

# OSTTIROLER HEIMATBLÄTTER

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

NUMMER 1/2008

76. JAHRGANG

Alois Heinricher

## Das Dienstmann-Gewerbe in Lienz

Wenn heute Senioren samt Gepäck mit der Bahn auf Reisen sind, wünschen sie sich manchmal die alte Zeit mit den Dienstmännern zurück. Auf österreichischen Bahnhöfen stehen alte Leute mit ihrem Gepäck oft ziemlich hilflos da.

In Lienz gab es über Jahrzehnte die Dienstmänner, und es ist nicht leicht, etwas über sie zu erfahren, denn die Blütezeit des Dienstmannengewerbes liegt schon Jahrzehnte zurück. Zum Glück leben noch einige Söhne damaliger Dienstmänner, von denen aus eigenem Erleben oder aus spärlich vorhandenen Unterlagen einiges über dieses alte Gewerbe zu erfahren ist. Die älteste Notiz über Dienstmänner in Lienz ist in einer Hausnummern-Liste von Lienz aus dem Jahre 1859 zu finden:

Besitzer der Hausnummer 124 war *Matthias Pölt*, von Beruf Dienstmann. Wahrscheinlich war er der Nachbar der Seilerei Putzenbacher mit Hausnummer 123.

Mit der Eröffnung der Südbahnstrecke Marburg-Franzensfeste im November 1871 dürfte der Besucherstrom auswärtiger Gäste den ersten Aufschwung für Lienz erhalten haben. Um den Ansprüchen der Gäste gerecht zu werden, richteten geschäftstüchtige Lienzener größere Gaststätten ein; z. B. entstanden die Gasthöfe „Neuwirt“ und „Neustadt“. Um die Reisenden vom Zug zu den Quartieren und zurück zu bringen, waren in Lienz Dienstmänner eine notwendige Einrichtung. Dieses Gewerbe bot über viele Jahrzehnte Beschäftigung und Verdienst. Die Bezirks-

behörde stellte hierfür eine Gewerbeberechtigung aus, die sich auf alle Tätigkeiten erstreckte, die mit Hand erledigt werden konnten. Dazu zählte vor allem der Transport von Koffern der Gäste, die mit dem Zug ankamen oder abfuhren. Später kam in steigendem Maße der Transport von Lasten aller Art vom Bahnhof zu vielen Lienzener Firmen und Geschäften hinzu.

Schon bald nach Eröffnung der Südbahn-Strecke wurde die Tätigkeit von Dienstmännern gewerblich geregelt. Dafür hatte sich ein Dienstmann-Institut etabliert. Wie aus einer Erhebung der Bezirkshauptmannschaft Lienz 2007 hervorgeht, existierte diese Einrichtung von 1891 bis etwa 1940. Dessen erster Leiter war Johann Ortler, der im Jahre 1917 starb. Seine Gattin führte den Betrieb unter dem Firmennamen „Dienstmann-Institut-Ortler und Obernosterer“ bis 1937 weiter.

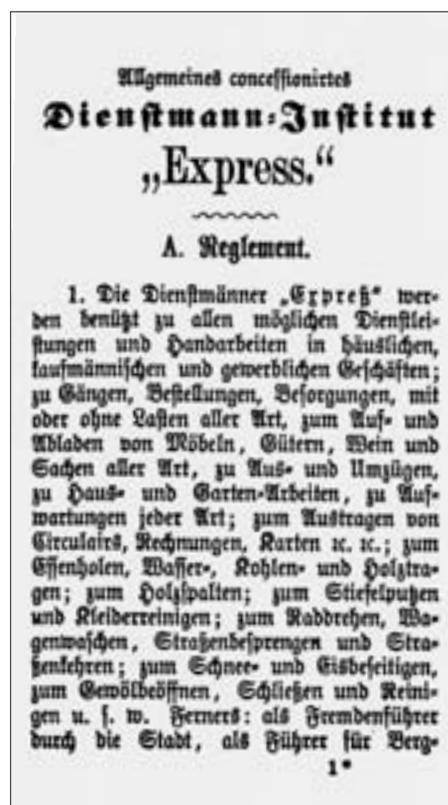
Wie aus den Aufzeichnungen über Josef Unterkreuter, einen der frühesten Dienstmänner, hervorgeht, gab es das Institut sicher noch im Jahre 1943. Eine ausgestellte Dienstbestätigung bezeugt die Existenz dieses Instituts noch für das Jahr 1946.

