

INHALTSVERZEICHNIS

Schwerpunkt "Pässe & Übergänge"

	<i>Editorial</i>	02
Gustav Pfeifer	<i>Wer war Heinrich Kunter?</i>	03
Gerhard Larcher	<i>Ausweichrouten - Die Übergänge östlich & westlich des Brenners als Wege zur Umgehung des Passes</i>	10
Hans Heiss	<i>Die „Strada D'Alemagna“ - Historische Achse zwischen Venedig, Tirol & Süddeutschland</i>	15
Heinrich Hofer	<i>Der Jaufenpass</i>	19
Sebastian Eder	<i>Grenzland Hochfilzen/Pass Griessen - vom „Kaiserlichen Pass“ bis zur „Corona Grenze“</i>	20
Michael Keuschnik	<i>Das Stripsenjochhaus</i>	26
Arthur Gfrei	<i>Der Bau der Stilsferjoch Straße</i>	27
Renate Kroner	<i>Über sechs Brücken musst du geh'n</i>	31
Georg Gamper	<i>Höhenwege und Übergänge im Ultental</i>	32
Christian Gruber	<i>Das Ahrntal und seine Jöcher</i>	35
Gabriela Eller und Rosa Auer	<i>Das Tuxerjoch die historische Verbindung zwischen dem Zillertal und dem Wipptal</i>	40
Martin Ausserdorfer	<i>Brenner-Basistunnel: Herzstück der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindung</i>	41
Gebhard Kirchner	<i>Der Weg auf die Alm führt über das Joch</i>	46
Klaus Wankmiller	<i>Pässe & Übergänge im Außerfern - Der Bezirk Reutte - geprägt von Grenzen & Verkehr</i>	48
Johann Schiessl	<i>Der Weg über das Stangenjoch</i>	52
Sabine Schuchter	<i>Das Hahntennjoch</i>	54
Annine Seebacher	<i>Sbarramento di Moso - Die befestigte Grenze am Timmelsjoch</i>	60
Joch Weißbacher	<i>"Kirchweg auf'toa"</i>	62
Maria Leitgeb	<i>Über die Grenzen hinweg... Nachbarliche Beziehungen über den Staller Sattel im Laufe der Zeit</i>	64
Christian Zelger	<i>"Geasch du morgn kuntrawan'tn?" Ein Rückblick auf die Schmugglerzeit im Vinschgau</i>	67
Oswald Pircher	<i>Grenzt Bayern an Italien?</i>	70
Kurt Tschiderer	<i>Der Gang über's Joch</i>	71
Günther Ennemoser	<i>Die alte Brennerstraße im südlichen Wipptal</i>	72
Rosa Innerebner Reider	<i>Der Kreuzgang der Penser über das Penserjoch nach Maria Trens</i>	74
Günther Ennemoser	<i>Die Brennerautobahn im Wipptal</i>	75

Tipps für die Chronikarbeit

<i>Buchempfehlungen Landesbibliothek Tessmann</i>	76
---	----

DER WEG ÜBER DAS STANGENJOCH

Johann Schiessl, Gemeindearchiv Kirchberg,
zusammengestellt aus Veröffentlichungen von Peter Gwirl,
ehemaliger Chronist von Kirchberg

Der einstige, um 1800 noch befahrene Weg, von Aschau südwärts hinein durch den Oberen Grund, über das Stangenjoch und auf Salzburger Seite weiter talaus nach Mühlbach im Pinzgau ist schon längst verfallen und sein damaliger Verlauf nur an wenigen Stellen überhaupt noch erkennbar.

Dieser alte Übergang hatte in den Jahren, als das Leukental (vom Pass Thurn bis Kössen) zu Tirol und das Brixental zu Salzburg gehörten, große wirtschaftliche und politische Bedeutung.

Für die Wirtschaft wichtig war die Verbindung zwischen dem Berggericht Mühlbach, zuständig für den oberen Pinzgau, und dem Berggericht Kirchberg, zuständig für das Brixental.

