



KAMMBERG SCHRIFTEN



Heimatverein
PILLERSEE



Nr. 20

Vereinsblatt des Heimatvereins Pillersee

Herbst 2012



Hubertusmesse bei der Dandlerkapelle

Zur Dandlerkapelle in Walchau

Sie ist Motiv des Titelblattes der vorliegenden Ausgabe der Kammerberg-Schriften. Damals war es üblich – erfreulich für den Chronisten von heute – eine Erinnerungsschrift zur Einweihung eines solchen Bauwerkes anzufertigen. Die für heutige Augen lesbare Übertragung der Urkunde lautet in Originalschreibung:

Fieberbrunn, den 6. August 1901

Erinnerung

Diese Kappelle ist erbaut worden im Jahre 1901 von Johann und Gertraud Dandler, zur Ehre Maria und zur Danksagung für Empfangene Wohlthaten. Möchte noch Bitten das uns Maria die Himmelskönigin noch weiter hilft in allen Anligen sei unsere Helferin in allen Nöthen.

Morgen Mittwoch den 7.8. komen 3 hundert Man Soltaten übernacht auch 16 Ofizire.

Es unterzeichnet sich die Familie was hir heite lebt

Johann u. Gertraud Dandler

Vater und Muter Johann Dandler Gertraud Dandler

Georg Rieder Schmied hat sich viele Verdienste Erworben bei dieser Kappelle

Geboren am 1.1.1897 Maria Theresia Dandler

Anna Millauer Ehre die Mutter Gottes

Kaiser Franz Josef I. Regiert seit 1848

Papst Leo der XIII.

Pfarrer Georg Auer

Cooperator Karl Erhardt und a Pater

Paulus Waibl Schullehrer

Erhardt Gottlieb Doktor Medizin

Gemeinde Vorstand Josef Obwaller

Gemeinde Schreiber Stefan Obwaller

Hüttenamt und Eisenbergwerk des Anton Köllensperger in Innsbruck Stefan Arnold Buchhalter

Da wo jetzt die Kappelle steht war der Tanzsaal von Schaderwirt.

Geschrieben am 6. August 1901

Johann Dandler

Maurermeister Georg Fischer

Zimmermeister Josef Foidl

Ein Tourenbericht, Winter 1930

Herr Walter Avancini aus Wörgl stellte dem Heimatverein Pillersee einen Skitourenbericht seines Vaters Herrn Dr. Herbert Avancini zur Verfügung. Dr. Herbert Avancini war praktischer Arzt in Wörgl und verfasste als begeisterter Sportler Tourenberichte. Er verunglückte 1934 tödlich mit seinem Motorrad im Alter von 38 Jahren. Seinen Nachlass hütete die Familie bis heute.

Der Tourenbericht:

„26.12. sehr schöner Wintertag mit Frost: Um 1/2 8^h früh mit dem Zug nach Fieberbrunn. Von dort zur Lerchenfilzalm – Wildalm zum Wildseeloderschutzhaus. Über den See südlich in die steile Mulde unterm Südgrat, den wir noch mit Skiern erreichten

weiter auf den Gipfel des Wildseeloder 2134 m ohne Ski. Am Gipfel trafen wir Dr. S. Hohenleitner, Dr. Machek und Dr. Scharfetter.

Diese Skitour, die eigentlich keine ist, ist nur bei sichersten Schneeverhältnissen wegen der kolossalen Steilheit der Hänge zu machen. Wir hatten wenig und zum Teil windharstigen Schnee, mir bewährten sich hier zum ersten Male die Metallkanten ganz vorzüglich.

Von der Wildalm bis Fieberbrunn sehr schöne Abfahrt mit Pulverschnee. Mit dem Sportzug heim. 5^h Gehzeit incl. Rast auf dem Gipfel.

Teilnehmer: Rudi Ostermann u. Grete, Käthe Pesendorfer u. Wetti“

Der Flugzeugabsturz am Marchanthorn am 17. November 1939

Hans Edelmaier



Der westliche Kamm der Leoganger Steinberge prägt das Weichbild Hochfilzens. Genau in Verlängerung des Kirchturms ragt das 2.467 m hohe Griebener Hochbrett auf, links (nördlich) davon das Griebener Rotschartl und die beiden Marchanthörner.

Foto Josef Bergmann, Gemeindearchiv Hochfilzen

Ein Flugzeugwrack in der Saugrube

„Am 21.7.1940 wurde von 2 Touristen das Heeresflugzeug, welches seit 17.11.1939 überfällig war, auf der Marchendspitze (sic) aufgefunden. Das Flugzeug wurde am 24.7.1940 vom Militär in St. Johann i.T. samt den vier Leichen (1 Ltnd. als Kdt, 2 UOffiz. und 1 Soldat) geborgen. Die Leichen wurden nach St. Johann i.T. überführt und dort beerdigt.“¹

Diese nüchterne Eintragung findet sich in der Chronik des Gendarmeriepostens Hochfilzen mit Datum 25. Juli 1940. Das Flugzeugwrack lag unter dem Marchanthorn und unterhalb des Griebener Rotschartls, teils in der Großen Saugrube und teils an den westabhängen und nur die wenigen Alpinisten, die den mühsamen Bergmarsch dorthin auf sich nahmen, wussten davon. Nähere Umstände aber waren nicht bekannt.



Heinkel 111 im Flug (Quelle: Wikipedia)

Der Hochfilzener Bürgermeister Dr. Sebastian Eder, der als Arzt auch die jährlichen Blindgängersuchaktionen des Truppenübungsplatzes sanitätsdienstlich begleitete, veranlasste im Sommer 2011 die Bergung der Wrackteile, die seither in der Kfz-Werkstätte des TÜPI unter dem „Kustos“ Vzlt Ernest Griessner ihrem weiteren Schicksal entgegen harren. Griessner hat anhand der Wrackteile eine Heinkel 111 vermutet, Sicherheit war aber vorerst nicht zu erlangen. Insbesondere war ihm aufgefallen, dass die Räder seitlich einzuziehen waren, während die meisten Typen sie nach rückwärts einklappen.

Eine Leserumfrage in der Zeitschrift der Österreichischen Flugzeughistoriker fand zu dem Lienzener Flugzeughilfhaber Roland Domanič, dem dieser Flugzeugabsturz aus eigenen Untersuchungen bekannt war und der uns mit näheren Informationen darüber versorgte.

