

Osttiroler Heimatabblätter

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

32. Jahrgang

Donnerstag, 30. Juli 1964

Nummer 7

Die Felbertauernstrasse

OSR. Michael Uhlmann

Bedeutung der Felbertauernstraße

Schon zur Römerzeit waren weitblickende Herrscher bemüht, Verbindungswege zwischen den Völkern nördlich und südlich der Alpen zu schaffen. Einesteils lag diesem Bemühen das Bestreben der Ausweitung der Herrschaft über andere Völker zugrunde, andernteils die Intensivierung des Warenverkehrs. Verkehrsprobleme waren schon immer wesentlich für unser Land und sind auch heute noch schicksalbestimmend für Tirol. Die Bedeutung der Alpenstraße liegt heute im Gütertausch und im immer größer werdenden Reisetraum der Urlauber. Die wintersicheren Alpenübergänge über den Brenner und Reschen stehen heute keinesfalls mehr konkurrenzlos da. Besonders in der Schweiz wird keine Mühe und kein Geld gescheut, um den nach Süden strebenden Touristenverkehr aufzunehmen. Ende 1963 wurde der Tunnel durch den Großen St. Bernhard, Ende 1965 wird die Bernardinstraße dem europäischen Nord-Süd-Verkehr zur Verfügung stehen. Die Felbertauernstraße hat aber trotzdem vornehmlich innerösterreichische Bedeutung.

156 km Luftlinie liegen zwischen den wintersicheren Alpenübergängen Brenner und Katschberg. Dieses lange Stück des Alpenhauptkammes wird nun ungefähr in der Mitte durchstoßen. Dies bedeutet eine Verbesserung der Zufahrtsmöglichkeiten zu den Kärntnerseen wie auch eine Hebung der Verkehrsadern über den Gerlospaß und den Paß Thurn. Für die Reisenden der Deutschen Bundesrepublik verkürzt sich der Weg nach dem Süden beträchtlich. Über Lienz findet die Felbertauernstraße Anschluß an das Straßenprojekt Toblach — Cortina — Venedig. Damit wächst sie über ihre inneröster-

reichische Bedeutung hinaus. Aber nach wie vor ist der vordringlichste Zweck dieser neuen Alpenstraße ein rein tirolischer, denn für Tirol bedeutet diese Straße die so notwendige Verbindung zwischen dem Bezirk Osttirol und Nordtirol.

Geschichtliches über die Felbertauernstraße

Matrei und Mittersill waren in früheren Zeiten die Stapelplätze für einen lebhaften Warenverkehr zwischen Nord und Süd. Der Viehhandel spielte hierbei eine große Rolle, wurden doch jährlich tausende Stück Groß- und Kleinvieh über den Felbertauern getrieben. Den Postverkehr besorgte ein eigener Bote zwischen Matrei, Mittersill und Salzburg mit Anschlußverbindung über den Paß Thurn nach Kitzbühel und darüber hinaus. Seit dem Bau der Brennerbahn und noch mehr der Tauernbahn und der Eroberung der Straße durch das Auto ist der Felbertauern als Übergang zur wirtschaftlichen Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Schon 1884 hatte Ing. Braunögger das Projekt einer Felbertauernbahn (Lienz - Matrei - Mittersill - Zell am See) fertig ausgearbeitet. Die Wichtigkeit der Bahn wurde nicht nur mit den großen wirtschaftlichen Interessen der unmittelbar betroffenen Gemeinden begründet, sondern damals schon auf die zweckmäßige Verbindung des Handelsplatzes Triest mit Deutschland, besonders mit Hamburg, Bremen usw. hingewiesen. 1896 griffen die Gemeinden Lienz und Windisch-Matrei erstmalig das Projekt einer Felbertauernstraße auf.

