

# Slowenienfahrt vom 13.06. – 22.06.2012

Bericht: Hans Huber

Fotos: Karl-Heinz König  
Christian Bauer  
Hans Huber  
Georg Schwimmer

## Teilnehmer:

**Hansl Fischberger**  
*Schlüter, 15 PS, Baujahr 1953*



**Karl-Heinz König**  
*Eicher 16 PS, Baujahr 1956*

**Christoph Huber (genannt Christ)**  
*Lanz, 24 PS, Baujahr 1957*



**Hans Huber**  
*Eicher Leopard, 15 PS, Baujahr 1961*

**Georg Schwimmer**  
*Eicher 16 PS, Baujahr 1954*



**Sepp Unterforsthuber**  
*Lanz 24 PS, Baujahr 1957*

**Benno Moser**  
*Eicher 28 PS, Baujahr 1951*





**Anton Wurmer**  
*Eicher 25 PS, Baujahr 1951*



**Christian Bauer**  
*Eicher 32 PS, Baujahr 1964*



**Willi Zehetmaier**  
*Lanz 22 PS, Baujahr 1953*



**Max Heinzeller**  
*Fendt GT 231, 32 PS, Baujahr 1968*



**Hubert Hörndl**  
*MAN 40 PS, Baujahr 1954*

### ***Vorwort:***

*So eine Traktorfahrt mit 12 Teilnehmern bedarf einer gewissenhaften Vorbereitung jedes einzelnen Teilnehmers. An dieser Stelle möchte sich der Verfasser des Berichts sehr herzlich bei Willi Zehetmaier bedanken, der ganz wesentlich zur Ausarbeitung der Strecke beigetragen hat. Wenn 12 Männer 10 Tage lang durch die Landschaft touren, gibt es natürlich auch einmal kleine Differenzen, die sich aber immer durch Aussprachen beheben ließen. Georg Schwimmer hat noch in der Vorwoche der Fahrt die Anhänger von Christ Huber, Benno Moser und ihm selbst mit \*\*\* Luxuskabinen versehen. Christian Bauer hatte seinen Anhänger schon letztes Jahr aufgebaut. Auch Sepp Unterforsthuber besitzt einen Anhänger mit Schlafmöglichkeit. So waren diese für alle Fälle gerüstet. Die Fahrt über viele Pässe mit rund 10.600 Höhenmetern war ganz phantastisch, wobei bemerkt werden darf, dass die größeren Probleme nicht die Bergfahrten, sondern die Talfahrten sind. In dem Bericht können nur wenige Eindrücke wiedergegeben werden. Das Wichtigste ist sowieso die Erinnerung. Alle Teilnehmer und Traktoren haben die Fahrt unbeschadet überstanden.*

## Dienstag, 12. Juni 2012

Karl-Heinz König fuhr bereits am 12.06.2012 um 6.30 Uhr von seinem Wohnort Großmehring bei Ingolstadt über Geißenfeld, Wolnzach, durch die Holledau nach Freising. Dort traf er sich um 10.00 Uhr mit Anton Wurmer, der von Hausen im Landkreis Kelheim gestartet war. Weiter ging die gemeinsame Fahrt über Erding, Forstern nach Pfaffing bzw. Ramerberg. In Albaching wurde Anton Wurmer gleich wieder eingespannt, um bei Georg Schwimmer die Kühlbox anzuschließen. Karl-Heinz König fuhr zum Übernachten zu seiner Schwester nach Ramerberg, Anton Wurmer übernachtete bei Hans Huber in Pfaffing. Beide hatten jeweils eine Fahrstrecke von ca. 125 km hinter sich.



Karl-Heinz König  
vor der Abfahrt  
in Großmehring

letzte Instruktionen  
von  
Schwiegersohn  
Jürgen



mit Anton Wurmer  
geht es nach  
Albaching, Pfaffing

## Mittwoch, 13. Juni 2012

Fahrtroute: Albaching, Pfaffing, Wasserburg a. Inn, Amerang, Seeon, Waging, Kirchanschöring, Laufen, Freilassing, Salzburg, Guggenthal, St. Gilgen

Km: 147 km (die Albachinger hatten 10 km mehr)

Höhenmeter: zwischen Salzburg (ca. 450 m) und bis zum Fuschler See hatten wir die ersten größeren Höhenunterschiede (ca. 750 m) = 300 m als Gewöhnungstour zu bewältigen.

Die beiden Forstinninger Max Heinzeller und Hubert Hörndl fuhren die ersten beiden Tage noch nicht mit, sie kamen am 15. Juni 2012 mit dem Lastwagen nach Mauterndorf nach.

Die Albachinger Christ Huber, Benno Moser, Christian Bauer und Georg Schwimmer fuhren um 5.00 Uhr früh in Albaching bei Regen weg, um 5.30 Uhr war Treffpunkt vor der Pfaffinger Metzgerei Bichler, wo noch Weißwürste gegessen wurden und Anton Wurmer, Willi Zehetmaier, Karl-Heinz König sowie die Pfaffinger Hansl Fischberger und Hans Huber schon warteten.

Bei Regen ging es los. Wir waren trotzdem bester Stimmung, alle waren wir mit einem Dach ausgestattet. Um 10.30 Uhr machten wir in Kirchanschöring eine dreiviertel Stunde Brotzeit. Der Grenzübergang in Laufen war gerade an diesem Tag gesperrt, so dass wir in Freilassing die Grenze nach Österreich überschreiten mussten. Weiter ging es durch Salzburg (wir behinderten den Verkehr kaum, da es sowieso nur sehr langsam voran ging) den Heuberg hinauf nach Guggenthal und auf der 158 zum Fuschler See. In Salzburg hat es Gott sei Dank aufgehört zu regnen. Beim Golfparkplatz machten wir mit den von Karl-Heinz König mitgebrachten Würsten (stammen vom Hof seiner Schwester) Brotzeit. Dann fuhren wir weiter nach St. Gilgen. Oberhalb St. Gilgen hielten wir noch bei einem herrlichen Aussichtspunkt auf den Wolfgangsee. Um 16.30 Uhr kamen wir in der Pension Seeblick an, wo wir übernachteten. Abends um 20.45 Uhr gab es ein Gewitter mit starkem Regen. Wir kamen gerade noch trocken vom Abendessen in der Pension an. Dort sahen wir im Fernsehen noch das Fußballspiel Niederlande – Deutschland.

**Sankt Gilgen** ist eine Gemeinde mit 3731 Einwohner (Stand 1. Januar 2011) im Nordosten des österreichischen Bundeslandes Salzburg. Sie befindet sich im Salzkammergut und ist ein bekannter Urlaubsort.

Sankt Gilgen ist nach dem heiligen Ägidius von St. Gilles benannt worden, den man im deutschen Sprachraum auch *Gilg* oder *Gilgian* nennt. Ursprünglich hieß der Ort *Oberdrum*. Dieser Name war ein Hinweis auf die geografische Lage, nämlich am oberen Teil (Drum, Trum) des Sees. Um 750 n. Chr. schenkte der Herzog Odilo (Bayern) der Salzburger Kirche das Gebiet des Abersees, um es von Mönchen erschließen zu lassen. Bis zum 13. Jahrhundert was das Gebiet im Großen und Ganzen vollständig kultiviert. Zu dieser Zeit gab es ungefähr zehn Häuser. Auch die erste Kirche wurde in diesem Zeitraum erbaut. Durch die steigende Bevölkerung musste die Kirche zweimal neu gebaut werden. Einmal im Jahre 1425 und das zweitemal im Jahre 1769. Nach Aufnahme der Schifffahrt auf dem Wolfgangsee (1873) und vor allem nach Errichtung der Salzkammergut-Lokalbahn (1893) nahm das zuvor unbedeutende Dorf einen starken touristischen Aufschwung. Prominente wie der Arzt Theodor Billroth oder Industrielle und Bankiers wie Wilhelm Kestranek oder Max Feilchenfeld errichteten hier Sommervillen, in der Zwischenkriegszeit entwickelte sich auch eine Künstlerkolonie, die Zinkenbacher Malerkolonie, der heute ein kleines Museum gewidmet ist.

Auf dem Falkenstein befindet sich seit dem 14. Jahrhundert die Falkensteinkirche, ein früher wichtiger Wallfahrtsort. Sehenswert in St. Gilgen selbst sind das Rathaus, die Pfarrkirche und das Mozarthaus.

---



Brotzeitpause  
in  
Kirchanschörling

13/6/2012 10:47

vor der Durchfahrt  
durch Salzburg  
sammelten wir uns,  
damit auch niemand  
verloren geht.



13/6/2012 12:29



„kennts Eich aus“  
Bene in der Mitte.

13/6/2012 12:29

Richtung  
Fuschler See



Aussichtspunkt  
mit Blick auf den  
Wolfgangsee

### Donnerstag, 14. Juni 2012

Fahrtroute: St. Gilgen (545 m), Postalm (1.250 m), Voglau, Annaberg im Lammertal (771 m), St. Martin am Tennengebirge (953 m), Niedernfritz (760 m), Altenmarkt im Pongau, Radstadt (850 m), Untertauern (1.000 m), Obertauern (1.738 m), Mauterndorf (1.118 m)

Km: 127

Höhenmeter: Strobl (550 m), höchster Punkt der Postalm (ca. 1.250 m) = 700 m  
Lammertal (771 m) nach St. Martin am Tennengebirge (953 m) = 180 m  
Radstadt (850 m) nach Obertauern (1.738 m) = 900 m  
Gesamt: 1.780 m

Um 8.45 Uhr fuhren wir nach ausgiebigem Frühstück weg. Christian Bauer war bei unserer Abfahrt noch auf der Toilette. Er fuhr uns nach, übersah aber die Abzweigung zur Postalmstraße und fuhr fast bis Bad Ischgl, bis er seinen Fehler bemerkte und umkehrte. Er

sagte, landschaftlich war es schön. Bei der Mautstation der Postalmstraße sammelten wir uns wieder. Die Maut betrug für uns 4,00 Euro, statt wie sonst 5,00 Euro pro Person.

Der Großteil der Gruppe fuhr nicht ganz zur historischen Postalm hinauf, sondern nahm die Abzweigung nach Abtenau. Benno Moser, Georg Schwimmer und Hans Huber fuhren zur historischen Postalm hinauf. Benno Moser und Hans Huber stiegen auch zur Kapelle hinauf. Anschließend fuhren wir auch noch zum obersten Punkt, dem Parkplatz hinauf, zu dem auch Christian Bauer kam.

Am Parkplatz der Seilbahn traf sich dann die ganze Gruppe wieder zu einer gemütlichen Brotzeitpause.

Die Salzburger Postalm ist das größte zusammenhängende Almgebiet Österreichs und das zweitgrößte Europas! Als Bad Ischl noch die Sommerresidenz der österreichischen Kaiser war, gab es dort auch eine bedeutende Poststelle mit vielen Postkutschen und einer großen Anzahl von Pferden. Im Sommer wurde ein Teil der Pferde zur Sommererholung auf die Alm gebracht und so ergab sich der Name "Postalm"! Heute wird das gesamte Gebiet, das viele Almen wie Lienbachalm, Einbergalm, Wiesleralm, Thoralm, Pitschenbergalm ...usw. umfasst, zusammen als "Postalm" bezeichnet.

Gegen 12.30 Uhr fuhren wir weiter. Auf Grund der fortgeschrittenen Zeit machten wir keine Kaffeepause. In Obertauern warteten wir fast eine Stunde, bis Willi Zehetmaier, Georg Schwimmer und Benno Moser dort ankamen. Georg Schwimmer war das Diesel ausgegangen. Christ Huber und Christian Bauer brachten Diesel im Reservekanister hinunter. Wir übrigen fuhren nach Mauterndorf und kamen um 17.45 Uhr in der Pension Laßhofer an. Peter Laßhofer, Organisator eines Oldtimertreffens, das am Sonntag, 17. Juni 2012 stattfand, zeigte uns Fotos des letztjährigen Treffens. Leider ließ es sich nicht organisieren, dass wir bei dem Treffen am Sonntag hätten teilnehmen können.