Zuvor ist aber zum Verständnis ein kurzer historischer Rückblick nötig:

Die politische Lage 1939

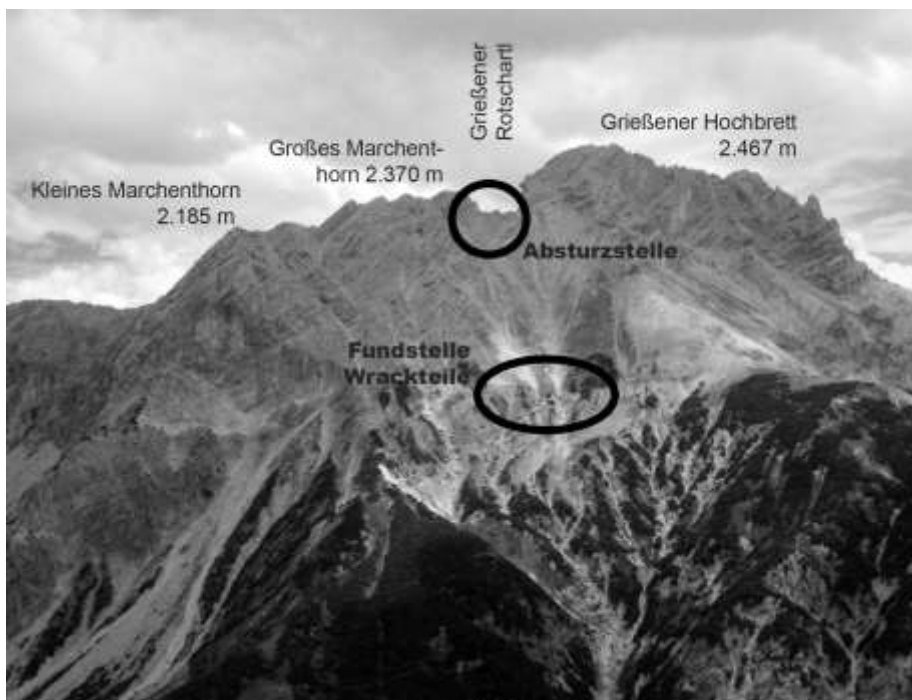
Als am 12. März 1938 das Deutsche Reich in Österreich einmarschierte und sich unser Land trotz des beschönigenden Ausdrucks „Anschluss“ mit militärischer Macht einverleibte, waren wir als „Ostmark“ mit dem weiteren Schicksal Europas an Deutschland gebunden, dessen aggressives Potenzial sehr rasch klar wurde.

Im Oktober 1938 „kehrte das Sudetenland ins Mutterland heim“ – und zwar in einem militärischen Einmarsch, der wie in Österreich friedlich verlief. Am 1. September 1939 aber begann mit dem Polenfeldzug der „heiße Krieg“, der Europa in einen katastrophalen Zweiten Weltkrieg reißen sollte. Drei Tage nach dem Angriff auf Polen kamen als Antwort die Kriegserklärungen Englands und Frankreichs an Deutschland.

Hitler beabsichtigte noch im November 1939 einen Angriff gegen Frankreich („Fall Gelb“), der aber mehrmals verschoben werden musste. Im April 1940 besetzte Deutschland Dänemark und Norwegen gewaltsam, um sich England gegenüber eine vorteilhafte geo-

grafische Position zu sichern und im Mai begann dann der Westfeldzug gegen Frankreich, der mit einem Überfall auf Belgien und Holland eingeleitet wurde.

Die acht Monate zwischen der Kriegserklärung und der deutschen Offensive im Westen am 10. Mai 1940 war von einer abwartenden Konfrontation an der deutsch-französischen Grenze gekennzeichnet, dem „Sitzkrieg“, den die Franzosen „drôle de guerre“ und die Engländer „phoney war“ nannten. In der Ungewissheit über die Zukunft riss Routine ein und es kam stellenweise sogar zu Fraternalisierungen zwischen Poilus und Landsern. Dafür lief die gegenseitige Propaganda auf Hochtouren und Teil dieser Kampagne waren massive Flugzettelabwürfe beider Seiten, die man „Konfetti-Krieg“ nannte: Die Engländer warfen am 3. September, dem Tag ihrer Kriegserklärung an Deutschland, sechs Millionen Flugblätter (insgesamt 13 Tonnen) über dem Reich ab, in dem die Deutschen über die Niedertracht ihrer Führer informiert wurden. Umgekehrt wollte die deutsche Propaganda Misstrauen zwischen Engländern und Franzosen säen. Ein beliebtes Motiv war dabei die Unterstellung, die französischen Frauen würden sich mit den Soldaten des britischen Expeditionskorps in Frankreich vergnügen, während die Männer an der Maginotlinie Wache hielten.



Der westliche Kamm der Leoganger Steinberge mit Absturzstelle und Fundstelle von Wrackteilen.

Foto: Oberst Franz Krug

Den Flugzettelabwurf besorgten Bomber in Ferneinsätzen, die vermutlich auch zu Erprobungsflügen genutzt wurden, worauf die näheren Umstände des hier konkret zu behandelnden Einsatzes hinweisen.

Der Propagandaeinsatz des Kampfgeschwaders 51 am 17. November 1939²

Einen derartigen Auftrag erhielt die III./7 und 8

(7. Staffel unter Hauptmann Poetter, 8. Staffel unter Hauptmann Plischke) des Kampfgeschwaders 51 „Edelweiß“ auf seinem Einsatzhafen in Bad Wörishofen.³ Der Verband hatte am 17. November 1939 mit zwölf Heinkel 111 Bombern zu einem Langstreckenflug über Marseille, Bordeaux, Nantes und Brest zu starten, um dort (neben Bomben⁴) Massen von Propagandazetteln abzuwerfen. Den Meteorologen schien die Wetterlage an diesem Tag für einen Langstreckeneinsatz besonders geeignet.

