



*Von der Tuxer Bötin
zur Tuxer Landesstraße*

Tux wird dem Verkehr erschlossen

2006 | 2007



Mayrhofen



Finkenberg



Tux

Chronik

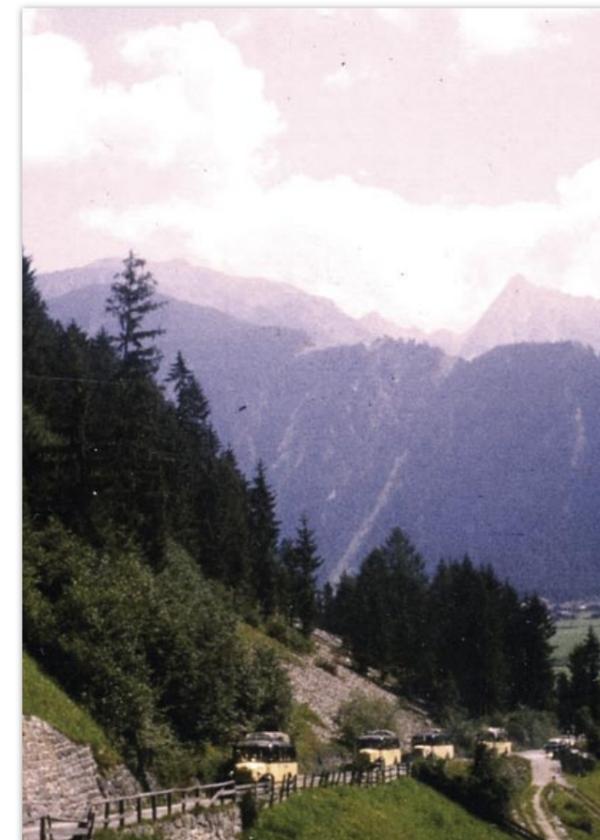
Heute braust man, wenn nicht gerade Stau herrscht, auf guter, sicherer Straße in einer halben Stunde von Mayrhofen nach Hintertux und denkt nicht darüber nach, wie und mit wie viel

Mühen es dazu gekommen ist. Und wie es vor der Straße war, ist nur mehr wenigen Menschen bekannt und fast gar keinem mehr in persönlicher Erinnerung. Deshalb finden wir es richtig

und notwendig, die Entwicklung aus alten Dokumenten und Bildern nachzuzeichnen und zur Ehre unserer Vorfahren und als Erinnerung für uns und unsere Nachkommen festzuhalten.



Ilse Wechselberger
Chronistin von Tux



Paul Lechner
Chronist von Mayrhofen

Eine kleine Geschichte der Straße und des Verkehrs soll daher aufzeigen, wie es dazu gekommen ist und unter welchen schwierigen Voraussetzungen man dieses Werk errichtet hat. Ein Saumweg war der einzige, beschwerliche Zugang ins Tal, wenn auch Menschen und Waren über das Geiseljoch ins Inntal gelangten. Butter und Käse wurden viel ins Inntal verkauft und nahmen diesen Weg. Aber die Waren des täglichen Bedarfs und auch die Post transportierte man von und nach Mayrhofen.



noch 1925 wurde über das Geiseljoch gesäumt

Impressum:

Chronik, Textredaktion und für den Inhalt verantwortlich:

Paul Lechner, Ilse Wechselberger
Bilder in der Chronik:
Foto Hruschka, Chroniken Tux und Mayrhofen, Postgarage Mayrhofen, Privatbesitz Gerhard Erlner, Ralf Wechselberger, Helmut Kröll, Verein

zur Förderung der Historischen Kraftfahrzeuge der Österr. Automobilfabrik ÖAF - Gräf & Stift AG, Gerhild Geisler, Herbert Saringer, z.T. nicht mehr zuordenbar, wobei wir um Verständnis der Bildeigentümer bitten
Mit freundlicher Unterstützung von Christophorus Reisen

Entwurf, Grafik & Satz:
push up WerbeAgentur, Aschau
Druck: Sterndruck, Fügen

Bei der Wiedergabe der alten Dokumente wurde die ehemalige Rechtschreibung beibehalten.

Gegen Ende des 19. Jhdts. wurden überall im Land Stimmen laut, die nach der Erschließung der Täler durch Straßen riefen. Auch das Zillertal selbst hatte eine Fahrstraße, die nach zeitgenössischen Berichten in einem katastrophalen Zustand war. Und so wurde von der Regierung ein Straßenbauprogramm verabschiedet. Allerdings kamen dabei nur die sog. „Reichsstraßen“ zum Zuge und die Straßen in die Seitentäler blieben vorläufig auf der

Strecke.

Ein Bericht aus dem Jahr 1905 gibt wieder, welche Überlegungen angestellt wurden. Der Verfasser ist zwar namentlich bekannt, seine Funktion jedoch nicht mehr zu eruieren.

Das Original dieses Berichtes liegt im Archiv der Marktgemeinde Mayrhofen. Andere Dokumente werden nur noch zitiert, z. T. im vollen Umfang und, wo es notwendig ist, als Transskript sowie als Faksimile im Anhang gezeigt.

Dass in den vielen Sitzungen, es waren über 80, die Meinungen und Standpunkte oft heftig aneinander gerieten, darf nicht wundern. Jedes Ausschussmitglied hatte neben seiner Meinung auch die der Gemeinde zu vertreten. Und wenn man alle Protokolle durchliest, wird klar, dass die Interessenslage meistens ganz unterschiedlich war. Wir werden später noch sehen, wo die Differenzen lagen und wie sie begründet wurden.



Die „Böttinnen“, die bekannteste war „Tuxer Menal“, taten diese schwere Arbeit. Und... Ironie des Schicksals, gerade Menal wurde von einem Radlfahrer überfahren.

Zum generellen Projekt für einen einfachen Fahrweg von Mairhofen über Finkenberg nach Tux.

Was die wirtschaftliche Bedeutung des Fahrweges Mairhofen - Hintertux betrifft, so ist nur zu verwundern, dass sich die beteiligten Gemeinden nicht schon längst um einen solchen bekümmert haben, da die vielen und großen Vorteile nur zu klar vor Augen liegen. Wie schon anderweitig erwähnt wurde, müssen alle Lebensmittel viele Stunden und auf sehr schlechtem Wege hinein und die vielen Alpenprodukte heraus entweder durch Maultiere oder durch Menschen selbst getragen werden und dass hierdurch jeder einzelne Kilo um 6 - 8 h teurer wird ist auch nur zu klar. Können nun diese Lasten geführt werden, so erwächst dadurch der Bevölkerung ein Nutzen, welchen sie jetzt noch gar nicht vermutet. Dies ist am Besten durch einige Ziffern ersichtlich.

Den ganzen gepflogenen Erhebungen nach ergab sich, dass jährlich mindestens 170.000 bis 180.000 Kilo Käse und Butter heraus und sicher ebensoviel Lebensmittel in das Hochtal hinein befördert wurden. Die Einwohnerzahl von Finkenberg, Tux und Hintertux beträgt zusammen rund 1.500 Personen und in Anbetracht dessen, dass im Tale infolge seiner Höhenlage kein Getreide mehr aufkommt, ist obige Ziffer gewiss nicht zu hoch gegriffen. Diese Aus- und Einfuhrmengen ergeben somit ein Gesamtgewicht von zirka 350.000 kg und unter der Annahme, dass die Lieferung pro Kilo nur um 2 h billiger wird, was eher zu wenig als zu viel angenommen ist, würde durch den Fahrweg allein bei 7.000 K jährlich erspart, ein Ergebnis, welches direkt den Gemeinden und Talbewohnern zu Gute kommt, denn ihre eigenen Bedarfsartikel kommen durch die leichtere Lieferung billiger, während sie ihre Alpenprodukte durch die schnellere Ausfuhr teurer verwerten können. Dies wäre allein der Nutzen u. Vorteil, der sich ziemlich genau ziffernmäßig darstellen lässt.

Durch einen Fahrweg nach Tux wird sich aber auch ein bedeutend größerer Verkehr entwickeln. Abgesehen von dem landschaftlich reizend gelegenen Finkenberg und Lanersbach und den Naturschönheiten, die eine Wanderung durch Tux bietet, besitzt Hintertux 2 Heilquellen, deren Ruf bereits jetzt weit über die Grenzen des Zillertales hinaus bekannt ist. Der Temperatur nach kommen diese Quellen den Sommerlandquellen gleich (18 Grad) und in der chemischen Zusammensetzung sind sie gleich denen Gasteins. Bisher wird nur die obere, kleinere Quelle zu Bädern ausgenützt, während die untere, bedeutend größere ganz unbenützt abfließt. Und dabei wird jetzt schon das Bad stark benützt von Leidenden u. Touristen. Führt nun aber noch ein Fahrweg hinzu, so wird sich das Bad sehr entwickeln und einen bisher noch ungeahnten Aufschwung nehmen. Der Bevölkerung wird eine neue schöne Einnahmequelle eröffnet und den Kranken ist Trost und Hilfe geboten in ihren Leiden und so würde der Fahrweg auch Hintertux ein wahrer Segen für das Zillertal und seine Umgebung. Tux und Hintertux wird aber nicht nur von Kranken aufgesucht, sondern alljährlich auch von einer großen Zahl Touristen und Fremden, von Hintertux kommt man ja über das Tuxer- oder Schmirnerjoch nach Schmirn und weiter nach St. Jodok am Brenner, eignet sich demnach vorzüglich für kürzere u. längere Touristenausflüge, wobei immer die Strecke Mairhofen - Hintertux nach der einen oder anderen Richtung mitbenützt wird.

Auch mehrere Alpenvereinshöhlen liegen in diesem Gebiet und soll in nächster Zeit eine bereits bewirtschaftete Hütte zu einem großen Unterkunftschaus ersten Ranges ausgebaut werden. (Das Spannagel-Haus). Dieser Bau in Verbindung mit einem Fahrweg bis zum Anschluss an die Zillertalbahn wird unbedingt eine bedeutende Hebung des Tourismus und Fremdenverkehrs zur Folge haben.

Außer dem direkten Nutzen durch Verbilligung der Lebensmittel und Hebung des Verkehrs ist auch die eigene Bequemlichkeit für Menschen und Tiere des Tales nicht zu übersehen. Die Bevölkerung ist auf diesen Weg angewiesen und der ganze Verkehr von Tux nach den Behörden und der Außenwelt wickelt sich auf diesem Weg ab, wenn auch der Bauer für sich und seine Angehörigen einen bequemeren Weg im Vergleich zum jetzigen nicht so sehr schätzt, so wird er ihn dann doch dankbarst benutzen und den Vorteil anerkennen.

Außerdem kommt zu dem ständigen Viehstand in Tux alljährlich eine große Zahl Alpvieh über Sommer hinzu. 1500 - 2000 Stück und aus der schlechten Verfassung, der einzelne Tiere nach Zurücklegung des Weges von Tux nach Mairhofen ist deutlich auf die schlechten Wegverhältnisse zu schließen.

Durch einen richtig angelegten Fahrweg wird dies aber alles anders und Menschen und Vieh sind dabei geschont, ein Nutzen der zwar nicht direkt im ...verteilt, der aber doch auch seine Bedeutung hat.

Aus allem Gesagten ist also die eminente wirtschaftliche Bedeutung dieses Fahrweges ohne Zweifel erwiesen und bei ... oder Ergänzung eines Straßenbauprogramms für Tirol gebührt diesem Fahrweg wohl beinahe der erste Rang an Dringlichkeit und Notwendigkeit.

Was nun noch die finanzielle Frage anbelangt, so ist klar, dass die vier an diesem Fahrweg beteiligten Gemeinden, nachdem sie selbst den größten Nutzen haben, auch verpflichtet sind, einen Teil der Baukosten zu übernehmen. Wenn es auch fast durchwegs weniger leistungsfähige Gemeinden sind, die hier in Betracht kommen, so ist nach allem obengesagten ersichtlich, dass sie die Beiträge, die sie zum Bau des Fahrweges leisten werden, auf andere Art bald wieder einbringen werden. Es ist nur das Verhältnis der Beteiligung der einzelnen Gemeinden ehestens aufzustellen.

Ist nur erst einmal der Fahrweg Mairhofen - Hintertux ausgebaut, so wird bald der große Vorteil desselben für alle Bewohner des Tales ersichtlich sein, in der sonst arbeitsamen und fleißigen Bevölkerung wird bald ein Wohlstand eintreten um den ihn andere Gemeinden Tirols beneiden werden und die Rückwirkung dieses Wohlstandes auf Tal und Land wird nicht ausbleiben.

Zell am Ziller im Oktober 1905

R. Beldi mp L. Jung

Mit einem Landesgesetz wurde 1870 der Bau von sog. Konkurrenzstraßen ermöglicht. „Konkurrenzstraße“ hieß es wegen des Zusammenwirkens von verschiedenen Gemeinden und anderen Institutionen. Endlich, 1909 wurde dann vom Landesausschuss eine Verhandlung anberaumt und

am 19. Mai desselben Jahres mittels Kundmachung die Genehmigung zur Konkurrenzstraße Mayrhofen - Tux erlassen. „Konkurrenzstraße“ deswegen, weil in diesem Fall die Gemeinden Mayrhofen, Finkenberg und Tux sowie die Fraktion Hintertux der Gemeinde Schmirn zusammen die Straße zu betreiben

und zu erhalten hatten. In dieser Erkenntnis wurde der Aufteilungsschlüssel zwischen den beteiligten Gemeinden festgesetzt.“

In der Tuxer Pfarrchronik sind einige bemerkenswerte Aufzeichnungen enthalten, die eine andere Betrachtungsweise wiedergeben.

