„...womit endlich der Ort Prägraten mit der übrigen Welt eine Verbindung erhalten hat."

Zum Bau der Virgentalstraße in Osttirol

Helmut Alexander

„Die Bauern an Straßen und Eisenbahnen haben gar keine Ahnung, mit wieviel ungünstigeren wirtschaftlichen Bedingungen ihre Standesgenossen in diesem Tal zu kämpfen haben. Und doch sind von Natur aus alle Bedingungen für einen lebhaften Aufschwung des Tales geboten. Im Volksmunde wird Virgen das ‚Paradies vom Iseltal' genannt. Seine Naturschönheiten, sein mildes Klima, seine sonnige, windgeschützte Lage laden die Ruhe- und Erholungsbedürftigen zum Aufenthalte ein. Die umliegenden Gebirgszüge, voran die Venediger-Gruppe, der Laserling, der Bergerkogel, die Übergänge nach Defereggen, Taufers, Pinzgau bieten dem Touristenverkehr die abwechslungsvollsten Reize der Alpen- und Gletscherwelt. Wer die Schönheiten des Tales mit seiner reichen Entwicklungsmöglichkeit, seine gutmütige und strebsame Bevölkerung kennen und schätzen lernte, kann es nicht genug bedauern, daß hier die unerläßliche Vorbedingung für Aufschwung und Wohlstand, eine brauchbare Straße, nicht längst geschaffen wurde."[1]

Das Tal, um das es sich in diesem Zeitungsartikel aus dem Jahr 1925 handelte, ist jener Teil des Iseltals, der nach seinem Hauptort auch als Virgental bezeichnet wird. Es erstreckt sich von Matrei in Osttirol aus etwa 35 km in westlicher Richtung und führt dann durch das kleine Iseltal und das Umballtal in die Gletscherregionen des Dorfer-, Umball- und Maurerkeeses. Die beiden Gemeinden – Virgen, etwa in der Mitte und Prägraten am Ende dieses Tales – zählten zusammen mit ihren Fraktionen nach dem Ersten Weltkrieg 1079 bzw. 637 Einwohner[2], rund 20 Jahre früher waren es noch 1360 bzw. 740.[3]

Der Bevölkerungsverlust in diesem Tal läßt sich im wesentlichen auf zwei Ursachen zurückführen:

– Das Aufbrechen starrer wirtschaftlicher und sozialer Strukturen im Zusammenhang mit der allgemeinen als Industrialisierung bezeichneten Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bot besonders der bäuerlichen Bevölkerung mehr Entfaltungsmöglichkeiten und vielfach bessere Existenzbedingungen.

– Die eng mit dem Industrialisierungsprozeß zusammenhängende und ihn bedingende Verbesserung der Infrastrukturen verstärkte das wirtschaftliche Gefälle zwischen Haupt- und Seitentälern. Der Gütertransport verlagerte sich auf die Eisenbahnlinien in den großen Haupttälern, wodurch viele Fernverbindungen durch Nebentäler, die ehemals auch von regionaler Wichtigkeit waren, zur Bedeutungslosigkeit herabsanken.

Von diesen Entwicklungen war auch das Iseltal betroffen. Jahrhundertelang lag Matrei an einem nicht unbedeutenden Saumpfad über den Felbertauern, der venezianisches mit salzburgischem Gebiet verband. Die Bedeutung dieses Ortes als Versorgungs- und Absatzmarkt der oberen Iselregion schwand mit der Verlagerung des Fernverkehrs auf die Eisenbahn, der Weg von Lienz nach Norden wurde zur Sackgasse, auf der – wie um die Jahrhundertwende im damaligen Sprachgebrauch so treffend bezeichnet – eine Kommunikation in dem für die Nebentäler notwendigen Maße nicht mehr aufrechterhalten wurde. Besonders spürbar wurde dies im Virgental und hier am meisten in der Gemeinde Prägraten, die durch die etwa 150 Meter tiefe Stegach-Schlucht vom vorderen Teil des Tales getrennt war und in die man nur auf nicht ungefährlichen und keineswegs immer benutzbaren Wegen oberhalb oder entlang der Klamm gelangen konnte. Die daraus entstandenen Probleme waren für die dortigen Bewohner nicht neu, doch waren über Jahrhunderte hinweg daraus keine Nachteile in dem Maße erwachsen, wie sie sich für das gesamte Tal Ende des 19. Jahrhunderts stellten. Die Abgeschlossenheit des Tales, die Distanz zu den Markt- und Verkehrszentren und nicht zuletzt der Zustand der Straßen, bessere Karrenwege und Saumpfade, waren unzeitgemäße Faktoren im Gefüge wirtschaftlicher Veränderungen, die anderenorts zu Reichtum und Wohlstand beitrugen.

