



und wenn, aus den Ermahnungen zu „thunlichster Beschränkung und Sparsamkeit“ zu schließen, die Herren auf der lustigen Höhe des Arlberges sich vielleicht schon damals eines gesegneten Appetites und Durstes erfreuten, so kann dies jetzt nur eine Reclame für den Arl als Cur- und Sommerfrischort sein.

Bessere Ausichten, daheim den nöthigen Unterhalt zu finden, eröffneten sich dieser Bevölkerung erst im 18. Jahrhundert, wo die Stände Vorarlbergs den Anstoß zum Bau einer Kunststraße über den Arlberg gaben. Der ständische Cassier Joh. Georg Fritsch war der unternehmende Mann, welcher diese Idee zur Geltung brachte und selbst Capitalisten warb, die geneigt waren, das zu ihrer Durchführung nöthige Geld vorzustrecken. Leider starben diese seine Gesellschafter (Jak. Huttsch und Jos. Gerber) bevor ihnen noch die bedungene Erlaubnis, sich für ihre Auslagen durch Einhebung eines entsprechenden Weggelds bezahlt zu machen, zu Theil geworden war. Doch entmutigte dies Fritsch nicht. Er gewann dafür die Mehrheit der Landesvertretung und diese erwirkte ein Hofdekret vom 31. Januar 1732, womit Erhebungen über die voraussichtliche Rentabilität und über das volkswirtschaftliche Bedürfnis eines solchen Straßenbaues angeordnet wurden. Fritsch erhielt bei Besichtigung der ganzen Wegstrecke drei Local- und sachkundige beigeordnet, darunter den Bettneuer Wegbereiter Franz Matner und den durch seine Holztriften und Klausenbauten berühmt gewordenen Josef Hirn. Der Oberingenieur Gump, den die Sache sonst vor allen angegangen hätte, war verhindert an der Beschau theilzunehmen, welche in der Zeit vom 26. Juli bis 3. August 1733 stattfand. Von Landeck bis zur Höhe des Arlbergs wurden 17.154, F hier bis Bludenz 16.927 Längenklaster gezählt. Der Voranschlag bezifferte die Herstellungskosten für erstere Strecke mit 12.690 fl. 21 kr., für die letztere mit 10.173 fl. 15. kr. Die Erhaltungskosten wurden nur insoferne präliminirt, als die Commission eine jährliche Gelddotacion von 200 fl. und die Anstellung von 10 Wegmachern als notwendig bezeichnete. Die Anwohner des Arlbergs, insbesondere die Wirthe, denen eine allzugute Straße minder willkommen sein mochte, bezeichneten freilich 4500 fl. als genügend, um den Arlberg wieder fahrbar zu machen, was er seit längerer Zeit schon nicht mehr war. Nur bis zum j. g. Engel konnte man auf der Vorarlberger Seite mit Wagen gelangen. Der übrige Weg mußte beim Waarentransport mit Saumpferden zurückgelegt werden. Daß diese immer seltener wurden, V war die Klage aller Kaufleute, welche zuweilen, d. h. in dringlichen Fällen, gerne eine Sendung über den Arlberg befördert hätten, dann aber nicht selten die schlimme Erfahrung machen mußten, daß Saumpferde nicht in genügender Zahl und nicht rasch genug aufzutreiben waren. Dies legte den Gedanken nahe, den Wagenverkehr, bei welchem ein Pferd dreimal so viel leisten konnte, als beim Säumen, in Gang zu bringen. Man rechnete auf Zufuhr aus den Cantonen Grau- V

bünden, Wallis, Zürich und Glarus einer-, dann aus Niederösterreich, Kärnten, Steiermark und Tirol andererseits.¹⁾

Kaiser Karl VI. billigte das Unternehmen und betraute mit der Leitung des Straßenbaues den im nächsten Türkenkrieg zu trauriger Berühmtheit gelangten General Torat. Der polnische Wahlkrieg unterbrach jedoch die Vorbereitungen. Erst 25 Jahre später besichtigte ein Innsbrucker Repräsentationsrath, der Freiherr Karl v. Buffa, gelegentlich einer Visitation der zur Haller Saline gewidmeten Waldungen diese Verkehrslinie und befürwortete darauf hin mindestens die Umlegung einzelner Strecken. Der damalige Vicepräsident der höchsten Landesstelle, Cassian Frhr. v. Enzenberg, hatte denselben mit dieser Nachforschung beauftragt. Peter Hirn, vom neuen befragt, bezifferte nun die Kosten auf 23.108 fl. 19 kr. und bezeichnete die Strecke zwischen Moos in Tirol und Stuben als das eigentliche Hindernis der Befahrung des Berges. Die Spediteure Frix zu Dalaas unterhielten zwar trotzdem Wagen und Pferde; aber sie schafften damit die Waaren bloß von Feldkirch bis zu ihrem Wohnort, und es waren nur f. g. Enz- oder Anz-Wagen, deren sie sich dazu bedienten. Noch immer war der Salztransport die Hauptsache. Als Rückfracht luden die Sämer in Vorarlberg das dort erzeugte Schmalz. Der genannte Repräsentations-Rath war der Meinung: man könnte die gesammten Kosten der anzulegenden Straße dadurch aufbringen, daß man an ihr drei f. g. Salztädel erbaue und von jedem Centner Salz, der daselbst umgeladen oder vorbeigeführt wird, 5 kr. erhebe. Dabei rechnete er auf einen Transit von 8000 Centnern und wollte das ganze Jahreserträgnis mit 2000 Gulden den Erbauern der Straße als Entgelt dafür überantwortet wissen.²⁾ Bei längerer Andauer dieses Bezugs hätten freilich diese Bauunternehmer dann ein glänzendes Geschäft gemacht. In Wien aber war man nicht geneigt, derartige Finanz-Operationen zu begünstigen. Man glaubte, mit der Abhilfe noch zu warten zu können, und wurde hierin durch die Umtriebe Derjenigen unterstützt, welche von der Ablenkung der Waarendurchfuhr eine Schädigung ihres Erwerbs befürchteten. Das waren nebst den Bürgern von Reipten vornehmlich die Ehrenberger Gerichtsleute und die Bewohner des f. g. vorkläuenerischen Antheils von Vorarlberg.³⁾

Da ereignete es sich, daß in Folge der schon 1743 erfolgten Abtretung der Grafschaft Anghiera (am Lago maggiore) von Oester-

¹⁾ Bericht des Geh. Rathes zu Innsbruck ddo. 24. Juli 1733, Cameral-Cattan Nr. 394.

²⁾ S. dessen Promemoria vom 12. Januar 1759 unter den citirten Acten des Innsbr. Statth.-Archivs. Aus einem Bericht der oberösterreichischen Bankal-gefallen-Administration vom 19. August 1752 erhellt, daß damals die Zollpächter es auf diesen Straßenbau abgesehen hatten.

³⁾ Um den Verkehrsinteressen doch einigermaßen Rechnung zu tragen, ward damals der f. g. Zimmerberger Weg (von Reutte über Tannheim ins Gebiet der Grafen von Königsegg-Kottensfels) hergestellt, der auf Bregenz zu ausbog.



1763) an Sardinien, dieses die Zölle an der dadurch unter seine Bot-
 schaft gelangten Simplon-Straße herabsetzte, worauf der Transit
 zwischen Genua und der Schweiz dem St. Gotthard sich zuwendete,
 während er früher den weiten Umweg durch das äußere vorarlbergische
 Gebiet (über Feldkirch) hatte einschlagen müssen. Außerdem concu-
 rirten nun mit der Feldkircher Route zwei neue Schweizer Straßen:
 die eine über den Schollberg jenseits des Rheins und die über den s. g.
 Arlberg, zu deren Herstellung vom Canton Schaffhausen die Geldmittel
 aufgebracht worden waren. Jetzt traten die bisherigen Gegner der Er-
 richtung einer continuirlichen Fahrstraße über den Arlberg für dieselbe
 und die verwerfliche Zollpolitik kam an den Tag, welche auf deren
 Seiten den Waarenverkehr künstlich vom Arlberg abgelenkt hatte,
 nämlich die „äußeren Vorarlberger“ desto größeren Vortheil davon zögen.
 So nämlich ein rauher Seidenballen von Feldkirch über den Arlberg
 nach Hall, so war davon zu Feldkirch ein ganzer Gulden, dagegen
 von hier über Lindau, Ulm und weiterhin auf der Donau
 nach Wien ging, bloß ein halber Gulden Zollgebühr zu entrichten.
 Im Centner Flach, der aus Tirol über den Arlberg den nächsten
 Weg nach der Schweiz einschlug, mußten bei der Zollstätte zu Strengen
 1 Gulden bezahlt werden, wogegen beim Austritt desselben über den
 Arlberg nach Augsburg zu nicht mehr als 1 Gulden zu zahlen war.¹⁾
 Die Gegenüberstellung der Zollsätze an diesen beiden Straßen liefert
 schon eine Reihe anderer Begünstigungen, die der s. g. Fern-Straße
 geräumt waren und derentwegen schon die Straße über den Arlberg
 den seitens der Kaufleute wenig beachtet gehörte. Indessen hatte
 auch schon früher nicht an einzelnen Handelsfirmen gefehlt, welche
 die Rentabilität dieses Transportwegs Erkundigungen einzuziehen.
 In ersteren gehörte die Mailänder Firma Mezner, zu letzteren das
 Handelshaus J. H. Frohn zu Frankfurt a. M., welches schon 1737
 erbötig zeigte, Waaren von Salzburg durch Tirol und über den
 Arlberg direct auf Bregenz zu leiten, dafern die Kosten für die Strecke
 Salzburg-Bregenz sich nicht höher als auf 3¹/₂ fl. pr. Centner be-
 tragen würden.²⁾ In der That waren eine Zeit lang Eisenwaaren
 in dieser Richtung versendet worden. Aber der Saumpfad, welcher die
 Verbindung zwischen den fahrbaren Strecken herstellte, gerieth mit
 jedem Jahr mehr in Verfall und die steigende Lawinengefahr ver-
 zehrte selbst die muthigsten Frächter.

