

HEIMATBLATTER

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

Nummer 1/1997

65. Jahrgang

Erwin Kolbitsch

Bäuerliche Belastungen zur Zeit der Grundherrschaft in Windisch-Matrei



„Windischmatray“, Kupferstich von Johann Tinkhauser, um 1830. (Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, Innsbruck).

Johann Kornel Schullern von Schrattenhofen, der letzte Pfleger des Gerichtes Virgen/Deferegggen hat mit seiner Behauptung in seiner „Historischen Beschreibung“ vom Jahre 1802, daß die Abgaben von Virgen/Prägraten wohl die schwersten für die Untertanen von ganz Tirol seien¹, Windisch-Matrei zum Vergleich nicht heranzuziehen brauchen, da damals Matrei noch nicht zu Tirol gehörte.

Das Gebiet von Matrei gehörte ursprünglich zur Grafschaft Lurn, die vom Kristerner Bach bis gegen Villach reichte,

da in einer Urkunde vom Jahre 1020 Zedlach als in der Grafschaft Lurn erwähnt wurde. Um 1160 haben sich hier die Grafen von Lechsgemünde festgesetzt. 1180 schenkte Graf Heinrich von Lechsgemünde das Gebiet von Matrei dem Erzstift Salzburg. 1207 bestätigte König Philipp den Vertrag. Die Güter im Gebiet Matrei waren zur Zeit der Schenkung Freistiftsgüter wie fast überall im Lurngau, und blieben es bis zur Grundentlastung i. J. 1848, obwohl im übrigen Salzburg das Baurecht vorherrschend war. Das erste

salzburgische Urbar über die grundherrlichen Güter von Windisch-Matrei stammt aus dem Jahre 1448.

1802 wurde die reichsfürstliche Gewalt des Erzstiftes Salzburg aufgehoben und säkularisiert. Als weltliches Fürstentum des Deutschen Reiches wurde es einer Seitenlinie des Hauses Habsburg-Lothringen, die bisher die Toskana beherrscht hatte, zugesprochen. 1805 wurde es mit Österreich vereinigt, doch schon 1809 mußte es an Bayern abgetreten werden. 1810 war es ein Teil der französischen Provinz Illyrien,

und erst 1813 wurde es ein Bestandteil des Landes Tirol.²

Meine folgenden Ausführungen sollen nun die Lage der Freistiftbauern von Windisch-Matrei aus Urkunden um diese Zeit aufzeigen, um anschließend einen Vergleich der Abgaben von Virgen/Prägraten und Windisch-Matrei zu erstellen.

Vorerst möchte ich einen Vergleich über Größe, Einwohnerzahl und Viehstand der beiden Gebiete bringen. Dieser Vergleich stammt allerdings aus dem Jahre 1821, doch wird sich in diesen ersten Nachkriegsjahren nicht allzuviel geändert haben.³

Windisch-Matrei (ohne Defereggen)	Virgen/Prägraten (ohne Defereggen)
Häuser: 328	320
Seelen: 2.501	2.324
Pferde: 163	110
Ochsen: 605	453
Kühe: 1.406	1.338
Schafe: 2.570	2.161
Ziegen: 669	427

Nun komme ich zum Vergleich der Abgaben, wobei ich wieder vor allem die Getreideabgaben heranziehen möchte.

Kammeral-Ertrag der salzburgischen Staatsherrschaft von Windisch-Matrei im Jahre 1809

Weizenabgabe: 845 Vierlinge; Roggenabgabe: 2.473 $\frac{1}{4}$ Vierlinge; Gersteabgabe: 777 $\frac{1}{2}$ Vierlinge; Haferabgabe: 1.777 $\frac{1}{2}$ Vierlinge; Loden: 80 $\frac{1}{2}$ Ellen; Käse: 11.000 Pfund; Summe der Getreideabgaben: 5.873 Vierling.⁴

Diese Abgaben erbringen folgende Freistiftgüter des salzburgischen Amtes Windisch-Matrei (Beutellehen und freie Güter werden nicht mitgezählt, da sie keine Getreideabgaben entrichten):

Rotte Bichl: Plattner, Simeter, Jakober, Hairacher, Hannser, Göbl, Garten-Plattenhäusl, Pangatzer, Hauptmann, Hirber, Schmölzer, Bodengütl und Galenza.

Rotte Prosegg: Gimper, Brügglhäusl, Sturm, Ober-Prosegg, Peterer, Bachinger, Ranacher, Hainzer, Albrechter, Friedler, Schattwer, Äußeres und Inneres Bruggerhäusl.

Rotte Zedlach: Außer-, Ober- und Untergasser, Langurbar, Inner- und Außer-Kuenzer, Außer- und Inner-Bartler, Ober- und Unter-Kalser, Simeter, Strohmayer, Jester, Harpfer, Zabernig, Ober Ruggenthal.

Rotte Kaltenhaus: Haslach, Wirther.

Rotte Ganz: Wurnig, Ganz, Planken, Tembl.

Rotte Glanz: Maschgl, In der Lacken, Egger, Schmutzer, Köfler, Simeter, Hannser, Walzen, Lenzen, Tragen, Außer- und Inner-Zampenig.

Rotte Gruben: Schwaiger, Fuetsch.

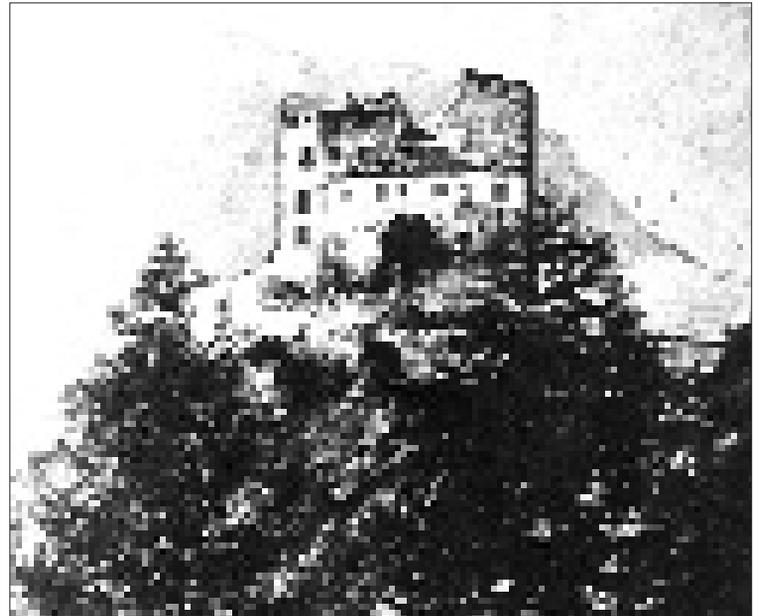
Rotte Hinterburg: Bacher, Steiner, Kuenzer, Nudler, Brunner, Außer- und Inner-Liendler, Michler, Wachtlechner, Hinterburg, Strohmayer.

