

ORTSCHRONIKEN

Herausgegeben vom Tiroler Landesarchiv

Schriftleitung:

Landesarchivdirektor Hofrat Dr. Eduard Widmoser

Nr. 8

CHRONIK VON HOCHFILZEN

Zusammengestellt

von

Dr. Werner Köfler

Innsbruck 1974

Herausgeber, Eigentümer und Verleger: Tiroler Landesarchiv,
Für den Verleger und Inhalt verantwortlich: Landesarchiv-
direktor Hofrat Dr. Eduard Widmoser. Alle Innsbruck, Herren-
gasse 1.
- Alle Rechte vorbehalten -

1962 mußte eine 4. Schulklasse eingerichtet werden. 1965 erhielt die neuerbaute Volksschule durch akad. Maler Hans Ebersperger künstlerischen Schmuck in Form von Sgraffito- und Freskenbildern. 1965 folgte eine fünfte Klasse, die seit 1971 als Hauptschulklasse 1 d (dislozierte Klasse von Fieberbrunn, 1972 2 d, dislozierte Hauptschulklasse von Fieberbrunn) geführt wird.

Schulleiter:

Sebastian Eder, 1824 - 1839

Georg Eder, 1842 - 1870

Maximilian Buchmair, 1846 - 1848

Peter Schiechtle, 1877 - 1894

Johann Aigner, 1894 - 1899

Karl Kuppelwieser, 1899 - 1937 (erhielt den Direktortitel verliehen und war Ehrenbürger der Gemeinde Hochfilzen. Gestorben 10. Juli 1947)

Ludwig Oberforcher, 1937 - 1938

Nikolaus Schluifer, 1938 - 1945

Vinzenz Fintl, 1945 - 1952

Anton Ziegler, ab 1952

GRIESENPASS

In den unruhigen Zeiten des Dreißigjährigen Krieges haben die Salzburger Landesfürsten und Erzbischöfe getrachtet, an verschiedenen Stellen Grenzsicherungen anzulegen. So reicht die einstige Sperre am Griesenpaß in seinen Anfangsplanungen wohl auch in diese Zeit zurück. Für die Geschichte des Bauwerks, wie es dann über zwei Jahrhunderte bestand, mag ein beim Bahnbau gefundener, eingemauerter Stein mit der Jahreszahl 1658 als Entstehungshinweis sehr bedeutsam sein. Die amtliche Zeitung "Bote für Tirol und Vorarlberg", Nr. 265 vom 19. November 1874 teilt hierzu jedenfalls mit:

"Hochfilzen hat seine Bergeinsamkeit wohl zum Längsten gehabt. Mit der Bahneröffnung wird es in das Netz des großen Verkehrs einbezogen. Das 3064 Wiener Fuß hochgelagene Hochfilzen wird eine Station 3. Klasse mit Wasser- und Kohlenfüllung erhalten, es wird der Verbindungs- und Stappelpfad für die Gemeinde St. Ulrich und Waidring für den Verkehr dieser Orte mit Pinzgau und Pongau werden und kann daher einen ziemlichen Verkehr erwarten. Wie ein Eisenbahnbau viel Neues bringt und viel Altes entfernt, so mußte auch hier eine alte, ehrwürdige, auf salzburgischem Boden gestandene Paß- oder Thalsperre-Ruine ihr noch brauchbares Steinmaterial zum Bahnbau hergeben; bei deren gänzlicher Demolierung wurde ein Stein mit der Zahl 1658, wahrscheinlich die Jahreszahl der Erbauung vorgefunden. Es ist dies in hiesiger Gegend seit wenigen Jahren die zweite Ruine, welche der Zeit weichen mußte. Die erste war die Ruine vom Paß Strub, von der nur mehr ein ganz kleiner Überrest und kleine Spuren ihres Bestandes vorfindig sind".

