

Osttiroler Heimatblätter

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

29. Jahrgang

Donnerstag, 27. April 1961

Nummer 4

Landschaft und Wirtschaft

Das Tiroler Naturschutzgesetz sagt im § 2 über den Landschaftsschutz:

„In Gebieten von hervorragender landschaftlicher Schönheit oder in Gebieten, die für die Erholung der Bevölkerung oder für den Fremdenverkehr bedeutsam sind, kann die Landesregierung grobe Eingriffe in das Landschaftsbild, wie Verunstaltungen oder Verunreinigungen, sofern diese nicht mit einem verwaltungsbehördlich genehmigten Unternehmen notwendigerweise verbunden sind, verbieten und die Herstellung des natürlichen Zustandes anordnen“.

Und weiter im § 3:

„Das Anbringen oder Aufstellen jeder Art von Ankündigungen, insbesondere zu geschäftlichen Werbezwecken, außerhalb geschlossener Ortschaften bedarf der Genehmigung der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Genehmigung wird auf höchstens drei Jahre erteilt. Sie ist zu versagen, wenn durch Ort, Größe, Form, Farbgebung oder Inhalt der Ankündigung das Landschaftsbild erheblich gestört oder verunstaltet würde“.

Man wird also, vom Gesetz her gesehen, gegen ein mitten in die schönste Landschaft hineingestelltes Holz- und Bretterlager nichts ausrichten, obwohl es das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt. Es ist eben „mit einem

verwaltungsbehördlich genehmigten Unternehmen notwendigerweise verbunden“. Trotzdem müßte es nicht immer gerade so aussehen, wie es eben tatsächlich aussieht. Es ist begreiflich, daß Holz- und Bretterlager dort sein müssen, wo ein gut befahrbarer Weg den An- und Abtransport erlaubt, also meist an einer Stelle, die von weitem sichtbar, mitten im Tal oder unmittelbar neben der Straße liegt. Aber vielleicht wäre es doch möglich, das Lager mit einer Hecke zu umgeben, oder durch Anpflanzung von Baumgruppen der Fernsicht zu entziehen.

Vielleicht brauchte nur ein verständiger Besitzer eines solchen Lagers mit gutem Beispiel voranzugehen, und der eine oder andere würde folgen. Für die Landschaft wäre dies jedenfalls von Vorteil.

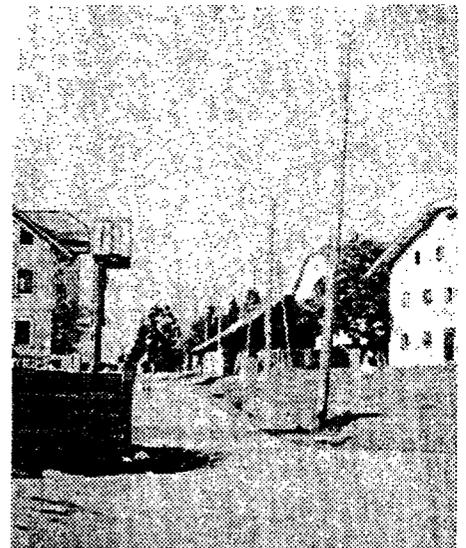
Mit einem verwaltungsbehördlich genehmigten Unternehmen sind auch die leidigen Freileitungen verbunden. Gegen sie ist daher vom Naturschutzgesetz aus ebenfalls nichts auszurichten.

Dies muß man bedauern. Es ist oft einfach unverständlich, wie die Freileitungen in die Landschaft gestellt werden. Fast immer stehen sie dort, wo man sie am weitesten sieht und wo sie daher auch am meisten auffallen. Der Laie, zu denen sich in bezug auf Freileitungen der Verfasser zählt, ist freilich nicht selten der Meinung, daß die Leitungen ohne besondere Mühe oder Mehrkosten auch so gezogen werden könnten, daß sie nicht gerade von überall her zu sehen sind.

Ganz übel sieht es mitunter innerhalb der Ortschaften aus. Da überziehen ganze Netze von Kreuz- und Quereleitungen die Dächer; da stehen Masten aller Größen und Formen; da sind die Zuleitungen scheinbar grundsätzlich an der Schauseite des Hofes anzubringen, also dort, wo sie am allermeisten stören.

