



VEREINIGUNG DORNBIRNER BERUFSCHAUFFEURE

DORNBIRN, den 12. Jänner 1950

Euer Wohlgeboren!

Die Vereinigung Dornbirner Berufsschauffeure möchte sich erlauben, Sie hiemit persönlich zum Besuche des am 11. Feber 1950 im Schloßbräusaale stattfindenden

CHAUFFEUR - KRÄNZCHEN

geziemend einzuladen.

Wir sind bestrebt, mit den Behörden und ganz besonders mit allen Jenen, die im Laufe des Jahres mit uns in Verbindung stehen, im persönlichen Kontakt zu bleiben. Das Kränzchen gäbe Gelegenheit, auch einmal außerdienstlich einige frohe Stunden miteinander zu verleben und die täglichen Sorgen zu vergessen.

Es würde uns besonders freuen, wenn wir Sie, sowie Ihre w. Angehörigen und Mitarbeiter, bei diesem jährlichen Festabend, den wir bemüht sind, so zu gestalten, daß Sie sich bestimmt recht angenehm unterhalten werden, begrüßen zu können.

Wir werden uns erlauben, in den nächsten Tagen die Zusicherung der Teilnahme einzuholen.

Mit bekannter Hochachtung!

Der Obmann:

Der Abend des

11. Februar 1950

^{Sowohl das Sakrum im Protokoll des Schriftführers nicht normiert war,}
ist eingerichtet und man sah Lehren von Leuten die Ober-
dorferstraße hinaufwandern, die dem schon dekorierten
„Schlossbräusaal“ zuströmen und denselben bis zum letzten
Platze füllten, ja es war ein sorgen Gedränge um nach einem
Eintritt zu erlangen. Das alte Renomé des Chauffeurkränzchen
hatte nicht nachgelassen, doch pünktlich eröffneten die
„Rittmeister“ mit einem schneidigen Marsch den Ball.
Der Obmann erschien auf der Bühne, nun in gewählten
Farben, aber doch mit etwas Lampenfieber, die erschienenen
Gäste zu begrüßen, besonders die Kapazitäten ohne Namen
zu nennen, um ihr Können zu zeigen. Ein paar Tänze
folgten und man konnte sehen, welch gutes Publikum
anwesend war. Die Damen elegant in feinen Ballkleidern,
gaben dem Ball eine gewisse Formbarkeit. Fast eine gute
Stimmung schon gleich vom Anfang Platz greifen mußte,
dafür sorgten die beiden Ansager und Humoristen des Abends,
Herr Julius Luchemüller und Karl Schiemer und warb es
ihnen vollends gelang, das Lachen der Zuschauer bei
den Verliebungen. Besonders ruge wurden die Lachmuskeln in
Bewegung gesetzt, als die Pantomime „Das Monument“ mit
Lipp Bühler, Schiemer u. Julius, der sich wohl selbst übertraf, vor-
geführt wurde. Am folgte eine weitere Überordnung, als sich
auf der Bühne eine zweite, moderne Tanz-
Kappelle platzierte, über die sich besonders die
Jugend freute, obwohl es damals noch keinen
„Lamba“ oder „Rappa“ gab. Ich sehe ein, das
ich meinen Egoismus dämpfen muß und auch
die Presse zu Wort kommen lasse und auf
nebenstehende Notiz hinweise. Alles aber hat die
Presse nicht erfasst und das will ich berichten.
Leibere Mädchen verkauften „Röle“, die
reißend Absatz fanden, zahlten doch für
die Meistbesitzer ganz erhebliche Preise.
Fast Körner die Sache in vorzüglicher Art
vorbereitet hatte, ließ keine Paarsankommen.

Dornbirn, 14. Feber. (Chauffeurball)
Die im „Verein der Berufsfahrer“ zusammen-
geschlossenen Dornbirner Chauffeure und ihre
Kollegen von auswärtig konnten bei dieser
Faschingsveranstaltung beweisen, daß sie nicht
nur mit sicherer Hand leichtere und schwere
Wagen durch den Verkehr zu steuern vermögen,
sondern auch ebenso gut festlich gekleidete
Frauen und Mädchen durch das unwahrschein-
liche Gedränge eines überfüllten Ballsaales.
Zwei Tanzkapellen, eine moderne und eine
Ländlermusik, sorgten dafür, daß die Beine in
Bewegung blieben, und dazwischengestreute
heitere Vorträge der Humoristen J. Verchen-
müller und Schiemer, eine Poffe: „Der Pan-
toffelheld“, und eine derb groteske Pantomime,
„Das Monument“, brachten auch die Lachmus-
keln in tüchtige Bewegung. Später wurde dann
auf der Bühne eine ganz neuartige Tanzstelle
eröffnet, aus der einmal nicht die Wagen,
sondern die Fahrer selbst und ihre Damen mit
Betriebsstoff versorgt werden konnten. Und
als sich dann etwas später in den oberen
Räumen des Schlossbräu eine Heurigentapelle
festhaft machte, wurde auch die Verkehrsicher-
heit im Saal merklich beeinflusst, so daß die
Veranstalter ihr Faschingsfest ohne nennens-
werten Unfall zu Ende führen konnten. Der
Obmann Forster, der Schriftführer Grab-
her-Mayer und der Ehrenobmann Huber
als Hauptarrangeure dürfen eine wohlge-
lungene Veranstaltung buchen, die dem Verein zu
den alten sicher viele neue Freunde gewonnen
hat.

Der Saal richte nicht mehr aus, darum war Vorworge getroffen, den Verkehr etwas abzulenkten und auf die oberen Räume des Lehrsaal abzugreifen. Auch dort, liess die Stimmung nichts zu wünschen übrig, dafür sorgte eine flotte Singschule. So wurde buchstäblich das ganze Lehrsaal in Anspruch genommen, ohne dass im Saal eine merkliche Lücke entstand. Fast sich bei einem solchen Anlass auch unerwünschte Elemente einfinden, war nicht zu vermeiden, doch sorgte Herr in seiner drastischen Art für eine rasche Säuberung, ohne dass im Saal diese Aktion jemand wahrnahm. Bis in die frühen Morgenstunden sollte es nicht „leichter“ werden, man war vordemlich sesshaft. Leider sind mir keine Nachbeken bekannt geworden, so wie sie früher nach dem Kränzchen sich ereigneten, da muss auch ich einmal tüchtig drinschauen und verlangen, dass sich eben etwas „ereignet“, um der Chronik Stoff zu liefern. Aber wehe, wenn es mir wehthun wird.

Zum wohlgeordneten Abschluss gebührt es sich aber, den ungenügenden Helfern, sei es durch die eifrige Sammeltätigkeit, oder jede andere Mithilfe am Gelingen beigetragen haben, den Dank an dieser Stelle zum Ausdruck zu bringen und soll der Dank auch die Namen und deren Sammelergebnis hier aufzeichnen lassen.

Forster Jung	£ 40.-	Abbrückis L.	£ 180.-
Himmur Eskar	" 90.-	Biller Lipp	" 300.-
Graber - Mayer V.	" 50.- + Galt 64.-	Falger	" 300.-
Brummel	" 150.-	Thamso Jg.	" 390.-
Haasbrugger u.	" 150.-	Frück Robert	" 1.040.-
		Huber Erich	£ 1250.-

Aber auch unser Dank gilt den Spendern, die vielfach grössere Spenden gerne leisten und dazu beitragen, das Kränzchen in der abgelaufenen Art zu veranstalten und unserer Kassa die Mittel für gute Zwecke geben.

Eine von 33 Mitgliedern besuchte Monatsversammlung
lagte im Vereinsheim am

4. März 1950

mit einer ebenfalls reichhaltigen Tagesordnung. In angeregter Debatte wurden die einzelnen Punkte sachgemäß durch besprochen und ist besonders erwähnenswert, daß im Kränzchenüberschuß im Vergleich zum vorigen Jahr demselben um F 285.- übersteigt. Die Kritik des Kränzchens bewegte sich in der Zufriedenheit über den Erfolg und guten Verlauf demselben. Bemängelt wurde von den Chauffeuren die Überfüllung, weil sich die Chauffeure beengt fühlten und ein Zusammensitzen unmöglich machte. Es möge den Mitgliedern aus Herz geliebt werden, daß diese Veranstaltung unsere größte Einnahmsquelle ist, darum müssen die Mitglieder ein kleines Opfer zu bringen bereit sein.

Die Unfallstatistik weist in letzter Zeit mehrere Unfälle aus, bei denen leider solche vorkommen, daß junge Fahrer in dieselbe verwickelt waren. Herr Obmann erwähnt, daß die jungen Fahrer nie genug lernen können und sich bewährte Anleitung am besten bei den alten Fahrern, die wohl erfahrene Praktiker sind und gerne bereit sind, von ihrem Wissen den „Jungen“ abzugeben. Ich erinnere mich gerne an die Anfänge der Vereinigung, wo fast nur alte Fahrer anwesend waren und wenn dann Junge zu uns fanden, spitzten diese geradlinig die Ohren, wenn die „Alten“ von ihren Vorleben und Erfahrungen sprachen. Sie haben unser Motto reiflich überlegt und es hat sich heute noch als brauchbar erwiesen.

„Den Alten zur Ehr“,
„Den Jungen zur Lehr.“

Ein erfreulicher Punkt bildete die Neuaufnahme von Berufskellern: Beyer Anton, Ratt Martin, Gung Stefan, Sander Theo, Neumayer Otto.

Es wird die vielfach unpechgemäß durchgeführte Verkehrs-Kontrolle bemängelt, und Ferner hat es besonders auf die

Sheren Zehntausend sahgehen, die dieselben oft Flecksflecken auf den
Kofflügen und hoch gestellte Scheinwerfer besitzen, aber bei Verkehrsver-
halten mit einem zweiten Finken abgefertigt werden.

Um 23 Uhr schließt der Obmann die Versammlung, die
Mitglieder entfernen sich ziemlich rasch, nur ein paar „Alde“ saßen
noch nach einem Jass, der wegen vorgerückter Stunde nicht mehr
zu Stande kam.

Am

1. April 1950

wurden die Mitglieder nicht in den April geschickt, sondern
zu einer deutswürdigen Monatsversammlung berufen und
in Anbetracht der Wichtigkeit bestanden 35 Mitglieder dem
Rufe Folge. Der Obmann eröffnet die Versammlung und
kommt dem Herrn Gewerkschaftsbund-Vertreter Hans Bilgeri,
sowie den Vertreter der Tageszeitung Hans Holzgärtner begrüßen,
der als einziger Vertreter der 4 Tageszeitungen erschienen
war. Es entspann sich eine äußerst erregte Debatte über Lohn-,
Versicherungs- und Lohn Angelegenheiten, die von H. H. Bilgeri
in nicht befriedigender Weise erläutert wurde, sodass er sich
schon auf Angriffe auf den Gew. Bund gefallen lassen mußte. Ich
habe die Rolle der „Tageszeitung“ sprechen und betonte, daß unsere
Mitglieder, den anderen 3 Tageszeitungen das Mißfallen ausdrücken,
weil sie es nicht der Mühe wert fanden, zu erscheinen, umso mehr, da es
schon da kurz bekannt ist, daß wir uns strikte auf uns unterhalten
Beden halten.

Tageszeitung

Samstag, den 8. April 1950

Forderungen der Vorarlberger Berufschaffeuere

In einer Versammlung der Vereinigung
Dornbirner Berufschaffeuere, zu der auch
der Gewerkschaftsbund und die Vorarlberger
Tageszeitungen eingeladen waren, kamen
Probleme zur Sprache, die für alle Vorarl-
berger Berufschaffeuere von Bedeutung sind
und einer dringenden Lösung bedürfen.

Die Berufschaffeuere führten darüber
Klage, daß sie, die keine eigene Sektion in der
Gewerkschaft bilden und daher je nach ihrem
Arbeitsplatz von den verschiedensten Fachge-
werkschaften vertreten werden, dabei in der
Regel wenig Berücksichtigung ihrer spezifi-
schen Forderungen und Bedürfnisse finden.
Man bewertet bei den verschiedenlichen
Lohnfestsetzungen den Chauffeur danach, wie
weit er nach seiner manuellen Arbeit einem
anderen Arbeiter gleichzustellen ist, läßt aber
das große Gefahrenmoment, dem er, und da-
mit seine ganze Familie, ausgesetzt ist, voll-

kommen unberücksichtigt. Ebenso unberück-
sichtigt bleibt das Risiko, daß jeder Chaus-
feur sowohl betref: seines Fahrzeuges als
auch anderen Verkehrsteilnehmern gegen-
über trägt. Sie erhalten einfach Hilfsarbei-
terlöhne, und ihr Berufsrisiko, das sie tragen
müssen, wird überhaupt nicht in Betracht ge-
zogen. In stellenweise sehr erregter Diskus-
sion wurde verlangt, daß dieser Uebelstand
endlich beseitigt und eine Entlohnung für
die Berufschaffeuere festgelegt wird, die den
tatsächlichen Berufsverhältnissen Rechnung
trägt.

Es war bezeichnend, daß der anwesende
Vertreter des Gewerkschaftsbundes nicht mehr
zu raten hatte, als die Abfassung einer Re-
solutions an den Gewerkschaftsbund und es
war noch mehr bezeichnend, daß die Ver-
sammlung das mit der unumwundenen Mo-
tivierung ablehnte, daß dabei nichts heraus-
käme und die Resolution irgendwo abgelegt
werden würde.