Am 3. u. 4. Juni fand die Trassierungsverhandlung für die neue Tuxerstraße statt. Die Gemeinde Tux war dabei vertreten durch Joh. Wechselberger v. Brandegg, Jos. Mader v. Jöchler und Pfarrer Wibmer. Nach hartem, bitterem Kampfe gewann man die Überzeugung, dass die Konkurrenz-Gem. Mayrhofen u. Finkenberg zusammen doch mehr als „unter“ beizutragen bekommen, ließ selbe aber daher auch dreinschaffen u. einigte sich der Hauptsache nach für die Trasse des alten Saumweges. Eine wirkliche Konkurrenzaufteilung war nicht möglich.



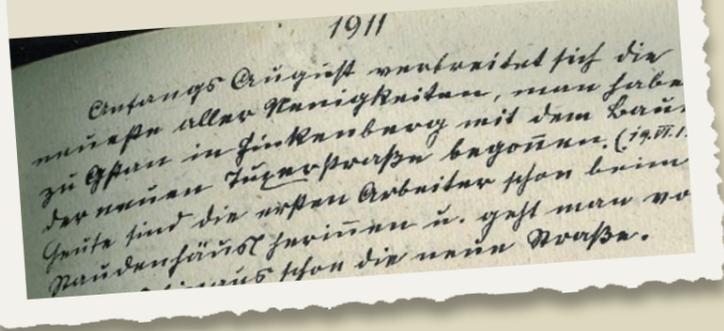
Am 3. u. 4. Juni fand die Trassierungsverhandlung für die neue Tuxerstraße statt. Die Gemeinde Tux war dabei vertreten durch Joh. Wechselberger v. Brandegg, Jos. Mader v. Jöchler und Pfarrer Wibmer. Nach hartem, bitterem Kampfe gewann man die Überzeugung, dass die Konkurrenz-Gem. Mayrhofen u. Finkenberg zusammen doch mehr als „unter“ beizutragen bekommen, ließ selbe aber daher auch dreinschaffen u. einigte sich der Hauptsache nach für die Trasse des alten Saumweges. Eine wirkliche Konkurrenzaufteilung war nicht möglich.

1910/11
Am 19. September war in Mayrhofen die Verhandlung über die Aufteilung der Tuxerstraßen-Konkurrenz für Mayrhofen, Finkenberg, Tux und Hintertux. Unsere Vertreter waren dieselben wie bei der Trassierungsverhandlung. Die Verhandlung blieb zwar, dank der unerschämten Bockbeinigkeit der Mayrhofener resultat- u. aussichtslos; allein die dort verfochtenen Beitragsquoten: Mayrhofen 19%, Finkenberg 28%, Tux 41% u. Hintertux 12% wurde nachträglich vom Landesausschuss aufoktruiert. Es traf die Gemeinde Tux mit 41%, Finkenberg mit 28%, Mayrhofen mit 19% und Schmirn für Hintertux mit 12%. So wurde also 1911 mit dem Bau begonnen, u. zw. wie der Tuxer Chronist schreibt, vom Gstan herein und vom Staudenhäusl hinaus.

Am 19. September war in Mayrhofen die Verhandlung über die Aufteilung der Tuxerstraßen-Konkurrenz für Mayrhofen, Finkenberg, Tux und Hintertux. Unsere Vertreter waren dieselben wie bei der Trassierungsverhandlung. Die Verhandlung blieb zwar,

dank der unerschämten Bockbeinigkeit der Mayrhofener resultat- u. aussichtslos; allein die dort verfochtenen Beitragsquoten: Mayrhofen 19%, Finkenberg 28%, Tux 41% u. Hintertux 12% wurde nachträglich vom Landesausschuss aufoktruiert. Es traf die Gemeinde Tux

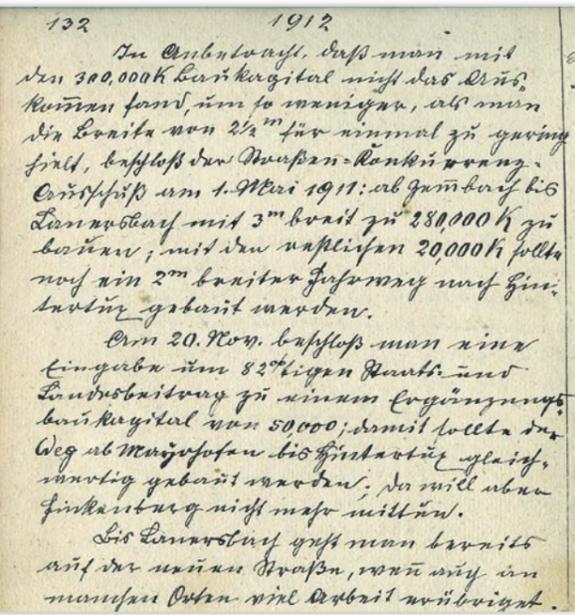
mit 41%, Finkenberg mit 28%, Mayrhofen mit 19% und Schmirn für Hintertux mit 12%. So wurde also 1911 mit dem Bau begonnen, u. zw. wie der Tuxer Chronist schreibt, vom Gstan herein und vom Staudenhäusl hinaus.



Anfangs August verbreitete sich die neueste aller Neuigkeiten, man habe zu Gstan in Finkenberg mit

dem Bau der neuen Tuxerstraße begonnen. (19.6.12) Heute sind die ersten Arbeiter schon beim

Staudenhäusl herinnen und geht man von Weges hinaus schon die neue Straße.

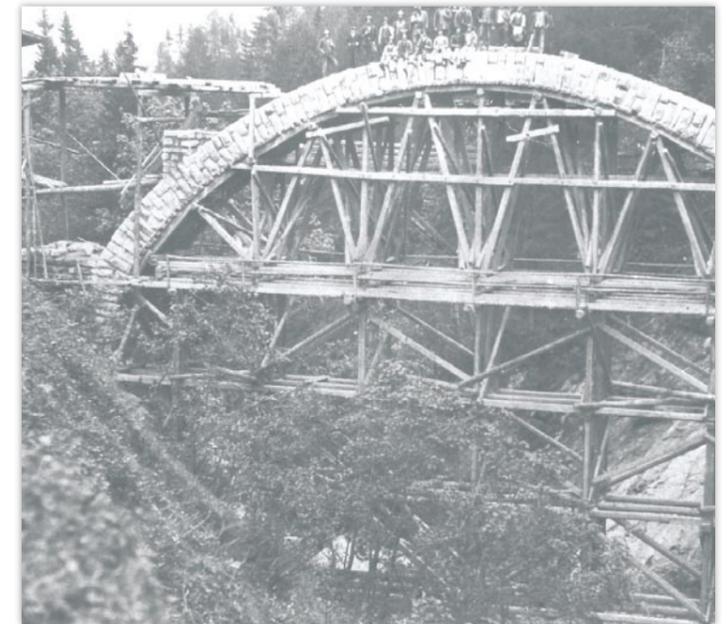


Der Straßenausschuß hielt natürlich viele Sitzungen ab. In der vom 27. November 1911 wurde beschlossen, an die Gemeinde Finkenberg heranzutreten, das Holz für die Zembachbrücke und das für den Gerüstbau der Rosengar-

tenbrücke zur Verfügung zu stellen. Die Holzbeistellung für die Brücken in der Gemeinde Tux möge diese billig vornehmen. Ein weiterer Punkt war die Errichtung und Erhaltung der Zäune entlang der Straße.

In der Sitzung am 2. Mai 1912 wurde der Obmann ermächtigt, dem Zimmermeister Kajetan Hotter (Gachtn Kaidl) den Auftrag zum Bau der Zembachbrücke und des Leergerüsts der Rosengartenbrücke zu erteilen.

Der Tiroler Landtag hat im heurigen Frühjahr die angesuchte Erhöhung des Baukapitals für die Tuxerstraße bewilligt. Hoffentlich werden auch die Schwierigkeiten bei der Regierung überwunden. Der Straßenbau selbst geht auf der Strecke Zembach - Lanersbach lustig vorwärts; die Steinbrücke in Rosengarten wird großartig. Leider erwachsen ob aufgetretener Rutschungen unter u. oberhalb der Straße die von Anfang an befürchteten Schwierigkeiten.



Ein weiteres Protokoll vom 5. Nov. 1913 legte dann noch fest, dass die Konkurrenzstraße nicht beim Wildauer-Eck in Mayrhofen, sondern beim Gasthaus Neuhaus beginnt.

Und dann präsentierte sich die Rosengartenbrücke als ein Kunstwerk der Baukultur. Sie wurde später einem Zweckbau geopfert, obwohl, sie hätte durchaus daneben noch Platz gehabt. Da ist eine Schande geschehen.



Tux Rosengartenbrücke

Wie in den Übereinkünften festgelegt und vom Land Tirol vorgeschrieben, mussten die Gemeinden auch nach dem Bau für die Erhaltung der Straße aufkommen. Dazu dienten auch die Mautein-

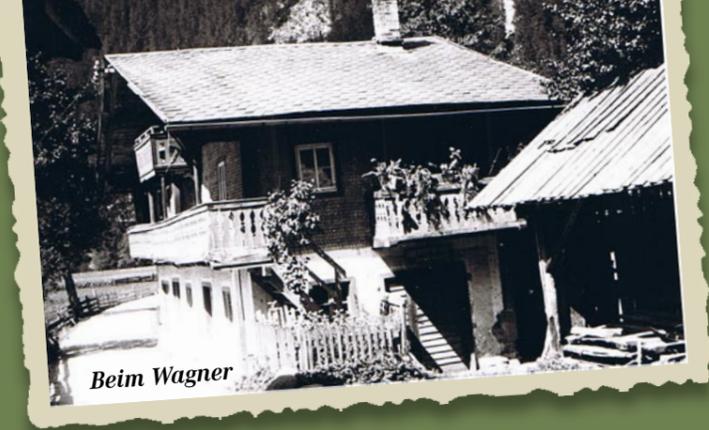
namen. Deren Höhe wurde jährlich in den Sitzungen des Straßenausschusses beschlossen und den Gemeinden mitgeteilt. Die älteste noch erhaltene Mautordnung aus dem Jahr 1914 nimmt auf die

Erfordernisse jener Zeit genau Bedacht und so sind sogar die Rodler separat erfasst.

Erstmals wird das Mauthäusl, oder im Volksmund „Zollhäusl“ in Finkenberg erwähnt.



Weil die Straße in Mayrhofen früher durch das Hauserer-dorf ging, war auch dort eine Mautstelle eingerichtet, von der es nur ein schlechtes Bild gibt. Sie war beim „Holis“, heute Haus Puchrucker.



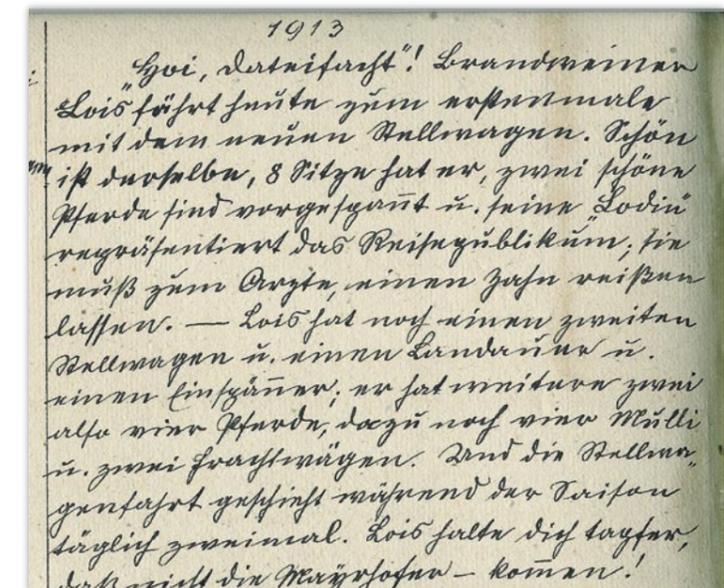
Die Tuxer Chronik vermerkt, dass die Straße also 1913 so weit fertig gebaut war, dass sie mit Ross und Wagen befahrbar war.

Am 29. Juni 1913, also an Peter und Paul, befuhr Lois Mariacher mit seinem Stellwagen die neue Straße.

„Hoi derteifacht“ Brandweiner Lois fährt heute zu erstemal mit dem neuen Stellwagen. Schön ist derselbe, 8 Sitze hat er, zwei schöne Pferde sind vorgespannt u. seine „Lodin“ repräsentiert das Reisepublikum; sie muss zum Arzte, einen Zahn reißen lassen. Lois hat noch einen zweiten Stellwagen u. einen Landauer u. einen Einspanner; er hat weitere zwei, also vier Pferde, dazu noch eine Mulli und zwei Frachtwägen. Und die Stellwagenfahrt geschieht während der Saison täglich zweimal. Lois halte dich tapfer, dass nicht die Mayrhofner kommen.

Die nächsten Bilder zeigen die Straße in ihrem damaligen Zustand.

Bei der Kapellareibe



Die Straße in ihrem
damaligen Zustand

14



Beim Wege



15

Gasthaus Persal



Beim Krapfen

Selbstverständlich hatte der Straßenausschuss jährlich einen Voranschlag zu erstellen und am Ende jeden Jahres die Abrechnung zu legen. So weist die Jahresrechnung für 1921 Einnahmen von 147.524 Kronen und Ausgaben von 144.271 Kronen aus. Bei den Ausgaben waren natürlich die Kosten für die Wegmacher, für den Straßenschotter und Reparaturmaterialien die größten Posten, bei den Einnahmen die Beiträge der Konkurrenzgemeinden und die Mauteinnahmen.



