

# Verkehrswesen anno dazumal

TEIL 1 - VON STADTARCHIVAR MAG. CHRISTOPH VOLAUCNIK

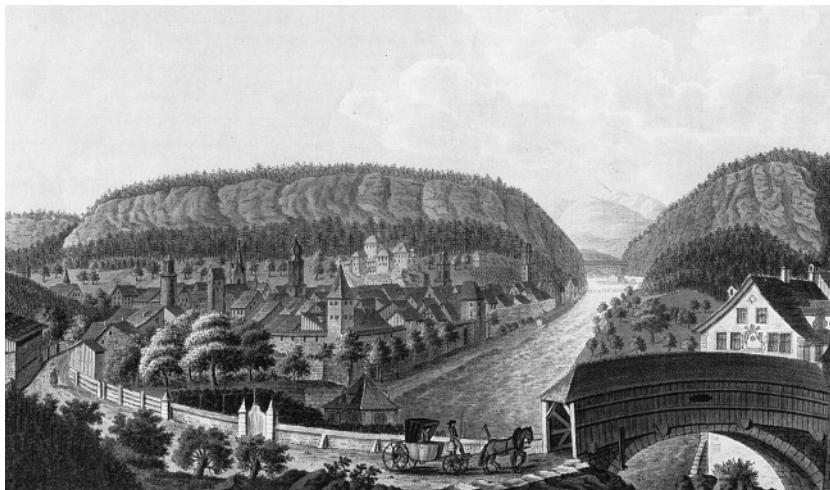
**Die Verkehrsproblematik ist in Feldkirch ein aktuelles tagespolitisches Thema. Blickt man in Stadtchroniken, historische Akten und alte Zeitungen sieht man, dass die Geschichte der Stadt auf das engste mit dem Verkehr verbunden ist.**

**Die Grafen von Montfort haben im Hochmittelalter sicherlich bewusst hier, an diesem Schnittpunkt der Straßenverbindungen vom Bodensee nach Süden und aus Tirol in die Schweiz, die Stadt Feldkirch gegründet.**

Vom Verkehr lebten zahlreiche Handwerker, vom Hufschmied bis zum Sattler, aber auch die Stadt Feldkirch hatte beachtliche Einnahmen wie das Pflaster- und das Lagergeld aus den Lagerhäusern. Aus der facettenreichen, fast noch unerforschten Verkehrsgeschichte unserer Stadt sollen einige Aspekte kurz angerissen werden.

## Straßenstation Clunia

Eines der wichtigsten Mittel zur Verwaltung und Verteidigung des riesigen römischen Reiches waren die Straßenbauten. Das ganze Reich war mit einem dichten Straßennetz verbunden, wobei diese Fernstraßen vor allem militärischen Zwecken, als Aufmarschlinien und Nachschubwege für das Heer dienten. Die Römer kannten bereits Straßenkarten, von denen eine in Form einer mittelalterlichen Abschrift, der Tabula Peutingeriana, in der Österreichischen Nationalbibliothek liegt. Auf dieser nur 35 cm hohen, aber sieben Meter langen Karte ist auch die römische Straßenstation Clunia eingetragen, die von Archäologen auf Altenstädter Gebiet lokalisiert wurde. Bei



Die Heilig Kreuz Brücke auf einem Stich aus dem 18. Jh.

einem solchen römischen Rasthaus befanden sich Ställe um die Pferde zu wechseln, war eine Station der kaiserlichen Post, ein Straßenposten und ein Bad untergebracht. Leider konnten bei den Ausgrabungen im vergangenen Jahr die vermuteten Straßenreste nicht gefunden werden. In ganz Vorarlberg sind bis jetzt noch keine römischen Straßen gefunden worden, lediglich bei Hard, in unmittelbarer Nähe der Rheinbrücke wurde ein römischer Meilenstein gefunden.

## Der Mensch als Transportmittel

Heute nicht mehr vorstellbar ist der Mensch als Transportmittel. Menschen trugen auf ihrem Rücken, in einem Holzgestell, im Dialekt als Reff (Räff) bezeichnet, Waren über weite Distanzen. Sie nahmen am Transitverkehr teil, versorgten aber auch entlegene Gebirgstäler mit Nahrungs- und Konsumgütern. In Vorarlberg waren hauptsächlich Hohenemser Juden als Hausierer tätig. Menschen waren auch als Überbringer von Briefen

und Paketen, als hauptberufliche Boten tätig. Die Stadt Feldkirch hatte einen eigenen Boten in ihren Diensten, der neben seinem Lohn eine Dienstkleidung und Schuhe erhielt. So erhielt beispielsweise 1687 der Bote Johann Teutschmann „auf sein Wohlverhalten hin“ einen Rock und ein Paar Schuhe, als Dienstausweis hatte er ein silbernes Botenzeichen.