In der Diskussion konnte man auch eine
interessante Erfahrung machen, wie verschie-
dentlich die Chausseure seitens ihrer Dienst-
geber bewertet werden: es gibt Fälle, wo der
Wagen dreimal so hoch versichert ist, als der
Fahrer! Der ist ja nur ein Arbeitsmensch,
der leicht zu ersetzen ist!

Auch die Fragen der Ueberstunden- und
Speisenvergütung bedarf dringend einer Re-
gelung. Es wurde einhellig festgestellt, daß die
Speisenverrechnung, wie sie heute besteht, völ-
lig unzulänglich ist. So wurde unter an-
derem eine (große) Textilfirma angeführt, die
dem Chausseur für ein Mittagessen sage und
schreibe 5.40 S vergütet. Man kann wirklich
nur dem Vorschlag zustimmen, daß dieser
Unternehmer einmal selbst probieren soll,
sich mit einem Mittagessen um 5.40 S zu ver-
köstigen, wenn er mit dem Wagen auf der
Tour ist.

Die Versammlung zeigte, daß tatsächlich

die Frage der Chausseurlöhne — ganz
gleich ob es sich um Fahrer bei Privatunter-
nehmern oder im öffentlichen Dienst han-
delt — einer dringenden Regelung bedarf.

Der Beschluss der Veranstaltung des traditionellen Vereinsausfluges wurde freudigst zur Kenntnis genommen und es entspann sich eine regel Meinerungsverschiedenheit im Ziele desselben. Schließlich fand das Projekt „Krummbach“ die allgemeine Zustimmung. Die Ausarbeitung und Finanzierung wurde unserem bevährten Finanzminister P. Madlener übertragen und wurde gebeten, die Angelegenheit in etwas großzügiger Weise zu bewerkstelligen, was Johann mit wohl saurer Miene zugestand.

Nach Besprechung von verkehrstechnischen Fragen, die sich hauptsächlich auf verkehrstechnische Erziehung der Jugend erstreckten und eine Eingabe an den Landesratsrat guthaben, konnte der Obmann um 23³⁰ Uhr seine Lehrlinge entlassen.

30. April 1950.

An diesem Tage traf, neben dem Kränzchen, das wichtigste Ereignis des Jahres für die Chronik ein, das wir dieses Jahr nicht am 1. Mai, sondern, weil Sonntag, auf stüiges Datum vorverlegt wurde. Es ist dies die traditionelle

Vereinsausfahrt der Dornbirner Berufschaffere

An dem strahlend schönen Frühlingsmorgen des letzten Sonntages bestiegen vor dem Vereinsheim an die 90 Personen — die Dornbirner Berufschaffere mit ihren Angehörigen — drei große Omnibusse zu ihrem traditionellen Vereinsausflug. Durch die in die blühenden Obstbäume gebetteten „Dörfer“ ging die Fahrt Bregenz zu und schwenkte in die Langener Straße ein. Der wundervolle Ausblick über das blühende Land gegen die Berge zu war für die Fahrer ein Erlebnis, haben sie doch sonst, wenn sie selbst am Steuer sitzen, keine Gelegenheit, ihre Augen wandern zu lassen. Ueber Fahl, die Rotachbrücke und Brenden ging es nach Doren zu kurzer Einkehr. Die weitere Fahrt ging über die neue Brunntobelbrücke, bei der man unbedingt Halt machen mußte, um dieses Meisterwerk der Technik zu bewundern.

Pünktlich um 12 Uhr wurde Krummbach erreicht und hier wartete schon eine Anzahl flinker Schmelgen, um den Hungerigen das Mittagessen aufzutischen, das in seiner Reichhaltigkeit und Güte zu bewältigen ein tüchtiges Stück „Arbeit“ auch für die Fahrer war, die in dieser Hinsicht doch allerhand zu leisten vermögen. Hier schob der Obmann Franz Forster einen kurzen offiziellen Teil ein und richtete an die Vereinsmitglieder einen aufmunternden Appell zu guter Kameradschaft, die weder von Politik noch von persönlichen Zwistigkeiten etwas wissen dürfe, sondern lediglich den gemeinsamen beruflichen Fragen dienen müsse. Die Vereinskapelle „Edelweiß“ tat ebenfalls ihr Bestes, um die Stimmung zu heben. Der Nachmittag wurde für kleinere Ausflüge in die Umgebung benützt. Als dann die Abschiedsstunde schlug, mußte die gastfreundliche Familie Hirschbühl einen wahren Sturm von Dankesworten für die ausgezeichnete Bewirtung über sich ergehen lassen.

In Dingenau gab es nochmals einen kurzen Halt, worauf dann allerdings der Reiseleiter Johann Madlener seine ganze Energie aufwenden mußte, um die Gesellschaft in ihrer schon recht gehobenen Stimmung wieder in den Wagen zu verfrachten. Unter den kritischen Augen

von Fachleuten schafften die Omnibuschaffere die schwierige Fahrt hinunter zur Lingenauer Brücke und wieder bergauf nach Müselbach. Als sich auf der Wälderstraße wieder der Blick auf Rheintal und Bodensee auftrat und schließlich auf unser liebes Dornbirn in seinem schönsten Frühlingsanstrich, waren sich alle einig, einen herrlichen Tag verlebt und wieder einmal ein wunderschönes Stück unserer schönen Heimat gesehen zu haben.

Der Schlußakt spielte sich im Schloßbräu ab, wo Herr und Frau Albinger bewiesen, daß auch sie es verstehen, alle Ansprüche zu befriedigen, die man an eine gute Bewirtung stellen kann. Wer Lust und noch überschüssige Energien hatte, konnte hier noch dem Tanz huldigen. In einem waren sich alle Teilnehmer dieser Fahrt einig — daß es „Schätzle schön“ gewesen sei und daß ein solcher Tag der Freude und Fröhlichkeit noch lange hin den Alltag der harten und oft gefährvollen Pflicht überstrahlt.



Vorsteherin der von mir verfasste Artikel in den F.F. Es erübrigt sich, dazu ein Kommentar zu geben, sondern, es ist meine Pflicht, den Artikel zu ergänzen und die intimen Begebenheiten hier zu vererigen. Es sind dies zwar kleine „Fischelchen“, die nur für unsere Chronik bestimmt sind. Das der lange Kili einen „Berg“ auf seinem Teller hatte darf ich doch erwähnen, es sollen aber auch noch andere einen solchen bewältigt haben. Als der Obmann seine offizielle Ansprache hielt, mußte er sich gefallen lassen, daß er nicht von Mitgliedern, aber von Frauen unterbrochen wurde. Frau Nick stellte eine besonders diffizile Frage und auch Frau Tröis mußte dem Obmann einen Jutzel geben. Es handelte sich darum, daß Franz die Frauen hat, die Chauffeur dazu anzuhalten, die Versammlungen zu besuchen. Frau Tröis stellte die Frage, wo der Mann zu suchen sei, wenn er von der Frau auf die Versammlung geschickt wurde? Diese Frage zu lösen, steht nicht im Machtbereich des Obmannes, sondern die Frau kann nur selbst das Rätsel lösen, wenn sie den Mann direkt erzieht, daß er auch dorthin geht, wohin er vom Feldröbel geschickt wird.

Unser Vereinsfotograf zitierte unsere Damen auf den Dorfplatz, um eine Aufnahme zu machen, wozu er auch den Dorfkleppner einlud, um den Frauen eine Unterhaltung zu schaffen.



Da in Lingenau noch ein kurzer Aufenthalt vorgesehen war, blieb unser Reisemannschall zum Aufbruch. In schöner Fahrt über Heitrisau erreichten wir Lingenau und nach einigem Hin- und her ließ sich die ganze Gesellschaft im Gasthof „Sonne“ nieder.

Die Stimmung war gut, doch sollte diese eine Trübung erfahren. Alles war in fröhlichem Sypander, als auf einmal einer unter den Tisch fiel und sich vermeintlich schwer verletzte, da Bewusstlosigkeit festgestellt wurde. Wie hatten glücklicherweise einen Sanitäter bei uns, der einen kunstvollen Kopfschmerzband über Walters Haupt praktizierte, da Veranfaller zeigte wieder ein schmerzhaftes, lachendes Gesicht, so daß an seinem Aufkommen nicht mehr gezweifelt wurde. Die Ursache des Sturzes blieb bis heute noch ein Rätsel, sei es, daß einer den Stuhl gezogen hatte, was jedoch sehr fraglich ist, oder aber könnte es sein, daß Fälder seine Sitzgelegenheit verschleifte, die bereits ein wenig gekammerte Balance verlor und unter den Tisch rollerte.

Im Kellertisch wurde auch tüchtig gegessen, getrunken und der Juchzeit Könige getanzt. Sogar unser Altkonmitglied s' Joppke" ließ sich noch verleiten, mit seinen 89 Jahren noch einen Extra-Tanz zu machen, um dann hernach noch "Samba" zu probieren, was sehr zur Erheitung beitrug.

Die Strapazen des Tages ließ die Müdigkeit aufkommen und damit stellte sich das Himmel ein. Der Obmann hatte genug zu tun, um seine Chauffeur mit Anhang zur Tür zu begleiten, um herzlichen Abschied von jedem Einzelnen zu nehmen.



Dass wir diese Ausfahrt in derart günstiger Art ausführen konnten, verdanken wir der weisen und vorzuziehenden Kasseehehaltung unseres verehrten Kassiers Johann Mardleiner, dem ganz besonderer Dank nicht nur von der Vereinsführung, sondern jedes einzelnen Mitgliedes gebührt und hiermit ausgesprochen sein soll.

Zur besseren Orientierung seien hier einige Zahlen genannt:
Jeder Teilnehmer bezahlte $\text{F } 25.-$, ausserhalb des Vereins Beibehalt $\text{F } 35.-$
dies ergab eine Einnahme von $\text{F } ~~2.451.84~~ 1.391.-$
Die Kosten des Ausfluges beliefen sich auf $\text{F } 3.481.84$
demnach gab die Vereinskassa einen Zuschuss von $\text{F } 2.040.84$.

Kein Mitglied bezahlt im Jahre $\text{F } 18.-$, damit erhielt jedes Mitglied eigentlich aus der Kassa nur den Betrag von $\text{F } 20.70$, wenn bei einer Beteiligung von 90 Personen der Unterstellbetrag sich auf $\text{F } 38.70$ stellt.

Die Mitglieder mögen sich vor Augen halten, dass es sich lohnt, beim Kränzeln kleine Unannehmlichkeiten in Kauf zu nehmen und nicht zu meckern, wenn man sich ein wenig heutzutage fühlt. Es soll dem Kassier nicht übel genommen werden, wenn er in derartigen „Zugstrich“ erscheint, denn der Verein hat, nach andere göttliche Forderungen (Unterstützungen an bedürftige Mitglieder) zu erfüllen.

Noch etwas anderes muss ich hier brandmarken. Wie ist es möglich, dass ein Vereinsausflug mit 90 Personen gemacht werden kann, wenn der Mitgliederstand 60-70 Teilnehmer hat? Warum erscheinen so viele beim Ausflug, während die Versammlungen auf eine Teilnehmerzahl von 20-27 Mitglieder herabgesunken ist? Diese Fragen gehen diejenigen an, die wohl bei Vergünstigungen sichtbar sind, jedoch sich bei keiner Versammlung blicken lassen. Es müssen unbedingt Mittel gefunden werden, diese Forderungslosigkeit auszumergen. Ich muss leider annehmen, dass Frau Fisis mitunter Recht haben kann.

Nun will ich meine Moralpredigt beenden, und zur Tagesordnung übergehen.

Am

3. Juni 1950

fand im Garten des Vereinsheim, die ordentliche Monatsversammlung statt, bei der nur 2 Teilnehmer erschienen waren. Der Obmann liess sich entschuldigen wegen Fortwankung seines Kindes und beauftragte den Ehrenobmann mit der Führung der Versammlung, die derselbe

erst um 21 Uhr 30 eröffnete Komitee. Nach Behandlung einiger
Vorklärungsfragen und Aufhebung der Vorangstrasse Schillerstrasse-
Lägerstrasse, sowie Entfernung des Gebüsches Schillerstrasse-Prater.
wurde zum „wichtigsten“ Punkte übergegangen. Der Obmann
verkündete die Spende unseres fröhlichen Reifenmeisters des
Herrn Reinhold Fischer von 50 l. Bier, was allseits volle
Anerkennung auslöste und deren Fortführung als Fortlauf
der Versammlung stand. Die Mitglieder konnten diesen
Punkt nicht zur Heize führen und es riefte der läbliche
und in Kameradschaftliches Bechtel, ein volles Fort zurück-
zustellen, um den Kameraden bei der nächsten Versammlung
eine Probe zu überlassen. Es erschienen in später Stunde
auch Frauen von Mitgliedern und dies bewegte den Vers. Leiter
die Versammlung um 23 Uhr mit Danke an die Teilnehmer und
Gensungswünschen an das kranke Kind des Obmannes.

