

## Nuarach im Jahre 1655

Der ehemalige Benediktinerpater Thoma Stifler hat seine Wirkungsstätte abgebildet und damit das älteste Gemälde der alten Hofmark geschaffen. In einer naiven Art und Weise hielt er all das fest, was ihm wichtig erschien: die Pfarrkirche, das Widum, ein landwirtschaftliches Versorgungsgebäude, die Gärten samt Einhausung und bildbestimmend der Waldreichtum. Einen wesentlichen Hinweis findet man auch zum Thema Nahrungsquellen: die Fischerboote auf dem See mit ihren Netzen und eine große Anzahl an Haustieren, vor allem Rinder, vielleicht ist durch das Gams auf dem Berg auch die Jagd symbolisiert. Zu dieser Zeit gab es in der Hofmark wesentlich mehr Rinder als Menschen.



Mit großem Aufwand wurde 2023 dieses künstlerische Kleinod durch Anna Voithofer-Bernkopf aus Hollersbach restauriert und konserviert. Finanziert wurde das Projekt gemeinsam von der Gemeinde St. Ulrich und dem Heimatverein Pillersee, zu sehen ist das Gemälde im Amtszimmer des Bürgermeisters.

# 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

Teil 2

## Der „Anschluss an die Welt“

Im ersten Artikel der Serie haben wir darauf hingewiesen, wie sehr der Bau der Giselabahn unsere Region in vielerlei Hinsicht verändert hat. Das vollendete Projekt bedeutete für unsere jahrhundertlang abseits der Durchzugstrassen gelegene Region schlicht und einfach den „Anschluss an die Welt“.

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung gilt es nun, auch die Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung, auf die kommunale Infrastruktur und das Ortsbild der unmittelbar an der Bahn gelegenen Gemeinden Hochfilzen und Fieberbrunn zu analysieren. Mittel- bis langfristig bekamen selbstverständlich auch die Gemeinden St. Jakob und St. Ulrich in Pillersee in erster Linie die wirtschaftlichen Vorteile zu spüren. Im Gegensatz dazu verfielen weiter abseits der Bahn gelegene Orte und Gemeinden wie Lofer oder Waidring in eine jahrzehntelang andauernde Schiefelage und in eine wirtschaftliche Depression, zumal zuvor ein großer Teil des Ost-West - Waren- und Personenverkehrs über diese an der Reichsstraße gelegene Gemeinden gelaufen war und nach der Eröffnung der Giselabahn der Gütertransports wesentlich schneller und kostengünstiger über die neue Bahn abgewickelt werden konnte.

Die Vorfreude auf die in den Jahren 1873 bis 1875 erbaute Giselabahn war jedenfalls besonders bei den Planern und Erbauern sowie bei den Politikern groß, die sich – wie etwa der Kitzbühler, im Jahre 1875



Fieberbrunn Drahtzug, re im Hintergrund der Bahnhof ca. i.J. 1890

bereits „Altbürgermeister“ Josef Pirchl für den Bau der Bahn in der endgültigen Variante ganz besonders eingesetzt hatten. Auch die Presse befeuerte im Vorfeld der Eröffnung am 31.07.1875 diese Euphorie. Besonders auf den Repräsentanten des Bauherren, der KEB (Kaiserin Elisabeth Bahn) Karl von Schwarz, den „Eisenbahnkönig“ wurde ein besonderes Loblied gesungen, indem sogar Gedichte für ihn verfasst wurden.

Das humoristische Volksblatt „Kikeriki“ etwa forderte den „Schöpfer der Giselabahn“ auf, auch den stagnierenden Bau der Ringstrassenprojekte in Wien zu übernehmen und voranzutreiben. Der im Jahre 1817 in Mähren geborene und später geadelte Freiherr von Schwarz zeigte sich bei der Eröffnung der Giselabahn übrigens sehr spendierfreudig, indem er allen an der Bahn liegenden Gemeinden 100 Gulden für schulische Zwecke mit der ausdrücklichen Bedingung, dies -

(da zeigte sich ganz der Techniker und Manager!) für den Ankauf von „*physikalischen Lehrmitteln, von guten Büchern und von nützlichen Werkzeugen*“ zu verwenden. Wie die Spenden in unseren beiden Gemeinden tatsächlich genutzt wurden, ist nicht überliefert. Offensichtlich lag dem Freiherrn die **gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung** in den von der Bahn erschlossenen Regionen ebenso am Herzen wie den Politikern. Die Teilnehmer an der „Commissionsfahrt“ am 31.07.1875, an der Spitze der Ministerpräsident Fürst Auersperg ergossen sich in damals üblichen schwülstigen Reden und prophezeiten den Bahn-Anrainergemeinden wie so manche Zeitung eine glänzende Zukunft.

Das Wiener „Salonblatt“ etwa schrieb im August 1875: „*So mag den aus der würdig und unvergesslich inaugurierten Vollendung der Giselabahn nach jeder Richtung hin Segen erblühen im reichlichen Maße. Verdient es doch der durch alle Reize der Natur verschwenderisch ausgestattete, nun die Augen der*



**Bahnhof Fieberbrunn um 1910**, links vom Bahnhof steht eine Reklametafel für J. Dandlers Gasthaus; rechts vom Bahnhof steht eine Tafel, die die Loderspitze, den Wildsee und die Sommerfrische in Fieberbrunn anpreist

*ganzen Welt erschlossene, bisher so stille Erdenwinkel, dass das Füllhorn einer glücklichen Zukunft sich über ihm ausgieße!*“

So mancher einheimische Bürger allerdings hat die epochale Neuerung, sofern er nicht von der 2 jährigen Bauzeit unmittelbar profitiert hatte, mit Skepsis betrachtet oder sich sogar vor dem „rauchenden Teufel“, wie man den Zug nannte, gefürchtet.

Eine Befürchtung, die der geistliche Vikar Johann Hausberger aus St. Ulrich am Pillersee (Hochfilzen war damals noch eine Kuratie von St. Ulrich)– ein weitsichtiger und dem Fortschritt aufgeschlossener Mann, zu entkräften wusste, indem er predigte, dass diese Eisenbahn noch viele Vorteile bringen und zum Wohle der Menschen ihr Schärflein beitragen würde. *„Nicht Angst braucht ihr zu haben, denn nicht ein teuflisches Werk kann es sein, sondern von Gott erleuchtete Menschen schufen es zum Wohle aller.“*

Darüber hinaus wurde so manchem Grundbesitzer durch defacto-Enteignungen einiges abverlangt. Selbst einige Häuser mussten (z.B. in Pfaffenschwendt das kleine Bauernhaus Troger ) dem Bahnbau weichen. Aber es dauerte nicht lange, bis neben der politischen vor allem die wirtschaftliche und sozioökonomische

Bedeutung des neuen Verkehrsweges wenigstens für einen Teil der Bevölkerung deutlich spürbar wurde. Bereits in der Zeit bis zur Eröffnung der Bahn und in den Jahren danach vollzog sich nicht nur im Bereich der neu errichteten Bahnhöfe sondern auch in der freien Landschaft entlang der Bahntrasse eine deutliche **Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes** – allerdings in Fieberbrunn wesentlich weniger als im viel kleineren Hochfilzen. Dort wurde der Bahnhof mit all den Nebengebäuden ja in Zentrumsnähe errichtet, und die Bahnstrecke mit der signifikanten Schleife Richtung Vorderwarming prägt das Ortsbild von Hochfilzen bis heute.



