



Heimatverein
PILLERSEE



KAMMBERGSCHRIFTEN

Nr. 41

Vereinsblatt des Heimatvereins Pillersee

Frühjahr 2023



Otto Lohde (* 1874 in Wien; † 1957 in Krems an der Donau) war der Bruder der legendären Baronin Rinaldini und ein eifriger Sommerfrischler mit großem Maltalent. Der Heimatverein ist auf der Suche nach den Originalen dieser Ansichtskarten, mehr dazu auf Seite 15

Die Bötin - Botenwesen in Tirol

Die Ausstellung „Bildnis Pillersee“ zeigte auch Bilder des Malers Sepp Schwarz. Der war in Fieberbrunn aufgewachsen. Die Familie musste 1938 in der NS- Zeit Fieberbrunn verlassen, doch in Fieberbrunn erinnern sich so manche Leute noch an seinen Vater gleichen Namens, der in der Dorfschule unterrichtete und sich auch nebenbei durch Landschaftsmalerei ein Zubrot verdiente.

Sepp Schwarz jun. wurde Lehrer wie sein Vater und lebte später in Telfs. In der Ausstellung in Hochfilzen sah ich ein Bild mit dem Titel „Die Bötin“. Es zeigt eine Frau mit Kopftuch, die einen Hund mit sich führte, der mit einer kleinen Deichsel an einem Leiterwagen angeschirrt war.

Viel zu recherchieren war diesbezüglich schwierig, da es kaum noch jemand gibt, der aus der Erinnerung zu erzählen weiß. Nur an eine Frau erinnerte man sich, die aber schon 1960 starb. Diese Frau hieß Barbara Keuschnigg, genannt Keuschnigg Wawei. Sie stammte vom Bauernhof Tragstätt, eine geborene Schwaiger, und lebte mit Mann und Sohn im obersten Stock des alten Schulhauses hinter der Kirche.

Die Wawei verrichtete Botendienste, sie besorgte so manches, was gebraucht wurde und in Fieberbrunn nicht zu bekommen war. Einer, der diese Bötin noch kannte, ist Erich Rettenwander, der aus seiner Schulzeit in Innsbruck her weiß, dass es in der Blasius Hueberstraße bei der Universitätsbrücke eine Botenzentrale gab.



Von Heidi Niss



Das Botenwesen war also ein organisiertes Gewerbe, mit Boten verschiedener Rangordnung. Um 1930 wird berichtet, dass es in Tirol 130 verschiedene Boten gab. Der Bote war ersatzpflichtig für verdorbene oder verlorene Ware. Die Meldung in der Botenzentrale war also geregelt, das Botenwesen war auch ein weitergegebener Beruf vom Vater zum Sohn, oder auch in der Verwandtschaft. Es gab die Boten, die mit Ross und Wagen die Waren transportierten. Sie fuhren die weiten Wege aus den entlegensten Gebieten bis in die Stadt. Ihnen war es möglich, schwere Fuhren zu transportieren.

DIE BÖTIN

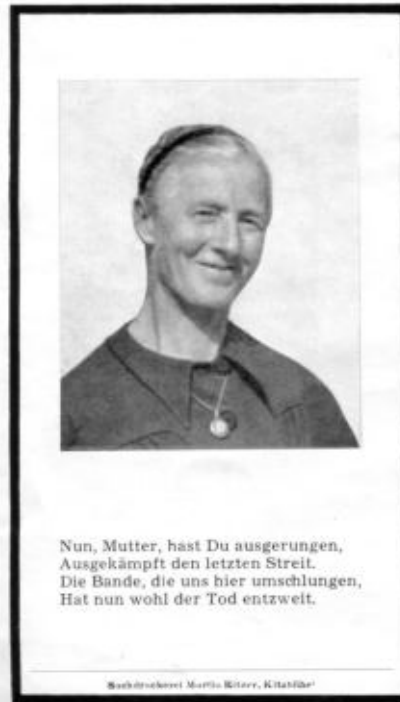
Der Holzschnitt von Sepp Schwarz zeigt Wawei Keuschnigg mit ihrem legendären Hund und dem Ehemann im Hintergrund

Die Böttinnen, wie die Keuschnigg Wawei wanderten in nähere Gebiete, trugen aber auch den Ruckkorb auf dem Buckel. Es ist sicher, dass die Bötin ihre weiteren Besorgungen später auch mit der Bahn unternahm, wobei es sein kann, dass sie mit ihrem Hund im Paketwagen fuhr.

Im Paketwagen wurden nämlich auch Kranke transportiert, die in einem Wagen liegend gefahren wurden. Diese Krankentransporte und die Fahrten der Boten und Bötinnen gab es noch lange nach dem 2. Weltkrieg.

Die Bezahlung der Boten war auch genau geregelt. Diese Regelung erfolgte auch über die Botenzentrale. Man weiß auch von einer Bötin in St. Ulrich, die hieß Ursula Millinger. Der Heimatverein besitzt ein Türschild einer Maria Brunner, die Innsbrucker Bötin war.

Vielleicht waren später die Hausierer die Nachfolger dieser Boten.



Nun, Mutter, hast Du ausgerungen,
Ausgekämpft den letzten Streit.
Die Bande, die uns hier umschlungen,
Hat nun wohl der Tod entzweit.

Wochenschrift Maria-Wörter, Kitzbühel

✝

Christliches Andenken
an unsere liebe unvergeßliche Mutter,
Großmutter und Tante,

Frau Barbara Keuschnigg
geb. Schwaiger
aus Fieberbrunn

welche am 1. Oktober 1900, versehen mit
den hl. Sterbesakramenten im 71. Lebens-
jahre selig im Herrn entschlafen ist.

Sie ruhe in Frieden!

Dein Leben hat ein Ende,
Erlöst wirst Du von Deiner Qual,
Wir drücken Deine treuen Hände,
Mutter, Dir zum letzten Mal.
Nun blicken wir an Deinem Grabe
Mit stiller Hoffnung himmelwärts,
Wo Dir des Himmels Krone winkt,
Du liebes, gutes Mutterherz!

Süßes Herz Maria sei meine Rettung!
(100 Tage Ablauf)

**Der Leibarzt
oder 500 beste
Hausarzneimittel**
1851

alle Krankheiten der Menschen,
alle Gelenke, Schenkel, Knie, Ellbogen, Brustgelenke, Hüftgelenke, Magen, Darm, Leber, Nieren, Blase, Prostata, Harnröhre, Lungen, Herz, Blutgefäße, Haut, Kopf, Hals, Brust, Rücken, Arme, Beine, Füße, Ohren, Augen, Nase, Zunge, Zähne, Kehlkopf, Luftröhre, Kehlkopf, Kehlkopf, Kehlkopf.

Hühneraugen.

1) Die Hühneraugen vertreibt man durch das Auflegen von geschabter Seife oder eines Blattes der Hauswurzel, nachdem vorher in einem erweichenden Fußbade der obere Theil des Hühnerauges abgeschabt worden war.

2) Man nimmt Weinstein, ungefähr so viel, daß das Hühnerauge damit bedeckt wird, und bindet ein Stückchen Leinwand darüber; dann feuchtet man die Leinwand mit einem Tropfen Wasser an; in 3 — 4 Tagen kann man es abnehmen, und das Hühnerauge verliert sich. Man hüte sich vorzüglich aber vor dem Tragen enger Schuhe.

3) Das öftere Baden der Füße in Aschenwasser und das fleißige Wechseln der Strümpfe, so wie das Tragen ganz weicher Stiefeln oder Schuhe, hilft sehr zur Vertreibung der Hühneraugen.

