

Die Technik kommt ins Dorf

Über die Anfänge der Technik in Leogang gibt es wenig terminlich exakte Angaben. Die folgende Aufzählung orientiert sich teilweise an (Pürstl, 1953):

Die erste Maschine für die Landwirtschaft soll das Dreschen unterstützt haben. Sie war aus Holz gefertigt und mit Kurbeln händisch angetrieben. In Saalbach datiert man sie auf 1875.

Um 1900 sollen Gsottschneidmaschinen, wieder handbetrieben, in Verwendung gekommen sein und die ersten Milchzentrifugen.

Das erste Hochrad im Dorf soll der Postexpedient Poschacher gehabt haben. Danach hatte um die 1900 der Kaufmann Hippolyt Hutter das erste normale Fahrrad (damals noch ohne Freilauf).

Das erste Automobil wurde schon 1904 in Leogang von Saalfelden kommend gesichtet, aber die Gemeindestraße erst im Mai 1925 für den Autoverkehr freigegeben, gegen eine Mautgebühr von 6 S.

Im Mai 1929 beschließt die Gemeindevertretung, dass alle Motorradfahrer die Straßenbiegungen und durch die Ortschaft nur mit 10 km/Std. fahren dürfen.

(Gemeinderatsprotokolle, 1924 ff)

Die ersten Autobesitzer in Leogang waren der Arzt Dr. Wenzel Talman und der Sägewerksbesitzer Martin Hartl etwa 1935.

Für ein Elektrizitätswerk hat sich der fortschrittliche Pfarrer Peter Gaßner bereits 1918 engagiert, als er die Aufsichtsräte der Raiffeisenkasse überzeugte, ein Darlehen für dieses Vorhaben zu geben. Das erste E-Werk wurde dann um 1920 von Leonhard Brandstätter und seinem Bruder Franz beim Waggerl am Schwarzbach gebaut. Ab 1924 versorgte ein genossenschaftliches

E-Werk in der Albachau mehrere Häuser in Hütten und im Dorf, u.a. auch die Schulen und das Altersheim. Die Finanzierung erfolgte mit einem Darlehen der Raiffeisenkasse von 10 Mill. Kronen und einem Zinssatz von 25%. Ein Jahr später entsprach dieser Kredit infolge der Inflation nur mehr dem Wert von 8 Festmeter Brennholz. Im Jahr 1944 übernahm die SAFE die Lichtgenossenschaft im Vordertal und 1948 im Hintertal. Sie versorgte dann die Abnehmer aus dem SAFE-eigenen Netz.

(Raiffeisenkasse Hauptversammlungsprotokolle, 1895 ff)

Die ersten Radios werden um 1930 verwendet.

Die ersten Benzin- und Elektromotoren kamen um 1940 bei Bauern und im Gewerbe zur Anwendung.

Traktoren gibt es ab 1948 in Leogang und dann auch Mäh- und Dreschmaschinen für die Feldarbeit.

Seilbahnen sind ab 1948 beim Rastboden-, Lehenbrand- und Reiterbauern entstanden.



Eine Dreschmaschine beim Hartlbauer im Jahr 1964 im Einsatz

Bild: Leonhard Höck, Leogang

Karl Schmidt hat einen großen Teil dieser technischen Entwicklung miterlebt und schildert sie wie folgt:

Meine Kindheit - was zeitigte sie nicht alles! Den Übergang von der Petroleumlampe zum elektrischen Licht! Ich war Zeuge davon. Das erste Kraftwerk im Dorf, wenn man es so nennen darf, wurde an einem Gerinne beim Schwarzbach in der Nähe vom heutigen Mariacher Haus errichtet. Es war weit von dem entfernt, was man sich heute unter einem Kraftwerk vorstellt. Den Launen der Natur unterworfen versagte es, wenn man es am nötigsten brauchte, im Winter und bei Unwetter. Die zweite verbesserte Version baute man 1924 an der Leoganger Ache beim heutigen Krallersteg. Ich sehe noch die Elektriker mit Hammer und Meißel vor mir, wie sie bei der Installation im Haus an die Arbeit gingen. Meine Mutter meinte, dieses neue Licht wäre den Staub nicht wert, den sie bei ihrer Arbeit aufwirbelten, aber sie änderte bald ihre Meinung. Zu Beginn war der Pfarrer Gaßner Vorstand der privaten Elektrizitätsgesellschaft.