**Bahnhofstandl Fieberbrunn**

Zu der in den Jahren 1872- 1874 neu errichteten Bahnhofrestauration, zum Kohlenlager und zur großen Wasserstation mit dem Wasserkran zur Befüllung der Dampfloks, die dafür ausnahmslos in Hochfilzen halt machen mussten, kamen das Pumpenhaus, 2 Stellwerke, ein Werkstattegebäude und eine Verladerampe für das Militär (ab 1878). Später erfolgte der Bau einiger Wohn- und Lagergebäude sowie in den 1920-er Jahren die Errichtung des Raiffeisenkassenlagerhauses, das im Jahre 1993 abgetragen wurde.

Der Neubau des Magnesitwerkes in den Jahren 1957 bis 1960 brachte durch die wesentliche Erweiterung der Gleisanlagen und durch die Werksanschlussbahn die wohl größten Veränderungen im Bahnhofsbereich von Hochfilzen. Der Bahnhof gewann dadurch ganz stark an Bedeutung, auch wenn der Bahn ein in früher Zeit sehr wichtiger Kunde (ab 1908 Fa Colena/ später Fa. Betonwerk Gaisbichler) mit der Werkschließung im Jahre 1978 abhanden gekommen ist. Noch bis in die 80-er Jahre führte ein unbenutztes Bahngleis in das ehemalige Werksgelände in der heutigen Warmingsiedlung. Besonders prägend in der Landschaft waren auf offener Strecke über Jahrzehnte hinweg die zahlreichen Unterführungsbauten und be-

schrankten Übergänge sowie die zahlreichen Bahnwärterhäuschen, die im Gemeindegebiet von Hochfilzen und Fieberbrunn im Abstand von ca. 500m bis ca. 1 km entlang der Strecke errichtet wurden.



**Bahnwärterhaus 123, Feistenau 1963**

letzte Bewohner: Fam. Müllauer, abgetragen 1966

Diese Bahnwärterhäuser standen bzw. stehen zum Teil nur mehr als Wohnhäuser auch noch heute hauptsächlich an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sowie an Blockstellen, Weichen und Abzweigstellen. Die zuständigen Bahnbediensteten, die Bahnwärter, sollten unmittelbar neben ihrem Arbeitsplatz wohnen. So konnten sie ihren Aufgaben, die Schranken zu schließen, in Bahnhofsnähe die Weichen zu stellen oder Laternen für Beleuchtungszwecke und in Signalanlagen anzuzünden sowie nach Tagesanbruch wieder zu löschen, bestens nachkommen. Ihre mitunter vielköpfigen Familien konnten dort wohnen und darüberhinaus die angrenzenden Bahnböschungen über Kleintierhaltung (z.B. Ziegen) als zusätzlichen Lohn für ihre Arbeit landwirtschaftlich nutzen. So verbrachte etwa auch der spätere Ortschronist und Volksschuldirektor von Telfs sowie Verfasser einer Hochfilzen-Chronik Josef Schweinester, geb.1873 seine Kindheit als Sohn eines Bahnwärters in Hochfilzen. Auf einer Strecke von ca. 2,5 km von der Landesgrenze bis in den Bereich obere Feistenau gab es allein in Hochfilzen 5 mit den Nummern 119 bis 123 gekennzeichnete Bahnwärterhäuser mit unterschiedlichen Funktionen.



**Bahnwärterhaus 128, Zufahrtsweg Schönau-Pertrach**

Wesentlich weniger optisch präsent wenn auch für den Ort gleich bedeutend war die Bahn, da wesentlich weiter vom Ortszentrum entfernt, seit eh und je in Fieberbrunn. Neben den Bahnhöfen (Pfaffenschwendt eröffnet im Jahr

gen an der Stelle, an der heute das runde Verwaltungsgebäude der Fa. Gebro steht, „Schipfl“ (heute Prangern/ Fam. Eppensteiner) und „Kienzern“ (Fam. Rettenwander).



**Hochfilzener Bahnhofsgebäude im Winter 1954**

Nach dem Bahnbau kaufte Matthias Wieshofer I. (1887-1925, damals auch Besitzer der späteren „Hartlsäge“) die Hofstelle Oidern und baute sie zu einem imposanten 3 stöckigen Gebäude aus, in dem nach 1880 das Bahnhofrestaurant untergebracht war. Im Jahre 1918 errichtete die Fa. Köllensperger als Besitzer des Hüttwerks sogar eine Materialeilbahn vom Werk zum Bahnhof. Der jeweilige genaue Standort der „Berg- bzw. der Talstation“ lässt sich nicht mehr feststellen. Einige Jahrzehnte später wurde auf dem heutigen Bahnhofsparkplatz auch ein Raiffeisenlagerhaus errichtet, das noch bis in die 1980er Jahre geführt wurde. Lange Zeit blieb das Erscheinungsbild auf dem heutigen „Bahnhofbühl“ unverändert bis die Fa. Gebro im Jahre 1948 etwas östlich des Bahnhofgebäudes das 1. größere Produktionsgebäude errichtete und damit den Grundstein für weitere Bauphasen bis zum heutigen vorläufigen Endausbau legte. Für die Standortwahl des für Fieberbrunn und die Region so bedeutenden Unternehmens spielte wohl auch die Bahn mit dem Bahnhof eine entscheidende Rolle. Wenn man den **Einfluss der Eisenbahn auf die Bevölkerungsentwicklung** und auf den Zuwachs bei den Wohn- und Betriebsgebäuden in Fieberbrunn und Hochfilzen zwischen 1870 und 1900 beurteilt, so bietet sich insofern ein unterschiedliches Bild, als die Veränderungen in Hochfilzen wesentlich stärker waren. So stieg die Einwohnerzahl in Hochfilzen bis 1900 um 33% und die Anzahl der Gebäude sogar um ca. 98%, in Fieberbrunn hingegen stieg die Zahl der Einwohner nur um 3% und die der Gebäude um vergleichsweise niedrige 33%.



