

Dr. Helmut Tiefenthaler, geb. 1941, wohnt in Bregenz und war von 1973 bis 2001 im Landesdienst mit überörtlicher Raumplanung befasst. Seit 1995 ist er an der Realisierung des Vorarlberger Wanderwegekonzeptes beteiligt.

Wegestern Sulzberg

Historische Verbindungen als Wanderrouten

Helmut Tiefenthaler

Die Gemeinde Sulzberg hat eine Erschließungsstruktur, die sich von der aller anderen Gemeinden Vorarlbergs unterscheidet. Das ergibt sich schon durch die Lage des Kirchdorfs auf der Höhe des Bergrückens als Mittelpunkt einer weitläufigen bäuerlichen Streusiedlung.

Die mittelalterliche Kultivierung war vom untersten Rheintal her durch uralte Jäger- und Alppfade vorgespurt. Ein Hauptzugang führte von Bregenz über die Fluh und den Stollen nach Langen, querte zwischen Langen-Gschwend und Fahl das Rotachtal und zielte anfangs wohl besonders auf die sonnseitigen Hanglagen von Doren. Nach der dortigen Flur Sulz wurde der Berg darüber 1249 erstmals urkundlich als *Sulzeberg* erwähnt. Aus diesem ging im 14. Jahrhundert das Kirchdörfchen einer selbstständigen Pfarre hervor.¹ Im Zusammenhang mit der 1379 erfolgten Teilung der Herrschaft Montfort-Bregenz ist Sulzberg zudem als Sitz eines Niedergerichtes genannt, das bis 1806 bestand und dem auch Riefensberg, Bolgenach und Oberlangenegg zugehörten. So ergab sich in Vorarlberg die Besonderheit, dass ein auf einem 1000 Meter hohen Berg Rücken gelegenes Dörfchen zum zentralen Ort einer relativ großen „Landschaft“ wurde.

Aus den aus Einzelhöfen und kleinen Weilern bestehenden Huben führten von allen Seiten Pfade ins Bergdorf. Deren Bewohner sollten ihre zur Pfarrkirche ausgerichteten Zugänge („wo brauth und bahr geht“) nach dem Landsbrauch so instand halten, „das ein ehrwürdig priester bey tag und nacht mit dem hochwürdigem bilichen ohne klag kan zue den krankhen komen wie auch alt betagte leudt zuer kierchen und gotesdienst gehn köne“.² Man gewöhnte sich daran, dass man ins Dorf und zum sonntäglichen Kirchgang bei jedem Wetter zumeist lange Wege zu gehen hatte.

Solange für die Bevölkerung eine weitgehende Eigenversorgung selbstverständlich war, genügten für die Beziehungen mit der Außenwelt bescheidene Wegverbindungen, um Vieh, Schmalz und Käse auf den Markt oder als Abgaben zu den Grundherren zu bringen. Für die Beschaffung von Salz und nicht selbst herstellbaren Utensilien konnte man sich oft mit einem Gang in die allgäuischen Nachbarorte Weiler oder Simmerberg den längeren Weg nach Bregenz ersparen.

Kirchwege im Wandel der pfarrlichen Zugehörigkeiten



Ausschnitt aus der 1783 erschienenen Vorarlbergkarte von Blasius Hueber (Vorarlberger Landesbibliothek)

Die Bevölkerungszunahmen machten mehr als einmal den Bau einer neuen und größeren Pfarrkirche notwendig. Zuletzt geschah dies 1828-29, nachdem sich Sulzberg zur einwohnerstärksten Berggemeinde Vorarlbergs entwickelt hatte. Bei den ersten detaillierten Volkszählungsergebnissen wurde hier allerdings auch ein Missverhältnis zwischen den in Kirchnähe und den entfernt wohnenden Bewohnern offenkundig. Nach einer 1825 veröffentlichten Aufgliederung der Gesamtzahl von 2231 Personen wohnten damals weniger als 15 % mit bis zu einer halben Stunde Gehzeit im Nahbereich der Kirche.³ Zwei Drittel der Pfarrangehörigen mussten für den Weg zur Kirche ein bis zwei Stunden Gehzeit auf sich nehmen. Für die meisten Bewohner ergaben sich hin und zurück Gesamtgehzeiten von zwei bis drei Stunden, für manche bis zu vier Stunden. Verständlich, dass viele Kirchgänger nach der Messe einen Gasthausbesuch schätzten. Wie Kreishauptmann Ebner berichtet, war man auf die im Dorf vorhandenen Wirtshäuser am meisten im Winter angewiesen, denn dann brauchten die Pfarrangehörigen, die „oft lange Strecken durch klafertiefen Schnee waten müssen, dringend eine Labung“.⁴ Durch die Einkehrmöglichkeiten waren die Probleme bei der Erfüllung der Sonntagspflicht zwar etwas gemildert, aber noch nicht gelöst.

