



VON A NACH B

**Ein kulturhistorischer Blick auf
Alberschwende im Wandel des
Transports und dessen Pioniere.**

Die Ausstellung beschäftigt sich mit der ersten Wegeverbindung in den Bregenzerwald via Lorena für Säumer und mit dem darauffolgenden Ausbau der Straßenverbindungen, dem aufkommenden Verkehr und der zunehmenden Motorisierung. Es wird der Pioniergeist lokaler Akteure in der ersten Phase der neuen Mobilität beleuchtet.

**Exemplare erhältlich beim Tourismusbüro
Alberschwende zu einem Kostenbeitrag von 20 €**

01 / Wegekarte

Zugänge in den Bregenzerwald

Quelle: Werner Vogt

Bregenzerwaldarchiv

Tägliche Bewegungen durch Alberschwende gerundet:

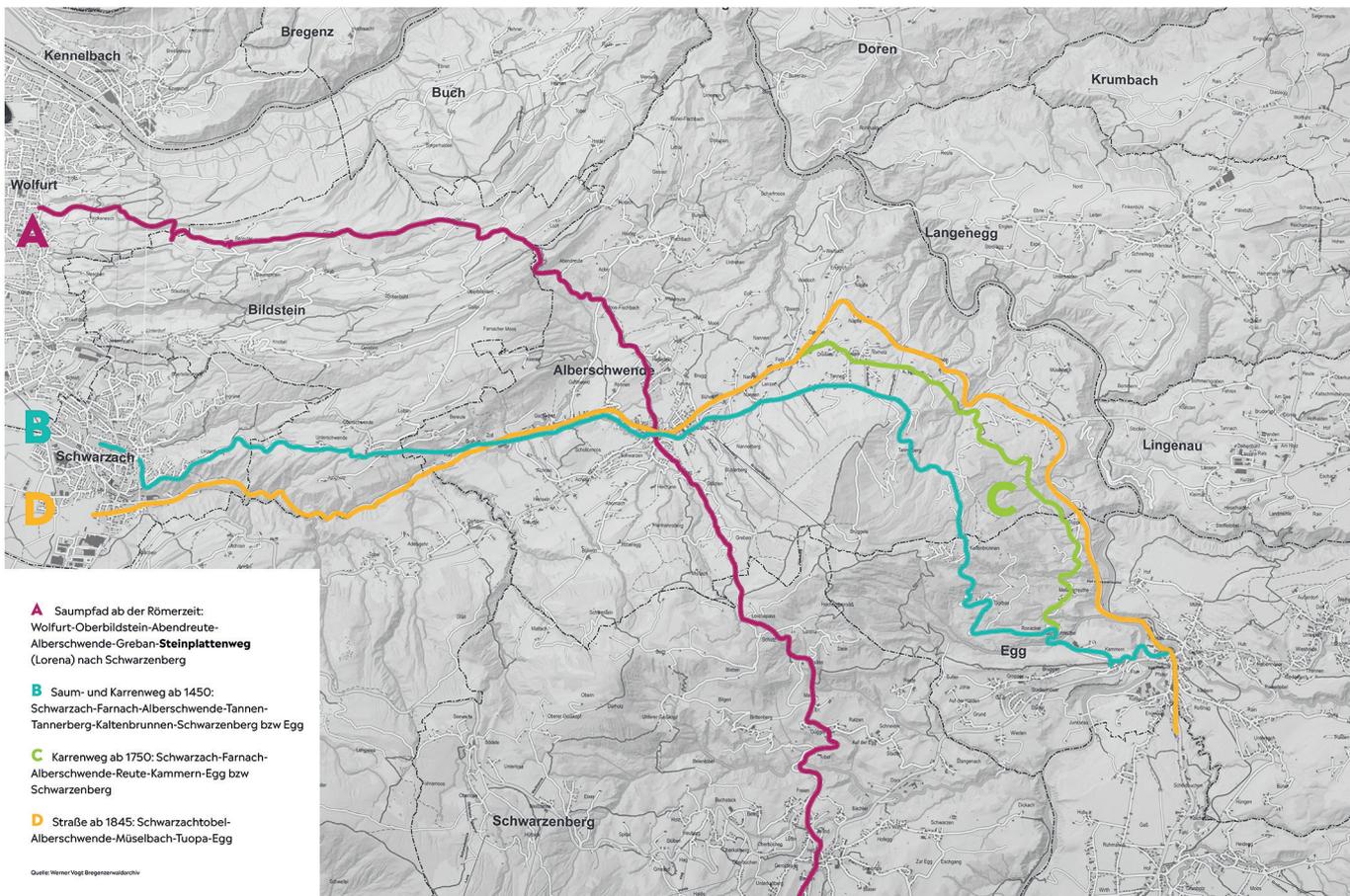
1700: 200 Lasttiere (Saumtiere, berittene Pferde)

1900: 300 Gespanne (Fuhrwerke und Kutschen) und ca 40 Lasttiere

2000: 12.000 Kraftfahrzeuge (PKW und LKW 9%)

2015: 14.300 Kraftfahrzeuge (PKW und LKW 7%)

2030: 18.000 Kraftfahrzeuge prognostiziert



Die / Wege

Alberschwende war seit jeher das „Nadelöhr“ in und aus dem Bregenzerwald. Die Karte zeigt die Wegeerschließung in den unterschiedlichen Zeitperioden. Der „Steinplattenweg“ war noch bis 1750 eine zentrale Verbindung in den Bregenzerwald. Die gesamte Region war früher ausschließlich via Saumweg über die Lorena mit Bregenz verbunden. Bregenz war ein zentraler Umschlagplatz ins Römische Reich. Der Bregenzerwald gilt als Rückzugsgebiet von keltoromanischen, fränkischen und später alemannischen Siedlern, die mit großer Gewissheit mit den Römern und den späteren Herrschaften in Handelsverbindung standen. Im Zuge der Christianisierung im 12. Jh. nutzten auch die Geschwister Merbod, Diedo und Ilga diesen Weg.

Mitte des 18. Jh. beheimatete der Bregenzerwald 11.000 Einwohner, das war damals ein Viertel der gesamten Vorarlberger Bevölkerung. Bregenz zählte zu der Zeit 3.000 Einwohner. Man möge sich vorstellen, dass jährlich über 2.000 Wanderarbeiter zu Fuß oder mit Saumtieren über die Lorena zogen. Hunderte Händler, die Käse, Butter, Leinen und Stickereien zum Umschlagplatz nach Bregenz brachten und die Bevölkerung mit Zucker, Salz, Getreide, Wein und diversem Hausrat versorgten; die Menschen, die zu Bildungs- und Amtswegen unterwegs waren; und nicht zuletzt waren es die vielen rekrutierten Wehrmänner, die sich zu kriegerischen Einsätzen samt Tross über die Lorena und Alberschwende ins Rheintal bewegten. Erst ab 1750 führte ein durchgängiger Karrenweg in den Bregenzerwald; es folgte der Bau der Schwarzachtobelstraße 1838, ein Projekt mit Auswirkungen auf die Entwicklung von Alberschwende. Die Grafik zeigt die Veränderung des Wegeverlaufes, jedoch Alberschwende blieb das „Nadelöhr“ in den Bregenzerwald.

Der Steinplattenweg ist für Alberschwende und Schwarzenberg ein verborgenes Juwel an Kulturgut, ein Schatz den es zu heben gilt.

Abb. 01 / Bauarbeit Stauwehr

Der Bau der Stauwehr Subersach 1927, Baumeister Reinhold Johler aus Alberschwende inmitten seiner Mitarbeiter, Bildquelle: Bregenzerwaldarchiv

Abb. 02 / Holzriese

Um das Holz mit Muskelkraft ans Wasser zu bringen, wurden kunstvolle Bauwerke (Holzriesen) errichtet. Holzriesen waren rutschbahnrartige, hölzerne Rinnen zum Abtransport, geschlagener Baumstämme aus steilem Gelände. Bildquelle: Bregenzerwaldarchiv



01



02

Die / Trift

Das Transportieren von einzelnen Holzstämmen auf dem Wasser im Fluss wird als „Trift“ bezeichnet. Bevor es Straßen gab exportierte der Bregenzerwald große Mengen an Holz in das gesamte Bodenseegebiet.

Auch zu Zeiten, wo es im Bregenzerwald noch keine für Fuhrwerke geeigneten Straßen gab, exportierten die Bregenzerwälder Holz in großen Mengen. Wie vielerorts auf dieser Welt wurde dazu der Wasserweg, die Bregenzerach und seine Nebenflüsse, verwendet. Die Holztrift, auch kurz „Trift“ genannt, war der Transport von losen, gekennzeichneten einzelnen Baumstämmen im Fluss. Zum Unterschied dazu, werden zusammengebundene Stämme als Floß und daher die Tätigkeit als Flößerei bezeichnet. Die uralte Transportart „Trift“ war streng geregelt, ebenso Diebstahl, Uferschutz und die Pflichten des Triftunternehmers. Jeder ins Wasser geworfene Baumstamm war durch ein Schlagzeichen gekennzeichnet, so wurde der Besitzer des Baumstammes nach der Ankunft im Bodensee eindeutig erkannt. In der Bucht von Bregenz bzw. Hard wurden die Baumstämme nach der Kennzeichnung sortiert und mit Booten oder Seilzug in den Sägekanal gezogen. Diebstahl, Uferschutz und die Pflichten des Triftunternehmers waren streng geregelt. Wilde, also nicht angemeldete Trift, war nicht erlaubt.

Die Trift der Bregenzerach erhielt jährlich der bestbietende Unternehmer. Mit Abschluss eines Triftjahres wurde der Zustand der Uferzonen und Anlagen in einem Protokoll festgehalten und bei festgestellten Schäden der Triftunternehmer zu Reparaturzahlungen verpflichtet. Auch das Meldewesen war klar geregelt. So wurden die Trifftage der Bevölkerung meist am Sonntag nach dem Kirchgang verkündet. Stauwuhren, Schwellwerke und kritische Uferzonen wurden überwacht, Wasserkanäle und der Mühlenantriebe geschützt. Der Triftunternehmer bzw. der Triftmeister trug damit eine große Verantwortung.

Der Bregenzerwald war der größte Holzlieferant rund um den Bodensee. Das Zentrum der Verarbeitung lag zuerst in Bregenz und verlagerte sich im 19. Jh. zunehmend nach Hard. Nicht unwesentlich beteiligt an dieser Verlagerung waren die Alberschwender Unternehmer Josef Anton Lässer und Martin Hartmann. Sie errichteten 1874 in Hard, die erste und lange Zeit größte Dampfsägewerk in Vorarlberg, betrieben Holzhandel im gesamten Bodenseeraum, Schweiz und Industriegebiete des Rheins. Josef Anton Lässer war an die 20 Jahre der verantwortliche Triftunternehmer der Bregenzerach. Er kaufte zum Beispiel in den 1880er Jahren 35.000 Festmeter Holz im Einzugsgebiet der Subersach. Zu Trift-Zwecken ließ er eine Staumauer in der Subersach, im Gemeindegebiet Egg, Nähe Schönebach errichten; der Stausee fasste 237.000 Kubik Wasser. Nach dem Öffnen der Schleusen stieg die Wasserschwellen bei der Einmündung der Subersach, in die Bregenzerach, um einen ganzen Meter. Es gab Tage, an denen 1.500 Festmeter Rundholz im Bodensee ankamen, was heute ca. 120 Lkw Ladungen gleichkommt. Laut Aufzeichnungen soll es Hochwassertage gegeben haben, wo 7.000 Festmeter in der Harder Bucht angekommen sind.

Abb. / Säumer

Ein Säumer unterwegs mit bepackten Tragetieren auf einem schmalen Saumpfad im Gebirge. Auf dem Weg zum Umschlagplatz schlossen sie sich oftmals, in einer Art Karawane, anderen Säumern an;
Bildquelle: Rätisches Museum Chur



Die / Säumerei

Der Warenhandel und die Versorgung des Bregenzerwaldes mit 11.000 Einwohnern erfolgte bis ins 18. Jh. auf dem Rücken von Mensch und Tier; der Säumer war ein angesehener Beruf der Vergangenheit.

