

Straßen – pulsierende Lebensadern

Historisches vom Straßenbau und der Straßenerhaltung



Straßenbau Hard – Lauterach 1928. Das Straßenwalzunternehmen stammt aus Kennelbach. Originalpostkarte: Privatbesitz Anton Braun, Hard



Unbefestigte Straße um 1900. Ansicht Hofsteigstrasse-Poststrasse.

Die ersten Wege, die die Menschen nutzten, waren in der Natur schon vorhanden und nicht von ihnen planmäßig gebaut. Sie brauchten sie für die Jagd und den Transport. Da sie noch als Nomaden lebten, benötigten sie auch keine dauerhaft befestigten Wege und Straßen. Erst mit der Sesshaftwerdung veränderten sich ihre Bedürfnisse - Wege und später Straßen wurden angelegt. Mit der Ausdehnung des Römischen Reiches und der Weiterentwicklung der Straßenbautechnik entstand ein weit reichendes Straßen- und Wegenetz in Europa. Viele dieser Straßen sind heute noch vorhanden. Die römischen Baumeister verwendeten den Pflasterbau und nutzten die antike Form des Betons. Viel von diesem Wissen geriet zu Beginn des Mittelalters wieder in Vergessenheit. Wenig dauerhafte Erdwege wurden angelegt und nur wenige Stadtstraßen waren mit einem Pflasterbelag

ausgestattet. Die bereits vorhandenen Römerstraßen wurden zwar weiterhin genutzt, verfielen jedoch zusehends. Erst als Wegezölle erhoben wurden, wurde ein Teil dieser Einkünfte in den Straßenbau und in die Straßenerhaltung investiert. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts kam es zu Neuentwicklungen auf dem Gebiet der Straßenbautechnik, die vor allem von französischen Ingenieuren vorangetrieben wurden. Auch in anderen Teilen Europas wurde nach Möglichkeiten gesucht, den Straßenbau wirtschaftlicher zu gestalten.

Mit dem Zunehmen des Verkehrs stiegen die Ansprüche an die Straßenbefestigungen. Hierbei war besonders die Staubentwicklung problematisch. Aus diesem Grund begann man mit Hilfe von Bindemitteln (z.B. Teer, Erdpech) die Oberflächen zu binden. Die Hauptdurchzugsstraße in Hard (Hof-

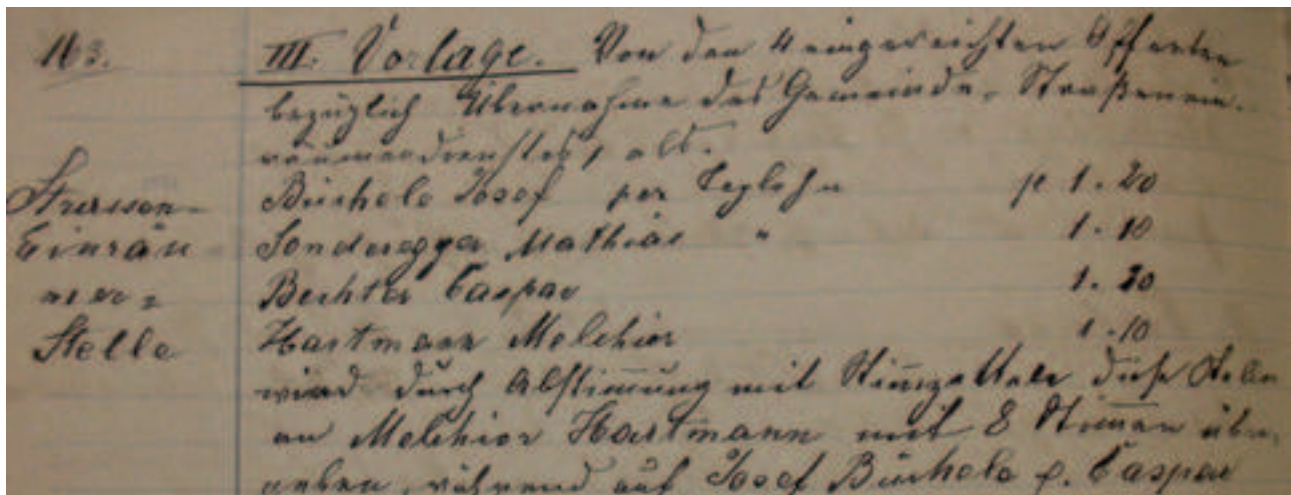


Entladung eines Kiesschiffes um 1925

steigstraße – Landstraße) wurde erst 1927 aufgrund des zunehmenden Verkehrs von Kraftfahrzeugen gewalzt und geteert, was zu einer Verminderung der Staubbelastung führte. Der Einsatz von Baumaschinen erweiterte die Möglichkeiten zusätzlich.

Ein intensiver Bau von Straßen, insbesondere von Autobahnen, begann erst mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten. Sie brauchten diese neuen Straßen vor allem in kriegswirtschaftlicher Hinsicht. In Hard wurde in dieser Zeit (1938/39) die Rheinstraße erbaut. Sie ist die Fortsetzung der aus Bregenz über den neuen und alten Rhein in die Schweiz führenden Straße (L 202). Im Gemeindearchiv finden sich Aufzeichnungen, die sich mit dem Straßenbau und der Straßenerhaltung beschäftigen. Diese Dokumente sind Ende des 19. Jahrhunderts entstanden. Als erstes Beispiel wird hier ein Protokoll der Gemeindeausschusssitzung vom 14. Juni 1891 angeführt. Es berichtet in knappen Zeilen von der Neubesetzung eines Straßenmeisters.