Wie auch die Zeichnung darstellt, erhob sich über der Straße ein vier-eckiger, gemauerter Turm mit Tor, rechts (von der Tiroler Seite aus) bildete der damalige See eine Sperre und links ging weit den steilen Berg-hang hinauf eine Verteidigungsmauer mit waagrecht Schießscharten.

In den stürmischen Franzosenkriegen sah auch der Griesenpaß manche dramatische Szene. Z.B. trafen am 6. April 1796 rund 200 Tiroler Landesverteidiger zur Bewachung dieses Passes ein, auch 1805 wurde er besetzt, weil Gefahr bestand, daß der Feind über Leogang oder durch den Schüttach-

graben den Verteidigern im Paß Strub in den Rücken fallen könnten. Der österreichische Feldmarschall Chasteller zog dann am 8. November von St. Johann i.T. über den Griesenpaß nach Saalfelden und nach Radstadt zur Hauptarmee. Der Paß blieb weiter besetzt.

Beim heutigen Reischwirt (einst deshalb "Reischpaß" genannt) antier-ten die einstigen Zolleinnehmer.

VOM SCHIESSPLATZ

Nachdem 1875 auf dem bisherigen Artillerie-Schießplatz Prad im Vinschgau, der vom 9. Festungs-Artillerie-Bataillon benutzt worden war, Schwierigkeiten auftraten, wurde der Schüttachgraben 1878 zum Artillerie-Schießplatz ausgebaut. 1898 wurde der Grundstein zur Barbara-Kapelle gelegt. Als 1906 auf dem Monte Bordone bei Trient ein neuer Schießplatz angelegt wurde, verlor die "Au", wie der seinerzeitige Schießplatz hieß, weitgehend ihre Funktion. 1938 wurde er dann von der Deutschen Wehrmacht wieder eingerichtet. Nach der Aufstellung des österreichischen Bundesheeres erhielt er wieder seine alte Verwendung. Die Einweihung der restaurierten Krieggedächtniskapelle zur "hl. Barbara" erfolgte 1936, die Wiedereinweihung nach abermaliger Erneuerung 1968.

Nach der Eröffnung des Schießplatzes in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts kam vor allem Militär aus den Festungen Franzensfeste und Trient zu Schießübungen. Der Platz wurde manchmal von 300 bis 700 Mann belegt. Drei hölzerne Hütten dienten als Wohnstätten für die gewöhnlichen Soldaten, dann gab es noch das Pulvermagazin, eine Reparaturwerkstätte, eine Hufschmiede und einen Arrest. Die Offiziere wohnten auf 4 bis 6 Wochen bei Bauern oder in den drei Wirtshäusern.

Ein großes Fest bildete immer der 18. August, der Geburtstag des Kaisers. Um 8 Uhr zog dann stets das ganze Militär unter Trompetenklang in die Pfarrkirche. Zu Beginn der Messe feuerten die Kanonen am Reischbühel sieben Schüsse ab, daß die Kirchenfenster zitterten und die Leute in der Kirche manchen Luftsprung taten. Wenn beim Evangelium, Sanktus, bei der Wandlung usw. wieder die Kanonen donnerten, hatte man sich ja schon eher daran gewöhnt. Am Ende der Messe erklang dann in der überfüllten Kirche mächtig das "Gott erhalte, Gott beschütze".

Nach Defilierung vor den Offizieren und der Gemeindevertretung beim großen Dorfwirtshaus ging es ab zum "St. Barbara-Schießplatz" zu einer Jause. Um zwei Uhr stieg auf der höchsten Fichte beim Schießplatz die schwarz-gelbe Fahne hoch, 101 Kanonenschüsse donnerten, dann wurde Mittag gegessen. Den Rest des Tages hatten die Soldaten frei, und wenn manche "über den Zapfen hauten", so wurde ausnahmsweise ein Auge zuge-drückt.

