

FernUniversität in Hagen
Historisches Institut
Sommersemester 2023

M.A. Geschichte Europas
Modul 26203 [III]: Umbrüche und Aufbrüche
Betreuerin: Prof. Dr. Alexandra Przyrembel

Modernisierungsschub im Raum Bludenz infolge der Eröffnung der Arlbergbahn

Eine sozioökonomische Analyse der Jahre 1885-1891

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Arlbergbahn und das Wirtschaftsleben	5
2.1 Auswirkungen auf die Industrie	6
2.2 Folgen für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel	8
3. Veränderung der städtischen Infrastruktur	10
4. Einflüsse der Arlbergbahn auf Gesellschaft und Kultur	12
4.1 Demographischer Wandel durch Arbeitsmigration	12
4.2 Die Bahn und der Aufschwung des Bludener Fremdenverkehrs	15
4.3 Auswirkungen des Bahnverkehrs auf das Bludener Vereinswesen	19
5. Fazit	22
Quellenverzeichnis	25
Literaturverzeichnis	25
Abbildungsverzeichnis	28
Anhang	29

1. Einleitung

Die von England ausgehende, nach 1820 allmählich auch das europäische Festland erfassende, ökonomisch-soziale Umwälzung konnte auch in Vorarlberg als westlichstes Gebiet der Habsburgermonarchie relativ früh Fuß fassen. Zurückzuführen war diese erste, von 1830 bis 1845 dauernde, große Industrialisierungswelle auf die vorherrschenden Handelsverbindungen mit dem benachbarten Ausland. Für Bludenz, als die südlichste Stadt Vorarlbergs, reduzierte sich dieser soziale und wirtschaftliche Wandel im Gefolge der industriellen Revolution auf die 1818 gegründete Firma Getzner, Mutter & Cie. Als der Textilhersteller 1871 in Bludenz zum Hauptsitz der Firma wurde, fiel dies bereits in die Zeit der zweiten Industrialisierung, die eng mit dem Aufkommen der Dampfkraft verbunden war.¹

Die Dampfkraft revolutionierte nicht nur die zuvor entlang von Flussläufen angesiedelte und damit an Wasserkraft gebundene Industrie, sondern wirkte sich insbesondere auf die Eisenbahn aus. Infolgedessen wurde am 1. Juli 1872 die *k. k. privilegierte Vorarlberg Bahn* in Betrieb genommen und damit die Stadt Bludenz mit dem benachbarten schwäbischen, schweizerischen und liechtensteinischen Raum verbunden. Einer der Höhepunkte im 19. Jahrhundert für den „Raum Bludenz“² bildete jedoch die durch Kaiser Franz Joseph I. (1830-1916) am 21. September 1884 eröffnete Arlbergbahn. Der direkte Anschluss an das Schienennetz der Habsburgermonarchie veränderte den Alltag der Bludenzler und ermöglichte den kapitalkräftigen Unternehmern einen Zugang zu einem erweiterten Absatz- und einem scheinbar unbegrenzten Arbeitsmarkt.³

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ist eng mit dem Begriff der *Modernisierung* verknüpft, der sich unter anderem mit Industrialisierung, Liberalisierung, Demokratisierung und Beschleunigung allen Lebensvollzugs sowie mit dem Aufbrechen von Traditionen umreißen lässt.⁴ Tatsächlich verlief dieser Prozess weder

¹ Vgl. Manfred Tschalkner, Bludenz. Eine kurz gefasste Geschichte der Stadt (Bludenzler Geschichtsblätter 50), Bludenz 1999, S. 36. Vgl. auch Manfred A. Getzner, Getzner, Mutter & Cie, Bludenz und die Entwicklung der Textilindustrie im Vorarlberger Oberland, Teil A, Feldkirch 1990, S. 167.

² Der *Raum Bludenz* umfasst das Montafon, Klostersertal, Brandnertal, Große Walsertal und den Walgau, dessen Schnittstelle die Stadt Bludenz bildet, in dem während des Untersuchungszeitraums auch die Zeitung – *Anzeiger für die Bezirke Bludenz und Montafon* – erschien.

³ Vgl. Tschalkner, Bludenz, S. 37ff. Vgl. auch Robert Rollinger, Die trentinisch-italienische Einwanderung nach Vorarlberg. Ein Überblick, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 27-100, hier: S. 61f.

⁴ Vgl. Axel Schildt, Modernisierung, in: Docupedia-Zeitgeschichte, [11.2.2010], (<http://docupedia.de/zg/Modernisierung>, letzter Abruf: 5.6.2023).

innerhalb der Habsburgermonarchie noch in den einzelnen Kronländern gleichförmig. War Vorarlberg für Wien Peripherie, so war Bludenz für den Walgau und die umliegenden Talschaften Zentrum; die Menschen lebten sozusagen in verschiedenen „historische[n] Zeitzonen“⁵. Es ist diese Ungleichzeitigkeit, die dem Prozessbegriff der Modernisierung eingeschrieben ist.⁶ Folgerichtig führten unterschiedliche Geschwindigkeiten und Intensitäten dazu, dass bestimmte Regionen und Bevölkerungsgruppen davon profitierten, während andere benachteiligt wurden. Daraus ergab sich ein Spannungsfeld zwischen Fortschritt und Tradition, das der britische Historiker David Blackbourn in der Monographie *The Long Nineteenth Century. History of Germany, 1780-1918* untersuchte. Die Gesamtheit der Ideen, Technologien, Veränderungen und Entwicklungen, die unter anderem mit der Einführung der Eisenbahn in Verbindung standen und als Fortschritt betrachtet wurden, vereint er im Begriff *culture of progress*. Ein Prozess, den er nicht nur als komplexes und ambivalentes Phänomen, sondern auch als identitätsstiftend für die europäische Moderne betrachtet.⁷ Nach Blackbourn bedeutete Fortschritt einerseits, dass die Modernität die Feudalität überwunden hatte und die Eisenbahn eines ihrer sichtbarsten Symbole war, andererseits fühlten sich Teile der Bevölkerung von diesem Modernisierungsprozess sozial und kulturell entwurzelt.⁸

Vor dem Hintergrund des Begriffs *culture of progress* ergibt sich für die vorliegende Arbeit folgende Forschungsfrage: Wie bewertete der *Anzeiger für die Bezirke Bludenz und Montafon* die Auswirkungen des Anschlusses des Bludenzer Raumes an das Eisenbahnnetz der Habsburgermonarchie? Um diese Frage beantworten zu können, wird im zweiten Kapitel die allgemeine Bedeutung der Arlbergbahn für das Wirtschaftsleben im Raum Bludenz untersucht, wobei in zwei Unterkapiteln die spezifischen Auswirkungen auf Industrie und Gewerbe beleuchtet werden. Im darauffolgenden Kapitel wird die im Gefolge des Bahnbaus sich verändernde städtische Infrastruktur erläutert. Im vierten Kapitel werden die Einflüsse der Arlbergbahn auf Gesellschaft und Kultur untersucht und anhand der Bereiche Arbeitsmigration, Fremdenverkehr und Vereinswesen in Bludenz analy-

⁵ Ernst Hanisch/Peter Urbanitsch, Die Prägung der politischen Öffentlichkeit durch die politischen Strömungen, in: Helmut Rumpler/Peter Urbanitsch (Hg.), *Die Habsburgermonarchie 1848-1918*, Bd. VIII/1, Wien 2006, S. 15-111, hier: S. 18.

⁶ Vgl. Hans Ulrich Gumbrecht, „Modern, Modernität, Moderne“, in: Otto Brunner/Werner Conze/Reinhard Koselleck (Hg.), *Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland*, Bd. 4, Stuttgart 1978, S. 93-131, hier: S. 120-129.

⁷ Vgl. David Blackbourn, *The Long Nineteenth Century. History of Germany, 1780-1918*, New York 1998, S. 270ff.

⁸ Vgl. ebd., S. 279f.

siert. Im Fazit werden die Erkenntnisse zusammengefasst und die leitende Forschungsfrage beantwortet. Die Auswirkungen der Arlbergbahn auf die Infrastruktur in Bludenz werden in einer Abbildung im Anhang verdeutlicht.

Grundlage der Analyse bilden Berichte und Zeitungsartikel aus dem „Anzeiger für die Bezirke Bludenz und Montafon“⁹ (ABBM), die im Kontext ihrer ökonomischen und gesellschaftlichen Zusammenhänge reflektiert werden. Sofern es sich als bedeutend erweist, wird das katholisch-konservative *Vorarlberger Volksblatt* (VVB) mitberücksichtigt. Bezüglich der Forschungsliteratur bildet der Sammelbandaufsatz des Historikers Hubert Weitensfelder „Der Tunnel und die Arbeit. Bludenz im Zeitraum von 1814 bis 1914“¹⁰ den umfassendsten und zugleich aktuellsten Forschungsstand zu dieser Thematik ab. Hinzugezogen wird der Sammelband „Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg“¹¹ der beiden Historiker Karl Heinz Burmeister und Robert Rollinger, mit dem eine detaillierte Studie über die italienische Migration nach Vorarlberg vorliegt.

2. Arlbergbahn und das Wirtschaftsleben

Der Anschluss an das habsburgische Schienennetz hatte auf die Stadt Bludenz und die umliegenden landwirtschaftlich geprägten Täler vielerlei unmittelbare Auswirkungen.¹² Das Klostertal, das die Westrampe der Bahn zum Arlbergtunnel bildet und damit die Stadt Bludenz über das tirolerische Stanzer Tal mit der Stadt Landeck verbindet, war hier im Besonderen betroffen. Erwartete man sich im Klostertal durch die verbesserte Verkehrsanbindung einen Anstieg des Fremdenverkehrs,¹³ hatte die Region lange Zeit mit den Folgen des Bahnbaus zu kämpfen. Der *Anzeiger* berichtete noch 1886 von leerstehenden Arbeiterbarracken und Ge-

⁹ Der zunächst aufgrund des Baus der Arlbergbahn aus Bregenz kommende und wenig später als Buchdruckereibesitzer sowie Herausgeber des ersten lokalen Wochenblatts in Bludenz lebende Franz Dworzak brachte am 28.3.1885 eine Probenummer und am 4.4.1885 die erste Nummer mit dem Namen *Anzeiger* heraus. Vgl. Christoph Vallaster, Schlagzeilen. Vorarlberger Pressegeschichte, Dornbirn 1985, S. 104. Die Zeitung wollte sich „weder mit der Besprechung politischer, noch religiöser, noch sozialer Tagesfragen befassen“ und primär „Bekanntmachungen“ veröffentlichen. *ABBM*, 28.3.1885, S. 1. Dennoch wird vor dem Hintergrund, dass die Redaktion der Lokalzeitung mit Berichten von ehrenamtlichen Korrespondenten – meist städtischen Honoratioren – versorgt wurde, und daher tendenziell weniger von einer objektiven Berichterstattung ausgegangen werden kann, der *Anzeiger* als historische Quelle kritisch betrachtet.