Die Säumerei war bis ins 19. Jh. ein bedeutendes Gewerbe. Sie diente Produzenten und Kaufleuten und waren in Porten (Zünfte) organisiert. Es entstanden Regeln des Berufsstandes. Erst die Säumer bzw. Fuhrwerkklizenz erlaubte es ihnen, bestimmte Wege zu nutzen. So traten sie gegen Guts herrn auf und vertraten das Wegerecht. Dieser war, sofern er Maut einhob, für die Wegeerhaltung zuständig, meistens waren es jedoch die Gemeinden. So ist in Protokollen über Beschwerden zu lesen, in denen sich Fuhrmänner bzw. Säumer über die schlechte Wartung der Wege und die Behinderungen von angrenzenden Grundeigentümern beklagen. Berufsmäßig tätige Säumer führten in der Regel mehrere mit Last beladene Saumtiere in einer Art Karawane zu den Umschlagplätzen. Es wird berichtet, dass allein auf dem Wochenmarkt in Bregenz bis zu 30 Saumpferde aus dem Bregenzerwald (17. Jh.) erschienen. An weiteren Umschlagplätzen wurde die Ware zwischengelagert oder auf Fuhrwerke umgeladen. Die Tragegestelle der Saumtiere waren unterschiedlich gestaltet, ermöglichten ein tiergerechtes Beladen und Befestigen des Transportgutes. Vielfach befand sich das Transportgut in einem Holzgefäß oder in Ballen gebunden. Gelegentlich waren die Tragetiere auch mit Körben ausgestattet. Im Winter konnten bei entsprechender Schneelage auf manchen Pfaden auch Schlitten eingesetzt werden. Wie viele gewerbliche Säumer in Alberschwende tätig waren, lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen, es ist jedoch anzunehmen, dass Alberschwende auf Grund der Nähe zum Rheintal und zum Bregenzerwald ein prädestinierter Standort für die Säumerei war. Um diese Transportleistung (zuzüglich anderer Waren) zu bewältigen, bewegten sich in etwa 20.000 bis 30.000 Saumtiere im Jahr via Alberschwende, ein Großteil über die Lorena ins Rheintal. Zusätzlich gingen jährlich tausende Fußgänger diesen Weg. Genaue Aufzeichnungen darüber existieren natürlich nicht.

Aus verschiedenen Quellen lassen sich für das Jahr 1750 folgende Bewegungen und Zahlen ableiten, die auf Lasttieren am Anfang des 18. Jh. bewegt wurden: 1.700 Tonnen Käse, 300 Tonnen Butter und in Gegenrichtung 130 Tonnen Zucker, 200 Tonnen Salz und 300 Tonnen Getreide.

Abb. / Straßenbau Bödele

Auch noch beim Bau der Bödelestraße war Handarbeit angesagt; Karretten, Schaufel und Pickel, Pferd und Wagen waren die wichtigsten Werkzeuge im Straßenbau. Die Bödelestraße wurde 1915 dem Verkehr übergeben. Kriegsgefangene, aber auch Frauen und Kinder wurden im Straßenbau, Landwirtschaft und Industrie als Arbeitskraft eingesetzt.

Bildquelle: Stadtarchiv Dornbirn



Der / Straßenbau

Die Geschichte des Straßenbaus beginnt mit dem Bau der Säumerwege gefolgt von Karrenwege bis hin zu den heutigen Straßen. Die Wegeverbindungen wurden mit der Zeit flacher, länger und immer mehr frequentiert.

Säumerwege

Säumer und Fußgänger wählten in der Regel den kürzesten und direktesten Weg zum Zielort. Die Straßenneigung spielte eine geringere Rolle, die Wegelänge war der maßgebende Zeitfaktor. Mit dem Gehen bildeten sich oft Naturpfade, Hohlwegen, die durch Niederschläge vom Erdreich gereinigt, meist einen natürlich befestigten Gehweg ergaben. Mit der Zunahme an Fußgänger und Säumerbewegungen reichte der natürliche Untergrund vielfach nicht mehr aus. Der Lorenaweg, als frequentierter und zentraler Zugang in den Bregenzerwald wurde daher auf weite Strecken künstlich angelegt. Der Steinplattenweg bzw. Lorenaweg (Lorena soll übersetzt Steinplatte heißen) ist heute noch an einzelnen Stellen sichtbar, zeugt von einer langen Zeitperiode. Der Weg ist ein kulturhistorisches Juwel, dessen Wert es zu heben gilt. Zum Bau von Säumerwegen bzw. Steinplattenwegen wurde der Gehbereich mit Steinplatten, die aus der Umgebung stammen, ausgelegt. Im Bereich von Steigung wurden Steinplatten zur Bildung von Stufen ins Erdreich gesetzt. Es wurde streng darauf geachtet, dass die Stufen nicht zu hoch ausfielen (maximal 10 cm), damit das Tragetier ohne ruckartiges Aufbäumen sich im Schritt weiterbewegen konnte. Die Auftritte bei den Stufen wurden ansteigend und eher der Körperlänge der Tragetiere als der Schrittlänge der Menschen angepasst. Vergleiche dazu Burgen und Ruinenaufgänge. In der Regel waren die Gemeinden für den Wegeerhalt zuständig. So ist in Protokollen über Beschwerden zu lesen, in denen sich Fuhrmänner bzw. Säumer über die schlechte Wartung der Wege und die Behinderungen von angrenzenden Grundeigentümern beklagen. Der Steinplattenweg von Alberschwende ist ein verborgenes Juwel an Kulturgut für den gesamten mittleren und hinteren Bregenzerwald

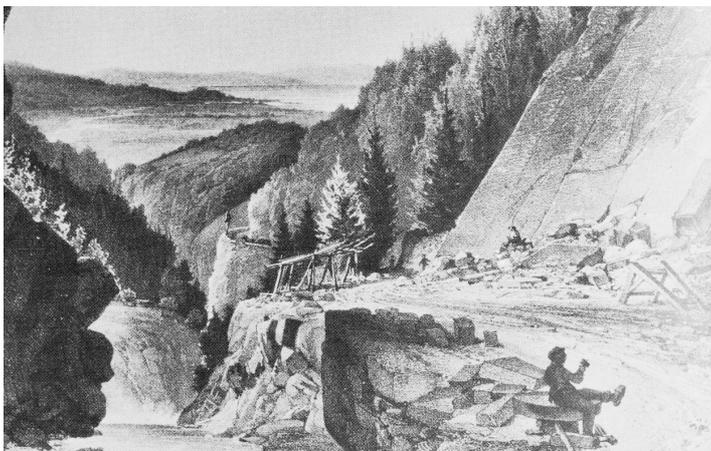
Karrenwege

Das Transportieren von Waren auf Rädern erschien effizienter als die Säumerei. Der Ausbau der Saumpfade für Karren war in den besiedelten Gebieten schon vor der Römerzeit üblich, der Übergang Lorena und die Rossgasse über Buggenegg war für einen Fahrwegeausbau jedoch nicht geeignet, neue Trassen mussten überlegt werden. Die Vertreter der Orte und insbesondere der Stände im Bregenzerwald einigten sich auf den Bau eines Fahrweges von Schwarzach über Farnach nach Alberschwende, weiter über Tannen, Kaltenbrunn, Gorban nach Schwarzenberg. Somit war der Bregenzerwald erstmalig um 1750 mit Karren und Fuhrwerken erreichbar. Schon wenige Jahre später zeigte sich, dass der steile Anstieg von Schwarzach nach Farnach für schwerere Fuhrwerke ungeeignet war bzw. zusätzlicher Pferde im Vorspann erforderlich machte, eine flachere Trassierung wurde von den Ständen des Bregenzerwaldes vehement gefordert.

Abb. / Straßenbau Schwarzachtobel

Der Straßenbau erforderte damals viel Handarbeit, die vom Felsabbau behauenen Steine wurden zu Stützmauerwerken verarbeitet, das Kies direkt aus dem Bachbett gewonnen.

Bildquelle: Holzstich B. Edinger, Bregenzerwaldheft Jahrgang 6-1987



Schwarzachtobelstraße (1837)

Auf Grund der Steilheit der Wege forderten die Ständerepräsentanten des Bregenzerwaldes einen besseren Ausbau der Wegeverbindung in den Bregenzerwald und beauftragten Baumeister Franz Negrelli mit einem Gutachten. Er zeigt auf, dass die Straßenführung durch das Schwarzachtobel wesentliche Vorteile bietet (verfügbares Material zum Bau, stabilerer Untergrund, weniger Steigung, kürzere Strecke usw.). Es folgten 10 Jahre zähe Verhandlungen mit der k&k Verwaltung in Innsbruck, bis mit dem Bau begonnen werden konnte. Den Auftrag zum Bau erhielt die Bregenzerwälder Bietergemeinschaft Franz Xaver Fessler und Johann Berlinger. Die Investition wurde je zur Hälfte von den Hofsteiggemeinden und den Bregenzerwaldgemeinden getragen. Die Instandhaltungskosten sollten über die Mauteinhebung abgedeckt werden. So wurden Zolleinhebestellen in Schwarzach und in Alberschwende eingerichtet. Die Parzelle Zoll in Alberschwende erinnert heute noch an diese Zeit.

Die Straße konnte 1837 eröffnet werden. Alberschwende entwickelte sich zusehend zum Warenverteiler in den Vorderen und Hinteren Bregenzerwald. Im Schwarzachtobel entstand die Steinschleiferei. Die dort erzeugten Wetzsteine wurden zu Massen in die Gebiete der Monarchie geliefert. Der Steinbruch wurde ein wichtiger Baustofflieferant für die gesamte Region. Die Bürger von Schwarzach werden humorvoll als „Stuoschliflar“ (Steineschleifer) bezeichnet.

Die Straßenbauarbeiten gestalteten sich damals vermutlich außerhalb unserer heutigen Vorstellung. Schaufel und Karetten waren die Standardwerkzeuge der Bauarbeiter. Die Schwarzachtobelstraße musste oberhalb des Bachbetts in felsiges Gelände gebaut werden, wobei auf die drei Kilometer lange Strecke 8.400 m^3 Fels abzusprengen war. Dafür wurden 4,8 Tonnen Sprengpulver benötigt. Die behauenen Steine wurden zu Stützmauern und Brücken verarbeitet. Der erforderliche Schotter wurde vielfach aus dem Bachbett gewonnen. Nach nur einem Jahr Bauzeit konnte im Dezember 1838 die Straße in Betrieb genommen werden.

Ortsdurchfahrt (1844)

Bereits im Eröffnungsjahr der Schwarzachtobelstraße wurden die Planungsarbeiten für die Ortsdurchfahrt in Alberschwende gestartet. Interessant in dem Zusammenhang ist, dass die k&k Kreisbauleitung eine Ortsumfahrung über die Parzellen Rohnen und Nannen vorgeschlagen hat, die Alberschwender präferierten jedoch die Ortsdurchfahrt. Die Bauabschnitte 1 (Zoll bis Ortsmitte) und 2 (Ortsmitte bis Müselbach) wurden 1844 und der Abschnitt 3 (Straße Müselbach durchs Eulental nach Egg) ein Jahr später in Angriff genommen. Ein maßgeblicher Auftrag erging an die welsch-schweizerische Bietergemeinschaft de la Casa und de la Marka. So kamen italienische Bauarbeiter in größerer Anzahl nach Alberschwende bzw. in den Bregenzerwald. Wie Namen vermuten lassen, dürften wohl einige sesshaft geworden sein. Durch die neue Straßenführung verlor Schwarzenberg die Rolle des „Verkehrsknotens“ an Egg, Alberschwende blieb weiterhin das „Nadelöhr“ in den Bregenzerwald. Sehr maßgeblich an dieser Verkehrerschließung beteiligt war der Hittisauer Landwirt, Bürgermeister und Bauunternehmer „Hanskorle“ Konrad Bechter, der mit großem Engagement und finanziellem Einsatz die Anbindung des Vorderen Bregenzerwaldes betrieb. Als Unternehmer war er Erbauer der von Negrelli geplanten Gschwendtobelbrücke (1833-1835), als Standesrepräsentant des Landstandes Lingenau nahm er Einfluss auf die politischen Entscheidungen der Region und damit auf den Ausbau der Schwarzachtobelstraße.

Die Achrainstraße (1887)

Bereits 1815 bestand eine Wegeverbindung für Karren von Dornbirn nach Alberschwende. Diese Wegeverbindung war nicht für mittlere bzw. größere Fuhrwerke ausgelegt. Die Verkehrsentwicklung nach Schwarzach hat vermutlich Dornbirner Geschäftsleute dazu bewogen, den Straßenausbau in den Bregenzerwald ausgehend von Dornbirn zu forcieren. Die Dornbirner ergriffen daher die Initiative und ließen die bestehende Wegeverbindung in eine Straßenverbindung für Fuhrwerke ausbauen. Dies erfolgte 50 Jahre nach der Eröffnung der Schwarzachtobelstraße und damit kurz nach Eröffnung des Bahnhofs in Schwarzach. Die Schwarzachtobelstraße blieb die zentrale Anbindung an die Verkehrswege, zumal der Güterbahnhof Schwarzach sich zum zentralen Warenumschlagplatz für den gesamten Bregenzerwald entwickelte (bis zum Bau der Wälderbahn). Interessant festzustellen ist, dass sich der Personenverkehr, also Kutschen und Stellwagen mit Sitzbänken, mehr über den Achrain nach Dornbirn orientierte. Dies mag auch mit dem zunehmenden Arbeitsplatzangebot in der Textilindustrie in Dornbirn zu tun haben. Straßenverbindungen zu Nachbargemeinden, die sich in Randlagen befinden, erfolgten viele Jahre später. So wurde zum Beispiel die Verbindung von Alberschwende nach Buch, also die Bucherstraße, erst im Jahr 1953 fertiggestellt.