Die Unzumutbarkeit überlanger Gehzeiten war inzwischen wenigstens bei den täglichen Schulwegen erkannt worden. In einer von Leonhard Fink 1812 als *Grundriß über die ganze Pfarrey Sulzberg* angefertigten Übersichtskarte sind bereits sieben Schulstandorte verzeichnet: Sulzberg-Dorf, Hermannsberg, Huban, Egg, Moos, Kuhn und Schnellers.⁵ Die Karte sollte auch einen Abgrenzungsvorschlag für eine noch zu bildende neue Pfarrgemeinde im Gebiet um Doren vor Augen führen. Erste Schritte zur Verkürzung der Kirchwege erfolgten schon in josephinischer Zeit, als 1785 etliche im Bereich von Thal verstreute Höfe der näher gelegenen Pfarrkirche Scheffau zugeordnet wurden, dafür aber die Häuser von Zellers und Schweinhöf pfarrlich von Weiler an Sulzberg kamen.⁶ Im Weißachtal bot die 1813 als Filialkirche von Oberstaufen gegründete Kuratie Aach den in der Sulzberger und Riefensberger Nachbarschaft wohnenden Familien die Chance, dorthin zur Kirche zu gehen.⁷ Dieser Vorteil konnte auch nach dem Ende der bayerischen Herrschaft genutzt werden, während 1820 Thal nach der 1814 festgelegten neuen Staatsgrenze wieder der alten Mutterpfarre Sulzberg einverleibt, Zellers und Schweinhöf hingegen in Oberreute eingepfarrt wurden.⁸ Die Bemühungen der im Gebiet von Oberreute wohnenden Bevölkerung um Lösung von der Mutterkirche Weiler waren schon 1797 mit der Einweihung einer eigenen Pfarrkirche von Erfolg gekrönt.⁹ Das ermutigte

die in den südlichen Sulzberger Hanglagen wohnenden Bauernfamilien, ihre in den 1780er Jahren begonnenen Bemühungen um einen näheren Kirchenstandort zu verstärken. Dass sich einer solchen Ablösung außer dem Sulzberger Pfarrherrn auch der Gerichtsamman widersetzte, erweckte bei den Bittstellern den Eindruck, dies geschehe vor allem, um den „Schwarm von Wirthen zu Sulzberg aufrecht zu erhalten“, da mit einem Rückgang der dortigen Wirtshausbesuche zu rechnen wäre.¹⁰ 1824 erreichten die Dorener endlich die Einweihung einer eigenen Kuratiekirche. 1847 folgte die Erhebung von Doren zur selbstständigen politischen Gemeinde, 1853 die pfarrliche Lösung von Sulzberg. Die Erschwernisse langer Kirchwege bestanden nun aber weiterhin für die in der Gemeinde Sulzberg verbliebenen Höfe des Rotachtals. Sie waren für die dort wohnenden Familien „eine schwere Last, weil der Weg zu ihrer alten Pfarrkirche weit und steil und deswegen für kränkliche und alte Leute sehr mühsam war“.¹¹ Nach Elmar Haller war die Folge, „daß die Thaler überall, nur nicht in Sulzberg zum Sonntagsgottesdienst und zur Christenlehre kamen und dadurch die Seelsorge sehr vernachlässigt wurde“.¹² Erst die tatkräftige Hilfe der zwei auswärts wirkenden Pfarrer Wendelin Pfanner und Martin Sinz machte es möglich, dass in Thal mit einer 1875-78 erbauten Kirche eine eigene Seelsorge eingerichtet werden konnte. Damit verloren die Pfade zum Bergdorf ihre jahrhundertelange Bedeutung als Kirchwege.