¹⁰ Hubert Weitensfelder, Der Tunnel und die Arbeit. Bludenz im Zeitraum von 1814 bis 1914, in: Manfred Tschakner (Hg.), Geschichte der Stadt Bludenz. Von der Urzeit bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, Sigmaringen 1996, S. 423-516.

¹¹ Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995.

¹² Vgl. Weitensfelder, Der Tunnel und die Arbeit, S. 457.

¹³ Vgl. *ABBM*, 29.5.1886, S. 1.

schäften sowie aufgelassenen Steinbrüchen,¹⁴ die im Tal ein Bild hinterließen, „als hätten die Hunnenvölker dort ihr Lager aufgeschlagen gehabt; [...] der Gemeindeboden ist [...] überschüttet, das schöne Wäldchen ist abgehauen und der Boden [...] metertief mit Steinschroppen (Abfall von Hausteinen) überlegt“¹⁵. Es ist aber wohl die Region rund um den beinahe ganzjährig schneebedeckten Arlbergpass, der aufgrund der Inbetriebnahme der Arlbergbahn wohl zu den größten Verlierern zählte. Wurde im Gefolge der beginnenden Industrialisierung der Passübergang 1785 noch durch eine mit Wagen befahrbare Straße ausgestattet und ab 1824 ein regelmäßiger Postverkehr eingerichtet, verkümmerte dieser mit der Eröffnung der Arlbergbahn wieder zu einem Wanderweg. In Ortschaften wie Stuben, wo über hundert Jahre eine Poststation installiert war, kam das Wirtschaftsleben nahezu völlig zum Erliegen.¹⁶ Ab 1890 wurde über die Wintermonate der Pass für den Verkehr überhaupt geschlossen.¹⁷

2.1 Auswirkungen auf die Industrie

Im fortschrittsorientierten zeitgenössischen Bewusstsein galt Vorarlberg, verglichen mit der übrigen Habsburgermonarchie, als ein hochindustrielles Land. Die Unternehmer der bis zum Bau der Arlbergbahn (1880-84) im Land Vorarlberg und vor allem im Raum Bludenz alles dominierenden Textilindustrie waren sich darüber hinaus bewusst, dass die „Bedingung aller Großindustrie [...] der Bezug einer billigen Kohle [ist]“¹⁸. Mit dem Bau der Eisenbahn gelangte nun die für die Dampfkraft benötigte Kohle erheblich leichter und billiger ins Land, wodurch die voranschreitende Mechanisierung beschleunigt und die Produktion in der Textilindustrie deutlich erhöht werden konnte.¹⁹

Beeinflusst von diesen Entwicklungen kam es in Bludenz und Umgebung zu einem zweiten Industrialisierungsschub, der neben der Textilindustrie auch andere Industrie- und Gewerbebetriebe ansiedeln ließ.²⁰ Im direkten Zusammenhang mit

¹⁴ Vgl. Friedrich Schön, Der Vorarlberger Eisenbahnbau und die Trentiner Zuwanderung, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 355-378, hier: S. 364, 377 et passim.

¹⁵ *ABBM*, 15.5.1886, S. 2.

¹⁶ Vgl. Die Arlbergbahn. Denkschrift aus Anlass des zehnjährigen Betriebes 1884-1894, hgg. von der k. k. Staatsbahndirection in Innsbruck, Innsbruck 1896, S. 290. Vgl. auch Gerhard Wanner, Fremdenverkehr in Lech, Zürs und Stuben, in: Vorarlberger Wirtschaftschronik, Wien 1993, S. II/8-II/16, hier: S. II/9.

¹⁷ Vgl. *ABBM*, 25.10.1890, S. 2.

¹⁸ *ABBM*, 4.6.1887, S. 6 [Sperrung im Original].

¹⁹ Vgl. Ingrid Böhler, Die Industrialisierung in Vorarlberg von 1850 bis 1900, in: Vorarlberger Wirtschaftschronik, Wien 1993, S. I/73-I/84, hier: S. I/73f.

²⁰ Vgl. Arlbergbahn. Denkschrift, S. 292.

dem Bau der Arlbergbahn stand neben der 1881 in der Klostertaler Gemeinde Dalaas errichteten Säge der Firma Getzner, Mutter & Cie die Zementfabrik in Bings. Nachdem 1860 dort erst noch Kalk- und Gipswerk hergestellt und kurz vor dem Bau der Vorarlbergbahn 1869 auf Romanzement umgerüstet wurde, lieferte die inzwischen in Besitz der Schweizer Firma E. Sevestre & Co. gelangte Fabrik Zement für die Arlbergbahn.²¹

Der Bludener Textilfabrikant Ferdinand Gassner erwarb bereits 1880, in Erwartung eines durch den Arlbergbahnbau rapiden Arbeiterzustroms, das *Bad Fohrenburg* zusammen mit seinen im Weiler *Hinterplärsch* zugehörigen Quellen,²² um bald darauf mit mehreren Teilhabern die als Kommanditgesellschaft geführte Bierbrauerei *Fohrenburg* zu gründen.²³ Das am westlichen Stadtrand von Bludenz in naher Umgebung zum Bahnhof angesiedelte Unternehmen galt mit seinem installierten Dampfsudwerk bereits bei seiner Inbetriebnahme 1881 als modernste Brauerei von Vorarlberg und Tirol.²⁴ Angesichts der Beliebtheit des erzeugten Bieres war die Brauerei ab 1886 „im Besitze von drei Bierwaggons mit Eiskastenvorrichtung [sic!]“²⁵, um auch den Verkauf in entferntere Absatzgebiete zu ermöglichen.

Vor allem der Anschluss des Bahnnetzes in den Osten, der die verheißenden Märkte der Habsburgermonarchie eröffnete, wohl aber auch das damalige Schutzollsystem führten dazu, dass sich die aus dem schweizerischen Neuenburg stammende Schokoladenfabrik *Ruß, Suchard & Co.* mit einer Zweigstelle in Bludenz niederließ.²⁶ In einem kleinen Rahmen seit 1888 produzierend,²⁷ hatte sie „zu dessen Behufe bereits das Mühlengebäude der Herren Getzner Mutter u. Co. gepachtet“²⁸. Die gute Auftragslage einerseits und die beengenden Verhältnisse der *Alten Mühle* andererseits führten dazu, dass die Firma Suchard im März 1890 die im Brunntal angesiedelte und wenig erfolgreiche *Mechanische Bindfaden-*

²¹ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 446. Während der Bauzeit übernahm 1882 die Firma Griot & Bucher und ab 1886 J. A. Bucher. Vgl. *ABBM*, 15.5.1886, S. 3. Im Jahr 1889 übernahm Robert Fritz die gesamten Geschäfte der *Cementfabrik Bings*. Vgl. *ABBM*, 8.6.1889, S. 2.

²² Vgl. Christoph Volaucnik, *Die Bludener Wirtschaftsgeschichte von 1914 bis 2014*, in: Norbert Schnetzer/Andreas Rudigier (Hg.), *Bludenz: Stadtgeschichte des 20. Jahrhunderts*, Graz 2015, S. 266-387, hier: S. 352.

²³ Vgl. *VVB*, 13.7.1880, S. 447.

²⁴ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 446.

²⁵ *ABBM*, 3.7.1886, S. 1.

²⁶ Vgl. Benedikt Bilgeri, *Geschichte Vorarlbergs*, Bd. 4, Wien/Köln/Graz 1982, S. 452. Vgl. auch Volaucnik, *Wirtschaftsgeschichte*, S. 361.

²⁷ Vgl. Franz Schütte, *200 Jahre Industriestandort: Fohrenburgstraße 1*, in: *Bludener Geschichtsblätter* 137 (2022), S. 49-71, hier: S. 54.

²⁸ *ABBM*, 28.1.1888, S. 1.

fabrik Schaffhausen AG erwarb.²⁹ Mit dem neuen Betriebsstandort unmittelbar zum Bludener Güterbahnhof verfügte die Firma über eine eigene Wasserkraft.³⁰ Die nun vorangetriebene industrielle Nahrungsmittelerzeugung³¹ ließ 1890 schließlich an der Ostseefahrt der Stadt Bludenz die *Kunstmühle Gebrüder Gunz* ansiedeln.³² Die Arlbergbahn trug ebenfalls dazu bei, dass die seit 1856 etablierte *Ofenfabrik Lutz* durch ihre Blechmantelöfen überregionale Bekanntheit erlangte.³³

2.2 Folgen für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel

Neben der Industrialisierung waren es auch die Liberalisierung der österreichischen Gewerbeordnung 1859 und die Abschaffung der Zünfte,³⁴ die zu einer Veränderung der überkommenen Berufsstrukturen führten. Die wachsende Bevölkerung und der rege Austausch von Gütern verlangten eine Spezialisierung und Arbeitsteilung, weshalb einige traditionelle Handwerke und Gewerbe überflüssig wurden. Während der Postillon im Klostertal³⁵ und eine Reihe anderer Berufssparten allen voran dem Wagner, Sattler und Hufschmid zunehmend unbedeutend wurden, erlebten andere traditionelle Berufe, wie etwa Zimmermann, Maurer, Schuster, Schneider und Wirte sowie Bäcker durch das Bevölkerungswachstum einen Aufschwung.³⁶ Dennoch waren viele zünftig ausgebildete Handwerker und kleine Gewerbetreibende die Verlierer dieses Fortschrittprozesses, da sie mit den industriellen Produktionsmethoden wie Zeit- und Kosteneinsparungen nicht mithalten konnten und nun neue Tätigkeiten in Fabriken verrichten mussten.³⁷ In dieser Ambivalenz zwischen dem Fortschritt des Großkapitals und der drohenden Proletarisierung mussten sie eine Balance zwischen Anpassung und dem Bewahren der eigenen Werte, Tradition und Identität finden.³⁸ Diesem Umstand Rechnung tragend, bildete sich 1878 der *Handwerker-Unterstützungsverein*, der sich für bedürftige Handwerker und Bildungsmöglichkeiten einsetzte, damit sie mit dem Fortschritt und der wachsenden Konkurrenz der Industrialisierung Schritt

²⁹ Vgl. Barbara Motter/Barbara Grabherr-Schneider, *Orte – Fabriken – Geschichten. 188 historische Industriebauten in Vorarlberg*, hg. v. Wirtschaftsarchiv Vorarlberg, Innsbruck/Wien 2014, S. 298. Zur Auflösung der Bindfadenfabrik: Vgl. *ABBM*, 29.3.1890, S. 7.