¹⁾ Bericht des Referenten beim Innsbrucker Gubernium Karl Hieronymus
 v. Kall vom 8. October 1763 im citirten Acten-Convolut.
 In demselben Acten-Convolut liegt auch ein Schreiben des Frhrn. v. Enzenberg an denselben vdo. Wien
 vom 1. September 1760 mit Klagen über die Winkelzüge der Vorarlberger, welche den
 Verkehr einer Kunststraße über den Arlberg durchaus vereiteln wollten.
²⁾ Aus der Correspondenz des ehemaligen Großhandlungs-Hauses Math.
 Gler's Erben zu Hall in Tirol.



Wohl fand 1760 unter Maria Theresia eine wesentliche Verbesserung des Weges statt, bei welcher ein Raucharbeiter 12 kr. Taglohn erhielt, wovon er damals leben und noch ein Ersparnis erzielen konnte. Jedoch wurde dadurch weder die Lawinengefahr beseitigt noch den Anforderungen einer Concurrrenzstraße für schweres Fuhrwerk entsprochen und die Beschwerden hierüber erreichten 1782 ihren Höhepunkt. Zwar gab es auch jetzt noch Gegner einer gründlichen Abhilfe, wie alle in der Bau einer Kunststraße sie bot; aber das stramme Josephinische Regierungssystem schob diese bei Seite und bereits am 18. Juli 1783 überreichte der Weg-Inspector des Viertels Oberinntal, Edmund Hirn von Bludenz aus das Project zu einer 15 Schuh breiten Straße über den Arlberg mit einem Kostenvoranschlag von 124103 fl. 20 kr.

Rasch wurde an die Ausführung gegangen. Der Genannte leitete den Bau gegen ein Reisediurnium von 3 fl. 30 kr. Anfangs machte die Arbeit allerdings nur geringe Fortschritte; doch 1785 wurden von Juni bis October 18.779 fl. 43 kr. verbaut und zwar nicht weniger als 1484 Cubit-Maß Felsen gesprengt, 1422 Cub.-Maß trockene Mauern aufgeführt, 2111 Cub.-Maß geebnet u. s. w. Drei s. b. Platzmeister überwachten die Arbeiter, welche zwischen Stuben im St. Anton vertheilt waren. Eigentlich galt es, die Strecken zwischen dem Schrofentopf und Stuben einerseits, dann zwischen St. Christoph und der Mühlspieß am Junzbrunn-Bach andererseits in gut fahrbar zu versetzen. Denn von Landeck bis St. Anton und von Stuben bis Feldkirch verkehrten zuvor schon zweispännige Fuhrwerke ohne besondere Hindernisse. Die Ursache, weshalb erst im Sommer 1785 der Bau eifriger in Angriff genommen wurde, war die Verspätung der Anordnungen, welche die Kostenbestreitung regelten. Eine a. h. Entschließung vom 6. Mai 1784 machte der Ungewißheit hierüber ein Ende und schon Ende Mai finden wir den Gouverneur der oberösterreichischen Lande, Grafen Jos. Gottfried v. Heister, auf seiner Bereisung der fraglichen Straßenstrecke begriffen, bei welcher Gelegenheit derselbe in Begleitung des Gubernialrathes Frhr. v. Geschi und des Sekretärs v. Roschmann die Aussteckung des Neubaues vornahm, so wie der Baumeister Hirn und der erste Platzmeister Joh. Geiger sie in Antrag brachten. Als der Gouverneur am 9. Juni nach Bregenz kam, begrüßte der Stadtrath mit einer besonderen Eingabe freudigst dessen Reisezweck, allerdings nicht ohne den eigenen Hafenplatz im Gegenjah zu dem von Fußach als das beste Endziel der ganzen Straße anzuempfehlen.

Weit wichtiger noch war eine andere Kundgebung zu Gunsten des neuen Unternehmens. Ein Kaufmann Namens Jakob Friedrich Gsell wies im Auftrag einer Heilbronner Handelsgesellschaft auf die Möglichkeit hin, mittels desselben die Triester Handelsleute in die Lage zu versetzen, daß sie mit den durch sie importirten Waaren die holländischen, welche damals den Rhein aufwärts bis in die Nähe von



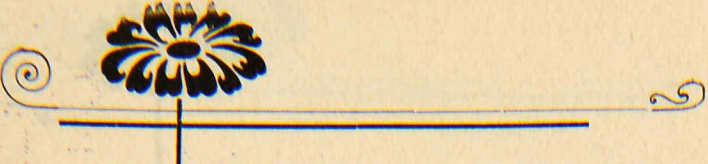
Ulm und Augsburg gingen, verdrängen, ja diesen sogar den Kölner Markt streitig machen könnten. Zur Beschleunigung des bezüglichen Verkehrs schlug er die Einführung von Adritura= (d. h. Gegen-)Führen vor, von welchen, sowie von der Abkürzung des Weges um 7 Meilen, er sich auch eine Verminderung der Frachtkosten zwischen Triest und Köln um 2 $\frac{1}{2}$ bis 3 Gulden versprach. Die Schweizer, meinte er, würden künftig die ostindische Baumwolle dann nicht, wie bisher, in Holland kaufen, sondern in Triest; statt in Villach, Trient und Innsbruck liegen zu bleiben und demzufolge von Triest bis Heilbrunn Monate lang unterwegs zu sein, würden Waaren aller Art bis dahin eben so viele Wochen brauchen.

Die Weisen der Triester Börse theilten diese Ansichten nicht, sondern machten vielmehr am 7. Juli 1784 eine Vorstellung wider den Arlberger Straßenbau, und der Gouverneur von Triest, Graf Pompejus Brigido, unterstützte dieselbe. Die meisten Gefahren witterte zwar das Officio di Borsa hinter den Zerwürfnissen in Mitte des Triester Handelsstandes, zu welchen diese Baufrage Anlaß gab; aber es äußerte auch die Besorgniß, daß diese Neuerung Venedig auf Kosten Triests begünstigen könnte, weil die Entfernung Venedigs vom Arlberg geringer sei, und weil sodann der weite Umweg entfiel, welchen die venetianischen Einfuhrartikel, um nach der Schweiz und nach Schwaben zu gelangen bisher machen mußten.

In Wirklichkeit stand dem Verkehr zwischen Bozen und der Schweiz ein riesiger Aufschwung bevor, sobald die Güter von Zürich und Bern, beziehungsweise die dahin bestimmten nicht mehr über Schaffhausen, Lindau und Rempten ausbiegen mußten. Den Triestnern war ein bescheidenerer Antheil zugedacht; doch konnten auch sie aus der Belebung des Transits über Bozen Nutzen ziehen, wenn sie ihre Sendungen damit zu combiniren wußten.

Das Innsbrucker Gubernium beantwortete jene Vorstellung mit dem Hinweis auf die Zoll-Begünstigungen, in deren Genuß Triest stehe und welche geeignet wären, die günstigere Lage von Venedig vollkommen aufzuwiegen.

