

Aus: "Tiroler Wirtschaftsstudien" 33. Folge, U. Verlag Wagner, Innsbruck 1977 [FB 50638 Ferdinandeum]

von Franz-Helm Hye.  
"Zur Geschichte des Hauptstraßennetz im Innsbrucker Becken"

185

Gutes auf Haller und Unterinntaler Fuhrwerken über die Ellbögener Straße war daher auch weiterhin durchaus möglich<sup>35</sup>.

Der auswärtige „Gast“ und jene Landsleute, die nicht im Inntal seßhaft waren, hatten hingegen die Zollstraße über die Ruetzbrücke zu benützen, wie die Straße von Matriei über den Schönberg nach Innsbruck in einem Mandat König Maximilians I. vom 15. Jänner 1502 bezeichnet wird<sup>36</sup>. Und vor allem hatten sie in Innsbruck haltzumachen und ihre Waren niederzulegen, was sicherlich mit zumindest einer Übernachtung verbunden war<sup>37</sup>. Im Schwazer Bergwerksodex von 1556 wird dies, jedoch nicht auf den Handel beschränkt, mit folgenden trefflichen Worten formuliert: „Durch dise Stat ist die recht Lanndtstrassen aus dem Reich Teutscher Nation in Ytalia unnd Venedig, von Mitternacht gegen Mittag“ und umgekehrt<sup>38</sup>.

## 2. Die Straße von Matriei durch die Ellbögen nach Hall

Wie bekannt, kann dieser Verkehrsweg auf ein vorrömisches Alter zurückblicken. Die heute für einen Teil dieser Straße gebrauchte Bezeichnung „Römerstraße“ ist jedoch unrichtig, da die durch Meilensteine markierte römische Staatsstraße sicherlich

<sup>35</sup> Vgl. dazu Max Straganz, Hall in Tirol. Ein Beitrag zur Geschichte des tirolischen Städtewesens. Bd. 1, Innsbruck 1903, S. 355ff.; sowie Fritz Plaseller, Die tirolische Innschiffahrt. In: Tiroler Heimat, Bd. 9/10, 1936/37, S. 65ff.; ebenso Stolz, Quellen S. 197, wo beim Lanser Zoll 1497 schon wieder in offenem Widerspruch zu den Bestimmungen von 1427 in- und ausländische Wagner etc. als Benützer der Ellbögener Straße genannt sind. — Einen gewissen Ersatz für die immer wieder durch diese Umgehung erlittenen Zoll-Einbußen erhielt die Stadt Innsbruck, als ihr die Herzoge Albrecht III. und Leopold III. am 27. Dezember 1372 den kleinen Zoll zu Hall und Innsbruck verliehen, welcher Zoll in Hall anfangs an der Haller Lände, spätestens seit 1634 jedoch an der Haller Innbrücke eingehoben worden ist (StAI, Urk. Nr. 180, 784, 244, 556, 880). Eine annähernde Vorstellung davon, in welchem Maße die Stadt Innsbruck auch später noch über die Ellbögener Straße umgangen worden ist, zeigt ein Vergleich der Einnahmen beim Saurweinschen Weggeld in Unterschönberg und beim Haller Brückenzoll, soweit ein solcher Vergleich anhand der wenigen, noch erhaltenen, einschlägigen Stadtkammer-Raitbücher überhaupt möglich ist:

Rb.	fol.	Unterschönberg	fol.	Hall
1599/1600	(26)	202 mr, 7 lb, 8 kr, 4 fr.	(17)	118 mr, 6 lb, 3 fr.
1634/1635	(19)	320 fl, 48 kr, 2 fr.	(10)	108 fl, 16 kr, 2 fr.
1650/1651	(19)	302 fl, 48 kr, 1 fr.	(10v)	verpachtet gegen 430 fl. p. a.

<sup>36</sup> Emil v. Otenthal und Oswald Redlich, Archiv-Berichte aus Tirol. Bd. 3, Wien 1903 S. 80 n. 512: 1502 Jänner 15 — Innsbruck bringt die Tirolische Kammer namens König Maximilians I. mit Nachdruck in Erinnerung, daß niemand die Zollstraße zu „Rotzprugg“ umgehen dürfe, namentlich nicht die wälschen Weinführer, welche, um dem Zoll auszuweichen, Gebirgswege einschlagen. Eine beglaubigte Abschrift dieses Mandats, angefertigt 1516, befindet sich bezeichnenderweise im Archiv der Stadt Hall i. T.