**Wieshofer - „Bahnhofsreschti“ Fieberbrunn im Jahre 1880**

In Hochfilzen sind also bereits in den ersten Jahrzehnten nach dem Bahnbau signifikante Sprünge in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung und die Häuseranzahl zu erkennen. In Fieberbrunn lässt sich bis 1900 keine diesbezüglich markante Veränderung feststellen. Die Zahlen sind natürlich relativ zu betrachten, weil Fieberbrunn um das Jahr 1870 ja sowohl in Bezug auf die Einwohner als auch hinsichtlich der Anzahl der Häuser ca. 5x so groß war. Zudem rekrutierten sich die neuen Bahnbediensteten in Fieberbrunn in erster Linie aus bereits ansässigen Nebenerwerbsbauern oder aus ehemaligen einheimischen Bergbauarbeitern des bereits im wirtschaftlichen Abschwung begriffenen Hüttwerks,

während sie in Hochfilzen eher aus der näheren und weiteren Umgebung zugezogen sind.

So sehr die Eisenbahn im Verlauf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Ansiedlung großer Betriebe mit zahlreichen Beschäftigten wie das Magnesitwerk, die Fa. Gaisbichler, den Truppenübungsplatz in Hochfilzen oder die Firma Gebro in Fieberbrunn begünstigen konnte, so negativ wirkte sich die Giselabahn, beginnend bereits in den späten 1870- und 80-er Jahren auf den Jahrhunderte lang bestehenden Fieberbrunner Bergbau und auf das Hüttwerk aus. Im Jahre 1876 musste der Hochofen im Hüttwerk ausgeblasen und damit die Stahlproduktion ebenso wie der Bergbau eingestellt werden, zumal die Fertigstellung der Eisenbahn-

#### **Fieberbrunn**

**1869: 1723 EW (255 Häuser)**

**1900: 1777 EW (340 Häuser)**

1910: 1924 EW (363 Häuser)

**1923: 2288 EW (386 Häuser)**

1991: 3010 EW (585 Häuser)

2001: 4198 EW (1282 Häuser)

#### **Hochfilzen**

**1869: 285 EW (43 Häuser) – gegenüber 41 im Jahre 1767**

**1900: 376 EW ( 85 Häuser)**

1951: 645 EW (105 Häuser) - nach Zuwanderung durch den Magnesitbergbau

1971: 1098 EW (189 Häuser)

2011: 1130 EW (369 Häuser)



**Fremdenverkehrsplakat** vom Verschönerungsverein 1889

linien Tirol-Salzburg-Selztal die Möglichkeit eröffnete, billigere Stahlsorten aus der Steiermark zu liefern. Trotz Gründung der von Einheimischen initiierten „Eisen und Stahlgewerkschaft Pillersee“ im Jahre 1880 und 2 weiteren Besitzerwechsel bzw. Neugründungen konnte letzten Endes keine nachhaltige Wirtschaftlichkeit mehr erzielt und die endgültige Einstellung der „Eisen- und Stahlwerke Pillersee AG“ im Jahr 1927 nicht mehr verhindert werden. Die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Giselabahn beschränkten sich in der Gemeinde Fieberbrunn, die jetzt sehr gut über die Bahn erreichbar war, vor allem auf die im Vergleich zu anderen Gemeinden

*und merkwürdige Bau der Giselabahn machen diese Linie zu einer der vornehmsten, ja wir möchten geradezu sagen, zu der vornehmsten Touristenbahn Europas! Sie wird vornehmlich die Fremdenbeherbergung zu einem lebhaften Wirtschaftszweig gestalten, wenn die dortige Bevölkerung den Bedürfnissen der Reisenden billig entgegenkommt!“*



**Produktionsgebäude der Firma Gebro 1964**

recht frühe **Entwicklung des Fremdenverkehrs**. Die touristische Bedeutung der Giselabahn wurde von vielen Zeitungen bereits in der Planungsphase und ganz besonders anlässlich der Eröffnung in ausführlichen Artikeln betont. So schreibt etwa die Wiener Wochen-schrift „Express“ am 09.08.1875: *Die gigantisch pittoresken Landschaften... die unendliche Schönheit der Natur und der höchst interessante*

In Fieberbrunn fielen solche Gedanken offensichtlich auf fruchtbareren Boden als in Hochfilzen, wo man sich ab 1878 mit dem „Militärmanöver - Tourismus“ der k. und k. Armee begnügte. Im Juli/August wurden bis ca 1907 im Bereich Schüttach regelmäßig über einige Wochen hindurch Schießübungen der Festungsartillerie abgehalten. Immer wieder nutzten Soldatenfamilien, vornehmlich die von Offizieren diese Zeit für eine Sommerfrische in Hochfilzen.

Bereits im Jahre 1876 versuchte man in Fieberbrunn, sich mit der ersten bekannten Fremdenverkehrswerbung, in der so manche touristische Übertreibung zu finden ist, als Kurort „Fieberbrunn am Pillersee“ zu positionieren. Es dauerte aber dann doch bis zum Jahre 1888, bis auf Initiative zweier begeisterter Fieberbrunner Gäste (Johann Heindl und Louis Goos) aus Wien der Fieberbrunner „Verschönerungsverein“ gegründet wurde. Ein Jahr später folgte das erste Plakat, das an vielen Bahnstationen in Wien und zwischen Salzburg und Fieberbrunn angebracht war.

Zudem wurden die ersten Ansichtskarten und ein „Illustrierter Führer durch Pillersee“ gedruckt und vertrieben. Der Verein bemühte sich intensiv um ein schöneres Ortsbild. In breiter Zustimmung der Bevölkerung und in gutem Gemeinschaftssinn pflanzte man z.B. eine Schwarzpappelallee vom Bahnhof bis ins Dorf, stellte Ruhebänke auf, legte Spazierwege an, verbesserte Verbindungswege, und um die Jahrhundertwende gab es sogar schon ein Schwimmbad und einen

Tennisplatz. Man dachte sogar an den „Bau einer Trambahn vom Bahnhof Fieberbrunn bis Walchan“. Die - auch heute gar nicht so abwegige - Idee wurde allerdings aus Kostengründen wieder fallen gelassen. Auffallend ist, dass in dieser Zeit trotz zunehmendem Tourismus abgesehen vom Bahnhofrestaurant zu Oidern, dem Metzgerwirt und der Wildseeloderhütte keine neuen Gasthäusern errichtet wurden. Sehr wohl haben aber, wie

entsprechende Listen zeigen, die Nächtigungen bei den Privatzimmervermietungen stark zugenommen, obwohl diese mit den hohen Zahlen von heute in keiner Weise vergleichbar sind. So kann man festhalten, dass sich nach der Ansiedlung der Rosenberger mit all ihren Bauten in Hütten 200 Jahre zuvor, auch nach dem Bahnbau und mit dem Beginn des Fremdenverkehrs das Ortsbild von Fieberbrunn doch ein weiteres Mal gewandelt hat.