Ein Jahr später im Juni schickte Kaiser Joseph II. sich an, von Mantua aus an den Arlberg zu kommen, um dort sich persönlich von den Fortschritten des Straßenbaues zu überzeugen. Graf Heister eilte ihm bis Landeck entgegen und gab von hier aus den offenen Befehl, ihm bis Landeck entgegen zu setzen, damit der Kaiser den Berg ohne Behinderung passiren könne. Insbesondere sollte „der Saamerschlag“ ausgeschöpft, d. h. schneefrei gemacht, erweitert und durch Ableitung des Schneewassers trocken gelegt werden. Hieraus ersieht man, daß die neu erbauten Strecken damals noch nicht benutzbar waren. Schlechtes Wetter hatte ihre Vollendung verzögert. Der Kaiser ließ jedoch plötzlich absagen, weil dringende Regierungsgeschäfte ihn von Mailand



direct nach Wien riefen. Er bekam also die durch sein Machtwort geschaffene Straße nicht zu Gesicht.¹⁾

Indessen fand deren Eröffnung doch noch vor Ablauf des Jahres 1785 statt. Wie nämlich Joh. E. Fabri's Neues geogr. Magazin (III. Bd. I. Stück, Halle 1786) meldet, befuhren am 27. Dez. 1785 zuerst drei mit Haller Salz befrachtete Schlitten die neue Straße. Auf dem voran fahrenden Schlitten stak eine Fahne mit dem österreichischen Wappen. Das anwohnende Volk jubelte dieser zu und pries laut nicht nur den Kaiser sondern auch den Grafen Heister, welcher in der That des ganzen Werkes mit großer Umsicht und Mühsigkeit sich angenommen hatte. So bereifte er z. B. im October und November 1785 die Schweiz, um hier für die Frequentirung der neuen Straße zu wirken, und gewann das Churer Expeditionshaus Junker-Bavière für die Errichtung einer Geschäfts-Filiale zu Feldkirch.

Die Einleitung eines regelmäßigen Expeditionszuges per Achse über den Arlberg mußte freilich bis zum nächsten Herbst verschoben werden. Erst am 22. September 1786 wurde der Gubernialrath Frhr. v. Geschi vom Grafen Heister mit der bezüglichen Aufgabe be-
traut. Einzelne Sendungen von Kaufmannsgütern waren nach Effectu-
irung jener Salzlieferung schon mit Beginn des folgenden Frühjahrs
bewerkstelligt worden. Es betheiligten sich daran vornehmlich: der
Feldkircher Banquier Peter Josef Leone, der Hohenemser Handelsmann
Maner Jonathan Uffenheimer, der Landschafts-Cassier Carl Christ.
Gehring unter Anderen.

Wie wenig, im Grunde genommen, geschehen war, um diesen Verkehr zu sichern, wie sehr die ganze Straßenarbeit das Gepräge der meisten Josephinischen Schöpfungen trug, das beweist ein Bericht des Gubernialrathes Franz von Laichharding an den Gouverneur Frhrn. von Waidmannsdorf vom 1. April 1793, in welchem u. a. gesagt ist: die 1785 begonnene Straße von Bludenz durchs Stanzertal bis Landeck sei wegen Geldmangel unvollendet geblieben; ferner ein Bericht des Bregenzer Kreisamts aus gleicher Zeit, welcher den Zustand der Straße zwischen Bludenz und dem Arlberg als einen „ganz schlechten“ bezeichnet und beifügt: es sei fraglich, ob die neue Straße über den Arlberg ganz zu Stande kommen werde, in welchem Falle jene Straßenstrecke werde verbessert und theilweise ganz abgeändert werden müssen.²⁾

Für die Erhaltung dieser letzterwähnten Strecke hatten die Gemeinden Braz, Dalaas, Klösterle und Stuben zu sorgen. Auf der Höhe des Arlbergs war ein landesfürstlicher Wegemeister mit vier Wegmachern stationirt. Um die bezüglichen Auslagen zu decken, bestand zu Klösterle eine Wegmauth, die aber unter den geschilderten Umständen unmöglich viel einbringen konnte. Belief sich ja doch die Ersparnis

¹⁾ Cameral-Cattan Nr. 394 a. a. O.

²⁾ Akten zur Visitationsreise des Gouverneurs Frhrn. v. Waidmannsdorf, Cameral-Cattan Nr. 294 a. a. O.




an einem Salzfaß, das den Arlberg passirte, gegen früher, wo derlei ärarische Güter auf der Fernstraße befördert wurden, nur auf 38 fr., so zwar daß die Frachtkosten zwischen Telfs und Bregenz pr. Faß im Sporco-Gewicht von 515 Pfund noch immer 6 fl. 12 fr. ausmachten, allerdings einschließlich der Provisionsgebühren der verschiedenen Factoren und des Weggelds.

Zur Zeit der Revolutionskriege 1792 bis 1809 war die neue Straße Heeresstraße in des Wortes Bedeutung, indem sich auf derselben verschiedene große österr. Militärzüge unter den Generälen Jellachich, Nuffenberg, Hoze und Rohan von Ost nach West und umgekehrt bewegten. Der Arlpaß selbst wurde auch zuweilen stark besetzt gehalten. Anfangs August 1809 zog eine feindliche, französische Division unter General Beaumont von Innsbruck aus widerstandslos über den Arlberg nach Vorarlberg, das bis 7. August vollständig unterworfen wurde. Nach einer Notiz im Todtenregister zu St. Jakob III. Fol. 49 gab es in diesem Jahre am Arlberge ein kleines Gefecht. Einige Schützen, heißt es, giengen ob dem Dörflein Stuben auf der Landstraße zu verwegen gegen die Feinde vor, mußten aber ihre Verwegenheit bitter büßen. Durch die feindliche Reiterei wurde dem Josef Alois Frik mit einem kräftigen Säbelhieb der Kopf gespalten. Der Schütze Sailer, Großvater des zur Zeit pensionirten Lehrers in St. Jakob, wurde vom schon geschwungenen Säbel durch den rechtzeitig angebrachten Schuß seines Kameraden gerettet. Ein anderer, namens Jakob Schütz, gestorben im Dezember 1864, rettete sich gegen einen ihn verfolgenden Reiter durch eine List. Schütz legte auf den nahenden Reiter das Gewehr an mit der Miene, abzuschießen, worauf der Reiter sein Pferd seitwärts schwenkte und Schütz einige Schritte abseits lief. Dieses Manöver wiederholte Schütz dreimal und erreichte damit ein Lobel, über das der Reiter nicht mehr folgen konnte. Das Gewehr war nämlich nicht geladen.

Von 1824 bis 1858.

Der Hauptsache nach fertig geworden ist die neue Kunststraße erst unter Kaiser Franz II. im Jahre 1824.¹⁾ Damals erreichten die Nachbesserungen, durch welche die Breite der Fahrbahn bis zu 22 W. F. erweitert, das brüchige Terrain gestützt und das Gefäll gemindert wurde, ihr Ende. Dieselben erstreckten sich auch auf die Beseitigung der Lawinengefahr, indem ein großer Theil der Straße von der Sommer- auf die Schattenseite umgelegt wurde. Dies machte freilich auch Brückenbauten nöthig, unter welchen die gewölbte Franzensbrücke über den Alfenzgraben außer Dalaas (mit 23 Fuß hohen Gewölbepfeilern

¹⁾ Mit dem in diesem Jahre vollendeten Baue der neuen Zufahrtsstraße Bettneu bis St. Anton durch die Ganderau wurde auch das Postamt von Rasserain nach St. Anton verlegt.



und einer Spannweite von 60 Fuß) die in technischer Beziehung hervorragendste ist.

Trotzdem galt die Arlberg-Straße bis in die fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts für eine der schlechtesten, weil die Zufahrt von Feldkirch her noch immer viel zu wünschen übrig ließ. Zwar hatte der Baudirections-Adjunkt Josef Duille, dessen Name als der des Vollenders jener Kunststraße hoch in Ehren gehalten zu werden verdient, schon in den dreißiger Jahren die Krümmungen der Strecke Bludenz-Tschallengabridge durch eine von Bludenz weg geradeaus geführte Straße behoben; aber zwischen der letztgenannten Brücke und Feldkirch war die Straße mitunter so steil und so schmal, daß es für größere Wagen besonderer Ausweichplätze bedurfte. Diesem Uebelstand half die Nothstands-Dotation für öffentliche Bauten ab, welche das österreichische Ministerium auf Antrag der beiden Reichsdeputirten aus Vorarlberg (Kaz und Zwickle) im August 1848 bewilligte und welche mit dem Betrag von 100.000 Gulden ins Budget des Jahres 1849 Aufnahme fand. Damals gelangte auch der Schutzdamm zur Ausführung, mittels dessen die Ortschaft Stuben vor den Lawinen bewahrt wurde und welcher allein den Staat 8768 fl. 68 kr. kostete. Es war hohe Zeit, daß dieser Ortschaft auf solche Weise vorgeesehen wurde. Denn in den Sterberegistern der Curatie Stuben vom Jahre 1666 bis 1855 sind nicht weniger als 65 Personen verzeichnet, welche zwischen der Landmarke auf der Höhe des Arlbergs und der Gemeinde Klösterle im Sturm der Elemente ihr Leben verloren, und sowohl der 15. Januar des Jahres 1737 als der 11. Februar des Jahres 1807 leben in der Erinnerung der Bevölkerung als Schreckenstage fort, da Schneeabrutshungen alle Häuser zu zerstören drohten.