Einen weiteren Versuch, den Bau der Felbertauernstraße zu ermöglichen, stellte der Wegbau von Matrei durch die Proseggklamm in den Jahren 1910 bis 1912 dar. Um diesen Bau bemühte sich hauptsächlich der damalige Be-

sitzer des Schlosses Weißenstein, Baron Mengershausen, die Alpenvereinssektion Matrei und mehrere kapitalkräftige Bürger aus Matrei. Um 1930 griff der LA. Natalis Obwexer das Projekt abermals auf.

1933 wurde der Güterweg von Matrei bis zum Landeckwald vorgetrieben. Dieser Bauabschnitt ist unter dem Namen „Mehistraße“ bekannt, weil sich die Regierung mit beigestelltem Mehl beteiligt hat.

1938 faßte die deutsche Wehrmacht den Plan, Mittersill mit Matrei durch eine Seilbahn zu verbinden. Das ist eine weitere Bestätigung der Richtigkeit der Trassenwahl für das Straßenprojekt. Die Auswirkungen des 2. Weltkrieges brachten auch hier die Arbeiten vollends zum Stillstand.

1950 brachte NR. Kranebitter die Notwendigkeit des Baues der Felbertauernstraße vor das Plenum des Nationalrates.

Am 11. 6. 1960 berief Bezirkshauptmann RR. Dr. Doblander eine Konferenz der Bürgermeister Osttirols ein. In Erkenntnis der Bedeutung dieses Straßenbaues kam die spontane Bereitschaft zum Ausdruck, durch ein Opfer des Bezirkes das Projekt vorwärtszutreiben. Geplant war eine Eigenaufbringung von 10 Mio Schilling.

Am 8. 9. 1961 eröffnete Hofrat Dipl.-Ing. Papsch ein Teilstück der Felbertauernstraße, Baulos St. Johann—Huben. Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 6,2 km, die Fahrbahnbreite 7,5 m dazu kommen beiderseits 1 m breite Bankette. Im neuen Straßenabschnitt liegen 11 Bögen, wovon der kleinste Radius 150 m mißt. Die Steigung erreicht nur 2,9 Prozent und dies auf einer kurzen Strecke vor der Iselbrücke in Huben. Die Straße führt über drei Brücken, 2 Viehdurchlässe und 3 weitere gemauerte Durchlässe.

Die größte der Brücken ist die Kaiserbachbrücke mit einer Gesamtlänge von 31,9 m. Die Fahrbahnbreite der Brücken beträgt 8,10 m.

Am 26. 9. 1961 erfolgte die Gründung der Felbertauern-Aktiengesellschaft. Dieses geschichtliche Ereignis ist von weittragender Bedeutung für Osttirol, für das Land Tirol, für Salzburg und Kärnten, ja für ganz Österreich und für die Entwicklung des europäischen Verkehrsnetzes. Der festliche Gründungsakt in Kitzbühel fand unter dem Vorsitz des Landeshauptmanns von Tirol, Dr. Hans Tschiggfrey, statt. Damit hatte der nun schon jahrzehntealte Kampf Osttirols um diese Straßenverbindung, der insbesondere von NR. Kranebitter trotz aller Mißerfolge und Gegenschläge mit unbeugsamem Optimismus, unterstützt von den Abgeordneten zum Landtag und der Tiroler Landesregierung, hartnäckig geführt wurde, endlich zum Erfolg geführt.

Als Gründer traten auf: Die Republik Österreich, vertreten durch Ministerialrat Dr. Koller und Sektionschef Dr. Seidl; das Land Tirol, vertreten durch Landeshauptmann Dr. Tschiggfrey; die Bezirkshauptleute Dr. Doblender, Lienz, Dr. Hoppichler, Schwarz, Hofrat Dr. Riccabona, Kufstein, Dr. Trentinaglia, Kitzbühel; als Vertreter der Aktiengesellschaft zeichneten für die Gemeinden: LA. Michael Meirer als Bürgermeister der Stadt Lienz, André Brugger als Bürgermeister der Marktgemeinde Matrei i. O., Sebastian Rohregger als Bürgermeister der Marktgemeinde Mittersill mit den Gemeinderäten LA. Grani und Ritsch.

