



# Stuben

AM ARLBERG

Hans Thöni

## Inhalt

### **Ortsbeschreibung von Stuben**

Stubener Familien vor 1667 (Fischer-Regesten)

Stubener Familien von 1619 bzw. 1667 bis  
1938

Eheverbindungen über den Arlberg

### **Häuserbeschreibung**

Die **Pfarrkirche Mariae Geburt** von Stuben

Die **Fritz-Kapelle**

Wasserbetriebene Anlagen am Stubiger Bach:

Schmiede, Mühle, Säge

Der Stubiger Bach

Steinschlag, Felsstürze, Muren, Wildbäche und  
Lawinen

Die Lawinenmauer

Wasserversorgung, Telegraph und Telephon,  
Stromversorgung, Berufe

**Der Dorfbrand von Stuben im Jahr 1520**

**Ordnungsbrief von 1542**

**Die Fuhr-und Rodordnung**

**Die zwei großen Lawinenkatastrophen**

**Die Arlbergwege**

Arlberg-**Sommerweg**, Arlberg-**Winterweg**,

Heinrich Findelkind und seine Nachfolger,

Bau der schattenseitigen Straße 1824,

**Die Flexenwege**

Der alte Flexenweg

Bau der neuen Flexenstraße 1897 vom

Posteck zum Flexenpaß

Bau der neuen Flexenstraße 1941 von Rauz  
zur Großen Tola

Der alte Erzweg vom Flexenpaß nach Rauz

**Kriegerische Ereignisse**

Bau der Abwehranlagen zwischen Rauz und  
St.Christoph

Gefecht in Stuben-Gitzibühel 1809

### **Berichte über die Kreisbereisung**

des Kreishauptmannes Franz Anton von  
Daubrawa ab 1819 und

des Kreishauptmannes Johann Nepomuk  
von Ebner ab 1822

**Bau der Arlbergbahn** von 1880 bis 1884

Der geplante und begonnene Schrägschacht  
Rauz

Die Wasserfassung von Stuben

Die Steinbrüche von Stuben und der

Steintransport nach Langen

Unterbringung der Arbeiter in Stuben und  
in Baracken

**Gaben der Natur**, Wiesen, Bergmäher,

Allmeindmäher, Streuemäher

**Besondere Ereignisse** am Arlberg und Flexen,

Tod durch Lawinen, Erfrieren, Unfälle etc.

im 18., 19. und 20. Jahrhundert

Zur **Geschichte der Alpe Stuben**

Kirchspielordnung von 1756

Das Alpbuch Stuben ab 1776

Zur **Geschichte der Alpe Rauz**

**Die Alpe Rauz in früheren Jahrhunderten**

Die Alpe Rauz gehört ab 1914 den Bauern  
von Gamprin

Das Barackenlager Rauz 1938-1945

**Der Lawinen-Franz-Josef**

**Hannes Schneider**, der Schipionier

**Zwischenkriegszeit 1919-1938**

**Pferdefuhrwerker am Flexen**

**Kriegspferde in Rauz 1945**

**Entwicklung des Fremdenverkehrs**

**Vereinsleben, Aufstiegshilfen**

**Hausnummernvergleich**

## Der Dorfbrand von Stuben im Jahr 1520

Im Spätsommer des Jahres 1520 ist über Stuben eine Brandkatastrophe hereingebrochen, wobei alle neun Häuser der Dorfgasse ein Raub der Flammen geworden sind. Von den insgesamt etwa zwölf Häusern Stubens sind nur jene zwei oder drei stehengeblieben, die jenseits des Stubiger Baches gestanden sind. Unter den neun abgebrannten Häusern befand sich auch das wichtigste, das Gast- und Zollhaus des Stephan Petermann, die anderen acht Häuser gehörten zur Gemeinschaft der Stubener.

Der an den Haller Salzmaier (Johann Zott?) gerichtete Brief mit Datum 23. September 1520 enthält folgenden Satz: "Als yezo kürzlich das Dörffle unndter dem Arlperg, genannt zu der Stuben, bis ab zway oder drew claine Hewsle gannz in Grundt abgeprunnen ist..."

