

An Feldkirch ging kein Weg vorbei

VON DR. CHRISTOPH VALLASTER

Die Stadt Feldkirch verdankt ihre Gründung und den Aufstieg zur reichen Kultur- und Handelsmetropole ihrer geographischen Lage. Hier kreuzten sich die Verkehrswege und alle Reisenden mußten durch die Stadt und hier Brückenzoll und Abgaben entrichten.

Bis ins frühe Mittelalter war die Illschlucht unpassierbar. Doch eine Straße von Süden nach Norden, die durch die im ausgehenden 12. Jahrhundert gegründete Stadt Feldkirch führte, gab es bereits. An dieser Straße entstanden auch die uralten Kirchen in Levis und Altenstadt. Letztere, die Petronillakapelle, die als Kirche im Felde der späteren „Newen Stadt“ ihren Namen gab, soll um 842 von zwei bärenstarken Brüdern erbaut worden sein, den ersten Christen, die es in diese gottverlassene Gegend verschlug. Die Kirche im Felde war etwas ganz Besonderes und obwohl es noch sehr wenige Christen gab damals im ersten Jahrtausend, seien die Gottesdienste stets gut besucht gewesen. In diesem Zusammenhang wird berichtet, dass vor 1100 Jahren auch die Gläubigen von jenseits des Rheins in Kähnen herübergerudert kamen.

Binnenschifffahrt

Als die Straßen noch schlecht und die Reisen mit Pferd und Wagen beschwerlich waren, kam den Wasserstraßen eine große Bedeutung zu. Feldkirch wollte im Mittelalter eine direkte Verbindung zum Rhein und zum Bodensee schaffen und versuchte, vom Waserturm aus mit Kähnen und Flößen Wa-



Bärenkreuzung
anno dazumal:
Schloßgraben,
Dom und
Schattenburg
um 1830

ren und Reisende zu transportieren. Dies führte aufgrund zahlreicher Stromschnellen nicht zum Erfolg.

Über den Rhein allerdings kam man durch viele Jahrhunderte nur mit den Fähren, die erst im 19. Jahrhundert durch Brücken ersetzt wurden. Aus Feldkirch überliefert ist beispielsweise die Geschichte von Himmers Annerl, das dem Vater, der etwas vergessen hatte, bis zur Rheinfähre nacheilte, was in einem um 1860 entstandenen Gedicht überliefert ist. Noch 1843 wurde vom k.k. Landesgubernium für Tirol und Vorarlberg der Gebührentarif für die Rheinüberfuhrstationen neu geregelt.

Die Reisenden, vor allem, wenn sie mit Pferden, Maultieren und Frachtwägen unterwegs waren, mußten ordentlich zahlen. Dafür hatte der Fährmann für ihre Sicherheit zu garantieren, zur Überfuhr „sich eines Flaschenzuges mit einem starken Seile und vollkommen geeigneter Schiffe zu bedienen“ und die ungeduldi- gen Herrschaften nicht länger als eine Viertelstunde warten zu lassen. Führte der Rhein Hochwasser, dann musste ein Hochwasserzuschlag entrichtet werden.



Die Fährverbindung
über den Rhein
bei Oberriet

Frächter und Botenreiter

An Feldkirch führte im Mittelalter kein Weg vorbei, da die Umgebung unpassierbar war. Stark frequentiert war vor allem die Nord-Süd-Route über den Splügen oder den Simplon. Die Reisenden, die nach Süden wollten, nahmen den Weg durchs Churer Tor und über die Heiligkreuzbrücke. Mit zunehmender Bedeutung der Verbindung über den Arlberg nach Tirol wurde in den Jahren 1537 bis 1539 die Straße nach Bludenz aus dem Felsen herausgesprengt und die Brücke in der Felsenau gebaut. Die Stadt Feldkirch wusste, warum sie so viel in den Straßenbau investierte. Sie sicherte sich damit enorme Einnahmen, denn alle Frächter mussten ihre Waren in der Dogana auslegen und verzollen. Während einfache Gebrauchsgüter aufgrund der Rodordnung sehr lange unterwegs waren, da sie an jeder Rodgrenze den Fuhrleuten der nächsten Rodgenossenschaft übergeben werden mussten, gab es auch eine Eilpost. Und zwar wurde feine, wertvolle Ware von den Strackfuhrleuten befördert, die zwar die doppelte Kaution verlangten, dafür aber ohne Umladen zu müssen gegen Süden fahren. Um die Abgaben in Feldkirch kamen allerdings auch diese Strackfuhrleute nicht herum.