4) Ein Hühnerauge, das mehrere Jahre die empfindlichsten Schmerzen verursachte, wurde auf folgende Weise leicht weggeschafft:
Ein Stück Leder, was etwas stark war, wurde um die Zehe befestigt, nachdem vorher in dasselbe eine Öffnung von der Größe eines Hühnerauges gemacht, damit dasselbe vom Leder unbedeckt war. Nun wurde grünes Siegelwachs an ein Licht gehalten und die geschmolzenen Tropfen so heiß auf das Hühnerauge fallen gelassen, als sie vom schmelzenden Wachs ablaufen. Nach einer dreimaligen Wiederholung, was in einer Zwischenzeit von 14 Tagen stattfand, war das Hühnerauge völlig weg. Die Stelle, wo es gestanden hatte, war nicht einmal zu bemerken.

5) Ein neues Hühneraugenpflaster, welches sehr zu empfehlen ist, besteht in 2 Loth Gummi amoniacum, eben so viel gelbem Wachs und drei Gran Grünspan; das Gummi wird mit dem Wachs zusammen aufgelöst, der Grünspan darunter gerührt, und dann, auf ein Läppchen gestrichen, aufs Hühnerauge gelegt.

6) Man streiche von folgendem Pflaster etwas auf Leder: Nimm Schirlings-, Seifen-, und Mercurialpflaster, von jedem 2 Quentchen, 1 Scrupel Kampfer, und mische es. Eben so gut ist das gewöhnliche Dyrrococum-Pflaster.

7) Dr. Rosenbam empfiehlt das Krähenaug alle drei Tage auszuschneiden, und durch unter die Zehen gelegte Schienen dieselben zu gewöhnen, daß die Stelle, wo dasselbe sitzt, nicht mehr so dem Drucke der Stiefeln oder Schuhe ausgesetzt ist.

8) Seifenpflaster auf Seidenpapier gestrichen und alle acht Tage erneuert, erweicht, und man kann mit leichter Mühe dann das Hühnerauge herausnehmen.

Impressum: Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:
Heimatverein Pillersee, Kirchweg 2, 6391 Fieberbrunn
info@heimatverein-pillersee.at
www.heimatverein-pillersee.at

DIE GISELABAHN seit 1875

Der Bau dieser Eisenbahnlinie hat unsere Region schlagartig verändert. Mit dieser Serie rund um die Geschehnisse der nun bereits 150jährigen Geschichte will der Heimatverein Pillersee auf dieses bedeutende Werk hinweisen.

von Dr. Sebastian Eder

Vor 150 Jahren, am 06. August 1875, wurde die Eisenbahn durch unsere Region, die Giselabahn“ - resp. die „Salzburg - Tirol – Bahn“ erstmals in Betrieb genommen. Die enorme Bedeutung der Bahn für die Entwicklung unserer Region und unserer Gemeinden verpflichtet uns, nicht nur die Geschichte dieses Jahrhundertwerks näher zu beleuchten, sondern auch das in 2 Jahren anstehende Jubiläum in geeigneter und würdiger Form zu begehen - umso mehr, als die Giselabahn in der großen Eisenbahnliteratur bislang eher geringe Berücksichtigung gefunden hat.

Der Zeitraum zwischen 1830 und 1930 in Österreich kann getrost als „Jahrhundert der Eisenbahn“ bezeichnet werden. Der allergrößte Teil dieser Zeitspanne fällt in die Regierungszeit von Kaiser Franz Josef I. (reg. 1848-1916), in der der Bahnbau eifrig vorangetrieben und im Wesentlichen auch abgeschlossen wurde. Da der Kaiser durchaus als Förderer des Eisenbahnwesens galt, trugen mehrere Bahngesellschaften, die er schließlich alle für etliche Jahrzehnte überleben sollte, seinen Namen. Verlustreiche Kriege brachten die Monarchie in einer ersten Staatsbahnperiode immer wieder in finanzielle Schwierigkeiten. Es folgte die Phase der Privatbahnen, die allerdings auch durch die Wirtschaftskrise 1873 beeinträchtigt wurde. Schließlich leitete der Staat im späten 19. Jhd. eine neue Periode der Staatsbahnen ein und errichtete sogar ein eigenständiges Eisenbahnministerium, das in seiner Funktion einzigartig in Euro-

pa bleiben sollte.

Die im frühen 19. Jhd. beginnende Industrialisierung erforderte den Ausbau moderner Verkehrsverbindungen, zumal industrielles Wachstum ohne raschen Transport von Rohstoffen und Industrieprodukten nicht vorstellbar gewesen wäre. Der Ausbau der Eisenbahnlinien war besonders für das Kronland Tirol und Vorarlberg von besonderer Bedeutung, da es besonders um die Mitte des 19. Jahrhunderts sowohl mit seiner Wirtschaftsleistung in Bezug auf das Bruttoregionalprodukt als auch mit seinem Bevölkerungswachstum deutlich unter dem Monarchie-Mittelwert lag. Lange Zeit blieb das Schienennetz der Monarchie als Folge der Erschließung der rohstoffreichen Wirtschaftsräume eher ostlastig. So standen z.B. bereits im Jahr 1857 die Verbindung über den Semmering oder die Strecke Wien-Temesvar im Banat (heute Rumänien).

Die Eröffnung der Giselabahn auf tirolischem Gebiete

am 31. Juli 1875.

In Hochfilzen war festlicher Empfang, in Hiebertbrunn war der Erzherzog Karl Ludwig Veteranen-Verein mit Musik, eine Tiroler Schützen-Kompagnie und eine Deputation der Gewerkschaft, alle Drei mit Fahnen aufgestellt. Der Festzug ward mit Jubel begrüßt. Ministerpräsident Fürst Auersperg richtete an die Führer der Deputation und an die Kommandanten der berittenen Corps freundliche Worte. Der Zug, der beim Einfahren mit der Volksbhymne begrüßt wurde, verließ unter den Klängen des Katechismus um 8 Uhr den Bahnhof.

1875 Tiroler Bote

Die Autoren Dr. Helmut Pawelka und Angelika Jursitzka, schreiben in ihrem Buch „**Von Ost nach West in Alt-Tirol**“ (Verlag Alba, 2014): „Nabezu jede Bahnlinie in Österreich wird in Wort und Bild beschrieben. Nur die Giselabahn, offiziell Salzburg- Tirol Bahn genannt, blieb gewissermaßen auf der Strecke. Allein das Geschehen um den Bahnbau beweist aber, dass sie kein Merkmal einer Gebirgsbahn vermissen lässt. Noch dazu führt sie seit 1875 durch eine der schönsten Gegenden Österreichs!...“



1875 Älteste photographische Darstellung von Hochfilzen aus der Zeit des Bahnbaues (im Hintergrund die noch frische Bahntrasse)



1880 die über 35t schwere Schnellzuglok vom Typ 1.2 der Floridsdorfer Lokomotivenfabrik am Bahnhof in Hochfilzen

Die errichteten Bahnlinien hatten neben handelspolitischen Gesichtspunkten aber auch militärischen Erfordernissen und Wünschen zu entsprechen, zumal die Eisenbahnen, wie es sich besonders im Ersten Weltkrieg bewahrheiten sollte, das Rückgrat des militärischen Aufmarsches darstellten. Auch der Kaiser benützte für Reisen den gegenüber den langsamen Pferdewagen viel schnelleren, luxuriös ausgestatteten langen Hofzug.

Mit dem Jahr 1884 (Eröffnung der Arlbergbahn) waren mit den Alpen transversalen und den Ost- Westverbindungen alle Eisenbahnhauptlinien in Tirol bzw. in der gesamten Monarchie ebenso wie die Verbindungen mit dem Ausland so weit abgeschlossen, dass man sich auf den Ausbau der Lokalbahnen und des Binnenverkehrs konzentrieren konnte.