<sup>37</sup> Sehr aufschlußreich ist diesbezüglich jene Erklärung, die der Innsbrucker Stadtrat am 1. Mai 1419 der Marktgemeinde Neumarkt bei Bozen über die Handhabung des Niederlagsrechtes in Innsbruck gegeben hat. (Auszugsweise abgedruckt bei Stolz, Quellen, S. 278.)

<sup>38</sup> Zitiert nach dem im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum (Dip. 856) befindlichen Exemplar dieses in nur sieben Handschriften überlieferten Werkes (H. Winkelmann, Das Schwazer Bergbuch. Ein siebentes Exemplar im Bergbau-Museum Bochum. In: Der Anschnitt, Jg. 9, Bochum 1957, Nr. 1/2, S. 3ff.).

1 lb = 1 Pfund

1 Gulden fl., = 60 Kr od. 5 Pfund Pernner

1 Pernner = 1 Veroneser Pfip 1 Vierer = 4 Pernner

1 Kr. = 20 Pernner

1 Mark = 10 Pfund Pernner ; 1 Pfund Pernner = 2000 Pernner od. 12 1/2

von Anfang an, d. h. seit ihrem Ausbau zum östlichen Zweig der Via Claudia Augusta in den Jahren 46–47 n. Chr., in möglichst direkter Linie über den Brenner und den Seefelder Sattel nach Augusta Vindelicorum (Augsburg) verlaufen ist, für welche Zielsetzung die Straße durch die Ellbögen bzw. in das untere Inntal einen Umweg bedeutet hätte. Das um 280 angelegte Itinerarium Antonini bestätigt dies auch, indem es Veldidena als eine Station dieser Straße erwähnt. Dementsprechend schreibt auch Richard Heuberger bezüglich dieser Frage: „Der im Zug der Ellbögener Straße verlaufende Pfad, auf dem sich wohl hauptsächlich der vorrömische Verkehr von Matrei bis ins Inntal vollzog, wurde zweifellos schon seit der Bronzezeit viel begangen, dann auch durch die Römer benützt, von ihnen aber nicht zu einer Straße ausgebaut“<sup>39</sup>. Die älteste urkundliche Erwähnung dieses Straßenzuges datiert von 1288 und betrifft eine landesfürstliche Zollstätte zu Ruckschrein, wohl an der Brücke über den noch heute so benannten Ruckschreinbach an der hier verlaufenden südlichen Gemeindegrenze von Patsch<sup>40</sup>. Weitere Wegzölle an dieser Straße befanden sich spätestens seit dem 14. Jahrhundert (1354) in Lans und spätestens seit dem Ende des 15. Jahrhunderts (1493) auch in Aldrans sowie seit dem Anfang des 14. Jahrhunderts am nördlichen Ende der Ellbögener Straße an der Haller Innbrücke<sup>41</sup>.

So wie auch heute gabelte sich dieser Straßenzug jedoch in Lans, wobei eine Straße von hier über Sistrans<sup>42</sup>, die Wiesenhöfe, wahrscheinlich auch durch Rinn und von dort über die Weiler Mooshöfe, Judenstein, Hochstraße und Gasteig ursprünglich nur zur Volderer Innbrücke, seit der Erbauung der Haller Innbrücke aber auch dorthin führte. Der zweite Straßenzug hingegen führte auf kürzerer Strecke von Lans über Aldrans und Ampass an dasselbe Ziel. Während nun Karl Klaar (1939) und andere behaupten, die letztgenannte Straße sei erst um 1490 erbaut worden<sup>43</sup>,

<sup>39</sup> Richard Heuberger, Das ur- und römische Matrei. In: Schlern-Schriften 84, Innsbruck 1950, S. 17. Vgl. dazu auch Karl Völkl, Der Obere Weg. Die via Claudia Augusta auf der Strecke von Bozen bis Landeck. In: Jahrbuch des Südtiroler Kulturinstitutes Bd. V–VII, Bozen 1965 bis 1967, S. 89–102.