In den Satzungen der Aktiengesellschaft heißt es:

„In der Erkenntnis der volkswirtschaftlichen Bedeutung und Vervollständigung des innerösterreichischen Straßennetzes haben die ausgewiesenen Gesellschafter im Einvernehmen mit der österreichischen Bundesregierung und der beteiligten Landesregierungen die Bildung einer Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Lienz/Osttirol beschlossen.“

Gegenstand des Unternehmens bilden:

a) Die Projektierung, der Ausbau, die Erhaltung und der Betrieb der Felbertauernstraße, die das Straßennetz der Pinzgauer-, Paß Thurn- und Gerlosstraße in Mittersill, Land Salzburg, mit der Iseltalbundesstraße in Matrei i. O. verbindet.

b) Die Projektierung, Errichtung, Erhaltung und der Betrieb dazugehöriger Zweigstraßen und Nebenanlagen.

c) Der Betrieb aller zur Erreichung des Gesellschaftszweckes notwendigen Konzessionen nach Maßgabe der hierzu von den zuständigen Behörden erteilten Berechtigungen.

d) Der Erwerb und die Veräußerungen von Liegenschaften, Bestandteilen, Dienstbarkeiten, überhaupt die Durchführung aller Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen, die dem Gesellschaftszweck dienlich sind.

e) Die Pflege und Ausgestaltung des von der Straße erschlossenen Gebietes im Sinne des Natur- und Landschafts-



Der tausendste Meter des Stollenvortriebes

schutzes und die Förderung des Fremdenverkehrs im Erschließungsgebiet.

Das Grundkapital

beträgt 10 Mio Schilling und zerfällt in 10.000 auf Namen lautende Aktien im Nenn- und Ausgabebetrag von je S 1000.—. Von diesen 10 Mio Aktienkapital übernehmen der Bund 6 Mio, das Land 2,4 Mio, die Gemeinden 1,6 Mio. In der 1. ordentlichen Hauptversammlung der Felbertauernstraße-Aktiengesellschaft in Mittersill wurde das Stammkapital auf 100 Mio erhöht.

Die Stärke des Aufsichtsrates wurde zunächst mit 6 Mitgliedern festgelegt: 3 Bund, 2 Land, 1 Gemeinde. Erster Vorsitzender Minister a. D. Heilingsetzer (Finanzministerium), zweiter Vorsitzender Landeshauptmann Dr. Tschiggfrey, dritter Vorsitzender LA. Meirer; Mitglieder sind Sektionschef Dipl.-Ing. Seidl (Handelsministerium), Ministerialrat Dr. Koller (Finanzministerium), Stadtrat Hirsberger, Kitzbühel. Der Aufsichtsrat bestellte zu Vorsitzern der AG. Landesbaudirektor Hofrat Dr. Stark, Innsbruck, und Handelskammersekretär Dr. Schlick, Lienz.

Am 9. 10. 1961 beauftragte der Aufsichtsrat den Vorstand, die Bauunterlagen unverzüglich zu erarbeiten, damit die Bauausschreibung erfolgen könne. Bei dieser Sitzung wurde Hofrat Dipl.-Ing. Papsch für die Südrampe und Hofrat Dipl.-Ing. Grünberger für die Nordrampe als technischer Leiter bestellt.

2. 4. 1962: Die Arbeiten an der Felbertauernstraße werden öffentlich ausgeschrieben. Die Anbotseröffnung findet im Rathaus von Lienz/Osttirol statt; die Ausschreibungsfrist läuft bis 14. Mai 1964.

