für amtliche Verlautbarungen, berichtete am 31. 07. 1869 von vier Bewerbern, während Ignaz Kohn als zeitgenössischer Chronist der Ereignisse nur von drei Bewerbern spricht. (Kohn, 1870, S. 407).

65 Kohn, 1870, S. 407.

66 R.G.Bl., Jahrgang 1869, Nr. 169.

„... so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Bittstellern diese Concession ... zu ertheilen“.

Die freudige Reaktion im fernen Vorarlberg auf diese Konzessionserteilung fand man sogar im „Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie“ einer ausführlichen Erwähnung wert:

„Hatte schon die allerhöchste Sanction des Gesetzes vom 20. Mai 1869 ganz Vorarlberg in freudige Aufregung versetzt, so erscholl nach dem Bekanntwerden der definitiven Concessions-Verleihung im ganzen Lande jubelnder Dankesruf, der ... auch dem wackeren Landboten und Handelskammer-Präsidenten Ganahl, dem eigentlichen und ursprünglichen Gründer der Vorarlberger Bahn, gegolten hatte.“<sup>67</sup>

Im § 1 der Konzessionsurkunde wurde das Ausmaß des Bauvorhabens definiert:

„Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-bayrische Grenze bei Leiblach, mit Zweigbahnen von Feldkirch an die Rheingränze bei Buchs und von Lauterach an die österreichisch-schweizerische Gränze bei St. Margarethen zum Anschlusse an die bayrischen und schweizerischen Eisenbahnen.“

Wie schon im Gesetz vom 20. Mai 1869, die Konzessionsbedingungen betreffend, ist auch hier die Rede von einer Lokomotiv-Eisenbahn. Der Leser mag sich wundern über diese Formulierung, da zu einem Eisenbahnbetrieb zweifellos auch Lokomotiven gehören. Der Grund für diese Formulierung ist darin zu sehen, dass zu dieser Zeit fallweise auch noch Pferde-Eisenbahnen gebaut wurden, sodass in Gesetztexten diese Präzisierung notwendig war.

Die Konzessionäre verpflichteten sich, den Bau der Bahn noch im gleichen Jahr zu beginnen, innerhalb von drei Jahren zu vollenden und die fertige Bahn der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen (§ 3).

Im § 4 wird den Konzessionären „das Recht der Expropriation“<sup>68</sup> nach den Bestimmungen der dießfälligen gesetzlichen Vorschriften ertheilt“. Die gesetzliche Grundlage war eine „Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz und des

---

67 Kohn, 1870, S. 407.

68 Enteignung.

Handels vom 8. Dezember 1855, wirksam für Tirol und Vorarlberg, betreffend das Verfahren bei Grundstücksablösungen für Staatseisenbahnbauten“.<sup>69, 70</sup>

Die Konzessionsurkunde legte auch die Maximal-Tarife für die jeweilige Wagen-Klasse fest. Am billigsten war die IV. Klasse, in der es nur Stehplätze gab.<sup>71</sup> Solche „Stehwagen“ waren damals auf vielen Eisenbahnlinien in Verwendung.

Im letzten der 26 Paragraphen tritt eine unverblümt formulierte Gepflogenheit zu Tage:

„Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, gutgediente Unterofficiere der k. k. Armee bei Besetzung der sich ergebenden Dienstesstellen vorzugsweise zu berücksichtigen.“

Die Laufzeit der Konzession betrug 90 Jahre,<sup>72</sup> der Staat behielt sich aber das Recht vor, die Konzession nach 30 Jahren jederzeit einlösen zu können.<sup>73</sup>

Parallel zur Konzessions-Urkunde entstanden zwei ergänzende Protokolle. Im einen, dem Protokoll I, bestätigten die Betreiber die Bereitschaft, ein detailliertes Projekt für eine Arlbergbahn von Bludenz nach Landeck ausarbeiten zu lassen.

Das Protokoll II war für die Vorarlberger Bahn von besonderer Bedeutung: Die Betreiber verpflichteten sich, sollte die künftige Arlbergbahn von einem anderen Unternehmen gebaut werden, die Vorarlberger Bahn gegen eine entsprechende Entschädigung an dieses abzutreten. Dieser Fall trat dann auch nach etwa 10 Jahren ein, wovon im letzten Kapitel noch die Rede sein wird.

Die Verleihung der Konzessionen für den Bau der jenseits der Grenze liegenden Anschlüsse der Vorarlberger Bahn

---

69 R.G.Bl., Jahrgang 1855, XLV. Stück, Nr. 213.

70 Auf die Thematik der Grundstücksablösungen wird im Kapitel 9 eingegangen.

71 Für die I. Klasse betrug der Maximaltarif 30 Kronen pro österreichischer Meile, für die IV. Klasse hingegen nur 9 Kronen. 1 Meile entsprach etwa 7,6 km.

72 Die Konzession wäre am 23. 11. 1962 abgelaufen (Kohn, 1879, S. 442).

73 Dieses Recht wäre am 17. 08. 1899 in Kraft getreten. (Kohn, 1879, S. 442).

wurden im Staatsvertrag vom 27. August 1870<sup>74</sup> zwischen Österreich, Bayern und der Schweiz festgelegt:

Der Bau der Strecke Lindau-bayerisch/österreichische Grenze wurde von der königlich bayerischen Regierung übernommen.

Der Bau der auf schweizerischem Gebiet liegenden Teile der Flügelbahnen Lauterach-St. Margrethen und Feldkirch-Buchs wurde „denselben Concessionären“<sup>75</sup> von der Regierung des Kantons St. Gallen mit Concession vom 1. Dezember 1869 übertragen ...“<sup>76</sup> Die fürstlich liechtensteinische Regierung erteilte die Konzession für ihr Gebiet am 14. Jänner 1870, indem sie „...die für die Bahnlinie und die Stationsplätze erforderlichen Grundflächen den Concessionären gegen eine Barzahlung von 45 Neukreuzern in Silber per Quadratklaffer“<sup>77</sup> überließ und hinsichtlich der einzulösenden Gebäude und sonstigen Grundstücke analog zur österreichischen Regelung das Recht auf Expropriation zugestand.

Gemäß Artikel 8 dieses Staatsvertrages vom 27. August 1870 wurde der Betrieb auf allen diesen grenzüberschreitenden Strecken zur Gänze den Konzessionären der Vorarlberger Bahn übertragen.<sup>78</sup>

## 7) Die Streckenführung

Die Streckenführung wurde im Wesentlichen von Eisenbahnbau-Technikern festgelegt und letztlich politisch bestätigt.

Die Aufgabe der politischen Kommission war es, die vom Bahnbau tangierten öffentlichen und privaten Interessen und Rechte zu wahren. Wie die Feldkircher Zeitung schrieb, unterzog sich diese Kommission „... ihrer Aufgabe mit rastlosem Eifer auf's eingehendste. Es laufen uns von verschied-

---

74 R.G.Bl. 13/1871. Dieser Vertrag war die modifizierte Fassung des Vertrags von 5. August 1865, der zwar ratifiziert, aber nie angewendet wurde (siehe Kapitel 4).

75 Gemeint ist hier das Ganahl-Konsortium.

76 R.G.Bl. 13/1871, Art. 3.

77 1 Klaffer entsprach 1,896 483 840 m. 1 Quadratklaffer waren 3,5979 m<sup>2</sup>. 1 Klaffer war aber auch ein Raummaß für 1/2 Klaffer (0,948 m) lange Holzscheite und entsprach 3,41 Raummeter (1,896 x 1,896 x 0,948).

78 R.G.Bl., 1871, VI. Stück, Nr. 13.

denen Seiten Berichte ein, welche die vollste Befriedigung über die ersprießliche Thätigkeit derselben aussprechen. Unverdrossen werde Schritt für Schritt die Linie begangen, (was, nebenbei bemerkt, bei einer Temperatur von 10° unter Null und der auf den Feldern liegenden Schneedecke fürwahr keine Kleinigkeit ist;) jedes Interesse, jeder berücksichtigenswerthe Wunsch werde in Erwägung gezogen und demselben wo immer thunlich auf liberalste Weise Rechnung getragen. So wurden, wo immer es wünschenswerth war, Durchlässe, Ueberfahrten, Wasserauslaßcanäle, Regulirung der Wasserabzugsgräben, Parallelstraßen aufs entgegenkommendste bewilligt ...<sup>479</sup>

Ausschlaggebend für die Festlegung der Trasse waren in erster Linie die landschaftlichen Besonderheiten und die Lage jener Orte, für die eine Bahnstation vorgesehen war. Auch lokale Interessen hatten bisweilen Einfluss auf die Entscheidungen.

Im Walgau sollte die gesamte Trasse ursprünglich rechts der Ill verlaufen, die Überquerung der Lutz, damals noch ein wild dahinfließender Gebirgsbach, wäre aber so aufwändig gewesen, dass man sich schließlich dazu entschloss, vor der Einmündung der Lutz in die Ill auf das linke Ill-Ufer zu wechseln und erst nach Frastanz wieder auf die rechte Seite zurückzukehren. Ein Grund für diese Streckenführung dürfte aber wohl auch gewesen sein, dass sich in Nenzing und Frastanz aufgrund der vorhandenen Wasserkraft Produktionsbetriebe befanden.

Da vor allem die Gemeinden am Eingang des Großwalsertals und im Tal selbst sich benachteiligt sahen, entschloss man sich nach langem Hin und Her und um den betroffenen Gemeinden entgegenzukommen, die Station „Straßenhausen“, den heutigen Bahnhof Ludesch, in das Bauvorhaben aufzunehmen.<sup>80</sup> Die Gemeindevorsteher Franz Joseph Rinderer von Sonntag und Adam Vonbun von Ludesch veröffentlichten daraufhin in der Feldkircher Zeitung eine Dank-Adresse:

„Die Gemeinden von Blumenegg und Walsertal finden sich verpflichtet, sowohl dem betreffenden hohen k. k. Ministerium, als auch der löbl. k. k. Eisenbahnbegehungs-Commis-

---

79 Feldkircher Zeitung, 29. 01. 1870, S. 1.

80 Der Name dieses Bahnhofs wurde später mehrmals gewechselt: Ludesch-Thüringen, Thüringen-Ludesch, Großwalsertal (1941), Ludesch (seit 1948). Siehe Nachbaur, S. 250 - 252.

sion für die schon zugesicherte Berührung des Blumenegger Territoriums durch die von Feldkirch nach Bludenz führende Eisenbahnlinie und Erstellung eines Bahnhofes bei dem sogenannten Straßenhause den wärmsten Dank zu erstatten und dies umso mehr, als gedachten Gemeinden durch diesen Gnadenakt, der nicht mit Geld zu bezahlen ist, der Verkehr mit dem In- und Auslande unverkennbar erleichtert wird. ... Es finden sich nun besagte Gemeinden um so mehr zum Danke verpflichtet, da es in ihrem Interesse liegt, daß die Einfuhr von Lebensmitteln erleichtert und ebenso die Ausfuhr von Naturprodukten jeder Art z. B. von Brenn- und Bauholz so wie auch von Erzeugnissen der namhaften Fettsennereien einen bedeutenden Aufschwung erhalten dürfte.“<sup>81</sup>

Wie vielschichtig die Interessen waren und wie unmöglich es manchmal war, allen Wünschen gerecht zu werden, zeigte sich, als eine Woche später in der gleichen Zeitung im Namen der Gemeindevorsteher von Thüringen, Bludesch, St. Gerold, Blons, Raggal und Thüringerberg eine „Berichtigung“ dieser Dank-Adresse erschien:

„Die unterzeichneten Gemeindevorstehungen erklären hie mit, daß den Herrn Franz Joseph Rinderer, Vorsteher von Sonntag, und Adam Vonbun, Vorsteher von Ludesch, durchaus kein Recht zustand, im Namen der sämtlichen Gemeinden von Blumenegg und Walsertal die in der Feldkircher Zeitung Nr. 9 d. J. veröffentlichte Dank-Adresse zu erlassen, und daß dieselbe mit den wiederholt ausgesprochenen Wünschen und Bestrebungen der Gemeindevorstehungen Blumeneggs und des Walsertales, und namentlich auch der in jener Dank-Adresse unterfertigten Gemeindevorstehungen im grellsten Widerspruche stehen.“<sup>82</sup>

Zwischen Rankweil und Götzis ist die große Entfernung der Gemeinden von der Bahnlinie heute noch auffallend. Der Grund dafür soll, wie man bisweilen hören kann, die Angst der Bevölkerung vor den funkensprühenden und deshalb Brände verursachenden Dampflokomotiven gewesen sein. In Wirklichkeit bestand im ländlichen Raum vielfach der klar geäußerte Wunsch, die Bahn möglichst nahe an die Siedlungen heranzuführen.

Im Dezember 1868 schrieb die Vorarlberger Landes-Zeitung, „... daß auf Anordnung des Handelsministeriums eine

---

81 Feldkircher Zeitung, 29. 01. 1870, S. 3f.

82 Feldkircher Zeitung, 05. 02. 1870, S. 3.

nochmalige commissionelle Begehung der Eisenbahnlinie Feldkirch - bayr. Grenze vorgenommen wird, gibt dem Gedanken Raum, daß unsere Eisenbahnfrage endlich berücksichtigt werde. Da nun diese Bahnstrecke hauptsächlich dem Localverkehre dienen wird, bei deren Anlage dem Bedürfnisse der auf der Route liegenden Ortschaften Rechnung getragen werden soll, so läge es im Interesse der Bewohner ... zu erfahren, welche Richtung die Bahnlinie nehmen soll und besonders ob die Bahnstationen in vorteilhafter Nähe der Ortschaften angelegt werden sollen. Die Feldkircher Zeitung, die in dieser Angelegenheit gut unterrichtet zu sein scheint, sollte diesbezügliche Erörterungen veröffentlichen, damit die interessirten Gemeinden ihre Wünsche gehörigen Ortes vorbringen könnten.<sup>83</sup>

Die weite Entfernung von den Dörfern überrascht auch deshalb, weil Carl Ganahl 1856 auf sein Ansuchen, wie schon erwähnt, beschieden wurde, dass die Trasse den militärischen Anforderungen entsprechen müsse, und diese deshalb „so nahe als möglich am Fuße des Bregenzerwaldes“ geführt werden müsse.<sup>84</sup>

Nachdem die Bahn gebaut war, beklagten sich die Vorderländer Gemeinden, weil sie ihre Interessen in keiner Weise berücksichtigt sahen:

„Wir haben nun eine Eisenbahn, dieses ist wahr, aber ebenso wahr ist, daß dieselbe uns Vorderländer wenig nützt, da wir weder einen Stationsplatz noch Bahnhof haben und daher auf Rankweil oder Götzis angewiesen sind.“<sup>85</sup>

Ein Grund für diese Streckenführung mag vielleicht auch das Ergebnis einer wegen der damals geringen Besiedlungsdichte im Vorderland angestellten Kosten-Nutzen-Rechnung gewesen sein.