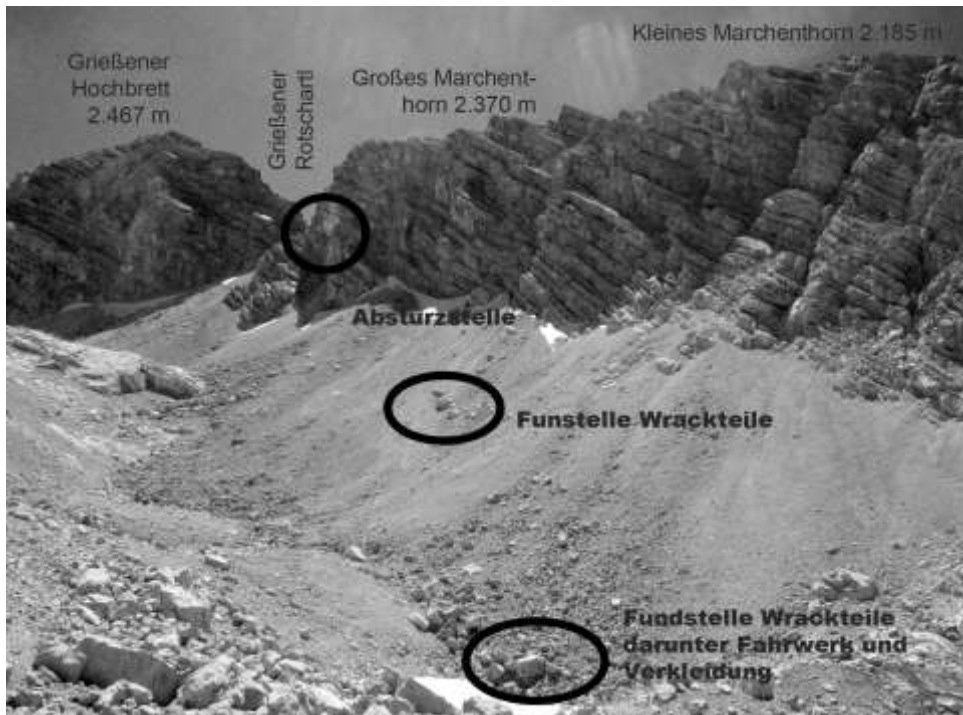
Die Maschinen hoben gegen 08.20 Uhr ab. Oberleutnant Oechsle flog nach Marseille, Oberleutnant Noelken und Hauptmann Poetter nach Bordeaux.

Dieser Einsatz erfolgte aber unter unerwartet schwierigen Bedingungen: Es war oberhalb einer geschlossenen Wolkendecke zu fliegen, Höhenwinde von damals noch unbekanntem Ausmaß mit 210 bis 230 km/h drängten die Flugzeuge Richtung Schweiz und Italien ab, was von den Besatzungen nicht gleich erkannt wurde und zusätzlichen Sprit verbrauchte. Nachdem es sich um einen erstmaligen Dauerflug in 7.000 Metern Höhe handelte, wurden die Maschinen heftig durchgeschüttelt und Sauerstoffmangel führte bei den Besatzungen zu ohnmachtsähnlichen Anfällen mit blauen Gesichtern. Die Maschinen mussten durch die Wolkendecke blind in niedrigere Flughöhe wechseln – eine gefährliche Sache, bei der es zu Propellervereisungen kam.

Dieser 17. November 1939 war für das Geschwader ein „schwarzer Freitag“: Bei diesem Einsatz stürzten insgesamt sieben Maschinen ab!

Näher untersucht ist der Absturz jener He 111 mit Hauptmann Plischke, Oberleutnant Henne und zwei weiteren Besatzungsmitgliedern an Bord in der Gegend des Mitterkars im hintersten Raabtal bei Untertilliach nahe der italienischen Grenze. Oberleutnant Henne konnte sich mit dem Fallschirm retten und über den Vorfall Meldung erstatten.⁵ Hauptmann Poetter ging auf 3.000 m herunter, nachdem sein Navigator ohnmächtig geworden war. Schließlich musste er sich nahe den Vogesen mit Erdsicht orientieren (er erkannte am Bahnhofsschild den Namen der Ortschaft) und landete schließlich nach knapp sieben Stunden wieder in Wörishofen.

Zwei andere Maschinen landeten in Italien und eine in der Slowakei. Von den übrigen Maschinen ist nichts Näheres bekannt. Das Geschwader meldete an diesem Tag acht Gefallene, vier davon in Salzburg und das



Hinter dem Kamm, an seiner Ostseite, liegt die Große Saugrube, in der sich weitere Wrackteile gefunden haben.

Foto: Oberst Franz Krug

müssten jene sein, die mit ihrer He 111 gegen das Marchenthorn geprallt sind:⁶

Ltn. Helmut Domke.
Fw. Wilhelm Trautner
Uffz. Wilhelm Altmann
Uffz. Erhard Tesch

Alle vier gehörten wahrscheinlich der 8. Staffel an.

Auffindung und Bergung

Georg Würtl, der junge Wirt der Hochfilzner Bahn- hofsrestauration, fand im Mai 1940 das Flugzeugwrack und die vier Toten⁷ in der Saugrube. Mit ziemlicher Sicherheit war ein Zugang zur Unfallstelle in den Monaten davor wegen der Schneelage unmöglich. Die Bergung der Leichen übernahm die Garnison St. Johann in Tirol, welche die Hochgebirgs-Sanitätsschule



Der Kommandant des Truppenübungsplatzes Hochfilzen, Oberst Franz Krug, im Sommer 2011 mit Wrackteilen, die aus dem Hochkar des Kübelgrabens geborgen wurden.

der Waffen-SS beherbergte und damit über erfahrenes Alpinpersonal verfügte. Die sterblichen Überreste wurden gemäß der Eintragung in der Gendarmerie-Chronik von Hochfilzen in St. Johann beigesetzt. Nachdem solche Gräber aber dort nicht vorhanden sind, liegt die Vermutung nahe, dass man sie später exhumiert und in ihre Heimat überführt hat.

In der Folge lag das Wrack unbeachtet in der abgelegenen Saugrube. Die mündliche Überlieferung berichtet, dass die Hochfilzner Teile davon für eigene Zwecke geborgen hätten. Das mag sein. Siebzig Jahre in einem Hochkar zu liegen, führ auch bei Flugzeugtrümmern zu Schwund. Die alljährlichen Schneerutsche durch Schneedruck und Lawinen hinterlassen in allen Artefakten ihre Spuren.

