

# ALPENPÄSSE

## vom Saumweg zum Basistunnel

### EINE GESCHICHTE DER ALPINEN PÄSSE

Alles Wissenswerte und Kuriose über Verkehr, Namensgebung,  
Wegebau, Nutzung, Geschichte der Alpinen Pässe .

Darüber hinaus deren Bedeutung für die europäische Geschichte  
und das Militär .

geschrieben von

**STEFFAN BRUNS**

geschrieben Mai 1996 - März 1999

aktualisiert September 2002

printed Mai 2000 \* Berlin \* Eigenverlag

Fassung vom 04.09.02

alle Rechte beim Autor



# Inhaltsverzeichnis

## Einführung in das Buch.....9

## ALPENPÄSSE - Quellenverzeichnis vom 25.11.99 .....9

### VORARLBERGER ALPEN.....13

Zwischen Bodensee und Silvretta.....	13
Furkajoch (1761m) ** .....	14
Faschinajoch (1486m) ** .....	14
Bieler Höhe (2036m) **** .....	14
Zeinisjoch (1842m) *** .....	15
Arlberg(-paß) (1793m) *** .....	16
.Die frühen Wege.....	16
.Die neuzeitliche Straße.....	18
.Die Arlberg-Autobahn.....	20
.Die Arlbergbahn.....	21
Starzeljoch (1868m) *** .....	24
Hochtannbergpaß (1675m) *** .....	24
Flexenpaß (1773m) **** .....	25

### LECHTALER ALPEN.....27

Am Oberlauf des Lech.....	27
Kaiserjoch (2310m) *** .....	27
Oberjoch (1180m) * .....	27
Hahntennjoch (1884m) *** .....	28
Ammersattel (1118m) * .....	28
Fernpaß (1209m) * .....	29
.Die mittelalterliche Straße.....	29
.Die moderne Straße.....	30
.Die Schnellstraße.....	31
.Die Fernpaßbahn-Projekte.....	31
Holzleitensattel (1126m) * .....	34
.Die Mieminger-Bahn-Projekte.....	34

### INNTALER ALPEN.....37

Auf beiden Seiten das Unterinntal.....	37
Kesselberg ( 802m) ** .....	37
Seefeldler Sattel (1185m) * .....	39
.Die Mittenwaldbahn.....	40
Achenpaß ( 941m) ** .....	41
Achenseehöhe ( 945m) ** .....	41
.Der mittelalterliche Verkehr .....	41
.Die moderne Kunststraße.....	42
.Die Achenseebahn.....	43
.Die Karwendelbahn-Projekte.....	43
Gerlospaß (1507m) *** .....	44
Gerlosplatte (1628m) *** .....	45
Paß Thurn (1274m) * .....	45
.Die einstige Bedeutung.....	46
.Die moderne Fahrstraße.....	46

### SALZBURG.....49

Das Salzkammergut.....	49
Grießenpaß ( 967m) ** .....	49
.Die Giselabahn.....	50
Hirschbichl (1176m) .....	50
.Der Berchtesgarden-Bypaß.....	51
Filzensattel (1292m) ** .....	51

Dientner Sattel (1357m) ** .....	51
Paß Gschütt ( 964m) ** .....	52
Pötschenhöhe ( 992m) ** .....	52

### ÖSTERREICH.....53

In den Bergen südlich der Donau.....	53
Pyhrnpaß ( 945m) ** .....	53
.Die Norische Straße.....	54
.Der mittelalterliche Verkehr.....	55
.Der neuzeitliche Verkehr.....	55
.Die Pyhrnbahn.....	56
.Die Pyhrnautobahn.....	57
Schoberpaß ( 849m) * .....	58
Präbichlsattel (1240m) ** .....	58
.Die Erzbergbahn.....	58
Preiner Gscheid (1070m) ** .....	59
Semmering ( 980m) ** .....	59
.Die Venedigerstraße.....	60
.Die Kaiserstraße.....	61
.Die Semmeringbahn.....	62
.Der Semmeringbasistunnel.....	64

### STEIERMARK.....67

In den steirischen Alpen.....	67
Polstersattel (1505m) .....	68
.Der Gleinalmtunnel.....	68
Packsattel (1175m) ** .....	68
.Die Pack-Autobahn.....	69
Obdacher Sattel ( 954m) * .....	69
Radlpaß ( 679m) * .....	69

### KARAWANKEN.....71

In den Julischen Alpen und Karawanken. .71	
Seebergsattel (1218m) *** .....	71
Loiblpaß (1368m) ** .....	72
Roschiza Sattel (1595m) .....	73
.Die Karawankenautobahn.....	74
.Die Karawankenbahn.....	74
Ad Pirum ( 858m) *** .....	76
.Die Römerstraße.....	76
.Die Römer-Festung 'Ad Pirum'.....	77
.Die römischen Straßenstationen.....	78
.Der mittelalterliche Verkehr.....	79
Werschetzpaß (1611m) **** .....	79
Wurzenpaß (1073m) ** .....	80
Predilpaß (1156m) ** .....	80
.Das Predilbahnprojekt.....	81
Saifnitzsattel ( 797m) * .....	82
.Der Federauner Sattel.....	83
.Die Pontebabahn.....	83
.Die Kanaltal-Autobahn.....	85

### NIEDERE TAUERN.....87

Zwischen Enns und Drau.....	87
Turracher Höhe (1783m) ** .....	87
Neumarkter Sattel ( 894m) * .....	88
Perchauer Sattel ( 995m) * .....	88
Hohentauernpaß (1265m) * .....	89
Sölkpaß (1790m) ** .....	89
Radstädter Tauern (1739m) *** .....	90
.Die Römerstraße.....	90