Das „Vorarlberger Volksblatt“, damals als konservative Zeitung gegenüber der von den Liberalen erkämpften Vorarlberger Bahn nie um kritische bis spöttisch-ironische Kommentare verlegen, schrieb: „... die Väter der Vorarlberger Eisenbahn haben ja wahrlich ihr Werk im Vorderlande ... nicht viel klüger angelegt als die allmächtige Wiener Regierung seiner Zeit die Landstraße.“<sup>86</sup> ... Im Vorderland aber geht

---

83 Vorarlberger Landes-Zeitung, 19. 12. 1868, S. 3.

84 Mechtler, S. 108.

85 Vorarlberger Volksblatt, 06. 07. 1872, S. 4.

86 Heute die B 190.

sie an 8 Gemeinden mit 5 Tausend Seelen mir nichts dir nichts vorüber, als ob nur der 'betäubte' Zech und der 'gottselige' Heinrich dort wohnten ...<sup>87</sup>

Mit der 1768 - 1771, also zur Zeit Maria Theresias, gebauten Straße von Feldkirch nach Bregenz verhält es sich in der Tat ähnlich wie mit der Eisenbahn. Sie verläuft zwischen Rankweil und Götzis auch in ziemlicher Entfernung von den Vorderlandgemeinden durch damals unbesiedeltes Gebiet.

In Hohenems spießte sich die Streckenführung an den Differenzen zwischen zwei Interessensgruppen konfessioneller Art.

„In Hohenems ist erst noch die wünschenswerthe Einigung der Christen- und Israeliten-Gemeinde zu erwarten. Im Falle eine solche nicht zu Stande käme, dürfte die Unternehmung gezwungen werden den Bahnhof mehr abseits vom Markte anzubringen.“<sup>88</sup>

Diese Einigung kam dann doch zustande, nachdem der Bankier M. Brunner gegen die Zusicherung eines kostenlosen Brunnens durch die Christengemeinde seinen Protest gegen die durch sein Grundstück geplante Zufahrtsstraße zum Bahnhof zurückgezogen hatte.<sup>89</sup>

Als Ausgangspunkt der Flügelbahn nach St. Margrethen stand Lauterach bereits fest, noch nicht entschieden war, ob für die Abzweigung ein Kopfbahnhof errichtet wird oder Schleifen gebaut werden. Im Sinne eines möglichst flüssigen Verkehrs entschied man sich schließlich für die Schleifenvariante.

„Die k. k. österreichische Regierung wird bei Genehmigung der Baupläne darauf Bedacht nehmen, daß die Uebelstände einer Kopfstation in Lauterach sowohl für den Verkehr von Lindau nach St. Margrethen, als auch in der Richtung von Feldkirch nach St. Margrethen, durch Anlage von Verbindungscurven thunlichst vermieden werde.“<sup>90</sup>

Langwierige Diskussionen gab es über die Streckenführung im Bereich von Bregenz. Schließlich entschied man sich, dieses Nadelöhr durch eine direkt am Bodensee verlaufende Trasse zu überwinden.

---

87 Vorarlberger Volksblatt, 17. 11. 1871, S. 2.

88 Feldkircher Zeitung, 26. 01. 1870, S. 1.

89 Feldkircher Zeitung, 05. 02. 1870, S. 2.

90 R.G.Bl. 1871, VI. Stück, Nr. 13, Schlussprotokoll II ad Artikel 4.

## 8) ... und wo soll der Bahnhof stehen?

Ein besonderes Problem war die Streckenführung im Raum Feldkirch. Von Frastanz kommend begannen die Trassierungsprobleme mit dem Erreichen der gedeckten Holzbrücke in der Felsenau. Vor allem die Enge der Illschlucht bereitete den Planern einiges Kopfzerbrechen. Zusätzlich erschwert wurde die Planung durch die notwendige Anbindung der Flügelbahn Feldkirch - Buchs.

In einem Memorandum zum Gesetzesentwurf vom 1. Mai 1869, die Vorarlberger Bahn betreffend, wurde die künftige Trasse in groben Zügen skizziert.<sup>91</sup> Für den Raum Feldkirch war demnach folgende Streckenführung vorgesehen:

„... und dann auf dem linken Ufer ... unterhalb des Stationsortes Frastanz bis zur Illbrücke bei Feldkirch führen, vor welcher die Zweigbahn nach Buchs in südlicher Richtung abzweigt, ... Die Hauptlinie zieht von der Illbrücke bei Feldkirch an der Westseite der Stadt, woselbst am Abhange des Ardetzenberges der Bahnhof projektirt ist, dann durch die Gärten gegen Levis und der Poststraße entlang westlich von derselben bis Altstadt, wo sie dieselbe übersetzt und die Richtung gegen den Stationsort Rankweil einschlägt.“<sup>92</sup>

Mit dieser „Illbrücke bei Feldkirch“ kann nur die Heilig-Kreuz-Brücke gemeint sein. Die ursprüngliche Planung muss also so gewesen sein, dass die Hauptlinie links der Ill durchs Reichenfeld oder möglicherweise zwischen Ill und Vorstadt bis zur Heilig-Kreuz-Brücke und dann am Fuße des Ardetzenbergs Richtung Altstadt verläuft. Die Flügelbahn nach Buchs wäre vor dieser Brücke in südlicher Richtung abgezweigt, um über Tisis und Liechtenstein nach Buchs zu führen.

Der Grund für diese dem Sachverstand widersprechende Streckenplanung mochte wohl darin gelegen sein, dass in Feldkirch seit geraumer Zeit von gewissen Kreisen die Meinung vertreten wurde, dass ein zukünftiger Bahnhof auf Feldkircher Grund situiert sein müsse und in diesem Sinne offenbar auch an entsprechender Stelle Einfluss ausgeübt wurde.

---

91 Im Gesetz selbst wird über die Streckenführung nichts gesagt.

92 „Denkschrift zu dem Gesetzesentwurfe in Betreff der Zugeständnisse und Bedingungen für die Unternehmung einer Locomotiv-Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-baierische Grenze bei Laiblach mit Zweigbahnen von Feldkirch an die Rheingränze bei Buchs und von Lauterach an die österreichisch-schweizerische Gränze bei St. Margrethen“. In: Feldkircher Zeitung, Beilage zur Nr. 42, 26. 05. 1869.

Da die Ill bereits die Grenze zur Gemeinde Tisis und die nördliche Mauer des Kapuzinerklosters die Grenze zur Altgemeinde Altstadt war, hätte der Bahnhof, der in diesem Falle für die Züge von Bludenz nach Buchs wohl ein Kopfbahnhof geworden wäre, am Fuße des Ardetzenberges zwischen Heilig-Kreuz-Brücke und dem Bereich der heutigen Arbeiterkammer errichtet werden müssen.

Die Bauunternehmer, allen voran Baurat Karl Schwarz, waren strikt gegen diese Variante, da sie bautechnisch und somit auch finanziell zu aufwändig war und der Bahnhof in dieser Umgebung jeglicher Erweiterungsmöglichkeit entbehrt hätte.

Die Meinungen in den politischen Gremien der Stadt waren geteilt. Einige sahen es emotional: Ein Feldkircher Bahnhof auf dem Boden einer Nachbargemeinde war für sie nicht akzeptabel. Die Mehrheit der Stadtpolitiker sah die Sache indes realistisch. Auf Feldkircher Grund und Boden gab es für einen Bahnhof keinen langfristig geeigneten Platz!

Dieser konnte angesichts der beengten Gegebenheiten nur außerhalb der Grenzen Feldkirchs situiert werden. Als die vernünftigste Lösung erwies sich eine Trassierung auf der rechten Seite der Ill mit einer Untertunnelung der Schattenburg und einem Bahnhof in Levis, also auf Altenstädter Boden. Knapp vier Monate, nachdem in dem oben erwähnten Memorandum die ursprünglich geplante Streckenführung im Raume Feldkirch beschrieben worden war, hatten sich die Bahnbauer, zumindest inoffiziell, bereits für die Trasse mit der Untertunnelung der Schattenburg entschieden:

„ ... da die Bahnlinie unterhalb der gedeckten Brücke ... durch und in kurzer Strecke längs des Mühlkanals fortgezogen wird. Die weitere Richtung geht dann nach verlässlicher Mitteilung unter dem Schlosse Schattenburg mittelst eines kleinen Tunnels und erscheint wieder etwas ober dem protestantischen Friedhofe mit der Fortsetzung nach dem katholischen Gottesacker, an dessen Nordseite im sogenannten Perlischen Anwesen dem Bahnhofe nach sicherem Vernehmen sein Terrain angewiesen und nach Bedürfnis unter das Wohlwendische fortgesetzt wird. Die Eisenbahn soll nicht, wie früher bestimmt war, durch Hl. Kreuz und Tisis ihre Richtung nach Buchs nehmen, sondern hinter dem Ardetzenberge durch Gisingen, Tosters, Tisis westlich von der dortigen Pfarrkirche nach Liechtenstein bis zum Anschlusse an die schweizerische Station Buchs.“<sup>93</sup>

---

93 Vorarlberger Landes-Zeitung, 18. 09. 1869, S. 2.

Um den Traum vom Bahnhof auf eigenem Grund und Boden zu verwirklichen, versuchte Feldkirch, einen an die Stadt angrenzenden Teil von Levis - von der Stadtgrenze bis etwa zur Bauwarenfirma Pümpel - zu erwerben.

Erste Versuche der Stadt Feldkirch, Levis von Altstadt zu trennen und der Stadt einzuverleiben, hatte es aufgrund eines neuen Gemeindegesetzes schon 1850 gegeben.<sup>94</sup>

Im August 1866 hatten Feldkircher Politiker, um die Problematik der Bahnhof-Situierung wissend, in kluger Voraussicht erste Verhandlungen mit Vertretern von Altstadt aufgenommen, allerdings von Anfang an unter schwierigen Bedingungen, da die Gesprächsbasis zwischen Feldkirch und Altstadt, zumindest soweit es die gemeindepolitische Ebene betraf, traditionell nicht gut war.

Als Altstadt dann für den von Feldkirch gewünschten Teil die stolze Summe von 110.000 Gulden verlangte, brachen die Feldkircher die Gespräche vorerst einmal ab. Diese kamen erst wieder in Fluss, nachdem die Stadtvertretung im Herbst 1869 Carl Ganahl sowie den Stadtmagistrat beauftragt hatte, mit Altstadt wieder Verhandlungen aufzunehmen. Im Oktober 1869 war Altstadt bereit, „um 60.000 Gulden das Gebiet von Levis rechts der Landstraße bis einschließlich des Wohlwendschen Gutes und links der Straße das Gebiet bis zum Weg unterhalb des Anwesens der Familie Mutter bis zum Fuß des Ardetzenberges abzugeben.“<sup>95</sup> Im Zuge der Beratung dieses Angebots durch die Feldkircher Stadtvertretung schlug Carl Ganahl vor, „auch noch das Nasahlsche Gut und den Ardetzenberg, zumindestens dessen unteren Teil, zu kaufen.“<sup>96</sup> Bürgermeister Weinzirl und Carl Ganahl wurden gebeten, mit Altstadt in Verhandlungen zu treten. Altstadt seinerseits machte daraufhin im November 1869 ein neues Angebot. „Die Gemeinde war bereit, das oben beschriebene Territorium mitsamt dem Nasahlschen Gut und dem Anwesen des Josef Frick an Feldkirch zu übergeben, verlangte aber 65.000 Gulden, also 5000 Gulden mehr, zahlbar in 20 Jahren bei vier Prozent Zins.“<sup>97</sup> Den Feldkirchern war das wiederum viel zu teuer, dementsprechend ungehalten war auch ihre Reaktion. Trotz negativer Stellungnahmen im Feldkircher Rathaus beschloss die Gemeindevertretung Alten-

---

94 Wanner, S. 27.

95 Volaucnik, Chr. S. 7.

96 Ebd.

97 Ebd.

stadts am 14. November 1869 dieses Angebot einstimmig. Ein Bericht der Vorarlberger Landes-Zeitung von dieser Sitzung vermittelt den Eindruck, als wären sich die Verhandlungspartner, von einer Kleinigkeit abgesehen, einig gewesen:

„Mit Ausnahme einer kleinen Strecke beim Garten der Frau Mutter und dem Kaufmann Gisinger ... , worauf die Gemeinde Altenstadt nicht einging, wären die Verhandlungen nun damit, daß selbe nur noch auf die Genehmigung der Stadt Feldkirch und auf die Volksabstimmung in Altenstadt harren, beendet, indem sich die betreffenden Comité-Mitglieder in allen anderen Theilen geeinigt haben, mit Einverständniß des Gemeindeausschusses in Altenstadt.“<sup>98</sup>

Was dann allerdings geschah, liegt weitgehend im Dunkeln. Eine verlässliche Nachricht findet sich erst wieder im Gemeindeausschuss-Protokoll von Altenstadt vom 6. März 1870. Zum Tagesordnungspunkt Nr. 9 wurde der Antrag gestellt, die Verhandlungen mit der Stadt Feldkirch abzubrechen.

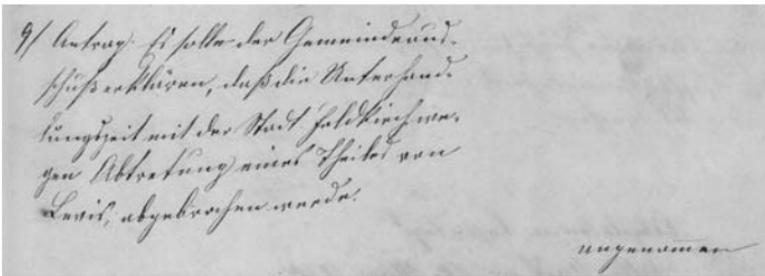


Abb. 2: „Es solle der Gemeindeausschuß erklären, daß die Unterhandlungszeit mit der Stadt Feldkirch wegen Abtretung eines Theiles von Levis, abgebrochen werde.“

Mit einem kommentarlosen „angenommen“ wurde das Schicksal des Antrags vermerkt.