Für den Wiederaufbau des Gasthauses, das gleichzeitig auch wieder als Zollhaus diente, hat der Wirt und Zoller Stefan Petermann auf Grund seines Ansuchens von der Tiroler Finanz-Kammer insgesamt 100 Gulden erhalten und zwar in fünf Jahresraten zu je 20 Gulden. Über Auftrag der Tiroler Finanz-Kammer wurde das Geld von der landesfürstlichen Saline zu Hall in Tirol überwiesen. (*Elmar Schallert, Der Dorfbrand von Stuben 1520*)

Die gestaffelte Auszahlung des Kredites lässt vermuten, daß der Bau des Gast- und Zollhauses etwa fünf Jahre gedauert hat. Es muß daher ein großes Gebäude gewesen sein. Aber auch Stephan Petermann selbst hatte seinen Beitrag zu leisten. Es kann daher kein Zufall sein, daß Petermann am 9. November 1523 von zwei Grundstücken auf Rauz den Zins verkauft hat. (*Fischer Regesten Nr. 1056*)

Der hohe Kredit, die fünfjährige Bauzeit und die Bezeichnung des Hauses als Gast- und Zollhaus lässt die Vermutung aufkommen, daß es sich bei dem Neubau um das alte Stubener Gmeshus handelt, das um 1960 abgebrochen worden ist. Das Wissen um diesen Brand von 1520 und den Wiederaufbau lässt einige Fragen über Stuben in neuem Licht erscheinen. Die altüberkommene Meinung, oberhalb von Stuben müsse ein Schloß gestanden sein, ist nicht mehr zu halten.

Die ungefähren Maße und das Aussehen des alten Gemeindehauses sind an Hand von Katasterplänen und Bildern zu rekonstruieren: Die Hauslänge entlang der Straße betrug etwa 17 Meter, die Haustiefe gegen den Bach etwa 15 Meter und die Haushöhe etwa 12 Meter (Keller, Erdgeschoß und Obergeschoß und ein teilweise ausgebautes Dachgeschoß). Der umbaute Raum betrug daher etwa 3060 Kubikmeter.

Das Gmeshus war von 1525 bis 1960, also über 435 Jahre das größte Haus von Stuben. Es ist daher kein Wunder, daß dieses Haus im Bischöflichen Visitationsbericht von 1640 auch als *castellum* (=festes Haus, Zufluchtsort) bezeichnet wurde. (*Bischöflicher Visitationsbericht von 1640*)

Wir kehren zurück in das Stuben nach der Brandkatastrophe. Während der Bau des Gast- und Zollhauses längst im Gange war, mußten sich die anderen Abbrändler noch zwei Jahre vertrösten lassen. Auch die Gemeinschaft der Stubener mußten für den Wiederaufbau ihrer Häuser Güter verkaufen. Die Stubener verkauften vor Weihnachten 1523 die Alpe Albona, die sie erst acht Jahre zuvor, im Jahr 1515 von Caspar Von Bankh (Vonbank) aus Braz erworben hatten. (*Fischer Regesten Nr. 1053 und 1057*)

Sie haben die Alpe Albona an den Rat und die Gemeinde Bludenz verkauft, welche diese sogenannte Bludnzer Alpe noch heute, nach bald 500 Jahren, immer noch bewirtschaften.

## Die Josefinische Fahrstraße, eröffnet 1787

Der Bau der Josefinischen Straße 1787 führte zum Ende der Säumerei mit Tragtieren.

Die Bezeichnung "Josefinische Straße" geht Kaiser Joseph II. zurück, der als Nachfolger seiner Mutter Maria Theresia, von 1780 bis 1790 regierte.

Auf der Tiroler Seite des Arlbergs wurde der Abschnitt vom Mooserkreuz bis zur Landesgrenze neu gebaut. Auf der Vorarlberger Seite wurde der Abschnitt von Stuben bis zur Alpe Rauz und der Abschnitt von der Felsenkante bis zur Landesgrenze auf der bestehenden Trasse erneuert.

Der wichtigste Abschnitt war aber wohl der Neubau der Straße zwischen Stuben und Rauz, wodurch die Steilstrecke durch die berüchtigte Kendeltola entbehrlich wurde. Die Straße durchfuhr auf der bestehenden Trasse den Ort Stuben und überquerte den Stubiger Bach in einer großen Talkehre. Es folgten zwei weitere Kehren auf Höhe der Eggena, um dann mit einer Steigung von etwa 14 Prozent zum Posteck und an der Außenflanke des Kendelkopfes zum Rauzer Herrenmahd und weiter zur Alpe Rauz zu gelangen.