Ließe sich das alles nicht doch etwas rücksichtsvoller und behutsamer machen? Wer bestimmt eigentlich, wo und wie eine Freileitung etwa durch eine

bisher völlig freie Wiese oder ein anderes Grundstück geführt wird? Und was für Erwägungen werden angestellt, be-



Durch Freileitung zerrissenes Dorfbild

vor durch diese Wiese nun eine zweite, dritte und vierte Leitung gezogen wird? Werden überhaupt Erwägungen außer der der nackten Zweckmäßigkeit angestellt? Anscheinend nicht, denn sonst gäbe es nicht so viele unguete Lösungen.

Auch über den Anstrich der großen Gittermasten der Fernleitungen wäre noch etwas zu sagen: soweit sie einen grüngrauen Anstrich tragen, fallen sie nicht mehr auf als unvermeidlich ist. Der zum Teil aber noch immer rote oder hellgelbe Anstrich bedeutet eine unnötige Verunstaltung der Landschaft und sollte möglichst bald verschwinden.

Was werben heißt, haben uns erst die letzten Jahre gelehrt. Zwar sieht es mit den öffentlichen Werbemethoden anderswo noch schlimmer aus als bei uns, aber zunächst haben wir doch Ursache, vor der eigenen Tür zu kehren. Was sich da längs der Straßen



Ein häufiger, aber unschöner Anblick

Von Major i. R. R. Gschließer, Lienz

Die Träger der goldenen Tapferkeitsmedaille in Osttirol

Oberjäger Georg Huber aus Leisach

Während seines Kuraufenthaltes in Bad Hofgastein traf der Schreiber der folgenden Erinnerung nach langer Zeit seinen alten Kriegskameraden Georg Huber des 2. Regimentes der Tiroler Kaiserjäger, der dort als angesehener Gasthofbesitzer „Zum Boten“ seinen Lebensabend verbringt. Zwischen Kameraden, die in jahrelangem treuem Zusammenhalt in Not und Gefahr, oft bis zur Selbstaufopferung, durch das Schicksal der Kriegsergebnisse verbunden waren, verbleibt eine wahre, lebenslange Freundschaft. Was Oberjäger Georg Huber mir über seine Erlebnisse im 1. Weltkrieg erzählte, verdient, als leuchtendes Beispiel eines braven, umsichtigen, heldenmütigen Soldaten der Jugend und der Nachwelt überliefert zu werden. Dies ist umso berechtigter, als es in diesen Tagen gerade 45 Jahre her sind, daß sich die zu schildernden Ereignisse zugetragen haben.

Georg Huber stammt aus der kinderreichen Familie des Klausnerhofes in Burgfrieden bei Leisach, wo er am 21. April 1888 geboren wurde. Schon in seiner Jugend war er durch Anleitung seines Vaters ein ambitionierter Schütze und Jäger, was ihm während seiner 3jährigen Dienstzeit sehr zugute kam. Nach seiner Abrüstung stand er als Jäger auf den ausgedehnten Besitzungen des Grafen Harrach in Niederösterreich in Diensten, bis er zu Kriegsbeginn als dienstführender Oberjäger zur 4. Feldkompagnie im 2. Regiment der Tiroler Kaiserjäger einrückte. Nach