Der **Pass Gschütt** ist ein Alpenpass in Österreich an der Grenze zwischen Salzburger Land und Oberösterreich. Die Passhöhe beträgt 957 m ü. A.. Der Pass verbindet das salzburgische Rußbach am Pass Gschütt im Lammertal mit dem oberösterreichischen Gosau im Inneren Salzkammergut.

Über den Pass führt die Pass Gschütt Straße (B166), im Süden befindet sich die Skiregion Dachstein-West.

Der **Radstädter Tauernpass** ist ein 1.738 m ü. A. hoher Gebirgspass zwischen zwei Gebirgsgruppen der Niederen Tauern, den Schladminger Tauern im Osten und den Radstädter Tauern im Westen. Der Pass liegt im Bundesland Salzburg in Österreich und verbindet den Pongau und den Lungau. Über diesen schon im Altertum genutzten Alpenübergang führt die heutige Katschbergstraße (B99), die von Radstadt im Ennstal über den Pass nach Tweng und Mauterndorf im Lungau und schließlich über Sankt Michael im Lungau und den Katschbergpass (1.641 m ü. A.) nach Kärnten führt. Direkt auf dem Pass liegt der Wintersportort Obertauern.

In der Nähe der Passhöhe entspringen die beiden Flüsse Nördliche Taurach (Pongauer Taurach) und Südliche Taurach (Lungauer Taurach), die beide streckenweise parallel zur Katschbergstraße verlaufen. In beiden Rampen durchqueren die Katschbergstraße und die jeweilige Taurach jeweils eine Engstelle. In der Nordrampe liegt die sehr enge Taurachklamm, in der Südrampe der Twenger Talpass.

**Mauterndorf** ist eine Marktgemeinde im Lungau und mit 1740 Einwohnern (Stand 1. Januar 2011) die viertgrößte Gemeinde des Gebietes.

Zur Zeit des Römischen Reiches verlief eine wichtige Römerstraße durch Mauterndorf über den Radstädter Tauern. Heute sind im Ort Römersteine aus dieser Zeit zu sehen. Etwa an der Stelle, an der heute die Burg steht, existierte schon damals ein römisches Kastell.

1002 wurde Mauterndorf das erste Mal urkundlich erwähnt, 1023 geriet der Ort unter die Herrschaft des Erzbischofs von Salzburg und wurde 1217 zum Markt erhoben. Im 13. Jahrhundert wurde vom Salzburger Domkapitel eine Mautstelle errichtet, daher auch der Name *Mauterndorf*. Der Ort war im Mittelalter der wichtigste Handelsplatz des Lungaus. 1253 wurde der Bergfried der Burg errichtet. Im 15. Jahrhundert wurde die Burganlage von Erzbischof Leonhard von

Keutschach und Dompropst Burkhard von Weißpriach erweitert. Sie diente dem Domkapitel als Administrationszentrum. 1806 ging sie in Staatseigentum über.

Im Jahr 1894 erwarb Hermann von Epenstein, ein reicher Militärarzt aus Berlin die Burg und rettete sie vor dem Verfall.

Von 1939 bis 1945 gehörte die Burg durch Schenkung der Witwe seines verstorbenen Taufpaten und "Ziehvaters" Epenstein Hermann Göring. Der hatte in jungen Jahren oft bei seinem Patenonkel auf der Burg gewohnt, hielt sich aber später dort nur mehr wenig auf. Zu Kriegsende 1945 wollte er nach Mauterndorf fliehen; aufgrund der Entwicklung der Frontverläufe kam es aber nicht mehr dazu. Wegen der Finanzierung des Baus von Wasserleitungen für Mauterndorf wurde er Ehrenbürger der Gemeinde. Diese Ehrenbürgerschaft wurde ihm bis heute nicht offiziell aberkannt. Der Bürgermeister von Mauterndorf Wolfgang Eder hält eine Aberkennung nicht für sinnvoll, denn mit Görings Tod sei die Ehrenbürgerschaft ohnehin erloschen.

1968 erwarb das Land Salzburg die Burg und renovierte sie von 1979 bis 1982 mit einem Kapital von 20 Millionen Schilling(ca. 1,5 Millionen Euro).

vor der  
Pension Seeblick  
in St. Gilgen



unsere charmante  
Gastgeberin  
Erika Strobl-Strasser

bei der Auffahrt zur  
Postalm



die historische  
Postalm

Diese Kapelle wurde im Jahre 1865 anlässlich des Besuches der Kaiserin Elisabeth (Sissy) von den damaligen Besitzern der Postalm Franz und Juliane Koch erbaut.

Um die Kapelle vor dem Verfall zu retten wurde in den Jahren 1973/74 unter Mitarbeit zahlreicher Helfer, die über 800 freiwillige Arbeitsstunden leisteten, und dank zahlreicher Spenden die Renovierung durchgeführt.





Blick von der Kapelle auf die  
historische Postalm

Brotzeitpause



in Reih und Glied.  
Ein Ausreißer ist immer  
dabei.

Abfahrt von der Postalm



Ankunft in Obertauern.  
Obertauern ist im Sommer ein  
Geisterort mit Hotelburgen, im  
Winter sehr belebt.



in der Pension Laßhofer  
in Mauterndorf



in Mauterndorf

gemütliches Abendessen



## Freitag, 15. Juni 2012

Fahrtroute: Mauterndorf (1.117 m), Pischelsdorf (1.036 m), Bundschuh Landesstraße Schönfeld (1.749 m), Innerkrems (1.485 m), Nockalm Straße -Eisentalhöhe- (2.049 m), Nockalm (1.530 m), Glockenhütte (2.057 m), Patergassen (1.020 m), Weissenbach (960 m), Himmelberg (692 m), Feldkirchen in Kärnten (560 m), Oberglan, Knasweg, Rennweg, Velden am Wörthersee (448 m), St. Egyden (542 m)

Km: 122

Höhenmeter: Pischelsdorf (1.036 m) nach Schönfeld (1.749 m) = ca. 700 m  
 Innerkrems (1.485 m) zur Eisentalhöhe (2.049 m) = ca. 560 m  
 Gesamt: ca. 1.260 m

Um 5.30 Uhr startete Benno Moser seinen Eicher. Was war los? Er hatte am Vortag in Obertauern am Parkplatz seinen Fotoapparat verloren. Den suchte er, fand ihn aber nicht mehr.

Um 7.30 Uhr frühstückten wir. Punkt 8 Uhr kamen Hubert Hörndl und Max Heinzeller zur Pension. Peter „Mammut“ (er besitzt einen Eicher Mammut) hatte die beiden mit ihren Traktoren mit dem LKW von Hubert Hörndl nach Mauterndorf gefahren. Sie waren um 4 Uhr in Forstinning gestartet.

Die **Nockalmstraße** ist eine mautpflichtige Passstraße in Kärnten, Österreich. Sie führt von Innerkrems über die Eisentalhöhe (2.049 m ü. A.), Karlbach, Grundtal, Schiestelscharte und Winkltal nach Ebene Reichenau.

In einer 1971 von der Kärntner Landesregierung vorgelegten Studie wurde der Bau der Nockalmstraße beschlossen. Sie sollte einerseits die im Bau befindliche Tauernautobahn an das Liesertal anschließen, andererseits die Verbindung der Nockberge mit dem mittleren Raum des Bundeslandes verbessern. Man erhoffte sich dadurch eine Förderung des Tourismus im Nockgebiet, zudem sollte die Straße auch Vorteile für die Forst- und Almwirtschaft mit sich bringen, die für den An- und Abtransport Kraftfahrzeuge besser einsetzen könnten.

Für die Gegend beiderseits der Straße gab es auch Pläne für die Neuanlage eines Skigebiets, welche aber aufgrund der Proteste einer Bürgerinitiative und der darauf folgenden Volksbefragung verworfen wurden. Anstelle dessen wurde beschlossen, die freie Landschaft beiderseits der Nockalmstraße per 1. Januar 1987 zur Kernzone des 216 km<sup>2</sup> großen Nationalparks Nockberge zu erklären.

Die Nockalmstraße wurde, mittlerweile asphaltiert, nach mehrjähriger Bauzeit – die Baukosten betragen knapp 100 Mio. Schilling (7,27 Mio. Euro) – 1981 als Mautstraße für den Verkehr freigegeben, nachdem sie auf sehr schonende Art und Weise durch die aufgrund ihrer sanften Kuppen so genannten Nockberge gebaut wurde.

Die fast 35 km lange Straße führt in 52 Kehren durch den einzigen europäischen Nationalpark im sanften Hochgebirge mit dem größten Fichten- und Zirbenbestand der Ostalpen. Die geringe Steigung der Straßenführung ist eine optimale Voraussetzung, um die Einzigartigkeit der Nockberge genießen zu können. Deren unverwechselbares Erscheinungsbild – die rinden Nocken – zu den erdgeschichtlichen Raritäten zählen und einmalig im gesamten Alpenraum sind.

Nachdem auch die drei Nachgekommenen gefrühstückt hatten, fuhren wir kurz nach 9 Uhr los. Benno Moser und Hans Huber stiegen um die Mittagszeit vom Parkplatz Eisentalhöhe - Schpeikhöhe- (2.042 m) ¼ Stunde hinauf auf die Eisentalhöhe (2.180 m). Dann ging es wieder hinunter auf ca. 1.530 m Höhe zur unteren Nockalm und hinauf auf über 2.000 m. Die Straße von der Eisentalhöhe hinunter zur Mautstation Nockalmstraße war verwegen, die Straße schlecht, zum Teil wegen Murenabgängen schmal.

Bei der Fahrt entlang des Wörther See's nach Velden genossen wir die Aussicht auf den See.

Um 19.15 Uhr waren wir in St. Egyden. Wir waren im Hotel Lorenzihof von Frau Gabi Reichmann bestens untergebracht. Benno Moser, Sepp Unterforsthuber und Hans Huber sprangen nach dem Essen noch in den Swimming-Pool. Es war herrlich, das Wasser aber ganz schön kalt.

Für Christian Bauer, Willi Zehetmaier, Hubert Hörndl und Max Heinzeller war es eine recht kurze Nacht, sie gingen erst um 2 Uhr ins Bett. Christian Bauer brauchte am nächsten Morgen zum Aufwachen eine Abfrischung im kühlen Swimming-Pool.

**Velden am Wörther See** [ˈfeldən] (slowenisch: *Vrba na Koroškem*) ist eine Marktgemeinde mit 8835 Einwohnern (Stand 1. Januar 2011) im Bezirk Villach-Land in Kärnten. Der Ort ist einer der bekanntesten und beliebtesten Fremdenverkehrsorte in Österreich.

Die älteste urkundliche Erwähnung von Velden stammt aus dem Jahr 1150. Der Name leitet sich von *Velben* (Weide) ab.

Seit dem 12. Jahrhundert gehörte das Veldener Gebiet zur Herrschaft und Burg Hohenwart, die im Lauf der Jahrhunderte im Besitz der Grafen von Ortenburg und Cilli, des Millstätter St. Georgs Ritterordens und der Habsburger waren. 1545 erwarben die Khevenhüller die Herrschaft über Landskron und Velden. Die ab 1603 selbständige Herrschaft Velden ging im Zuge der Gegenreformation 1629 in den Besitz der Grafen von Dietrichstein über.

Bei der Auflösung der Herrschaft durch das Gemeindegesetz vom 17. März 1849 umfasste das Gemeindeterritorium die Katastralgemeinden Velden, Augsdorf, Duel, Lind Emmersdorf, Kerschdorf, Köstenberg und Sand. Am 1. Januar 1850 wurde aus diesen Gemeinden die selbständige Großgemeinde Velden, die im 19. und 20. Jahrhundert mehrmals ihre Größe änderte. Bei der Neuordnung der Gemeindestruktur in Kärnten 1972/73 wurde das Gemeindegebiet etwa auf die Größe von 1850 zurückgeführt.