Diese Versammlung galt als letzte der Frühjahrsession
und nun sollte über die Sommermonate, in denen die Chauffeure
keine Zeit mehr haben, Versammlungen zu besuchen, eine Pause
eintreten. Dies sollte auch in einer kurzen Nachfeier festgehalten
werden. So wird es auf! in's Lebtbräu. Bis zur mittelmächtlichen
Stunde gab es noch ein gemütliches Beisammensein, gewürzt
mit Horner's Pöbli-Witzgen. Endlich wurde doch aufgelassen
und es gab auch ein Nachspiel im Sprach bei unserem Obm. Str.
der sich bis in die frühen Morgenstunden erstreckt haben
soll, deren Einzelheiten mir wegen Nichtbeteiligung nicht näher
bekannt geworden sind.

Die Ferienzeit verfließt in völliger Ruhe. Es soll
hier sehr bemerkt werden, dass sich unsere Chauffeure während
der Herbstmesse sehr brav gehalten haben, da nicht ein einziger
Unfall vorkam.

Nach der Pause rief uns der Obmann am

4. November 1950

wieder zu einer ordentlichen Monatsversammlung ins Vereinsheim.
Da sich nur 25 Mitglieder einfanden, schien es, dass die
Mitglieder den Ruf nicht gehört haben, oder noch nicht
ausgeschlafen hatten. Eine Tagesordnung von 6 wichtigen
Punkten hätte einen besseren Besuch verdient. Der Kassier

erstattet eingehenden Bericht über den Anschlag und gibt einen stgh. Kassensstand von ca 1800.- S. an. Er lüftet nun formgerechte Bezahlung der Monatsbeiträge, um Anforderungen an die Kasse gerecht zu werden. Weiter ersucht er um ein rigoroses Vorgehen gegen säumige Mitglieder, im äußersten Falle den bekannten § der Statuten in Anwendung zu bringen. Die Verkehrsangelegenheiten wurden in einem Gegenartikel in den V.H. als Antwort auf die Statistiken des V.A.T.C. behandelt. Ich lasse den Artikel hier folgen, damit auch später einmal die Mitglieder ^{wissen} vom unermüdeten Kampf um den Bestand und Ausbreitung unserer Vereinigung und die Verurteilung der Heranfuhr, gekämpft haben wir gegen den V.A.T.C. um unser Mitspracherecht bei allen Verkehrsangelegenheiten.

Die Ursache und Beginn des Kampfes:

Die Fortsetzung:

Dornbirn, 4. Okt. (Was tun Sie?)
Was tun Sie, wenn Sie als Kraftfahrer hinter sich hupen hören? Sie rücken sofort nach rechts und geben dadurch zu verstehen, daß Sie das Signal des nachkommenden Fahrzeuges gehört haben und diesem die Fahrt nach vorne freigeben. Aber nicht alle machen es so wie Sie. Manchmal kann man recht lange hinter einem schwerhörigen Gesellen herfahren, bis man endlich die Möglichkeit zum Ueberholen erhält. Vielfach ist dies bei Lastkraftwagen der Fall, bei denen es wegen ihrer Breite besonders notwendig wäre, daß sie nach rechts abrücken. Ein Schweizerischer Autotourist, der eine längere Fahrt durch Oesterreich machte schreibt darüber in der letzten Nummer der Zeitschrift „Auto“, daß die Lastkraftwagenfahrer in Oesterreich nicht so korrekt fahren würden wie ihre Kollegen in der Schweiz. Das korrekte Rechtsfahren der schweren Lastkraftwagen, wie wir es kaum anders kennen, oder das Ausweichen auf die rechte Straßenseite schon auf das erste Hupensignal hin, scheint sich auf den Hauptstraßen Oesterreichs noch nicht eingebürgert zu haben. „Ich habe“, so schreibt er weiter, „auf 4000 im österreichischen Straßen nicht einen Kfm.-Lenker angetroffen, der nicht mehrmals und recht energisch zum Weichen hätte aufgefordert werden müssen.“ Wenn auch bekannt ist, daß bei schweren Kfm. die Hupensignale schwerer hörbar sind, so ist doch der meist zudem noch unnötige Lärm keine Begründung für das mangelhafte Abrücken nach rechts auf rückwärtige Signale hin. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn in dieser Richtung weit mehr Fahrdisziplin herrschen würde. Der schweizerische Besucher stellte dann weiters noch fest, daß die Straße über den Arlberg in einigen Jahren sicherlich hervorragend sein wird. Heute jedoch gelte dies nur für einige Teilstrecken. Doch lasse die Anlage der Straße auch dort, wo sich noch kein Belag befindet, das Beste hoffen. Die Schrift der Wegweiser und der Vorwegweiser findet er viel zu klein und stellt fest, daß man vielfach im Tempo der Postkutsche vorbeifahren müsse, um sie entziffern zu können. V.A.C.

Dornbirn, 22. Okt. (Water von drei Kindern getötet) Ein Mitglied des V.A.C. hat dieser Tage an den Klub einen Brief geschrieben, in dem er den Klub bat, die Interessen der Mehrzahl der pflichtbewußten Autofahrer in der Form wahrzunehmen, daß der V.A.C. bei allen in Frage kommenden Dienststellen immer wieder darauf dringen möge, daß die Strafen für jene leichtsinnigen Kraftfahrer verschärft werden sollen, die ihre Mitmenschen in unverantwortlicher Weise in Gefahr bringen. Der Schreiber des Briefes war Zeuge jenes tödlichen Unfalles, bei dem ein Lastkraftwagen auf der regennassen Straße ins Rutschen kam und einen ordnungsgemäß auf der rechten Straßenseite fahrenden Motorradfahrer tötete. Es war unverkennbar, schreibt das Mitglied, daß der Lastkraftwagen für den Straßenzustand eine zu große Geschwindigkeit hatte und in der verhältnismäßig flachen Kurve die Gewalt über das Fahrzeug verlieren mußte. Die Folge davon war, daß ein braver, fleißiger Mensch, Water von drei Kindern, ums Leben kam, während es sich beim Kfm.-Fahrer höchstens darum drehen konnte, ein paar Sekunden Zeitgewinn gegen Tod und Leben einzutauschen. Man kann, heißt es in dem Briefe weiter, fast jeden Tag Automobile beobachten, die trotz aller Verkehrsvorschriften rücksichtslos fahren und nach der Meinung des Brieffschreibers mit kaum nennenswerten Strafen bedacht werden, während sie an schwersten Unfällen manchmal nur um Haarsbreite vorbei kommen oder sie aber, wie im vorliegenden Falle, verursachen und Menschen töten. Wenn man das Leid der Betroffenen jeweils sehen könnte, wenn man die Berichte liest, wie sich die Unfälle abspielen und bedenkt, daß die eigenen Mitmenschen, Verwandte und Kinder größten Gefahren ausgesetzt sind, weiß leichtsinnige, unverantwortliche Menschen in ihren Festungen über alles hinwegzuraufen, kann man die verantwortungsvolle Meinung des Schreibers nur verstehen und neuerlich an alle einsichtigen Kraftfahrer die Bitte zu größter Rücksichtnahme stellen. Bei jenen aber, die keine Einsicht haben, werden nur schwerste Strafen und die manchmal nicht einmal zum Erfolg und zur Besserung führen. Noch sind kaum drei Wochen des Oktober abgelaufen und die Statistik weist schon gegen 50 Verkehrsunfälle mit mehreren Toten auf. Alle Verkehrsteilnehmer mögen also und besonders die Fahrer der schweren Wagen, mit mehr Vorsicht und Rücksicht sich im Verkehr betheiligen!

Sehr geehrter Herr **Redakteur**

In ihren werten „V. N.“ fragt der VATC an, was ein Kraftfahrer tut, wenn er hinter sich hupen hört.

Wenn er es hört, sofort nach rechts fahren und die Vorfahrt freigeben. Ein Schweizer Herrenfahrer beschwert sich, daß es in Oesterreich katastrophal sei, wenn man kilometerlang hinter einem Lkw. fahren müsse, der die Vorfahrt nicht freigibt. In dieser Angelegenheit möchten die Dornbirner Berufskraftfahrer Stellung nehmen. Der Schweizer Herr mag nicht ganz unrecht haben, doch kann nicht die ganze Schuld auf die Berufsfahrer geladen werden. Wer die Straßen Oesterreichs kennt, hauptsächlich die Vorarlbergs, weiß, was die Fahrer zu leiden haben. Daß wir leider keine Straßen haben, wie sie die Schweiz besitzt, das dürfte auch der VATC wissen und einsehen, daß es leider gar zu oft vorkommt, daß Lkw mit einem hohen Verdeck, Möbelwagen und Omnibusse oft nicht in der Lage sind, auf unseren Straßen die äußerste rechte Straßenseite einzuhalten. Wie kann der Fahrer hinausfahren, wenn die Aeste der Obst- und Alleebäume ein gutes Stück in die Straßenmitte hineinreichen?

Der Schrei wohl aller Kraftfahrer geht dahin: „Schafft Radwege!“ Wie viele Unfälle würden vermieden, wenn diese von der Fahrstraße abgelenkt würden. Die Kosten würden sich bezahlt machen und der Dank nicht nur der Kraftfahrer, sondern auch der Radfahrer wäre groß. Ueberall dort, wo es nur möglich ist, besonders bei Neuerstellung oder größeren Instandsetzungen, sollen Radwege geschaffen werden. Es ist ganz unverständlich, daß die verbreiterte und schön asphaltierte Straße von der Jllbrücke bis Frastanz, die so

leicht zu schaffenden Radwege nicht in Betracht gezogen hatte. Von der Firma J. M. Fußenegger, Wallenmahd, bis zur Kreuzung Schweizerstraße (Hohenems — Dornbirn) besteht ein Gehsteig, der in dem jetzigen Zustand nicht benützt werden kann und sehr leicht als Radweg ausgebaut werden könnte. Der gegenüberliegende, ungeteerte Streifen ließe auch einen Radweg zu.

Wir wollen einige Probleme in unserer schönen Gartenstadt Dornbirn behandeln, die wohl einer dringenden Lösung bedürfen. Gerade jetzt, da die Stadt vor einer durchgreifenden Lösung durch den Bau einer Durchzugsstraße steht, muß doch in Erwägung gezogen werden, daß der Stadtverkehr wohl entlastet wird, doch bleiben die Verkehrsunsicherheiten in der Stadt bestehen; denn wer einkaufen will, muß den Weg abseits der Durchzugsstraße benutzen, und in der Marktstraße und Riedgasse wird weiterhin ein ziemlich dichter Verkehr bleiben. Vorgenannte Straßen sind und bleiben so lange das Schmerzenskind der Stadt, bis da einmal gründlich Wandel geschaffen wird. Da gilt es in erster Linie, die Fußgänger von der Fahrstraße wegzubringen, was dadurch erreicht werden könnte, wenn auf der ganzen Strecke von F. M. Zumobel an der Säge bis Gebr. Ulmer, Freiheitsplatz, ein durchgehender Gehsteig errichtet würde. Das Haus Nr. 37 (früher Kond. Oelz) darf kein Hindernis sein und mit einer Arkade wäre in diesem Falle auch gedient. Die große Mauer bei der Steindruckerei müßte zurückversetzt werden, so daß für diesen Engpaß die gefährlichen Momente ausgeschaltet würden.

Ein immerwährender langer Engpaß ist und bleibt die Riedgasse, wenn nicht ein neues Projekt sie vollständig umgestaltet. Das Milchgeschäft der Großmolkerei ist hierbei wohl die größte Gefahrenzone. Wie dankbar wären alle jene dem VATC, die sich dort täglich in Gefahr begeben

müssen, wenn es genanntem Club gelingen würde, in absehbarer Zeit den Eingang an einen gefahrlosen Ort verlegen zu lassen. Bis zu diesem Zeitpunkt aber gibt es für einen reibungslosen Durchzugsverkehr nur zwei Möglichkeiten: Einbahnstraße oder, was dringender wäre, Halteverbot von der Einmündung Kloostergasse bis zur Kreuzung F.-M.-Felder-Straße — Kreuzgasse.

Bei der Gewerbekammer in der Bahnhofstraße parken Kolonnen von Pkw auf beiden Seiten der Straße, daß es oft unmöglich scheint, mit Lkw durchzufahren. Wenn es auch für das Stadtbild unschön wirkt, wären hier auf der westlichen Seite verkehrstechnisch Halteverbotstafeln anzubringen. Verschiedene Anregungen der Vereinigung Dornbirner Berufskraftfahrer gingen an die Behörde.

Eine besonders krasse Rücksichtslosigkeit wird immer wieder beim Dornbirner Stadtpital festgestellt. Es ist bestimmt nicht notwendig, daß an dieser Stelle mit viel Krach und Hupensignal gefahren wird. Ebenso ist eine Verkehrsstreife vor dem Spital nicht am Platze, denn durch das Ausprobieren der Signale wird immerhin unnötiger Lärm verursacht. Für eine Geschwindigkeitsermäßigung und Signalverbot in der Umgebung des Spitals wären wir Berufskraftfahrer sehr eingenommen. Die Haltestellen der Postomnibuslinie Dornbirn—Hohenems wären beim Gasthaus zum Löwen und Grünen Baum in Hatlerdorf zu revidieren, da beide Stellen in den Kurven sind.

