

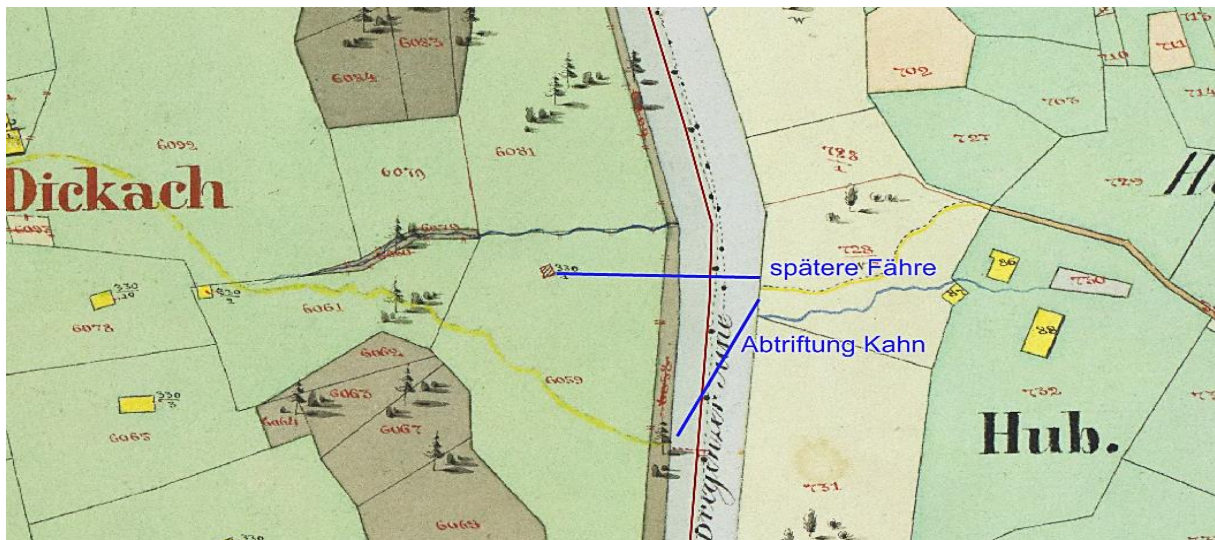
Furten, Fährbetriebe und Brücken von Andelsbuch nach Schwarzenberg

Als es noch keine Brücken und Fähren gab, mussten die Bäche und Flüsse über sogenannte Furten überquert werden. Als Furt bezeichnet man eine Flachstelle (Untiefe) in einem Bach- oder Flusslauf, mittels der das Gewässer zu Fuß, zu Pferd oder mit Fahrzeugen durchquert werden kann. Diese seichte Stelle ist somit Bestandteil einer übergeordneten Wegeverbindung und bestimmte den Verlauf von Verkehrswegen. Die Siedlungsentwicklung wurde lange Zeit durch die Lage an einer Furt begünstigt. So eine Furt bestand im Mittelalter an ungefähr gleicher Stelle wie der heutige Übergang über eine Fußgängerbrücke vom Weiler Au nach Andelsbuch.

Bei den Landammann Wahlen 1741 wird Folgendes berichtet: *Am folgenden Morgen begleiteten sie den Vogt und den Landammann Melchior Aberer nach dem Schwarzenberg (über die Furt zwischen den Weilern Au und Wirth) und dann den Vogt über die Losen auf das Land hinab. Die Übernachtung erfolgte im „Gasthaus Tafern“ in Andelsbuch Wirth. (Die Wiese, auf der der Landammann gewählt wurde, befand sich immer in Andelsbuch-Wirth)*

Ende des 19. Anfang des 20. Jhdt. waren Fähren im Bereich zwischen Andelsbuch und Schwarzenberg Mode, da lediglich bei Egg und bei Bersbuch eine Brückenverbindung über die Bregenzer Ache bestand. Älter als die Brücken dürfte aber der Fährverkehr über die Bregenzerache sein, bei dem ein kleines Floß mit langen Stangen über die Ache gestoßen wurde – tatsächlich gab es in Schwarzenberg im Weiler Dickach den Hausnamen „Schiffarles“, der dem Fährmann galt. Laut dem Historiker Karl Heinz Burmeister gibt es schon **1798** nachweislich eine Art Fährverkehr von der Parzelle Hub in Andelsbuch, nach Dickach-Äuele, Schwarzenberg. Die letzte Seilbahnfähre von Andelsbuch - Wirth nach Schwarzenberg - Au musste aufgrund des Bescheids der Vorarlberger Landesregierung vom 20. Februar 1962 eingestellt werden.

Erst ab dem Jahre 1992 konnten Einwohner und Gäste eine Fußgängerbrücke vom Weiler Au in Schwarzenberg nach Andelsbuch – Heimgarten benützen. Somit gab es 30 Jahre lang keinen geregelten Übergang von Andelsbuch nach Schwarzenberg und umgekehrt.



Fähre - Situation bei der Fähre Schweizer 1857, Franziszeischer Kataster, blaue Linien eingezeichnet von Johann Aberer

Vor **1850** wurde ein Floß mittels schieben mit langen Stangen, mit denen man sich vom Grund abstoßen konnte, fortbewegt. Im Laufe der Zeit hat sich dieser Fährverkehr durch ein gespanntes Seil, das an beiden Ach Ufern gut verankert war, verbessert. An diesem Seil befand sich eine Laufrolle aus Holz, später aus Eisen, an der das „Boot“ mittels einer Seilverlängerung befestigt war. Nachdem die Fahrgäste Platz genommen hatten, musste der Fährmann nur das Seitenruder ausschwenken (ein hinten am Boot befestigtes Brett), und so wurde das Boot ohne menschliches Zutun durch die Strömung ans andere Ufer gedrückt. Das

war damals natürlich schon eine modernere Art der Flussüberquerung, aber bei Hochwasser nicht benutzbar.

Um **1875** gab es drei sogenannte Luftseilbahnen über die Bregenzerache. Eine davon wurde von Josef Gebhard Schweizer, im Dickach betrieben.

Um 1855 wurden die überfahrwilligen Leute von Josef Schweizer (1790-1868) Dickach, mit einem Floß, das an einem Seil befestigt war, über die Ache nach Andelsbuch Weiler Hub gebracht. Vorher waren diese immer wieder gezwungen, umzukehren und dadurch lange Umwege in Kauf zu nehmen. Da bei hohem Wasserstand nicht gefahren werden konnte, entwickelte Josef Schweizer eine sogenannte Luftseilbahn (Fähre). Diese Fähre wurde nach Auskunft älterer Leute „Dicka Seppos Luftseisenbahn“ genannt¹.