### Quellen :

Angela Juritzka/ Helmut Pawelka“ Von Ost nach West durch Tirol“, Verlag Alba 2014

anno.onb.ac.at: Österreichische Nationalbibliothek, Wikipedia

Archive Heimatverein Pillersee, Gemeinde Fieberbrunn, Gemeinde Hochfilzen

Heimatbuch Hochfilzen, Heimatbuch Fieberbrunn

## Warum „Gisela“ Bahn?

In unserer Artikelserie bezeichnen wir unsere Bahn immer als „Giselabahn“, obwohl seit der Vergabe des Bauauftrags an die private Gesellschaft „Kaiserin-Elisabeth-Bahn“ im Jahre 1872 als offizielle Bezeichnung bis heute „Salzburg-Tiroler Bahn“ gilt. Zuvor war das Schienenprojekt nach *Gisela Louise Marie Erzherzogin von Österreich, Prinzessin von Bayern* (1856 -1932), der zweiten Tochter von Kaiser Franz Joseph I. und Kaiserin Elisabeth benannt. „Giselabahn“ blieb sowohl in allen Zeitungsartikeln des späten 19. Jahrhunderts als auch in späteren Publikationen und in der Bevölkerung bis heute die geläufigere und wesentlich populärere Bezeichnung.



Am  
13.09.1975  
erwarten viele  
Gäste den  
Jubiläumzug  
„100 Jahre  
Giselabahn“  
am Bahnhof  
in Fie-  
berbrunn

### **„Der Klima ist unterwegs!“**

so hieß es – und so heißt es besonders in Hochfilzen wohl noch immer, wenn bei großen Schneemengen das imposante Räumfahrzeug der Bahn durch den Ort rauscht.

Der Klima-Schneepflug ist ein spezielles, vom Konstrukteur und Erfinder Rudolf Klima aus Saalfelden entwickeltes Schienenfahrzeug, das auch noch heute zum Räumen von großen Schneemengen auf Eisenbahnschienen verwendet wird. Früher bis in die 20 er Jahre konnten Lokomotiven, die mit einfachen Schneeräumblechen bestückt waren, nur Schneehöhen bis zu 40 cm beseitigen. Mit dem Klima-Schneepflug jedoch können Schneehöhen von bis zu 1,50 Metern geräumt werden. Rudolf Klima montierte Anfang der 1920er Jahre Schneeräumschilde auf einen Schlepptender, der von einer Schublokomotive geschoben wurde. Bei einer Räumbreite von 4,80 m sind auf beiden Seiten Schneeauswurfweiten von mehr als 10 Metern möglich, wobei die Räumgeschwindigkeit maximal 60 km/h betragen darf. Die in der Mitte geteilten Räumschilde können durch Druckluft seitlich und in der Höhe verstellt werden. Der sichere Betrieb erfordert eine perfekte Abstimmung zwischen dem Lokführer und der 2- 3 köpfigen Schneepflugmannschaft, die sich in der Arbeitskabine des Pflugs befindet. Früher konnten Anweisungen vom Schneepflug zur Schublokomotive nur über eine Signalanlage am hinteren Ende des Schneepflugs gegeben werden. Heute sorgt eine Wechselsprechanlage für eine gute Verständigung.



**„Klima“ mit  
Dampflock, aus  
dem Jahre 1940,  
ausgestellt im  
Lienzer Eisen-  
bahnmuseum.**

**Der heutige,  
moderne „Klima“**





## Von Knappen, Quellen und einem verschollenen Felix

von Dr. Gerhard Völkl

Aus den Fieberbrunner Wasserleitungen sprudelt herrliches klares erfrischendes Trinkwasser. Es stammt aus Quellen am Karstein und aus dem Hörndlinger Graben. Spielberg, Wildseeloder und Karstein bestehen aus Dolomit, der von den Geologen sogar den bezeichnenden Namen Spielbergdolomit bekommen hat. Diese Gesteine stammen aus dem Erdaltertum, sind also viel älter als etwa die Steinberge, die eigentlich in einem Ur-Ozean darüber abgelagert wurden. In der Tiefe der Erdkruste sind die Dolomite umgewandelt und mit Erzen angereichert worden. Schließlich sind sie durch die Gebirgsbildung nach oben gedrückt worden und die Steinberge sind dadurch so zu sagen nach Norden abgerutscht. Sowohl die Kalke der Steinberge wie auch der Spielbergdolomitzählen zu den Karstgesteinen. Das Niederschlagswasser kann in feine Klüfte und Spalten eindringen, diese durch den Kohlesäuregehalt

in geringem Maß durch Lösung erweitern, sich zu Wasseradern sammeln, um am Fuß der Berge als Quelle wieder zu Tage zu treten.

Den Erzen wurde von alters her nachgegraben. Am Karstein waren es die Reviere Salisgrube, Silberstern, Pletzer Krin, Koglererb und Rohrberg. Die letzten Gruben wurden noch im 18. Jahrhundert geschlossen. Nur mehr die Hofnamen wie Schmelz oder Pulvermacher zeugen von der einstigen regen Bergwerkstätigkeit. (Heute kann Fieberbrunn allerdings mit dem Magnesitabbau am Weißenstein stolz auf den letzten aktiven Bergbau in Tirol verweisen!)

Im Mittelalter wurden in mühevoller Handarbeit mit „Eisen und Schlegel“ Stollen in den Berg getrieben, um die Erzadern aufzuspüren. Die Erze wurden fein säuberlich herausgeschlagen, zerkleinert, gesiebt, gewaschen und letztlich verschmolzen. Völlig ungelegen kam es den Knappen freilich, wenn sie anstatt auf Erz auf eine Wasser-

Wasserader stießen. Dann konnten sie nicht mehr weiter in die Tiefe arbeiten, wenn der Wassereintritt in einem Gesenk, also in einem in die Tiefe führenden Abbau eintrat, ist die Grube „abgesoffen“. Dann musste ein tieferer Stollen vorgegraben werden um die Bergwässer zu „lösen“.

Heute sind von den alten Gruben manchmal noch die „Halden“ zu sehen, also die Ablagerungen des tauben Gesteins, oder eben die Drainagewässer, die nun als Quellen aus den verfallenen Stollen austreten. Es wäre interessant nachzurechnen, ob das hervorragende Trinkwasser, das wir heute nutzen, nicht höheren volkswirtschaftlichen Wert hat, als einst die armen Erzadern. Im Gegensatz zu den Steinbergen, wo das Niederschlags- und Schneewasser in entsprechend weiten Klüften oder Höhlen (Lamprechtsofen) sehr rasch durchfließt, ist der Dolomit von einem viel feineren, aber sehr dichten Klufnetz durchzogen, das einen idealen Wasserspeicher abgibt und für ausgeglichene Quellschüttungen sorgt. Aber extreme Witterungsbedingungen können auch diese Harmonie der Bergwässer durcheinanderbringen. Wir alle haben noch den schneereichen Winter 2019 in Erinnerung, wo sich auf den Bergen bis in den Frühsommer gewaltige Schneemassen hielten, dann aber im Zuge einer Hitzeperiode sehr schnell abschmolzen. Die weite Mulde zwischen Eggeralm und Edenhäuseralm ist ein klassisches Kar, das von einem ehemaligen Gletscher herausgehobelt wurde und



Detail aus dem berühmten „Schwazer Bergbuch“

dem „Karstein“ sogar den Namen gab. Der Abfluss im verkarsteten Dolomit erfolgt fast zur Gänze unterirdisch. Durch die extreme Schneeschmelze im Frühsommer 2019 ist der Bergwasserdruck im Bergesinneren enorm angestiegen. Die Folgen waren dramatisch.