Eine von verschiedenen Arten der einst gebräuchlichen Zielübungen soll hier doch kurz beschrieben werden:

Aus einigen Rundhölzern machte man so etwas wie einen Schlitten und stellte "Militär" aus Holzbrettern in natürlicher Größe darauf. Diese Scheintruppe wurde an der linken Talseite aufgestellt und an einem langen Drahtseil von Dragonerpfenden, die außerhalb der Gefahrenzone am rechten Talanstieg postiert waren, über eine Rolle quer über das Tal gezogen. Diese "im Laufschrift" eilende Truppe mußte vom "Bachschuster" aus beschossen und aufgerieben werden.

HOCHFILZEN UND DIE EISENBAHN

Nach dem Ausscheiden Österreichs aus dem Deutschen Bund im Jahre 1866, nach diversen preußischen Verträgen mit süddeutschen Staaten empfand man die Tatsache zusehends nachteilig, daß Wien von Innsbruck aus nur über bayerisches Staatsgebiet (bahnmäßig) zu erreichen war. Von den verschiedenen Trassierungen wurde letztlich für jene von Salzburg nach Bischofshofen - Saalfelden - Kitzbühel - Brixen i. Th. - Wörgl entschieden. Aufgrund der großen Kosten für den Fiskus entschloß sich die Regierung zur Heranziehung eines Privatunternehmens. Die Offert-Ausschreibung vom 6. bis 31. Juli 1872 ergab 7 Angebote, und am 10. November 1872 erhielt die "Kaiserin-Elisabeth-Bahn" die Konzession für Bau und Betrieb der Linien Selzthal-Bischofshofen, Bischofshofen-Hallein-Salzburg und Bischofshofen-Zell am See-Saalfelden-Kitzbühel-Wörgl. Als staatliche Begünstigung erhielt die Gesellschaft eine Staatsgarantie von über 54 000 Gulden je Meile und überdies eine neunjährige Steuerfreiheit. Im Frühjahr 1873 begannen die Bauarbeiten. Die feierliche Eröffnung erfolgte am 31. Juli 1875, am 6. August wurde die Bahn dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die "Salzburg-Tiroler-Bahn" besitzt zwischen Salzburg und Wörgl eine Gesamtlänge von ca. 195 km (63 km auf Tiroler Boden) und überquert in Maishofen, Hochfilzen und Kirchberg Wasserscheiden. In den Jahren 1913 bis 1915 erhielt die bis dahin eingeleisige, ab Saalfelden ausgesprochenen Gebirgsbahncharakter aufweisende Bahnlinie das zweite Streckengleis.

Der Höhenunterschied zwischen Saalfelden und Hochfilzen beträgt rund 200 m und zwischen St. Johann i.T. und Hochfilzen rund 270 m. So mußten zwei und manchmal auch drei "Dampfresser" die schwere Last über die steile Rampe hinaufschleppen und kamen mit gehörigem "Durst" an. Es war deshalb auch eine der wichtigsten Vorsorgen, neben großen Kohlenlagern vor allem genügend Wasser sicherzustellen. Nach Verhandlungen mit den Grießnerbauern wurde auch gleich eine 10cm-Leitung gelegt, 1898 führte man auch aus dem Hochfilzner Trinkwasser das nötige Naß in die "Wasserstation".

1907 legte man eine Leitung aus 10cm-Röhren, das Gleis Nr. 4 kam hinzu, neue, mehrliefernde Wasserkräne wurden aufgestellt.

Der Bahnbau brachte Menschen aus vieler Herren Länder in das einst so stille Tal, vor allem aus Italien, Krain, Böhmen, Kroatien usw. Die Wirtshäuser und auch Privathäuser waren vollgestopft.