Wallfahrtswege

In Berggebieten mit hoher Abhängigkeit von der Viehwirtschaft gehörten die als „Viehpatrone“ geschätzten Heiligen Leonhard und Wendelin schon im Spätmittelalter zu den am meisten angerufenen Nothelfern. Sulzberg verfügt spätestens seit 1497 über eine eigene St.-Leonhard-Kapelle. Bei dieser entsprang bis 1905 eine Quelle, von deren Wasser zahlreiche Heilungswunder berichtet wurden.¹³ Auch dadurch zog St. Leonhard aus einem weiten Umkreis Wallfahrer an, die ähnlich wie beim sonntäglichen Kirchgang auf verschiedensten Wegen von allen Seiten auf den Berg kamen. Nach den erhaltenen Wunderberichten zu schließen, erstreckte sich das Einzugsgebiet von St. Leonhard bis ins Allgäu und in den Bodenseeraum.¹⁴

Die Bekanntheit von Sulzberg als Wallfahrtsort machte ihn oft auch zu einem Zwischenziel für Fernpilger, die durch das Allgäu in Richtung Rheintal und weiter nach Einsiedeln, Santiago de Compostela oder nach Rom unterwegs waren. Solange es zwischen dem allgäuischen



Wallfahrtskapelle St. Leonhard

Alpenvorland und dem unteren Rheintal keine Fahrstraßen gab, machte es vielfach keinen großen Unterschied, welche Säumeroute man beispielsweise zwischen Oberstaufen und Bregenz wählte. Wer über den Sulzberggrücken zog, hatte zwar einen größeren Höhenunterschied zu überwinden als auf den Routen über Weiler oder Lindau, dafür ließ sich die Gesamtgehzeit um mindestens eine Stunde verkürzen. Wenn sich Pilger davon auch noch zusätzliche Wallfahrtsnaden erhoffen durften, sind die Vorteile der Sulzberger Route nicht zu übersehen.

Die St.-Leonhard-Kapelle wurde zwar gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges 1647 von schwedischen Söldnern verwüstet, gleich darauf aber wiederhergestellt. Bei einer in den Jahren 2003–2006 vorgenommenen Restaurierung konnten neben alten Fresken auch Pilgerkritzeleien mit Muschelsymbolen und anderen Zeichnungen aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts freigelegt werden.¹⁵ Sie bestätigen die auch anderswo gemachte Erfahrung, dass Fernpilger von den alten Hauptstraßen nicht ungern auf Abkürzungswege abwichen. Besondere Anreize dazu boten Wallfahrtsorte als Zwischenziele mit Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten, für die Sulzberg ohnehin bekannt war.

Wenn von den Einheimischen Wallfahrten zu anderen Orten unternommen wurden, gehörten die Kirchen „Maria Schnee“ in Aach und St. Wendelin in Bregenz-Fluh zu den mit Hin- und Rückweg am selben Tag erreichbaren Zielen.



Pilgerkritzeleien an einer Innenwand.

Straßenverbindungen im 18. und 19. Jahrhundert

Mit dem Bau von überörtlich bedeutsamen Fahrstraßen wurde in den Berggebieten relativ spät begonnen. Eine impulsgebende Signalwirkung hatte 1766 der Bau der „Salzstraße“ zwischen Weiler im Allgäu und Bregenz. Da diese auf der Scheffauer Seite des Rotachtals über Langen und die Fluh ins Rheintal führte, verlor dadurch der zwischen Weiler und Langen über Thal und Fahl bestehende Weg seine frühere Bedeutung. Seit der bayerischen Neuordnung der Gerichtsbezirke im Jahre 1806 verlief im Weißachtal der über Aach – Riefensberg-Springen – Krumbach nach Hittisau führende „Wälder Salzweg“ ebenfalls zur Gänze außerhalb von ortsnahem Sulzberger Gebiet. Mit den Routen durch die Täler von Rotach und Weißbach bestanden immerhin etliche Anknüpfungen mit Saumwegen, die in der Schmitt'schen Karte von 1797 aber bereits ersichtlich gemacht sind.¹⁶

Unter Joseph II. machte der Bau von Fahrstraßen in der ganzen Monarchie beachtliche Fortschritte. Dabei wurde das Konzept verfolgt, neben überregionalen Fahrstraßen auch regionale Verbindungen mit „Vicinalstraßen“ herzustellen. Daher ergingen an die betroffenen Gemeinden wiederholt Aufforderungen zu entsprechenden Wegverbesserungen. Dies gab auch in Sulzberg den Anstoß zu wenigstens behelfsmäßigen Ausbauten mit Einsatz eigener „Wegmeister“.¹⁷

Der Verbindung mit dem Bregenzerwald diente lange ein zwischen Doren-Rain und Krumbach-Rain hergestellter Steg über die Weißbach, über den auch der Viehtrieb auf die Sulzberger Alpen im Balderschwanger- und Lecknertal erfolgte.¹⁸ Zur Anpassung an die zunehmenden Verkehrserfordernisse erfolgte 1792 eine Wegverlegung über eine im Brunsttobel gebaute Brücke.

