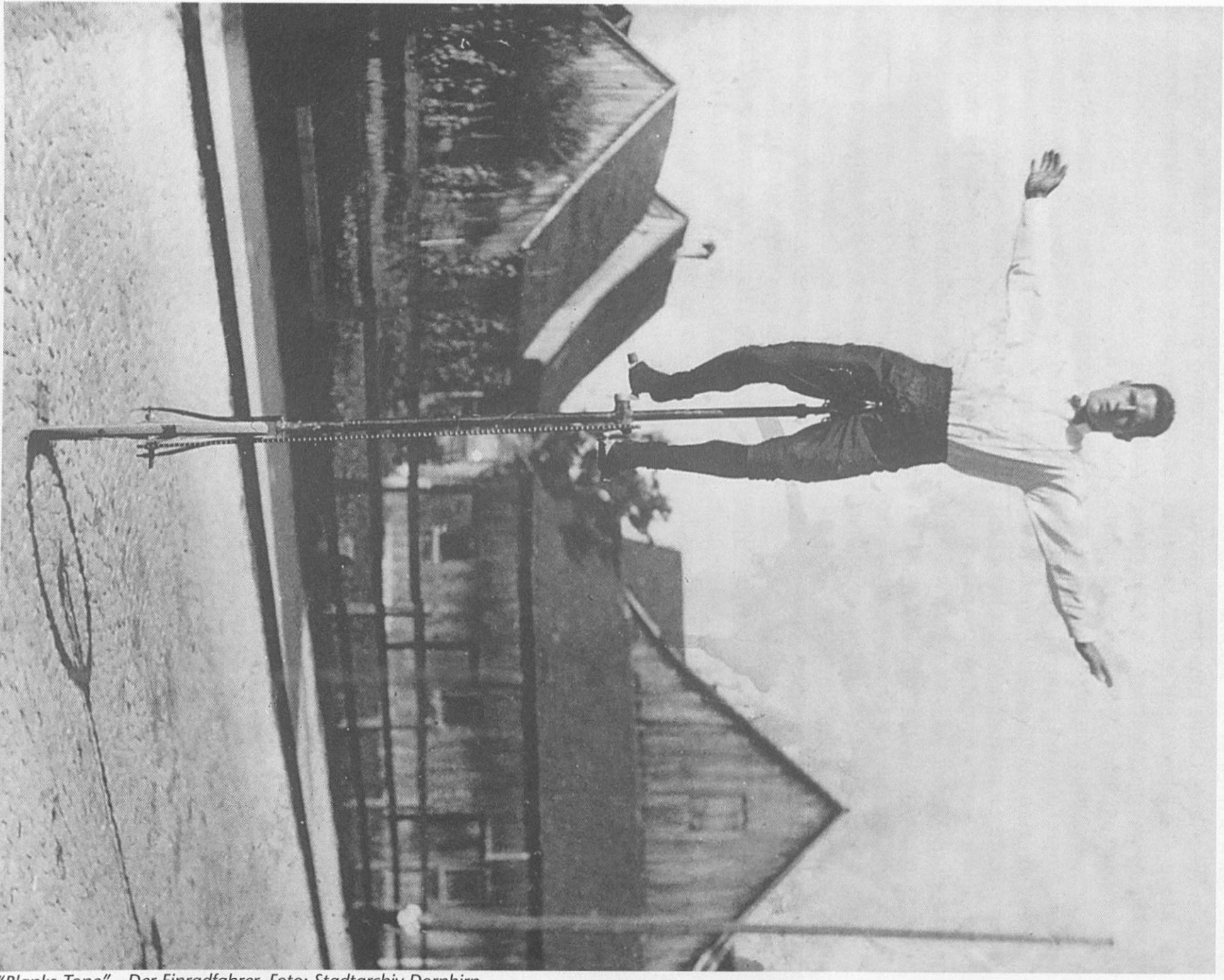


P.b.b.
Verlagspostamt Dornbirn
GZ 02Z034723 M

Stuobat

Mit und für Senioren gestaltete Zeitung der Stadt Dornbirn / Juni 2005 / Nr. 43



"Blanks Tone" - Der Einradfahrer, Foto: Stadtarchiv Dornbirn

Liebe Leserinnen und Leser!

Alles muss heute schnell gehen. Rasch einkaufen, noch schnell in der Apotheke vorbei, auf dem Weg Tante Ottilie besuchen – was für die „Jungen“ selbstverständlich ist, bedeutet für ältere Mitbürger oft Stress. Und das große Tagespensum erfordert Mobilität. Auch diese ist in den vergangenen Jahren schneller geworden. Vom Fuhrwerk zum Auto, von der Straßenbahn zum Stadtbus – die zunehmende Verkehrsdichte scheint die Beschleunigung jedoch wieder etwas einzubremsen. Stadtbus und Landbus können es sich mittlerweile an zahlreichen Ampeln „richten“. Sie schalten einfach vom Bus aus auf Grün – so bleibt der Stadtbus schnell. Für die Dornbirner Senioren sind die Busse der „roten Flotte“ mit Abstand das beliebteste Verkehrsmittel.

Kurze Strecken werden zu Fuß absolviert. Hier haben sich Geschwindigkeit und Ausstattung kaum verändert. Das Fahrrad hat heute 21 Gänge Minimum und läuft deutlich leichter als die alten „Waffenräder“ – Radwege und Radstreifen sorgen für mehr Sicherheit. Alles in allem: Dornbirn ist so mobil wie noch nie. Die aktuelle Stubat, die Sie in Händen halten, widmet sich in verschiedenen Facetten diesem Thema.

Was ganz früher als große Innovation gesehen wurde, fiel weniger früher dem Modernismus zum Opfer – die „Tram“ zwischen Dornbirn und Lustenau wurde im Oktober 1938 durch „moderne Busse“ ersetzt. Heute wäre man wieder froh um diese umweltfreundliche Verbindung, die neben Einrichtungen wie den Gymnasien oder der Musikschule wesentlich zur „Völkerverständigung“ zwischen der größten Marktgemeinde Österreichs und Dornbirn beigetragen hat. Albert Bohle hat sich der EBDL in einem Artikel angenommen. Bemerkenswert erschien mir auch die Geschichte von „Rosinante“ – diesmal nicht das Pferd von Don Quijote, sondern das Tandem zweier Pedalritter aus Dornbirn. Wussten Sie, dass

Armin Diem einmal eine PUCH 250 S4 besaß? Die Geschichte dieses Motorrades und seine Verbindung ins Ebnit finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe der Dornbirner Seniorenzeitung.

Selbstverständlich – wie in jeder Ausgabe – informieren wir Sie über die aktuellen Angebote und Termine der Seniorentreffpunkte und der Dornbirner Senioreneinrichtungen. Viel Spaß wünsche ich Ihnen beim Lösen des Rätsels, das auch diesmal keine allzu große Schwierigkeit machen sollte.

Zum Schluss noch ein Radfahrerwitz, alt, aber immer noch gut:

Ein Radfahrer ohne Licht kommt nachts die Dr. Waibelstraße heruntergesaust.

Ein Polizist ruft: „Halt, Sie haben kein Licht!“ – Schreit der Radfahrer: „Flüch, i hio ou ko Bremsso!“ - und war schon um die nächste Ecke verschwunden.

Im Namen des Redaktionsteams wünsche ich Ihnen gute Unterhaltung mit der neuen Stubat.

Ralf Hämmerle

Impressum:
Medieninhaber, Verleger und Herausgeber: Amt der Stadt Dornbirn, Rathausplatz 2, 6850 Dornbirn.
Redaktion: Bruno Amann, Dr. Albert Bohle, Mag. Elisabeth Fink, Helmut Fußenegger, Mag. Ralf Hämmerle, Mag. Werner Matt, Alexandra Pinter, Franz Wehinger.
Sekretariat: Ingrid Fleisch, Nicole Häfele (05572 / 306-3302)
Fotos: Stadtarchiv Dornbirn, Alexandra Pinter, Ralf Hämmerle, Rudolf Heufelder, Hildegard Tschentt u.a.
Hersteller: Druckerei Sedlmayr, Dornbirn
Zuschriften an: Amt der Stadt Dornbirn, STUBAT, Rathausplatz 2, 6850 Dornbirn.