Als dann 2011 die noch vorhandenen Trümmer mit Hubschraubern geborgen wurden, lagen sie an zwei relativ weit auseinander liegenden Fundstellen: Ostwärts des Kammes in der Großen Saugrube (u.a. Fahrwerkteile) und westlich davon in einem Kessel zwischen den beiden von den Marchenthörnern auslau-



Wrackteile in der Kfz-Werkstätte des Truppenübungsplatzes Hochfilzen. Ganz vorne das Bugrad, dahinter Metallverkleidungsreste.

fenden Geländerippen der Marchent Alm und der Jungfrau (u.a. der Motor). Aus diesen Wrackfundstellen zu schließen muss das Flugzeug am Griesener Rot-schartl von Westen kommend gegen den südlichen Ausläufer des Großen Marchent Horns (2.376 m) geprallt und zerbrochen sein. Wrackteile landeten beider-seits des Kammes und wurden im Laufe der Jahre vom Schneedruck nach unten geschoben. Anfang August 2012 wurden die beigegebenen Aufnahmen gemacht und die Fundstellen sowie die vermutete Absturzstelle eingetragen.

Anmerkungen:

- ¹ Gendarmeriechronik Hochfilzen. Fotokopie im Gemein-dearchiv Hochfilzen.
- ² **Diese Informationen stammen vom Staffelkapitän der 7. Staffel, Hauptmann Poetter. Dierich, Chronik, S. 61-64.**
- ³ Ein Geschwader bestand aus vier Gruppen zu je drei Staf-feln. Zur III. Gruppe gehörten die 7. bis 9. Staffel. Dierich, Chronik S. 302-305.
- ⁴ So bei Wolfgang Dierich.
- ⁵ Freundliche Mitteilung von Roman Domanig, Lienz, 2012
- ⁶ Dierich, Chronik, Anhang 1 Verlustliste, S. 263.
- ⁷ Freundliche Mitteilung von Hans Eder, St. Ulrich, via Dr. Sebastian Eder, Hochfilzen.

Ich bedanke mich bei den Österreichischen Flugzeughistori- kern und Herrn Roland Domanig, Lienz, für die wertvolle Aufklärung.

Höhenangaben nach N. Stockklauser und A. Stocker, Lofe- rer und Leoganger Steinberge, Alpenvereinsführer, Mün- chen ³¹1991

Wolfgang Dierich: Chronik Kampfgeschwader 51 „Edel- weiß“. Motorbuch Verlag, Stuttgart 2011.

Heinkel 111

Dieses Flugzeugmuster wurde ab 1934 als Schnellver- kehrsmaschine entwickelt und daraus sollte der Stan- dard-Horizontalbomber der Deutschen Luftwaffe konstruiert werden. Bis 1944 wurden in verschiedenen Baureihen insgesamt 5.656 Maschinen gefertigt. Das Muster war bei den Besatzungen wegen seiner guten Flugeigenschaften und Handhabbarkeit beliebt.



Eingeprägte Nummern an den Wrackteilen.

Weitere Flugzeugabstürze während des Zweiten Weltkrieges:

Flugzeugabsturz in Fieberbrunn. Am 14.9.1943 um ca. 17.00 Uhr ist im Hörndlergrund ein deutsches zweimotoriges Flugzeug (JU 88) infolge Schadhaftheit abgestürzt. Von den 4 Mann Besatzung wurden 3 Mann getötet. Das Flugzeug selbst ist vollständig ausgebrannt.

Flugzeugabsturz in Fieberbrunn. Am 27.4.1945 um ca. 13.30 Uhr stürzte in Pfaffenschwendt und zwar 300 m südlich der Bahnstrecke ein einmotoriges deutsches Flugzeug ab. Die beiden Piloten und zwar Flugzeugführer Unteroffizier Manfred Dalhoff am 14.4.1923 in Münster, Westfalen geboren und der Obergefreite Eberhard Rolf, am 15.4.1924 in Lemathe, Westfalen, geboren kamen dabei ums Leben und wurden am 30.4.1945 in Fieberbrunn beerdigt. Das Flugzeug, ein Doppeldecker "RIAP" Muster 60 145, wurde sehr stark beschädigt. Ursache des Absturzes war Sprit- mangel.

Quelle: Gendarmeriechronik Fieberbrunn

Wilderergeschichten aus dem alten Nuarach

Erich Rettenwander

Die reichen Gamsbestände in den Steinbergen und auch anderes Wild in den unwegsamen Gräben und felsigen Hängen rund um St. Ulrich am Pillersee hatte es jungen, schneidigen Burschen schon in alten Zeiten und bis herauf ins 20. Jahrhundert angetan und sie zum Wildern verlockt. Eine alte Liste von privaten Feuerwaffen aus dem Jahre 1676 zeigt, dass ihre Dichte größer war als in allen anderen Gemeinden. Sie wurden zur gelegentlichen Landesverteidigung (1703, 1809) ebenso benutzt wie in friedlichen Zeiten zur Jagd oder Wilderei. Die Motive der Wilderer waren in ausgesprochenen Notzeiten die Versorgung mit kostbarem und rarem Fleisch, in vielen Fällen mögen Abenteuerlust und jugendliche Renommiersucht eine Rolle gespielt haben. Gefürchtet waren Tiroler Wilderer bis Bayern hinaus, wohin sie sich gelegentlich als Alminger und Senner verdingten. Wir berichteten in einer früheren Nummer der Kammerberg-Schriften vom sogenannten Tiroler-Wastl, einem Pfaffenschwendter, der die bairischen Reviere unsicher machte.

Unser Gewährsmann für die folgende Geschichte ist der hundertjährige Altbürgermeister von St. Ulrich, Hans Simair, der mir schmunzelnd berichtete, dass das Wildererhandwerk bei uns früher keinen so schlechten Ruf besaß und es fast dazu gehörte, dass sich junge Burschen vorübergehend darin versuchten. Sie waren gefürchtet, aber in gewissem Sinne auch geachtet. Nichts zu tun hat diese archaische Form des Wilderns mit dem, was man heute gelegentlich in der Presse liest, wenn oft sogar vom Geländewagen aus Tiere aus reiner Mordlust abgeschossen, ihrer Trophäen beraubt und die Kadaver liegen gelassen werden.