Die Erkenntnis, daß periphere geographische Räume in ein überregionales Verkehrsnetz eingebunden werden müssen, wenn deren wirtschaftliche Rückständigkeit verhindert bzw. nicht noch mehr verstärkt werden soll, war bei den zuständigen politischen Entscheidungsträgern im Tiroler Landtag weit verbreitet und hatte sich am Ende des vergangenen Jahrhunderts auch in der Bevölkerung des Virgentales durchgesetzt. Dennoch dauerte es fast ein Vierteljahrhundert, bis sich der Anschluß dieses Tales „an die große Welt" in die Tat umsetzen ließ, obgleich dessen jahrelange Abkoppelung von den regionalen Versorgungs- und Absatzmärkten bzw. die Vernachlässigung der Verbindungswege dorthin für die Bewohner Virgens in den letzten Jahren des vergangenen Jahrhunderts beinahe fatale Folgen gehabt hätte.

Im Sommer 1895 hatte eine Hagelkatastrophe die gesamte Ernte im Virger Gemeindegebiet vernichtet. Als sofortige Hilfsmaßnahme ließ die Gemeinde drei Waggons Getreide herbeischaffen, womit sie allerdings ihre ohnehin äußerst begrenzten finanziellen Möglichkeiten weit überschreiten mußte. Dabei war es

nicht alleine der Preis für den Erwerb des Getreides, der den Gemeindesäckel leerte, sondern vor allem die Kosten für dessen Transport. Der Weg ins Tal, „ein schlechter Karrenweg, welcher nur mit ‚Bergwagen' zur Not befahren werden kann [...], an vielen Stellen übermäßig steil, sehr schmal und ohne Vorrichtung für den Wasserabfluß"[4], verteuerte die Transportkosten in einem solchen Ausmaß, daß dadurch die Gemeinde nicht nur finanziell ruiniert wurde. Vielmehr drohte der Bevölkerung, als das Getreide sich im Jänner 1896 zu Ende neigte, eine Hungersnot, zumal die Getreidehändler sich weigerten, weder der Gemeindevertretung noch Einzelpersonen aus Virgen Kredite zu gewähren.[5] Erst als das Land und der Staat erhebliche finanzielle Unterstützungen zugesichert hatten, konnte eine noch größere Katastrophe verhindert werden. Der Bau einer Straße in dieses abgelegene Tal, dessen Bewohner auch ohne Katastrophen ohne Zweifel zu den ärmsten des gesamten Landes zählten, wurde aber auch vor dem Hintergrund dieser Ereignisse nicht in Erwägung gezogen. Das zwei Jahre später beschlossene Straßenbauprogramm des Landes berücksichtigte kaum die verkehrsmäßige Erschließung der Seitentäler, das Virgental ließ es gänzlich unerwähnt.