Der Feldkircher Bote kam einmal im Jahr nach Wien, wobei er neben Briefen manchmal auch besondere Waren quer durch Österreich schleppte, wie ein Inserat in der Wiener Zeitung 1725 beweist: „Es Wird Jedermänniglich zu wissen gemacht, dass der sonsten alle Jahr anhero kommende Feldkircher Bott nächst der Schweiz wiederum anhero kommen und hat mit sich einen sehr köstlichen und gerechten Kirschegeist mitgebracht, wer solchen verlangt zu erkauffen kann sich in dem Wirtshaus zur Hl. Dreyfaltigkeit melden.“ 1730 findet sich in dieser ältesten österreichischen Zeitung neuerlich ein Inserat des Feldkircher Boten, nun wird sein Name auch genannt, Johann Graß. Wiederum hat er eine Vorarlberger Spezialität dabei: „eine Menges köstlichen schwarzen Kirschegeist.“

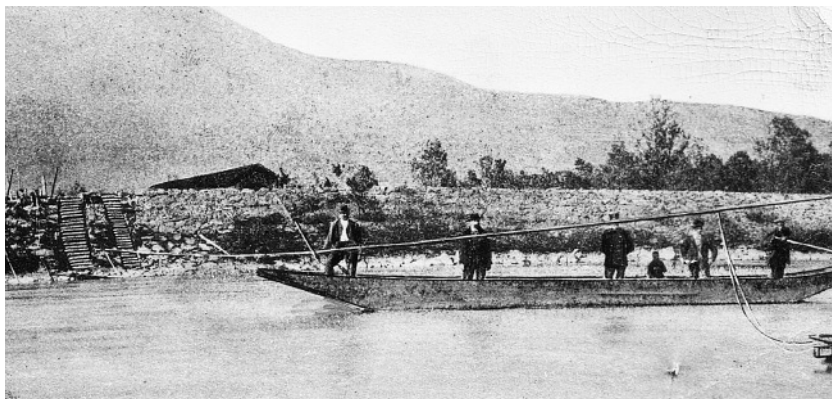
## Schifffahrt

Es ist heute kaum mehr vorstellbar, dass der Rhein einst schiffbar war, als Verkehrsweg diente. Der Fluss war damals noch kein Kanal mit hoher Fließgeschwindigkeit, sondern hatte einen natürlichen Lauf, floss ruhig, gemächlich, in vielen Schleifen dahin. Er konnte daher mit Schiffen mit geringem Tiefgang und Flößen von Chur bis Rheineck bzw. Fußbach befahren werden. Auch die Stadt Feldkirch nutzte den Rhein als Verkehrsweg, ja hatte in Altach-Bauren eine 1469 erstmals urkundlich genannte Anlegestelle und ein Gasthaus.

Die Feldkircher nutzten den Bodensee und den Rhein als Verkehrsweg für die Getreidetransporte aus Süddeutschland. Sie verluden das Getreide in Überlingen auf Schiffe und fuhren damit bis Altach-Bauren, von dort karrten Fuhrwerke die Getreidesäcke bis zum Feldkircher Kornhaus. Mit Schiffen transportierten Feldkircher Baumeister den für den Bau des Kapuzinerklosters benötigten Rorschacher Sandstein. Diese Schiffe steuerten Schiffsleute aus Höchst und Lustenau. Die im Stadtarchiv verwahrten Dienstverträge dieser Rheinschiffer mit der Stadt Feldkirch harren auf eine tiefeschürfende Auswertung.



Die Brücke in der Felsenau  
Ende des 18. Jh.