Der Tuxer Chronist schreibt:
 Zu Beginn des Jahres 1927 entschloss sich die Gemeinde Tux zur Gründung eines Autounternehmens. Initiator war Bürgermeister Josef Wechselberger von Unter Neuraut. Am 22. Mai d. J. wird von der Gemeinde eine Garage für ihr Autounternehmen am Platz des alten Widumstalles erbaut. Anfang Mai d. J. führt die Gemeinde Tux mit der Firma Holzhammer in Innsbruck Kaufverhandlungen und erwirbt sich 3 Auto, die am 29. Mai feierlich eingeweiht werden. Zugleich erstelle man einen Autokurs. Beim Kauf der Wagen durch die Gemeinde von der Firma Holzhammer wurde dieselbe verpflichtet, die Fahrschule sowie das Praktische den von der Gemeinde bestimmten Personen beizubringen und das kostenlos. Als Wagenlenker wurden angestellt: Bathelt Lois, Auer Karl, Wechselberger Siegfried, Tux, Wechselberger Franz, Tux, Stock Georg, Tux, Erler Heinrich, Tux, Geisler Georg, Tux, Dengg Eduard, Tux. Die Entlohnung der Wagenlen-

ker betrug im Monat: Saison 500,- S, Vor- und Nachsaison 300,- S. Fahrpreis von Mayrhofen bis Vorderlanersbach 3,60 S und bis Lanersbach 4,20 S, bis Hintertux 5,- Das Reisegepäck wird kiloweise verrechnet, das Kilo kostete 12 gr. bis Lanersbach, davon behielt die Gemeinde 4,- gr. Heimische hatten Ermäßigung im Gepäck und Fahrpreis. Die Garage in Mayrhofen war bei Josef Moigg untergebracht, wo auch drei Zimmer für die Wagenlenker bereitgestellt waren. Nach langer Suche und einigen Schwierigkeiten ist es gelungen, Näheres über die Kraftwagen zu erfahren. Der Verein zur Förderung der

Historischen Kraftfahrzeuge der Österreichischen Automobilfabrik ÖAF - Gräf & Stift AG hat durch seinen Archivar Herrn Stefan Reitgruber und dessen Stellvertreterin Barbara Reitgruber wertvolles Bild- und Dokumentenmaterial zur Verfügung gestellt. Dafür herzlichen Dank. Daraus geht hervor, dass für alle Kunden die gleichen Fahrgestelle verwendet wurden, es jedoch die Wünsche des Bestellers bezüglich des Aufbaues individuell berücksichtigt wurden. Also Zahl und Größe der Fenster, Länge und Höhe des Aufbaues oder die Schräge der Windschutzscheibe waren dem Kunden überlassen.



OESTERREICHISCHE AUTOMOBIL-FABRIKS-A. G.
VORMALS „AUSTRO-FIAT“
WERK: WIEN, XXI., BRÜNNERSTRASSE 72
 ZENTRAL-VERKAUFS-DIREKTION: WIEN, I., SCHWARZENBERGPLATZ 18, UND VI., MARIAHILFERSTRASSE 95

OMNIBUS.

9/32 PS
OMNIBUS
TYPE „AFN“
MIT SEITLICHEM EINSTIEG

CHASSIS - BESCHREIBUNG.

MOTOR: Vierzylinder-Blockmotor mit abnehmbaren Zylinderkopf. Seitlich angeordnete, von unten durch eine Nockenwelle gesteuerte, untereinander auswechselbare Ventile. Lichtzündmaschine System Bosch die eine Vereinigung der Lichtmaschine mit dem Magnete darstellt. Umlaufdruckschmierung mit Rücksaugpumpe, automatische Abstellung des Motors durch Unterbrechung der Zündung bei Erreichen des Minimalölstandes, Zenithvergaser.

KÜHLUNG: Thermosiphonkühlung, reichlich dimensionierter Bienenkorbfächler von gefälliger Form, unterstützt von vierflügeligem Ventilator.

ANLASSER: System Bosch, am Getriebegehäuse gelagert. (Auf Wunsch gegen separate Bezahlung geliefert).

KUPPLUNG: Trockene Einplattenkupplung, im Schwungrad eingebaut, Belag aus Drahtasbestgewebe.

GETRIEBE am Motor angeflanscht, 4 Geschwindigkeiten nach vorwärts, eine nach rückwärts, Kugelkopfschaltung in Wagenmitte auf Getriebekasten.

KRAFTÜBERTRAGUNG durch Kardan, Hinterachsbrücke aus gepreßtem Stahlblech mit eingebauter Kegelradübersetzung, Ausgleichgetriebe (nach rückwärts herausziehbar).

BREMSEN: Fuß- und Handbremse sind Innenbackenbremsen an den Hinterrädern, voneinander unabhängig zu betätigen.

LENKUNG durch Schnecke und Schneckenrad, selbsthemmend mit großem Einschlagwinkel.

HAUPTMASSE:

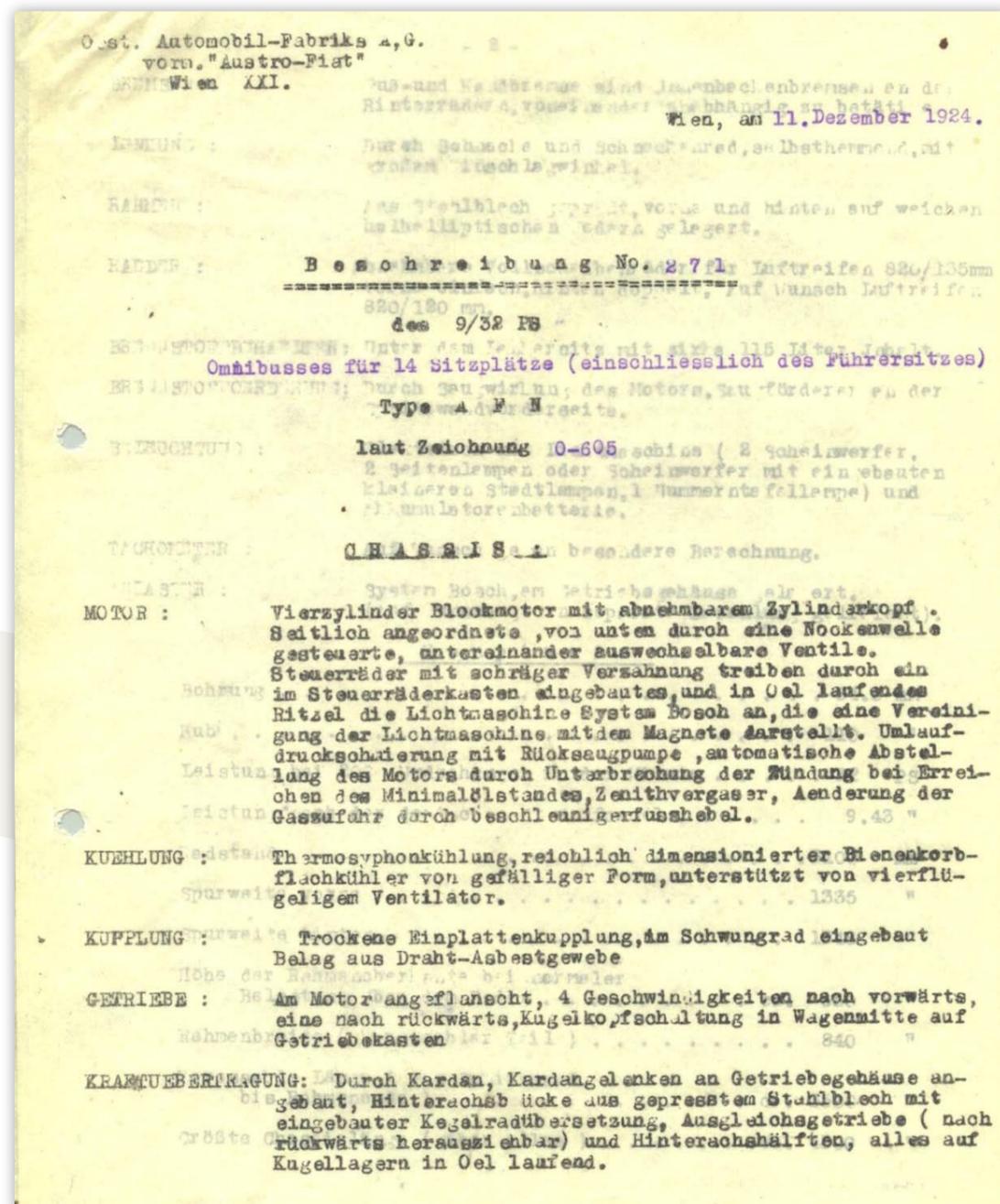
Bohrung	84,5 mm
Hub	110 „
Leistung bei 2000 Umdrehungen in der Minute	32 PS
Leistung nach der deutschen Steuerformel	9,43 „
Radstand	3100 mm
Spurweite vorne	1335 „
Spurweite hinten	1348 „
Höhe der Rahmenoberkante bei normaler Belastung über dem Boden	650 mm
Rahmenbreite (karossabler Teil)	840 „
Karossable Länge (von Spritzwand bis Rahmenende)	3690 „
Größte Chassislänge (über alles)	4700 „

GEWICHTE:

Eigengewicht des bereiften Chassis	ca. 1200 kg
Zulässige Gesamtbelastung des Chassis (durch Betriebsstoff, Fahrpersonal, Karosserie und 1500 kg Nutzlast)	ca. 2300 „

LEISTUNGSZIFFERN:

Maximalgeschwindigkeit bei Vollast in der Ebene	ca. 45 km/St.
Steigvermögen bei Vollast auf fester, griffiger Straße	16—20%



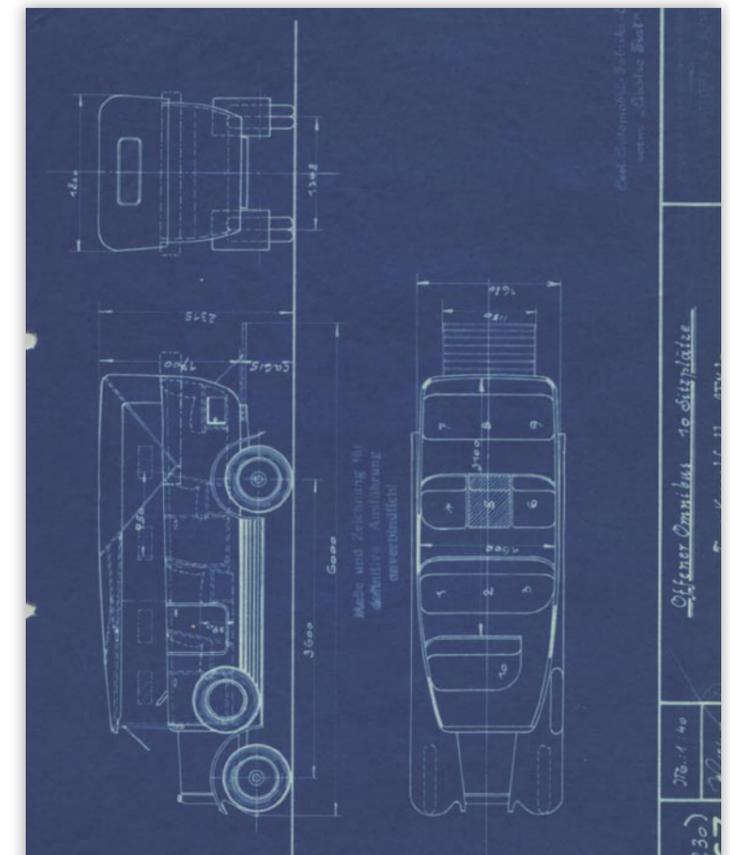
Die Aufnahme des Autover-
kehrs ging nicht ganz ohne Pro-
bleme ab, weil die Straßen und
Brücken in Mayrhofen noch
nicht den Erfordernissen an-
gepasst waren. So war z.B. die
alte Hollenzbrücke, die 1889
erbaut worden war, den hohen
Gewichten nicht ganz gewach-
sen und die Mayrhofener Gast-
wirte und Vermieter waren mit
den Autos ganz und gar nicht
einverstanden. Deshalb gab
die Gemeinde Mayrhofen 1926
folgendes zu Protokoll: 9
Die Gemeinde Mayrhofen er-
hebt gegen die Befahrung der
Tuxerstraße mit Automobilen
schärfstens Protest und zwar ist

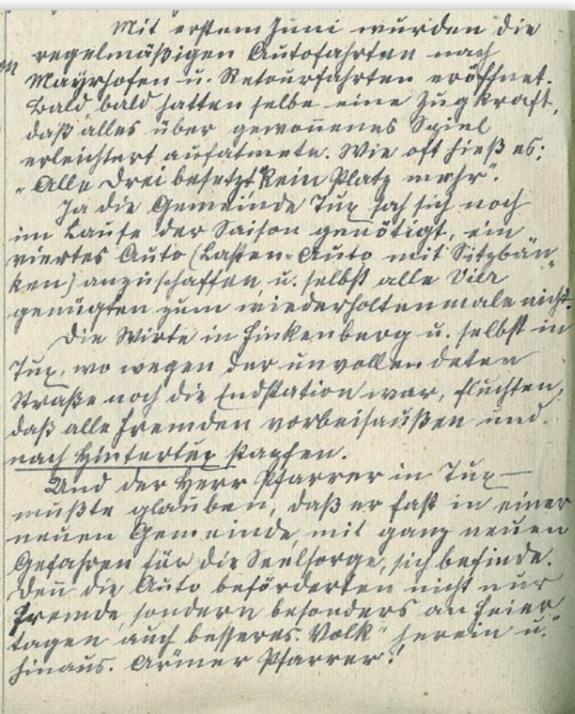
1. die Straße noch nicht fertig
ausgebaut und daher zu
schmal und zu stark kurvig.
2. ist Mayrhofen einer der
größten Fremdenverkehrs-
orte Tirols und will sich
durch den Autoverkehr
durch die Ortschaft bzw.
diese üblen Begleiterschei-
nungen nicht seine Sommer-
gäste vertreiben lassen, da
dieselben doch zur Erholung
aufs Land gehen und nicht
um wieder den gleichen
Lärm, Staub und Gestank
wie in der Großstadt ausge-

setzt zu sein.