Die Virger Bevölkerung hingegen hatte nach der Katastrophe von 1895 die Notwendigkeit des Straßenausbaus in ihr Tal erkannt und 1901 zusammen mit Gemeindevertretern aus Matrei und Prägraten erste Initiativen ergriffen, denen sie zwei Jahre später ein Gesuch an den Tiroler Landtag „um eheste Inangriffnahme des Baues der Venedigerstraße"[6] folgen ließen. Nach diesem Vorstoß legte der dafür zuständige Landtagsausschuß einen Antrag zum Bau der Virgentalstraße und einen Plan zu dessen Finanzierung vor:

Trotz der desolaten finanziellen Lage der Gemeinden erfordere gerade die wirtschaftliche Situation des Tales den Bau einer Straße, zumal dadurch der Fremdenverkehr in dieser Gegend gefördert werden und großer Nutzen für die Bevölkerung gezogen werden könne. Außerdem sähe sich die Talbevölkerung „infolge der geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse gezwungen, vom teilweisen Ackerbau zur reinen Viehzucht überzugehen. Damit und mit dem Zuzug der Fremden steigert sich das Bedürfnis nach Einführung eines großen Teiles aller Lebensmittel und sonstiger Gebrauchs-Gegenstände. Hierdurch machen sich die hohen Transportkosten auf dem Talwege von Jahr zu Jahr mehr bemerkbar und sind heute bereits zur drückenden Last für die Talbewohner geworden.

Für den Fremdenzuzug kommt in Betracht die Höhe und schöne Lage der Talgemeinden, sowie insbesondere der lebhafte Touristenverkehr nach der Venediger-Gruppe mit ihren durch die Opferwilligkeit alpiner Vereine erstandenen Schutzhütten und Steiganlagen. Der aus diesem Verkehr sich ergebende Gewinn wird der ganzen dortigen Gegend in reicherem Maße zufließen, sobald durch die Herstellung einer gehörigen Verbindung mit dem inneren Virgentale ein leichterer und besserer Zugang zum Venediger-Gebiete von der Tiroler Seite aus geschaffen sein wird."[7]

Zum damaligen Zeitpunkt steckte der Fremdenverkehr im Virgental noch in den Kinderschuhen, obwohl es die besten Voraussetzungen dafür bot. So führt zum Beispiel von hier aus der kürzeste und sicherste Anstieg zum Gipfel des Großvenedigers, – allerdings mußte man vorher erst nach Prägraten gelangen!

Schon von Lienz aus, das seit 1873 mit der Pustertalbahn recht einfach zu erreichen war, konnte die Fahrt in das obere Iselgebiet zur Tortur werden. Die Straße nach Matrei war in einem solchen Zustand, daß die Lienzer Zeitung im Jahre 1903 den Verkehr mit Pferdefuhrwerken, Stellwägen, privaten und öffentlichen Pferde-‚Omnibussen' schlichtweg als eine ‚Tierquälerei von amtswegen' bezeichnete. „Für den in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts auch im Lienzer Raum beginnenden Autoverkehr war die schmale, holprige oder kotige Iseltalstraße jedoch völlig ungeeignet. Aus Angst vor Unfällen wurde die Straße nach den ersten zwei Automobilen, die bis nach Matrei vordrangen (1905 und 1906), für die Motorfahrzeuge gesperrt."[8] Als die Straße 1912 wieder für den Autoverkehr freigegeben wurde, hatte sich an ihrem Zustand zwar nichts, aber immerhin an den Verkehrsverbindungen etwas geändert: „ab Sommer 1913 gab es bereits dreimal täglich Autobusverbindungen in jeder Richtung."[9]

Die Fahrzeit von Lienz nach Matrei betrug damals etwa zweieinhalb Stunden, also ungefähr genau so lange wie das letzte Stück vom Defregger-Haus über den Gletscher auf Österreichs zweithöchsten Gipfel. Dazwischen lagen aber noch circa 10 Stunden Fußweg, wobei man nach etwa vier bis fünf Stunden in Prägraten „'s Aergste schon überstanden"[10] hatte.