Nach der Niederlage Österreichs gegen Preußen im Jahre 1866 und dem Ausscheiden aus dem Deutschen Bund sowie besonders nach der Gründung des Deutschen Kaiserreiches im Jahre 1871 empfand man die Tatsache politisch zusehends als nachteilig, dass Wien von Innsbruck aus bahnmäßig nur über bayerisches Staatsgebiet zu erreichen war. Österreich wollte diesbezüglich nicht vom Wohlwollen des Deutschen Reiches unter Kaiser Wilhelm I. und Bismarck abhängig sein.

So strebte man zusätzlich zu der seit 1871 lückenlosen 727 km langen Strecke Wien – Innsbruck über den Semmering und durch das Pußtatal eine zweite, mit 572 km kürzere innerösterreichische Bahnverbindung an, die schließlich über Salzburg – Bischofshofen - Hochfilzen – Wörgl führen sollte. Der letzte Ausführungsteil davon sollte, im Anschluss an die im Osten und Norden bereits weit ausgerollte „Kaiserin Elisabeth-Bahn die „Salzburg-Tirol Bahn“ bzw. die von uns in den folgenden Ausgaben der „Kammbergschriften“ näher zu betrachtende „Giselabahn“ zwischen Salzburg bzw. Hallein und Wörgl sein.

Von den verschiedenen Trassierungen hatte man sich schließlich für jene von Salzburg über Bischofshofen — Saalfelden - Hochfilzen – Kitzbühel - Brixen im Thale -Wörgl entschieden.

Zu den Umständen der Planungen in zahlreichen verschiedenen Varianten und der Finanzierung sowie zur Vergabe und zur Umsetzung der gesamten Strecke vorläufig nur so viel:

Es ist erstaunlich und heute angesichts der damals verfügbaren Mittel kaum vorstellbar, dass die Umsetzung des gesamten Projektes „Salzburg- Tirol- Bahn“ mit 192 km zwischen Salzburg und Wörgl inklusive Entscheidungsprozess, Fein-

planung und Ausführung zwischen 1869 und 1875 insgesamt nur ca. 51/2 Jahre und davon die reine Bauzeit überhaupt nur 2 Jahre in Anspruch genommen hat.

Für die Regionen und die Orte entlang der Strecke bedeutete der Bau der Bahn in vielerlei Hinsicht eine epochale Zeitenwende.

Das wurde allerdings damals sowohl in der einfachen Bevölkerung als auch in mancher Gemeindeführung im Vorfeld nicht ausschließlich so gesehen. Man hatte seitens so mancher Gemeinde kein Verständnis, wenn es etwa darum ging, sich an den Kosten für die Bahn-Anschlussinfrastruktur, etwa an einer Zufahrtsstraße zum Bahnhof zu beteiligen. Von Problemen bei den Grundablösen, die sicher unter dem Druck des öffentlichen Interesses in kürzester Zeit abgewickelt wurden, wird in unserem Abschnitt allerdings kaum berichtet. Sehr wohl hat es bis in die Gegenwart immer wieder Streit zwischen den Bauern und der Bahn um die Zuständigkeit für die Einfriedung des Bahnkörpers mit Zäunen und wegen der großen Brandgefahr durch die Dampflokomotiven gegeben. Erschwerte Umstände gab es durch den Lärm-, Rauch- und Rußausstoß der Lokomotiven ebenso wie bei der landwirtschaftlichen Bearbeitung der Felder, die von der Bahnlinie ohne Rücksicht auf die Besitzverhältnisse durchschnitten wurden, was zu Folge hatte, dass zahlreiche Durchlässe gebaut werden mussten.

Aber es dauerte wohl nicht lange, bis die wirtschaftliche, sozioökonomische und auch politische Bedeutung des neuen Verkehrsweges wenigstens für einen Teil der Bevölkerung deutlich spürbar wurde.

Station	Postz.	KLASSE		
		I.	II.	III.
Salzburg . . .	9.25	Oefferr. Bähr. Silber.		
Hochfilzen . . .	2.32	6.32	4.74	3.17
Fieberbrunn . .	3.01	6.76	5.07	3.38
St. Johann i. T.	3.28	7.17	5.38	3.59
Kitzbühel . . .	3.54	7.60	5.71	3.81
Kitzbühel . . .	4.18	8.04	6.03	4.02
Brixenthal . . .	4.36	8.38	6.29	4.19
Hopfgarten . . .	5.06	8.89	6.67	4.45
Wörgl	5.28	9.30	6.97	4.65
Zusbrud.	8.17	12.14	9.18	6.12

So meldeten die Innsbrucker Nachrichten bereits 14 Tage nach der Eröffnung am 31. Juli 1875:

„Aus St. Johann wird geschrieben: „Die nun eröffnete Salzburg-Tiroler Gebirgsbahn wird schon nicht unbedeutend zum Personen- und Sachtransport in Anspruch genommen, und es kommen täglich Fremde und Kitzbichler auf einen Abstecher hier an, namentlich wird die Bahn auch von Hiesigen und Kitzbichlern zur Partie nach dem romantisch gelegenen Hochfilzen benützt, wo man nach 2 – 3 Stunden Aufenthalt wieder denselben Tage nach Hause fahren kann, während man auf die Ausflüge in der Richtung Kitzbichl, Hopfgarten-Wörgl häufig verzichten muss, falls man nur einen Tag zur Verfügung hat.“

Der Verkehr beschränkte sich nämlich zunächst auf nur einen Zug pro Tag!

Im Gegensatz dazu verfielen weiter abseits der Bahn gelegene Orte und Gemeinden wie Lofer oder Waidring in eine jahrzehntelang andauernde wirtschaftliche Depression und Schiefelage, zumal zuvor ein großer Teil des Ost-West Waren- und Personenverkehrs über diese an der Reichsstraße gelegene Gemeinden gelaufen war. Nach der Inbetriebnahme der Bahn drohte diese Ressource gänzlich zu erlöschen.

Ein Großteil des Transports lief jetzt wesentlich schneller und kostengünstiger über die neue Bahn.

Besonders für die vormals entlegenen Gemeinden Fieberbrunn (damals ca. 1700 Einwohner), Hochfilzen (ca. 300 Einwohner) und Leogang bedeutete die Bahn schlichtweg den „Anschluss an die Welt“.

In Hochfilzen, mit 976 m der höchste Punkt und annähernd zugleich der Mittelpunkt der Strecke, war der Aufbruch am augenfälligsten:

Der Höhenunterschied zwischen Hochfilzen und Saalfelden beträgt rund zweihundert Meter und zwischen St. Johann/Tirol und Hochfilzen rund 270 Meter. Von Beginn

an mussten zwei oder auch drei „Dampfrösser“ die schwere Last über die steilen Rampen schleppen, bevor sie in Hochfilzen mit gehörigem „Durst“ ankamen. Dafür war es notwendig, neben großen Kohlelagern vor allem genügend Wasser sicherzustellen. Nach Verhandlungen mit den Grieznerbauern wurde eine Zehn-Zentimeter-Wasserleitung zum Bahnhof gelegt. Damit wurde zugleich auch die Basis für die künftige Wasserversorgung der Gemeinde geschaffen. Zudem ermöglichte die neue Bahn in den Sommermonaten die alljährliche Verlegung der k.u.k. Festungsartillerie Franzensfeste nach Hochfilzen, was in dieser Zeit eine enorme Belegung des Ortes zur Folge hatte. Mit der Bahnhofrestauration erhielt die Gemeinde auch ein zusätzliches Gasthaus.