Die Rheinfähre in Bangs um 1900 (auf der Fahre auch ein Zöllner)

Der Rhein war natürlich auch ein Verkehrshindernis, das es zu bewältigen gab. Bei Niedrigwasser war ein Durchwaten bei Furten möglich, bequemer war natürlich die Benützung von Fähren wie beispielsweise jene zwischen Bangs und Lienz-Oberbüchel, die von 1392 bis zum Brückenbau im Jahre 1909 von der Familie Büchel betrieben wurde. Bei den zahlreichen Fähren am Rhein gab es zwei Schiffstypen, einen kleineren, Weidling genannt, für den Transport von 10 Personen sowie einen größeren Bootstyp, der Platz für einen Wagen und/oder Tiere bot.

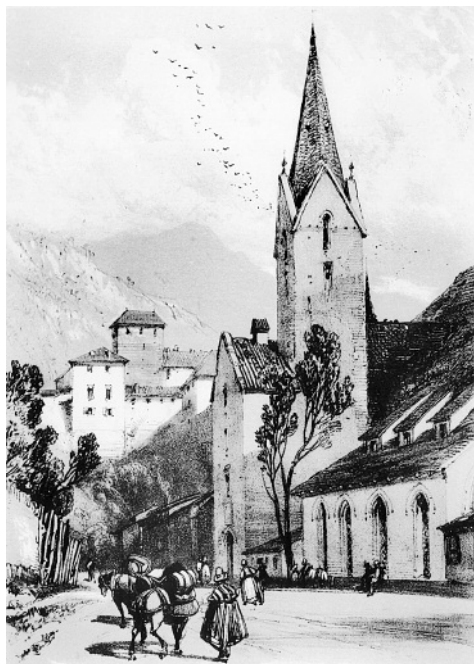
## Von „Pontilles“ zur Felsenau: Brücken in Feldkirch

Eine viel bequemere Art einen Fluss zu überqueren war die Benützung von Brücken. Die älteste Brücke in der Region Feldkirch und der wichtigste Übergang über die Ill bestand bei Heiligkreuz. Diese Brücke gab der benachbarten Ortschaft Heiligkreuz den ursprünglichen Namen „PONTILLES“ (= Illbrücke). Sie wird bereits im Rätischen Urbar des Jahres 842 genannt. Der ganze Verkehr aus der Stadt in Richtung Liechtenstein und über die Letze in den Walgau musste über diese Brücke. Auf den zahlreichen Stadtansichten des 18. Jahrhun-

derts ist diese Brücke mit einem gemauerten Bogen und einem hölzernen Schutzdach dargestellt. 1891 wurden irreparable Schäden am Gewölbe festgestellt und 1894 mit dem Neubau der heute noch bestehenden Brücke begonnen.

Die in den Jahren 1536 bis 1539 erbaute Felsenaubrücke erschloss die bis dahin unzugängliche Schlucht in der Felsenau für den Verkehr. Damit konnten sich die Fuhrleute und Reisenden den zeitraubenden und mühsamen Umweg über die Letze ersparen. Aus den noch erhaltenen Werkverträgen mit den Handwerkern kann entnommen werden, dass der Davoser Martin Bitschin die Sprengarbeiten in der Schlucht und die Maurerarbeiten an der Brücke durchführte. Eine Vorgabe war, dass die Kurve, der „Rank“, zur Brücke hin so ausgelegt war, dass man mit einem von sechs Pferden gezogenen Fuhrwerk „ungefährlich renken und varen mug.“

Mit den Zimmermannsarbeiten beauftragte die Stadt den aus Schwarzenberg stammenden Valentin Schmied. Die Spannweite zwischen den Widerlagern war ca. 39 Meter und die Nutzbreite innen ca. 2,45 Meter. Trotz dieser beachtlichen Ausmaße genügte die Brücke Ende des 18. Jahrhunderts nicht mehr den Verkehrsanforderungen, konkret die Höhe des Daches wurde kritisiert, da



Säumer mit Saumpferd am Schlossgraben  
in der ersten Hälfte des 19. Jh.; Neben dem Dom  
das Bregenzertor

größere Fuhrwerke gegen die das Dach tragenden Kreuzhölzer stießen. 1788/89 wurde eine neue Brücke erstellt, die aber keinen langen Bestand hatte. Am 14. Juli 1800 setzten auf dem Rückzug vor dem anrückenden französischen Feind befindliche österreichische Soldaten die Brücke in Brand. Die Franzosen ließen dann innerhalb kürzester Zeit die Brücke wieder aufbauen. 145 Jahre später erlitt diese Brücke, mittlerweile aus Eisen gebaut, das selbe Schicksal. Die auf dem Rückzug befindliche Wehrmacht bzw. die Waffe-SS sprengte am 3.5.1945 die Felsenaubrücke wenige Minuten nach dem Einmarsch der französischen Befreier in Feldkirch. Marokkanische Pioniertruppen erbauten danach eine als Provisorium gedachte Ersatzbrücke, die dann aber bis 1980 ihren Dienst tat. An diese Pioniertruppe erinnert bis heute noch der in den Felsen eingravierte Stern, der leider von kletterfreudigen Malern mit roter Farbe verhandelt wurde. Dieser Stern ist Bestandteil der marokkanischen Flagge und müsste eigentlich grün sein.