### Das Lienzener Dienstmann-Institut „Express“

Im Jahre 1878 gab das Dienstmann-Institut „Express“ der Stadt Lienz ein Reglement heraus, worin die Tätigkeiten der Mannschaft bis ins Einzelne festgelegt wurden. Die wichtigsten Punkte aus dem Reglement sind:

Die Mannschaft des Institutes ist kenntlich durch rote Abzeichen an Rock und Mütze und durch den Expreß-Mützen-Schild.

Die Dienstmänner werden benützt zu allen möglichen Dienstleistungen und Handarbeiten im häuslichen Bereich und in kaufmännischen und gewerblichen Geschäften, z. B. zu Besorgungen mit und ohne Lasten aller Art, zum Auf- und Abladen von Wein und verschiedenen Gütern: Zu den Arbeiten zählten u. a. auch Wasser-, Kohlen- und Holztragen, Holzmachen, Schneeschaufeln, Besorgungen in der Stadt und Umgebung. Dienstmänner wurden auch als Fremden- und Bergführer,



Titel und erste Seite der Statuten des Dienstmann Instituts „Expreß“ der Stadt Lienz (Innsbruck, Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum).

als Träger und Expreß-Boten über Land angefordert.

Das Institut übernahm Garantien für Verluste, Beschädigungen oder Veruntreuungen durch die Dienstmänner, um so Solidarität zu beweisen und die Gunst des Publikums zu sichern. Angestellt wurden nur unbescholtene Männer mit ortsbehördlicher Legitimation. Die Dienstmänner standen unter Kontrolle der Direktion des Institutes und der städtischen Behörde. Von ihrem Dienstgeber erhielten die Dienstmänner eine zweckentsprechende Kleidung beige-stellt: im Sommer eine blaue Bluse, im Winter einen dunkelbraunen Wollrock mit rotem Kragen; dazu eine rote Ledertuchmütze mit Schild: „Dienstmann Lienz“.

### Zur Ausrüstung der Dienstmänner

Zur Ausrüstung der Dienstmänner gehörten Tragbänder, Gurten, Körbe und Tragen sowie Handwagen, Roll- und Brückewagen, die gleich angestrichen waren und so als Institutseigentum kenntlich waren.

Die Dienstmänner hatten während der Dienstzeit in der Stadt folgende Stationen zu beziehen: unterer und oberer Stadtplatz, Rosengasse und Schweizergasse.

Die normale Dienstzeit: im Sommer von 6 bis 20 Uhr; im Winter ab 7 Uhr morgens. Bei Überschreitung dieser Zeiten konnten die Dienstmänner mehr verlangen.

Der Auftraggeber erhielt eine Garantie, welche mit gedruckten Marken bestätigt wurde. Die Dienstmänner hatten bei Erteilung des Auftrages diese Marken mit Tagesstempel dem Auftraggeber unaufgefordert auszuhändigen. Wurde diese Weisung nicht befolgt, machte sich der Dienstmann einer Unterschlagung schuldig und damit straffällig (Schwarzarbeit!). Entschädigungen – bis zu 100 Gulden – bei Beschädigungen oder Verlust des Gutes waren nur bei Vorlage der Marken möglich.