3. haben Finkenberger und Mayr-
hofen 47 % der Erhaltungs-
kosten der Tuxerstraße zu
bestreiten, welche Lasten
durch den Autoverkehr
infolge stärkerer Beanspru-
chung der Straße auch be-
deutend steigen würden....
Dieser Einspruch wurde am
22. Oktober 1926 anlässlich
der Probefahrt auf der Strecke
von Mayrhofen nach Laners-
bach eingebracht. Über diese
Probefahrt existiert eine Nie-

derschrift, aus der nur einige
wenige Punkte zitiert werden:
Verlangt wird die Errichtung
einiger Ausweichen, die alle
in der Niederschrift festgehal-
ten werden. Weiters werden
die Höchstgeschwindigkeiten
festgesetzt: auf offener Strecke
30 km/h, in Ortschaften, bei
gefährlichen Kurven und an
unübersichtlichen Stellen 15
km/h und an Engstellen und
Brücken 6 km/h. Verschiedene
Brückensanierungen werden
vorgeschrieben.





Am Sonntag, den 29. Mai verkündete Pöllerknall die Ankunft der 3 Autos, welche die Gemeinde Tux für den Verkehr Mayrhofen - Tux durch die Firma Holzhammer in Innsbruck erworben. Aus den schön verzierten und recht hübschen Kraftwägen entstiegen unter den Klängen der Musikkapelle der Postpräsident Hofrat Dr. Zingerle, Bezirkshauptmann a. d. Dr. Mörl, Bezirkshauptmann Baron Odelga von Schwaz mit den Oberbauräten Ing. Bauer u.

Smeritschnig u. dem Betriebsdirektor der Zillertalbahnen Ing. Pruscha u. a. m.

Bei der hierauf vorgenommenen Weihe entblöbten alle das Haupt und herrschte feierliche Stille. Der Abschluß erfolgte wieder durch ein Festmahl, bei dem man alles leben ließ, allen Verdienten dankte und ad multos annos beglückwünschte.

Mit erstem Juni wurden die regelmäßigen Autofahrten nach Mayrhofen u. Retourfahrten eröffnet. Bald, bald hatten selbe eine Zugkraft, dass alles über gewonnenes Spiel erleichtert aufatmete. Wie oft hieß es: „Alle drei besetzt, kein Platz mehr“.

Ja die Gemeinde Tux sah sich noch im Laufe der Saison genötigt, ein weiteres Auto (Lastenauto mit Sitzbänken) anzuschaffen und selbst alle vier genügten zum wiederholtenmale nicht.

Die Wirte in Finkenberg u. selbst in Tux, wo wegen der unvollendeten Straße noch die Endstation war, fluchten, dass alle Fremden vorbeisaußen und nach Hintertux stapfen. Und der Herr Pfarrer in Tux musste glauben, dass er fast

in einer neuen Gemeinde mit ganz neuen Gefahren für die Seelsorge sich befinde. Denn die Auto beförderten nicht nur Fremde, sondern besonders an Feiertagen auch „besseres Volk“ herein u. hinaus. Armer Pfarrer!



Somit kam der Autoverkehr langsam in Schwung. Die Fahrzeuge der Autogesellschaft waren:

Autoomnibusse der A.F. Werke mit 36 PS von 5.50 m größter Länge und 1.80 m größter Breite mit einem Dienstgewicht von	2200 kg
Hiezu 14 Sitze à 70 kg	980 kg
Gepäck ca.	120 kg
Summe	3300 kg



Natürlich war damit die Arbeit des Straßenausschusses noch lange nicht beendet und

man musste sich mit allerhand Problemen beschäftigen.

Darüber gibt eine Protokoll von 1928 Einblick:

Protokoll

Über die am Montag den 26. März 1928 unter dem Vorsitze des Straßenausschussobmannes Alois Mariacher abgehaltene Sitzung des Straßenausschusses gegenwärtig die Endgefertigten Straßenausschussmitglieder. Vorsitzender legt folgende Tagesordnung vor. Mayrhofen hat keinen Vertreter entsendet.

Tagesordnung

1. Rechnungslegung für das Jahr 1927
2. Verfassung des Voranschlags für Straßenerhaltung für 1928
3. Regelung des Zollverhältnisses
4. Stellungnahme zum Ansuchen des Josef Egger und Friedrich Dengg um Befahrung der Tuxerstraße mittels Kraftwagen.
5. Allfälliges

Erledigung der Tagesordnung

1. Die Jahresrechnung pro 1927 wurde als mit den Belegen übereinstimmend überprüft und ziffernmäßig richtig befunden und zwar mit einer Einnahme im Betrage von S 15072 und mit einer Ausgabe im Betrage von S 16359,24 und mit einem Einnahmehausstand von S 3022,- richtig erkannt.
2. Der Voranschlag für 1928. Zur Erhaltung der Straße wurde mit einem Erfordernis im Betrage von S 16000 und mit einer Bedeckung von S 16000 präliminiert. Zur Bedeckung dient

a) der Überschuss aus dem Vorjahre im Betrage von S 1735,-	
b) der 20 proz. Beitrag des Landes aus dem Jahr 1927 im Betrag von S 3200,-	
c) außerordentlicher Erhaltungsbeitrag des Autounternehmens S 2065,-	
d) Beitrag der Gemeinden im Betrag von	
Gemeinde Tux 53 % von S 9000	von S 4770,-
Gemeinde Finkenberg 28 %	S 2520,-
Gemeinde Mayrhofen 19 %	S 1710,-

Und hiermit der Punkt 2 der Tagesordnung erledigt.

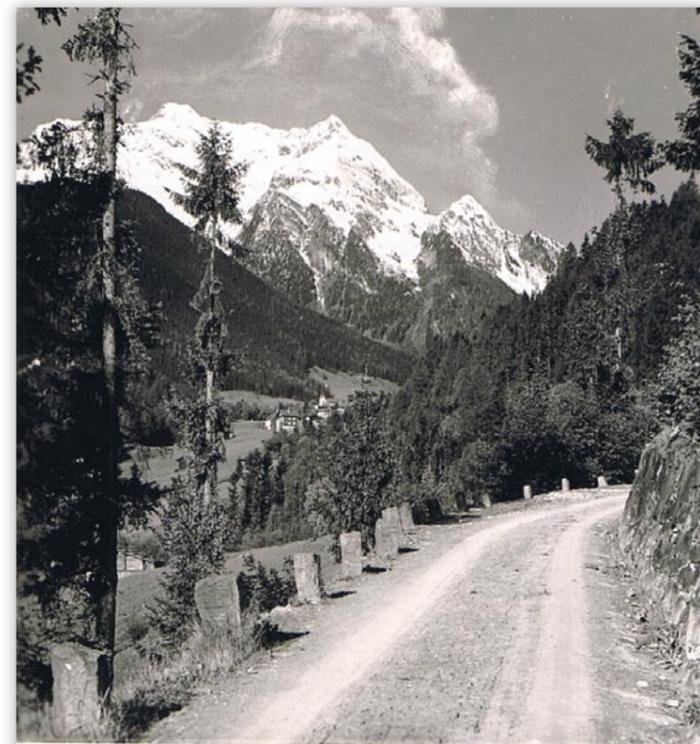
3. Der pauschalierte Pferdezzoll wird aufgelassen weil die Eintreibung sehr umständlich ist und bleibt es den Konkurrenzgemeinden überlassen selber vielleicht anderweitig heranzuziehen.
4. Das vom Amte der Tiroler Landesregierung Zahl V a 387/1 v. 12.3.1928 um ausnahmsweise Bewilligung zur Befahrung der Tuxerstraße mittels Personenkraftwagen durch die Hotelbesitzer Josef Egger und Friedrich Dengg vorgelegte Ansuchen wird vom Straßenausschusse grundsätzlich und entschieden abgelehnt und zwar aus folgenden Gründen:
 - a) Ist die Straße für einen größeren Kraftwagenverkehr ohne Gefährdung der Sicherheit und des Verkehrs unmöglich, weil dieses der Eröffnung des allgemeinen Autoverkehrs fast gleich käme da dann auch noch andere Hotelbesitzer ein gleiches Ansuchen stellen könnten und die Straße nicht im Entferntesten hierfür geeignet wäre.
 - b) Rekrutieren sich die Fahrgäste des bestehenden Unternehmens hauptsächlich aus den Kurgästen von Mayrhofen und würde dieses Unternehmen hierdurch sehr geschädigt.
 - c) Ist es unrichtig, dass die Fahrzeuge des bestehenden Unternehmens außerhalb des Dorfes halten, da die Post und das Hotel Neuhaus unserer Ansicht doch auch im Dorfe sind und es wird versichert, dass in Zukunft auch die Kurgäste der beiden Gesuchsteller befördert werden können, weiters wurde der Gemeinde Mayrhofen der Eintritt ins bestehende Unternehmen angeboten von selber aber abgelehnt wurde angeblich wegen zu geringer Rentabilität.
5. Es wird die Anregung gemacht eine Schotterbrechmaschine vom Lande oder irgendwo auszuleihen oder Offerte bezüglich Ankaufs einzuholen. Dem Arzt Anton Huber in Mayrhofen wird die Befahrung der Tuxerstraße mittels Motorrad kostenlos zugestanden.

Geschlossen und Gefertigt Tux am 26. März 1928
 Alois Mariacher m.p. Friedrich Mitterer m.p. Alois Geisler m.p. Simon Mader m.p.



Der Bau des Kraftwerkes in der Bösdornau machte es notwendig, dass die Hollenzbrücke neu gebaut werden und die Straße durch das Dorf Haus zum Stoffer hin verlegt werden musste.

Gleichzeitig wurde durch den vermehrten Autoverkehr im Ort die Staubfreimachung notwendig. Mit erheblichen Kosten, die auch zum Teil von der Straßenkonkurrenz getragen wurden. Das ging sogar so weit, dass der Wirt vom Gasthaus Stillupplamm, Hans Eberharter, einen Teil der Kosten vorschoss, weil das Land und die Gemeinden in der Wirtschaftskrise ziemlich knapp bei Kasse waren.¹² Die Straße wurde laufend verbreitert und verbessert und so bot sich in den 30er Jahren schon ein ganz anderes Bild als kurz nach dem Bau.



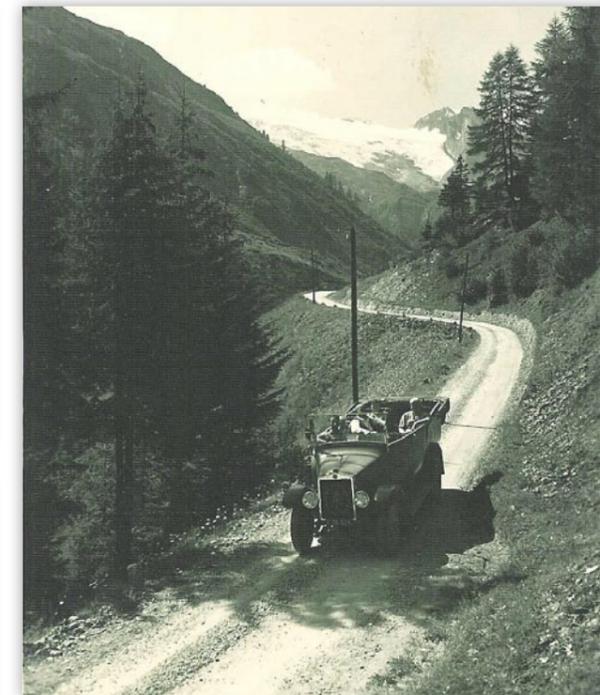
Bergstraße nach Tinkenberg - Tux, Zillertal.

*Foto Haidler
1305*





Um den Personenverkehr leichter zu bewältigen und dem Neide der Finkenberger Rechnung zu tragen, schloß die Tuxer Gemeinde mit Finkenberg eine Autokonkurrenz, bei der Finkenberg ein neues Auto beistellen musste u. Anteil zuerkant erhielt. Ein 5. (Lastenauto) hatte Tux schon im Spätsommer vorigen Jahres angekauft u. teilweise als Personen-Auto benützt. Erst 1928 wurde mit dem Weiterbau der Straße von Lanersbach nach Hintertux begonnen, 1932 wurde sie freigegeben und schon bald fuhren die Linienbusse auch da.



Der zunehmende Verkehr auf der Tuxerstraße machte es notwendig, gewisse Regelungen und Ausnahmen zu treffen, so u.a. im Gemeinderatsbeschluss vom 12. Juni 1934: „Mikesch Fahrbewilligung auf der Tuxerstraße wofür dieser als Gegenleistung die Klosette und Brunnen kontrolliert. Die Erteilung der Fahrbewilligung zur Befahrung der Tuxerstraße für Ferdinand Mikesch mit seinem Motorrad wird dem Straßenausschuß überlassen.“



Heinrich Erler

Wahrlich ein Pionier und Zeit seines Lebens mit dem Autoverkehr verbunden, war Heinrich Erler, Jung und Alt einfach als Heinrich bekannt.