Die Stubat gibt es auch im Internet unter <http://dornbirn.at>

„Schlecht gefahren ist alles besser als gar nicht gefahren!“

Verkehr in Dornbirn zu Großvaters Zeiten

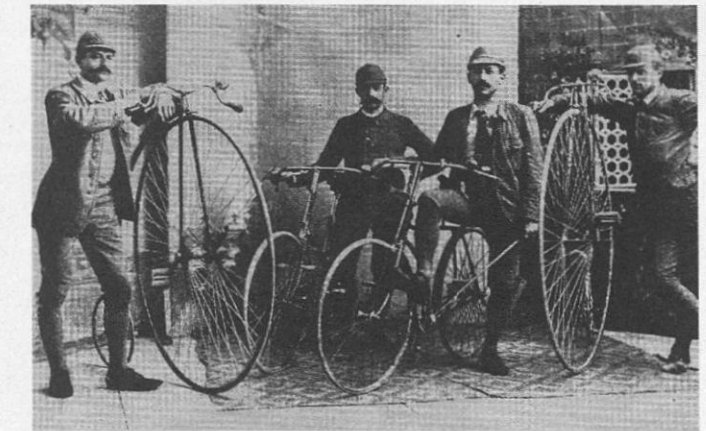
Albert Bohle

Du konntest dich auf einen Bauernwagen, in eine Kutsche, auf ein Pferd setzen, dann kamst du etwas bequemer, aber nicht sehr viel schneller voran als auf Schusters Rappen. Vorarlberg wurde zwar 1872 an das Eisenbahnnetz angeschlossen und durch den Bau des Arlbergtunnels 1884 mit Tirol verbunden. Damit war der Hang des 19. Jahrhunderts zur Beschleunigung und Mobilität in unser Land übergeschwappt. Für den Warentransport und für eine dünne Schicht von Fernreisenden war das sehr bedeutsam; aber für die kleinen Leute blieb das vorerst eine Sache für staunenswerte Sonntagsausflüge und unbestimmte Fortschrittshoffnungen. Die meisten waren schon froh, wenn sie einmal bei einem Leiterwagen aufsitzen konnten – im Jahr 1900 wurden in Dornbirn 340 (zu allermeist Zug-) Pferde gehalten, sie waren die Energieträger für den Hauptteil des Verkehrs. Bald änderte sich das.

Um 1880 baute man die ersten sogenannten „Hoch(fahr-)räder“. Sie fanden großen Anklang, schon 1883 erwarb der erste Dornbirner, Hans Rüb, in Wiesbaden ein solches Ungetüm und radelte mit ihm alsbald jeden Tag zu seinem Arbeitsplatz in Boden im Gütle. Der nächste Radfahrer war Engelbert Luger, der spätere Bürgermeister; auf der eben eröffneten neuen Wälderstraße fuhr er 1886 als erster nach Alberschwende hinauf. Der damals 25-Jährige muss eine robuste Kondition gehabt haben – auf einem solchen Radmonster mit dünnen Vollgummireifen, ohne Freilauf, ohne Rücktritt und Hinterradbremse auf der Schotterstraße ins Tal hinunter zu brausen, das brauchte wohl eine ordentliche Portion Schneid! Dennoch, die neuen Fahrzeuge, bald durch die weniger gefährlichen „Niederräder“ ersetzt, fanden sehr rasch, vor allem bei der jungen Dornbirner Prominenz, begeisterte Anhänger. 1886 gründeten sie den „Dornbirner

Radfahrerverein“, u.a. weil man als Vereinsmitglieder leichter die erforderlichen Grenzpapiere bekommen konnte. Das war auch nötig – schon 1887 unternahm man eine gemeinsame Fahrt rund um den Bodensee, Robert Bertolini und Karl Ladstätter bezwangen auf einer Fahrt ins Südtirol gar den Brenner.

Durch Schulungskurse, Wertungsfahrten, Rennen ins Gütle, später durch die Teilnahme an den jährlichen Radrennen Innsbruck – Bregenz gelang es bald, dem neuen Fahrzeug Ansehen und Verbreitung zu verschaffen, allerdings galt das Radfahren für die Damen bis in die Zeit des Ersten Weltkriegs hinein als unschicklich. Ein neugebildeter „Arbeiter-Radfahrerverein“ brachte bald Konkurrenz und Breitenwirkung, und die technischen Fortschritte



Dornbirner Rennfahrer im Jahre 1886

– der Kettenantrieb, die luftgefüllten „Ballonreifen“ - erleichterten das Fahren aufs wirksamste. Nicht ausbleiben konnte auch mancherlei Ärger: immer wieder musste sich der Stadtrat mit den Flegeleien unserer Großväter befassen, die auf den steilen Bergstraßen mit Tannenästen zum Bremsen talab führen oder durch das damals übliche Fahrradglockengebimmel geruhsam in der Straßenmitte spazierende Bürger in Rage brachten.

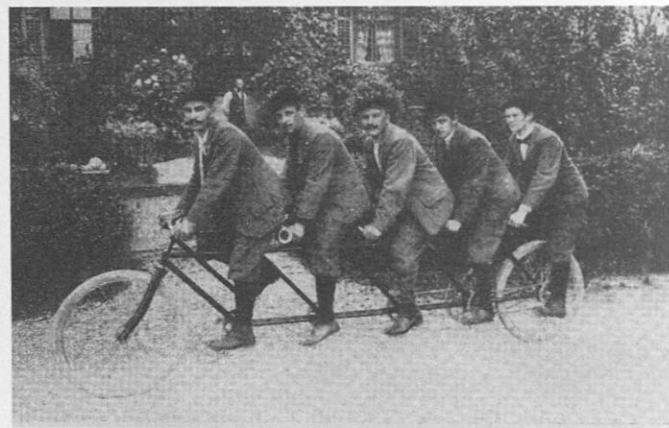
Je mehr das Radfahren dem allgemeinen Nutzen diene, desto mehr fand der Radfahrerverein ein neues Betätigungsfeld im Sport. Hoch beachtliche Leistungen in dem aus den „Galafahrten“ entstandenen Kunstfahren und im Radball zeigten neue Möglichkeiten des in wenigen Jahrzehnten zu allgemeiner Beliebtheit gekommenen Fahrzeugs. Vor rund 30 Jahren verhalfen die neu aufgekommenen Mountain-Bikes dem Fahrrad zu einer neuerlich gesteigerten Verbreitung. Schließlich förderten auch die Belästigung durch den motorisierten Massenverkehr, das Bedürfnis nach einer ebenso gesunden wie nützlichen Bewegung in der Natur und die Freiheit von Parkplatzsorgen ein neuerlich steigendes Ansehen des Radfahrens.

Das Auto erobert Dornbirn

„Dieser Tage hatten unsere Herren hier im Markt sehr viel Spaß an einer herumfahrenden Chaise, der kein Pferd mehr vorgespannt ist. Das Wunderding, das Dornbirn wiederum um eine Stufe höher stellt, soll Eigentum des Herrn Apotheker Kofler sein“, meldete fortschrittsbewusst der Korrespondent des „Vorarlberger Volksblatts“ am 5. Mai 1896, und fünf Tage später ergänzte er: „Die Chaise ist bei schönem Wetter öfters zu sehen. Sie soll 4.000 Mark gekostet haben und 14 Zentner schwer sein.“ Die Dornbirner hatten dabei wirklich Anlass zum Spaß: Dr. Karl Kofler, Ortsbekannt durch seine Sparsamkeit und bereits als Pionier des Radfahrens hoch aktiv, hat selbst zugegeben, dass er oft gleich viel Zeit wie zum Fahren bei Reparaturen unter seinem sensationellen Wagen mit der Fabriknummer 28 der Firma Benz verbringen musste. Zwar konnte er seine „Schesaplana“, wie der Volksmund das Auto wegen des hoch ragenden Sitzes benannte, mit dem Fleckbenzin aus seiner Apotheke betreiben, da es natürlich noch nirgends Tankstellen gab. Ebenso fehlten aber noch die Kraftfahrmechaniker; und da das Vehikel auf dünnen Vollgummireifen fuhr und über keine Batteriezündung, keine Stoßdämpfer, keine Scheinwerfer, keine Vierradbremmen und ande-

re Instrumentarien verfügte, konnte man das Gefährt nicht gut – wie es späteren Auto-Generationen widerfuhr – als „Luxuskarren“ beschimpfen.

Indessen ging die Entwicklung des Kraftfahrwesens zügig voran. 1898 fuhr das erste Motorrad ins Land, und 1902 führte gar das erste Autorennen Paris – Wien durch Dornbirn. Allerdings mussten die Rennautos durch das verbaute Gebiet – also vom Schwefel bis ins Wallenmahd – neutralisiert jeweils hinter einem Radfahrer herfahren. Dennoch, bei Pians im Stanzertal raste der bis dahin führende Teilnehmer in den Tod. Im folgenden Jahr schaffte der Kaufmann Franz Martin Zumtobel den ersten LKW Dornbirns an. Er benutzte ihn seinerzeit übrigens zu einem etwas abenteuer-



Zu Fünft auf dem Zweirade (Josef Hämmerle, Ferdinand Höfle, Otto Hämmerle, Josef Spiegel und Josef Rhomberg)

lichen ersten Betriebsausflug nach Isny. Das Geratter der Hartgummiräder, der Gestank, der aufgewirbelte Staub erregten natürlich nicht nur begeistertes Staunen: Fuhrmänner warfen beim Herannahen eines solchen Teufelskarrens ihrem Pferd, damit es nicht scheute, eine Jacke über den Kopf, und noch 1912 schrieb ein zorniger Kaplan aus dem Klostertal in einer Eingabe an den Landeshauptmann Dr. Rhomberg: „Wenn ich einen solchen Autowildling sehe, würde ich ihm am liebsten ins Fülle schießen!“ Da ist es begreiflich, dass unsere Stadt 1911 die Höchstgeschwindigkeit der wenigen Autos auf 16 km/h begrenzte!