Im Jahre 1853 nahm die Linienschiffahrt mit dem Raddampfer „*Maria-Wörth*“ ihren Betrieb auf. Elf Jahre später wurde der Wörthersee durch die Verlängerung der Südbahn von Klagenfurt nach Villach an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Im selben Jahr, 1864, begann mit der Eröffnung der ersten Badeanstalt in Velden, der bald weitere folgten, die Entwicklung zum Kurort.

Am 13. März 1881 ereignete sich ein Großbrand, der das alte bäuerliche Velden vernichtete und dazu beitrug, dass Velden noch vor Beginn der Badesaison zu einem Villen-Kurort ausgebaut wurde.

Den Namenszusatz „am Wörther See“ führt die Gemeinde seit 1893, Marktgemeinde ist Velden seit dem 2. Mai 1947.



Blick am Morgen aus dem Fenster auf die Burg Mauterndorf (für das Bürgerlebnis hatten wir leider keine Zeit). Der Anhänger von Benno Moser stand verlassen im Hof.

pünktlich wie die Maurer  
waren die beiden  
Forstinninger Hubert  
Hörndl und Max  
Heinzeller in  
Mauterdorf  
angekommen.



kurzer Halt auf dem Parkplatz  
Schönfeld

Mautstation Nockalmstraße





Landschaft der Nockberge

15/6/2012 11:28



oben die Wunschlocke.  
Wir wünschten uns eine unfallfreie  
Fahrt und eine gesunde Heimkehr.



geschnitzte Bäume  
am Aufstieg zur Wunschlocke



Blick von der Wunschlocke



Stärkung muss sein





Besuch bei der Familie Prosegger  
in Himmelberg.  
(Waltraud Huber, die Ehefrau von Hans Huber hat  
gleichzeitig mit der Tochter Monika des Ehepaares  
Prosegger Krankenschwester gelernt.)

Übernachtung im  
Hotel Lorenzihof  
von Frau Gabi Reichmann  
in St. Egyden



## Samstag, 16. Juni 2012

Fahrtroute: St. Egyden (543 m), Reifnitz, Wintschach, Görtschach, Unterloibl (535 m),  
Loibl-Tunnel (1.448 m), Golnik, Zablje, Lahovce, Moste, Komenda (337 m)

Km: 101

Höhenmeter: St. Egyden (543 m) zum Loibl-Tunnel (1.448 m) = ca. 900 m

Um 8.45 Uhr war Abfahrt. Wir fuhren nicht wie ursprünglich geplant am Wörther-See entlang, sondern die verkehrsrärmere Strecke über Feistritz zum Loibl-Pass. Bei der Auffahrt auf den Loiblpass begegnete uns eine Oldtimer-Traktor-Gruppe aus Feldkirchen i.K. Wir konnten leider nicht anhalten, es war kein Platz. Nur Willi Zehetmaier, der weit hinten fuhr, redete mit ihnen. Sie waren auf der Heimfahrt von einer Slowenien-Fahrt. Leider gönnten wir uns nicht die Zeit, die der Besuch der Tscheppaschlucht (ca. 2. Stunden) erfordert hätte.

Der **Loiblpass** (auch **Loibl**, slowenisch: **Ljubelj**) ist ein Alpenpass über die Karawanken zwischen Kärnten in Österreich und der slowenischen Oberkrain. Die Straße über den Loibl (1.367 m) ist die kürzeste Verbindung zwischen Ferlach und Tržič (Neumarkt). Er liegt in den östlichen Karawanken, unweit des Hochstuhls.

Der Loiblpass war jahrhundertlang einer der wichtigsten Übergänge über die Karawanken, seit der Eröffnung des Karawankentunnels verlor er jedoch stark an Bedeutung. Die Loiblpass-Straße B91 beginnt an der Gemeindegrenze von Klagenfurt (Weiterführung der Rosental-Straße, B85), bis 1918 auch *Laibacher Straße* genannt), führt von Kirschentheur über Unterloibl zum Kleinen Loibl, weiter in das Loibltal und über steile Kehren auf den Loiblpass, unterhalb dessen Österreich und Slowenien durch den Loibltunnel verbunden sind. Für Kraftfahrzeuge über 3.5 Tonnen Gesamtgewicht sowie für Fahrzeuge mit Wohnanhänger besteht ein Fahrverbot.

Bereits zur Römerzeit wurden hier schon die Karawanken auf dem Weg von Virunum nach Emona - dem heutigen Laibach/Ljubljana - überquert. Zwei Altarfunde auf Kärntner Seite, beide der Göttin Belestis geweiht, belegen dies. Einer davon befindet sich in einer Wegkapelle unterhalb der Leonhardkirche im Loibltal, der andere an der Pfarrkirche in Unterloibl. Nach dem Untergang des römischen Imperiums verlor der Weg jedoch an Bedeutung und verfiel.

Als Berthold von Aquileja dann im 12. Jahrhundert das Loibltal dem neu gegründeten Stift Viktring vermachte, musste dieses sich dafür zur Betreuung eines Hospizes am Loibl verpflichten. Das Kloster scheiterte jedoch an der Erhaltung des Weges, weshalb 1488 die Herrschaft Hollenburg den Besitz und somit auch die Erhaltung des Weges übernahm.

Die bis ins Mittelalter benutzte Saumpfad-Trasse, die eine Schlucht weiträumig umging, wurde ab dem Jahr 1560 von den Landständen erweitert. Zuvor von der Stadt Klagenfurt erhalten, suchten sie nun eine günstige Verbindung zum Hafen von Triest. Die Errichtung kostete 20.000 Gulden und dauerte durch die erschwerten Bedingungen 20 Jahre. Dafür konnte die Straße nunmehr mit sechsspännigen Wagen befahren werden. Ab dem Jahr 1573 war die Straße auf Kärntner Seite fertiggestellt. Es wurden zwei Mautstellen errichtet - in Unterloibl und am Kleinen Loibl - sowie die Teufelsbrücke, die den Weg stark verkürzte. Auch entstand in dieser Zeit bereits ein erster kurzer Tunnel auf der Passhöhe, der allerdings wegen Einsturzgefahr abgetragen werden musste, als 1728 Kaiser Karl VI. den Loiblpass überqueren wollte. Kaiser Karl förderte weiter den Ausbau der Loiblstraße zu einer befestigten Kunststraße, da auch er sie als Hauptverbindungsstraße von Wien nach Triest nutzen wollte. Der Ausbau zur heutigen Straßenführung erfolgte während des Zweiten Weltkrieges durch Zwangsarbeiter, die auch den Loibltunnel errichteten.

Der Loiblbach hat über Jahrmillionen eine tiefe Schlucht am Beginn des Loibltals gefressen: die Tscheppaschlucht. Diese ist heute durch schmale Steige, Brücken und Leitern als beliebtes Ausflugsziel von Unterloibl bis zum Gasthof *Deutscher Peter* begehbar. Am Ende in der Nähe der Teufelsbrücke zeigen sich mehrere Wasserfälle, u.a. der 26 m hohe Tschaukofall.

Ein verkehrstechnisch wichtiges Element über den Loiblpass ist der Loibltunnel. Der erste Tunnelbau erfolgte um 1560, war 150 Meter lang und lag unmittelbar unter dem schmalen Karawankenkamm. In der damaligen Zeit war ein so langer Tunnel eine Besonderheit.

Bereits im 17. Jahrhundert gab es Pläne zur Errichtung eines neuen Tunnels in der Nähe des heutigen Tunnels, was eine immense Erleichterung der Überquerung bedeutet hätte. Es scheiterte jedoch an der Finanzierung der Errichtungskosten. Der alte Tunnel wurde stattdessen entfernt und durch einen 4 Meter breiten Einschnitt mit 130 Meter Länge ersetzt. Zwei Obelisken auf der Passhöhe sollen an die Vollendung der Baumaßnahmen unter Kaiser Karl VI. erinnern. Sie markieren gleichzeitig den Verlauf des ehemaligen Tunnels.

Im September 1942 setzte Friedrich Rainer, der Gauleiter von Kärnten, den Bau eines neuen Loiblüberganges durch, dessen Kernstück ein neuer Tunnel sein sollte: 1570 Meter lang in 1068 Meter Seehöhe unter dem Gebirgskamm. Die mangelnden Verbindungen über die Karawanken rechtfertigten diese militärwirtschaftlich wichtige Nord-Süd-Verbindung. Zur Errichtung schloss die SS-Organisation einen Vertrag mit der "Universale Hoch- und Tiefbau AG", in dem sich unter anderem die SS zur Bereitstellung von Arbeitskräften aus Konzentrationslagern verpflichtete. Ab März 1943 arbeiteten deshalb Zivilkräfte sowie 1.652 Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge unter unmenschlichen Bedingungen am neuen Tunnel. Interniert waren die Zwangsarbeiter in zwei Außenstellen des KZ Mauthausen: das KZ Loibl bestand aus dem Loiblpass-Südlager bei Sankt Anna unter dem Loibl (Sveta Ana pod Ljubeljem) sowie ab Sommer 1943 dem Loiblpass-Nordlager unmittelbar hinter der Grenze im Gemeindegebiet von Windisch Bleiberg. 40 Menschen sind dabei an den Folgen der harten Arbeit und am ständigen Steinschlag verstorben. Da die Arbeitsverträge weiter eine maximale Quote von 7,5 % verletzten oder kranken Arbeitern erlaubte, wurden diese zahlreich zurück ins KZ Mauthausen geschickt, was für hunderte Menschen den sicheren Tod bedeutete. Jene Zwangsarbeiter, die transportunfähig waren, wurde noch im Lager von Sigbert Ramsauer, dem damaligen Lagerarzt, durch Benzininjektionen getötet.

Am 4. Dezember 1943 erfolgte der Durchbruch. Gauleiter Friedrich Rainer kam mit anderen hohen SS-Vertretern zu einer Besichtigung. Exakt ein Jahr später, am 4. Dezember 1944, konnten die ersten Wehrmachtsfahrzeuge den Tunnel befahren, der damals mehr ein Provisorium war: Nur 2 x 3 Meter im Profil, bildete er dennoch einen wichtigen Übergang für den Militärverkehr und war nach dem Kriegsende eine lebensrettende Verbindung für tausende Soldaten auf dem Heimweg sowie für Flüchtlinge. Am 7. Mai 1945 erfolgte die Selbstbefreiung der verbleibenden 950 Häftlinge aus den beiden KZ-Lagern, die am Tag darauf zu Fuß bis nach Feistritz im Rosental marschierten, wo sie auf die Partisanen trafen. Am 10. Oktober 1947 wurde Sigbert Ramsauer von einem englischen Militärgericht zu einer lebenslangen Haftstrafe verurteilt, jedoch schon 1954 begnadigt und bald sogar als Arzt am Landeskrankenhaus Klagenfurt angestellt. Die hauptverantwortlichen SS-

Kommandanten Jakob Winkler und Walter Briezke wurden am 10. November 1947 zum Tode durch den Strang verurteilt.

Als Jugoslawien kommunistisch wurde, wurde der Grenzübergang vorerst gesperrt. Ab August 1950 konnte der alte Passübergang wieder befahren werden, ein weiterer Ausbau des Loibltunnels und der Loiblpassbundesstraße verzögerte sich jedoch bis zum Jahr 1960. Die Tunnelröhre wurde dann erweitert. Seit 1966 wird der Verkehr zweiseitig durch die adaptierte Tunnelröhre geleitet. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 1. Juli 1967. Die alte Loiblpass-Straße ist seitdem für den öffentlichen Verkehr nicht befahrbar, ein Grenzübertritt per pedes ist möglich.