Am 23. Juni 1962 wurde der Spatenstich zur Felbertauernstraße vorgenommen. Eine erhebende Feier mit vielen Gästen aus nah und fern — aus dem Bezirk Kitzbühel allein tausend Personen — umrahmte diesen festlichen Akt. Minister a. D. Dr. Heilingsetzer und NR. Ok.-Rat Kranebitter taten den ersten Stich in den felsigen Grund des Tauerntales.

Am 18. Oktober 1962 konnte die erste Baufeier an der Felbertauernstraße auf der Taimleralm im Amertal dem Hauptquartier der Baugesellschaft Montana, abgehalten werden. Die Zufahrt zum Nordportal (4 km) war damit beendet.

Am 15. 12. 1962 erfolgte der festliche Anschlag des Felbertauernstraßentunnels/Süd. Die Gattin des NR. Kranebitter, Frau Anna Kranebitter, löste die ersten Sprengschüsse für den Anna-Stollen.

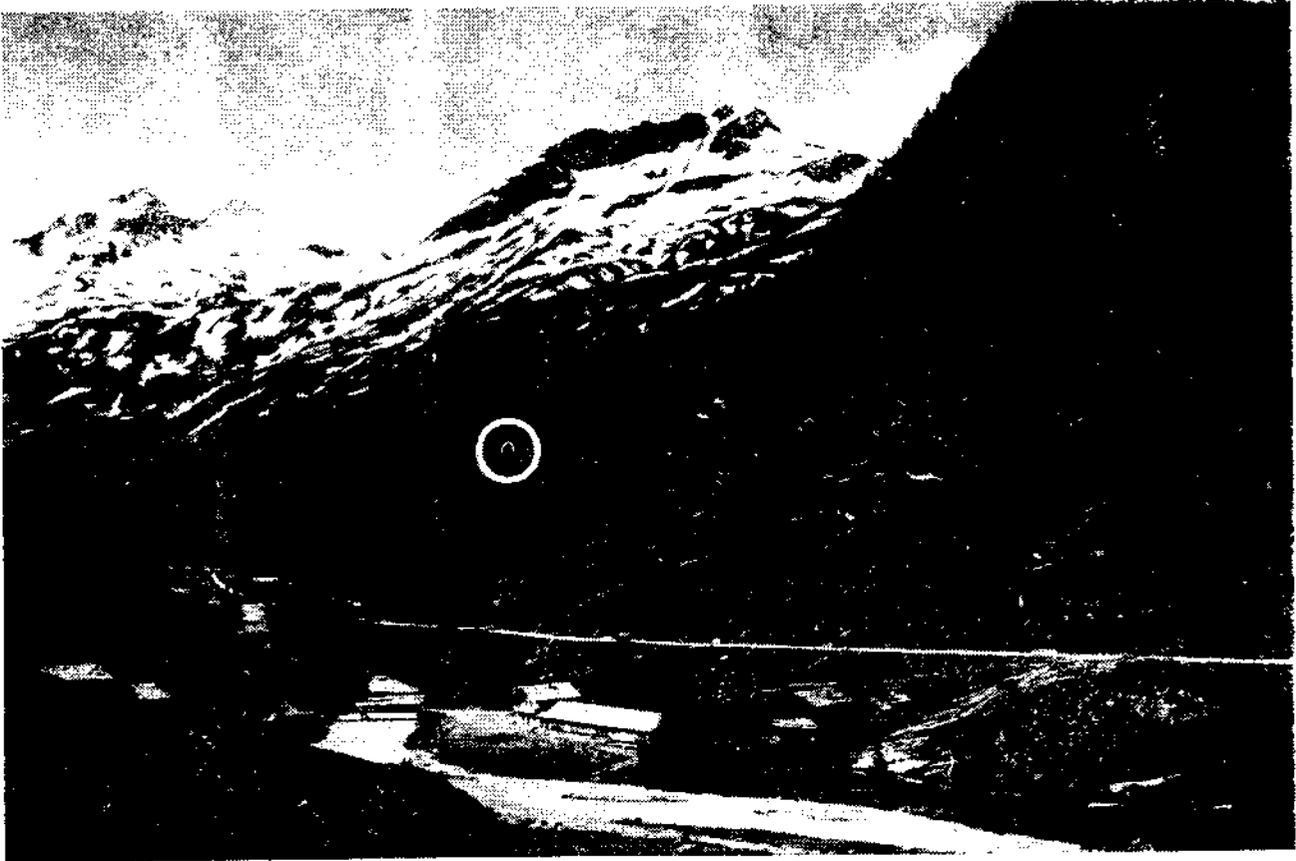
Am 14. 6. 1963 dröhnte der erste Sprengschuß für den Felbertauernstollen, Bauabschnitt Nord. Die Stollenpatin Frau Anna Kranebitter löste die elektrische Zündung. Von diesem festlichen Ereignis machte das süddeutsche Fernsehen Aufnahmen.