³⁰ Vgl. *ABBM*, 5.12.1891, S. 1.

³¹ Vgl. Blackbourn, *The Long Nineteenth Century*, S. 321.

³² Vgl. *ABBM*, 21.11.1891, S. 8.

³³ Vgl. Motter/Grabherr-Schneider, *Orte*, S. 288.

³⁴ Vgl. *ABBM*, 4.4.1885, S. 6f.

³⁵ Vgl. Robert Häusle, Thomas Bliem (1849 bis 1907) – Ein Lohnkutscher in Bludenz, in: *Bludener Geschichtsblätter* 136 (2021), S. 12-18, hier: S. 12.

³⁶ Vgl. *ABBM*, 22.5.1886, S. 2f.

³⁷ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 430f.

³⁸ Vgl. Blackbourn, *The Long Nineteenth Century*, S. 325-330.

halten konnten.³⁹ Bereits zuvor hatten sich die Gesellen der Handwerker zusammengeschlossen, um sich gegenseitig im Krankheitsfall zu unterstützen, jedoch erfolgte die Gründung des *Katholischen Gesellenvereins* erst im Jahr 1883.⁴⁰ Im selben Jahr schlossen sich die Gewerbetreibenden in Bludenz als Reaktion auf die Gewerbegesetznovelle zu einer Handels- und Gewerbegegossenschaft zusammen, die eine verpflichtende Mitgliedschaft für die Ausübung eines Gewerbes vorschrieb.⁴¹ Dabei brachte die Bahn auch eine Vielzahl von Berufen mit sich, darunter Kondukteure, Zugführer und Verschieber, die im Klostertal und vor allem in Bludenz tätig waren. Außerdem wurde aufgrund der steigenden Nachfrage nach innerstädtischem Lastentransport das erste *Dienstmann-Institut* der Stadt gegründet, jedoch gewannen vor allem in den 1880er Jahren die Fuhrmänner erheblich an Bedeutung.⁴²

Zunehmender Güteraustausch, enorm anwachsender Warenverkehr durch den Anschluss an das Schienennetz und Arbeiterzuwanderung vor allem aus dem Welsch-Tirol, dem heutigen Trentino, forcierten den Handel sowohl in der Nahrungsmittelindustrie als auch in Bezug auf neue Technologien und Geräte. So eröffnete etwa der aus dem Welsch-Tirol stammende Romeo Agustoni „eine Filiale seiner Gemischtwaren-Handlung“⁴³ in Bludenz, wo er unter anderem Früchte, Rotwein, Salami, Sardinien und Olivenöl sowie Kolonialwaren feilbot.⁴⁴ Der technische Fortschritt findet auch im Anzeigenteil seinen Ausdruck: Dort wurde beispielsweise die *Gloriosa*, die als die „neueste [...] Nähmaschine der Welt“⁴⁵ beworben, oder „[e]in Bycicl samt Laterne, Werkzeug und Glocke“⁴⁶ zum Verkauf angeboten. Zusätzlich wurde ein „Velocipetlehrkurs“⁴⁷ für das sichere Manövrieren eines Fahrrades angeboten. Diese Beispiele weisen auch auf ein verändertes Freizeit- und Konsumverhalten hin.⁴⁸

Da die Wirtschaftsstruktur vor dem Arlberg immer noch überwiegend agrarisch geprägt war, stand die Land- und Forstwirtschaft dem Anschluss des Eisenbahnnetzes an die Monarchie ebenfalls ambivalent gegenüber. Einerseits konnte

³⁹ Vgl. *ABBM*, 9.3.1889, S. 2f.

⁴⁰ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 450. Der Verein, der die Weiterbildung der Gesellen förderte, zeigt eine hohe Fluktuation der Vereinsmitglieder. Vgl. *ABBM*, 1.1.1887, S. 3.

⁴¹ Vgl. *ABBM*, 4.4.1885, S. 6f.

⁴² Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 432-435.

⁴³ *ABBM*, 27.2.1886, S. 4.

⁴⁴ Vgl. *ABBM*, 27.6.1885, S. 6; *ABBM*, 7.12.1889, S. 8; *ABBM*, 21.11.1891, S. 8.

⁴⁵ *ABBM*, 10.7.1886, S. 4.

⁴⁶ *ABBM*, 13.6.1891, S. 8.

⁴⁷ *ABBM*, 16.7.1887, S. 6.

⁴⁸ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 459.

das Klostertal nun dank der Arlbergbahn das Mehl aus Ungarn waggonweise und damit günstiger und direkt beziehen; auch die örtlichen Viehmärkte profitierten von einem schnelleren und einfacheren Zugang potenzieller Käufer zur Region sowie einem leichteren Transport des Viehs.⁴⁹ Das galt auch für den Schrunser Herbstviehmarkt im Montafon, der bereits 1885 einige Abnehmer „aus Tirol, welche hier Einkäufe machten, was wir jedenfalls der Arlbergbahn zu verdanken haben“⁵⁰, verzeichnen konnte. Andererseits hatte die Arlbergbahn auch negative Auswirkungen auf den Preis regionaler Agrarprodukte, „denn bei den schnellen Verkehrsmitteln durch Eisenbahnen und Dampfschiffe werden die Erzeugnisse der Landwirtschaft schnell und zu billigen Preisen aus allen Welttheilen an den Ort des Verbrauches gebracht“⁵¹, wurde im Anzeiger moniert.⁵² Dies zeigt sich auch an den seit der Eröffnung der Arlbergbahn sinkenden Holzpreisen, die die Ausfuhr von Holz vor allem aus dem Klostertal beinahe unrentabel machte.⁵³

3. Veränderung der städtischen Infrastruktur

Der Anschluss an das Bahnnetz, insbesondere aber die direkte Verbindung mit der Habsburgermonarchie, regte innerhalb kürzester Zeit die Bautätigkeit rund um den neu errichteten Bahnhof an.⁵⁴ Im Selbstverständnis, dass „sich doch in Zukunft das ‚Neubludenz‘ mit seinen ‚Avenuen‘ und seinen ‚Monumentalbauten‘ naturgemäß dort unten ausbreiten müsse[]“⁵⁵, wurde der im Süden der Stadt Bludenz neuentstandene Bahnhof zum Symbol für den Fortschritt (s. Abb. 1). Etwas hinter dem eigenen Anspruch zurückbleibend, wurden im Bahnhofsviertel einige größere Gasthöfe wie *Scesaplana*, *Arlberg* und *Bludenz-Hof* errichtet.⁵⁶ Trotz der Wohnungsnot,⁵⁷ die infolge des Bevölkerungswachstums und der zunehmenden Urbanisierung in Bludenz entstand, wurden vorrangig Gasthöfe und Geschäftshäuser für die wachsende Urlauberschaft in der Bahnhofstraße errichtet.⁵⁸

Gleichzeitig erforderte die rasch wachsende Stadtbevölkerung eine Erweiterung des im Vorort St. Jakob ansässigen städtischen Friedhofs, was zu langwieriger

⁴⁹ Vgl. *ABBM*, 22.5.1886, S. 2f.

⁵⁰ *ABBM*, 26.9.1885, S. 2.

⁵¹ *ABBM*, 26.5.1888, S. 5.

⁵² So fand bspw. der Waggon mit Mostbirnen aus Innerösterreich bald seine Käufer in Bludenz. Vgl. *ABBM*, 2.10.1886, S. 2.

⁵³ Vgl. *ABBM*, 22.5.1886, S. 2f.

⁵⁴ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 457.

⁵⁵ *ABBM*, 11.4.1885, S. 5.

⁵⁶ Vgl. *ABBM*, 4.9.1886, S. 1; *ABBM*, 15.5.1886, S. 1f. Angesichts der wachsenden Zahl von Reisenden durch den Bau der Arlbergbahn wurde dem *Bludenz-Hof* ab 1886 die Genehmigung erteilt, am Bahnhof ein „Büffet“ zu betreiben. Vgl. *ABBM*, 21.8.1886, S. 1.

⁵⁷ Vgl. *ABBM*, 13.3.1886, S. 1.

⁵⁸ Vgl. *ABBM*, 12.4.1890, S. 2.

gen und kontroversen Debatten innerhalb der Stadtgesellschaft führte.⁵⁹ Einige Bürger, insbesondere kapitalkräftige Fabrikteilhaber, forderten vor dem Hintergrund einer möglichen Stadterweiterung rund um den Friedhof und einer Gefährdung der Trinkwasserqualität aufgrund des vorbeifließenden Brunnenbachs eine Verlegung des Friedhofs. Aufgrund der hohen Kosten und des pietätlosen Umgangs mit den Verstorbenen lehnte die Stadtverwaltung jedoch eine Verlegung ab, zumal sie die Ausdehnung der Stadt Bludenz ohnehin nicht rund um den Friedhof, sondern um den neuentstandenen Bahnhof sah.⁶⁰ Letztlich setzte sich die Bludenzener Bourgeoisie mit der Neuanlage des Friedhofs „auf die sogenannten Sternbach’schen Breiten“⁶¹ in Anlehnung des Klosters St. Peter durch.⁶²

Als „Glanzpunkt unter allen Neuschöpfungen und das richtigste Unterpfand für den Fortschrittssinn der Bludenzener“⁶³, wie es im *Anzeiger* hieß, wurde 1887 das neue Volksschulgebäude in der Bludenzener Vorstadt eingeweiht.⁶⁴ Bürgermeister Josef Wolf betonte in seiner Eröffnungsrede:

Unser Städtchen hat seit nicht einmal 2 Jahrzehnten in Folge verschiedener Umstände, besonders durch den Bau der Vorarlberger und Arlbergbahn, durch das Anwachsen der Industrie und durch die Zunahme des Handels und Gewerbes einen so erfreulichen Aufschwung, eine derartige Bevölkerungszahl und Ausdehnung erhalten, daß die Räume des alten Schulhauses[,] die um mehr als das Doppelte angewachsene Zahl der Volksschüler nicht mehr zu fassen vermochte und der Bau eines neuen Schulhauses unabweislich wurde.⁶⁵

Bereits während der Bauphase der Schule wurde auf Initiative des *Handwerker-Unterstützungs-Vereins* über die Einrichtung einer neuen gewerblichen Fortbildungsschule in Bludenz diskutiert. Vor dem Hintergrund, dass 1859 die Zünfte abgeschafft wurden und nur wenige Bludenzener einen universitären Weg einschlugen,⁶⁶ betrachtete es der Verein als moralische Verpflichtung, sich für eine Fachschule für Gewerbetreibende einzusetzen. Andernfalls müssten diese „jährlich einige hundert Gulden ausgeben“⁶⁷, um ihren Söhnen eine angemessene Ausbil-

⁵⁹ Vgl. *ABBM*, 12.6.1886, S. 1f. Alleine die Kirchspielgemeinde Bludenz hatte im Jahr 1880 bereits 3.100 Einwohner, was einen Anstieg um 45% in nur einem Jahrzehnt bedeutete. Aufgrund der neuen Fabrikbetriebe und des stark vergrößerten Bahnpersonals wurde inzwischen von über 3.500 Einwohnern ausgegangen. Vgl. ebd., S. 1; *ABBM*, 18.9.1886, S. 1f.

