

MUSEUM DER STADT VILLACH

47. Jahrbuch 2010

Neues  
aus  
Alt-Villach

Dieter Neumann

Beiträge zur  
Stadtgeschichte

# INHALT

Vorwort.....	.....
Aus der Geschichte der traditionsreichen Stadt.....	.....
Länder und Völker.....	.....
Bis zur Brücke von Villach.....	.....
Villach, ein traditionsreicher Name.....	.....
Ein Königsgut mit Burg und Kirche.....	.....
Bamberg und Villach.....	.....
In villa quae vocatur Villach.....	.....
Die Stadt und eine Urkunde von 1240.....	.....
Villachs Siegel und Wappen.....	.....
Villacher Stadtrechte.....	.....
Die Stadtordnung von 1392.....	.....
Marktplätze und Marktzeiten.....	.....
Handel und Verkehr.....	.....
Bürgermeister, Richter und Rat.....	.....
Bürgereid und Richtereid.....	.....
Die wehrhafte Stadt.....	.....
Die Stadtmauer.....	.....
Robot für den Graben 1482.....	.....
Ein Sturmangriff.....	.....
Die Türkeneinfälle nach Kärnten.....	.....
Der Bauernbund.....	.....
Pranger, Galgen und Schwert.....	.....
Paolo Santonino berichtet über Villach.....	.....
Paracelsus und Villach.....	.....
Judendorf, Villach und die Juden.....	.....
Drei Erdbeben.....	.....
Das privilegierte Bürger-Corps.....	.....
Auf dem Weg vom 19. ins 21. Jahrhundert.....	.....

# Auf dem Weg vom 19. ins 21. Jahrhundert<sup>1</sup>

*„In den letzten drei Jahrzehnten hat unsere landschaftlich schön gelegene Draustadt in baulicher, verkehrspolitischer und kulturgeschichtlicher Beziehung einen ungeahnten Aufschwung genommen. Es war eine Periode größter Entwicklung, die wie keine zweite durch ihre Geschehnisse für die Schicksale der Stadt bestimmend bleiben wird.“<sup>2</sup>*

Als im Jahr 1913 diese Zeilen geschrieben wurden, hatte Villach eine Zeit stürmischen Wachstums wie noch nie zuvor erlebt. Dass die glückliche Epoche des Aufschwungs wenig später im I. Weltkrieg endete, kam unerwartet. Trotz aller Veränderungen, die das 20. Jahrhundert mit sich brachte, ist die historische Feststellung heute noch richtig und wurde erst durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte übertroffen.

Der Chronist Carl Ghon war selbst ein Repräsentant des Bürgertums, das den Aufschwung an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert mitgestaltet hat. Als weltoffener Unternehmer war er durch Jahrzehnte auch engagierter Volksvertreter und hatte maßgeblichen Anteil am Geschehen seiner Vaterstadt. Zugleich war er auch an ihrer Geschichte lebhaft interessiert und betätigte sich als Chronist und Verfasser einer umfangreichen Stadtgeschichte.<sup>3</sup>

Bewahrung eigener Geschichte in der Zeit dynamischen Wandels war auch ein wichtiges Motiv bei der Gründung des städtischen Museums im Jahr 1873. Das historische Schicksal der Stadt betrachtete man in hohem Maß als durch deren topographische Lage determiniert und im Hinblick auf die lange Epoche der Zugehörigkeit zum Hochstift Bamberg. Tatsächlich ist beides von kaum zu überschätzender Bedeu-

---

1 Dieser überarbeitete und gekürzte Text beruht auf: Dieter Neumann, Villach, von der Eisenbahnerstadt zur Digital City, in: Lebenschancen in Kärnten 1900 – 2000, hg. von C. Fräss-Ehrfeld, Klagenfurt 1999, 392 S, dort 267 – 281.

2 Carl Ghon, Chronik der Stadt, Villach 1913, 116 S, im Vorwort.

3 Carl Ghon, Geschichte der Stadt Villach, Villach 1901, 242 S.

tung, auch wenn Größe und Glanz, die man der Vergangenheit der Stadt bisweilen zugemessen hat, mehr von Lokalpatriotismus als von der Realität bestimmt waren.