Am 20. 8. 1963 konnte Altkanzler und Landeshauptmann von Niederösterreich Dipl.-Ing. Dr. h. c. Leopold Figl, der Schuß für den zweitausendsten Meter des Stollenvortriebes auslösen.

Am 28. 8. 1963 wurde das Aktienkapital von 100 Mio Schilling um weitere 100 Mio Schilling aufgestockt, dazu kamen noch 200 Mio Schilling Fremdkapital. Damit wurde die Finanzierung des Ausbaues der Felbertauernstraße sichergestellt.

November 1963: Die Arbeiten am Durchbruch des 5,2 km langen Tunnels für die Felbertauernstraße gehen planmäßig voran. Die Arbeitsgemeinschaften der Firmen Universale, Soravia, Lerchbaumer & Isola u. Porr hatten den Stollen auf der Südseite mit 18 qm Querschnitt bereits auf die Hälfte der Tunnelänge, 2600 m, vorgetrieben. 8 m tief ist der Tunnel an der Südseite schon im Vollprofil ausgebrochen und ausbetoniert. Auf der Nordseite wurde der Stollenvortrieb von der Arbeitsgemeinschaft Stuaug und Reila am 14. 6. 1963 begonnen. Der Stollen ist dort in einer Länge von 750 m vorgetrieben.

Am 11. 4. 1964 war es so weit, die Arbeitsgruppen auf beiden Seiten hatten sich auf 2 m genähert. An diesem Tage erfolgte der Stollendurchbruch durch den Tauernhauptkamm. Dr. Eduard Heilingsetzer löste den Spreng-



Gebiet des Matrierer Tauernhauses mit dem südlichen Stolleneingang — Photo: Lottersberger, Matrie i. O.

schuß. Bundeskanzler Dr. Josef Klaus überstieg als erster die gesprengte Trennwand. Die anwesenden Gäste aus Salzburg folgten den Regierungsmitgliedern durch den Tunnel zum Südportal, wo eine eindrucksvolle Feier mit den Spitzen des Staates und Landes stattfand.

Der Stollen mit einer Sohlenbreite von 4 m und einem Querschnitt von 18 qm ist auf der gesamten Länge durchbrochen: 3464 m von der Arbeitsgemeinschaft Süd, 1719 m von der Arbeitsgemeinschaft Nord. Im Süden wurde in pausenloser Tag- und Nachtarbeit in gleitenden Arbeitsschichten gearbeitet. Besonders erschwerend in diesem Teil war der Vortrieb im Fallenden, wobei bei einem Gefälle von rund 17 mm pro lf. m die Durchschlagstelle gegenüber dem Scheitelpunkt bei 2600 m um 15 m tiefer liegt. In dieser Vortriebszeit wurden rund 65.000 cbm Fels aus dem Richtstollen herausgeschossen, verladen und beim Südportal für den zukünftigen Abfertigungs- und Parkplatz eingebaut. Der Richtstollen wurde zweigleisig gemacht, wobei mittels eines fahrbaren Bohrgestütes von Hand aus mit Hochleistungsbohrhämmerern auf Stützen gebohrt wurde. Das Material wurde jeweils auf 2 cbm Selbstkastenkippern weggefahren. Die Decke des Tunnels wurde mittels Felsanker und Baustahlgitter gesichert, eine Methode, die in Österreich erstmalig in dieser Art eingesetzt wurde.