Als Querverbindung über den Bergrücken diente zumeist der Weg von Riefensberg-Hasen über Brunnenau – Sulzberg – Hompmann – Eschau – Fahl nach Langen-Fischanger. Ab Hasen bestand über die 1790 erbaute Gießenbrücke ein Anschluss an die über Krumbach-Zwing geschaffene Verbindung mit dem Bregenzerwald, während die fast gleichzeitig fertiggestellte Gschwendmühlebrücke zum Anschluss an die über Aach nach Oberstaufen führende Straße verhalf.

Den für die Instandhaltung zuständigen Gemeinden fehlten die Mittel, um den Zustand des weitläufigen Wegenetzes den steigenden Anforderungen anzupassen. Daher häuften sich die Beschwerden über die für Fuhrleute oft unzumutbaren Verhältnisse.¹⁹ Johann Jakob Staffler berichtet in seiner 1841 veröffentlichten Beschreibung von Tirol und Vorarlberg: „Der Sulzberg hat mit keiner Strasse eine ordentliche Verbindung, und



Weg in der durch eine Felsrippe gehauenen „Stuikluppe“ zwischen Simlisgswend und Stein.



Die Wandfluhbrücke über die Weißbach verbindet die Gemeinden Sulzberg und Riefensberg bei Springen auch im jetzigen Wanderwegenetz.

es hält schwer, mit einem Wagen dahin zu kommen. Nur von der Fallbrücke²⁰ über Doren geht ein schlechter Landweg durch den Brunsttobel über die Weißbach mittels der Brunstbrücke nach Krumbach, und von Riefensberg ein noch schlechterer Fahrweg ganz steil zum Pfarrdorfe.“²¹ Gute Fahrstraßen waren vor allem dort gefragt, wo die Chance bestand, Anschlussverbindungen an das ab der Mitte des 19. Jahrhundert entstehende Eisenbahnnetz herzustellen. In dieser Hinsicht ergaben sich für das nördliche Vorarlberg neue Herausforderungen, nachdem schon 1853 die Eisenbahnlinie München – Lindau eröffnet werden konnte. Von da an verkehrte auf der Straße zwischen dem Bahnhof Röthenbach und Weiler täglich ein Pferdeomnibus, bis diese Strecke ab 1893 von einer Lokalbahn bedient werden konnte.²²

Im bayerischen Grenzgebiet hatte man schon lange vor dem Bahnbau mit einer zeitgemäßen Ausgestaltung des Straßennetzes begonnen, um die Abhängigkeit von der durch das Rotachtal nach Bregenz führenden „Salzstraße“ zu mindern. Im Weißachtal stand nach der Bahneröffnung zwischen dem Bahnhof Oberstaufen und Aach bereits eine fünf Meter breite Straße zur Verfügung. Die damit gewonnene Verkehrsgunst wurde auf Vorarlberger Seite allerdings erst durch die von 1870 bis 1874 realisierten Lückenschlüsse zwischen Aach und Hittisau genutzt.²³

Die Gemeinde Sulzberg erkannte zwar die Vorteile der nahen Eisenbahnanschlüsse, doch sie sah sich zur Herstellung der wünschenswerten Straßenanlagen finanziell überfordert. So ließ die Erschließung des Bergrückens noch lange derart zu wünschen übrig, dass es noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schwer fiel, bestimmte Wege ausdrücklich zu empfehlen. In der von Joseph Ritter von Bergmann 1868 herausgegebenen Vorarlbergkarte ist zwischen Rotach und Weißbach nicht einmal ein Saumweg eingetragen.

Während über den von Straßen erschlossenen Bregenzerwald in der Reiseliteratur des 19. Jahrhunderts auffallend viel geschrieben wurde, fand darin der mit Pferdegespannen nur sehr eingeschränkt erreichbare Sulzberggrücken wenig Beachtung. Umso beachtenswerter ist die Tatsache, dass sich das Bergdorf auch ohne vergleichbare Tourismuswerbung schon früh zu einem Anziehungspunkt für Erholung suchende Gäste entwickeln konnte. Eine vom Landesverband für Fremdenverkehr 1897 herausgegebene Broschüre über Sommerstationen in Vorarlberg nennt in Sulzberg sechs Gasthöfe mit insgesamt an die 40 Gästebetten.²⁴

Damals hatte Sulzberg dank des nur 1½ Gehstunden entfernten Bahnhofs Weiler wenigstens im Eisenbahnverkehr die günstigere Erreichbarkeit als die im Straßennetz am besten erschlossenen Tourismus-

gemeinden des Bregenzerwaldes. Das änderte sich erst 1902 nach der Inbetriebnahme der Bregenzerwaldbahn, von der dafür Sulzberg mit mehr als 2½ Stunden Aufwärtsgehen unzureichend bedient war.