Für dieses Amt standen Josef Büchele, Mathias Sonderegger, Caspar Bechter und Melchior Hartmann zur Verfügung. Abgestimmt wurde mittels Stimmzettel. Dabei fiel die Wahl mit acht Stimmen auf Melchior Hartmann. Josef Büchele und Caspar Bechter erhielten jeweils nur zwei Stimmen. Melchior Hartmann konnte nun mit seiner Tätigkeit als Straßenmeister beginnen. Zu seiner Hauptaufgabe gehörte die Straßenerhaltung im Ort. Dazu benötigte er verschiedene Materialien, wie z.B. Kies, für dessen Beschaffung er zuständig war. Kies wurde mittels Versteigerung erworben. Nach erfolgter Kundmachung konnten Interessenten ihre Angebote abgeben. Wer die geforderte Kiesmenge am billigsten



Gemeindeprotokoll 1891, Nr. 387

anbot, erhielt den Zuschlag. Wie der angebotene Kies beschaffen sein musste, und an welche Bedingungen der Lieferant gebunden war, beschreibt ein Versteigerungsprotokoll aus dem Jahr 1889. Darin wurde festgelegt, dass der zu liefernde Kies von Sand und anderen unbrauchbaren Bestandteilen frei sein musste. Er durfte aus der Brengener Ache oder, wenn er eine gute Qualität besaß, auch aus der Dornbirner Ache sein. Weiters durften die Steine nicht einen größeren Durchmesser als fünf Zentimeter aufweisen. Anderenfalls wurden sie auf Kosten des Lieferanten auf die

geforderte Größe klein geschlagen. Der Straßenmeister legte jeweils die Stelle fest, wohin der Schotter zu liefern war. Dabei hatte der Lieferant dafür zu sorgen, dass der Schotter nicht in die Mitte der Straße geschüttet wurde, sondern an den Rand, damit andere Fuhrwerke ungehindert passieren konnten. Dies sind nur einige Bestimmungen, die ein Kieslieferant zu beachten hatte. War der Schotter an der vom Straßenmeister bestimmten Stelle, konnte mit dem Auftragen begonnen werden. Wie wurde nun der Straßenschotter aufgetragen? Einen Hinweis darauf erhalten wir von

einem weiteren Schriftstück aus dem Harder Gemeindearchiv. Dieses wurde von einem gewissen Thurnher im Jahre 1893 unterzeichnet. „Die beste Zeit zur Bestückung der Straßen ist gewöhnlich das Tauwetter des Frühlings. Der Schotter sollte möglichst wenig grob Stein enthalten und darf, wie er auch oft gefunden wird viel feines enthalten. [...] Es braucht auch deshalb sehr wenig Kies, weil die Erhöhung der Bombierung der Straße zum größeren Teil dadurch erzielt werden kann und muß, daß die Seiten vertieft werden, sodaß mehr gute Rasenerde kann fort geführt werden als man Schotter fortschaffen muß. Eine schöne Rundung der Straße und der Seiten Graben ist sehr notwendig, sowie ein fleißiges Zurechen der Seiten, solange der Boden nicht hart ist. Das stehende Wasser verweicht sonst bald in die Tiefe. Finden sich Löcher auf der Straße, so ist besonders zu beachten, daß dieselben ja nicht höher ausgefüllt werden, als bis das Niveau der Straße erreicht ist. Legt man zuviel Schutt hinein, so macht das Rad gleich neben dem alten Loch ein neues indem es vom Hügel herunter gerät. [...]“

Bereits diese wenigen Dokumente aus dem Gemeindearchiv vermitteln einen Eindruck darüber, wie der Straßenbau vor mehr als 100 Jahren geregelt war. Ganz deutlich wird hierbei, dass nur wenig dem Zufall überlassen wurde.

Zurzeit umfasst das gesamte Harder Straßennetz rund 85 km, davon sind rund 70 km Gemeindestraßen, die vom Bauhof betreut werden. (bem), Transkription: Altarchivar Ernst Köhlmeier. Gemeindearchivarin Dr. Nicole Ohneberg

Kommen Sie und lassen sie Ihre Allergie ruhig bei uns in der Praxis

Ab 5. September dürfen wir Sie in neuen Praxis- und Seminarräumen direkt im Zentrum von Hard begrüßen.



Seelenreise
Metaphysisches Zentrum für Meditation, Heilung und Medialität
Steussbergweg 14, 6971 Hard
Tel. 05574 - 82503
Mail: seelenreise@aon.at

Susanne Wagner
Ausbildung zum Medium im Stansted College/England,
Ausbildung zur Rückführungsleiterin an der Akademie der Wissenschaften, Theta Healing, Heilung nach Horst Krohne, Geistheilung, Meditations- und Engelskurse, Tranceheilung

www.seelenreise.cc