Ueberblickt man die Reihe kostspieliger Vorkehrungen, welche getroffen werden mußten, um den Arlberg dem Weltverkehr halbwegs zu erschließen, so begreift man ganz gut die Entfremdung, welche dieses Gebirge seinen beiderseitigen Anwohnern gewissermaßen aufnöthigte, und die Unlust, sich politisch zu vereinigen, welche dieselben bis in die neuere Zeit herauf von jeder Annäherung dieser Art zurückhielt.

An ihm zerbrach sich die Verhandlung, welche diesfalls Maria Theresia 1745 einleitete, indem sie dem tirolischen Stände-Congreß ankündigte: sie beabsichtige die „Stände und Unterthanen der Vorarlbergischen Herrschaften“ zum Lohn für ihre kurz zuvor bei Feindesgefahr geleisteten Dienste der Grafschaft Tirol zu incorporiren. Seitdem kamen die Tiroler und Vorarlberger auch im October 1848, als sie neuerdings ihre Vereinigung planten, über bloße Freundschaftsversicherungen nicht hinaus. Ihm ist es auch vornehmlich zuzuschreiben, daß die Vertrauensmänner aus Vorarlberg, welche 1859 den Entwurf einer beiden Ländern gemeinschaftlichen Verfassung mit denen Tirols vereinbaren sollten, Anfangs nach Innsbruck zu kommen sich platter-



dings weigerten und nachdem sie endlich herbeigekommen waren, vom 31. Januar 1860 an den betreffenden Sitzungen ferne blieben.

Man begreift sodann nicht minder das Zurückbleiben des Postwesens in seiner Entwicklung am Arlberg, über welchen noch in den Jahren 1829 bis 1831 nur wöchentlich einmal eine von Innsbruck auslaufende Post-Kalesche fuhr, deren Fahrtdauer bis Bregenz 6—7 Tage betrug. Erst zu Ende der dreißiger Jahre trat an die Stelle dieser Kalesche eine wöchentlich einmal verkehrende Malleswagenfahrt, und der Stellwagenverkehr reichte noch später in gleicher Richtung bloß bis Landeck. Der tägliche Postverkehr auch mit unbedingter Passagier-Aufnahme begann am 1. Mai 1840 und der durchgehende Stellwagenverkehr, anfänglich von Privaten und später von sämtlichen Postmeistern der Strecke Innsbruck-Bregenz befördert, im Jahre 1845.

Nichts aber kennzeichnet besser die hohe Bedeutung, welche gleichwohl jeder Versuch, den Arlberg wegsamer zu machen, für das davor liegende Land hatte, als die Thatsache, daß der Aufschwung der Baumwoll-Manufactur daselbst von dem Zeitpunkt an datirt, wo der Befehl Kaiser Josephs II., dieses Gebirge zu bewältigen, mindestens dem bezüglichen Rohstoff die Bahn wies, auf welcher er sodann von Triest her zur Schweizer Grenze gebracht und dabei den gewerbsamen Vorarlbergern in die Hände gespielt wurde.

Die Baumwoll-Spinn- und Weberei wurde sogar zur Hausindustrie in Tirol und Vorarlberg und nicht selten finden sich heute noch auf Dachböden unter altem Gerümpel diesbezügliche verstaubte Räder und Spindeln, die an diese Zeit und an diesen spärlichen Erwerb erinnern. Wurde doch für das Spinnen eines Strähn Garn zu tausend Fäden, eines sogenannten „Schnellers“, ¹⁾ von den Fabriksbesitzern in Imst und Bludenz nur drei Kreuzer bezahlt.

Von Jahr zu Jahr, bis in die fünfziger Jahre hinauf, wurde der Güterverkehr größer. In räumlich ausgedehnten Stations-Lagerhäusern sah man Baumwoll-, Rohseide- und Sumachballen, Südfrüchte in Säcken und Kisten, Tabak- und Getreidesäcke, Salz-, Wein-, Del- und Branntweinfässer zc. neben und über einander gelagert. Die alle der Beförderung von Ost nach West über den Arlberg harrten, während umgekehrt von West nach Ost der Verkehr meistens nur gering war.

Hunderte von Frächtern, vom kleinen Einspänner bis zum großen breiträderigen Vierspanner mit über 200 Ztr. beladen, passirten jährlich den Arlberg, selbstverständlich aber nur mit Vorspann, d. i. mit doppelter und bei schlechten Wegverhältnissen mit dreifacher Pferdekraft. In St. Anton allein wurden über hundert Pferde gehalten, die theils zur Vorspann, theils aber auch zum Betriebe eigener Fuhrwerke dienten. Aehnlich so auch in den umliegenden Nachbargemeinden.

¹⁾ Eine mechanische Uebersetzung am Haspel veranlaßte bei der Aufwindung der tausendsten Fadenzahl das Aufschneiden einer Holzschiene, daher der Name Schneller oder Schnellhaspel.



Nicht selten aber zur Winterszeit verursachten Schneefälle und Stürme auf dem Arlberg Verkehrsstockungen über denselben, so daß die Fuhrwerke in St. Anton, Stuben und Klösterle oft Tage lang warten mußten. War das Wetter günstig und Lawinengefahr ausgeschlossen, so mußte erst die tief verschneite Straße durch den sogenannten „Bruch“ von Stuben und St. Anton aus fahrbar gemacht werden. Eine Partie von 30—50 und noch mehr Schneeschauflern im Gänsemarsche, von welchen der erste nur die Straßenspur verfolgte und die folgenden den Schnee theilweise beseitigten, drangen den Berg aufwärts.

Diesen folgten mehrere am Zaume geführten Pferde, die in den Schneemassen manchmal so einsanken, daß sie ausgeschaufelt werden mußten. Nach diesen kam gewöhnlich der Straßenmeister als Leiter des „Bruches“ mit Einspänner und Schlitten und diesem folgten dann die ebenfalls einspännigen Post- und Passagierschlitten. So gieng es in der mühsamsten Weise bergauf bis auf die Höhe, wo ein gegenseitiges Zusammentreffen stattfinden sollte, was aber oft nicht der Fall war, da zur gegenseitigen Verständigung der Telegraph fehlte.

Zur Herstellung des Wagenverkehrs mußten im Frühjahr die harten Schnee-, und Eismassen oft von Pettneu bis Klösterle, eine Wegstrecke von 5 Stunden, bis auf den Grund der Straße ausgehoben werden. Für diese Riesenarbeit, „Eisbruch“ genannt, hatte das Straßenärar alljährlich enorme Summen zu verausgaben, während jetzt man dieses Geschäft der Sonne und dem Südwinde überläßt, die ihr Werk aber selten vor Mitte Juni fertig bringen. Auch der Massenverkehr selbst veranlaßte manche Stockung besonders auf St. Christof, indem die Expedition der Güter und das Ab- und Umladen derselben zu viel Zeit erforderte. Das war für die Um- und Anwohner des Arlberges ein reges und für sparsame, tüchtige Leute ein segenvolles Verkehrsleben, das aber sich in den Kriegsjahren 1848 und 1849 durch die unablässigen Militärzüge mit ihren massenhaft beanspruchten, aber sehr schlecht bezahlten Vorspannen bis zur Confusion steigerte.

Im Herbst des Jahres 1849 marschierte auch ein Armeekorps von 40.000 Mann nach Borarlberg sowie in die deutschen Bundesfestungen Mainz und Kastatt und in demselben Winter die sich gefangen ergebene Rossuth-Armee, deren Mannschaften sich durch wildes Benehmen auszeichneten. Recht lebhaft entwickelte sich in dieser Zeitperiode über Sommer auch der Post- und Privatpersonenverkehr hauptsächlich von und nach der schönen Schweiz, wo man dem Fremdenverkehre schon damals großes Interesse entgegenbrachte. Eine Reihe von Postgespannen mit Postillons in schmuckem Costüme u. zahlreiche, oft feine Zwei- und Vierspanner belebten täglich unter Peitschenknaall und den gemüthvollen Melodien des Posthorns die Landschaft und die nun verödete Reichstraße, und wenn der alte Anwohner trotz des nunmehr bequemen und praktischen Bahnverkehrs dennoch mit einiger Freude u. Wehmuth



an diese Zeit und dieses Leben denkt, so kann dies nur ein Zeichen poetischer Veranlagung sein. Entschädigend dafür ist für ihn sicher auch die durch den Bahnverkehr aufgehobene Quälerei der Zugthiere, die man während des großen Güterverkehrs per Achse, besonders bei schlechten Wegverhältnissen sehr häufig beobachten konnte.


