

OSTTIROLER HEIMATBLATTER

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

Nummer 10/11-1995

63. Jahrgang

Walter Potacs - Michael Huber

Die alte Straße von Huben nach St. Jakob i. D.



Das Defereggental, Ausschnitt aus der großen Tirol-Karte von Matthias Burgklechner, 2. Ausgabe von 1629.

Foto: Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, Innsbruck

Im Handbuch für Reisende von Karl Bader aus dem Jahre 1912, Südbayern, Tirol und Salzburg umfassend, findet sich unter Nummer 77 das Defereggental. Es wird wie folgt beschrieben:

„Das 9 1/2 Stunden lange, von der Schwarzach durchflossene Defereggental mündet bei Huben ins Iseltal. Der untere Teil des Tals ist stellenweise einförmig; im Westen bildet die Rieserfernergruppe einen großartigen Abschluß. – Fahrstraße bis Erlsbach (6 1/2 Std.), Poststagen von Huben bis St. Jakob täglich in 5 Std., 3 Kronen; zweispännig in 3 1/2 Std., 16 Kronen, dann Karrenweg bis zu (3. Std.) Jagdhausalpe“

Dem heute Reisenden steht eine moderne Asphaltstraße zur Verfügung, die weitgehend gegen vorhersehbare Bedrohungen abgesichert ist, sodaß er, von extremen Wettersituationen abgesehen, die Fahrzeit mit dem Auto nach Viertelstunden bemessen kann.

Mit dem Postautobus¹ dauert es, durch die Haltestellen bedingt, etwas länger und ein Radfahrer benötigt je nach Kondition und sportlichem Ehrgeiz eine Fahrzeit zwischen einer und zwei Stunden.

Noch vor wenigen Jahrzehnten unterschied sich diese Straße von der heutigen sowohl der Qualität nach, sie war eine schmale Staubstraße, deren Fahrbahn vielfach zu wünschen übrig ließ, wie auch hinsichtlich ihrer Gefährdung durch Naturgewalten. Sie hatte in Stücken einen anderen Verlauf, führte durch Abschnitte, welche durch Steinschlag und Lawinen bedroht waren und war nach Gewittern oder im Winter oft tageweise nicht passierbar.

Der ursprüngliche Verlauf dieser Straße ist zwar nicht genau bekannt, dürfte sich aber geländebedingt auf weite Strecken mit der heutigen Trassierung gedeckt haben.

Dies belegen folgende uns zur Verfügung stehende Kartenwerke:

Andreas Spängler, Matthias Burgklechner – Tirolische Landtafel 1611/29

Peter Anich/Blasius Hueber, Atlas Tyrolensis 1774 Bl. 9/10

Aloys Schwarz 1816

Carl Stein 1823, Generalquartiermeisterstabskarte

Franziseischer Kataster 1858

Hohe Tauern, Sonklar 1866

Dritte Landesaufnahme 1890 Bl. 5249/1 u. 5248/2

Militärkarte von 1894

Die Frage, ob der Hauptzugang in das Tal immer Schwarzach aufwärts oder aber über das Klammloch bzw. über den Staller Sattel gegeben war, ist zwar nicht mit absoluter Sicherheit zu beantworten, doch sprechen die uns zugänglich gewordenen Quellen dafür, daß zumindest seit dem Spätmittelalter und in der Neuzeit die Straße von Huben her den Weg für Fahrzeuge darstellte. Es weisen darauf die in Peischlach gelegenen Hüttenwerke hin,



Beim Hubener Kreuz, Aufnahme um 1930.

Alle Fotografien wurden von den Autoren beige stellt

wo das Erz aus den Gruben des Defereggentales – und hier vor allem aus jenen des St. Jakober Gebietes – verhüttet worden war. Auf dem ältesten uns zur Verfügung stehenden Kartenwerk, es stammt aus dem Jahre 1611, sind zwar keine Straßenzüge verzeichnet (die topographische Genauigkeit läßt ebenfalls zu wünschen übrig), doch scheint von St. Jakob aus ein „Gangsteig gen Praunegggen“ (= Bruneck) auf, der zum Obersee, also zum Staller Sattel führt und wohl dem alten Weg dahin entspricht, der heute als Wanderweg genützt wird. In der Richtung des Klammljochs ist zwar die „Jagdhaus-Alm“ verzeichnet, darüber hinaus fehlen aber jedwede Angaben.

Auf dem Kartenwerk von Peter Anich und Blasius Hueber ist die Straße von Huben bis St. Jakob – St. Maria (Mariahilf) bereits eingezeichnet. Von dort aber lediglich ein Steig, der zu den Orten des Gsiesertales führt, diese verbindet und in Welsberg die Pustertaler Straße erreicht. Eine Fahrstraße dürfte es ebenfalls nicht gewesen sein. Es ist demnach der Schluß zulässig, daß in historisch faßbaren Zeiten die Zufahrt in das Defereggental stets in Huben den Anfang nahm und wie schon erwähnt in groben Zügen dem heutigen Verlauf entsprach.

Die Trassenführung von Huben her war im ersten Stück zu allen Zeiten geländebedingt dieselbe wie auch heute. Hier irren G. Stemberger und H. Ladstätter, wenn sie meinen, die Straße sei bis 1885 vom Iseltal her schattseitig verlaufen². Der entsprechende Zeitrahmen deckt sich vielmehr mit der Verlegung der Trasse im sonnseitigen Klammereich, über welche noch zu sprechen sein wird.