Aufhalten ließ sich der Siegeszug des Kraftfahrwesens auch nicht durch den Krieg – im Gegenteil. Bald danach, 1923, mitten in der großen Inflation, gründeten maßgebliche Kreise aus der Wirtschaft und Politik den „Vorarlberger Automobilklub“ mit dem Sitz in der Riedgasse (ab 1978 im Messegelände). Er förderte und regelte in den folgenden Jahren und Jahrzehnten die rechtliche, technische, sportliche und publizistische Infrastruktur des Motorverkehrs in Vorarlberg. Er stattete Ende der 20er Jahre sogar die Gendarmerie mit Motorrädern aus; auch werden sich manche alten Leute unter uns noch an die von ihm veranstalteten Motorradrennen aufs Bödele erinnern. Mit dem 1924 gegründeten „Vlb. Straßenpflegeverein“ schuf der Fabrikant Viktor Hämmerle, ein leidenschaftlicher Freund



Kutschen und Automobile in der Bahnhofstraße, um 1900

des Autowesens, ein wirksames Instrument für den Ausbau des Straßennetzes, der durch eine im gleichen Jahr vom Lande eingeführte KFZ-Abgabe wesentlich finanziell unterstützt wurde. Ab 1927/28 begann man übrigens auch in Dornbirn mit der Asphaltierung von Gemeindestraßen – gewiss einer wichtigen Voraussetzung für die Verbesserung des Verkehrs.

Mit ihr waren damals die Hoffnungen und der Stolz sehr breiter Kreise verbunden. Ein knapper Hinweis ist vielleicht angebracht, dass sich Ende der Zwanziger Jahre, vom VAC mitbetreut, die ersten Dornbirner in die Lüfte erhoben: mit großer Mühe vom Bödele hinübergeschleppte Segelflieger starteten wiederholt

an der Schwende oben, bevor sie sich wie die heutigen vier Motor- und Segelfliegergruppen auch damals vor allem am Emser Flugplatz günstigere Übungsmöglichkeiten suchten. Nicht verschwiegen soll sein, dass in der Vorkriegszeit die motorische vielfach mit einer sehr nationalen Begeisterung verbunden war – „Je höher der Stand der Motorisierung, desto stärker die Abwehrkraft der Nation“, formulierte damals kriegsbegeistert ein Festredner.

Von den über 3.000 Autos in Vorarlberg im Jahr 1938 waren nach der Katastrophe des Zweiten Weltkriegs im Sommer 1945 gerade noch 332 PKW und 82 LKW übrig. Mit dem Wirtschaftsaufstieg setzte allenthalben eine stürmische Entwicklung bis hin zur faktischen Vollmotorisierung in der Gegenwart ein. Gleichzeitig bauten der Bund, das Land und die Gemeinde mit enormen Aufwand das Straßennetz aus. So gab es 1910 in Dornbirn 202, 1945 241, jetzt 2005 aber 501 Gemeindestraßen. Wir alle haben an dieser gewaltigen Mobilisierung der Menschen in unserer ganzen Bevölkerung wie in unserer Heimat ebenso profitiert wie gelitten. Darauf wie auf die so wichtige Entfaltung des öffentlichen Verkehrs kann in diesem Rahmen nicht näher eingegangen werden. Welche ungeheure volkswirtschaftliche Bedeutung und gesellschaftspolitische Problematik aber mit dem modernen Verkehr verbunden ist, zeigt die dürre Aufzählung der in unserer Stadt mit ihren 45.000 Einwohnern gemeldeten rund 27.300 Fahrzeuge: es sind dies: 21.700 Personenkraftwagen, 1.650 LKWs, 34 Busse (dazu 19 Stadt- und 41 Landbusse), 1.720 Motorräder, 1.550 Mopeds und 670 Traktoren und Zugmaschinen ...

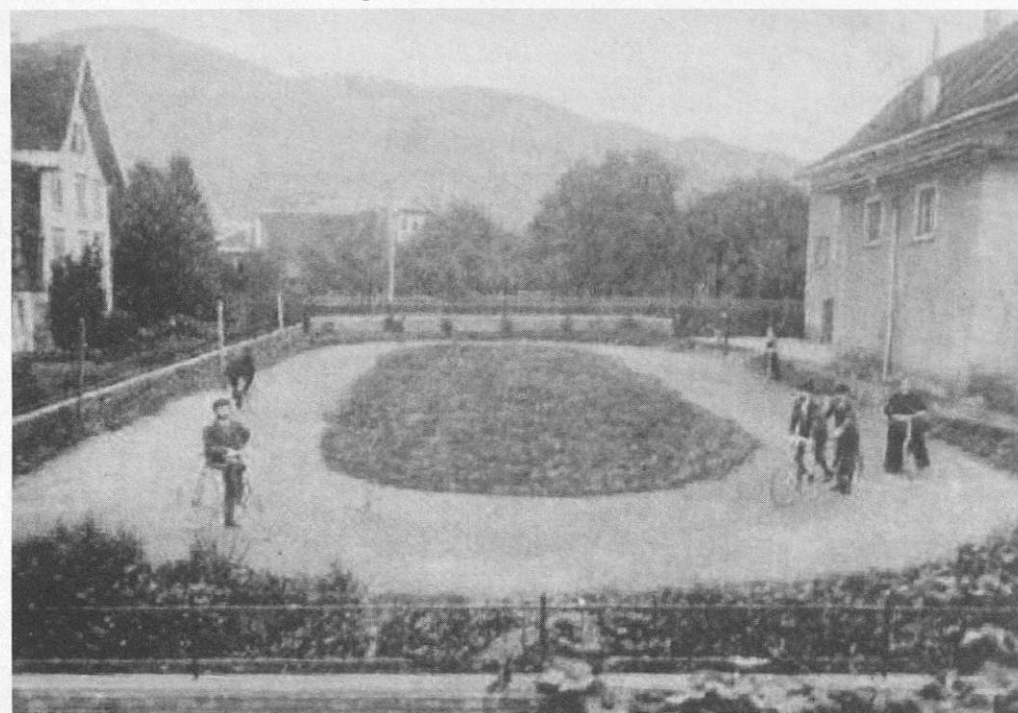
Eine Fahrschule für Radfahrer

Werner Matt

1910 gab es in Dornbirn nur drei Fahrradhandlungen, eine von ihnen war die Fahrrad- und Nähmaschinenhandlung Mäser. Zusätzlich zum Verkauf und der Reparatur von Fahrrädern, betrieben die Gebrüder Mäser bereits vor mehr als 100 Jahren eine eigene Fahrschule für Radfahrer. Diese befand sich seit 1898 in der Schulgasse am Platz vor dem Vereinshaus, dem späteren Arbeiterheim. Wie wichtig das Fahrrad damals und noch lange Zeit war, zeigt eine Untersuchung aus dem Jahre 1937. Die Reisenden zwischen Dornbirn und Lustenau benützten zu 63 Prozent das Fahrrad und nur zu 24 Prozent die Straßenbahn. Es folgten zehn Prozent, die mit dem Auto fuhren, und drei Prozent, die ein Fuhrwerk benützten oder zu Fuß gingen.

Geführt wurde die Fahrradhandlung und Fahrschule von Martin und Hermann Mäser. Martin Mäser, geboren am 5.11.1866, besaß gemeinsam mit seinem Bruder Hermann einen Handelsbetrieb. 1895 gegründet, war die Firma zum Handel mit Näh-, Stick- und Strickmaschinen sowie Fahrrädern und Steinkohle berechtigt.

Fahrschule für Radfahrer, Schulgasse um 1900



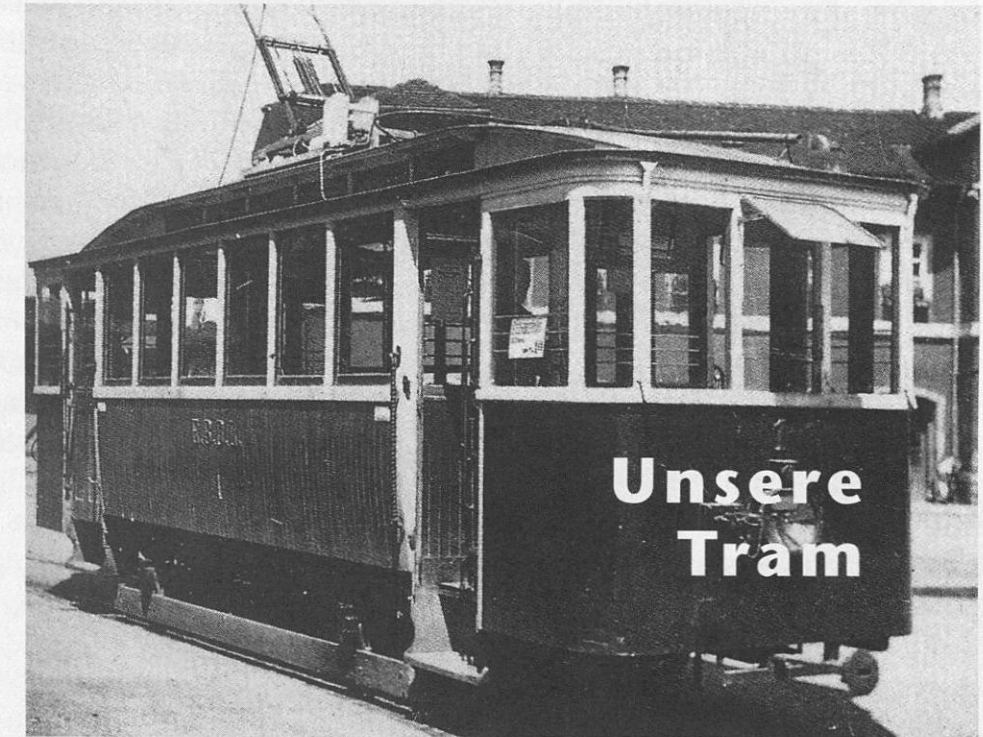
Die Firma veränderte sich in den folgenden Jahren, Hermann Mäser gründete einen eigenen Betrieb in Feldkirch, und Martin Mäser meldete 1910 das Mechanikergewerbe an. Das Gewerbe wurde in der Marktstraße 32-36 ausgeübt, als Martin Mäser 1911 unerwartet starb. Seine Witwe, Katharina Mäser geb. Salzmann, und Neffe Regius Mäser betrieben das

Geschäft weiter. 1921 wurden erstmals Automobile – Steyr Puch – angeboten, doch nach einem Jahr wurde der Verkauf wieder eingestellt. Der Betrieb konzentrierte sich weiter auf Fahrräder, bis 1926 mit dem Import von Motorrädern begonnen wurde. Nun waren die englischen Marken „BSA“, „Ariel“ und „Sunbeam“ in Dornbirn erhältlich. Ebenfalls 1926 verkaufte Mäser die Automobile der Wiener Firma „Perl“. Die Namen der ersten Käufer werden stolz in der Firmenchronik genannt:

Carl Faigle aus Hard
I.G. Seeberger aus Schwarzach
Hermann Fenkart aus Hohenems
u.a.m.