dem ungeheuren Trommelfeuer auf die russischen Stellungen bei Gorlice traten die 2er Kaiserjäger in engstem Verbände mit den Bataillonen der Infanterie-Regimenter 59 und 14 zum Sturm an und trieben die Russen unaufhaltsam bis an die Biala zurück, wo sie am westlichen Ufer Stellungen bezogen, um Verpflegung, Munition und sonst Notwendiges zu ergänzen. Die Russen hatten sich am östlichen Ufer des Bialaflusses eingegraben. Am 5. Mai kam abends der Befehl, in der Nacht die Biala auf Notbrücken zu überschreiten und die Russen bei Morgengrauen zu überrumpeln. Ein Pionierzug wurde beordert, die Notbrücken zu bauen, kam aber nicht, wahrscheinlich hatte er sich in der Nacht verirrt. In dieser Notlage requirierte Oberjäger Huber mit seinen Leuten Fuhrwerke aus dem nahen Ort (Plesna), stellte sie in den Fluß, deckte Bretter und Leitern darauf. So begann auf diesem Hühnersteig der Übergang der zwei Bataillone Kaiserjäger gegen 2 Uhr nachts aufs östliche Ufer des Flusses, ungesehen vom Feinde. In voller Stille entwickelten sich die Bataillone in Befehlsstellung und gingen bei Morgengrauen gegen die russischen Stellungen in Schwarmlinie vor. 50 Schritt vor den russischen Gräben fielen erst einige Schüsse. Oberjäger Huber und 5 Mann seines Zuges hatten es auf die Maschinengewehrstellung abgesehen, sprangen nach einem rasanten Anlauf direkt in den russischen

Graben, erledigten rasch die Bedienung und Oberjäger Huber den Offizier, der seine Pistole schon auf ihn gerichtet hatte, durch einen Schuß aus seinem Stutzen. Die übrigen Russen hoben die Hände hoch und ergaben sich. Die Nachbarbataillone drangen ebenso rasch in die russischen Schützengräben ein. Außerdem konnten zwei weitere Bataillone ohne jeden Verlust die Notbrücke bei Tag überschreiten, und die Verfolgung des Feindes ging weiter. Der Feind war vollkommen überrumpelt worden, wobei Oberjäger Huber das Hauptverdienst gebührte, weil er die gefährlichen Maschinengewehre, die den Übergang vollkommen beherrschten, rasch erledigte. Viele Gefangene wurden gemacht und Beute eingebracht. Oberjäger Huber hat durch seine Umsicht und seinen Heldennut Dutzenden Kameraden das Leben gerettet oder sie vor schwerer Verwundung bewahrt und entscheidend zu diesem großen Erfolg beigetragen. Die goldene Tapferkeitsmedaille war sein Lohn für diese tapfere Tat.

Als nach Kriegsbeginn gegen Italien, die Kaiserjäger nach Südtirol in die Sieben Gemeinden kamen, erhielt Kaiserjäger Huber den Befehl, bei Tag die Möglichkeiten zu erkunden, ob die Gusella bei Tag angegriffen werden könne. Nach seinen genauen Beobachtungen meldete er seinem Kompaniekommandanten, daß die Gusella nur bei Dunkelheit aus vorhergehender Bereitschaftsstellung angegriffen werden könne. Am 17. Mai 1916 wurde der Angriff bei Einbruch der Dunkelheit befohlen und durch Artilleriefeuer unterstützt. Oberjäger Huber führte seinen Zug über den steilen Hang und drang durch eine Scharte in die feindliche Stellung von hinten ein. Die eigene Artillerie schoß noch immer auf die italienische Stellung, was für die eingedrungenen Jäger höchst gefährlich war. In dieser Notlage schoß Oberjäger Huber eine Leuchtrakete ab, worauf das Artilleriefeuer sofort eingestellt wurde. Hauptmann Thalhammer wollte ihn für diese hervorragende Leistung neuerlich zur Verleihung mit der Goldenen Tapferkeitsmedaille eingeben, aber Huber in seiner bescheidenen Weise, bat nur um die Verleihung der großen Silbernen Tapferkeitsmedaille, die er auch erhielt. Als die große Offensive gegen Italien wegen des Einbruches der Brusilowoffensive in unsere Stellungen in Rußland gestoppt wurden und vom südlichen Kriegsschauplatz rasch Truppen an die russische Front geworfen werden mußten, bekam Oberjäger Huber den Befehl, am Monte Cogolo den Rückzug des Bataillons zu decken. Er tat dies so lange und meisterhaft, daß die eigene Truppe ohne Störung und Verluste den Rückzug in Ordnung durchführte.



Landschaft - auf den Hund gekommen

im Laufe der Zeit alles ansammelt, spottet fast der Beschreibung. Wie sehen oft und oft die Richtungspfeile aus, die auf Zimmervermietung hinweisen! In Form und Farbe, sogar nicht allzuseiten auch in der Rechtschreibung sind viele zu bemängeln.