⁶⁰ Vgl. *ABBM*, 24.7.1886, S. 1; *ABBM*, 31.7.1886, S. 1.

⁶¹ *ABBM*, 26.3.1887, S. 3.

⁶² Vgl. *ABBM*, 2.4.1887, S. 2f. Vgl. auch Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 491f.

⁶³ *ABBM*, 5.5.1888, S. 1.

⁶⁴ Vgl. *ABBM*, 1.10.1887, S. 1. Vgl. dagegen Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 487, der die Eröffnung der Volksschule mit 1885 datiert.

⁶⁵ *ABBM*, 8.10.1887, S. 1. Vgl. auch die Tabelle zur Verdoppelung der Schülerzahlen in: *ABBM*, 18.4.1885, S. 6.

⁶⁶ Vgl. *ABBM*, 19.2.1887, S. 1f.

⁶⁷ *ABBM*, 18.12.1886, S. 2.

derung außerhalb der Stadt zu ermöglichen. Denn verglichen mit anderen Vorarlberger Städten war Bludenz im Bildungsbereich rückständig, obwohl man Bludenz „mit Recht nach dem lebhaften Verkehr auf der Arlbergbahn, in Anlehnung der großen Fabrikanlagen, [...] als einen sehr gewerbereichen und industriellen Ort bezeichnet“⁶⁸, hieß es selbstbewusst. Daher müsse in Bludenz eine Bürgerschule in Verbindung mit einer gewerblich-kaufmännischen Fortbildungsschule eingerichtet werden,⁶⁹ denn „[j]e mehr allgemeine Bildung, desto mehr allgemeiner Wohlstand, je mehr allgemeiner Wohlstand, desto mehr selbstständiges Bürgerthum und je blühender der Bürgerstand, desto mehr Ansehen die Stadt“⁷⁰.

Erst mit der Bludener Schulreform von 1891 wurde die achtjährige Volksschule durch eine fünfjährige Volks- und dreijährige Bürgerschule ersetzt. Das galt jedoch nur für Knaben; Mädchen durften ab der 5. Volksschulklasse ausschließlich eine dreijährige 6. Klasse besuchen.⁷¹ Die gewerbliche Fortbildungsschule wiederum war keine auf die „untersten Schichten des Volkes [zielende Pflichtschule, sondern eine auf] die soziale Stellung des Gewerbetreibenden erheischen[de]“⁷² Fachschule. In der Debatte um die Organisation und die damit verbundenen Kosten spielte die vorherrschende Geschlechtertrennung in den höheren Schulklassen eine zentrale Rolle bei der Schulreform in Bludenz. Hier zeigt sich deutlich das Spannungsfeld zwischen Fortschritt und Tradition, da die Aufhebung der Geschlechtertrennung sowohl die Sorge vor dem Verlust moralischer Werte als auch Bedenken hinsichtlich einer eingeschränkten Ausbildung von Mädchen für traditionelle Frauenberufe aufkommen ließ.⁷³

4. Einflüsse der Arlbergbahn auf Gesellschaft und Kultur

4.1 Demographischer Wandel durch Arbeitsmigration

Während die Migrationsfreudigkeit der Vorarlberger wie auch im überwiegenden Teil der Habsburgermonarchie gegen Ende des 19. Jahrhunderts tendenziell stieg, blieb die Auswanderung aus dem Bludener Raum, wenn auch auf einem hohen Niveau, relativ stabil. Obwohl die Einwohnerzahl in den umliegenden Talschaften nach wie vor abnahm, lässt sich das rasche Bevölkerungswachstum der Stadt während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in erster Linie durch Zuwanderung

⁶⁸ *ABBM*, 5.9.1885, S. 1.

⁶⁹ Vgl. *ABBM*, 3.10.1885, S. 1; *ABBM*, 27.8.1887, S. 1f.

⁷⁰ *ABBM*, 24.11.1888, S. 1.

⁷¹ Vgl. *ABBM*, 15.8.1891, S. 2.

⁷² *ABBM*, 22.8.1891, S. 1.

⁷³ Vgl. *ABBM*, 20.2.1886, S. 1; *ABBM*, 30.7.1887, S. 2; *ABBM*, 6.8.1887, S. 2.

der für den Eisenbahnbau und für die ausgreifende Industrialisierung benötigten Arbeitskräfte zurückführen.⁷⁴ Nach dem Vorbild der Rekrutierung von Bauarbeitern für den Eisenbahnbau – also über Arbeitsvermittler – erfolgte durch die Firma Getzner, Mutter & Cie die Anwerbung von Arbeitspersonal für die 1870 neu errichtete Buntweberei in Bludenz. Das Unternehmen reagierte auf den Arbeitskräftemangel, der durch die saisonale Wanderung einheimischer Arbeiter und die Bindung der textilen Heimarbeiter an das bäuerliche Umfeld entstanden war, indem es Lohnarbeiter aus dem cisleithanischen Teil der Habsburgermonarchie, insbesondere aus dem wirtschaftlich gebeutelten Trentino sowie aus den lombardischen und venetischen Provinzen des benachbarten Reichsitalien, rekrutierte.⁷⁵

Der Bau der Arlbergbahn ließ die Bevölkerung weiter anwachsen und machte Bludenz und das unmittelbar benachbarte Bürs innerhalb Vorarlbergs zu einem Zentrum trentinischer Zuwanderer.⁷⁶ Die Veröffentlichung der Einwohnerzahl von Bludenz im *Anzeiger* von 1891 zeigt, dass die Bevölkerung während der 1880er Jahre um 42% auf 4.503 Einwohner angewachsen war, wovon 3.845 von Hause aus Deutsch, 641 Italienisch, 14 Slawisch und drei Französisch sprachen.⁷⁷ Im Gegensatz zu den Textilarbeitern handelte es sich bei den für den Arlbergbahnbau eingesetzten Trentinern überwiegend um Saisonarbeiter, die in Arbeitskolonnen hauptsächlich für „Erd- und Mineurarbeiten“⁷⁸ eingesetzt wurden. Sie stellten damit das größte Kontingent,⁷⁹ so dass „[w]enn man nach Klösterle [Klostertaler Gemeinde; S. W.] kommt, meint man nach Italien zu kommen (in eine wälsche Colonie, [...]); denn man hört fast überall nur mehr italienisch parlieren.“⁸⁰ „Der Bahnbau aber ging zu Ende, die Fremden entfernten sich allmählig

⁷⁴ Vgl. Franz Mathis, Vorarlberg als Zuwanderungsland für italienische Migranten: Ursachen und Voraussetzungen, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), *Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919*, Sigmaringen 1995, S. 101-125, hier: S. 103. Vgl. auch Rollinger, *Einwanderung*, S. 27.

⁷⁵ Vgl. Manfred A. Getzner, Italienischsprachige Arbeitseinwanderer in der Vorarlberger Textilindustrie von 1871 bis 1918, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), *Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919*, Sigmaringen 1995, S. 379-421, S. 381f. Vgl. auch Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 470.

⁷⁶ Vgl. Anton Rohrer, Trentinisch-italienische Migrationsbewegung im Raum Bludenz-Klostertal, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), *Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919*, Sigmaringen 1995, S. 189-216, hier: S. 189 u. 200.

⁷⁷ Vgl. *ABBM*, 31.1.1891, S. 1.

⁷⁸ *VVB*, 1.6.1883, S. 362.

⁷⁹ Vgl. Schön, *Vorarlberger Eisenbahnbau*, S. 363f.

⁸⁰ *VVB*, 9.7.1880, S. 437.

und es wurde wieder stiller und ruhiger in unserem Thal.“⁸¹ Obwohl nach Fertigstellung der Bahnverbindung viele Arbeiter entweder zur nächsten Baustelle weiterzogen oder in ihr Heimatland zurückkehrten, konnte Anton Rohrer nachweisen, dass wohl einige Trentiner mit Verwandten nach Bludenz zurückkamen. Für diese Arbeit jedoch ist es von Bedeutung, dass die Inbetriebnahme der Arlbergbahn eine verringerte räumliche und zeitliche Distanz zwischen dem Trentino und Bludenz geschaffen und sie in einen sensibel reagierenden, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entstehenden, kontinentalen Arbeitsmarkt integriert hatte.⁸²

Tatsächlich gab es noch genug Arbeit im Bludener Raum, sodass keine Einheimischen und Zugewanderten „zum Auswandern genöthigt“ wurden, denn nach wie vor war es unter anderem „die Bahn, bei welcher manche Beschäftigung“⁸³ fanden. Außerdem wurden Trentiner aufgrund ihrer Fähigkeiten als Steinbrecher und Maurer geschätzt, was sich auch im *Anzeiger* widerspiegelt, wo beispielsweise gezielt „Zwei italienische Arbeiter[,] welche im Wegmachen gewandt sind, [...] gegen hohen Lohn“⁸⁴ gesucht wurden. Dennoch war die Berichterstattung im *Anzeiger* über die Zuwanderung italienischsprachiger Arbeitskräfte überwiegend negativ konnotiert, da die einheimische Bevölkerung davon ausging, dass die Bauarbeiter nach Fertigstellung der Arlbergbahn wieder abwandern würden.⁸⁵ Zudem drückten besitzlose, teilweise völlig verarmte, vorwiegend Trentiner Textilarbeiterinnen, die Löhne unter das Existenzminimum und bildeten so ein Industrieproletariat.⁸⁶ Es wurde beispielsweise über eine aus Trient stammende Fabrikarbeiterin berichtet, die zum Tode verurteilt worden war, nachdem sie ihr 17 Tage altes Kind erdrosselt hatte.⁸⁷ Dass die Verhaftung von fünf italienischen Schmugglern durch eine Nachtpatrouille der Bludener *Gendarmerie* im Brandnertal gelang, wurde nicht als Überraschung betrachtet, da seit dem Bau der Arlbergbahn eine italienische Schmugglerbande im Grenzbereich zur Schweiz aktiv gewesen sein soll.⁸⁸

⁸¹ *ABBM*, 15.5.1886, S. 2.