# Inhaltsverzeichnis

.Die Fahrstraße.....	91	Passo di Falzarego	(2192m) ****	...134
Katschberg(-paß) (1641m) *	91	Passo di Giau	(2233m) ***	..134
.Die Römerstraße.....	92	Limajoch	(2172m) ***	....135
.Die Fahrstraße.....	93	Passo Tre Croci	(1809m) **	....135
.Die Tauern-Autobahn.....	94	Im Gemärk	(1529m) *	.....135
<b>HOHE TAUERN.....</b>	<b>97</b>	Col San Angelo	(1756m) **	..136
Rund um die Hohen Tauern.....	97	<b>PUSTERTAL.....</b>	<b>137</b>	
Arlscharte (2259m) .....	97	Zwischen Pustertal und Zillertaler Alpen.	137	
Niedere (Mallnitzer) Tauern (2421m) .....	98	Kreuzbergpaß (1636m) ** .....	137	
Hohe (Korn-) Tauern (2463m) .....	98	Toblacher Sattel (1170m) * .....	139	
.Die Tauernbahn.....	99	.Die Pustertaler Bahn.....	140	
Heiligenbluter Tauern (2576m) *** .....	102	Gsieser Törl (2205m) .....	140	
.Der Römerweg.....	102	Staller Sattel (2052m) **** .....	140	
.Der mittelalterliche Paßweg.....	103	Birnlücke (2669m) *** .....	141	
.Die Moderne beginnt.....	104	Krimmler Tauern (2633m) *** .....	141	
.Die Großglocknerstraße.....	104	Hörndljoch (2553m) .....	142	
.Spuren der alten Wege.....	106	.Das Ahrnbahnprojekt.....	143	
Kaiser Tauern (2518m) .....	107	Pfitscher Joch (2251m) *** .....	143	
Felbertauern (2498m) *** .....	108	Tuxer Joch (2338m) *** .....	144	
.Der mittelalterliche Verkehr.....	108	<b>BRENNERROUTE.....</b>	<b>145</b>	
.Der neuzeitliche Verkehr.....	109	Der wichtigste Paß der Alpen.....	145	
.Die Felbertauernstraße.....	110	Brennerpaß (1371m) * .....	146	
.Die Transalpine Ölleitung.....	112	.Die Römerstraße.....	147	
.Die Felbertauernbahn.....	113	.Die Mittelalterliche Straße.....	150	
<b>KARNISCHE ALPEN.....</b>	<b>115</b>	.Die neuzeitliche Fahrstraße.....	152	
Zwischen Venetien und Drautal.....	115	.Die Brenner-Grenzkamm-Höhenstraße... ..	153	
Naßfeldpaß (1530m) *** .....	115	.Die Brenner-Autobahn.....	154	
Plöckenpaß (1360m) ** .....	116	.Der Verkehr am Brenner.....	155	
.Die Römerstraße.....	116	.Die Eisackschlucht.....	156	
.Die neuzeitliche Straße.....	118	.Die Südtiroler Wallburgen.....	157	
Gailbergsattel (982m) * .....	118	Die Brennerbahn.....	158	
Passo della Mauria (1295m) * .....	119	.Die älteste Alpenquerbahn.....	158	
<b>DOLOMITEN-SÜD.....</b>	<b>121</b>	.Die 'neue Brennerbahn'.....	159	
Zwischen Piave und Gardasee.....	121	.Der Brennerbasistunnel.....	160	
Passo Duran (1605m) ** .....	121	<b>ÖTZTALER ALPEN.....</b>	<b>163</b>	
San Boldo Paß (706m) **** .....	122	Zwischen Etsch und Inn.....	163	
Fugazzeпаß (1159m) **** .....	122	Penser Joch (2214m) ** .....	163	
Passo Cinque Croci (2018m) ** .....	124	Jaufenpaß (2099m) *** .....	164	
Brocconesattel (1616m) ** .....	124	.Der mittelalterliche Weg.....	165	
<b>DOLOMITEN-NORD.....</b>	<b>125</b>	.Die moderne Kunststraße.....	166	
Im Irrgarten der Dolomiten.....	125	Kühtaisattel (2017m) ** .....	167	
Gampensattel (1439m) *** .....	125	Timmelsjoch (2478m) **** .....	167	
San Lugano Sattel (1097m) * .....	126	.Der mittelalterliche Saumverkehr.....	168	
Joch Grimm (1989m) **** .....	127	.Die moderne Kunststraße.....	168	
Reiterjoch (1996m) *** .....	127	Tisenjoch (3019m) .....	170	
Karerpaß (1745m) **** .....	127	Niederjoch (3017m) .....	170	
Rollepaß (1970m) *** .....	128	Reschenpaß (1504m) ** .....	171	
Passo di San Pellegrino (1918m) *** .....	129	.Die Römerstraße.....	172	
Mahlknecht Joch (2167m) *** .....	130	.Die 'Obere Straße'.....	173	
Würzjoch (2004m) *** .....	130	.Die moderne Reschenstraße.....	174	
Grödner Joch (2121m) **** .....	130	.Die Reschen-Autobahn.....	175	
Sellajoch (2121m) **** .....	131	.Der Finstermünz-Engpaß.....	175	
Pordoijoch (2239m) **** .....	132	.Das alte Nauders.....	177	
Passo di Compolongo (1875m) ** .....	133	.Das wohl noch ältere Meran.....	177	
Fedajajoch (2047m) **** .....	133	.Das Reschenbahn-Projekt.....	178	
Passo di Valparola (2192m) *** .....	133	<b>ADAMELLO.....</b>	<b>183</b>	
		Zwischen Palmengärten und Gletschern.	183	