Nach dem Tod von Katharina Mäser, 1928, übernahm das jüngste der sechs Kinder, Alfons Mäser, den Betrieb. Die Firma Fahrzeug Mäser wurde mit den Automarken Opel, Renault und dann Fiat-Lancia weiter ausgebaut.

Die gute alte Tram! Nicht mehr sehr viele unter uns werden sich erinnern, dass sie mit ihrer Höchstgeschwindigkeit innerorts 7 km/h, im Ried entlang der Autostraße 15 km/h – vom Bahnhof bis zur Lustenauer Rheinbrücke oder wenigstens ein Stückle von dieser 11 km langen Strecke gezuckelt sind! 36 Jahre lang, vom November 1902 bis zum Oktober 1938, hat sie die Dornbirner und Lustenauer einander näher gebracht – meist waren es etwa 300.000 bis 400.000 pro Jahr.



Die umgebaute TW1 wartet 1935 auf die Pfeife des Schaffners

Textilunternehmer hatten sie um die Jahrhundertwende, sei es nach großstädtischem Vorbild, sei es im Interesse der Belegschaft ihrer Betriebe

geplant; man hatte sogar über eine Art von Ringbahn im Unterland nachgedacht – die hätte über Lustenau und Bregenz (mit Anschluss an die Wälderbahn) wieder zurück nach Dornbirn geführt. Derartige Absichten fielen den Finanzierungsmöglichkeiten zum Opfer, auch ein Seitenast ins Gütle zum Rappenloch kam aus dem gleichen Grund nicht zur Ausführung.

Die „Tram“, wie man die „Elektrische Bahn Dornbirn – Lustenau“ nannte, wirtschaftete bis 1930 zwar einigermaßen erfolgreich, neben den Personen wurden jährlich auch ca. 700 bis 900 t Waren transportiert. Dann aber wurde die Tram zugleich mit der großen Wirtschaftskrise ein Verlustgeschäft – die Ursachen zeigte eine Verkehrszählung vom Sommer 1937 auf: nur noch 23 % der Reisenden zwischen Dornbirn und Lustenau benutzten die Tram,

bar Erneuerungen und Verbesserungen im technischen Bereich nötig. Gleich nach dem Anschluss Österreichs an Deutschland machten die neuen Machthaber dann auch kurzen Prozess, der Tramverkehr wurde eingestellt, der Fahrpark nach Klagenfurt verkauft.

1947 diskutierte man neuerdings über eine O-Buslinie rings ums untere Rheintal – wieder scheiterte die Verwirklichung an den schlechten Rentabilitätserwartungen. Neuerdings wurde wieder ein ähnlicher Vorschlag einer Ringbahn um das untere Rheintal in das politische Gespräch geworfen. Ob angesichts der völlig veränderten Verkehrssituation in unserer Zeit ein solches Bahnprojekt verwirklicht werden kann, ist gewiss nicht von uns zu entscheiden.

Albert Bohle

Unsere Rosinante

Wenn das Thema der Stubat von Fahrzeugen handelt, dann werden in mir Erinnerungen

an unsere „Rosinante“, unser Tandem (benannt nach dem Pferd des Don Quijote) wach. Aber auch die Erinnerung, dass man mit verrückten Ideen einiges erreichen kann.

Es war in den 60iger Jahren. Mein Freund Franz und ich, wir waren jung und voll Tatendrang, als wir durch Zufall erfuhren, dass in einem Schuppen in der Hafnergasse ein altes Doppelfahrrad vor sich hinrostete, mit dem der damalige Versicherer Werner Albrich und sein Freund 1936 auf die Olympiade nach Berlin gefahren waren. Wir erstanden diese über 30 Kilogramm schwere Kuriosität und machten uns mit Eifer daran, das Fahrzeug wieder fahrtüchtig zu machen. Dabei erlebten wir eine böse Überraschung: Der Freilauf des Hinterrades, eine Spezialanfertigung für schwere Belastungen, hatte dem Zahn der Zeit nicht standgehalten und wurde auch nicht mehr erzeugt. Die Kostenschätzung unseres Fahrradhändlers lag

über dem Monatslohn dessen, was wir damals verdienten.

Hier konnte uns wohl nur die deutsche Erzeugerfirma und dort wahrscheinlich nur die oberste Chefetage helfen und die glaubten wir am ehesten mit einem verrückten Brief erreichen zu können. Diesen begannen wir mit den Worten:

Hoffentlich sind Sie und Ihr Chef gerade bei bester Laune, haben kein Zahnweh, keine Migräne oder ähnliche Scherze, denn wir möchten Ihnen unsere Rosinante, eine mit zarten Rost-Make-Up bedeckte, 30jährige Tandemdame vorstellen.

In diesem Stil schilderten wir dann unser Problem, um mit dem Satz zu enden: *Unser Herz gehört dem Fahrrad und falls Sie glauben, dass in unserem Kopf eine Schraube fehlt, dann versichern wir Ihnen, dass sie nur deshalb fehlt, weil wir sie gerade dringend an unserem Doppel-drahtesel brauchten.*

An was wir selbst kaum glaubten, hatten wir

10 Tage später in der Hand:

Ein Brief, in dem uns die Firma Fichtel & Sachs, Erzeuger von



Vor 22 Jahren

Torpedogangschaltungen und Sachsmotoren, mitteilte, dass sie die benötigten Teile für unser Tandem in ihrer Spezialwerkstätte erzeugen könnten. Da die Kosten nicht erwähnt wurden, beschlossen wir etwas nachzulegen und sandten einen Brief mit - unter anderem - folgenden Worten:

Sehr geehrte Firma! Während die einen glauben, wir wären Dauertwisttänzer, die anderen, wir hätten uns auf eine heiße Herdplatte oder in einen Ameisenhaufen gesetzt, wollen wir Ihnen im Vertrauen mitteilen, dass es sich nur um einen Freudentanz handelt.

Mit dieser trockenen, sachlichen Einleitung haben sie natürlich noch gar nicht mitbekommen, dass es Ihre Zusage war, über die wir uns so freuten. Aber seien sie versichert, dass wir, falls wir die ersten auf dem Mond sein sollten, was nach sorgfältigem Studium der Horoskope, des Kaffeesatzes und der amerikanischen und russischen Weltraumbemühungen ziemlich sicher ist, Ihnen einen Gebäudekomplex an der Lunastraße, Ecke Orion (oder ist Ihnen vielleicht ein Platz am hinteren Rad des großen Wagens lieber?) zur Eröffnung einer Betriebsfiliale reservieren werden, bei der wir selbstverständlich die ersten, besten und verrücktesten Kunden wären.

Ihre Tandem-Ritter Franz & Franz

Zwei Wochen später traf die sehnlich erwartete Sonderanfertigung für unser Tandem ein, mit der Nachricht:

„Kostenlos – vorausgesetzt wir erhalten von Ihnen ein Foto und die Erlaubnis, Ihre Briefe in unserem „Sachs-Journal“ abdrucken zu dürfen.

Nun wollte auch unser Fahrradhändler, der mit uns die Sache verfolgt hatte, sein Herz nicht verschließen und baute die Teile kostenlos ein. Wir aber erlebten viele schöne Stunden und lustige Begebenheiten, bis die Liebe zu unserem Drahtesel durch die Liebe zum weiblichen Geschlecht abgelöst wurde.

In der alten Stubat Nr. 1 vom Mai 1983 schrieben wir unter dem Titel „Großmütter erinnern sich“: *...heute wissen viele Paten bei der Firmung schon nicht mehr was schenken. Bei meiner Firmung war das anders. 1917 hatte man einfach nichts. Ein paar beherzte Leute organisierten eine Hilfsaktion für die Dornbirner Firmlinge.*

Mit der Trambahn fuhren wir mit unseren Firmpaten von Dornbirn nach Lustenau. Dort warteten die Paten an der österreichischen Grenze, während die Firmlinge auf die Schweizer Seite durften. Das Schweizer Rote Kreuz hatte am anderen Ufer des Rheines einen Stand aufgestellt und jeder Firmling bekam ein Stück Weißbrot und einen Schübling. Dann mussten wir wieder zurück zu unseren wartenden Firmpaten.