### Feste Tarife (einige Beispiele)

1. Botengänge ohne Gerät, in der Stadt: 5 Kreuzer (kr.); in die nächste Umgebung wie Schloss Bruck, Leisach und bis Unternussdorf: 20 kr.
2. Mit Gerät oder Lasten bis 100 Pfund, in der Stadt: 20 kr.
3. Für Übersiedlungsarbeiten, ein ganzer Tag: 1 Gulden (fl.) 60 kr.
4. Vom Bahnhof in die Stadt, bis zu 30 Zollpfund: 10 kr., bis 100 Pfund pro Stück 15 kr.
5. Tarife für verschiedene Dienstleistungen:
  - Stadtführung für Fremde und Handelsreisende: pro Stunde 15 kr., pro Tag: 1 fl. 50 kr.;
  - Führung von Kranken oder als Krankenwärter: 20 kr. pro Stunde;
  - als Führer oder Gepäckträger für Bergpartien: ganzer Tag: 2 fl. 20 kr.;
  - Begleitung von Kindern, vor und nach der Schule: 3 fl. 50 kr./monatlich;
  - Geldtransporte innerhalb der Stadt: 10 kr. bis 1.000 fl., 20 kr. bis 5.000 fl.;
  - Begleitung mit Regenschirm oder Laterne: innerhalb der Stadt 5 kr.;
  - Express-Gänge, ohne Gerätschaften oder Gepäck (bis 15 Pfund): 15 kr. pro Stunde;
  - Holzschneiden: Schnitt per Klafter Buchenholz 60 kr., Eisenbahnschwellen, 3 Schuh lang, per Klafter 70 kr.;



Josef Unterkreuter aus Irschen, Dienstmann von 1898 bis ca. 1940.

Holzspalten: hartes Holz – Ofenholz, 1 Klafter, 4 mal geschnitten 2 fl., weiches Holz – Ofenholz, 1 Klafter, 4 mal geschnitten 1 fl. 50 kr.; Holz Aufstocken: 1 Klafter mit 4 Schnitt 1 fl.

Andere Tarife gab es für schwere Transporte, für das Wachsen des Fußbodens, für das Abholen des Mittagessens vom Restaurant u. a.

6. Für besondere Anlässe stellte das Institut, wenn gewünscht, die Mannschaft in neuer Uniform.
7. Das Dienstmann-Institut „Expreß“ bot auch Abonnements auf Dienstleistungen an: für einzelne bestimmte Tage, Wochen oder Monate.

Unterzeichnet: Direktion der Expreß-Compagnie, Carl Lippert, Direktor.

Was nicht im Reglement stand: Dienstmänner hatten einen Teil der einkassierten Beträge an das Dienstmann-Institut abzuliefern (Josef Unterkreuter).



Johann Gander aus Oberlienz, Dienstmann von 1934 bis 1957.

### Der Tagesablauf eines Dienstmannes

Durch die gesammelten Berichte von den noch lebenden Angehörigen kann man sich ein Bild vom Ablauf des Arbeitstages eines Dienstmannes machen, vor allem soweit es sich um Tätigkeiten im Lienzer Bereich handelte. Ein Kofferträger, wie Julius Maier, musste bei jedem Zug anwesend sein. Zumindest für einen der Dienstmänner hieß es um fünf Uhr früh am Bahnhof zu sein. Meist waren Gäste von ihrer Unterkunft samt Gepäck zum Frühzug und zu ihrem vom Dienstmann reservierten Platz zu geleiten. Wenn dann der erste Zug ankam, hatten sich alle Dienstmänner auf dem Bahnsteig aufgestellt und warteten auf den Ruf „Dienstmann“. Jedem Dienstmann waren meist zwei Waggons zugeteilt. Allerdings durften nicht alle auf dem Bahnsteig Kunden in Empfang nehmen, manche nur am Eingang! Bis zum nächsten Zug, etwa um 11 Uhr, hatten die Männer Zeit für Transporte in der Stadt, wie zu Textilfirmen Nußbaumer und Geiger, zur Eisenhandlung Koczuvan, zu Hibler-Maier (Mehl und andere Lebensmittel). Die Waren für die Firmen hatte jeder Dienstmann am Bahnhof auszulösen, bei Abgabe erhielt er die Beförderungskosten vom Kunden zurück. Im Allgemeinen war es schwere Arbeit! Das Auf- und Abladen des Transportgutes erforderte Kraft und Geschicklichkeit, das Schieben des Zweirad-Kippwagens und das Ziehen des Vierrad-Brückewagens auf den Schotterstraßen war oftmals nur mit Helfern möglich. Belastend waren schließlich die unregelmäßigen Arbeitszeiten. Jeder kassierte von den Kunden selber; die Gage war jedoch gering. Die Dienstmänner mussten daher einem Nebenerwerb nachgehen, um ihre Familie erhalten zu können. Mit der Ankunft des letzten Zuges gegen 11 Uhr nachts war das Tagewerk getan.