Mit der sukzessiven Ausweitung des Fahrplans konnte schließlich auch der Fremdenverkehr in unseren Gemeinden, besonders in Fieberbrunn, beginnen und sich stetig weiterentwickeln. Von all diesen wirtschaftlichen Auswirkungen, die bis in die Gegenwart reichen, wird noch ausführlich zu berichten sein.

Im Frühjahr 1873 begannen die Bauarbeiten für die Giselabahn nahezu überall gleichzeitig.

Tausende Wanderarbeiter, in großer Zahl aus Welschtirol, Italien, Krain und Böhmen ermöglichten den Bau der Bahn zwischen Bischofshofen und Wörgl in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit von gut zwei Jahren (abzüglich die strengen Wintermonate) – eine gewaltige Leistung und

auch für so manchen Tiefbauingenieur von heute kaum vorstellbar – wenn man bedenkt, dass die Arbeit damals praktisch ausschließlich mit der Hand geleistet wurde. Der Zuzug dieser Arbeiter, die für diverse Subunternehmer arbeiteten, brachte natürlich eine gehörige Aufregung, Unruhe und mitunter auch Misstrauen in unsere verschlafenen Dörfer. Kaum jemals zuvor, die Zeit der Napoleonischen Kriege und der bayerischen Herrschaft 70 Jahre früher vielleicht ausgenommen, war die lokale Bevölkerung mit so vielen „Fremden“ konfrontiert.

So manche Bewohner, wahrscheinlich vor allem diejenigen, die nicht direkt vom Bauboom profitierten, empfanden die Arbeiter und wohl auch die später bei der Eisenbahn Beschäftigten als Eindringlinge in ihre bäuerliche, konservativ geprägte Welt. So mancher dürfte wohl auch die mit dem Erstarken der Arbeiterschaft verbundenen gesellschaftlichen und damit auch politischen Veränderungen, die jetzt auch den ländlichen Raum erfassten, vorausgesehen bzw. gefürchtet haben. Bereits im Jahr 1875 ließen Zeitungsschreiber mit teils drastischen Formulierungen kein Klischee aus:

„... Dafür bekommen die Gemeinden Bahnbedienstete und Bahnwächter, vielfach Leute ohne Religiosität und Sittlichkeit, letztere fast dem Hungertode preisgegeben!...“



Doch bereits das Eisenbahnkonzessionsgesetz von 1854 regelte sehr streng die internen Angelegenheiten aller Bahnen und forderte „Moralität“ von Bahnbeamten und Dienern. Gern griff man bei der Anstellung bevorzugt auf ehemalige Militärs zurück, weil diese Disziplin gewöhnt waren. So bewarben sich aber auch Angehörige des niederen Adels für die Stationschef-Posten und für Tätigkeiten im kommerziellen Bereich.

Bahnanstellungen scheinen also durchaus beliebt und „in“ gewesen zu sein.

Die Arbeiter in unserem Abschnitt der Baustelle waren in eigenen Baracken oder auch bei Bauern und in diversen Zuhäusern einquartiert – viele von ihnen mit Frau und Kindern. Auch die gesamte Infrastruktur wurde eingerichtet: Es gab im Abschnitt Hochfilzen—Fieberbrunn ein eigenes Eisenbahner-Spital bzw. Krankenstationen, Wirtshausbaracken, Schneider, Schuster und ähnliche Handwerksberufe. Wir wissen mangels Aufzeichnungen relativ wenig über die genauen Standorte der Behausungen bzw. über die näheren Lebensumstände der Arbeiter. In den Pfarrmatriken sind sehr wohl eine Reihe von Todesfällen durch Krankheiten, Arbeitsunfälle sowie in einigen Fällen auch durch Mord und Totschlag verzeichnet. Aus den Matriken kann man teilweise auch den Standort so mancher Baracke und anderer Einrichtungen herauslesen.

Gesichert gab es eine Unterkunftsbaracke in Hochfilzen neben dem Reischhaus und in „Warming“ (gemeint ist wahrscheinlich die heutige Warming-siedlung) sowie in Fieberbrunn ein „Eisenbahnspital“ im „Meßnerhaus“ an der südlichen Zufahrtsstraße Schönau Pertrach. Viele Arbeiter, besonders die Vorarbeiter und Ingenieure waren in Wirtshäusern, bei Bauern und Privathäusern untergebracht.

Über die genaue Anzahl der in den Jahren 1873-1876 im Abschnitt Fieberbrunn-Hochfilzen beschäftigten Personen gibt es keine verlässlichen Angaben. Es müssen aber sicher an die 2000 Personen gewesen sein.

Die hygienischen Zustände waren, wie man etwa von früheren Baustellen weiß, sicher prekär und vielfach Ursache für Krankheiten wie Typhus, Ruhr und Cholera.

Lassen wir dazu den Hochfilzener Chronisten Josef Schweinester zu Wort kommen:

Die Tradition weiß aber auch von anderen, originellen Unterküften. Es taten sich manchmal ein paar Leute zusammen und bauten sich selbst ein "Haus": In den nahen Wäldern wurden einige armdicke Fichtenblume umgehauen, an den "Bauplatz" geschleppt, entastet, aber nicht entrinnet. Es war leicht, im "Tausendhügelland" vier Hügel zu finden, über die nun die Stämme gelegt wurden. Taxen, Rasenstücke, Lehm und Sand kamen darüber und bildeten einen nicht ganz verlässlichen "Regenschirm". Unter diesem "Dach" wurde nun die natürliche Vertiefung mit Pickel und Schaufel erweitert und vertieft. Bei der Tür stand der offene Herd mit dem Polentakessel, ein rohgezimmter Tisch mit zwei ebensolchen Bänken bildete den Sitz- und Eßkomfort, und in der hintersten Ecke wartete das Nachtlager – aus Rasen, Moos und Farnkräutern und einer Decke. Beim Obersiedeln der Besitzer auf eine weitentfernte Baustelle wurde das Haus um 3 bis 7 Gulden verkauft, so sich ein Käufer fand. Diese "Bauwerke" dienten dann später als Unterküfte für das weidende Vieh. Der schneereiche Winter von 1888/89 soll alle vier bestehenden Hütten eingedrückt haben. Der Hochfilzner Chronist Josef Schweinester konnte sich noch gut an diese Hütten im "Tausendhügelland" in der Nähe des Wächterhauses Nr. 121 erinnern, zwei standen zwischen Wächterhaus und Reischwirt und zwei gegen den Bahnschranken zum Bachl".

Dass das Zusammenleben zwischen den Einheimischen und den Arbeitern, die häufig ihren Wochenlohn am Wochenende unter die Leute brachten, nicht immer problemlos vonstattenging, ist verständlich. Im Spätherbst 1873 wurde daher für die Bauzeit im Kogelehenhaus in Fieberbrunn ein Gendarmerie-posten mit der Besetzung von sieben Mann eingerichtet.

38 Jahre nach der feierlichen Eröffnung der „Salzburg-Tirol-Bahn“ zwischen Bischofshofen und Wörgl wurde im Jahre 1913 mit dem Bau des zweiten Gleises begonnen. Im Bahnhofsbereich Hochfilzen wurden die Gleisanlagen um zwei Gleise auf vier Verkehrsgleise, ein Magazingleis und ein Stutzgleis erweitert, letzteres um stirnseitige Ent- und Beladungen vornehmlich für die Geschütze des Militärs von der Rampe aus zu ermöglichen.