Rotte Huben: Gunt, Trin, Veitler, Blasen, Ober- und Unter-Brunner, Falter, Unterhuben, Wohnfeld.

Rotte Klaunz: Steig, Köll, Huber.

Rotte Klausen: Gorgasser, Stocker, Unter- und Ober-Tengg, Harpfer, Niggler.

*Schloß
Weißenstein,
durch
Jahrhunderte
Sitz des
salzburgischen
Pfleger;
Aufnahme
um 1865.*



*(Fotoarchiv
M. Pizzinini)*

Rotte Mattersberg: Brenner, Lodenwälder, Oberschneider, Unterholzer, Hauser.

Rotte Moos: Köllen, Außer-Staller, Porz, Göblhube, Schneider, Klausner, Wirt, Putzhueber, Moos, Göbllehen, Bodengütl.

Rotte Raneburg: Lackner, Taxach, Sagschneider, Landeck Sag.

Rotte Schweinach: Inner-Schweinacher, Bachzeltegg, Stockunimer.

Rotte Stein: Hainzer, Christner, Bichler/Steiner.

Rotte Seblas: Froß, Grangl, Porzer, Abrahamer, Bartler, Zöter, Ranach, Berger, Hannser.

Rotte Weiher: Abfalter, Feld, Weirer, Spolzer, Gratzer, Wallner, Rabenkopf, Inner-Hatzler, Inner-Brugger, Stoß.

Das sind zusammen 136 Güter.

Güter mit anderen Grundherrn

Grundherr Pfarrwidum Windisch-Matrei: Ober- und Unter-Lasch (Rotte Bichl) Kranebitt (Rotte Kaltenhaus), Inner- und Außer-Rainer, Klabiner, Aigen, Mesner (Rotte Ganz), Wolsegg, Aichen (Rotte Weiher), Staller (Rotte Hinteregg), Außer- und Inner-Lumasegg (Rotte Hinterburg), Pfaffenebner, Hinterkircher (Rotte Klaunz), Friedler, Raneburg, Taunsterer (Rotte Raneburg).

Grundherr Albanskirche Windisch-Matrei: Stromitzen (Rotte Kaltenhaus), Fritzen (Rotte Ganz), Plasischger (Rotte Gruben), Taxach, Kerschbaumer, Gan, Lazach, Ober-Timlthal (Rotte Klaunz), Tratten (Rotte Seblas).

Grundherr Nikolauskirche Windisch-Matrei: Pettau (Rotte Bichl).

Grundherr Lasser: Außer- und Inner-Mortner, Anderler, Grandegger, Jösen (Rotte Zedlach), Mayr, Spiegelburger, Lagnach (Rotte Kaltenhaus), Ober- und Unter-Rainer, (Rotte Glanz), Stampfer, Jöchler (Rotte Gruben), Stauder (Rotte Hinterburg), Fahl (Rotte Huben), Thaler, Ober- und Unter-Steffler, Ober Timlthal (Rotte Klaunz), Inner-Schreckhuber, Am Egg, Steig (Rotte Mattersberg), Ober-, Mitter- und Unter-Lottersberger, Mühlbachl

(Rotte Moos), Unterrain, Unterwalden, Unterm Wald (Rotte Raneburg), Thüringer, Krisgütl (Rotte Weiher).

Grundherr Spital Windisch-Matrei: Bschinig (Rotte Gruben).

Grundherr Pfarrkirche Virgen: Veniser (Rotte Berg).

Grundherr Pfarrwidum Virgen: Lukasser, Hannser, Veitler-Wibmer (Rotte Zedlach).

Grundherr Benefizium Rabenstein, Virgen: Lublas (Rotte Stein).

Grundherr Andreaskirche Lienz: Seeler (Rotte Mattersberg).

Grundherr Pfarrwidum Andreaskirche Lienz: Ranach (Rotte Moos).

Grundherr Dominikaerinnenkloster Lienz: Ranacher (Rotte Gruben).

Grundherr Schloß Bruck: Obenfeld (Rotte Mattersberg).

Grundherr ehem. Karmelitenkloster Lienz: Mater (Rotte Klaunz).

Grundherr Michaelskirche Lienz: Krass (Rotte Mattersberg), Veglitz (Rotte Moos).

Grundherr Graf Welsberg: Raps-Mesner, Auf Egg (Rotte Gruben).

Grundherr Welsberger Benefizium: Gassler (Rotte Zedlach), Woher (Rotte Mattersberg).

Grundherr Kloster Neustift/Brixen: Nigler/Lagner, Stachler, Ober- und Unter-Liendler, Riepler, Inner- und Außer-Schmider (Rotte Berg).

Grundherr Kollegiatstift Friesach: Harpfer (Rotte Zedlach).

Grundherr Rentamt Lienz: Jaggler (Rotte Zedlach), Lamprechter, Lexer, Niggler, Lukasser (Rotte Ganz).

Private Grundherrn: Stachler, Lippen, Huber (Rotte Klaunz), Ober- und Unter-Ortner (Rotte Zedlach).

Das sind ohne Lehen und freie Güter 92 Höfe.⁵

Leider fehlen mir Urkunden über die Abgaben dieser Höfe, sodaß ich aus den Getreidelieferungen an das salzburgische Amt Windisch-Matrei diese erschließen muß.

136 Höfe lieferten an Salzburg 5.873 Vierlinge Getreide. Von den restlichen 92

Höfen würde es bei ähnlichen Abgaben rund 3.965 Vierlinge ausmachen.

Somit kämen wir für die Gesamt-Getreideabgaben für Windisch-Matrei auf 9.838 Vierlinge oder in kg umgerechnet auf 147.570 kg.

Vergleich mit Virgen/Prägraten

Getreideabgaben für Virgen/Prägraten aus dem Jahre 1802⁶: 126.000 kg.

Getreideabgaben für Windisch-Matrei aus dem Jahre 1809: 147.570 kg.

Daraus ersehen wir, daß es den Matreier Bauern bezüglich Getreideablieferungen nichts besser, – ja, vielleicht noch schlechter erging als denen in Virgen.

Weitere wirtschaftliche Verschlechterungen für die Matreier

Im Jahre 1809, – die Abgaben waren wohl schon an die Grundherrn abgeliefert, – mußten die Matreier 5.500 Mann und 300 Pferde des französischen Generals Broussier verpflegen, der am 24. Dezember 1809 zu einem Strafgericht erschien.

Im folgenden Jahr kam Matrei mit dem übrigen östlichen Pustertal – einschließlich Innichen – zu den Illyrischen Provinzen, die direkt Napoleon unterstanden. Hatte sich die salzburgische Finanzverwaltung durch Gewährung von Nachlässen bei besonderen Notfällen oft recht entgegenkommend gezeigt, so trat hier eine vollkommene Änderung ein.