### Die alten Dienstmänner von Lienz

Die ältesten genaueren Daten über Dienstmänner in Lienz gibt es über *Josef Unterkreuter*. Diese Daten sind seinem Sohn Josef Unterkreuter (Jg. 1920) zu danken, der sie mit Unterstützung seiner Gattin Eva zusammen getragen hat.

Josef Unterkreuter, geboren am 14. Juni 1863 in Irschen, kam schon 1885 nach Lienz. Angefangen hat er beim „Bräustübl“ (Besitzer Unterhueber), war dann als landwirtschaftlicher Arbeiter beim „Schwarzen Adler“ (Besitzer Gabriel Nußbaumer) beschäftigt, ehe er im Jahre 1898 zum *Dienstmann-Institut Johann Ortler* kam. Von da an diente er über 40 Jahre als Dienstmann in Lienz. Nach Abschluss der ersten Dienstjahre erhielt er am 6. August 1905 ein gutes Dienstzeugnis, von Johann Ortler ausgestellt (mit 30 Heller-Stempelmarke). Unter Obernoster-Ortler – im gleichen Dienstmann-Institut – diente Unterkreuter weiter, bis er im Jahre 1915 „kriegsdienstverpflichtet“ für den Pferdetransport Lienz-Bruneck abgezogen wurde. Nach dem Ersten Weltkrieg nahm er seine Tätigkeit bei seiner früheren Firma (Stadtplatz Nr. 9) wieder auf, dem ein Teil der kassierten Beträge abgeliefert werden musste. Unterkreuter schien ein gutes Ver-

hältnis zu seinem Dienstgeber gehabt zu haben; denn bei seiner Hochzeit im Jahre 1917 fungierte nämlich Stefan Obernosterer als einer der Trauzeugen. Mit Datum vom 4. Juli 1946 (also nach seinem Tod) wurde Josef Unterkreuter vom Dienstmann-Institut Obernosterer und Ortler eine Diestbescheinigung für seine Tätigkeit vom 6. August 1905 bis 1930 ausgestellt. Im Lehrvertrag für seinen Sohn vom 1. März 1936 wurde sein Beruf als „Stadtträger“ benannt (Theodor von Hibler).

In der damaligen Zeit transportierte Unterkreuter das Gepäck der Gäste und die Materialien für Betriebe in die Stadt mit dem schweren, 5 m langen Zweirad-Kippwagen, dessen Holzräder in der ersten Zeit noch mit Eisen beschlagen waren. Wichtige Kunden in der Stadt waren für ihn die Firmen Pernusch und Radio für Farben, Gander für Papierwaren, Theodor Hibler für Lebensmittel und Kolonialwaren. Es war Schwerarbeit mit unregelmäßigen Arbeitszeiten! Ab dem Jahr 1938 gab es für Dienstmannen auch eine Versicherung. Aus einem Schriftstück geht hervor, dass Unterkreuter bei der „Ostmark-Versicherung“ eingetragen war. Im Jahre 1941 muss seine Gattin wohl mit Plakatierungsarbeiten beschäftigt gewesen sein, zugleich oder mit Herrn Probst, der dieses Gewerbe wahrscheinlich von der Stadt erhalten hatte. Sein Sohn Josef erinnert sich noch daran, dass damals seiner Mutter selbst das Plakatierungsgewerbe angeboten worden sei, was sie aber nicht angenommen hat. (Sie wollte keine Abhängigkeit von nationalsozialistischen Arbeitgebern.)

Unterkreuter dürfte im Jahr 1943, also mit 80 Jahren, noch in Verbindung mit dem Dienstmann-Institut gestanden sein. Er starb am 7. März 1946, nachdem sein Sohn einige Monate vorher vom Krieg heimgekehrt war.

Chronologisch der Nächste in der Reihe der Lienzer Dienstmannen war *Julius Maier*, dem im Jahre 1924 die Konzession als „Koffertträger“ verliehen wurde (Bezirks-



*Edmund Drexel sen. (mit Franz Moser) im Geschäft Theo Posch, Dienstmann von 1937 bis 1963.*

hauptmannschaft Lienz, Zl. 554/3 vom 25. 1. 1924). Sein Standort: Kaiser Joseph-Platz Nr. 10.