*Am Hauptplatz um 1905*

Der Umstand, dass Villach und sein Umland von 1007 bis 1759 dem fernen fränkischen Bistum gehört hatten, brachte es mit sich, dass die Stadt trotz ihrer im Mittelalter ansehnlichen Größe und ihrer Gunstlage nie Hauptstadt werden konnte und sogar wegen der Sonderstellung im 17. und 18. Jahrhundert einen Niedergang durchlebte, wogegen Klagenfurt als Landeshauptstadt damals Villach überflügelte und diese Vormachtstellung behaupten konnte.

Als wichtigste Brückenstadt des Landes, dort wo historische Straßen die Drau querten, hätte das mittelalterliche Vil-

lach ähnlich günstige Voraussetzungen geboten wie die anderen alten Hauptstädte österreichischer Länder. Die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte zwar eine wirtschaftliche Konsolidierung, doch war diese Zeit obrigkeitsstaatlicher Reglementierung ohne Selbstverwaltung aus der Sicht späterer Jahrzehnte eine düstere Epoche:<sup>4</sup>

*„Die vollkommene Abhängigkeit der Gemeinden von den k. k. Behörden selbst in ganz geringfügigen Angelegenheiten hatte den Geist eines kraftbewussten gemeinsamen Bürgertums zerstört und vom öffentlichen Leben der früheren Jahrhunderte ein Schattenbild zurückgelassen. Infolge der Gleichgültigkeit und Teilnahmslosigkeit am öffentlichen Leben unterblieben in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch alle Verbesserungen und menschenfreundlichen Einrichtungen, denn jeder dachte nur für sich und überließ der Regierung die Sorge für das Ganze.“*

Erst die politischen Umwälzungen im Jahr 1848 haben diese Erstarrung gemildert. Der wichtigste Impuls, der nach Jahrhunderten der Stagnation die lebhaftere Entwicklung der Bezirksstadt auslöste, war jedoch der Anschluss an die Eisenbahn im Jahr 1864. Innerhalb weniger Jahre wurde Villach zu einem Bahnknotenpunkt von überregionaler Bedeutung und als Sitz einer k. k. Staatsbahndirektion auch ein Verwaltungszentrum des damals innovativen Verkehrsmittels. Dessen Bedeutung für die Zukunft war den maßgeblichen Personen sehr bewusst.

Eine volkswirtschaftliche Studie von 1876,<sup>5</sup> die sich mit der damaligen Gegenwart und Zukunft auseinandersetzte, sah gute Aussichten für die Stadt, die sich weiter um die Eisenbahn bemühen sollte und deren gewerblich-industrielle Zukunft damals in der Blei- und Eisenverarbeitung, im Bergbau und in der Holzindustrie gesehen wurde, wozu die Wasserkraft, noch nicht im Sinn von Elektrizität gedacht, wesentlich beitragen könne. Auch dass man hinsichtlich der Kohlenversorgung auf dem Schienenweg günstig gelegen sei, wurde als wichtig eingeschätzt.