Mit der Annahme dieses Antrags zog die Altgemeinde Altenstadt einen Schlussstrich unter diese leidige Angelegenheit. Im Februar 1872 versuchte Feldkirch zwar nochmals zu verhandeln, Altenstadt blieb aber bei seiner ablehnenden Haltung. Als Carl Ganahl im Mai 1872 einen allerletzten Versuch unternahm, schien die Ablehnung in Altenstadt nicht mehr in Stein gemeißelt zu sein, doch die

---

98 Vorarlberger Landes-Zeitung, 18. 11. 1869, S. 3.

Beratung im Gemeindeausschuss von Altenstadt endete mit einer mehrheitlichen Ablehnung.<sup>99</sup>

Inwieweit die Altgemeinde Altenstadt in die Entscheidungsfindung hinsichtlich der Situierung des Bahnhofs eingebunden war, ist bislang unbekannt. Dieser Sachverhalt mag vielleicht noch unentdeckt in einem Archiv liegen. An sich hatte eine Gemeinde auf Grund des Enteignungsgesetzes, von dem im nächsten Kapitel die Rede sein wird, grundsätzlich kaum rechtliche Handhaben, um die Situierung eines Bahnhofs zu beeinflussen oder gar zu verhindern. Wahrscheinlich war man in Altenstadt auch gar nicht so sehr gegen einen Bahnhof in Levis, als vielmehr gegen einen Liegenschaftsverkauf an die Feldkircher.

Noch vor der Eröffnung der Arlbergbahn 1884 beantragte Altenstadt, wohl aus Marketinggründen, die Umbenennung des Bahnhofs in „Feldkirch-Altenstadt“. Diesem Begehren wurde jedoch in Wien, die Vorarlberger Bahn war inzwischen Teil der k. k. Staatsbahnen geworden, nicht entsprochen.<sup>100</sup>

Während Feldkirch und Altenstadt im Herbst 1869 noch ergebnislos verhandelten, waren, wie schon erwähnt, die Würfel hinsichtlich der Streckenführung im Raume Feldkirch und der Situierung des Bahnhofs intern bereits gefallen.



*Abb. 3: Bahnhof Feldkirch um 1878*

---

99 Erst 1925 war dann alles anders: Altenstadt, Tosters und Tisis schlossen sich damals mit Feldkirch zu einer Gemeinde zusammen.

100 Wanner, S. 31.

Im Jänner 1870 konnte die Feldkircher Zeitung die endgültige Situierung des Bahnhofs berichten:

„In Feldkirch ist das Berl'sche Gut für den Stationsplatz gewählt worden und kommt derselbe nahe der Berglehne und möglichst in der Richtung nach der Stadt gerückt, zu stehen.“<sup>101</sup>

## 9) Die Grundablösungen

### a) Das Verfahren

Die Ablöse der für die Vorarlberger Bahn benötigten Grundstücke erfolgte entsprechend einer Verordnung vom 8. Dezember 1855<sup>102</sup> für das Verfahren bei Grundablösungen für den Bau von Staatseisenbahnen.

Zunächst mussten „Grundeinlösungs-Commissionen“ gebildet werden, die die beanspruchten Grundstücke und sonstigen Objekte bezeichneten und deren Eigentümer eruierten. Diese Informationen erhielt das zuständige Bezirksgericht, in diesem Zusammenhang damals als „Realinstanz“ bezeichnet (§ 3).

Was dann zu geschehen hatte, war im § 4 festgehalten:

„Die Realinstanz hat ... ein Edict zu erlassen, worin alle Jene, welchen auf die einzulösenden Realitäten ein Eigenthums- oder anderes dingliches Recht zukömmt, aufgefordert werden, ihre Rechte bei derselben innerhalb einer Frist von 90 Tagen schriftlich oder protokollarisch anzumelden, widrigenfalls die sich nicht Meldenden bei der Vertheilung des Entschädigungsbetrages unberücksichtigt bleiben und jedes Anspruches wider den Staatsschatz aus dem Titel der Expropriation verlustig sein würden. ... Das Edict ist durch dreimalige Einschaltung in das Amtsblatt der Landeszeitungen, durch Anheftung an die Gerichtstafel und durch Verbreitung in den betreffenden und benachbarten Gemeinden im Wege der Gemeindevorstände zu veröffentlichen.“

Wie bei der Festlegung der Entschädigung vorzugehen war, wurde im § 9 bestimmt:

„Die Grundeinlösungs-Commission hat hierauf sämtliche Interessenten vorzuladen und mit denselben die Einlö-

---

101 Feldkircher Zeitung, 26. 01. 1870, S. 2.

102 R.G.Bl. 1855, XLVI. Stück, Nr. 213.

sungsverhandlung zu pflegen. Die Interessenten sind hiebei insbesondere zu befragen, ob sie sich mit der im administrativen Wege ausgemessenen Entschädigung zufriedenstellen oder nicht. Im ersteren Falle ist ihre Erklärung zu Protokoll zu nehmen, im zweiten hingegen ein gütliches Uebereinkommen zu versuchen. Wird ein solches erzielt, so ist dieses, im entgegengesetzten Falle aber die Weigerung des einen oder des anderen Interessenten sich mit der angegebenen Entschädigung zufrieden zu stellen, zu Protokoll zu nehmen und letzteren bloß zu bedeuten, daß bei dem gemachten Anbote beharrt werde und es ihnen überlassen bleibe, ihre Mehrforderung im Rechtswege auszutragen. Wenn es nothwendig erachtet wird, ist auch sogleich die Vornahme der gerichtlichen Schätzung zu veranlassen.“

### **b) Die Grundablösungen in der Altgemeinde Altenstadt**

Das Edikt, soweit es die Altgemeinde Altenstadt betraf, wurde in der Vorarlberger Landes-Zeitung im Frühjahr 1871 dreimal publiziert. Die im Folgenden verwendeten Angaben wurden dem in Fortsetzungen am 20., 22., 25. und 27. April 1871 veröffentlichten Edikt entnommen.<sup>103</sup>

Insgesamt mussten in der Altgemeinde Altenstadt im Rahmen der Grundablösungen ca. 12,4 ha Grund abgetreten werden. Davon entfielen etwa 8,2 ha auf Besitzer, die ihren Wohnsitz in der Altgemeinde Altenstadt hatten, also in Altenstadt, Levis, Gisingen oder Nofels.

In der folgenden Übersicht finden sich nur die Namen jener Besitzer, die ihren Wohnsitz in der Altgemeinde Altenstadt hatten.

Abweichend von der im Edikt üblichen formalen Gepflogenheit wurden die Namen aus praktischen Gründen alphabetisch geordnet.

Die im Edikt verwendete Maßeinheit ist das Quadratklaffer, das 3,5979 m<sup>2</sup> entspricht.

Für die angeführten Flächenangaben müssen etwaige Ungenauigkeiten toleriert werden, da in den verwendeten Unterlagen einige Ziffern nicht eindeutig lesbar waren.

Die dritte Spalte der Übersicht enthält die Flächenangabe in Quadratklaffer (in Klammer die gerundete Angabe in m<sup>2</sup>) sowie das Datum der Veröffentlichung in der Vorarlberger Landes-Zeitung.

---

103 <http://anno.omb.ac.at>

<b>Eigentümer</b>	<b>Art der Liegenschaft</b>	<b>Fläche und Datum der Veröffentlichung</b>
Algäuer Alois Ferdinand und Andreas Altenstadt	Wiese	50 (180) 22.04.1871
Algeuer Johann Georg	Wiese	43 (155) 25.04.1871
Allgäuer Andreas Altenstadt	Wiese	32 (115) 22.04.1871
Allgäuer Mathäus	Wiese	84 (302) 22.04.1871
Allgeuer Andreas Krämer	Wiese	260 (935) 25.04.1871
Allgeuer Joh. Georg Gisingen	Acker	2 (7) 25.04.1871
Allgeuer Johann Georg	Wiese	39 (140) 25.04.1871
Altenstadt Gemeinde	Acker	13 (47) 22.04.1871
Altenstadt Gemeinde	Wiese	75 (270) 25.04.1871
Altenstadt Gemeinde	Holznutzen mit Weide Nadelhochwald Öde	420 (1511) 495 (1781) 43 (155) 27.04.1871
Amman Ferdinand Levis	Wiese	60 (216) 25.04.1871
Ammann Ferdinand in Levis	Nadelhochwald	15 (54) 20.04.1871
Berchtold Andreas Altenstadt	Acker	86 (309) 25.04.1871
Berl Eduards Erben	Wiese mit Obstbäumen Acker	4255 (15309) 415 (1493) 20.04.1871
Bertschler Johann Altenstadt	Acker Wiese	51 (183) 54 (194) 25.04.1871
Bertschler Johann Altenstadt	Wiese	50 (180) 25.04.1871
Bickl Franz Josef Altenstadt	Acker	50 (180) 22.04.1871
Biedermann Johann Georg Gisingen	Wiese	137 (493) 25.04.1871

Böckle Franz Josef in Levis	Wiese Wiese	93 (335) 80 (288) 20.04.1871
Böckle Franz Josef Michael Sohn in Levis	Wiese	120 (432) 22.04.1871
Böckle Franz Josef Michaels Sohn in Levis	Wiese	63 (227) 22.04.1871
Böckle Franz Josef und Johann Sebastian in Levis	Acker	32 (115) 25.04.1871
Böckle Ignaz Levis	Wiese	40 (144) 22.04.1871
Böckle Johann Georg in Levis	Wiese	32 (115) 22.04.1871
Böckle Josef in Levis	Wiese	das ganze Grund- stück eingelöst 552 (1986) 22.04.1871
Bont Johann Georg Altenstadt	Wiese	211 (759) 27.04.1871
Breuß Karolina geehl. Böckle in Levis	Acker	60 (216) 20.04.1871
Breuß Karolina geehl. Böckle Levis	Wiese mit Obstbäumen	195 (702) 20.04.1871
Breuß Karolina geehl. Böckle in Levis	Acker	25 (90) 25.04.1871
Breuß Michael Gisingen	Wiese	357 (1284) 25.04.1871
Breuß Valentin Levis	Acker	40 (144) 22.04.1871
Büchel Josef Gisingen	Acker	27 (97) 27.04.1871
Dobler Franz Josef	Wiese Wiese	30 (108) 15 (54) 22.04.1871
Dobler Johann	Obstgarten	86 (309) 25.04.1871
Dominikaner Frauenkloster	Acker Wiese	130 (468) 15 (54) 22.04.1871
Dominikaner Frauenkloster in Altenstadt	Wiese	169 (608) 22.04.1871
Dominikaner Frauenkloster in Altenstadt	Wiese	400 (1439) 22.04.1871
Drexel Franz Josef in Altenstadt	Wiese	33 (119) 22.04.1871

Ebenhoch Fidel Levis	Acker	34 (122) 22.04.1871
Egle Peter und Barbara Zehentner in Altenstadt	Acker	56 (202) 22.04.1871
Ehrne Alois in Gisingen	Acker Acker	36 (130) 204 (744) 27.04.1871
Ehrne Joh. Michael in Altenstadt	Wiese	17 (61) 22.04.1871
Eß Adolf	Acker	21 (76) 22.04.1871
Endres Annas Erben Kinder des Nepomuck Endres und sel. Konstantin Endres	Acker	20 (72) 25.04.1871
Endres Johan Nepomuk und dessen Kinder	Acker	21 (76) 20.04.1871
Eß Adolf	Acker	21 (76) 22.04.1871
Frau Schreiber Maria Katharina verehelichte Rohrer Ferdinand in Altenstadt	Wiese	77 (277) 25.04.1871
Frick Ignaz Gisingen	Wiese Wiese	23 (83) 2 (7) 27.04.1871
Fritz Alois Altenstadt	Obstgarten	74 (266) 25.04.1871
Fröhle Agatha in Nofels	Wiese	217 (781) 20.04.1871
Fröhle Magdalena	Acker Wiese Acker Acker Acker	86 (309) 46 (166) 94 (338) 12 (43) 32 (115) 27.04.1871
Gohm Ferdinand Altenstadt	Wiese	82 (295) 25.04.1871
Haselmeier Wilhelm in Levis	Wiese mit Obstbäumen Acker	350 (1259) 250 (899) 20.04.1871
Hefel Josef Anton junior	Acker	27 (97) 25.04.1871
Hirschauer Agatha	Wiese	60 (216) 22.04.1871

Hirschauer Andrä Gisingen	Acker	10 (36) 27.04.1871
Köchle Agatha geehl. Schreiber in Altenstadt	Acker	22(79) 22.04.1871
Köchle Johannes und Köchle Josef Antons Wittwe Altenstadt	Weingarten Weingarten	34 (122) 36 (130) 25.04.1871
Köchle Georg und Miteigentümer Köchle Valentin in Altenstadt	Stall Hofraum	6 (22) 14 (50) 25.04.1871
Köchle Johann Georg Altenstadt	Acker	20 (72) 22.04.1871
Köchle Katharina Wittwe Zehentner in Altenstadt	Acker	42 (151) 22.04.1871
Köchle Ursula geehl. Böckle Levis	Wiese	168 (604) 25.04.1871
Kühne Andrä Altenstadt	Wiese	45 (162) 22.04.1871
Lang Michael Gisingen	Acker	88 (317) 27.04.1871
Mähr Anna Maria Altenstadt	Wiese	Das ganze Grundstück eingelöst 582 (2094) 22.04.1871
Mähr Ignaz Töchter Altenstadt	Wiese	78 (281) 22.04.1871
Mähr Johann und Michael in Altenstadt	Wohnhaus	30 (108) 25.04.1871
Mähr Josef in Levis	Acker	30 (108) 20.04.1871
Maier Andreas Witwe Kapf	Acker Acker	141 (507) 199 (716) 27.04.1871
Marthe Andrä Gisingen	Wiese	38 (137) 22.04.1871
Matt Andreas Altenstadt	Wiese	66 (237) 22.04.1871
Mattle Johann in Levis	Wiese mit Obstbäumen Acker	76 (273) 62 (223) 20.04.1871
Nägele Martin Gisingen	Wiese	145 (522) 25.04.1871
Nudischer Regina geehl. Zimmermann Gisingen	Acker	98 (353) 27.04.1871