Eine andere wurde 1871 als die erste Luft-Fähre über die Bregenzerache im Bersbuch von einem Hans Jakob Fetz (1821-1882), Tanna Nr.228 errichtet. Über die 40 Meter breite Ache wurden in drei Meter Höhe über dem Wasser je vier Telegraphendrähte von zwei cm Dicke über die Ache gespannt. Ein Rollenkarren in Holzkonstruktion wurde vom Fährmann mit händischer Kraft an einem mittig zwischen den beiden Fahrbahnen gespannten Draht mit Schwung über den Fluss gezogen. Die Rollenwagen trugen Lasten bis zu 2.000 kg oder vier Personen. Der Tarif betrug drei Kreuzer. Diese damals sogenannte „Luftseisenbahn“ soll die erste der Welt gewesen sein.

Dazu folgender Bericht von einem gewissen H. M.

Erzählbericht über die erste Luftseilbahn über die Bregenzerache von H. M.

Auf ein anderes Verkehrsmittel muss noch aufmerksam gemacht werden, das zwar nicht mehr neu aber eigenartig und besonders für Touristen und Fußreisende sehr bequem ist, nämlich die Drahtseisenbahn zwischen Andelsbuch und Schwarzenberg. Über ihre Entstehung kann ich noch aus meinem Gedächtnisse folgendes berichten:

In Andelsbuch - Bersbuch, an den Ufern der Ache lag ein einsames Gehöft „im Tanna“ genannt. Dort lebte vor mehr als 30 Jahren ein Bauer namens Hans Jakob Fetz, mit seiner zahlreichen Familie. Er war so ein Original, groß, breitschulterig, mit meist struppigem oder schlecht rasiertem Bart, in der echten, alten Wäldertracht.

Weil er in jüngeren Jahren das Schmugglergeschäft betrieb, so hatte er ein gutes Stück Verlegenheit, List und Findigkeit sich zu eigen gemacht, die er sich besonders beim Heueinbringen zu nutzen machte. Er bestieg die steilsten und gefährlichsten Berghalden, mähte dort das kräftige und üppige Alpengras über turmhohen Felsen und brachte es mit selbsterfundenen und ersonnenen Erleichterungen zu Tale².

Sein Anwesen wurde vom Achflusse (Schwarzenberg-Tiefenau und Tanna-Bersbuch) getrennt, so dass ein Teil seines Besitzes jenseits der Ache lag. Dieser Teil nun machte dem guten Hans Jakob Fetz viel Kopfzerbrechen und manchen Verdross. Wenn die Zeit zum Heuen kam, so musste er erst immer günstige Verhältnisse abwarten bis er diesen isolierten Teil in Angriff nehmen konnte. Wenn der Fluss einen niedrigen Wasserstand hatte, so brachte er zwei eigens zu diesem Zwecke angefertigte Holzblöcke ins Wasser und legte drei außerordentlich lange und starke Leitern darüber, über die Sprossen kam ein Brett zu liegen und die fliegende Brücke war fertig, die Arbeit begann. Wenn nun aber schlechtes Wetter eintrat, so musste die Brücke wieder abgetragen und nachher nach Bedarf neu erstellt werden. Oft musste er, wenn ein Gewitter im Anzuge war, in der Nacht aufstehen und die Abtragung vornehmen, auch kam es vor, dass ihm die Brücke von den Wogen weggerissen und fortgeschwemmt wurde.

¹ Bericht über die „Fähre Schweizer“ in der Schwarzenberg Chronik 2015 Seite 79

² Die Eltern von Hans Jakob Fetz, Jodok Fetz und Maria Barbara Jochum (1800-1873) stammen aus Au, heirateten aber 1820 in Andelsbuch. Trauungsbuch Andelsbuch 1777-1908, Sign. 405/3 1908.0024. Die Erzählung von H. M. über das Schmuggeln und Heuen, beziehen sich sicher auf die Heimat der Eltern in Au



Furt im Tanna, die 2024 immer noch bei dementsprechendem Wasserstand zur Einbringung von Schwarzenberger Heu nach Bersbuch benutzt wird. Ca. 10 Meter flussaufwärts wurde die Lufteisenbahn platziert.

Dies verdross und wurmte den guten Mann oft ganz gewaltig und er stand oft an dem Ufer des Flusses und sinnierte und studierte. Einmal nun legte er den Zeigefinger an die Schläfe und sagte: „So muss es gehen, das muss ich probieren“. Er suchte sich zwei etwas erhöhte, einander gegenüber liegende Uferstellen, kaufte sich einige Rollen Eisendraht, zwirnte sich zwei Seile, befestigte selbe an einem quergelegten Balken, beschwerte denselben mit Steinen und spannte die zwei Seile etwa einen Meter voneinander über den Fluss, befestigte sie am andern Ufer in

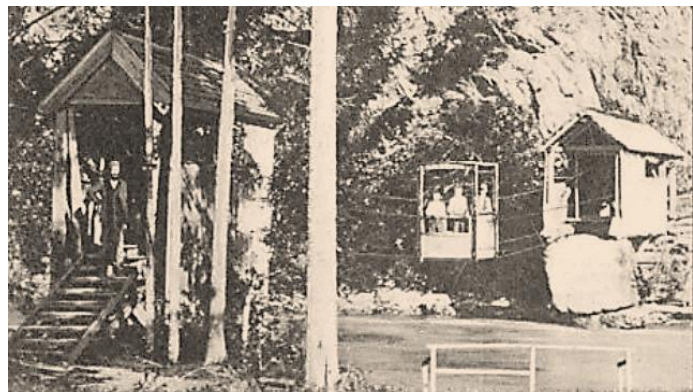
derselben Weise und die Bahn war fertig. Nun begann er einen Wagen zu zimmern. Er machte zwei Achsen und ließ sich vom Drechsler vier Räder mit Rinnen dreheln, über die Achsen wurden ein paar Bretter genagelt und auch der Wagen war fertig. Sogleich suchte er eine Stange und die erste Probefahrt begann. Mittels der Stange stieß er vom Ufer ab und so immer weiter bis er am jenseitigen Ufer anlangte und wieder retour war. Die Erfindung war gemacht. Das Gefährt war wohl sehr schwankend und unsicher und die Fahrt mühsam, aber weil man sie gerade zum Heuen brauchte, so erfüllte sie ihren Zweck. Und nun begannen die obligaten Verbesserungen. Zuerst wurden die beiden Seile gleichmäßiger und fester gespannt, dann eiserne Achsen und Räder angeschafft und zuletzt ein Gitter angebracht.