Die 1973 an einem der Knappentollen für die Gemeindewasserversorgung errichtete Quellstube wurde durch die plötzlich unter Druck austretenden Wassermassen unterspült und auf der anderen Grabenseite ging eine Mure ab, die beinahe eine Hütte und

einen Fischteich des Rohrer Bauern weggerissen hätte. Aus dem Hangariss, den die Mure hinterlassen hatte, trat eine sprudelnde Quelle zu Tage. Über die Herkunft dieses plötzlichen Wassersegens gingen die Expertenmeinungen auseinander.

*Unten: Erdbeben mit dem aufgegrabenen Quellaustritt*

*Rechts: Blick in den seit über 300 Jahren verschütteten und abgesoffenen Felixstollen*



Betriebsleiter Hans Eder zeigte mir die Situation und sofort keimte in mir der Gedanke, dass auch hinter diesem Quellaustritt ein alter Stollen stecken könnte, aber niemand wusste etwas von einem solchen in diesem Bereich. Meinem Rat folgend wurde sehr behutsam dem Wasser nachgegraben. Das Material bestand aus feinkörnigem, Kanten gerundetem, teilweise ortsfremdem

Schotter, verbacken in grau- bis rötlich- violetter Lehm, einer sogenannten „verschwemmten Moräne“. Schon nach zwei Metern kamen Rundhölzer zum Vorschein und bald war klar, dass es sich um die Firne einer Stollenzimmerung handelte. Es wurde zwei Meter tiefer gegraben, das Wasser floss aus und man konnte ca. 15 Meter weit in den Stollen sehen – die Holzzimmerungen standen noch wie vor 300 Jahren errichtet!

Im hinteren Teil, wo das beschriebene Moränenmaterial in grobblockigen Hangschutt überging, war die Firne eingebrochen, dahinter hatte sich ein See aufgestaut, der anstehende Dolomit konnte nicht erreicht werden. Was war das für ein geheimnisvoller Stollen? Auch die akribisch genau gezeichneten Karten von Herwig Pirkl im „Fieberbrunnbuch“ zeigten keinen Stollen an dieser Stelle.

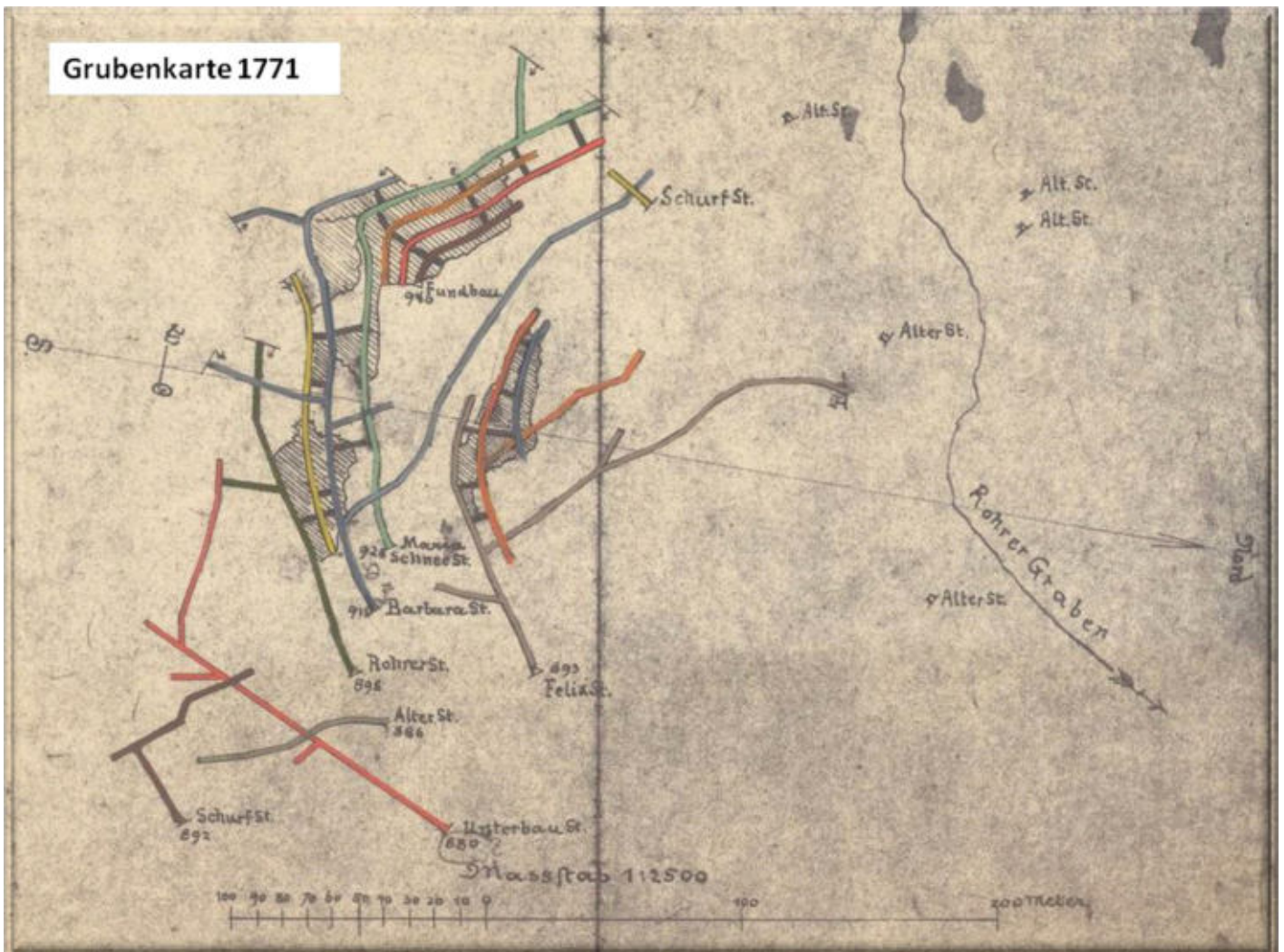
Also besuchte ich meine alten Freunde an der Geologischen Bundesanstalt, die auch tatsächlich ein paar alte vergilbte Karten im Archiv fanden. Die älteste stammte aus dem Jahr 1764. A. R. Schmidt hatte diese mit dem Vermerk: „Aus einer alten, im Jahre 1764 gefertigten und bis 1771 ergänzten Karte verjüngt übertragen. A.R. Schmidt 1879“ detailgetreu abgezeichnet.