Die politische Bedeutung dieses Weges lag darin, dass er eine „inländische“ Verbindung zwischen dem Fürstentum Salzburg und dem damals zu diesem gehörenden Brixental darstellte.

Wer diesen Übergang wählte, brauchte nicht den Weg von Mittersill über den „Thurm“ (Paß Thurn) zu nehmen, um von dort auf tirolischen Straßen nach Kitzbühel und dann westwärts weiter in das salzburgische Brixental zu gelangen. Er blieb sozusagen „im eigenen Lande“ und sparte sich dabei vielleicht auch noch eine Zollabgabe, die ihm bei der Durchreise

abverlangt worden wäre, wenn man zu verzollende Tiere oder Sachen mit sich geführt hätte.¹ Der Weg über das Stangenjoch wurde von den zwei Gerichtsbezirken Hopfgarten und Mittersill gemeinsam erbaut und lag auch gleichermaßen in beider Interesse. Aus dem Spertental wurde vor allem Holz für den Bergbau in den Pinzgau geliefert.²

Mit Ende des Bergbaues in unserer Gegend, besonders aber, als nach 1805 die politischen Grenzen im Raum Kitzbühel/Brixental/Pinzgau eine grundlegende Änderung erfuhren, verlor dieser Übergang endgültig seine einstige Bedeutung.³

Der schon im 16. Jahrhundert bestehende Fahrweg nach Aschau im Spertental fand 1780 über die „Stang“ eine innersalzburgische Fortsetzung nach Mühlbach im Pinzgau.⁴

Diese Vincinalstraße (Gemeindestraße) war notwendig geworden, weil einerseits Tirol die seit 1717 am Klausenbach bestehende Viehmaut 1780 verschärft hatte,⁵ andererseits aber auch, um Holzkohle aus dem Spertental auf kurzem Weg zu den Mühlbacher Verhüttungsanlagen transportieren zu können.

Der vom Salzburger Hofbaumeister Wolfgang Hagenauer entworfene „Grundriss von dem sogenannten Spertenthall und des darinnen neu

anzulegenden Wegs, welcher aus dem hochfürstl. Pfliegergericht Ytter von Kirchberg an durch das oben benannte Thall über die Stang nach Mittersill führet“, ist erhalten.⁶ Auf ihm treffen zwei Straßen aus dem Mühlbachtal auf der Stang unter dem Großen Rettenstein zusammen und führen dem Grundbach entlang nach Kirchberg. Außer dem Großen & Kleinen Rettenstein sind eingetragen: die Rettensteiner-Alpen, Ragstätter-Alpen, Schwarzkogel, Klo-Alpen, der Untere Grund, Holisanger, Grüner-Alpen, Rettensteinerbach, Mauerbach, Kirchanger und Kirchberg. (Mit „Alpen“ sind wohl die am Weg liegenden Almen gemeint) Die Kosten für Besichtigung und Vermessung betragen 65 Gulden, 18 Kreuzer.⁷ Der Voranschlag zum Ausbau einer für zweispännige Wagen benutzbaren Straße betrug 1787 rund 3.500 Gulden (heute etwa 3,7 Millionen Euro) zur Benützung für Saumtransporte nur 500 Gulden (ca. 530.000 Tausend Euro).⁸

Aus dem Jahr 1798 ist ein Wegbeschau-Protokoll erhalten, aus dem hervorgeht, dass der Erhaltungszustand der Straße gut war. Nur die Brücke im Lutthallgraben war von einer Plaike weggerissen und das „Brüggel über den Graben herausser des Erlschlif Alps-Thörl“ war von Hochwasser zerstört worden. Beides sollten die anrainenden



Samer vom Samerverein Mittersill,
Foto: Barbara Loferer-Lainer

Panorama vom Sperteltal bis zum
Stangenjoch.
Foto: Johann Schiessl (2013).