Eine Fahrt auf der Loiblpass-Straße wurde uns leider von der Bezirkshauptmannschaft Kärnten in Klagenfurt wegen des schlechten Straßenzustandes auf Grund von Unwetterschäden nicht genehmigt.

Nach dem Tunnel auf der slowenischen Seite sammelten wir uns wieder. Dort befand sich ein Supermarkt, das Restaurant war geschlossen. Von einem Jagdhaus von Tito war nur das graue Dach zu sehen.

Bald kam auch Alois Stebe von den Drustvo-Stari-Traktors aus Moste mit dem Auto zu uns. Alois Stebe und Hans Huber hatten das Zusammentreffen mit dem Club aus Slowenien vorbereitet. Den Club hatten wir bei unseren Fahrten in Südtirol auf das Stilfser Joch und die Seiser Alm kennengelernt.

Alois Stebe fuhr mit dem Auto voraus und leitete uns nach Moste und weiter nach Kamnik. Wir durften unsere Traktoren auf dem Campingplatz von Gabrijel Resnik abstellen. Sepp Unterforsthuber, Christ Huber, Christian Bauer, Georg Schwimmer und Benno Moser übernachteten dort in ihren Anhängern. Die Übrigen bezogen ihr Quartier in der Pension Kamrica bei Andreja Zakljen. In der schönen Altstadt gingen wir zum Essen. Es gab sehr guten Braten vom Rind, Schwein und Schaf mit Beilagen. Vor der Pension Kamrica tranken wir noch einen Dämmerchoppen.

### **Moste (331 m)**

**Žirovnica** (deutsch *Scheraunitz*) ist eine Gemeinde in der Oberkrain im Nordwesten Sloweniens.

Die Gemeinde besteht aus den Ortschaften Breg, Breznica (deutsch *Bresnitz*), Doslovče, Moste, Rodine (*Rodein*), Selo pri Žirovnici, Smokuč (*Smokutsch*), Vrba (*Velden*), Zabreznica und Žirovnica (*Scheraunitz*), der mit 550 Einwohnern größten Ortschaft der Gemeinde. Der Sitz der Gemeindeverwaltung befindet sich in Breznica. Žirovnica liegt am Oberlauf der Save und am Fuß des Hochstuhls (slowenisch *Veliki Stol*) und ist daher ein beliebter Ausgangspunkt für Bergwanderungen in den Karawanken. In der Gemeinde befinden sich zwei Wasserkraftwerke: eines am Fluss Završnica (fertiggestellt 1914) und eines an der Save bei der Ortschaft Moste (fertiggestellt 1952).

**Kamnik** (deutsch *Stein in Oberkrain*) ist eine Gemeinde mit 28.859 Einwohnern (30. Juni 2009) südlich der Steiner Alpen in der Republik Slowenien. Der Stadtkern liegt etwa 24 km nördlich vom Stadtzentrum der Hauptstadt Ljubljana (Laibach).

Stein in Oberkrain wurde als Ort zum ersten Mal im Jahr 1061 als Besitz der Grafen von Andechs erwähnt. Als Markt ist es seit 1188 genannt, als Stadt seit 1267. Im Mittelalter war es einer der wichtigsten Handelsplätze im Herzogtum Krain und befand sich an der wichtigsten Straße zwischen Laibach und Cilli. Mit der Verlagerung der Handelsströme im 16. Jahrhundert verlor es an Bedeutung.

Nach der Errichtung der Eisenbahn Laibach-Stein im Jahre 1890 kam es zur Ansiedlung verschiedener Industriebetriebe, darunter Stol (Möbelindustrie), Utok (Leder), Titan (Türschlösser), ETA (Lebensmittel) und Svilanit (Textil). Einige dieser Betriebe, darunter Utok und Stol, sind nach 1990 untergegangen.

In neuester Zeit gewinnt Kamnik an Bedeutung als Wohnort für Leute, die in Ljubljana arbeiten, was sich in einer regen Bautätigkeit, aber auch zunehmenden Verkehrsproblemen (Staus) zeigt.

Kamnik ist eine der ältesten slowenischen Städte und hat einen erhaltenen mittelalterlichen Stadtkern. Sehenswürdigkeiten sind unter anderen die Burg Mali grad (*Kleinfeste*), die oberhalb der Stadt

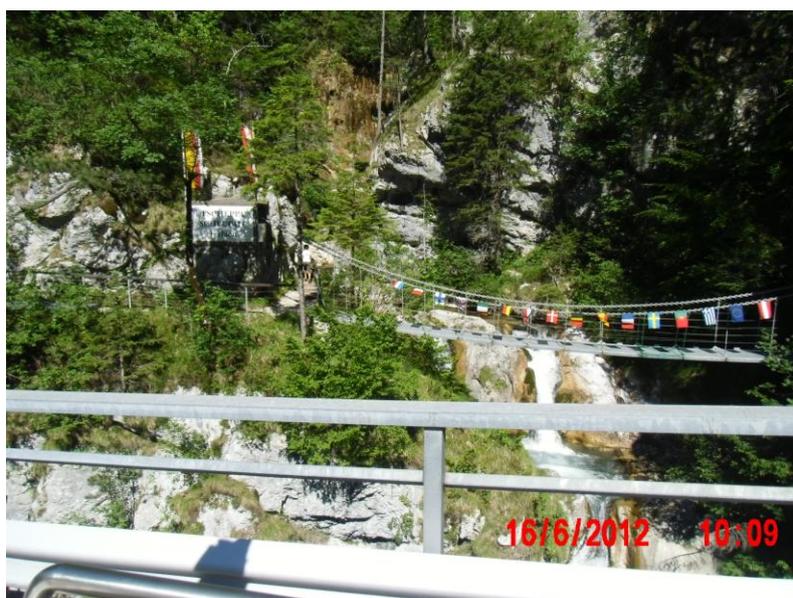
gelegene Burgruine Stari grad (*Oberstein*) sowie die Bibliothek des Franziskanerklosters mit etwa 10000 Büchern. In der Burg Zaprice (*Steinbüchel*) befindet sich ein Heimatmuseum. In der Stadt fließen die beiden Flüsse Nevljica und Kamniška Bistrica (*Feistritz*) zusammen.

Südlich der Stadt befindet sich als bedeutender Ausflugsort ein Park mit Arboretum auf dem Gelände des ehemaligen Schlosses Volčji Potok (*Wolfsbüchel*), welches nach dem 2. Weltkrieg gesprengt wurde.



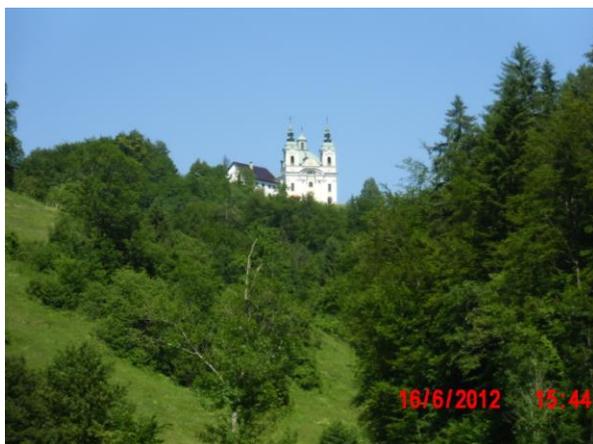
Christ Huber  
war unser fleißigster  
Bulldogbastler.

Eingang zur  
Tsheppaschlucht.  
Die Hängebrücken  
hätten uns schon gereizt.





erster Blick auf Kamnik  
und  
Ankunft in der Pension Kamrica  
bei Andreja Zakljen



## Sonntag, 17. Juni 2012

Fahrtroute: Kamnik, Moste, Rundfahrt, Moste, Kamnik

Km: 73

Am Sonntag hatten wir einen ruhigen Tag eingeplant. Um 7.30 Uhr frühstückten wir vor der Pension Kamrica. Das Frühstück war sehr fein und üppig. Anschließend gingen wir zum Camping-Platz, auch Alois Stebe war zwischenzeitlich gekommen. Um 9 Uhr fuhr uns Alois Stebe wieder mit dem Auto voraus. Wir Bulldogfahrer hatten zum Teil kleine Fahrgemeinschaften gebildet, so dass nicht jeder selbst fuhr. Wir fuhren zum Ursprung des Flusses Kamniska Bistrica, der Kamnik seinen Namen zu verdanken hat. Es ist ein herrliches Naturschauspiel. Direkt aus den Felsen entspringt der Fluss, der nach wenigen Metern schon viel Wasser führt. Anschließend besuchten wir noch das Jagdhaus von Tito, ein wuchtiger Bau. In der Nähe befindet sich auch eine kleine Ausflugsgaststätte (wie Alois sagte, beim „schlampigen Wirt“), der uns auf ein Bier einlud.

Von dort fuhren wir zurück zum Campingplatz. Wir starteten dann mit allen Traktoren nach Moste, um uns mit den Mitgliedern der Drustvo-Stari-Traktors zu treffen. Der Empfang am Festplatz war gigantisch, wir waren alle total überrascht. Wir wurden mit Musik und von einem Trachtenpaar empfangen. Es gab Schnaps, Häppchen und Bier. Die Clubmitglieder waren auch mit ihren Traktoren gekommen. Jeder bekam einen Club-Aufkleber, es wurde gefilmt und fotografiert.

Gegen 14 Uhr fuhren wir mit allen Traktoren ein paar hundert Meter weiter zu einer Gaststätte, bei der auf der Terrasse eine große Tafel gedeckt war. Es gab Pilz- und Nudelsuppe, Schnitzel, Braten mit Gemüse, Pommes Frites. Immer wieder wurden wir aufgefordert, weiter zu Essen. Alles schmeckte sehr gut.

Gegen 16 Uhr starteten wir zu einer Fahrt in die Berge mit Sicht auf Laibach und mehreren Einkehrstationen. Überall waren wir Gast, wir brauchten nichts zu zahlen.

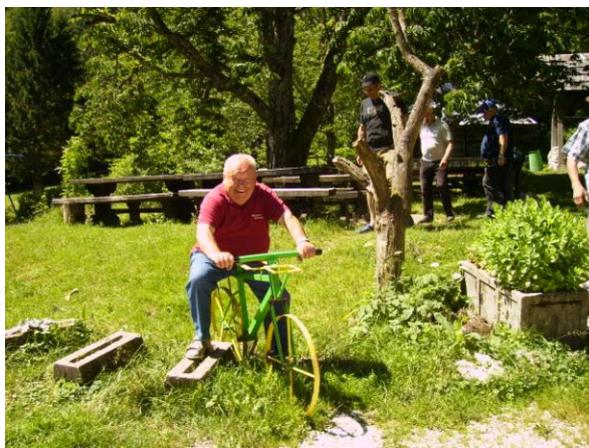
Gegen 19 Uhr fahren wir zurück nach Moste. Auf dem Weg machten wir noch Station bei einem kleinen, aber feinen Museum. Dort werden alte Teile, von Traktoren über landwirtschaftliche Maschinen, Sicheln, Sensen, Ski, Töpfereien, alles erdenkliche, gesammelt. Wir hätten uns noch lange aufhalten können. Auf dem Festplatz angekommen spielte eine Tanzkapelle. Benno Moser tanzte mit der Frau des Clubpräsidenten Vinko Kozelj wie der „Lump am Stecken“.

Kurz vor 22 Uhr startete dann ein Teil der Albachinger mit Führung von einem Stari-Traktor die Rückfahrt nach Kamnik. Der Rest der Gruppe konnte sich noch nicht trennen, sie kamen später nach. Sogar vor der Pension Kamrica wurde noch weitergeratscht.

Es war eigentlich kein Ruhetag, ein Tag mit vollem Programm, für manche noch anstrengender.

Beim vereinbarten Gegenbesuch der Drustvo-Stari-Traktors Moste in Albaching dürfen wir uns etwas einfallen lassen.