Abb. / Viergespann

Der Frächter Hillers Sefftone mit seinem Vierspänner vor dem Geschäftshaus J. Anton Lässer in Alberschwende. Er transportierte Futtermittel für Lässer in den Bregenzerwald. Das abgebildete Fuhrwerk war zu der Zeit groß und meisterhaft.

Bildquelle: Heimatbuch Alberschwende



Das / Fuhrwerk

Mit dem Ausbau der Straße vermehrte sich das Fuhrwerk, es entwickelt sich der Handel und das Gewerbe. Das Wagner-, Schmiede- und Sattlergewerbe blühte auf. Die Schwarzachtobelstraße bestätigte sich als „bahnbrechende“ Entscheidung für die Erschließung des Bregenzerwaldes.

Zugtiere

Das typische Fuhrwerk im ländlichen Raum bestand aus einem leichten, offenen Leiterwagen und einem Zugtier. Dieser war vielseitig einsetzbar und eignete sich zum Laden von Heu, Holz und sonstigen Gütern und bot Sitzmöglichkeit für den Fuhrmann oder sonst mitfahrenden Personen. Viele der gewerblichen und landwirtschaftlichen Betriebe in Alberschwende unterhielten solche Fahrmöglichkeiten und hatten ein bis zwei Pferde im Stall. Für das einfache Fuhrwerk wurden oft Rinder oder Ochsen als Zugtiere eingespannt. Die Holzbringung war ein bedeutender Nebenerwerb der Landwirte im Bregenzerwald. Besonders im Winter waren die Zugtiere für den Holztransport in intensivem Einsatz und leisteten großartige Arbeit. Sie brachten das Holz an die Zwischenlagerplätze zur Trift bzw. zum Umladeplatz für die Fuhrwerke. Zahlen aus dem Jahr 1900: In Vorarlberg lebten 129.000 Menschen, in Alberschwende 1.922 verteilt auf 388 Häuser; sie hielten 1.917 Rinder und 62 Pferde. Also wurden in mindestens 10% der Haushalte Pferde als Zugtiere gehalten.

Frächter und Händler

Mit steigendem Handel nahm die Transporttätigkeit zu. Aus dem Jahr 1840 (nach Eröffnung der Schwarzachtobelstraße) wird berichtet, dass allein die sogenannten Käsegrafen 2.600 Tonnen Käse aus dem Bregenzerwald auf beschwerliche Weise in die Länder der Monarchie transportiert und gleichzeitig entsprechende Gegenfrachten von Getreide, Wein und Ähnlichem organisiert hätten. Einige Unternehmer hielten mehrere Gespanne. So wird berichtet, dass der Unternehmer Konrad Bechter aus Hittisau, täglich 14 Stunden lang, mit 6 Zweispänner-Fuhrwerken, Steine vom Schwarzachtobel zum Bau der Hittisauer Kirche transportierte. Insgesamt nahmen im Bregenzerwald die Fuhrwerke im 19. Jh. kräftig zu. Aus Aufzeichnungen der Mautstelle Zoll in Alberschwende aus dem Jahre 1863 entnehmen wir folgende Zahlen: 21.923 Pferdefuhrwerke; 2.689 Pferdegespanne für den Personennahverkehr und 4.500 Großviehgespanne (Rinder, Ochsen mit Karren).

Man möge sich vorstellen, dass an Spitzentagen 200 und mehr Fuhrwerke, oftmals Zwei- oder Vierspanner bzw. 300-400 Zugtiere, Alberschwende passierten. Es ist daher wenig verwunderlich, dass an dieser Strecke sich mehrere Gasthäuser, Pferdetränken und Gewerbebetriebe befanden. Mit dem Ausbau der Bahnlinie 1872 von Bludenz nach Lindau und des weiteren Bahnausbau in die Länder der Monarchie, ergab sich ein weiterer Schub. Der Bahnhof Schwarzach entwickelte sich zum zentralen Umschlagplatz für Waren in und aus dem Bregenzerwald. Die Schwarzachtobelstraße bestätigt sich als „bahnbrechende“ Entscheidung für die Erschließung des Bregenzerwaldes.

Mit der Erhöhung von Lasten im Fuhrwerk und der laufenden Verbesserung der Straßen verlagerte sich auch der Holztransport zunehmend auf die Straße, die Triftmengen gingen jedoch erst im Zuge der Motorisierung rapide zurück. In Alberschwende soll es 11 gewerbliche Fuhrwerksbetriebe gegeben haben. Namen wie Hiller, Huber, Dür, Bereuter und Lässer tauchen auf. Warentransporte ins Rheintal, zum Umschlagbahnhof Schwarzach und in die Schweiz, waren gängige Praxis. J.A Lässer unterhielt neben dem Holzhandel einen Lebens- und Futtermittelhandel und versorgte die Einzelhändler im Bregenzerwald mit Grundnahrungsmitteln und die Landwirte mit Futtermitteln (Getreide zur Stärkung der Tiere). Als Großhändler waren einige Fuhrwerke für ihn im Einsatz. Mit dem Verkehr kam auch das städtische Flair aufs Land. So lösten zunehmend vierrädrige Kutschen, den von Pferden gezogenen Zweiradkarren, für den Personentransport ab. Wie das Auto, war früher die Ausstattung der Kutsche, Symbol des gesellschaftlichen Standes. Die Kutschen gespanne und die Fahrräder vor den Gasthöfen zeugten um 1900 von einem guten Leben und aufkommenden Tourismus.

Kutschen

Kutschen wurden in Manufakturen (Einzelanfertigung bzw. Kleinserien) oder von Wagnereien gefertigt. Die kleinsten einachsigen Einspanner wurden auch als „Gigs“ bezeichnet. Der Taubenwirt Leopold Bereuter besaß die Lizenz für den Personentransport. Er transportierte honorige Persönlichkeiten, in nobler Kutsche, und begleitete viele Hochzeitspaare auf ihrem Weg ins große Glück. Neben einigen Unternehmern hielt auch der Dorf- bzw. Wundarzt Dr. Riedmann eine Kutsche, besuchte damit die Kranken und hatte mit Sicherheit auch Notfälle zu transportieren. Die Originalkutsche steht heute im Museum in Alberschwende. Für die Kutschen waren die starken Zugpferde nicht geeignet, vielmehr waren leichte und schnelle Pferde gewünscht. Die Pferde wurden auch „Chaisenpferde“ genannt.



Postkutschen

Mit dem Ausbau der Straßen entwickelten sich auch der Austausch von Nachrichten, Botengänge und Personentransporte. Die Postdienste entwickelten sich, das Poststübli im Gasthaus Taube erinnert an die Poststelle und die Stallung der Postpferde in Taubenwirts-Stall (heute Raiffeisenbank). Bemerkenswert für Alberschwende bzw. für den Bregenzerwald ist, dass bereits 1886 die erste regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen Schwarzenberg-Egg-Alberschwende-Dornbirn durch einen privaten Fuhrunternehmer, nämlich Josef Anton Feurstein aus Schwarzenberg, eingerichtet wurde. Es handelte sich dabei um einen Stellwagen (überdachter Anhänger mit Sitzbänken) im Pferdegespann. Dieses erste öffentliche Verkehrsmittel im Bregenzerwald verkehrte täglich, fuhr am Vormittag nach Dornbirn und am Nachmittag wieder zurück. Dies war wohl der Beginn des ÖPNV (Öffentlicher Privater Nahverkehr) im Bregenzerwald. Wenige Jahre später, also 1888, wurde die erste Postlinie in Vorarlberg von Dornbirn via Alberschwende nach Bezaun eingerichtet. Diese Linie verkehrte ebenfalls einmal täglich.

Das Fahrrad

Bereits 1870 entstand der Radclub Feldkirch, 10 Jahre später gründete der Fabrikant Oskar Rüb in Dornbirn einen Club und wenige Jahre später entstand auch der Radclub Bregenz unter Führung von Robert Bilgeri, der bereits eine eigene Rennbahn bauen ließ. Robert Bilgeri, selbst Radrennfahrer, gründete 1895 die erste Fahrradfabrik in Vorarlberg. Sehr schnell verbreitete sich das Fahrrad als Gerät für den „besseren“ Bürger. In den 1920er Jahren hat sich das Fahrrad auch im Bregenzerwald verbreitet, war es doch ein schnelles und leistbares Fortbewegungsmittel. Viele spätere Paare von Alberschwende haben ihren Partner, in den Nachbargemeinden, mit dem Fahrrad besucht. Fahrräder vor den Gasthäusern waren ein Zeichen des steigenden bürgerlichen Wohlstandes in den 20er und 30er Jahren.

Abb. / Dampfwalze

Dieses Foto von Johann Wohlgenannt zeigt die Dampfwalze
in den 1930er Jahren im Dreiangel Richtung Schwanen.

Bildquelle: Stadtarchiv Dornbirn, Schenkung Elmar Wohlgenannt Sign. 19294



Der / Motor

Die Erfindung des Verbrennungs- und Elektromotors prägte das gesamte 20. Jahrhundert. X-tausende Arbeitsplätze wurden geschaffen und die produzierten Geräte beschleunigten und erleichterten die tägliche Arbeit, die bisweilen durch die reine Muskelkraft von Menschen und Tieren erbracht werden musste. Die Mechanisierung, Motorisierung hielt Einzug in der Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft.

Dampfmaschine:

Die Erfindung der Dampfmaschine revolutionierte die Industrie und löste einen Boom aus, am Bau von Eisenbahnlinien und Fabrikanlagen, auch an Standorten, wo es keine Wasserkraft gab. Die Alberschwender Unternehmer Hartmann und Lässer nutzten bereits 1874 die Dampfkraft für ihr Sägewerk in Hard. Das Konzept der Dampfmaschine verbreitete sich ab 1800 in vielen Bereichen. Sie löste in der Industrie die Wasserkraft ab, die Dampflock ließ Bahngleise in allen Kontinenten entstehen, die Dampfschiffe erhöhten das Frachtvolumen und lösten die Segler ab und es entstanden die ersten Transportgeräte (Lkw, Auto) auf der Straße, Zugmaschinen in der Landwirtschaft und Geräte für den Bau.

Funktion einer Dampfmaschine: Das Wasser in einem geschlossenen Kessel wird erhitzt, so entsteht ein großer Druck im Kessel, durch ein Ventil wird ein Kolben mit Dampf beschlagen und durch ein Wechselventil im Zylinder von der einen zur anderen Seite getrieben. Eine Kurbelwelle ermöglicht den Antrieb eines meist großdimensionierten Rades, worauf sich der Antriebsriemen für die Transmissionsanlage befindet.

Die Transmissionsantriebstechnik war noch bis in die 1960er Jahre in den Werkstätten vorzufinden. Auch in der Landwirtschaft wurde mit stationären Dampftriebsaggregaten versucht, die Arbeit zu erleichtern. Bereits 1841 werden für Vorarlberg 12 Webereien aufgelistet, die Dampfkessel betrieben und über Transmissionen die Maschinen in den Fabrikhallen bedienen: Jenny & Schindler (Hard, Kennelbach), Getzner & Co (Bürs), Escher Kennedy Douglas (Thüringen), sowie Ganahl & Co (Frastanz), Ulmer (Dornbirn), Adam & Johann Baptist Salzmann. In Vorarlberg ist es der Initiative von Industriellen zu verdanken, dass die Eisenbahn bereits 1872 von Bludenz nach Lindau eröffnet werden konnte, dies erhöhte den Druck auf die Monarchie zum Ausbau der Arlbergstrecke, welche 1884 mit dampfgetriebenen Loks in Betrieb genommen werden konnte. Der Bahnhof Schwarzach wurde zum zentralen Warenumschlagplatz für den Bregenzerwald; für das Reisen mit der Bahn bevorzugten die Bregenzerwälder den Bahnhof Dornbirn. Diese Vorliebe veränderte sich schlagartig mit der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn 1902. Für Alberschwende veränderte sich insbesondere der gewerbliche Sektor. Fuhrmannsbetriebe, Gastwirte, Handwerk wie Wagner, Huf- und Nagelschmiede und Sattler mussten empfindliche Einbußen hinnehmen.