Ohne jede Rücksicht auf Umgebung und Landschaft bringen manche Firmen ihre Werbeanmeldungen an Heuhütten mitten in einer Wiese, an Zäunen, Bäumen, ja sogar auf Dächern an. Diesem Unfug steuert - wir wollen hoffen, wirkungsvoll - das neue Verkehrsgesetz: hundert Meter im Umkreis

einer Straße dürfen außerhalb von Ortschaften keine Reklameankündigungen angebracht werden.

Seit kurzer Zeit kann von Seite des Naturschutzes auch Einfluß auf Anlage und Ausgestaltung der Tankstellen genommen werden. Zwar kommt diese Verfügung reichlich spät, denn es sind schon so viele Tankstellen errichtet, daß nicht mehr allzu viele nachkommen werden. Die Werbung, die diese Einrichtungen treiben, ist weithin zu sehen, besonders bei Nacht. Ohne eine Reihe galgenähnlicher Neonleuchten geht's kaum jemals ab. Die Firmenmasten - international gestaltet und daher nicht so leicht abzulehnen - stehen nicht selten störend in der Landschaft. Das Übelste sind aber wohl die Leuchtfiguren und -schriften auf den Dächern, bei uns zum Glück noch fast unbekannt, und die Blinker, bei den Zu- und Abfahrten.

Es ist schwer, ja fast unmöglich, in der Zeit wirtschaftlicher Hochkonjunktur, die weitgehend mit wirtschaftlichem Faustrecht gleichzusetzen ist, jemandem, der materiell an einer Sache interessiert ist, klarzumachen, daß er auf die Werbung, die ihm Geld einbringt, zugunsten einer ungestörten Landschaft verzichten sollte.

Hans Waschglor

Von Boten, Fuhrleuten und Stellwagen

(13. Fortsetzung)

Von Josef Astner

Im Villgratentale

Das Erfragte würde zwar einer weiter zurückreichenden Ergänzung bedürfen, jedoch sei indessen das Wenige hier festgehalten, das sich nach 1900 abgespielt hat.

Die Straßeninstandhaltung oblag den Gemeinden. Dabei handelte es sich allerdings nur um einen halbwegs brauchbaren Fahrweg, der von Panzendorf bis Innervillgraten ging. Der Weg ins Winkeltal ging nur bis in die „Wurze“. Dieser Landwirt und Sägewerkbesitzer war auf diesen Weg angewiesen und hielt ihn daher selbst instand. Die weitere Fortsetzung ins Winkeltal war nur im Winter mit Schlitten befahrbar.

Von Villgrater Boten oder Frächtern war nichts zu erfahren, schon gar nicht über einen „fahrenden“ Personenverkehr. Der Postbote kam zu Fuß von Sillian und wurde erst später mit einem Fahrrad ausgestattet. Im übrigen hatten um 1910 in Inner- und Außervillgraten nur der erwähnte „Wurzer“ im Winkeltal und der „Bodner“ und „Gosser“ in Außervillgraten je ein Pferd, der Bauer und Sägewerkbesitzer Leiter in Außervillgraten hatte deren mehrere. Aber alle fuhren nur für den eigenen Bedarf, und zwar mit Holz und Brettern aus dem eigenen Gewerbe. Der Arzt Dr. Kunater von Sillian machte seine Krankenbesuche in Villgraten mit Kutsche und Pferdchen.

Die Lieferungen für die in Innervillgraten bestehende Landw. Genossenschaft (seit 1899) hatte Stauder von Sillian übernommen, der zu diesem Zwecke doppelspännig hineinfuhr. Im Winter (Schlittenverkehr) führte er auf dem Rückwege Bretter, im Sommer nichts. Damit konnte der ganze Talbedarf befriedigt werden.

Stauder hatte nur eine Konkurrenz: Da war in Innervillgraten ein bejahrter lediger Mann, der mit seiner ebenfalls ledigen Schwester das „Gonner Geschäftl“ und einen großen Bernhardtnerhund besaß. Die Leute waren sehr sparsam und scheuten daher auch das Frachtgeld für den Genossenschafts-Stauder. Das konnte man einsparen, wenn man die Ware selbst holte, indem man den braven Hund in den

konnte. Dafür erhielt er die kleine Silberne Tapferkeitsmedaille.