Zur gleichen Zeit erschien der erste Telefonkasten am Gendarmerieposten, wenn auch so bald nicht in den Wohnungen. Mein Vater, der bereits etwas an Schwerhörigkeit litt, war nicht sehr eingenommen von dieser technischen Neuheit. Sie war auch ein Grund für seine frühe Pensionierung.

Wenn ich zurückdenke an mein Maturajahr 1932 - ich kam im Juni mit dem Reifezeugnis und einem alten Radioapparat nach Hause. Diesen hatte ich in Salzburg bei einem Trödler erstanden. Ich wollte den Eltern damit eine Freude machen, aber bei der Mutter kam ich damit übel an. Sie, die musikalische Sängerin im Kirchenchor, fand das, was sie im Kasten hörte, eher als Geräusch als Musik. Ich gebe zu, dieses Radio-Modell, eines der ersten seiner Sorte, hatte allerlei Mücken. Bei Tag konnte man den Sender München recht anständig hören, aber wenn es gegen Abend hin ging, mischten sich die Sender Wien und Prag hinzu, und was dann herauskam, war ein Musiksalat. Mein Vater frettete sich mit diesem Kasten noch Jahre, bis er in

der Lage war, ihn gegen ein neues Modell einzutauschen. Mein erstes Radiogerät war ein sogenannter Detektor-Empfänger, von dem sich heute niemand etwas vorstellen kann, der ihn nicht gesehen und bedient hat. Der „Apparat“ war nicht mehr als eine Spule mit einem Kristall und einem Kopfhörer (ohne Netzanschluss). Damit hörten wir das erste Rundfunkprogramm, das die RAVAG, die österreichische Rundfunkanstalt ab 1924 ausgestrahlt hatte.

Das Auto, das Motorrad - in meiner Kindheit gab es sie noch nicht. Da waren Pferdefuhrwerke, die am Posthaus vorbei fuhren, der Kaufmann Hutter auf dem Weg vom Bahnhof ins Dorf mit seinem Roßgespann, das mit Säcken und Kisten beladen war. Oder Radfahrer, die in der Post oder bei der Gendarmerie etwas zu erledigen hatten. Im Winter, es war noch lange dunkel, hörten wir im Halbschlaf das Schellengeklingel der Pferdeschlitten vom Sägewerk Frick. Sie waren unterwegs in den Schwarzbach, von wo sie Stunden später schwer beladen mit Blochholz auf das Sägewerk im Dorf zufuhren. Der einzige Verkehrslärm, den man hörte, war das gelegentliche Rollen einer Zugsgarnitur drüben auf der Sonnenseite.

Und dann kam das Auto. Es begann alles sehr harmlos. Da stand zuerst eines auf dem Kirchplatz. Wir Buben konnten nicht genug davon sehen. Dann waren es mehr, die den Straßenstaub aufwirbelten. In der Regel kamen mit ihnen Handelsreisende, die beim Hutter oder sonstwo haltmachten. Dr. Talman war ohne Zweifel der erste Leoganger, der ein solches Gefährt sein eigen nannte. Es kam damals nicht selten vor, dass Leute vor den herannahenden Autos auf die Wiesen flüchteten, so ungewohnt war in meiner Zeit noch der Anblick dieser Fahrzeuge. So begann für Leogang allmählich die neue Ära, das Zeitalter der Motorisierung, die sein Straßen- und Landschaftsbild ein für allemal änderte.

(Schmidt, 1997)