Transmissionsantrieb:

Bereits Mitte des 19. Jh. wurden die Vorzüge der Dampfmaschine erkannt. Um die industrielle Leistung zu steigern, wurden Fabrikanlagen auch an Orten errichtet, wo keine Wasserkraft zur Verfügung stand. Der Antrieb erfolgte über Dampfkraftanlagen und Transmissionsantriebe, die doch sehr kostspieligen Anlagen nahmen dann auch Einzug in Sägewerke. Die Alberschwender Pioniere Johann Martin Hartmann und Josef Anton Lässer nahmen 1874 das seinerzeit erste und größte Dampfsägewerk im Bodenseeraum in Betrieb. Dort wurde das Holz aus dem Bregenzerwald, das über die Bregenzerach in die Harder Bucht getriftet wurde, in großen Mengen eingeschnitten. Die 80 PS starke Dampfmaschine betrieb dabei 2 Vollgattersägen, einen Einfachgatter und 2 Kreissägen. In der darauffolgenden Zeit wurden einige kleinere Dampfsägewerke, auch im Bregenzerwald, errichtet.

Verbrennungsmotor:

Die Erfindung des „Explosionsmotors“ erzeugte den bislang gewaltigsten Schub an Mechanisierung und Industrialisierung. Zu Beginn des 20. Jh. entwickelte sich der Bodenseeraum weltweit zum Zentrum der Antriebstechnik. Obwohl der Elektromotor früher erfunden wurde, setzte sich der Verbrennungs- oder Explosionsmotor im Bereich des Fahrzeugbaus durch, der Elektromotor entwickelte sich im stationären Bereich zum Standard.

Funktion des Explosionsmotors: Durch eine explosionsartige Verbrennung wird Energie freigesetzt. Typen solcher Motoren: Heißgasmotor von Robert Stirling (1816), Zweitaktmotor E. Lenoir (1862), Viertakt- bzw. Ottomotor von Nikolaus Otto (1886), Dieselmotor von Rudolf Diesel (1893). Beim Holzgaser (Heißgasmotor) handelte es sich um einen Explosionsmotor, bei dem im Umfeld des Motors aus Holz erzeugtes Gas zur Explosion gebracht und über einen Kolben und Kurbelwelle die Kraft weitergegeben wird. In Zeiten des Krieges wurde auf Grund des Treibstoffmangels viele Fahrzeuge auf Holzgas umgebaut. Zur Gaserzeugung wurde meist Buchenholz verwendet. Um längere Strecken bewältigen zu können, gab es gelegentlich Lagerplätze mit Buchenholzscheiten quasi als Tankstelle. Beim Viertaktmotor wird das Luft-Benzingemisch mit einer Zündkerze zur Explosion gebracht, beim Dieselmotor erfolgt eine Selbstzündung. Diese Antriebs-Erfindungen waren die Grundlage für die Arbeiten weiterer Erfinder und klingender Namen auf dem Sektor des Automobilbaus wie: Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach, Carl Friedrich Benz, Siegfried Markus, Ferdinand Porsche usw. Es entwickelte sich ein industrieller Boom. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bildete sich eine Konzentration der Entwicklungsbetriebe im Bodenseeraum; wir erinnern an die MTU (Daimler-Benz, Wilhelm Meybach), die Zahnradfabrik Friedrichshafen, Zeppelin, Dornier, Saurer CH usw. Diese hohe Dichte an Industriebetrieben brachte es auch mit sich, dass insbesondere der Bodenseeraum in den 1920er Jahren eine weltweit führende Rolle in der Antriebstechnik übernahm.



Zu beobachten ist, dass durch die Mechanisierung der Textilindustrie im 19. und 20. Jh. eine Blütezeit in der Bodenseeregion erlangte und dass insgesamt in der Region ein technikaffines Milieu entstanden ist, das diese Konzentration an Innovation ermöglichte. Auch in Alberschwende ließen sich Pioniere von der Technik begeistern (Johler, Flatz, Huber, Österle, Eiler usw.). Der 2. Weltkrieg mit den furchtbaren Zerstörungen und Einmischung der staatlichen Organe in die Betriebsführung von Technologieunternehmen wie Zeppelin, Dornier usw. hat zum Verlust der weltweiten Technologieführerschaft des Bodenseeraumes geführt.

Traktoren

1951 setzte eine stürmische Entwicklung ein. Fabriken, die in den zurückliegenden Jahren für die Rüstung produziert hatten, fertigten nun Traktoren, Motormäher, Miststreuer, Ladewagen, Melkmaschinen usw. Die Arbeit in der Landwirtschaft revolutionierte sich in atemberaubendem Tempo.

Wie die Firma Doppelmayr in Wolfurt haben viele Schlossereibetriebe und mechanische Werkstätten den Sendling oder Jenbacher Motor für den Fahrzeugbau genutzt und Zugmaschinen verschiedenster Art hergestellt. Die industrielle Herstellung von Traktoren begann bereits um die Jahrhundertwende in den USA und in Deutschland. Ab Beginn der 30er Jahre setzte sich in Europa der Dieselmotor als Antriebsquelle durch. Mercedes Benz baute den ersten Traktor mit Dieselmotor als Ackerschlepper. Auch Kramer, Deutz, Steyr begannen in dieser Zeit mit dem Traktorbau. Einer der ersten Traktoren in Alberschwende besaß wohl Konrad Stadelmann aus Müselbach, der 1940 einen Kramer K18 aus Deutschland erwarb, es handelte sich dabei bereits um einen Deutz-Dieselmotor mit Verdampfungskühlung und einer Geschwindigkeit von 15 km/h. Es gab noch vor 1945 den einen oder anderen Traktorhalter in Alberschwende, nach dem Krieg entwickelte sich der Traktor sehr bald zum zentralen Hilfsgerät in der Landwirtschaft. In Zahlen ausgedrückt: 1946 gab es in ganz Österreich 7.000 Zugmaschinen, 1950 bereits das Doppelte, nämlich 14.000 und 1964 bereits 174.000. Ein ähnliches Verhältnis wie im Österreichdurchschnitt zeigt sich auch in Alberschwende. Waren es 1946 3 Stk., 1950 8 Stk. und 1964 bereits 75 Traktoren. Der Traktor als Zugmaschine war des Öfteren auch der Einstieg in die gewerbliche Frächtereier. So geschehen bei Gebhard Gmeiner, Erich Eiler, Rudolf Schedler und Herbert Raidel.

Abb / Wendemaschine

Der Alberschwender Schmied Hubert Wohllaib konstruierte einen motorisierten Heuwender.

Bildquelle: H.Wohllaib, Kulturmeile



Arbeitsgeräte

In der Landwirtschaft verbreitete sich in den 30er Jahren der Standmotor der Firma Sendling als liegender Einzylinder Viertakt-Ottomotor, welcher mit Holzgas oder Benzin betrieben werden konnte. Diese 6 bis 12 PS starken Motoren waren in der Landwirtschaft eine große Hilfe. So wurden damit Kreissägen, Jauchepumpen und Seilwinden angetrieben, was die Arbeit ungemein erleichterte. Findige Mechaniker und Schlosser bauten damit auch selbstfahrende Geräte. So auch die Firma Karl Doppelmayr aus Wolfurt. Er baute eine Zugmaschine, im Prinzip ein Traktor samt Mähwerk, für Karl Sohm aus Alberschwende. War die Technisierung in den 30er Jahren in der Landwirtschaft ansatzweise zu erkennen, so stellte sich jedoch mit Kriegsbeginn ein totaler Stillstand im technologischen Fortschritt ein. Die Prioritäten haben sich eben auf den Krieg verlagert. Anders in der amerikanischen Landwirtschaft, wo sich eine technische Revolution in dieser Zeit vollzog.

Nach den entbehrungsreichen Jahren des Krieges und der Nachkriegszeit setzte eine Welle der Esslust in der Bevölkerung ein und es gab auch noch keine Überproduktionen von Nahrungsmitteln. Die Agrarprodukte hatten zu der Zeit im Verhältnis gute Preise. Bauern konnten ihr gut verdientes Geld in Stallbauten, Traktoren und Maschinen investieren. Ab 1951 nahm die Landmaschinenindustrie in Österreich und Deutschland eine stürmische Entwicklung, da ein richtiger Nachholbedarf bestand. Fabriken, die in den zurückliegenden Jahren für die Rüstung produziert hatten, fertigten nun Traktoren, Sämaschinen, Miststreuer, Ackergeräte, Ladewagen, Melkmaschinen usw. Die Arbeit in der Landwirtschaft revolutionierte sich in atemberaubendem Tempo. Auch in Alberschwende gab es findige Köpfe, die es verstanden, die Motorisierung voranzutreiben. So war es zum Beispiel Hubert Wohllaib, der einen Heuschwader zu einem selbstfahrenden Gerät umbaute, ein Gerät, das noch viele Jahre im Einsatz war. Die Schlosser und Schmiede erzeugten Anhänger, die Wagnerbetriebe mussten sich umorientieren. Spezifische Anbaugeräte wurden konstruiert und mit dem Traktor in Einsatz gebracht. 1964 waren in Alberschwende neben den 75 Zugmaschinen bereits 10 Ladewagen im Einsatz. Auch die Melkanlagen verbreiteten sich schnell. Gab es Anfang der 50iger Jahre keine derartigen Anlagen, so besaßen 14 Jahre später 80% aller Landwirte eine Melkanlage. Bei dem restlichen Anteil handelte es sich um Nebenerwerbslandwirte. Interessant zu beobachten ist, dass die Anzahl der Standmotoren ab Mitte der 50er Jahre rückläufig wird und die Geräte mit Elektroantrieb gewaltig ansteigt. Der Ausbau der Elektrizitätsnetze nahm in den 50er- und vor allem in den 60er Jahren Fahrt auf. Bald dienten die Standmotoren nur noch der Stromerzeugung in entlegenen Gebieten.

Abb. / Pkw Steyr-Typ XII

Der Alberschwender Baumeister Reinhold Johler besaß eine große Leidenschaft zum Automobil, im Bild sein Auto mit Kollegen. Die Aufnahme dürfte von 1930 stammen und zeigt einen Pkw Steyr-Typ III 6-Zylinder mit 30 PS, es war Ende der 20er Jahre ein Innfahrzeug. Bildquelle: R. Huber, Kulturmeile



Das / Fahrzeug

Schneller von A nach B zu kommen, war immer schon Wunsch vieler Menschen. Die Erfindung des Explosionsmotors suchte Anwender und fand sie in großem Maße. Auch in Alberschwende hielten Autos und Motorräder Einzug, waren es doch schicke und schnelle Fortbewegungsmittel.

Personenkraftwagen

Nach der Erfindung des Verbrennungsmotors 1896 begannen die Konstrukteure, wie zum Beispiel Wilhelm Maybach, der für Gottlieb Daimler arbeitete, Kutschen in selbstfahrende Fahrzeuge umzubauen. Dabei wurden meist leichte Motoren mit 4-8 PS eingebaut, die Fahrzeuge erreichten eine Geschwindigkeit von bis zu 15 km/h. Ferdinand Porsche konstruierte für die Wagenfabrik Ludwig Lohner & Co in Wien 1899 den Lohner-Porsche, ein Elektromobil. Er brachte bereits damals Akkumulatorenbatterien zum Einsatz. Der Elektromotor mit einer Leistung von 2,5 PS war direkt in der Nabe als Nabenantrieb gestaltet. Es kamen auch Elektroallradfahrzeuge, insbesondere für den kommunalen Bereich, zum Einsatz. In dieser Technologie entstand auch unter Leitung von Porsche der O-Bus, ein Bus mit elektrischen Oberleitungen, der Schleifbügel an der Oberleitung diente der Stromzuführung für das Aufladen der Batterien. 1893 rollte das erste Auto auf österreichischem Gebiet durch die Straßen von Bregenz. Eugen Zardetti, ein wohlhabender Bürger der Stadt, war der stolze Besitzer. Er ließ sich im Vorfeld von Benz persönlich einweisen. Durch Alberschwende fuhr das erste motorangetriebene Fahrzeug 1905. Es wurde von niemand geringerem als dem deutschen Kronprinzen Wilhelm gelenkt, sein Ziel war mit Sicherheit das Jagdschlösschen in Hopfreen die Villa Maund. Dies sorgte für Gesprächsstoff in Alberschwende. Jährlich nahm die Zahl der Autofahrer zu. Nach der Eröffnung der Flexenstraße und anlässlich eines Clubtreffens 1911 erschienen in Zürs bereits über 100 Fahrzeuge aus Tirol und Vorarlberg bzw. dem süddeutschen Raum.