<sup>40</sup> Hermann Wiesflecker, Die Regesten der Grafen von Tirol und Görz, Herzoge von Kärnten. Bd. II/1, Innsbruck 1952, S. 162 n. 611: In der betreffenden Urkunde von 1288 November 23 — Gries überläßt Graf Albrecht von Görz seinem Bruder Herzog Meinhard um 590 Mark Berner die Zölle am Lueg, zu Sterzing, zu Innsbruck, zu „Rukschrien“, zu Bozen, in Passcier, an der Töll und zu Nauders, aus welchem Zusammenhang sicherlich auch auf die Bedeutung dieser Zollstation bzw. der Ellbögener Straße am Ende des 13. Jhs. geschlossen werden darf.

<sup>41</sup> Stolz, Quellen S. 195–198; derselbe, Geschichte des Zollwesens, a. a. O., S. 124.

<sup>42</sup> Die alte Ortseinfahrt von Lans nach Sistrans war jedoch nicht identisch mit der heutigen, sie befand sich vielmehr bei der dortigen Pfarrkirche bzw. verlief an deren Nordseite in das Dorf (vgl. die Katastermappe von 1856).

<sup>43</sup> Karl Klaar, Alt-Innsbruck und seine Umgebung. Bd. 2, Innsbruck (1939), S. 122; Marie Grass-Cornet, Aus der Geschichte der Nordtiroler Bürgerkultur (= Forschungen zur Rechts- und Kulturgeschichte Bd. 6). Innsbruck 1970, S. 29 u. 49; Anton Dörrer, Guarinoni als Volkschriftsteller. In: Schlern-Schriften 126, Innsbruck 1954, S. 161; Fritz Steinegger, Chronik von Ampass (= Ortschroniken hg. v. Tiroler Landesarchiv Nr. 6). Innsbruck 1974, S. 14. Wenn es in der letztzitierten Arbeit heißt: „Der von Matrei abzweigende über Pfons, Ellbögen, Patsch, Igls, Lans, Sistrans, Rinn, Tulfes und weiter nach Volders geführte Straßenzug, einem alten Terrassenweg folgend, wurde von den Römern zu einer Handelsstraße ausgebaut“, so sei dazu nur an das oben wiedergegebene Zitat Richard Heubergers (oben Anm. 39) erinnert und bezüglich der Straßenverbindung Tulfes — Volders (!) erwähnt, daß Tulfes noch zur Zeit Stafflers (Bd. 1, 1847, S. 609 ff.) nur durch einen „ziemlich schlechten Gemeindeweg“, und zwar nur mit dem Dorfe

findet sich bereits bei Otto Stolz (1923) der Hinweis, daß zumindest gegen Ende des 14. Jahrhunderts von Aldrans nach Ampass eine „via publica“ bzw. durch Ampass die „via publica provincialis“ geführt hat, was nichts anderes besagt, als daß spätestens zu dieser Zeit die Straße von Lans über Aldrans und Ampass zur Haller Innbrücke bereits bestanden hat<sup>44</sup>. Die betreffenden Straßennennungen finden sich in der bereits oben zitierten, gegen Ende des 14. Jahrhunderts angefertigten Fälschung einer angeblichen Urkunde Fürstbischof Hartmanns von Brixen für die Pfarre Ampass von 1145, wonach die Grenze der dortigen Widums-Hofmark u. a. „a dicto loco (scilicet Pfaffental) supra usque in lapidem dictus (!) Kreuzstayn, cui adheret in publica via illorum de Alrains veldpangatter in loco, qui dicitur Pfaffenleytte“, also von der NW-Ecke des Widumgutes im Pfaffental, welches Gut die Pfaffenleite genannt wird, entlang dem die Straße von Aldrans nach Ampass begleitenden Aldranser Feldbanngatter hinauf zum sogenannten Kreuzstein verläuft, wo sich noch heute eine gotische Wegsäule erhebt. Übrigens scheint dieses Straßenstück zur Zeit der Anfertigung dieser Fälschung erneuert oder neu trassiert worden zu sein, denn in der weiteren Beschreibung dieser Grenzlinie wird dasselbe Straßenstück als „publica via pronunc nova“ bezeichnet: „A dicto Kreuzstayn et Alrainer pangatter supra ultra publicam viam pronunc novam versus occidentem usque in extremitatem apicis et loci campi Leugveld, ubi dicitur auff dem Plaz“, wobei als Leugfeld hier die Flur oberhalb des noch heute so benannten Luigenwaldes südlich von Egerdach benannt wird. An einer weiteren Stelle nennt diese Grenzbeschreibung diese weiter unten durch das Dorf Ampass führende Straße dann sogar als Landstraße bzw. als „via publica provincialis“. Diese Angaben im Falsifikat von „1145“ stehen aber nicht allein. Sie finden ihre volle Bestätigung in einer Urkunde vom 12. Juli 1439, kraft welcher der damalige Landrichter von Sonnenburg, Ulrich Sawrwein, über Bitte des Ampasser Pfarrers diesem das Recht eingeräumt

