

Gefürchtete Hohlwege zwischen Brandlhof und Weißbach

Aus dem Pinzgauer Bezirksarchiv



Ein Beitrag
von Cavaliere
Horst Scholz

In der heutigen Zeit flitzt man mit dem Auto im schnittigen Tempo über eine gut ausgebaute Straße von Zell am See, über das deutsche Eck, nach Salzburg. Man kann gar nicht glauben, dass die Strecke zwischen Brandlhof und Weißbach durch die so genannten „Hohlwege“ bei den Reisenden Furcht und Grauen erweckte. Damals führte die Straße an den Felsen entlang, dort, wo sich heute ein Radweg befindet. Der Publizist Lorenz Hübner bereiste vor ca. 200 Jahren den Pinzgau und musste sich bei seiner Reise sehr gefürchtet haben. Er beschrieb seine Fahrt von Lofer nach Zell durch die so genannten schauerlichen „Hohlwege“ und schrieb Folgendes:

„Die Fläche, welche zwischen zwei Reihen von ungeheuer hohen und steilen Gebirgen sich dahin zieht, ist nirgends über 3.000 Fuß breit (1 Fuß 31,6 cm), ist aber dennoch ganz angebaut und mit einigen Bauerngütern besetzt. Die Landstraße geht dicht an dem Fußgestelle der fürchterlich hohen Felsen vorbei und hat an vielen Stellen nicht mehr Breite, als dass ein Wagen kümmerlich Raum hat. In einer der geringsten Breiten dieses Tales sieht man alles mit losen Felsentrümmern überschüttet, die manchmal einen riesigen Inhalt haben. Abgestorbene, zerknickte Tannen ragen unter dem ungeheuren Schutte hervor; hier und da sprossen junge Fichten dazwischen auf. Zu oberst in den Wänden erblickte man halb losgerissene Steinmassen, welche mit jedem Augenblick herabstürzen drohen; alles ist öde und grauenvoll; überall starrt das Auge die fürchterlichsten Gruppen der Zerstörung an; überall erblickt es die traurigen Ruinen verstümelter Gebirge. Eine Art feierlichsten Schauderns ergreift einen in der Nähe der schrecklich hohen Felswand am Diesbach, dort nämlich, wo dieser Bach über ungeheure Vorsprünge und Klüfte eine der prächtigsten Katarakte bildet. Es ist nicht zu verwundern“, schreibt Lorenz Hübner, „wenn mancher, der

das erste Mal diese Gegend bereist, für sein Leben zittert. Im Winter und zu Anfange des Frühlings ist die Bereisung dieser Hohlwege auch wirklich nicht ohne Gefahr; indem nicht selten ungeheure Schneemassen (Lawinen) durch den geringsten Peitschenknall oder ein entstandenes Windchen in Bewegung gesetzt herabstürzen und von Felstrümmern begleitet Mann und Vieh begraben. Man sieht hin und wieder an der Straße mehrere so genannte Marterssäulen als traurige Denkmäler solcher Unglücksfälle. Diese fürchterliche Gegend erstreckt sich bei zwei Stunden lang von dem so genannten Katzentauern an bis nach Frohnwies, einem Gasthofe, an welchem sich ein schöner Wasserfall, der Weißbach, befindet.“

Mit der Euphorie des Bahnbaues waren teils abenteuerliche Projekte verbunden, die über das Planungsstadium nicht hinausgingen. Dazu gehörte das Projekt Reichenhall – Lofer – Saalfelden. Gegen das Verkehrsmittel Eisenbahn erschien der Verkehrsträger Straße altmodisch. Bis auf geringfügige Ausnahmen waren die Menschen auf die Zugkraft von Tieren bzw. ihrer eigenen Gehwerkzeuge angewiesen. Für den Gütertransport wurden Ochsen- und Pferdefuhrwerke eingesetzt, die beide im Tempo eines Fußgängers dahinzottelten. Den Personenverkehr übernahmen Pferdekutschen, die teils als Privatkaleschen, teils als Postkutschen oder als Fahrzeuge von gewerblichen Fuhrunternehmen unterwegs waren. Manchmal sah man auf der Straße auch Hundegespanne, in der Regel waren die Menschen aber zu Fuß unterwegs. Die damaligen Straßenverhältnisse sind heute kaum noch nachvollziehbar und am ehesten sind die Reichs- und Landesstraßen von damals mit heutigen Feldwegen zu vergleichen. 1900 gab es im Land Salzburg 365 km Reichsstraßen, von denen 3 km gepflastert waren. 1907 verzeichnete man im Kronland Salzburg 13 Automobile und 43 Motorräder und ein Jahr später folgten die

Reichs-Automobilsteuer und die Kennzeichenpflicht für Fahrzeuge. 1910 waren schon 26 Autos und 74 Motorräder gemeldet und von auswärts kamen immer mehr Automobile, sehr zum Missfallen der Landbevölkerung übrigens, die auf das Auftauchen von Autos und deren oft arroganten Herrenfahrern nicht gut zu sprechen waren. Die Zeitungen schrieben von „wahnwitzigem Tempo (30 km/h)“, „wilder Rücksichtslosigkeit“ und „gewissenlosen Lenkern“. Kollisionen mit Mensch, Tier oder Fuhrwerk folgte oft die Fahrerflucht. Nach der Eröffnung der Glocknerstraße im Jahre 1935 kam ein bedeutender Teil an Kraftfahrzeugen über die Mittelpinzgauer Landstraße Lofer – Zell am See, die eine neue Fahrbahn bekam, und man brauchte durch die „Hohlwege“ keine Angst mehr haben.

Foto: Pinzgauer Bezirksarchiv, Zell am See