Dreimal wurde Oberjäger Huber im 1. Weltkrieg auf verschiedenen Kriegsschauplätzen bei entscheidenden und gefährlichen Unternehmungen eingesetzt; jedesmal hat er durch seine Umsicht und persönliche Tapferkeit entscheidend zum Erfolg beigetragen. Die junge Generation seiner Heimat wird ihn kaum mehr kennen, da er schon lange in Hofgastein lebt, den alten Kriegskameraden aus dem 1. Weltkrieg sei er hiernit in Ehren in Erinnerung gebracht.

vierräderigen Handwagen einspannte. Mit diesem originellen Gespann fuhr der Mann ein- bis zweimal in der Woche „gen Silga“, kaufte ein, lud bis zu 100 kg auf und war gegen Mittag schon wieder auf dem Heimwege. Der brave Wauwau legte sich in die Sielen und zog den wohlbekanntem Weg talwärts. Auf diesem wohlbekanntem Weg wußte er auch jene köstliche Stelle beim „Renner Aufgang“ in Außervillgraten, wo der Bach für den Eingang zu einem Mühlenbetrieb etwas gestaut war und es sich daher bequem trinken ließ. Das gute Tier bekam nämlich Durst, starken Durst sogar, weshalb es die Gangart allmählich beschleunigte, was den Buben, die eben aus der Schule kamen, noch mehr Spaß machte. Endlich kam die ersehnte Stelle der Erfrischung und Abkühlung. Um beides zugleich zu haben, ging der Hund lechzend ins Wasser, und ehe der Gonner zugreifen konnte, war auch schon das Wägelchen im Wasser gekippt und die gute Ware schwamm wieder zum Tal hinaus. Zwar versuchten die Schulkinder sofort, vor allem die „Pappelepackin“ herauszufischen, aber es schwamm alles so schön hintereinander in der Mitte des Baches talwärts, daß keinerlei Gelüste befriedigt werden konnten.

Das erste Auto, das nach Villgraten kam — es war um 1930 — war der Pkw. des Herrn Dr. Kunater. Nach dem letzten Kriege wurde die Genossenschaft größer, weshalb Paul Schmiedhofer sich für die Frächtere einen Lastwagen anschaffte, dem auch bald ein Autobus für den Personentransport folgte.

Im Gailtal und Lesachtal

Im Jahre 1886 wurde für die Straße Tassenbach—Untertilliach eine „Konkurrenz“ errichtet, welche an der „Wacht“ einen Straßenzoll für die Benützer aus Kärnten vorsah. Hauptbedingung war die Errichtung eines Bahnhofs in Tassenbach, der vorerst noch nicht bestand. Mit diesem Plan wandte man sich an Land und Staat um die Subventionen für den Ausbau. Dies wurde im großen Programm von 1897 genehmigt (Staat 40 Prozent, Land 40 Prozent, Interessenten 20 Prozent), der Baubeginn aber erst für 1910 in Aussicht genommen. Bis dahin war der Weg, besonders die „Manegge“, von einem Wassergraben kaum mehr zu unterscheiden, weshalb die Fuhrleute von Sillian nach Untertilliach bis zu sechzehn Stunden benötigten. Das Postamt Obertilliach wurde 1873 errichtet und erhielt 1907 einen Landbriefträger, der dreimal wöchentlich sein Gebiet abging. Um 1900 war die „Post-Lene“ Postmeisterin und der alte Wenzel ihr Postbote, der dreimal wöchentlich den Botengang nach Sillian machte. Hatte er Pakete heimzube-

fördern, so bat er einen Bauern ums Aufladen und ging mit der umgehängten Posttasche selbst nebenher. Im Jahre 1902 wurde erstmalig an Samstag eine Postbotenfahrt eingerichtet, welche bergauf jedoch keine Personen befördern konnte. An den anderen Tagen ging der Postbote zu Fuß. Nach 1920 fuhr Stauder von Sillian als Frächter mit Pferden auch bis Obertilliach. Die Motorisierung und damit auch der Autobusverkehr setzte erst nach dem Straßenbau, also um 1927, ein.