Der wirtschaftliche und gesellschaftliche Aufschwung endete abrupt. 1914 brach, getrieben durch die sich am Markt buhlenden Medien, eine heute kaum vorstellbare Kriegshysterie aus. Die mediale Manipulation führte dazu, dass durch einen einzigen Verbrecher plötzlich ganz Serbien als Mördergrube erschien, Misstrauen gesät, Fremde im Land der Spionage verdächtigt, Nationalismus verbreitet und Volksgruppen in Misskredit gebracht wurden. Extremer Währungsverfall, der Zusammenbruch der Staatsanleihen brachte viele Bürger um ihr Ersparnis. Während des 1. Weltkrieges fand eine dramatische Verarmung statt. Nach Beendigung entwickelte sich in den 1920er Jahren wieder eine Aufbruchstimmung in der Bevölkerung. Technische Innovationen und Investitionen ließen einen gewissen gesellschaftlichen Wohlstand erkennen. Eine kurzzeitige „Überhitzung“ der Spekulationsmärkte gipfelte im Börsencrash von 1929, was zur Wirtschaftskrise und politischen Instabilität in den 30er Jahren führte. Politische Kräfte versprachen Lösungen zur Bewältigung der Krise und errangen auf diese Weise die diktatorische Macht (Nationalsozialismus).

Wegen den vielen politischen Versprechungen herrschte bei vielen Menschen die Hoffnung auf Besserung vor, was in gewisser Weise zu Investitionen ermutigte. In Alberschwende haben gleich mehrere Personen die Initiative ergriffen und in die Technisierung der Mobilität investiert. Konrad Flatz war vermutlich der erste, der ein „Befähigungs-Zeugnis für das Lenken von Kraftfahrzeugen“ erwarb; es folgten 1927 Peter Huber, Reinhold Johler und Fritz Leissing. In den darauffolgenden Jahren kamen einige weitere Personen dazu, die in Folge als Fahrer bei Firmen beschäftigt waren. Bilder dokumentieren, dass der erste PKW und wohl auch LKW von R. Johler von verschiedenen Personen, unter anderem von Konrad Flatz, gelenkt wurde. Konrad Flatz erwarb zusätzliche Fahrlizenzen. Er betrieb, neben dem Handelsgeschäft und der Ferggerei, das erste motorisierte Taxiunternehmen und Unternehmen für Krankentransporte. 1935 erwarb Konrad eine „Nobelkarosse“, nämlich den 6-Zylinder Velie 66. Er war für „noble“ Anlässe sehr gefragt. So dürften einige Hochzeitsbilder mit Konrad Flatz und seinem Fahrzeug in den Alberschwender Haushalten existieren.

Und wieder führte der Krieg zur Verarmung und zum Stillstand. Erst in den 50er Jahren konnten Alberschwender wieder in die Mobilität investieren. Allerlei Fahrzeuge traten in Alberschwende in Erscheinung: Messerschmidt, Puch, Fiat; der VW-Käfer war in dem Jahrzehnt am weitesten verbreitet.

Lastkraftwagen und Busse

Der LKW-Serien-Bau hat erst nach 1900 begonnen. Benz stattete die ersten Serien-LKW mit Luftreifen aus. Deutz baute einen LKW für 5 Tonnen. Büsing konstruierte einen aufliegenden Anhänger, also den ersten Sattelzug. Kässbohrer baute die Fahrzeuggestelle von Saurer aus Arbon in Omnibusse um. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 orientierten sich die LKW-Hersteller nach der militärischen Nutzung. Nach Kriegsende standen für Deutschland und Österreich ca. 20.000 LKW für „Umbauten“ zur Verfügung. In den Folgejahren, Zwischenkriegszeit, kam es zu zahlreichen Fusionen. Heute noch bekannte Marken setzten sich durch und starteten ihre Produktion von LKW und Bussen. Mit dem Börsen-Crash und der damit verbundenen Inflation Ende der 20iger Jahre kam der Export von deutschen und österreichischen Erzeugnissen nahezu zum Erliegen. In den 30er Jahren zog die Nachfrage langsam an.

In Alberschwende war es Baumeister Reinhold Johler, der 1927 den ersten LKW, einen Steyr Typ III 6 Zylinder mit 40 PS 3 Tonnen Nutzlast, erwarb. Sicherlich erhoffte er sich Vorteile für sein Geschäft. Wie Bilder dokumentieren, war der LKW in vielseitigem Einsatz. Sei es der Milchtransport nach Dornbirn Oberdorf, Baumaterialfrachten für den Bedarf im eigenen Bauunternehmen oder im Warenhandel bei seinem Unternehmenskollegen in Alberschwende. Einige wenige im Dorf besaßen ein „Befähigungs-Zeugnis“ (heute würde man es als Führerschein bezeichnen). Konrad Flatz, Konrad Österle und weitere Fahrer waren bei Johler mit dem LKW und PKW im Einsatz.



3 Jahre später, also 1930, stieg Peter Huber in die motorisierte Frächtereiein. Sein erster LKW war ein Saurer-Typ B 35 PS BJ 1927. Das Fahrzeug wurde gut ausgelastet; es wurde Energieholz (Lieferungen vorwiegend in die Schweiz), Heu, Stroh und Zuckerrüben (Rudgla) für die Bauern, Sand, Kies und weitere Baumaterialien in den ganzen Bregenzerwald transportiert. Für die Landwirte wurde auch Vieh transportiert und darüber hinaus erfreuten sich Schulen und Vereine, bei Ausflügen und Ausrückungen von Peter transportiert zu werden. Bald wurde ein größerer LKW angeschafft. Nahezu zeitgleich beschaffte sich Jodok Eiler einen LKW und erhoffte sich, dadurch sein Geschäft als Käsehändler zu erleichtern. Er erkannte, dass die hohen Kosten der Anschaffung und des Betriebes nicht im Verhältnis standen und verlor das Vertrauen in die Motorisierung. Konrad Österle war ein weiterer Pionier in der Runde. Er startete 1934 mit der Frächtereiein. Neben vielen Kunden bediente er auch die Fa. R. Johler bei Frachten an Bauprojekten. Bereits zwei Jahre nach dem Start schaffte er sich einen größeren LKW an. Nach dem Anschluss von Österreich an das Deutsche Reich wurden die Fahrzeuge für „höhere Dienste“ enteignet und die Fahrer in den Krieg eingezogen. Ein kompletter Stillstand in der Motorisierung und ein trauriger Zeitabschnitt für die Bevölkerung folgte. Von den Pionieren der Vorkriegszeit setzte nur Peter Huber seine Frächtereiein fort. Sein LKW überlebte wegen Motorschaden den Krieg in der Werkstätte. Das Frachtgewerbe bekam neue Eigentümer. Unter den Pionieren der Frächtereiein nach dem Krieg sind: Peter Huber, Gebhard Gmeiner, Erich Eiler, Rudolf Schedler. Auch nutzten Unternehmer wie Herbert Raidel, Helmut Johler und weitere Alberschwender die Motorkraft zur Ausübung ihres Gewerbes.

Abb. / Ausfahrt mit Freunden

Fritz Leissing 2. v. re. Quelle: F. Leissing



Motorräder und Mopeds

Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach konstruierten 1885 den Reitwagen, einen Versuchsträger für den schnelllaufenden, mit Benzin betriebenen Ottomotor. Erstes Serienmotorrad mit Benzinmotor ist die Hildebrand & Wolfmüller von 1894. Dieser Hersteller verwendete erstmals das Wort „Motorrad“ und ließen es patentrechtlich schützen. 1917 waren in den USA Indian und Harley-Davidson, in England Triumph, Douglas, Sunbeam und Phelon & Moore, in Europa Wanderer und NSU die Haupthersteller. Für den Krieg wurden die Beiwagen vorwiegend wegen den Verwundetentransporten gebaut. Nach dem 1. Weltkrieg begannen in Deutschland bekannte Namen mit der Motorradproduktion: DKW (1922) und BMW (1923). Diese beiden Marken standen auch immer wieder im Wettstreit bei den aufkommenden Motorradrennen.

Bereits Mitte der 20er Jahre entwickelte sich ein Motorradboom. 1926 erfolgte die Gründung des „Motorfahrerclub Vorarlberg“. Fritz war sicherlich von Anfang an mit dabei, er beteiligte sich an den legendären Rennen von Dornbirn über die Achraintrecke nach Alberschwende. Er hatte eine Reihe von Motorradkollegen und einen eigenen Fanclub. In den 30er Jahren gab es in Alberschwende bereits einige Motorradbesitzer (die Namen sind nicht vollständig bekannt). Nach dem 2. Weltkrieg fand das Motorrad eine rasante Verbreitung, war es doch ein schickes und schnelles Fortbewegungsmittel.

Abb. / Pioniere

Bau der Stauwehr für die Wasserstube Subersach, 1927

Quelle: Bregenzerwaldarchiv



Pioniere sind Unternehmer, die Risiko eingehen und deren Erfahrung für den allgemeinen Fortschritt unerlässlich ist. Sie ziehen Aufmerksamkeit auf sich, gewinnen an Produktivität und scheitern gegebenenfalls an der Unvollkommenheit der Technik.

DAS UMFELD DER PIONIERS VON DAMALS

In den 20er Jahren nahm die Motorisierung richtig Fahrt auf. Auch in Vorarlberg nahm die Zahl der Fahrzeuge von 100 auf 1000 in den ersten sechs Jahren zu.

Die Aufbruchsstimmung der 20er Jahre führte zu einer kurzen Blütezeit, denn bereits 1929 überhitzten sich die Spekulationsmärkte, was letztlich zum New Yorker Börsencrash führte und eine Weltwirtschaftskrise auslöste. Viele Anleger und Sparer kamen um ihr Vermögen oder mussten durch enorm schwankende Wechselkurse erhöhte Schulden tilgen. In Alberschwende waren davon auch eine Reihe von Personen und Familien betroffen. Jene, die sich zum Beispiel in der Schweiz Geld entliehen hatten, mussten in der Folge die Schulden bis zum Zehnfachen berappen. Es kam zu bedeutenden Vermögensverschiebungen, einer labilen Wirtschaftslage und eine politische Instabilität war die Folge. Gelegentlich sah es nach Aufschwung aus und so wagten Unternehmer, wieder zu investieren. Bekannterweise erholte sich der Arbeitsmarkt nicht, was zum politischen Desaster führte.

Auch Alberschwender Unternehmer tankten zu Beginn der 30er Jahre Hoffnung und investierten in die neue, motorisierte Mobilität. Wir erinnern uns an Namen wie: Reinhold Johler, Konrad Flatz, Peter Huber, Konrad Österle; sie wagten den Sprung in das neue Zeitalter! Ein Schritt in Richtung Motorisierung war enorm mutig, denn: Vergleicht man den Warenkorb von heute zu damals, muss man feststellen, dass Fahrzeuge nahezu das Dreifache von heute kosteten. Diese höheren Investitionen zu erwirtschaften, stellte sicherlich eine große Herausforderung dar. Zudem waren die Fahrzeuge nicht so leistungsfähig wie heute, waren wegen der noch geringeren Erfahrungswerte anfälliger, mehr Reparaturen waren die Folge.

Autobesitzer von damals genossen andererseits hohes Ansehen in der Gesellschaft, sie wurden als Pioniere gesehen. Gleichzeitig ist diese Rolle auch Keim von Neid und Missgunst. Zu dieser Situation passt das geflügelte Wort: „Sie waren ihnen regelrecht das Zahnweh neidig“. Jedenfalls sind die aus Erzählungen bekannt gewordenen Streiche, die die Pioniere erdulden mussten, oft nur so erklärbar. Die Investitionen der Pioniere waren es, die den technologischen Fortschritt finanzierten. Der steigende Wettbewerb und die höheren Stückzahlen haben dazu geführt, dass die Fahrzeuge immer billiger, die Erfahrungswerte gestiegen sind und wir heute auf dem technischen Stand sind, wo die Leistung höher und die Anzahl an Reparaturen wesentlich geringer sind.