Auch der Bau des zweiten Gleises brachte eine erhebliche Anzahl von Arbeitern in das kleine Dorf. Der damalige Pfarrer Dr. Sebastian Pletzer berichtete darüber: „Im April 1913 wurde das große Werk selbst in Angriff genommen. Es wurden anfangs circa 400, zur Zeit des lebhaftesten Betriebes gut 900 Arbeiter dabei beschäftigt. Quartiere suchten diese in den Privathäusern, die meist mit Menschen vollgepfropft wurden. Die meisten waren aber in den Wirtshäusern untergebracht, so beim Dorfwirt in der belebtesten Zeit mit ca. 230 Mann.“

Das brachte natürlich auch Probleme mit sich, zumal es sich wie 40 Jahre zuvor beim Bau der Bahn um Arbeitskräfte aus allen Ecken der Monarchie handelte: Pletzer zählt neben den Deutschen auch Böhmen, Italiener, Kroaten, Slowenen, Ungarn, Mazedonier, Montenegriner und Albaner auf. Zum Leidwesen des Pfarrers gingen sie lieber ins Wirtshaus als in die Kirche.



Bahnhof Pfaffenschwend—Ausgangspunkt für Wanderungen zum Wildseeloder



Maschinen standen kaum zur Verfügung, es galt händisch anzupacken, Schienenverlegung in Hochfilzen

Im Anschluss an die vierzehntägigen Zahltag waren Zechgelage mit Raufereien und Ausschreitungen sehr häufig. Aber Pfarrer Pletzer berichtet auch von sittsamen Ausnahmen:

„Es waren auch sehr gute Elemente darunter. Vorzüglich eine Schar Ungarn, etwa 60 Mann, tat sich rühmlichst hervor. Sie lebten mäßig, gingen gemeinschaftlich zur Kirche und machten alle Prozessionen erbaulich mit, arbeiteten fleißig, waren höflich und hatten ordentliche Kleidung.“

Pfarrer Pletzer berichtet eben auch von ruhigen und „religiös sehr fleißigen Elementen“ in Leogang, meist Italiener und Kroaten. Er postulierte sogar eine erzieherische Aufgabe der Arbeitgeber, wofür diese natürlich absolut kein Verständnis zeigten. Ihn störte ganz besonders, dass die Bauunternehmer eine Genehmigung für die Arbeit an Sonn- und Feiertagen erwirkt hatten, immer wieder sogar Sprengungen während des Gottesdienstes vornahmen und „sich im rücksichtslosen Mißachten der Kirchengebote und des religiösen Sinnes der Ortseinwohner geflissentlich und prahlerisch großtaten“

Und weiter: *„Bei dieser Masse von Arbeitern strömten mitunter sittlich sehr fragliche Elemente zu. Manche Paare gehörten sicherlich nicht zusammen, jedoch ließ sich natürlich nie etwas juridisch beweisen. Dass es nicht immer so weitergehen kann, mußte jeder einsehen“*



Um 1925

Die Giselabahn wurde aufgrund ihrer Steigungen und der großen Brandgefahr relativ früh elektrifiziert.

Nach der Elektrifizierung der Giselabahn in den Jahren zwischen 1925 bis 1928 endete die Pionierzeit unserer Bahn. Die Grundlage für ihre wichtige, bis heute aber auch wechselhafte Bedeutung in den folgenden Jahrzehnten war geschaffen.

Besonders in unserer Zeit und noch viel mehr in der Zukunft wird der Eisenbahn nicht zuletzt aus der Sicht der Umwelt und des Klimawandels ein zunehmend hoher Stellenwert zugeschrieben.

Umso wichtiger und interessanter ist es, sich mit der Geschichte der Giselabahn weiterhin eingehend zu befassen.

Literatur und Quellen:

Angela Juritzka/ Helmut Pawelka "Von Ost nach West durch Tirol"

Hubert Held: „Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836-1867“

Bahnbau, Betrieb, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1979
Werner Köfler, Chronik der Gemeinde Hochfilzen, 1974, Bahnhofchroniken Hochfilzen und Leogang.

Hans Bachler, Kammerbergsschriften - über Innsbrucker Nachrichten, Jahrgänge 1872 - 1875

Helmut K.: Eisenbahnen in Tirol. Vorgeschichte.

Heimatbuch Hochfilzen

Klimaforschung aus Sicht der Bauern vor gut hundert Jahren

von Gidi Treffer

Die Lehre von den Witterungsvorgängen war damals für den Landwirt von besonderer Bedeutung. Die Ausführung von Landwirtschaftlichen Arbeiten hing vom täglichen Wetter ab. Die Ernteerträge der Felder und Wiesen hingen maßgeblich von der Witterung eines Jahres ab.

Für Landwirte in unseren rauen niederschlagreichen Bergregionen gab es für die einfache Praxis drei klimatische Zonen zu unterscheiden.

1. Das **Weinklima**. In ihm können die feinsten Obstarten wie Marillen, Pfirsiche, Mirabellen, Tafeläpfel, Tafelbirnen, frühe Kirsche, Tafeltrauben ect. mit Erfolg gezüchtet werden, sofern nicht ungünstige Bodenverhältnisse entgegen stehen.

2. Das **Weizenklima**. Diese Klimazone reicht von der Grenze des Weinstockes bis zu den Lagen, in denen vom Getreide nur noch Hafer und Roggen angebaut werden konnten. Hier gedeihen noch bestimmte Tafeläpfel, Tafelbirnen, Zwetschen, edel Pflaumen, sofern der Boden den einzelnen Obstarten entsprach.

3. Das **Gebirgsklima**. In diesem gedeihen noch, abgesehen von Wandobstbau, Wirtschaftsäpfel, Mostbirnen und Kirschen.

Die Erhebung über die Meereshöhe allein gab keinen zuverlässigen Anhaltspunkt für das Gedeihen von Landwirtschaftlichen Produkten. So finden sich nämlich öfters in hohen Lagen geschützte Stellen, wo noch vorzüglich Früchte gedeihen, während zugige, nasse, enge Täler Obstbau ungeeignet auch bei geringer Meereshöhe völlig ungeeignet waren.

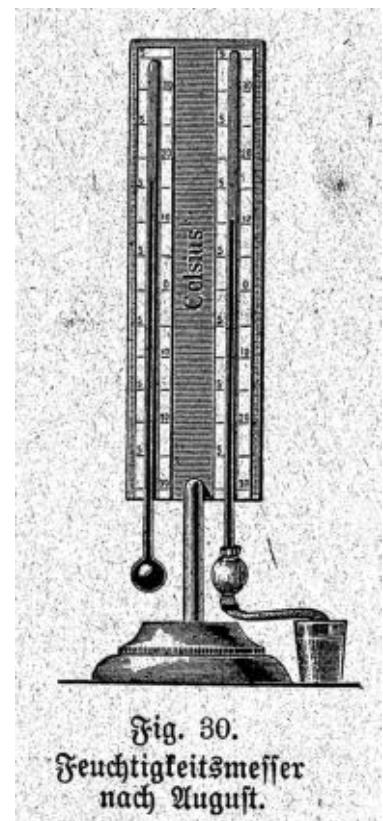
Wetter, Witterung und Klima waren Ausdrücke welche sich auf das tägliche, jährliche und auch langjährige Witterungsvorgänge beziehen. Hierbei kommen insbesondere Temperatur und Feuchtigkeit der Luft, Häufigkeit und Menge des Niederschlages, Richtung und Stärke des Windes in Betracht.



Neben dem Barometer, dessen Funktion durch die Messung des Luftdruckes entsteht, war der Luftfeuchtigkeitsmesser ein wichtiges Instrument zur täglichen Wetterbeobachtung. Dieses Messgerät bestand aus 2 Quecksilberthermometern von denen das eine die Lufttemperatur angibt, das andere ist an Musslinlappchen (feiner Leinenstoff) eingehüllt, das aus einem Wasserbehälter durch einen Docht stets feucht gehalten wurde. Dieses Thermometer hat gewöhnlich einen tieferen Stand als das trockenere, weil das von der Stoffhülle verdunstende Wasser, Wärme braucht, welches es dem Thermometer entzieht.