Diese bautechnisch schwierige Maßnahme wurde ca. 200 Meter westlich des Rauzer Streusandsilos an der Felswand verewigt. Die Inschrift lautet:

**"Im Jahr 1787 am St.Jakobstag ward dieser durch vierjähriges Felsensprengen neueröffnete Kommerzial-Straßenzug am Arlberg über dem Rautskopf von Herrn Josef Andrä von Lacharding, k.k. Gubernialrath und Straßenbaudirektor zum erstenmal befahren. Samt denen Baubeamten Roman Hürn, Andrä Eberl, Georg Pult Baumeister"**

In dieser Inschrift wird der Kendelkopf als Rautskopf bezeichnet.



*Wehrsteine (Randbegrenzung) an der Arlbergstraße*

Aus dem Jahr 1802 ist ein Bild von Martin von Molitor erhalten, das die Felsstrecke oberhalb des sogenannten Känzele wiedergibt. Der Maler hat für das Bild einen Standort auf der gegenüberliegenden Talseite gewählt. Auf dem Bild fällt auf, daß die Straße gegen den Abgrund noch keinerlei Begrenzung, weder einen Zaun noch Wehrsteine aufweist.

Vom Streusandsilo aufwärts war die neue Straße steiler als die heutige Straße angelegt, weil sie noch vor dem Valfagehrbach in den alten Arlbergweg einmündete. Im Gelände ist die alte Trasse oberhalb der heutigen

Textauszug

## Der Schrägschacht Rauz



*Stuben am Arlberg mit Scesaplana und Zimbaspitze*

Zuerst hat der Plan bestanden, den Arlbergtunnels mittels eines vertikalen Schachtes, der über dem Kulminationspunkt des Tunnels angeordnet war, zu entlüften. Der Kulminationspunkt des Tunnels liegt, vom alten Tunnelportal in St. Anton 4,1 Kilometer entfernt. Von diesem Höhepunkt fällt die Bahn nach Osten mit zwei Promille, nach Westen mit 15 Promille. Der lotrechte Schacht von St. Christoph wäre etwa 480 Meter tief gewesen und war südlich des Hospiz, etwa am heute dort befindlichen Parkplatz geplant. Das Ausbruchmaterial wäre südlich des Schachtes

rechts des Arlenbaches deponiert worden. Da dieser Schacht jedoch nicht in der Tunnelmitte gelegen wäre und für die Beschleunigung des Vortriebes nur wenig gebracht hätte, wurde von diesem Bau Abstand genommen.

Gleichzeitig machte eine Gruppe von k.k. Ingenieuren den Vorschlag, die Angriffspunkte des Tunnelvortriebes derart zu verdoppeln, indem man vom Rauztal aus einen Schrägschacht bis in die Tunnelmitte vortreiben sollte. Von dort aus könne man den Tunnelausbruch und die Ausmauerung in beide Richtungen vornehmen. Außerdem wäre dieser Schrägschacht beim Bahnbetrieb als Entlüftungsschacht geeignet. Die Baustelleneinrichtung für diesen Schrägschacht wurde im Mai 1880 tatsächlich vorbereitet. Auf der gegenüberliegenden Flur Wegscheide wurde im Schutz eines Lawinenkeils ein Observatorium eingerichtet, wo ein fix eingestelltes Vermessungsinstrument die Richtung und das Gefälle des Schrägschachtes vorgeben sollte. Nahe der Talkehre wurden die nötigen Baracken für die Arbeiterschaft bereits aufgestellt.

Die Zeitung schrieb am 18. Juni 1880 Folgendes: "Ober dem Weiler Rauz sind die Technischen Vorarbeiten für den projektierten Seitenstollen schon nahezu fertig. Dieses Beginnen begrüßen Ortskundige meist mit Staunen und Kopfschütteln, denn die Einheimischen kennen den schrecklichen Winter am Arlberg." (*Der Bote für Tirol und Vorarlberg 1880, Nr. 130*)

Die Vorbereitungen für den Schrägschacht wurden noch im Sommer 1880 überraschend eingestellt, aber nicht wegen der Warnungen der Einheimischen, sondern weil keines der größeren Bauunternehmen ein Angebot abgegeben hatte. Kein Bauunternehmer sah sich in der Lage, diesen ca. 1300 Meter langen