⁸² Vgl. Rohrer, Migrationsbewegung, S. 205. Vgl. auch Rollinger, Einwanderung, S. 97.

⁸³ *ABBM*, 29.5.1886, S. 3.

⁸⁴ *ABBM*, 4.5.1889, S. 8.

⁸⁵ Vgl. Reinhard Johler, „Sie brachten welsche Sprache und welsche Sitte, welsche Unreinlichkeit und welsches Leben“, in: *Bludener Geschichtsblätter* 3+4 (1989), S. 19-25, hier: S. 19f.

⁸⁶ Vgl. Motter/Grabherr-Schneider, Orte, S. 17f. Die zumeist aus der ländlichen Unterschicht stammenden einheimischen Industriearbeiter blieben aufgrund ihrer Bindung an den Boden – der Realteilung – von einer vollständigen Proletarisierung verschont. Ebd., S. 17.

⁸⁷ Vgl. *ABBM*, 13.6.1885, S. 2.

⁸⁸ Vgl. *ABBM*, 21.8.1886, S. 2.

Zunehmend konstruierte die einheimische Bevölkerung gegenüber den italienischen Arbeitszuwanderern Unterscheidungsmerkmale, die auf vorgefestigten und negativ behafteten Stereotypen fußten. Die Lebensweise der trentinischen Arbeiter wurde unter anderem mit übermäßigem Alkoholkonsum, wilden Schlägereien und einem mangelnden Moralverständnis in Verbindung gebracht. Die einheimische Bevölkerung hatte sichtliche Schwierigkeiten damit, die Arbeitszuwanderung als wichtigen Bestandteil der sozialen Struktur anzuerkennen, was häufig zu kultureller Ausgrenzung und Abgrenzung führte.⁸⁹ Berichtet wurde beispielsweise abschätzig über einen in der Bürser Au gefundenen Leichnam eines italienischen Arbeiters, der anscheinend nicht allzu verwunderlich seiner Alkoholsucht erlegen war.⁹⁰ Auch Bezeichnungen wie *Kleinvenedig* oder „wälsche[s] Viertel“⁹¹ für das *Italienviertel* waren durchaus abfällig gemeint. Dort soll im März 1888 eine Tierquälerei beobachtet worden sein, wie eine eingesandte Nachricht im *Anzeiger* berichtete und mit den Worten schloss:⁹² „Doch was kennen außerhalb der edlen Zunft stehende Menschen!“⁹³ Als beinahe ein Unfall durch einen scheinbar unachtsamen italienischen Arbeiter an einem Bahnübergang in Bludenz geschah, wurde dies nicht nur erwähnt, sondern auch als Lektion verwertet: „Wenn einmal die Schranken geschlossen sind, soll man sich an das Bahnverbot halten und sich nicht blindlinks ins Verderben stürzen.“⁹⁴ Aufgrund dieser zahlreichen Vorfälle fühlte man sich „im Bewußtsein, daß ein Beichtvater für so viele Italiener nicht genügt,“⁹⁵ verpflichtet, eine zusätzliche Geistlichkeit zu entsenden. Denn selten und daher explizit erwähnenswert schien es zu sein, dass ein aufgefundener Geldbetrag einer aus „der Arbeiterklasse angehörige[n] Persönlichkeit (Italiener)“⁹⁶, von diesem zurückgegeben wurde.

4.2 Die Bahn und der Aufschwung des Bludener Fremdenverkehrs

Durch den Anschluss an das Schienennetz wurde die Stadt Bludenz zu einem frühen zentralen Ort des Vorarlberger Fremdenverkehrs. Nun stand die Stadt „mit dem Weltverkehr in angenehmer Verbindung; sie bildet eine Perle unter den reizenden und gesuchten Luftkurorten in den Alpenländern, ein Sammelpunkt der

⁸⁹ Vgl. Kurt Greussing, 100 Jahre „Gastarbeit“ in Vorarlberg, in: Bludener Geschichtsblätter 3+4 (1989), S. 3-18, hier: S. 7ff. Vgl. auch Johler, Welsche Sprache, S. 20ff.

⁹⁰ Vgl. *ABBM*, 2.10.1886, S. 2.

⁹¹ *ABBM*, 18.4.1885, S. 7.

⁹² Vgl. *ABBM*, 3.3.1888, S. 2.

⁹³ Ebd.

⁹⁴ *ABBM*, 31.8.1889, S. 2.

⁹⁵ *ABBM*, 15.8.1891, S. 2.

⁹⁶ *ABBM*, 15.8.1885, S. 2.

alpinen Touristen“⁹⁷, hieß es im *Anzeiger*. Vor dem Bau der Eisenbahn blieb die Anreise mit der Postkutsche nach Bludenz aufgrund ihrer Beschwerlichkeit, Dauer und hohen Kosten nur der oberen Bevölkerungsschicht vorbehalten. Die „Ver-nichtung von Raum und Zeit“⁹⁸ durch die Eisenbahn machte es nun auch einer größeren Zahl von Reisenden möglich, schneller und kostengünstiger in die Al-penregion zu gelangen, nicht zuletzt, da bereits 1888 täglich in beide Richtungen acht Züge zwischen Bludenz und Bregenz und fünf zwischen Bludenz und Inns-bruck verkehrten.⁹⁹ Nachdem bei der k. k. Staatsbahn am 1. Oktober 1891 eine „Zeitvereinheitlichung“¹⁰⁰ erfolgte, indem „die sämtlichen Verkehrszeiten der Züge [...] in ‚mitteleuropäischer Zeit‘ angegeben“¹⁰¹ wurden, kam es auch zu ei-nem geregelten Verkehr.

Zwar gab die Verbesserung der Verkehrsmittel den Anstoß für die Entstehung eines florierenden Bludener Fremdenverkehrs, jedoch ging neben der techni-schen Voraussetzung eine sich seit der Aufklärung einsetzende veränderte Wahr-nehmung der Menschen zur Natur voraus. Nachdem die Berge bis weit in das 18. Jahrhundert als etwas Bedrohliches empfunden wurden, wurden sie nun zum Symbol für Natürlichkeit und vermeintlicher Unverdorbenheit.¹⁰² Als Kontrast zur stickigen Luft in den rasant anwachsenden Industriegebieten wurde der Bergluft eine reinigende Kraft für Körper und Seele zugeschrieben.¹⁰³ Nach Bludenz ka-men demnach die „armen geplagten Großstädter“¹⁰⁴, wie es im *Anzeiger* hieß, um zu wandern und frische Bergluft zu atmen.¹⁰⁵

Technischer Fortschritt, verbunden mit einer veränderten gesellschaftlichen Wahrnehmung, führte 1873 auch dazu, dass sich in Bludenz der Deutsche und Österreichische Alpenverein zusammenschloss.¹⁰⁶ Diese Fusion machte ihn zum weltweit größten alpinen Verband und Bludenz zu einem der Geburtsorte des Al-pinismus.¹⁰⁷ Obwohl Vorarlberg im Gegensatz zur benachbarten Schweiz noch keine dampfbetriebenen Aufstiegshilfen vorweisen konnte und damit klar hinter

⁹⁷ *ABBM*, 5.5.1888, S. 1.

⁹⁸ Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien 1977, S. 35, 163 et passim.

⁹⁹ Vgl. *ABBM*, 26.5.1888, S. 2.

¹⁰⁰ Schivelbusch, *Eisenbahnreise*, S. 43.

¹⁰¹ *ABBM*, 3.10.1891, S. 2.

¹⁰² Vgl. Ulrike Ebenhoch, *Der Fremdenverkehr*, in: *Vorarlberger Wirtschaftschronik*, Wien 1993, S. I/179-I/187, hier: S. I/180.

¹⁰³ Vgl. *ABBM*, 14.2.1891, S. 1ff; *ABBM*, 9.5.1891, S. 8.

¹⁰⁴ *ABBM*, 7.7.1888, S. 1.

¹⁰⁵ Vgl. ebd.

¹⁰⁶ Vgl. *ABBM*, 24.3.1888, S. 1f.

¹⁰⁷ Vgl. Ebenhoch, *Fremdenverkehr*, S. I/180.

dem eidgenössischen Tourismus zurückblieb, konnte Bludenz dennoch englische und französische Gäste begrüßen. Und seit der Eröffnung der Arlbergbahn war es auch für „den gemüthlichen deutschen Sonntagsjemsenjäger [!] [und dem] urchigen Wiener“¹⁰⁸ möglich, „die Wunder der Alpenwelt zu sehen und zu genießen“¹⁰⁹. Die vom Londoner Reisebüro Thomas Cook & Sohn beworbenen Rundreisen durch die Ostalpen brachten schließlich auch noch amerikanische Touristen nach Bludenz, „weil ja doch die Arlbergbahn ein ganz gewaltiges Anziehungsmittel bilden dürfte“¹¹⁰.

In der Hoffnung, „daß nahezu jeder Zug Fremde in großer Zahl bringt“¹¹¹, arbeitete die Stadt Bludenz gemeinsam mit dem Alpenverein daran, den Gästen das Bergwandern zu erleichtern, indem Schutzhütten, markierte Wege und Steige errichtet sowie ausgebildete Bergführer angeboten wurden. Außerdem wurde mit der Eröffnung der Arlbergbahn der *Verein zur Förderung gemeinnütziger Zwecke*, bald schon als *Verschönerungsverein* bezeichnet, im Jahr 1884 gegründet.¹¹² Der Verein, dem vor allem Unternehmer und Gastwirte angehörten, legte in den Anfangsjahren seines Bestehens *Trottoirs* vom Bahnhof in die Stadt, verbesserte Straßen und Spazierwege, errichtete Ruhebänke, brachte Wegweiser und Zäune an,¹¹³ um „die Gegend zu verschönern und dem Fremden wie dem Einheimischen angenehmer zu gestalten“¹¹⁴.