Schutzwürdige Relikte historischer Wegstrecken

Nach dem Bau der Bregenzerwaldbahn wurde 1903 die Zufahrt von Doren-Brenden zum Bahnhof Bozenau und 1905 die Fortsetzung von Doren bis Sulzberg und in Richtung Weiler bis zur Landesgrenze hergestellt.²⁵ Bis zum Zweiten Weltkrieg machte die Erschließung mit Fahrstraßen weitere Fortschritte.²⁶ In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts galt das Hauptaugenmerk dem gründlichen Ausbau der anfänglich nur 3 bis 4 Meter breiten Straßen²⁷ für den motorisierten Verkehr und der Ausführung eines weitläufigen Netzes von asphaltierten Höfezufahrten und Güterwegen.

Bei den Straßenbauten im Verlauf der alten Wege war deren Zerstörung zumeist unvermeidlich. Viele überflüssig gewordene Fußwege wurden an Wiesenhängen auch durch Bewuchs unkenntlich. Mitunter sind noch einige alte Hohlwege vorhanden. Einer der schönsten Hohlwege quert den bewaldeten Bergkamm zwischen Höllmoos und Falzkapelle.



Mit Sandstein gepflastertes Wegstück im Wald zwischen Hermannsberg und Landrat.

Im Verlauf der historischen Hauptwege sind manchmal auch Überreste von Pflasterungen zu sehen, die größtenteils im 19. Jahrhundert hergestellt wurden. Einzelne Pflasterungen aus gebrochenem Sandstein sind noch erstaunlich gut erhalten, wie etwa im Höllholz zwischen Hompmann und Höllmoos, im Bergwald zwischen Ober und Fluh wie auch im Wald zwischen Hermannsberg und Landrat. Sie sind heute straßenbauliche Sehenswürdigkeiten und verdienen als Bodendenkmale auf Dauer eine pflegliche Erhaltung. Da deren Wert als verkehrsgeschichtliches Kulturerbe vielfach nicht bekannt oder unterschätzt wird, ist die Gefahr der Zerstörung allerdings noch nicht gebannt. Daher wäre eine Inventarisierung wünschenswert, um den nötigen Schutz nicht an Unkenntnis scheitern zu lassen.²⁸