Ohne die Herstellung einer zeitgemäßen Straßenverbindung ins Virgental war an eine Besserung der dortigen wirtschaftlichen Verhältnisse, geschweige denn an einen Aufschwung des Fremdenverkehrs jedoch nicht zu denken. Der Bau der Virgentalstraße wurde vom Tiroler Landtag zwar mehrfach beschlossen, zum ersten Mal im Jahre 1903, und dafür auch Gelder zur Verfügung gestellt, doch geschah zu dessen Realisierung so gut wie nichts. Mehrfache Vorstöße der beiden christlichsozialen Abgeordneten Schraffl und Schöpfer brachten den Bau der Straße wiederholt auf die Tagesordnung des Tiroler Landtages, aber nicht in das Virgen-

tal. Den Beschlüssen folgten keine Taten, so daß die dortigen Gemeinden allmählich die Geduld verloren. 1910 stellte Prägraten neuerlich ein Ansuchen zum „endlichen Bau der Virgenerstraße."[11] Die Folge waren neuerliche Beschlüsse, Anregungen, Verhandlungen, Unterstützungserklärungen, die allerdings eine Realisierung des Straßenbauprojekts ebensowenig bewirkten wie die zurückliegenden Aktivitäten des Tiroler Landtages. Auch die Ausarbeitung eines „Zukunftsprogrammes"[12] für das Tiroler Straßen- und Verkehrswesen drohte das Problem des Straßenbaues eher auf die lange Bank zu schieben, als schnelle Lösungen herbeizuführen. Schöpfer und Schraffl sorgten weiterhin dafür, daß der Bau der Virgener Straße im Tiroler Landtag nicht in Vergessenheit geriet.[13] Einer der in diesem Zusammenhang gestellten Anträge wies neuerlich eindringlich auf die Notwendigkeit des Straßenbauprojektes hin: „Schon der Landtag des Jahres 1[illegible]3 hat den Bau einer Straße in das Virgental bis an den Fuß des Großvenedigers, der unter den Bergen Tirols ungefähr die Stelle der ‚Jungfrau' in der Schweiz einnimmt, beschlossen und eine Subvention des Landes bewilligt.

In Prägraten befinden sich 646, in Virgen 1136 Einwohner. Beide Gemeinden sind mit der Iseltalstraße durch einen so elenden Karrenweg verbunden, daß die Einwohner von Prägraten es vorziehen, in schwindelnder Höhe, an steilen und brüchigen Felslehnen, zum Teil auf primitiven Holzbrücken, die von Lawinen regelmäßig durchgerissen werden, die Verbindung herzustellen.

Dies geschieht besonders im Winter, wo die Offenhaltung des Talweges der Schneeverhältnisse wegen nicht [illegible] möglich ist.

Über diese Felshänge und halbmeterbreite Holzstege vollzieht sich im Winter der Verkehr. Trotz der Gefahr, die auch schon Menschenleben gekostet hat, müssen im Winter Kind und Greis, Mann und Weib, Kranke und Gesunde über diesen Weg, wenn selbe nach Prägraten oder von Prägraten gehen müssen.

Trotz dem Beschlusse des Landtages von 1903, trotz der notorischen Notwendigkeit eines Weges nach Prägraten, ist der Bau dieser Straße bisher in kein Bauprogramm aufgenommen worden."[14]