Es erübrigt sich zu betonen, daß die Breite der früheren Fahrbahn nur einen Bruchteil der heutigen ausmachte und daß ihre Qualität, nach heutigen Begriffen, der eines mittelmäßigen Karrenweges entsprach. Die Defereggentalstraße galt, wie G. Stemberger betont, auch in jenen Zeiten,



Waldhof in Dölach, um 1970.

da man hinsichtlich der Fahrverhältnisse keineswegs verwöhnt war, als auffallend schlecht³. Der mit der heutigen Trasse identische Verlauf bestand allerdings nur ein kurzes Stück. Im Bereich der Klamm zeigen nämlich alle Karten bis zum Jahre 1866 die Straße relativ weit hangwärts vom Flußverlauf. Erst auf jener von 1894 ist sie näher an ihn herangerückt. Interessanterweise existiert dieser hangwärts geführte Straßenzug, der wie erwähnt, bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts der einzige war, auch heute noch. Es ist der zur Zeit wenig genutzte Güterweg, welcher kurz oberhalb des Hubener Kreuzes abzweigt. Er zieht über die Höhe der nördlichen Klammseite, oberhalb des Weilers Zöschken und mündet nach der Dölacher Kapelle jenseits der Höhe wieder in deren Verlauf. Sie ist bereits auf der Militärkarte von 1894 als Karrenweg minderer Qualität eingezeichnet, weil, wie

oben angedeutet, 1885 eine neue, weniger steile Trasse näher der Klamm angelegt worden war. Dabei ist bemerkenswert, daß diese Trasse jeweils dann wieder in Verwendung kam, wenn die „neuere Straße“ unpassierbar wurde. So zuletzt nach den Unwetterkatastrophen 1965 und 1966 und nach einem Felssturz im Klammereich 1969.

Die Straße senkte sich, wie auch heute, gegen die Brücke über die Schwarzach und übersetzte sie ursprünglich mittels einer Holzkonstruktion. Diese wurde 1907 durch einen schönen Natursteinbogen, die sogenannte „Hohe Brücke“, die von italienischen Maurern gebaut worden war, ersetzt⁴. Über sie führte bis zum Jahr 1979 die Straße. Ab dieser Zeit trägt die derzeitige breite Stahlbetonbrücke den Verkehr und die alte steinerne dämmert in deren Schatten, tiefer und talabwärts gelegen, dahin. Doch auch von der alten Holzbrücke sind die Fundamente unterhalb der Betonkonstruktion noch zu erkennen.

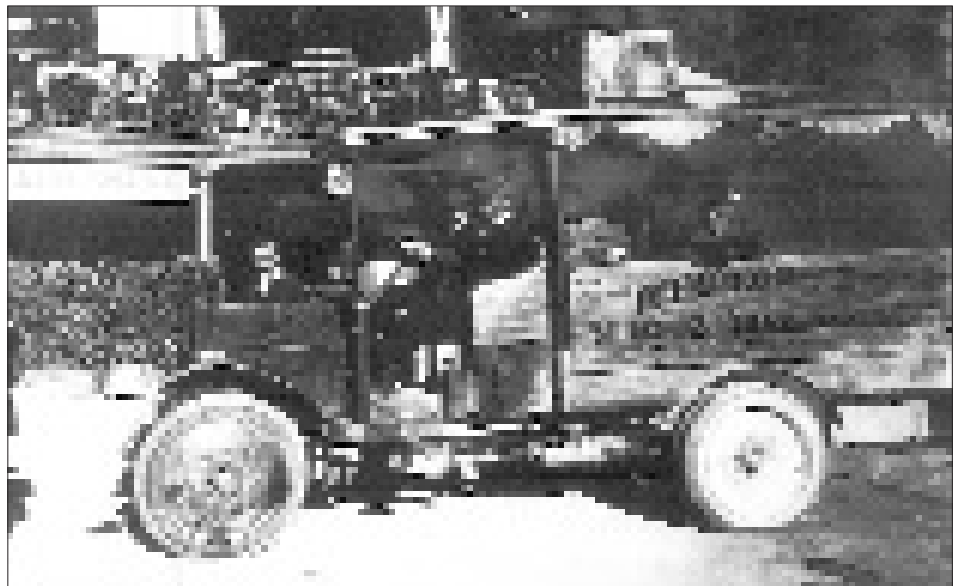
Etwa hundertfünfzig Meter weiter stand hangwärts der Holzbau des „Waldhofes“,

bzw. der „Waldhofsäge“. Dabei handelte es sich, wie die Namen andeuten, sowohl um ein Wohngebäude mit einer Gastwirtschaft, wie um eine Arbeitsstätte, die allerdings jenseits der Fahrstraße gelegen ist. Bis 1928 wurde dort auch eine Wegmaut, die der Straßenerhaltung diente, eingehoben. Das Mauthäuschen wie auch der „Waldhof“ sind heute verschwunden, letzterer im Zuge der Modernisierung der gesamten Talstraße Anfang der siebziger Jahre.

Auch die Geleise, die bis dahin die Straßen zwischen Waldhof und Waldhofsäge querten, wurden entfernt. Durch Dölach übersetzte die Straße, zunächst den Mühlbach⁵ und dann den Grünalmbach, ehe sie sich sanft dem Lauf der Schwarzach näherte. Sie blieb aber über die ganze Länge des auch heute noch abrutschenden Hanges schattseitig – im Sommer durch Steinschlag und im Winter

durch Lawinen gefährdet. Zur heutigen Trassenführung, die dieses Gefahrengbiet vermeidet, indem sie vor dessen Beginn die Talseite wechselt, fand man erst nach der Katastrophe von 1965. Die gedeckte Holzbrücke („Prößbrugge“, erbaut 1935), über die sich jener Talseitenwechsel vollzog, wurde 1965 ein Opfer der Hochwasserkatastrophe. Die alte Straße führte nun aufwärts in das Zentrum von Hopfgarten und durchzog dieses ohne weitere Abzweigungen. Nach dem Brand von 1940 wurde parallel zum Ortskern weiter südlich die sogenannte Dorfumsfahrungsstraße gebaut. Der weitere Straßenverlauf durch Hopfgarten entsprach dem heutigen. Die heute bestehende gedeckte Brücke vor der Auffahrt zur Zwenewaldalm gab es allerdings in der derzeitigen Form noch nicht. Sie wurde erst 1940 errichtet.

Im nächsten Streckenabschnitt, im Bereich der Rotte Plon, teilte sich die Schwarzach noch bis in die Zeit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in mehrere Arme und bildete einige aubewachsene Inseln, deren Erinnerung in der „Auen-schmiede“ fortlebt. Dies geht aus dem franziszeischen Kataster hervor. Zwei dieser Arme, die offenbar bis an den nordseitigen Hang heranreichten, wurden über Brücken von der Straße überquert. Die Karten von 1866 und 1894 zeigen davon nichts mehr: Die Schwarzach hat einen glatten, wenn auch nicht begradigten Verlauf und die Straße zieht sonnseitig ohne Brücken. Das an der Mündung des Kleinitzer Almbaches gelegene Antonius Kirchlein ist weder im Kartenwerk von 1858, noch in jenem von 1866 verzeichnet, wohl aber in der Militärkarte von 1894. Es wurde 1860 erbaut⁶.