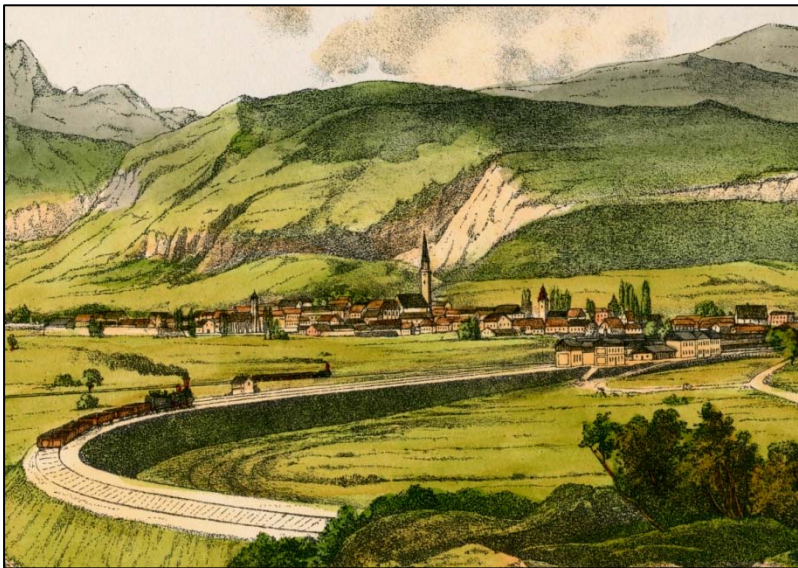
---

4 Carl Ghon, Geschichte, wie oben, dort S. 204.

5 Anton von Rauschenfels, Villach, eine volkswirtschaftliche Studie, Klagenfurt 1876, 35 S.

Tatsächlich hat die zeitweilige Eisen- und Bleiindustrie sich jedoch wenig später von Villach abgewendet und auch die Holzindustrie war mit Ausnahme der Zellstoffproduktion nicht von langer Dauer. Wirklich anhaltend wichtig blieb jedoch die Eisenbahn.

Die trotz lebhaften Wachstums kleine Provinzstadt der Jahrhundertwende hat besonders als Sitz einer bedeutenden Bahndirektion eine eigentümliche Prägung erfahren, die für die Bevölkerung und die Politik von kaum vorhersehbarer Langzeitwirkung sein sollte: Villach wurde zur „Eisenbahnerstadt“. Ihr Erscheinungsbild wurde von ausgedehnten Bahnanlagen mitgeprägt, das Wirtschaftsleben war neuerlich vom Verkehr bestimmt, und ein großer Teil der Bevölkerung war beruflich oder familiär mit der Bahn verbunden.



*Die Kronprinz-Rudolf-Bahn in Villach 1868*

Schon in der Frühphase dieser Entwicklung war man sich auch der demographischen Bedeutung bewusst. Die sowohl als Fremd- wie Selbstdefinition übliche Bezeichnung „Eisenbahnerstadt“ wurde hier meist mit Stolz gebraucht und nur von Nichtvillachern mit abschätziger Tendenz. Um die Bahndirektion hatte sich die Stadt von Anbeginn bemüht und später dafür auch große finanzielle Leistungen erbracht. Die

bei sehr vielen berufsbedingte Nähe und Loyalität zum Eisenbahnwesen und damit zum Staat hat dazu beigetragen, dass in Villach weniger eine industriell-proletarische, sondern die im Bahnbeamtentum wurzelnde Sozialdemokratie zur bestimmenden politischen Kraft des 20. Jahrhunderts wurde.

Bei allen Wahlen, die in der Stadt seit 1918 gemäß dem allgemeinen und gleichen Wahlrecht abgehalten werden konnten, war sie stets maßgeblich. Alle demokratisch gewählten Bürgermeister waren hier Sozialdemokraten. Die enge Verflechtung mit der Bahn wird überdies daraus erkennbar, dass unter jenen sieben Bürgermeistern, die seit 1945 der Stadt vorstanden, sechs Eisenbahner sind.<sup>6</sup>

Villachs lebhaftes Gedeihen in der Zeit um 1900 war allerdings von Stadtpolitikern bestimmt, die vom Besitz- und Bildungsbürgertum gestellt wurden. Innerhalb weniger Jahrzehnte hat man damals eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur geschaffen. 1889 wurde ein Renaissancepalais, das einst vom Geschlecht der Khevenhüller erbaut worden war, zum Rathaus. Feuerwehr und Stadtparkasse erhielten 1891 großzügige Neubauten. Unter maßgeblicher Mitwirkung der Stadt entstanden Kasernen, ein neues Schlachthaus und das 1874 privat begonnene, jedoch 1905 von der Stadt erworbene Gaswerk sowie 1911 das große städtische Kraftwerk an der Gail. Das Gymnasium, die gewerbliche Fachschule, die Volksschulen und die Bürgerschulen wurden neu gebaut, ein modernes städtisches Krankenhaus wurde 1891 in der Nikolaigasse eröffnet.