Es ging die Fahrt schon besser und es wurden öfters auch Fahrten von den Hausgenossen gemacht um in recht bequemer und kurzer Weise nach Schwarzenberg zu kommen, was sich binnen kurzem seine dies- und jenseitigen Nachbarn auch zu Nutze machten, so dass es bald ruchbar wurde und die Überfuhr von vielen benützt wurde, da es hin und her bloß einen Groschen kostete. Einmal nun wollte er zwei Herren aus Dornbirn überführen aber, o weh! in der Mitte kippte der Wagen um und warf Passagiere und Fährmann ins Wasser. Bei diesem Malheur verloren die ersteren den Hut und letzterer den furchtsamen Teil der Kunden. Ja noch mehr, die Herren haben später lachend ihre Fahrt zum Besten gegeben als sie ohne Kopfbedeckung und durchnässt nach Andelsbuch kamen. Und wie überall, wachte auch hier unermüdet das Auge des Gesetzes. Ein Gendarm hörte auch von dieser neuartigen „Badeanstalt“ und eines schönen Tages stand vor dem verblüfften Bademeister Fetz ein Gendarm und verbot ihm fernere Menschentransporte. Er verbesserte nun die Sache wieder, indem er auch oberhalb des Wagens Rollen und Seile anbrachte und so den Wagen vor dem Umkippen sicherstellte. Nachher ging der Transport wieder den früheren Gang. Als dann der Mann starb, einsam, wie er in den letzten Jahren gelebt, wurde das Anwesen veräußert und zu einem Vorsäß verwandelt, weshalb die Überfuhr verfiel.

Damals war nun, mit Ausnahme einer sehr primitiven Fähre ganz am Ende des Dorfes (Fähre Schweizer) die Verbindung mit Schwarzenberg und Andelsbuch entweder über Egg in eineinhalb Stunden, oder über Bersbuch, der heutigen Station Schwarzenberg in eineinviertel Stunden erreichbar. Um diese Tour abzukürzen gingen bei kleinem Wasserstande öfters die Leute die gerade Strecke und mussten zu diesem Zwecke die Ache durchwaten, wobei bisweilen kleine Unfälle vorkamen und sich komische Vorfälle ereigneten, besonders wenn einzelne hinübergetragen wurden oder Damen sich das Vergnügen des Watens erlaubten. Der in dieser geraden Linie an den Ufern der Ache wohnende „Achbauer“ (Fähre Wirth) glaubte nun dieses Bedürfnis der Bewohner beheben und zu seinem Vorteile ausnützen zu sollen. Da er ebenfalls ein extravaganter Kopf war, der sich darin gefiel riesige Pfeifenköpfe aus Eibenholz mit entsprechend großem Rohre zu verfertigen und zu benützen, begann er nun auch an einer Lusteisenbahn zu studieren respektive an deren Verbesserung zu arbeiten und erstellte eine solche von seinem Gute aus an das jenseitige Schwarzenberger Ufer. Er verbohrte die Drahtseile einerseits in einen Felsen und stellte am andern Ufer eine solide Grundlage her. Auch erhöhte er die Tragfähigkeit und Sicherheit durch Anbringung eines fünften und sechsten Drahtseiles an der Seite des Wagens. Er gab dem Wagen ein Dach und stellte beiderseits kleine Schutzstätten her, in denen der Wagen unter Dach war und auch die wartenden Passagiere geschützt waren. Über diese Bahn ist es nun möglich, die Tour recht bequem in dreiviertel Stunden von Dorf zu Dorf zu machen. Es sind auch die Fußwege von den beiderseits sehr rührig arbeitenden Verschönerungsvereinen möglichst gut hergerichtet und mit Wegzeichen versehen worden, so dass sich diese Tour jedem empfehlen lässt. Sie ist ebenso interessant wie praktisch als Wegabkürzung³. H. M.



Die Fähre Wirth um 1880: Auf Schwarzenberger Seite ist noch keine überdachte Fährstation vorhanden, nur ein Bretterboden auf einem großen Stein befestigt bildet die Einstiegsstelle.



Um 1900 wird diese Fährstation überdacht

Die Fähre der Familie Josef Wirth an der Ach

Von den drei Seilbahnfähren konnte sich schlussendlich lediglich die Fähre des Josef Wirth (1851-1924) in der Parzelle Wirth an der Ach wirtschaftlich halten, der für den Betrieb auch 1880 eine behördliche Konzession nach dem österreichischen Eisenbahngesetz erhielt.⁴ Diese Seilbahnfähre wurde auch erstmals 1880 in Reiseführern erwähnt. 1910 wurde einer der zur Verankerung dienenden Felsen bei einem Hochwasser weggeschwemmt und die Seilbahnfähre musste 1912 an fast gleicher Stelle wieder aufgebaut werden. Die Bauern von Schwarzen und Dickach, aber auch andere Schwarzenberger brachten ihr Heugeschirr meistens zu „A'Wirths Nazen“, um es richten zu lassen. Natürlich benutzten sie dazu die Fähre Wirth. Ignaz Wirth (1886-1969) war von Beruf Heugeschirmmacher und Bauer. Zu jeder Tages- und Nachtzeit konnte der Fährmann ganz einfach mittels einer an einem langen

³ Österreichische Alpenpost Heft 13 1904, Seite 280/84

⁴ Tone Bechter, „Der Geist der ersten Luftseilbahn: Drahtseilfähren zu Andelsbuch“, S. 81 ff.

Zugseil montierten Kuhglocke herbeigerufen werden. Am 20. Februar 1962 wurde die noch übrig gebliebene Drahtseilbahn, die Fährre „Wirth“ vom Weiler Au nach Andelsbuch, wegen „Unrentabilität und Veralterung des Betreibers“ aufgelassen.



Fährre Wirth „zur Ach“ vor 1910, rechts die Schwarzenberger Station mit dem riesigen Felsblock, auf dem der Unterstand befestigt war. Dieser wurde beim Hochwasser 1910 unterspült und weggerissen

Foto Helmut Klapper-Reprographie



*Die nach dem Hochwasser 1910 neu erbaute Fährre „Wirth zur Ach“.
Rechts die neue Schwarzenberger Station, die nach hinten versetzt wurde*

Der Fährmann wohnte „zur Ach“ in einem einzelnen Gehöft mit der Nr. 231. Dieser zog die Fährre händisch an einem durchgespannten Hanfseil von einem Haltepunkt zum anderen über den Fluss. Das Gefährt war für maximal vier mitfahrende Personen ausgelegt.

Am 17. November 1939 stand auf der Tagesordnung der Ratssitzung der Gemeinde Andelsbuch unter Punkt 2. Folgendes: Die Drahtseilbahn soll, wenn es die Gelegenheit gibt, verkauft werden. Es soll in dieser Angelegenheit mit der Gemeinde Schwarzenberg Fühlung aufgenommen werden.

Am 22. Oktober 1942 kam es wegen einer schlecht schließenden Türe zu einem tödlichen Unfall. Die 55-jährige Anna Moosbrugger vom Weiler Schwarzen Nr.103 fiel bei Hochwasser in die Ache und Peter Wirth (1896-1942), seit 1925 Inhaber der Konzession, der ihr nachsprang um sie zu retten, kam gleichfalls ums Leben. Anna wurde Tage später bei der Wehranlage in Egg schließlich gefunden.

Auch zu den nachbarlichen Brandbekämpfungen wurde der „Übergang“ benutzt.