# Das Zollhaus, Gasthaus, "castellum". Armenhaus, Gemeindehaus

- 1520 Brand von Stuben
- 1525 Zoll-und Gasthaus wieder aufgebaut, Wirt Stephan Petermann
- ca. 1538 Stephan Petermann sen. oder jun. heiratet Maria Weiskopf
- 1539 Tod des Stephan Petermann
- 1540 Die Witwe Maria Weiskopf heiratet Hans Fritz, geb. 1515
- ab ca. 1540 Zöllner und Wirte, Hans und Lorenz Fritz
- 1640 Das Gasthaus wird als "castellum in Stuba" bezeichnet.
- 1670-1788 Ära der Kurzemann
- ab 1806 Nr. I, Zollhaus
- ab ca. 1824 Nr. 10
- ab ca. 1857 Nr. 11, 12 und 13, BP. 213 Armenhaus
- ab 1895 Nr. 11 Gemeindehaus
- ca. 1960 das "Gmeshus" wird abgebrochen
- Neubau Hotel Albona
- Mariannas Stall liegt gegenüber hinter dem Haus Riezler

Das Gmeshus hat durch sein wuchtiges Aussehen auch in seinen alten Tagen noch viele Menschen beeindruckt (Fotos). Das Gemeindehaus ist an der Stelle des heutigen Hotel Albona gestanden, es wurde nach dem Dorfbrand von 1520 in den Jahren von 1521 bis 1525 erbaut und etwa im Jahr 1960 abgebrochen. Zuerst wollen wir das Haus kurz beschreiben. Das große Haus diente über Jahrhunderte als Gasthaus, wobei der Wirt immer auch gleichzeitig als Zoller oder Zöllner wirkte. Etwa ab 1840 war es Privathaus und Armenhaus, deshalb von den Einheimischen auch als Gmeshus = Gemeindehaus bezeichnet. Das Haus war an der Straße etwa 17 Meter lang und gegen den Bach etwa 15 Meter breit, hatte also etwa 255 Quadratmeter Grundfläche auf



der BP. 213. Zum Haus gehörte auch ein etwa 8 Meter langer und zwei Meter breiter Grundstreifen gegen das Haus Wolf. Die Grundfläche um das Haus wie der Zugang zum Bach und entlang des Baches zählen zum Öffentlichen Gut und trägt die Nr. GP. 1573/1.

Der Keller bestand aus drei nebeneinanderliegenden Gewölben von verschiedener Breite, die normal zur Straße angeordnet waren. Der Eingang in den Keller lag am tiefsten Punkt an der Straße. Der unterste Keller diente als Pferdestall und zuletzt auch als Schafstall. Vom ersten Keller gelangte man in den zweiten mitt-



leren Keller, in dem das Pferdefutter und Gerätschaften gelagert waren. Der dritte und oberste Keller diente dem Gasthaus als Wein- und Vorratskeller, er war vom Erdgeschoß über eine Stiege erreichbar. Jedes Kellergewölbe hatten nur je ein Fenster auf der Straßen- und Bachseite des Hauses.

Der Eingang in das Erdgeschoß lag am höchsten Punkt an der Straße und es bedurfte noch etwa acht Stufen, um in den Flur des Gasthauses zu gelangen. Übrigens wurden Keller- und Hauseingang beim neuen Hotel Albona an denselben Stellen wie beim alten Haus angeordnet. Das Erdgeschoß war vorwiegend dem Gastbetrieb gewidmet. Der Flur mit etwa vier Metern Breite erstreckte sich bis ans Ende des Hauses, wo sich, außerhalb der Hausmauer, der Abort befand. Die Lage des Abortes unmittelbar hinter der Hausecke wurde von Frau Maria (Midi) Salzgeber geb. Wolf bestätigt, weil sich dort bis zum Abbruch des Hauses eine Abortgrube befand. Dies wußte

sie deshalb, weil der Gemüsegarten, den die Familie Wolf hinter dem Gemeindehaus angelegt hatte, wegen dieser Abortgrube nicht auf die ganze Hauslänge genutzt werden konnte. Vom Flur führte die Stiege in den ersten Stock, sie war über der Kellerstiege angeordnet. Im Erdgeschoß lag an Straßenseite eine große Gaststube mit drei Fenstern. Ein Fenster gewährte den Blick talauswärts, weil das Nebenhaus, heute Haus Wolf, etwa zwei Meter zurückgesetzt war. An der Zwischenmauer gegen die Küche befand sich ein großer offener Kamin, wo wohl den ganzen Winter das Feuer brannte. Das Kaminfeuer und einige Talglichter in kleinen Wandnischen mögen den großen Raum bei Dunkelheit ein wenig erhellt haben. Inmitten der etwa acht mal zehn Meter großen Gaststube ist eine gefaste Holzsäule gestanden, sie hat einen mächtigen Unterzug und damit die Holzdecke über dem Erdgeschoß getragen. Im rückwärtigen Teil des Erdgeschoßes befand sich die gewölbte Rauchküche mit einem Vorraum. Der Vorraum der Küche diente der Holzlagerung für den offenen Kamin und den Küchenherd.