Nach der Eingemeindung des Weilers Heiligkreuz zu Feldkirch 1891 bot sich die Gelegenheit im damals noch unverbauten Reichenfeld Verwaltungs- und Wohngebäude zu errichten und eine Neutrassierung der Staatsstraße durchzuführen. 1903 wurde als Verbindung in das neue Stadtviertel die Kaiser Franz Josefs-Brücke gebaut, die 1973/75 durch die jetzige Montfortbrücke ersetzt wurde. Heute erinnert nur noch eine auf einem Steinsockel stehende originale Straßenlampe an die alte Brücke.

## Säumer und Rodfuhr

Über Jahrhunderte hinweg war wegen der schlechten Straßen in den meisten ländlichen Regionen Vorarlbergs, auch im Klostertal und über den Arlberg, ein Warenverkehr nur mittels Saumpferden möglich. Auf speziellen Sätteln wurden die Güter festgeschnallt, mit Leder-schürzen vor Regen geschützt. Flüssigkeiten wurden in kleinen Holzfässchen, Lägelen, abgefüllt und auf dem Rücken der Pferde transportiert. Besonders vom Montafon aus gingen ganze Säumerkolonnen bis ins Vellin, von wo aus sie guten Rotwein zurückbrachten. Diese Tradition möchte das Montafoner Heimatmuseum gemeinsam mit den Graubündner Kollegen wieder aufleben lassen.

Für Feldkirch war jedoch das Rodfuhrsystem wichtiger. Während heute ein Transporteur vom Nordkap bis Sizilien



Der Markt mit zahlreichen  
Leiterwagen am Leonhardsplatz  
um 1900; im Hintergrund die  
Stella Matutina sowie  
die Brückenwaage

seinen LKW (fast) ungehindert fahren lassen kann, waren früher die Transportstrecken so eingeteilt, dass ein Fuhrwerk in einem Tag Waren transportierte. Abends erreichte er eine Abladestation, „Zuschg, Sust“, genannt. Dort lud er die Güter ab, stellte sie unter und am nächsten Tag konnte ein anderer Fuhrwerker die nächste Wegstrecke, von Feldkirch aus gesehen Maienfeld anfahren. Die Bauern aus Altenstadt, Tosters und Tisis hatten mit diesem Rodfuhrsystem natürlich ein gutes Nebeneinkommen. Aber auch Feldkircher Bürger, die über ein Fuhrwerk verfügten, konnten als Fuhrleute tätig sein. Der Begriff „Rod“ bedeutet etwas der Reihe nach machen, beschreibt den Charakter dieses Verkehrssystems deutlich. Jeder Bauer, jeder Fuhrwerker, bekam die Gelegenheit eine Fahrt durchzuführen. Solche „Susten, Zuschgen“, der rätomanische Begriff bedeutet Stall, Lager, sind in Feldkirch 1400 erstmals genannt und gab es auch in Altenstadt bis 1662.



Der Salzstadel um 1905,  
kurz vor dem Abbruch.

Beim Churer Tor befand sich zur Einlagerung von Tiroler Salz ein Lagerhaus, der Salzstadel. Dieses mittels Saumpferden nach Feldkirch gelieferte Salz wurde von hier aus in die Schweiz weiter geliefert. Im Bereich der heutigen Markkanergasse befand sich ein Lagerhaus, im Volksmund als Dogana bezeichnet, in der Waren über Nacht gelagert wurden.

Dieses System des Warentransportes war natürlich sehr zeitraubend und teuer, da man den Fuhrmann immer wieder zu bezahlen hatte.