Das Vollprofil ist im Süden auf einer Länge von 300 m ausgebrochen. Für den Vollausbau wurde ein Bohrgestütwagen zusammengesetzt, auf dem

gleichzeitig 15 Bohrhämmer arbeiten. Der Vollausbau von beiden Seiten ist finanziell gesichert. Ferner der Ausbau der 2 km langen Südrampe von der Schildalpe bis zum Tunnelportal an die Firma Mayreder, Kraus & Co. vergeben, an der Nordrampe der Ausbau eines Streckenabschnittes von 1 km im Bereich der Voralpe — Erlbachalm.

Für den Ausbau der Zufahrtsstraßen: im Süden 17 km durch das Tauerntal, im Norden 16,2 km durch das Felber- und Amertal voranschlagte man 200 Mio Schilling.

Beschreibung der Trasse

1 km vor der Ortschaft Matrie zweigt die Felbertauernstraße bergseitig ab, quert den Steilhang oberhalb der Kirche, übersetzt nach einem 200 m langen Tunnel durch den Klauznbühel den Bretterwandbach, so daß der Ortskern von Matrie nicht berührt wird. Noch im heurigen Jahr soll mit dem Teilstück der Felbertauernstraße, Umfahrung Matrie Nord, begonnen werden. Nach den neuesten Informationen stehen jetzt 2 Varianten zur Wahl: entweder Untertunnelierung des Klauznbühels oder Straßenführung außen um den Bühel herum. Beide Varianten wurden ausgeschrieben, entschieden wird letztlich der Kostenpunkt. Eine Führung der Trasse außenherum böte den Autofahrern und Fußgängern einen Blick auf den malerisch gelegenen Markt Matrie.

Der weitere Verlauf führt mit entsprechenden Verbesserungen längs des bestehenden Fahrweges. Schon 1 km nach Matrie sind die ersten Lawinengänge, die über Galerien abgeleitet

werden müssen. Die Eisenbetonbrücke bei km 3, Osterwitzbrücke, in den Jahren 1951—54 erstellt, und der 50 m lange Tunnel darnach entsprechen der neuen Trasse. Bei km 7 verläßt die neue Trasse den heutigen Weg und entwickelt sich etwas höher bis zum Anschluß bei km 12. Grund für die Verlegung ist die Erstellung eines Staudammes für das geplante Energieprojekt. Erst bei km 14 (Schildalm) zweigt die neue Rampe bergseitig ab und erreicht nach rund 2 km und Übersetzung des Daberbaches das Südportal des Tunnels.

An größeren Bauwerken, die zu erwähnen sind, wären zu erwähnen: die Untertunnelierung des Plitzgrabens bei km 8 in einer Länge von 50 m, die Überbrückung des Peterbaches bei km 9 mit einer Betonbrücke von 45 m Länge; bei km 11,5 muß der Landebach mit einer Betonbrücke von 35 m Länge überquert werden.

Das Südportal des 5,2 km langen Scheiteltunnels liegt einen halben km vor dem Matrierer Tauernhaus 125 m über dem Talboden (Kote 1630). Der Richtstollen von 18 qm ist beendet, die Bautrupps beider Seiten haben sich schon im April 1964 die Hände gereicht. Das Nordportal liegt wenige Meter über dem Talboden des Amertales. Sowohl auf der Süd- wie auch der Nordseite wird das Steigungsmass von 8 Prozent nirgends überschritten. Der höchste Punkt liegt im Tunnelscheitel auf 1660 m Seehöhe. Voraussichtlich wird man mit dem Vollausbau in 2 Jahren fertig sein und den Tunnel im Sommer 1966 dem Verkehr übergeben werden können.