Erwähnen möchte ich noch, dass für mich und für manche andere ein Stück Weißbrot und die Wurst so etwas kostbares war, dass wir sie mit nach Hause nahmen um auch den Geschwistern und Eltern etwas abzugeben!

Seniorentreffpunkte

Kolpinghaus

jeweils Montag, 14.30 Uhr

- 06. Juni Wir singen und tanzen zur Musik von Alwin Hammerer
- 13. Juni Frau Prof. Annemarie Spirk erzählt uns heitere Anekdoten aus dem Hatlerdorf
- 20. Juni Hurra! Wir machen Urlaub und fahren 4 Tage in die Wachau
- 27. Juni Geburtstagsfeier für alle im Juni und Juli Geborenen
- 04. Juli Vor der Sommerpause machen wir einen Tagesausflug nach Kühtai und hoffen auf eine wunderbare Alpenrosenblüte

Die Helferinnen wünschen allen Besuchern und Freunden des Treffpunktes Kolpinghaus schöne Ferien und freuen sich auf ein Wiedersehen im September.

Pfarrheim Haselstauden

jeweils Dienstag, 14.30 Uhr

- 07. Juni Karl Heinz spielt auf zum Tanz, lasst uns tanzen und fröhlich sein.
 - 14. Juni Unsere Treffpunktnachmittage machen Pause bis Herbst. Wir laden zu einem letzten vergnügten Nachmittag mit Musik ein.
 - 21. Juni 10 Uhr: Ganztagsausflug, Genaueres wird frühzeitig bekanntgegeben.
- Wir Helferinnen wünschen allen treuen Besuchern des Treffpunktes erholsame Ferien und freuen uns auf ein Wiedersehen im September.

Dornbirner Seniorenbund

- 02.06. Bezirkswanderung auf Schuttannen mit den Ortsgruppen Hohenems und Lustenau
- 09.06. Tageswanderung - Ziel noch offen
- 13.-17.06. 5-Tages-Fahrt in die goldene Stadt Prag
- 23.06. Radausfahrt ins Ried
- 30.06. Wir erkunden die Sattalpe
- 08.07. Landestreffen in Sulzberg

Nähere Details zu den einzelnen Veranstaltungen entnehmen sie bitte jeweils den Inseraten im Dornbirner Gemeindeblatt.

Pensionistenverband Dornbirn

- 09.06. GeVital - Lebenslust statt Altersfrust im „cubus Wolfurt“
- 10.06. Tagesausflug zum Ötzidorf Umhausen - Bschlaber Tal
- 11.06. Landesradlerfest am Rasellasee in Bludesch
- 12.-19.06. und 25.06.-02.07. Sommerfrische in Mellau
- 14.06. Radeln von Langen am Arlberg nach Bregenz
- 05.-19.06. und 19.06.-03.07. Meerbadekurort Strunjan/Istrische Küste
- 07.-13.07. Radwoche in Kärnten
- 14.07. Landesbergfest auf der Silvretta Nova
- 14.-19.08. Sechstägiger Radausflug an die Mosel
- 22.-28.08. Busreise in die Lüneburger Heide und nach Hamburg

Nähere Auskünfte beim Obmann Herbert Oswald 05572/32650 oder 0664/3804065.

Seniorentreffpunkte

Pflegeheim Hatlerdorf

jeweils Montag, 14.30 Uhr

- 06. Juni Wir singen wieder mit Frau Gretl und Erna
 - 13. Juni Die Kriminalpolizei gibt uns Hinweise und Tipps
 - 20. Juni Geburtstagsfeier für alle im Juni und Juli Geborenen
 - 27. Juni Halbtagsausflug nach Schnepfegg
- Wir Helferinnen bedanken uns für Euren treuen Besuch und wünschen allen erholsame Ferien und freuen uns auf ein Wiedersehen im September.

Pfarrheim Rohrbach

jeweils Montag, 14.30 Uhr

- 06. Juni Geburtstagsfeier für alle im Juni geborenen Senioren. Wir freuen uns über viele Geburtstagskinder und Bruno Gmeiner wird uns mit seinen beschwingten Liedern bestens unterhalten.
- 13. Juni 8 Uhr: Tagesausflug, Ziel noch unbekannt
- 20. Juni Rohrbach-Wanderung mit Einkehr und Jause im Pfarrheim
- 27. Juni Mundartdichter Herr Böhler und Frau Luger auf ihrer Zither
- 04. Juli Fahrt ins Blaue und damit Ende der Saison.

Wir Helferinnen und Helfer wünschen allen schöne Ferien und freuen uns auf ein Wiedersehen im Herbst.

Die Zukunft der Religionen

Studientag, 20. Juni 2005

In der Stubat wurde schon öfters über das Montagsforum, die Initiative von Dr. Heinz Bertolini und dem Stadtarchiv Dornbirn mit Mag. Werner Matt, berichtet. Leider ist diese Seminarreihe komplett ausgebucht. Für Interessierte bieten jedoch die Studientage im Dornbirner Kulturhaus die Möglichkeit, sich einen Tag lang mit einem bestimmten Thema auseinanderzusetzen. Das Montagsforum garantiert für die Qualität der Referenten.

Der zweite Studientag in diesem Jahr steht unter dem Thema „Die Zukunft der Religionen“. Die Referenten versuchen künftige Entwicklungen der wichtigsten Religionen darzustellen. Ein spannendes Thema, vor allem durch die Wahl des neuen Papstes, Benedikt XVI.

Als Referenten sind vorgesehen:
Univ.-Prof. Dr. M. Baumann (Univ. Luzern) für Buddhismus, Hinduismus
Univ.-Prof. Dr. G. Schmid (Univ. Zürich) für Protestantismus, Evangelikale, Sekten
Univ.-Prof. Dr. J. Imbach (Univ. Basel) für katholisches Christentum
Univ.-Prof. Dr. E. ElShahed (IRPA Wien und AlAzhar Univ. Cairo) für Islam

Ort: Kulturhaus Dornbirn
Zeit: 20. Juni, 9.30 – 17.00 Uhr

Programme und Eintrittskarten: Euro 15.-
Dornbirn Tourismus Tel. 05572/22188-0
www.montagsforum.at

Rein Wise - Fuhrmann und Kutscher

Helmut Fussenegger

Über 30 Jahre lang prägte der vor 22 Jahren verstorbene Landwirt Alois Rein vulgo „Hanso Wise“ aus der Steingasse zusammen mit seinen zwei Noriker-Pferden und seinem Fuhrwerk das Ortsbild vom Hatlerdorf, und hier vor allem des Viertels um den Hatler Brunnen. Noch lange nachdem die Motorisierung in der Landwirtschaft Einzug gehalten hatte, sah man Reins Wise mit seinen Arbeits- und Zugpferden, die sein großer Stolz waren. Neben Transporten von Heu, Jauche, Mist usw. für die eigene Landwirtschaft war er nebenbei Fuhrmann für private Kundschaften. Für viele „Häuslebauer“ war Wise ein gefragter Kies- und Sandlieferant. In harter Arbeit schaufelte er Kies aus der Dornbirner Ache auf seinen Kieswagen, wobei er je nach gewünschter Kiesgröße ein entsprechendes Wurfisieb verwendete. Die Kiesgewinnung erfolgte entweder im Bereich des Altersheimes oder an der Furt. An manchen Tagen fuhr er gleich mehrmals an die Ache und lieferte das bei ihm bestellte Kies an die vielen Kundschaften im Hatlerdorf, im Schoren oder im Rohrbach.

Händische Kiesgewinnung in der Dornbirner Ache. Im Hintergrund ist noch die gedeckte Schmelzhütterbrücke zu sehen.



Ein besonderes Hobby war für ihn aber die Kutscherei. In den 40iger Jahren schaffte sich Rein Wise eine Kutsche an. Er selber zog sich einen Frack an, setzte einen Zylinder auf und spannte seine beiden sauber geputzten Pferde ein und war bei verschiedensten Anlässen bis herauf in die 70iger Jahre ein gefragter und gern gesehener Kutscher. So manches Hochzeitspaar wurde von ihm in den „Ehehimmel“ kutschiert.

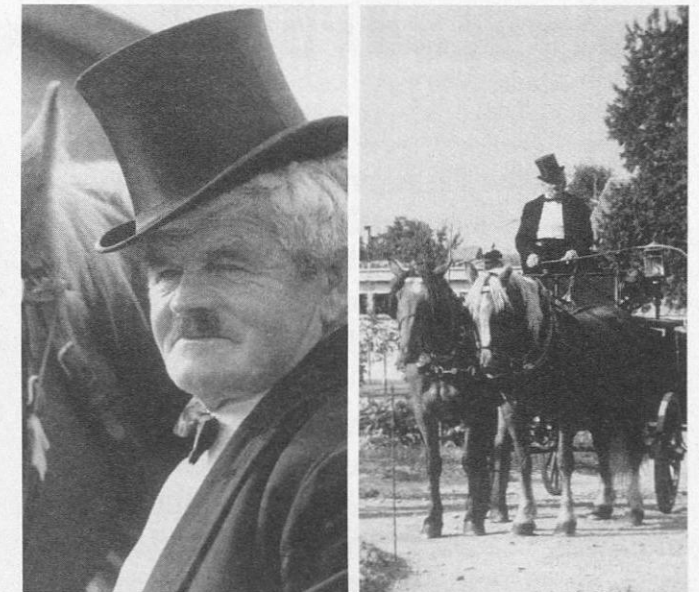
Aber nicht nur bei Hochzeiten, sondern auch bei Taufen rückte er aus. Seine Tochter Gertrud erzählte, dass es für ihren Vater immer eine große Freude und Ehre war, Kutscher für einen Täufling zu sein. Bei Taufen sei es Brauch gewesen, dass die Hebamme und der Täufling mit der Kutsche abgeholt wurden und nach der Taufe sei man gemeinsam mit dem Pfarrer zum Taufschmaus gefahren. Das Kutscheramt sei für ihn immer eine besonders schöne und wichtige Aufgabe gewesen. Auch bei sonstigen Anlässen wie Handwerkertagen, Vereinsfesten, Faschingsumzügen usw. wurde sein Dienst als Kutscher gerne in Anspruch genommen.