Es wäre doch eine schöne und dankbare Aufgabe für den VATC, sich für derartige Projekte zu interessieren.

Wir wollen nicht weitere Zustände kritisieren, sondern dem VATC nahelegen, mehr an der Verhütung von Verkehrsunfällen zu arbeiten, statt die Berufskraftfahrer bei jeder Gelegenheit zu brandmarken.

Vereinigung Dornbirner Berufschaffere.

Das ist „ihre“ Antwort.

Verkehrsunfälle fordern 14 Tote und 16 Schwerverletzte

Im abgelaufenen Monat Oktober ereigneten sich, wie der VATC mitteilt, nach den amtlichen Zählungen des Landesgendarmeriekommandos 72 erfaßte Verkehrsunfälle. Bei diesen Unfällen wurden 66 Personen, davon 4 tödlich, 16 schwer und 46 leicht und unbestimmten Grades verletzt.

Die Mehrzahl der Unfälle ereigneten sich an den Tagen über das Wochenende von Samstag über den Sonntag bis einschließlich Montag. Als gefährlichste Stunden erweisen sich abermals die Zeit der vormittägigen Heimfahrt von 11 bis 12 und die Zeit der abendlichen Heimfahrt von 18 bis 19 Uhr. Der Verteilung nach ereigneten sich die meisten Unfälle in Dornbirn (10), Feldkirch-Altenstadt (10), Bregenz (6), Lustenau (6), Bludenz (5), Götzis (3), Menzing (3) usw.

Der vermerkten Fahrerflucht machten sich

im Oktober bedauerlicherweise 7 Personen schuldig. Es sind also gegen den Vormonat nicht nur die Zahl der Unfälle, sondern auch die Fälle der Fahrerflucht angewachsen. Gegen alkoholisierte Verkehrsteilnehmer mußte in 4 Fällen eingeschritten werden. Nach wie vor ist von allen Verkehrsteilnehmern erhöhte Vorsicht, Rücksichtnahme und Höflichkeit notwendig, um die Zahl der Unfälle herabzusetzen. Es müßt vorerit wenig, auf das Fehlen von Radwegen oder auf Mängel in der Straßenführung und im Straßenzustand hinzuweisen, da den gegenwärtigen Umständen Rechnung getragen werden muß und gerade wegen dieser Umstände erhöhte Vorsicht notwendig ist. Diese Verbesserungen und die Durchführung größerer Projekte braucht ihre Zeit. Vorsicht und Rücksichtnahme aber muß jederzeit genommen werden. Dafür sollte auch bei allen Gruppen der Verkehrsteilnehmer Verständnis herrschen.

Dornbirn 26. Oktober 50.

An die Verwaltung
der Vorarlberger Nachrichten

B r e g e n z .

In ihren werten V.N. vom 6. Okt. d.J. fragt der VATC an, was ein Kraftfahrer tut, wenn er hinter sich hupen hört?

Wenn er es hört sofort nach rechts fahren und die Vorfahrt frei geben. Ein schweizer Herrenfahrer beschwert sich, dass es in Oesterreich katastrophal sei, wenn man kilometerlang hinter einem LKW fahren müsse, der die Vorfahrt nicht frei gibt. In dieser Angelegenheit möchten die Dornbirner Berufskraftfahrer Stellung nehmen. Der schweizer Herr mag nicht ganz unrecht haben, doch kann nicht die ganze Schuld auf die Berufsfahrer geladen werden. Wer die Strassen Oesterreichs kennt, hauptsächlich die Vorarlbergs, weiss, was die Fahrer zu leiden haben. Dass wir leider keine Strassen haben, wie sie die Schweiz besitzt, das dürfte auch der VATC wissen und könnte nach betrachten der Umstände zur Kenntnis gelangen, dass es leider gar zu oft vorkommt dass der LKW mit einem hohen Verdeck, ein Möbelwagen, Omnibus, oder ein LKW mit Anhänger, der Fahrer oft nicht in der Lage ist, auf unseren bombierten Strassen die äusserste rechte Strassenseite einzuhalten. Wie kann der Fahrer hinausfahren, wenn die Aeste der Obst und Alleebäume ein gutes Stück in die Strassenmitte hineinreichen. Im weiteren ist zu vermerken, dass die Radfahrer in der Strasse herumgondeln, zu zweit und dritt nebeneinander fahren, die Hupensignale ganz ignorieren und oft nur unwillig die Strassenmitte freigeben.

Der Schrei wohl aller Kraftfahrer geht dahin: "S c h a f f t R a d w e g e". Wie viele Unfälle würden vermieden, wenn diese in übergrosser Zahl vorhandenen Vehikel von der Fahrstrasse abgelenkt würden. Die Kosten würden sich bezahlt machen und der Dank nicht nur der Kraftfahrer, sondern auch der Radfahrer wäre gross. Ueberall dort, wo es nur möglich ist, besonders bei Neuerstellung oder grösseren Instandsetzungen, sollen Radwege geschaffen werden. Es ist ganz unverständlich, dass die verbreiterte und schön asphaltierte Strasse von der Illbrücke bis Frastanz, die so leicht zu schaffen wäre es kein grossen Problem, wenn die Strasse von Dornbirn nach Hohenems, die über kurz oder Lang auch einer Ueberholung entgegenseht, die Radwege zu errichten. Von der Fa. J.M. Fussenegger Wallenmäd

bis zur Kreuzung Schweizerstrasse besteht ein Gehsteig, der in dem jetzigen Zustand nicht benützt werden kann und sehr leicht als Radweg ausgebaut werden könnte. Der Gehsteig liesse sich, wenn der Graben zugeschüttet, auf demselben anbringen. Der gegenüberliegende ungeteerte Streifen liesse auch einen Radweg zu, sodass die Arbeiter obgenannter Fa. ihrem Schutz und den Kraftfahrern ihre Sicherheit geboten wäre. Wir wollen nicht die Zustände unserer lieben näheren und entfernten Städte und Orte kritisieren, sondern zunächst vor der eigenen Türe zu kehren und einige Probleme in unserer schönen Gartenstadt Dornbirn behandeln, die wohl einer dringenden Lösung bedürfen. Gerade jetzt, da die Stadt vor einer durchgreifenden Lösung durch den Bau einer Durchzugsstrasse steht, muss doch in Erwägung gezogen werden, dass der Stadtverkehr wohl entlastet wird, doch bleiben die Verkehrsunsicherheiten in der Stadt bestehen, denn wer einkaufen will muss den Weg abseits der Durchzugsstrasse benützen und in der Marktstrasse und Riedgasse wird weiterhin ein ziemlich dichter Verkehr bleiben. Vorgenannte Strassen sind und bleiben solange das Schmerzenskind der Stadt, bis da einmal gründlich Wandel geschaffen wird. Da gilt es in erster Linie, die Fussgänger von der Fahrstrasse wegzubringen, dass dadurch erreicht werden könnte, wenn auf der ganzen Strecke von F.M. Zumtobel an der Säge, bis Gebr. Ulmer Freiheitsplatz ein durchgehender Gehsteig errichtet würde. Das Haus Nr. 37 (früher Kond. Oelz) darf kein Hindernis sein und mit einer Arkade war in diesem Falle auch gedient. Die grosse Mauer bei der Steindruckerei müsste zurückversetzt werden, sodass für diesen Engpass die gefährlichen Momente ausgeschaltet würden. Die Anbringung der Gehsteige über die Vorplätze der Häuser könnte ohne besondere hohe Kosten durchgeführt werden, wenn dieselben gut markiert würden. Ein Gehsteig von Foto Winsauer bis Gebr. Ulmer müsste unter Vermeidung von "Stägeli uf Stägeli ab" erstellt werden.

Ein immerwährender, langer Engpass ist und bleibt die Riedgasse, wenn nicht ein neues Projekt sie vollständig umgestaltet. Das Milchgeschäft der Grossmolkerei ist hierbei wohl die grösste Gefahrenzone. Wie dankbar wären alle jene dem VATC, die sich dort täglich in Gefahr begeben müssen, wenn es genanntem Club gelingen würde, in absehbarer Zeit den Eingang an einen gefahrlosen Ort verlagern zu lassen. Bis zu diesem Zeitpunkt aber, gibt es für einen reibungslosen Durchzugsverkehr nur zwei Möglichkeiten: "Einbahnstrasse oder

was dringender wäre Halteverbot von der Einmündung Kloostergasse bis zur Kreuzung F.M. Felderstrasse-Kreuzgasse. Abstellplätze für den regen Verkehr mit dem VATC sind vorhanden. Schubertstrasse und F.M. Felderstrasse.

Bei der Gewerbebekammer in der Bahnhofstrasse Parken Kolonnen von PKW auf beiden Seiten der Strasse, dass es oft unmöglich scheint mit LKW

durchzufahren. Wenn es auch für das Stadtbild un-
schön wirkt, wären hier auf der westlichen Seite
Verkehrstechnisch Halteverbotstafeln anzubringen.
Verschiedene Anregungen der Vereinigung Dornbirner
Berufskraftfahrer gingen an die Behörde. So z.B.
das zurückschneiden oder gänzliche entfernen sicht-
behindernder Gebüsch. Es zeigen die Gartenbesitzer
von dieser Angelegenheit sehr wenig Verständnis
und wir müssen aber leider bedauern, dass wir in
dieser Angelegenheit sehr wenig Unterstützung finden
Empfehlenswert wären auch die weissen Striche auf
der Fahrbahn nicht nur Innerorts, sondern auch auf
den Geraden der übrigen Ortsteile. Der Kraftfahrer
wäre dann gezwungen die rechte Strassenseite ein-
zuhalten.

Eine besonders krasse Rücksichtslosigkeit
wird immer wieder beim Dornbirner Stadtspital fest-
gestellt. Es ist bestimmt nicht notwendig, dass
an dieser Stelle mit viel Krach und Hupensignal ge-
fahren wird. Ebenso ist eine Verkehrsstreife vor
dem Spital nicht am Platze, denn durch das auspro-
bieren der Signale wird immerhin unnötiger Lärm
verursacht. Für eine Geschwindigkeitsermässigung
und Signalverbot in der Umgebung des Spitals wären
wir Berufskraftfahrer sehr eingenommen. Die Halte-
stellen der Postomnibuslinie Dornbirn-Hohenems
wären beim Gasthaus zum Löwen und grünen Baum Hatler-
dorf zu revidieren, da beide Stellen in den Kurven
sind.

Es wäre doch eine schöne und dankbare Auf-
gabe für den VATC sich für derartige Projekte zu
interessieren, indem er das Uebel an der Wurzel an-
fassen würde und nicht über die hohe Zahl der Ver-
kehrsunfälle statistisch zu jammern. Wir wissen
dass es unanständige Kraftfahrer gibt, zudem liest
man in den Zeitungen zur Genüge, aber interessanter-
weise nur von Berufskraftfahrern, bei anderen
Fahrern heisst es bei Unfällen meist: "Aus unbe-
kannter Ursache". Es ist auch nicht verwunderlich,
dass ein LKW-Fahrer auf unseren Hauptstrassen ein
rückwärtiges Signal überhört, weil wir eben keine
schweizer Musterstrassen besitzen, möchten jedoch
bermerken, dass es nicht angebracht ist, ihn in der
Zeitung als "schwerhörigen Gesellen" hinzustellen,
zumal er die gleiche, wenn nicht die grössere Ver-
antwortung trägt. Wir wollen nicht weitere Zustände
kritisieren, sondern dem VATC nahelegen, mehr an der
Verhütung von Verkehrsunfällen zu arbeiten, statt
die Berufskraftfahrer bei jeder Gelegenheit zu
brandmarken.

Vereinigung Dornbirner
Berufschaffere.

Die Industrie- und Gartenstadt vor schweren Entscheidungen

Der letzten Stadtvertretungsitzung in Dornbirn am Donnerstagabend lag ein Antrag des Stadtbauamtes vor, einen Teilverbauungsplan zu bewilligen, der eine radikale Lösung aller in den letzten Jahren beängstigend schwierig gewordenen Verkehrsprobleme im Stadtgebiet enthält. Die rasch wachsende Stadt mit ihrer zunehmenden Bevölkerung, mit einer Verstärkung der Industrialisierung, und die Motorisierung der Land- und Bundesstraßen hat eine Verkehrsdrücke erzeugt, die ständig neue Gefahren für Bauten und Menschen birgt und, sobald sie einen optimalen Zustand erreicht hat, den Waren- und Personentransport nicht mehr fördert, sondern hemmt. Dornbirn ist niemals als Stadt gegründet worden, sondern aus dem Dorf entstanden, dessen Verbauungsplan noch aus der Zeit vor der Stadterhebung, nämlich aus dem Jahre 1896 stammt. Er bildet auch heute noch die Grundlage für die Bauvorhaben, obwohl er längst von der modernen Zeit überflügelt worden ist. Diese Gesichtspunkte hat der Leiter des Stadtbauamtes, Dipl.-Ing. Hans Strohmair, in etwas sachlicheren Worten auch der Stadtvertretung erläutert.