Das „Defregger Auto“ mit Chaffeur Anton Blaßnig, 1923.

Ungefähr nach dem ersten Wegdrittel zwischen besagtem Kirchlein und der „Ausserstanzbrücke“ stand sonnseitig das Gasthaus „Mellitzwald“, von welchem der Kundige noch heute einige Grundmauern erkennen kann. Es stellte eine jener Labestationen dar, welche der rasche Durchzugsverkehr mit dem Kraftfahrzeug überflüssig gemacht hat. Danach begann abermals ein gefährlicher Abschnitt – der sogenannte „Mellitzwald“. Zu dessen Beginn, heute durch eine Überdachung geschützt, drohte eine „Giesse“, also Murenabgang und Steinschlag. In der folgenden klammartigen Enge war ein Ab-rutscher der Straße nicht ausgeschlossen. Sie ist heute auf der Höhe des 1966 ange-

legten Tunnels tatsächlich vollkommen verschwunden. Die Touristen, die mittels einer Tafel auf den schönen Blick auf St. Veit hingewiesen werden, ahnen nicht, daß an jener Stelle früher die Straße weiterführte und unmittelbar nach diesem letzten Teil des „Mellitzwaldes“ auf der „Ausserstanzbrücke“ die Talseite wechselte. Es war dies eine ursprünglich gedeckte Brücke, die in den späten fünfziger Jahren ihres Daches beraubt wurde. Ihre Fundamente, wie auch jene der 1964 begonnenen Neuerrichtung, sind noch heute in Resten zu sehen.

Die heutige „Innerstanzbrücke“ wurde 1975 im Rahmen der Straßenbegradigung errichtet. Ihr Vorgänger, ein Holzbau, der als einer der wenigen, die Hochwasser 1965/66 überstand, diente noch bis 1991 als Fußgängersteig. Ab dieser Stelle führte die Fahrstraße am Südrand der schattseitigen Wiesen in Richtung Zotten (sie wird heute noch im Sommer als Forststraße und im Winter als Langlaufloipe genutzt) und überquerte bei der alten Säge den Gsaritzer Almbach und in der Folge die Schwarzach beim Zottener Kirchlein. Bei der „Innerstanzbrücke“ konnte der Fluß wohl überquert werden, doch führte danach nur ein Fußweg taleinwärts und ein zweiter aufwärts nach St. Veit. Erst in den Kartenwerken des ausklingenden vorigen Jahrhunderts scheint eine Fahrstraße zu dieser Ortschaft auf. Sie wurde 1976 neu trassiert.

Der weitere Straßenverlauf entspricht seit 1988 bereits grundsätzlich dem heutigen: Die Fahrstraße überquerte die Schwarzach im selben Bereich wie jetzt und verlief sonnseitig auf der Trasse des früheren Fußweges. Das schattseitig geführte Straßenstück ist 1894 nur mehr als Güterweg eingezeichnet. Die starke Straßenkrümmung, die sich nach etwa 200 Metern ergab, wurde 1992 beseitigt, indem die Straße näher an die Schwarzach gelegt wurde.

In Zotten selbst stellte der „Zottenwirt“ eine weitere Labestation dar, bei welcher eine Kegelbahn für zusätzliche Kurzweil sorgte. Letztere ist zwar vor etwa 15 Jah-



Die „Prößbrugge“, erbaut 1935, zerstört 1965.



Das Deferegental mit der bereits eingezeichneten Straße; Ausschnitt aus dem „Atlas Tyrolensis“ von Peter Anich und Blasius Hueber, 1774.
Foto: Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, Innsbruck

ren abgetragen worden, das aus Stein gemauerte Gasthausgebäude steht aber nach wie vor, wenn es auch seine frühere Aufgabe nicht mehr erfüllt.

Die Trassierung bis Feld deckt sich zu allen uns einsehbaren Zeiten weitgehend mit der heutigen. Die einzige Ausnahme stellt die 1976 fertiggestellte Umfahrung des Mentlerbodens, beginnend beim „Kalkwaldl“ dar. Hier wurde die Fahrbahn von der Häusergruppe weg näher an die Schwarzach gelegt, während die alte Straße deutlich schmaler als die Umfahrung, jedoch ebenfalls asphaltiert, noch heute an ihr vorbeiführt.

In Feld, wo sich, wie das Kartenwerk von 1858 zeigt, die Schwarzach in mehrere Arme teilte, wechselte die Straße knapp unterhalb der Froditzbachmündung wieder

auf die Schattseite, querte in der Folge den Leppetalbach, ehe sie bei der Rotte Raut, die letzten Häuser von St. Veit erreichte und zur Feistriz anstieg. Bruggen war zu jener Zeit nur über einen Fußweg zu erreichen; von dort konnte man aber ebenfalls über eine Brücke (bei der 1803 errichteten und 1965 zerstörten Johanneskapelle) auf die Schattseite gelangen.

Es scheint diese Straßenführung aber nur kurzzeitig bestanden zu haben, denn die älteren Karten zeigen die Trassierung, wie sie auch die Militärkarte von 1894 wieder erkennen läßt, daß nämlich in Feld die Straße sonnseitig bleibt und die Häusergruppe von Bruggen durchzieht. Wohl gibt es auf der Karte von 1894 bei der Froditzbachmündung noch eine Brücke über die Schwarzach, aber schattseitig keine durchgehende

Straße mehr nach Raut. Die Fahrstraße übersetzte auf der bereits erwähnten Brücke bei der Kapelle die Schwarzach und stieg gegen die Feistriz an.

Beim Gasthof „Feld“, heute „Defereggerhof“, ergaben sich bei der sonnseitigen Straßenführung ein Knick und eine kurze Steilstufe, welche erst durch die 1986 bis 1988 gebaute Umfahrung für den Durchzugsverkehr vermieden wird.