Abb. / D'r Zigarro-Kramer
Bildquelle: Walter Stadelmann



Konrad Stadelmann (1897) Sohn Walter berichtet uns über seinen Vater, der bereits im 1. Weltkrieg 3 Jahre Grausamkeit an der Front erlebte: „Bei Ausbruch des 2. Weltkrieges suchte mein Vater einen Nebenerwerb. Er sah die Möglichkeit im Bereich Transporte und Traktordienste. Vermutlich ahnte er, die mit dem Kriegseinbruch einhergehende Geldentwertung. Er setzte sein Ersparnis umgehend für den Ankauf eines Traktors ein. Den Traktor Marke Kramer vom Typ K18 11 PS kaufte er 1941. Der Traktor war mit Mähwerk und einer Lichtanlage ausgestattet.“

Für Konrad Stadelmann war der Traktor ein Fluch und ein Segen zugleich. Seine Erfahrungen im 1. Weltkrieg sagten ihm, nie mehr in den Krieg. Der Traktor brachte eine gewisse Abhängigkeit, die Ortsgruppenleitung erkannte für sich den Nutzen und so musste Konrad nicht mehr einrücken. Walter: „Mutter hasste diese Bevormundung durch die Ortsgruppenführung, musste doch ihr Mann laufend bei Nachbarn und für die Ortsgruppe in den Einsatz, die Arbeit zuhause blieb des Öfteren liegen. Der Entscheidungsspielraum war gering, denn es wurde gnadenlos mit der Einberufung in den Krieg gedroht.“ Da die Frächter aus Alberschwende samt den LKWs (diese wurden enteignet) in den Kriegseinsatz mussten, war es naheliegend, dass Konrad Stadelmann aufgefordert wurde, die Baracken des RAD-Lagers vom Bahnhof Schwarzach nach Alberschwende zu transportieren. Zu Kriegszeiten musste Konrad Stadelmann mit seinem Kramer-Traktor viele Fuhrwerksdienste machen. Es wird berichtet, dass das Traktorgeräusch von weitem hörbar war und Konrad auf der Fahrt gerne lange Zigarren geraucht habe; so ging der Spruch um „Der Zigarren-Kramer kommt“. Sohn Walter erinnert sich, dass sich beim Traktor links vorne ein Fach befand, wo Starterkapseln und meist auch Zigarrensachteln gelagert waren.

Mit Zusammenbruch des Krieges ging die Frächtereier als landwirtschaftlicher Nebenerwerb nahtlos weiter, nun aber in freier Entscheidung. Es wurde noch ein gummibereifter Anhänger angeschafft.

„Oft hat Vater Heu und Stroh über den Achrain transportiert. Im Stern (Gasthaus) mussten wir kühlen, der Verdampfungskühler am Traktor brauchte nach dem Anstieg tatsächlich Wasser. Vater goss Wasser nach und ich genoss eine Limonade und einen Landjäger; über Schwarzach war es das Tobelgasthaus (heute Steinbruch).“

Eine besondere Kindheitserinnerung: „... die Sägemehltransporte von Schönebach nach Müselbach und am anderen Tag weiter nach St. Margrethen, das waren schon seine größten Aktionen, die er mit dem Kramer gemacht hat. Wir mussten beim Laden mithelfen, Körbe unter dem Sägegatter füllen und dann hochtragen, 6-8 m³. ... für das Abwärtsfahren hatte der Anhänger wegen der schweren Ladung zwei Bremsen, eine für hinten und eine für vorne; ... vorne, das hat er so konstruiert, dass er sie vom Fahrersitz aus erreichen konnte, die hintere Bremse mussten wir Buben bedienen.... Hinten war eine Anhängervorrichtung, da konnte man aufsitzen, gings abwärts, sind wir mitgesprungen und haben die Bremse angezogen, wurde es flacher wieder gelöst; so war die Fahrt von Schönebach nach Bizau und weiter nach Müselbach immer abwechslungsreich.“

Abb. / Reinhold Johler
LKW bei Schmiede GH Ochsens
Quelle: N. Johler



Reinhold Johler (1898) hat sein Handwerk als Maurer in Lichtenstein gelernt. Er gründet 1922 mit Maria, Tochter des ehemaligen Konsumgründers Eduard Winder in Alberschwende eine Familie. Er baute sich einen Baumeisterbetrieb auf und stieg zusätzlich in die motorisierte Frächtereiein. Es dürfte Mitte der 20er Jahre gewesen sein, als er sich den 1. LKW in Alberschwende leistete. Es war vermutlich ein MAN Pritschenwagen mit Kettenantrieb (Untersetzung für die Antriebsräder). Dieser Wagen war bald zu klein und er beschuf sich 1927, einen Steyr Typ III 6 Zylinder mit 40 PS und 3 Tonnen Nutzlast. Drei Jahre später leistete Johler sich zusätzlich einen PKW. Es handelte sich dabei vermutlich um einen Steyr Typ XII Cabriolet, 6 Zylinder mit 30 PS, ein Innfahrzeug der Zeit. Das Auto kostete damals gebraucht 6.290 Schilling (Alpendollar).

Der Börsencrash von 1929 leitete nicht nur eine wirtschaftlich und politisch instabile Zeit ein, sondern brachte auch R. Johler in eine ungünstige Position. Je nach Währung verloren Sparguthaben ihren Wert und Fremdwährungskredite mussten mit wesentlich höheren Raten bedient werden. Zudem hatte auch Reinhold mit den hohen Kosten der Fahrzeughaltung zu kämpfen und so musste zu dessen Abdeckung das eine oder andere Grundstück erhalten.

Wie sein Sohn Nolde (Reinhold) berichtet, war die Leidenschaft zum Automobil groß, was leider auch die „Zahnwehneider“ bzw. die mit Mut angetrunkenen Kollegen auf den Plan rief. Diese spielten ihm einen üblen Streich, indem sie dem LKW, den falschen Treibstoff in den Tank füllten, was zum Totalschaden des LKW Motors führte. Erst viele Jahre später wurde bekannt, wer der Übeltäter war.

Im Allgemeinen erfreute sich der LKW jedoch eines regen Einsatzes. Zum Beispiel wurde täglich die Milch in Alberschwende gesammelt und in die Molkerei nach Dornbirn Oberdorf gebracht. Um das Arbeitspensum zu bewältigen, benötigte Johler Chauffeure. Auch Konrad Flatz und Konrad Österle waren bei Reinhold Johler als Fahrzeuglenker im Einsatz. Die wirtschaftlich labile Lage der Anfang 30er Jahre und die hohen Erhaltungskosten der Fahrzeuge hat R. Johler bewogen, sich von den Fahrzeugen zu trennen. Seiner Pionierleistung ist es zu verdanken, dass in Alberschwende schon sehr früh Erfahrungen in Sachen Motorisierung und den damit zusammenhängenden Herausforderungen gesammelt werden konnten.

Abb. / Fritz Leissing

Achrain Motorradrennen Fritz Leissing 1927

Quelle: F. Leissing



Bereits Mitte der 20er Jahre entwickelte sich ein Motorradboom. Der Alberschwender **Fritz Leissing (1903)** war 1926 Mitbegründer des „Vorarlberger Motorfahrerclub“. Fritz stand in Sachen Motorrad in gewisser Weise im Rampenlicht. Neben einigen weiteren Kollegen war er ein Motorradfan quasi der ersten Stunde. Mit Kollegen wurden Ausflüge organisiert und um die Wette gefahren. Er und sein Freund „Michlo Peters“ (Eugen Bereuter) waren im ganzen Bregenzerwald als Schnellfahrer berüchtigt, ihnen eilte der Ruf voraus: „Sperrt heute Hühner und Kinder ein, es kommen die Narren aus Alberschwende.“

Fritz beteiligte sich an den legendären Achrain-Rennen von Dornbirn nach Alberschwende. Es wird berichtet, dass sich beim ersten Rennen (1927) 4000 Besucher an der Rennstrecke befanden, dies steigerte sich in den darauffolgenden Jahren bis zu 10.000. Ab 1934 fanden die Rennen auf der Bödelestrecke oder am Arlberg statt. Fritz und sein Team steckten mit Sicherheit des Öfteren im Rennfieber.

Sein Sohn Fritz weiß aus Erzählungen, dass sein Vater einmal im Trainingslauf sogar den Sieger des Rennens von 1927 Edi Linser aus Innsbruck, schlagen konnte. Im 2. Trainingslauf schied Fritz mit Motorschaden aus und über Nacht musste ein Ersatzmotor aus Innsbruck beschafft werden. Übrigens, der Name „Fritz“ schien zu der Zeit im Rennsport verbreitet gewesen zu sein, so siegte 1930 beim Achrain-Rennen Fritz Sallier aus Nürnberg und 1931 Fritz Neuner aus Innsbruck.

Die Bergwertungsrennen Achrain und Bödele entwickelten sich am Anfang der 30iger Jahre zu den größten, motorsportlichen Veranstaltungen im Westen Österreichs. Diese Strecken gewannen in der Zeit auch im Radsport an Bedeutung. So wurden hier auch Radrennen durchgeführt. Parallel zu den Motorradrennen fanden auch Autorennen auf den Strecken statt. Der siegreichste Autorennfahrer war zu der Zeit der Bregenzer Arnold Anwander, er fuhr einen von Porsche entwickelten und von Steyr gebauten Rennwagen. Anwander führte das seinerzeit größte Autohaus in Vorarlberg.

Nach dem Einmarsch der deutschen Truppen kam es zum totalen Ausfall der Rennsportveranstaltungen in Vorarlberg.

Konrad Flatz (1905) hat bereits im Alter von 20 Jahren ein „Befähigungs-Zeugnis für das Lenken von Kraftfahrzeugen mit Explosionsmotor“ erworben und war damit vermutlich einer der ersten Alberschwender Bürger mit einer derartigen Lizenz. Chauffeure waren zu der Zeit gefragt und so hat er seinen Dienst gelegentlich auch bei der Firma Reinhold Johler angeboten. Zu Beginn der 30er Jahre hat sich Konrad Flatz ein eigenes Fahrzeug angeeignet, es handelte sich dabei um einen Austro-Daimler 617, 6 Zylinder 60 PS, 4 Plätze mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. In der technischen Beschreibung wird der Verbrauch mit 18 l pro 100 km angegeben. Dieses Modell wurde von Porsche entwickelt und bis 1924 gebaut. Dem Typenschein zufolge haben die Besitzer des Öfteren gewechselt. Im August 1935 kaufte Konrad sich einen größeren Wagen, insbesondere wegen den zunehmenden Taxidiensten. Dabei handelte es sich um den 6-Zylinder Velie 66, eine US-amerikanische Limousine Baujahr 1928. Die Velie Motors Corporation baute diese Serie bis 1929. Zu der Zeit waren die Fahrzeuge mit jenen von Rolls-Royce und Austro-Daimler (später Mercedes Benz) vergleichbar.

Sicherlich befinden sich in den Fotoalben einiger Alberschwender noch Hochzeitsbilder, in denen das Fahrzeug von „Christieles Konrad“, wie er in der Bevölkerung genannt wurde, abgebildet ist. Für den Taxiunternehmer gab es des Öfteren auch dringende Einsätze, sei dies bei Unfällen, Geburten oder sonstigen Notfällen. So ergab es sich, dass die Familie Flatz auch über das erste Telefon mit der Nummer 401 verfügte.

Die zunehmenden Einsätze für Krankentransporte führten Konrad zu einer weiteren Aufgabe. Nach einer gesonderten Ausbildung erwarb er sich die Lizenz für Sanitätsdienste bzw. Krankentransporte. Konrad betrieb nun, neben dem Warenhandel und der Ferggerei, das erste motorisierte Taxiunternehmen samt Lizenz für den Krankentransport. Um den Anforderungen der Krankentransporte gerecht zu werden musste schon sehr bald ein neues Auto angeschafft werden, das auch Personen in liegender Position befördern konnte. Zeitzeugen erinnern sich an eine Limousine mit 3 Sitzreihen, was auch den Ausflug einer Doppelhochzeit ermöglichte.

Abb. / Peter Huber
1. v. li. mit LKW
Quelle: R. Huber



Peter Huber (1905), Sohn des Sägewerksbesitzers Johann Georg Huber Zoll, erwarb seine Kraftfahrerlizenz bereits mit 22 Jahren und stieg 3 Jahre später, möglicherweise mit einem gewissen Auftragspolster seines väterlichen Betriebes ausgestattet, in die Frächtereiein. Sein erster LKW war ein Saurer Typ B 35 PS BJ 1927, er kaufte diesen gebraucht 1930 um 5.408 Schilling. Das Fahrzeug wurde gut ausgelastet; Energieholz (Holzbunde, Sägeabfälle) und Sägemehl wurde vorwiegend in die Schweiz geliefert, Stroh und Baumaterialien in den Bregenzerwald. Für die Landwirte und Viehhändler wurde auch Vieh transportiert. Zur besseren Milchleistung der Kühe wurde auch mit „Rundglä“ gehandelt. Es handelt sich dabei um eine Art Zuckerrüben, die mit der Bahn aus Ackergebieten angeliefert und in Schwarzach auf den LKW verladen wurden.

Ein Ritual war der Viehtransport in den Alpsommer und zurück. So ein Transport, inklusive dem gesellschaftlichen Teil, konnte einen langen Tag ergeben!