Rinn verkehrsmäßig verbunden war. Von einer Straße hinunter nach Hall oder zur Volderer Innbrücke ist hier nicht die Rede. Vielmehr schreibt Staffler (ebendort), daß die Weiler und Einzelhöfe von Tulfes „meistens nur (durch) dürftig eingehaltene Holzwege und Fußpfade“ untereinander verbunden waren. „So führt“, schreibt Staffler, „von der Haller Innbrücke ein einsamer Pfad durch den Tulfere-Wald nach dem Berge und zum Dorfe Tulfes“. Da die Straße von Tulfes nach Hall bzw. zur Volderer Innbrücke auch in der mit Nachträgen bis zum 5. 11. 1900 versehenen Österreichischen Spezialkarte 1:75.000 noch nicht eingezeichnet ist — auch nicht als Fahrweg —, darf angenommen werden, daß diese Straße erst nach 1900 erbaut worden ist. Von einem unterdessen verfallenen römerzeitlichen oder mittelalterlichen Fahrweg, der östlich von Tulfes eine direkte Verbindung zwischen Tulfes und Volders hergestellt habe, wurde bisher nichts bekannt.

Vom Warentransport auf Saumtieren, wofür jeder Fußweg bzw. Steig geeignet war, wissen wir allerdings, daß er ziemlich häufig Innsbruck und wohl auch Hall über das südliche Mittelgebirge, sowohl in westlicher wie auch in östlicher Richtung, umgangen hat. Deshalb berichtet das Innsbrucker Stadtkammer-Raitbuch von 1599/1600, fol. 28v (StAI), daß ein „Weggelt, so zum Zoll unnder das Vorstat-Thor gen Jnsprugg geherig unnd aber, weil die Sämer yber dem Ranggen unnd durchs Volderthal ain Abweg nemen unnd das Weggelt zu Jnsprugg damit verfiern, aus Verordnung aines ersamen Raths nunner laut ainer sonndern Zolltafl auch ... undterm Schenbeerg“ gemeinsam mit dem Saurweinschen Weggeld eingehoben worden ist. Bezüglich jener Sämer, die den Weg zum Voldertal nahmen und sicherlich über die Ellbögen zogen, blieb diese Maßnahme jedoch wirkungslos.

<sup>44</sup> Stolz, Landesbeschreibung S. 284; vgl. oben Anm. 21!

hat, „die Pfaffenlaythen under lanndtstrassen (zu) versorgen mit ainem zawn hincz an Alrainer veld“, welche Einzäunung, wie die Urkunde sagt, deshalb notwendig geworden war, weil der genannten Feldung „von sawtreibern, wagnern, samern, ... darzu von reytennden und geenden tag und nacht grosser schaden beschen“, woraus überdies klar ersichtlich wird, daß diese Straße tatsächlich eine mit Fuhrwerken befahrbare Landstraße und nicht nur ein Saumweg war. An einer anderen Stelle formuliert diese Urkunde überdies, daß die Pfaffenleiten-Feldung „am maistenn hindenn rürt an Alrainer achkerveld und vor an die gemain lantstrassen“, womit die Begrenzung dieser Flur durch die Landstraße im Norden und Osten gemeint ist<sup>45</sup>. — Soviel zum Nachweis, daß es die Fortsetzung der Ellbögener Straße von Lans über Ampass zur Haller Innbrücke bzw. zur Trasse der alten Römerstraße von Wilten nach Ampass bereits vor 1490 gegeben hat.