Die Tradition weiß aber auch von anderen, originellen Unterkünften. Es taten sich manchmal ein paar Leute zusammen und bauten sich selbst ein "Haus": In den nahen Wäldern wurden einige armdicke Fichtenbäume umgehauen, an den "Bauplatz" geschleppt, entastet, aber nicht entripdet. 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 Eckkomfort, und in der hintersten Ecke wartete das Nachtlager - aus Rasen, Moos und Farnkräutern und einer Decke. Beim Übersiedeln 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 Unterkünfte 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 Bachtl". Der Schneereichtum vor allem früherer Winter machte der Bahn wiederholt zu schaffen. Obriegen pflügen die Lokführer noch heute manchmal im Winter zu sagen: "Heut' ist's Wild wieder bis zur Bahn heruntergekommen!"

Viele Hochfilzner können sich noch an die Zeit erinnern, da es noch keine modernen Schneefräsen gab und die Arbeiter den meterhohen Schnee in mehreren Stufen beiseite schöpfen mußten. Wiederholt auch blieben die Eisenbahnzüge im Schnee stecken, beispielsweise 1885. Heftige Schneestürme am 15. Mai (!) dieses Jahres hatten die Züge eingeweht, Bauern, Knechte, selbst Mägde, so sie kräftig genug waren, mußten fleißig schauen.

Am Heiligen Abend 1923 z.B. begann es so stark zu schneien, daß bald fast 4 Meter Schnee lagen. Die Schneewände ragten über die Züge hinaus, so daß sie nicht mehr zu sehen waren. Der Personenzug nach Innsbruck kam trotz Vorspann von drei Dampfloks nicht mehr weiter.

Manche Begleitumstände, die der Bau des zweiten Gleises vorübergehend mit sich brachte, konnten kaum das Wohlwollen des örtlichen Seelsorgers erlangen. Doch lassen wir den damaligen Pfarrer Dr. Sebastian Pletzer selbst zu Wort kommen:

"Im April 1913 wurde das große Werk selbst in Angriff genommen. Es wurden anfangs cirka 400, zur Zeit des lebhaftesten Betriebes gut 900 Arbeiter dabei beschäftigt. Quartiere suchten diese in den Privathäusern, die meist vollgepfropft wurden; die meisten aber waren in den Wirtschaftshäusern untergebracht, so beim Dorfwirt in der belebtesten Zeit bei 230 Mann.

Die Folgen dieser Eingartierungen waren die traurigsten. Bei dem sehr häufig schlechten Wetter und den vierzehntägigen Zahltagen wurde geradezu fabelhaft gesoffen, Samstag wurde angefangen, Montag blau gemacht, bei manchen wurde noch Dienstag und Mittwoch angeschlossen. Oft gab es Raufereien und Skandale. Zum Gottesdienst gingen vielleicht kaum 2 Dutzend dieser Fremden; mehrmals wurde dafür lärmender Unfug getrieben. Ein Großteil der Arbeiter machte den Eindruck von echten Sklaven der Arbeit. Sie waren aus vielen Nationen, Deutsche, Böhmen, Italiener, Kroaten, Slovenen, Ungarn, Mazedonier, Serben, Montenegriener, Albanier u.s.w. Es waren auch sehr gute Elemente darunter, vorzüglich eine Schar Ungarn, etwa 60 Mann taten sich rühmlichst hervor; sie lebten mäßig, gingen gemeinschaftlich zur Kirche und machten alle Prozessionen erbaulich mit, arbeiteten fleißig, waren höflich und hatten ordentliche Kleidung.