Zwischen Untertilliach und Luggau war verkehrsmäßig Niemandsland. Dazu kam der seit dem 12. Jahrhundert bestehende politische und kirchliche Grenzverlauf im Tiefenbach- oder Wachtergraben. Im Jahre 1710 wurden Tiroler Grenzwachtposten dorthin entsandt, um das Einschleppen der Pest von Kärnten nach Tirol zu verhindern. In der zu diesem Zwecke errichteten Notunterkunft betrieben die Grenzwächter auch den Schnapsauschank, woraus sich später der Gasthof „Wacht“ entwickelte, den Josef Reisenzein ausbaute. Ein fahrender Verkehr war nur im Winter mit Schlitten möglich. Im Sommer wurden die Pferde auf die Alm getan, weil man bei den damaligen Wegverhältnissen ohnehin nicht fahren konnte. Trat aber ein dringender Bedarf auf, so mußte eben ein Pferd geholt und mit einem vierräderigen Karren gefahren werden. Die zwei Achsen glichen die Unebenheiten einigermaßen aus, während ein Einachser umgekippt wäre. Darum konnten auch nicht mehr als 100 kg geladen werden. Trotzdem erkühnte sich der Handelsmann Furtschegger Josef in Luggau im November 1868 mitzuteilen, daß er zwischen Sillian und Luggau eine Botenfahrt eingerichtet habe, die pünktlich und billig zu Diensten stehe. „Die Abfahrt erfolgt, so lange es wegen schlechter Wege oder Witterung möglich ist, verlässlich wöchentlich einmal, und zwar jeden Mittwoch von Luggau und jeden Donnerstag von Sillian nach Luggau zurück“. Wie lange er damit durchhielt, ist leider nicht bekannt. Jedenfalls mußte sich der spätere „Wachterwirt“ J. Reisenzein vor 1907 seine Post in Obertilliach bzw. Luggau selbst holen. Während des Ersten Weltkrieges wurden russische Kriegsgefangene eingesetzt, um den neuen Fahrweg anzulegen, der sich seither zwischen Untertilliach und Luggau nicht mehr viel geändert hat.

Zwischen Maria Luggau und Kötschach verdiente die Straße diesen Namen durchaus nicht, sondern war mehr ein Reit- und Saumweg. Für die erste durchlaufende Befahrbarkeit sorgte wohl erst Herr v. Schmiedt-Zabierow, Landespräsident von Kärnten, der um 1880 die Straßenerneuerung durchführte. Ein Denk-

mal an der Straße gegenüber vom Paternwirt in Luggau erinnert heute noch an diese Tat. Dadurch war auch die Einführung der Fahrpost möglich geworden. Tatsächlich wurde im Jahr 1893 angekündigt, daß vom 1. Juni bis 30. September jeden Mittwoch und Samstag eine Postbotenfahrt stattfinden: Ab Luggau 4 Uhr früh an Kötschach 10 Uhr; ab Kötschach 13 Uhr. an Luggau 19 Uhr. Die Durchführung lag in den Händen des Paternwirtes und Postmeisters Karl Guggenberger. Zu diesem löblichen Zwecke hielt er 3 Pferde und 3 Postknechte, um für Menschen und Tiere die nötige Rastzeit einlegen zu können. Seine Postkutschen, welche heute noch in einer Scheune in Luggau ihr staubiges Dasein fristen, konnte höchstens vier Personen befördern. Von Kötschach herauf waren wegen der Steilheit und Gepäckbeförderung mehr Geh- als Fahrstrecken, weshalb meist auf die Benützung verzichtet wurde. Dazu kam, daß die Straße wegen Felshindernissen nicht etwa der heutigen Trasse folgen konnte, sondern wiederholt tief zur Gail hinunter führte und dann wieder in übermäßiger Steilheit die Talstufe erklimmte. Das waren die Todesstrecken der kräftigen Postpferde, die mehrmals bei Birnbaum oder Liesing tot zusammenbrachen.