Nicht von der Stadt geschaffen, doch für ihr Erscheinungsbild signifikant waren die katholische Nikolaikirche 1894 und die Evangelische Pfarrkirche 1903. Die Bahnhöfe der Staatsbahn und der Südbahn wurden 1893, 1908 und 1910 neu gestaltet und das Bahnhofpostamt 1911 erbaut. Die Staatsbahnverwaltung bezog im Jahr 1900 ihr Direktionsgebäude, das durchaus symbolkräftig damals das stattlichste und größte in Villach war.

---

<sup>6</sup> Es sind dies Viktor Petschnik 1945, Jakob Sereinigg 1951, Ing. Josef Resch 1968, Ing. Jakob Mörtl 1976, Dr. Leopold Hrazdil 1981 und seit 1987 Helmut Manzenreiter; Gottfried Timmerer, Bürgermeister von 1956 bis 1968, war Lehrer gewesen.

Rasches Wachstum ließ die Bevölkerung von 1860 bis 1900 von 5400 auf 12.700 zunehmen. Dies und die Bautätigkeit führten 1905 zur Vergrößerung des Stadtgebietes durch Eingemeindung eines Teils der Gemeinde St. Martin. Ein Stadtentwicklungsplan sollte das weitere Wachstum in geordnete Bahnen lenken.<sup>7</sup> Das beispielhafte Projekt sah für das künftige Villach bis zu 100.000 Einwohner vor, da eine hoffnungsvolle Epoche der Entwicklung und Vergrößerung bevorstehe. Die wirtschaftlichen Grundlagen sollten die Entwicklung von Gewerbe, Industrie, Verkehr und Fremdenverkehr gemeinsam bilden.

Das damals erarbeitete Konzept war bis in Einzelheiten durchdacht und hätte die Stadtentwicklung durch Jahrzehnte begleiten sollen. Der Erste Weltkrieg verursachte jedoch eine Zäsur. Ab dem Kriegseintritt Italiens im Mai 1915 war Villach plötzlich in Frontnähe geraten. Der Tourismus kam zum Erliegen, die großen modernen Hotels und viele andere Gebäude wurden nun vom Militär genutzt. Von 1915 bis 1917 war die Stadt Sitz des Kommandos der 10. Armee.

Das Kriegsende und der Untergang des großen österreichischen Staatswesens bedeuteten auch für Villach einen tiefen Einschnitt in die für das Gedeihen der Stadt maßgeblichen Strukturen. Der zuvor großräumig ausgerichtete Bahnverkehr war nun durch die engen Staatsgrenzen des österreichischen Reststaates zerschnitten. Gewerbe und Industrie waren erst im Begriff, sich in den engen neuen Gegebenheiten zurechtzufinden, als die Weltwirtschaftskrise ab 1929 neuerlich vieles zum Erliegen brachte. Der bedeutsamste Schritt in dieser Zeit war die 1932 erlangte Autonomie als „Stadt mit eigenem Statut“, womit Villach die Aufgaben der Bezirksverwaltung übertragen wurden. Zumindest hinsichtlich der Rechtsstellung war man damit der Landeshauptstadt nicht mehr sehr unterlegen.

---

<sup>7</sup> Rudolf Wurzer, Villach, Versuche einer wohlüberlegten Stadtentwicklung, in: Neues aus Alt-Villach, 32. Jahrbuch 1995, S. 7 – 85, dort S. 16 ff.





*In der Lederergasse im März 1944*

Die ab 1938 nach dem Anschluss an Nazideutschland vorgenommenen Planungen und hinsichtlich Straßen- und Siedlungsbaus zum Teil auch realisierten Entwicklungen folgten großflächige Zerstörungen durch die Bombenangriffe der Jahre 1944 und 1945. Die Verkehrslage gereichte der Stadt in diesem Fall zum Nachteil. Neben Wiener Neustadt gilt Villach als die durch den Bombenkrieg am schwersten betroffene Stadt Österreichs. Das Zentrum und die historische Bausubstanz hatten große Einbußen erlitten, obwohl die Luftangriffe überwiegend den Bahnanlagen und Verkehrsbauten galten.<sup>8</sup> Die Statistik der Bombenschäden verzeichnet 451 total zerstörte Gebäude und 848 schwer beschädigte Häuser, wogegen die Zahl der umgekommenen Menschen