Während noch 1866 der Weg über die Feistriz die einzige Zufahrt in Richtung St. Jakob darstellte, zeigt die Militärkarte von 1894 bereits eine Straße sonnseitig im „Dure“, also in jenem klammartigen Bereich des Schwarzachtales, welches bis dahin vermieden worden war. Sie wurde 1885 von italienischen Arbeitern angelegt. Die Straße über Feistriz ist aber zu jener Zeit bereits zu einem Fußweg verkümmert. Es war damit zwar die Steigung vermieden worden, die Fahrt nach St. Jakob aber in diesem Teilstück muren- und lawinengefährdet, was sie vordem nicht gewesen war. Die Zufahrt zur Feistriz war aber nur noch aus der Richtung von St. Jakob möglich.

Es bedurfte mancher leidvoller Erfahrung und nicht zuletzt der Unwetterkatastrophen der Jahre 1965 und 1966, bis die Trasse über die Feistriz in den Jahren 1968 bis 1970 wieder fahrbar gemacht und asphaltiert wurde.

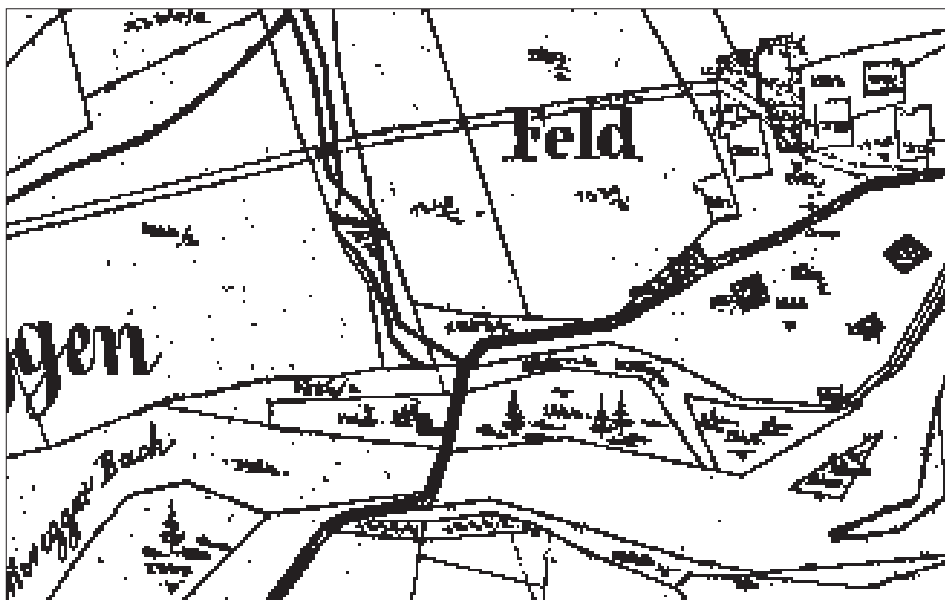
Doch zurück zu der Situation vor 1885/86, als die Straße allein über die Feistriz verlief. Sie erreichte, wie heute, ihren höchsten Punkt im Bereich der Oberfeistriz und senkte sich dann allmählich gegen St. Leonhard, führte nördlich an der Kirche – worauf der nun schon verblaßte Christopherus hinweist – und am Gasthof „In der Mauer“ (im 18. Jhd. der „Kramladen next St. Leonhard“) vorbei, bis zur



Gasthof Mellitzwald, Aufnahme von 1932.



Der Weiler Zotten, Aufnahme von ca. 1900.



Straßenverlauf zwischen Feld und Bruggen; Ausschnitt aus der sogenannten Urmappe, dem ersten bildhaften Kataster, um 1860.

Foto: Vermessungsinspektorat für Tirol und Vorarlberg, Innsbruck

Brücke in der „Lacke“. Westlich von dieser verzweigte sich die Schwarzach in mehrere Arme, sodaß kleine Inseln und ein versumpftes Gebiet entstanden. Nach einer mündlichen Überlieferung soll jedoch die Straße bald nach dem Gasthof „In der Mauer“ zur Schwarzach abgebogen sein, den Fluß knapp vor dem „Dure“ übersetzt und sich dann zur „Äußeren Großrotte“ fortgesetzt haben. Eine Einsenkung im derartigen Uferbereich der Schwarzach könnte darauf hinweisen, doch fand sich weder in der uns zugänglichen Literatur, noch in den vorliegenden Kartenwerken ein Hinweis darauf.

Nach dem Übersetzen der Schwarzach stieg die Straße an den Hangfuß der Sonnenseite, lief diesen entlang, vorbei an der „Hirbe“, die zu jener Zeit eine Gastwirtschaft und die letzte der „Labestationen“ vor St. Jakob war und erreichte das Ortszentrum nach dem Übersetzen des Trojerambaches. Es existiert diese Wegführung ebenfalls noch heute. Sie stellt



Bruggen, Aufnahme um 1940.

unter der Bezeichnung „Wiesenweg“ einen der schönen Talwanderwege von St. Jakob dar.

1907 wurde schließlich eine direkte Straßenverbindung von der „Lackbrücke“ zum Handelshaus gebaut, wobei die Versumpfung des Talbodens ein wesentliches Problem darstellte. Es wurde damit gelöst, daß die gewaltigen Schlackenhalde, welche am Ausgang des Trojertales aus den Zeiten der Erzverhüttung angehäuften waren, zur Festigung des Untergrundes Verwendung fanden.

Der Benutzer der heutigen bequemen Fahrstraße, der sein Gefährt – vielfach viel zu schnell – über die Fahrbahn führt, ahnt meist nicht, welcher Wege und Umwege es bedurfte, um die sprichwörtlich schlechte „Defereggentalstraße“ zum derzeitigen Stand gedeihen zu lassen.

Anmerkungen:

- 1 Zur Geschichte des Postautoverkehrs in Defereggental siehe Stemberger S.: 232. Bereits 1923 verkehrte das „Deferegger Auto“ mit seinem Chauffeur Anton Blaßnig (siehe Foto).
- 2 Siehe Stemberger S.: 225 und Ladstätter, zur Geschichte des Bergbaues in Defereggental 2, OHBI. 4/1972.
- 3 Pizzinini, Defereggentalstraße 1.
- 4 Vergleiche das Foto bei Kröll, St. Jakob, S. 96f.
- 5 Er muß noch bis in die Zeit des zweiten Weltkrieges existiert haben, wird doch noch 1935 die Erneuerung der Brücke erwähnt (nach der ungedruckten Hopfgartner Chronik).
- 6 Vergleiche den Restaurierungsbericht, OB 15. 7. 1993 Zur Geschichte des Straßenbaues (1885 – 1912) in vier Etappen siehe Stemberger S.: 225 – 227, sowie Pizzinini, Defereggentalstraße 1, 2.