Spätere Karten aus den Jahren 1883, 1911, 1917 und 1943 stimmten teilweise überein, wiesen aber gravierende Unterschiede in Lage, Bezeichnung und Höhenlage der einzelnen Einbauten auf. Bald war klar, dass die ursprüngliche Karte aus 1764 immer wieder abgezeichnet, und nach jeweiligen eigenen Vorstellungen der Autoren abgeändert worden war.

In der Karte aus 1764 war an der Stelle unseres Stollens ein „Felix Stollen“ mit einem ansehnlichen Grubengebäude samt zwei Firstenläufen eingezeichnet. In späteren Karten scheint der Felix auf der anderen Grabenseite auf, ist in das Koglererb Revier verlegt, oder fehlt ganz. In der letztgültigen Karte aus 1944 ist an der Stelle eine „Rutschung“ eingezeichnet, ein Felix Stollen fehlt überhaupt. Es könnte also sein, dass der Felix schon gegen Ende des Bergbaus im Jahr 1775 oder kurz danach von einer Mure verschüttet und nicht wiedergewältigt wurde. Auf einem sehr detailgetreuen Motivbild aus dem Jahr 1780 ist der Felix nicht mehr eingezeichnet.

Dank dieses Motivbildes wissen wir auch, dass der Stollen dem Kapuziner Pater Felix Cantalicio geweiht war. Im 19. Und 20. Jahrhundert war von dem Stollen nichts mehr zu sehen und die jeweiligen Planzeichner haben das Grubengebäude irgendeinem anderen verfallenen Mundloch zugeordnet.

Die Untersuchung von Wasserproben bescheinigte dem Wasser aus dem Felix Stollen beste Trinkwasserqualität und so konnte nun die Sanierung der anderen Quellen in Angriff genommen werden, ohne einen Versorgungsengpass befürchten zu müssen. Die Öffnung der alten Knappenstollenfassung brachte die nächste Überraschung.



Auch hier setzte ein Stollen an, der wie der Felix in der Moräne ausgezimmert war, knapp vor Erreichen des festen Gebirges war auch hier durch einen Einbruch der Firne das Wasser dahinter zu einem See aufgestaut.

Es schien nun angebracht auch die Schriftstücke und Gutachten einzusehen, die zu den einzelnen Karten gehörten. Also wieder ein Tag in der geologischen Bundesanstalt, wo ein Kollege mir die entsprechenden Aktenordner bereitstellte. Die Dokumente erwiesen sich als sehr spannend, die Geschichte des Bergbaus lässt sich nun folgendermaßen umreißen:

1630 der Pruggersche Bergbau wird eröffnet

1775 wird er aufgelassen

1871 Versuch einer Wiedergewältigung durch die Salzburger-Tiroler Montangesellschaft, aber kein Abbau

1917 Öffnung von 2 Stollen und Bemusterung

1937 Bemusterung

1942 Öffnung von mehreren Stollen und Bemusterung

1943 Bemusterung

Die wiederholten Versuche einer Wiederaufnahme des Bergbau Betriebes lag daran, dass die Erzadern nicht vollständig ausgeräumt waren und in der Tiefe noch weitere Erzadern vermutet wurden. Besonders im Ersten und Zweiten Weltkrieg erwachte das Interesse an diesen Erzen, weil in den Proben aus der Bemusterung von 1871 im Erz ein Molybdän Gehalt von 3,5 % beschrieben wurde. Das wäre ein wichtiger Rohstoff für die Erzeugung von Spezialstahl für die Rüstungsindustrie gewesen. Besonders im Zweiten Weltkrieg wurden vom Reichsamt für Bodenforschung in Berlin ohne Rücksicht auf alpine Witterungsverhältnisse immer wieder verschiedene

Geologen und Bergwerks Ingenieure losgeschickt, um Proben zu sammeln, so auch im November 1942 und im Februar 1943. Molybdän konnte aber nur in nicht abbauwürdigen Spuren gefunden werden. Am 25. September 1943 lässt ein Herr Dipl. Ing. Lechner die Arbeiten in Fieberbrunn zur Gänze einstellen: „Mit Glück Auf und Heil Hitler!“ So ein Glück, denn sonst sähe es heute vielleicht übel aus am Rohrberg.

Die Knappenstollen Fassung ist nun erneuert, die Geigerrinn Quellen sind neu gefasst, zusätzlich kann das Wasser aus dem Felixstollen genutzt werden und alle Vorschriften und Fristen von Brüssel über Wien bis Innsbruck konnten erfüllt werden. Und nun ist er wieder amtlich und an der richtigen Stelle: der „Felix“!



Sehr detailgetreue Votivtafel gestiftet 1780 von Johann Jakob Prugger von Pruggheim. Original im Gotik- und Bergbaumuseum Leogang.

## Geldkatastrophe „Inflation“ wiederholt sich

Gidi Treffer, aus dem Buch „Die Inflation von 1923“ von Frank Stocker (deutscher Historiker und Publizist)

Es ist jetzt ziemlich genau hundert Jahre her, dass Deutschland und in der Folge Österreich in eine Katastrophe bisher ungeahnten Ausmaßes schlitterte, die letztlich ursächlich für das Entstehen der Nazi-Barbarei, des Ausbruchs des Zweiten Weltkriegs und des Holocausts war; zwar nicht nur, aber auch: die Hyperinflation der Jahre 1922 und 1923. Die Ursachen und Auswirkungen dieses Desasters beschreibt der deutsche Historiker und Publizist **Frank Stocker in seinem Buch "Die Inflation von 1923: Wie es zur größten deutschen Geldkatastrophe kam"**.

Es war dies eine Katastrophe, die sich, wenig überraschend, tief in das kollektive Unterbewusstsein der Deutschen, aber auch der Österreicher eingeschrieben hat. Kein Wunder: Kaum eine Familie gibt es, deren Vorfahren damals nicht extrem unter der Hyperinflation gelitten haben. Nahezu der komplette Mittelstand wurde damals ökonomisch ausgelöscht, aus leidlich wohlhabenden bürgerliche Menschen wurden Mittellose an der Grenze zur Armut, weil sich ihre Ersparnisse innerhalb kürzester Zeit in Luft aufgelöst hatten.

### Surrealistische Preise

Surrealistisch muten die Beträge an, mit denen damals hantiert wurde. Eine Semmel für Milliarden, ein Anzug für Billionen, die Scheibtruhe als geeignetes Transport-Vehikel für einen Monatslohn - ikonisch haben sich die Symbole der Inflation bis heute erhalten. Und immer mehr Menschen stellen sich heute, hundert Jahre danach, die Frage: Kann uns so etwas genauso blühen? Immerhin lag noch vor einigen Wochen die Inflationsrate in der Euro-Zone bei rund zehn Prozent; ein Wert, der auch am Anfang der damaligen Hyperinflation gemessen wurde.



