

Verkehrswege durch die Finsternis

Die Via Claudia Augusta

Die Römer waren keinesfalls die Erfinder der künstlichen Straßen. Doch sie waren die ersten, die ein europaweites Straßennetz in aller Konsequenz angelegt haben. Rund 270.000 km war die gesamte Länge des römischen Straßennetzes, davon fielen allein etwa 80.000 km bis 100.000 km auf gut ausgebaute Fernstraßen, wie sie die Via Claudia Augusta darstellte. Erst im 18. Jahrhundert wurde dieser Stand wieder in Europa erreicht.

Bei der Planung und beim Bau der Straßen erwiesen sich die römischen Ingenieure als wahre Meister. Sie wählten stets die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten und glichen die Straße nur im unwegsamen Gelände (Flusstäler, Berg, etc.) den Gegebenheiten an. Mit dem Bau eines Dammes als Untergrund für die Straße wurden die Instandhaltungen minimiert. Auf der Reise entlang der Via Claudia Augusta kann man an mehreren Stellen die verblüffende Wirkung dieser Konstruktionen erleben.

Zur Vorbereitung und während der Reise nahm man ein Wegverzeichnis oder eine Art Straßenkarte, wie sie die *Tabula Peutingeriana* darstellt, zu Hilfe. Diese Straßenkarten haben keinerlei Maßstäbe, lediglich die Entfernungsangaben gaben eine Vorstellung von der bevorstehenden Strecke.

Nach Möglichkeit verliefen die Straßen von Landmarke zu Landmarke. Eine Reihe von Wachtürmen, die in Sichtweite aufgestellt waren, sicherte die Strecke und dient der Nachrichtenübermittlung. Dazwischen gab es *Mansiones* mit Übernachtungsmöglichkeiten und Gastwirtschaft sowie *Mutationes*, die auch Zug- und Reittiere zum Wechsel bereitstellten. Ein normaler Reisender legte am Tag etwa 20 röm. Meilen (= knapp 30 km) zurück.

Entsprechend sind die Versorgungsstationen auch in diesen Abständen zu finden gewesen.

Meilensteine am Rand der Straße dienten der Information, nicht selten verherrlichen ihre Inschriften den Erbauer der Straße. Zwei Meilensteine mit sinngleicher Inschrift sind entlang der Via Claudia Augusta erhalten geblieben: ein Meilenstein wurde bei Rabland gefunden, der zweite kam bei Feltre zum Vorschein.

Wenn auch die Länge nicht mit der tatsächlichen Länge übereinstimmt, so ist die Via Claudia Augusta noch heute Meile für Meile ein Erlebnis, eine Erfahrung der mitteleuropäischen Kultur.

Seit 1997 wird die Via Claudia Augusta transnational wiederbelebt.

(Aus: Sales Guides, Römerstraße VIA CLAUDIA AUGUSTA in Bayern und Tirol von Donauwörth bis Nauders)

Der Obere Weg

(Nach Unterlagen von Dr. Christoph Haidacher)

Der Obere und der Untere Weg verliefen auf antiken Spuren. Sie verbanden Augsburg und Venedig.

Der Untere Weg führte über das Cadore, das Pustertal, den Brenner, über Scharnitz nach Augsburg.

Der Obere Weg folgte weitgehend der Via Claudia Augusta durch das Valsugana, das Etschtal, über Reschen und Fernpass.

Beide Straßen konnten als Kombination angesehen werden. Vor allem der Frachtverkehr benützte die gemischte Route über das Etschtal bis Bozen, Brenner oder Reschen nach Augsburg.

Abweichungen von der Via Claudia Augusta gab es bei Meran, Glurns und Landeck. Die Städte wurden in das Verkehrsnetz eingebunden.

Der Obere Weg passte sich weitgehend an das Gelände an und verzichtete auf Kunstbauten (Ausnahmen: Brücken). Kunststraßen entstanden erst in der Neuzeit. 1485/92 im Raum Imst, 1776/77 bei Landeck und erst 1854 die Hochfinstermünzerstraße.

Wie fuhr man am Oberen Weg?

Als Verkehrsmittel bediente man sich im Mittelalter zu allererst der eigenen Füße. Der gemeine Mann reiste zu Fuß und trug seine Lasten selbst. Für schwere Güter und längere Wege boten sich Esel, Maultiere und Pferde an.

Erst im späten 14. Jahrhundert war der Obere Weg durchgehend befahrbar. Fahren wurden von Pferden und Ochsen gezogen. Im Winter wurde im Schlitten transportiert.

Unterkünfte gab es vorerst nicht, allmählich entstanden vor allem an Pässen Hospize, die von geistlichen Gemeinschaften oder auch von privaten Stiftern unterhalten wurden. Sie standen den Reisenden kostenlos zur Verfügung. In der näheren Umgebung waren Hospize in St. Valentin auf der Haide, Nauders und Pfunds.

Im 12. Jahrhundert setzte ein wirtschaftlicher Aufschwung ein. Die Hospize wurden von Gasthäusern abgelöst. Diese Gasthäuser hatten in den neu entstandenen Städten und Märkten auch Ställe und Lager.