# Inhaltsverzeichnis

Mendelpaß (1363m) ***	183	.Die Albulabahn.....	228
.Die Mendelbahn.....	184	Julierpaß (2284m) **	229
Gampenjoch (1512m) ***	186	.Die Römerstraße.....	230
Hofmahdjoch (1781m)	186	.Die neuzeitliche Straße.....	231
Cevedalepaß (3267m)	187	Malojapaß (1815m) **	232
Tonalepaß (1883m) *	187	.Die Maloja-Verkehrsprojekte.....	233
Campo Carlo Magno (1681m) ***	188	Septimerpaß (2310m) ***	234
Passo di Tremalzo (1894m) ****	188	.Die römische Straße.....	234
Passo di Croce Domini (1893m) **	189	.Die Castelmursche Straße.....	236
		.Auf den Spuren der alten Wege.....	237
		.Das Septimerbahn-Projekt.....	238
<b>VELTLIN.....</b>	<b>191</b>	Stallerberg (2579m)	238
Zwischen Inn und Lago d'Iseo.....	191	Madrisberg (2649m)	239
Gaviapaß (2621m) ****	191	Splügenpaß (2113m) ****	240
Mortirolopaß (1896m) ***	192	.Der mittelalterliche Weg.....	241
Passo di Foppa (1852m) ***	193	.Die neuzeitliche Kunststraße.....	242
Passo di Guspessa (1824m) **	193	.Spuren der alten Wege.....	243
Passo dell'Aprica (1176m) *	194	.Das Splügenbahn-Projekt.....	244
.Der venezianische Handelsverkehr.....	194	.Das NEAT-Projekt.....	246
.Auf den alten Handelswegen.....	195	Balnisciopaß (2351m)	248
.Auf dem Weg in die Neuzeit.....	195	Joriopaß (2014m)	249
Passo di Vivione (1828m) **	196	San Bernardino Paß (2065m) *****	249
Passo di Dordona (2061m) ***	196	.Die Römerstraße.....	250
Passo di San Marco (1985m) ***	197	.Die mittelalterliche Straße.....	251
Murettopaß (2562m) ***	199	.Die moderne Kunststraße.....	252
Berninapaß (2253m) ***	200	.Die San Bernardino-Autobahn.....	254
.Die mittelalterlichen Wege.....	201	.Das San Bernardinobahn-Projekt.....	256
.Die moderne Kunststraße.....	202	Die berühmte Viamala.....	257
.Die Berninabahn.....	203	.Der römische Weg.....	257
Forcola di Livigno (2315m) ***	205	.Das Mittelalter.....	258
Passi di Eira (2209m) ***	206	.Auf den Spuren der alten Wege.....	259
Passo di Fosagno (2291m) **	206	.Die moderne Viamala-Straße.....	261
Passo di Alpisella (2285m) **	206	Glaspaß (1846m) ***	262
Passo Cassana (2694m)	206	Safierberg (2486m)	262
Passo di Fraèle (1955m) ***	207	Valserberg (2504m)	263
Stilfser Joch (2759m) *****	208	Greinapaß (2359m)	264
.Die moderne Kunststraße.....	209	.Das Greinabahn-Projekt.....	265
.Der Krieg am Stilfser Joch.....	210	Lukmanierpaß (1916m) ***	266
.Das Stilfser Joch-Schnellstraßen-Projekt	211	.Der mittelalterliche Verkehr.....	266
....211		.Die moderne Kunststraße.....	268
.Das Stilfser Joch-Bahn-Projekt.....	211	.Das Lukmanierbahn-Projekt.....	269
Umbrailpaß (2501m) ***	212	.Hoch über den Lukmanier.....	270
		Oberalppaß (2044m) **	270
		.Die Oberalpbahn.....	271
		Krüzlipaß (2347m)	272
<b>GRAUBÜNDEN.....</b>	<b>215</b>		
Im Land der legendären Bündner Pässe.	215	<b>GLARNER ALPEN.....</b>	<b>273</b>
Ofenpaß (2149m) **	217	Vom Rhein umrahmt.....	273
.Der Verkehr am Ofenpaß.....	217	Klausenpaß (1948m) **	274
.Die Bergwerksindustrie am Ofenpaß.....	218	.Die moderne Kunststraße.....	274
.Die Ofenbergbahn-Projekte.....	219	.Das Klausenbahnprojekt.....	275
Fengapaß (2608m)	220	Kistenpaß (2730m)	276
Schlappinerjoch (2203m)	221	Panixerpaß (2407m)	276
Vereinapaß (2585m)	222	Kunkelspaß (1357m)	277
.Der Vereinatunnel.....	222	Pragelpaß (1550m) **	278
Flüelapaß (2383m) **	223	Kinzigpaß (2073m) **	278
Strelapaß (2350m)	224	<b>GOTTHARDROUTE.....</b>	<b>281</b>
Scalettapaß (2606m)	224	Von Saumwegen, Straßen und Basistunneln	281
.Das Scalettbahn-Projekt.....	225	.....	281
Albulapaß (2312m) ***	225	Sankt Gotthardpaß (2108m) ***	281
.Die alten Saumwege.....	225		
.Die moderne Kunststraße.....	226		
.Auf den Spuren der alten Wege.....	227		

# Inhaltsverzeichnis

.Der Saumweg.....	281	<b>VAL D'OSSOLA.....</b>	<b>343</b>
.Die Verkehrsbedeutung.....	283	Zwischen Gletschern und Palmen.....	343
.Die Kunststraße .....	285	Albrunpaß (2409m) **.....	343
.Die 'Neue' Straße.....	287	Simplonpaß (2005m) **.....	344
.Die Gotthardautobahn.....	288	.Die Römerstraße .....	344
Die Gotthardbahn.....	289	.Der mittelalterliche Saumweg.....	345
.Wie alles begann.....	289	.Der Stockalperweg.....	346
.Der Gotthardtunnel.....	290	.Napoleons Kunststraße.....	347
.Der Bahnbetrieb.....	292	.Der Ausbau zur Nationalstraße.....	349
.Die Neue Alpen Transversale (NEAT).....	292	.Der historische Wanderweg.....	350
.Die Zulaufstrecken.....	294	.Die Simplonbahn.....	351
Wichtige Orte der Gotthardroute.....	295	Antronapaß (2842m).....	354
.Am Urner See.....	295	Monte Moro Paß (2868m).....	354
.Die Schöllenen .....	296	Weissthor (3499m).....	355
.Das sonnige Airolo.....	298	<b>WALLISER ALPEN.....</b>	<b>357</b>
.Das wehrhafte Bellinzona.....	298	Wo die Alpen nach Süden abbiegen.....	357
.Monte Ceneri - die letzte Hürde.....	299	Theodulpas (3316m).....	357
.Der Luganer See.....	299	.Der mittelalterliche Verkehr.....	358
<b>ZENTRALSCHWEIZ.....</b>	<b>301</b>	.Der Niedergang des Paßes .....	359
Von den Urneralpen zum Furkamassiv... 301		.Die Reste des alten Weges.....	360
San Giacomo Paß (2313m) *** .....	301	Col du Collon (3130m) .....	361
Griespaß (2463m) .....	302	Col de la Fenetre (2786m) .....	362
Nufenenpaß (2440m) *** .....	303	Großer St.Bernhardpaß (2472m) *** .....	362
Furkapaß (2431m) ***** .....	304	.Die vorrömische Paßgeschichte.....	362
.Die Furkabahn.....	305	.Die Römerstraße.....	363
.Der Furkabisistunnel.....	306	.Der römische Paßverkehr.....	365
.Die Furkabergstrecke - Das Comeback... 308		.Das Paßheiligtum.....	366
Grimselfaß (2165m) *** .....	309	.Der mittelalterliche Saumweg.....	367
.Der mittelalterliche Verkehr.....	309	.Das berühmteste Hospiz der Alpen.....	370
.Die moderne Kunststraße.....	311	.Wo die Neuzeit spät beginnt.....	371
.Die Grimsel-Kraftwerke.....	312	.Das Große St.Bernhard-Bahnprojekt.....	371
.Das Grimselbahn-Projekt.....	313	Col du Grand Ferret (2537m) .....	372
Sustenpaß (2259m) ***** .....	315	Col de Balme (2204m) .....	372
.Der erste Kunststraße.....	316	Col de la Forclaz (1526m) *** .....	372
.Die moderne Kunststraße.....	317	Col des Montets (1461m) *** .....	372
.Auf den Spuren der alten Wege.....	318	.Die Mont Blanc-Bahn.....	373
Brünigpaß (1011m) * .....	319	Pas des Morgins (1369m) ** .....	373
.Die Brünigbahn.....	320	<b>OBER-SAVOYEN.....</b>	<b>375</b>
<b>BERNER ALPEN.....</b>	<b>323</b>	Am höchsten Berg Europas.....	375
Im Auge des Orkans.....	323	Col du Geant (3369m) .....	376
Jaunpaß (1509m) * .....	323	.Der Weg zum Tunnel.....	376
Col de Jaman (1512m) *** .....	324	.Der Mont Blanc-Tunnel.....	377
.Der Jamanbahntunnel der MOB.....	324	Col de la Colombiere (1612m) .....	378
Col des Mosses (1445m) *** .....	324	Col du Bonhomme (2329m) .....	378
Col de la Croix (1732m) *** .....	325	Cornet de Roselend (1968m) ** .....	379
Col du Pillon (1546m) *** .....	325	Col de la Seigne (2516m) .....	379
Sanetschpaß (2251m) *** .....	325	Kleiner St.Bernhard (2188m) *** .....	379
Rawilpaß (2429m) .....	326	.Die Römerstraße.....	380
Gemmipaß (2316m) ***** .....	327	.Die Spuren der Römer.....	381
.Die früheste Nutzung.....	328	.Der Verlauf der 'Via Alpes Graias'.....	382
.Der neuzeitliche Saumweg.....	328	.Die nachrömische Bedeutung.....	384
.Die Gemmistraße.....	329	<b>GRAJISCHE ALPEN.....</b>	<b>385</b>
.Der Niedergang des Gemmi.....	331	Im Lande der Taurischer.....	385
.Neue Straßenprojekte.....	332	Col du Mont (2636m) .....	385
.Die Gemmibahn-Projekte.....	333	Col d'Iseran (2764m) ***** .....	385
.Die Seilbahnen.....	335	Col de Galise (3002m) .....	386
Lötschenpaß (2690m) ** .....	335	Colle del Nivolet (2612m) *** .....	386
.Der neuzeitliche Verkehr.....	336		
.Die Lötschbergbahn.....	338		
.Das NEAT-Projekt am Lötschberg.....	340		