Ein früher Nuaracher Wilderer, von dem uns berichtet wird, war der Weberbauer und Gemeindevorsteher Lugmair, der 1844 im Gamsgebirg von Loferern erstochen wurde und dessen Martel in den Steinbergen zu finden ist. Seine Geschichte wurde im Nuaracher Heimatbuch eingehend behandelt und muss hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden. Um 1923 in der ärgsten Inflationszeit machten sich zwei Fieberbrunner Metzgerburschen und Kriegsheimkehrer ins Grieseltal auf, um den zahlreichen Gämsen aufzulauern. Oben, nahe am Hirschbadsattel hielt sich der

Aufsichtsjäger und Halserbauer Georg Mitterer versteckt. Die beiden gingen nichts ahnend vorbei und wurden angerufen: „Waffen weg!“ Der weniger schneidige Hans P. gehorchte und flüchtete. Der Jäger Mitterer, der beide erkannt hatte, wusste, dass der andere, Hansjörg E. wesentlich konsequenter und gefährlicher war. Dieser behielt die Büchse in der Hand und suchte hinter einem Stein Deckung. Ein Schuss krachte und traf den Wilderer von hinten im Bein in der Nähe des Knies. Der Aufsichtsjäger Georg Mitterer näherte sich dem Schwerverwundeten und sah, dass er



diesen unmöglich allein den weiten und beschwerlichen Weg ins Tal schaffen konnte. Um Hilfe zu holen, vergingen wertvolle Stunden. Handy und Hubschrauber wie heute standen natürlich nicht zur Verfügung. Schließlich stiegen vier starke Burschen, Wagner Hans (Wörter) und Geisl Hans (Hornbacher) aus Schwendt auf und kamen erst in der Dämmerung an. Aus Stangen und Ästen wurde eine behelfsmäßige Bahre gebaut und der Verletzte mühevoll in der Dunkelheit abtransportiert. Der Wilderer wurde seinem Ruf als harter und zäher Mann gerecht. Die Träger hörten seine Zähne knirschen, aber kein Schmerzenslaut drang aus seinem Mund. Der Verletzte überlebte trotz langen Transportes. Die damalige ärztliche

Kunst reichte aber nicht zu einer wirklichen Heilung. Zeitlebens musste er mit einem steifen Knie und verbogenem Bein zurechtkommen, was ihm aber dank seines Kampfgeistes und eisernen Willens recht gut gelang. Ältere Fieberbrunner haben ihn noch gut gekannt, er schwieg eisern über den Vorfall und auch über den Aufsichtsjäger Mitterer verlor er später kein böses Wort. Der Jäger wurde zwar angezeigt und festgenommen, kam aber wegen vermutlicher Notwehr rasch wieder frei. Eine Lokalzeitung brachte seine plausible Gegendarstellung, die er vor Gericht abgab.

Noch weitere Wilderer nannte unser Gewährsmann Hans Simair. Ein anderer gefürchteter aber so erfolgreicher Wilderer, dass er nie erwischt wurde, war der Bauer Michael W., ein Schwiegersohn des Aufsichtsjägers. Am Bründlberg oberhalb von Weißleiten wusste nur er eine Felsenkluff, in der er sein Gewehr versteckt hielt und auch die Jagdbeute hinterlegen konnte um dann ganz unverdächtig nach Hause zu gehen.

Dem Nuaracher Altbürgermeister Hans Simair danke ich zum Schluss für seine genaue, sachliche Berichterstattung, die von vielen humorvollen Ergänzungen bereichert wurde.

Wia ins da schnåwi gwågsn is

Pillerseer Mundart, gesammelt von Hans Jakob Schroll

giadla	sachte, ohne Anstrengung (leitet sich von dem Wort gütlich oder Eile ab) ¹
schwanzige gsöin	tüchtige Frau
´s mandl biag se wia a roafåst	der Mann krümmt sich vor Schmerz wie ein Ast der um ein Holzfass gelegt wird
bråndreita	Rotschwanz (Vogel)
astigs mandl	derber, knorriger Mann
harwas tuach	feines Tuch aus gesponnenem Flachs
wunasöitn	fast nie
uridln	lockern
ôgruun	Ende der Almsaison feiern
gåffra	Kampfer harzartige Verbindung für die chem. Industrie ²
kranewitbèer	Wacholderbeeren >wit< bedeutet Holz ³
da(a)sig	kleinlaut, unterwürfig
fèhmuich	Magermilch
fröd	unfreundlich, gehässig
fraggei	1/8 lt Schnaps aus dem franz. „flacon“ ⁴
speitlsuur	Kompott aus getrockneten Apfelspalten
årwettsgaitig	arbeitsintensiv, schwer zu bearbeiten
gach	eilig, hastig, jäh
du håst a gachn	du hast es aber eilig
gaingst, galing	von ungefähr, vielleicht, etwa
a schuss ôar	ein dutzend Eier
ickshäu(ei)sla	jemand dem nichts gehört, in der Form ichtsén (icksn), die für nichts bedeutet ¹
wenig, a wenk, z`wenk	wenig, ein bisschen, zu wenig
enterbei	jenseits drüben
herenten	auf dieser Seite
pfoad	Hemd hat sich aus dem germanischen *paidō⁴ entwickelt
fergl	hölzernes Traggestell zum Ziehen u. Tragen von Heulasten, geht auf das roman- sche <i>ferculu</i> „trage“ (lat <i>ferculum</i>) zurück
id(t)ruckn	Wiederkauen von Tieren
zwåzln	sich tippelnd bewegen, zappelig kriechen ⁵
ziwitzn, zåwitzn, zibezen	ungeduldig sein, zappeln, - sich übereilen ⁵
ôgehr	aufreizend, an den nerv gehen

a fiawabrunna sprichei

va da mareisn nani (Windberger Anna) – dè håt ma dèš gsôgg

es geht ôana aussì – sôgg traud,

es is a schèna – sôgg d`lena,

a mittlmåßigs mandl – sôgg andl,

was geht den dèš di u, lies – wenn`s da deinìg nit is.

Literatur

¹ Schmeller – Bayerisches Wörterbuch

² Duden – Das Herkunftswörterbuch

³ Sedlaczek – Wörterbuch der Alltagssprache Österreichs

⁴ Reimmichls Volkskalender

⁵ Schatz – Tiroler Mundarten

⁶ Finsterwalder Tiroler Ortsnamenkunde

⁷ Kathrin Sohm - Die Wald u. Wiesenn. d. Gem. Kirchberg

Pillerseer Orts- und Flurnamen

Hans Jakob Schroll

Kaserl:

Kaserl *kasal* St.Jakob

Kaserl *kasal* St.Ulrich

Kasaltal *kasaltōi* St.Ulrich

Der Name Kaserl leitet sich mda. *kâser* „Alphütte in welcher gesennt wird“, ab.³

Sèg:

Im Pillersee gibt es etliche Fluren mit dem Namen *>söge>* - *>seige<*⁵ im Dialekt *>sèg<* Dieser Name bedeutet Einsenkung des Bodens, in der Wasser versickert, Vertiefung im Gelände; Einschnitt, Kerbe.