Die französischen Behörden forderten so strenge Beweise, daß die Beamten sich nicht wagten, um Nachlässe von Abgaben anzusuchen. Zudem durfte kein billiges Salz aus Hallein mehr eingeführt werden, wodurch sich der Preis für 1 Zentner Salz – wie der spätere Landrichter von Matrei berichtete – von 48 Kreuzer auf sieben Gulden (= 560 Kreuzer) erhöhte.

Als die Lasten unerträglich wurden, besonders durch die Erhöhung der Ehrungen (Erbschaftssteuern), reichte die Gemeinde Matrei ein Schreiben an die französische Gefällen-Direktion in Villach ein mit der Bitte um Abhilfe in dieser Notlage.

Darauf erhielt der Rentamtsbeamte Sandherr in Lienz den Auftrag, der französischen Finanzverwaltung ein Gutachten über die tatsächlichen Zustände zu erstellen.

Dieses Gutachten wurde am 12. März 1813 in französischer Sprache abgeschickt.⁷

Anschließend bringe ich Teile aus dem Originalbericht des Domainen-Verificateurs in deutscher Übersetzung:⁸

„...Die Armut der Untertanen der vormaligen Herrschaft Windisch-Matrei ist allgemein anerkannt und hat seinen Grund in den übermäßigen Zinsabgaben und den Laudemialgebühren (= Ehrungen) mit welchen ihre Landwirtschaftsbesitzungen beschwert sind.

Das von den Eisbergen umschlossene Tal Windisch-Matrei hat sehr wenig Ackerfeld, und die Körnererzeugung ist nicht hinreichend, die Subsistenz der Einwohner zu sichern. Die Kultur des Ackerfeldes und des Wiesenlandes erfordert in den Gebirgslanden eine ungleich größere Anzahl von Arbeitsleuten als auf dem flachen Lande.“ Der weitere Bericht handelt

von den Beschwerden der Arbeit, von Wildbächen, Lawinen, Viehzucht, u. a. m.

Vor der Vereinigung zum illyrischen Königreich zahlte die ganze Herrschaft an direkten Steuern ungefähr 4.309 Franc und gegenwärtig zahlt die einzige Mairi (= Gemeinde) Windisch-Matrei 10.498 Franc 53 Cent.

Die frühere Herrschaft war von der Unerschwinglichkeit der hohen Zinsabgaben überzeugt, und in allen Amtsrechnungen finden sich Erwähnungen von Nachlässen und Abschreibungen von herrschaftlichen Zinsabgaben. Seit 1803 fanden nur mehr wenige Nachlässe statt, daher sich die Rückstände seit 1802 bis 1811 auf die enorme Summe von 50.222 Franc 90 Cent angehäuft haben.

Nachlässe zu machen, ist aber von keinem Nutzen. Der von Zinsabgaben zu sehr beschwerte Untertan hat einen solchen Wust von Rückständen vor sich, daß er den Mut, sie je bezahlen zu können, notwendig verlieren muß.

Man muß den Untertanen in einen Stand setzen, daß es ihm selbst in einem mittelmäßigen Jahre nicht schwer fällt, seine jährliche Schuldigkeit abzuführen...

Scharfe Maßnahmen wie Execution dürfen hier, wo das Elend allgemein ist und sich im Falle eines Verkaufes keine Käufer finden würden, durchaus nicht angewendet werden...

In der Folge wurden auch die Ehrungen namhaft erhöht und vermehren die ohnehin drückenden Abgaben beträchtlich. Anfangs standen die Ehrungen ganz mäßig und stiegen auch von ganzen Gütern nicht höher als 5 bis höchstens 20 Gulden. Diese Gebühren wurden nach und nach von den Grundherrschaften in Fällen der direkten männlichen Linie auf 5 % oder bei Töchtern auf 10 % des Gutswertes gesteigert. Diese Gebühr ist eine der drückendsten und nicht mehr erschwinglich. Es ist unbegreiflich, wie die Untertanen diesen Stand des Elends ertragen und dabei gleichgültig bleiben können, in dem sie Jahr aus, Jahr ein immerfort die schwersten Arbeiten verrichten, mit einer sehr groben Nahrung und einer elenden Wohnung vorlieb nehmen müssen und dabei der beständigen Sorge ausgesetzt sind,

bald von dieser, bald von jener Seite betrieben zu werden.

Es ist lediglich die Liebe dieser Talbewohner zu ihrer Heimat, die ihnen diesen Zustand erträglich macht und die sich nicht einmal eine bessere Gegend wünschen...

Der Staat muß also dem Grunduntertan sowohl für das Vergangene als für die Zukunft zu Hilfe kommen und solche Maßregeln eintreten lassen, die ihn in den Stand setzen, seine Abgaben mit Leichtigkeit abzuführen.

Ich glaube daher, daß

1. die Rückstände bis einschließlich 1810 ohne Unterschied dem Untertan ganz nachgesehen werden sollen, dagegen wären aber
2. die Zinsschuldigkeiten für 1811 und 1812 nach den bestimmten Naturaliensteuern ganz abzuführen;
3. für die Zukunft solle aber immer von der jährlichen Zinskörnerschuldigkeit wenigstens 1/3 nachgesehen werden.
4. Die Ehrungen sollen ohne Unterschied auf 2 % fixiert werden.

Dieses Opfer scheint zwar groß zu sein, aber der Staat verliert dabei nur das, was er ohnehin nie erhalten kann. Diese Bemerkungen gelten nicht bloß für die Herrschaft Windisch-Matrei und Virgen, sondern auch für sehr viele Grunduntertanen des Cantons Lienz, welche ebenfalls mit unverhältnismäßigen Abgaben belastet sind.

Ich habe die Ehre – Sandherr (Verificateur)“

Durch die Rückkehr Tirols zu Österreich kam es zu keiner Reform, doch übten die Reformvorschläge Sandherrs einen günstigen Einfluß auf die weitere Entwicklung der wirtschaftlichen Reformen aus.

Personenstand auf den Höfen

Für die schwere Bauernarbeit, besonders für den Getreideanbau, benötigte der Bauherr viele Arbeitskräfte, doch bei diesen hohen Abgaben bedeutete jeder Esser mehr eine Einschränkung – oft bis zum Hungern.

Aus der Beschreibung der Herrschaft Windisch-Matrei vom Jahre 1774 möchte ich nur jene Familien aufzählen, die zehn und mehr Mitglieder zählten. Diese stammen alle aus Windisch-Matrei-Land.⁹



Zedlach, Ausschnitt aus der „Urmappe“, dem ersten bildhaften Kataster, um 1860 . (Vermessungsinspektorat für Tirol und Vorarlberg, Innsbruck.)