17/6/2012 11:19

Sonntäglicher Ausflug  
an den Ursprung des Flusses Kamniska Bistrica,  
das Jagdhaus von  
Josip Broz Tito \*07.05.1892 +04.05.1980  
mit Einkehr beim „schlampigen Wirt“



17/6/2012 12:28

links Vereinspräsident Vinko Kozelj



17/6/2012 12:28



17/6/2012 12:30



17/6/2012 12:31



17/6/2012 12:33



17/6/2012 13:11





17/6/2012 17:18



17/6/2012 17:19



17/6/2012 17:37



Tatjana, die Frau von Vereinspräsident Vinko Kozelj



17/6/2012 17:41



17/6/2012 18:15



17/6/2012 18:25

links im Tal ist Ljubljana (Laibach) zu sehen







## Montag, 18. Juni 2012

Fahrtroute: Kamnik (337 m), Lahovce, Flugplatz Kranj 383 m), Sencur, Kranj, Podbrezje, Radovljica, Jesenice, Mojstrana, Kranjska Gora (809 m), Vrsic Pass (1.632 m), Bovec (459 m)

Km: 138

Höhenmeter: Kamnik (337 m) bis Vrsic Pass (1.632 m) = ca. 1.300 m

Um 7.30 Uhr gab es wieder das opulente Frühstück. Gegen 9 Uhr fuhren wir vom Campingplatz los. Die Fahrt bis Kranjska Gora verlief recht problemlos. Bei einer Pause aßen wir einen Teil der vom Vortag übrig gebliebenen Reste vom Mittagessen in Moste (Alois Stebe ließ sich nicht abhalten, das Fleisch einzupacken). Die Auffahrt zum Vrsic-Pass war beeindruckend.

**Kranjska Gora** (deutsch: **Kronau**) ist eine Gemeinde in der Oberkrain im äußersten Nordwesten Sloweniens (rund 5.000 Einwohner 2004); in der Stadt selbst leben 1.403 Einwohner (2002)). Kranjska Gora liegt an der obersten Wurzener Save (slow.: Sava Dolinka), dem Hauptquellfluss der Save, zwischen den westlichen Ausläufern der Karawanken im Norden und den zentralen Julischen Alpen im Süden. Zum an der österreichisch-slowenischen Grenze gelegenen Wurzenpass sind es etwa zweieinhalb, zur italienischen Grenze bei Rateče fünf Kilometer.

Das Gemeindegebiet umfasst das ganze stromaufwärts liegende Savetal bis zum Dreiländereck, darunter den Ort Rateče (Ratschach) und das vom Skiflug her bekannte Planica (Ratschach-Matten).

Bekannt ist Kranjska Gora vor allem als Erholungs- und Wintersportort. Seit 1961 veranstaltet die Gemeinde den Vitranc-Pokal der Skirennfahrer mit Riesenslaloms und Slaloms.

Kranjska Gora besitzt seit 1848 Stadtrechte und seit den 1870er Jahren einen Bahnhof an der Bahnlinie von Ljubljana (Laibach) nach Tarvisio (Tarvis). Die Bahn fährt seit 31. März 1966 nicht mehr, das gesamte Gleisnetz wurde von Rateče (Ratschach) bis Jesenice (Aßling) abgebaut. An dessen Stelle trat ein asphaltierter Radweg.

Kranjska Gora unterhält eine Städtepartnerschaft mit der belgischen Gemeinde Waasmunster.

Auf dem Vrsic-Pass waren wir um ca. 13 Uhr angekommen. Plötzlich fuhr ein VW-Bus mit Berchtesgadener Kennzeichen auf die Passhöhe und hielt wegen der Traktoren an. Hans Huber ging zum VW-Bus, um mit dem Paar zu sprechen. Er schaute den Fahrer fragend an, dann sagte er, du bist doch ein Kämmerer-Kollege. Tatsächlich war es so. Das sind die Überraschungen.

Wir hielten dann zum Kaffee trinken ein paar hundert Meter weiter. Dort oben kostete der Cappuccino nur 1,50 €. Sepp Unterforsthuber genehmigte sich dann noch ein Eis, welches ihm aber gar nicht bekam. Er wurde Käseweiß, ihm war schwindlig, sauschlecht, er bekam Brechdurchfall. Max Heinzeller und Willi Zehetmaier blieben bei ihm, um abzuwarten, ob es besser wurde. Die Übrigen fuhren hinunter nach Bovec.

Bei Sepp Unterforsthuber trat aber keine Besserung ein. Willi Zehetmaier rief an, dass es nicht besser wird. Da fuhren Hubert Hörndl und Christ Huber mit dem MAN wieder hinauf. Sepp Unterforsthuber fuhr dann mit Hubert Hörndl hinunter nach Bovec, Christ Huber fuhr den Lanz hinunter.

Wir verfrachteten Sepp Unterforsthuber in der Pension gleich in einem Einzelzimmer ins Bett. Die Hauswirtin, Frau Rupnik, kümmerte sich rührend um Sepp Unterforsthuber. Sie rief auch einen Arzt an, der aber nicht erreichbar war. Von Willi Zehetmaier bekam er Notfalltropfen, von der Hauswirtin Tabletten und Kamillentee. Die Hauswirtin sah die ganze Nacht hindurch immer wieder nach.

Durch die ganze Geschichte kamen wir erst nach 21 Uhr zum Essen in eine Pizzeria.

Der **Vršič-Pass** (italienisch: **Passo della Moistrocca**, deutsch: **Werschitz-oder Werschetzpass**) (1.611 m. i. J.) ist der höchste Gebirgspass Sloweniens und stellt die Verbindung zwischen Kranjska Gora und dem Dorf Trenta im Soča-Tal dar. Die 50 Haarnadelkurven bestehen im nördlichen Teil der Passstraße teilweise aus Kopfsteinpflaster. Die Wintersperre beginnt Ende Oktober und endet Anfang Mai, jedoch nicht zwingend (je nach Straßenverhältnissen auch in dieser Zeit teilweise geöffnet).

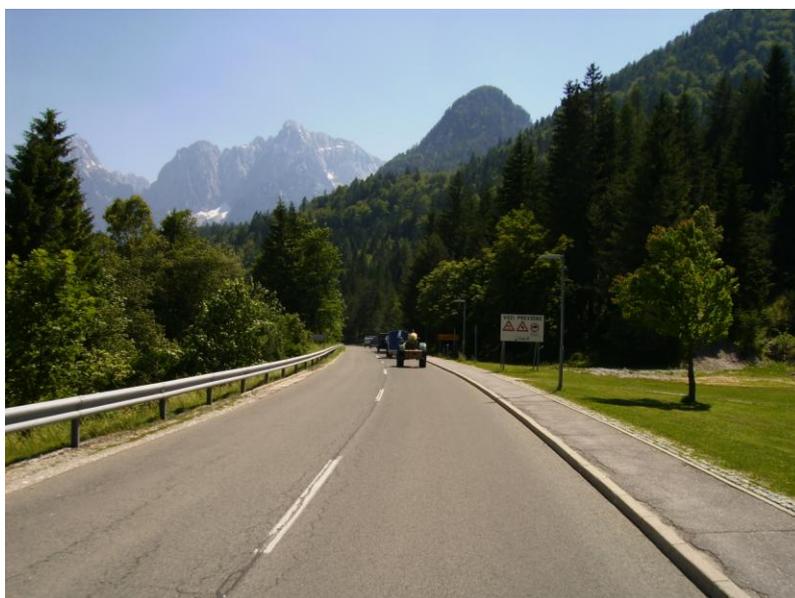
Die Straße wurde in den Jahren 1914-1916 als militärische Straße ins Isonzo-Tal (vgl. Isonzo-Schlachten) von russischen Kriegsgefangenen gebaut, von denen über 400 allein bei einem Lawinenabgang im März 1916 umkamen. Auf der Nordseite erinnert die „Russkapelle“ (Ruska kapelica) an die Opfer. Über diese Straße erfolgte ein Großteil des Nachschubes für die große Offensive von Österreich-Ungarn und Deutschland in der zwölften Isonzoschlacht. Der heutige Verlauf folgt nur noch teilweise der ursprünglich angelegten Straße; die Südseite ist größtenteils neu angelegt.

Der Pass ist Ausgangspunkt für zahlreiche Bergtouren in die Julischen Alpen. Nahe der Passhöhe liegt die Berghütte *Tičarjev Dom* (1.620 m. i. J.). Hinter der Hütte beginnt ein Fußweg, der einen in 15-20 Minuten zu der Hütte *Postarski Dom* (1.688 m. i. J.) bringt. Von dort hat man einen eindrucksvollen Blick auf die Südseite des 2.547 m. i. J. hohen Prisojnik.



auf der Weiterfahrt  
besuchten wir noch in Moste Vinko Kozelj.  
Er hatte es uns eigens ermöglicht, die schöne Kirche in Moste  
zu besichtigen.

Richtung Kranjska Gora



so eine Brotzeitpause  
tut schon gut.  
Wir aßen die Reste vom Vortag.





## Dienstag, 19. Juni 2012

Fahrtroute: Bovec (459 m), Log Pod Mangartom (654 m), Predil Pass (1.156 m), Predil See, Ciusaforte (393 m), Resiutta (324 m), Tolmezzo, Arta Terme (444 m), Timau (826 m), Plöcken Pass Passhöhe (1.389 m), Kötschach (700 m)

Km: ca. 129

Höhenmeter: Bovec (459 m) zum Predil Pass (1.156 m) = ca. 700 m  
 Vom Predil Pass geht es hinunter auf 900 m und bis Sella Nevea auf  
 ca. 1.200 m wieder hinauf = ca. 300 m  
 Resiutta (324 m) zur Passhöhe Plöcken Pass (1.389 m) = ca. 1.060 m  
 Gesamt: ca. 2.060 m

Wir frühstückten um 7.30 Uhr. Auch die im Anhänger geschlafen hatten, bekamen ein Frühstück. Anschließend fuhren wir mit den Traktoren zum Tanken. Sepp Unterforsthuber war wieder auf dem Damm. Um 8.30 Uhr fuhren wir los. Leider war die Auffahrt zum Mangart gesperrt.

Der **Isonzo** (italienisch), **Soča** (slowenisch, ausgesprochen wie "sotscha"), auch furlanisch *Lusingç*, deutsch auch *Sontig*, ist ein Fluss in Slowenien und in der italienischen Region Friaul-Julisch Venetien.

Die Soča entspringt am Fuße des Travnik (2.379 m. i. J. = m. ü. Adria) im Mangart-Jalovec-Massiv in den Julischen Alpen, hat eine Länge von 140 Kilometern und mündet südlich von Monfalcone in den Golf von Triest.

Die Soča entspringt aus einer Karstquelle im Nordwesten Sloweniens im Nationalpark Triglav nahe dem Vršič-Pass (1611 Meter), der den Ort Trenta an der Soča mit Kranjska Gora (*Kronau*) auf der anderen Seite des Nationalparks Triglav verbindet. Auf Höhe des Ortes Soča mündet von links die Lepena, in der Nähe von Bovec von rechts die Koritnica in die Soča. Auf diesem Abschnitt ergießt sich die Soča in eine 750 m lange und 10-15 m tiefe Kalkstein-Trogschlucht; der älteste Wanderweg des Nationalparks (rd. 20 km lang) quert den Fluss an mehreren Stellen über schwingungsfreudige holzbeplankte Hängebrücken.

Von der Lepena-Mündung an durch die Schlucht und bis zum Ort Kobarid ist die Soča eine herausfordernde Wildwasserstrecke für Paddler und andere Wassersportler. Angler schätzen das reiche Vorkommen der Marmorataforelle.

Das reine Wasser der Soča erscheint kristallklar und türkisblau. Durch die besondere Lage der Soča (das Tal ist nach Süden zum Mittelmeer hin geöffnet) ist dort das Klima sowohl im Frühjahr als auch noch im Spätsommer ausgesprochen mild, die Sonne leuchtet um Mittag bis in den Grund der Schlucht.