Die Ausführungen klangen dramatisch, und sie waren es auch! Der Bevölkerungsverlust in Virgen und Prägraten von 16 bzw. 12 Prozent während der ersten zehn Jahre dieses Jahrhunderts hing mit hohen Abwanderungsraten zusammen, – einem Phänomen, das in den genannten Orten nichts Außergewöhnliches war, da die wirtschaftliche Situation des Tales bei weitem nicht allen seinen Bewohnern eine solide Existenzgrundlage bieten konnte; die Abwanderungsraten in den beiden Gemeinden betrugen für den Zeitraum von 1837 bis 1923 gar 35 bzw. 25 Prozent.[15] In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg drohte jedoch der Bevölkerungsverlust im hinteren Iseltal eine neue Dimension anzunehmen, denn die Einwohner von Prägraten hatten damals „ernstlich erwogen, ob man nicht in corpore nach Amerika auswandern soll. Man nannte als Kaufspreis, um den man das ganze Gemeindegebiet veräußern wollte, eine Million Kronen. Dieser Gedanke entstieg der Erkenntnis, daß man die Existenzmöglichkeit unter obwaltenden Umständen auf lange einfach nicht mehr finden könne."[16] Die Auswanderungspläne Prägratens wurden durch den Kriegsbeginn ebenso zerschlagen wie die Verwirklichung der Virgentalstraße. Deren Inangriffnahme wurde zwar mehrfach noch im Tiroler Landtag urgiert und durch entsprechende Anträge unterstützt, sie wurde sogar in einer der letzten Sitzungen des Hohen Hauses vor dem Beginn des Ersten Weltkrieges in ein „Künftiges großes Straßenbau-Programm"[17] aufgenommen, doch hatte der Staat und das Land in den folgenden Kriegsjahren andere Probleme zu lösen, als die Durchführung eines Straßenbauprojektes im Virgental voranzutreiben. Ob in dieser Zeit die Straße mit russischen Kriegsgefangenen hätte gebaut werden können, wie der Tiroler Volksbote einige Jahre später meinte[18], muß jedoch sehr bezweifelt werden, zumal die Straße strategisch wie logistisch von keinerlei militärischem Nutzen war. In Sachen Virgentalstraße blieb zunächst alles beim Alten: es rührte sich nichts!

Nach Kriegsende wurde jedoch sehr bald wieder das Kapitel Virgentalstraße im Tiroler Landtag aufgeschlagen. Es waren wiederum Ämilian Schöpfer, inzwischen zum Ehrenbürger der Gemeinde Virgen[19] ernannt, sowie Josef Schraffl, nunmehr Landeshauptmann von Tirol, die den Bau der Straße durch das obere Iseltal vorantrieben. Sie erreichten schon Ende 1919 die Aufnahme des Projektes in den Haushaltsplan für das Jahr 1920.[20]

Die Verkleinerung des Landes, der Kapital-, Werkzeug- und Arbeitskräftemangel nach dem Ersten Weltkrieg sowie die Inflation der frühen 20er Jahre verhinderten allerdings einen schnellen Baubeginn der Straße, da dringendste Notstandsbauten zur Erhaltung gefährdeter Kulturgründe vorrangig durchgeführt werden mußten. Nichtsdestoweniger behielt der Abgeordnete Schöpfer sein „Lieblingsstraßenprojekt"[21] im Auge, trieb dessen Planung und Finanzierung voran,[22] so daß am 6. Mai 1924 endlich mit dem Bau der Virgentalstraße begonnen werden konnte.[23]

Zunächst wurden nur kurze Teilstrecken in Angriff genommen, weil man sich in den beteiligten Gemeinden und Fraktionen über die Trassierung der Straße nicht einigen konnte. Die Meinungsverschiedenheiten hierüber dauerten an und führten schließlich sogar dazu, daß 1925 der Straßenbau gänzlich unterblieb. Eine Fortführung des Baues erfolgte erst im Oktober 1926, nachdem über Intervention des Bezirkshauptmannes, eines Landtagsabgeordneten und des Leiters des Baubezirksamtes eine Einigung der Straßenkonkurrenzausschüsse der Virgentalerstraße erreicht werden konnte. Außer solcher Kirchturmpolitik mußte man auch finanziellen Problemen begegnen, da ansonsten auf Grund der Finanznot des Landes zu befürchten war, daß wegen Geldmangels die Arbeiten mitten im Bau steckenbleiben würden. Deshalb versuchte man von Anfang an die Kosten durch eine große Anzahl von Robotarbeitern aus den Gemeinden des Tales möglichst niedrig zu halten[24], ohne daß man deswegen darauf verzichtete, immer wieder auf die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel zu drängen.[25] Die Arbeiten an der Straße wie auch an den Zufahrtswegen zu den einzelnen Fraktionen schritten in der Folgezeit gut voran; auch während des ganzen Winters wurde in Robotschichten zu einem Tagesverdienst von 6 Schillingen gearbeitet.