Den Höhepunkt ihrer Bedeutung hat die Ellbögener Straße erreicht, als der seit der Mitte des 13. Jahrhunderts mächtig aufstrebende Salinenort Hall im Jahre 1303 zur Stadt erhoben worden ist. Hauptursache für die dadurch bedingte Aufwertung der Ellbögener Straße war — abgesehen von der Saline — jene Bestimmung der Haller Stadterhebungs- und Stadtrechtsurkunde vom 3. Juli 1303, in welcher Herzog Otto von Kärnten-Tirol zum Nachteil Innsbrucks verfügt hat: „Constituimus, volumus et ordinamus, ut in civitate Hallis sit usus mercationum, qui vulgariter niderlag dicitur, quemadmodum in Jnspruka ... et ut ultra fluvium Oeni pontem et viam habeant, ut sic pateat ibidem transitus hominibus, equis et curribus transire volentibus universis“<sup>46</sup>. Das Haller Niederlagsrecht konnte in Verbindung mit diesem derart formulierten Brücken- und Straßenrecht leicht in der Weise verstanden werden, daß der durch das Unterinntal anreisende Handelsverkehr, dessen Zielort am Brennerweg lag, von nun an seine Waren nur noch in der mit Innsbruck gleichberechtigten Stadt Hall niederzulegen habe und bereits von hier unter Umgehung Innsbrucks über die vermutlich erst damals erbaute Haller Innbrücke und über die Ellbögener Straße weiter nach Süden transportieren könne. Vermutlich hat man auch während des ganzen 14. Jahrhunderts bzw. bis 1427 die betreffende Bestimmung in dieser Weise gehandhabt, ohne daß die Stadt Innsbruck dagegen wirkungsvollen Einspruch zu erheben vermochte, was ihr 1427 jene oberwähnte Ermahnung Herzog Friedrichs eingetragen haben dürfte, wonach die Bürger in Hinkunft auf ihr Niederlagsrecht besser achten und „dawider nyemand erlauben noch helfen (sollen), andre weg, wann dann die recht strassen (zu gehen), damit das gut und kaufmanschaft stettlich kom an die rechte niderlegstat her gen Jnsprugg“. Nachdem Herzog Friedrich nämlich um 1420 Innsbruck zu seiner Residenzstadt erkoren und damit erheblich aufgewertet hatte<sup>47</sup>, konnte er es offenbar nicht mehr weiter mit ansehen, daß diese Stadt — verursacht durch einen seiner Amtsvorgänger — von einem Teil des Transitver-

<sup>45</sup> Ottenthal - Redlich, a. a. O., Bd. 3, S. 23, n. 114 (Pfarrarchiv Ampass). Die Urkunde ist zum Teil durch Nachziehung der teilweise stark verblichenen Schrift entstellt. Die wiedergegebenen Zitate sind von dieser Nachziehung jedoch nur zum Teil betroffen.

<sup>46</sup> Otto Stolz, Geschichte der Verfassung, Verwaltung und Wirtschaft der Stadt Hall. In: Schlern-Schriften 106 (= Haller Buch), Innsbruck 1953, S. 77.

<sup>47</sup> Vgl. dazu besonders Franz-Heinz Hye, Die Städte Tirols am Ausgang des Mittelalters. In: Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Bd. 3, Linz 1974, S. 155—176.

kehrts umgangen werde, was sich auf die Einnahmen dieser seiner Stadt lange genug negativ ausgewirkt hatte.

Nach dieser sehr nachdrücklichen Erneuerung und Bestätigung des uneingeschränkten Niederlagsrechtes der Stadt Innsbruck im Jahre 1427, was jedoch für Hall keinerlei Einschränkungen mit sich brachte, sollte die Ellbögener Straße dann rechtmäßig nur noch von den Haller Bürgern und den Bewohnern des tirolischen Unterinntales bzw. vor allem von den Haller Salzfrächtern befahren werden, weshalb für diesen Straßenzug in der Folge, jedoch nur im Volksmund und nicht im offiziellen Sprachgebrauch, die Bezeichnung „Salzstraße“ aufkam.

Wann dieser Übername allerdings entstand, ob noch im Mittelalter oder erst später, kann zur Zeit noch nicht gesagt werden. Jedenfalls wird der Name „Salzstraße“ noch von Johann Jakob Staffler (1839) entsprechend dem amtlichen Sprachgebrauch nur für die „Kommerzial- und Salz-Speditions-Strasse von Zirl nach Imst“ gebraucht, während er diesen Ausdruck für die „Kommerzial-Strasse von Hall über die Ellbögen nach Matri“ nicht erwähnt<sup>48</sup>. Auch Beda Weber (1837) nennt nur die Oberinntaler Straße „Salzstrasse“, berichtet aber auch, daß die Ellbögener Straße „vorzüglich von den Salzfuhrleuten benützt“ wird<sup>49</sup>.