Ab Görz fließt der Fluss auf seinem letzten Drittel durch Italien und fördert auf seinem Unterlauf in der Küstenebene von Friaul große Mengen Geröll in die Adria. Hier bildet der Isonzo ein für diese Region typisches breites Schotterbecken (Torrente), das sich bei jedem Hochwasser verändert und lange Brückenerfordert – im Sommer hingegen fließt dort nur ein kleines Rinnsal.

**Bovec** (deutsch: *Flitsch*, italienisch: *Plezzo*) ist der Name einer kleinen Gemeinde im Nordwesten Sloweniens - im Westen unmittelbar an Italien grenzend und im Norden rund 30 Kilometer von der österreichischen Grenze entfernt. Sie liegt inmitten der Alpenregion Julische Alpen im Tal des Isonzo und hat rund 3101 Einwohner.

Die Gemeinde Bovec lebt insbesondere vom Fremdenverkehr. Sie hat Anteile am Nationalpark Triglav und verfügt über eine große Anzahl Hotels, Pensionen und ähnlichen Unterbringungsmöglichkeiten für die zahlreichen Touristen, die von den hohen Bergen mit ihren kleinen Seen sowie von den Schluchten und den beiden Flüssen Soča und Koritnica angezogen werden. In der Nähe der Stadt befindet sich mit dem Bokader der höchste Wasserfall Sloweniens. In der kalten Jahreszeit profitiert Bovec von den hoch gelegenen Pisten der Region, die zahlreiche Wintersportler anziehen.

Die Gegend um Bovec diente als Kulisse für den Film Die Chroniken von Narnia: Prinz Kaspian von Narnia. Das Flusstal von Bovec bot dabei eine ähnliche landschaftliche Kulisse wie Neuseeland, wo weitere Teile des Films gedreht wurden.

Der **Mangart** (italienisch *Mangàrt*) (2.677 m) ist einer der höchsten und charakteristischsten Gipfel der Julischen Alpen. Er liegt an der Grenze zwischen Slowenien und Italien. Zum Parkplatz an der Westseite des Berges führt die Mangartstraße, die von der Predil-Passstraße abzweigt. Vom Gipfel hat man einen schönen Ausblick auf den höchsten Berg Sloweniens, den Triglav. Als Pionier und Erschließer dieser Berggruppe gilt Julius Kugy, das Wappentier der "Julischen" ist der Steinbock (Sage vom "Zlatorog", dem Steinbock mit den goldenen Hörnern). Die einfachste Anreise zum Mangart ist die Anfahrt über die Mangartstraße. Die Abzweigung bei der ersten Kehre, ca. 1,5 km unterhalb des Grenzübergangs des Predilsattels auf slowenischem Gebiet, ist gut beschildert. Zum Predilsattel (Grenze Italien-Slowenien) gelangt man entweder von Kranjska Gora über den Vrsic Pass (1611 m) mit imposantem Bergpanorama, insbesondere zum Prisojnik mit seinem Felsentor, oder zeit- und streckenmäßig wesentlich kürzer von Tarvis.

Die Mangartstraße, in der Zwischenkriegszeit als Militärstraße ausgebaut, ist ca. 12 km lang und überwindet einen Höhenunterschied von etwa 1000 Hm bis hinauf zur Lahnscharte (2055 m = oberste Parkmöglichkeit). Im Jahr 2001 wurde sie von einer riesigen Mure verschüttet und im unteren Bereich neu angelegt. Größtenteils ist die Straße einspurig, es gibt einige wenige Ausweichstellen und auch nur bisweilen solide Randabsicherungen.

Trotzdem ist es ein Erlebnis, durch viele einfache Felstunnels und über unzählige Spitzkehren hinauf zu kurven und sich die 2,5 Std. Fußmarsch (ab Predilstraße) zu ersparen. Untertags wird auch je nach Wetterlage eine Mautgebühr eingehoben! Auf den letzten Kilometern wird von der fast durchgehend asphaltierten Straße der Blick frei zur Westwand des Mangarts. Schon im freien Karstgelände zweigt oben, ca. bei Km 8, dann links die kurze Stichstraße zur Mangarthütte ab.

Gegen 11 Uhr blieb der Schlüter von Hansl Fischberger plötzlich stehen. Er bekam kein Diesel mehr. Nachdem ihn Christ Huber zum Parkplatz geschleppt hatte, schraubten Anton Wurmer und Sepp Unterforsthuber die Leitung auf. Mit dem kleinen Kompressor von Hans Huber wurde die Leitung durchgeblasen. Nach dem Entlüften lief der Schlüter wieder. Kurz nach 13 Uhr hielten wir zum Mittagessen an einer Raststätte bei Resiutta.

Der 1.156 m s.l.m. hohe **Predilpass** (slowenisch *Predele*, italienisch *Passo di Predil*) verbindet Tarvis bzw. Raibl in Italien mit Bovec (dt. Flitsch) in Slowenien.

Die Passstraße führt von Tarvis aus am Abzweig zum Neveasattel und am Raibler See (Lago del Predil) vorbei, bis dort entlang des Gebirgsflusses Gailitz, dann über einige Kehren zur Passhöhe, wo die Staatsgrenze verläuft. Etwa 1 km östlich zweigt die Mangartstraße ab, Sloweniens höchste Straße. Im weiteren Verlauf erreicht die Straße Bovec.

In unmittelbarer Nähe der Passstraße liegen drei ehemalige österreichische Festungswerke: Wenige hundert Meter westlich der Passhöhe liegt die *Batterie Predilsattel* (Lage). Am südlichen Ende kurz vor Bovec liegt direkt an der Straße die Flitscher Klause und auf einem Felsen gegenüber das *Fort Hermann*.

Im Jahre 1319 baten die Bürger der Stadt Cividale den Bamberger Bischof um Erlaubnis, auf eigene Kosten eine Straße über den Predilpass bauen zu dürfen. Der Bischof von Bamberg hatte seinerzeit zahlreiche Besitzungen und anderweitige Interessen nördlich und südlich des Predils, er war somit als Protektor für eine Predilstraße ideal. Bereits im Jahre 1326 wurde die Predilstraße rege genutzt, so wird aus dieser Zeit schon über eine Mautverpachtung berichtet. Wenn auch die Bürger Cividales die Kosten für den Straßenbau zahlten, wollten sie doch ihre Kosten auf vielfältigen Wegen wieder hereinbekommen; die Mauterhebung war dabei ein sehr wichtiger Weg. Endgültig scheint die Predilstraße aber erst im Jahre 1404 fertiggestellt worden zu sein. Bis zum Jahre 1490 erfolgte der Bau einiger Brücken, auch begradigte man an einigen Stellen die alte Straße. Dennoch war sie auch weiterhin wohl nur für Karren befahrbar. Eine vorübergehende Besserung trat ein, als es 1536 wieder zu Straßenbaumaßnahmen kam.

Nachdem Cividale im 16. Jahrhundert unter venezianische Herrschaft geriet, ebte durch Sanktionen Venedigs der Verkehr am Predil stark ab. Als im Jahre 1637 diese Sanktionen aufgehoben wurden, war es schon zu spät für den Predil. Venedig selbst hatte viel von seiner alten Bedeutung verloren und Österreich hatte zwischenzeitlich neue Wege für seinen Handel gefunden. Dennoch erfolgte in den Jahren 1678 sowie 1680–84 ein weiterer Ausbau der Predilstraße, wobei man umfangreiche Neutrassierungen auf der Passhöhe und der Nordrampe vornahm.

Während der Koalitionskriege kämpften Truppen des österreichischen Ingenieurkorps am Predilsattel gegen Truppen Napoleon I. unter dem Kommando des dort am 18. Mai 1809 gefallenen Hauptmanns Johann Hermann von Hermannsdorf. So nimmt auch der Wahlspruch der 1912 aufgestellten k.u.k. Sappeure Bezug auf ihn und den bei der zeitgleichen Verteidigung von Malborghet gefallenen Ingenieurhauptmann Friedrich Hensel: „Ihnen strebet nach! Erreichen könnt ihr sie, übertreffen nicht!“

Unter dem Predilpass führt ein aus österreichischer Zeit stammender Stollen (italienisch: *Galleria di Bretto*, slowenisch: *Štoln*) hindurch. Raibl ist dabei mit dem slowenischen Ort Gorni Log über einen 5 km langen Stollen verbunden, durch den die Bergleute aus Gorni Log früher zur Schicht ins Raibler Bergwerk fuhren. Im Ersten Weltkrieg diente der Stollen auch zur Versorgung der Isonzofront.

**Tolmezzo** (furlanisch *Tumieç*, deutsch *Tolmein*, slowenisch *Tolmeč*, lateinisch *Tulmetium*; veraltet *Schönfeld*) ist eine Stadt am Fluss Tagliamento, Friaul mit 10.659 Einwohnern (Stand 31. Dezember 2010). Das Stadtgebiet erstreckt sich auf 65,69 km<sup>2</sup> und liegt 323 m ü. NN. Tolmezzo ist der Hauptort der historischen Region Karnien.

Seit der Zeit um 1000 n. Chr. war Tolmezzo im Besitz der Patriarchen von Aquileia. 1258 erhielt die Gemeinde vom Patriarchen Gregorio da Montelongo das Marktrecht für ganz Karnien. 1275 verlieh Patriarch Raimondo della Torre der Gemeinde das Stadtrecht.

Noch zu Beginn des 17. Jahrhunderts war das Gebiet um Tolmezzo deutschsprachig. Es war 1609 ein eigenes Landgericht, welches bis an die heutige österreichische Grenze reichte. Dieses Landgericht gehörte zu Beginn des 17. Jahrhunderts zum Einflussbereich Venedigs.

In dieser Zeit gab es sowohl familiäre Beziehungen zum Großraum München als auch Wirtschaftsbeziehungen dorthin. So ist am 25. Februar 1609 in den Briefprotokollen der Klosterhofmark Fürstenfeld (Fürstenfeldbruck bei München) ein Schuldbrief verzeichnet, in dem ein Daniel Phillip, Sohn des Peter Philipp aus "Paluz im Schönvelder Gricht, Venedißcher Herrßchaft" seinem "Vetter" (= allgemein "Verwandter"), ebenfalls Peter Philipp, Kramer im Markt Bruck (= Fürstenfeldbruck bei München) einen Schuldschein ausstellt für den Erhalt von Ware, welcher jener Brucker Kramer an ihn geliefert hatte.

Hans Huber ärgerte sich ein wenig, da ein Teil der Gruppe einfach länger sitzen blieb und immer wieder nachbestellte, Christ Huber hatte mit dem Wirt einfach einen Pauschalbetrag von 18 € pro Person ausgehandelt, egal, was der Einzelne konsumiert hatte. Der Pauschalbetrag wurde dann noch auf 20 € aufgerundet.

Um 15.15 Uhr fuhr Hans Huber los, weitere Teilnehmer kamen nach. In Arta Terme war ursprünglich von der Streckenplanung her eine Übernachtung geplant. Die Tourismusfg Arta Terme hat aber auf mehrere Emails nicht geantwortet, so dass kein Quartier reserviert werden konnte. Nachdem wir auch durch die ausgefallene Auffahrt auf den Mangart zeitlich gut unterwegs waren, entschlossen wir uns für die Weiterfahrt über den Plöckenpass. Die Nachzügler wurden telefonisch über diesen Entschluss unterrichtet.

In Paluzza brach bei Hans Huber der Auspuff ab. Er fuhr weiter, der Traktor war etwas lauter. Auf dem Plöckenpass bekamen wir eine Empfehlung für ein Quartier. Das Hotel „Erlenhof“ in Mauthen war aber belegt. Auch das nächste Gasthaus war belegt. Der Inhaber vermittelte uns aber an die Pension Saiwald in Kötschach. Gegen 19.30 Uhr kamen wir dort an. Es war eine sehr schöne Unterkunft, alle Traktoren fanden im Hof Platz.