Nicht selten kam es vor, dass Schulen oder Vereine sich einen Transport für den Ausflug wünschten. Nach gründlicher Reinigung wurden auf der Ladefläche Bänke befestigt. Für diese Personentransporte wurde auch eine Stiege mitgeführt. Danach ging es ab ins Vergnügen, sei dies zu einer Bergwanderung, Stadtbesichtigung usw.

Wegen der starken Nachfrage und möglicherweise wegen den hohen Reparaturkosten, stieg Peter Huber auf einen größeren, stärkeren LKW um. Es war 1938 ein Magirus Deutz L 235. Auf Grund des aufkommenden Treibstoffmangels ließ er das Auto auf Holzgaser umbauen.

Bei Kriegsausbruch wurde auch er zur Wehrmacht eingezogen. Sein LKW „überlebte“ den Krieg, jedoch nicht an der Front, sondern in der Werkstätte. Es wird vermutet, dass auf Grund eines größeren Motorschadens das Fahrzeug nicht enteignet und damit vor der Zerstörung verschont blieb. Peter Huber nahm seinen LKW nach Kriegsende wieder in Betrieb, baute ihn auf Dieselbetrieb zurück, handelte das Fahrzeug um und führte die Frächtereiein bis Mitte der 50er Jahre. Peter Huber war ein technikaffiner Mensch, davon zeugt eine Patentschrift, die eine besondere Konstruktion eines LKW-Schneepfluges zeigt. Er war ein geselliger Mensch, Vereine waren ihm ein besonderes Anliegen.

Abb. / Schulausflug

mit einem der ersten Postbusse im Bregenzerwald

Quelle: G. Hopfner



Konrad Österle (1909) hat 1934 mit der Frächtereie begonnen. Er setzte sein Erbe für die Anschaffung eines LKW ein. Seine Tochter Lotte berichtet: „Mein Vater hatte vor dem Krieg einen größeren (Saurer 4-Zylindermotoren 80 PS, 8 Tonnen) und einen kleineren LKW (Opel Blitz, 60 PS, 2,5t); er ist auch für Baumeister Johler gefahren; die LKW standen jedenfalls in Johlers Garage, Vieh- und Holztransporte standen auf der Tagesordnung. Hinter Taubenwirts Stadel (heute Raiba) war ein Holzlagerplatz, dort wurde oft auf den LKW verladen und Holz in die Schweiz transportiert. Da er mehrere LKW betrieb, brauchte er auch Fahrer. Flatz, Dür, Greinwalder und weitere haben ausgeholfen, oder waren angestellt.“ Lotte erzählt: „Als sich vor dem Krieg die Grenzschießung zur Schweiz abzeichnete, hätte der Holzhändler in Goldach (CH) gesagt: „Österle, bitte bring mir Holz so viel du kannst“, worauf mein Vater von Stephanstag bis nach Neujahr, Tag und Nacht, so viel Holz aus dem Bregenzerwald führte, wie nur möglich war. Chauffeure und Ladehelfer waren im Dauereinsatz.“

„Da mein Vater relativ stur war und der NS nicht immer gehorchen wollte, wurden ihm die LKW genommen und er musste ebenfalls mit einrücken. Ich konnte als 9-jähriges Mädchen vom Fenster aus zusehen, wie ein Uniformierter, der von Bregenz kam, in den einen LKW einstieg. Im anderen saß mein Vater und die LKWs waren auf Nimmerwiedersehen weg, mein Vater kam nach dem Krieg Gott sei Dank zurück! Er entschloss sich, nicht mehr ins Frachtgewerbe einzusteigen, sondern als Postchauffeur sein Geld zu verdienen. Die begehrte Frächter-Lizenz überließ er dem späteren Nachbarn Gebhard Gmeiner. Er hat des Öfteren darum gefragt.“ Konrad Österle eröffnete die Postbuslinie Alberschwende Bregenz mit einem schwerfälligen Büssing-Bus, vermutlich des Typ ED 13 mit Motorschnauze. An einem kalten Wintertag geriet der Bus beim „Kreuzfelsen“ (später durchtunnelt) über den Fahrbahnrand hinaus. Mit Hilfe mutiger Passagiere konnte der Bus gerade noch vor dem Absturz in die Tiefe gerettet werden. „Viele Jahre später, als Vater durch einen schweren Unfall im Koma lag, hat ihn das Unterbewusstsein an den Vorfall erinnert ... „gad no ganga“,... hätte er gesagt.

Chauffeure trugen immer schon eine große Verantwortung, damals jedoch hafteten bei Sachschäden der Fahrer. „Ein Fahrer konnte damals bei einem Unfall um Haus und Hof kommen, er trug die volle Haftung. Konrad blieb nach dem Krieg dem Fortschritt treu und leistete sich einen modernen PKW, nämlich den DKW „Meisterklasse“ mit einem F8 Zweitaktmotor, eine schnittige Limousine mit Frontantrieb. Seine Tochter Lotte sollte gleich mit 18 Jahren den Führerschein bei der Fahrschule Schneeweiß machen. Gewünscht, getan, Lotte war die jüngste Führerscheinbesitzerin im ganzen Bregenzerwald. Die junge Dame hinter dem Steuer erfuhr gelegentlich Bewunderung, wurde zu einer gefragten Hochzeitsfahrerin, was den Unmut des im Ort ansässigen Taxlers hervorrief, der sie zur Rede stellte und deutlich machte, dass sie ihre Finger von seinen Kunden lassen soll.

Abb. / stolzes Gespann
von Gebhard Gmeiner 1934
Quelle: M. Gmeiner



Gebhard Gmeiner (1910), im Volksmund auch „s'Gebhartle“ genannt, war ebenfalls eine angesehene Persönlichkeit im Ort. Er engagierte sich in der Handwerkszunft, in der Gemeinde und war zuletzt auch Vorsitzender in der Kommission für Zulassungen im Frachtgewerbe in der Wirtschaftskammer. Er erwarb sein Fuhrwerksgewerbe im Jahre 1934, war bis Kriegsausbruch mit seinem Gespann für diverse Transporte unterwegs. Gleich nach Kriegsende erwarb er das Frachtgewerbe für motorisierte Fahrzeuge von Konrad Österle, wies seine Qualifikation für den Tiefbau nach und setzte auf die Motorisierung und Technisierung in dem Bereich. Neben dem LKW schaffte er sich für Erdbewegungen eine Schubraupe, und für Ausubarbeiten einen Traktor mit Heckbagger an. Mit seinem Unternehmen war er für Baufirmen und für die Wasserversorgung und Entwässerungen in der Landwirtschaft im Einsatz. Auch bei Schneeräumungen und Erdbewegungen war sein Fuhrpark gefragt. Schul- und Vereinsausflüge mit dem LKW waren nicht selten. Da wurden die Sitzbänke auf die Ladefläche montiert.

Als Pionier war er gelegentlich, wie seine Kollegen auch, den „Stammtischreden“ ausgesetzt. Den Erzählungen nach hat Gebhard Gmeiner nicht allzu viel Verständnis für Vorgänge, die nicht nach seinem Plan gingen und schon gar nicht für Späße, die ihn betrafen. Eine Anekdote erzählt, dass eine Stammtischrunde im Ochsen einen Plan ausheckte und Gebhard noch spät am Abend anrief um ihn spaßhalber zu einem dringenden Auftrag überreden wollte. Dabei haben sie ihn gebeten, er möge doch morgen mit seinem „Baumschüttler“ zur Baustelle kommen. Seine technische Errungenschaft, den Bagger als „Baumschüttler“ zu bezeichnen, war für Gebhard zu viel des Guten. Er beschimpfte daraufhin die Anrufer aufs Schärfste; der Spaß dürfte gelungen sein. Damit hat Gebhard Gmeiner einmal mehr zum Ausdruck gebracht, wie wichtig ihm die Maschinen und die technischen Hilfsmittel im Beruf waren.

Gebhard war nicht nur in der Gemeindepolitik engagiert, er war auch lange Zeit Landes-Innungsmeister des Frachtgewerbes in Vorarlberg. Neben der Interessensvertretung für die Berufsgruppe, war ihm der Betrieb, der intakte Fuhrpark und Arbeitsgeräte ein besonderes Anliegen.



Rudolf Schedler (1931) erlebte in seiner Kindheit die Kriegszeit. Auf der elterlichen Landwirtschaft gab es immer viel zu tun. Im Winter im Holz und im Stall, im Sommer auf der Alpe. Er hatte immer schon eine Vorliebe zum Fuhrwerk. Der Entschluss, sich als Unternehmer zu betätigen, fiel sehr kurzfristig; so erinnert sich seine Frau Anna, dass Rudolf seine Motivation, ins Frachtgewerbe einzusteigen, humorvoll wie folgt begründete: „... als ich wieder einmal mit leerer Tasche ausging, sah ich eine nette junge Dame, die ich liebend gerne an die Bar eingeladen hätte. In dem Moment merkte ich, dass ich schon wieder kein Geld dabei hatte. Ich schwor mir, unabhängig von Vaters Gnaden zu werden und mein eigenes Geld als Fuhrwerksunternehmer zu verdienen. Kurze Zeit später hatte ich meinen ersten Traktor.“ Es war 1952 ein Steyr 180. Und los ging es mit Holzakkorden und diversen Transporten. Diese Tätigkeiten mussten natürlich bei der Bauernkasse als Nebenverdienst gemeldet werden. Einige Jahre später konnte Rudolf das Gewerbe von einem Bekannten, der leider verunglückt war, in Pacht nehmen. Neben dem Holz waren es Heu, Stroh und Viehtransporte. Mit dem Traktor brachte er das Holz an die Säge. Mit der Zeit hat sich der Schwerpunkt auf den Transport verlagert. Zum Beladen der Hänger mit Holz brauchte es immer Helfer. Winders Manfred, Glasers Fränzle und Winders Bruno waren getreue Unterstützer.

Bruno hatte mit seinem Motorrad viel Spaß. Sohn Kurt erzählt: „Manchmal am Feierabend durfte ich als Bub mit Bruno noch eine Runde auf seinem Motorrad mitfahren. Er fuhr mit mir von uns zum Ochsen und zurück, das machte Spaß!“ Kurt weiß eine andere Begebenheit: „Bruno hat uns Kinder im LKW gerne mitgenommen. Als meine Eltern beim Hausbauen waren, hat uns Bruno mit nach Wolfurt genommen, um Ziegel zu holen. Er dürfte etwas zu schnell gefahren sein, jedenfalls landete eine Palette an Ziegeln auf der Straße; wir Kinder halfen, die verbliebenen Ziegel von der Straße zu räumen, dabei kam der Verkehr für kurze Zeit zum Erliegen.“

Neben der Transportarbeit brachte Rudolf in der Landwirtschaft nützliche Dienste. Anna berichtet: „Einmal hatte Rudolf gewaltiges Glück. Bei der Heuernte kam der Traktor am Steilhang zum Kippen, beim 2. Überschlag schleuderte es Rudolf aus dem Traktor und er blieb wie durch ein Wunder unverletzt; ... Gott sein Dank gab es später nie mehr einen Unfall.“ – das war noch zu ledigen Zeiten.

Die Transporte wurden umfangreicher, länger und damit eine große Investition fällig. Es war 1957 der erste LKW, ein Steyr Diesel 480 mit 95 PS 5 Tonne. Schon wenige Jahre später folgte ein grüner Henschel Type HS 19. Der Aufbau war auf Rundholz ausgerichtet und hatte zum Beladen zwei Seilwinden und an den Rungen Umlenkrollen. So konnten die Stämme gezielt auf die Ladung hochgezogen werden. Später wurde diese Technik durch Krane ersetzt. Manchmal gab es auch Sensationstransporte, wie z.B. der 330 Jahre alte Baumriese, die Vorarlberger Nachrichten berichtete darüber.

In Folge gab es immer wieder Erneuerungen. Insgesamt hatte Rudolf im Laufe der Jahre 4 Henschel und 2 Steyr LKW im Einsatz. Seit 2003 führt sein Sohn Kurt, der schon 1988 die Frächterprüfung absolvierte, das Geschäft mit einem modernen Fuhrpark weiter.