Dieses Kapitel steht stellvertretend für alle, die tagtäglich und oft unter den schwierigsten Verhältnissen die Strecke meisterten und für ihre Autos verantwortlich waren. Denn vor Erlangung des Führerscheines musste ein Lehre als Mechaniker absolviert werden. Der kurze Artikel aus der „Heimatstimme“ gibt das Leben von Heinrich prägnant wieder.

Dem wäre eigentlich außer ein paar Bildern nichts mehr hinzuzufügen.





Tux

Ein Leben für das Kraftfahrwesen — Heinrich Erler 80 Jahre

Geboren wurde Heinrich Erler am 3. Juni 1903 zu Oberbrand in Tux als 3. Sohn einer großen Bergbauernfamilie. 1926 erlernte er in Innsbruck als einer der ersten Zillertaler den Beruf des »Chauffeurs«, was damals über ein Jahr dauerte, da die Kraftfahrer mangels Werkstätten auch einigermaßen brauchbare Mechaniker sein mußten. 1927 eröffnete die Gemeinde Tux bereits ein eigenes Linienunternehmen, und er konnte als erster geprüfter Kraftfahrer seinen blumenbekränzten Omnibus von Mayrhofen nach Tux fahren. Bis zur »1000-Mark-Sperre« blieb das Unternehmen erhalten und mußte dann den Betrieb einstellen. In den Kriegsjahren war »Heinrich« — wie man ihn nur nannte — Kraftfahrer bei der deutschen Reichspost, betrieb nach dem Kriege einige Jahre ein eigenes Taxiunternehmen und kam am Anfang der 50er Jahre zur Österreichischen Post auf der Linie Mayrhofen—Hinter-tux.

1954 holten ihn die Zillertaler Magnesitwerke als Fahrer zur Personenbeförderung von der Post weg, und diese Tätigkeit übte er bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1968 aus. Selbst nachher noch wurde Heinrich Erler von einem bekannten Tuxer Taxiunternehmen (Wechselberger) für besonders heikle Taxifahrten (Zillergrund, Zillertaler Höhenstraße, Schlegeis-Speicher, Krimml usw.) für ältere Fahrgäste gern geholt.

Weit über das Zillertal hinaus wurde »Heinrich« durch seine besonnene und überlegte Fahrweise zum Vorbild von Generationen von Kraftfahrern, welche seinem Beispiel folgten, selbst als die Raserei im Zillertal — nicht zuletzt aufgrund der schelchten Straßenverhältnisse und der bummelnden Fremden-gäste — bereits überhand zu nehmen begann.

Der ÖAMTC zeichnete ihn für 40jähriges straffreies Fahren aus, und die Gemeinde Tux verlieh ihm einen Ehrenpokal für die vielen Tuxer, die er in über 40 Jahren sicher und unfallfrei an ihr Ziel gebracht hat.

Selbst heute noch ist er in der Weise um das Zillertaler Kraftfahrwesen bemüht, als er noch dafür sorgt, daß ein großer Automobilklub (ÖAMTC) regelmäßig in Tux Fahrzeugüberprüfungen durchführt, um die Betriebssicherheit der vielen Autos zu erhalten.

Die meisten Kraftfahrer der mittleren und jüngeren Generation grüßen ihn durch ein kurzes Blinkzeichen, wo immer er zu sehen ist, im Bewußtsein, den Fahrer getroffen zu haben, der den ersten Bus ins Zillertal brachte.



Befähigungs-Zeugnis

für Führer von Kraftfahrzeugen.

Herr Heinrich Erler

geboren am 9. Juni 1903 in Tux
 wohnhaft in (nähere Adresse) Tux
 hat sich heute der in der Min. Ver. vom 28. April 1910, R.G.B. 81, (§§ 23 u. 24) vorgeschriebenen Führer-Prüfung unterzogen und wurde zur Führung eines *)

Kraftwagens mit Explosionsmotor

befähigt befunden.
 Die Prüfung wurde mit den nachstehend näher bezeichneten Kraftfahrzeuge vorgenommen **)

Personenwagen, 30 PS.

Innsbruck, den 5. Oktober 1934

Der von der Landesregierung in Innsbruck bestellte Prüfungskommissär:



Regierungsbeamter

*) Hier ist zu unterscheiden:
 a.) Kraftwagen mit Explosionsmotor
 b.) Kraftwagen mit Dampfmotor
 c.) Kraftwagen mit Elektromotor
 d.) mehrspuriges Motorrad bzw. Motorrad mit Beiwagen.
 e.) einspuriges Motorrad (Prüfung nur für Auslandsverkehr nötig)

**) Hierzu ist anzuführen:
 Gattung des Fahrzeuges (Personen- oder Last-Wagen), Fabrik-Firma und Pferdestärken.



DEUTSCHES REICH

Internationaler Kraftfahrzeugverkehr

Internationaler Führerschein

Internationales Abkommen vom 24. April 1926

Ausstellung des Scheins

Ort: Schwarz

Tag: 10. Juni 1934



Stempel der Behörde

Der Landrat

(Name der Verwaltungsbehörde)

[Signature]

(Unterschrift)

A 82. Reichsdruckerei, Berlin (S. 86) Dm A 6

Obwohl Heinrich im Besitz eines gültigen Führerscheines war, hatte er vergessen, ihn beim Regimewechsel umschreiben zu lassen und war somit über 2 Jahre „ohne Schein“ unterwegs. Sein Ruf als bedachter und korrekter Mensch hat dann die Behörde veranlasst, den neuen Schein doch auszustellen. (Erzählung seines Sohnes Gerhard).



*Bäckn Jörg, Michelner Jörg
und Heinrich (als Fahrer bei
der Deutschen Reichspost)*



Nachdem es schon bei der Tausend-Mark-Sperre für die Linie der Gemeinden problematisch wurde, ging der Betrieb 1938 an die Deutsche Reichspost über und funktio-



*Zanersbach 1300m.
Zillertal Tirol.*

nierte bis zum nahen Kriegsende recht ordentlich. Welchen Mühen und Gefahren die Chauffeure im Winter ausgesetzt waren, kann man heu-

te kaum mehr ermessen. Die Verantwortung für Leib und Leben der ihnen anvertrauten Fahrgäste war hoch und Gott sei Dank kam es nie zu einem schweren Unglück.



Mit dem Beginn des Fremdenverkehrs nach dem Kriege lebte auch die Linie wieder kräftig auf. Wie der damalige Postmeister von Mayrhofen, Pepi Steiner in einer Erhebung feststellte, benützten in den Sommersaisonen immerhin 80.000 Fahrgäste die Busse, die Linie Ginzling allerdings eingeschlossen. Trotzdem, ein gewaltiges Aufkommen.





Der Andrang am Bahnhof und beim Postamt in Mayrhofen war beträchtlich



...und die alte Zemmbrücke war eine Herausforderung



Die Kolonne der Postautos am Vormittag auf dem Weg ins Tux



Wie man sieht, wurden die Busse nach und nach moderner, damit schneller und für die Fahrgäste bequemer.

In der Postgarage war immer eine große Flotte zum Einsatz parat.



Die Fahrer

*Und mit den Fahrzeugen
wechselten auch die Fahrer.
Wenn sie heute auch schon zu
den „Alten Kämpen“ zählen,
und mancher von ihnen leider
mittlerweile verstorben ist,
sind sie noch immer in guter
Erinnerung.*



...eine neue Generation!

Mit dem wachsenden Verkehr wurde allmählich auch die Straße zu schmal und es wurden laufende Verbreite-

rungen notwendig.

Auch der Rosengartenbrücke schlug die letzte Stunde.



Helmut Kröll (1981) auf seiner letzten Fahrt über die Brücke



...und dann wurde sie gesprengt!!!



Jedoch, nicht nur der Personenverkehr war so wichtig für das Tal, auch der Transport der Güter in beiden Richtungen nahm mit dem Bau und der Fertigstellung der Straße mehr und mehr zu. Abgesehen vom täglichen Bedarf mussten Baumaterial, landwirtschaftliche Produkte, Vieh und andere Güter täglich transportiert werden. Und so waren auch bald Lastautos auf der Strecke zu sehen.



Gerade das Magnesitwerk verursachte enormen Verkehr, wenn auch der Abtransport des geförderten Materials



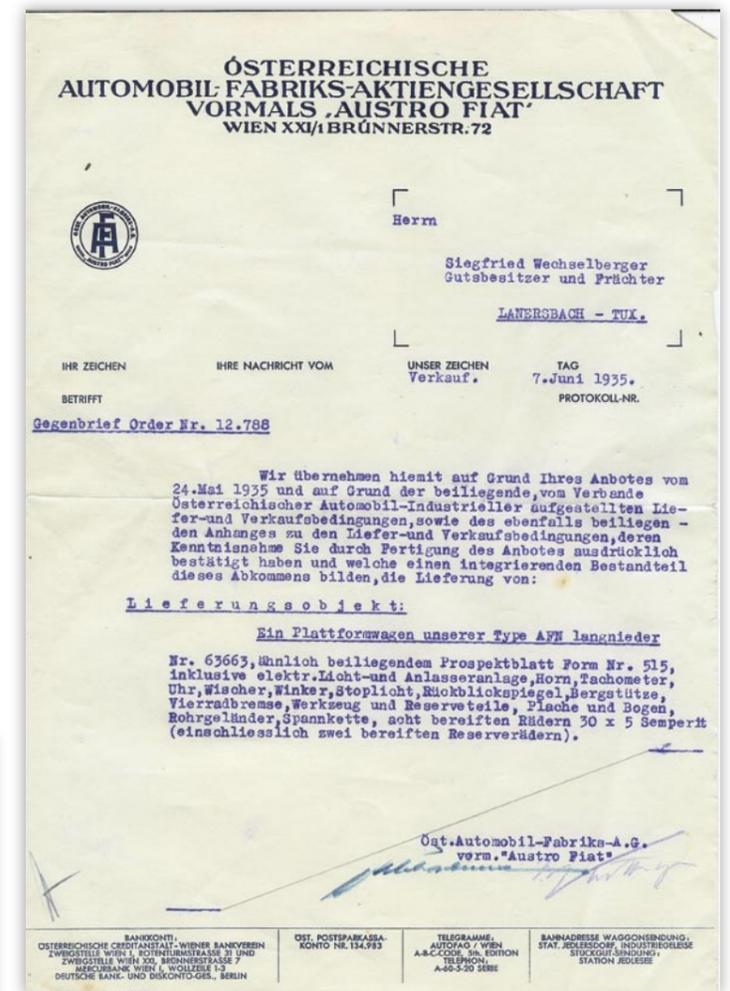
über die Seilbahn nach Bühel erfolgte.

Wie berichtet, wurde nach Fertigstellung der Straße der Materialtransport noch lange Zeit mit Pferdefuhrwerken bewerkstelligt, später dann mit einem Lastwagen, der mitunter auch zum Personenverkehr herangezogen wurde. 1935 kaufte dann „Siegfried“ einen Lastkraftwagen und erhielt das Frächtergewerbe.

Direktionswagen des Magnesitwerkes



Der Hamomag des Magnesitwerkes



Siegfried Wechselberger



Zahl Ia-17/4
Lizenzausweis
 gemäß § 5 der 3. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrergesetz, BGG. II Nr. 43 aus 1934.
 Befähigungsbehörde: Landeshauptmann für Tirol
 Zahl und Datum des (der) Konzeptions-(Genehmigungs)bescheide(s): 17/4 v. 26. Februar 1935
 Name (Firma) und Sitz der die Kraftfahrerinie betreibenden Unternehmung: Siegfried Wechselberger, Autofrächter in Lanersbach
 Zur Befahrung bewilligte Strecke(n): Mairhofen - Hintertux mit dem Standorte in Tux H.Nr. 41
 Zahl der bewilligten Fahrten: beschränkt auf drei Fahrten wöchentlich in jeder Richtung.
 Besondere Bestimmungen laut Konzeptions-(Genehmigungs)bescheides (wie zeitliche Beschränkungen, Aufnahmeverbote usw.):
 Innsbruck, 26. Febr 1935.
 Ort und Datum der Ausstellung. Unterschrift des ausfertigenden Beamten.
 Stempel der ausfertigenden Behörde.
Dr. H. Unger-Nr. 11309. - Anlage II zum BGG. II Nr. 43 v. 1934. - Kauf und Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, S. B., in Wien. 6637/34

Neben dem Frachtgeschäft gehörte auch die Schneeräumung zu Siegfrieds Aufgaben, wie die Niederschrift aus 1939 aussagt. Bis lange nach dem 2. Weltkrieg war der Schneepflug eine Attraktion für uns damaligen Schulkinder.

Niederschrift

Zwecks Offenhaltung der Tuxerstraße für Autoverkehr im Winter 1938-39

1. Die Offenhaltung beziehungsweise das Schneepflug fahren übernimmt Siegfried Wechselberger

Bote in Tux und zwar die Strecke Mayrhofen bis Hintertux. Ausgenommen jedoch wenn wegen starker Schneefälle oder Verwehungen auf der Strecke Lanersbach - Hintertux eine Offenhaltung unmöglich ist kann deshalb Wechselberger nicht verantwortlich gemacht werden, da gegebenenfalls die Interessenten dafür zu sorgen haben, dass besonders verschneite oder verwehte Stellen durch Schneeschaufler freigemacht werden.

2. Als Entschädigung erhält Wechselberger für den Kilometer mit dem Schneepflug gefahren R.M. 2,50 dessen Abrechnung monatlich erfolgen soll.
3. Die Reparaturen des Schneepfluges übernimmt die Straßenkonkurrenz.
4. Das Fahren mit dem Schneepflug hat nur so oft und so weit zu erfolgen als es notwendig ist und wird dafür Kontrolle geführt.