Grundbesitzer möglichst rasch in Stand setzen.⁹ Nach 1805 wurde die Straße nicht mehr benötigt und dem Verfall preisgegeben. Straßen, Wege und Steige wurden von Kraxenträgern, sogenannten Dossern, Saumzügen mit Maultieren und Eseln, später auch Pferden, von Handwägen mit geflochtenen Behältern, den „Krateln“, auf zwei Rädern, vierrädrigen, einspännigen Anzwagen (Gabeldeichselwagen) und zweispännigen Deichselwägen, sowie von Schlitten und (Hof-)Kutschen, aber auch von Melde- und Postreitern benützt. Nach der Umstellung der meisten Lasten Transporte vom Anzwagen auf den Deichselwagen musste die alte Spurweite von 103 cm seit dem 17. Jahrhundert auf eine Straßenbreite von 3,5 m befahrbar ausgebaut werden.

Die Verkehrsverhältnisse im Brixental änderten sich erst mit dem Bau der Giselabahn. Der Salzburger Großunternehmer Carl von Schwarz ließ für die Österreichische Eisenbahnbau-Gesellschaft 1873 das

„Detail-Project No. 1, Topografische Detailkarte“ Salzburg-Tiroler Bahn für die Strecke Hochfilzen - Wörgl über Fieberbrunn, St. Johann, Kitzbühel, Kirchberg und Hopfgarten ausarbeiten, die für den Bahnbau bis zum Jahre 1875 Grundlage war.¹⁰ Im 20. Jh. gab es mehrmals Bestrebungen diesen Weg wieder zu aktivieren, vor allem für landwirtschaftliche Zwecke, der finanzielle Aufwand dürfte jedoch zu groß gewesen sein.

Aktuell gibt es dazu ein von Bund, Land und EU (Leader) geförder-tes Projekt - ein Weitwanderweg quer durch die Alpen von Bayern über Tirol und Kärnten nach Friaul und Venedig „auf den Spuren der Samer“. Der Weg von Aschau bei Kirchberg nach Mühlbach im Oberpinzgau wurde nämlich in den vorigen Jahrhunderten auch von Säumern (Samern) erschlossen, welche mit Tragtieren, wie Pferden, Mulis oder Eseln, aber auch zu Fuß mit Kopfkragen diese Alpenübergänge zum Transport von Waren nutzten.

Ein abwechslungsreiches Programm soll die Wanderer entlang des Weges begleiten, zu bestimmten Zeiten eben auch Säumer in historischer Kleidung und Ausrüstung.

Quellen

1 Zum den Wegenetz insgesamt siehe: Franz v. Zillner, *Salzburgische Kulturgeschichte*, Salzburg 1871, 109-116. Zillner zählt die Hirschbichlstraße (L 110) und die Paß-Thurn-Straße (B 161) zu den Saumstraßen, die Wiestal-Landesstraße (L 107) und ihre Fortsetzung nach Hof (L 117) zu den Eselsteigen.

2 Salzburger Landesarchiv K.u.R.L.24. *Trassenplan des Hofbauverwalters Wolfgang Hagenauer. Der Ausbau der Vicinalstraße erfolgte wegen einer 1780 eingeführten Tiroler Viehmaut, bzw. wegen des Transportes von Holzkohle aus dem Spertental zum Mühlbacher Bergwerkshandel. Der Ausbau zu einer für 2-spännige Wagen benutzbaren Straße sollte 1787 3.500 fl., als Samweg 500 fl., kosten. Vgl. Regg. XLI/10.*

3 Siehe hierzu vor allen die Arbeit von HR Dr. Friederike Zaisberger, Direktor i. R. des Salzburger Landesarchivs: „Finanzielle, organisatorische und technische Aspekte des neuzeitlichen Wegbaues im Salzburger Bergland“ in: „Die Erschließung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit“, Bozen 1996.

4 Der folgende Abschnitt ist übernommen aus: Peter Gwirl, *Kirchberger Heimatbuch*, 1999.

5 Salzburger Landesarchiv, HR IIter 12

6 Salzburger Landesarchiv, K. u. R. L 24

7 Salzburger Landesarchiv, HR IIter 1

8 Salzburger Landesarchiv, Regg. XLI/10

9 Salzburger Landesarchiv, HR Kropfsberg 142

10 Salzburger Landesarchiv, K. u. R. L 38