In der Fensterbank des bachseitigen Küchenfensters befand sich ein Wasserausguss. Hier wurde das Abwaschwasser in einen sogenannten Ferggerstein geschüttet und gelangte über eine Steinrinne ins Freie.

Damit es nicht kalte Luft hereinzieht, wurde das offene Abflußloch mit einem Holzstopfen geschlossen.

Im Obergeschoß befanden sich straßenseitig drei Schlafkammern, bachseitig zwei Kammern für die Wirtsleute und das Personal. Das hinterste Zimmer an der Südwestecke des Hauses lag etwa 0,80 Meter über dem Obergeschoßfußboden und war über mehrere Stufen zu erreichen. Dies deshalb, weil das Gewölbe der dar-

## Der Winterweg von Rauz über den Arlbergpaß nach St. Christoph

Bei geringen Schneehöhen wurde der oben beschriebene Arlbergweg von Rauz nach St.Christoph wie im Sommer begangen. Der Schnee wurde je nach Schneehöhe von einem oder mehreren abwärts fahrenden Schlittenfuhrwerken mit zwischen den Kufen quer gespannten Ketten planiert. Die Schlitten wurden jeweils nur von einem Pferd gezogen, denn der Weg wurde nur einspurig geräumt. Nach den ersten großen Schneefällen zu Beginn eines Winters war der durchgehend am sonseitigen Hang liegende Sommerweg zwischen Rauz und dem Paß völlig eingeschneit und konnte nicht mehr benutzt werden. Daher wurde bei der Wegerstellung zu einer Methode gegriffen, die heute kaum mehr bekannt ist. Mit Hilfe von Rindern und Pferden, die im Winter ohnehin in den Ställen gestanden sind, wurde in der Talmulde des Rauztales zwischen Rauz und St.Christoph und weiter bis zum Kalteneck ein neuer Weg "gebrochen". In der Talsohle deshalb, weil hier das Gelände am schattigsten und der Schnee am tiefsten ist und wo außerdem die Tiere nicht abstürzen konnten. Im Rauztal kann der Wind aus allen Richtungen kommen, der Großteil der Schneeverfrachtung wird sich immer in der Talmulde ablagern. Auf den Rauzbach oder auf den Arlenbach in Tirol mußte bei der Anlage des Winterweges keine Rücksicht genommen werden, weil diese Bäche im Winter fast kein Wasser führen.

Die Vorgangsweise war etwa folgende: Ein wegekundiger Mann watete mit einem blanken Pferd voraus und legte die Richtung des Weges fest. Ihm folgten mindestens zehn Pferde oder Rinder, die den Schnee mit ihren Hufen zum Teil verdichtet haben. Mehrere Männer schaufelten gleichzeitig Schnee in die durch die Tierhufe entstandenen Löcher. Dann fuhren zwei oder mehr unbeladene Fuhrwerke über



den noch sehr holprigen Weg. Dieser Vorgang wurde abschnittsweise öfters wiederholt, bis der Wegkörper die Höhe des umgebenden Schneefeldes erreicht hat. Durch die Hufe der schweren Tiere wurde der Schnee auf Wegesbreite derart verdichtet, daß ein tragfähiger Wegkörper entstanden ist. Um diesen Weg nach weiteren Schneefällen wiederzufinden, wurden in gewissen Abständen Schneestangen aufgestellt, nötigenfalls wurde das "Brechen" wiederholt. Die Klostertaler haben den Weg bis zur Landesgrenze am Ende der Moos-Ebene gebrochen.

Ein kurzes aber schwieriges Stück war die letzte Steilstrecke vom Ende der Talebene im Moos über die Paßhöhe bis St. Christoph. Dieses Teilstück wurde vom Bestandswirt auf St. Christoph und seinen Knechten gebrochen. Wie im ganzen Rauztal folgte auch hier der Winterweg der Talsohle und erreichte die niedrigste Paßhöhe auf etwa 1795 Metern Seehöhe. Auch die Strecke von St. Christoph bis

Textauszug