Literatur:

H. Kröll (Hg.), St. Jakob in Defereggental. Tal und Leute um 1900. Das fotografische Werk des Tischlers Josef Ladstätter, vulgo Kofler Sepp, Wien 1989.

H. Ladstätter, Mellitz-Bergl-Moos, OHBI. 12/1972.

Ders., Aus der Chronik St. Jakob/Defereggental 1576, 2. OHBI 11/1976.

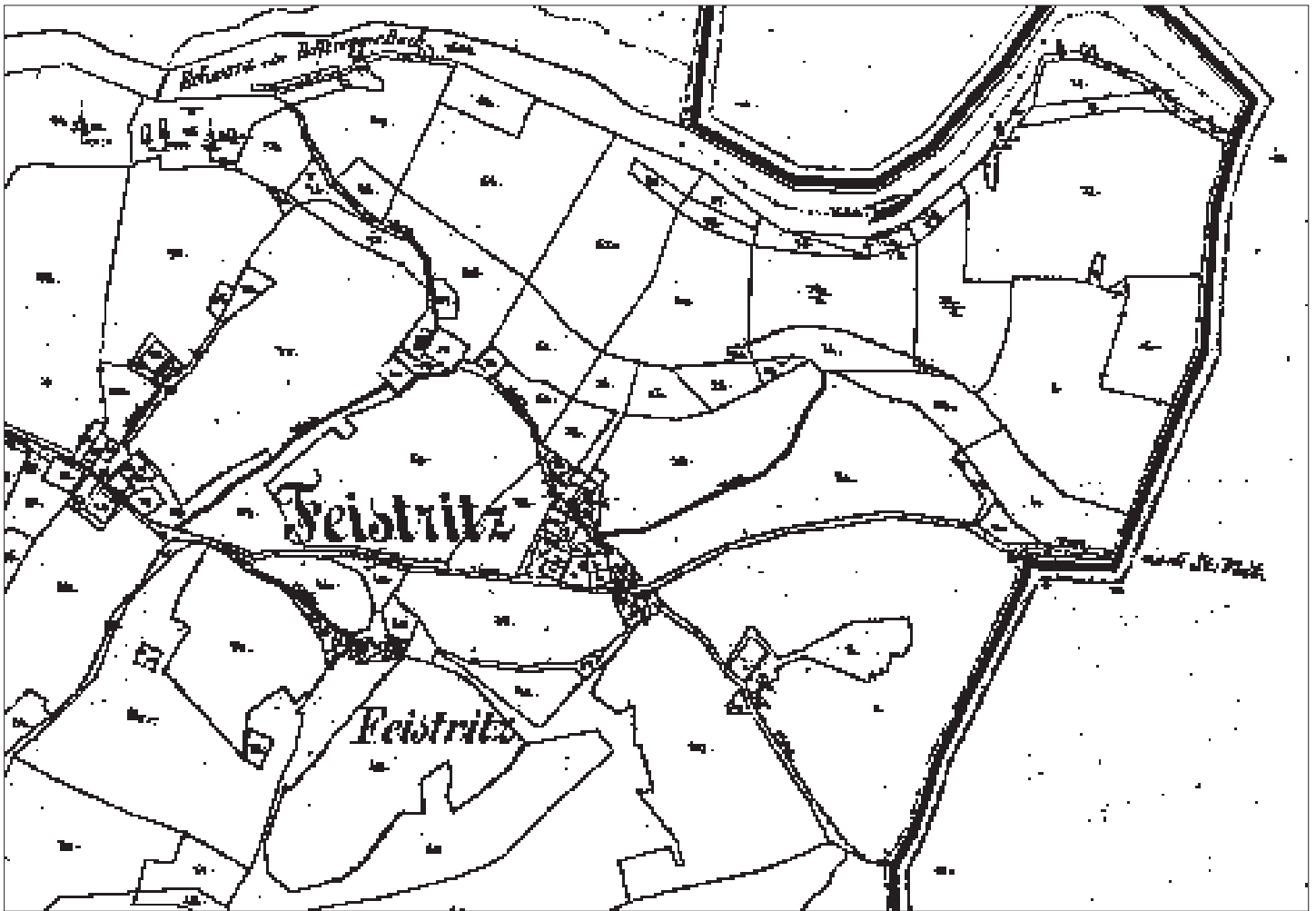
Ders., Chronik von St. Jakob i. D. (Ortschroniken 31), Innsbruck 1979.

H. Kröll – G. Stemberger, Defereggental. Eine Landschaft in Tirol, Wien 1985.

M. Pizzinini, Osttirol in alten Fotos und Zeitungsberichten (61, 62): Der Bau der Straße ins Defereggental (11/2), OB 15. 4. 1976, S 16 und 29. 4. 1976 S 30.

A. Hopfgartner, Hopfgartner Chronik, 2 Bd., ungedruckt.

Folgenden Personen sind wir zu Dank verpflichtet: Jakob Blaßnig, Taxiunternehmer in Hopfgarten i. D., OSR Max Hafele, St. Veit i. D., Irmgard Hopfgartner, Chronistin in Hopfgarten i. D., Dipl.-Ing. Josef Papsch, Bezirksbauamt Lienz.



Aus der „Urmappe“ (um 1860) ist ersichtlich, daß um diese Zeit die Talstraße nicht nördlich der Schwarzach verlief, sondern durch Feistritz führte.