Er war als „Koffertträger“ auf dem Lienzer Bahnhof eingeteilt. Koffertträger mussten bei jedem Zug am Bahnhof sein – wohl auch, um diesen Dienst nicht zu verlieren. Julius Maier übte das Dienstmannngewerbe bis zu seinem Tod im Jahre 1950 aus. Kurze Zeit führte es noch seine Gattin als „Witwenbetrieb“ bis zum Jahre 1951. Von Julius Maier berichtete eine alte ehemalige Turnerin, dass er mehrere Jahre die Fahne der Christlich-Deutschen Turner während der NS-Zeit (1938 bis 1945) in Versteck gehalten habe.

Jahrgangsmäßig der nächste Lienzer Dienstmann war *Johann Gander*. Seinem Sohn Hans und seiner Tochter Elsa sind die folgenden Daten zu verdanken. Johann Gander wurde am 14. Juli 1901 in Lesendof/Oberlienz geboren. Als junger Bursch

begann sein Arbeitsleben bei verschiedenen Bauern in der Heimat, dann bei einer Baufirma in Nordtirol, wo er seine Frau kennen lernte. Im Jahre 1933 übersiedelte er von Obsteig mit Gattin und drei Töchtern nach Lienz. Nach kurzer Zeit als Arbeiter bei der Bahn erwarb er bald die Konzession für das Dienstmannngewerbe. Neben seiner Tätigkeit als Gepäckträger der Fahrgäste von und zu den Zügen konnte er untertags auch Frachtenlieferungen und Eilgut-Zustellungen für verschiedene Lienzer Firmen durchführen. Seine Kunden in der Stadt waren u. a. Max Keller/Zambelli mit Eisenmaterialien, die Firma Pernusch und Radio mit Farben und Rohmaterialien. Rückblickend sagen seine Kinder, es sei ein unvorstellbar schwerer Dienst gewesen, wenn etwa Gäste vom Gribelhof samt Gepäck zum Frühzug um 5 Uhr gebracht werden mussten, untertags die Frachtlieferungen an die Firmen durchzuführen waren und spät abends noch beim letzten Zug zu sein – und dies alles um einen kärglichen Lohn, etwa 50 Groschen pro Gepäckstück. Um mit ihren Familien leben zu können, mussten Dienstmannen vielfach nebenbei andere Tätigkeiten übernehmen, z. B. Plakatieren oder – wie Herr Gander – manche Arbeiten in einer Fellhandlung.

Im Jahre 1940 wurde Johann Gander zum Kriegsdienst eingezogen, wo er die meiste Zeit im Flug-Meldedienst eingesetzt war: am Anfang in Frankreich, später in Kötschach-Mauthen und gegen Ende des Zweiten Weltkrieges an der Beobachtungsstation in Untergaimberg. In diesen Kriegsjahren erfüllte seine Frau den Dienst der Frachtlieferungen, zeitweise unterstützt von Frau Hörmann. (Ein Franz Hörmann wird in diesen Jahren auch einmal als Dienstmann genannt.) Den Haushalt musste während des Krieges die älteste Tochter gemeinsam mit der Großmutter führen. Die Fortsetzung des Betriebes war wichtig, damit die Gewerbeberechtigung nicht verloren ging. Auch sie hat mit dem schweren Zweirad-Kippwagen gearbeitet.



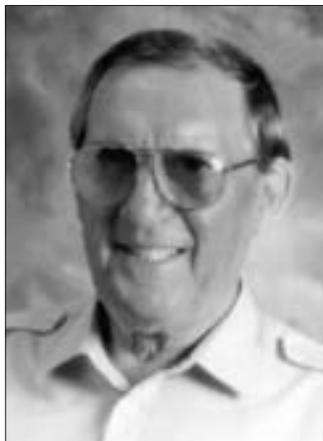
*Josef Vergeiner aus Assling, Dienstmann bzw. Frächter von 1958 bis 1977; im Bild mit seinem Lieferauto im Hafen von Genua, um 1970.*