Die Wirth Fähr mit den sechs Tragseilen, den 12 Rollen und dem Zugseil in der Mitte. Bei der Fährstation auf Schwarzenberger Seite wurde das Dach bis an den Berghang gezogen damit die herabfallenden Steine die Station nicht beschädigen können

Die Überprüfung der Fähr 1954 zeigte zahlreiche Mängel auf. Der niedrige Tarif erlaubte jedoch nur die allernotwendigsten Investitionen. Vor allem aber fehlte es am Nachwuchs. Ein



86-jähriger Fährmann betrieb zuletzt mit Hilfe eines Schülers die Anlage.

Nach der Schließung 1962 und auch vorher soll es mehrmals vorgekommen sein, dass die jungen Burschen, auch Stubater und sogar Mädchen in der Juppe nachts beim Nachhauseweg über die Drähte kletternd die Ache überquerten und das bis zum endgültigen Abbau der Seile Ende des 20. Jhdt. Der Plan, anstelle der Fähr einen Drahtsteg zu erstellen, wurde erst 1992 verwirklicht, aber ca. 500 Meter in südlicher Richtung

Innsassen der Fähr unbekannt

Die Gemeinde Andelsbuch traf noch 1978 erste Maßnahmen, um die Fährre als industrie-archäologisches Zeugnis zu sichern. Man meinte, im Seilbahnland Österreich sollten diese Überreste der ältesten Frachtseilbahn der Welt für alle Zukunft erhalten bleiben. Ein Erfolg war diesen Maßnahmen aber nicht beschieden und die Anlage verfiel mehr und mehr.⁵



Zustand der Fährstation 2003



nach dem großen Hochwasser



2008 sichern geschichtlich interessierte Andelsbacher in Eigeninitiative die Fährstation auf ihrer Seite als bleibendes Denkmal und Erinnerung an die „Bähnlezeit“.



Die Fährre 2008 mit den Überresten auf Schwarzenberger Seite. Zwei Eisensteher bleiben als Relikt der Fährstation Schwarzenberg noch übrig. Der Zugang zur Fährstation ist noch ansatzweise vorhanden. Der Bach in der Mitte des Bildes vollendete die totale Zerstörung der Anlage.

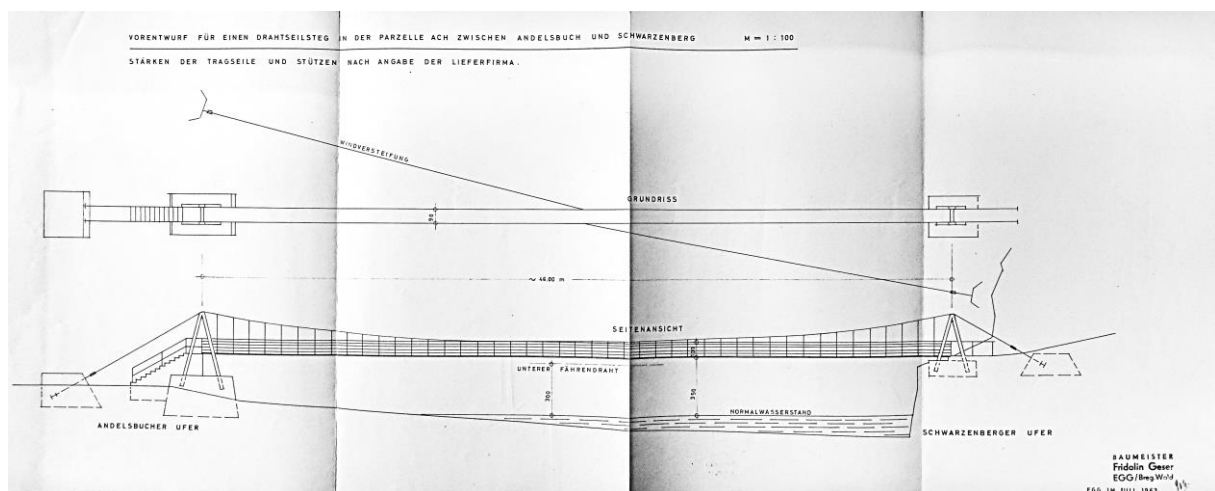
⁵ Bregenzerwaldheft Jhg. 29 Seite 84 Tone Bechter

Am **13. Februar 1962** wird im Gemeindeprotokoll Andelsbuch unter Pkt. 2 berichtet: Der Bürgermeister berichtet über die Auflassung der Drahtseilfähre Andelsbuch-Schwarzenberg und über eine Anfrage der Gemeinde Schwarzenberg betreffs Bau eines Drahtseilsteges. Die Erstellung eines Steges zwischen Schwarzenberg und Andelsbuch wurde einstimmig gutgeheißen und der Bürgermeister wird beauftragt, diesbezüglich mit der Gemeinde Schwarzenberg in Verbindung zu bleiben⁶.

Ansuchen um einen Beitrag aus Landesmitteln zur Erstellung einer Gehsteiganlage zwischen den Gemeinden Andelsbuch – Schwarzenberg. 1. Juni 1962

Infolge Auflassung der Drahtseilfähre „Wirth“ Andelsbuch - Schwarzenberg, welche den Sicherheitsvorschriften in ihrem betriebstechnischen Zustand ungenügend entsprochen hat, soll am gleichen Standort ein Gehsteig errichtet werden. Die bisherige Einrichtung hat sich bewährt und die interessierten Gemeinden sind übereingekommen, auf gemeinschaftlicher Basis einen Gehsteig anzulegen. Seit dem Bestehen der Drahtseilfähre galt dies als häufig genutzter Übergang für die Bewohner der beiden Dörfer, welche aus beiden Richtungen in etwa einer Stunde zu erreichen sind. Es liegt im Interesse des Fremdenverkehrs, diesen Verbindungsweg neu zu erschließen. Bei dem mächtigen Auftrieb des Autoverkehrs zieht der Erholungssuchende und naturliebende Gast Wanderungen in verkehrsrühigem Gelände vor. Der Gehweg bis zu den beiden Ufern verläuft an Wäldern entlang und bietet dem Gast und den Einheimischen abseits vom geräuschvollen Verkehr bequeme Spazierwege. Die Gemeinden würden es an Weitblick fehlen lassen, wenn sie diesen Verbindungs-Steg zum Nutzen der beiden Gemeinden und zur Förderung des Fremdenverkehrs nicht nach den heutigen Bedürfnissen gestalten. Für den Fortbestand des Überganges nach Andelsbuch zeigen sich auch die am Schwarzenberger Achufer gelegenen Hofbesitzer stark interessiert. Sie können die notwendigen Einkäufe ohne große Zeiteinbußen auf Andelsbucher Gebiet abwickeln und die Bahnstation Andelsbuch ist für die Betreffenden ohne Umwege in kurzer Zeit erreichbar.