Nudischer Katharina	Obstgarten Wiese mit Obstbäumen	107 (385) 20 (72) 25.04.1871
Oberle Franziska Gisingen	Wiese	48 (173) 22.04.1871
Rheinberger Johann Gisingen	Wiese	140 (503) 25.04.1871
Rheinberger Michael Altenstadt	Wiese	29 (104) 25.04.1871
Rheinberger Michael Altenstadt	Obstgarten	1 (3,6) 25.04.1871
Rohrer Ferdinand Altenstadt	Wiese	56 (201) 22.04.1871
Schatzmann Barbara Witwe Biedermann in Gisingen	Acker	23 (83) 25.04.1871
Schatzmann Martin Altenstadt	Acker	103 (371) 27.04.1871
Schatzmann Martin Gisingen	Acker	85 (306) 27.04.1871
Schlachter Ferdinand in Levis	Acker Wirtschaftsgebäude und Hofraum.	1 (3,6) 30 (108) 20.04.1871
Schmid Magdalena Gisingen	Wiese	240 (863) 25.04.1871
Schmied Andreas in Gisingen	Wiese	40 (144) 22.04.1871
Schmied Katharina geehl. Algeuer in Gisingen	Wiese Wiese	23 (83) 2 (7) 27.04.1871
Schöch Michael Altenstadt	Acker	181 (651) 27.04.1871
Schreiber Anna Maria	Wiese	32 (115) 22.04.1871
Schreiber Franz Josef Altenstadt	Wiese	32 (115) 22.04.1871
Schreiber Joh. Georg Altenstadt	Wiese	563 (2026) 25.04.1871
Schreiber Michael Altenstadt	Wiese	130 (468) 22.04.1871
Sippelius Anna Maria und Miteigenthümer Georg Sippelius	Wohnhaus	25 (90) 25.04.1871
Sippelius Johana Witwe Anna Maria und Johann Georg Sippelius in Altenstadt	Acker	32 (115) 25.04.1871

Sönsler Mar. Altenstadt	Wiese	24 (86) 22.04.1871
Stieger Johann Martin Altenstadt	Wiese	das ganze Grundstück eingelöst 604 (2173) 22.04.1871
Vollmer Josefa Gisingen	Acker	210 (756) 27.04.1871
Walser Alois Erben Gisingen	Wiese Wiese	90 (324) 96 (345) 25.04.1871
Walser Alois Gisingen	Acker	5 (18) 27.04.1871
Walser Josef Gisingen	Wiese	193 (694) 25.04.1871
Walser Xaver	Wiese mit Obstbäumen	407 (1464) 27.04.1871
Weber Franz Josef's Kinder	Wiese	140 (504) 22.04.1871
Weber Franz und Johann in Levis	Wiese mit Obstbäumen	170 (612) 20.04.1871
Weber Johann	Wiese	Das ganze Grundstück eingelöst 402 (1446) 22.04.1871
Wegeler Josef Anton Altenstadt	Wiese	30 (108) 22.04.1871
Wehinger Alois Gisingen	Acker	27 (97) 25.04.1871
Wohlwend Fidel in Levis	Wiese mit Obstbäumen	4466 (16068) 20.04.1871
Zehentner Barbara geb. Maier Altenstadt	Acker	26 (94) 25.04.1871
Zehentner Johann	Wiese	23 (83)
Zehentner Johann Altenstadt	Wiese	240 (863) 25.04.1871
Zehentner Thomas	Obstgarten	189 (680) 25.04.1871
Zimmermann Ignaz und Sohn Altenstadt	Obstgarten	63 (227) 25.04.1871
Zimmermann Johann Gisingen	Acker	24 (151) 27.04.1871

Nach Art der Liegenschaft gegliedert wurden in der Altgemeinde Altstadt insgesamt abgelöst:

	Liegenschaften von in der Altgemeinde Altstadt wohnhaften Besitzern	Liegenschaften insgesamt
Wiesen	28431 m <sup>2</sup>	44240 m <sup>2</sup>
Äcker	11841 m <sup>2</sup>	27427 m <sup>2</sup>
Wiese mit Obstbäumen	35760 m <sup>2</sup>	44560 m <sup>2</sup>
Obstgärten	1871 m <sup>2</sup>	2137 m <sup>2</sup>
Weingärten	252 m <sup>2</sup>	698 m <sup>2</sup>
Nadelhochwald	1835 m <sup>2</sup>	2245 m <sup>2</sup>
Holznutzen mit Weide	1511 m <sup>2</sup>	1511 m <sup>2</sup>
Holznutzen		356 m <sup>2</sup>
Wohnhaus	90 m <sup>2</sup>	198 m <sup>2</sup>
Wirtschaftsgebäude, Stall, Hofraum	180 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>
Brachland	155 m <sup>2</sup>	155 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>81926 m<sup>2</sup></b> (ca. 8,2 ha)	<b>123707 m<sup>2</sup></b> (ca. 12,4 ha)

## 10) Der Bahnbau

Ignaz Kohn,<sup>104</sup> der verdienstvolle Eisenbahnfachmann, Museumsleiter und Chronist des Eisenbahnbaus in Österreich, schrieb 1870 über die Vorarlberger Bahn:

„...und was die technische Ausführung betrifft, wird sie zu den bedeutendsten Bahnbauten der Neuzeit zählen. Die

---

104 Ab 1883 nannte er sich Ignaz Konta.

mächtigen Uferschutzbauten am See, die Bahnhoftanlagen am Hafen von Bregenz, die Führung der Bahn durch den Engpass von Feldkirch, über die vielen Gebirgswässer und Sumpfstellen werden ebenso interessante als großartige Bauten sein.“<sup>105</sup>

Im November 1869 schrieb die Vorarlberger Landes-Zeitung:

„Die Stunde des ersten Spatenstiches für unsere Eisenbahn rückt immer näher heran. Die Pläne sind dem Vernehmen nach zur Revision nach Wien abgesendet worden und wir dürfen in kurzer Zeit die Begehungs-Commission erwarten.“<sup>106</sup>

In Teilbereichen hatten die Bauarbeiten wahrscheinlich schon vor der endgültigen Genehmigung durch die zuständigen Gremien begonnen. Im August 1869 hatte das Konsortium Wilhelm Paravicini, „einen der tüchtigsten Ingenieure der Elisabethbahn“<sup>107</sup>, zum Bau- und Betriebsinspektor ernannt, der kurz darauf nach Feldkirch übersiedelte.

Das Konsortium war offensichtlich gewillt, mit ersten Bauarbeiten schon im Herbst 1869 zu beginnen.

Im Dezember 1869 war die Rede von 1000 Eisenbahnschwellen, die von Salzburg geliefert worden waren:

„Es ist nicht nur das Factum richtig, daß bereits 1000 Stück lerchene Eisenbahnschwellen angekommen sind, ... sondern auch dass weitere größere Parthien jetzt fort und fort nachkommen werden. Es ist nur der Umstand frappirend, daß die Unternehmer gezwungen sind, so entfernt vom Lagerplatz einkaufen zu müssen, um noch bedeutend billigere Schwellen zu erhalten als die welche hier und in der Umgebung zu haben wären, denn die gestellten Forderungen und Preise sind derartig hinaufgeschraubt, daß wie gesagt die Schwellen aus Salzburg trotz hoher Fracht noch ein anständiges Sümchen billiger kommen.“<sup>108</sup>

Unter diesem Preisdruck haben es die Vorarlberger Schwellen-Lieferanten dann offensichtlich doch billiger gegeben. Im Frühjahr 1870 wurden jedenfalls auch Schwellen aus Vorarlberg bezogen:

---

105 Kohn, 1870, S. 411.

106 Vorarlberger Landes-Zeitung, 06. 11. 1869, S. 2.

107 Mechtler, S. 118.

108 Feldkircher Zeitung, 25. 12. 1869, S. 3.

„Zahlreiche Hände beschäftigen sich gegenwärtig im Mittel- und Hochgebirge mit dem Schlagen, Sägen und Aushauen von Lärchen-, Föhren- und Eichenholz zu Schwellen für den Unterbau der Bahn, und rüstige Schlittner befördern diese in die Niederungen des Illthales, wo man da und dort bereits aufgeschichtete Stöße solcher Schwellen wahrnehmen kann. Am Holzverkauf sind Gemeinden und Private beteiligt; wir nennen da Bürs, Bürserberg und Brand, wovon die erste Gemeinde dem Vernehmen nach einen Erlös von mehr als 6000 fl., die zweite von über 2000 fl. erzielt.“<sup>109</sup>

Nachdem im Jänner 1870 die Strecke Bludenz - Leiblach und im April 1870 die Strecken Feldkirch - Buchs und Lauterach - St. Margrethen nach entsprechenden Begehungen von den politischen Gremien genehmigt worden waren, begannen die eigentlichen Bauarbeiten.

„Samstag den 30. April ist der Bau der Vorarlberger Bahn faktisch in Angriff genommen worden; schon ist eine kurze Strecke Damm beim protestantischen Friedhof im Unterbau fertig und morgen sollen auch in der Richtung der gedeckten Brücke die Arbeiten beginnen.“<sup>110</sup>

Die Strecken der Vorarlberger Bahn wurden ausnahmslos eingleisig gebaut. Der Oberbau bestand teils aus Fluss-, teils aus Bruchschotter. Große Probleme bereiteten bei der Ausführung des Oberbaus die Bodenverhältnisse im Rheintal. Torfig-moorige Böden machten massive Schotterschüttungen notwendig, um dem Gleiskörper die nötige Festigkeit zu geben. Insgesamt war an Aushub eine Erdbewegung von ca. 1,3 Mill. m<sup>3</sup> erforderlich.<sup>111</sup>

Die Spurweite der Schienen war durch den von Österreich, Bayern und der Schweiz ausgehandelten Staatsvertrag vom 27. August 1870 bestimmt. Obwohl es sich bei den Vertragspartnern um drei Länder handelte, die zwar eigene Bahnverwaltungen hatten, jedoch die gleiche Spurweite verwendeten, wurde diese, um eventuelle künftige Probleme auszuschließen, in diesen Vertrag aufgenommen:

„Artikel 6. Die gesammten Bahnstrecken sollen gleichmäßig eine Spurweite von 4 Fuß 8 1/2 Zoll englischen Maßes im Lichten der Schienen erhalten.“

---

109 Vorarlberger Volksblatt, 18. 02. 1870, S. 4.

110 Feldkircher Zeitung, 04. 05. 1870, S. 1.

111 Kohn, 1873, S. 345.

In Millimeter gemessen beträgt die Spurweite 1435 mm. Über den Ursprung dieser Spurweite werden in Nuancen divergierende Geschichten erzählt. Eine davon lautet so:

Rund um Darlington befanden sich ergiebige Kohlenreviere. Die abgebaute Kohle wurde in von Pferden gezogenen Wagen abtransportiert. Diese Wagen fuhren in Spurrinnen, die 4 Fuß und 8 1/2 Zoll von einander entfernt waren. In diesen Spurrinnen rollten die Räder wesentlich leichter als auf geschotterten Wegen, sodass die Pferde ein Mehrfaches an Gewicht ziehen konnten. Um diese Wagen auch auf der Strecke zwischen Darlington und Stockton verwenden zu können, wurden die Schienen der neuen Bahn ebenfalls mit dieser Spurweite verlegt.

Eine andere Version besagt, dass die 1822 zwischen Stockton und Darlington gebaute erste öffentliche Eisenbahn eine Spurweite von 4 Fuß 8 Zoll hatte. Dieses Maß entsprach jenem der Geleise in den Kohleminen der Grafschaft Durham. George Stephenson entschied sich bei der 1830 eröffneten Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester wegen der besseren Laufeigenschaft für eine Spurweite von 4 Fuß 8 1/2 Zoll.

Wie es auch gewesen sein mag, dieses Maß wurde in England bald zur Norm und wird heute in den meisten EU-Staaten, in den USA, Mexico und China verwendet.

Die Festlegung einer einheitlichen Spurweite für die meisten europäischen Bahnen war einer der ganz frühen Schritte auf dem Weg zu einem Europa der gemeinsamen Normen.

Für den Gleiswechsel im Bereich der Bahnhöfe wurden im gesamten Streckennetz insgesamt 72 Weichen eingerichtet.<sup>112</sup>

Beim Erstellen der Masten für die längs der Bahnlinie verlaufenden Telegrafenleitungen mussten gemäß der Konzessionsurkunde, § 7, auch die Interessen der Staatstelegraphenverwaltung wahrgenommen werden:

„Die Concessionäre haben die Verpflichtung, der Staatstelegraphenverwaltung die Herstellung von Telegraphenleitungen längs der Bahn auf ihrem Grund und Boden ohne besondere Vergütung derselben zu gestatten. ... Ferner haben die Concessionäre die Bewachung der hergestellten Leitung durch ihr Bahnpersonal ohne besonderes Entgelt zu übernehmen. ... Dagegen haben die Concessionäre auch

---

112 Kohn, 1873, S. 345.

das Recht, die Drähte für den Betriebstelegraphen an die Pfähle der Staatstelegraphen zu befestigen.<sup>113</sup>

Die Telegrafleitungen zwischen den Bahnhöfen bestanden aus Eisendrähten. Für den Stromfluss wären Kupferdrähte gewiss weit besser gewesen, die wären jedoch viel teurer gewesen und hätten wegen der geringeren Festigkeit wesentlich mehr Stützmasten benötigt.

Von einer Großbaustelle konnte erst ab Herbst 1870 gesprochen werden. Nach der Erfüllung einiger vom Handelsministerium nachträglich erhobener Forderungen wurde „der Bau der Bahn, namentlich in der zweiten Hälfte des Jahres 1870 sowohl auf der Hauptlinie, als auf der Flügelbahn Feldkirch - Buchs kräftig in Angriff genommen“.<sup>114</sup>

Der technisch anspruchsvollste Bauabschnitt war wohl die Illschlucht samt dem anschließenden Schattenburgtunnel. Der Gleiskörper kam teilweise im Bett der Ill zu liegen, teilweise wurde Gestein ausgebrochen. Zudem musste die bestehende Straße verlegt werden.<sup>115</sup> Die über die Schlucht führende gedeckte Holzbrücke wurde im Zuge der Bauarbeiten wegen des von den Lokomotiven verursachten Funkenflugs abgebrochen und durch eine Stahlbrücke ersetzt.