Die ehemalige Rotte Berg im Tauerntal mit Kapelle und – links davon – altem Schulhaus. Nur durch harte Arbeit konnten die Bergbauern die Abgaben an den Grundherrn erbringen. Aufnahme von 1992. Foto: E. Kolbitsch

Rotte	Hausname	Familienstand		Unterrainer		
Pichl	Hauptmannsgut	11	Ganz	Oberrainer	19	
	Hürbergut	19		Presslab	10	
	Oberlasch	11		Wurnig	13	
	Jakober	12		Innerrainer	14	
	Simeter	10		Lexer	12	
	Unterlasch	10		Lexer	10	
Zedlach	Lukasser	12	Weyr	Lamprechtner	10	
	Langurbar	12		Rainer	12	
	Unter-Kalser	15		Unter-Ruggenthaler	13	
	Inner-Bartler	16		Prugger	15	
	Mortner	10		Weier	10	
	Unter-Ortner	11		Abphalter	17	
	Zabernig	10	Klaunz	Rabenkopf	11	
	Veitler	13		Ober-Timlthal	11	
	Jester	25		Maltheser	13	
	Kuenzen	10		Köll	14	
	Ober-Ruggenthal	17		Kerschbaum	19	
	Hannsergut	13		Steffner	13	
Raneburg	Unterrainer	10	Schweinach	Huber	12	
	Tauernhaus	11		Taxach	11	
Berg	Liendler	11		Mühlbach	12	
	Niggler	10		Auf Schweinach	17	
	Schmider	11		Mattersberg	12	
	Stachler	14		Obenfeld	17	
Gruben	Stampfer	13	Klausen	Schneider	17	
	Jöchler	10		Am Feld	16	
Stein	Lublas	16		Seeler	22	
	Christner	22		Am Steig	22	
	Steiner	44		Unter-Holzer	19	
	Hainzer	30		Ober-Holzer	10	
Prosegg	Peterer	10	Seblas	Härpfer	16	
	Oberprosegg	16		Stocker	11	
	Schatwer	21		Grangl	11	
	Gimper	10		Borzer	16	
Kaltenhaus	Wirther	16		Moos	Oberhamer	11
	Auer	10			Putzhuber	10
	Mayr	17	Unter-Lottersberg		10	
	Haslach	10	Hofer		12	
	Spieglburg	11	Veglitz		12	
	Bacher	15	Staller		10	
Hinterburg	Lumasegg	10	Huben	Moos	14	
	Michler	12		Auer	10	
	Stainer	11		Unterhuben	13	
	Außerliendler	10		Falter	12	
	Kuenzer	10		Ober-Brunner	15	
	Schmutzer	10		Unter-Brunner	13	
Glanz	Köfler	10		Küenburg	11	
	Lackner	11				

Der teils sehr hohe Personalstand bei einzelnen Gütern weist auf eine besondere Wirtschaftsform hin.

„Im Landgericht Windisch-Matrei gab es die anderswo unbekanntenen Mithausereien, eine Art patriarchalischer Hausverfassung. Die größeren Höfe gehörten nur einer oder zwei Familien. Sie lebten auf denselben, ließen nur so viele heiraten, als das Gut Arbeitskräfte brauchte, oder fehlten diese, zog eine andere Familie, die solcher mehrere hatte, zu. Einer regierte, die anderen gehorchten, hatten nichts als die Kost für ihre Arbeit und im Alter den Abhalt.“

Die Vorteile lagen in der Leitung eines einzelnen für alle Arbeiten, und der gemeinsame Haushalt ermöglichte es, eine große Anzahl billiger Arbeitskräfte zur Bearbeitung der wenig ertragreichen Kulturlflächen zu verwenden oder bei Vermurungen, Hochwasser oder Lawinenschäden den Boden wieder urbar zu machen.

„Mit den neueren Gesetzen zerstörten sich diese Kommunhausungen, die Familien trennten sich, Grund und Boden wurde geteilt und zerstückelt. Diese kleinen Güter gaben nicht mehr den Unterhalt und so kam es zur gewaltigen Verschuldung.“

Wenn sich die Mithauserei gegen Ende des 18. Jahrhunderts zum Großteil auflöste, so trennte sich – wie eine Urkunde vom Jahre 1821 des Landgerichtes Windisch-Matrei berichtet – eine der letzten und bedeutendsten Mithausereien von 38 Köpfen erst im Jahre 1820.¹⁰

Unter den 418 in den Verfachbüchern eingetragenen Auswanderern, die vor allem im 18. Jahrhundert ihre Matreier Heimat verließen, dürften auch viele aus den aufgelösten Mithausereien stammen.¹¹

Anmerkungen:

- Historische Beschreibung des Gerichtes Virgen vom Jahre 1802 im Tiroler Landesarchiv, Cod. 516; Abschrift im Oberforcher Archiv im Museum der Stadt Lienz, Schloß Bruck.
- Stolz, Otto: Politisch-historische Landesbeschreibung von Südtirol, 3. und 4. Lieferung: Das Viertel Eisacktal und Pustertal. Innsbruck 1939, S. 696 ff.
- Häuser, Seelen und Vieh im Landgericht Windisch-Matrei vom Jahre 1821; Mappe „Matrei“ im Oberforcher Archiv im Museum der Stadt Lienz, Schloß Bruck.
- Abschrift von Salzburger Urkunden: Kammeraltrakt der salzburgischen Staatsherrschaft von Windisch-Matrei im Jahre 1809.
- Abschrift aus dem Tiroler Landesarchiv 120/13 im Oberforcher Archiv im Museum der Stadt Lienz, Schloß Bruck.
- Kolbitsch, Erwin: Das Gericht Virgen/Defereggen. In: OHBl. 8/1995.
- Wopfner, Hermann: Das Tiroler Freistiftrecht. Ein Beitrag zur Geschichte des bäuerlichen Besitzrechtes. In: Forschungen und Mitteilungen zur Geschichte Tirols und Vorarlbergs, S. 291 ff u. 6 f.
- Der Bericht Sandherrn in deutscher Übersetzung: Tiroler Landesarchiv, Gubernium, Sonderfaszikel Gabenmoderierung; Abschrift im Oberforcher Archiv im Museum der Stadt Lienz, Schloß Bruck.
- Beschreibung der Herrschaft Windisch-Matrei vom Jahre 1774; Oberforcher Archiv im Museum der Stadt Lienz, Schloß Bruck.
- Wopfner (Anm. 7), S. 289 ff.
- Zusammengestellt aus Abschriften von Verfachbüchern im Oberforcher Archiv im Museum der Stadt Lienz, Schloß Bruck.

IMPRESSUM DER OHBL.:

Redaktion: Univ.-Doz. Dr. Meinrad Pizzini. Für den Inhalt der Beiträge sind die Autoren verantwortlich.
 Anschriften der Autoren dieser Nummer: OSR Erwin Kolbitsch, Hauptschuldir. i. R., A-9000 Lienz, Oberer Siedlerweg 11 – VS-Dir. i. R. Siegmund Kurzthaler, A-9971 Matrei i. O., Sonnenhang 3 – Mag. Michael Huber, A-1060 Wien, Mariahilferstraße 99/1/23.
 Manuskripte für die „Osttiroler Heimatblätter“ sind einzusenden an die Redaktion des „Osttiroler Bote“ oder an Dr. Meinrad Pizzini, Albertstraße 2a, A-6176 Völs.