Notgeldscheine in der Gemeinde Fieberbrunn 1919



Notgeldscheine in der Gemeinde Hochfilzen 1920

Verblüffend sind, die nicht gerade wenigen Parallelen zwischen der Wirtschaftspolitik von damals und jener von heute. So arbeitet Stocker sehr gut verständlich heraus, dass nicht etwa eine Naturkatastrophe, sondern eine Kombination aus einer Riesen-Krise und falschen politischen Entscheidungen das Geldinferno ausgelöst hatte. Die Krise, das waren damals die gewaltigen Reparationszahlungen, die Deutschland von den Siegermächten aufgebracht bekommen hatten. Die Forderungen der Alliierten waren enorm, aber, so Stocker: "Die Summe wäre in einer großen Kraftanstrengung aufzubringen gewesen - über Steuererhöhungen, Vermögensabgaben, Sozialkürzungen."

Doch das, und das kommt uns irgendwie bekannt vor, war politisch nicht durchsetzbar.

Statt dessen entschied sich die Regierung ganz bewusst dafür, Geld zu drucken. Auch das ist uns mittlerweile vertraut. Die von der EZB geschaffene Geldmenge hat sich bekanntlich seit Ausbruch der Finanzkrise 2008 versechsfacht.

Dazu kam, dass die deutsche Wirtschaftspolitik und ihre Akteure einem schweren Irrtum erlagen: "Denn sie hingen größtenteils einer verhängnisvollen Theorie an. Der zufolge war die Inflation nach dem Ersten Weltkrieg nicht die Folge der wachsenden Geldmenge." Als Ursache hätten sie vielmehr die negative Außenhandelsbilanz angesehen. Dies habe dazu geführt, dass die Mark abgewertet wurde. Das habe dann einen Anstieg der Importpreise zur Folge gehabt, was auch die anderen Preise steigen habe lassen. Als Reaktion darauf habe die Notenbank schließlich immer mehr Geld drucken müssen.

Das hemmungslose Gelddrucken sei zur Folge der Inflation umdefiniert worden. Heute weiß man zwar, dass Gelddrucken Inflation zur Folge hat und nicht umgekehrt - aber die Politik sowohl in den USA als auch in der EU kann der Versuchung dennoch nicht widerstehen, diesen scheinbar leichten Weg zu gehen. Es ist eine wirkliche Stärke von Stockers lesenswertem Buch, auch für den ökonomischen Laien leicht lesbar zu sein und ihm das Gefühl zu geben, ganz dicht am Geschehen dabei zu sein. Etwa wenn er beschreibt, wie es in Berlin nach dem von der Regierung erlassenen Verbot des Besitzes von Devisen und Gold zu regelmäßigen Razzien kam.

*Es ist nicht sehr wahrscheinlich, dass sich diese Geschichte derart extrem wiederholen wird, resümiert Stocker - aber einen kleinen Vorgeschmack erleben wir derzeit.*

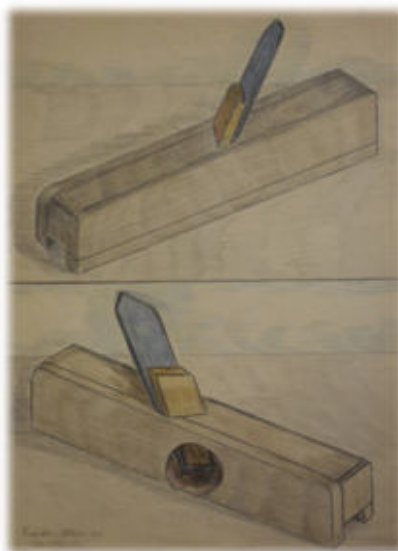
*Das ist schlimm genug!*

## Altes Handwerkzeug

### Der Fidibushobel und der Fidibus

Aufgeschrieben und gezeichnet von Johann Zellner (1888 – 1966), Schulleiter, Organist, Chorleiter etc.  
sowie Ehrenbürger von Alpbach *(mit 4 Buntstiftzeichnungen, Format A4, Maßstab 1:1)*

Der Fidibushobel unterscheidet sich von einem gewöhnlichen Tischlerhobel in Folgendem: Das geschärfte Ende des Hobeisens ist nicht waagrecht, sondern ziemlich stark abgeschrägt. Das Hobelisen bildet zu den beiden Längsseiten des Hobels nicht rechte Winkel, sondern schiefe. Die Öffnung zum Auswerfen der Späne („Fidibusse“) befindet sich nicht auf der Oberseite des Hobels, sondern auf dessen rechter Seite, zum größeren Teile in der vorderen Hälfte.



Die Auswurföffnung ist nicht rechtwinkelig, sondern kreisförmig und sich nach innen zu verjüngend. Der Boden wird auf den Längsseiten von je einer etwa 1 cm hohen und ebenso starken Leiste überragt. Der Hobel fällt an der Oberseite von hinten nach vorne etwas ab.

Der Hobel ist etwa 25 cm lang, 4,5 cm breit, hinten 5,5 cm hoch, vorne 5 cm. Der Auswurftrichter hat einen Außendurchmesser von ungefähr 5 cm und einen Innendurchmesser von 3 cm.

Die linke Seite des Messers misst ungefähr 13,5 cm, die rechte 12 cm, die vordere Breite („Schneid“) 3 cm, die hintere 2,5 cm, die Stärke erhöht sich von hinten nach vorne von 2 mm auf 2,5 mm. Das Messer ist mit einem Holzkeil verklemmt. Ein Fidibus ist etwa 25 cm lang, 0,8 mm stark und hat einen Durchmesser von etwa 7 mm. Die schiefwinkelige Stellung des Messers und die seitlich angebrachte trichterförmige Auswurföffnung ermöglichen das Abhobeln der bandförmigen, wendeltreppenartig gewundenen Fidibusse vom unterlegten Brettle. Die Leisten zu beiden Seiten des Bodens sichern eine gerade Führung des Hobels und verhindern dessen Abgleiten. Die geringe Absenkung von hinten nach vorne ermöglicht der linken Hand die Ausübung eines stärkeren Druckes auf den Hobel, wodurch ein Hochgehen des Hobels verhindert wird.

Der Fidibus diente in den Wirtschaftsstuben den Pfeifenrauchern zum Anzünden ihrer Tabakspfeifen in jener Zeit, als zur Beleuchtung der Stuben noch Leinöl- und Kerzenlicht verwendet wurden. Auf jeden Tisch wurde neben den Tegelstock mit daraufgestelltem Leinöltegel oder Kerzenleuchter mit aufgesteckter Kerze in einen Becher eine genügende Anzahl Fidibusse gestellt. Die Raucher entnahmen dem Becher, um die eigenen Zündhölzchen oder um sich das mühselige Funkenschlagen mit Zunder und Feuerstein zu ersparen, bei Bedarf einen Fidibus, brannten ihn am Leinöl- oder Kerzenlicht an und entfachten sodann mit dem brennenden Fidibus sich ihren Rauchtobak in den großen Pfeifen.