In den folgenden Gemeinden sind diese Fluren mit *>sèg<* anzutreffen:

in St. Jakob

Kuhbodensöge

Scharten Söge (*schâschtn sèg*) – Scharte – Einschnitt im Berggrat⁵

Filzenberg Söge (*fuiznberg sèg*) – Filz bezeichnet ein kleines Moos mit filzartig verwachsener Moosdecke, den Moos ist mundartlich auch ein Wort für „Moor“⁸

Ackerl Söge (*ackal sèg*) – Ackerl – ahd. *ackar* = Feld, Landstück ⁶

Lindtal Söge (*lindtōisèg*) – Lindtal – ahd. *linta*, *lindia* = Linde⁶

Wasser Söge (*wâssasèg*) – Wasser - ahd. *wazzar*, *water*⁷

Breite Söge (*broatsèg*) – Breite – ahd. = breit, ausgedehnt⁶

Lange Söge (*långsèg*) - Lange – ahd. = groß, ausgedehnt⁶

in St. Ulrich

Stadelsöge (*stâ(d)lsèg*) Stadel – ahd. *stadal* = Speicher, Stallung

Brunnsöge (*brunnsèg*) Brunn – ahd. *brunno* = Brunnen, Quelle

in Hochfilzen

Weitsöge (*weitsèg*)

Söge (*sèg*)

Kamberg:

Nachdem unsere Zeitung „Kambergschriften“ *“kâmperg“* heißt, die Erklärung dafür:

Kamberg – Kamperg – ahd. *kamb* = Kamm, Kranzgesims, Bergrücken.⁶

Ramersattel:

Ein interessanter Flurname ist auch der Ramernsattel (*rèmasâtl*) – fälschlich als Römersattel bezeichnet

Im 18. Jahrhundert als „auf den Rämblen“ – am Remer erwähnt, dazu gibt Schatz Wb. die Aufklärung: ram ist „Zaunteil, Zaungitter“- mit „Ramern“ hat man eine Art Gatter, einen Durchlass im Almhag gemeint.⁶

Schlöder:

Ein weiterer Flurname die Schlöder – Schleder (*schlêda*) ist in Hochfilzen und Fieberbrunn anzutreffen, der sich wahrscheinlich von Schluder, Schlotter, Geschlött, Geschlutt - das Schutt, Schlamm bedeutet;

Schlötten – mit Schlamm und Lehm zu schaffen haben.¹



E in Traum wird Wirklichkeit

Zeitzeugeninterview Karl Zöggeler, St. Jakob
Interview von Brigitte Hinterholzer und
Angela Spiegl

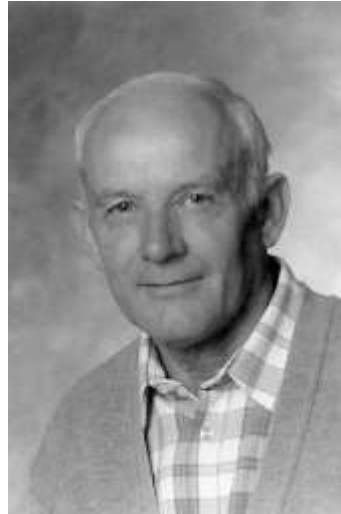
Zur Person:

Ich wurde am 27.10.1926 in Mölten in Südtirol als viertes von 15 Kindern geboren. Im Jahre 1940 wanderte meine Familie im Zuge der Option nach Österreich aus und landete in St. Jakob i.H., wo wir zuerst einige Wochen beim Hauser Wirt wohnten, bevor uns der Reitherbauer seine Alm überließ. Ich besuchte in St. Jakob noch zwei Jahre die Schule, dann arbeitete ich bis 1952 bei verschiedenen Bauern. 1952 bekam ich eine Stellung beim Magnesitwerk in Hochfilzen, wo ich bis 1963 beschäftigt war. Von 1963 bis 1965 arbeitete ich bei der Installationsfirma Brunner in Fieberbrunn. Bis zu meiner Pensionierung (1989) war ich als LKW- Fahrer bei verschiedenen Bauunternehmen beschäftigt.

1956 heiratete ich Kathi Obermoser. In den Jahren 1958, 1961 und 1966 wurden meine Kinder Hildegard, Hermann und Monika geboren.

Bei einem Treffen mit dem befreundeten Lärchenhofwirt (Martin Unterrainer) aus Erpfendorf habe ich erfahren, dass der Gastwirt einen eigenen Schilift für seine Gäste gebaut hat. Das hat meine Neugier geweckt und ich erkundigte mich nach den angefallenen Kosten und ob er die Anlage in Eigenregie erbaut hat oder den Auftrag einer Firma übergeben hat. Die Liftanlage wurde von der Firma Stomag erbaut. Der Sitz dieser Firma war in Vorarlberg, aber ein Vertreter wohnte in Kirchbichl. Bei meiner Arbeit im Werk in Hochfilzen erzählte ich meinem Arbeitskollegen, dem Schmiedbauern (Waltl Josef), von dem Liftbau beim Lärchenhof. Wir überlegten uns, ob es möglich wäre, auch in St. Jakob einen Lift zu bauen. Als Hang würde sich das Köpffeld und die Reitherbauer-Etz anbieten. Ich wurde den Gedanken, einen Lift in St. Jakob zu bauen, nicht mehr los.

Als ich mit Simon Hinterholzer, dem damaligen Bürgermeister von St. Jakob, über die Möglichkeit eines Liftbaus sprach, war er zuerst eher skeptisch und fragte mich, wer das machen solle. Mein Vorschlag war, dass ich das Bauliche und Handwerkliche übernehme und Simon sollte sich um die bürokratischen und finanziellen Dinge kümmern. Simon war in Kitzbühel bei der Gebietskrankenkasse beschäftigt und als Bürgermeister mit den „Herrn“ von der Bezirkshaupt-



mannschaft gut bekannt.