Hinsichtlich des Verlaufes dieser immer wieder ausgebesserten Straße scheinen von Matri bis kurz vor Aldrans keine wesentlichen Veränderungen vorgenommen worden zu sein, abgesehen von einer Begradigung der Ortsdurchfahrt von Patsch, die ursprünglich an der Ostseite der dortigen Pfarrkirche vorbei ging<sup>50</sup>. Lediglich die südliche Ortseinfahrt nach Aldrans wurde in den letzten Jahren (nach 1964) neu-trassiert und begradigt.

Wesentlich verändert wurde hingegen um 1770 die Umfahrung des Kirchenhügels von Ampass. Hier verlief die Straße ursprünglich entlang dem Westabhang dieses Hügels bis knapp vor das Pfarrhaus und nördlich von diesem steil hinab in das Dorf Ampass. Sowohl die zwei diesem Straßenverlauf zugewandten, leeren Wappenschilder des obgenannten gotischen Bildstockes („Kreuzstain“) an der Nordwestkante des Hügels, wie auch das auf diese Straße herabblickende St. Christophorus-Fresko an der Außenwand der St. Johannes d. T.-Pfarrkirche am Kirchhügel<sup>51</sup>, aber auch die Lage der St. Veits-Kirche<sup>52</sup> am Ostabhang unter dem Hohlweg erinnern an diesen „alten Wög oder Landtstrasen bey den Pfarrhoff zu Ampas“, wie die Straße in einem amtlichen Bericht vom 5. April 1596 genannt wird<sup>53</sup>. Auch ein im Ampasser Pfarrhaus verwahrter Plan der dortigen Pfarrgüter von 1637 zeigt noch diesen Verlauf der

<sup>48</sup> Johann Jakob Staffler, Tirol und Vorarlberg, statistisch. Innsbruck 1839, S. 393f. u. 400.

<sup>49</sup> Beda Weber, Das Land Tirol. Innsbruck 1837, S. 415 u. 724.

<sup>50</sup> Bezüglich Straßenverbesserungen vgl. Klaar, S. 92ff. sowie Grass-Cornet, S. 302ff. Was die Patscher Ortsdurchfahrt betrifft, so zeigt noch die Mohr-Karte von 1771 (vgl. oben Anm. 12) die Ortsdurchfahrt bei der Pfarrkirche.

<sup>51</sup> Johanna Gritsch, Christophorus-Bilder in Tirol. Ein Kapitel der mittelalterlichen Verkehrs- und Kunstgeschichte. In: Schlern-Schriften 77, Innsbruck 1951, S. 77—91.

<sup>52</sup> (Heinrich Schuler), St. Veit und seine Verehrung in Tirol. In: Neue Tiroler Stimmen, Jg. 50, 1910, Nr. 133. Dafür, daß die Landstraße „unter dem Bogen des alten Pfarrhauses hindurchführte“, wie Marie Grass-Cornet, S. 52 schreibt, konnten — wie nicht anders zu erwarten war — weder hier, noch sonstwo Hinweise aufgefunden werden.

<sup>53</sup> Pfarrarchiv Ampass, No. 20, C.

„Landt-Strassen“. Erst seit ca. 1770 verläuft die Ellbögener Straße, so wie heute, am Nordhang des Kirchhügels, wo sie „am Hals“, rund 300 Meter unterhalb des vorerwähnten Bildstockes, in die oben beschriebene Trasse der Römerstraße von Amras nach Ampass einmündet<sup>54</sup>.

In den letzten zwei Jahren erfolgte dann die Anlage einer Umfahrung des Weilers Agenbach, während der weitere Straßenverlauf bis zum Weiler Häusern zwar begradigt und verbreitert, aber abgesehen von der genannten Umfahrung nicht verschoben worden ist.

An der Straße zwischen Agenbach und Häusern steht südwestlich des Sonnenbichls, an der obgenannten Einmündung eines von den Peerhöfen herüberführenden Feldweges, eine sehr markante spätgotische Wegsäule, die mit ihrem Wappenschild und mit ihrer Inschrift der Straße zugewandte sogenannte „Viertlsäule“, welche seit dem 2. März 1974 das Gemeindewappen von Ampass ziert<sup>55</sup>.