Je größer die Trockenheit der Luft ist, umso mehr Wasser verdunstet von der Stoffhülle und umso tiefer steht der Quecksilberfaden des feuchten Thermometers unter dem des trockenere. Durch diesen Temperaturunterschied wurde mit Hilfe besonderer Tabellen der Feuchtigkeitsgehalt und der Taupunkt der Luft ermittelt. Der Taupunkt ist diejenige Temperatur der Luft, bei welcher sie mit dem zur Zeit vorhandenen Wasserdampf gesättigt ist. Eine alte Erfahrung lehrte die Bauern nun, dass die Abkühlung der Temperatur während der Nacht nicht viel unter den am Abend festgestellten Taupunkt sinkt.

Ein weiteres Verfahren zur Bestimmung des Taupunktes beruht darauf, dass um 2 Uhr nachmittags ein an der Quecksilberkugel mit einem feuchten Leinenlappchen versehenes Thermometer abgelesen wird. Zieht man von dieser Zahl viereinhalf Grad Celsius ab, so erhält man Taupunkt. Hat diese Thermometer z.Bsp. plus 4 Grad so wird in der Nacht eine Temperatur von minus 0,5 Grad, also Frost zu erwarten sein. Diese Bestimmung des Taupunktes hatte zu dieser Zeit für die Vorherbestimmung der Nachfröste große praktische Bedeutung.



Bei der ganzen Wirtschaftseinrichtung eines bäuerlichen Betriebes der damaligen Zeit, musste bei Beschaffung menschlicher und tierischer Arbeitskräfte, sowie auch Maschinen und Geräte auf das in der betreffenden Gegend herrschenden Klimaverhältnis Rücksicht genommen werden.

Quelle: Lehrbuch vom Jahr 1917 für den naturwissenschaftlichen u. landwirtschaftlichen Unterricht Lehranstalt Rotholz.

Beginn des Langlaufsports im Pillerseetal

von Rosi Trixl

Ende der 60er Jahre waren bereits einige Personen aus dem Pillerseetal, die sich dem Langlaufsport widmeten. Mit der Wanderhose (Kniebundhose) und Stutzen ging es mit dem Langlaufski auf die freie Wiese, wo jeder sich seine eigene Spur zog. Eine Gruppe von „Waidringern“ und anschließend auch „Nuarachern“ begaben sich anfangs der 70er Jahre auf die bereits gespurte Loipe in St. Ulrich, diese führte vom jetzigen Hallenbad entlang des Dammes bis nach Weißleiten.

In den Folgejahren ergriff diese Sportart auch das gesamte Pillerseetal, die Gemeinden Fieberbrunn, St. Jakob und Hochfilzen.

Hansjörg Baumann – Vorkämpfer für den modernen Landlaufsport in Fieberbrunn, hatte durch die Gendarmerie schon einige Erfahrung, er wurde bei der Jahreshauptversammlung 1972 zum ersten Langlaufreferenten und Trainer in Fieberbrunn bestellt.

Hart trainierte er die Jugend: Friederike Feller, Michaela Baumann, Werner und Jürgen Baumann, Reinhold und Manfred Foidl, Marion Stöckl schnupperten Luft in Schülermeisterschaften, Tiroler Meisterschaften, TSV Cup, sowie im ÖSV. Andreas und Bernhard Obwaller konnten sogar in den ÖSV B-Kader bzw. in den TSV-Kader vorstoßen.

Die ersten Mitglieder, Sebastian Hasenauer, Otto Obwaller, Hansjörg Baumann, Michael Hörfarer und Sepp Brüggel wurden damals noch als „Spinner“ bezeichnet.



Gründungsversammlung v.li.n.re.: Christian Bucher, Johann Diechtler, Hansjakob Schroll, Hansjörg Baumann, Christian Seeber, Ernst Pirnbacher, Bartl Niedermoser, Sepp Winkler, Josef Erharter und Franz Spiegl.

Andreas Obwaller (Sohn von Inge und Otto Obwaller) klemmte die Spitze seiner Gummistiefel, die zwei Nummern zu groß waren, in die Kappe des Langlaufschis und los ging – Langlaufen auf der „Haberlnäsn“.

Die erste Loipe in Fieberbrunn war am Lauchsee – die Spur wurde ohne Loipengerät gemacht, nur getreten!! Erst Jahre später baute Christian Stöckl in der Schmiede von „Wagner Jaggei“ das erste Spurgerät, das von einem Ski-Doo gezogen wurde. Dieses Spurgerät brauchte ein „Gewicht“, das waren entweder zwei Männer oder Betonklötze, die aufgeladen wurden.

Hansjakob Schroll, Christian Stöckl, Josef Erhart und Josef Dummer schlossen sich bald darauf der Langlauftruppe an.



**Oben: Medaille vom Glockner Lauf auf der Pasterze 1977.
Unten: Michaela Baumann, die große Hoffnungsträgerin**



Im Jahre 1977 wurde eine Veranstaltung auf der Pasterze am Großglockner, gesponsert von der Firma „Fischer Schi“, durchgeführt, wo auch einige Fieberbrunner teilnahmen.

1973 wurde dann der Startschuss für den 1. Koasalauf vom Schwarzsee über Rehrerbichl nach Oberndorf, St. Johann über die Huber Höhe nach Erpfendorf und weiter nach Kössen gegeben. Es schneite fürchterlich, die Huber Höhe war „mörderisch“, etliche Läufer erreichten erst abends das Ziel. Bei den Labstationen gab es Ovomaltine, Milch und Tee.

Hervorragende Ergebnisse erreichten bei diesen Veranstaltungen Hansjakob Schroll, Christian Stöckl und Josef Erhart. Josef Dummer war sogar mehrmals „Koasalaufsieger“ in seiner jeweiligen Klasse.

Eine Episode: Stöckl Christian (Pamer Christian) und Hansjakob Schroll fahren nach Osttirol zum Lienzer Dolomitenlauf. Christian fährt mit dem Auto und in Kitzbühel sagt er zu Hansjakob, ich habe nur Sommerreifen auf meinem Auto. Hansjakob daraufhin, dann müssen wir halt die Ketten auflegen. Christian, ich habe auch keine Schneeketten! Christian sagt: wenn wir auf den Pass Thurn fahren musst du dich vorne auf die Kühlerhaube setzen! Gesagt, getan – Hansjakob sitzt mit seiner Lederhose auf der Kühlerhaube. Hansjakob: „es war so sauisch kalt“! Beim Abwärtsfahren darf Hansjakob wieder in das Auto um sich aufzuwärmen. Felbertauern kommt und wieder geht's auf die Kühlerhaube !!



Langläufer der ersten Stunde: Wast Hasenauer, Hansjakob Schroll und der mehrfache Pillersee-Cup Gewinner Mag. Herbert Broschek

Im Jahre 1973 startete im Pillerseetal in den Gemeinden Fieberbrunn, Hochfilzen, St. Jakob i.H., St. Ulrich a.P. und Waidring der Pillersee-Cup. Dem begeisterten Langläufer Herbert Broschek gelang es im Jahre 1978 alle 5 Rennen zu gewinnen.



Diese Veranstaltung wurde umrahmt von anschließender Preisverteilung im Rahmen des Pillersee-Cup Balles.

Medaillen anlässlich Pi-Cup 1975 und 1977





Von links nach rechts: Klassensieger: Erika Daborer, Lisbeth Hofer, Hansjörg Baumann, Bernhard Obwallner, Marianne Schlechter, Irmgard Huetz, Helmut Hinterholzer, Michaela Baumann, Roman Perzl, Engelbert Seibl, Gottfried Rier, Sepp Winkler und Ferdinand Schmidt.
Photo Heinz, Inh. Heinz Jöchl

Erst im Jahre 1973 gab es beim Wagner Pepp Langlaufski und –zubehör, die sich Hans Jakob Schroll gleich holte.