Daß bei diesem, besonders im Herbst, Winter und Frühjahr gefährlichen Verkehre über den Arl im Allgemeinen wenig Unglück verzeichnet ist, erklärt sich einerseits durch die in jeder Hinsicht umsichtigen Direktiven des Straßenärars besonders in Bezug auf gute Instandhaltung der Straße, des wohlorganisirten Schutz- und Sicherheitsdienstes bei Lawinengefahren zc. und andererseits aber auch durch die äußerst umsichtig geleiteten Post- und Verkehrsstationen St. Anton und Stuben am Fuße des Arlberges. Die Namen der Leiter und Besitzer derselben Herr Franz Schuler (St. Anton) und Herr Franz Frix (Stuben), gleich ausgezeichnet durch Pflichttreue, reiche Erfahrung, Geschäftskennntnis und edlen Charakter, sind in weiten Kreisen bestens bekannt geworden.

Herr Frix starb bald nach der Arlbahneröffnung im Jahre 1885; Herr Schuler dagegen, dessen Verdienste im Jahre 1886 selbst von Sr. Majestät durch die Verleihung des goldenen Verdienstkreuzes gewürdigt wurden, erfreut sich noch, trotz des hohen Alters, guter Gesundheit und Rüstigkeit.

Von 1858 bis 1898.

Durch die Eröffnung der Bahnstrecken Kufstein—München—Lindau (1858), Innsbruck—Kufstein (1859) nahm der Güterverkehr über den Arlpaß rapid ab und hörte mit der Eröffnung der Brennerbahn (1867) und der Strecke Bregenz—Bludenz (1872) sozusagen gänzlich auf. Der tägliche Postwagen, der Omnibus im Sommer, einzelne Botengeführte, leere Frachtmagazine und stattliche, aber nun verödete Gasthäuser hielten die Erinnerung an die belebte Vergangenheit wach.

Durch die Ablenkung des Verkehrs wurden auf dieser Linie die Pferde verkäuflich, die um schweres Geld beschafften Wägen und Schlitten zc. geradezu wertlos und die Realitäten, besonders die Grundstücke, sehr entwertet, indem das vorrätige Heu, das früher stets zu hohen Preisen (2—3 fl. pr. Ztr.) angekauft wurde, entweder gar nicht oder höchstens nur um die Hälfte des früheren Wertes verkauft werden konnte. Mancher Frächter und Landwirt verlor dadurch seine durch Jahre mühsam ersparten Gulden und war wie die bei diesem Verkehre massenhaft bedienstete und arbeitende Bevölkerung der ganzen Verkehrsline und besonders der Umgebung des Arlberges auf anderen Erwerb angewiesen. Diesen fanden die Leute auch bei der damals großen Bau- thätigkeit besonders in der Schweiz, auch in Frankreich und Deutschland, wohin sie, wie es theils noch geschieht, über 6—9 Monate der besseren Jahreszeit meistens als Bauhandwerker auswanderten, um im



Spätherbste, wenn die Zeit günstig und „Sparhans“ wohl auch Küchen- und Kellermeister war, oft mit namhaften Ersparnissen heimzukehren oder sich im Auslande ein Heim zu gründen. Beides ist aber bei dem großen Wettbewerb auch auf diesem Gebiete für diese Auswanderer um so schwerer, als den meisten derselben die nöthige Ausrüstung für diesen harten Existenzkampf, nämlich eine gute Schul- und entsprechende Fachbildung fehlt und es ist daher geradezu ein Verbrechen an diesen Armen, wenn von berufener Seite in Bezug auf Schule, besonders in solchen Gegenden, nicht das Möglichste geschieht. Viel, sehr viel könnten an geeigneten Orten gewerbliche Fortbildungsschulen bieten, wenn solche angestrebt und von Seiten des Staates und Landes entsprechend unterstützt werden würden. Diese armen Leute zahlen doch auch viel Steuer direct und indirect und werden besonders von der Blutsteuer der Militärpflicht hart betroffen. Sie haben daher, wenn sie diesen Pflichten nachkommen sollen, auch gerechten Anspruch auf geistige Unterstützung und Ausrüstung und dies zwar selbst im Interesse des Staates und der Gemeinde, der sie ja doch nicht am Ende zur Last fallen sollen, noch wollen.

Nach dem dort herrschenden Volksglauben darf der Tag der Abreise im Interesse der Wohlfahrt und des Gelingens weder ein Mittwoch noch ein Freitag sein, daher besonders am Dienstag und Donnerstag in den Monaten März und April sich oft Schaaren fidele Auswanderer zusammenfinden und in Begleitung von Angehörigen oder nicht selten auch des Liebchens, das abwechselnd mit ihm den Reisebündel trägt, nach Westen ziehen. Bitterschwer wird gewöhnlich solchen Paaren der Abschied. In dem letzten Wirtshause angelangt, wird noch abgelezt und man trennt sich endlich mit nassen Augen und Händedruck zc. in der beseeligenden Hoffnung, nach glücklicher Heimkehr den Herrn Pfarrer in „verbündlichen“ Herzensangelegenheiten ins Vertrauen ziehen zu können. So selbender. Weniger friedlich, gemüthvoll und guter Sitte entsprechend gehts oft in der vom Abschiedswein erhitzten Caravane zu, so daß die an sich nur schwachen Spuren von Schule und Bildung völlig verschwinden.

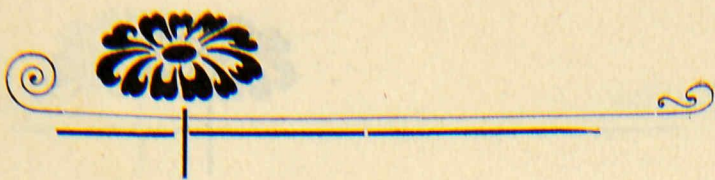
F Wie vor der erwähnten regen Verkehrsperiode mußte selbst die zarte Jugend wieder in größerer Anzahl auswandern. Fast gleichzeitig im Frühjahr verlassen in den Thälern um den Arlberg auch arme Kinder im Alter von 10—16 Jahren die Heimat und ziehen, nicht selten sogar guten Humors, geführt von einzelnen Erwachsenen, hinaus nach den schwäbischen Ufern des Bodensees, in das Allgäu oder direct Ravensburg zu, wo sie am großen Markte um Josef von den anwesenden Bauern gegen eine Entlohnung von 4—20 fl. und diversen Kleidungsstücken als Hirten, Jahrbursche zc. in Dienst genommen werden. Oft aber auch gibt es Thränen, die das manchmal unterwegs sich schon einstellende Heimweh erpreßt. Doch der große Nothhelfer St. Christof, eine Riesenstatue aus Holz im Kirchlein am Arlberge, die



nach der Sage ein Hirtenknabe mit seinem Taschenmesser geschnitzt haben soll, ist daher Hütfindern besonders gut und gefällig und hilft und stillt das Weh der über den Arl Wandernden sogar mit seinem eigenen Fleische. Die Kinder besuchen ihn bittend in ihrem Anliegen, schneiden aus seinen Körperteilen kleine Holzstücke und jedes verwahrt ein solches als Talisman gegen Heimweh über den ganzen Sommer in der Tasche. Wohl sieht dieser große Kinderfreund, der solchen Frevel aus Mitleid sicher auch verzeihen mag, recht übel zugerichtet aus und seine von Messerschnitten schwindjüchtig gewordenen Glieder bedürfen sehr eines geschickten Arztes.

Dieses Mittel gegen Heimweh sei zwar probat, habe aber doch nach einer Sage einmal die Wirkung völlig versagt. Caspl, ein kleiner Auswanderer nach Schwaben, glaubte in dem $\frac{6}{8}$ rythmischen Gepolter der Stämpfe einer Dorfmühle im Stanzertthale den Warnungsruf zu vernehmen: „Caspl, fehr um! Caspl, fehr um!“ Caspl wurde darüber sehr bedenklich, bestieg aber dennoch den Arl und versicherte sich bei St. Christof einer Reliquie. In einem Dorfe des Klosterthales hörte er wieder ein solch ominöses Gepolter und zwar diesmal mit dem Schreckensruf: „Gehst außi, bist hin! (todt) Gehst außi, bist hin!“ und Caspl fehrte eiligst um zur Mutter.