Siegfried Wechselberger für den Straßenausschuß Anfang Tux, im November 1938

Die weitere Entwicklung der Straße, durch starke Frequenzsteigerung bedingt und höherer Sicherheit Rechnung tragend, ist ein anderes Kapitel und soll hier nicht behandelt werden. Tatsache ist, dass, wie schon im Eingangsdokument zu lesen, weitblickende und aufgeschlossene Menschen den Grundstein zur Entwicklung bis heute gelegt haben. Denen soll hiermit ein kleines Denkmal gesetzt werden. **Zum Schluss ein Dank:** Ralf Wechselberger, Tux für

Bilder und Dokumente Gerhard Erler für Bilder und Informationen Helmut Kröll für Fotos Den Bauabteilungen der Gemeinden Finkenberg, Mayrhofen und Tux für div. Dokumente Verein zur Förderung der Historischen Kraftfahrzeuge der Österreichischen Automobilfabrik ÖAF - Gräf & Stift AG und seinem Archivar Herrn Stefan Reitgruber für wertvolle und interessante Informationen zu den ersten

Fahrzeugen. Gerhild Geisler (Bathelt), Gerlos für Bilder Herbert Saringer von der Postgarage Mayrhofen für eine Reihe von Bildern.

Bilder: Foto Hruschka, Chroniken Tux und Mayrhofen, Postgarage Mayrhofen, Privatbesitz Gerhard Erler, Ralf Wechselberger, Helmut Kröll z.T. nicht mehr zuordenbar, wobei wir um Verständnis der Bildeigentümer bitten





Schwaz, 19. Mai 1909

Kundmachung

Betreffend Revisions-Verhandlung über das Straßen-Projekt Mairhofen - Hintertux

Über Einschreiten des Tiroler Landesausschusses hat die

k.k. Statthalterei mit Erlass Zl. 20.036 v. 17. April l. J. die kommissionelle Revisions- und Trassierungsverhandlung über das vom Landesbauamte ausgearbeitete generelle Projekt, betreffend den Straßenbau Mairhofen - Hintertux angeordnet.

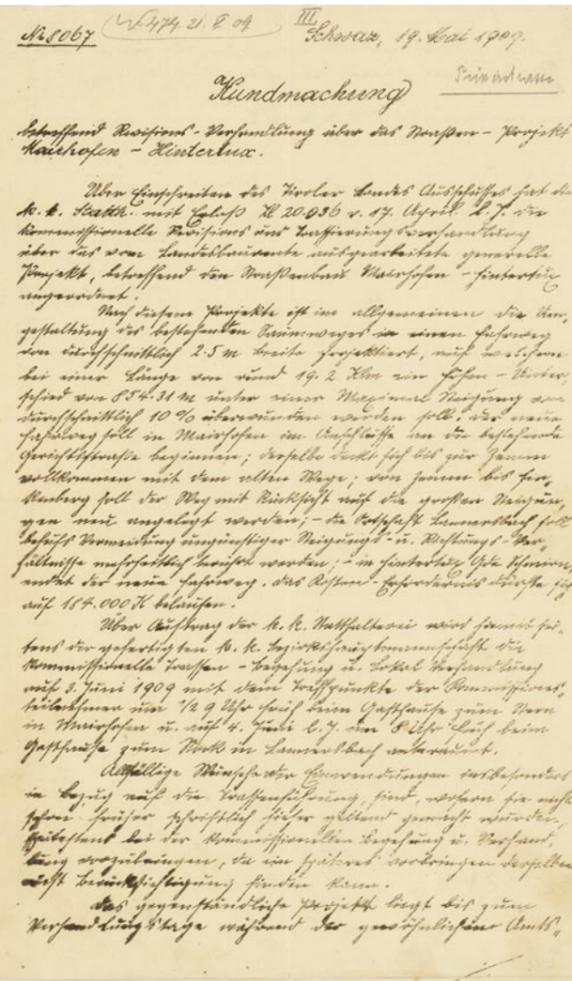
Nach diesem Projekte ist im allgemeinen die Umgestaltung des bestehenden Saumweges in einen Fahrweg von durchschnittlich 2,5 m Breite projektiert, auf welchem bei einer Länge von rund 19.2 km ein Höhenunterschied von 854,31 m unter einer Maximalsteigung von durchschnittlich 10 % überwunden werden soll.

Der neue Fahrweg soll in Mairhofen im Anschlusse an die bestehende Gerichtsstraße beginnen; derselbe deckt sich bis zur Zemm vollkommen mit dem alten Wege; von Zemm bis Finkenberg soll der Weg mit Rücksicht auf die großen Steigungen neu angelegt werden; die Ortschaft Lanersbach soll behufs Vermeidung ungünstiger Steigungs- und Richtungsverhältnisse mehrheitlich berührt werden; in Hintertux Gemeinde Schmirn endet der neue Fahrweg. Das

Kostenerfordernis dürfte sich auf 184.000 K belaufen. Über Auftrag der k.k. Statthalterei wird hiemit seitens der gefertigten k.k. Bezirkshauptmannschaft die kommissionelle Trassenbegehung u. Lokal-Verhandlung auf 3. Juni 1909 mit dem Treffpunkt der Kommissionsteilnehmer um 9 Uhr früh beim Gasthause zum Stern in Mairhofen u. auf 4. Juni l. J. um 8 Uhr früh beim Gasthause zum Stock in Lanersbach anberaumt. Allfällige Wünsche oder Einwendungen insbesondere in Bezug auf die Trassenführung, sind, sofern sie nicht schon früher schriftlich hierher geltend gemacht wurden, spätestens bei der kommissionellen Begehung u. Verhandlung vorzubringen, da ein späteres Vorbringen derselben nicht Berücksichtigung finden kann.

Das gegenständliche Projekt liegt bis zum Verhandlungstage während der gewöhnlichen Amtsstunden bei der gefertigten k.k. Bezirkshauptmannschaft zur Einsichtnahme auf.

Der K.k. Bezirkshauptmann
i.V. Unterschrift



An das Gemeindeamt in Mairhofen

Der Straßenausschuß übermittelt hiemit dem Gemeindeamte Mairhofen eine Abschrift des Straßenausschuß-Sitzungs-Protokolls vom 27. November 1911 zur Kenntnissnahme.

Protokoll

Aufgenommen in der Straßenausschußsitzung am 27. Nov. 1911 in Finkenberg
Gegenwärtig:
Der k.k. Bauleiter und der vollzählige Straßenausschuß

- 1. Punkt: Herstellung und Erhaltung des Straßenzau-nes. Der Straßenausschuß besteht darauf, das diejenigen Besitzer welche früher ein Servitut besitzen die gleiche Länge Zaun an der neuen Straße erhalten müssen wie bisher. Die gleiche Länge an Zäunen wie bisher werden auf Kosten der k.k. Bauleitung hergestellt.
- 2. Punkt: Der Straßenausschuß tritt an die Gemeinde Finkenberg heran, um Überlassung des Gerüsthol-

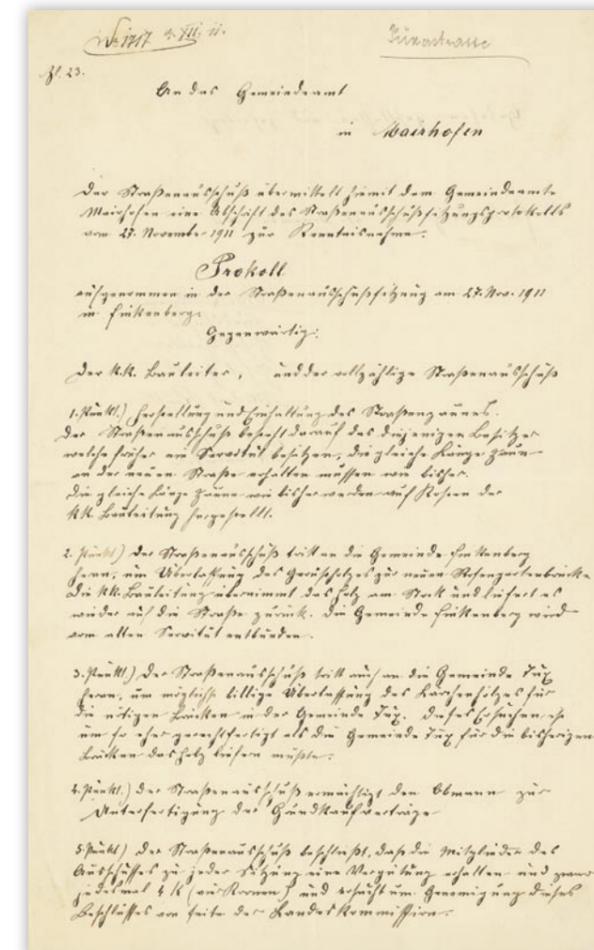
zes zur neuen Rosengartenbrücke. Die k.k. Bauleitung übernimmt das Holz am Stock und liefert es wieder auf die Straße zurück. Die Gemeinde Finkenberg wird vom alten Servitut entbunden.

- 3. Punkt: Der Straßenausschuß tritt an die Gemeinde Tux heran, um möglichst billige Überlassung des Lärchenholzes für die notwendigen Brücken in der Gemeinde Tux. Dieses Ersuchen ist umso mehr gerechtfertigt als die Gemeinde Tux für die bisherigen Brücken das Holz liefern musste.

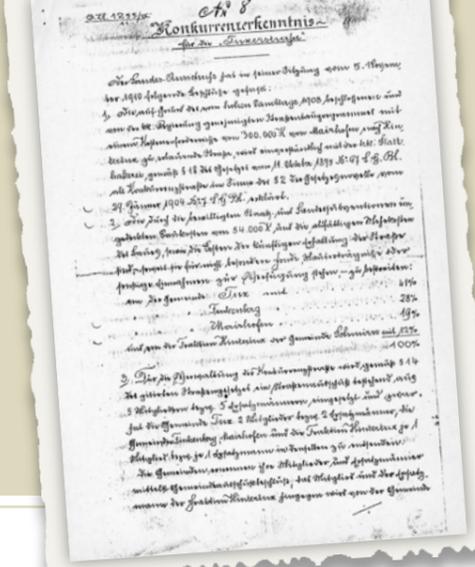
- 4. Punkt: Der Straßenausschuß beschließt, dass die Mitglieder des Ausschusses zu jeder Sitzung eine Vergütung erhalten und zwar jedes Mal 4 K (vier Kronen) und ersucht um Genehmigung dieses Beschlusses von Seiten der Landeskommission.

Gelesen, geschlossen und gefertigt, Finkenberg, am 27. November 1911

Stock, Obmann
Hundsichler
Josef Geisler
Josef Geisler
Michael Kirchler
Ernst Mäser k.k. Bauleiter



Konkurrenzerkenntnis für die Tuxerstraße



Der Landesausschuß hat in seiner Sitzung vom 5. November 1910 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Der auf Grund des vom hohen Landtage 1908 beschlossene und von der k.k. Regierung genehmigten Straßenbauprogrammes mit einem Kostenerfordernis von 300.000 K. von Mairhofen nach Hintertux zu erbauenden Straße wird einverständlich mit der k.k. Statthaltere, gemäß § 18 des Gesetzes vom 11. Oktober 1875 Nr. 47 L.G.Bl. als Konkurrenzstraße im Sinne des § 2 der Gesetzesnovelle vom 29. Jänner 1904 Nr. 7 L.G.Bl. erklärt.
2. Die durch die bewilligten Staats- und Landessubventionen ungedeckten Baukosten von 54.000 K und die allfälligen Mehrkosten des Baues, sowie die Kosten der künftigen Erhaltung der Straße sind, soweit sie für nicht besondere Fonde, Mauterträge oder sonstige Einnahmen zur Verfügung stehen, - zu bestreiten: von der Gemeinde Tux mit 41% von der Gemeinde Finkenberg mit 28 %

von der Gemeinde Mairhofen mit 19 % und von der Fraktion Hintertux der Gemeinde Schmirn mit 12 %

3. Für die Verwaltung der Konkurrenzstraße wird gemäß § 14 des zitierten Straßengesetzes ein Straßenausschuß bestehend aus 5 Mitgliedern bzw. 5 Ersatzmännern eingesetzt und zwar hat die Gemeinde Tux 2 Mitglieder bzw. Ersatzmänner, die Gemeinde Finkenberg, Mayrhofen und die Fraktion Hintertux je 1 Mitglied bzw. je 1 Ersatzmann in denselben zu entsenden.

Die Gemeinden ernennen ihre Mitglieder und Ersatzmänner mittels Gemeindevorstandbeschuß, das Mitglied und der Ersatzmann der Fraktion Hintertux hingegen wird von der Gemeinde Schmirn, gleichfalls mittels Gemeindevorstandbeschuß ernannt. Der Wirkungskreis des Straßenausschusses, dessen Befugnisse und Obliegenheiten werden im beigeschlossenen Statute des Näheren geregelt.

Begründung
Gemäß § 2 der Novelle zum

Straßengesetze vom 29. Jänner 1904 Nr. 7 L.G.Bl. können Straßen, welche eine besondere, über den örtlichen Bedarf hinausreichende Wichtigkeit und Bedeutung für den öffentlichen Verkehr haben, als Konkurrenzstraßen erklärt werden.