Wann fuhr man am Oberen Weg?

Überwiegend wurde im Winter gefahren. Zwei Gründe waren dafür maßgebend. Die bäuerliche Bevölkerung hatte im Winter mehr Zeit, und während der Wintermonate standen die Zug- und Tragtiere zur Verfügung. Im Sommer waren sie nur schwer entbehrbar.

Die Schlitten waren gegenüber den Karren auf den holprigen Straßen im Vorteil. Außerdem zogen die Säumer den gefrorenen Winterboden den tiefen Wegen im Frühjahr und Herbst vor.

Auf Grund der geringen Höhe des Reschenpasses stellten weder Schneehöhen noch Lawinen ein besonderes schwerwiegendes Hindernis dar.

Wer hielt den Oberen Weg instand?

Nach dem Aufkommen eines überregionalen Handels im Gefolge der Kreuzzüge waren die Herrscher am Erhalt und Ausbau des Straßennetzes interessiert. Zölle und Steuern versprachen große Einnahmen. Im Spätmittelalter ging diese Aufgabe von den Königen auf die emporstrebenden Landesherren über. Die Verleihung des Zollregals bescherte ihnen willkommene Einkünfte, verpflichtete sie aber zum Erhalt des Straßennetzes.

Der Landesfürst verpflichtete auch Gemeinden zur Erhaltung der Wege und gewährte dafür Weggelder oder Mauten bez. ließ diese Arbeiten selbst durchführen.

Vor allem Städten wurde diese Aufgabe übertragen, weil sie die finanziellen Mittel besaßen und auch selbst daran Interesse hatten.

Auch Private hatten Anteil am Ausbau und an der Instandhaltung des Verkehrsnetzes.

Die Ausgaben für die Erhaltungsmaßnahmen waren besonders im Raum Finstertal sehr hoch. Bis zu einem Drittel der Zolleinnahmen mussten dafür verwendet werden.



Die Hochfinsternünzer Straße

(Die neue Reschenstraße)

Die alte Finsternünzer Straße war durch Murabgänge, Steinschlag und Lawinen in einem schlechten Zustand. Ausbesserungsarbeiten wurden zwar immer wieder durchgeführt. So auch 1760 durch Maria Theresia. Der Verkehr war aber immer unsicher. Wegen der Steilheit der Straße war ein Vorspanndienst notwendig. Dieser funktionierte nur sehr schlecht.

Kaiser Franz I. ordnete 1832 die Ausarbeitung eines Planes für eine neue Straße an. Dies führte zu einer Auseinandersetzung zwischen der alten und der neuen Schule des Straßenbaues.

Ing. Donegani reichte ein Projekt ein. Er hatte auch die Stilfserjochstraße geplant. Sein Plan wies immer noch große Steigungen auf, sodass weiterhin ein Vorspann notwendig war.

Ing. Duile aus Graun plante die Straße in die steilen Felsen. Die Straße hatte eine Steigung von nur 4 %. Für die Wiener Zentralstellen war der Plan aber zu verwegen und zu teuer. Für sie kam nur eine Verbesserung der Straße durch die Finsternünz in Frage.

Ing. Duile war auf sich allein gestellt, weil die damalige Baudirektion die alte Schule des Straßenbaues vertrat.

Ein weiteres Projekt wies eine wesentlich tiefer liegende Trasse auf. In vielen Kehren sollte dann die Straße zur Festung Nauders führen.

1840 wurde Ing. Karl Ritter von Ghega mit der Überprüfung der einzelnen Projekte betraut. Er plante auf Grundlage des Duile – Projektes. Das Projekt wurde 1843 fertig gestellt und genehmigt.

Von 1851 bis 1854 wurde die Straße erbaut. Die neue Innbrücke bekam den Namen Kajetansbrücke. Der Statthalter von Tirol, Graf Cajetan von Bissingen hatte sich sehr für das gesamte Projekt eingesetzt.

Die Arbeiten wurden vom Bauunternehmen Perwög aus Silz ausgeführt. Der Straßenbau wurde mit 360.000 Gulden angenommen, abgerechnet wurden aber 650.000 Gulden. Heute müsste man mit etwa 30 Millionen Euro rechnen.

Das Straßenstück war 10 km lang, hatte viele Brücken, 4 Tunnels und 2 Lawinengalerien. 12 Arbeiter kamen ums Leben, viele Arbeiter wurden verletzt.



Verkehrswege durch die Finstermünz

Welche Hilfsmittel standen den Reisenden auf der Via Claudia Augusta zur Verfügung?

Warum fuhr man im Mittelalter den Oberen Weg?

Welche Einzugsgebiete verband der Obere Weg?

Zähle bedeutende Orte am Oberen Weg auf:

Wann wurden am Oberen Weg viele Waren transportiert und warum?

Welche Einrichtungen standen den Reisenden am oberen Weg zur Verfügung?

Wer war für die Wegerhaltung verantwortlich

Vergleiche die Wegerhaltung Via Claudia Augusta – Oberer Weg

Warum wurde ein Neubau der Straße in der Finstermünz notwendig?

Wer plante die neue Reschenstraße?