Die sportliche Version des Langlaufs nimmt im 19. Jahrhundert Form an, genauer gesagt im Jahre 1814, als in der norwegischen Hauptstadt eine erste wettkämpferische Veranstaltung stattfand.

Zu dieser Zeit gab es noch keinen Unterschied zwischen Langlauf, Skiwandern und alpinem Skilauf. Die drei Disziplinen wurden je nach den Gegebenheiten ausgelegt: Ebene, Steigung und Abhang.

Im Jahre 1976 anlässlich der Olympischen Winterspiele in Seefeld hatten Hansjörg Baumann und Hansjakob Schroll die Ehre, als Vorläufer bei den Langlaufbewerben dabei zu sein. In Seefeld waren damals 3 Pistengeräte im Einsatz. Die ersten zwei Geräte machten die Piste und das letzte Gerät war für die Spur zuständig. Hansjörg und Hansjakob mussten beim Gerät vorne links und rechts aufsitzen, sodass die Spur tiefer wurde. Bei den Kurven hieß es wieder absteigen und die Spur mit dem Eisenrechen vertiefen. Die Beiden erhielten einen Kneissl Ski, diesen konnten sie nach der Veranstaltung billig erwerben. Die blau-gelbe Dress durften sie kostenlos behalten.

Es gab weder Wachs noch Schier in Fieberbrunn, die ersten Langlaufski sowie Wachs und sonstiges kaufte die Fieberbrunner Mannschaft geschlossen beim deutschen Langlaufidol Alfons Dorner in Reith im Winkel. Man darf nicht vergessen, damals waren noch die Staatsgrenzen und die Einfuhrbeschränkungen.



Sport Stöckl rüstet die Fieberbrunner mit Alpinski und Langlaufski aus



Aber der wahre Boom des Skilanglaufs begann Ende der sechziger Jahre, auch als Echo der großen Leistungen von Spitzensportlern wie Federico und Giulio Deflorian, aber vor allem Franco Nones aus Castello di Fiemme, der 1968 bei den Olympischen Spielen von Grenoble die Goldmedaille im 30 km Lauf gewann.

Das war der Funke, der die Aufmerksamkeit der Massen auslöste, vielleicht auch der Pillerseetaler !!

Im Gespräch mit dem Schusterbauer

Josef Niedermoser

Erzählungen aus dem Bauerleben in früherer Zeit

In der St. Jakober Chronik wird das Nidinger Lehen, heute Schusterbauer, bereits 1377 erwähnt. Im Laufe der Jahrhunderte wurde der Hof oft vererbt, verkauft oder ersteigert.

Der Name Niedermoser taucht erstmals 1885 im Zusammenhang zum Schusterbauer auf. Eine Barbara Kapeller, verehelichte Niedermoser, kauft von ihren beiden Schwestern deren Anteile von Schusterbauer.

1890 übergibt sie an ihren Sohn Bartlmä.



Alte Ansicht Schusterbauernhof

1931 übergibt dieser (Hörlbauer und Käsehändler) seinem Sohn Johann Niedermoser.

1971 übergibt Johann und seine Frau Anna, die keine Kinder haben, an den Neffen Josef Niedermoser, der von Sahatten stammt.

Josef, Sepp Niedermoser ist mein heutiger Gesprächspartner. Er wurde als zweiter von fünf Buben der Bauersleute zu Sahatten am 1.1.1940 geboren. Eine Halbschwester war 10 Jahre älter. Die Geschwister wuchsen am elterlichen Hof auf. Damals gab es noch Dienstboten

und in den Kriegsjahren zwei serbische Gefangene, die zur Verrichtung von Arbeiten zugeteilt waren als Ersatz für die eingerückten Knechte. Der Vater musste nicht an die Front. Zum Stammpersonal beim Sahatter gehörte jedenfalls gut 30 Jahre lang der Pfeifer-Vater.

Zu Schulbeginn war der Krieg vorbei. Alle acht Schuljahrgänge saßen gemeinsam in einer Klasse bei Lehrer Heigenhauser. Erst im zweiten Schuljahr kam eine Lehrerin (Guggelberger) dazu und die Kinder wurden in zwei Klassen aufgeteilt. Täglich hieß es auch, die Schulumesse zu besuchen. Ein besonderer Ausflug war eine Fahrt auf einem Lastauto rund um den Wilden Kaiser. Das Auto gehörte Karl Nothegger aus St. Ulrich. Zu Sahatten war es immer gesellig, Mitschüler kamen und spielten dort Völkerball oder Fußball.

Nach dem Ende der Schulpflicht mit 14 Jahren arbeitete Sepp daheim in der Landwirtschaft. Die einzige Maschine war damals ein Gabelwender, der vom Pferd gezogen wurde. 1951 kam der erste Traktor auf den Hof, 15 PS, 18 KmH. Wallner Sepp (Schneider Sepp, gest. 2022) konnte damit fahren. Zum Mähen waren acht bis zehn Männer eingeteilt, die ca. ein Hektar an einem Morgen mähen konnten. Nach und nach wurde die Mechanisierung mehr.

Für die Selbstversorgung baute man Roggen, Hafer und etwas Weizen an. Zur Ernte kamen Tagelöhner und Schnitterinnen (Wetzinger Burgei, Leeb Lini, Wawi und Marie, Steiner Toni und Wallner Sepp) zusätzlich zum Helfen. Das Getreide wurde nach Bedarf beim Hüttbäck in der Mühle gemahlen. Später kauften die Bauern vom Hörl, Sahatten, Linern, Außergrub und Biechl gemeinsam einen Mähdrescher. Natürlich setzte man auch Kartoffeln selber und die wurden auch händisch geerntet,

von Angela Spiegl

nachdem ein „Roder“ sie ausgegraben hat.

Sepp erinnert sich auch an die Handwerker, die auf die Stör ins Haus kamen. Der Schneider Ludwig Wallner nähte für die Hausleute Hosen, Hemden und Rock aus den Stoffen, die die Mutter vorher meist in Saalfelden eingekauft hatte.

Ein Binder Hansei aus St. Ulrich kam auch regelmäßig, um die Holzbehältnisse zu reparieren oder neu zu fertigen. Vom Fass für das Sauerkraut und für's Speck einsalzen, sowie die Milchstotzen zum Kälbertränken oder der Rührkübel für die Butter, waren alle Behälter aus Holz.



Die stärksten Rösser wurden zum Holzziehen eingespannt

Solange Rösser zum Arbeiten am Hof waren, kam auch ein Sattler, Karl aus Fieberbrunn, der Ausbesserungen oder Neuanschaffungen beim Rossgeschirr anfertigte. Im Winter leisteten die Pferde schwere Arbeit beim Holzführen für das Sägewerk Hartl.

1952 kaufte der Vater die Amselalm am Spielberg. Einen Weg für ein Pferdefuhrwerk gab es damals nur bis zur Burgeralm, dieser wurde erst gegen Ende der 1950er Jahre weitergebaut bis zum Spielberghaus. Damals wusste noch niemand, dass diese Jungviehalm einmal zum Schusterbauer gehören würde.

Bereits in den 1960er Jahren versorgte Sepp die tägliche Melkarbeit bei seinem Onkel, dem Schusterbauern und er war mit allen anfallenden Arbeiten vertraut. Die inzwischen alten Bauersleute Hans und Nani übergaben ihm 1971 den Hof und zogen selber ins Zuhaus. Im selben Jahr heiratete Sepp seine Marianne, die älteste Tochter vom „Außergruber“ in Fieberbrunn. Marianne hatte sieben Geschwister und kann-

und in die Anschaffung von Maschinen investiert werden.