Das felsige Gelände sowie der Bau von Brücken und Tunnels erforderten einen hohen Einsatz an maschineller und vor allem menschlicher Arbeitskraft und war alles andere als ungefährlich. Im Frühjahr 1927 kam beim Bau dieser Straße ein Straßenarbeiter aus Prägraten ums Leben, als er „von herabfallenden Steinen getroffen und über einen ca. 170 m hohen und 90% steilen Felsen in den Iselfluß geschleudert worden ist."[26]

Im Oktober des gleichen Jahres waren die Arbeiten so weit fortgeschritten, daß die Straße bis Virgen mit dem Auto befahren und der Güter- und Personenverkehr aufgenommen werden konnte.[27] Von nun an kamen auch Touristen in größerer Zahl in das Dorf, die Geld ins Tal brachten, aber auch „eine merkliche Preissteigerung der Lebensmittel"[28] verursachten. Andere kamen und brachten – wie der Tiroler Volksbote im Jahre 1927 berichtete – nur Verwirrung in die Bevölkerung, wie eine Gruppe von Adventisten, denen die neue Straße den Weg zu den Bewohnern des Tales erleichterte, um diese auf den „richtigen" Pfad zu führen. Andere wiederum brachten beides: Geld und Verwirrung, wie das Filmteam der UfA, das 1929 nach Virgen kam, um hier eine Kulisse einzufangen, die anderenorts schon lange nicht mehr zu finden war. Auf jeden Fall wurde mit dem Bau der Straße der Grundstock für eine zwar zunächst langsame, in späteren Jahren aber wachsende Entwicklung des Fremdenverkehrs gelegt. Die dadurch gewonnenen Möglichkeiten für Nebenverdienste vielerlei Art trugen wesentlich zur Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Tales bei. Freilich hatte Virgen damit auch, wie bereits 1933 in einer Zeitschrift festgestellt wurde, sein „Idyll köstlicher Unberührtheit und Weltabgeschiedenheit [...] für immer eingebüßt."[29]

Ähnliches gilt wohl auch für Prägraten, wo sich die Veränderungen durch die Straße allerdings erst einige Jahre später auswirkten. Denn die Weiterführung der Trasse war technisch weitaus schwieriger und dauerte doppelt so lange wie der Straßenbau von Matrei nach Virgen. Sie war der schwierigste Teil der gesamten Strecke und wurde fast zur Gänze aus dem Felsen gesprengt! Außerdem mußte über den Nilgraben eine Brücke mit knapp 16 Meter Spannweite gebaut werden, – sie wurde 1931 nach dreimonatiger Bauzeit fertiggestellt, – ein weiterer Brückenbau erfolgte über die Katzentalschlucht, bevor man durch nicht weniger als fünf Tunnels mit insgesamt 260 Meter Länge nach Bobojach, der ersten Fraktion Prägratens gelangen konnte.[30]

Den Kraftwagenverkehr in Prägraten hatte man jedoch schon aufgenommen, bevor der Fels der Stegachklamm durchstoßen und die Verbindung mit der Virgentalstraße hergestellt war. Das geschah mit einem Auto, das man mit Hilfe eines Pferdegespanns zu diesem Zwecke auf dem alten Karrenweg oberhalb der Schlucht über die Engstelle in diesem Bereich hinweggeschafft hatte.[31] Selbstverständlich mußten Reisende vorher an der Endstation Katzental auf Schusters Rappen umsteigen und zu Fuß die Engstelle bei der Klamm auf dem alten Weg überwinden, bevor sie den Rest der Strecke bis zum Talende wiederum motorisiert zurücklegen konnten.