Die Problematik der Planung

Kurz vor Beginn des zweiten Weltkrieges war die Stadt gezwungen, an die Unterbringung verschiedener Verwaltungsämter in vorhandenen und neuen Häusern zu denken. Darüber hinaus zeigte sich ein erheblich erweiterter Bedarf an Schulgebäuden, weil Dornbirn neue Erziehungsstätten für die Jugend benötigte und die Einwohnerschaft einen beträchtlichen Zugang durch die Südtiroleriedlung erfuhr. Auch die Anlage des Spitales erwies sich damals schon als unzureichend. Diese Probleme erforderten eine der Zeit entsprechende sofortige Lösung, wofür ein neuer Verbauungsplan sich als unausweichlich erwies, um zu verhindern, daß bei der praktischen Durchführung der Bauvorhaben ein unorganisches Durcheinander und eine Schädigung des Stadtbildes entsünde. Voraussetzung für das Gelingen des Umbaues der städtischen Gesamtanlage war eine weitgehende Planung, die ebenso zweckdienliche wie ansprechende Lösungen bringen sollte.

Deshalb berief der damalige Bürgermeister Dr. Paul Wabel einen der bedeutendsten Städtebauer, den inzwischen verstorbenen Professor der Technischen Hochschule in Stuttgart Wetzels, nach Dornbirn, wo er die Verkehrslage studierte und den sogenannten Wetzelsplan entwarf. Als sein Mitarbeiter arbeitete sein Schüler Arch. Dipl.-Ing. Fritz Vogt dauernd in Dornbirn, dem es u. a. gelang, die Südtiroler

Häuser im letzten Moment einigermaßen dem Landschaftsbild anzupassen. Für den Verkehr schlug Prof. Wetzels eine neue, geradlinig in Nord-Süd-Richtung durch die Stadt verlaufende Hauptstraße von 30 m Breite vor, mit neuen, großen Geschäfts- und Wohnhäusern zu beiden Seiten und modernen Kreuzungen, sowie eine Unterführung an der Bundesbahnstraße. Diese Autostraße sollte bei der Sägereibrücke beginnen, ein Stück der Sägerstraße benutzen, an den heutigen Kammerlichtspielen vorbeiführen und auf die Schillerstraße vorstoßen. Nach Überquerung der Rosenstraße ging die Trasse mitten durch die Mohnbrauerei zum Rathausplatz, den sie nach Durchquerung der Bergmannstraße in Richtung Eisenstraße verlief. Auch diese Gasse wurde wieder verlassen, um geradlinig zur Bahnlinie zu streben, die beim Schwefel unterfahren werden sollte. Hier war gedacht, diese Hauptstraße bei der Autowerkstätte Wehinger an die Bundesstraße gegen Bregenz anzuschließen. Dieses Projekt bedeutete allerdings das Demolieren von einem Duzend Wohnhäusern. Dem Zubringerdienst, und dem Durchgangsverkehr sollte diese Hauptstraße die ersuchte Erleichterung bringen. Die Kriegsereignisse haben die Durchführung dieses wahrhaft großzügigen Projektes verhindert, so daß wir gezwungen sind, unseren Verhältnissen entsprechend und mit Rücksicht auf die Kapitalarmut eine bescheidenere, jedoch ebenfalls weitläufige Lösung anzustreben.

Der Plan 1948/49

Nach vergeblichen Versuchen, den deutschen Städtebauer Prof. Hans Volkart, Stuttgart, oder Prof. Franz Schuster von der Akademie für angewandte Kunst in Wien für die Fortführung dieses Entwurfes zu gewinnen, um den Verbauungsplan 1896 zu revidieren und eine tragfähige Gesamtlösung zu erzielen, einigte man sich auf den Architekten Kurt Klaudy in Bregenz, der seither diesen Teilverbauungsplan in Ausarbeitung hat. Obwohl Klaudy die Vorarbeiten des Professors Wetzels bewußt vernachlässigte, um sich von ihm nicht beeinflussen zu lassen, führten seine Studien schließlich doch wieder zu den Ideen Wetzels hin. Jedoch verringerte er die Dimensionen, gab dieser Hauptstraße eine Breite von nur 16 m mit dem Vorteil, daß nur mehr höchstens vier Häuser abgetragen werden müssen und sich natürlich auch die Kosten wesentlich senken lassen.

Die Trasse ist mit jener des Wetzelsplanes identisch und nimmt wieder die Sägereibrücke als Ausgangspunkt und die Unterführung

beim Schwefel zum Ende innerhalb des engeren Stadtgebietes.

Nun liegt der Klaudy-Teilverbauungsplan der Stadtvertretung zur Beratung vor, damit er genehmigt und der Landesregierung zur Entscheidung eingereicht werden kann. Ein Gesamtverbauungsplan wird nicht erstellt, weil die Landesregierung ihn nicht genehmigt, zumal sie der Ansicht ist, daß ein solcher dem stürmischen Entwicklungstempo unserer Tage nicht gewachsen sein kann. Die Aktualität dieses Planes ist auch dadurch gegeben, als die Stadtvertretung um zwei Baubewilligungen angegangen wurde, die in die neue Straßenstraße fallen und deshalb abgelehnt werden müßten. An der ausführlichen Debatte in der Sitzung nahmen alle Fraktionen teil, die darin übereinstimmten, daß Dornbirn eine Beseitigung der Verkehrsbehinderungen unbedingt erreichen muß. Lediglich über die Details des Planes herrschten uneinheitliche Ansichten. Einstimmig wurde daher beschlossen, den Plan der Öffentlichkeit vorzulegen und alle Meinungen anzuhören.

Gedankenreiche Aussprache

Bürgermeister Dr. G. A. Moosbrugger gehört zu den eifrigsten Befürwortern des Projektes, wies jedoch auf die komplizierten Rechtsfragen der Grundablöse hin, die vorher einer Vereinigung bedürftig. Er schlägt eine etappenweise Durchführung etwa zuerst im Abschnitt Sägereibrücke-Schillerstraße vor. Stadtvertreter Hermann Sedw als Baureferent, der Dornbirn als Industrie- und Handelsstadt würdigte, sieht eine Schwierigkeit in dem Zwang, ein Unternehmen wie die Mohnbrauerei in zwei Hälften zu schneiden, außerdem dürfte die Bahnunterführung im Schwefel ins Grundwasser führen. Das Kapital für diesen Straßenbau könnte nur in Jahrzehnten beschafft werden, weshalb er vorschlägt, zuerst für den Durchgangsverkehr in der Moosmattstraße die gedeckte Achsbücke bei der Schmelzhütten in die gerade Flucht zu verlegen. Vizebürgermeister Franz Katzengruber plädierte für eine Verlegung der Durchgangstraße nach dem westlichen Stadtrand. Stadtvertreter Alwin Ahmann ist der Meinung, daß der zunehmende Verkehr der Stadt diese Lösung gebieterisch aufzwingt, ob sie wolle oder nicht. Er vertritt die Ideen des Professors Wetzels mit den jetzigen Abänderungen, erwartet von der neuen Hauptstraße die Anschließung neuer Baugründe, die Existenz für eine ganze Reihe günstiger gelegener neuer Geschäfte und erwartet, daß die Zerteilung der Mohnbrauerei keine Schädigung des Unternehmens bedeutet, weil Hotel und Brauerei ohnedies unabhängig voneinander wirtschaften. Stadtvertreter Dipl.-Ing. Alfred Rutsch fand schließlich die Formel einer öffentlichen Meinungsbefragung durch die öffentliche Auflage der Pläne, womit die Aussprache beendet war.

Wichtige Schlussforderungen

Die allgemeine Stimmung der Stadtvertreter ist die, daß keine Zeit mehr verloren werden kann. Dornbirn hat eine führende Stellung im Reigen der Vorarlberger Gemeinden und Städte erlangt und hat damit auch Verpflichtungen spezieller Art auf sich geladen. Es ist nicht nur Industrie- und Handelsplatz, — sondern auch Messestadt geworden. Frühere Maßstäbe sind überholt und nachfolgende Generationen würden den heute verantwortlichen Männern schwerste Vorwürfe nicht ersparen, zögerten sie, das Problem grundlegend anzupacken. Ebenso wie die Stadt ein Großhotel, ein bauliches Zentrum für Industrie, Handel und Gewerbe, ein modernes Reise- und Fremdenverkehrsheim und ein weit ausgedehnteres Messengelände benötigt, muß auch dem Motor und den von ihm bewältigten Verkehr neuer Platz geschaffen werden. In Wäldle wird die Hochannbergstraße fertiggestellt und von Dornbirn ein neuer Verkehrsansturm nach dem Bregenzermwald entstehen. Auch der Schweißerverkehr wird mehr denn je seine Richtung auch über Dornbirn nehmen, das für die Schweizer der nächstgelegene Handelsplatz ist. Die natürliche Ausfallstraße für den kommenden Bodenseefernen Waizen wird wohl direkt über Dorn-

birn führen. Der Halbfernverkehr im Städte-dreieck Bregenz-Dornbirn-Lustenau wird durch die geplante Trolleybuslinie unerhört gefördert werden und es ist schon mehrmals dargelegt worden, daß diese Industriestädte ähnlich wie in der Gründerzeit das Ruhrgebiet einmal zur einzigen Großstadt zusammenwachsen werden, wofür nicht einmal viel Phantasie gehört. Die Stadtvertretung Dornbirn steht daher vor schweren Entscheidungen, die das Schicksal der Stadt in Zukunft bestimmen werden.

Das Problem liegt auch in unserer Interessensphäre, darum

habe ich darstellend beigetragen, um es der Nachwelt der Chaussee zu erhalten.

Bis von der Versammlung besprochenen Punkte in Hinsicht der Verkehrsverhältnisse blieben sich mit vorstehenden Artikeln.

Im weiteren appelliert der Lehrbeauftragte an die Mitglieder, eifrig an der Erfassung der Berufsschafferei in ganzer Lande mitzuwirken, damit im Lande eine starke Organisation entstehe, die im Stande sein wird, ein gerechtes Fort zu mitzuredern.

Der weitere Punkt befaßt sich mit einer Schulung der Mitglieder in der Kenntnis der Gesetze und wird das gesetzkundige Mitglied Ludwig Schrederis zur Abhaltung von diesbezüglichen Vorträgen bestimmt.

Für das Kränzchen 1950 werden Joh. Madlener und Franz Thurnes mit den Vorarbeiten beauftragt.

Der Unfall Henning - Hostko auf der Fäldenstraße wird durchbesprochen und ist der kommenden Verhandlung größtes Augenmerk zu widmen, da dem LKW-Fahrer eine ungerechtfertigte Brandmarkung droht.

In den weiteren Jahren war es nicht mehr möglich, einzelne Punkte herauszuheben, da die Chauffeure derart viel am Herzen hatten, daß alle zu gleicher Zeit ihre Anliegen vorbringen wollten und der Obmann energisch Einhalt gebieten mußte.

Schluss der Versammlung um Polizeistunde.

Für besonderen Merkmalen der Monatsversammlung am

2. Dezember 1950

sind zu verzeichnen, daß der Schriftführer heute das Protokoll nicht verloren konnte, da er sich in der Klinik in Jonsbruck befindet. Ich nehme an, daß ihm die oberen Zahnkronen in den Hals gefallen sind, was durch eine energische Kur behoben werden mußte. Wir freuen uns sehr über den guten Erfolg der Behandlung & sehen ihn gerne bald wieder in unserer Mitte.

Der andere Fall hat sich ebenso erfreulich gestaltet, da der Unfall Henning - Hostko durch neue Tatbestandsaufnahme unter Beizug des Herrn O.B.R. Gund, sich zu Gunsten unseres Mitgliedes

erledigte. Dieser Fall hat uns gezeigt, dass sich Herr O.B.R. auf unsere Seite stellen & hoffen wir ihn zum dauernden Freunde & Berater haben werden. Auch der Unfall Krenmel wurde in gegenseitiger Art gebrandmarkt. Wegen Zeitmangel konnte Lustwig seine Gesetzeschlütze nicht abhaken, dafür wird er nächstmal, dennmal vom Berg Sinai die Gesetze verkünden. Unsere Eingaben tragen bereits Früchte, denn man sieht schon etwas Steigerung des Gehsteiges in der Marktstraße, sowie die Fortsetzung abstellen im Hallenmarkt. Die Eingabe wegen Halteverbot, Rindgasse & Bahnhofstraße wurden vom Obmann fürchtlichst übernickt & haben die Genehmigung. Die Vorarbeiten für die Jahreshauptversammlung wurden dem Ausschuss überantwortet.

Keine freudige Überraschung auch für den Chronisten war es, als Rnapp vor Schluss der Versammlung im Tür Rahmen 4 Männer erschienen, die zu einer herzgl. Begrüßung Anlass gaben. Die Herren Stark, Pinder, Lorinser & Künz, die Funktionäre der jungen Blutenger Vereinigung stellten uns einen Freundschaftsbesuch ab & nahmen noch regen Anteil an der Versammlung. Besonders Herr Obmann Stark & unser Obmann waren sich einig, dass Einigkeit stark macht & wir hatten Gelegenheit, in Obmann Stark & seinen Mitarbeitern, Männer kennen zu lernen, die sich mit großer Vehemenz ins Zeug legen & schon sehr beachtliche Erfolge erzielen. So kann man wohl die Blutenger als Musterbeispiel hinstellen, wenn uns deren Obmann von Versammlungen mit einer Beteiligung von 40-50 Mitgliedern berichten konnte. So muss ich leider berichten, dass wir uns schämen mussten, darauf, schlechte, wie die vergangenen Versammlungen, Besuche aufzuweisen. Die Jombiner, als Grundstock der Berufsfahrer, mögen heutzutage, mehr Idealismus für die gute Sache aufzubringen & mit der Klügigkeit oder sogar Faulheit aufzuräumen und in dieser Beziehung den Gattinnen zu folgen und wirklich die Versammlungen zu besuchen. Über die weiteren Anregungen der Blutenger habt ihr aus dem Protokoll entnehmen & es soll mich freuen, von Fortgang im nächsten Bericht zu vermerken.