---

<sup>8</sup> Dieter Neumann, Villach im Bombenkrieg, in: Neues aus Alt-Villach, 42. Jahrbuch 2005, S. 35 – 120.

mit etwa 300 wegen der Luftschutzvorkehrungen in Relation zu den Opferzahlen andernorts nicht allzu hoch erscheint.

Trotz der ab 1914 eingetretenen städtebaulichen Stagnation blieb das Bevölkerungswachstum weiterhin lebhaft. Villach lebte lange mit jener großzügigen Infrastruktur, die man um die Jahrhundertwende mit Weitblick geschaffen hatte und die sich nun in schlechten Zeiten bewährte. Obwohl die Einwohnerzahl zwischen 1910 und 1951 von 19.000 auf 30.000 zugenommen hatte, war etwa auf dem Gebiet des Schulwesens durch diese lange Zeit der Gebäudebestand nahezu unverändert geblieben. Ab dem Schulhausbau von 1910 in Lind und jenem von 1911 für die Kunsthandwerkerschule dauerte es bis 1955, als mit der „Friedensschule“ die Linderung der inzwischen sehr drängenden Schulraumnot begonnen werden konnte. Das Bildungswesen war der Stadt allerdings stets ein Anliegen gewesen, doch die Zeitumstände erlaubten erst ab den fünfziger Jahren, diesen bessere Bedingungen zu schaffen. Obwohl weder Haupt- noch Universitätsstadt, gewann Villach doch auch den Ruf, ein bedeutender Schulstandort zu sein, der vor allem mit dem höheren Schulwesen, den Berufsschulen und jüngst mit der Fachhochschule ein weit in das Umland ausgreifendes Gebiet bedient.

Während das stürmische Bevölkerungswachstum in den siebziger Jahren verflachte und nur mehr durch geringfügige Zuwachsraten gekennzeichnet war, führte die 1973 wirksam werdende Neuordnung der Kärntner Gemeindestrukturen zu einer grundlegenden Veränderung des Stadtgebietes. Seit der Eingemeindung im Jahr 1905 war dieses nahezu keiner Flächenänderung unterworfen gewesen. Nun aber wurden die drei großen Nachbargemeinden Landskron, Fellach und Maria Gail mit der Stadt vereinigt. Villach wuchs dabei von 40 bis auf 135 km<sup>2</sup>, die Bevölkerung stieg von 34.600 auf über 51.000 Einwohner an. Die Integration dieser Gebiete und der vorerst gegen diese oktroyierte Neuregelung teils opponierenden Bewohnerschaft ging gut vonstatten. Trotz der Einbeziehung großer ländlicher Gebiete hat sich die damals geschaffene Einheit als Planungs- und Wirtschaftsraum bewährt. Die seit 1973 unveränderte Ausdehnung des Stadtgebietes wird wohl weit in die Zukunft so belassen werden.

Während die Zukunftserwartungen der Zeit vor 1900 noch auf eine Welt ohne Elektrizität gegründet waren, gewann vorerst diese und schließlich ganz besonders die darauf gegründete Elektronik für Villach im Lauf des 20. Jahrhunderts große Bedeutung. Relativ spät, jedoch dann mit Entschiedenheit, hatte das Zeitalter der Elektrizität in Villach mit der Erbauung des städtischen Kraftwerks an der Gail in der Schütt in den Jahren 1909 bis 1911 begonnen.<sup>9</sup>

Wegen der lebhaften Nachfrage und des Erfolgs der städtischen Elektrowerke wurden diese rasch ausgebaut und bewährten sich in der Energiekrise des Weltkrieges. 1925 ging ein weiteres Kraftwerk bei Einöde in Betrieb. Diese Elektrizitätswerke mussten trotz des Widerstrebens der Stadt bei der erzwungenen Verstaatlichung 1948 in die Landesgesellschaft Kelag eingebracht werden, von deren Aktien die Stadt Villach damals etwa 25% erhielt.