# Inhaltsverzeichnis

Col de la Vanoise (2527m) .....	387	Col de Salèse (2031m) .....	416
(Col du) Mont Cenis (2083m) ** .....	387	Col des Fenestres (2471m) .....	416
.Die mittelalterliche Bedeutung.....	388	.Die Finestrebahn.....	417
.Die moderne Kunststraße.....	389	Colle di Tenda (1871m) *** .....	417
.Die Mont Cenis-Bahn.....	389	.Der mittelalterliche Verkehr.....	417
Col du Petit Mont Cenis (2182m) *** .....	390	.Der neuzeitliche Verkehr.....	419
Col du Clapier (2482m) *** .....	391	.Die neuzeitliche Fahrstraße.....	420
Col de Fréjus (2542m) *** .....	391	.Der Tendastraßentunnel.....	421
.Die Fréjusbahn.....	391	.Von der Handels-, zur Touristenstraße...	422
.Der 'Neue Fréjustunnel'.....	393	.Die Tendabahn.....	423
.Die Fréjusautobahn.....	394	.Die Wiedergeburt der Tendabahn.....	427
<b>DAUPHINE.....</b>	<b>395</b>	Col Linaire (1432m) .....	428
Zwischen Romanche and Durance.....	395	.Nördliche Ligurische Grenzkammstraße ..	428
Col de l'Echelle (1778m) *** .....	395	.Südliche Ligurische Grenzkammstraße ..	428
Col du Galibier (2645m) ***** ..	395	Colle di Nava (941m) ** .....	429
Col du Lautaret (2058m) ***** ..	396	Colle San Bernardo (957m) ** .....	429
Col Bayard (1246m) .....	397	<b>VÖLKER DER ALPEN.....</b>	<b>431</b>
Col d'Izoard (2361m) ***** ..	397	.Alamannen .....	431
Montgenèvre (1854m) * .....	398	.Bajuwaren, Bayern.....	431
.Die Römerstraße.....	398	.Burgunder, Franko-Provençalen.....	432
.Der mittelalterliche Weg.....	399	.Etrusker, Illyrer, Noriker.....	433
.Die napoleonische Kunststraße .....	400	.Kelten .....	433
<b>COTTISCHE ALPEN.....</b>	<b>401</b>	.Räter, Räteromanen.....	434
An den Quellen des Po.....	401	.Römer, Italiener.....	434
Col de Sestriere (2035m) ** .....	401	.Sarazenen .....	435
Colle delle Finestre (2176m) ** .....	401	.Slawen, Slowenen.....	436
Col Malaura (2534m) .....	402	.Ungarn, Awaren .....	436
Col de Croce (2298m) .....	402	.Walser .....	437
Col de la Traversette (2914m) .....	402	<b>ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK</b>	<b>439</b>
Col dell'Agnello (2748m) *** .....	403	.....	439
Col de Maurin (2637m) *** .....	403	.Die Alpen in prähistorischer Zeit.....	439
Colle di Sampéyre (2284m) ** .....	404	.Der Alpenverkehr in der Antike.....	441
Passo della Gardetta (2437m) *** .....	404	.Der Alpenverkehr im Mittelalter.....	443
<b>BARCELONNETTE-HAUTE PROVENCE</b>	<b>405</b>	.Der Alpenverkehr in der Neuzeit.....	446
.....	405	.Der Alpenverkehr in der Moderne.....	447
Die Berge und Täler der oberen Provence	405	.Der Alpenverkehr in der Zukunft.....	448
.....	405	<b>DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE.....</b>	<b>451</b>
Col de Parpaillon (2930m) **** .....	405	.Was sind Pässe.....	451
Col de Vars (2111m) ** .....	405	.Die Entwicklung des Straßenbau.....	452
Col de Larche (1996m) ** .....	406	Schiffahrt in den Alpen .....	454
Cime de la Bonette (2802m) ***** ..	407	.Der vergessene Aspekt.....	454
Col de Restefond (2678m) ***** ..	407	.Auf Inn und Etsch.....	454
Col des Granges (2505m) *** .....	407	.Der Canal du Stockalper.....	455
Col de Lombarda (2351m) ** .....	407	.Der Canal d'Entreroches.....	455
Col de Cayolle (2327m) *** .....	407	.Der 'Alpenquerkanal'.....	456
Col d'Allos (2240m) **** .....	408	<b>Quellenverzeichnis vom 25.11.99 .....</b>	<b>459</b>
Colle St.Michel (1413m) * .....	408	<b>Stichwortverzeichnis.....</b>	<b>462</b>
<b>WEST-DAUPHINE.....</b>	<b>411</b>	.Das Päßeregister.....	462
Zwischen Drac und Rhone.....	411	.Das Personenregister.....	462
Col de la Croix Haute (1176m) .....	411	<b>Stichwortverzeichnis.....</b>	<b>463</b>
Col de Cabre (1180m) .....	412		
.Die Col de Cabre-Bahn.....	412		
<b>SÜDLICHE SEEALPEN.....</b>	<b>415</b>		
Zwischen Sarazenen und Genuesern....	415		