*Abb. 4: Unter schwierigsten Bedingungen wurde die Bahntrasse in der Illschlucht angelegt. Im Hintergrund die gedeckte Holzbrücke, die im Zusammenhang mit diesen Bauarbeiten abgebrochen und durch eine Stahlbrücke ersetzt wurde.*

---

113 Konzessionsurkunde vom 17. 08. 1869, § 7.

114 Kohn, 1871, S. 423f.

115 Feldkircher Zeitung, 10. 09. 1870, S. 2.

Im September 1870 berichtete die Feldkircher Zeitung:

„Auf der in Angriff genommenen Strecke bei Feldkirch schreitet der Bau rüstig vorwärts. Die beiden Einschnitte vor und hinter dem Tunnel sind, der obere ganz und der untere große in hartem Felsen zum größten Teil, ausgesprengt. Vom oberen Einschnitte an ist der Tunnel in einer Länge von 100 Fuß<sup>116</sup> unter der Schattenburg in den Felsen eingetrieben. Von dem unteren Ende ist eine Rollbahn bis in den Bahnhof Feldkirch hinaus gelegt, auf welcher das Material zur Anschüttung desselben verführt wird. Der sehr weit ausgedehnte Bahnhof Feldkirch ist bereits mehr als zur Hälfte angeschüttet. Das Bahnhof-Wächterhaus ist fertig. Der Bedarf an Schwellen ist gänzlich gedeckt und sieht man allorts riesige Stöße derselben aufgeschichtet. Bei allen größeren Brücken sind mächtige Bausteine (Quader) angehäuft und werden solche ununterbrochen zugeführt. Aus verlässlicher Quelle erfahren wir, daß die schwierigen Wasserbauten sowie die Umlegung der Poststraße bei Feldkirch nächster Tage beginnen wird.“<sup>117</sup>

*Abb. 5  
Mit einer  
Rollbahn wur-  
de das Aus-  
bruchsmateri-  
al aus dem  
entstehenden  
Schattenburg-  
tunnel heraus-  
geführt und  
zur Aufschüt-  
tung des  
Bahnhofs-  
geländes  
verwendet.*



---

116 Ca. 30 Meter.

117 Feldkircher Zeitung, 10. 09. 1870, S. 2.

Im Oktober 1870 war in der Feldkircher Zeitung zu lesen, der Bau der Bahn habe „nun auch in Bludenz begonnen und wird demnächst auch in Bregenz und anderwärts begonnen werden“.<sup>118</sup> Die Realisierung der geplanten Bahnanlagen im Bereich von Bregenz erforderte besonders aufwendige Bauarbeiten. Wegen der beengten Verhältnisse wurde der Bahnhof so nahe am Bodensee situiert, dass ein großer Teil des Bahnhofgeländes durch umfangreiche Schüttungen dem See abgerungen und massive Uferschutzbauten errichtet werden mussten.

„Unserem schönen Seehafen, welchem ein nicht ganz kleines Stück seines Bassains, zum Bedauern des größeren Theils hiesiger Bevölkerung, amputirt wurde, zeigt sich noch immer als genügend groß, selbst bei einem verstärkten Dampfschiffverkehrsverkehr.“<sup>119</sup>

Im Dezember berichtete die gleiche Zeitung:

„Der Eisenbahnbau in Feldkirch und Umgebung schreitet trotz der späten Jahreszeit rüstig vorwärts, da an den meisten Stellen ohne Unterbrechung Tag und Nacht, an Wochentagen wie an Sonntagen gearbeitet wird. Der Tunnelbau unter der Schattenburg durch hat namentlich gute Fortschritte gemacht und schon seit einiger Zeit hören die Arbeiter gegenseitig die Schläge bei den Bohrarbeiten. Man hofft im Verlaufe des Monats Jänner 1871 sich die Hände reichen zu können. Die Umlegung der Straße in der Nähe der gedeckten Brücke ist ebenfalls in letzter Woche fertig geworden. Am hiesigen Bahnhofplatze sind über 12000 Schwellen aufgeschichtet.“<sup>120</sup>

Es müssen Heerscharen von Arbeitern gewesen sein, die in Tag- und Nachtschichten, sieben Tage in der Woche, die Vorarlberger Bahn in nur zweieinhalb Jahren in mühsamer Handarbeit gebaut haben. Über ihre Zahl und ihre Schicksale erfährt man nur wenig. Die meisten von ihnen kamen von jenseits der Grenzen Vorarlbergs, vor allem von dem zu Österreich gehörenden Trentino. Diese „Gastarbeiter“ hatten besonders unter den Arbeitsbedingungen zu leiden, waren schlecht bezahlt und hausten meist in menschenunwürdigen Unterkünften.

Im Winter 1870/71 sollen ca. 1300 Arbeiter und 270 Handwerker beschäftigt gewesen sein.<sup>121</sup>

---

118 Feldkircher Zeitung, 22. 10. 1870, S. 2.

119 Vorarlberger Landes-Zeitung, 19. 03. 1872, S. 1.

120 Feldkircher Zeitung, 14. 12. 1870, S. 2.

121 Mechtler, S. 120.

Dieser Winter war nach den „Aufzeichnungen eines Feldkircher Bürgers seit dem Jahre 1811 bis zum Jahre 1885“ ein extrem kalter, „viele tausend Bäume und Pflanzen“ seien erfroren.<sup>122</sup>

Selten einmal fand sich in den Vorarlberger Medien ein Bericht, der auf die harten Arbeitsbedingungen und das mühselige Leben der Arbeiter aufmerksam machte.

„Mit der Heiligung der Sonn- und Feiertage nehmen es, wie man hier leider! oft genug wahrzunehmen die Gelegenheit hat, die Bauunternehmer der Eisenbahn nicht sehr genau; haben sie nicht gestern, am hochheiligen Pfingsttage! den ganzen Tag arbeiten lassen und zwar ganz offenbar ohne eine dringende Nothwendigkeit! Wäre es nicht allweg ersprießlicher, die Arbeiter besser zu bezahlen, mehr Arbeiter anzustellen, dadurch früher mit dem Bahnbau fertig zu werden, den armen Arbeitern die nöthige leibliche Ruhe zu gönnen und Gelegenheit zu lassen, auch für ihre geistlichen Bedürfnisse zu sorgen.“<sup>123</sup>

Am 20. Februar 1871 kam es in Dornbirn zu einem kurzfristigen Streik von Eisenbahn-Bauarbeitern, „weil denselben Verkürzung des Lohnes von 5 kr. per Schotterfuhr angekündigt wurde. Dieselben durchziehen gruppenweise singend und tanzend soeben (9 Uhr Morgens) die Straßen mit den Werkzeugen auf dem Rücken und machen in verschiedenen Wirthshäusern Einkehr, vor denselben Bickel und Schaufel unter Aufsicht einzelner Arbeiter aufstellend.“<sup>124</sup>

An Hochbauten wurden neben Remisen, Magazine, Schuppen und Wasserstandsgebäuden insgesamt 19 Bahnhöfe, 81 Wächterhäuser und je ein Heizhaus in Lauterach und Feldkirch errichtet. Im Gegensatz zu den Remisen konnten in den Heizhäusern auch kleinere Reparaturen durchgeführt werden.

In Feldkirch wurde 1877 eine später erweiterte und heute noch bestehende Werkstätte erbaut.

Mit der Lokomotive „Rhein“ wurde am 30. März 1872 auf der Strecke Bregenz - Vorkloster die erste Probefahrt unternommen.<sup>125</sup>

---

122 Feldkircher Anzeiger, 19. 03. 1913.

123 Vorarlberger Volksblatt, 06. 06. 1871, S. 6.

124 Vorarlberger Volksblatt, 21. 02. 1871, S. 4.

125 Ausstellungskatalog, Nr. 83.

Am 2. Juni 1872 erfolgte eine Probefahrt von Feldkirch nach Bludenz, an der erstmals auch Passagiere teilnehmen konnten.

„Länger anhaltendes Regenwetter verzögerte die Vollendung einiger kleiner Objekte nächst Feldkirch, und man konnte daher mit der großen Locomotive die schon länger fertige Linie Feldkirch - Bludenz erst Sonntag den 2. d. M. befahren. Nachmittags gegen 2 Uhr wurde der Zug mit der Maschine St. Gallen zusammengestellt, was bei dem großen Menschenandrang auf dem Bahnhof wahrlich keine Kleinigkeit war, da die Leute auf allen Geleisen standen. Als kurz nach 2 Uhr die Wagen geöffnet wurden und Herr Oberbauführer Bicic sich auf die Locomotive begeben hatte, drängte viel Volk den Wagen zu, um Platz zu erhalten. Vorsichtig setzte sich nun der Zug in Bewegung. Der Tunnel wurde genau in 30 Sekunden durchfahren, dann gieng's immer etwas schneller entlang dem schönen Illdamm unter der neuen Brücke durch, welche wieder dicht besetzt mit Zuschauern war. Von nun ab war die Strecke noch mit keiner Locomotive befahren worden, der Oberbau erwies sich aber so korrekt und solid erstellt, daß, abgesehen davon, daß nicht die geringste Störung vorkam, es auffiel, wie sanft und angenehm die Fahrt gieng. Man vermeinte, auf einer alten Bahn zu fahren. In Frastanz, der ersten Station wurde ein kurzer Halt gemacht. ... Der Bahnhof war auch hier von Neugierigen gedrängt besetzt. Der Zug setzte seine Fahrt in schönster Weise fort gegen die Objekte der Galina unter einem Triumphbogen durch und kam nach kurzem Halt zum Bahnhof Nenzing, wo er unter dem Jubel der Bevölkerung und dem Krachen der Pöller einlief; da waren wohl viele, welche nie eine Eisenbahn gesehen, alte Weibchen schlugen die Hände zusammen und staunten bald die Länge des Trains bald die dampfende und pfeifende Locomotive an. Nach kurzer Rast gieng es wieder weiter über die Illbrücke nach Station Strassenhaus, vorbei an dem kühnen 'hängenden Stein' gegen Nüziders und Bludenz. Vor Bludenz beim 'Galgentobel' ist wieder ein herrlicher Blick ins Gebirge ... doch für heute achtete niemand der schönen Landschaft, sondern mehr der staunenden Bevölkerung längs der Bahn. Endlich kam der Zug zur Station Bludenz, wo ein paar Tausend Menschen dem daherbrausenden Dampfrosse entgegenjubelten. ... Der Zug hatte von Feldkirch 1 Stunde und 5 Minuten gebraucht. Die dem Eisenbahnbau und dem Betriebe zugehörigen Herren Ingenieure wurden im Bahnhof trefflich bewirthet.“<sup>126</sup>

---

126 Bericht eines Teilnehmers an der Probefahrt. In: Feldkircher Zeitung, 08. 06. 1872, S. 2.

Am 18. Juni 1872 wurden die letzten Belastungsproben der Brücken beendet „und haben ein vollkommen befriedigendes Resultat ergeben“.<sup>127</sup>

Am Ende der erfolgreichen Bauarbeiten, am 22. Juni 1872, wenige Tage vor der Eröffnung der Vorarlberger Bahn, kam es im Bereich des Schattenburgtunnels zu einem schweren Arbeitsunfall. Ein Schotterzug fuhr vom Bahnhof Feldkirch Richtung Schattenburgtunnel, als ihm ein aus mehreren Steinwagen bestehender Zug entgegen kam. Die Lokführer konnten ihre Züge nicht mehr rechtzeitig anhalten, sodass sie mit großer Wucht zusammenstießen. Der Aufprall war so heftig, dass die eine Lokomotive völlig zerstört und die andere erheblich beschädigt wurde. Auf dem Schotterzug befanden sich an die dreißig Arbeiter, die noch rechtzeitig abspringen konnten. Ein Heizer stürzte beim Abspringen von der Lokomotive so unglücklich, dass er sich beide Schultern ausrenkte, während sich ein anderer nur leichtere Verletzungen zuzog. Alle anderen des Lokomotivpersonals kamen mit dem Schrecken davon.<sup>128</sup>

## 11) Die Eröffnung

Am 1. Juli 1872 war der große Tag angebrochen. Knapp sieben Wochen vor dem in der Konzessionsurkunde festgelegten spätesten Fertigstellungstermin nahm die Vorarlberger Bahn ihren Betrieb auf!

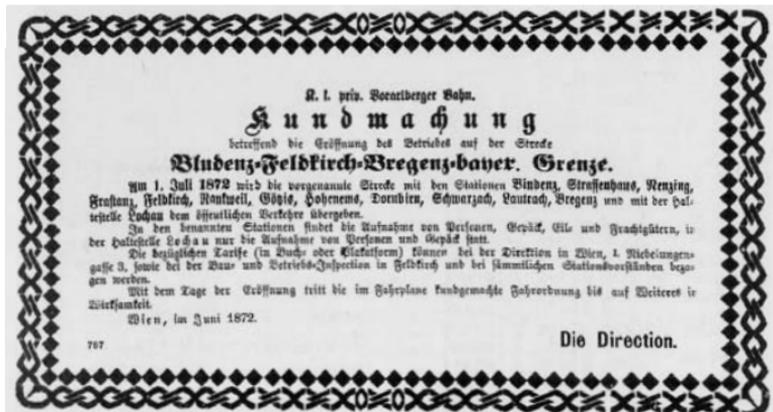


Abb. 6

127 Feldkircher Zeitung, 22. 06. 1872, S. 2.

128 Vorarlberger Volksblatt, 25. 06. 1872, S. 6.

Die Eröffnungsfeier in Form einer Fahrt mit geladenen Gästen von Bregenz nach Bludenz hatte einen Tag früher stattgefunden.

„Ein herrlicher Sonntagmorgen versammelte am 30. Juni zwischen 7 und 8 Uhr die Gäste, welche zur Theilnahme an der Probefahrt auf der Bahnstrecke Bregenz - Bludenz geladen waren, auf dem Perron des Bregenzer Bahnhofgebäudes. Eine Menge Zuschauer fand sich ebenfalls ein. Die bekränzte und beflaggte und mit sämtlichen Landeswappen gezierte Locomotive „Bludenz“<sup>129</sup> hatte zehn bis zwölf Waggons erster und zweiter Klasse im Gefolge. Den Schluß des Zuges bildete ein offener, sehr hübsch decorirter Waggon, von den Herren Bauunternehmern in Besitz genommen. Zur anberaumten Stunde, präcis 8 Uhr, setzte sich der stattliche Zug in Bewegung. Die anwesende Kapelle intonirte einen Marsch, Pöller verkündeten mit ehener Stimme diesen feierlichen Akt weit hinaus in die herrliche und freundnachbarliche Umgebung. Die Zurückgebliebenen begleiteten den ruhig und rasch dahingleitenden Zug mit freudigen Zurufen, bis er den Augen entschwand. Auf allen Stationen, welche der Zug passirte, wurde er mit Pöllerknall, Musik und freudigen Zurufen empfangen. Die Bahnhöfe waren durchwegs mehr oder weniger hübsch verziert. Besonders aber that sich der Dornbirner Bahnhof hervor, an welchem zu beiden Seiten des Einganges, umgeben von prachtvollen Blumen, die Marmorbüsten Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin aufgestellt waren. ... Auch in Hohenems war der Empfang ehrenvoll. Musikverein und Liederkranz wetteiferten, die paar Minuten Aufenthalt so angenehm als möglich auszufüllen. In Götzis war wohl die Predigt noch nicht aus; es fand sich eine äußerst geringe Anzahl von Neugierigen auf der Station, in der Ferne waren verspätete Musikklänge hörbar. Feldkirch hatte den längsten Aufenthalt, 15 Minuten. Bei der Einfahrt war die Schuljugend mit fliegenden Fahnen aufgestellt, die aus freudigem Herzen mit ihren weichen Stimmchen die pustende Locomotive und die von ihr gebrachten Gäste singend begrüßte. Der Bahnhof, einer der am comfortabelsten ausgestatteten in Vorarlberg, war hübsch decorirt, die schönste Decoration waren aber unstreitig die im Perron wartenden Damen in eleganter Toilette. Die Feldkircher Musik hielt sich brav. Auch das Pulver wurde nicht gespart. In Frastanz war der

---

129 Im Ausstellungskatalog „100 Vorarlberger Bahn“ von 1972 wird als Lokomotive des Eröffnungszuges am 30. Juni 1872 die „Bregenz“ genannt.