Ihre Entstehungsgeschichte hüllt sich bis zum heutigen Tage in Dunkel, was zu verschiedenen Vermutungen, sogar bezüglich ihres Standortes und Namens führte. Wenngleich es auch an dieser Stelle nicht möglich ist, die Entstehungsweise dieser Säule zu klären, so gelang es doch, einige archivalische Quellen aufzufinden, die den Beweis für zwei wesentliche Tatsachen liefern: Erstens dafür, daß sich diese Säule nachweisbar seit 1719, also wohl schon immer an ihrem heutigen Standort befunden hat, wogegen Fritz Steinegger die Vermutung äußerte, daß sie „möglicherweise ursprünglich (Anm.: vor 1840) an einer anderen Stelle stand“<sup>56</sup>. Und zweitens dafür, daß diese Säule immer schon „Viertlsäule“ genannt wurde und diesen Namen nicht erst von David v. Schönherr 1875 erhalten hat, wie dies Karl Klaar behauptete<sup>57</sup>.

Sowohl Anton Ranggers „Plan des Yhn-Stroms“ von 1746<sup>58</sup>, wie auch der Maria-Theresianische Kataster der Gemeinde Ampass von 1779<sup>59</sup>, aber auch die betreffenden Verfachbücher der Landgerichte Sonnenburg und Hall erweisen die „Viertl-Seill“ oder „Viertl-Saul“ — die Schreibung variiert — als den östlichen Grenzpunkt zweier spitz zulaufender Äcker in der Riglättsch (KG Ampass, Gp. 773—775), deren südlicher „an die Landtstrasse“ angrenzte<sup>60</sup>, und bezeugen die Kontinuität des Standortes und des Namens der Säule. Ihre früheste Nennung — soweit ich dies bisher feststellen konnte — datiert vom 5. Dezember 1719<sup>61</sup>.

<sup>54</sup> Stolz, Quellen S. 195. Auch der Maria-Theresianische Kataster der Gemeinde Ampass von 1779 (TLA, Kat. 24/3, fol. 70v) weist darauf hin, daß diese Straßenverlegung nicht allzulange vor 1779 durchgeführt worden ist, da das Haus auf der Bauparzelle Nr. 9, alte Haus-Nr. 134, heute „Kirchweg Nr. 2“ im Osten an die „alte“ und im Norden an die „neue“ Landstraße angrenzt. Die neue Landstraße dürfte damals also noch nicht lange bestanden haben.

<sup>55</sup> Landesgesetzblatt für Tirol, Jg. 1974, Nr. 18.

<sup>56</sup> Steinegger, Chronik von Ampass, S. 5ff. Vgl. dazu Franz-Heinz Hye, Die Viertl-Säule in Ampass. In: Amraser Bote, Jg. 11, 1975, Nr. 2, S. 1—5.

<sup>57</sup> Klaar, S. 90.

<sup>58</sup> TLA, Karte Nr. 436.

<sup>59</sup> TLA, Kat. 24/3, fol. 53v, Kat. Nr. 114, Lit. F, sowie fol. 57v, Kat. Nr. 118, Lit. L.

<sup>60</sup> Grundbuchamt Hall, Vfb. Hall 1861, fol. 703, und 1853, fol. 399; TLA, Vfb. Hall 1826, fol. 13; Vfb. Sonnenburg 1769, fol. 26. Grundbuchamt Hall, Vfb. Hall 1874, fol. 351 und 1860, Nr. 3257; TLA, Vfb. Hall 1849, fol. 97, und 1815, fol. 520; Vfb. Sonnenburg 1802, fol. 522; 1795, fol. 50, und 1786, fol. 268.

<sup>61</sup> TLA, Vfb. Sonnenburg 1719, fol. 839v.

Das Motiv für ihre Errichtung, die Bedeutung ihres Namens, die darauf befindliche Inschrift und der darunter abgebildete Wappenschild konnten bisher m. E. nicht befriedigend geklärt werden<sup>62</sup>. Höchstwahrscheinlich aber handelt es sich dabei um eine von einem Träger des Familiennamens Viertl gestiftete Wegsäule, die daher nach diesem ihrem Stifter „Viertlsäule“ benannt worden ist. Der Familienname Viertl ist noch heute in Rinn, Innsbruck und Hall verbreitet. Der Leopoldinische Steuerkataster des Landgerichtes Sonnenburg von 1627 nennt einen Nicolaus Viertl am Tulffer Perg und zwei Georg Viertl zu Rinn, welche Orte damals noch der Pfarre Ampass angehörten<sup>63</sup>. Ob die an der Säule dargestellte Schildfigur das Hauszeichen einer Familie Viertl darstellt, kann zur Zeit nur vermutet, aber noch nicht bewiesen werden.