# Inhaltsverzeichnis





## Einführung in das Buch

Um in das Buch einzuführen, gibt es wohl nichts besseres als dessen Entstehungsgeschichte zu erzählen;

Es ist schon ein paar Jahre her, da mich öfters der Weg nach Oberitalien führte . Mitten auf dem Wege lagen die Alpen wie ein störender Riegel, um so mehr störend für mich als ausgesprochenen Flachländer . Natürlich nahm ich den kürzesten Weg - von Berlin nach Turin war dies der über bzw. unter den San Bernardino . Im Tessin angekommen war ich von dieser Paßfahrt ganz begeistert . In der Folge suchte ich mir für meinen Weg auch andere Paßstraßen und bald wurden die Alpenpässe auch Ziel gesonderter Reisen . Als überaus geschichtsinteressierten Menschen waren mir einige der Alpenpässe bereits bekannt - der Brenner, der Gotthard, der Simplon und vor allem auch der Septimer. Den San Bernardino hielt ich lange Zeit für den 'Kleinen St. Bernhard', eine Straße über den legendären Septimer suchte ich lange Zeit vergebens . In mir wuchs der Wunsch mehr über die Geschichte der Alpenpässe zu erfahren .

Man möchte ja meinen, daß angesichts der Tatsache das es über jede noch so unbedeutende Schmalspurbahn oftmals mehrere Bücher gibt, es über eine so wichtige Thematik wie die Historie der Paßverbindungen der Alpen, mindestens ebenso wäre . Dem ist aber nicht so, dies nicht nur zum Erstaunen des Verfassers, auch zum Erstaunen der Buchhändler - ganz gleich ob diese in Berlin, München, Chur oder Innsbruck ihr Geschäft führten . Selbst im Antiquariat sah die Sache nicht besser aus . Tatsächlich gibt es zwar eine ganze Reihe von Büchern über und zu den Alpenpässen, dies sind aber zu einen Großteil Bildbände oder touristische Wegbeschreibungen . Aber nichts umfassend geschichtliches, allenfalls gibt es alle Jubeljahre einmal auch ein Buch über einen einzelnen Paß, mehr eben nicht . Selbst in der großen Deutschen Staatsbibliothek sah es nicht viel besser aus, insofern es überhaupt ein Buch zu dem Thema gab, war es doch schon ein gutes Jahrhundert alt . Ein Buchhändler meinte daher salopp, das ich doch selber ein Buch schreiben sollte - was ich dann auch tat .

Dieses Buch liegt nun vor Ihnen, es stellt eine umfassende Historie der alpinen Paßwege dar - deren Geschichte und besonders deren Verkehrsgeschichte . Ohne zu tief in wissenschaftliche Details zu gehen, soll es dennoch die ganze Bandbreite der Thematik treffen und somit dem;

- Geschichtsinteressierten die Historie des Paßverkehrs aufzeigen,
- Archäologieinteressierten von Funden und Fundorten erzählen,
- Militärinteressierten von Feldzügen und Kämpfen am Paß berichten,
- Allgemeininteressierten viele Neuigkeiten und Informationen liefern,
- vor allem auch dem Touristen ein Teil seines Weges näher bringen.

Geordnet in erster Linie nach Regionen und Pässen, in zweiter Linie chronologisch und in dritter thematisch, läßt sich dieses Buch durchgängig lesen wie ein Sachbuch, aber dennoch verwenden wie ein Nachschlagewerk .

Aber damit nicht genug, es wird berichtet;

- wie und wo der Steinzeitmensch die Alpen eroberte,
- wo die Kelten erste Pfade und die Römer erste Straßen bauten,
- von den Qualen und Erlebnissen die den frühen Reisenden widerfuhren,
- vom Bau moderner Kunststraßen, Eisenbahnen und Autobahnen,
- wie ein Paß zu seinen Namen kam und was auf ihn sonst noch geschah .

Im Bereich des Wegebaues wird tatsächlich ausgeführtes genauso aufgeführt, wie projektiertes . Über die verschiedenen Trassierungen wird ebenso informiert, wie über Daten und Fakten . Von Ernstem wird ebenso berichtet, wie von Kuriosen . Wußten Sie schon, daß;

- bereits im späten Mittelalter die ersten Paßtunnel der Alpen erbaut wurden ?
- in Graubünden noch vor 70 Jahren das Autofahren verboten war ?
- ein russisches Heer durch die schweizer Alpen marschierte ?
- es Projekte gab, Schifffahrtskanäle über den Alpenhauptkamm zu bauen ?
- es am Lukmanier den Plan eines Bahnbaues noch vor der Einführung der Eisenbahn gab ?

Ein umfassendes Werk, was beim Leser kaum Fragen offenläßt, ja sogar Fragen beantwortet, die

## ALPENPÄSSE - Einführung in das Buch

dieser gar nicht zu stellen wagte . Es findet im europäischen Buchhandel keines gleichen, ist daher nicht nur interessant für das private Bücherregal, sondern auch für jede Bibliothek .

Nach einem kurzen Abriß über die allgemeine Verkehrsgeschichte der Alpen, beginnt der Hauptteil dieses Buches . In geographischer Reihenfolge finden sich weit über 100 Pässe beschrieben - die einen mit nur wenigen Sätzen, die anderen über viele Seiten lang, je nach Bedeutung und Geschichte . Zu Beginn einer jeden Paßbeschreibung gibt es auch einige spezifizierende Daten.

Als Paßname findet vor allem die in Deutschland gebräuchliche Bezeichnung des betreffenden Überganges ihre Anwendung . Ist ein Paß auch in Deutschland unter mehreren Namen bekannt, sind diese unterhalb des geläufigsten Paßnamens ebenfalls verzeichnet . Anschließend an den Paßnamen, findet sich die Höhe des Paßüberganges . Diese kann von anderen Werken um bis zu zehn und sogar Meter differieren . Eine solche Diskrepanz kommt vor allen aus fehlerhaften und unterschiedlichen Messungen . Selbst amtliche Dokumente sind darin zuweilen nicht gerade eindeutig, dies betrifft überraschender Weise vor allem die Schweizer Pässe . Diskrepanzen entstehen auch, weil hier in erster Linie die natürliche Höhe des Überganges angegeben wird, Straßen und Wege zuweilen aber einen Paß auch an höherer Stelle, zuweilen auch an niedrigerer Stelle, in einen Einschnitt, überqueren . Anschließend an die Höhenangabe findet sich noch eine Paßbewertung, in Form von Sternen . Diese orientiert sich grob an 'Denzels Alpenstraßenführer', betrifft aber nicht nur ausschließlich befahrbare Pässe und soll nicht nur eine Aussage geben, wie landschaftlich reizvoll eine Paßlandschaft ist, sondern auch wie verkehrsgeschichtlich interessant ein Paß ist . Mit einem Stern für wenig interessant, bis fünf Sterne für höchst interessant, soll dem potentiellen Reisenden schon vorab gezeigt werden, welche Pässe sich weniger und welche sich mehr für einen Besuch lohnen, und welche gar einen Umweg lohnenswert machen lassen .