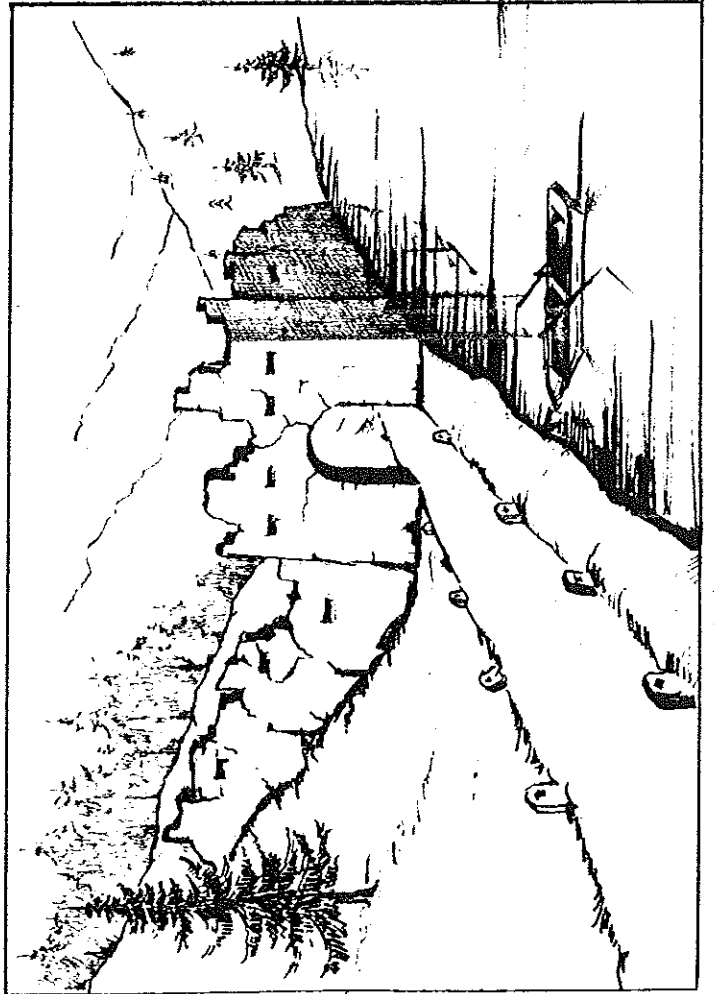
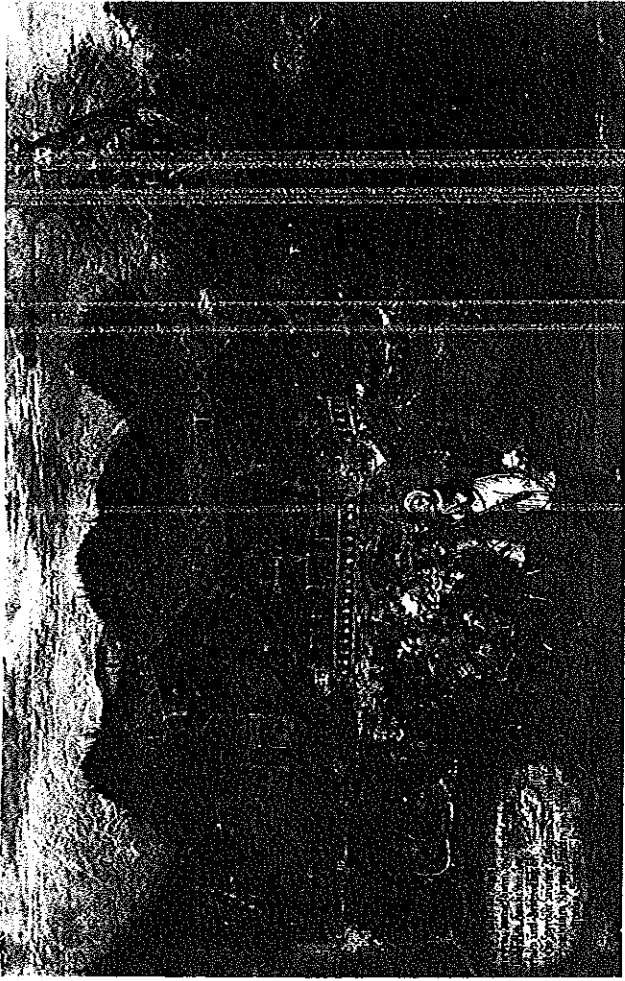
Überhaupt waren diesbezüglich die Verhältnisse lange nicht überall gleich, z.B. im Nachbarort Loogang waren sehr ruhige und auch religiös fleißige Elemente, meist Italiener und Kroaten. Es ist daher ein Großteil der Schuld an solch bedauerlichen Verhältnissen vielfach auch den betreffenden Bauunternehmern zuzuschreiben, die häufig für eine erzieherische Aufgabe des Arbeitsgebers kein Verständnis zeigten, ja sogar im rücksichtslosen Mißachten der Kirchengebote und des religiösen Sinnes der Ortsbewohner geflissentlich und