Foto: Vermessungsinspektorat für Tirol und Vorarlberg, Innsbruck

Michael Huber

Zwei Priestergrabsteine in der Pfarrkirche von St. Veit in Deferegggen

In St. Veit in Deferegggen befinden sich zwei Grabsteine, die bislang in der Literatur nicht aufscheinen. Dabei handelt es sich um jene der Vikare Sperl bzw. Jud, die Ende des 18. bzw. Anfang des 19. Jahrhunderts hier gewirkt haben. Wie aus dem unten zitierten Wortlaut der Chronik des Pfarrers Matthias Hofmann (1880/89) hervorgeht, befanden sich ursprünglich beide im Chor der Kirche, also an einer Stelle, die wegen der Nähe des Altars seit frühchristlicher Zeit zu den bevorzugten Begräbnisplätzen gehört. Bei einer um die Jahrhundertwende erfolgten Fußbodenerneuerung wurde die Grabplatte von Sperl in den Bereich des Kircheneinganges, genauer gesagt als Auftritt zum linksseitigen Emporenaufgang verlegt, diejenige von Jud aber in die etwa gleichzeitig errichtete Lourdesgrotte, wo sie bis zur Erneuerung des Fußbodens Anfang der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts verblieb. Daß sie nach ihrer Entfernung nicht auf einer Schutthalde landete, ist in erster Linie Herrn VSD Max Hafele, Chronist von St. Veit, zu verdanken. Sie lehnt derzeit außen an der Nordwand der genannten Kapelle, würde aber zweifellos einen besseren Platz verdienen.

Von beiden Vikaren haben wir durch die Chronik von Pfarrer Matthias Hofmann interessante biographische Notizen, die im folgenden im Wortlaut geboten werden sollen; für Hofmanns Chronik bezeichnend ist die Liebe zum Detail, die sich etwa in der genauen Angabe wirtschaftlicher Daten, im Interesse für Krankheiten, aber auch in der Einfügung anekdotenhafter Bemerkungen äußert.

Zu Vikar Sperl heißt es auf S. 89 (die Rechtschreibung wurde beibehalten; in eckigen Klammern scheinen Ergänzungen bzw. Übersetzungen der lateinischen Sätze auf):

Wolfgang Sperl, Vicar Feber 1784 – 13. Juni 1787

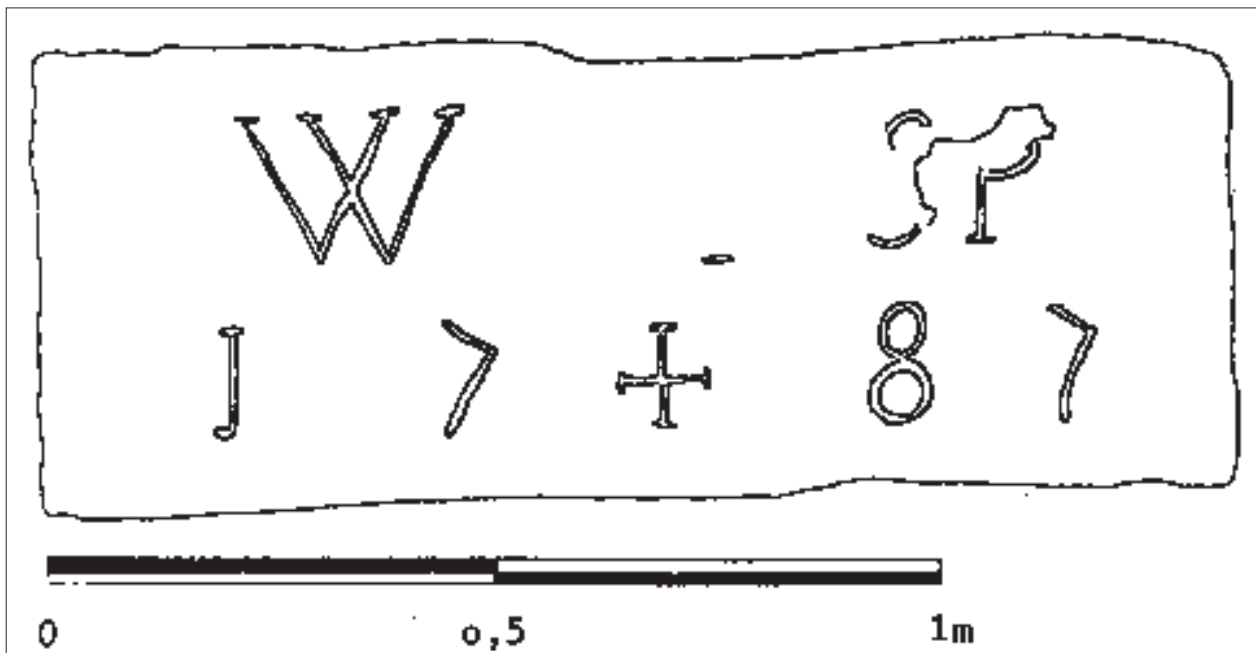
Wolfgang Sperl ist geboren zu Dirnberg [= Dürnberg bei Hallein] im Salzburgerischen am 10. Okt. 1733, zum Priester geweiht 1759, war 17 Jahre Coadjutor, 8 Jahre Cooperator zu Waging [in Bayern], als Vicarius nach St. Veit decretiert am 4. Jänner 1784, stand hier ein im Februar elusdem anni [= desselben Jahres] im Alter von fünfzigeinhalb Jahren. Nachdem er die Seelsorge allda durch ungefähr drei-

einhalb Jahre geleitet hatte, starb er infolge von Leberverhärtung, Wasser und Gelbsucht am 13. Juni 1787 um 11 Uhr nachts sanft im Herrn mit allen hl. Sterbesakramenten versehen. Die Beerdigung fand statt am 16. Juni um 8 Uhr früh; er liegt beerdigt in der St. Veitskirche in der Mitte hinter den zwei Stufen, welche in das Presbyterium führen. Am Steine vor dem Geländer [= dem Kommuniongitter] im Schiffe kann man heute noch lesen die Buchstaben: W. SP. V. 1787, ist aber im Laufe von fast 100 Jahren der Pflasterstein und die Schrift stark ausgetreten. Vor 10 Jahren lebte nach einer, welcher als Knabe von 7 Jahren bei seiner Begräbnis anwesend war; in der Kirche war, so erzählen alte Leute, ein entsetzliches Gedränge wegen des Zusammenströmens des ganzen Thales – Seelenbuch und Lib. mortuor. [Totenbuch].

Aus der Verlassenschaftsverhandlung des Herrn Sperl, welche im Archive liegt, sehen wir weiters, daß derselbe fünf Dienstboten für die Mayrschaft und eine Wirtschafterin hatte, bei seinem Tod waren vorhanden fünf Kühe und ein Kalb. Das Feld und die Wiese muß er alle in eigener Regie gehabt haben;

Grabsteine
für die
St. Veiter
Vikare
Wolfgang
Sperl
(rechts) und
Johann
Nep. Jud
(unten).