Abb. / Traktor
von Erich Eiler Steyer 15
Quelle: E. Eiler



Erich Eiler (1933) hat als junger Bub die Kriegsjahre vollumfänglich in seiner Härte erlebt. Die Schulzeiten fielen wegen der „Kohleferien“ und der Freistellung für die Landwirtschaft kurz aus. In den Kriegsjahren wurde alles kontrolliert: „... selbst bei der Butter mussten wir Äpler sparen, damit wir die verpflichtete Abgabemenge erreichten und Vater nicht wieder in den Krieg musste“. Nach Kriegsende konnte Erich unter Lehrer Berkmann noch zwei ordentliche Schuljahre erleben. Trotzdem, das Schreiben sei nicht seine Sache. „Gott sei Dank habe ich später eine Frau gefunden, die Büroarbeit beherrschte, so konnte ich mich um den Betrieb und die Aufträge kümmern“, meint Erich. Bereits mit 21 Jahren startete Erich Eiler seine unternehmerische Karriere. Zusammen mit seinem Bruder Alois stieg er 1954 in den Heuhandel ein. Schon damals kauften die Bregenzerwälder Bauern Heu im Rheintal. „... wir kauften am Stock, beluden und entluden das Heu von Hand. Es brauchte gute Heukenntnisse, denn Riedheu haben die Wälder-Kühe nicht gefressen, das gab immer wieder Diskussionen.“

Als Transportgerät kam zuerst ein 15er Steyer 15 PS, später ein Steyer 180 (Kurzschnauzer) zum Einsatz. Das Heugeschäft überließ Erich nach ein paar Jahren seinem Bruder Alois und stieg in den Holzhandel ein. Den Gewerbeschein zu erhalten, war nicht so einfach, denn die Berufsvertretung achtete sehr darauf, dass der Wettbewerb nicht zu groß wurde. Mit August Bereuter, der in Besitz eines Gewerbescheins war, gründete Erich Eiler eine Gesellschaft und setzte sich als Geschäftsführer ein. „So erbrachte ich nach drei Jahren den notwendigen Befähigungs-Nachweis, danach baute ich meinen eigenen Betrieb sukzessive aus.“

Der erste LKW war ein Steyr 380 mit 90 PS. „Ich benötigte für die Anschaffung 100.000 Schilling Fremdmittel, die ich nur mit drei Bürgen bekam. Als 25-Jähriger war das nicht einfach, aber ich hatte Glück und fand die drei Personen, die mir das Vertrauen schenken. Als dann später die Sache einigermaßen lief, und ich die Zahlungsverpflichtungen einhielt, war es einfacher. Grundsätzlich habe ich mir zum Ziel gesetzt, jedes Fahrzeug innerhalb von 36 Monaten finanziert zu haben und so bin ich mit der Zeit von Null auf zwanzig Autos, samt Kran und Hänger gekommen; in Summe war das viel Geld.“

„Mit dem ersten LKW habe ich auch Viehtransporte bis nach Wels übernommen. Zusammen mit dem umgebauten amerikanischen Dodge-Hänger konnte ich 9 Stück laden. Der Transport war nicht unproblematisch, denn der LKW durfte nicht abgestellt werden. Nicht einmal beim Tanken, sonst hätte sich eine Kuh zum Ruhen hingelegt. Eine Weiterfahrt wäre dann unmöglich gewesen, ich musste daher durchfahren; es gab zu der Zeit noch keine Anbindezellen für Viehtransporte.“

Zu Beginn handelte Erich Eiler mit Sägemehl an die Bauern. Das Sägemehl musste von Hand bei den Sägern aufgeladen und bei den Bauern in einen Winkel geschaufelt werden, „...wenn man um 3 oder 4 Uhr angefangen hat, ist man um 11 Uhr in der Nacht mit 200,- SFr nach Hause gekommen; das war zufriedenstellend...“. Auch das Energieholz, die Scheiter wurden in die Schweiz geliefert, alles von Hand auf und abgeladen.

Abb. / stolze Fernfahrer
auf Henschel LKW am Reschenpass
Quelle: E. Eiler



Bald kam die Nachfrage, Holz in die Zelluloseindustrie nach Italien zu liefern. Nach einem größeren Windwurf in Deutschland und weiteren Umständen ergab sich ein intensiveres Italiengeschäft. Das Vertrauen in die italienischen Geschäftsleute war hierzulande nicht allzu groß. „Meine Frau hatte auch Bedenken ob der Zahlungsmoral, der Sprache, und der Zolladministration, aber nach einiger Zeit hatte sich das eingespielt und wir haben verlässliche Kunden gewonnen. Das kam allerdings nicht von ungefähr. Ich bin des Öfteren sehr früh aufgestanden und mit dem PKW an einem Tag 1000 km gefahren und 7-8 Kunden besucht. Der Tag hatte dann tatsächliche 24 Stunden, so konnte ich die Auftragslage absichern. Im Italiengeschäft haben wir mit 3 Steyr LKW angefangen, 1963 sind wir auf Henschel umgestiegen und in weiterer Folge neben Italien auch in die Zelluloseindustrie nach Deutschland geliefert. Später haben diese Fabriken der Reihe nach geschlossen und so veränderte sich das Geschäft auch für uns.“

„Gute Chauffeure sind das Um und Auf; wichtig für Kunden, das Auto und das Team; die Fahrer hatten stets meine Wertschätzung. Eine Zeit lang war eine 2er Besetzung für die Fernfahrten gesetzliche Vorgabe. Das war durchaus eine Herausforderung, wer mit wem fahren soll und kann. Die Fahrzeitregelungen und die besseren Aufzeichnungsgeräte haben diese Bestimmung zum Glück bald erübrigt.“

Erich erinnert sich an die Bankenkrise 1974. Die Banken hatten zu wenig Geld für den Geldverleih. „Nachdem mir die Alberschwender Bank für einen weiteren LKW kein Geld zur Verfügung stellen konnte, bin ich zur BAWAG nach Bregenz gegangen und habe ein Darlehen für 13% Zins erhalten; in Alberschwende habe ich bis zu dem Zeitpunkt 10% Zins bezahlt; ich habe das Geld genommen und noch vor den 36 Monaten zurückbezahlt.“

„Die Auslastung der LKW's mit Gegenfrachten ist ein Schlüssel für eine wirtschaftliche Betriebsführung. Die Fa. Furxer übernahm in den 60er Jahren große Sanierungsaufträge in Kirchen und benötigte viele Steine aus unseren Liefergebieten Deutschland und Italien. So kamen wir schnell überein, jedoch in den Zolltarifen, insbesondere in der Straßenabgabe wurde damals ein Unterschied gemacht, ob eigene oder fremde Waren transportiert wurden; ... die Händler mussten pro Tonne und gefahrener Kilometer 5 Pfennig bezahlen. Die Frächter, die für andere Waren transportierten nur 1 Pfennig. Also musste man sich entsprechend deklarieren, was die Administration verkomplizierte.“

„Ein solches Geschäft mit samt den Zollpapieren, machte einen Haufen Schreibarbeit erforderlich. Einmal musste meine Frau Erna ins Spital, in der Not habe ich die Papiere mit Handschrift ausgefüllt. Damit waren die Zöllner nicht einverstanden, sie wollten die Papiere mit Schreibmaschine geschrieben sehen.“

Eine besondere Herausforderung an Bürokratie und Fahrer waren Transporte über die Türkei in den Iran. Das ist eine Geschichte für sich. Die Firma Eiler GmbH ist heute ein bedeutendes Unternehmen im Transport, Holzhandel und in der Energieholzaufbereitung. Der Schwerpunkt der Geschäfte konzentriert sich auf das Vierländereck (Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien).

Abb. / Herbert Raidel
mit Transportkarren in blühender Jugend
Quelle: H. Raidel



Herbert Raidel (1935) verbrachte seine Kindheit am Dornbirner Berg, Parzelle Hohlen, Ortsteil Heilgereuthe. Er hat das Fuhrwerk schon mit 8 Jahren ausgeführt. Sein Vater hat ihm viel zugetraut. Herbert erzählt: „Wenn schon vom langen Schulweg die Rede ist, muss ich erzählen... damals 1943 erfolgte die Schneeräumung der Achrainstraße mit einem Pferde-Ochsen-gespann und einem schweren Holzpflug. In Haselstauden wurde bereits um 4:30 Uhr das Gespann zusammengestellt, die Anrainer mussten während des Krieges ihre Zugtiere zur Verfügung stellen. So gab mir Vater den Auftrag, unsere zwei Ochsen nach Dornbirn Haselstauden zu bringen, dort wurden die Tiere eingespannt, meist 6 Pferde und zwei Ochsen; - die Ochsen waren vorteilhaft, denn sie haben viel ruhiger und regelmäßiger gezogen wie Pferde.“ Jedenfalls habe ich mit 8 Jahren das Fuhrwerk bis zum Gasthaus Sternen begleitet, dort hat mich Vater abgelöst, ich bin schnell nach Hause und habe die Milch mit dem Schlitten nach Haselstauden gebracht, dann erst ging es zur Schule.“ Herbert bezweifelt, ob das heute noch denkbar wäre.

Herbert erinnert sich an eine weitere Begebenheit, er war gerade 10 Jahre: „... während des Krieges hat mein Vater Heu in den Bregenzerwald transportiert. Dabei hat man am Vortag das Heu im Ried geladen und bis zum Gasthaus Sternen gebracht, am nächsten Tag wurden die Ochsen wieder eingespannt und das Heu nach Andelsbuch transportiert, zurück ging's mit der leichteren Fracht übers Bödele. Damals hat man oft nur mit Käse und Butter bezahlt, ich war oft dabei und ab und zu war ich dann allein auf dem Weg, so auch 1945. Bei der Rückfahrt übers Bödele hatte ich einen großen Laib Käse und einiges Scheitholz als Lohn auf dem Wagen. Am Bödele wurde es schon leicht dunkel. Im Waldgebiet zwischen Bödele und Ammenegg kamen mir Marokkaner mit einem Jeep entgegen. Sie haben mich angehalten, schienen aufgeregt und zündeten mit ihren Taschenlampen in den Wald hinunter. Sie konnten scheinbar nicht glauben, dass der kleine Krüppel das Fuhrwerk führt, sie suchten offensichtlich den richtigen Fuhrmann. Nach einiger Zeit haben sie mir den Käselaib vom Wagen genommen und ich konnte weiterfahren.“ Am Dornbirner Berg fanden mehrere Jahre internationale Rodelmeisterschaften statt. Herbert war in seinen jungen Jahren 3-facher Landesmeister. Ein Sportunfall zwang ihn seinen Wunsch nach selbständigem Unternehmen etwas zurück zu stellen. Bei der Firma Fussenegger war er Bau-Kranführer, wirkte aus der Praxis heraus an der Weiterentwicklung mit und machte für Kunden Vorführungen. Danach kam die Zeit, in der er sich zunehmend dem Transport und der Erdarbeiten verschrieb.

Der 1. Traktor und gleichzeitig Startschuss in das Unternehmertum war ein 180er Steyr. Er führte Spezialtransporte durch. Für Fussenegger z.B. transportierte er Fertigbeton. Das war damals neu. Beim Transport im Hänger bestand jedoch die Gefahr, dass der Beton bis zur Baustelle durch das Rütteln bei schlechter Straße hart wurde und sich mühsam entladen ließ. Für die Firma Leite führte Herbert erstmalig den heißen Asphalt mit einem Spezialgefährt zu den Landwirten, die in den 50er Jahren angefangen haben, anstelle der Holzbrücken Asphalt aufzutragen. Herbert verfrachtete mit seinem schnellen 180er Steyr (weil größer bereift) den Asphalt im ganzen Land. Auch Sondertransporte wie Baukrane waren für Herbert eine gelegene kommende Herausforderung. Die Sondertransportbestimmungen existierten in den 50er Jahren noch nicht. Herbert beschäftigte sich mit Grabarbeiten und fertigte sich Spezialbagger zurecht, die bereits mit Hydraulikpumpen ausgestattet waren. Daraufhin entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit mit der Firma Menzi Muck. Er war auch der erste Menzi Muck-Besitzer in Österreich. Herbert war für die Entwickler der Leitkünde. Spezialanwendungen waren für Herbert kein „Geht nicht“, sondern eine Herausforderung.

KONTAKT: Tourismusbüro Alberschwende

T +43 5579 4220 10

M +43 664 88 95 08 18

E elisabeth.berlinger@alberschwende.at

Ein Besuch der Ausstellung ist jederzeit
nach telefonischer Vereinbarung möglich.
Führungen von Gruppen auf Anfrage.

„Mesmers Stall“ Alberschwende

Hof 579 | 6861 Alberschwende

Konzept und Umsetzung: Franz Rüf

Führungen: Christa Baumann, Mathilde Hermes

Kulturmeile /Team Museum: Armin Nußbaumer, Erich Eiler, Marion Maier

Bildbearbeitung: Roland Geuze

grafische Gestaltung: Christiane Eberle

Einen herzlichen Dank an die Pioniere und deren Angehörigen für ihre wertvollen Informationen, an die Gemeinde Alberschwende für die finanzielle Unterstützung, an die Mitglieder der Kulturmeile und Allen die zum Gelingen der Ausstellung beigetragen haben.

In der Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich die männliche Form (Schreibweise) verwendet. Sie bezieht sich auf Personen beiderlei Geschlechts.