prahlend sich großtaten. So wurde häufig ohne den geringsten Grund Sonntags gearbeitet, sogar bei den Steinbrüchen unter dem Gottesdienste lärmende Sprengarbeiten unternommen. Die Gendarmerie bemühte sich, diese Gesetzesverletzung einzustellen und machte fünfmal die Anzeige an die Behörde; es geschah aber nichts, ja es stellte sich heraus, daß die Unternehmer die gesetzliche Erlaubnis dazu bekommen haben. Statt des Sonntags sollte der blaue Montag den Forderungen der körperlichen Natur des Menschen gerecht werden. Es war ein ziemlich starker Wechsel von Arbeitern.

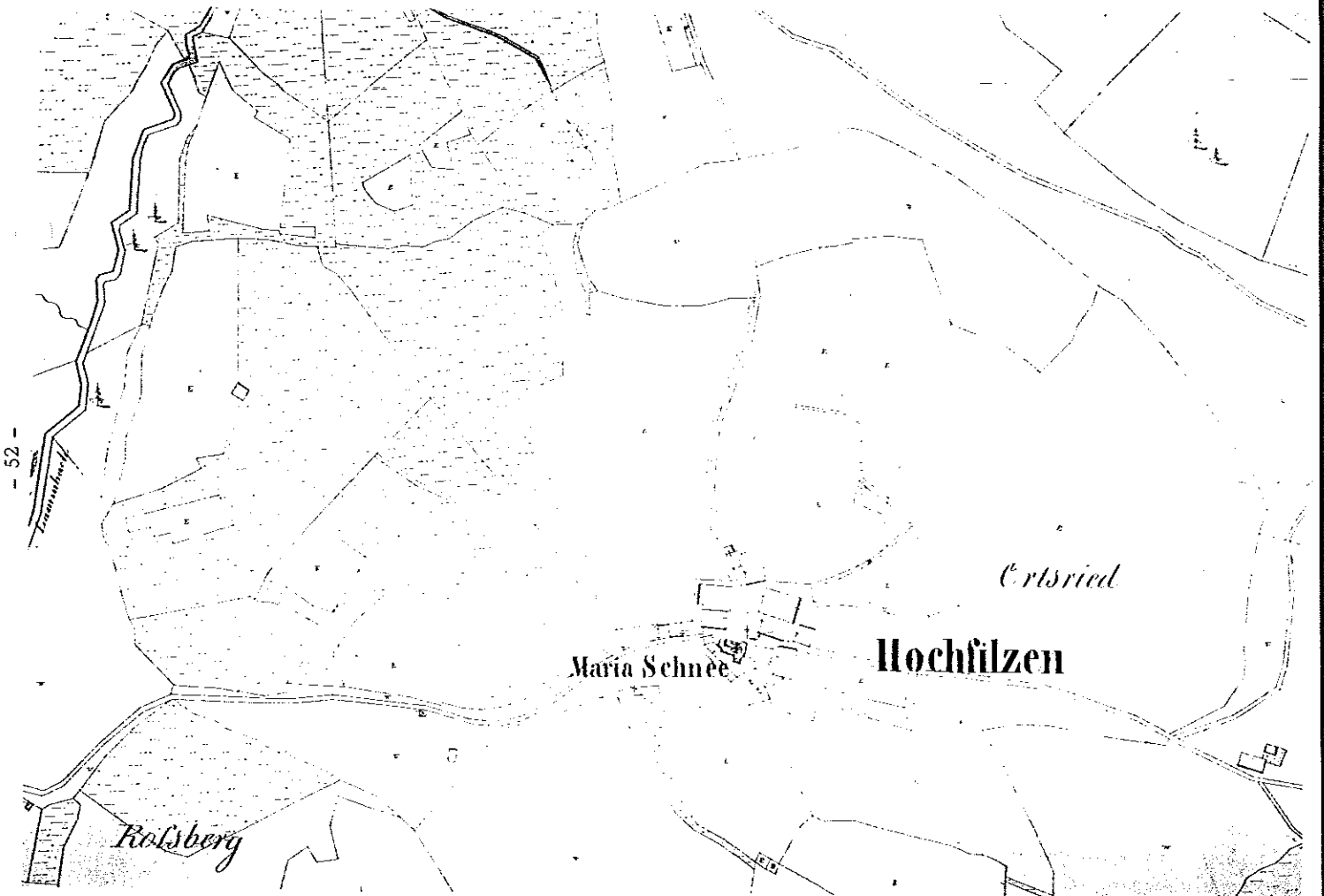
Bei dieser Masse von Arbeitern strömten mitunter sichtlich sehr fragliche Elemente zu. Manche Paare gehörten sicherlich nicht zusammen; jedoch ließ sich natürlich nie etwas juridisch nachweisen. Daß es nicht immer so weitergehen kann, mußte jeder einssehen".