Die Melkmaschine, eine Entmischungsanlage und ein Traktor waren die ersten maschinellen Erleichterungen. Der Arbeitseinsatz war groß und Marianne und Sepp dürfen stolz sein darauf, was sie geschaffen haben. Die zusätzliche Arbeit durch die Vermietung von Gästezimmern brachte aber auch ein gutes Zusatzeinkommen. Etwa knapp die Hälfte der Einnahmen kamen aus der Vermietung, der Fremdenverkehr hatte in diesen Jahren so richtig Schwung aufgenommen.

Die alten Schusterbauernleute Nani und Hans verrichteten noch mehrere Jahre verschiedene Aufgaben am Hof, besonders bei der Heuarbeit oder mit den kleinen Kindern, denn

und im Ortsbauernrat ein.

1982 wurde ein Zuhaus mit Garagen und Ferienwohnungen gebaut. Der Betrieb konnte durch Fleiß und Sparsamkeit auch flächenmäßig vergrößert werden. 1995 lag der Schwerpunkt auf der Wegerrichtung zur Amselalm und dem Neubau der Almhütte. Seit 2007 wird mit einer Hackschnitzelanlage geheizt und seit 2022 viel eigene Energie mit Votovoltaik erzeugt.

Sepp war ein bekannter und erfolgreicher Fleckviehzüchter. 2005 kamen sogar einmal Drillingskälber zur Welt.

Ein langjähriger treuer Helfer ist Ernst Waltl, der hier besonders dankend erwähnt werden soll. Schon als Schüler und Jugendlicher kam er gern und oft zum Helfen, besonders für die Holzarbeit.

Seit 2015 hat die jüngste Tochter Kathrin den elterlichen Hof übernommen und führt ihn mit ihrem

Schusterbauernhof

in St.. Jakob i.H.
vor dem Neubau.

Das Gemälde von Franz Spiegl wurde bei der Ausstellung „Bildnis Pillersee“ im November 2022 in Hochfilzen präsentiert.

Mann Erwin mit viel Elan als Heumilchbetrieb weiter. Die letzten Jahre waren geprägt von umfangreichen Bautätigkeiten, denn es wurde 2016 ein neues Wohnhaus und 2017 ein neuer Stall gebaut. Die Planung zog sich über längere Zeit, um die Lage direkt im Dorf und neben der Straße optimal zu nützen.



Prantei Nani mit'n „Empal“



te von ihrem Elternhaus her die Aufgaben als Bäurin gut.

Sie betont, dass sie in St.Jakob gleich gut aufgenommen wurde mit der kleinen Elfriede. In den kommenden Jahren stellten sich noch drei Mädchen ein, Gitti, Christine und Kathrin. Das Haus war alt und sanierungsbedürftig. So wurde eine Gesamtanierung in Angriff genommen, um auch an Gäste vermieten zu können. Fließwasser, Heizung, Isolierung und wohnliche Einrichtung der Zimmer, kostete viel Geld! Gleichzeitig sollte auch in den Stall

Marianne arbeitete auch in der Landwirtschaft fest mit. Noch ein treuer Helfer war Manzl Baschtei, der ein starkes Vertrauensverhältnis zu Sepp und Marianne hatte und bis zu seinem Tod gerne ins Haus kam. Sepp war neben der Feuerwehr auch 25 Jahre aktiv beim Fleckviehzuchtverband im Ausschuss und als Preisrichter. Der Viehstand wurde von der Pinzgauerrasse auf Fleckvieh umgestellt. Die Brautkuh war die erste Simmentalerin. Außerdem brachte sich Sepp als Ausschussmitglied bei der Sennerei in St.Johann

Sepp und Marianne sind dankbar, dass ihr Lebenswerk weitergeführt wird und unterstützen die junge Familie gerne. Sie finden es besonders schön, dass auch die weichenden Töchter mit ihren Familien noch immer mit dem Geschehen am Hof verbunden sind. Mit den insgesamt 10 Enkelkindern haben sie viel Freude und verfolgen mit Interesse deren Entwicklung!

Ich danke meinen Gesprächspartnern für den Rückblick auf ihr Leben und Schaffen und wünsche noch einen gesunden und zufriedenen Lebensabend!



Der Schusterbauer Sepp Niedermoser

Zur Titelseite



Um 1924 war der Eisenbergbau Gebra-Lannern bereits stillgelegt und die Gebäude dem Verfall preisgegeben. Aus dem Büchlein „Alpenlandschaften — die Kitzbühler Alpen“ von Dr. Bettina Rinaldini

Auf dem Bild links ist Baronin Dr. Bettina Rinaldini abgebildet. Sie war die Schwester von Otto Luhde, dem Landschaftsmaler.

Baronin Rinaldini wurde in den Nachkriegsjahren als langjähriger Gast in Fieberbrunn geehrt, bei den gratulierenden blonden Mädchen handelt es sich um Elfriede und Herta Kafka (verh. Trixl und Fliri).

Nach ihr ist auch der „Rinaldiniweg“, der vom Kindergarten Wald Spielplatz Richtung Südosten über Friedenau auf den Schweinestweg verläuft, benannt.

Die Ansichtskarten auf der Titelseite zeigen rechts oben die Lärchfilzhochalm und rechts unten das Kerblerhaus in der Lehmgrube.



Weg n. St. Jakob n. St. Ulrich im Pillerseetale 27.7.04

L. H. P. Karte erhalten; danke bestens. Ich bin von der Partie. Bitte nur mer Tag u. Stunde bekannt zu geben, wo ich in Waidring einzutreffen habe. Heute hat sich der so lang ersehnte Regen eingestellt – es gießt. Was macht heuer Salzburg mit seinem berühmten Schnürregen? Haben hier schon viel gemacht. Bis jetzt habe ich 3 Touren ...: Heute war ich auf der Buchensteinwand 1450 m leider war keine Aussicht. Uns gehts hier recht gut u. hoffen wir gleiches von Ihnen u. Ihren Lieben. ... Handkuß u. herz. Grüße von uns Ihr Fleischmann

Mit 28 Metern hatte die Moosbachbrücke die größte Höhe unter den 385 Brücken, die auf der 192 km langen Strecke zwischen Salzburg und Wörgl errichtet wurden. Der Moosbach scheint gut verbaut zu sein, damit die Fundamente der Brückenpfeiler nicht unterspült werden konnten.

Warum allerdings die Straße im Vordergrund wie abgebrochen wirkt, ist ein Rätsel. Die Fotografie dürfte um 1900 entstanden sein, die Pillerseelandsstraße wurde (in der heutigen Führung) erst um 1910 errichtet.

Öffentlichen Busverkehr auf dieser Strecke gab es erst um 1926 in Form eines Postkraftwagens in den Sommermonaten.

Aber 1933 wurde die Linie Fieberbrunn - Waidring mit drei Hin- und Rückfahrten täglich vom neu gegründeten Kraftwagenunternehmen des Thomas Dödlinger betrieben. Im heurigen Jahre wird diese Linie also 90 Jahre alt.

Der alte Gemeindeweg nach St. Jakob führte von Fieberbrunn durch das Moosbachtal zum Mühlhäusl, ein Stück in den Rettenbachgraben. Mit doppelter Schleife wurde die Höhe auf die Mühlauer Felder überwunden, weiter zum Weiler Mühlau, hinab zum Steinmauerhaus,

dann quer über die sonnseitigen Felder hinauf und nun eben am Pfarrhaus vorbei ins Ortszentrum, weiter zwischen den Höfen Lehrberg und Reit zum Weiler Flecken.

(Chronik St. Jakob in Haus S 148 — Dr. Herwig Pirkl)