Siegmond Kurzthaler

Zur Verkehrsgeschichte des Iseltales

Direktor K. Raneburger, zugleich Leiter der Erwachsenenbildung konnte Herrn Komm.-Rat Hermann Obwexer für zwei „Nostalgieabende“ im Kessler Stadel gewinnen, und so erzählte H. Obwexer stundenlang über die Geschichte der Verkehrserschließung ins hintere Iseltal.

Als noch die Stellwagen ins Iseltal fuhren

Heute braust man in zwanzig Minuten auf dem breiten Asphaltband nach Lienz. Einst war es ganz anders:

Schon der Ausbau de Karrenweges zu einer einspurigen Fahrstraße für Pferdewagenverkehr sowie deren Erhaltung und Betreuung sei kein geringes Unternehmen gewesen. Man bezeichnete diesen Fahrweg allgemein als „Iseltaler Konkurrenzstraße“. Unter dem unglücklich gewählten Namen verstand man eine Gemeinschaftsleistung aller Gemeinden des Iseltales. Es gab keinerlei staatliche Mittel bzw. Förderungen für den Bau und die Erhaltung, und dies alles lastete auf den finanzschwachen Gemeinden jener Zeit. So war damals schon die heute wieder umstrittenen Straßenmaut die einzige Möglichkeit, die „Konkurrenzstraße“ zu erhalten. Solche Mauthäuser standen an der Schloßbrücke, beim Brühl, im Waldhof (Dölach) und in Haslach (Kals) und jeder, der diese Mautstellen passierte, ob zu Fuß oder per Pferdewagen, hatte einen kleinen Obulus zu entrichten, der in Summe doch einen nennenswerten Betrag für Erhaltung und Ausbau erbrachte. Das mag auch nicht immer funktioniert haben, denn sonst hätte das Mautweiblein im Waldhof nicht geschimpft: „Wos heint für lötze Tedlinge eihagent, dazohnt nit amol die Maut!“

Für die Mehrkosten der Straßenpflege und fallweisen Verbesserung hatten die Gemeinden aufzukommen. Diese Iseltaler Konkurrenzstraße bestand als Gesellschaft bis 1938 und KR Hermann Obwexer war ihr letzter Obmann.

In die Seitentäler bestanden bis lange nach dem Ersten Weltkrieg nur ungeschotterte und oft über Stock und Stein führende Karrenwege. Für die Erhaltung für den Abschnitt Matrei – Lienz waren fünf Wagarbeiter mit jeweils einer festgelegten Strecke angestellt.

Schneerräumung war in der Zeit des Pferdeschlittenverkehrs nicht so problematisch wie später, als die Straße auch mit Autos befahren wurde. Einmal sei eine 20 bis 30 cm dicke Schneeunterlage auf der Straße geblieben und diese habe nur schmal geräumt werden müssen. Trotzdem muß es ein interessantes Gefährt gewesen sein. Voraus zwei Hengste mit Reitern als Spurmacher, dahinter in der Regel vier Doppelgespanne mit den zwei besten Pferden an der Deichsel des hölzernen und nach Tiefgang und Breite verstellbaren Schneepflugs. Dieser lange Zug war nach Neuschnee bis Lienz unterwegs.

Eine der Ursachen und Triebfedern für die Verkehrserschließung war der schon

vor der Wende zum 20. Jahrhundert einsetzende Alpentourismus. Die Touristen der damaligen Zeit – meist relativ vermögende Leute – hatten durchwegs das Vorrecht, mit dem „Landauer“ (gefederte Nobelkutsche) ein- oder zweispännig von und zur Bahn nach Lienz gebracht zu werden. Die Fahrt dauerte dann nur ca. 2 Stunden.

Der „Stellwagen“ – überdachte Doppelspännerkutsche mit ca. 9 Sitzplätzen plus „Deliquentenhochsitz“ – war hingegen ein sehr langsames Gefährt. Talwärts war schon nach wenigen Kilometern im Gasthof „Brühl“ die erste Einkehr. In Huben blieb die Kutsche gleich zweimal stehen und zwar beim Gasthof Post und beim Tafernerwirt.

Nächster Aufenthalt und Umsteigstelle war St. Johann i. W. (Von dort bis Lienz

war in der Regel der Vergeinerwirt vlg. „Tschitscher“ für die Beförderung der Fahrgäste zuständig.) Nächster Aufenthalt war Bad Weiherburg und schließlich die letzte Rast beim Sattlerwirt in Ainet.

Jede Rast verkürzte man sich mit einem Glas Wein und bis alle wieder in der Kutsche saßen, dauerte es seine Zeit. Bis man schließlich zum Bahnhof kam, verging ein halber Tag.

Auf dem Rückweg hatte der Kutscher auch die genaue Zeit (Bahnzeit) mitzunehmen. Er richtete seine „Omega“ nach der Bahnhofuhr, dann wurde im Gasthof Rauter die Stubenuhr gleichgestellt und hierher kam schließlich der Mesner, um die Zeit für die Kirchenuhr abzulesen, die nun so annähernd die MEZeit anzeigte. Gegenüber dem „Richten“ nach dem Son-



Mautstelle beim Gasthaus Brühl. Der gerade offene Schlagbaum ist deutlich zu erkennen. Aufnahme um 1880.

Foto: Johann Unterrainer (Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum)



Der Verkehrsknotenpunkt Huben mit dem Gasthaus Taferner; Postkarte im Verlag Johann F. Amonn, Bozen, um 1905.

(Fotoarchiv M. Pizzinini)

nenaufgang war dies ein bedeutender Fortschritt.

Für den Lastenverkehr wurden schwere Brückenwagen verwendet, die von zwei Pferden gezogen wurden. Bis zu 3.000 kg konnte auf so ein Fuhrwerk geladen werden. Salz, Zucker, Getreide und verschiedene andere Artikel für den Hausgebrauch wurden zugeliefert und talauswärts nur das Leergeschirr. Für eine Lastenfuhre rechnete man zwei Tage, übernachtet wurde in Ainet. Als Zugtiere wurden Pinzgauer Halbblut und oft auch Pferde einer fremdländischen Rasse, sogenannte „Krowotte“, verwendet. Am meisten seien 24 Pferde in Rauter Ställen gestanden, eine ähnliche Zahl stand beim Taferner in Huben.

In die Täler war der Transport besonders schwierig. Schotterstraßen seien erst in den zwanziger Jahren gebaut worden. So sei ein Weiterkommen zweispännig oder mit schweren Lasten im Sommer unmöglich gewesen. Daher wurde die große Glocke mit an die 1.900 kg von starken Virgener Männern auf einem schweren Wagen über die „Walder Höhe“ hinauf und den „Virgener Berg“ hinein gezogen. Ein heute undenkbares Bravourstück.