Für gewisse, bedeutende Waren gab es aber Ausnahmen von diesem System. Sie durften von bestimmten „Stracksfuhrleuten“ ohne Wechsel durchgängig transportiert werden. Aus dem Kreis dieser privilegierten „Stracksfuhrleute“ entwickelten sich Ende des 18. Jahrhunderts die Spediture, wie beispielsweise die Gebrüder Weiss in Fußach. Das altertümliche Wort „Stracks“ hat sich bis heute nur im Begriff „schnurstracks“ erhalten.

Welche Güter wurden damals durch Feldkirch, einer Station auf der wichtigen Fernhandelsroute von Deutschland nach Italien, transportiert? Aus Deutschland, aus Schwaben kamen Leintuch, Leder, Eisenwaren und vor allem Kupferwaren. Diese Kupferprodukte werden übrigens

bereits im Stadtrecht von 1399 genannt. Aus Italien kamen Luxusartikel, Seidentücher, Gewürze und als Delikatesse Reis aus der Lombardei. Ein wichtiges Exportgut waren auch Pferde, die nach Italien getrieben wurden. Auch ein Feldkircher ist als Pferdehändler nachweisbar. 1479 fühlte sich der Feldkircher Hans Erhart in Italien bei einer Zollstation schlecht behandelt und legte seine Beschwerdeschrift in Urkundenform vor.

## Ochs, Ross und Leiterwagen

Das wichtigste Fahrzeug der Landbevölkerung war der Leiterwagen, der seinen Namen von den aus schräg gestellten Leitergerüsten bestehenden Seitenwänden hatte. Es war dies ein Universalfahrzeug, das für alle landwirtschaftliche Arbeiten und Transporte aller Art eingesetzt wurde. Ein Problem waren die schmalen Felgen der Holzräder, die bei schwerer Last sich in das nur aus Schotterlagen bestehende Straßenbett eingruben und dies zerstörten. Mit diesen Leiterwagen kamen die Bauern auf die Feldkircher Märkte, stellten die Wagen am Straßenrand ab und brachten die Zugtiere in Ställen unter. Auf zahlreichen Fotos aus der Jahrhundertwende sind diese geparkten Leiterwagen zu sehen. Eine Schwierigkeit war die schlechte Lenkbarkeit dieser Fuhrwerke. Die Feldkircher Hausbesitzer schützten ihre Hausecken, die Hausbögen durch die Aufstellung von Pöllern, großen abgerundeten Steinen, vor möglichen Beschädigungen durch Fuhrwerke. Heute noch sind in der Marktgasse solche Pöllner zu sehen.

Als Zugtiere verwendete man in unserer Region hauptsächlich Rindvieh, Ochsen wie auch Kühe und Pferde. Auf zahlreichen Fotos, wie beispielsweise im jüngst erschienenen Gisinger Fotoband, sind hauptsächlich Ochsen als Zugtiere vor den Fuhrwerken zu sehen. Man



Ein Ochs mit Zuggeschirr auf der Baustelle des E-Werks (Leonhardsplatz) um 1905

kannte früher die Vorteile und Unterschiede der Tiere recht genau. Rinder waren wesentlich billiger als Pferde, bei der Anschaffung wie beim Unterhalt. Kühe galten als trittsicher, Ochsen als genügsam, aber langsam. Ihre Zugkraft war geringer als die der Pferde, zwei Pferde galten im Gespann als gleichstark wie vier Ochsen. Beim Rindvieh als Wiederkäuer musste natürlich auch eine gewisse Pause nach dem Fressen eingeplant werden. Rinder hatten gerade bei den Bauernhöfen entscheidende Vorteile. Sie gaben einen besseren Mist, und konnten schließlich noch für den Metzger gemästet werden, wenn sie als Zugtiere unbrauchbar wurden. Für das Rindvieh gab es auch ein eigenes Zuggeschirr. Das Pferd hatte auf sogenannten Kunststraßen, die einen guten Aufbau hatten, Vorteile.

Den älteren Lesern sind sicherlich noch die kleinen, handgezogenen Leiterwägelchen in Erinnerung, mit denen man, unter großem Gepolter, kleinere Warenmengen nach Hause zog. Heute zieren die letzten Exemplare dieses Transportmittels des kleinen Mannes so manchen Ziergarten.

Wie sich das Radfahren in Feldkirch entwickelt hat, wie die Bahn und das Auto Einzug hielt, darüber erfahren Sie mehr in der Juni Ausgabe von Feldkirch aktuell.



Der Markt in der Neustadt; links vorne im Bild das Fuhrwerk des Rankweiler Boten