Zum Osttiroler Barockspiel

„Der Teufel als Diener“

Inhaltsangabe des Originaltextes vom sog. „Virgener Rosenkranzspiel“

Der ursprüngliche barocke Titel und der genaue Wortlaut einer alten Beschreibung und Deutung der Handlung dieses Tiroler Ordensdramas aus dem 17. Jahrhundert, das in der einzigen Abschrift als „Virgener Rosenkranzspiel“ im Osttiroler Heimatmuseum Schloß Bruck aufbewahrt wird, wurde erst heuer in einer Periochensammlung (Altes Theaterprogramm mit Inhaltsangabe) des Tiroler Landesmuseums Ferdinandeum aufgefunden. (Signatur: Bibl. Tirol. Ferdinandeum 573). Wir veröffentlichen hier, unter Beibehaltung der alten Form, zum ersten Mal das barocke Theaterprogramm. Der vorliegende Druck stammt allerdings erst aus dem Jahre 1736.

„DIMAS,
DURCH DEN HEILIGEN
ROSEN-KRANTZ
DER HOELL ENTRISSENER RAUB“

Inhalt:

Auß Zulassung Gottes hat sich bey einen jungen Edelmann (den wir Dimas nennen) der böse Feind für einen Diener eingestellt, willens selben in das Verderben zu stürzen. so fern er nur einmahl sein Andacht gegen MARIA der Königin deß Heiligen Rosenkrantz unterlassen werde: Dieses sein Vorhaben aber desto eher zu bewerkeln, hat er seinen Herrn zu solcher Mißthat verleitet, daß selber, sein Leben zu retten, all sein Habschafft zu verlassen, und in einen entlegenen Wald sich zu flüchtigen ist getrungen worden. allwo er mit seinem verstellten Bedienten und anderen Mit-Gesellen sich ein Zeitlang mit Rauben und Morden aufgehalten: Allein wie lasterhaft hierinfals Dimas ware; hat er doch niemahls unterlassen an sein Heiligen Rosenkrantz zu betten, welche Beständigkeit in seiner Jugend auf angewohnte Andacht MARIAE dermassen gefallen, daß sie ihr Gnaden-volles Angesicht auf diß ihr (obwohl ansonst unwürdiges) Pfleg-Kind gewendet, und selbes durch Einsprechung deß Heiligen Schutz-Engels auf besseren Weeg gebracht; Dann nachdem dieser in Gestalt eines Einsidlers sich in ein in diesem Wald gelegene Clausen begeben, in selber sodann dem DIMAS sein Dienerschaft und zugleich sein äußerste Seel- und Leibs-Gefahr vorgestellt, hat er die Gnad-bringende Krafft deß Heiligen Rosenkrantz erkennet, Mariae sich auf ein neues verbunden, und auß einem verschreyten Mörder in gehörter Claus ein strenger und heilig-mäßiger Büsser worden.

EINGANG

Erster Auftritt

Carinthus der Vormunder deß Dimas, nachdem er ihme die Rechnung abgelegt, und sein Habschafft übergeben, erinnert denselben deß Väterlichen letzten Willens.

2.

Auß allen Puncten gehet dem Dimas allein der letzte nicht in Kopf; da er sich mit Hindansetzung gottseeliger Einsprechungen durch einen Fluch entschliesset einen Diener einzustellen.

3.

Worüber die Höll frohlockend,

4.

Bey der Göttlichen Gerechtigkeit Urtheil begehret, und von selber Gewalt erhaltet, den DIMAS zwar bedienen zu können; jedoch aber bey fortdauernder Andacht zur Mutter Gottes demselben nicht zu schaden.

5.