Empfang rein musikalischer Natur. Kein sichtbares Publikum. Die Capelle stand allein, wie gottvergessen da, löste ihre Aufgabe aber rühmlichst als die Locomotive daherbrauste. In Nenzing: Keine Musik, kein Pulver, kein Publikum. ... Strassenhaus, dieser Ort mit zwei Häusern, hatte bei der Einfahrt sogar einen Triumphbogen und gaben die Bewohner auch noch durch Böllerschüsse ihre Freude kund über die Errungenschaft eines Stationsplatzes. Endlich einige Minuten vor Elf langte der Zug an der Endstation Bludenz an. ... Die ziemlich große Bludenz Kapelle, militärisch adjustirt, war thätig auf dem sehr geräumigen Bahnhofplatze; Triumphbogen waren errichtet, Fahnen ausgestellt. Böller ertönten. Der Empfang ... war ein herzlicher. Die Musik an der Spitze, begab sich die ganze Gesellschaft ins Gasthaus zur Post ...<sup>130</sup>

Auf den Strecken Feldkirch - Buchs und Leiblach - Lindau wurde der Verkehr am 24. Oktober 1872 aufgenommen. Auf der Strecke Lauterach - St. Margrethen war es am 23. November so weit.

*Abb. 7  
Ab dem  
1. Juli 1872  
gehörten im  
Rheintal und  
im Walgau die  
schnaubenden und pfeifenden  
Dampflokotivomotiven zum  
alltäglichen  
Anblick.*



---

130 Bericht eines Teilnehmers an der Eröffnungsfahrt. In: Vorarlberger Landes-Zeitung, 02. 07. 1872, S. 1.

## 12) Der Betrieb

### a) Erste Bilanzen

Bereits in der ersten Betriebswoche hatte die Bahn eine erstaunlich hohe Frequenz aufzuweisen:

„Seit der Eröffnung der Bahn, nämlich vom 1. bis inclusive 7. d. M. sind 5614 Personen und 6317 Zentner Güter befördert worden, und es beträgt die Totaleinnahme 3719 fl. 17 kr. Am Sonntag fuhren auf der Bahn 1993 Personen.“<sup>131</sup>

Da während der ersten Monate die Verbindung zu den Nachbarstaaten noch fehlte und die Vorarlberger Bahn somit auf den lokalen Verkehr zwischen Leiblach und Bludenz beschränkt blieb, ergab sich für das erste Betriebsjahr, in dem 174197 Reisende und 36477 Tonnen Fracht<sup>132</sup> befördert wurden, noch keine positive Bilanz. Mit einer deutlichen Steigerung der Einnahmen konnte jedoch auch nach der Öffnung der Strecken nach Lindau, St. Margrethen und Buchs nicht gerechnet werden, solange es die direkte Verbindung mit dem übrigen Gebiet der Monarchie durch die Arlbergbahn nicht gab, deren Baubeginn damals noch nicht absehbar war.

### b) Der Fahrplan

Die Freude der Bevölkerung über die Wirklichkeit gewordene Vorarlberger Bahn und die, gewiss auch durch den Reiz des Neuen bedingte, erstaunlich hohe Frequenz während der ersten zwei Betriebswochen würden an sich eine weitgehende Zufriedenheit vermuten lassen. Dem war erwiesenermaßen aber nicht so. Die Hauptursache des Missfallens war der wenig kundenfreundliche Fahrplan, damals „Fahrordnung“ genannt. Es handelte sich hier freilich um einen provisorischen Fahrplan, der nur bis zur Eröffnung der Strecken nach Lindau, St. Margrethen und Buchs Gültigkeit hatte.

„Es herrscht, wir müssen es hier konstatiren, eine bitterböse Stimmung im Ländchen über die geringe Rücksicht, welche die hierländischen Interessen bei Bestimmung der Fahrordnung gefunden haben; wir müßten die Spalten unseres Blattes allein mit Klagen anfüllen, wollten wir sie alle veröffentli-

---

131 Feldkircher Zeitung, 10. 07. 1872, S. 2.

132 Kohn, 1874, S. 284.

chen, wie sie uns aus allen Theilen Vorarlbergs zugehen. ... und man thut sicher nicht gut, die Vorarlberger Bahn gleich anfänglich als eine mit Zügen so traurig bestellte Verkehrsanstalt allerorts zu kompromittiren.“

Ein Abendzug in beiden Richtungen wurde ein „schreiendes Bedürfnis“ genannt. „Solange dieser Zug ...nicht eingerichtet ist, wird auch die allgemeine Unzufriedenheit mit der Fahrordnung nicht aufhören.“<sup>133</sup>

Man könnte hier eine journalistische Übertreibung der Feldkircher Zeitung annehmen, denn dass eine solche Flut von Klagen registriert wurde, ist kaum nachvollziehbar, angesichts der noch nicht lange zurückliegenden Euphorie im Lande und des Umstandes, dass die Vorarlberger Bahn ja noch keine zwei Wochen alt war. Andererseits war diese Zeitung das Sprachrohr der Liberalen, deren einflussreichste Persönlichkeit Carl Ganahl war. So hätte die Feldkircher Zeitung eher an einer Verharmlosung des Problems interessiert sein müssen. Dass sie dennoch so klare Worte fand, belegt die beträchtliche Unzufriedenheit.

Der im Frühjahr 1872 vorliegende Entwurf eines Fahrplans hätte den Bedürfnissen der Bevölkerung offenbar noch weniger entsprochen. Die Handelskammer unter Präsident Carl Ganahl hatte ihre Unzufriedenheit mit diesem Entwurf die für den Fahrplan Verantwortlichen bereits im Vorfeld des Konflikts wissen lassen und schließlich mit dem Vorschlag „...wenn immer thunlich, noch einen dritten Zug einzuschalten und die Abfahrtszeit von Bregenz statt um 5 Uhr Morgens auf 6 Uhr und jene von Bludenz statt um 5 Uhr 50 M. ebenfalls auf 6 Uhr früh festzusetzen ...“ eine im Interesse der Bahnkunden liegende Verbesserung des Fahrplans erreicht.<sup>134</sup>

Die in Wien erscheinende Satirezeitschrift „Figaro“ machte sich in einem fiktiven „Dialog im Direktions-Bureau für Rücksichten, I., Nibelungengasse Nr. 3.“ zwischen einem Beamten der Vorarlberger Bahn und seinem Vorgesetzten, dem Direktor der Vorarlberger Bahn Paravicini,<sup>135</sup> über den

---

133 Feldkircher Zeitung, 17. 07. 1872, S. 2.

134 Feldkircher Zeitung, 21. 02. 1872, S. 2.

135 Die in der Satire genannte Adresse entsprach jener der Bau- und Betriebsleitung der Vorarlberger Bahn in Wien, deren Direktor Paravicini war. Am 1. Dezember 1873 trat eine wesentliche Änderung der betrieblichen Organisation in Kraft: Die Direktion in Wien wurde aufgelassen, stattdessen wurden in Feldkirch ein Zentralbüro für die Administration und eine Betriebsdirektion für den ausführenden Dienst eingerichtet. (Kohn, 1874, S. 283f).

## Fahrplan der k. k. priv. Vorarlberger Bahn.

Bludenz—Bregenz.				Bregenz—Bludenz.			
Stationen.	Gemischte Züge			Stationen.	Gemischte Züge		
	Nr. 1	Nr. 3	Nr. 5		Nr. 2	Nr. 4	Nr. 6
	1.2.3. Klasse		2. 3.		1.2.3. Klasse		2.3.
	u. M.	u. M.	u. M.		u. M.	u. M.	u. M.
<b>Bludenz</b> Abfahrt	8 35	4 —	5 20	<b>Lochau</b> . . . Abfahrt	11 42	—	—
Strassenhaus . . .	8 47	4 13	5 36	<b>Bregenz</b> Abfahrt	3 —	7 40	6 —
Nenzing . . . . .	9 2	4 34	5 59	<b>Lautrach</b> . . . . .	3 13	7 53	6 14
Fraßtauz . . . . .	9 20	4 54	6 23	Schwarzach . . . . .	3 26	8 9	6 33
<b>Feldkirch</b> . . . . .	9 40	5 19	6 50	Dornbirn . . . . .	3 40	8 27	6 50
Ranfweil . . . . .	9 52	5 37	7 6	Hohenems . . . . .	4 3	8 50	7 16
Gögis . . . . .	10 11	6 2	7 28	Gögis . . . . .	4 18	9 6	7 35
Hohenems . . . . .	10 26	6 21	7 50	Ranfweil . . . . .	4 41	9 29	7 59
Dornbirn . . . . .	10 48	6 48	8 18	<b>Feldkirch</b> . . . . .	5 4	9 55	8 27
Schwarzach . . . . .	10 59	7 5	8 33	Fraßtauz . . . . .	5 15	10 10	8 44
<b>Lautrach</b> . . . . .	11 11	7 21	8 48	Nenzing . . . . .	5 32	10 33	9 6
<b>Bregenz</b> Ankunft	11 20	7 30	8 57	Strassenhaus . . .	5 46	10 49	9 25
Lochau . . . . .	11 40	—	—	<b>Bludenz</b> Ankunft	5 57	11 —	9 35

Abb. 8: Von Bludenz fuhr täglich ein Zug um 8 Uhr 35 und um 16 Uhr nach Bregenz. Von Bregenz fuhr ein Zug um 7 Uhr 40 und um 15 Uhr nach Bludenz.

An den Markttagen (Dienstag und Freitag) fuhr ein Zug um 5 Uhr 20 von Bludenz nach Bregenz und um 6 Uhr von Bregenz nach Bludenz.

(Feldkircher Zeitung, 03. 07. 1872, S. 4.)

Fahrplan lustig.<sup>136</sup> Auch wenn der Esprit dieser Satire kaum knöcheltief ist, so zeigt die Tatsache, dass diese Geschichte den Weg bis in ein Wiener Wochenblatt fand, doch recht deutlich, welcher Unmut wegen dieses Fahrplans geherrscht haben muss.

### c) Lokomotiven und Waggons

Im Frühjahr 1872 kamen die ersten Lokomotiven und Waggons in Bregenz an. Ein spektakuläres Ereignis, das sich natürlich auch in den Medien entsprechend widerspiegelte.

„Die prachtvollen Eisenbahnwaggons und die stattlichen collosalen Locomotiven, welche in letzter Zeit uns das Tra-

136 Figaro, Humoristisches Wochenblatt, 13. 07. 1872, S. 3.

jektschiff von Lindau fast täglich bringt,<sup>137</sup> verleihen unserm Seehafen ein ungewohnt großartiges Ansehen und locken Neugierige in großer Zahl herbei, welche das geschäftige Treiben, das Überführen der Waggons und der nahezu 100 Centner<sup>138</sup> schweren Locomotiven bewundernd anstauen. Wie man vernimmt, sind für die Vorarlberger Bahn 20 Locomotiven bestimmt, 6 davon sind bereits am Orte ihrer Bestimmung angelangt und haben sogar einige davon die Feuerprobe schon günstig bestanden. Auf der Strecke Dornbirn - Hohenems verkehren täglich 9 bis 10 Züge, welche Schodder führen.<sup>139</sup>

Die sichtlich euphorische Stimmung angesichts der bis dahin noch nie verfügbaren Transportkapazitäten verleitete manchen Journalisten, dies anhand von Rechenbeispielen zu veranschaulichen:

„Mit den bereits hier angekommenen Locomotiven und Waggons könnten nun schon, nach ziemlich genauer Berechnung, 800 Passagiere, 1188 Mann Militär, 36 Pferde und 2000 Centner Frachtgüter expedirt werden.“<sup>140</sup>

Die sechs 1872 gelieferten Personenzugs-Locomotiven trugen die Namen Bregenz, Bludenz, Feldkirch, Dornbirn, Frastanz und Hohenems. Das Gewicht im leeren Zustand war mit 28,5 Tonnen angegeben, das Dienstgewicht betrug 32,5 Tonnen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit war mit 60 km/h begrenzt.

Ein wesentliches Kriterium für die Bezeichnung der Bauart von Locomotiven ist die Achsfolge. Die Personenzugs-Locomotiven der Vorarlberger Bahn hatten 3 Achsen, von denen jeweils die erste eine Laufachse, also eine nicht angetriebene Achse war. Die folgenden zwei Achsen waren miteinander gekuppelte Antriebsachsen. Eine solche Achsfolge nennt man im Eisenbahnerlatein „1B“.<sup>141</sup>

---

137 Die Locomotiven und Waggons kamen von den Fabriken auf dem Schienenwege bis Lindau und wurden von dort, da es zwischen Lindau und Bregenz noch keine Eisenbahn gab, mit dem Schiff nach Bregenz gebracht.

138 Diese Zahl war anscheinend ein Fehler des Setzers und wurde in der folgenden Ausgabe der Zeitung auf 1000 Centner korrigiert, eine Angabe, die freilich auch nicht stimmte.