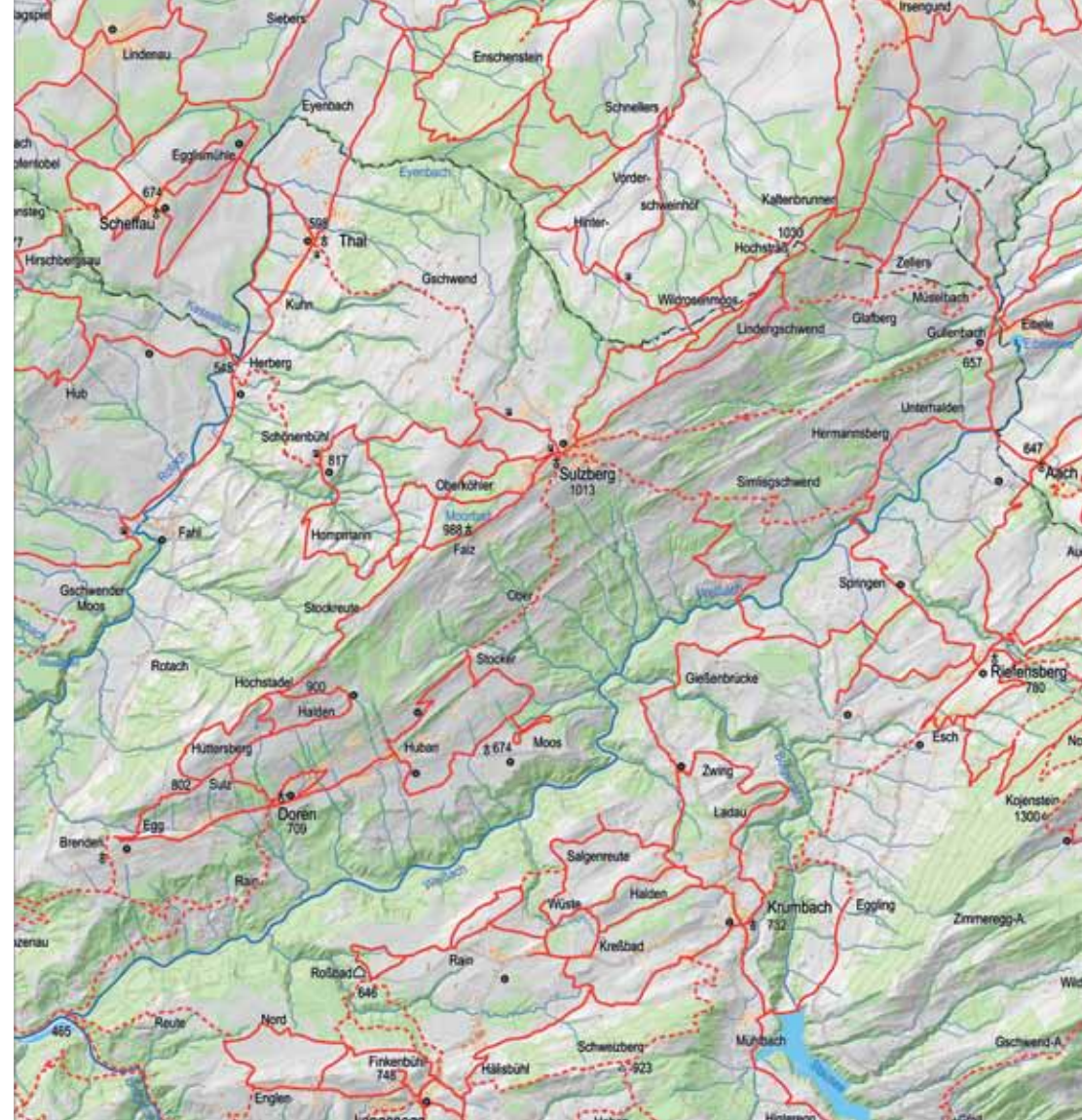
Unter Denkmalschutz befinden sich immerhin drei gedeckte Holzbrücken im Weißachtal, die sich dank wiederholter Instandsetzungsarbeiten in gutem Zustand befinden. Die älteste ist die 1789 errichtete, 1818 nach einem Hochwasser umgebaute und 1987 erneuerte Gschwend- oder Gschwendmühlebrücke über die Weißbach unweit der Landesgrenze bei Aach.²⁹ Fast gleich alt ist die 1790 erbaute und wiederholt erneuerte Gießenbrücke über die Bolgenach zwischen Krumbach-Zwing und Riefensberg-Hasen. Zwischen Springen und Simlisgschwend quert der Wanderweg über die gedeckte Wandfluhbrücke die Weißbach. Sie ersetzt einen 1880 entstandenen und im Jahre 1900 durch Hochwasser zerstörten Brückenbau und wurde 1990 restauriert.³⁰

Wanderrouten auf Sulzberger Kulturwegen

Seit 1995 verfügt Vorarlberg als erstes österreichisches Bundesland über ein Wanderwegekonzept zur landesweiten Neugestaltung des Wegenetzes.

In den Jahren 1997–1998 erfolgte für den Sulzberggrücken die Konkretisierung durch den Geografen Dr. Rudolf Berchtel. Im Sinne der vorgegebenen Leitlinien war dabei der Grundsatz zu beachten: *Es ist zu erkunden, wo historisch bedeutsame Wegführungen bestehen, wie diese in ihrer Eigenart erhalten und in das Wanderwegenetz aufgenommen werden können.*³¹

Bei der entstandenen Routenstruktur folgen die heutigen Wanderwege zum Bergdorf als zentralem Ziel großteils dem Verlauf historischer Saum- und Kirchwege. Damit ergab sich ein Wegestern, bei dem folgende Routen den angestrebten Zielen in hohem Maße zu entsprechen vermögen:



Das Sulzberger Wanderwegenetz (VOGIS-Karte 2012)

// Doren – Sulz – Hochstadel – Stockkreute – Sulzberg:
2 Stunden. Höhenunterschied 315 m.

// Doren-Huban – Stein – Stocker – Ober – Sulzberg:
1 ½ Stunden. Höhenunterschied 310 m.