Nicht nur bei freudigen Anlässen saß Wise auf seinem Kutschbock. Bis in die späten 70iger Jahre fuhr er mit seinen beiden Pferden auch den Leichenwagen und begleitete somit viele Dornbirnerinnen und Dornbirner auf ihrer letzten Fahrt auf den Friedhof.

Er hatte oft auch temperamentvolle Pferde, die er bei

dem immer mehr zunehmenden Verkehr kräftig in Zaum halten musste. Pfarrer Bischof habe bei Begräbnissen – er musste vor den Pferden gehen – oft mulmige Gefühle gehabt, da er Angst hatte, die Pferde würden scheuen und wild werden.

Infolge der ständigen Verkehrszunahme sind die Begräbnisse mit dem Leichenwagen am Marktplatz fast zu einem Verkehrshindernis geworden. Der Polizist, der am Marktplatz den Verkehr regelte, gab Rein mit Handzeichen zu verstehen, möglichst schnell den Marktplatz zu überqueren, was den Kutscher bewog, mit stoischer Ruhe und erst recht langsam, wie es dem Anlass entsprach, mit dem Leichenwagen über den Marktplatz zu fahren.



Neben seiner Tätigkeit als Landwirt und Fuhrmann war Rein Wise auch mit Leib und Seele Kutscher.

Dornbirner Schriften - Neuerscheinung

Dkfm. Franz Kalb und seine „Heimatkundliche Führungen“

Dkfm. Franz Kalb ist einer der bedeutendsten Kenner der Dornbirner Geschichte. Bei der Geschichte vor Ort, der Lokalgeschichte, reicht ihm keiner so schnell das Wasser. Deshalb war es auch nur folgerichtig, dass ihn 1992 der damalige Stadtrat für Senioren, Bruno Amann, aufforderte, sein Wissen weiterzugeben. Seit diesem Zeitpunkt führte Franz Kalb jedes Jahr sechs eigens ausgewählte Routen, insgesamt über 75 Exkursionen, vom Schmalzwinkel bis zum hintersten Winkel Dornbirns in Süns. Die Führungen stießen auf großes Interesse, die stets umfangreiche Teilnehmerschar belegte dies nachdrücklich.

Heimatkundliche Führung in Mühlebach, 1999



Leider musste dieses Jahr die beliebte Veranstaltung eingestellt werden. Aus diesem Grund entschloss sich das Stadtarchiv Dornbirn, das gemeinsam mit dem Seniorenreferat die Führungen veranstaltete, die 30. Ausgabe der Dornbirner Schriften Dkfm. Franz Kalb und seinen Exkursionen zu widmen.

Franz Kalb wählte rund 20 dieser Exkursionen aus, die repräsentativ für ganz Dornbirn stehen. Kurze Aufsätze über die damals vorgebrachten Informationen und Anekdoten werden durch Fotografien und Routenpläne ergänzt. Orte und Themen wie Rickatschwend, Müllerbach, Bagolten, Oberdorf und Oberdorfer Berg, Saumwege, Ebnit, Hatlerdorf, Wälderstraße, Haselstauden, Haslach, Kehlen, Kühberg, Mühlebach, Kehlegg, Schmalzwinkel, Markt (von der Seufzerallee zur Sohmplatte) und Süns versprechen ein interessantes und kurzweiliges Heft, das im Juni erscheinen wird.

Information und Bestellung: Stadtarchiv Dornbirn, Tel. 0572 306-4905

Der Stadtbusfahrer

Neulich wollte ich meinen Horizont erweitern und mit der Bahn nach Innsbruck fahren. Den Fahrplan habe ich bereits zu Hause studiert und so wusste ich, dass ich im Hatlerdorf einsteigen konnte. Dass diese Haltestelle keinen Fahrkartenverkauf hat, weiß man – früher konnte man sein Billet auch beim Schaffner im Zug beziehen, heute geht das anders. Bei der Haltestelle steht ein „Fahrscheinautomat“ – eine feine Sache, wenn man ihn bedienen kann. Ich habe es versucht und wäre wahrscheinlich auch „mitgekommen“, welche Knöpfe ich drücken muss, um die gewünschte Karte zu bekommen. Leider konnte ich nicht erkennen, was auf dem Bildschirm stand - die Sonne war schuld, denn ihr Licht wurde vom Automaten so reflektiert, dass nichts mehr zu erkennen war. Im Zug musste ich erfahren, wie harsch ein wahrscheinlich im Umgang mit Fahrgästen geschulter Schaffner meine Beschwerde aufnahm – diese war notwendig, denn das Ticket sollte plötzlich im Zug teurer sein, als im Verkauf am Schalter.

Ich fühlte mich tatsächlich wie ein Analphabet. Unfähig, mit der heutigen Welt in ihrer Sprache zu kommunizieren. Schlimm fand ich, dass mir dies auch unverblümt vermittelt wurde.

Ich verstehe, dass sich die Dinge laufend wandeln und entwickeln – in den vergangenen 100 Jahren in einer Geschwindigkeit, der wir kaum noch folgen können. Vor dem Computer, der heute offensichtlich die Welt zusammen hält, haben viele ältere Mitbürger Angst – völlig unbegründet natürlich, weil man sich vor einer Maschine nicht fürchten muss.

Was mich etwas bedrückt, ist die Automatisierung unserer

Gesellschaft. In der Bank bin ich von Automaten umzingelt. Fahrscheine muss ich am Automaten kaufen. Ich bezahle am Automaten auf den ersten Blick ist das alles sehr bequem, es ist billiger, weil Personalkosten gespart werden und es ist vor allem viel unpersönlicher. Im Lebensmittelgeschäft konnte ich früher noch das eine oder andere Wort mit der Kassierin wechseln – heute warten schon drei andere Kunden in der Schlange, um möglichst rasch abgefertigt zu werden. Damit wir das alles aushalten, benötigen wir im Gegenzug Wellnesstempel die zum „Entschleunigen“ einladen – schon irgendwie pervers.

Ich habe mir jedenfalls vorgenommen, die Hektik den anderen zu überlassen. Ich gehe ins Stadtbüro beim Bahnhof und kaufe mir eine neue Jahreskarte. Die Verkäuferin lobt mich, weil ich einer der ersten Jahreskartenbesitzer überhaupt bin – sie kennt mich schon. Und dann fahre ich ganz gemütlich mit der Linie 5 ins Gütle, gönne mir in der Wirtschaft ein „Achtele“, unterhalte mich mit den anderen Gästen und fahre wieder nach Hause. Machen Sie doch einfach mit – vielleicht treffen wir uns ja einmal dort.



Ein Motorrad schreibt Geschichte

Richard Jenny

Das Motorrad PUCH 250 S4 wurde bei der Firma Mäser in Dornbirn im Jahre 1939 von Armin Diem (Heimtdichter aus Dornbirn) gekauft. Damals besaß Armin Diem keinen Führerschein. Angeblich kaufte er das Motorrad als Geldanlage. Als der Krieg ausbrach, ließ er von einem Mechaniker der Firma Mäser das Motorrad zerlegen und die Einzelteile in Kisten verstecken. Das war möglich, da das Motorrad nicht angemeldet war. Sonst wäre es in den Kriegsdienst eingezogen worden.

Nach dem Krieg machte Armin Diem den Führerschein und ließ das Motorrad wieder zusammenbauen. Am 4. August 1946 meldete er das Motorrad bei der BH Feldkirch behördlich mit dem Kennzeichen TV 161 848 (TV für Tirol und Vorarlberg) an. Im Originaltypenschein ist unter Punkt 11 ersichtlich: „steht der Forstverwaltung zur Verfügung“ (Mit Stempel der Forstverwaltung).

Wegen der nicht all zu guten Fahrkünste von Armin Diem meldete er das Motorrad am 23. Februar 1948 ab, verkaufte dies 1949 an Josef (Seppl) Wohlgenannt, später bekannt als Ebniter Omnibusschofför. Seppl fuhr bis 1952 in die Schweiz zur Arbeit. Ende der 50er Jahre wurde das Motorrad abgemeldet. In dieser Zeit wurde viel geschraubt und auch umlackiert. 2001 verkaufte Josef Wohlgenannt das restaurierte Motorrad Jenny Richard aus Dornbirn, der es wieder in den Originalzustand brachte.