139 Vorarlberger Landes-Zeitung, 16. 03. 1872, S. 2.

140 Feldkircher Zeitung, 19. 03. 1872, S. 1.

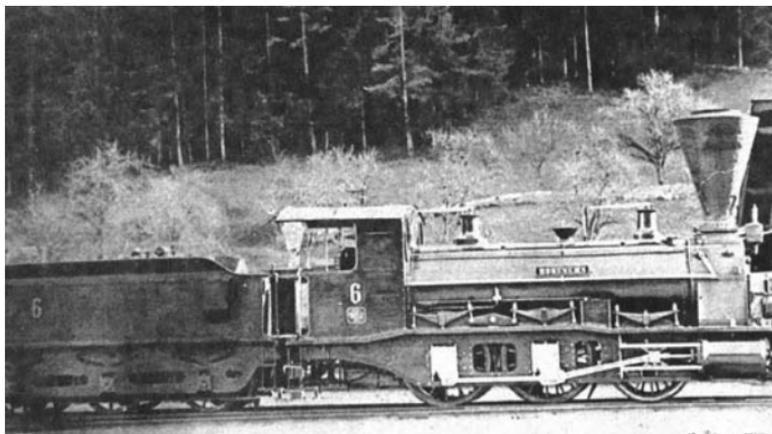


Abb. 9: Personenzugs-Lokomotive „Hohenems“, 1872 geliefert von Krauss & Comp., München. Dienstgewicht 32,5 Tonnen, Achsfolge „1B“, zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.

Im gleichen Jahr wurden auch vier Lastzugs-Lokomotiven geliefert. Ihr Gewicht entsprach jenem der Personenzugslokomotiven. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit war mit 45 km/h begrenzt. Sie trugen die Namen Lindau, Vaduz, St. Gallen und Rhein. Weil mit diesen Lokomotiven schwere Lasten gezogen werden mussten, wurden alle drei Achsen miteinander gekuppelt. Da sie keine Laufachse hatten, lautete die Achsfolge der Güterzugs-Lokomotiven daher „C“. Durch diese Achsfolge wurde der Reibungswiderstand<sup>142</sup> wesentlich erhöht. Das auf die Schiene wirkende Reibungs-

---

141 Mit arabischen Ziffern werden vor- und nachlaufende Laufachsen bezeichnet. Eine 1 am Anfang besagt also, dass die Lokomotive eine vorlaufende Laufachse hat. Mit Großbuchstaben bezeichnet man die Anzahl der gekuppelten, also gemeinsam angetriebenen Achsen. B ist der 2. Buchstabe im Alphabet, somit steht dieser Buchstabe für 2 gekuppelte Antriebsachsen. Würde auf den Buchstaben ein kleines o folgen (Bo), hieße das, dass jede der beiden Achsen einzeln angetrieben wird, was praktisch nur bei der Verwendung von Elektro- und Dieselmotoren möglich ist. Käme noch ein Apostroph dazu, hieße das, dass sich diese Achsen innerhalb eines Drehgestells befinden. So hatte die legendäre Lok der Reihe 1020 mit ihren 120 Tonnen die Achsfolge Co'Co' (je drei einzeln angetriebene Achsen in einem Drehgestell).

142 Der Reibungswiderstand hat bei Lokomotiven eine große Bedeutung, weil hier im Gegensatz zum Auto die Räder mit einer sehr kleinen, harten und glatten Fläche auf der harten und glatten Fläche der Schiene aufliegen und dennoch Lasten bewegt werden, die das Gewicht der von einem LKW transportierten Ladung um ein Vielfaches übersteigen.

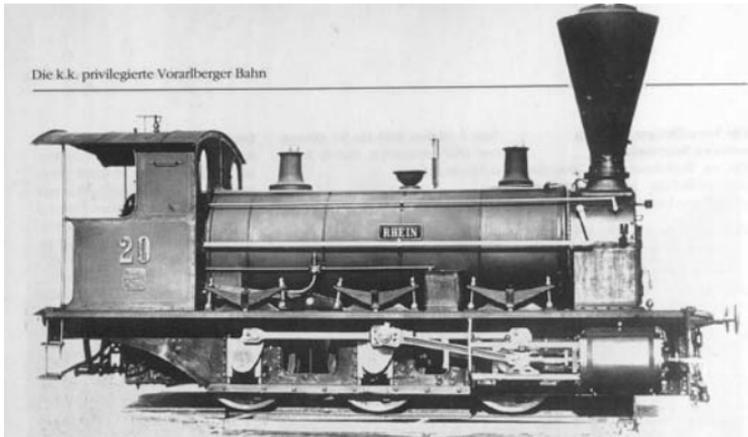


Abb. 10: Güterzugs-Lokomotive „Rhein“, 1872 geliefert von Krauss & Comp., München. Dienstgewicht 32,5 Tonnen, Achsfolge „C“, zulässige Höchstgeschwindigkeit 45 km/h.

gewicht entsprach hier dem Dienstgewicht von 32,5 Tonnen, während die gleich schweren Personenzugs-Lokomotiven mit der Achsfolge „1B“ ein Reibungsgewicht von nur 21,8 Tonnen aufwiesen.<sup>143</sup>

Die Lokomotiven der Vorarlberger Bahn waren sogenannte Schlepptender-Lokomotiven, das heißt, an die Lokomotiven war ein Vorratswagen gekuppelt, in dem die Wasser- und Kohlevorräte mitgeführt wurden.

Für das Wenden der Lokomotiven standen im Bereich der Remisen sechs große und zwei kleinere Drehscheiben zur Verfügung.<sup>144</sup>

Im Waggonbau unterschied man 1870 schon zwischen zwei sehr unterschiedlichen Systemen. Das eine System, damals auch „amerikanisches System“ genannt, war bereits ein Vorläufer der heutigen Großraumwaggons. Über die stirnseitigen Plattformen konnte man sowohl den Waggon betreten als auch von einem Waggon in den nächsten gelangen. Dieses System wurde zur Zeit des Bahnbaus in Vorarlberg schon von den Vereinigten Schweizer Bahnen verwendet.

---

143 Beer, S. 85.

144 Kohn, 1873, S. 345.

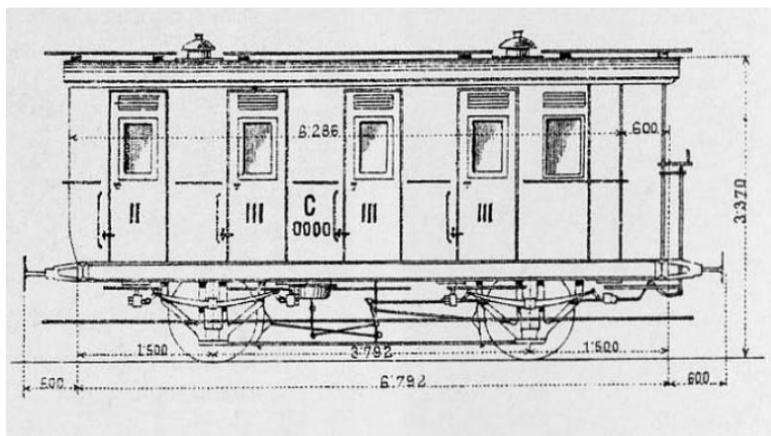


Abb. 11: Abteilwagen, wie er von der Vorarlberger Bahn während der ersten Jahre verwendet wurde. Unterhalb der Türen erkennt man das durchgehende Trittbrett. Die Kurbel für die Handbremse befindet sich an der rechten Stirnseite.

Das andere System, auch das „deutsche“ genannt, wies einzelne Abteile auf. Ursprünglich hatte jedes Abteil seitlich einen separaten Zugang von außen. Diese Waggonart stellte an die Schaffner eine nicht ungefährliche sportliche Anforderung. Um während der Fahrt von einem Abteil zum anderen zu gelangen, mussten sie ein außerhalb des Waggons an der Längsseite angebrachtes Trittbrett benutzen.<sup>145</sup>

Der berühmte deutsche Eisenbahningenieur Edmund Heusinger von Waldegg entwickelte um 1870 eine Kombination des „amerikanischen“ und des „deutschen“ Systems. Er beließ die Abteile und fügte einen Seitengang mit Zugängen zu den Abteilen sowie an den Waggonenden Übergangsmöglichkeiten in die angrenzenden Waggons hinzu. 1891 führte die Preußische Staatsbahn dieses Waggonsystem ein, dessen Waggons man D-Zug-Wagen nannte.<sup>146</sup> Innerhalb kurzer Zeit stellten viele Bahnverwaltungen auf dieses Erfolgsmodell um.

Soweit die Waggons über eine Bremseinrichtung verfügten, wurden sie jeweils einzeln durch das Bremspersonal, das auf entsprechende Pfeifsignale des Lokomotivführers reagierte, gebremst. Mittels einer Handkurbel wurden über ein Gestänge die Bremsklötze an die Räder gepresst.

145 Siehe auch Kapitel 13.

146 Der Buchstabe „D“ stand für Durchgang. Später bezeichnete man damit im Sinne von „durchgehend“ generell alle Schnellzüge.

Diese Art der Bremstechnik hätte jede weitere Entwicklung der Eisenbahn eng begrenzt, denn die bei etwas höheren Geschwindigkeiten und schwereren Waggons auftretende kinetische Energie wäre mit dieser Bremstechnik nicht mehr beherrschbar gewesen.

Eine erste einigermaßen brauchbare Weiterentwicklung war die von Heberlein konstruierte Bremse. Über einen Seilzug, der sich von der Lokomotive aus über alle oder unter allen Waggons erstreckte, konnten diese von der Lokomotive aus gebremst werden. Der große Durchbruch in der Bremstechnik gelang mit der Erfindung der Druckluftbremse durch den US-Amerikaner, Erfinder und Fabrikanten George Westinghouse. Noch im 19. Jahrhundert wurden in Europa viele Reisezüge mit diesem Bremssystem ausgestattet.

Wie schon erwähnt, gab es in der Regel 4 Waggonklassen, wobei die IV. Klasse nur Stehplätze aufwies. Die Vorarlberger Bahn verzichtete von Anfang an auf die IV. Klasse, obschon diese in der Konzessionsurkunde vorgesehen war.<sup>147</sup> Erst im März 1875 wurde dieser Verzicht auf den Einsatz der IV. Klasse per Gesetz (R.G.Bl. Nr.58/1875) offiziell bewilligt.

Den Grund für diesen Verzicht erfährt man aus einem Briefentwurf vom 09. 02. 1873 an das Handelsministerium mit dem Ersuchen, die Vorarlberger Bahn von der Verpflichtung zur Führung der IV. Klasse zu entbinden:

„Bei dem sehr stark entwickelten Sparsamkeitssinn der Bevölkerung von Vorarlberg, infolge dessen von den Bewohnern mit Ausnahme nur sehr weniger, sozial hervorragender Kreise fast ausschließlich nur die dritte Wagenklasse benützt wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß nach Einführung der IV. Klasse die größere Mehrzahl derjenigen, welche heute noch die III. Klasse benützen, dann die IV. Klasse benützen werden und daß dieselbe immer mehr benützt werden wird, wenn die Reisenden, wie dies bei der beschränkten Anzahl unserer Wagen dieser Klasse sehr bald der Fall sein wird, die Erfahrung machen werden, daß sie gegen Bezahlung der Fahrkarten IV. Klasse doch in der dritten befördert werden müssen.“<sup>148</sup>

Hier begegneten sich offenbar zwei Interessenslagen in Form der den Vorarlbergern oft zugeschriebenen Grundeigenschaften: sparsam und geschäftstüchtig.

---

147 Konzessionsurkunde vom 17. 08. 1869, § 8.

148 Katalog Nr. 69.

Die Fahrbetriebsmittel der Vorarlberger Bahn zu Beginn des Betriebes:

**Dampflokomotiven:**

- 6 Personenzugs-Lokomotiven
- 4 Lastzugs-Lokomotiven

Gebaut wurden diese Lokomotiven von der Firma Krauss und Comp. in München.<sup>149</sup>

**Personenwaggons:**

- 7 I./II.-Klasse-Waggons
- 4 II.-Klasse-Waggons
- 4 II./III.-Klasse-Waggons
- 21 III.-Klasse-Waggons

**Güterwaggons:**

- 7 Gepäckwaggons
- 3 Postwaggons
- 107 gedeckte Güterwaggons
- 29 Kohlenwaggons
- 29 Lowries<sup>150</sup>
- 8 Langholzwaggons
- 3 Pferdewaggons
- 15 Hornviehwaggons
- 8 Borstenviehwaggons<sup>151</sup>

#### **d) Die Verständigung**

Für die Verständigung der Bahnhöfe untereinander bediente man sich elektrischer Telegrafenapparate der Morse-Bauweise.

Um die Abfahrt eines Zuges dem benachbarten Bahnhof mitzuteilen, wurde mit Hilfe eines Induktionskurbelwerkes in diesem Bahnhof ein Läutewerk aktiviert.

Das Distanzsignal, heute Einfahrsignal genannt, zeigte an, ob der Zug in den Bahnhof einfahren durfte. Es war entweder ein Flügelsignal oder ein Scheibensignal. Je nachdem, ob die Einfahrt erlaubt war oder nicht, stand beim einen ein Flügel an einem Mast schräg nach oben oder waagrecht, beim anderen stand eine runde Scheibe waagrecht oder senkrecht. Bei beiden Modellen war bei Dunkelheit die jeweilige Stellung mit dem Sichtbarwerden eines grünen oder roten Lichts verbunden.

---

149 Ausstellungskatalog, Nr. 77 - 83.

150 Waggons zum Transport von Steinen.

151 Kohn, 1873, S. 346.

### 13) Bilder aus einem Heiter-bis-tragischen-Bahn-Alltag

Kaum hatte die Bahn ihren Betrieb aufgenommen, wurde der Anblick des Bludener Bahnhofs und der rollenden Züge von einem findigen Kopf als Werbemittel entdeckt.

Der Besitzer des Schwefelbades „Fohrenburg“ in Bludenz pries wenige Tage nach der Eröffnung der Bahn sein Schwefelbad in den Medien mit dem Hinweis auf die nun bestehende Aussicht an und lud gleichzeitig „zu recht zahlreichem Besuche ergebenst“ ein:

„Nahe beim Haus befindet sich ein prächtiges Gärtchen dicht von schattigen Bäumen besetzt, und sieht man von hier aus nicht nur die von Westen nach Osten sich ziehende Kette der Alpen, sondern bewundert mit Freude die nur wenige Schritte entfernte jüngst erbaute eiserne Straße, die vorbeifahren den Wagen und den schönen Bahnhof in seiner Pracht.“<sup>152</sup>

Einige Jahre später erhielt das Schwefelbad „Fohrenburg“ einen neuen Besitzer, der daraus 1882 eine Brauerei machte. Mit Bier, für das er das auch vom Schwefelbad zuvor benutzte Tafelwasser der Heilquelle Hinterplärsch verwendete,<sup>153</sup> war zu Zeiten des Baues der Arlbergbahn gewiss mehr zu verdienen als mit einem Schwefelbad.