Unter dem Paßnamen befindet sich eine Angabe, von und zu welchen Ort bzw. Tal, der Paßweg führt. Fremdsprachige Namen die akzentuiert sind, werden ohne Akzent wiedergegeben . Dies ist auch in weiteren Text so der Fall . In der dritten und letzten Zeile ist dann beschrieben, in welchen Verkehrsstandard sich der Paß befindet . Gemeint ist dabei nicht die leichteste Möglichkeit einer Paßquerung, sondern die die dem Paßübergang am nächsten kommt . Dies kann eine moderne Kunststraße sein, eine befestigte Fahrstraße, ein unbefestigter Wanderweg, ein Bergpfad oder eben eine Zwischenstufe der eben genannten. Anschließend an dieser befindet sich zuweilen auch noch eine Wertigkeit, wie schwer ein Paß mit dem Kraftfahrzeug zu befahren ist . Diese richtet sich ebenfalls grob an eine ähnliche Bewertung in 'Denzels Alpenstraßenführer' . Wer aber genauere Angaben zur Befahrbarkeit benötigt, bzw. einen Paß mit einem SG 3,4 oder gar 5 befahren will, sollte sich aber besagtes Werk besorgen .

Die einzelnen Schwierigkeitsgrade bedeuten;

SG 1 = problemlos befahrbar

SG 2 = mit einigen Schwierigkeiten befahrbar

SG 3 = mit erheblichen Schwierigkeiten befahrbar

SG 4 = nur mit Bergerfahrung befahrbar

SG 5 = nur mit Geländewagen befahrbar

Ist von Kulturepochen die Rede, sind diese freilich als 'flexibel' zu betrachten . Gerade die Kulturepochen vor dem Beginn der Zeitrechnung, sind noch nicht endgültig klar und genau umrissen, auch begannen die jeweiligen Kulturepoche in den einzelnen Gebieten der Alpen zu unterschiedlichen Zeiten . So herrschte in manchen Gebieten schon die Bronzezeit, da war in anderen noch für mehrere Jahrhunderte lang die Steinzeit angesagt . Dennoch kann man diese Kulturepochen natürlich auch für den Alpenraum in ein chronologisches Schema passen . Danach ging vor 6000 Jahren die Altsteinzeit in die Jungsteinzeit über, diese wurde vor knapp 4000 Jahren durch die Bronzezeit abgelöst . Die Trennung von älterer und jüngerer Bronzezeit lag etwa vor etwa 3300 Jahren . Etwa vor 2800 ging die Bronzezeit sichtbar in die Eisenzeit hinüber, bis etwa vor 2500 Jahren war der Vorgang abgeschlossen . In der Eisenzeit zeichnen sich in den Alpen zwei besondere Kulturepochen heraus . Einmal die Hallstattzeit die vor etwa 2750-2450 Jahren stattfand und andermal die LaTène-Zeit, die vor etwa 2500-2450 Jahren ablief .

Mit dem Eindringen der Römer in den Alpenraum vor gut 2100 Jahren, begann dort auch die Epoche die man allgemein als Antike bezeichnet und die ab dem 4.Jh. in die Spätantike überging .

## **ALPENPÄSSE - Einführung in das Buch**

Einer Zeit eines großen Umbruches und Aufschwunges von Kultur, Wirtschaft und Zivilisation . Wieder durch das Römische Reich bedingt, erfolgt der nächste Kulturumbruch . Der Zusammenbruch des Römischen Reiches läßt die Spätantike enden und vor rund 1500 Jahren in das frühe Mittelalter übergehen . Mit dem Jahr 900 beginnt das hohe Mittelalter, welches im Jahr 1300 durch das Spätmittelalter abgelöst wurde . Am Ende des 15.Jh. endet dann das Spätmittelalter und die Neuzeit beginnt . Die letzte im nachfolgenden häufig genannte Kulturepoche wäre dann noch die Moderne, diese beginnt hier am Anfang des 19.Jh. und dauert bis heute an .

Am Ende dieses Buches befinden sich einige Verzeichnisse, im ersten, einem kleinen 'Lexikon', werden einige Begriffe näher erläutert, die in den Paßbezeichnungen öfter vorkommen, die aber nicht jedesmal eingehend erläutert werden . Ein Personen- und ein Ortsregister, helfen bei der Suche bestimmter Daten und Fakten .

Schöne Stunden beim lesen und vielleicht auch vor Ort, bei einen Paßbesuch, denn wie meinte schon Johann Wolfgang von Goethe als er in den Alpen weilte, 'Hier wird der Weg zum Ziel' ! .



## VORARLBERGER ALPEN

### Zwischen Bodensee und Silvretta

Das heute als Land Vorarlberg bekannte Gebirgsgebiet ist eigentlich zweigespalten, eine historische Spaltung, die dennoch nicht tiefgreifend ist . Im Norden haben Rheintal und Bregenzer Wald für lange Zeiten ebenso eigene Entwicklungen gefunden, wie im Süden das Montafon mit seinen Seitentälern, dessen Einfluß über die Wasserscheide hinaus, bis ins Paznaun reicht .

Auf Grund alter Überlieferung und der Erforschung von hiesiger Ortsnamen, wie Grins oder Stans, kann man schließen, das die westlichsten Teile des heutigen Tirols, also die Täler zum den Arlberg und zur Silvretta, von Veneto-Illyrern besiedelt waren . Westlich der Pässe, im heutigen Land Vorarlberg siedelten wohl ausschließlich Räter . Später drangen auf beide Seiten Kelten in die Landschaft ein, Ortsnamen wie Trisanna (keltisch 'Trigisama') bezeugen dies . Wenige Jahre vor der Zeitenwende kamen die Römer unter ihren Feldherrn Drusus und Tiberius auch in diese Gegend und machten sie zu einen Teil der römischen Provinz Rätien . Der römische Einfluß ist zwar noch heute überall belegbar, war aber doch vergleichsweise gering . Die Römer begnügten sich damit, die Wege zu sichern, was im Vorarlbergischen vor allem der vom Fengapaß über das Zeinisjoch kommende war und die entlang des Rheintals . Hier entstanden dann auch die wichtigsten römischen Siedlungen .