Die infrastrukturellen Maßnahmen sowohl in den Bergen als auch in den Tälern lockten zwar mehr Gäste an, führten aber auch zu einem tiefgreifenden Wandel im alpinen Raum. „Noch vor wenigen Jahren, es sind kaum 10 seitdem, war das [...] Brandner Thal fast unbekannt und nur wenige kühne Bergsteiger [...] verirrt sich in das hochgelegene Bergthal.“¹¹⁵ Doch mit dem Bau der Eisenbahn wurde ein über Jahrhunderte durch die einheimische Bevölkerung rein wirtschaftlich genutzter Raum, innerhalb eines Jahrzehnts, zu einem auf die Gäste ausgerichteter erlebnisorientierter Raum.¹¹⁶ Auch die Stadt Bludenz sah sich mit dem

¹⁰⁸ *ABBM*, 10.7.1886, S. 1.

¹⁰⁹ Ebd.

¹¹⁰ *ABBM*, 16.6.1888, S. 1.

¹¹¹ *ABBM*, 8.8.1885, S. 2.

¹¹² Vgl. Katrin Netter, Das Tor zu den Alpen – Zur Geschichte des Tourismus in Bludenz, in: Norbert Schnetzer/Andreas Rudigier (Hg.), *Bludenz: Stadtgeschichte des 20. Jahrhunderts*, Graz 2015, S. 396-435, hier: S. 407.

¹¹³ Vgl. bspw. *ABBM*, 30.5.1885, S. 2; *ABBM*, 7.7.1888, S. 1. Um den Fremdenverkehr zu fördern, plante die Stadt auch einen Fremdenführer für Bludenz und seine Umgebung herauszubringen. Vgl. *ABBM*, 14.3.1891, S. 1.

¹¹⁴ *ABBM*, 20.4.1889, S. 2.

¹¹⁵ *ABBM*, 22.8.1885, S. 2.

¹¹⁶ Vgl. Netter, *Das Tor zu den Alpen*, S. 400.

zunehmenden Ausbau des Verkehrsnetzes und der tendenziellen Dezentralisierung des Fremdenverkehrs in die umliegenden Täler mit den Schattenseiten des Modernisierungsprozesses konfrontiert. War die Stadt mit der Eröffnung der Vorarlberger Bahn noch Endstation und damit der Ausgangspunkt für Bergtouren, so befürchteten die Städter bereits mit der Eröffnung der Arlbergbahn, dass die Gäste am Bahnhof Bludenz weder aus- noch umsteigen könnten. Potenzielle Kunden für Gasthäuser und Geschäfte würden so verloren gehen,¹¹⁷ denn inzwischen sei es „viel bequemer von den Eisenbahnwaggons aus, durch die Thäler fahrend, die Berge zu besichtigen“¹¹⁸, wurde im *Anzeiger* befürchtet. Die Debatten ab dem Jahr 1890 rund um das Projekt der *Montafoner Bahn*, worüber der *Anzeiger* in mehreren Ausgaben berichtete, riefen dann ähnliche Besorgnisse hervor.¹¹⁹ Zusammenfassend wurde dort argumentiert, dass es kurzsichtig und auch moralisch nicht vertretbar wäre, wenn Bludenz den Bahnbau ins Montafon nicht unterstützen würde. Denn auch für Bludenz galt bis vor etwas mehr als einer Dekade: „Solange nur der Postwagen fuhr, [...] suchte man umsonst auf allen Gebieten einen Fortschritt. Erst durch die neuen Verkehrsmittel und Etablierung der Großindustrie kam Bewegung und Belebung in Handel und Gewerbe“¹²⁰. Mit dem Fortschritt im Montafon müsste die Stadt also nicht zwangsläufig Verluste hinnehmen; Bludenz bliebe weiterhin das Zentrum der fünf Täler und mit den neuen Verkehrsmitteln könnten auch mehr Auswärtige aus dem Montafon in die Bludener Geschäfte und Gasthäuser kommen. Daher würden beide gleichermaßen von der Erweiterung des Schienennetzes profitieren.¹²¹ Schlussendlich erwiesen sich die Befürchtungen, dass Bludenz infolge der Eröffnung der Arlbergbahn im Vergleich zu anderen Städten Vorarlbergs zu einer bedeutungslosen Zwischenstation herabsinken würde, als unbegründet. Im Gegenteil, wie aus dem *Anzeiger* zu vernehmen war, der Fremdenverkehr und die neuen infrastrukturellen Maßnahmen stärkten sogar den Lokalpatriotismus:¹²² „Wer hat die schönste Bahnhofzufahrtsstraße, die hübscheste Schießstätte, das beste Armenhaus und das prächtigste Schulhaus in Vorarlberg? – Bludenz!“¹²³

¹¹⁷ Vgl. *ABBM*, 3.5.1890, S. 1f.

¹¹⁸ *ABBM*, 11.7.1885, S. 1.

¹¹⁹ Vgl. *ABBM*, 3.5.1890, S. 1f.

¹²⁰ *ABBM*, 17.5.1890, S. 1.

¹²¹ Vgl. *ABBM*, 3.5.1890, S. 1f.

¹²² Vgl. *ABBM*, 5.9.1885 [Beilage], o. S. [S. 5].

¹²³ Ebd.

4.3 Auswirkungen des Bahnverkehrs auf das Bludener Vereinswesen

Waren es sowohl kulturelle als auch wirtschaftliche Entwicklungen, die den Anstoß zu einem prosperierenden Fremdenverkehr gaben, so waren es vor allem Vereine, die das kulturelle Leben der Stadt Bludenz prägten. Innerhalb weniger Jahre nahm infolge des Bahnbaus, der Industrialisierung und nachdem bereits 1867 das Vereinswesen liberalisiert wurde die Vereinsdichte in Bludenz deutlich zu.¹²⁴ Aufgrund der im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel steigenden Bevölkerungszahl und deren besseren Anbindung durch die Eisenbahn an die Außenwelt, „hat sich auch in Bludenz das Bedürfnis nach Körperschaften herausgestellt, die ein Zusammengehen nach einheitlichen Zielen zum Zwecke haben – verschiedener ‚Vereine‘“¹²⁵, wurde im *Anzeiger* konstatiert. Die Vereine boten vor allem Männern abseits von Staat und Familie die Möglichkeit, ihre eigenen Traditionen zu bewahren oder zu schaffen. Insofern bildeten sie einen Schnittpunkt zwischen öffentlicher und privater Sphäre und wiesen oft – wenngleich sie sich gerne als unpolitisch gaben – eine Nähe zu bestimmten politischen Parteien auf. In der Regel konnte jeder einem Verein beitreten und es war durchaus üblich, mehreren Assoziationen anzugehören, solange sich der jeweilige Bürger an die moralischen, sozialen und politischen Grundsätze hielt, die in den Satzungen definiert waren.¹²⁶

Bereits die Probenummer des *Anzeigers* gewährt einen guten Einblick zum damaligen Bludener Vereinswesen: Demnach gründete sich schon 1867 der Verein der *Freiwilligen Feuerwehr*, bald darauf der *Feuerwehr-Unterstützungsverein*, der sich um die verunglückten Mitglieder der Feuerwehr und deren Hinterbliebene sorgte. Im Jahr 1874 entstand der *Veteranenverein Bludenz-Montafon* und 1875 der *Dienstboten-Kranken-Unterstützungsverein*. Der *Bludener Liederkranz*, der ursprünglich vom gehobenen Bürgertum dominiert wurde, entstand 1878 aus einem Gesangsquartett und öffnete sich im Zuge des Arlbergbahnbaus auch für andere Bevölkerungsschichten, insbesondere für akademisch gebildete Sänger.¹²⁷ Doch im Gegensatz zur Blasmusikkapelle, die als *Harmonie-Musik-Verein* zusammentrat und aufgrund geringen Zulaufs unentgeltliche Ausbildung und In-

¹²⁴ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 448f.

¹²⁵ *ABB*, 28.3.1885, S. 5 [Sperrung im Original].

¹²⁶ Vgl. Gunilla Budde, *Blütezeit des Bürgertums. Bürgerlichkeit im 19. Jahrhundert*, Darmstadt 2009, S. 15f.

¹²⁷ Vgl. *ABB*, 28.3.1885, S. 6; *ABB*, 25.7.1885, S. 2. Die Gründungsmitglieder waren neben dem Leitenden Hermann Gassner Lehrer Leo Rinderer, Baumeister Ignaz Wolf und Kaufmann Viktor Bickel. Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 450.

strumente zur Verfügung stellte,¹²⁸ konnten Trentiner dem *Liederkranz* nicht beitreten, obwohl Musik und Gesang zu ihren beliebtesten Freizeitbeschäftigungen zählten.¹²⁹ Nicht nur das Musizieren an öffentlichen Plätzen oder das Gründen eigener Vereine, sondern überhaupt kulturelle Ambitionen von Zuwanderern wussten die Behörden während des Untersuchungszeitraums meist zu unterbinden.¹³⁰ In den Vereinsstrukturen lässt sich besonders deutlich die ambivalente Haltung der einheimischen Bevölkerung gegenüber Zugewanderten nachzeichnen, da es sowohl ausgrenzende als auch integrative Ansätze gab, wie eine Anzeige über die Verabschiedung eines ehemals zugewanderten, nun scheidenden, Mitglieds der Orchestergesellschaft, Herrn Joh. Galvagni, belegt. Dieser soll über den Verein hinaus in der Bludener Gesellschaft eine allgemein hochgeschätzte Persönlichkeit gewesen sein, nicht zuletzt, da er „sich eine Bludenerin zur Frau“¹³¹ nahm. An anderer Stelle hieß es, „da Sie eine d e u t s c h e Frau haben, kommen Sie unsomehr hie und da wieder einmal zu uns um auch wieder ab und zu die Ihnen schon gewohnten deutschen Leute zu hören“¹³². Anders verhielt es sich mit den in Bludenz lebenden Schweizern. Nachdem sie sich anfangs nur einmal wöchentlich trafen, um Zeitungen und Nachrichten aus ihrer Heimat zu beziehen,¹³³ führte die schnell wachsende Mitgliederzahl Ende 1886 zur Gründung des *Schweizervereins*.¹³⁴

Während des Baus der Arlbergbahn kam es 1880 zur Gründung des *Schulvereins* und 1881 des *Turnvereins*. Letzterer machte es sich zur Aufgabe, neben der allgemeinen Körperausbildung, besonders die jungen Leute zum Feuerwehr- und Militärdienst heranzubilden.¹³⁵ Ein im *Anzeiger* geschalteter Aufruf lässt darauf schließen, dass im Turnverein auch „ein großer Theil der hier in Arbeit stehenden Fremden“¹³⁶ Mitglieder dieses Vereines waren. Neben dem religiös eingestellten

¹²⁸ Vgl. *ABBM*, 28.3.1885, S. 6; *ABBM*, 3.3.1888, S. 2.