Zeich-
nungen:
Michael
Huber



denn wir lesen in der Abhandlung nicht, daß ein Pächter einen Theilzins in die Verlassenschaft hinein zahlte. Die Addition zu 100 Gulden bezog er. Sein Vermögensnachlaß betrug circa 1200 Gulden. Von Ostern an war er immer krank und hatte fast alle Arbeit sein Coadjutor Johann Hinter; dieser stand ihn auch im Sterben bei; seine Leiche segnete ein Prodecan von Windisch Matrei Georg Brandstätter, ferner waren zugegen: Johann Nepomuc Jud, Vicarius zu Hopfgarten seit 1782, dann Vicar dahier, dann der Coadjutor von St. Jakob und der Coadjutor von hier.

Auf S. 94 heißt es über Vikar Jud:

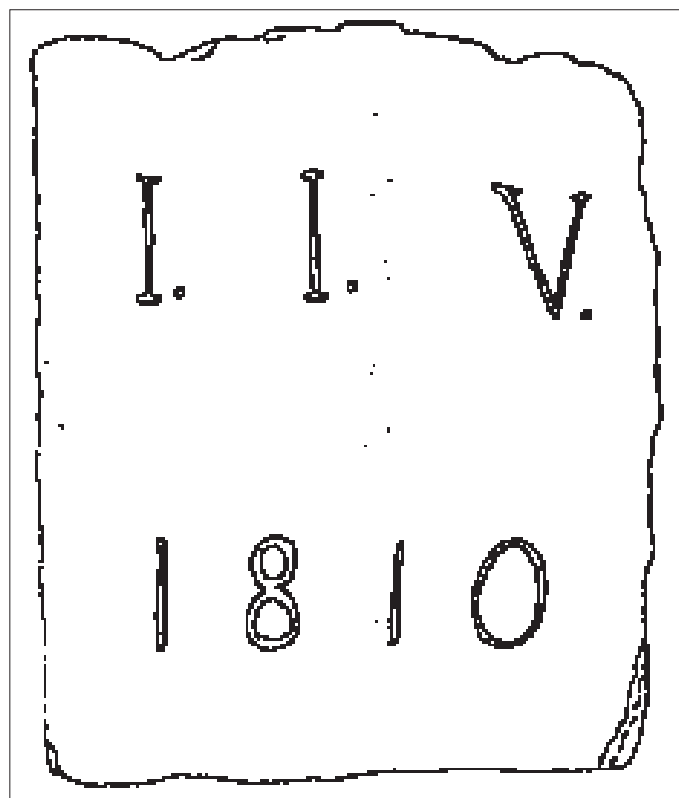
**Johann Nepomuc Jud, Vicar
Juli 1787 – Feber 1810**

Johann Nepomuc Jud ist geboren am 16. Mai 1741 im Vikariate Wald, Pfarre Gamberg [korrekt: Bramberg] im oberen Pinzgau, ehlicher Sohn des Johann Jud, Meßners und Schullehrer alldorten. In letzterer Zeit war er durch einige Jahre Coadjutor zu Windischmatrei, vom Jahre 1782 bis Juli 1787 Vicarius zu Hopfgarten, unter ihm wurde der dortige Friedhof gebaut, und fanden die ersten Beerdigungen statt. Als im Juni 1787 dieses Vicariat S. Viti erledigt wurde [=verwaiste], ward ihm dieses Vicariat im Monat Juli verliehen und [er] stand Ende des gleichen Monats hier ein. Er stand damals im 47. Jahre seines Alters. Die älteste gegenwärtige noch lebende Generation kannte ihn noch, war mitunter unter ihm in die Schule gegangen. Die größte Zeit hatte er einen Coadjutor, den er wie seine Vorgänger und Nachfolger circa auf eigene Kosten hielt. Jedes Beichtkind gab jährlich drei Kreuzer Reichswährung = viereinhalb Kreuzer österreichischer Währung. In visitatione canonica de 1794 ipsi major celus in concionibus, in frequentanda scola, in obeundis officiis ecclesiasticis commendatur, eius coquarixosa vituperatur [= Bei der kanonischen Visitation von 1794 wurde ihm größerer Eifer bei den Ansprachen, beim Besuch der Schule und bei der Erfüllung der kirchlichen Pflichten nahegelegt, und seine

streitsüchtige Köchin wurde getadelt]. Er war von mittlerer Größe, untersetzt, in seinen letzten Jahren, in denen ihn noch einige jetzt Lebende vorstellen können, mit schneeweißen Haaren. Die ganze Ökonomie hatte er selbst. Nie war er in seinem Leben krank. Seine letzte Krankheit war ein starkes Schleimfieber. Nach einigen Tagen traf ihn der Schlag, er empfing das hl. Sakrament der Buße und letzten Öhlung, und verschied nach zehn Stunden, nachdem ihn der Schlag berührt. Der Tod erfolgte am 11. Feber halb zehn Uhr Vormittag 1810. 23 Jahre hatte er die daige Seelsorge geleitet. Am 13. um neun Uhr Vormittag fand statt seine Beerdigung in der St. Veitskirche vor den Geländerstufen, in der gleichen Gruft, in der HE. [Hochehrwürdige] W. Sperl ruht. Der

Bodenstein trägt die Inschrift J. J. V. 1810 R.I.P. = Joannes Jud, Vicarius 1810. Vicar Jud war den Leuten lange unvergeßlich. Er galt als guter Mann. Die ganze Ökonomie mit Einschluß aller Mäden hatte er selbst; er fütterte 12 – 14 Stück Vieh, hatte zwei Knechte, einer davon versah den Meßnerdienst, und drei Feldmägde. Coquam fuisse rixosam [= Daß die Köchin streitsüchtig gewesen sei], davon wissen die Leute nichts.

Der Vergleich mit dem heutigen Zustand zeigt, daß die Platte des W. Sperl seit der Zeit Pfarrer Hofmanns nicht wesentlich gelitten hat (lediglich das V für Vicarius fehlt), während die Platte von Vikar Jud verstümmelt ist; die letzte Zeile mit der traditionellen Formel R.I.P. (requiescat in pace = er ruhe in Frieden) fehlt.



**IMPRESSUM
DER OHBL.:**

Redaktion:
Univ.-Doz. Dr.
Meinrad Pizzinini.