Nach Kriegsschluss konnte Gander wieder als Dienstmann arbeiten. Zum Transport schwerer Lasten schaffte er sich einen Vierrad-Brückenwagen an, mit dem auch schwere Lasten, wie 700 kg schwere Weinfässer zur Firma Santa, die Papierrollen zur Druckerei Mahl, die Eisenwaren zu Max Keller, Getränke der Firma Santa und die Frachten zum Krankenhaus hinauf gezogen werden konnten. Gegen Ende der Dienstzeit verwendete Gander auch ein Moped mit Anhänger. Für besonders große Transporte warb er den Pferde-Fuhrwerker Stramitz an, dessen Bauernhof in der Nähe des heutigen Volkshauses stand. Johann Gander verstarb nach längerem Leiden am 15. November 1957.

Zugleich mit ihm arbeiteten folgende Dienstmänner: *Modling* (Messinggasse), *Franz Hörmann*, *Guggenberger* (Debant). Einige neue Dienstmänner kamen hinzu: *Josef Gander*, etwa seit 1945; *Josef Vergeiner*, *Stephan Güttler*, *Unterguggenberger* (Debant), *Alois Spötting*.

Über Jahrzehnte übten mehrere Mitglieder der *Familie Drexel* das Dienstmanngewerbe aus. Edmund Drexel sen., geboren 1902, kam von Vorarlberg (Dornbirn) nach Osttirol zum Bau der Großglockner-Hochalpenstraße. Er arbeitete zunächst am Bahnhof Lienz und kam dann durch Johann Gander in das Dienstmann-Gewerbe. Die Gewerbe-Berechtigung erhielt Edmund Drexel sen. im Jahre 1937 (Zl. 825/6, 17. 3. 1937). Auch er hatte für seine Arbeit den Zweirad-Kippwagen und ein starkes Waffenrad mit Anhänger.

Er musste im Krieg einrücken und kam 1945 zurück. Während des Krieges übernahm seine Frau mit den beiden Söhnen die Dienstmann-Tätigkeiten, um den Betrieb am Leben zu erhalten. Im letzten Kriegsjahr wurde auch der ältere Sohn Edmund zur Wehrmacht eingezogen. Er kam noch zur Schlacht um Berlin zurecht, wurde schwer verwundet und geriet in russische Gefangenschaft, wo er operiert wurde. Dem 18-Jährigen gelang es, der Gefangenschaft zu entkommen und sich in einem langen Marsch zu Fuß bis in die Heimat durchzuschlagen, wo er im Herbst eintraf. Ebenso kam auch sein Vater heim, und das Dienstmanngewerbe wurde mit



*Edmund Drexel jun., Dienstmann ab 1951, Ende der Frächtereit 1991.*

dem alten Lieferwagen fortgesetzt, gelegentlich zusätzlich mit dem starken Waffenrad samt Anhänger. Im Jahre 1950 suchte Drexel Edmund jun., geboren 1927, um das Dienstmanngewerbe an, erhielt es aber erst nach Ablehnung des Einspruchs der anderen Dienstmänner im Jahre 1951 zugeteilt – nachdem Julius Maier, gestorben war (BH Lienz, 8. 11. 1951; Zahl II-1646/11). Mit der Genehmigung des Kleingewerbes konnte er bald ein kleines, dreirädriges Lieferauto einsetzen und effizienter arbeiten. Im Jahre 1954 kaufte Edmund Drexel jun. den Lkw von der Transportfirma Franz Meirer und erwarb dazu die nötige Gewerbeberechtigung für Lkw-Transporte. Sein Vater arbeitete in dieser Zeit mit ihm zusammen als Dienstmann. Ein schwerer Schlag für die Firma

## Dank

*Für erhaltene Auskünfte dankt der Autor herzlich der Bezirkshauptmannschaft Lienz, Gewerbe-Abteilung, Frau Ploner und den Damen und Herren Eva und Josef Unterkreuter, OSR Johann Gander, Elsa und Josef Kratzer, Edmund Drexel jun., Josef Vergeiner, Helmut Oberegger und noch zahlreichen Lienzern, die bereitwillig Auskünfte gegeben haben. – Vielen Dank auch für die Bereitstellung der Fotografien, die durchwegs von privaten Autoren stammen.*