Laut Verhandlungsprotokoll vom 3. Juni 1909 wird die neue Fahrstraße neben dem örtlichen Bedarfe auch dem internationalen Fremden- und Touristenverkehr dienen indem diese ein landschaftlich interessantes Hochtal dem großen Verkehre erschlossen und dem nordtirolischen Gletschergebiete ein neuer und besonderer Zugang bis in die Mitte derselben hinein geschaffen wird. Die neue Straße hat also nach dem Gutachten der „Kommission vom Standpunkte des Fremden- und Touristenverkehrs aus betrachtet eine besondere über den lokalen Bedarf hinausreichende Bedeutung.

Der Landesausschuß hat sich diesem Gutachten angeschlossen und ausgesprochen, dass nach seinem Dafürhalten tatsächlich die Voraussetzungen für die Erklärung der neuen Straße als Konkurrenzstraße im Sinne des § 2 der zitierten Ge-

setzesnovelle gegeben sind und die Straße als Konkurrenzstraße zu erklären sei.

Zu diesem Ausspruche hat der Landes-Ausschuß gleichzeitig gemäß § 18 des Straßengesetzes vom 11. Oktober 1895 Nr. 47 L.G.Bl. die Zustimmung der k.k. Statthaltere eingeholt und wurde dieselbe mit Zuschrift vom 19. Oktober 1910 Zl. 64.154 erteilt.

In Betreff des Konkurrenzbezirkes und der Aufteilung der von den Interessenten zu leistenden Beiträge zu den Bau- und Erhaltungskosten zu leistenden Beiträge hat der Landes-Ausschuß zunächst unverbindliche Vorschläge gemacht und darüber die in Betracht kommenden Gemeinden in einer mündlichen Konkurrenzverhandlung behufs Anbringung von Erinnerungen gehört. Bei dieser Verhandlung haben die Vertreter der Konkurrenzgemeinden sich mit den diesbezüglichen Vorschlägen des Landes-Ausschusses zwar nicht vollständig einverstanden erklärt, jedoch konnte zwischen den erschienenen Vertretern ein Übereinkommen bezüglich der Aufteilung der durch Staats- und Landesbeiträge ungedeckten Baukosten und der Kosten der

Erhaltung in dem Sinne erzielt werden, dass hiezu die Gemeinde Tux 41 % die Gemeinde Finkenberg 28 % die Gemeinde Mairhofen 19 % die Fraktion Hintertux 12 % beizutragen hätte. Der Vertreter der Gemeinde Mairhofen hat sich allerdings mit Rücksicht darauf, dass er lediglich zur Teilnahme an der Konkurrenzverhandlung, nicht aber zur Abgabe bestimmter verpflichtender Erklärungen ermächtigt war, die Genehmigung letzterer seitens des Gemeindevorstandes vorbehalten; dieser hat nun in der Sitzung vom 24. September 1910 beschlossen, das Erklären ihres Vertreters auf Übernahme von 19 % der Bau- und Erhaltungskosten nicht zu genehmigen, nachdem der Gemeindevorstand in der Sitzung vom 8. Jänner 1910 sich lediglich zur Übernahme von 15 % verpflichtet habe, welcher Beitragssatz übrigens vom Landes-Ausschusse selbst für die Gemeinde Mairhofen seinerzeit beantragt worden sei.

Da sohin das von den Vertretern der Konkurrenzgemeinde bei der mündlichen Konkurrenzverhandlung erzielte Übereinkommen durch den Beschluss

des Gemeindevorstandes von Mairhofen vom 24. September 1910 als gescheitert anzusehen ist, hatte der Landes-Ausschuß das Ausmaß der Beitragsleistung für diese Gemeinde im Entscheidungswege festzustellen. Hiebei glaubte der Landes-Ausschuß nun, ungeachtet seines seinerzeitigen übrigens unverbindlichen Vorschlages auf Festsetzung der Beitragsquote der Gemeinde Mairhofen mit 15 %, diese mit 19 % bemessen zu sollen, da dieser letztere Beitragssatz als dem evident hohen Interesse der Gemeinde Mairhofen am Bau der Tuxerstraße, zu dem diese Gemeinde die Ausgangs- bzw. Endstation der Straße bildet, angemessen erscheint.

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Straßenausschusses wurde von keiner Seite gegen die bei der mündlichen Konkurrenzverhandlung in diesem Belange getroffene Vereinbarung ein Einwand erhoben, weshalb der Landes-Ausschuß dieselbe seiner Entscheidung zu Grunde legte.

Innsbruck, am 29. Dezember 1910
Landes Ausschuß der gefürsteten Grafschaft Tirol

**Aufgenommen in der Sitzung
des Straßenausschusses
am 2. Mai 1912**

gegenwärtig: der k.k. Bauleiter
Ernst Mäser, der vollzählige Stra-
benausschuß

- Der Straßenausschuß ermäch-
tigt den Obmann zur Fertigung:
a) den Schluss- und Gegenbrief
mit Cajetan Hotter betreffs Bau
der Zembachbrücke.
b) den Schluss- und Gegenbrief
mit Cajetan Hotter betreffs

Herstellung des Gerüstes für
die Rosengartenbrücke
c) das Protokoll mit Johann
Dengg
d) das Protokoll mit dem Akkor-
danten Domenico Jelicic be-
treffs Herstellung des Zufahrts-
weges zum Hause des Johann
Dengg.

- Der Bauvertrag für das III.
Los der laut Voranschlag von
73.300 K im Rahmen des
Projektes bleibt, wird vom
Straßenausschuß und dem
Bauunternehmer Johann Lozzi
abgeschlossen.
- Der Straßenausschuß be-
schließt an den hohen Landes-
ausschuß und an die Abge-
ordneten heranzutreten, um
einen Beitrag von 30.000 K zu
erlangen, welcher Betrag mit
der im Voranschlage festgesetz-
ten Summe von 20.000 K es
ermöglichen würde, die Straße
von Lanersbach bis Hintertux
in gleicher Weise auszubauen
wie die Strecke Zembrücke
bis Hintertux.
- Der Straßenausschuß be-
schließt, dass die Zäune längs
der Straße so gemacht werden
dürfen, dass 50 cm außerhalb
der Wehrsteine und 50 cm au-
ßerhalb des Straßenrandsteines
zu stehen kommen. Die Grenz-

steine für den ganzen Straßen-
grund werden nach Bedarf am
Rande der Böschung gesetzt.
Die Böschungen außerhalb der
Zäune dürfen nur als Wiesen
benutzt werden.

- Der Straßenausschuß be-
schließt, für die erste Zäunung
den einzelnen Besitzern keine
Vergütung zu gewähren im
Hinblicke dass in Zukunft die
Zäune viel leichter einzuhalten
werden wegen Verbreiterung
des Weges.
- Der Straßenausschuß tritt den
alten Weg, welcher außerhalb
der neuen Straße liegt, den
Meistbietenden ab mit einem
Mindestpreis von 30 K per
laufendem m.
- Die Eingabe der Gemeinde
Finkenberg wurde besprochen
und die Bauleitung aufgefordert
die erforderliche Fürsorge zu
treffen.

Finkenberg, am 2. Mai 1912
Josef Stock, Josef Geisler
Josef Geisler, Michael Kirchler
Andrä Schneeberger
Ernst Mäser k.k. Bauleiter

An die Gemeinde Vorstehung in Mayrhofen; In
Gemäßheit des § 11 des Statutes für Erhaltung
von Konkurrenzstraßen wird der Gemeinde
Vorstehung eine Abschrift des Sitzungspro-
tokolls vom 2. Mai 1912 zur Kenntnisnahme
übermittelt.

Protokoll aufgenommen bei der
Straßenausschußsitzung am
3. Februar 1914 in Finkenberg.
Erschienen: Johann Hundsichler,
Josef Geisler, Ludwig Klausner,
Josef Geisler und Josef Stock.

- der den Gemeinden vorgelegte
Mauttarifentwurf wurde prin-
zipiell von diesen genehmigt
und wird beschlossen, folgende
Mauttarife einzuheben

Ohne Unterschied der Herkunft

- Leerfuhrwerk pro eingespann-
tem Tier 10
- Holzfuhr zweispännig 100
- Holzfuhr einspännig 50
- Holzfuhr mit 1 Handschlitten
und Bremsvorrichtung 20
- Fuhren mit gewöhnlichen
Handschlitten und Handkarren 10
- Rodler mit Rodelschlitten talab-
wärts 05
- Personen 02
- Großtreibung (Pferde, Ochsen,
Kühe, Stiere, Kalbinnen usw.) 06
- Kleintreibung (Saugkälber,
Schafe, Ziegen, Schweine usw.) 03
- Reit- oder Saumtiere gesattelt 15

N.B. Alle diese Gebühren sind bei
jedemaligen Passieren des
Mautschranks zu entrichten.

- Jeder Fuhrwerksbegleiter ist

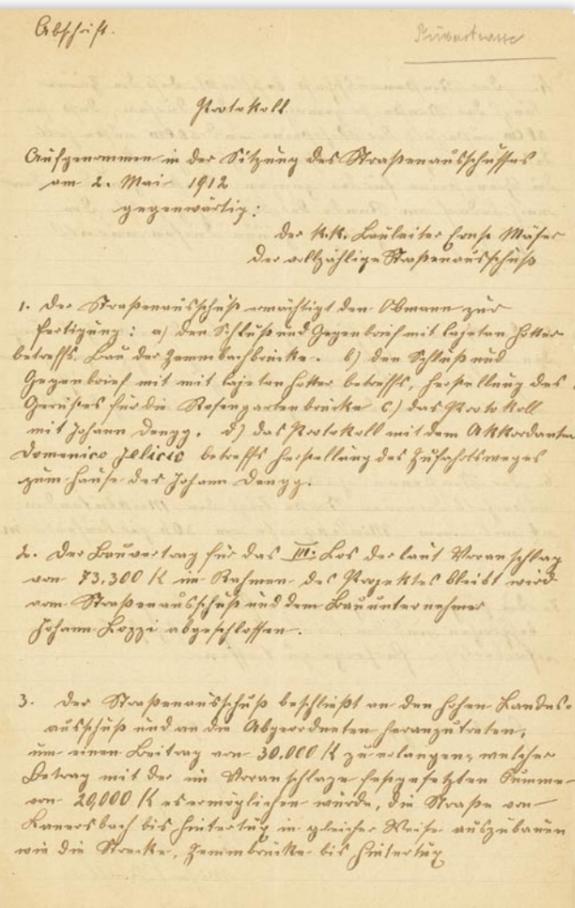
Gebühren in Heller

Zone	Fahr- strecke	Personen- fuhrwerk einspän- nig	zwei- spän- nig	Fracht- fuhrwerk ein- spännig	Fracht- fuhrwerk zwei- spännig
I	Mayhofen-Rosen- gartenbrücke und umgekehrt	30	60	20	40
II	Mayhofen-Rosen- gartenbrücke und umgekehrt	60	120	40	80

verpflichtet, bei der Mautstati-
on anzuhalten, den Ausgangs-
und Endpunkt seiner Fahrt
wahrheitsgetreu anzugeben
gegen Entrichtung des ent-
sprechenden Mautgeldes die
entsprechende Bollette in
Empfang zu nehmen und diese
während der Fahrt aufzuheben.

- Dem Straßenmeister sind die
Bolletten auf Verlangen vorzu-
weisen.
- Fuhrwerksbesitzern welche
ausnahmslos und täglich ge-
wisse Strecken befahren wird
auf vorheriges Ansuchen mo-
natliche Einzahlung gestattet.
- Zu widerhandlungen gegen
diese Anordnungen wie falsche
Angaben des Anfangs- oder
Endpunktes der Fahrt, ferner
Missbrauch der Bolletten und
alle Mauthinterziehungen wer-
den sofern sie nicht als Betrug
unter Strafgesetz fallen, nach

dem Gesetze vom 26. August
1891, LGBl. Nr. 42 vom 3. Okto-
ber 1891 verfolgt.
II. Bezüglich der Aufstellung
des Mautschranks wird
beschlossen, diesen unterhalb
der Kapelle unter dem Dorf
Finkenberg aufzustellen. Zu
diesem Zwecke wird ein geeig-
netes Häuschen gebaut, wozu
die entsprechenden Pläne im
Einvernehmen mit der k.k.
Bauleitung zu verfassen sind.
Bezüglich der Geldbeschaffung
zum Bau des Hausbaues (sic)
wird beschlossen, dieses von
der Raiffeisenkasse Mayrhofen
oder Tux aufzunehmen.
Gelesen und gefertigt
Finkenberg, am 3. Februar 1914
Stock, Obmann m.p.
Johann Hundsichler m.p.
Josef Geisler m.p.
Josef Geisler m.p.
Ludwig Klausner m.p.





Protokoll

36 1119

Protokoll

Der Vertreter der Gemeinde Mayrhofer gibt folgendes zu Protokoll:

Die Gemeinde Mayrhofer erhebt gegen die Befahrung der Tuxerstrasse mit Automobilen scharfsten Protest und zwar ist

- 1.) die Strasse noch nicht fertig ausgebaut und daher zu schmal und zu stark kurvig. (von der Ortschaft Haus bis Zembachbrücke)
- 2.) Es ist auf dieser Strecke das Leben von Menschen und Tieren stark gefährdet, abgesehen vom Fuhrwerksverkehr welcher bei einer Befahrung der Strasse mit Auto stark gehindert ist, da wohl knapp 2 Fuhrwerke, nicht aber Auto und Fuhrwerke ausweichen können
- 3.) ist Mayrhofer einer der grössten Fremdenverkehrsorte Tirols und will sich durch den Autoverkehr durch die Ortschaft bzw. diese üblen Begleiterscheinungen, nicht seine Sommergäste vertreiben lassen, da dieselben doch zur Erholung aufs Land gehen und nicht um wieder den gleichen Lärm, Staub und Gestank wie in der Grossstadt ausgesetzt zu sein. (Siehe auch Protest des Verschönerungsvereines und der Haus und Grundbesitzer).
- 4.) haben Finkenbergr und Mayrhofer 47% der Erhaltungskosten der Tuxerstrasse zu bezahlen, welche Lasten durch den Autoverkehr infolge stärkerer Beanspruchung der Strasse, auch bedeutend steigen würden, so dass die Gemeinden schliesslich infolgedess nichtmehr in der Lage sein werden ihren übrigen Verpflichtung nachzukommen. Diesen Autoverkehr mit allen Mitteln anzuhalten und zu verhindern, am.....1926. auf mit uns und für gegen die Bestimmungsgestaltung einzuweisen.