// Riefensberg-Springen – Wandfluhbrücke – Simlisgswend – Sulzberg:
1 ¾ Stunden. Höhenunterschied: insgesamt 455 m.

// Aach – Gschwendmühlebrücke – Straße bis Gullenbach – Hermannsberg – Landrat – Sulzberg oder von Gullenbach über Müselbach – Glafberg – Lindenschwend – Gmeind:
2 ¼ Stunden. Höhenunterschied 435 m.

// Aach-Krebs – Eibele – Hermannsberg – Landrat – Sulzberg:
2 ¼ Stunden. Höhenunterschied insgesamt 405 m.

// Oberreute – Hochsträß – Wildrosenmoos – Sulzberg:
2 Stunden. Höhenunterschied insgesamt 195 m.

// Weiler im Allgäu – Hausbachklamm – Schnellers – Wildrosenmoos – Sulzberg: 3 ½ Stunden. Höhenunterschied insgesamt 445 m

// Thal – Eyenbach – Salmers – Trogener Moos – Hinterschweinhöf – Wildrosenmoos – Sulzberg:
3 ¼ Stunden. Höhenunterschied insgesamt 420 m.

// Thal – Gschwend – Egg – Sulzberg:
1 ¾ Stunden. Höhenunterschied 430 m.

// Herberg – Schönenbühl – Oberköhler – Sulzberg:
2 Stunden. Höhenunterschied: 470 m.

// Schönenbühl (Hotel Linde) – Buch – Sulzberg:
1 Stunde. Höhenunterschied 200 m.

// Schönenbühl (Hotel Linde) – Oberköhler – Sulzberg:
1 ¼ Stunden. Höhenunterschied: 200 m.

// Hompmann – Höll – Falz – St. Leonhard – Sulzberg:
1 ½ Stunden. Höhenunterschied insgesamt 245 m.

Die angeführten Routen vermitteln zusammen mit den natur- und kultur-landschaftlichen Erlebnisqualitäten und einer am Zielort als Aussichtspunkt überdurchschnittlich entwickelten Gastronomie Anreize, wie sie unter dem Stichwort „Genusswandern“ zunehmend geschätzt werden.

Dabei verhilft bei den Ausgangspunkten Doren, Thal, Hompmann, Schönenbühl und Aach zugleich das öffentliche Verkehrsangebot zu sehr günstigen Voraussetzungen für ein „Wandern mit dem Bus“. Durch dieses ist ebenso ein von Sulzberg ausgehendes Bergabwandern leicht gemacht.

Zwischen 2001 und 2010 entwickelte die Gemeinde Sulzberg für die Wintersaison auch ein attraktives Angebot an Wanderpisten. Damit gelang es, Winterwanderrouten von verschiedenen Seiten ins Dorf zu führen.

Unter den gewalzten Schneewegen erfreuten sich die Verbindungen mit Schönenbühl und Oberreute schon nach wenigen Jahren großer Beliebtheit.

Alle Fotos: Helmut Tiefenthaler

¹ VLA, Urk. Nr. 1446. Übersetzung und Kommentar bei Gebhard Blank, Urkunde Papst Innozenz IV. – Sulzberg wird erstmals genannt 1249. In: Sulzberg – Stationen der Geschichte, Hg. Gemeinde Sulzberg, Bregenz 1999, S. 8-11.

² Zit. bei Elmar Haller, Geschichte Sulzbergs (Vorarlberg), Dornbirn 1961, S. 98.

³ Allgemeiner National-Kalender für Tirol und Vorarlberg für das gemeine Jahr 1825, S. 47-49.

⁴ Meinrad Tiefenthaler, Die Berichte des Kreishauptmannes Ebner, Schriften zur Vorarlberger Landeskunde Bd. 2, Dornbirn 1950, S. 197.

⁵ Elmar Haller, Grundriß über die ganze Pfarrey Sulzberg – Ein Blick in die bayerische Zeit 1812. In: Sulzberg – Stationen der Geschichte, Hg. Gemeinde Sulzberg, Bregenz 1999, S. 52-55.

⁶ Ludwig Rapp, Topographisch-historische Beschreibung des Generalvikariates Vorarlberg, III. Band Dekanat Bregenz, 2. Abt., Brixen 1898, S. 474.

⁷ Hans Fink, Kirchgang über die Grenze ins bayerische Kirchdorf Aach. In: Bregenzerwald-Heft 20 (2001), S. 81-86.

⁸ Rapp (wie Anm. 6), S. 475.