Die Vierzahl-Symbolik dieser in der Gestalt von vier Baumstämmen gebildeten, viereckigen Marmorsäule, deren Seitenflächen oben je eine Kerbe — also zusammen vier Kerben — aufweisen, hat den Namen Viertelsäule sicherlich nicht verursacht, sondern soll ihren Namen vielmehr bildhaft symbolisieren.

Am Ende dieses Kapitels muß schließlich auch noch das Problem des „Kunterswegs ob Haller Pruggen“ behandelt werden. Auch diesbezüglich gehen nämlich die Meinungen auseinander. Während Max Straganz die Auffassung vertrat, daß dieses vom bekannten Haller Bürger Heinrich Kunter (dem Erbauer des Kuntersweges zwischen Waidbruck und Bozen) im Anschluß an die Haller Innbrücke erbaute Straßenstück die Verbindung der Brücke zur sogenannten Hochstraße bzw. zum Glockenhof hergestellt habe, sieht Otto Stolz darin das Straßenstück von der Haller Innbrücke nach Ampass<sup>64</sup>. Die Auffassung von Otto Stolz dürfte hier die richtige sein, da dieser Kuntersweg, wie eine Urkunde Erzherzog Sigmunds vom 27. Februar

<sup>62</sup> David v. Schönherr (Gesammelte Schriften. Bd. 2, Innsbruck 1902, S. 559) sah darin eine Gerichtssäule. Mayer, a. a. O., S. 117, schrieb, der „Wappenschild zeigt uns ein Kreuz und einen gefiederten Pfeil, die durch ein Querstück — ein Holz oder einen Knochen darstellend? — in der Mitte verbunden sind. Dies, sowie die Inschrift „Sebasti Säule“ weist uns darauf hin, daß es eigentlich eine Post-Säule sein dürfte“, welcher Meinung auch die Gemeindegewappverleihungs-urkunde (vgl. oben Anm. 55) folgt. Klaar, S. 94, und, ihm folgend, Marie Grass-Cornet, S. 51 ff., sehen darin ein Wegbaudenkmal von ca. 1552/60, während Hans Hochenegg (Die Kirchen Tirols. Innsbruck 1935, S. 57) Inschrift und Wappen mit „Matthias Dauner“ und Franz Thaler (Zwischen Brenner und Karwendel. Innsbruck 1974, S. 105) dieselben mit „Matthias Auter (Sauter?)“ interpretiert haben. Steinegger folgt der Auffassung Mayers, liest jedoch (S. 6) „Sebasti(an) Säule 51“.

Zur Auffassung Schönherrs (a. a. O.), die zuletzt auch von Hans Hochenegg, Rechtsaltertümer aus Hall i. T. und Umgebung. In: Forschungen zur Rechts- und Kulturgeschichte, Band 4, Innsbruck 1969, S. 321, geteilt worden ist, wonach die Viertelsäule eine jener vier Richtsäulen sei, an denen 1563 die vier Körperteile des in Innsbruck gerichtlich gevierteilten Aufrührers Dossler aufgehängt worden sind, ist folgendes zu sagen. Franz Schweyggers Chronik der Stadt Hall (= Tirolische Geschichtsquellen, Band 1. Innsbruck 1867, S. 138) berichtet darüber ausdrücklich, daß „dise vier Stück in die vier Orten der Strassen vor der Statt bey einer viertl Meil aufgehänkt“ worden sind. Eine Deutsche Meile aber betrug 7420 Meter,  $\frac{1}{4}$  Meile demnach nur 1855 Meter. Die Entfernung der Viertelsäule von Alt-Innsbruck (ab der Pradler Sillbrücke) beträgt jedoch schon in der Luftlinie 5250 Meter. Eine Identifizierung der Viertelsäule mit einer dieser Richtsäulen von 1563 ist daher völlig auszuschließen.

<sup>63</sup> TLA, Kat. 24/13, fol. 119, 159, 170.

<sup>64</sup> Max Straganz, Zur Geschichte des Kuntersweges. In: Neue Tiroler Stimmen, Jg. 42, 1902, Nr. 9, sowie derselbe, Hall i. T., S. 353 f. Stolz, Geschichte des Zollwesens, S. 124.