„Wir maßen uns kein Urtheil über die Bahn in technischer Beziehung an, dagegen scheint uns, daß man bezüglich Ausstattung der Aufnahmegebäude die bescheidenen Erwartungen des Publikums nicht ganz befriedigt hat. Für die Bequemlichkeit der Reisenden ist z. B. am Bahnhof in Feldkirch wenig gesorgt. Wer gewohnt ist, auf gepolsterten Sitzen Platz zu nehmen, der mag sich einen Polster in den Wartesaal 1. und 2. Klasse selbst mitbringen; tritt aber der Passagier auf den gedeckten Perron hinaus, so wird er überrascht sein, daß der Boden nicht aus den landesüblichen Sandsteinplatten, nicht aus den jetzt in Aufschwung gekommenen Cementplatten erstellt ist, daß man nicht einmal bescheidenen Estrichboden erschungen, sondern Schotter wie auf einer Landstraße angewendet hat. ... man sollte mit solcher gegen alle Uebung verstoßenden kleinlicher Bauökonomie, wie der Schotter-Perron an dem Bahnhof von Feldkirch ist, kein Aergerniß erregen.“<sup>154</sup>



---

152 Feldkircher Zeitung, 06. 07. 1872, S. 4.

153 Vallaster, S. 127.

154 Feldkircher Zeitung, 19. 06. 1872, S. 2.

Unzufriedenheit herrschte am Feldkircher Bahnhof auch über die Fahrkartenkontrolle zwischen Bahnhof und Zug. Der von Barrieren gebildete Ausgangsraum wurde als viel zu eng empfunden. Bei einem Ansturm von Reisenden ließe sich durch einen zweiten Kontrolleur, so lautete ein Vorschlag, „das widerliche Gedränge leicht vermeiden.“<sup>155</sup>



Während der ersten Zeit des Bahnbetriebes wurden, um möglichst vielen Menschen eine Gelegenheit des Kennenlernens der Eisenbahn zu geben, an Sonntagen so genannte Vergnügungszüge geführt, so auch am 21. Juli 1872:

„Der am vergangenen Sonntag von Bludenz nach Bregenz gefahrene Vergnügungszug ist an seinem Bestimmungsort anstandslos und mit einem heiteren und zahlreichen Publikum angekommen. Es waren bei den Hauptstationen auch jedesmal viele Zuschauer versammelt; allein feierlicher Empfang durch Musik etc. fand jedoch nirgends statt. ... Auch die Rückfahrt war gut und von keinem Unfall begleitet, jedoch so gemütlich war diese nicht; denn wir hatten in unserem Waggon in einem Coupé zwei mehr als halbgetrunkene derart rohe und zügellose Burschen, daß den anderen 18 Insassen in beiden Abtheilungen durch das fortwährende Geschrei, Geheul und sittenlose Gerede von Bregenz weg bis zum Aussteigungsorte Feldkirch fast Hören und Sehen verging.“<sup>156</sup>



„Es wird für die löbl. Bau und Betriebs-Inspektion auch angenehm sein, zu erfahren, dass ... speciell die an Freitagen von hier (gemeint ist Bregenz) und an Dienstagen von Feldkirch abgehenden Wagen in einer Weise überfüllt werden, welche ... an die Manipulation norwegischer oder grönländischer Fischer beim Einpökeln der Heringe erinnert. Es ist uns wiederholt der Fall vorgekommen, daß dies geschah, trotz des Umstandes, daß eine Reihe beinahe leer stehender Wagen mitgeführt wurde, und von Seiten der Condukteure bedeutet wurde, die Wagen seien neu und man wolle nicht alle verunreinigen. Wir ... glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir die Hoffnung aussprechen, daß dieser Uebelstand ehestens und ehethunlichst beseitigt werde.“<sup>157</sup>



---

155 Feldkircher Zeitung, 31. 08. 1872, S. 1.

156 Vorarlberger Landes-Zeitung, 23. 07. 1872, S. 1f.

157 Vorarlberger Volksblatt, 02. 08. 1872, S. 4.

Die Weichen wurden an Ort und Stelle, also noch nicht von einem Stellwerk aus, von Hand gestellt. Manchmal bediente man sich dabei offenbar auch recht rustikaler Methoden, wie ein Zeitungsbericht über Missstände am Feldkircher Bahnhof schildert:

„Seit acht Tagen sieht man auch eine neue Konstruktion von Wechsel, es wird nämlich mit einfachem vom Bau herrührendem Brette die Schiene hin- oder hergeschoben, je nachdem der heranfahrende Zug rechts oder links abweichen soll. Täglich wird diese Manipulation, deren sich der unschuldige Manipulant etwas zu schämen scheint, von einem größeren Publikum bewundert.“<sup>158</sup>



Wie gefährlich es für die Schaffner war, während der Fahrt auf einem außerhalb des Waggons angebrachten Brett von einem Abteil ins nächste zu gelangen, belegt ein Vorfall vom 24. November 1879:

„Als gestern der Nachmittagszug von Lindau hier<sup>159</sup> ankam, fehlte der Kondukteur Bertsch, der von Rankweil aus noch auf dem Zug war. Man schickte sofort eine Draisine mit Mannschaft in der Richtung nach Rankweil ab. Der vermißte Kondukteur, der während der Fahrt vom Trittbrett gefallen war, war bereits auf den Beinen und kam der Draisine entgegen, die ihn aufnahm und zur Station Feldkirch brachte, wo ihm sofort ärztliche Hilfe zu Theil wurde. Zum Glück waren die Beschädigungen, welche der Kondukteur - der nebenbei bemerkt, ein braver und durchaus verlässlicher Mann ist - erlitt, unbedeutend, so daß er bald wieder Dienst thun kann.“<sup>160</sup>



Ein schlimmer Unfall hatte sich am 6. Oktober 1884 am Feldkircher Bahnhof zugetragen:

„Als der Expreßzug von Buchs her einfuhr, stand ein Steinwagen (Lowri) etwas ober dem Polizeipflock<sup>161</sup>; die Maschine des Expreßzuges passirte ungehindert, dagegen streifte

---

158 Feldkircher Zeitung, 08. 10. 1884, S. 2.

159 Die Rede ist hier von Feldkirch.

160 Feldkircher Zeitung, 26. 11. 1879, S. 1.

161 Der Polizeipflock war ein Begrenzungszeichen, mit dem zwischen zwei zusammenlaufenden Geleisen jene Stelle angegeben wurde, über die ein Fahrzeug auf dem einen Gleis nicht hinausgeschoben werden durfte, um ein auf dem anderen Gleis verkehrendes Fahrzeug nicht zu gefährden.

der Riegel des zunächst angehängten Postwagens den Steinwagen, wodurch die Schubthüre mit Heftigkeit zugeschoben wurde. Dabei wurde dem im Postwagen stehenden Amtsdienner, der durch die halbgeöffnete Schubthüre herausschaute, der Kopf in der Schläfengegend förmlich zerquetscht, so daß derselbe augenblicklich todt blieb. Man kann sich das Entsetzen des Publikums bei diesem Vorfalle denken.<sup>162</sup>

#### 14) Ende und Anfang

Das Zusatzprotokoll II als Anhang zur Konzessionsurkunde wurde bereits erwähnt. In diesem verpflichteten sich die Konzessionäre, sollte die künftige Arlbergbahn von einem anderen Unternehmen gebaut werden, die Vorarlberger Bahn gegen eine entsprechende Entschädigung an dieses abzutreten. Da die 1884 eröffnete Arlbergbahn vom Staat gebaut wurde, kam es somit bei der Vorarlberger Bahn zu einer Änderung der Besitzverhältnisse.

Der erste Schritt der Übernahme erfolgte am 1. Juli 1882, als die Betriebsführung der Vorarlberger Bahn in den Staatsbetrieb übernommen wurde. Damit unterstanden sämtliche Dienststellen sowie das Personal der „k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb“ in Wien. Der Verwaltungsrat der Vorarlberger Bahn hatte keinen Einfluss mehr auf Verwaltung und Geschäftsführung.<sup>163</sup>

In einem Übereinkommen vom 12. Dezember 1883 zwischen den Ministerien des Handels und der Finanzen und dem Verwaltungsrat der Vorarlberger Bahn wurden die finanztechnischen Rahmenbedingungen für eine Einlösung der Vorarlberger Bahn durch den Staat vereinbart. Der § 1 dieses Übereinkommens lautete:

„ Die k. k. priv. Vorarlberger Bahn-Gesellschaft räumt der k. k. Staatsverwaltung das Recht ein, vom 1. Juli 1884 angefangen wann immer das Eigentum der gesamten Unternehmung der Vorarlberger Bahn unter den in dem gegenwärtigen Übereinkommen festgesetzten Bestimmungen für den Staat zu erwerben.“<sup>164</sup>

---

162 Feldkircher Zeitung, 08. 10. 1884, S. 2.

163 Wiener Zeitung, 29. 06. 1882, S. 1.

164 Konta, 1884, S. 181. (Namenswechsel von Kohn auf Konta!)

Von diesem Recht machte die Regierung im Jahre 1885 Gebrauch:

„Nach eingetretener Erfüllung der für die Einlösung der Vorarlberger Bahn durch den Staat aufgestellten Bedingungen ... hat die k. k. Regierung beschlossen, das dem Staate ... eingeräumte Recht, das Eigenthum des gesammten Unternehmens der Vorarlberger Bahn für den Staat zu erwerben, derart auszuüben, daß das genannte Bahnunternehmen ... mit 31. December 1885 für den Staat eingelöst wird.“<sup>165</sup>

Den meisten Vorarlberger Medien war dieses Ereignis nicht einmal eine Randnotiz wert.

### Literaturverzeichnis

Albrich, Franz: *Zum Bau der Kunststraße über den Arlberg von Bludenz bis Landeck 1822 - 1824*. Montfort 1998/Heft 1, S. 7 – 27.

Beer, Lothar: *Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg*. Band I, Hecht-Verlag, Hard 1994.

Clairemont, Jean (Hrsg.): *Das Buch der Neuesten Erfindungen*. Verlag Herlet, Berlin 1909.

Dopsch, Heinz/Hoffmann Robert: *Geschichte der Stadt Salzburg*. Verlag Anton Pustet, Salzburg 1996.

Felder, Franz Michael: *Aus meinem Leben*. Hrsg. Franz-Michael-Felder-Verein, 4. Band. Bregenz 1974.

Katalog der Ausstellung *100 Jahre Vorarlberger Bahn*, Bregenz 1972.

Kohn, Ignaz: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*, 3. Jg., Wien 1870.

Kohn, Ignaz: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*, 4. Jg., Wien 1871.

Kohn, Ignaz: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*, 5. Jg., Wien 1872.

Kohn, Ignaz: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*, 6. Jg., Wien 1873.

Kohn, Ignaz: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*, 7. Jg., Wien 1874.

Kohn, Ignaz: *Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Neue Folge, 1. Jg., Wien 1879.

---

165 Wiener Zeitung, 29. 12. 1885, S. 1.

- Kohn, Ignaz: Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie, Neue Folge, 2. Jg., Wien 1880.
- Kohn, Ignaz: Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie, Neue Folge, 3. Jg., Wien 1881.
- Konta (Kohn), Ignaz (ab 1883 Namensänderung!): Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie, Neue Folge, 5. Jg., Wien 1883.
- Konta (Kohn), Ignaz: Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie, Neue Folge, 6. Jg., Wien 1884.
- Konta (Kohn), Ignaz: Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie, Neue Folge, 7. Jg., Wien 1885.
- Längle, Ulrike und Thaler, Jürgen (Hrsg): *Ich, Felder. Dichter und Rebell.* vorarlberg museum Schriften 7, o. J.
- Mechtler Paul: *Die k. k. privilegierte Vorarlberger Bahn.* Montfort 1970, Heft 2, S. 103-128.
- Neher, Franz Ludwig: Ganahl. *160 Jahre im Dienste der Baumwolle.* 1797 - 1957. Carl Ganahl & Co, Feldkirch 1958.
- Nachbaur, Ulrich (Hrsg.): *Walser Lesebuch.* unartproduktion, Verlag Netzwerk, Hohenems 2013.
- Schweiger-Lerchenfeld, Amand Freiherr v.: *Das Eiserne Jahrhundert.* Hartleben's Verlag, Leipzig 1885.
- Staffler, Johann Jakob: Tirol und Vorarlberg statistisch und topographisch. 1. Teil, 4. Abschnitt: *Handelsverkehr.* Innsbruck 1839.
- Vallaster, Christoph. *Kleines Vorarlberger Heilbäderbuch.* Ländle-Bibliothek Band 2. Dornbirn 1984.
- Volaucnik, Christoph: Feldkirch 1925. *Der lange Weg zur Vereinigung von Feldkirch mit Altenstadt, Tosters und Tisis.* Verba volant. Onlinebeiträge des Vorarlberger Landesarchivs. [www.landesarchiv.at](http://www.landesarchiv.at). 2009.
- Volaucnik, Monika: *Die Geschichte des Verkehrs in Vorarlberg im Überblick.* [www.wirtschaftsgeschichte.at/pdf/Verkehrswesen/pdf](http://www.wirtschaftsgeschichte.at/pdf/Verkehrswesen/pdf).
- Wanner, Gerhard: *Der Anschluss von Levis und Altenstadt an Feldkirch, I. Teil.* Vollversammlung der Agrargemeinschaft Altgemeinde Altenstadt, Feldkirch 1975.
- Weizenegger, Franz Joseph/Merkle, Meinrad: Vorarlberg, Bd. 1, Innsbruck 1839.

**Zeitungen:**

Feldkircher Zeitung  
Feldkircher Anzeiger  
Vorarlberger Landes-Zeitung  
Vorarlberger Volksblatt  
Wiener Zeitung  
Die Presse  
Figaro, Humoristisches Wochenblatt  
Liechtensteinische Landeszeitung

Die hier angeführten Zeitungen, ausgenommen die Liechtensteinische Landeszeitung, können unter [anno.onb.ac.at](http://anno.onb.ac.at) aufgerufen werden. Für die Liechtensteinische Landeszeitung ist dies unter [www.eliechtensteinensia.li](http://www.eliechtensteinensia.li) möglich.

**Abkürzung:**

R.G.Bl.: „Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder“

**Bilder-Nachweis:**

Stadtarchiv Feldkirch: Abb. 2, 3, 4, 5, 7.

Feldkircher Zeitung: Abb. 1, 8.

Vorarlberger Landeszeitung: Abb. 6.

Beer, Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg I: Abb. 9, 11.

Kraus-Maffei AG: Abb. 10.