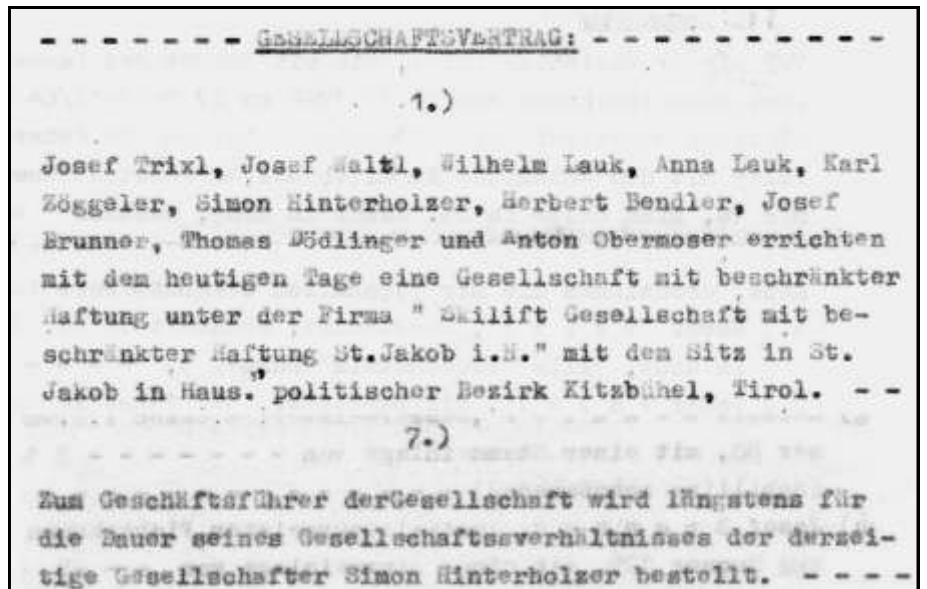
Diese ersten Gespräche wurden im Jahr 1962 geführt. In Folge habe ich mich im Dorf umgehört und erkundigt, wer bereit wäre, für den Liftbau finanziell etwas beizusteuern. Der Schmiedbauer (Waltl Sepp) steuerte 40.000,- Schilling bei. Trixl Seppei war auch begeistert von der Idee und stellte 50.000,- Schilling zur Verfügung. Baumeister Herbert

Bendler beteiligte sich mit 20.000,- Schilling. Ich erzählte der Gastwirtsfamilie Lauk von unserem Vorhaben und konnte einen Betrag von 20.000,- vereinbaren. Brunner Josef und Dödlinger Thomas unterstützen uns mit einer Spende von je 2.000,- Schilling. Simon Hinterholzer legte 10.000,- Schilling ein. Ich für meinen Teil stellte meinen Arbeitseinsatz für dieses Vorhaben zur Verfügung, das war meine Einlage, welche mit 10.000,- Schilling bewertet wurde. Kröpfl Toni (Obermoser Anton) wollte auch in das Projekt investieren und brachte 10.000,- ein und war außerdem einverstanden, die Anlage auf seinem Feld zu errichten. Ich konnte mich auch mit der „Reitherbauern Nani“ (Unterlechner Anna) einigen, denn der Grund im oberen Bereich gehörte ihr.

Nach einer Besichtigung vor Ort machte uns die Firma Stomag ein Angebot für die geplante Liftanlage. Der Kostenvoranschlag betrug 280.000,- Schilling.

Am 09.09.1965 wurde durch den Notar DDr. Johannes Poley der Gesellschaftsvertrag erstellt. Das Stammkapital der Gesellschaft betrug 158.000,- Schilling.

Auszüge aus dem Gesellschaftsvertrag der „Skilift Gesellschaft mit beschränkter Haftung“:



Als die bürokratischen Angelegenheiten von Simon Hinterholzer als Geschäftsführer unserer Gesellschaft abgeschlossen waren, konnten wir mit den Arbeiten beginnen.

Firma Nothegger aus St. Ulrich hat uns vier oder fünf Lastwagen mit Schotter geliefert. Er konnte den Schotter aber nur bis zur Reitherbauer-Etz bringen. Von da aus haben dann mein Vater und ich im Winter 1965 mit Hilfe eines Schlittens das Material für die Fundamente der Stützen und Liftstation verteilt. Im Herbst 1965 haben wir den Grund für die Liftstützen und Liftstationen händisch ausgehoben. Im Oktober hatte ich dann eine Woche Urlaub, in der wir die ganzen Fundamente (Stützen, Talstation und Bergstation) gelegt haben.

Kurz vor Allerheiligen ist dann die Liftanlage geliefert worden. Mit Hilfe eines Mitarbeiters der Fa. Stemag und Bamer Simon (Baumann Simon - ehem. Gemeindegemeinsekretär von St. Jakob) haben wir dann alle Stützen und die Liftstationen aufgebaut. Die Stützen wurden zuerst zusammengeschraubt und dann mit einfachen Mitteln (mit „Voürschdl und Gwaag“) aufgestellt. Am Beginn des Winters hatten wir noch keine behördliche Genehmigung. Die Abnahme ist erst in der Weihnachtswoche erfolgt. Ich habe den Lift aber schon vorher betrieben. Ich war damals bei der Fa. Brunner angestellt und hätte im Winter stempeln müssen. Simon hat es dann so organisiert, dass ich versichert war und beim Lift gearbeitet habe. Ich machte diese Arbeit unentgeltlich!

Schmiedbauern Seppi half mir oft beim „Pistenpräparieren“. Dazu bauten wir uns selbst ein Gerät aus alten Fahrrädern und Holzsprossen, mit dem wir mit dem Lift hochfuhren und dann die Strecke Bahn für Bahn abzogen. Meistens zog ich diese Vorrichtung und Schmiedbauern Seppi setzte sich hinten drauf um mehr Druck auszuüben. Vom Petererbauern (Kaspar Pirnbacher) kauften wir um 30.000,- Schilling ein Stück Grund („Paternmoos“-direkt an der heutigen Hauptstrasse), das als Parkplatz diente. Die Schifahrer wanderten mit den Schiern zur Liftstation. Der Lift wurde mit einem Benzinmotor betrieben. Den Benzin holte ich mit meinem VW Käfer in Fieberbrunn und zog die Kanister mit einem Schlitten zur Talstation.

Trotz der vielen Anstrengungen war es für mich eine sehr schöne Zeit, ich hatte das schöne Gefühl, etwas geschaffen zu haben und die Gäste waren sehr zufrieden, gut gelaunt und hatten viel Spaß. So manches Schnäpschen wurde nach so einem Schitag geschenkt. Beim Petererbauern, Strasserwirt und Hauserwirt waren Schigruppen untergebracht, die am Kröpflift Schikurse absolvierten. Gründer der Schischule „St. Jakob in Haus am Pillersee“ war der Schilehrer Gottfried Herramhof. Erinnerungsfotos wurden vom Fotografen (Max Porsche) geknipst und an die Gäste verkauft. Die Schihütte wurde vom Kröpfl Toni (Obermoser Anton) geführt und Kröpfl Frieda (Frieda

Irnberger) übernahm den Ausschank.