Die Hauswirtin der Pension Saiwald reservierte uns noch telefonisch im Gasthof „Engel“ einen Platz zum Abendessen. Leider war die Terrasse besetzt, aber im Nebenzimmer war für uns gedeckt.

Der **Plöckenpass** (italienisch *Passo di Monte Croce Carnico*), 1.357 m ü. A., ist ein Pass in den Karnischen Alpen auf der Strecke von Kötschach-Mauthen im Gailtal (Kärnten) ins italienische Timau in Friaul. Von dort geht es weiter südlich nach Tolmezzo und Udine.

Westlich der Passhöhe liegt der *Cellon* (2.241 m ü. A.), östlich der Kleine Pal (1.867 m ü. A.). Beide Berge sind Teil des Freilichtmuseums am Plöckenpass, das die Befestigungsanlagen aus dem Gebirgskrieg 1915–1918 veranschaulicht. Im Talort Kötschach-Mauthen befindet sich das *Museum 1915–1918*, das ebenfalls vom Verein der Dolomitenfreunde betrieben wird.

In der Nähe liegt die Hohe Warte (2.780 m ü. A.), die höchste Erhebung der Karnischen Alpen. Der Karnische Höhenweg führt beim Plöckenhaus (1.244 m ü. A.) über die Plöckenpass Straße.

Der Name Plöckenpass ist noch ein recht junger Name, im Mittelalter nannte man ihn noch „Monte Crucis“, zu deutsch *Kreuzberg*, einen Namen den er noch heute im italienischen als „Monte Croce Carnico“ führt.

Funde, die man in Gurina nördlich des Plöcken machte, zeigten, dass der Übergang zumindest ab der Eisenzeit genutzt wurde. Wahrscheinlich war er aber auch schon in der Bronzezeit bekannt und in Nutzung. Als die Römer dann den Plöcken zu nutzen begannen, konnten sie auf die alten Saumwege zurückgreifen, bevor sie diese ausbauten oder gar gänzlich neue erbauten.

Eigentlich besteht der Plöckenpassweg aus zwei Pässen, nachdem man auf seiner Reise von Süden her den Plöckenpass überschritten hat und im oberen Gailtal angekommen ist, muss man sogleich

wieder einen Anstieg über den 982 m hohen Gailbergsattel in Kauf nehmen, wenn man weiter nach Norden, zu den großen Pässen der Hohen Tauern will.

#### Die Römerzeit

So haben beide Pässe schon seit langem eine gemeinsame Geschichte, die noch in Zeiten zurückführt, in denen die Römer noch nicht ihre Straße über beide Pässe erbauten. Es war dies der westliche Ast der Via Julia Augusta, die damit eine direkte Verbindung vom östlichsten Venetien nach Rätien und nach Noricum herstellte. Der östliche Ast der Straße führte über den Saifnitzsattel, er stellte zwar einen gewissen Umweg dar gegenüber der Plöckenstraße, war aber besser ausgebaut. Erbaut wurde sie von den Legionen des Tiberius, kurz nach der Zeitenwende und benannt wurde sie nach der Tochter des Augustus. In einer Felsinschrift aus dem Jahre 373 heißt es am Plöckenpass über die teilweise nur 1,5 m breite Straße: „Nur einem Wagen und einem Maultiergespann gestatten die schroffen Felswände dort den Übergang zu erzwingen“. Weitere Felsinschriften dieser Zeit berichten, dass die beiden Kaiser Valentinian und Valens in der Spätantike gefährliche Stellen entschärfen und beschädigte Instand setzen ließen. In Zuglio, an der Südrampe des Plöcken, findet man an der Kirche zwei Ehreninschriften eingemauert, welche auch keltischen Stämmen und Orten des heutigen Osttirols und Venetien gewidmet waren. Eine mittlerweile verschwundene Inschrift soll gar von einem Ausbau des Plöckenpasses zu Caesars Zeiten berichtet haben.

#### Das Mittelalter

Auch nach dem Ende der römischen Herrschaft wurde die Straße über den Plöckenpass noch rege genutzt. Sie wird im 6. Jahrhundert als eine viel begangene und gut begehbare Straße erwähnt. Da es in den vorangegangenen zwei Jahrhunderten am Plöcken sicherlich zu keinen Instandhaltungen, geschweige denn Straßenbaumaßnahmen kam, zeigt dies eindeutig, wie gut die Römerstraße gebaut war. Selbst nach Jahrhunderten ohne Instandhaltung, war die Passstraße immer noch gut zu nutzen.

So wurde der Plöckenpass das gesamte Mittelalter wohl überaus rege genutzt und als im hohen Mittelalter der Handelsverkehr anstieg, stieg somit auch der Verkehr am Plöckenpass an. Die Grafschaft Görz, die von diesem Verkehr direkt, wie auch indirekt profitierte, stellte den damaligen Reisenden Geleit. So wird bereits für das Jahr 1300 ein „gelaitum ex ista parte Montis Crucis“ erwähnt.

#### Die Neuzeit

Bis Ende des 19. Jahrhunderts war der Plöckenpass allenfalls nur von zweirädrigen Karren nutzbar, erst dann baute man die alte Straße so aus, dass sie auch von Gespannen und Wagen nutzbar war.

Im Ersten Weltkrieg entwickelte sich der Plöckenpass schnell zu einem Kriegsschauplatz der österreichisch-italienischen Front. Der Gebirgskamm der Karnischen Alpen erhebt sich hier flankierend wie ein Sperrriegel, dem entsprechend groß war die taktisch-operative Bedeutung für das Militär beider Seiten. Kärntner Eliteeinheiten führten hier erbitterte Verteidigungskämpfe gegen die italienischen Alpini. Diese versuchten, wie schon vor ihnen im Jahre 1809 die Franzosen, in das Gailtal vorzudringen, im Gegensatz zu den Franzosen aber völlig erfolglos. Dennoch gelang es den Italienern vereinzelt unbedeutende Gipfel und Pässe zumindest zeitweilig zu besetzen – so den Wolayer Pass oder den Wolayer Seekopf. Wie in anderen Frontabschnitten verfestigte sich bald die Front und es kam zum Stellungskrieg. Beide Seiten begannen ihre Stellungen auszubauen und zu befestigen. Zahlreiche Bunkeranlagen, Stollen und Wege bauten sie in die Berge hinein, welche man zu einem großen Teil noch heute besichtigen kann. Von den Tälern her wurden zahlreiche Wege zu den Frontstellungen gebaut, um diese mit Nachschub versorgen zu können. Heute gibt es ein Plöckenpassmuseum, welches das Schlachtfeld mit all seinen Bauwerken erschließt und an die Kämpfe erinnert, wie auch die „Heldenfriedhöfe“ am Plöcken. Aber nur zwei Drittel der Soldaten starben durch direkte Feindeinwirkung, ein ganzes Drittel starb durch Lawinen. Diese wurden auch bald als Waffe eingesetzt und durch gezielten Beschuss ausgelöst.

Überreste der damaligen Befestigungsanlagen und Bunker können heute noch besichtigt werden, etwa am östlich gelegenen Kleinen Pal. Der *Verein der Dolomitenfreunde* kümmert sich seit 1983 um die Erhaltung dieser Kriegsrelikte.

Durch die umfangreichen Kämpfe am Plöckenpass war selbiger nach dem Krieg für lange Zeit unpassierbar. Nachdem 1926 mit ersten Ausbauarbeiten begonnen wurde, war erst seit 1938 die italienische Passrampe wieder voll hergerichtet, zum Teil völlig neu gebaut. Die österreichische Seite wurde wenig später fertiggestellt.

Für die in Planung befindliche Verlängerung der Felbertauern Straße ist ein 7,8 km langer Basistunnel vorgesehen, dessen Nordportal runde 6 km östlich des Plöckenpasses liegen soll.

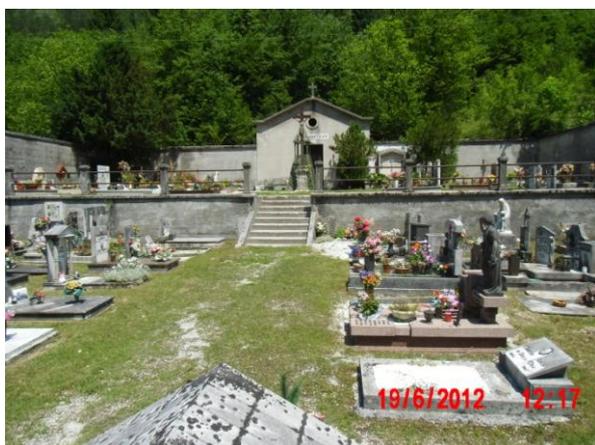
Seit den 1980er Jahren gibt es Initiativen und Widerstände betreffend des Baus des Plöckentunnels.

Einen wichtigen Tunnel unter dem Plöckenpass gibt es schon seit längerem, er nimmt die TAL-Pipeline auf, welche von Triest nach Ingolstadt führt, und damit für Deutschland den Weg zu den Ölstaaten im Nahen Osten erheblich verkürzt.

Die Straße über den Plöckenpass ist neben dem Naßfeldpass die einzige Straßenquerung der Karnischen Alpen. Sie verbindet das österreichische Kötschach-Mauthen im Gailtal (N) mit dem italienischen Ort Timau im Tagliamento-Tal. In der Umgebung des Scheitels gibt es neben einem Freilichtmuseum etliche Relikte, die von der strategischen Bedeutung des Passes als Teil der österreichisch-italienischen Front im Ersten Weltkrieg künden.

Während der Straßenzustand auf der österreichischen Seite hervorragend ist, wartet die italienische Seite zwar mit etwas schlechterem Belag auf, hat aber dafür auch einiges mehr an Kurven und (unbeleuchteten) Tunneln zu bieten. Der Plöckenpass wird nach Möglichkeit ganzjährig offen gehalten.







## Mittwoch, 20. Juni 2012

Fahrtroute: Kötschach (700 m), Gailbergsattel (981 m), Oberdrauburg (622 m), Dölsach (668 m), Iselsbergpass (1.209 m), Winklern (942 m), Heiligenblut (1.300 m), Abzweigung zur Franz-Josefs-Höhe (1.879 m), Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (2.369 m), Abzweigung zur Edelweißspitze (1.879 m), Edelweißspitze (2.571 m)

Km: 106

Höhenmeter: Kötschach (700 m) zum Gailbergsattel (981 m) = ca. 300 m  
 Oberdrauburg (622 m) zum Iselsbergpass (1.209 m) = ca. 600 m  
 Winklern (942 m) zur Franz-Josefs-Höhe (2.369 m) = ca. 1.400 m  
 Abzweigung Franz-Josefs-Höhe (1.879 m) zur Edelweißspitze (2.571 m) = ca. 700 m  
 Gesamt: ca. 3.000 m

Hans Huber baute bereits vor dem Frühstück den Auspuff ab und ging zur in der Nähe der Pension liegenden Landmaschinenwerkstätte Stefan Gailer in Kötschach. Es war momentan noch niemand da. Als er schon umkehren wollte, kam der Werkstattmeister und schweißte sofort den Auspuff. Er wollte dafür weder ein Entgelt noch ein Trinkgeld nehmen.

Nach dem Frühstück fuhren wir um 8.45 Uhr los. Auch hier hatten die Anhängerschläfer wieder ein Frühstück bekommen. Gott sei Dank hatten wir für diesen Tag einige Kilometer gespart. Gegen Mittag waren wir schon in Heiligenblut. Hans Huber besuchte zusammen mit Anton Wurmer noch Hans Schachner in Heiligenblut, dem er vor 20 Jahren einen 16er Lanz mit Seitenglühkopf verkauft hatte. Hans Schachner hat den Bulldog super hergerichtet.