Mit dem Zusammenbruch Roms drangen vor allen Alamannische Stämme von Westen und Norden her ein, die Gebirgsgegend nördlich und östlich des Arlbergs wurden damit Bestandteil des Stammesfürstentums Alamanniens und des späteren Herzogtums Schwaben . Der Südwesten des heutigen Tirols bis zur Silvretta fiel hingegen ob seiner bajuwarischen Besiedlung des 6.Jh. an Bayern, erst später kam er dann an Tirol . Noch im Mittelalter entstand die bis heute gültige Grenze zwischen Vorarlberg und Tirol, auch die heutige Grenze zur Schweiz zeichnete sich schon früh ab . Diese haben aber nichts mit den alten rätischen oder römischen Grenzen zu tun, sondern dessen Ursprünge sind im Frühmittelalter zu suchen .

Die Trennung des einst rätischen Vorarlbergs vom restlichen, heute bündnerischen Rätien ist wohl weniger in einer stärkeren Alamannischen bzw. bajuwarischen Besiedlung zu suchen, sondern darin, das unter den Karolingern dieses Gebiet vom Bistum Chur abgetrennt wurde und dem Bistum Brixen überantwortet wurde . Solche frühmittelalterlichen Bistumswechsel, haben die nationalen, wie auch sprachlichen, Grenzen in vielen Teilen Europas bis heute geprägt . Denn im frühen Mittelalter war das heutige Vorarlberg, wie das westliche Tirol, sprachlich noch hauptsächlich romanisch geprägt, erst im 9.Jh. ist mit dem Bistumswechsel auch ein Überwiegen des deutschen Sprachelementes zu verzeichnen, welches bis zum Ende des Mittelalter das romanische bzw. räto-romanische größtenteils verdrängt . Die letzten Räto-Romanen waren bald nur noch in abgelegenen Gegenden zu finden und selbst dort bekamen sie Konkurrenz durch 'frye' Walser . Diese waren Anfang des 14.Jh. in abgelegenen Höhenlagen der Täler angesiedelt und betrieben im Gegensatz zur Alamannisch-bairischen, wie auch räto-romanischen Bevölkerung, vor allem Almwirtschaft .

Die alamannische Herrschaft auf das gesamte Rätien war eher gering, nicht viel ändern im sogenannten Oberrätien, das Gebiet östlich des Flußes Landquart . Da die Habsburger gute und treue Gefolgsleute des Kaisers, wie des alamannischen Herzogs waren, konnten diese sich schon früh im Vorarlbergischen festsetzen . Als diese dann selbst die Kaiserwürde annahmen, brachten sie immer mehr dieser für sie wichtigen Alpengegenden unter ihrer Kontrolle . Gegen Ende des Mittelalter war faktisch das gesamte Vorarlberg habsburgisch und kam so später an Österreich . Es war dann lange Zeit Teil des Landes Tirol, besaß aber eine umfassende Autonomie diesen gegenüber. Nach dem für Österreich verlorenen 1.Weltkrieg erinnerten sich die Vorarlberger ihrer alten und guten Verbindungen zu den Leuten auf der anderen Seite des Rheines, den Schweizern . Man hielt, mehr oder weniger legal, Volksabstimmungen ab und beantragte die Aufnahme in die Schweizer Eidgenossenschaft . Immerhin hatte man ja selbst auch eine gewisse, wenn auch kurze, eidgenossenschaftliche Vergangenheit, als man in den Schwabenkriegen von den Appen-

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

zellern vereinnahmt wurde . Die Schweizer waren aber von den Gedanken eines Anschlusses Vorarlbergs genauso wenig begeistert, wie die Alliierten, so blieb dann doch alles beim alten .

Die verkehrsmäßige Erschließung ist unterschiedlich, zum Westen hin, wo die Berge des Bregenzer Waldes immer flacher werden, verbessert sich die Situation deutlich . Nach Osten, in Richtung Tirol gibt es aber nur die Straßen über den Arlberg, den Flexen und den Hochtannbergpaß . Bis auf die Arlbergbahn fehlen Eisenbahnen gänzlich, allerdings führte einst eine Schmalspurbahn durch das Tal der Bregenzer Ache . Noch heute gibt es von ihr ein Stück Museumsbahn . Deutlich schlechter die Situation im gesamten Süden des Gebietes, aus geographischen und noch mehr aus historischen Gründen, verläuft seit Jahrhunderten die Grenze zum eidgenössischen Graubünden, über den Gebirgskamm der Silvrettagruppe . Es gibt zwar auch hier zahlreiche Pässe, aber gerade hier fällt es auf das es keinerlei moderne Nord-Südverbindungen über die Silvrettagruppe hinweg gibt, ja gerade mal eine von Vorarlberg nach Tirol hin .

### **Furkajoch (1761m) \*\***

Damüls -> Rankweil

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Das Furkajoch ist ein Paßübergang welcher schon seit alters her eine rein lokale Bedeutung hat . Entsprechend einfach war auch der Paßweg nur ausgebaut, der bis in jüngster Zeit kaum mehr als nur ein Naturweg war . Erst in jüngster Zeit wurde eine modere, wenn auch immer noch recht schmale Kunststraße über das Furkajoch erbaut . Diese hat nicht nur eine lokale Bedeutung, speziell für den Wintersport, sondern auch eine nicht unwichtige regionale innerhalb Vorarlbergs . Zur Nomenklatur ist zu bemerken, das der Name des Paßüberganges Furkajoch, und nicht Furka- paß, wie in mancher Literatur angegeben, lautet . Noch richtiger bezeichnet müßte er 'Laterner Furka' heißen .

### **Faschinajoch (1486m) \*\***

Damüls -> Fonatanella

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Als Teil einer geplanten 'Vorarlberger Transversalen' die das Kleine Walsertal im Norden und das Prätigau im Südwesten einmal mit den Tälern des Bregenzer Waldes verbinden soll, wurde in jüngster Zeit eine wintersichere Straße über das Faschinajoch errichtet . Die mit einigen aufwendigen Kunstbauten ausgestattete Straße verbindet wintersicher Damüls im Bregenzer Wald, mit Faschina im Großen Walsertal . Dazu errichtete man auf der nur gut 2.5km lange Paßstrecke eine Lawinenschutzgalerie die auf 1152m offen und auf 225m geschlossen ist .