Die Entlohnung seitens der Post betrug lediglich 400 fl pro Monat, was Guggenberger veranlaßte, im Jahre 1904 auf diese Botenfahrten zu verzichten. Ein gewisser Mitterberger aus Liesing witterte jedoch ein Geschäft und übernahm den Postkutschenverkehr. Nach einem Jahr mußte auch er feststellen, daß es ein schlechtes Geschäft war und gab es wieder auf. Sein Nachfolger war Josef Huber, Wirt in Birnbaum und einziger christlich-sozialer Vertreter im damaligen Kärntner Landtage, weshalb er den Spitznamen „der schwarze Huber“ bekam und unter diesem Namen ein angesehenere Mann wurde. Seine drei Töchter wurden tüchtige Frauen von angesehenen Stellwagenwirten (Obwexer in Matrei, Vergeiner in Lienz, Unterberger in Kirchbach). Huber hatte 6 Pferde und fuhr im Winter einspännig, im Sommer zweispännig, denn er hatte „viel Post“, weil in Birnbaum nach damaligen Begriffen viele Fremde waren, nämlich Touristen, die über den Wolajersee kamen. Im Jahre 1927 übernahm der Autobus der Kärntner Postverwaltung den Verkehr auf der Strecke Kötschach-Luggau-Sillian.

Von Kötschach bis Hermagor fuhr Franz Unterberger, Wirt in Kirchbach, und dann sein Sohn Johann mit dem Poststellwagen. Sechs Pferde standen in seinem Stalle. Sein treuer Fahrer war Christian Flaschberger. Die Einteilung war so, daß mit zwei Pferden von Kirchbach nach Kötschach und zurück gefahren wurde, dann mit zwei frischen Pferden weiter nach Hermagor, dort genächtigt und am nächsten Tage vormittag wieder zurück nach Kirchbach, nachmittags weiter nach Kötschach und so fort.

Welcher Art die sonstigen Aufträge

eines Postkutschers waren, gleich ob Gailtal oder Iseltal, geht aus Christians Bericht hervor: Fleisch einkaufen, zum Uhrmacher gehen, sogar Steuern zahlen und fast immer Medikamente besorgen. Für letztere hatte er einen eigenen kleinen Koffer, in dem er alle Rezepte und medizinischen Bestelzettel sammelte. Dieses Kofferchen gab er mit Inhalt beim Apotheker in Hermagor ab. Am nächsten Tage konnte er es mit all dem Gewünschten, beschriftet, mit Adresse und Preis versehen, wieder abholen. Dieser medizinische Kurierdienst war nicht das schlechteste Geschäft.

Der Postwirt von Hermagor fuhr mit Frachten bis Kirchbach. Von dort fuhr Brugger von Kirchbach als Frächter weiter bis Kötschach.

Der große Treffpunkt der Lesach- und Gailtaler Fracht- und Postfahrer war beim „Lanzer“ (heute „Klaus“) in Kötschach. Der Wirt selbst hatte den doppelspännigen Poststellwagen nach Oberdrauburg. Daher mußten alle bis zu seiner Rückkehr warten, um die Post gleich weiterbefördern zu können. Darauf waren die ganzen Anschlüsse zwischen Luggau und Hermagor abgestimmt. Etwaige Fracht von Oberdrauburg nach Kötschach besorgten die 5-6 Zweispänner der Firma Wetzmann, die von ihrem Sägewerk in Mauthen mit Brettern nach Oberdrauburg führen und auf dem Rückwege sonst frachtilos waren.

Johann Unterberger kaufte 1912 ein Auto und befuhr damit die Strecke Hermagor-Oberdrauburg, aber im Winter wurde immer mit Pferden gefahren. Im Jahre 1916 lag Kötschach unter dem Beschuß der ital. Artillerie. Im gleichen Jahre übernahm die Gailtalbahn auch die Postbeförderung bis Kötschach. Damit hatte auch der Stellwagenkutscher ausgedient, der nun bei André Vergeiner in Lienz in Dienst trat.

Damit dürfte das Erinnerungswerte dieser Übergangszeit vom Boten zum Stellwagen und Auto festgehalten sein.