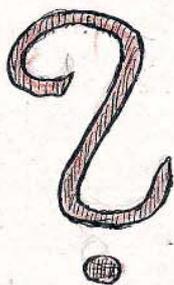
Zuletzt stellt sich noch der E. Obmann mit seiner Gattin ein, denn er nicht da so in Kläse der Abreise.

Wohl selten fand eine Versammlung einen so recht animierten Abbruch, der die mittelmäßliche Stunde bedeutend überschritt, dies zu melden als Mibi für die spät heimkehrenden Chauffeur. Nach einer herzlichen, freundschaftlichen Kuckschiedung von den Blutengern

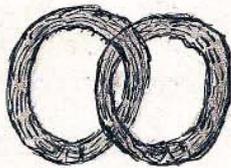
und mit einem „auf halbig Fiederschen“ fuhren unsere Freunde
gegen Oberland, machten noch eine Visite im „König“-Hofenhaus
und sollen erst in den frühen Morgenstunden glücklich & wohlbehalten
in Bludenz angekommen sein.

Dies soll der Inhalt der Fernschritte sein, doch wird ich noch einen
Nachtrag bringen und denselben beziehen mit

„Der stille Beobachter.“



Jemandem im Oberland soll sich ein räthlicher Unfall
ereignet haben, der in der Zeitung, obwohl es keine
Verletzte gab, kurz gebracht wurde. Ich muss als Chronist
den Fall vermerken, doch über die näheren Umstände
muss der Läsiger's Verpflichtung obliegen.



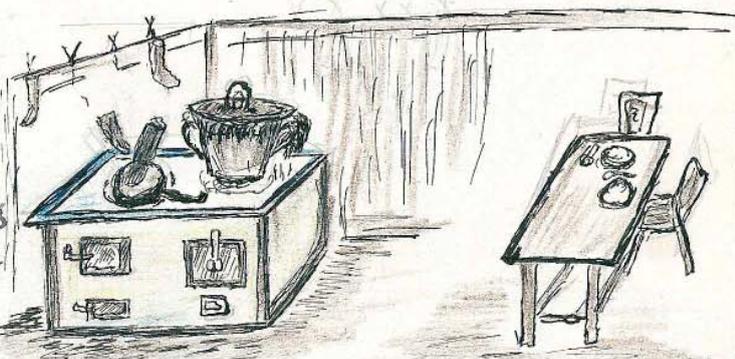
Es ist im vergangenen Jahre vorgekommen, dass
verschiedene Mitglieder, ohne es mir zu melden, in
die Gottesgarage zur „Ehe“ eingefahren sind. All
dies ist in einer unheimlichen Stille vollzogen
worden, gerade als ob die Herren nach einer
Lehrerfahrt heimgekommen wären. Kommt dies
so vorchiegen gesehen wurde, wird ich nicht,
Auch es denn so weit, oder waren andere jüngernde
Gründe vorhanden?

Auch Nachbuchs soll sich eingestreckt haben.

Ich nehme an, dass alle legitim sich meldeten,
ob zeitgerecht oder früh genug, verspreche ich nichts
nachzuforschen, doch verlangt die Chronik sonstige
Regelheiten & verweise auf die Familienchronik 1937.
Ich lasse noch Raum frei & bitte alle diejenigen, die
es angeht, sich zu melden, um diese Punkte eingezogen
zu können.



In dieses Gebiet fällt auch ein Vorkommnis, in das unser Gottfr. Tassler verwickelt ist. Nach der Geburt eines Nachkommens, sparsam wie Gottfried ist, übernahm er die Pflege & es geht, wenn Männer Heilerarbeiten verrichten, kann so manches passieren. Er kochte eine Breiennuppe, über demselben hing er Strümpfe auf, die dann in die Luppe fielen. Sein Junge sprach ~~heimlich~~ ^{dem Tassler} ~~das~~ ^{der Kuche} ~~das~~ ^{es} ~~selbst~~ ^{folgend} das Urteil: "Kater, ~~der Luppe~~ ^{der Kuche} ~~schmeckt~~ ^{es} aber g'spärzig!" Aber ein Unglück kommt selten allein. In einem Kasten kochte Gottfried Hühner und steckte demselben mit dem Löffel vom übergekochten Kaffee zu, sodass die Hühner schwarz, auch das nicht wurde. Gottfried, ich rate dir, das nächstemal doch eine Pflegerin zu nehmen.

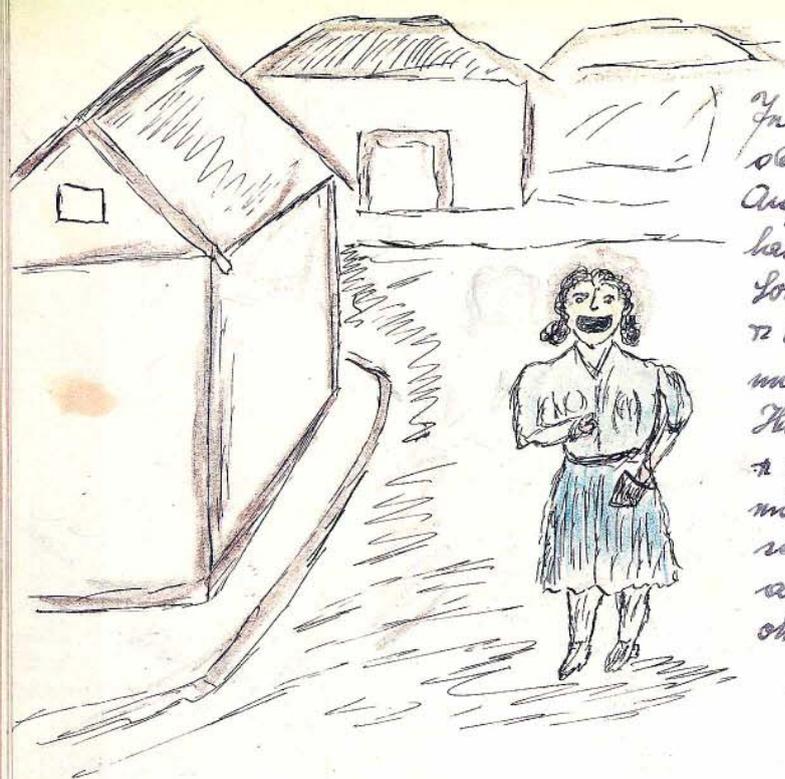


Die Mahrenchauffeur sind meine besonderen Freunde, weil sie mir Material liefern, die Chronik im heidnischen Sinne zu schmücken. So verdanke ich Klucker's Franz, ein kleines Fahrzeug, das sich im Thalerdorf ereignete. Franz hat es besonders auf die Ausfahrt bei der Heiler Turnhalle abgesehen. Er ist dafür sehr eingenommen, dass solche mehr abgerundet werden, damit nicht er mit seinem Wagen die Mauer bei der Ausfahrt zurück werfen muss. Für Aufbaumarbeiten will er nicht aufnehmen.



Greif's Leppel hatte einen schweren Traum, weil ihm der Vollmond ins Gesicht schien, er stand auf, verschob die Tür mit dem Fenster, stürzte hinab in den Garten und verhielt sich so schwer, dass ein Aufbruch im Hospital die Folge war. Wir verträumten nicht, dass wir Leppel zu tödlichen und freuen uns, ihn wieder gesund in unserer Mitte zu sehen.





In der Hongkonger befindet sich ein Haus, bei dem eine schmale Einfahrt zu einer Garage führt. Aufgeweckte Kinder und eine schaffensfruchtige Frau besahen & vertilgten sich durch den Tag. Im vergangenen Sommer trat ein mir unbekanntes Ereignis ein: 72 Agnes gelobt Lehrgewer, rehnigew, rehnigew. Eine unheimliche Stille trat in dem sonst so fröhlichen Hause ein. Johann wurde Rines Fortes geründigt, & wenn der Obmann sich einschlechts, wurde er immer mit blitzenden Blicken empfangen & ohne ein Fort zu ragen, verehramet agnes. Nach 14 Täg. Stille schloste allmählich das normale Leben zurück und blieb ohne weitere Folgen, denn die Zeit heilt ja alle Wunden.

Him selber muss ich zum Schluss eilen, das sich unter "Allfälliges" niemand mehr zum Fort meldet. Es will mich noch die Pflicht, allen Jenen zu danken, die mir bei meinem Fort geholfen haben, ganz besonders aber Herrn Herrn Hosten, der die Illustration durchführte. Gleichzeitig bitte ich noch, es mir nicht Braum zu nehmen, wenn ich da oder dort etwas scharf zugegriffen habe, es war sicher nicht los gemeint.

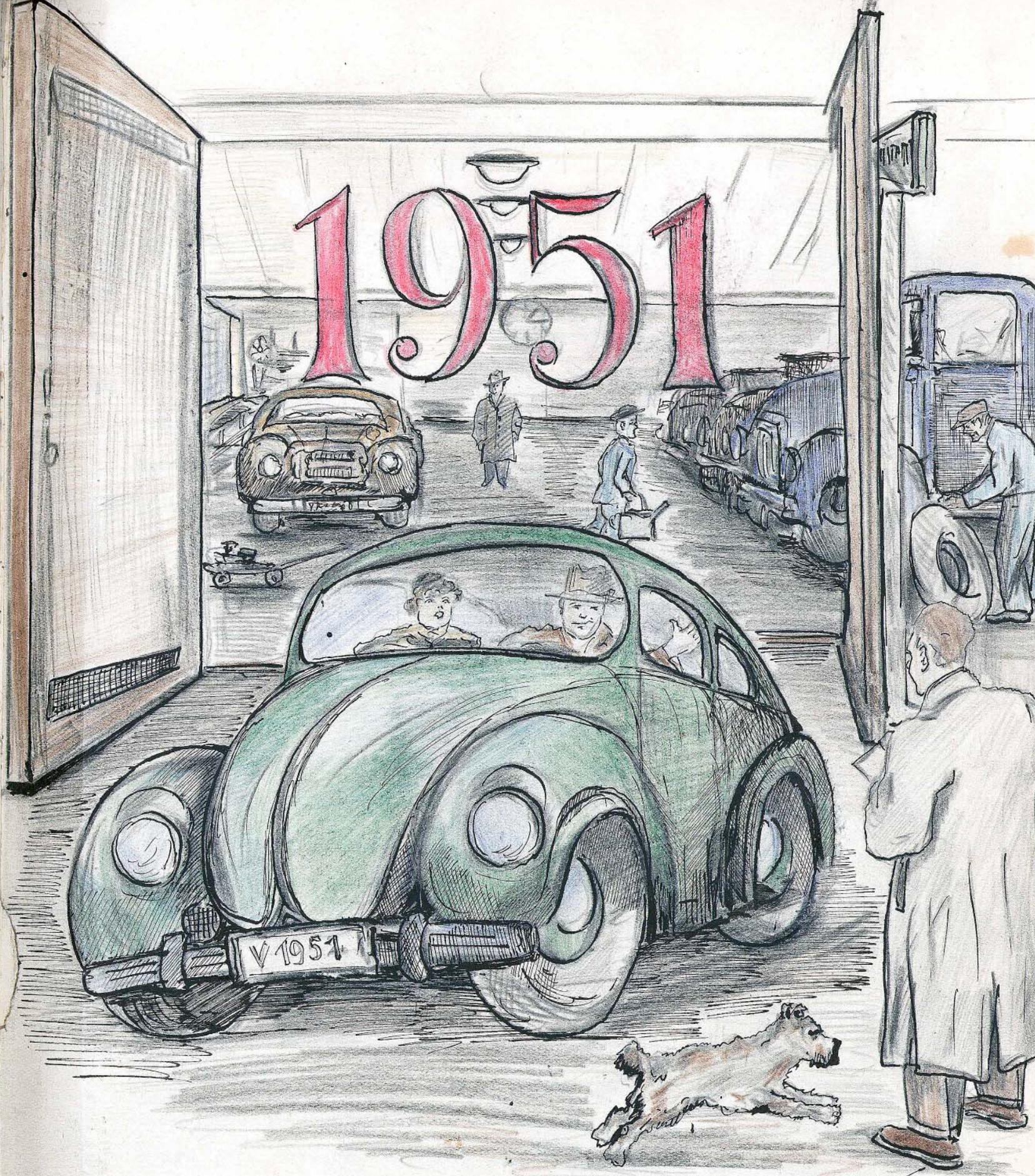
So sehen wir denn einem neuen Jahresjahre entgegen und hoffen, dass sich sehr viel ereignet, was dem Chronisten veranlasst, die Blätter dieses Buches zu füllen.

Für wollen am unvoren Motto gebräuchlich festhalten:

Den Alten zur Ehr,
" Den Jungen zur Lehr!"