Beschreibung der Anlage, die an derselben Stelle, wie die ehemalige Fähre errichtet werden soll:



Planskizze des neu zu erstellenden Gehsteiges von Baumeister Fridolin Geser

Egg, im Juli 1963

Nach vorgenommenem Lokalausganschein durch den Experten Herr Ing. Gmeiner beim Amte der Vorarlberger Landesregierung wurde der Kostenaufwand mit 185.000,- Schilling errechnet. Der Gehsteig hat eine Länge von 44 Meter (Spannweite über die Ache) und der Fußgängerstreifen soll höchstens 1,50 Meter breit sein. In erster Linie ist die Gehsteiganlage für den Fußgängerverkehr bestimmt. Die Benützung soll auch Moped- und Fahrradlenkern

⁶ BWA I-043/03 Sch. 108/Fasz. 1044

gestattet sein. Viehtriebe an der Leine und Kleinvieh (Schweine, Schafe und Ziegen) müssten ungehindert den Gehsteig passieren können.

Die unterzeichnenden Bürgermeister beider Fremdenverkehrsgemeinden Andelsbuch und Schwarzenberg richten an das Amt der Vorarlberger Landesregierung die Bitte, es wolle zur Verwirklichung dies Vorhabens aus Landesmitteln dem Kostenerfordernis entsprechend ein angemessener Betrag gewährt werden.

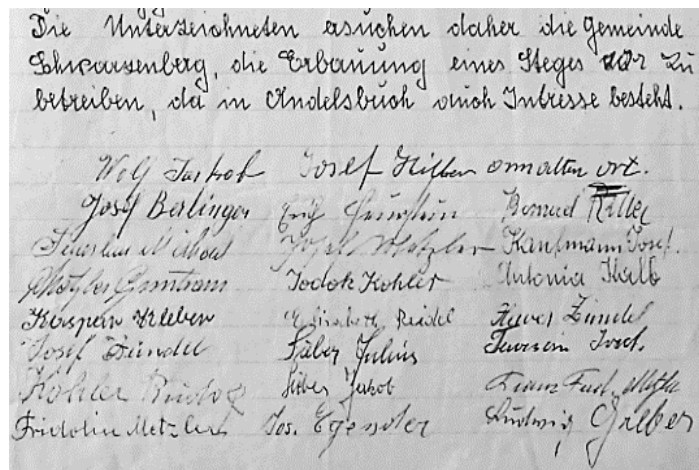
Die Bürgermeister Anton Hirschbühl Schwarzenberg und Anton Fink Andelsbuch.⁷

Gemeindeprotokoll Andelsbuch am **3. Juni 1962** Pkt. 8.

Der Bürgermeister berichtet über den Stand der Verhandlungen für die Erstellung des Fußsteiges Andelsbuch-Schwarzenberg. Als Komitee für die Verhandlungen wurden einstimmig bestellt. Bürgermeister Anton Fink und die Gemeindevertreter Gemeindevorstand Alfons Feurstein und Anton Lippburger.⁸

Am 15. Jänner 1963 richten 52 Schwarzenberger, hauptsächlich jene vom Schwarzen, Rain, Au, Wies und zur Egg, an die Gemeinde Schwarzenberg folgendes Schreiben:

Seit Einstellung der Drahtseilbahn nach Andelsbuch wird die Verbindung stark vermisst. Viele Bewohner, die zum Arzt, Tierarzt, auch den Zug nach beiden Richtungen und anderen



Die Unterzeichneten ersuchen daher die Gemeinde Schwarzenberg, die Erbauung eines Steges vor zu betreiben, da in Andelsbuch much Interesse besteht.

Wolfgang Jakob	Josef Hölzl	Ormalen v. d. R.
Josef Berlinger	Ernst Gmünder	Bernard Rötter
Thomas Althaus	Josef Hölzl	Karlmann v. d. R.
Walter Gmünder	Josef Hölzl	Anton Hölzl
Karlmann Hölzl	Ernst Gmünder	Anton Hölzl
Josef Hölzl	Ernst Gmünder	Anton Hölzl
Walter Gmünder	Josef Hölzl	Anton Hölzl
Anton Hölzl	Ernst Gmünder	Anton Hölzl

Verpflichtungen nachgehen wollen, sind gezwungen, den großen Umweg über das Kirchdorf zu machen. Auch für den Fremdenverkehr ist die Erstellung eines Fußgängersteges sehr notwendig sowohl für Schwarzenberg und Andelsbuch als auch für Egg. Die Unterzeichnenden ersuchen daher die Gemeinde Schwarzenberg, die Erbauung eines Steges zu betreiben, da in Andelsbuch auch Interesse besteht.

Auszug aus dem Brief an die Gemeinde

Aus nicht nachvollziehbaren Gründen, wahrscheinlich aus Kostengründen, wurde das Projekt „Gehsteiganlage Andelsbuch-Schwarzenberg“ vorerst ca. 20 Jahre nicht weiterverfolgt.

1982 Erstellung eines Planes, einer möglichen neuen Brücke an derselben Stelle, an der 1962 die Fähre Wirth aufgelassenen wurde.

Im Februar 1982 stellt die Seilbahnfirma Ludwig Steurer von Doren laut Plan ein neues Projekt für eine „Drahtseilhängebrücke“ vor.

Die Brücke soll als **Drahtseilhängebrücke** erstellt werden. Verwendet werden zwei Tragseile. Diese werden von den Abspannsockeln aus über Pfeiler so gespannt, dass sie in der Feldmitte im fertigen Zustand ca. 2,70 Meter Durchhang aufweisen. Auf die Betonpfeiler werden Seilschuhe montiert, in denen das Tragseil aufliegt, ohne beschädigt zu werden. Das Tragseil ist verzinkt und miniert und liegt frei auf, sodass es auf der gesamten Länge jederzeit überprüft werden kann.

Die Verankerungen an beiden Ufern erfolgen als Stahlbetonfundamente, in denen Ankerschrauben eingegossen werden. Die Spiralseile sind an beiden Enden vergossen und Ankerschrauben so eingehängt, dass eine Korrektur der Seilspannung jederzeit möglich ist.

⁷ Schwarzenberg, Beschluss Gemeindevertretung Schwarzenberg am 27. November 1961 Pkt. 18

⁸ BWA I-043/03 Schachtel 108/Fasz. 1044

Am Westufer (Schwarzenberg) kann der Zugang horizontal erfolgen, am Ostufer (Andelsbuch) ist jedoch der Höhenunterschied vom umgebenden Gelände zum Brückenniveau von ca. zwei Meter durch eine Stahlbetonstiege zu überwinden.

Der Brückenboden besteht aus querliegenden Stahlträgern, die durch Bügel an den Tragseilen aufgehängt werden. Diese Träger werden mit Holzbrettern belegt, die erforderlichenfalls auch ausgewechselt werden können. Beidseitig wird an den Bügeln auf einer Höhe von einem Meter Holzbretter (als Geländer und Fußleiste), der Landschaft angepasst, angebracht.

