

Paßstein am Perchauer Sattel

Auf dem Perchauer Sattel steht neben der Friesacher Straße B 317 der sogenannte „Paßstein“ aus dem Jahr 1738. Er kennzeichnete den Übergang zwischen dem oberen Murtal und dem Olsatal, das ins Klagenfurter Becken führt. Der Übergang wurde bereits im Mittelalter von einer frühen Eisen- und Salzstraße verwendet. Das früheste Schriftzeugnis ist von 927 und lautet „Perhhah“. Der Name geht auf althochdeutsch pērcha (Birke) zurück.

Der Paßstein stammt aus dem Jahr 1738, wo er den Übergang entlang der K.K. Post- und Commercialstraße von Wien nach Venedig markierte. Die Jahreszahl 1738 ist unter einem schön ausgeführten Wappen zu erkennen.

Die politische Gemeinde Perchau wurde 1849/50 errichtet.



Der Paßstein ist aus Marmor und ca. 1,2 m hoch, oben ist ein kunstvoll ausgeformter Abschluss angebracht. Auch sind die drei Buchstaben K O N zu erkennen. Der Paßstein ist ein in Österreich unter der Nummer 94942 denkmalgeschütztes Objekt. (BDA: 81177 Objekt-ID: 94942)

Zum Wappen und den drei Buchstaben muss noch im Detail recherchiert werden. Es zeigt den Bindenschild mit darüberliegender Krone. Bei dem Wappen handelt es sich nicht um das Wappen der ehemaligen Gemeinde Perchau am Sattel (auf diesem sind zwei bogenförmig befruchtete Birkenzweige zu sehen).

Die Landesgrenze verläuft weiter südlich bei Dürnstein in der Steiermark, wo die Olsaklamm eine natürliche Grenze bildet. Die Bedeutung dieser beiden Übergänge an einer früheren Eisen- und Salzstraße dokumentieren mehrere mittelalterlichen Burgen: Dürnstein im Süden, die Höhlenburgen Schallaun und Puxer Lueg (bzw. Puxer Loch) im Norden.

Auch wenn der Perchauer Sattel früher im Schatten des etwas westlicher gelegenen Neumarkter Sattel stand, wurde er auch schon sehr früh begangen. Aus dem Jahre 888 ist eine Reise, ja geradezu ein Eilmarsch des deutschen Königs Arnulf bekannt, der für den Weg von Karnburg über den Perchauer Sattel und den Pyhrnpass nach St. Florian nachweisbar nur zwölf Tage benötigte – eine für damalige Zeiten enorme Reisegeschwindigkeit, die ausreichende Straßenverhältnisse voraussetzt.

Heute ist im Straßenverkehr der Perchauer Sattel wichtiger, denn während über den Neumarkter Sattel nur eine Lokalstraße führt, führt über den Perchauer Sattel eine Fernverkehrsstraße. Beinahe wäre sogar die Rudolfsbahn über den Perchauer Sattel erbaut worden, aber man entschloss sich

dann doch für den Neumarkter Sattel. Der Grund war vor allem, dass diese Bahn im Murtal bis Frauenburg im Talgrund trassiert wurde und nicht schon von Judenburg aus in Hanglage. Wollte man von Frauenburg den Perchauer Sattel erreichen, wäre eine Kehranlage erforderlich geworden, die aber die Vorteile aus der gegenüber dem Neumarkter Sattel etwas günstigeren Lage des Perchauer Sattels zunichtegemacht hätte.

Quelle: [Perchauer Sattel – Wikipedia](#) Klagenfurt, 17. April 2023

Elisabeth Janeschitz