Für den
Inhalt der Beiträge
sind die Autoren
verantwortlich.

Anschriften
der Autoren dieser
Nummer:

Mag. Michael Huber,
A-1060 Wien,
Mariahilferstraße
99/1/23.

Med.-Rat Dr. Walter Potacs, A-1190
Wien, Krottenbach-
straße 3a/1/1.

Manuskripte für die
„Osttiroler Heimat-
blätter“ sind einzu-
senden an die
Redaktion des
„Osttiroler Bote“
oder an
Dr. Meinrad Pizzini,
Albertstraße
2a, A-6176 Völs.

Meinrad Pizzinini

Regierungsrat Hans Waschgler zum Gedenken

Es war ein unendlich erfülltes Leben, das am 7. Juni 1995 zu Ende ging. Eilig verbreitete sich die Kunde im ganzen Bezirk: Regierungsrat Hans Waschgler ist nicht mehr. Durch Jahrzehnte war er gleichsam ein fester Bestandteil des kulturellen Lebens unseres Bezirkes.

Hans Waschgler wurde am 6. Feber 1901 in Ober-rasen im Hochpustertal als Sohn eines Lehrers geboren. Er besuchte in seinem Heimatort die Volksschule, später die Lehrerbildungsanstalt in Bozen, wo er 1920 maturierte. Die politischen Verhältnisse hatten sich mit dem verlorenen Ersten Weltkrieg völlig gewandelt. Waschgler mußte zum italienischen Militär einrücken, konnte nur kurze Zeit in Südtirol unterrichten und wurde dann von der faschistischen Schulbehörde des Dienstes enthoben. Über Innsbruck kam er 1928 nach Osttirol, wo er in Thal und – nach Ablegung der Hauptschulprüfung – in Lienz unterrichtete.

Im Jahr 1931 heiratete er Juliana Horwath. Aus der Ehe gingen drei Kinder hervor. Sein ihm gegebenes künstlerisches Talent sollte er an Kinder und Enkel weitervererben.

Die Lehrtätigkeit wurde mit der Einberufung zur deutschen Wehrmacht im Jahr 1943 unterbrochen. Nach Kriegsende wieder in den Lehrberuf zurückgekehrt, bestellte man den angesehenen Schulmann 1952 zum Schulinspektor für den Bezirk Lienz, ein Amt, das er mit Umsicht, Akribie und Erfolg bis 1966 ausübte. 1952 legte er das Amt des Kulturreferenten der Stadt Lienz zurück, das er seit 1948 bekleidet hatte. Es paßt zum Bild des engagierten Lehrers, wenn er einige Schulbücher verfaßte und die Herausgabe der „Bezirksunde von Osttirol“ (1954) veranlaßte.

Auch nach seiner Pensionierung war Hans Waschgler rastlos tätig, z. B. für den Tiroler Kunstkataster oder die „Osttiroler Heimatblätter“. Waschglers Engagement in verschiedenen Bereichen wurde durch zahlreiche Ehrungen ausgezeichnet, z. B. durch den Titel „Regierungsrat“, das

Was in diesem Rahmen speziell hervorgehoben werden soll, ist seine fruchtbare Tätigkeit für die „Osttiroler Heimatblätter“ bzw. überhaupt für die Heimatzeitung „Osttiroler Botte“, dessen Pressekomitee er als einflußreiches Mitglied seit Beginn angehörte.

Seit Juli 1946 erschienen

1991 legte er aus gesundheitlichen Gründen die Leitung der „Osttiroler Heimatblätter“ zurück. Ein von ihm wenig später verfaßter Beitrag (OHBI 1991/6) informierte über die Geschichte der Heimatblätter, damit auch über seine redaktionelle Tätigkeit.

RR Hans Waschgler ist es gelungen, einen Kreis ständiger Mitarbeiter aufzubauen; oft hat er gezielt Autoren angesprochen. Immer wieder hat er aber auch selbst zur Feder gegriffen und Artikel mehr naturkundlichen Inhalts verfaßt, Beiträge zu Jubiläen, Nachrufe, Buchbesprechungen. Waschgler war auch in der Lage, selbst Bildmaterial beizusteuern und damit den Wert der Heimatblätter zu erhöhen.

In der Einbegleitung des 50. Jahrganges der „Osttiroler Heimatblätter“ (OHBI 1982/1) formulierte der Schriftleiter: „Sie sind ein bescheidenes Blättchen geblieben und schämen sich dessen nicht; sie haben sich als zäh und lebensfähig erwiesen und möchten auch weiterhin der Heimat dienen.“

Daß sie unangefochten Bestand hatten – und bis heute haben –, daß sie allen geschichtsbewußten Osttirolern Ergänzung ihres Wissens bieten, daß sie wissenschaftlichen Wert besitzen und daß ihr Ansehen in der Tiroler Geschichtsforschung besteht, ist letztlich Waschglers Verdienst.

RR Hans Waschgler war zum Begriff geworden für Geradlinigkeit, Rechtschaffenheit, Engagement im Dienste der Mitbürger, immer getragen von einem nach christlichen Anschauungen handelnden Weltbild. Seine Stimme wurde gehört und vielfach befolgt. Ganz Osttirol verdankt ihm viel. Er gehörte zu den bedeutenden Menschen unseres Bezirkes, ja, des ganzen Landes Tirol. Sein Andenken wird nicht verlöschen.



Regierungsrat Hans Waschgler (1901-1995), Kohlezeichnung seines Enkels Hannes Neuhold, Lienz.

Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich in Gold, das Verdienstkreuz des Landes Tirol und den Ehrenring der Stadt Lienz.

Lebensweg und Verdienste von RR Hans Waschgler wurden mehrmals ausführlich gewürdigt, u. a. war ihm eine Sondernummer der „Osttiroler Heimatblätter“ des Jahres 1991 gewidmet.

wiederum die „Osttiroler Heimatblätter“. Damit wurde die heimatkundliche Schrift der Zwischenkriegszeit fortgesetzt. Als Schriftleiter fungierte kurze Zeit Karl Maister. Bald schon löste ihn Hans Waschgler ab. Zurückblickend ist es nahezu unfaßbar, daß er über 40 Jahrgänge herausbrachte. Mit der Jänner-Nummer