Wir haben genauestens Buch geführt über alle Ein- und Ausgänge.

Am Ende der Saison habe ich „Dödling Jaggn“ (Jakob Dödlinger – Betriebsleiter Bergbahn St. Ulrich) getroffen und er fragte mich, was wir über den Winter eingenommen haben. Das waren 36.000,- Schilling. Er war sehr erstaunt über diesen Umsatz.

Der Liftbetrieb lief außerordentlich gut und bald gab es Spekulationen über den Bau einer Sesselbahn auf die Buchensteinwand und eine Diskussion über den Zusammenschluss von Hausberglift, Kröpflift und dem geplanten Buchensteinwandlift zwischen den Gemeinden St. Jakob und St. Ulrich war entfacht.

1969 kam es zu einer Fusionierung der Skillift Ges.m.b.H mit der Bergbahn Pillersee Ges.m.b.H. Unser Anteile wurden in Aktien bewertet (1.000,00 Schilling = 1 Aktie).

1970 wurde der Einsessellift auf die Buchensteinwand errichtet.

Wir haben in der Zeit von 1963 – 1970 drei Gästezimmer ausgebaut und bis 1987 vermietet. Mit dem Ausbau von Wintersportmöglichkeiten blühte der Wintertourismus auf. St. Jakob präsentierte sich als „Skidorf St. Jakob in Haus“ und die Privatzimmervermietung erlebte in diesen Jahren einen enormen Aufschwung.

Ich bin heute noch ein begeisterter Schifahrer. Im Winter 2009/2010 konnte ich gezählte 80 Tage im Schigebiet der Bergbahn Pillersee schifahren.



Pillerseer in der bayerischen Armee 1812

Hans Bachler

Vor genau 200 Jahren zogen Soldaten aus Pillersee mit dem bayerischen Heer nach Russland. Einige kehrten aus diesem Feldzug nicht mehr zurück. Wie kam es dazu?

1805 kam Tirol als Kriegsbeute nach dem verlorenen Krieg Österreichs gegen Napoleon zu Bayern. Schnell machten sich die neuen Herren beim Großteil der Bevölkerung unbeliebt. Zu den besonders verhassten Maßnahmen gehörte die Dienstpflcht im bayerischen Heer. Nun aber wurden die Tiroler Burschen in bayerische Uniformen gesteckt und mussten, da Bayern mit Frankreich verbündet war, für die Sache Napoleons in den Krieg ziehen. Diese Zwangsaushebung von Rekruten war auch ein wesentlicher Grund für den Aufstand von 1809.

1812 zog Napoleon gegen seinen letzten verbliebenen Gegner auf dem Kontinent, das Zarenreich, ins Feld. Mit einer bis dahin nicht gesehenen Streitmacht von fast 700.000 Mann überschritt er im Juni 1812 die russischen Grenzen. Unter den Bayern in der Grande Armée befanden sich auch Tiroler und damit auch Soldaten aus Pillersee. Der Feldzug bis nach Moskau und zurück im russischen Winter bedeutete für die Teilnehmer unvorstellbare Strapazen und für einen Großteil von ihnen den Tod. Von den 33.000 Kriegern der bayerischen Armee kehrten nur ca. 4.000 zurück.

Wir wissen nicht, welche Soldaten aus unserer Region an diesem Feldzug teilnahmen. Aus verschiedenen Quellen lassen sich trotzdem einige Pillerseer erschließen, die in der bayrischen Armee fielen, vermisst wurden oder an Krankheiten ums Leben kamen.

- Im Jahre 1820 wurde in einem Verlassenschaftsauftrag in der Zeitung¹ nach einem Jakob Astlinger, Webersohn in Pfaffenschwendt gesucht, der den Russlandfeldzug im 7. königlich bayerischen Infanterieregiment mitmachte und mit 1. Jänner

1813 als vermisst in den Regimentslisten erfasst wurde.

- Noch 20 Jahre später fahndete man ebenfalls im Zuge einer Todeserklärung nach den beiden Brüdern Leonhard und Joseph Mühlauer aus **Hochfilzen, sie wurden „im Jahre 1811 dem königl. bayer. Heer einverleibt, haben im Jahre 1812 den russischen Feldzug mitgemacht und sind seit dieser Zeit abwesend und unbekanntem Aufenthalts.“²**
- Andre Kofler vom Koglehen in Fieberbrunn, 21 Jahre alt, verstarb am 13. Feber 1813 in Thorn (**Westpreußen**) an **Nervenfieber. Der Totenschein** wurde vom Bataillons-Chirurg Schmözl am 10. März 1813 ausgestellt.³ Auch er gehört damit noch zu den Opfern des Russlandfeldzuges.
- Christian Schweinöster von Schwendt in St. Ulrich, 22 Jahre alt: Der am 5. Mai 1813 erfolgte **Tod des Soldaten im „Feld des Sieges“ wurde durch das Landgericht Kitzbühel angezeigt.** Er fiel vermutlich in einer der Kampfhandlungen in Sachsen kurz bevor der bayerische König Maximilian I. im Oktober die Fronten wechselte und auf Seite der Gegner Napoleons an der Völkerschlacht bei Leipzig teilnahm.
- Anton Pichler, **Mautbeamter am Pass Griesen** starb als Gemeiner der 11. königlich bayerischen **Infanteriekompanie Nr. 6 an „Spitalfieber“ im Hospital zu Ettenheimmünster (Baden-Württemberg)** am 14. Mai 1814. Zu diesem Zeitpunkt war der Befreiungskrieg gegen Napoleon bereits gewonnen und Paris von österreichischen, preußischen und russischen Truppen besetzt.

1814 kam Tirol nach der Niederlage Napoleons wieder zu Österreich.

1 Bothe für ganz Tirol und Vorarlberg 21.08.1820

2 Kais. kön. priv. Bothe für ganz Tirol und Vorarlberg, 28.03.1842

3 Dieser und folgende: freundliche Mitteilung Hans Steiner, Waidring

Druck gesponsert von:

Alternative Heizungssysteme
mit Wärmepumpen
mit Sonnenkollektoren
mit Frischwarmwasser

IDM-Energiesysteme GmbH
A-9971 Matrei in Osttirol, Seblas 16-18
Tel.: 04875 6172-0, Fax: 04875 6172-85
E-Mail: team@idm-energie.at
Internet: www.idm-energie.at