Munter dagegen vollzieht sich die Rückkehr dieser Kinderscharen im Spätherbste. Frohes Wiedersehen, klingendes Geld im Sacke, prächtige Kleider und ein Sträußchen auf dem Hut, das macht fröhlichen Muth, der sich in frohen Liedern und lustigen Jauchzern kund gibt, besonders wenn sie den grietzgrämmigen Arl hinter sich haben, der nicht selten schon um diese Zeit den glücklichen Heimzüglern verderbendrohend Schneesturm und eisigen Wind aus vollen Backen entgegenbläst. Auch Schreiber dieser Zeilen wäre der Bosheit des unwirischen Alten beinahe ein Opfer geworden, daher eine kleine Episode aus seiner Jugendzeit entschuldigt werden möge. Völlig etwas unternehmend veranlagt, wollte ich 12jähriger Franzl im Frühjahr 1858 auch mit anderen Schulgenossen in das Schwabenland gehen, um ganz besonders zu Hause dem verhassten Wurzelklauben in der Furche hinter dem Pfluge zu entkommen. Konnte ich in Schwaben doch einen Lohn in Baarem und hohe Stiefel verdienen und nebenher noch „Schwäbisch“ lernen. Mein Wille war stark und die Erlaubnis endlich erbeten. Bald wurde auch der Bündel geschnürt und mit der Begleiterin paktiert. Der Abschied war mir völlig leicht und fort giengs nun mit 5 Reisegefährten St. Christof zu, unserem Horte. Bald war die Bitte angebracht und der Talisman geborgen. Die Parole war: „Wer die Grenzmark auf der Höhe überschreitet, darf nicht mehr zurück, um nicht ein „Caspl“ zu sein. Wir blieben fest, passierten munter verschiedene Dörfer Borarlbergs und bekamen endlich Bregenz in Sicht. Franzl staunte ob dem großen Wasser mit den prächtigen Schiffen, dem weiten, weiten Horizonte und den vielen schönen und großen Ort-



schaften. Auch Lindau mit seiner langen Holzbrücke gefiel ihm gut, doch hätte er lieber bald Ravensburg, unser Ziel gesehen, weil er müde und daher bereits reisefatt war. „Noch eine Stunde“, sagte die Begleiterin, als eben ein Herr mit einem Einspänner uns entgegenfuhr. Er hielt an und fragte, ob einer von uns Lust hätte, bei seinem Herrn bis 28. Oktober (Simon und Judas) Dienst zu nehmen. „Ja! rief ich schnell, wenn ich 1 fl. Hafti, (Angeld) 7 fl. Lohn und ein doppeltes Hes (Kleid) bekomme.“ Meine Forderungen wurden sofort gewährt. Franzl nahm nun Abschied von seinen Kameraden und seiner Führerin mit dem Auftrage, daß diese ihn um „Simonjudi“ wohl sicher abhole. Nach stundenlanger Fahrt kamen wir spät abends in die kleine Ortschaft Haargarten, zur Pfarrgemeinde Bodnegg gehörig, wo der Knecht vor einem Bauernhose, zum „Fuchsenbauer“ genannt, anhielt und mich sogleich der Hausherrschaft mit den Worten vorstellte: „Da bring i Eu amal an eachta Tiroler.“ „So das ist reacht, Kavöri,“ sagte die stattliche Bäuerin. Ihr schwerkranker Gemahl reichte mir aus dem Bette heraus die Hand zum Gruße. Ich wurde freundlich aufgenommen, wohl gepflegt und aber auch abends noch vom Knechte in meine täglichen Arbeiten im Stalle eingeweiht.

Am Morgen wollte ich dieselben auch getreu der gegebenen Anweisung ausführen, wurde aber durch eine schallende Ohrfeige und den Schrei: „Han i gsait, du sollst so viel neh?“ belehrt, daß ich abends den Mann nicht ganz verstanden hatte und daß er sich wirklich auch bemüht, mir das „Schwäbische“ praktisch und gründlich beizubringen. Seine diesbezügliche Methode jedoch machte mich stutzig und reifte in mir sogleich der Entschluß, gleich meinem vor Kurzem dagewesenen Vorgänger Reißaus zu nehmen und mich am nächsten Markttage in Ravensburg anderweitig zu verdingen. Dieser Plan gab mir viel zu denken, kam jedoch glücklicherweise nicht zur Ausführung, denn mein Gestrenger wurde wegen gewohnheitsmäßiger Trunkenheit und rohem Benehmen, sogar dem Kranken gegenüber, bald entlassen und natürlich lachte darob dem Franzl das Herz im Leibe. Ein anderer in jeder Hinsicht guter und lebenswürdiger „Kavöri“ trat aushilfsweise dafür ein und ich lenkte das Pferd und die Ochsen am Wagen und Pfluge nach dem Parere des „Kavöri“ auch der Frau gegenüber geradezu mustergiltig und ich war stolz.

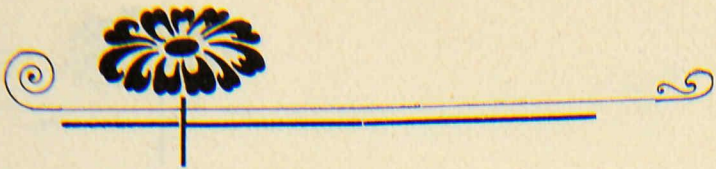
Der Tod erlöste endlich den Hausherrn Josef Hain von seinem langen Krankenlager und nach einer Trauerzeit von ungefähr 10 Wochen reichte Agathe, die noch junge, hübsche Witfrau einem ebenso lebenswürdigen und stattlichen Bauernsohne aus Waldburg, namens Hansjörg, die Hand. Ueber die Brautzeit mußte der „Falb“ im Stalle von mir viel gepußt, an- und ausgeschirrt werden; dafür erhielt ich aber als Hochzeitspräsident drei Zwanziger und einen schönen weißen Hut, den die Magd „Krösenz“, als ich am Hochzeitstage Gäste nach Bodnegg kutschierte, mit einem Sträußchen schmückte.



Beim Hochzeitmahle gab der um diese Zeit damals am Sternenhimmel aufgetauchte große Komet mit seinem Riesenschweife Anlaß zu verschiedenen ernstern und heiteren Deutungen. Hörte ich doch auch unter anderen, daß der Weltuntergang nahe sei und der Franzl daher sicher nicht mehr ins Tirol komme. Franzl meinte dagegen, daß das Werkl vielleicht doch noch 45 Tage halten könnte und wenn er dann wieder in die Berge komme, sei er sicher außer Gefahr. Diese 45 Tage waren auch bald um und gleich dem Herodes wartete ich mit Ungeduld auf die Ankunft meiner Begleiterin. Endlich war sie da. Der Reisesack wurde gepackt und die langen Stiefel darüber gebunden, die 7 fl. Lohn, bestehend in 3 großen Thalern, dankbarst in Empfang genommen und in die äußere Rocktasche gelegt und mit dem Versprechen, nächstes Jahr wieder kommen zu wollen, verabschiedete ich mich von den herzensguten, mir recht liebgewordenen Leuten.

Froh giengs nun fort zum schwäbischen Meer, das ich täglich aus der Ferne gesehen und von da in die nach meiner Meinung den Weltuntergang überdauernden Tirolerberge. Im Gasthause zum Löwen in Klösterle vor dem Arlberge war die letzte Nachtstation und da sich meine Führerin als Verwandte des Wirtes einige Tage dort aufhalten wollte, wurde ich der Obhut einer ebenfalls mit ihrem Sohne heimkehrenden Bekannten übergeben.

Ueber die Nacht war ziemlich viel Schnee gefallen, der uns aber umfoweniger hinderte, am Morgen unsere Reise fortzusetzen, als ja das Herz zu frohem Wiedersehen laut und lauter pochte. Bei eisigem Nord- und Schneewehen gieng es Stuben zu. Der Schnee wurde stets tiefer und kaum vermochte ich mehr meiner neuen Führerin und ihrem starken Sohne, die beide schon bereits außer Sicht waren, zu folgen. Ein gewaltiger Sturm warf mich in den Schnee, raubte mir mein weißes Hüttlein und trieb es über die Felder dem Thalflusse zu. Ich ward stark und flink, ereilte und entwand mein Kleinod dem frechen Räuber knapp am Ufer, noch bevor es eine weitere Beute des Alfenzbaches wurde. Mühsam erkletterte ich, mit den Händen im Schnee wühlend, die Böschung zur Straße, wo ich meinen Stock mit dem daranhängenden Päcklein wieder fand und über die Schulter schwang. Vergeblich blickte ich nach meiner Begleiterin aus und setzte weinend den Weg nach Stuben, das ich nach meiner Meinung doch bald erreichen müsse, mit dem Sturme ringend fort. Zuweilen lag ich im Schnee. Mich fror entsetzlich, besonders an der rechten Hand, mit der ich den Stock hielt. Ich wechselte und wollte sie in den Hosensack stecken; allein es ging nicht, Finger und Hand waren zu starr und steif. Ich wurde schläfrig, meine Kräfte schwanden, als ich oberhalb der Straße eine Kapelle erblickte, in der ich Schutz und Wärme suchen wollte. Ich stieg den Rain hinan, sank aber erschöpft in den Schnee und — der Todesschlummer umfing mich — Männerstimmen schlugen an mein Ohr, ich erwachte durch unsanftes Ziehen, Schütteln