¹²⁹ Vgl. Gerda Leipold-Schneider, Das Alltagsleben der trentinischen Migranten in der neuen Welt, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 323-353, hier: S. 334.

¹³⁰ Vgl. Weitensfelder, *Der Tunnel und die Arbeit*, S. 471.

¹³¹ *ABBM*, 17.1.1891, S. 1.

¹³² Ebd. [Sperrung im Original].

¹³³ Vgl. *ABBM*, 26.6.1886, S. 1.

¹³⁴ Vgl. *ABBM*, 11.12.1886, S. 2. Bereits 1890 konnte der Verein auf 100 Mitglieder verweisen.

Vgl. *ABBM*, 25.1.1890, S. 1.

¹³⁵ Vgl. *ABBM*, 28.3.1885, S. 6.

¹³⁶ *ABBM*, 12.2.1887, S. 8.

und auf die Armenfürsorge ausgerichteten *Vinzenzverein* im Jahr 1887¹³⁷ wurde im Jahr 1890 sowohl der *Arbeiter-Fortbildungsverein* für Bludenz und Umgebung als auch der humanitäre Verein *Eintracht* für die Bahnbediensteten Vorarlbergs in Bludenz gegründet.¹³⁸ Im Jahr 1891 konstituierte sich der *Bludener Fortschrittsverein*,¹³⁹ der sich insbesondere für die Volks- und Landwirtschaft einsetzte und sich „aus allen Schichten und Berufsklassen der Bevölkerung“¹⁴⁰ zusammensetzte. Die Bludener Gesellschaft schien mit der schnell voranschreitenden Industrialisierung ganz im Zeichen des Liberalismus zu stehen, der eine Balance zwischen „Traditionswahrung und Fortschrittsemphase“¹⁴¹ ermöglichte und daher neben dem Bildungs- auch das Wirtschaftsbürgertum in seinen Bann zog. Dennoch dienten die zahlreichen Vereine nicht nur der Kulturpflege und der Suche nach Lösungen für die vor dem Hintergrund moderner Arbeitsprozesse entstandenen *sozialen Frage*, sondern spielten auch eine wichtige Rolle im Bereich der Meinungsbildung, weshalb sie dazu beitrugen, „the gospel of progress“¹⁴² zu verbreiten.

Neben den Vereinen trugen auch Zeitungen und Bücher zur Förderung des kulturellen Fortschritts bei.¹⁴³ Allerdings war es in Bludenz lange Zeit schwierig, an beides zu gelangen. Bekanntermaßen durfte erst 1884 der Herausgeber des *Anzeigers*, Dworzak, eine Buchdruckerei dort betreiben. Nach seinem Umzug in die Bahnhofstraße im Jahr 1890 empfahl er auch Bücher im Anzeigenteil seiner Zeitung.¹⁴⁴ Vor dem Hintergrund jedoch, dass im 19. Jahrhundert die Alphabetisierung der Bevölkerung eine entscheidende Rolle für die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Modernisierungsprozesse spielte, um sie besser in die industriellen Arbeitsprozesse und bürokratisierten Verwaltungsabläufe einzufügen, wurden in Bludenz bereits zuvor zwei Lesevereine gegründet. Der erste entstand 1868 und machte es sich zur Aufgabe, den „wissens- und bildungsbedürftigen Bewohner unserer Stadt eine Stätte der Unterhaltung und Belehrung auf dem Gebiete des politischen und wissenschaftlichen [sic!] Lebens zu sein“¹⁴⁵. In einem Arti-

¹³⁷ Vgl. Manfred A. Getzner, Getzner, Mutter & Cie, Bludenz und die Entwicklung der Textilindustrie im Vorarlberger Oberland, Teil B, Feldkirch 1990, S. 254. Der hiesige *Vinzenzverein* setzte sich für Arme, aber vor allem für Kinder ein. Vgl. *ABBM*, 8.3.1890, S. 2; *ABBM*, 18.4.1891, S. 2.

¹³⁸ Vgl. Getzner, Textilindustrie, Teil B, S. 258. Vgl. auch *ABBM*, 5.7.1890, S. 1.

¹³⁹ Vgl. *ABBM*, 9.5.1891, S. 3.

¹⁴⁰ *ABBM*, 14.11.1891, S. 2. 67 Personen zeichneten als Gründungsmitglieder; Ende des Jahres waren es bereits 112. Vgl. *ABBM*, 19.12.1891, S. 1. Die aufgelisteten Namen der Vereinsfunktionen belegen, dass der Verein dem liberalen Lager zuzuordnen ist. Vgl. *ABBM*, 7.11.1891, S. 1.

¹⁴¹ Budde, *Blütezeit des Bürgertums*, S. 56.

¹⁴² Blackbourn, *The Long Nineteenth Century*, S. 278.

¹⁴³ Vgl. ebd., S. 276.

¹⁴⁴ Vgl. *ABBM*, 8.11.1890, S. 8; *ABBM*, 19.7.1890, S. 7.

¹⁴⁵ *ABBM*, 28.12.1889, S. 2.

kel des VVB jedoch wurde moniert, dass die „Grundsätze von Unparteilichkeit, Farblosigkeit, Freiheit von allen gehässigen Tendenzen“¹⁴⁶ bei Vorträgen zu historischen und naturwissenschaftlichen Themen niemals von einer *Farblosigkeit* gesprochen werden könne, denn der Verein verträte vielmehr liberale Standpunkte.¹⁴⁷ Der zweite Leseverein wurde 1874 gegründet und bezeichnete sich ohnehin als *Katholisch-politischer Leseverein für Bludenz und Umgebung*,¹⁴⁸ trug aber ebenfalls zu einem kontinuierlichen Bildungsprogramm bei. Waren die Grenzen im städtischen Raum zwischen konservativen und liberalen Vereinen meist fließend, konnte sich das liberale Vereinswesen im ländlichen Raum aufgrund vorherrschender traditioneller Strukturen und der geringen Verankerung von Kapitalismus und Markt weit schwieriger etablieren.¹⁴⁹

5. Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Arlbergbahn zu tiefgreifenden wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Umwälzungen in der Stadt Bludenz und deren Umgebung führte. Die Analyse des zumindest dem eigenen Anspruch nach unpolitischen, aber doch dem liberalen Lager zuordenbare *Anzeiger* beweist, dass sich mit der Eröffnung der Arlbergbahn im Jahr 1884 auch die dem Begriff *culture of progress* inhärente Idee und Vorstellung von Fortschritt und Modernität verband. Obgleich die Berichterstattung über die Arlbergbahn überwiegend positiv konnotiert war – also dem Fortschritt zugewandt – so lassen sich im *Anzeiger* doch, wenn auch unbewusst vermittelt, die von Blackbourn im Gefolge der Eisenbahn beschriebenen Ambivalenzen der Moderne nachweisen.

Einerseits war die Arlbergbahn durch den beschleunigten Personen- und Warentransport ein Motor für die voranschreitende Industrialisierung, die zu einem signifikanten wirtschaftlichen Aufschwung der Industriebetriebe führte und im Zusammenhang mit den Zollbestimmungen auch neue ausländische Firmen vor allem in der Stadt Bludenz und ihrer unmittelbaren Umgebung ansiedeln ließ. Andererseits führte schnellerer und effizienterer Warentransport zu verstärkter Konkurrenz für die lokale Wirtschaft und zum Verschwinden vieler traditioneller

¹⁴⁶ VVB, 13.4.1869, S. 187.

¹⁴⁷ Vgl. ebd. Der Vorstand des Lesevereins reagierte auf die Anschuldigungen äußerst brüskiert. Vgl. VVB, 27.4.1869, S. 215f. Jedoch änderte dies nichts an der Auffassung des VVB. Vgl. VVB, 18.5.1869, S. 247f u. VVB, 21.5.1869, o. S. [S. 251f].

¹⁴⁸ Vgl. Weitensfelder, Der Tunnel und die Arbeit, S. 449.

¹⁴⁹ Vgl. ABBM, 24.5.1890, S. 1f. Vgl. auch Hanns Haas, Politische, kulturelle und wirtschaftliche Gruppierungen in Westösterreich (Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg), in: Helmut Rumppler/Peter Urbanitsch (Hg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. VIII/1, Wien 2006, S. 227-395, hier: S. 270.

Berufe. Auch die direkt an die Arlbergbahn angeschlossenen Regionen profitierten nicht alle gleichermaßen vom technischen Fortschritt und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Wohlstand. Während die Ausdehnung von Mobilität und Kommunikation in die restliche Habsburgermonarchie die Zuwanderung von Arbeitskräften erleichterte sowie den Impetus für einen aufblühenden Fremdenverkehr im Bludener Raum gab – das Ergebnis eines wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritts – führten die rasanten Veränderungen in der Infrastruktur und Transporttechnologie zu irreversiblen Umgestaltungen im Ökosystem des Klosteraltals und zum beinahe wirtschaftlichen Ruin der Ortschaften rund um den Passübergang. Der schwindende Einfluss der traditionellen Postkutsche infolge des Anschlusses an das Schienennetz jedoch revolutionierte nicht nur die Reisekultur, sondern auch das Verständnis von Raum und Zeit. Eine wesentliche Folge dieser veränderten Wahrnehmung war die Vereinheitlichung der Zeit, die wohl zu den bedeutendsten kulturellen Auswirkungen der Eisenbahn zählt.

Darüber hinaus manifestierte sich die Modernisierung auch in einer Differenzierung der Schulbildung, welche durch die neuen Anforderungen und Möglichkeiten einer sich verändernden Bludener Gesellschaft geprägt war. Als Folge der Eröffnung der Arlbergbahn und dem damit verbundenen Bevölkerungswachstum ließ sich auch ein Fortschritt im Schulwesen, wenn zunächst nur für Knaben, verzeichnen. Das Bludener Mädchenschulwesen hingegen war tendenziell von Unterfinanzierung und bildungspolitischen Diskussionen geprägt. Sowohl die Gefahr von moralisch-sittlichem Verfall als auch der Verlust von traditionellen weiblichen Tätigkeitsfeldern verliefen lange diametral zu einer fortschrittlichen Mädchenbildung, sodass das Mädchenschulwesen am Ende des 19. Jahrhunderts immer noch mehr von Brüchen denn von Kontinuität geprägt war. Hier wie auch die Debatten rund um die Erweiterung des Bludener Friedhofs zwischen den kapitalistischen Unternehmern und dem Bürgertum lassen ein Spannungsfeld zwischen Fortschritt und Tradition erkennen.