Eine der letzten
Fahrten der Rheinfähre
um 1909.



Die Feldkirch
passierenden
Frächter mussten
ihre Waren in der
Dogana auslegen
und verzollen
(Die historische
Dogana um die
Jahrhundertwende -
wo heute die
Marokkanergasse
in die Neustadt
mündet)



Auf der Walz nach Venedig

Wer Geld hatte, dem ging es gut im alten Feldkirch. Wer keines hatte, dem konnte es leicht an den Kragen gehen. So geschehen 1618. Ein französischer Handwerker, ein 18-jähriger Geselle, war auf der Walz und wollte in die Dogenstadt Venedig. In Feldkirch gedachte er nicht lange zu bleiben, doch da gerade Johannimarkt war und die Stadt lustig und voller Menschen, mischte er sich unter die Leute und schlenderte durch den Markt. Bei den Glücksspielbuden verweilte er längere Zeit und dies wurde ihm zum Verhängnis. Einem Feldkircher Handwerker kam nämlich sein Geld abhanden. Da der Franzose gerade in der Nähe stand und zufälligerweise eine ähnlich große Summe im Hosensack hatte, fiel der Verdacht auf ihn.

Um es kurz zu machen, das Inquisitionsgericht zu Feldkirch verurteilte den 18-jährigen Gesellen zum Tod durch den Strang und „begnadigte“ ihm schließlich zum Tod durch Enthaupten. Der junge Handwerksbursch wurde dann auch tatsächlich geköpft. Dieser Fall ist deshalb besonders tragisch, weil es den „echten“ Feldkircher schon damals nicht gab. Die Stadt lebte von Generation zu Generation von den frischen Ideen und der Energie der Zuwanderer, die aus aller Herren Länder kamen und sich hier niederließen. Im 17. und 18. Jahrhundert waren es vor allem Zuwanderer aus Italien, die bald zu den Patrizierfamilien der Stadt zählten, etwa die Familie Adegoll, der zwei Häuser in der Marktgasse gehörten, oder die Familie Leone, an die das von Stadttammann Leones Sohn Josef Anton Leone erbaute Haus in der Schmiedgasse erinnert.

„Wenn mei Tant vier Räder hätt...“

...wärs ein Stellwagen“, war einer der vielen lustigen Sprüche, die zur Stellwagenzeit kursierten. Bis zum Bau der Eisenbahnen waren es die Post- und Stellwagenkurse, die Feldkirch mit anderen Teilen der Welt verbanden. Schon 1792 plante der Feldkircher Postmeister Adrian Häusler von Rosenhaus die Einrichtung einer privaten Botenfahrt über den Arlberg, was von der Hofkammer in Wien jedoch abgelehnt wurde. Allerdings wurde schon damals viel zur Erhaltung der Arlbergstraße getan. So erhielten z.B. 1834 die Schneeschaufler und Eisbrecher vom zuständigen Landgericht 8500 Gulden ausbezahlt. Aus einer Kundmachung von 1851 geht hervor, dass im Sommerhalbjahr täglich um halb fünf von Innsbruck ein Stellwagen abfuhr, der am nächsten Tag um halb zehn Uhr vormittags in Bregenz ankam und natürlich vorher in Feldkirch Station machte. In Feldkirch war Postmeister Eduard Berl (1811-1861) für den Post- und Stellwagenverkehr verantwortlich. Mit zwei Dutzend Pferden sorgte er rund um die Uhr für ein klagloses Funktionieren der Postlinien über den Arlberg, nach Bregenz und nach Chur, während seine tüchtige, leutselige Frau, übrigens eine Tochter des Postmeisters Fitsch, den Gastbetrieb schaukelte. Und da sie sehr musikalisch war, soll es bei Wein, Weib und Gesang immer hoch her gegangen sein im alten Hotel Post, das 1863 an Ferdinand Kurer verkauft wurde, der daraus den „Englischen Hof“ machte.