und Zerren an Händen und Füßen aus meinem Schlafe. Von Bregenz kommende Soldaten waren meine Lebensretter. Sie schleppten mich nach Stuben, wo mir durch die Frau Postmeister Frib, einer bekannten Samariterin, die sorgfältigste Pflege zutheil wurde. Gott lohne es ihr und den braven Soldaten millionenmal! Meine Ohren und Hände waren hart gefroren und konnten nur durch tüchtige ärztliche Hilfe gerettet werden. Auch viele Soldaten litten ähnlich an gefrorenen Ohren, jedoch in geringerem Grade. Das Wetter wurde freundlich und Franzl wieder munter, besonders als man ihn mit dem Posteilwagen über den bösen Arl expedirte. Und als er am Allerheiligentage nachmittags unter den Seinen stand, die drei Thaler aus der Rocktasche nahm und sie dem Vater in gutem Schwäbisch: „Dem Vater han i au neamas“, stolz überreichte, da war er in der festen Ueberzeugung, daß dem Vater nun auch nichts mehr fehlen könne, völlig glücklich und vergaß auf Hand, Ohr und Schicksalstücke. Und noch eine große Freude theilte das ganze Haus. Es war ein merkwürdiger Zufall, daß meine Lebensretter Tags darauf auf ihrem Durchmarsche in meinem Vaterhause einquartirt wurden. Sie waren hochwillkommen.

Im Jahre 1888 hatte ich das große Vergnügen, das liebe Ehepaar mit seinen damals bereits erwachsenen Töchtern und einem Sohne am Fuchsenhose in Haargarten, wohin ich zur Zeit der Ferien einen Ausflug machte, in Wohlbefinden wieder zu sehen. Es war eine große Freude und daß es, weil ich nun eben auch „Schwäbisch“ verstand, viel „z'schweaka“ gab, selbst noch von Kavöri dem Bösen, von Fränzl, der Kindsmagd und der alten Tante Salome, ist wohl zu glauben.

Viel wurde schon über und auch gegen diese Kinderauswanderung gesprochen und geschrieben. Wäre sie nicht eine zwingende Nothwendigkeit, so fände sie auch nicht statt, denn nicht ums „Wurzelklauben“ und „Schwäbisch lernen“ handelt es sich bei den betreffenden armen Kindern, sondern um zeitweilige Versorgung und einigen Erwerb zum nothwendigsten Lebensunterhalte, der ihnen in der Heimat und selbst im Lande nicht geboten ist. Da die gegenseitige Liebe zwischen Kindern und Eltern, bei Arm und Reich, zum Glücke dieselbe ist, so ist eine so frühzeitige Trennung für dieselben und ganz besonders für die Kinder begreiflich sehr hart. Und doch sind diese armen Zugvögel im nachbarlichen Schwaben in jeder Hinsicht besser daran, als die meisten Hirtenknaben in den Tiroler Bergen. Jedenfalls trifft man nach eigener Erfahrung dort diesen Kindern gegenüber, die wohl jedem näher stehen dürften, als die Heidentinder in China und Afrika, ebensoviel, wenn nicht mehr Pflichtgefühl, Herz und Edelsinn als in Tirol.

In der Uebervölkerung im Verhältnis zu dem an sich schon vermöge der hohen Lage weniger fruchtbaren Boden dieser Thäler liegt wohl der Grund dieses nothwendigen Uebels. Einerseits wurde diese Uebervölkerung wohl durch den Verkehr über den Arlberg, der vielen



nicht grundbesitzenden Familien Unterhalt bot, und andererseits aber, und zwar hauptsächlich durch die sogar gegen das Gesetz gepflogene Gutverstücklung bei Verlassenschaften gefördert, wodurch aus einem für die Ernährung einer Familie hinreichenden Anwesen oft zwei, drei und noch mehr Kleinwirthschaften mit einem Kartoffelacker und einer Kuh im Stalle entstanden. Durch die derzeitige Einführung des Grundbuchs in Tirol dürfte diesem Uebelstande einigermaßen gesteuert werden.

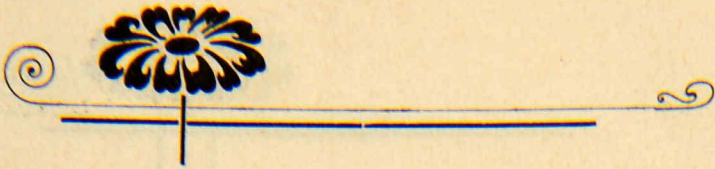
Seit dem Bahnverkehre sind diese Wandererscheinungen weniger auffällig, zumal sich in Landeck über Anregung des Hochw. Herrn Venerand Schöpf, Caplan in Schnan selig ein Geleits- und Aufsichtsverein für diese Hüttkinder gebildet hat, der das Interesse derselben anstatt der Eltern in jeder Hinsicht wahrnimmt. Auch soll sich die Zahl der auswandernden Kinder wesentlich vermindert haben, woraus wohl zu schließen ist, daß sich die Existenzbedingungen in den betreffenden Thälern durch den Bahnbau selbst einigermaßen gebessert haben.

Die glücklichen Zeiten, wo man auf der heimatlichen Scholle das Nöthige für sich und die Angehörigen erwerben konnte, waren seit der Ablenkung des Verkehrs vorüber, Dürftigkeit und gedrückte Stimmung bereits allenthalben wahrzunehmen. Doch der nun vielseitig ventilirte Bahnbau über den Arlberg gab der Bevölkerung dieser Verkehrslinie neue Hoffnung auf bessere Zeiten. Wohl hauptsächlich im Interesse der österr.-ungarischen Getreideausfuhr nach Westen und vielleicht auch aus strategischen Rücksichten trat man in Regierungskreisen dem sonst aus finanziellen Gründen unsympathischen und daher damals schon bereits alten Projekte der Arlbergbahn endlich näher.

Im Sommer des Jahres 1872 wurde durch den Techniker Oberlieutenant Hartl das erste Tunnelprojekt mit dem Ostportale unter St. Jakob und einer Länge von 15000 m ausgearbeitet.

Durch Oberingenieur Lukritz wurden im Jahre 1875 drei kürzere Tunnelprojekte mit Zufahrt-Tracen entworfen, von welchen das längste (10.227 m) mit einigen Abänderungen nach vier Jahren endlich zur Ausführung kommen sollte, denn in der Sitzung am 13. März 1880 nahm das Haus der Abgeordneten, in welchem der Abg. Fürth als Berichterstatter mit großer Entschiedenheit und seltener Sachkenntnis für den Bau dieser Bahn eintrat, mit allen gegen 29 Stimmen die Vorlage der Regierung fast unverändert an. Großer Jubel über die sogleich von Wien aus erfolgte Drahtnachricht in Tirol und Vorarlberg und besonders im Stanzer- und Klosterthale, wo einzelne Ortschaften im Nu beflaggt waren. Diesem Beschlusse des Abgeordnetenhauses trat das Herrenhaus am 3. Mai bei und Se. Majestät der Kaiser sanktionirte am 8. Mai das Gesetz über den Bau der Arlbergbahn zum veranschlagten Kostenbetrage von 35,600.000 fl. aus Staatsmitteln.

Die Voreinleitungen zum Baubeginne, die Abschlüsse von vorläufigen Verträgen mit den Unternehmern Geconi für die Ostseite und Redlich und Berger für die Westseite wurden so rasch getroffen, daß



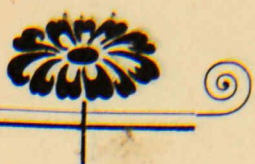
in St. Anton die Tunnel-Voreinschnittsarbeiten bereits am 14., die Stollenarbeiten am 24. Juni und in Langen die ersteren am 22. und die letzteren am 25. Juni 1880 begonnen werden konnten. Auf der Ostseite erfolgte der erste Spatenstich durch Herrn Ingenieur Wagner und die Einsegnung durch Herrn Caplan Stocker. So einfach diese Feierlichkeit auch war, so ernst, ja geradezu ergreifend war der Augenblick des Beginnes dieses Riesenwerkes, so daß selbst die diesbezügliche sehr treffende Ansprache des jungen, erst 30jährigen Ingenieurs nicht nach Wunsch fließen wollte u. einige Ergriffenheit des Hrn. Redners verrieth.