Auf den Bauernhöfen bedienten sich die Raucher zum „Anzünden“ des Tobaks der „Kentl“ (Holzspäne).

Seitdem die Leinöl- und Kerzenbeleuchtung vom Petroleumlicht verdrängt worden ist, werden keine Fidibusse mehr hergestellt und der Fidibushobel ist ein Werkzeug „ohne Verwendung“ geworden.

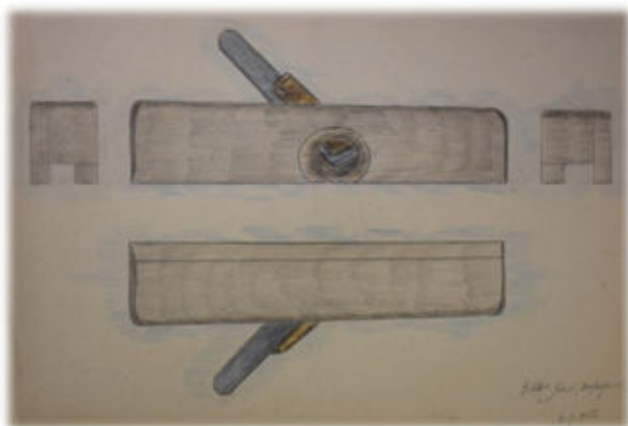
**Bemerkung:**

Ich habe im ganzen Gebiete der Gemeinde Alpbach nur einen einzigen Fidibushobel entdeckt: in der Werkstatt des 78-jährigen Tischlermeisters Ignaz Moser (geb. in Alpbach am 11. Februar 1872). Ignaz Moser kann sich noch gut erinnern, wie sein Vater, der Tischlermeister Peter Moser (geb. in Alpbach am 1. August 1840, gest. in Alpbach am 14. August 1917) Fidibusse hergestellt hat und sie in Rahmen aus 4 dünnen, schmalen Holzleisten stellte. Ignaz Moser und dessen Geschwister mussten die solcherart gebündelten Fidibusse zu den Wirten im Dorf tragen. Wieviel Kreuzer die Wirte für ein Bündel Fidibusse zahlten, daran kann sich Moser nicht mehr erinnern; wahrscheinlich sehr wenige, denn ansonsten hätte er es sicher im Gedächtnis behalten.

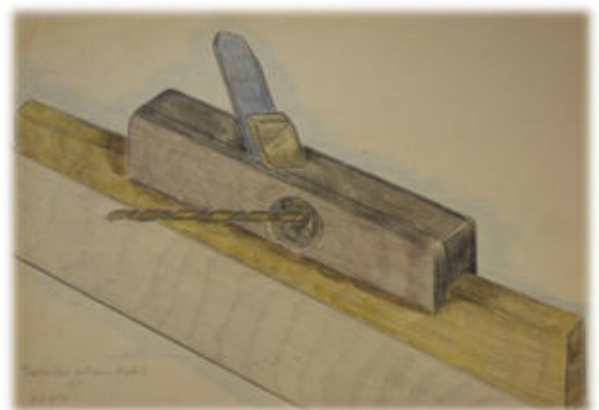


5.7.1950 links: Fidibus, rechts: Hobeisen, Keil

Bearbeitet von Mag. A. Adamer für das Volkskundemuseum, Innsbruck



6.7.1951



6.7.1950 Fidibushobel mit einem Fidibus

## Postkarte — Carte postale

Weltpostverein — Union postale universelle

Levelező-Lap — Cartolina postale — Post card

Correspondenzkarte — Karta korespondenčijna

Korespondenčni listek — Bri-fka-rt — Dopisnica

B-efkort — Brev-Kort — Открытое письмо

дошка карта

## DIE ANSICHTSKARTE

Sie ist Zeitzugin, Geschichtenerzählerin und verrät so manches Geheimnis oder sogar Geheimnis aus vergangenen Tagen. Hören wir ihr zu...

von Wolfgang Schwaiger

### 8. September 1898

Hier im Tirol im schönsten Land,  
da ist ein trauter Ort:  
Und bände mich kein  
and'res Land,  
so blieb ich ewig dort.

Zum Sieberer heißt der stille  
Ort mit Kaltenhauser Bier  
und leider muß ich wieder fort,  
sonst blieb ich immer hier.

Zum Sieberer heißt das  
nette Haus,  
voll lieber froher Leut'  
und frischem Trunke und  
gutem Schmaus.

Die Wirtin ist ein fesches Weib,  
Beliebt im ganzen Land  
und manchmal gar zum  
Zeitvertreib,  
nimmt sie die Büchs' zur Hand.

Die Wirtin ist ein tüchtiges Stück,  
die Wirtin lob' ich mir.  
Und hat sie öfters auch kein  
Glück,  
so schießt der Wirt statt ihr.

Und weil es mir so schwer  
wirt fortzugeh'n,  
so ruf ich frisch und freudig  
aus,  
auf frohes Wiedersehn

Diese interessante Ansichtskarte stammt aus dem Jahre 1895 und ist im Besitz der Privatsammlung von Hans-Jakob Schroll. Wer der in die schöne Wirtin "verliebte" Poet schlussendlich war, ist unbekannt. Auf jeden Fall erzählt sie uns von einem regen Wirtshausstreiben des ältesten Gasthofes von Fieberbrunn. Der Name "Siebererwirt" hält sich hartnäckig bis in unsere Zeit, obwohl der letzte Wirt dieser Familie, Bartlmä Sieberer, bereits 1766 verstorben ist.



Gasthof „zum Sieberer“, Fieberbrunn

Besitzer: Josef Alfons Eder

*Handwritten text in German, likely a postcard message, written in cursive script. The text is partially obscured by the image's border and is difficult to read in full.*

Die Taverne von Fieberbrunn gehörte dem Kloster Rott und der erste gesicherte Nachweis als Wirtshaus geht auf das Jahr 1475 zurück, also 30 Jahre nach dem Bau der Pfarrkirche. Somit blickt dieses stattliche Haus auf eine mindestens 550jährige durchgehende Wirtshausgeschichte zurück. Die Lage neben dem Baderhaus wurde auch gerne von Kurgästen in Anspruch genommen. Nach dem Bau der Giselabahn waren hier oftmals Soldaten der k.u.k. Armee zur Skiausbildung untergebracht. Vor dem ersten Weltkrieg wurde dann an Stelle eines Zuhäusls ein Postamt errichtet und der Betrieb in "Gasthaus Neue Post" umbenannt. Nationale und auch internationale Bekanntheit erreichte das Haus unter dem rürgen Wirt und Musikanten Sigi Peugler (1933-2023), der über viele Jahre für ein großartiges Unterhaltungsprogramm sorgte.