Diese zwar ganz Kärnten dienliche gemeinwirtschaftliche Gesellschaft, die kaum Erträge erwirtschaftete, war nun durch Jahrzehnte für Villach ohne besondere Bedeutung. Dies änderte sich, als die Stadt 1994 veranlasst wurde, ihre Aktien um 1,4 Milliarden Schilling an den Verbundkonzern zu veräußern. Das große Geldvermögen wurde dauerhaft in eigenen Fonds veranlagt, um seither die Kapitalerträge für besondere Investitionen zum Nutzen der Stadt einzusetzen. Deshalb bisweilen als „reichste Stadt Österreichs“ beneidet, ist damit Villachs Weg in die Zukunft erleichtert, da gegenüber der geringen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der meisten Kärntner Bezirke die relative Finanzkraft der Stadt ein wichtiger Vorteil ist.

„Villach führt“ lautete eine etwas provokante, ab 1995 selbst propagierte Devise. Dieses auch selbstbeschwörende Versichern der eigenen Leistungsfähigkeit war charakteristisch für die Stadt am Ausgang des 20. Jahrhunderts. Den Weg in die Zukunft begleiteten neuere Planungskonzepte, so etwa das 1989 beschlossene Stadtentwicklungskonzept, das Bestandserhebung, Prognosen und Zielsetzungen für nahezu alle städtischen Aufgaben und Probleme enthält, oder ein

---

<sup>9</sup> Dieter Neumann, Elektrifizierung und Elektrizitätswirtschaft in Villach, in: Neues aus Alt-Villach, 32. Jahrbuch 1995, S. 87 – 124.

Zukunftskonzept von 1995, bei dem versucht wurde, die Zielsetzungen der Stadt auf dem Weg in das 21. Jahrhundert zu definieren. Demnach soll sich Villach in wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Hinsicht zur „Drehscheibe“ der Region Alpen-Adria entwickeln. Abgesehen von der Stärkung der industriellen und gewerblichen Struktur und der Nutzung der Verkehrslage wird dabei dem Technologiepark und einem Elektronik-Cluster besondere Wichtigkeit beigemessen. Darunter werden Unternehmen im Bereich der Halbleitertechnologie, der Elektronik und Mikroelektronik zusammengefasst, die ein künftiges Wirtschaftsfundament bilden sollen.

Das um die Jahrhundertwende durch das 1902 gegründete Zellstoffwerk zum wichtigen Industriestandort gewordene Areal in St. Magdalen, das nach der krisenhaften Auflassung dieser Fabrik 1989 von der Stadt als Betriebsansiedlungs-Areal erworben werden konnte, wurde zum Technologiepark und zum Fachhochschul-Standort. Andere wichtige Elemente sind innovative Fabriken, Forschungseinrichtungen und ab 1970 der Villacher Standort des Siemens-Konzerns, hier seit 1999 die Infineon-AG, die der bedeutendste internationale Industriekonzern in Kärnten ist.

Die Wichtigkeit des Verkehrs für das Gedeihen der Stadt ist den Villachern seit Jahrhunderten selbstverständlich, weshalb man von Anbeginn auch die Bahnanlagen, die ein prägendes Element des Stadtbildes wurden, als sehr bedeutend empfand. Dies hat maßgeblich zur zeitweiligen Eisenbahnerstadt beigetragen, doch ist dieser Aspekt am Ausgang des 20. Jahrhunderts etwas in den Hintergrund getreten. Zwar wurden Einrichtungen modernisiert und erweitert, besonders 1990 durch den großen Verschiebebahnhof Villach-Süd etwas außerhalb der Stadtgrenzen bei Fürnitz, doch hat die Bahn durch Änderung der Betriebsstruktur und Auflassung der Direktion in Villach etwas an Bedeutung abgenommen.