Die Felbertauernbahn hätte verkehrsmäßig eine große Erleichterung bringen sollen, blieb aber ein Traum. Osttirol – auf sich allein gestellt – hatte gegen Kärnten und das Gasteinertal keine Chance. Nach dem Projekt hätte der Gleisstrang nach Virgen führen, bei Welzelach eine Schleife machen und über Zedlach/Hintereggen weiter ins Tauertal gelegt werden sollen.

Der Stellwagen wurde erst 1928 endgültig vom Auto verdrängt. Eine Zeitlang seien beide Verkehrsmittel nebeneinander unterwegs gewesen.

Als das Automobil das Iseltal eroberte

Im ersten Jahrzehnt des zu Ende gehenden Jahrhunderts wurden mit dem Ausbau der bemaubeten „Konkurrenzstraße“ von Lienz nach Matrei die Voraussetzungen für die ersten Anfänge des motorisierten Verkehrs geschaffen.

Der agile, technisch interessierte, weltgewandte und für alles Neue aufgeschlossene spätere Landtagsabgeordnete Natalis Obwexer, Besitzer des Hotels Rauter in Matrei, war die Triebfeder und der Organisator des Unternehmens Autoverkehr ins Iseltal. Er fand in seinem Schwager Andrä Vergeiner, „Tschitscherwirt“ (heute Hotel Traube) Hilfe und Unterstützung und beide zusammen gründeten 1913 die Osttiroler Kraftwagensgesellschaft.

Beide Herren fuhren nach Wien, machten dort den zur Lenkung eines Kraftwagens damals schon notwendigen Führerschein (in Lienz war dies noch nicht möglich) und erkundigten sich bei den „Saurer-Automobilwerken“ nach einem für die Personenbeförderung geeigneten Auto, das sie dann auch kauften.

Der für die Konkurrenzstraße sich eignende Kraftwagen verfügte über 16 Sitzplätze, Vollgummiräder, Kettenantrieb, besaß außerhalb des Autos zu betätigende Bremse und Schaltung. Er verfügte noch über ein Karbidlicht.



Bau des Weges auf den Stein im Auftrag des Freiherrn von Thieme, 1903.

(Bildchronik der Marktgemeinde Matrei i. O.; Rep. Lottersberger.)

Die Saurerwerke stellten die Bedingung, daß der zukünftige Fahrer des Autos einen sechsmonatigen Kurs im Werk absolvieren und dabei die Funktion aller Bauteile, die Wartung u.a.m. gründlich kennenlernen müsse. Daraufhin wurde Alfons Stampfer, der als Chauffeur vorgesehen war, für ein halbes Jahr in die Saurerwerke nach Wien geschickt.

1913 suchten die beiden Aktionäre um die Beförderungskonzession an, die auch erteilt wurde. Dafür aber war eine Probefahrt von Lienz nach Matrei Bedingung, die am 13. Mai 1913 durchgeführt wurde. Dabei wurde festgestellt, daß die Schloßbrücke für das einschließlich der Fahrgäste 3.900 kg schwere Fahrzeug zu schwach gebaut sei und bis zu ihrer Verstärkung nur sechs Passagiere befördert werden dürfen. Desgleichen waren für alle anderen Brücken (St. Johann, Michelbach, Schwarzachbrücke und Brühlbrücke) statische Berechnungen bezüglich Tragfähigkeit vorzulegen. Weiters seien

insbesondere im Raum Ainet, aber auch auf der übrigen Strecke Ausweichen zu errichten und dort müsse die Straße auf 4,5 m verbreitert werden.

Dies reichte hin, weil der Omnibus einschließlich weit vorstehender Kotflügel nur 1,7 m breit war.

Für alle Schäden an Zäunen u. ä. hatte die Kraftwagensgesellschaft zu haften.

Befand sich Weidevieh auf der Straße, hatte der Lenker abzusteigen und dieses weit genug wegzutreiben.

Die Geschwindigkeit sollte auf freier Strecke 25 km/h und in Ortschaften und an unübersichtlichen Stellen 6 km/h nicht überschreiten.

Bei Schlechtwetter und schlechtem Straßenzustand war der Kraftwagenbetrieb einzustellen.

Die Postbeförderung war an einen eigenen Vertrag mit der Post gebunden. Dieser beinhaltete, daß die Konzessionäre verpflichtet waren, bei Ausfall des Autobusses die Post auf eigene Kosten per Pferde-



Ausflugsfahrt mit der „Osttiroler Kraftwagensgesellschaft“, um 1920.

(Bildchronik der Marktgemeinde Matrei i. O.)

Foto: Franz Schneeberger

fuhrwerk nach Matrei zu befördern. Außerdem hafteten sie für das sichere Ankommen der Poststücke. Weiters hielt der Vertrag fest, daß im Falle des Baues der Iseltalbahn die Postbeförderungskonzession aberkannt würde.

Die Kraftwagengesellschaft beschränkte sich nicht nur auf den Personentransport, sondern kaufte schon 1913/14 Lautautos für den Gütertransport nach Matrei. Dafür war eine eigene Lenkerberechtigung erforderlich und ohne diese konnte man die Lkw mit 3.000 kg Nutzlast nicht fahren. Immerhin stellte die Gesellschaft zu Beginn des Ersten Weltkriegs (1914) zwei Lastautos und einen Personenkraftwagen an das Militär ab, die 1919 wieder zurückgefordert wurden.

Der Erste Weltkrieg (1914 bis 1918) unterbrach jede lokale Weiterentwicklung und stoppte auch jeden technischen Fortschritt.

Als Natalis Obwexer 1919 für sich eine „Luxuslimousine“ – ein Produkt der Fiat-Werke – kaufte, waren Schaltung und Bremse immer noch außerhalb der Karosserie zu bedienen. Das Auto fuhr auf Vollgummirädern und ein Stoffverdeck schützte ein wenig vor Nässe und Regen. Immerhin war das Auto nun mit Karbidlichtern ausgestattet.

Die Osttiroler Kraftwagengesellschaft nahm den Linienverkehr bald nach dem Kriege wieder auf. Täglich wurde einmal hin und retour gefahren und für eine Strecke brauchte das Gefährt – so es keine Panne gab – an die zwei Stunden. Während der Wintermonate bzw. solange Schnee auf der Straße lag, standen die Autos in den Garagen und Pferdeschlitten übernahmen wie eh und je jeglichen Transport von und nach Lienz.

1923 gab es in Matrei eine technische Sensation. Per Bahnexpress waren Kisten angekommen und deren Inhalt war eine elektrische Beleuchtungsanlage (Scheinwerfer, Lichtmaschine u. a.). Nach wochenlangen Versuchen war der Einbau gelungen, wurde das Auto auf dem Rauterplatz aufgestellt und die nun mit Strom gespeisten Scheinwerfer eingeschaltet. Die halbe Marktbevölkerung soll auch den Beinen gewesen sein, um dieses Wunderwerk der Technik zu bestaunen.