Technische Angaben:

Horizontallänge

ca. 40 Meter zwischen beiden Teilen

Höhe über dem Normalstand

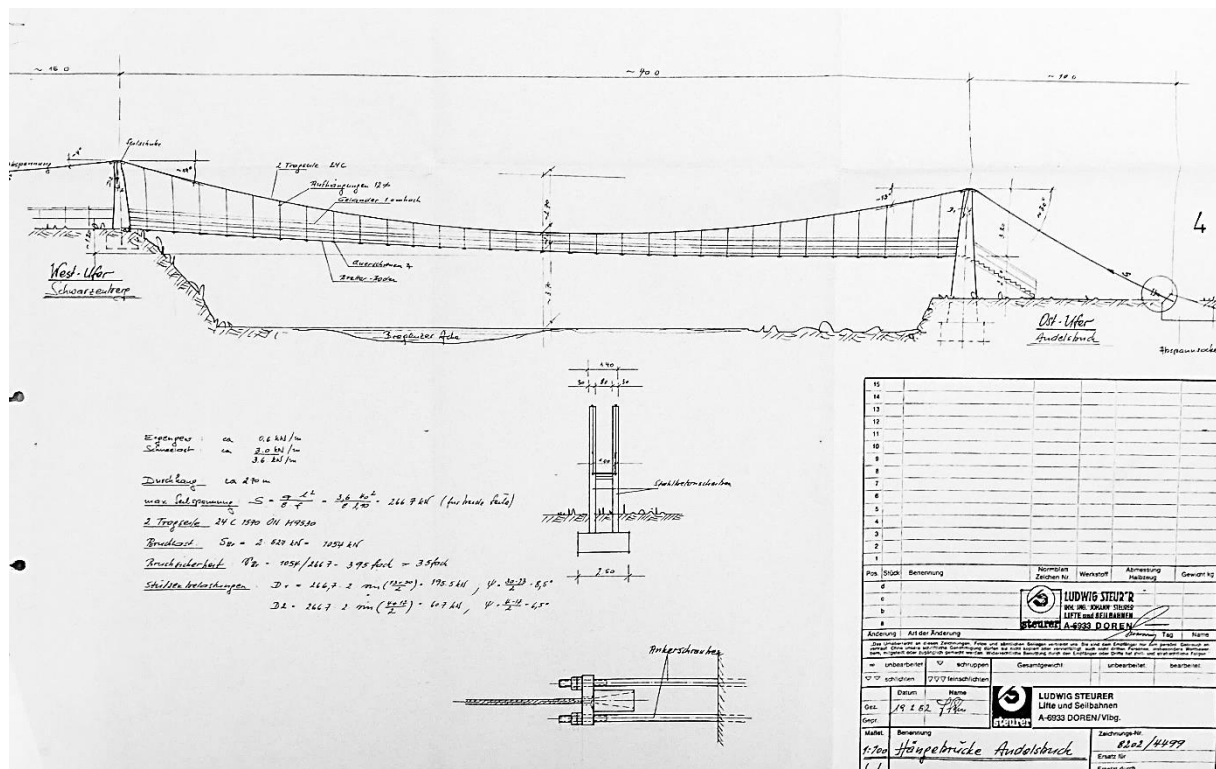
ca. 3,70 Meter

Durchgangsbreite

1 Meter, ca. 0,80 Meter bei den Teilen

ger. Nutzlast-Schneelast

3,0 kN/m²⁹



19. Februar 1982: Plan der Firma Steuerer für die „Drahtseilhängebrücke“ über die Bregenzer Ache

Am **10. Mai 1983** wird die Erstellung einer „Drahtseilhängebrücke“ über die Bregenzerache von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz unter dem Aktenzeichen II-3227/1982 wasserrechtlich und nach dem Landschaftsschutzgesetz genehmigt.

Der Sachverhalt ergibt sich aus den Plan- und Beschreibungsunterlagen vom April 1982, welche diesem Bescheid zugrunde liegen und wie folgt ergänzt werden:

Die Brücke ist nur für den Fußgängerverkehr vorgesehen. An beiden Ufern werden Drehkreuze angebracht, damit sichergestellt ist, dass nur Fußgänger die Brücke benutzen können. Diese müssen so konstruiert und erhalten werden, dass eine Verwendung des Wanderweges durch Mopedfahrer verlässlich verhindert wird. Die Brücke ist Projekts- und beschreibungsgemäß auszuführen.

Die Fußgängerbrücke ist gemäß ÖNORM B 4002 für eine Nutzlast von 400 kg/m² zu bemessen.

Vor Baubeginn ist dem brückenbautechnischen Sachverständigen ein Ausführungsplan samt statischer Berechnung zur Überprüfung vorzulegen.¹⁰

⁹ BWA I-043/03 Sch. 108/Fasz. 1044

Am 7. September 1985 schreibt das Verkehrsamt Andelsbuch, namens der Gemeinde an die Bezirkshauptmannschaft folgenden Brief:

Bezugnehmend auf ihr angeführtes Schreiben teilen wir ihnen mit, dass die Drahtseilhängebrücke über die Bregenzerache bis heute nicht errichtet wurde.

Eine Realisierung dieses Projektes wird weiter angestrebt. Aus Gründen der Finanzierung wird jedoch die Entscheidung um das in diesem Bereich geplante Achkraftwerk abgewartet.

(Nach der Errichtung dieses Kraftwerkes würde ein öffentlicher Übergang über die Bregenzerache zur Verfügung stehen).

Aus diesem Grund ersuchen wir um die Verlängerung der Bewilligung zur Errichtung der Drahtseilhängebrücke um weitere drei Jahre. Einer positiven Erledigung sehen wir mit sehr großem Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen
VERKEHRSAMT ANDELSBUCH



Pfanner Anton

Antwort der Bezirkshauptmannschaft Bregenz

am 27. September 1985:

Gemäß §11 Abs. 1 des Landschaftsschutzgesetzes, LGB1. Nr. 1/1982, wird die Wirksamkeit der Gemeinde Andelsbuch mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Bregenz vom 10. Mai 1983, Z1. II-3227/1982, erteilten Landschaftsschutzbewilligung für die Erstellung einer Drahtseilhängebrücke über die Bregenzerache um zwei Jahre verlängert.¹¹

Wie eine Initiative gegen das geplante Kraftwerk Alberschwende die politische Landschaft veränderte.

Es war eine kleine Gruppe, die sich da formierte. „Rettet die Ach“ hatten sich die Initiatoren der Initiative auf ihre Fahnen geschrieben und sich rasch zu einer Bewegung entwickelt. Eine Protestbewegung, die später für eine veränderte politische Landschaft sorgen sollte.

Im Juni 1983 haben die Vorarlberger Kraftwerke (VKW) Pläne zum Bau eines neuen Flusskraftwerks in Alberschwende präsentiert und damit die Gegner auf den Plan gerufen. „VKW und politische Entscheidungsträger im Land waren darauf nicht vorbereitet und unterschätzten das Aufbäumen der Initiative“. Innerhalb weniger Tage haben 4.000 Personen eine Petition unterzeichnet, da war für die Regierenden eine kritische Masse war erreicht.