An der Mautstation trafen wir wieder alle zusammen. Die Maut betrug 22 € pro Fahrzeug. Ein Großteil der Gruppe entschied sich trotz Bedenken wegen dunkler Wolken zu einem Abstecher auf die Franz-Josefs-Höhe. Den verspielten Murmeltieren dort war gut zuzusehen. Karl-Heinz König passierte dort oben noch ein kleines Malheur. Er hatte die Motorhaube geöffnet um nachzusehen, ob der Motor trocken ist. Beim Schließen der Haube verding sich ein Putztuch, das er in der Hand hielt, im Keilriemen und zog diesen ab. Glück, dass nichts passierte. Gemeinsam war der Keilriemen kurz danach wieder aufgezogen.

Beeindruckend war der Blick nach dem Mittertörl auf die Edelweißspitze. Gegen 16.30 Uhr kamen wir nacheinander dort an. Es begann leicht zu Regnen. Wir hatten keine Mittagspause gemacht, also entsprechenden Hunger. Das Essen in der Hütte war gut und reichlich.

Es wurde recht lustig. Hans Schachner kam auch noch herauf. Nur Max Heinzler fühlte sich nicht gut. Er legte sich früh ins Bett.

Der **Gailbergsattel** ist ein 981 m ü. A. hoher Gebirgspass in Kärnten, der die beiden Orte Oberdrauburg im Norden und Kötschach-Mauthen im Süden miteinander verbindet. Er trennt die Reißkofelgruppe von den Lienzer Dolomiten. Erschlossen ist er durch die B110 (Plöckenpass Straße).

Der 1.209 m ü. A. hohe **Iselsberg** – auch **Iselsbergpass** genannt – ist ein Gebirgspass in Österreich, er trennt die Kreuzeckgruppe von der Schobergruppe. Über die Passhöhe führt die Großglockner Straße (B 107), sie verbindet das Osttiroler Drautal mit dem Kärntner Mölltal. Um die Bergwerke des Mölltales zu erreichen, gab es schon zu Zeiten der Römer einen Weg über den Iselsberg.

Rund einen Kilometer südlich des Scheitelpunkts liegt der gleichnamige Ort Iselsberg, ein Ortsteil der Gemeinde Iselsberg-Stronach.

Der **Großglockner** (häufig auch kurz *Glockner* genannt) ist mit einer Höhe von 3.798 m ü. A. der höchste Berg Österreichs. Die markante Spitze aus Gesteinen der Grünschieferfazies gehört zur Glocknergruppe, einer Bergkette im mittleren Teil der Hohen Tauern, und gilt als einer der bedeutendsten Gipfel der Ostalpen. Seit den ersten Erkundungen Ende des 18. Jahrhunderts und der Erstbesteigung durch vier Teilnehmer einer Großexpedition unter der Leitung von Fürstbischof Salm-Reifferscheidt-Krautheim im Jahr 1800 spielte der Großglockner eine wichtige Rolle in der Entwicklung des Alpinismus. Bis heute ist er von großer Bedeutung für den Fremdenverkehr in der Region und mit über 5000 Gipfelbesteigungen pro Jahr ein beliebtes Ziel von Bergsteigern. Der Blick auf den Berg, eines der bekanntesten Wahrzeichen Österreichs, ist die landschaftliche Hauptattraktion der Großglockner-Hochalpenstraße.

Die **Großglockner Hochalpenstraße** verbindet als hochalpine Gebirgsstraße die beiden österreichischen Bundesländer Salzburg und Kärnten. Sie führt von Bruck an der Großglocknerstraße über die beiden Pässe **Fuscher Törl** und **Hochtor** (Tunnelportal 2.506 m ü. A., historische Passhöhe 2.576 m ü. A.) nach Heiligenblut am Großglockner und weist Abzweigungen zur Edelweißspitze und zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe auf. Sie ist die höchstgelegene befestigte Pässstraße in Österreich.

Die Großglockner Hochalpenstraße ist als Erlebnisstraße vorrangig von touristischer Bedeutung und das Befahren ist für Kraftfahrzeuge mautpflichtig.



Blick in den Garten  
der Pension Saiwald  
in Kötschach

20/6/2012 6:18

der Hof war vollgestellt.  
Es kamen mehrere Leute zur  
Besichtigung.



20/6/2012 6:40



der Jungfernsprung-Wasserfall  
kurz vor Heilig-Blut



mit dem Schneepflug wurde  
heruntergefallenes bzw. geräumtes  
Geröll zur Seite geräumt.





### Donnerstag, 21. Juni 2012

Fahrtroute: Edelweißspitze (2.571 m), Fusch (818 m), Bruck an der Großglocknerstraße, Thumersbach (769 m), Saalfelden am Steinernen Meer (733 m), Leogang, Hochfilzen (965 m), St. Ulrich am Pillersee (853 m), Waidring (772 m), Kössen (596 m), Schleching (570 m)

Km: 125

Höhenmeter: Saalfelden am Steinernen Meer (733 m) nach Hochfilzen (965 m) = ca. 200 m

Die **Edelweißspitze** ist ein nordöstlich des Großglockners vorgelagerter Gipfel in den Hohen Tauern, auf den eine Fahrstraße führt. Die Edelweißspitze bildet den höchsten Punkt der mautpflichtigen Großglockner-Hochalpenstraße.

Der Gipfel wurde mit dem Bau der Großglockner-Hochalpenstraße ausschließlich zu touristischen Zwecken erschlossen und ist für PKW befahrbar. Die Freigabe der Strecke erfolgte zusammen mit der Hochalpenstraße 1935.

Die 1,5 km lange gepflasterte Stichstraße zweigt am Fuscher Törl von der Großglockner-Hochalpenstraße ab und führt mit 7 Kehren und einer Maximalsteigung von 14 % bis zu dem am Gipfel gelegenen Parkplatz. Insbesondere für Motorrad- und Fahrradfahrer gilt der Gipfel als lohnendes Ziel. Die Straße ist nicht für Wohnanhänger und Reisebusse geeignet.

Am höchsten Punkt wurde ein steinerner Turm mit ovaler Grundfläche erbaut, von dem man bei guter Witterung eine hervorragende Rundumsicht auf die etwa 30 umgebenden Dreitausender hat. Ursprünglich hatte die Edelweißspitze eine Höhe von 2.577 m ü. A., von der durch den Bau des Gipfelparkplatzes sechs Meter abgetragen wurden.

Nordwestlich unterhalb des Gipfels befindet sich die Edelweißhütte, ein Restaurant mit Unterkunftsmöglichkeit.

Nach der Katzenwäsche am Morgen und dem ausgiebigen Frühstück, auch die Anhängerschläfer bekamen wieder ein Frühstück, starteten wir. Für die Abfahrt von der Edelweißspitze bis Fusch benötigten wir ca. 2 Stunden. In Fusch besuchten wir noch den Schernthanner-Hof, auf dem Hansl Fischberger und Hans Huber bereits bei der Erstbefahrung des Großglockners 1989 übernachtet hatten.

Hubert Hörndl, Max Heinzeller und Willi Zehetmaier trennten sich von der Gruppe, um direkt heimzufahren. Bei ihren schnelleren Traktoren kein Problem.

Wir Übrigen fuhren weiter, in der Nähe von Hochfilzen tranken wir Kaffee. Leider war die sehr schöne Strecke nach St Ulrich gesperrt, so dass wir über Fieberbrunn fahren mussten.

Wir hatten uns entschlossen, in Schleching zu übernachten. Sepp Unterforsthuber, der das Gasthaus „Zur Post“ von seiner beruflichen Tätigkeit her kannte, fuhr voraus und regelte die Übernachtung. Wir bekamen riesige Zimmer zugeteilt. Die Anhängerschläfer hatten einen schönen Platz hinter dem Gasthof. Die Wirtin kam mehrere Male zu uns, um mit Sepp Unterforsthuber und uns zu sprechen. Sie erzählte uns, dass heute bereits 3 Traktorfahrer (Hubert, Max und Willi) dort gegessen haben.

Das **Pillerseetal** ist im Bezirk Kitzbühel in Tirol, an der Grenze zu Salzburg.

Das Pillerseetal zeichnet sich, wie die Nachbartäler, durch eine prägnante Talwasserscheide bei Flecken (Gemeinde St. Ulrich) nahe St. Jakob in Haus aus, in der sich die beiden Flusstäler des Pillerseetals treffen:

Der Ast nach Norden entwässert über Grieselbach – Pillersee – Loferbach (Haselbach) zur Saalach/Salzach, und wird durch die *Öfenschlucht (Teufelsklamm)* zum *Strubtal* des Loferbachs bei Waidring begrenzt.

Im Süden wird das ganze, Ost–West–laufende Tal der Rothache – Fieberbrunner Ache (Pillersee–Ache), vom Grießenpass im Osten bis zur Gemeindegrenze zwischen Fieberbrunn und St. Johann in Tirol im Westen, ebenfalls zum Pillerseetal gezählt. St. Johann, wo die Fieberbrunner Ache in die Großache (Kitzbühler-/Kössenerache, als Tiroler Ache zum Inn) mündet, stellt den Anschluss an das *Leukental* der Großache dar. Der Pass Grießen stellt den Übergang nach Osten in die salzburgische *Leogang* her.

Das Pillerseetal wird im Osten von den Loferer Steinbergen und den Ostausläufer der Leoganger Steinbergen (Kirchel, Buchensteinwand) und dem Kirchbergstock (ebenfalls Gebirgsgruppe Leoganger und Loferer Steinberge) im Westen begrenzt. Im Süden grenzt das Tal an die Kitzbüheler Alpen. Dadurch liegt das Pillerseetal an der geologischen Grenze zwischen den nördlichen Kalkalpen und den aus Grauwacke aufgebauten Berggruppen der Schieferalpen (Tiroler Grasberge) im Süden.





21/6/2012 20:20



21/6/2012 20:22



21/6/2012 20:21



### Freitag, 22. Juni 2012

Fahrtroute: Schleching, Marquartstein, Grassau, Rottau, Bernau, Prien am Chiemsee, Rimsting, Bad Endorf, Halfing, Griesstätt, Pfaffing

Km: 73

Höhenmeter: keine

Während des sehr guten Frühstücks (auch wieder zusammen mit den Anhängerschläfern) bekamen wir noch von einer Frau einer Reisegruppe aus Franken Gedanken zum Tage vorgetragen. So fuhren wir beschwingt und fröhlich heim. Die Strecke war allerdings insgesamt gesehen wohl der verkehrsreichste Abschnitt.

Anton Wurmer verabschiedete sich an der Einmündung der Straße aus Griesstätt in die B15 von uns, er wollte noch bis Hausen heimfahren.

Karl-Heinz König machte einen Schlenker zu seiner Schwester auf den Rotter Bauernmarkt (sie verkauft dort Waren), um dann nach Pfaffing zu kommen. Nach dem abschließenden Weißwurstessen im Pfaffinger Hof ging es wohl endgültig heim. Auch Karl-Heinz König fuhr heim, er machte noch einen Zwischenhalt bei seiner Tochter in der Holledau.



morgendlicher Blick  
vom Balkon des Gasthauses  
„Zur Post“ in Schleching

letztes gemeinsames  
Frühstück vor der Heimfahrt



Karl-Heinz König  
besuchte noch seine Schwester  
auf dem Rotter Bauernmarkt

beim Pfaffinger Hof begann  
die Fahrt mit dem  
Weißwurstessen, dort endete  
sie glücklich ebenfalls mit  
frischen Weißwürsten.





Karl-Heinz König  
wieder daheim im Königreich

Ingesamt hatten wir ca. 1.141 km zurückgelegt. Die Albachinger ein paar km mehr, die Forstinninger ein paar Kilometer weniger. Weutfahrer waren natürlich Karl-Heinz König, und Anton Wurmer, die noch ca. 250 km weiter gefahren sind.