Ein Jahr später wurde in eben dieses Privatauto ein elektrischer Start er eingebaut, bewährte sich aber nicht. Es blieb meist bei einem Jaulen und nach kurzer Zeit wurde wieder ausschließlich die Startkurbel gedreht.

1924 kaufte die Gesellschaft einen Lkw mit nun schon 30 PS. Dieser verfügte bereits über ein Azetylen-Gaslicht und kostete damals in der Zeit der Kroneninflation 175 Millionen Kronen. Die größte technische Neuerung aber war, daß er statt des Kettenantriebs ein Kardangetriebe eingebaut hatte. Die Wartungsvorschriften waren umfangreich und der Fahrer sollte täglich eine Stunde für die Wartung und Pflege verwenden. Alle sechs Monate waren sogar die Zylinder abzunehmen und samt den Kolben gründlich zu entrußen. Der mitgelieferte Werkzeugsatz hätte für eine kleine Werkstatt ausgereicht und die



Halt eines Postbusses beim Gasthaus Taferner in Huben, um 1937.

(Bildchronik der Marktgemeinde Matrei i. O.)



Eröffnung der Straße nach Virgen, um 1927; im Hintergrund sind die St. Antonius-Kapelle und der gotische Bildstock zu erkennen.

(Bildchronik der Marktgemeinde Matrei i. O.)

meist versierten Fahrer konnten viele Pannen selbst beheben.

Heute sind wir gewohnt, zur Selbstbedienungstankstelle zu fahren und dort aus der Zapfsäule die gewünschte Menge Benzin oder Diesel zu tanken. Das war früher anders: Das Benzin kam in Fässern per Bahnfracht nach Lienz und wurde dort abgeholt. Mittels einer Handpumpe wurde dann der erforderliche Kraftstoff in den Tank gepumpt. Das Leergut wurde wieder zur Bahn gebracht. Die erste öffentliche Abgabe von Benzin in Osttirol erfolgte bei der Wandzapfstelle der Erlachapotheke in Lienz.

In den zwanziger Jahren wurden auch die Seitentäler mit einspurigen Straßen erschlossen, die ein Weiterkommen mit den Autos der Gesellschaft ermöglichte. 1921 bestand eine schmale Straße bis Haslach (Kalsertal), 1927 wurde der Linienverkehr ins Deferegental aufgenommen und 1930

war die Straße bis zum „Katzental“ (zwischen Obermauern und Bobojach) befahrbar. Die beiden Tunnels waren für die Busse zu eng. Indessen wollten die Prägratner einem Omnibus haben, der zwischen Bobojach und Hinterbichl verkehren sollte.

Ein Autobus war vorhanden, aber diesen nach Bobojach bringen ein Problem. 80 Prägratner vermochten dies zu bewerkstelligen. Zäune wurden umgelegt, Feldmauern an Hohlwegen (Pizenden) einseitig abgeräumt und so das Auto über Niedermauern hinunter in die Klamme gebracht. Der Weg durch die Kamme wurde mit Notbrücken und Vorlegern fahrbar gemacht und der 12sitzige Omnibus von der Klamme hinaus nach Bobojach gezogen. Damit waren Prägraten und Hinterbichl mit einem Zwischenspur beim Katzentale per Autobus erreichbar.

Zögernd gab es im dritten Jahrzehnt auch technische Neuerungen. Hand und

Fußbremse beim Fahrersitz, Gasfeststellung am Lenkrad, Vollgummireifen mit Luftkammern, die etwas weicher fuhren, Windschutzscheiben, die man nach vorne aufklappen konnte, elektrische Beleuchtung, einen händisch zu betätigenden Scheibenwischer und schließlich kaufte die Gesellschaft 1927 einen Omnibus, der eine Luftbereifung mit Schlauch und Mantel montiert hatte. Dieses Auto war ob seiner technischen Neuerungen einige Zeit in Wien ausgestellt. Auch die Motorleistung nahm zu.

Trotz Weltwirtschaftskrise fuhr 1936 das erste Auto mit Dieselmotor zwischen Hinterbichl und Lienz. (Der Tunnel war inzwischen erweitert worden.) Der Motor erbrachte nun schon eine Leistung von 90 PS und die Höchstgeschwindigkeit war mit 70 km/h angegeben, obwohl zu der

Zeit nur 45 km/h erlaubt waren.

Im Winter wagte sich erstmals 1927 ein Auto auf die Straße. Lange Ketten, die zwischen den Speichen durch um die Räder gewickelt wurden, sollten das Durchdrehen verhindern. Bei der langsamen Fahrweise jener Zeit soll es recht und schlecht funktioniert haben.

1936 erhielt die Kraftwagengesellschaft erstmals Konkurrenz durch die Post, die nun ebenfalls in den Linienverkehr einstieg. Die Post fuhr immer 10 Minuten früher ab, in der Hoffnung auf mehr Fahrgäste. Dem war jedoch nicht so: Die altbekannten und bewährten Chauffeure der Gesellschaft genossen bei den Einheimischen viel mehr Vertrauen.

Mit dem Anschluß an Deutschland 1938 übernahm die Reichsstraßenverwaltung das Konkurrenzstraßennetz ohne Ablöse.

Die Gemeinden waren aber darüber froh, denn die Straßenerhaltung hatte alljährlich relativ viel Geld gekostet.

Die Osttiroler Kraftwagengesellschaft, die zu der Zeit über 16 Omnibusse verfügte, wurde aufgelöst, ihr Vermögen mit 86.000 DM beziffert und der Fuhrpark von der Reichspost übernommen.

Die Ära der Motorräder begann in Mautrei 1925. Der Sprengelarzt Dr. Nestl kaufte eine schwere englische Maschine und erledigte damit Visiten. Ernst – ein Bruder des Natalis Obwexer – bewog ihn, doch einen Beiwagen dazu anzuschaffen, was Dr. Nestl auch tat. Nach umständlicher Montage probierte Ernst Obwexer das Gefährt zu schneidig aus und landete gleich damit im Aufgang zum Wohlge-muthshaus (heute Rathaus). Der Beiwagen war nun nicht mehr zu gebrauchen!?