Karich Kuba
Chronist

1951



Zum Abschluß meiner Tätigkeit als Chronist, möchte ich einen kurzen Rückblick in die Vergangenheit des Vereins machen, um in seligen Erinnerungen zu schmelgen.

Am 16./4. 1932 trafen sich in der „Austria“ 11 Pioniere des Kraftfahrens, um sich zusammenzuschließen und die Gründung einer Vereinigung vorzunehmen mit dem Zwecke, die Kameradschaft und gegenseitige Hilfsbereitschaft zu pflegen. Die Gründer habe ich, soweit es mir möglich war, am Anfang dieses Buches fest gehalten. Obwohl schon damals ein Chronist gewählt wurde, hat derselbe leider es verabsäumt, die ersten Jahre in der Chronik festzuhalten. Ich habe dann die wichtigsten Ereignisse nach den Protokollen nachgeholt und somit die Chronik vervollständigt. Im Kränzchen im Jahre 1934 im „Störn“ Heuberg stand im Zeichen der pol. Unruhen und wurde vorzeitig abgebrochen werden. Der erste Ausflug fand am 1. Mai 1934 statt und führte nach Brand in drei großen Omnibussen, mit viel Leuten. Jedes neue Vereinsabzeichen aus diesem Jahre stammen, soll bemerkt werden. Das Kränzchen am 3./2. 1935 fand im „Kahon“ statt. Der Ausflug am 1. Mai führte uns nach „Kumbach“ und zwar „ohne Fibar“, darum auch bei heftigem Regen und Schneefall, sodass die Drauffahrt damals abbröckelte, nie mehr ohne diese beiden Geschöpfe etwas derartiges zu unternehmen. Möge sich dieses unser bekannter Feiberfreund zu Herzen nehmen & sich klar werden, warum

warum die Chauffure in überwiegender Mehrzahl immer für das „mit“ stimmen.

Das Kränzchen am 25./11. 1936 im „Hohen“ war bereits zur Tradition geworden & ist besonders durch die Hochspiele im „Mondchein“ in früher Morgenstunde der köstlichen Erinnerung wert. In Ausflugs wurde diesmal wieder mit „Krumhach“ belegt, wegen der guten Besichtigung und da wir uns vor nichts zu fürchten hatten, konnten wir ruhig diesmal unsern „Anhang“ mitnehmen. Es sei noch ausdrücklich vermerkt, dass wir diesmal wirklich schönsten Sonnenschein hatten & wieder ein Essen, das was heute noch das Fässer im Grunde zusammenläuft. In dieses Jahr fällt auch der erinnerungswürdige Abendausflug am 19. Sept. nach Schwarzpöchl mit dem köstlichen Fudmerze im Pfeller-Hald.

Am 23. Februar 1937 fand das Kränzchen im „Hohen“ statt, unter dem Motto „Über über die Verkehrsinseln“ mit dem selbstkonstruierten, äusserst originellen Auto & den beiden Schutzmannern Erde & Quell. Auch dieses Kränzchen hatte lustige Hochspiele mit unserm seligen Franz Janner & unserm St. Obmann. Der diesjährige Ausflug wurde ganz gross in Szene gesetzt & führte über Teiler nach Lindenberg. Leider fiel eine Kältestimmung in die Gemüter, besonders das Mittagessen liess sehr zu wünschen übrig, da uns in dieser Beziehung Krumhach schon sehr verehrt hatte.

Kun kam die Zeit, die alles über den Haufen warf. Die pol. Veranstaltung brachte auch der Kleinigung, weil unpativiel, das Ende, das vorauszusehen war, uns aber nicht unvorbeiriet, erwachte. Es wurde ruhig bei den Chauffuren, doch konnte ~~was~~ nichts verhindern, dass wir Dohime-geblühern uns um unsere eingerücketen Kameraden Rümmerken & still zusammenkamen. So glückte ein guter Senke, voll in der Arbeit fort, bis die Welt im Jahre 1948

von Keinem wieder angefaßt wurde. Einige ~~der~~ ^{der} ~~Stimmen~~ verlangten die Heuerhebung der Vereinigung, die eine Zusammenkunft der Chauffeure betrafen, die zu einer Sektion des V.A.T.C. führte, die aber keinen langen Bestand hatte, weil wir von dem großen Club nicht das nötige Verständnis erhielten. Kurz ~~er~~ ^{er} ~~binde~~ ^{binde} ~~und~~ ^{und} wurde dem damaligen Obmann vom Ausschuss der Befehl erteilt, die Statuten auszuarbeiten ~~er~~ ^{er} ~~um~~ ^{um} ~~die~~ ^{die} ~~Gründung~~ ^{Gründung} ~~der~~ ^{der} ~~Vereinigung~~ ^{Vereinigung} anzuziehen.

Das Kränzchen 1949 ^{im Schlosshain} konnten wir bereits wieder in unserem alten Namen abhalten ~~er~~ ^{er} ~~es~~ ^{es} ~~gelingte~~ ^{gelingte} dem alten Obmann zur besonderen Freude, gerade am Tage der Veranstaltung bei seiner Begrüßungsansprache die Kunde zu geben, dass die Gründung der F.d.S.B.L. nicht unterzogen wird. Diese Kunde ~~er~~ ^{er} ~~erregte~~ ^{erregte} sich auf die Teilnehmer ~~er~~ ^{er} ~~brachte~~ ^{brachte} eine freundliche Stimmung in die Nacht des 12. Februar 1949. Die alten Traditionen wurden fortgesetzt ~~er~~ ^{er} ~~so~~ ^{so} ~~mit~~ ^{mit} ~~dem~~ ^{dem} ~~jährlichen~~ ^{jährlichen} ~~Ausflug~~ ^{Ausflug} in Szene gesetzt, der uns in den hinteren Bergengebiet ~~er~~ ^{er} ~~führte~~ ^{führte}. „Schiffle“-Rehmen war das Ziel. Zvahlbetete Omnibusse brachte die ~~er~~ ^{er} ~~notwendige~~ ^{notwendige} ~~Anzahl~~ ^{Anzahl} ~~der~~ ^{der} ~~Teilnehmer~~ ^{Teilnehmer} ans Ziel, wo ~~er~~ ^{er} ~~uns~~ ^{uns} ~~eine~~ ^{eine} ~~gütige~~ ^{gütige} ~~Bevirthung~~ ^{Bevirthung} erhielten. In besonders guter Erinnerung bleibt der Aufenthalt mit Nachtmahl im „Krug“-Kellau, von wo die Trennung vielen sehr schwer ankam.

Das Jahr 1950 brachte das Kränzchen im Schlosshain am 11. 2., das in großzügiger Weise mit 2 Musikkapellen durchgeführt wurde.

Ein Ereignis muss ich noch nachhaken, das in der Jahreshauptversammlung eine „Säuberungsaktion“ durchgeführt wurde. Der alte Obmann wurde nach langjähriger Tätigkeit in den Ruhestand versetzt ~~er~~ ^{er} ~~mit~~ ^{mit} ~~Wirkende~~ ^{Wirkende} vom 6./1. 1950 zum

Ehrenobmann „degradiert“, was derselbe mit freudigem
Hörzen, aber mit nassen Augen zur Kenntnis nahm.

„Das Alte vergeht
Das Neue entsteht!“

Der Ausflug führte wieder in's „Krummbach“ & obwohl
es uns nicht Neues mehr war, wurde dieser Ausflug durch
die geänderte Riseroute über Langen - Soreen zu einem
schönen Erlebnis.

„Nun bin ich bei der neuen Zeit angekommen
& hoffe, auch durch „Erinnerungen“ nicht schon ermüdet
zu haben & will mit dem Bericht über das Jahr 1951
meine Tätigkeit als Chronist beenden. Leider muß
ich sagen, daß ich von den Mitgliedern sehr wenig
unterstützt wurde & auch der Vereinsphotograph hat
mir wenig Gelegenheit gegeben, das Foto mit Bildern
zu schmücken, so kann ich nur berichten, was ich selbst
erlebt mitmachen durfte, daher kommt ihr Buch nur
auf einer kurze Befassung beschränken.“

Am traditionellen Tage

6. Jänner 1951

begle im Saal des Hotel „Waldes Kreuz“ die ordentliche

2. Jahreshauptversammlung

Seiner stattliche Anzahl Mitglieder waren erschienen und die
Versammlung nahm dank der guten Vorbereitung durch den
Vorstand einen guten Verlauf. Die Neuwahlen gingen nach
vorstatten & hatte folgendes Ergebnis:

Obmann: Franz Jörster

„ Stv.: Leo Stähler

Schriftführer: F. Grabher-Mayer

Kassier: F. Thurnes

Beiräte: Böcker Hans, Fritz Robert,
Ludw. Albrecht, Böck Ferd.

Chronist: G. Huber

Rechnungsprüfer: Quidding, Falger, Boor.



Dornbirn, den

Vereinigung
Dornbirner Berufsschauffeure

E I N L A D U N G

zur Teilnahme an der JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG am 6. Jänner 1951
im Hotel "Weißes Kreuz" um punkt 15 U h r

L i e b e r B e r u f s k a m e r a d !

Die vorstehende Einladung ergeht an Dich persönlich, weil es in Deinem Interesse liegen muß, da dieses Zusammenkommen bezweckt, weittragende Entschlüsse zu fassen.

Es gilt, das gesteckte Ziel unserer Vereinigung in Verbindung mit der neugegründeten Vereinigung in Bludenz weiter auszubauen, um dadurch zu erreichen, daß auch in Bregenz, Feldkirch und Lustenau samt den umliegenden Gemeinden sich zusammenfinden und dadurch die Voraussetzung gegeben ist, einen LANDES-BERUFSFAHRER-VERBAND ins Leben zu rufen.

Da solltest Dich verpflichtet fühlen, für das vorgenannte Ziel tatkräftig mitzuarbeiten und durch Deine Mitgliedschaft, sowie regelmäßige Teilnahme an unseren Vereinsabenden, die am ersten Samstag eines jeden Monats im Vereinsheim stattfinden, Deine Kameradschaft zu allen Berufskollegen zu bezeugen.

Gleichzeitig erlauben wir uns, die verehrten Frauen, Bräute etc. zum gemütlichen Teil ab 18 Uhr einzuladen und bemerken, daß die Chronik nach dem Essen zur Vorlesung kommt.

Dein Erscheinen erwartet mit Bestimmtheit

die Vereinsleitung.

NB. Die Anmeldezettel für das Gulasch-Essen sind bis spätestens 5. Jänner 1951 an Johann MADLENER, Hanggasse, (Tel. 768) oder an Erich HUBER, Färbergasse 8 oder Eisengasse 45 (Tel. 127), oder im Vereinsheim, "zum Löwen" Riedgasse, Tel. (471) abzugeben.

Anbei 1 Meldezettel

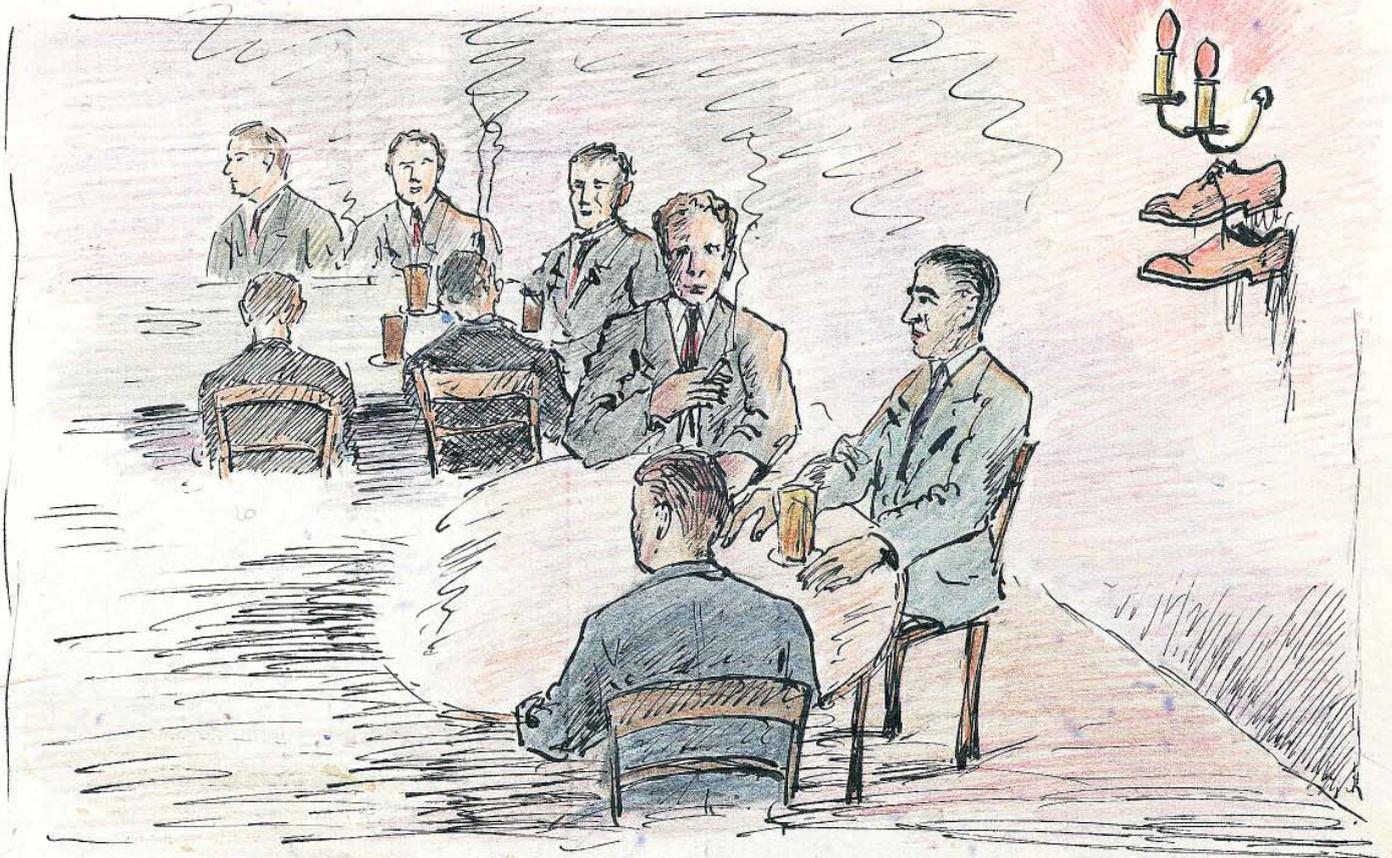
Kränzchen

der Bludenzener Berufschauffüre.