Der Straßenverkehr, der mit der Motorisierung im Lauf des 20. Jahrhunderts erfolgreich mit der Schiene in Konkurrenz trat, traf in Villach gleichfalls auf Wohlwollen, das den Ausbau der Straßen um das Stadtzentrum in den sechziger und siebziger Jahren, wie auch gute Entscheidungen und rasche Realisierung der Autobahnen ermöglichte. Mit der Süd-

autobahn, der Tauernautobahn und der Karawankenautobahn war dieses hochrangige Verkehrsnetz hier bis 1992 vollendet, während andernorts derartige Verkehrslösungen oft durch widerstrebende Interessen lange verzögert wurden oder unrealisiert blieben.

Teils mit der traditionellen Bedeutung des Verkehrs in der Großregion, teils mit neuen Entwicklungen besonders im Bereich der Elektronik hofft Villach, einen erfolgreichen Weg in die Zukunft zu beschreiten. Die wirtschaftlichen Bedingungen und die Lagegunst, die Villach für die eigenen Bewohner und für Gäste attraktiv erscheinen lässt, sind Faktoren, die eine optimistische Zukunftssicht erlauben.

Fröhliche Wesensart gilt gleichfalls als charakteristisch für die Villacher. Die Zahl der Gastwirtschaften war hier schon in vergangenen Jahrhunderten groß. Auch das hatte mit der Verkehrslage zu tun, die viele Fremde hierher führte, doch wurde diese Infrastruktur auch von den Einheimischen gerne genutzt. Vergnügtes Gasthausleben nach der Tagesarbeit schildert schon die „Volkswirtschaftliche Studie“ von 1876. Entgegen dem dabei erwähnten, bevorzugt aus Oberitalien bezogenen Wein ist heute der Markenname „Villacher Bier“ ein Begriff, da die bedeutendste Brauerei Kärntens zur Bekanntheit der Stadt durchaus wesentlich beiträgt.

Gleichfalls charakteristisch ist es, dass Villach seinen großen Bekanntheitsgrad auch seinen Festen verdankt, die hier seit langem veranstaltet werden. Die beiden diametral im Jahr angesiedelten Großveranstaltungen „Villacher Kirchtag“ und „Villacher Fasching“ sind in ihrer gegenwärtigen Form Schöpfungen des 20. Jahrhunderts.

Der Kirchtag als Brauchtumsfest geht auf das Jahr 1936 zurück, als auch in der Hoffnung auf wirtschaftlichen Nutzen in der damaligen Notzeit die Veranstaltung ins Leben gerufen wurde, die seither zu einem Begriff geworden ist. Die Hauptveranstaltung, jeweils am ersten Samstag im August, vereint 40.000 und mehr Besucher in der Stadt und findet weitem große Beachtung. Sowohl unter den teilnehmenden Gruppen der Brauchtumswoche wie den Gästen herrscht Internationalität. Slowenen, Italiener und Deutsche etwa aus der traditio-

nellen Partnerstadt Bamberg sind dabei neben vielen anderen Nationen vertreten.



*Villacher Kirchtagsplakat 1936, von Raimund Kalcher*

Der Fasching ist dagegen auch jahreszeitlich bedingt eine mehr lokale Festlichkeit, doch hat diese durch die seit Jahrzehnten übliche Fernsehübertragung der „Faschingssitzung“ ein Millionenpublikum. Obwohl auch beim Fasching die Berufung auf ältere Tradition möglich scheint, wird er mit Umzug und Prinzenpaar seit 1955 begangen, die „Sitzungen“ der Gilde werden seit 1961 veranstaltet. „Villach – da lacht die Stadt“ ist tatsächlich ein Slogan, der sogar außerhalb der

nährischen Jahreszeit als touristisches Werbemittel eingesetzt wird. Ähnlich wie das provokant selbstbewusste „Villach führt“ ist dies auch Ausdruck von Ehrgeiz einer traditionsreichen und weltoffenen Stadt, die sich in vielen Herausforderungen bewährt hat und die nun seit vielen Jahrzehnten eine so anhaltend positive Entwicklung genommen hat, wie wohl noch nie in ihrer vielhundertjährigen Geschichte.