Nicht ohne heiteren Zwischenfall verlief dieser weisevolle Augenblick. Ein zufällig zu dieser Gelegenheit von Borarlberg über den Arlberg gekommenes, armes Weiblein, das den Begriff von der Länge des Weges über den Arl wahrscheinlich ebenjowohl in den müden Beinen als im Gedächtnisse hatte, sah von der Straße oberhalb St. Anton aus unter sich bei einer Felsenwand eine Menge von Leuten und erkundigte sich über das Vorhaben derselben. „Ein großes Loch“, hieß es, „durch das man von hier aus nach Langen fahren kann, wollen sie durch den Arlberg graben.“ „Ha! Ha! Ha! War freili guat. — Aber was fällt enk nit ei? Dös nußt enk nicht! — Geat ham! Geat ham, ös narrische Leut!“ jammerte und rief das Weiblein so laut es konnte, zur Menge hinab.

Am 13. November 1880 begann auf der Ostseite die maschinelle Bohrung mit Stoßbohrmaschinen und comprimierter Luftkraft (System Beraux, Paris) und westlich am 17. Nov. mit Drehbohrmaschinen (System Brandt, Berlin) und Wasserbetrieb. Dieselbe ergab im Allgemeinen einen so zufriedenstellenden Erfolg, daß sofort an die definitive Vergebung der Arbeiten geschritten werden konnte und erfolgte dies durch Se. Excellenz den Handelsminister Ritter von Kremer auf Grund der Offertverhandlung vom 31. Dec. 1880 an die Unternehmungen G. Cecconi und Brüder Lapp, welche die Arbeiten in der Art unter sich theilten, daß Cecconi die begonnenen Arbeiten an der Ostseite fortsetzte und Brüder Lapp die Arbeiten an der Westseite übernahmen.

Hiermit wurde die Ausführung des Baues in bewährte, fachkundige Hände gelegt, die der ihnen gestellten Aufgabe auch in glänzender Weise gerecht wurden. Die Mündungsstationen St. Anton und Langen hatten sich in aller Kürze zu völligen Gebirgsstädten mit bunterster Einwohnerchaft nach Nationalität und Gewerbsthätigkeit erweitert. In St. Anton allein, wo die Zahl der Arbeiter bis auf 4000 stieg, gab es an 30 bis 40 Schenken und Gastwirthschaften für die leiblichen Bedürfnisse der verschiedenen, theils ständigen, theils täglich kommenden und abgehenden Menschenklassen hohen und niederen Standes.

Das mit Riesenkraft in Angriff genommene Werk bedingte und förderte einen, wenn auch nur mehr lokalen Riesenverkehr bei Tag und Nacht, wie ein solcher eben nur bei gleichen und ähnlichen Unternehmungen denkbar ist.



Auf der Höhe des Arlberges selbst wurde gleichzeitig in der Nähe des Majensees von Herrn Karl Hecht und Gesellschaft aus München vorübergehend über 100 Arbeiter beschäftigt, sich aber nicht lange halten konnte. Denkt man sich zu diesem beispiellos geräuschvollen Treiben und Jagen die fast ununterbrochene Kanonade im Tunnel, in den Steinbrüchen der Umgebung und an der Zufahrtstrecke, so ist es begreiflich, daß sich der mehr oder weniger unerfahrene und nur mehr sehr sporadisch sichtbare Einheimische nicht mehr ganz heimisch fühlen konnte, wenn dadurch in ihm auch gewissermaßen angenehme Erinnerungen an einstmaliges reges Verkehrsleben wach geworden waren.

Am 24. Juni 1881 waren auf der Ostseite die Bohrer bereits 1000 m in den Berg gedrungen, zu welchem hocherfreulichem Baufortschritte Herr Cecconi ein großes Fest mit Gottesdienst und reichlicher Bewirthung der Arbeiter veranstaltete.

Flott und in der in jeder Hinsicht anerkanntesten Ordnung ging beiderseits der Bau von statten und zur allgemeinen Ueberraschung erfolgte schon am 13. November 1883 um 3 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags der Durchschlag mit genauem, gegenseitigen Zusammentreffen. Große Freude in Ost und West und großer Festtag am 19., verherrlicht durch die Anwesenheit Sr. Excellenz des Handelsministers Baron Pino und vieler hohen Herren aus Tirol und Vorarlberg. Bei diesem Anlasse übermittelte der Handelsminister den Bauunternehmern G. Cecconi und Brüder Lapp den Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit und heftete den mit Allerhöchsten Auszeichnungen beglückten Bauorganen die Decorationen eigenhändig an die Brust. Es erhielten die Herren: Inspector Gustav Plate und Adolf Doppler das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens, die Oberingenieure Johann Lamprecht und Karl Wagner das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, die Ingenieure Albin Stern und Gustav Stiebig das goldene Verdienstkreuz, endlich die Chef-Ingenieure der Bauunternehmung Ferdinand Reiter und Josef Hannak das goldene Verdienstkreuz mit der Krone.

Ueber Ermächtigung Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers wurde von der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten die Prägung einer Denkmünze als Andenken an die bei diesem Werke verbrachte Zeit veranlaßt, die ebenfalls in Etui von Seite des Ministers an die Functionäre der Bauleitung und Bauunternehmung, sowie an die Werkmeister vertheilt wurde.

Gezeichnet wurde diese im Durchmesser 7 cm große Medaille von dem Ingenieur Dreßl und ausgeführt von Trautenhain in Wien. Die eine Seite zeigt ein ideales Tunnelportal, zu beiden Seiten desselben befinden sich zwei Frauengestalten, Tirol und Vorarlberg darstellend, welche sich über dem Portale die Hände reichen. Neben ihnen sieht man Embleme des Handels und der Industrie. Unter der Zeichnung ist zu lesen: „Ehre den Arbeitern!“ Die Umschrift lautet:



„Beginn Juni 1880, Durchschlag November 1883.“ Auf der anderen Medallionsseite befindet sich ein Lorbeerfranz mit den Worten: „Die k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten den Erbauern des Arlbergtunnels zur Erinnerung.“

Sowohl die Zufahrtsstrecken, als auch das beim ersten Spatenstiche von jenem Weiblein für undurchführbar gehaltene „große Loch“ durch den Arlberg waren am 20. September 1884 glücklich vollendet, daher auch an diesem Tage die feierliche Eröffnung der ganzen Arlbergbahn, deren Theilstrecke von Innsbruck bis Landeck schon bereits durch ein Jahr verkehrte, durch Se. Majestät Kaiser Franz Josef erfolgte, der in einem wahren Triumphzuge nach Bregenz fuhr, wo die Festlichkeiten in Gegenwart einer Volksmenge von circa 100.000 Menschen ihr Ende nahmen.

Was der weitblickende Staatsmann erdacht, die hohen Vertretungskörper in Verfolgung des Staatsinteresses gebilligt und das Wort des Kaisers zum Beschluß erhoben hat — es wurde durch die Kunst des Technikers mit den von der Wissenschaft und Erfahrung an die Hand gegebenen Hilfsmitteln geleitet, durch die Thätigkeit, den rastlosen Fleiß, die nimmermüde Ausdauer der Arbeiter zu erfreulichem Ende geführt.

So wie der Krieg, der Kampf der Menschen um hohe patriotische Ziele unbarmherzig seine Opfer fordert, so war dies auch da der Fall im Kampfe mit der Natur, die sich nur widerstrebend in Fesseln schlagen läßt. Ein an der Pfarrkirche zu St. Jakob von der Bauunternehmung errichtetes Denkmal zeigt in Marmor gemeißelt die Namen von 16 bei dem Tunnelbau in der Ausübung ihres Berufes verunglückten und 49 an Krankheit verstorbenen Arbeitern. Bei dem wesentlich schwierigeren und daher auch gefährlicheren Baue auf der Westseite ist die Zahl der verunglückten und an Krankheit verstorbenen Arbeiter erheblich größer, dieselben wurden in einem besonderen, in Längen angelegten Friedhose zur ewigen Ruhe bestattet.

Ein prächtiges Denkmal, rechts vor dem Ostportale, erinnert an den großen Verlust eines um den Bau hochverdienten Mannes, den Oberbaurath Herrn Julius Lott, den der Tod in den besten Jahren nach einjähriger Bauzeit der Ausführung des großen Werkes und den Reihem seiner ihn hochverehrenden Amtsgenossen unerbittlich entriß.

Und nun, Vater Arl, alter, wilder Geselle mit deiner bedeutungsvollen Nebelkappe, der du durch Jahrhunderte die Menschheit in Schranken gehalten. — (?) Nun hast du endlich deine oft gefährlichen, ja menschenverderblichen Launen ausgespielt. Durch einen vierjährigen Gegensturm mit Dynamit und Pulverkraft bist du bezwungen, in deinem Innern durchwühlt, ein Opfer menschlicher Kunst und Wissenschaft und kaum weckt dich je der höhnische, schrille Pfiff des Dampfrosses aus deinem Todesschlummer.

Wer sind nun deine Erben? Die Alpen- und Wiesenlandschaft ist Eigenthum einer Interessentschaft von Bürgern in Landeck, das