Heimatliches Schrifttum

Artur Nikodem

eine Künstlermonographie von Gottfried Hohenauer, Tyrolia Verlag, Quartformat; und kartierter mit farbigem Schutzumschlag, 76 Seiten, darunter zwanzig farbige Tafelbilder. Preis 5 50.-

Dieses handliche, klar gegliederte und vornehm wirkende Kunstbuch bildet laut Vorwort des Verfassers das erste einer Reihe, vom Kulturrat der Tiroler Landesregierung ins Auge gefaßter „Tiroler Künstlermonographien“ und knüpft direkt an die im Frühjahr 1960 im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum stattgefundene Gedächtnisausstellung zum zwanzigjährigen Todestage Nikodems an.

In kurzen aber ausdrucksstarken und tief empfundenen Worten schildert der Autor in drei Kapiteln verständnisvoll: „Das Leben des Künstlers“, „Die Persönlichkeit“ und „Das Werk“, zu dessen Gesamtcharakter besonders die Tagebuchnotizen: „Der Künstler in Selbstzeugnissen“ beitragen und die Künstlerpersönlichkeit Nikodem auch für den Nachfahren lebendig erstehen lassen. Bei der Schilderung des Lebenswerkes Nikodems, des größten „Malerdilettanten“ von Innsbruck, dessen Streben nach vereinfachter Form, Zeitlosigkeit des Inhaltes und Harmonie in allen Dingen ihn zeitweilig in die Nachbarschaft von Egger-Lienz rückte, ihm als „Poet der Farbe“ jedoch zu eigenem Stile zwang und dadurch groß machte, streift der Autor die vielfachen Kunstströmungen und Künstler der damaligen Zeit in Österreich, Deutschland und Frankreich wie Sezession und Jugendstil, Impressionismus und Kubismus, deckt Zusammenhänge Nikodems mit Schiele über Gauguin bis Kokoschka auf und stellt das Gesagte mit den treffend ausgewählten, in vorzüglicher Wiedergabe gebrachten Farbblättern unter Beweis. Ein reines Vergnügen bedeutet etwa das Betrachten der „roten Moornblume“, der „Kastanienknospen“, der „rosa Herbstzeitlosen“, „Birken mit Mendel“ oder „Segelboote am Gardasee“.

Das Buch ist ein schöner Anfang zur genannten Reihe und ein wertvoller Beitrag zur tirolischen Kunstgeschichte des 20. Jahrhunderts, das jedem Tirolensienfreunde einen hohen Genuß bereiten wird. Dr.Ko

Bücher über Südtirol

Die Südtirolfrage drängt in immer stürmischerem Tempo einer Regelung in europäischem Geiste zu.

Den ergebnislosen Mailänder Verhandlungen werden im kommenden Mai solche in Klagenfurt folgen. Ob diese erfolgreicher sein werden als die ersten, bleibt abzuwarten.

Wer sich für das Schicksal der Südtiroler, ihre schöne Heimat, ihr Leben und Streben interessiert, der wähle aus der folgenden Bücherliste das eine oder andere Werk aus und informiere sich über diese allen Tirolern am Herzen liegende Frage.

Reut-Nicolussi, „Tirol unterm Beil“; Becksche Verlagsbuchhandlung München;

Toni Ebner, „Südtirol in Not und Bewährung“; Athesia, Bozen;

Karl Ritschel, „Südtirol, ein europäisches Unrecht“; Styria-Verlag Graz;

Weingartner-Zinner, „Südtirol, Landschaft, Kunst, Kultur“, A. Holzhausens Nachfolger, Wien;

Eduard Widmoser, „Südtirol und der Gardasee“, (Reiseführer), Rudolf Trauner-Verlag, Linz;

R. v. Klebelsberg, „Südtirol, Land europäischer Bewährung“; Schlernschriften, Band 140, Wagner, Innsbruck;

Müller, Fraß, Kofler, „Südtirol und Dolomiten“, (Bildband), Pinguin-Verlag, St. Johann;

Hermann Holzmann, „Romantik der Brennerstraße“, (Reiseführer);

Franz Huter, „Südtirol, Tausendjährige Heimat“, Tyrolia, Innsbruck;

Franz Gschnitzer, „Tirol, Geschichtliche Einheit“, Bergland-Verlag, Wien.