„Rettet die Ach“ wollte den Baustart verhindern, eine Begutachtung des Projekts war ihr Ziel. In Vorarlberg war vor allem unter jüngeren Menschen ein neues Denken angekommen. Die uneingeschränkte Wachstumspolitik und unhinterfragte Konsummentalität standen am Pranger. Die Ach-Initiative steht für mehr als nur das Verhindern eines Kraftwerks. Sie ist so etwas wie Symbol für mehr Mitbestimmung und Bürgerbeteiligung. Und sie steht für die politische Verankerung einer neuen Bewegung: jene der Grünen. Bereits im Folgejahr gelang der Einzug in den Vorarlberger Landtag. „Erdrutschwahl“ und „Watschen für die Funktionärsparteien“ hieß es am Wahlabend, der dem Wahlbündnis Alternative Liste Österreichs (ALÖ) und Vereinigte Grüne Österreichs (VGÖ) 13 Prozent Stimmenanteil bescherte. Die politische Landschaft war eine andere, mit Kaspanaze Simma hatte die Grünbewegung eine neue Galionsfigur. Verhindern konnte aber auch er den Bau des Kraftwerks in Alberschwende-Andelsbuch nicht. Im Februar 1989 kam grünes Licht zum Bau. Der Bescheid sah zwar umfangreiche Auflagen vor, sorgte trotzdem für weitere Proteste. Im Sommer 1989 versammelten sich Künstler in den Achauen in Andelsbuch. Einer von ihnen, der Künstler Tone Fink, soll bei heißen Wortgefechten übel als „rota Suhund“ beschimpft worden sein. Im Herbst dieses Jahres löste sich die Initiative auf. Der Umsetzung des Projekts stand dann nichts mehr im Weg. Das Kraftwerk selbst ist bis 2039 bewilligt.¹²

10 BWA I-043/03 Schachtel 108/Fasz. 1044

11 BWA I-043/03 Schachtel 108/Fasz. 1044

12 Michael.Gasser@vn.at

Auch eine Bürgerinitiative mit Frauen „Rettet die Ach“, die sich gegen den geplanten Bau eines Speichersees an der Bregenzer Ach bei Andelsbuch engagierte, trug ihren Protest auch ins Bregenzer Landhaus. Ein Teil der Demonstrantinnen trug bei diesem Anlass die traditionelle Bregenzerwälder Tracht.

Der Ausgleichspeicher wurde gebaut, aber die Vorarlberger Kraftwerke (VKW) erstellte, um die Situation zu beruhigen, später auf eigene Kosten eine neue Fußgängerbrücke vom Stausee Andelsbuch nach Schwarzenberg-Au her. Auch ein Kinderspielfeld mit Wasserspielen wurde auf Ersuchen der Gemeinde Andelsbuch errichtet. Der Zugang zum Stausee ist über den Genossenschaftsweg von der Parzelle Heimgarten möglich.

2024 kann gesagt werden, dass sich alles zum Wohle der Einheimischen und Gäste entwickelt hat, da auch die Wanderer und Fahrradfahrer den Übergang gefahrlos benützen können.



Gelände vor dem Speicherbau mit Wohnhaus auf Andelsbucher Seite, fertiger Ausgleichsspeicher 2022

Foto Vorarlberg Atlas

Errichtung einer Fußgängerbrücke über die Bregenzerache von Andelsbuch nach Schwarzenberg.

(Die Drahtseilhängebrücke aus dem Jahre 1982 spielte bei diesen Planungen keine Rolle mehr)

Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Bregenz vom 8. Mai 1989 ZL. II - 4023/1989, wurde der Vorarlberger Kraftwerke Aktiengesellschaft, Bregenz, die Landschaftsschutzbewilligung für die Errichtung und den Betrieb des Kraftwerkes Alberschwende unter Auflagen erteilt. Spruchpunkt I/1./h dieses Bescheides sieht die Errichtung eines **Fußgängersteges über die Bregenzerach im Bereich des Ausgleichsbeckens Ach vor.**

Mit Eingabe vom 19. November 1991 ersuchte die Vorarlberg Kraftwerke Aktiengesellschaft, Bregenz, in Erfüllung dieser Bescheidaufgabe um Erteilung der Bewilligungen nach dem Landschaftsschutzgesetz und dem Wasserrechtsgesetz zur Errichtung einer Fußgängerbrücke über die Bregenzerach gemäß den vorgelegten Plan- und Beschreibungsunterlagen.

Im Zuge der Errichtung des Ausgleichsbeckens Ach wird etwa bei Flusskilometer 27,53 die Fußgängerbrücke errichtet. Die Brücke, die in Rundholzbauweise erstellt wird, verbindet das Wanderwegenetz der Gemeinden Andelsbuch und Schwarzenberg.

Brückenbautechnische Auflage:

Um bei Schneefahrbahn ein gefahrloses Begehen zu gewährleisten, muss das Gelände entsprechend erhöht werden können. Sollte dies nicht möglich sein, so ist die Brücke für den Fußgängerverkehr zu sperren bzw. schnee- und eisfrei zu halten.

Gemäß §112 Absatz 1 des Wasserrechtsgesetzes von 1959 wird als spätester Baubeginn der 1. Oktober 1992, als späteste Fertigstellung der 31. Dezember 1992 festgesetzt.

Technische Beschreibung der neuen Fußgängerbrücke:

Vorarlberger Illwerke Aktiengesellschaft, Kraftwerk Alberschwende Ausgleichsbecken Ach Fußgängerbrücke über die Bregenzerache.

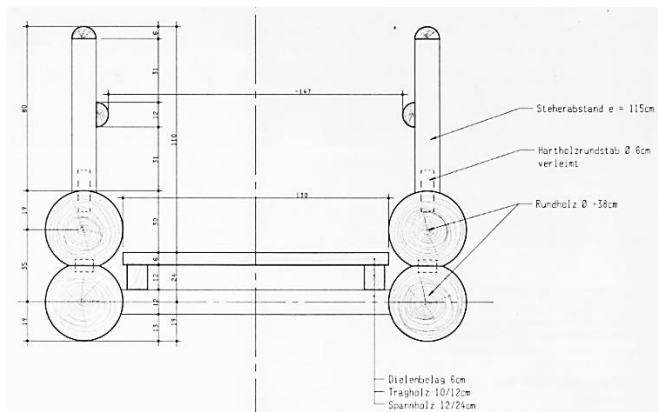
Bezirkshauptmannschaft Bewilligungsbescheid vom 7. Mai 1992

Aus Landschaftsgründen und in Anleitung an die im Bregenzerwald bevorzugt verwendete Baustoffe wird diese Brücke in Rundholzbauweise erstellt.

Die große Spannweite, die sich aus der Forderung der Freihaltung des Fluss Querschnittes bei Abfluß des HQ200 mit einem Mindestfreibord von 2 Meter ergibt, erfordert eine zusätzliche Stützung der Hauptlängsträger durch über Holzpylonen geführte, schräg abgespannte Spannstrangen (siehe Längenschnitt 42-20 PRO 91476b). Die Pylonen und die Hauptträger sind auf Stahlbetonfundamenten gelagert, welche in den Fluss- bzw. Dammböschungen eingebunden sind und diese zum Teil nur unwesentlich überragen.