Das vielfältige Bludener Assoziationswesen legt während des Analysezeitraums ebenso grundsätzliche Ambivalenzen offen und nimmt daher eine bedeutende Rolle in der kulturellen, sozialen, aber auch in der politischen Entwicklung der Gesellschaft ein. Während einige Vereine im Zuge des technischen Fortschritts Bildung und Wissen vermittelten und sich um soziale Fürsorge kümmerten, sahen andere Vereinigungen Fortschritt und gesellschaftlichen Wandel als Bedrohung für die auf *alte* Werte und Traditionen beruhende etablierte Ordnung.

Wenn auch die unterschiedlichen Vereine Gemeinschaft und Identität innerhalb bestimmter Gruppen förderten, prägten sie doch auch das Klassenbewusstsein und die sozialen Unterschiede. Denn wie es scheint, betrachtete sich das Bludener Bürgertum selbst als Träger von moralischen und intellektuellen Idealen, während es die Arbeiterschaft als ethisch minderwertig, kulturlos und materialistisch ansah. Nirgendwo wird dies deutlicher wie im Zusammenhang mit den zugewanderten trentinischen Arbeitern, die während der Jahre 1885-1891 oft nur erschwerten Zugang zu bestimmten Vereinen bekamen.

Letztendlich erscheinen die Entwicklungen von einer traditionellen Abwanderungs- zu einer Zuwanderungsregion, einem veränderten Freizeit- und Konsumverhalten durch technische Innovationen und industrielle Lebensmittelverarbeitung sowie einem durch den Fremdenverkehr gewandelten alpinen Wirtschaftsraum zu einem Erlebnisraum als Folgen der Eröffnung der Arlbergbahn, die eine Transformation von einer agrarisch-frühindustriellen Gesellschaft zu einer modernen Industriegesellschaft einleitete. Der Modernisierungsschub im Raum Bludenz infolge der Eröffnung der Arlbergbahn leitete somit zwar eine Synchronisierung der *historischen Zeitzonen* ein, erzeugte dem *Anzeiger* zufolge aber auch ein Spannungsfeld zwischen Fortschritt und Tradition. Trotz mancher Zweifel behielt die Bludener Bevölkerung den Glauben an den Fortschritt bei, weshalb die Arlbergbahn und der Bludener Bahnhof durchaus zu Symbolen für den Fortschritt und die darauffolgenden sozioökonomischen Entwicklungen identitätsstiftend für den Bludener Raum wurden.

Quellenverzeichnis

Anzeiger für die Bezirke Bludenz und Montafon (ABBM): 28.3.1885, 4.4.1885, 11.4.1885, 18.4.1885, 30.5.1885, 27.6.1885, 13.6.1885, 11.7.1885, 25.7.1885, 8.8.1885, 15.8.1885, 22.8.1885, 5.9.1885, 26.9.1885, 3.10.1885, 20.2.1886, 27.2.1886, 13.3.1886, 15.5.1886, 12.6.1886, 22.5.1886, 29.5.1886, 26.6.1886, 3.7.1886, 10.7.1886, 24.7.1886, 31.7.1886, 21.8.1886, 4.9.1886, 18.9.1886, 2.10.1886, 11.12.1886, 18.12.1886, 1.1.1887, 12.2.1887, 19.2.1887, 26.3.1887, 2.4.1887, 4.6.1887, 16.7.1887, 30.7.1887, 6.8.1887, 27.8.1887, 1.10.1887, 8.10.1887, 28.1.1888, 3.3.1888, 24.3.1888, 5.5.1888, 26.5.1888, 16.6.1888, 7.7.1888, 24.11.1888, 9.3.1889, 20.4.1889, 4.5.1889, 8.6.1889, 31.8.1889, 7.12.1889, 28.12.1889, 25.1.1890, 8.3.1890, 29.3.1890, 12.4.1890, 3.5.1890, 17.5.1890, 24.5.1890, 5.7.1890, 25.10.1890, 8.11.1890, 17.1.1891, 31.1.1891, 14.2.1891, 14.3.1891, 18.4.1891, 9.5.1891, 13.6.1891, 19.7.1890, 15.8.1891, 22.8.1891, 3.10.1891, 7.11.1891, 14.11.1891, 21.11.1891, 5.12.1891, 19.12.1891.

Die Arlbergbahn. Denkschrift aus Anlass des zehnjährigen Betriebes 1884-1894, hgg. von der k. k. Staatsbahndirection in Innsbruck, Innsbruck 1896.

Vorarlberger Volksblatt (VVB): 13.4.1869, 27.4.1869, 18.5.1869, 21.5.1869, 9.7.1880, 13.7.1880, 1.6.1883.

Literaturverzeichnis

Bilgeri, Benedikt, Geschichte Vorarlbergs, Bd. 4 (Zwischen Absolutismus und halber Autonomie), Wien/Köln/Graz 1982.

Blackbourn, David, The Long Nineteenth Century. History of Germany, 1780-1918, New York 1998.

Böhler, Ingrid, Die Industrialisierung in Vorarlberg von 1850 bis 1900, in: Vorarlberger Wirtschaftschronik, Wien 1993, S. I/73-I/84.

Budde, Gunilla, Blütezeit des Bürgertums. Bürgerlichkeit im 19. Jahrhundert, Darmstadt 2009.

Ebenhoch, Ulrike, Der Fremdenverkehr, in: Vorarlberger Wirtschaftschronik, Wien 1993, S. I/179-I/187.

Getzner, Manfred A., Getzner, Mutter & Cie, Bludenz und die Entwicklung der Textilindustrie im Vorarlberger Oberland, Teil A, Feldkirch 1990.

Ders., Getzner, Mutter & Cie, Bludenz und die Entwicklung der Textilindustrie im Vorarlberger Oberland, Teil B, Feldkirch 1990.

Ders., Italienischsprachige Arbeitseinwanderer in der Vorarlberger Textilindustrie von 1871 bis 1918, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 379-421.

Greussing, Kurt, 100 Jahre „Gastarbeit“ in Vorarlberg, in: Bludener Geschichtsblätter 3+4 (1989), S. 3-18.

Gumbrecht, Hans Ulrich, „Modern, Modernität, Moderne“, in: Otto Brunner/Werner Conze/Reinhard Koselleck (Hg.), Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland, Bd. 4, Stuttgart 1978, S. 93-131.

Haas, Hanns, Politische, kulturelle und wirtschaftliche Gruppierungen in Westösterreich (Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg), in: Helmut Rumpler/Peter Urbanitsch (Hg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. VIII: Politische Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft, Teilbd. 1: Vereine, Parteien und Interessensverbände als Träger der politischen Partizipation, Wien 2006, S. 227-395.

Hanisch, Ernst/Urbanitsch, Peter, Die Prägung der politischen Öffentlichkeit durch die politischen Strömungen, in: Helmut Rumpler/Peter Urbanitsch (Hg.), Die Habsburgermonarchie 1848-1918, Bd. VIII: Politische Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft, Teilbd. 1: Vereine, Parteien und Interessensverbände als Träger der politischen Partizipation, Wien 2006, S. 15-111.

Häusle, Robert, Thomas Bliem (1849 bis 1907) – Ein Lohnkutscher in Bludenz, in: Bludener Geschichtsblätter 136 (2021), S. 12-18.

Johler, Reinhard, „Sie brachten welsche Sprache und welsche Sitte, welsche Unreinlichkeit und welsches Leben“, in: Bludener Geschichtsblätter 3+4 (1989), S. 19-24.

Leipold-Schneider, Gerda, Das Alltagsleben der trentinischen Migranten in der neuen Welt, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwande-

rung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 323-353.

Mathis, Franz, Vorarlberg als Zuwanderungsland für italienische Migranten: Ursachen und Voraussetzungen, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 101-125.

Motter, Barbara/Grabherr-Schneider, Barbara, Orte – Fabriken – Geschichten. 188 historische Industriebauten in Vorarlberg, hg. v. Wirtschaftsarchiv Vorarlberg, Innsbruck/Wien 2014.

Netter, Katrin, Das Tor zu den Alpen – Zur Geschichte des Tourismus in Bludenz, in: Norbert Schnetzer/Andreas Rudigier (Hg.), Bludenz: Stadtgeschichte des 20. Jahrhunderts, Graz 2015, S. 396-435.

Rohrer, Anton, Trentinisch-italienische Migrationsbewegung im Raum Bludenz-Klostertal, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 189-216.

Rollinger, Robert, Die trentinisch-italienische Einwanderung nach Vorarlberg. Ein Überblick, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 27-100.

Schildt, Axel, Modernisierung, in: Docupedia-Zeitgeschichte, [11.2.2010], (<http://docupedia.de/zg/Modernisierung>, letzter Abruf: 5.6.2023).

Schivelbusch, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977.

Schön, Friedrich, Der Vorarlberger Eisenbahnbau und die Trentiner Zuwanderung, in: Karl Heinz Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919, Sigmaringen 1995, S. 355-378.

Schütte, Franz, 200 Jahre Industriestandort: Fohrenburgstraße 1, in: Bludnzer Geschichtsblätter 137 (2022), S. 49-71.

Tschaikner, Manfred, Bludenz. Eine kurz gefasste Geschichte der Stadt (Bludener Geschichtsblätter 50), Bludenz 1999.

Vallaster, Christoph, Schlagzeilen. Vorarlberger Pressegeschichte (Ländle Bibliothek IV), Dornbirn 1985.

Volaucnik, Christoph, Die Bludener Wirtschaftsgeschichte von 1914 bis 2014, in: Norbert Schnetzer/Andreas Rudigier (Hg.), Bludenz: Stadtgeschichte des 20. Jahrhunderts, Graz 2015, S. 266-387.

Wanner, Gerhard, Fremdenverkehr in Lech, Zürs und Stuben, in: Vorarlberger Wirtschaftschronik, Wien 1993, S. II/8-II/16.

Weitensfelder, Hubert, Der Tunnel und die Arbeit. Bludenz im Zeitraum von 1814 bis 1914, in: Manfred Tschaikner (Hg.), Geschichte der Stadt Bludenz. Von der Urzeit bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts (Bodensee-Bibliothek, Bd. 39), Sigmaringen 1996, S. 423-516.

Abbildungsverzeichnis

Stadtarchiv Bludenz, 10-200, Verbauungsplan 1891.

Anhang



Abb. 1: Erschließung des Gebietes zwischen Altstadt und Bahnhof: Verbauungsplan der freien Plätze am Bahnhof Bludenz von 1891, in: Stadtarchiv Bludenz, 10-200, Verbauungsplan 1891.