EIER · WEIN · KÄSE
ITAL. SPEZIALITÄTEN

GEFLÜGEL · FISCH
PLATTENSERVICE

Feinkost Kützler

Goldene Auszeichnung des österr. Lebensmittelhandels
A-6800 Feldkirch-Altenstadt, direkt an der Bundesstraße!
Tel. (+43) 0 55 22 / 73 3 24 · Fax 83 3 24

Sie lieben es Wild?

Jagdfrisches Wild aus heimischen Wäldern ...

Jetzt ganz aktuell: jagdfrisches Wild - beste Stücke - ausgesucht vom Jägermeister - mit Sicherheit höchste Qualität - beste Auswahl - perfekter Zuputz - mit Rezepten - absolute Frische - kundenfreundliche Bedienung ...

Diese Auswahl wird Sie begeistern:

Hirschrücken, Hirsch-Filets, Hirsch-Schnitzel, Hirsch-Braten, Hirsch-Ragout roh, hausgebeizt, oder fix fertig gekocht.

Ab Mitte September: Reh-Rücken, Reh-Filets, Reh-Keule, Reh-Schnitzel, Reh-Nüßchen, Reh-Rollbraten,

Reh-Ragout roh, hausgebeizt oder fix fertig gekocht.

Ab November: Fasan, Rebhuhn, Wachteln, Flugenten, ...

PS: bei Feinkost Kützler ist höchste Qualität ganz normal!
Wir ersuchen um rechtzeitige Vorbestellung!

Unsere Öffnungszeiten:

Montag-Freitag 7.30-12.30 Uhr und 14-18.30 Uhr

Samstag, 7.30-12.30 Uhr

genügend gratis Parkplätze!



Höchste Eisenbahn

Lange bevor Vorarlberg einen Eisenbahnanschluß bekam, konnten die Feldkircher bereits mit dem Zug verreisen. Sie ließen sich in knapp einstündiger Fahrt mit dem Pferdewagen nach Haag bringen und fuhren von dort mit der Schweizer Bahn in die große weite Welt hinaus, zur Weltausstellung nach Paris oder nach Bad Cannstadt zur Erholung oder, wenn sie der Heimat für immer ade sagen und nach den U.S.A. auswandern wollten, nach Hamburg, um von dort aus in der Luxuskabine oder im Zwischendeck – je nach Vermögenslage – die Reise ins Land der unbegrenzten Möglichkeiten anzutreten. Mit der Eröffnung der Vorarlberger Eisenbahn am 1. Juli 1872 wurde Feldkirch zu Österreichs Grenzbahnhof im Westen, der in den 1880er Jahren mit der Fertigstellung der Arlbergbahn erst seine volle Bedeutung bekam. Er spielte mehrfach eine politische Rolle. 1919 war Feldkirch die letzte Station des abgedankten österreichischen Kaisers Karl, der hier das „Feldkircher Manifest“ verfasste.



Der Bau der Eisenbahn durch die Felsenau (1872).
Im Hintergrund die überdeckte Felsenaubrücke.



Der Eisenbahnbau anno 1872

Knapp zwanzig Jahre später war Feldkirch Endstation für jene, denen es nicht gelang, die rettende Schweiz zu erreichen. Über dieses dunkelste Kapitel der Feldkircher Geschichte hat Carl Zuckmayer in seiner Autobiographie „Als wär's ein Stück von mir“ geschrieben.

Mit der Eröffnung der Vorarlberger Eisenbahn am 1. Juli 1872 wurde der Feldkircher Bahnhof zu Österreichs Grenzbahnhof im Westen.