Durch dieses Urtheil obwohlen die Höll grißgramend ihren Gewalt gehemmet sihet; last doch selbe einen Höllen-Geist fertig machen zum Dienst des DIMAS,

6.

Von dem er auch, mit Hindansetzung aller besseren Ermahnungen, an- und aufgenommen wird.

Erster Chor

Zeiget, wie von dem Evangelischen Saur-Teig (das ist von der Falschheit) die Wahrheit in das Elend vertriben werde.

Anderer Theil

Erster Auftritt

DIMAS ermordet seinen Feind durch ein Schwartz-Kunst, so ihme Hilcus sein Bedienter vorgewiesen,

2.

Der eben hinnach der jenige, so seinen Herrn wegen verübter Mord-That in Verdacht bringt, und Gelegenheit gibt

3.

Ihme alienthalben aufzusuchen:

4.

Salviret sich aber durch eine andere ebnermassen von Hilco gemachte Zauberey in einen entlegenen Wald,

5.

Allwo er zum Rauben und Morden,

6.

Auch bey Theilung der Beuth so gar seinen Rosenkrantz zu verspihlen verleitet wird.

7.

Über welches zwar die Höll jubiliret: beynebens aber selbst von der Wunder-Krafft deß Heiligen Rosenkrantzes der Welt Zeugnis geben muß.

8.

Darumen auch das höllische Jubiliren nicht lang dauret: weil Dimas ein andere Art erfunden den Heiligen Rosenkrantz zu betten.

9.

Bis daß er einen neuen erbeueth von einem, so sich eben hinnach zu diesem Rauber-Gesind schlaget

10.

Und mit selbem auf weiteres Rauben und Morden außgehet; von dem aber DIMAS schon gantz ermüdet, fangt indessen an in etwas einzuschlummern.

Anderter Chor

Stellet den DIMAS vor in der Evangelischen Gleichnus deß unfruchtbaren Baums.

3. Theil

DIMAS über diese Vorstellung auf-erweckt, gibt besseres Gehör der innerlichen Einsprechung.

2.

Diser also Zufolg, da die übrige Rauber-Rott beschäfftiget, bey einem Einsidler eine entdeckte reiche Beuth abzuholen, berathschlagt er sich entzwischen auf Mittel, sein Leben zu verbessern, welches zu bewerkeln ihme Hoffnung macht der Heilige Rosenkrantz:

3.

Wird aber in diesem Werk zerstöhret durch die zum Raub außgeschickt- und rucks flüchtige Mörder.

4.

Welchen Raub die Höll sehr be- dauret in der Seel deß heilig verstorbenen Einsidlers, dabey besorgend, auch deß DIMAS dämmte ihr durch den Heiligen Rosenkrantz entrissen werden, darumen disen zu vertilgen suchet:

5.

Aber umsonst; dann deß DIMAS Heiliger Schutz-Engel zeigt, wie er in der Gestalt dieses Einsidlers der Höllen-List entdecken wolle,

6.

Gibt also Gelegenheit, daß er diser Gestalt unter die Mörder gerathen, und vor DIMAS gestellet wird.

7.

Der ihme auch gleich angehalten seinen Schatz zu eröffnen: welchen hervor zu geben er aber so lang widerspricht, biß daß die gesamte Mörder-Rott (von der allein Hilcus abgionge darbey zu erscheinen sich weigernd) werde versamlet seyn.

8.

Nachdeme dann endlich HILCUS mit Gewalt herbey gebracht, und ihme die Larven abgezogen worden, zeigt ihnen der verstellte Einsidler seinen Schatz, so da alleinig bestunde in einer rauchen Buß-Rüstung.

9.

Mit welcher nun Dimas außgestaffirt von Carinthus seinem gewesten Vormunder unverhofft als ein DURCH DEN HEILIGEN ROSEN-KRANTZ DER HÖLL ENTRISSENER RAUB gefunden wird.