▲ *Stephan Güttler aus Himmelberg in Kärnten, Dienstmann seit 1946.*

*Das erste Transportfahrzeug Güttlers mit den beiden Söhnen.*



Drexel war der Tod des Vaters durch einen Unfall im Jahre 1963 (Gewerbe erloschen: 13. 5. 1963; BH Lienz, Zl. II- 951/1). In den folgenden Jahren entwickelte sich die Firma Edmund Drexel zusammen mit dem Bruder Helmut durch eine Reihe von Großaufträgen, vor allem durch die Übernahme aller Transporte unter schwierigsten Bedingungen für den Bau der Felbertauernstraße bis zum Durchbruch des Tunnels. Die Schließung des Betriebes – zuletzt mit sechs Lkw's und zwei Zement-Silos – erfolgte im Jahre 1991.

Einer der letzten Dienstmänner in Lienz war *Josef Vergeiner*, geboren 1918 in Burgvergein, Gemeinde Assling. Er kam bald nach dem Zweiten Weltkrieg nach Lienz, war beim Stollenbau des TIWAG-Kraftwerkes in Debant tätig und dann, etwa ab 1948, mehrere Jahre als Rettungsfahrer. Die Dienstmann-Tätigkeit begann er zwischen 1958 und 1960 mit einem kleinen Fahrzeug, Marke Vespa mit Aufbau. Im Jahre 1964 folgte nach dem Ankauf eines VW-Transporters die Anmeldung des Frächter-Gewerbes. Mit einem zusätzlichen Auto war ein weiterer Ausbau der Frächtereit mit Transporten über größere Strecken möglich. So führten ihn die Aufträge öfters nach Genua, um Ladungen von Schiffen zu übernehmen. Leider wurde in den 1970er-Jahren der Gesundheitszustand Josef Vergeiners immer schlechter, sodass er im Jahre 1976 seine geliebte Tätigkeit aufgeben musste. An den Folgen einer Staublunge, die er sich nach dem Krieg bei einem Stollenbau der TIWAG zugezogen hatte, starb er allzu früh im Jahre 1977.

Einer der wenigen noch lebenden Dienstmänner von Lienz ist *Stephan Güttler*, geboren 1922 in Himmelberg bei St. Veit in Kärnten. Er kam nach dem Zweiten Weltkrieg nach Lienz, wo er sich als Dienstmann betätigte. Nach mehreren Jahren trat er bei der Transportfirma „Treu“ ein, die ihren Standort am Güterbahnhof hatte. Nach seiner Tätigkeit als Dienstmann gründete er eine eigene, kleine Firma für den Handel und die Zustellung von Elektro- und Haushaltsgeräten.

Ein zweimaliger Schlaganfall setzte der Berufsarbeit ein jähes Ende. Seit mehreren Jahren lebt Stephan Güttler im Lienzener Seniorenheim.

### Das Ende der Dienstmänner in Lienz

Der Einsatz von Kraftfahrzeugen brachte für dieses Gewerbe den großen Umschwung und schließlich sein Ende: Die neuen Firmen, wie „Eisen-Rumpold“, bedienten sich nur mehr kurze Zeit der Dienstmänner, um z. B. das Betoneisen vom Zug ins Depot in Bahnhofsnähe zu liefern, hatten aber bald ihre eigenen Lastautos; Die Hotels und Gasthöfe hatten ihre Portiere oder Kleinbusse, welche die Gäste versorgten.

#### IMPRESSUM DER OHBL.:

Redaktion: Univ.-Doz. Dr. Meinrad Pizzinini. Für den Inhalt der Beiträge sind die Autoren verantwortlich.

Anschrift des Autors: OSR Alois Heinricher, Hauptschuldirektor i. R., A-9900 Lienz, Roter Turm-Weg 1.

Manuskripte für die „Osttiroler Heimatblätter“ sind einzusenden an die Redaktion des „Osttiroler Bote“ oder an Dr. Meinrad Pizzinini, A-6176 Völs, Albertstraße 2 a.