Die Holzpylonen stehen in Köcherfundamenten. Über zwei Rundholzquerträger werden die Auflagerdrücke aus den Längsträgern in diese Pylonen abgetragen. Am oberen Ende der Pylonen sind die Abspannschuhe für die Spannstrangen befestigt und Querhölzer aus Rundholzhälften angeordnet. An beiden Enden schließen an die Brücken Rampen an, damit

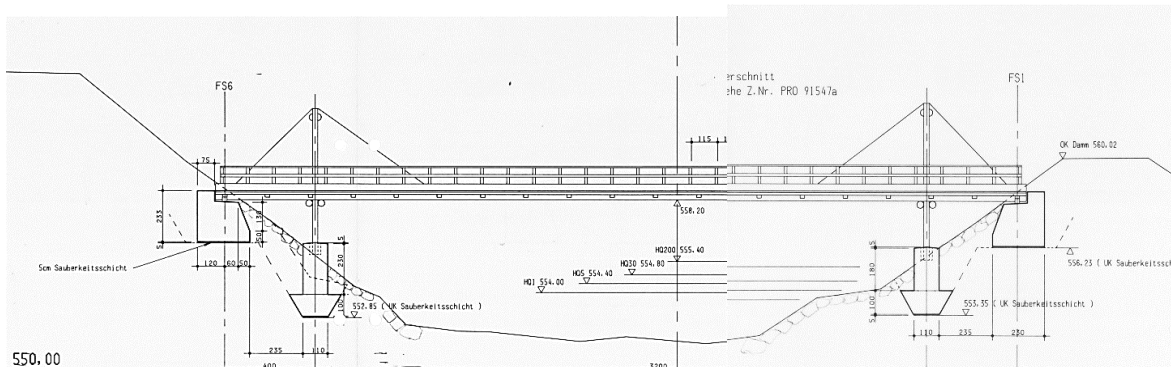
die Benützung mit Fahrrädern oder Kinderwagen möglich ist und nicht durch Stufen behindert wird. Das Tragwerk selbst besteht aus je zwei seitlich der Gehfläche geführten, verdübelten Hauptträgern aus Rundholz. Der seitliche Abstand wird durch Spannholzer (Querhölzer) und ISTOR-Anker, welche gleichzeitig den Windverband bilden, gewährleistet. Auf diesen Querhölzern liegen der Länge nach Traghölzer auf, welche die



auswechselbaren Holzdielen (Gehbelag) tragen. Das Geländer besteht aus Holzstehern und je einem hölzernen Handlauf und Mittelholm. Der Zweck einer Fußleiste wird durch den oberen Hauptlängsträger erfüllt.

Abmessungen:

Spannweite zwischen den Pylonen	32,00 Meter
Spannweite der Kragarme	4,00 Meter
Freibord bei HQ200	2,80 Meter
Breite der Gehfläche	
zwischen Hauptträger	1,30 Meter
in Armhöhe	1,47 Meter
Höhe Geländer über Gehfläche	1,10 Meter



Baudurchführung:

Nach Fertigstellung der Stahlbetonfundamente wird die Fußgängerbrücke nach dem Prinzip der Fertigteilbauweise erstellt. Danach werden die Pylonen in die Köcherfundamente versetzt und verbunden, die Hauptträger aufgelegt und die Abspannung mittels Spannstangen ausgeführt. Anschließend werden die Spannhölzer eingebaut, auf welche dann die Traghölzer mit den Holzdielen verlegt werden. Die Fundamente wurden teilweise schon erstellt, der Einbau der Hauptträger ist noch in der Niederwasserperiode des Winters 1991/92 geplant.



Die neue Holzbrücke von Andelsbuch nach Schwarzenberg, erstellt von der VKW im Jahre 1992



Nachdem die Holzbrücke nach 16 Jahren den Sicherheitsansprüchen nicht mehr gerecht werden konnte, wurde eine neue Brücke aus wetterfestem Aluminium an gleicher Stelle gebaut.

Neue Brücke in Aluminium Natur, Ausführung durch die Firma Bitschnau in Nenzing

Die Brücke mit der Referenz Nr. 05 der Firma Bitschnau wurde 2008 erstellt.

Technische Daten der Brücke:

Projekt Standort:	tb-fw-6866 Andelsbuch
Ländercode:	Österreich
Baujahr:	2008
Spannweite:	40 Meter
Brückenbreite:	1,7 Meter
Oberfläche:	Alu Natur
Oberfläche Gehbelag:	Tragwerk Kunstharz mit
Quarzsand	
Montage:	Autokran
Besonderheiten:	mit Pylonen-Aufhängung

Unsere toolbridge© wird als Fachwerktrogbrücke ausgeführt. Der Bodenbelag liegt zwischen den Untergurten, dadurch beträgt die Bauhöhe nach unten nur 22cm. Diese geringe Bautiefe bietet beim Freibord zum Wasserpegel und bei der Herstellung der Widerlager große Vorteile. Die seitlichen Fachwerke übernehmen die tragende Funktion und dienen zugleich als Geländerbrüstung mit einer Mindesthöhe von 1,3 Meter. Durch unser durchdachtes Gurtprofil ist eine zusätzliche Abstützung gegen das Ausknicken der Fachwerke nicht notwendig. Wird das Fachwerk aufgrund der Brückenlänge höher, so bilden wir dies immer so aus, dass der Obergurt nicht in Augenhöhe der Fußgänger liegt.

Die Brücke wird mit einer leichten Überhöhung gefertigt, dadurch fließt das anfallende Niederschlagswasser über das Längsgefälle beidseitig ab. Gefährliche Wasseransammlungen oder Bildung von Eisplatten werden dadurch verhindert. Durch unseren starken Brückenboden ist das Befahren der Geh- und Radwegbrücke mit Fahrzeugen bis 7,5 Tonnen (oder mehr) möglich.¹³



Bis 2024 erfüllt diese Brücke seit 16 Jahren alle Wünsche, die Fußgänger und Radfahrer als Anspruch haben, und das sicherlich noch lange. Die VKW ist ein verlässlicher Partner und schaut gut dazu, dass nicht nur die Brücke, sondern auch die Anfahrtswege immer in bester Ordnung sind und bleiben. Dass die Brücke auch mit einem Kiki (Fahrradanhängen zum Transport von Kleinkindern) benutzt werden kann, ist für viele Familien ein Grund mehr, eine Fahrt oder zu Fuß nach Andelsbuch oder nach Schwarzenberg zu starten.

¹³ Aluminiumbrücken | toolbridge© Bitschnau



Brückenfoto Gemeinde Andelsbuch von Benno Pfanner. Ihm sei auch herzlich gedankt für seine Recherchen im Bregenzerwaldarchiv in Egg und im Gemeindearchiv von Andelsbuch