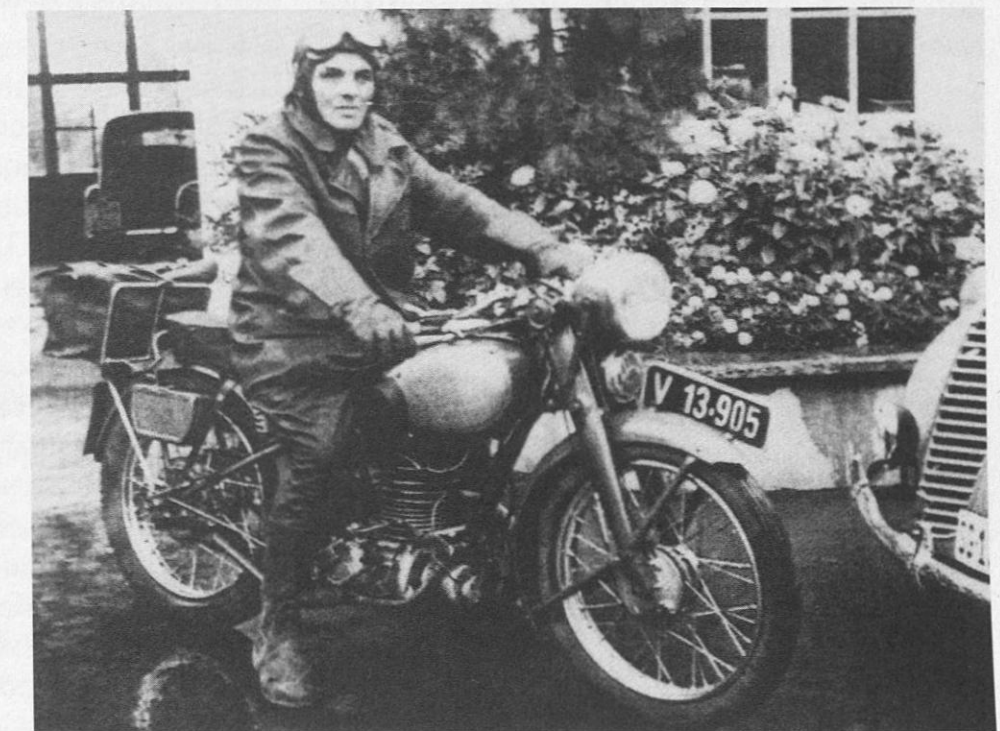
Es freut mich besonders, dass Seppl das Motorrad

mir verkaufte, obwohl er es damals um einige Tausend Mark nach Deutschland verkaufen hätte können. Vielleicht war es für ihn ein Grund, weil ich 23 Jahre im Ebnit wohnte und in meiner Kindheit viel Zeit bei ihm verbracht habe. Ich erinnere mich noch genau daran, wie Seppl mir erzählte, wie er das Motorrad gekauft hatte. Er ging im März 1949 mit seinem Bruder zu Armin Diem. Er soll damals gesagt haben: „Wenn einer mein Motorrad bekommt, bist du es. Und jetzt probierst sie amol us, denn ma koft kua Katz im Sack.“ Seppl machte eine Probefahrt mit seinem Bruder auf den Kühberg. Als sie zurückkamen, bestand Armin Diem darauf, dass Seppl das Motorrad gleich mitnahm.

Er muss eine besondere Beziehung zu Armin Diem gehabt haben, weil er das Motorrad viele Jahre aufbewahrte (wo man doch in den 70er Jahren alles weggeworfen hatte).

Als ich nach einer achtmonatigen Restaurationszeit im Mai 2002 nach Ebnit fuhr, war Seppl den Tränen nahe.

Josef (Seppl) Wohlgenannt; letzter Arbeitstag in der Schweiz, 1952



Es war vor 60 Jahren

Wilfried Klocker

Obwohl der Krieg militärisch schon lange verloren war, wurde sinnlos weitergekämpft. Er forderte täglich viele Opfer und richtete große Zerstörungen an. Die Machthaber scheuten vor nichts zurück und mobilisierten die letzten Reserven. So wurden die älteren Männer zum sogenannten „Volkssturm“ eingezogen, wir jungen Burschen zwischen 15 und 16 Jahren wurden zum RAD für Kriegsdienste einberufen. Darüber soll kurz berichtet werden.

Im Frühjahr 1945 kamen die Burschen des Jahrganges 1929 zur Musterung und wurden dann bei Tauglichkeit zum RAD einberufen. Wir wurden aus den Schulen gerissen und kamen hauptsächlich ins große RAD-Lager nach Fulpmes-Neustift im Stubaital. Dort wurden wir in Baracken einquartiert und haben die Bekleidungsstücke – von den Fußlappen bis zum Stahlhelm – ausgefasst, was fein säuberlich im Dienstausweis festgehalten wurde. Die Verpflegung bestand meistens aus Eintopf in der Menageschale und war halbwegs sättigend. Die uns von zu Hause zugeschickten Lebensmittelpäckchen kamen meist nicht an und fanden andere Abnehmer. Um 6.00 Uhr war Tagwache, nach dem Frühstück und

Ankunft in Fulpmes im März 1945. Von links Wilfried Klocker, Oskar Brändle, Walter Ledermüllner, Christof Zünd.



Bettenmachen ging es ans Exerzieren oder wurde zu Appellen angetreten.

Nach ca. 3 Wochen wurden wir als Flakhelfer zu Flugabwehr-Batterien (8.8 Geschütze) auf verschiedene Orte ob Innsbruck wie Mutters, Natters und Vill zugeteilt. Innsbruck war nämlich ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für den Nachschub an die Südfront (Italien) und so wurde der Bahnhof oft bombardiert. Wir mussten dort hauptsächlich die schweren Granaten zu den Geschützen bereitstellen. Daneben wurden im Freien mit dem Sturmgewehr Schießübungen abgehalten. Wir konnten auch in der Nacht mitansehen, wie die feindlichen Flieger sogenannte „Christbäume“ über Innsbruck abwarfen. Auf die hellerleuchtete Stadt warfen sie dann die Bomben ab, während unsere Geschütze mit vollen Rohren auf die Bomber schossen. Bei Tieffliegerangriffen am Tag verkrochen wir uns blitzartig in die ausgehobenen Gräben. Auch eine Vereidigung auf den Führer war Pflicht.

Mitte April wurden dann die Geschütze nach Süddeutschland in den Erdkampf abgezogen. Wir hatten Glück und wurden ins RAD-Lager Völs bei Kematen abkommandiert. Mit einem Fußmarsch gelangten wir dorthin. Dort verbrachten wir die kurze Zeit bis Kriegsende und überlegten uns täglich, wann wir „abhauen“ sollten und schmiedeten Fluchtpläne. Endlich, in der Nacht zum 1. Mai schlichen wir an den Wachposten vorbei aus dem Lager und gelangten mit einem vollgepfropften Zug und vielen Unterbrechungen ins Ländle. Das war ein Tag vor dem Einmarsch der franz. Truppen und bei Tieffliegerangriffen.

Hart getroffen hat es jene Burschen, die mit der Geschützmannschaft in den Erdkampf nach Deutschland mussten. Sie wurden am Schluss gefangen und in ein großes Lager gesteckt. Bei Hungerrationen und sonstigen Strapazen durften sie erst nach Wochen heimkehren.

Wer kennt diese Personen?



Zum Jubiläumsjahr 2005 – 60 Jahre Kriegsende, 50 Jahre Staatsvertrag, 10 Jahre EU – möchten wir Sie nach einer entsprechenden Fotografie fragen.

1953 wurden die ersten Straßenausbauten nach dem Zweiten Weltkrieg getätigt. Bürgermeister Dr. Günther Anton Moosbrugger setzte den Schlussstein in der Pflasterdecke auf dem Marktplatz. Wer kennt die Personen um den

Bürgermeister? Wer kann darüber und über diese Zeit, über Neuerungen nach dem Weltkrieg erzählen?

Bitte melden Sie sich im Stadtarchiv Dornbirn. (Helga Platzgummer, Tel. 306-4904 oder helga.platzgummer@dornbirn.at)

Foto: Stadtarchiv Dornbirn/Bestand Bauamt 1953-1975.



In der letzten STUBAT fragten wir Sie nach dem Senn auf der Alpe Gschwendt.

Es haben sich einige Personen, darunter Herr Mäser, Walter Schnell, Arthur Schwendinger und

Jakob Wohlgenannt – gemeldet. Auch Frau Martha Hammerschmidt, die Tochter des Senns, wusste viel Interessantes zu erzählen: Jakob Bertsch, 1899 im Bregenzerwald geboren, war landwirtschaftlicher Arbeiter in Martinsruh, im Schlachthaus, bei der alten Viehmarkthalle (heute Kulturhaus) und

während des II. Weltkrieges Käser auf der Alpe Gschwendt. Die Familie Bertsch war die ganze Saison auf der Alpe. Elisabeth Bertsch kochte für die Familie und die Knechte sowie öfter auch für Alpbesucher.

Die Kühe waren tagsüber im Gelände, abends warteten sie vor der Stalltüre und wurden gemolken. Aus der Milch wurden Butter und Käse gemacht. Der Käse wurde täglich gesalzen und umgedreht. Mit dem Pferdefuhrwerk wurden Transporte getätigt. In seiner letzten Saison, 1943/44, waren nur mehr Galtvieh und einige wenige Milchkühe für den Eigengebrauch auf der Alpe.