J. J. J.

36 1119

- 2 -

A. Strassenzustand allgemein.

Die Strasse ist im allgemeinen 3.0 breit, wurde vor dem Kriege umgebaut und hat im allgemeinen Richtungs- und Steigungsverhältnisse, die einen auf gewisse Kurse beschränkten Autoverkehr zulassen. Die Fahrbahn ist im allgemeinen in einem guten Zustande und konnte eine rege Erhaltungstätigkeit festgestellt werden.

An Haltestellen sind vorgesehen:

- 1.) In Mayrhofer: Gasthof Stern, ev. auch Bahnhof, 2.) Strass, Gasthof,
- 3.) Neuwirt Finkenbergr, 5.) Gasthof Bersall, Bedarfshaltestelle, 4.) Bedarfshaltestelle Sennerei Finkenbergr, 6.) Gasthaus Krapfen, 7.) Gasthof Kapelle, 8.) Gasthof Stock.

B. Zustand der Strasse in Besonderen.

Für die Sicherheit des Verkehrs erweisen sich in Interesse der öffentlichen Sicherheit folgende Massnahmen als notwendig:

- 1.) Die Strassenenge beim Friedhof in Mayrhofer, die durch eine Aufgangsstiege und Garten geführt wird, ist 3.00 m bis 3.60 m breit, von ca 20.0 m Länge, beiderseits übersichtlich und ist mit Vorsicht (6 km/St) zu befahren.
- 2.) In der Lokalität Rauchwald ist eine Fahrbahn Ausweiche herzustellen und zwar anfangs der Gasse.
- 3.) In der Kohlgasse sind 2 Ausweichen herzustellen.
- 4.) Beim Gasthof Stillupplamm ist die bestehende Ausweiche herzurichten.
- 5.) Vor und nach der Steinbrücke über den Mühlgraben bei Stillupplamm ist je eine Ausweiche herzurichten.
- 6.) In der Örtlichkeit "Stein" und "Steineck" (Steinbruch) ist je eine Ausweiche herzurichten, ebenso auch in den Örtlichkeiten "Riedanger", "Innerhalb Riedanger", 2 Ausweichen, ferher ist die Mittelausweiche zu erweitern, weiters die Ausweiche unterhalb des "Dammes" zu vergrössern und der Damm selbst um 1.0 m zu verbreitern.
- 7.) Folgende Ausweichen sind neu herzustellen bzw. zu verbreitern:

- 3 -

beim Schotterbruch (Falscheinchnitt) verbreitern

" Zollhäusel "

b. S Curve neue Ausweiche

unterhalb Finkenbergr 3 neue Ausweichen

nach dem Einschnitt 1 Ausweiche neu, eine verbreitern

beim Brunneneck neue Ausweiche

bei der Schleife Neubau 1 Ausweiche verbreitern, ebenso oberhalb derselben

bei der H. St. Bersall ist eine Verbreiterung um 1.0 m auszuführen

bei "Wag" eine Ausweiche herstellen und verbreitern.

Ausserhalb Krapfen, Ausweiche verbreitern.

Nach der Rosenbrücke und beim Krapfenbach Ausweichen neu, bzw. verbreitern,

bei den Telegraphensäulen 16/17 (Zählung ab Rosenbrücke) in der Kurve Ausweiche herstellen

in Krapfengraben um 1/2 m verbreitern

Verbreiterungen der Strasse bei den Tel. Säulen 20, 21, 22, Pletzsch-Curve, Säule 27, 28, Curve bei Tel. Säule 41, nach Notwendigkeit in Abständen von ca 200 m mehrere Ausweichen in erster Linie durch Verbesserung der bestehenden im flachen Terrain in sog. Auerlein (Wiese bis Säge) herstellen,

bei Tel. Säule 69 neue Ausweiche

" " " 75 " "
" " " 78 " "
" " " 82 " "
" " " 84 " "
" " " 86 " "
" " " 90 " "
" " " 94 Ausweiche herrichten
" " " 12 (Zählung von Kapelle) neue Ausweiche
" " " 13 " " " " " "
" " " 16 Ausweiche herrichten
" " " 19 " " " "

beim Wiedenbachl ist die Ausfahrt (Curve) herzurichten.

- 4 -

- 8.) Die verbesserten Ausweichen sollen auf eine Länge von 6.0 m, eine Breite von 4.5. m aufweisen und auf eine Länge von je 5.0 m beiderseits in die kurrante Strecke übergehen. Die bestehenden Ausweichen sind auf das vorgenannte Ausmass zu bringen, einzuschottern und in einen befahrbaren Zustand zu bringen.
- 9.) Die bei innerhalb Bersall eingetretene Rutschung und Senkung der Fahrbahn sind zu beheben.
- 10.) Die unübersichtliche Kurve beim Krapfenboden ist abzunehmen.
- 11.) Bei Tel. Säule 44 und bei Berdilbrücke ist der überhängende Felsen auf eine Höhe von 3.0 m über der Fahrbahn abzutragen.

C. Brücken.

- 12.) Die Holansbrücke über den Ziller, erbaut 1889, bestehend aus 4 einfachen Sprengwerken (Spannweite 25 m) ist statisch etwas schwach. Das hohe Alter macht zunächst eine genaue Untersuchung aller tragenden Teile, insbesondere der Kartpunkte und sonstigen Stösse notwendig. Zur Verstärkung der Konstruktion ist
 - a) das bestehende Sprengwerk in den Streben und Riegeln zu verdoppeln,
 - b) zwischen Widerlager und Sprengwerk sind Streben als zweites Sprengwerk anzubringen
 - c) zur Erhöhung der Versteifung sind Andreaskreuze einzuziehen.
- 13.) Die Stillupplammbachbrücke (4 einfache, flache Sprengwerke, 6 Ensen durchlaufend, Spannweite 11.0 m, Fahrbahnbreite 2.20) wie ad Post 11 zu untersuchen. Ferners sind die mangelhaft genannten Widerlager zu verfugen und ist die Verbindungsschraube zwischen rechten Unterzug und Ensen festzuziehen.
- 14.) Bei der Zembachbrücke (Sodeck, 30 m Spannweite, verzahnter Träger mit Hängwerk, erbaut 1912) ist der Oberteil des verzahnten Trägers an linken Ufer infolge der Druckwirkung der Hängwerkstrebe überbeansprucht, daher ist hier zur Druckverteilung eine möglichst schräg gestellte Schraube mit kräftigen Belegscheiben einzuziehen.
- 15.) Der Hochwasserdurchlass 2.80 m Spannweite befindet sich augenscheinlich in verlässlichen Zustande.



Der letzte Stand

Verhandlungsschrift

aufgenommen am 22. Oktober 1926 im Gasthause Stock in Tux.

Anwesend.

Dr. Anton Mörzl, Bezirkshauptmann als Verhandlungsleiter,
 Ing. Max Sneritschnig, Oberbaurat als technischer Amtssachverständiger,
 Ing. Georg Bauer, Oberbaurat als Vertreter des Landesbaumeister,
 Josef Wechselberger, Bürgermeister der Gemeinde Tux als Vertreter dieser Gemeinde,
 Dr. Adolf Hürhager, Präsident der Zillertalbahn als Vertreter der Zillertalbahn A. G.,
 Friedrich Eberharter, Bürgermeister in Finkenberg als Vertreter dieser Gemeinde,
 Alois Mariacher als Vertreter des Konkurrenzsausschusses der Tuxer-Konkurrenzstrasse.

Gegenstand

bildet die mit Kundmachung der Bezirkshauptmannschaft Schwaz, I Zl. 3168/4 vom 20. Oktober 1926 anberaumte kommissionelle Probefahrt betreffend die Befahrung der Tuxer Konkurrenzstrasse mit 14 sitzigen Personensautomobilen in der Strecke Mayrhofen-Lanersbach.

Die Kommission versammelte sich zur kundgemachten Zeit in Mayrhofen, die sodann durchgeführte Befahrung der Strecke ergab nachstehenden, im Gutachten der Sachverständigen enthaltenen Befund.

Gutachten,

der Gefertigten betreffend die Errichtung eines periodischen Personentransportes mit Automobilen auf der Konkurrenzstrasse Mayrhofen-Lanersbach.

Zur Verwendung gelangen Autoomnibusse der A. F. Werke mit 9/36 HP von 5.50 m grösster Länge und 1.80 m grösster Breite mit einem Dienstgewicht von.....2200 kg
 hierzu 14 Sitze à 70 kg980 kg
 Gepäck ca.....120 kg

Summe: 3300 kg

2
1193

Die Fahrzeuge der Österreichischen Post und der weitere Ausbau der Straße sind natürlich nicht stehen geblieben und beides hat sich stetig weiter entwickelt. Ein ganz neues Kapitel wurde allerdings 2005 aufgeschlagen. In diesem Jahr hat die Republik Österreich entschieden, dass ein großer Teil der

Postautodienste privatisiert werden soll. Im Rahmen der Ausschreibung hat das heimische Unternehmen **Christophorus** den Zuschlag erhalten und betreibt seither die Linien ab Mayrhofen und somit auch die nach Hintertux. Mit einer modernen Busflotte, ausgerüstet nach dem letzten Stand

der Technik wird heute gefahren. Insbesondere auf die umweltschonende Ausrüstung der Busse wurde großer Wert gelegt. So sind die Fahrzeuge nach der Richtlinie Euro 4 besonders schadstoffarm, u.a. deswegen, weil der Ausstoß von Stickoxyd durch den Zusatz von Harnstoff stark vermindert wird.



S2-G27A0

Ant der Tiroler Landesregierung
 Amt: Verkehrsamt
 6020 Innsbruck, Telfergasse 8

Fahrzeugkennz.: SU2411617BPN1026
 Aktenzahl: T10117/2007

DATENBLATT

Fahrzeugkennz.	882411617BPN1026	Gemeinschaftsraum	22.02.2007
Genehmigungsnr.	T10117/2007		
Genehmigungsdatum	23.11.2007		
Nationaler Code	-		
Art des Fahrzeuges / Klasse	Omnibus / NB /		
Fahrerlaubnis	Befahrer		
Herstellerbezeichnung	MAN		
Typ/Variantenbezeichnung	MAN 120LHD 001 / - / -		
Art des Aufbaus	-		
Anzahl Gesamt (Lage der Sitze)	14	Platz	-
Anzahl Beisitzplätze	14	hintere Kennzeichen	anwendig
Eigenes Gewicht (kg)	2200		
Gesamtgewicht (kg)	2700	Höhe	2
Nutzlast (kg)	-	zulässige	3
Leertast (kg)	-	Achslasten (kg)	4
Anzahl Achsen (Lsg. Getriebe)	-	ungetriebe	-
Abstand (mm)	275/1000/2.5-148/401	Rohlast (mm)	500
Rad / Räder / Dimensionen	-		
Motorart	PR 235.31		
Kraftstoff (Antriebsart)	Diesel		
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	88	Hubraum (cm³)	2986
Leistung (kW)	200	bei Drehzahl (U/min)	1900
Leistung (CV)	270		
Leistung (CV) (DIN)	199/101.0 kW	Fahrgeschwindigkeit (km/h)	77.60
Stützlast (kg)	91	bei Drehzahl (U/min)	1400
Herstellerbezeichnung	-		
Abgasnorm (nach Klasse)	200565EQ dF, 200576 B/E/G	NOx (g/kWh o. g/kWh)	-
CO (g/kWh oder g/kWh)	2.632	PM10 (g/kWh o. g/kWh)	2.602
THC (g/kWh oder g/kWh)	0.200	Partikel (g/kWh o. g/kWh)	0.018
Absorpt. koef. (1/m) (Schwärzung/RE)	2.630 / -	CHM (g/kWh o. g/kWh)	-
Kraftstoffverbrauch (l/100 km)	-	CO2 (g/kWh)	-
Gesamt (l/100 km)	-	Regelungssysteme	weil
Erstzulassung am	-	Erstzulassung in	-
Leibliche Bef. Kennzeichen	-	Erstzulassung am	-
Name des letzten Besitzers	-	Erstzulassung am	-
Anschrift des letzten Besitzers	-	Ano/Verh.	-

Die Genehmigung gilt nur, solange folgende Bedingungen eingehalten werden:
 - Im Zulassungsgeschein sind die unter "behördliche Eintragungen" angeführten Angaben einzutragen.

Behördliche Eintragungen:

Zusätzliche Angaben zur Aufbauart:
 Eindeckerbus Klasse I

Seite 2 von 8



LUXUSBUSSE DER EXTRAKLASSE

Gerne stellen wir Ihnen ein individuelles Angebot inklusive Hotel und Rahmenprogramm zusammen. Auch zuverlässige und ortskundige Fahrer sind bei Christophorus selbstverständlich.

www.christophorus.at
www.sardinien.at



CHRISTOPHORUS
SICHER MEHR ERLEBEN

MAYRHOFEN – TELEFON 05285/606-0 – gruppe@christophorus.at