Im Jahre 1933 hatten aber auch diese Mühen ein Ende: Am 19. Juni wurde der 5. und letzte Tunnel durchrissen, fünf Tage später die letzte Teilstrecke Katzental – Hinterbichl feierlich dem Verkehr übergeben, „womit endlich der Ort Prägraten mit der übrigen Welt eine Verbindung erhalten hat."[32]

1) Tiroler Volksbote vom 19. 11. 1925.

2) Josef Kytir, Bevölkerungsgeographische Untersuchungen in einem peripheren Raum: Bevölkerungsentwicklung, Bevölkerungsstruktur und ausgewählte Aspekte demographischen Wandels in den drei osttiroler Gemeinden Matrei i. O., Prägraten und Virgen. Grund- und Integrativwiss. Diss., Wien 1984, S. 48.

3) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, IX/1/26, 5. 11. 1903, Beilage 149.

4) Ebd.

5) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, VIII/1/3, 7. 1. 1896, Beilage 45.

6) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, IX/1/15, 9. 10. 1903.

7) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, IX/1/26, 5. 11. 1903, Beilage 149.

8) Matrei in Osttirol. Ein Gemeindebuch zum 700-Jahr-Jubiläum der ersten Erwähnung als Markt 1280–1980. Matrei 1980, S. 188/189.

9) Ebd.

10) Tiroler Volksbote vom 19. 11. 1925.

11) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, X/2/7, 31. 1. 1910.

12) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, X/2/13, 15. 2. 1910.

13) Vgl. dazu: Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, X/3/3, 23. 1. 1913 sowie X/4/3, 6. 5. 1913.

14) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, X/4/3, 6. 5. 1913, Beilage 77. Diese Schilderung ist keineswegs übertrieben, sondern wird in einer Beschreibung des Weges aus dem Jahr 1933 (!) noch bestätigt. Vgl. dazu: Ilse Sölch, Geographie des Iselgebietes in Osttirol. Eine länderkundliche Darstellung. Freiburg i. Br. 1933, S. 144/145.

15) Kytir, Bevölkerungsgeographische Untersuchungen, S. 84.

16) Tiroler Volksbote vom 19. 11. 1925.

17) Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, IX/1/15, 2. 7. 1914, Beilage 201.

18) Tiroler Volksbote vom 19. 11. 1925.

19) Vgl. dazu: Anton Klotz, Dr. Aemilian Schöpfer. Priester und Volksmann, Innsbruck/Wien/München 1936, S. 36/37.

20) Protokoll des Verfassungsgebenden Tiroler Landtages, 5. Stzg., 19. 8. 1919; 13. Stzg., 29. 8. 1919; Stenographische Berichte des Verfassungsgebenden Tiroler Landtages, 9. Stzg., 23. 8. 1919; 24. Stzg., 15. 12. 1919.

21) So der Abgeordnete Gösmayr im Tiroler Landtag; Stenographische Berichte des Tiroler Landtages I/1/21, 1. 2. 1922.

22) Vgl. dazu: Protokoll des Verfassungsgebenden Tiroler Landtages, 65. Stzg., 20. 1. 1921; Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, I/1/21, 1. 2. 1922; I/5/6, 18. 12. 1923.

23) Chronik der öffentlichen Volksschule in Virgen. Ms., S. 56.

24) Vgl. dazu: Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, I/1/21, 1. 2. 1922.

25) Vgl. dazu: Stenographische Berichte des Tiroler Landtages, I/7/6, 17. 12. 1924.

26) Chronik, S. 60.

27) Vgl. dazu: Chronik, S. 62.

28) Ebd., S. 60.

29) Weltguck. Illustrierte Wochenpost Nr. 29 vom 22. 7. 1933, S. 12.

30) Vgl. dazu: Ebd.

31) Vgl. dazu: Sölch, Geographie des Iseltals, S. 145.

32) Innsbrucker Nachrichten, Nr. 147 vom 28. 6. 1933, S. 8.