Pflegeheim Höchsterstraße

Elisabeth Fink

Viele „Stubat“-Leser werden beobachtet haben, wie seit Anfang letzten Jahres das neue Pflegeheim an der Höchsterstraße entstanden ist. Inzwischen wird fleißig an der Innenausstattung gearbeitet, so dass in diesem Herbst der Umzug vom Altbau Altersheim ins Pflegeheim Höchsterstraße stattfinden kann. Um auch in Zukunft ausreichend Pflegebetten für Dornbirner Bürger zur Verfügung zu haben, wurde das Haus mit 107 Betten gebaut, die zu Beginn nicht voll belegt, im Laufe der nächsten Jahre aber zunehmend gebraucht werden.

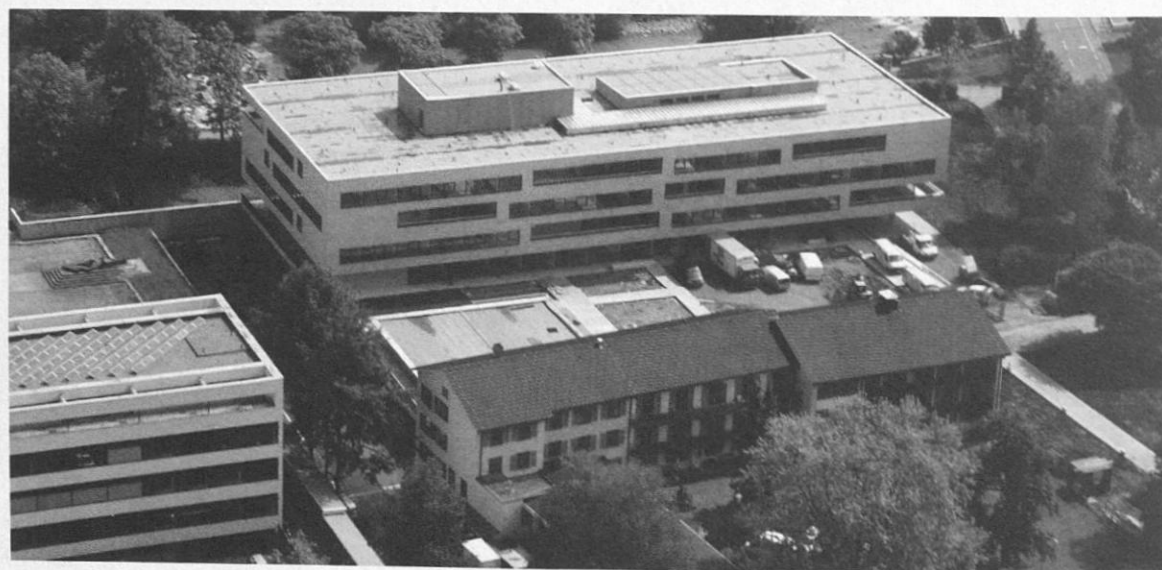
Die Architektur des Pflegeheimes Höchsterstraße trägt dazu bei, dass die Bewohnerinnen und Bewohner im neuen Zuhause ihr Leben und ihren Alltag aufs Gemütlichste und Angenehmste gestalten können.

Gemäß Pflegeleitbild der Dornbirner Pflegeheime werden die Bewohner bei den Aktivitäten des täglichen Lebens, die zur Aufrechterhaltung einer guten Lebensqualität beitragen, ganz persönlich, ihren bisherigen Lebensgewohnheiten entsprechend, unterstützt. Ein ganz normaler Alltag im Pflegeheim findet dann statt, wenn er genau das enthält, was für alle anderen Menschen auch ganz alltäglich ist: die Einteilung des Tagesablaufs, ein gutes Essen, auf das man sich freuen kann, Blumen und Musik, gute Gespräche mit Freunden und

Bekannten, neue Menschen kennenlernen, Ausflüge unternehmen und vieles mehr. Zu einem normalen Alltag gehört auch, im Rahmen der eigenen Möglichkeiten Arbeiten verrichten zu können. Hobbygärtner können sich zum Beispiel ihr eigenes Blumen-, Kräuter- oder Gemüsebeet anlegen. Weil das Bücken im Alter meist Mühe macht, gibt es dazu extra Hochbeete, die sowohl auf den Terrassen als auch im Park zur Bepflanzung durch die Bewohner nach deren Lust und Laune zur Verfügung stehen. Wer lieber kocht oder wieder einmal einen Kuchen backen will, kann dies in der gut ausgestatteten Küche tun, die sich auf jedem Stockwerk befindet.

Für Menschen, deren Gedächtnis schon sehr nachgelassen hat und die sich gerne bewegen, gibt es im Erdgeschoss eine kleinere Einheit mit 11 Zimmern mit angeschlossenem Gartenzugang, in dem Spaziergänge Sommer wie Winter (auch unter Dach) möglich sind. Wer an Gedächtnisverlust leidet, braucht eine Umgebung, die möglichst viel Sicherheit und aus der Biographie Vertrautes bietet, darauf wird hier ganz besonders geachtet.

Das Pflegeheim ist ein offenes Haus, in dem Angehörige und Besuche von jung und alt sehr willkommen sind. Sowohl die SB-Cafeteria im



Stubat-Rätsel

Die Fragestellung unseres letzten Rätsels war nicht besonders schwer. Viele Leserinnen und Leser haben gleich erkannt, dass unser Fotograf bis zur Sandkurve gewandert ist, um dort sein Bild von Dornbirn zu machen. Von hier aus präsentiert sich die Gartenstadt besonders schön. Wir haben aus den zahlreichen Einsendungen wieder drei Gewinner gezogen:

Walter Bröll, Nummerngasse in Dornbirn
Franz Zengerer, Eisengasse in Dornbirn
Christl Fässler, Mitteldorfstraße in Dornbirn
 Wir gratulieren und wünschen viel Spaß mit den schönen Buchpreisen.



Diesmal gibt es ein Bild, das sie erkennen sollten – besser gesagt den Ort. Dem Thema dieser Stubat entsprechend haben wir im Archiv der „Trambilder“ gestöbert. Das Bild mit dem Kapuziner und dem Hund im Hintergrund wird immer wieder abgebildet. Die Tram kommt gerade aus der Marktstraße und wird bald eine wichtige Achsbrücke überqueren. Wo wurde dieses Bild gemacht?

Schreiben Sie die Lösung bitte auf eine Postkarte oder einen Zettel, den Sie mit Namen, Adresse und dem Stichwort „Stubat“ versehen im Rathaus abgeben können.

Amt der Stadt Dornbirn
 „Stubat“
 Rathausplatz 2, 6850 Dornbirn

Aus sämtlichen Einsendungen, die uns bis Ende Juni erreichen, verlosen wir wieder drei schöne Preise. Wir wünschen Ihnen viel Spaß!

Erdgeschoss als auch die „Marktplätze“ auf den Stationen, laden zum Verweilen ein. Auf jedem Stockwerk befindet sich ein solcher ca. 100 m² großer „Marktplatz“. Hier wird das Geschehen, das am Marktplatz in der Stadt stattfindet, „in Kleinformat“ ins Haus geholt. Die Bewohner, die selber nicht mehr in die Stadt können, haben so Teil am jahreszeitlich wechselnden Geschehen, das sich am Marktplatz in der Stadt bewegt. Dies kann ein Stand der vielen Märkte (Blumen, Bauern-, Töpfer-, Martini-, Christkindlemarkt ...) sein, das Faschingstreiben, ein Konzert oder der Eiswagen, der das erste Mal wieder am Marktplatz steht ... die Freude und das Lachen und alles, was Wärme gibt um's Herz gehören dazu. Bei all diesem Geschehen bleibt dennoch die Selbstbestimmung der Bewohner stets gewahrt, ihre Bedürfnisse nach Privatheit oder Gesellschaft stehen im Vordergrund.

Die Fenster in den Zimmern wurden extra tief gezogen, so dass es auch bettlägerigen Bewohnern möglich ist, vom Bett aus das Geschehen auf der Straße, im Park oder auf dem Achdamm zu beobachten. Ein wunderschöner Panoramablick kann von jedem Zimmer aus genossen werden. Zudem kann man beim Blick in Richtung Ach die vorbei joggenden Sportlerinnen und Spaziergänger mit und ohne Hunde beobachten, beim Blick auf den First oder den Hohen Kasten in Bergerinnerungen schwelgen, oder vielleicht werden beim Blick auf's Gymnasium eigene Schulerlebnisse und Lausbubenstreiche wach ...

776 m² überdachte Aussenfläche bietet verschiedensten Aktivitäten an der Sonne oder im Schatten Platz und ca. 200 m Spazierweg im Park laden zur Bewegung ein. Wer besonders gesundheitsbewusst und beweglich ist, kann im Kneipp-Becken Wasser treten.

Am 24. September findet im Pflegeheim Höchsterstraße ein Tag der offenen Tür statt, bei dem hoffentlich viele Stubat-Leser persönlich begrüßt werden können. Machen Sie sich dort selbst ein Bild, von der Wohnlichkeit und dem umfangreichen Angebot, dass das Pflegeheim Höchsterstraße bietet.

Aus der Fotosammlung des Stadtarchivs



Fahrzeuge im Gütle, in den 1920er Jahren



Auto-Reparatur-Werkstätte Rudolf Wohlgenannt



Bei der Fahrschule Rein, Ende 1920er Jahre



Motorradrennen