Michael Huber

Ein Spinnwirtel aus St. Veit in Deferegggen

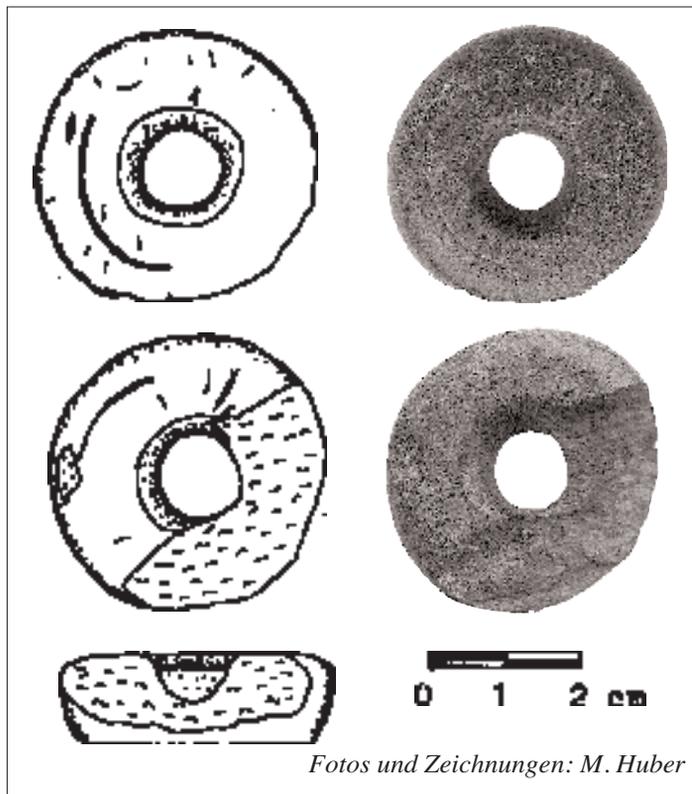
Bereits vor einiger Zeit veröffentlichte Harald Stadler einen Artikel in den Osttiroler Heimatblättern, in dem er auf die Bedeutung auch isolierter archäologischer Funde verwies¹. In diesem Sinn sind auch die folgenden Notizen zum Fund eines Spinnwirtels aus dem Defereggental² zu verstehen – sie sollen einen kleinen Beitrag zur archäologischen Landesaufnahme leisten.

Daß die Datierung von Spinnwirteln problematisch ist, ist hinlänglich bekannt. Dies gilt in noch höherem Maße von Streufunden wie dem vorliegenden Phyllitwirtel³. Gleichwohl sollte man mögliche Parallelen und Ähnlichkeiten nicht von vorn herein von der Hand weisen. Hinsichtlich der Form unterscheidet sich das Objekt von Spinnwirteln aus dem Mittelalter, die zumeist viel kleiner sind⁴. Dagegen sind Funde vergleichbar (hinsichtlich Form, Bearbeitung und Material), die in Virgen gemacht wurden, zum Teil aber nicht stratifiziert und damit wie der vorliegende Deferegger Fund nur schwer datierbar sind.

Die Beispiele seien im folgenden zum Vergleich vorgestellt: Es handelt sich dabei zunächst um insgesamt sechs gelochte und teilweise gerillte Chloritschiefer-Wirtel aus Welzelach (heute im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum)⁵: Neben einem verlorengegangenen, nicht näher beschriebenen sowie einem hohen, konischen Wirtel aus Ton existieren noch vier weitere Exemplare aus Schiefer, die sich hinsichtlich Form, Größe und Dicke sowie Ausarbeitung (Rille) mit unserem Stück teilweise decken. – Zwei weitere Exemplare ohne genauere Fundortangabe aus Welzelach, gerillt und gelocht, werden ohne nähere Angaben als späthallstattzeitlich datiert⁶, ähnliches gilt

für einen Chloritschieferwirtel, gerillt und gelocht, aus Virgen Dorf⁷. Im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum werden noch fünf weitere Chloritschieferwirtel aus Virgen (ohne genauere Fundortangabe)

Anton Leiter gefundene Stück (Durchmesser 3,9 cm, Höhe 1,3 cm, Durchmesser der Bohrung 1,0 cm) weist zumindest von der materiellen Beschaffenheit her mit einigen der erwähnten Stücke aus dem Gemeindegebiet von Virgen Parallelen auf. Die Farbe des Steins ist grau-braun, die Oberfläche ist poliert und hat auf beiden Seiten eine nicht durchgehende, seichte Rille sowie zahlreiche Kratzspuren. Auch die Innenfläche des Lochs ist poliert. Das Stück ist teilweise schräg abgebrochen. Wie bereits angedeutet, wird man bei einer Datierung sehr zurückhaltend sein müssen. Sollte es tatsächlich „antik“ sein, so wäre es allerdings der erste vormittelalterliche Fund im Deferegger Talboden¹¹.



Fotos und Zeichnungen: M. Huber

aufbewahrt; auch für sie liegt keine wirklich sichere zeitliche Einordnung vor⁸. Ein letztes Stück aus Obermauern, ebenfalls ein Chloritschieferwirtel, wird abermals als hallstattzeitlich eingeordnet⁹.

Die bei Karwiese, Abb. 7, abgebildeten vier Objekte weisen sämtlich eine oder zwei Rillen auf; ihre Größe beträgt 3 – 4,5 cm. Ferner weisen die Welzelacher Stücke, die als poliert beschrieben werden, Ritzspuren bzw. -kerben auf¹⁰.

Das 1980 in St. Veit anlässlich von Heuarbeiten auf dem Feld des Jörgelisbauern

Anmerkungen:

- 1 Alte und neue archäologische Entdeckungen in Osttirol, OHBI 7-8/1993.
- 2 Vgl. den kurzen Bericht in den Fundberichten Österreichs 29 (1990) 213. – Das Objekt wurde im August 1995 als Leihgabe an das Museum Schloß Bruck gegeben und ist seit der Neuaufstellung der archäologischen Sammlung ausgestellt.
- 3 Für die gesteinskundliche Bestimmung sei Dr. Johannes Weber vom Institut für Silikatchemie und Archäometrie (Hochschule für angewandte Kunst, Wien 1), herzlich gedankt.
- 4 Mündliche Mitteilung von H. Stadler am 4. August 1994.
- 5 Siehe St. Karwiese, Der Ager Aguntinus. Eine Bezirkskunde des ältesten Osttirol, Lienz 1975 [im folgenden: Karwiese], S. 62; ferner A. Lippert, Das Gräberfeld von Welzelach (Osttirol). Eine Bergwerksnekropole der späten Hallstattzeit (Antiquitas 3/12), Bonn 1972, S. 82 und Taf. XXXVII, 2; Nr. 8825; Taf. XXXIX, 2; Nr. 10. 172; Taf. XL, 2 und 3; Nr. 8824 und 10.173. – Alle Schieferwirtel stammen aus gestörten Gräbern.
- 6 Karwiese S. 62 und Abb. 7 (Sammlung Deferegger).
- 7 Karwiese S. 61 und Abb. 7; 3 tönernen Wirtel, gelocht, werden dort als „römisch?“ bezeichnet (in Privat-Besitz).
- 8 Karwiese S. 61.
- 9 Karwiese S. 55 und Abb. 7 (Sammlung Deferegger); ferner wird hier ein durchbohrtes Schieferstück, hallstattzeitlich, erwähnt (ebd.).
- 10 Lippert S. 82.
- 11 Vgl. Karwiese S. 44: „offensichtlich sehr spät besiedelt, da ältere Funde völlig fehlen“. – Die jetzige Präsentation des Objektes in der römischen Sammlung erfolgte nicht nach chronologischen, sondern nach inhaltlichen Gesichtspunkten (Haushaltsgeräte).