Damit endete der Berichterstatter und das pessimistische Ende seiner Erzählung ist überschattet vom Erlebnis des Ersten Weltkrieges.

Von der Bahn aber ist noch zu berichten, daß sie 1928 elektrifiziert wurde. Die Schaffner hatten nun nicht mehr so viel Zeit, auf den anfahrenen Zug aufzuspringen und die Zeiten gingen zu Ende, da in Hochfilzen alle Züge stehenblieben, ob lang oder kurz, ob Güterzug oder Expres, um Durst und Hunger der müden "Dampfrosser" zu stillen.



Frühjahrsaufzug 1869



40 Heller
Die Gemeinde
Hochfilsen
habet für diesen Gut-
haben bis Jänner 1921



Gemeinderat: *H. H. H.*
Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

50 Heller
Einnahme
bis 31. Dec. 1920



Gutschein
der Gemeinde
Hochfilsen
welchs mit ihrem ge-
samten Vermögen für
die Einlösung dieses
Forderungsbillets

Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

75 Heller



Die Gemeinde
Hochfilsen
habet für die-
sen Schein mit
ihrem Gesamt-
vermögen und
ist. Gem. leben
bis 31. Dec. 1920

Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

10 Heller



Die Gemeinde
Hochfilsen
habet mit dem
gesamten Ver-
mögen für die
Erntelöhner
dieses Jahres
Schweiz und
Sachsen

Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

20 Heller



Die Gemeinde
Hochfilsen ist diesen
Schein bis 31. Dec. 1920 ein-
zulösen.

Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

40 Heller
Die Gemeinde
Hochfilsen
habet für diesen Gut-
haben bis 31. Dec. 1920



Gemeinderat: *H. H. H.*
Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920


100 Heller
Einnahme erfolgt bis
31. Dec. 1920



Gutschein
der Gemeinde
Hochfilsen
welchs mit dem
gesamten Ver-
mögen für die
Einlösung des
selben habet


Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

10 Heller
Die Gemeinde
Hochfilsen
habet mit dem
gesamten Ver-
mögen für die
Erntelöhner
dieses Jahres
Schweiz und
Sachsen



Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

20 Heller



Die Gemeinde
Hochfilsen ist diesen
Schein bis Jänner 1921 ein-
zulösen.

Bürgermeister: *H. H. H.*
Hochfilsen 1920