Dieses Ereignis wurde wohl in der Chronik besonders vermerkt, worden, da es in seinem Verlauf, in besonderer Originalität sich abspielte, & viel dessen Verlauf, etwas eingehender beschrieben.

Am Abend des 20. Janer fuhren in 3 L.K.W. eine Anzahl von H.B.Ch., natürlich auf besonderer Funnel „ohne Fieber“ (mit man diesen andere zu finden glaubte) in fluktem Tempo Richtung Bludenz. Ich war im letzten Wagen, in Funktion, bei der bekannten Fünfstube, standen schon unsere beiden Verkäufer & verlangten Trinkgeld, da es drinnen sehr lustig sei. Da wir aber bereits spät an der Zeit waren, fuhr man Wagen wieder & die anderen wurden nachgeordnet nachkommen. In Bludenz „Sohnenballe“ wurden wir freudig empfangen & zu warmen Tischen geführt. Der Saal wurde geschmückt mit Girlanden & an den Wänden dekoriert mit originellen Bildern aus dem Chauffeurleben. Gute Musik ludte zum Tanz in dem nicht sehr dicht gefüllten Saal, hum. Vorträge & Fechtkünste, füllten das Programm. Unter den Kombiernen konnte man bald bemerken, dass es dem jüngeren Teil nicht besonders behagte, warum, dachte ich mir, dass ihnen das fremde öffentliche Publikum nicht gefiel, oder es war die Sehnsucht nach Funktion. Für Alten hatten Anhalt an die Chauffüre gefunden & unterhielten uns vorzüglich. Auf einmal Aufbruch, denn jedoch die „goldene Tier“ ein kategorisches Nein entgegen brachte. Ihr Kömst fahren, aber 1 Wagen bleibt da, vor dem abgepöbelte wurde, viel wir sagten, „wir gehen morgen 2' Haus.“ Ruhe trat ein. Für 4 unterhielten uns im Kreis der Bludener Köstlich. Auf einmal tauchten 2 der Lehrlinge auf & verlangten von uns mitkommen, oder den Wagen übergeben. „Ja habb' die Schlüssel, hab' die Ehre!“ Abtreten. Alles geht einmal zu einem Ende, so auch das Kränzchen. Wie nun in dieser Stunde heim? Ja, um 4 Uhr fährt ein Zug, also zum Bahnhof. Die Stroben voll Samen & noch viel mehr Hafer, dunkel, ein Tapp um den andern & das Wasser spritzte hoch auf. Besonders Franz war in seinen Halbschuhen gut gestellt, doch in unvorstellbarer Ruhe bei Suchard vorbei & Franz meinte, das Loch war über dem in hoch tief & jag seinen kniefunden Fuß in die Höhe & konnte kein Schritt. So kamen wir doch glücklich zum Bahnhof. Wegen desirenen, Zug 1 Stunde Verspätung. Much! Für inspizierte der Bahnhof, promanierten & fanden endlich die der geöffnete Restauration. Hurtig braten wir ein & plazierten uns, um den Juch zu lachen. Franz berührte uns,

um Lehn- & Locken anzuziehen & aus der Handampe, mangels eines
Ofens zum Trocknen aufzuhängen. Für zerplatzten Linnade vor Lachen & auch
die andern Gäste amüsieren sich köstlich über das Gebahren von Franz.



Endlich hiess es einsteigen. Er kamen in ein leeres, gut geheitztes
Abteil & Franz setzte seine „Trocknung“ fort & nimmermüde ging
sein Schnabel, bis wir endlich alle einschliessen. In Jorabim angekommen,
erfahren wir um 7 Uhr früh, daß der andere Teil eben erst auch angelangt
sei, zwar in nicht besonders guten Stimmung, da sie wahrscheinlich das
schon fast nicht erreichen konnten. Einige Herren betätigten sich als
Königsrufer & es soll sogar „Täfel“ gegeben haben. Es brante sich in
bestem Humour die „goldene Vier“:

Franz Farster
Johann Madlener
Alburt Rein
Erich Heuler.

Mus war diese Nacht ein köstliches Ereignis & wir danken
unsern lieben Blutstenger Kameraden für all das was sie
uns geboten haben.



VEREINIGUNG DORNBIERNER BERUFSCHAUFFEURE

Am Samstag, den 27. Jänner 1951 findet unser

Wir laden ein

Chauffeur-Kränzchen statt.

Musikkapellen und Humoristen werden Garanten für Unterhaltung sein.

Kassa-Eröffnung 18.30 Uhr. Saal-Eröffnung 19.15 Uhr. Beginn Schlag 20.00 Uhr • Unsere Mitglieder werden gebeten, die Karten zum verbilligten Preis in unserem Vereinsheim, Gasthof Löwen, Riedgasse, Tel. 471, bis Freitag abend, den 26. Jänner zu beschaffen. Für Freunde und Gönner des Vereines Karten an der Abendkassa. Beschränkte Kartenanzahl

Nicht nur die Bludenzger können einen Ball veranstalten, sondern die Dornbirner hatten zu ihrem traditionellen Kränzchen geübt, & vorstehende Einbindung ergeben lassen. Der Saal füllte sich in bezauberndem Maße mit den vielen neuen Gästen, die „Rötelsteiner“ waffelten den Rigen mit der bekannt, schneidigen Art, & die Alten freuten sich besonders, bestand doch für sie, die Gelegenheit in alterwehnter Art sich beim Rundtanz, die Beine zu schwingen. Aber auch die Jungen sollten ihren Teil erhalten & dafür sorgte, wie von früher bekannt, die Jazz-Kapelle „~~Stadler~~“ ^{Matt}. Hier hatten von der Seite einen Reporter bestimmt, über den Verlauf der Veranstaltung zu berichten, doch geriet derselbe in verschiedene feucht-fröhliche Gesellschaften, die ihn in eine derartige Stimmung brachten, dass er, nach seinem Bericht zu schließen, am andern Tage nur noch eine unklare Vorstellung von seiner Aufgabe hatte.



Das Schloßbräuhaus hatte die Vereinigung der Dornbirner Berufschaffere zum Ball geladen, zu dem zwei Musikabellen engagiert waren, nämlich die Rötelsteiner unter Josef Kohler und die Jazzkapelle Bertel Matt. Der Conferencier Stadler und der Komiker Peter Sutter trugen zur Hebung der übermütigen Stimmung bei. Die Organisatoren des Balles waren Werner Grabher-Mayer und Johann Madlöhner, die Begrüßung der Gäste nahm Obmann Franz Forster mit lebenswürdigen Worten vor.

Da ich den Bericht in guten Händen glaubte, kümmerte ich mich daher weniger um den Verlauf, doch sind mir noch einige Details hängen geblieben. Unser Obmann hielt seine Rede so wie ein großer Parlamentarier & er hat gesprochen, wie mehr eine vorbereitete Rede auswendig zu lernen. In der Sache, der zur Aufführung kaum ermangelte einer straffen Vorbereitung. Die beiden Komiker haben ihr Bestes, besonders Herr Stadler brachte Stimmung. Aber einen haben wir auch in unserer Kreis, der wie kein Zweiter es versteht, gemüthliches & herzlich Lachen aufzuzwingen. Unser Lepp Böbler, ja mit seiner Eva entpuppte sich als hervorragender Pultschuh-Tänzer, wobei Eva prächtig anordnete.

Bis in die frühen Morgenstunden, es begann schon hell zu werden, herrschte eine dicke Dämmerung und unter hervorragender Führung, Herr Rinkhold Fischer, sorgte in freudigster Weise, dass die Kehlen nicht trocken werden, sodass man sich nur ungern brante. Nicht nur der Verkauf der Veranstaltung unter der Leitung der bewährten Regisseure Heinz Griebler-Mayer & Johann Meadlener wickelte sich in reibungsloser Art ab, sondern auch durch die intensiven Vorbereitungen bedingte finanzielle Angelegenheit kann als günstig bezeichnet werden.

So soll denn auch an dieser Stelle allen uneigennützigem Helfern der Sache der Vereinsleitung ausgesprochen sein.

Die Monatsversammlung am 10. feber 1951

brachte außer den finanziellen Angelegenheiten des Vereinsjahres, das einen „Kassiererkunden“ Bericht brachte, keine besonderen Ereignisse.

Eine etwas stürmischere Versammlung wurde am

3. März 1951

in Abwesenheit des Obmannes durchgeführt. In noch ruhiger Bahn wurden die Vorarbeiten für den Vereinsausflug besprochen und verschiedene Ziele in Vorschlag gebracht, doch konnte wegen vorheriger Einholung von Äußerungen, kein definitiver Entschluss gefasst werden. Ferner wurde das Vereinswesen verhandelt, was die Mitglieder in eine aufgeregte Stimmung brachte & zur Niederlegung des Amtes als Schriftführer kann und die Anberaumung einer außerordentlichen Generalversammlung auf den 8./4. 1951 im „Mahren“, verhängt wurde, die dann auf der Durchsichtsammlung am 8./3. zur Einberufung beschlossen wurde.

Ausserordentliche Generalversammlung

am 8. April 1951

im Saale des Gasthof „Mahren“.

Schon lange vor der Versammlung herrschte in den Gemütern der
Chauffeur eine gewisse Aufregung, denn es sollte dies ein Meilenstein in
der Geschichte der Vereinigung werden. Obwohl über diese Versammlung
kein Protokoll verfaßt wurde, muss ich dennoch als Chronist diese
Angelegenheit nichtern vermerken. Der Grund der Mißstimmung lag
in einer Tendenz, einiger prominenter Mitglieder, die Vereinigung aus
dem ^{my}politischen Fahrwasser herauszurücken & damit die Macht an sich
zu ziehen. In überaus stürmischen Debatten zeigte der gesunde Verstand
der Mitglieder, sobald das schlimmste Vermieden wurde, was die Vereinigung
zu Fall gebracht hätte. Der Schiffsführer legte endgültig sein Amt nieder
und eine Kommissionsrevision bedingte auch die Wiederlegung des Amtes des
Kassiers, doch ein Ausschussmitglied wollte nicht mehr mitben. Ohne
definitive Beschlüsse kam die Versammlung zu einem unruhigen
Ende. Ein kleiner, gesunder Kern blieb noch beisammen, um die
Kernkräfte zu beruhigen, was denn auch durch einen fast vollständigen
Wiederstand, doch waren die Bedanken nicht richtig dabei, denn es wurde
immer vergessen: „d'Hoëck" visio!

Es sträubt sich meine Feder, die Versammlung in details zu beschreiben,
und ich viel mich an die Fackel halten:

„Darüber schneigt des Längers Heftlichkeit.“

In einer folgenden Durchsicht wurden die ledigen
Arten in prov. bewährte Hände gelegt, das Ausflugsziel fest-
gesetzt & Joh. Madener als Reiseführer berufen. Herr Zielhornscher
Obmann brachte es fertig, die Vereinigung wieder in ruhige Bahn
zurückzuführen & gebührt ihm auch an dieser Stelle ungeduldr
Dank.

Hier aber muß ich auch um Nachricht bitten, daß ich
ein Ereignis übersehen habe, dem Kränzchenberichts folgen zu
lassen und will dasselbe an dieser Stelle folgen zu lassen. Es betrifft
die Kachfeier zum Kränzchen im „Schloßbrunn“.

Diese Kachfeier für die Aktivisten des Kränzchens, sollte
dazu dienen, den „Schloßbrunn“ eine kleine Anerkennung zukommen
zu lassen. Vorerst tagte eine Art Versammlung, doch konnte
dieselbe nichts beginnen, weil der damalige Schiffsführer unendlich
lange auf sich warten ließ, bis der Herr endlich mit einer 1/2 stündigen
Verzögerung eintraf & dann auch gebührend begrüßt wurde. Die zur
Verhandlung stehenden Punkte mußten verhandelt erledigt werden, da