⁹ Heinz Mösslang, Kurzchronik der Pfarrei Oberreute. In: 200 Jahre Kath. Pfarrei St. Martin Oberreute 1797 1997, Hg. Pfarrgemeinde Oberreute 1997, S. 6-11.

¹⁰ Zit. bei Elmar Haller, Der lange Weg zur selbständigen Seelsorge in Doren. In: Dorener Kirchenbuch, Hg. Katholisches Pfarramt Doren, Doren 2003, S. 43.

¹¹ Rapp (wie Anm. 6), S. 337.

¹² Haller (wie Anm. 2), S. 177.

¹³ Werner Vogt, Chronikalische Notizen ab dem Sulzberg ... Auszüge aus dem Urbarium Capellaniae S. Leonardi, Pfarrarchiv Sulzberg 40. In: Bregenzerwald-Heft 22 (2003), S. 33-40.

¹⁴ Vogt (wie Anm. 13), S. 38-40.

¹⁵ Gebhard Blank, Die Restaurierung von St. Leonhard. In: Pfarrblatt Sulzberg, 8. Juli 2005, S. 1-5.

¹⁶ Schmitt'sche Karte von Süddeutschland, Blatt Lindau; Original von 1797 im Österr. Staatsarchiv, Wien, Reproduktion Landesvermessungsamt Stuttgart 1987 (Kopie VLA).

¹⁷ VLA, Gericht Sulzberg, Sch. 31, 19/1.

¹⁸ Josef Henrich, Die gedeckten Holzbrücken in Vorarlberg. In: Jahrbuch des Vorarlberger Landesmuseumsvereins 1953, S. 106. Werner Vogt, b'üs im Krumbach, Hg. Gemeinde Krumbach 1999, S. 110.

¹⁹ VLA, Gda. Sulzberg Sch. 14, 15.

²⁰ Rotachbrücke bei Fahl

²¹ Johann Jakob Staffler, Tirol und Vorarlberg, II. Teil, 1. Bd., Innsbruck 1841, S. 40.

²² Norbert Döll, Von Post und Eisenbahn. In: Heimatbuch Weiler im Allgäu, Hg. Markt Weiler-Simmerberg, Weiler 1994, S. 435.

²³ Jodok Schmelzenbach, Zwischen Weißbach und Hochhäderich, Hg. Gemeinde Riefensberg, 1951, S. 65-69.

²⁴ Landesverband für Fremdenverkehr in Vorarlberg, Sommerstationen in Vorarlberg, 4. Aufl., Bregenz 1897, S. 10.

²⁵ Julius Fritsch, Beiträge zur Entwicklung des Straßenwesens in Vorarlberg, Bregenz 1937, S.45.

²⁶ Fritsch (wie Anm. 25), S. 53.

²⁷ Herbert Gehrler, Der Ausbau der Straßen Vorarlbergs für den motorisierten Verkehr von den 30er Jahren bis 1983, Hg. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Bregenz 1986, S. 167-170.

²⁸ Helmut Tiefenthaler, Historische Verkehrswege in Vorarlberg. Handlungsbedarf zur pfleglichen Erhaltung. In: Jahrbuch Vorarlberger Landesmuseumsverein 2004, S. 119-137. Ders., Kulturerbe des Verkehrs in Vorarlberg. In: Montfort 60 (2008), S. 82-97.

²⁹ Henrich (wie Anm. 18), S. 106.

³⁰ Henrich (wie Anm. 18), S. 105-106. Johann Peer, Sulzberg – Dokumentation der Kulturlandschaft, Riefensberg 2007, S. 60.

³¹ Amt der Vorarlberger Landesregierung, Wanderwege-Konzept Vorarlberg, Bregenz 1995, S. 22.

Norbert Mayer, geb. 1958 in Egg, Schriftsteller und Lehrer (VS Schwarzenberg), lebt mit Familie in Schwarzach.

bschütto

Norbert Mayer

b-b-b

bl-bl-bl

bla-bla-bla

blab-blab-blab

pfffff-pfffff-pfffff

hüt-hüt-hüt

hüt gaut ma ga

hüt gaut ma ga

und dinas bodo gnot

schütto-schütto-schütto

bschütto-bschütto-bschütto

blabb und blätsch und blätsch und blabb

blabb und blätsch und blätsch und blabb

liebe - lüge - und sei hübsch

denn schon morgen sterben wir

(james joyce)

allad witor

allad wiodor

allad wiodor witor

schütto-schütto-schütto

bschütto-bschütto-bschütto