Das Faschinajoch gehört zu den ansonsten früher nur lokal begangenen Übergängen . In früheren Zeiten war wohl der Schadonapaß (1822m) wichtiger . Einmal weil dieser das Große Walsertal mit Schröcken und darüber hinaus mit den Kleinen Walsertal verband, andermal weil sich bei Buchboden ein uraltes Heilbad befindet, das Bad Rothenbrunnen . Seinen Namen hat das Faschinajoch von 'Fassia', was soviel wie 'ein Streifen Wiese' bedeutet . Urkundlich erstmals erwähnt wird dies als 'Vaschin'. im Jahre 1482 . Zu dieser Zeit waren auf dem Übergang schon die meisten Almen in Nutzung, es wird aus späteren Jahren berichtet, das ein Haus auf der Paßhöhe stand, welches nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter laufend besetzt war . Auch eine kleine Kapelle, die der heiligen Mutter Anna gewidmet war, war diesem Haus angeschlossen .

### **Bieler Höhe (2036m) \*\*\*\*\***

Montafon -> Paznauntal

Trassierung; gut ausgebaute Straße; SG 2

Genau auf der Paßhöhe entstand der Silvretta-Stausee der Illwerke . Die Ill entspringt südlich der Paßhöhe, in dessen Nähe sie zuweilen ihre Richtung änderte, anstatt in Richtung Westen in den

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

Rhein zu fließen, floß sie zuweilen nach Osten in den Inn . Der Stausee machte damit ein Ende, er staute nicht nur die Ill, erhielt auch zwei Staudämme, die nun den Illabfluß eindeutig regeln . Von den Kraftwerksbauern wurde 1953 zwischen Partenen und Galltür die Silvretta-Hochalpenstraße errichtet, welche an der Paßhöhe hoch über diese hinaus führt, da der Stausee selbst, die eigentliche Paßhöhe versperrte . In erster Linie diente ihr Bau zwar der Versorgung des Kraftwerkes, aber sozusagen als Abfallprodukt dessen, hat sie sich zu einen wahren Touristenmagneten entwickelt .

Auf der Westrampe muß die Straße auf nur 3km Luftlinie, 700 Höhenmeter hin zum Vermuntstausee überwinden . Ermöglicht wurde das indem die Straße über 25 Kehren auf 9km gestreckt und die Steigung so auf ein Höchstmaß gestreckt werden konnte . Ab der Staumauer des Vermuntstausees verläuft die Straße wieder bequemer, mit relativ wenig Kehren erreicht sie die Paßhöhe . Die Ostrampe konnte im Gegensatz zur Westrampe kehrenlos errichtet werden und ist daher auch deutlich einfacher zu befahren .

### **Zeinisjoch (1842m) \*\*\***

Galltür -> Partenen

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3/2

Es scheint als würde das Zeinisjoch von den Römern häufig begangen worden sein . Anders als an den Zugangsrampen zum Arlberg, fand man nämlich an den denen zum Zeinisjoch, also im Paznaun und Montafon, zahlreiche Gegenstände, die in römische Zeit hinein datieren und für Verbindungen über das Zeinisjoch hinweg sprechen . Dies scheint aufzuzeigen daß das Zeinisjoch für die Römer zumindest wichtiger als der Arlberg war . Besonders reichhaltig ist das Fundmaterial in und um Bludenz, hier fand man an verschiedenen Fundorten Münzen, Fibeln, Waffenreste, Götzenbilder und Glasringe . Freilich können diese Funde auch für einen Verkehr Richtung Arlberg gewertet werden, aber die weitere Fundverteilung weist doch hin in Richtung Zeinisjoch . So fand man in einen Acker bei Schruns eine Münze des Hadrian-Nachfolgers Aelius Caesar, welche etwa aus dem Jahre 137 u.Z. stammt . Auch gibt es im Montafon uralte Herbergen, die ihren Ursprung wohl noch in römischen Mansios zu suchen haben . So die von Matschun bei St.Gallenkirch, gelegen dort wo der Vermielbach ins Montafon einmündet und wo einstmals auch Wege zum Schlappinerjoch und Garnerajoch abzweigten .

Bisher fand man aber noch keine eindeutigen römischen Wegreste im Bereich des Überganges, möglich aber das diese hier ohnehin nur geringen Wegreste später zerstört oder von den spätmittelalterlichen Weg überlagert wurden . Aber am Fengapaß, der vom Paznaun ins Unterengadin führt, fand man Wegreste die sogar bis in vorrömische Zeit zurück reichen . Die dortigen Trassen Spuren, wie auch die von der Norbertshöhe scheinen für einen uralten Weg zu sprechen, der von Bozen über den Reschen, den Fengapaß und das Zeinisjoch Richtung Bregenz führte und noch bis ins späte Mittelalter rege begangen wurde .

Im Montafon siedelnde Alamannen kamen über das Zeinisjoch, ins heutige Tirol . Die Paznauner betrieben seit dem 15.Jahrhundert einen regen Handel mit den Montafon und darüber hinaus . Der Verkehr wurde sogar so stark, das Ende des 15.Jh. der Saumweg sogar zu einen Karrenweg ausgebaut wurde, auch eine kleine spätmittelalterliche Herberge befand sich unmittelbar in Paßnähe . In einen solchen Ausbauzustand drängte das Zeinisjoch sogar den Arlberg ins Abseits, dieser konnte sich erst mit den Schwedischen Kriegen wieder erholen . Über den Saumweg transportierten Säumer bis ins 17. und 18.Jh. hinein allerlei Waren die ihren weiteren Weg in die Augsburger Gegend fanden oder aus ihr kamen . Die erste urkundliche Erwähnung dieser Säumerei, stammte aber schon aus dem Jahre 1505 . Der Verkehr war aber im 16.Jh. am stärksten, weswegen auch im Jahre 1632 ein Christian Bot die mittlerweile verfallene Herberge wieder aufbaute .

Bis im 17.Jh. ein Weg durch das Gföll erbaut wurde, war das Paznaun über das Zeinisjoch mehr zum Montafon hin orientiert, als zum Inntal, erst durch einen neuen Weg änderte sich dies . Für das Zeinisjoch kam aber dieser Weg, wie auch weitere, später erbaute Wege zu spät, der Arlberg überflügelte das Zeinisjoch . Ein 1792-95 gebauter erster Fahrweg durch das Paznaun, wird heute

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

als Talwanderweg genutzt . Die heutige Fahrstraße in Paznaun und Montafon wird im Großteil fast hundert Jahre später, in den Jahren 1885-87 erbaut . In der Folge wurde auch eine Straße über das Zeinisjoch angelegt, die sogenannte 'Alte Kopser Straße'. Als Werkstraße für den Kopser Stausee wurde später die 'Neue Kopser Straße' gebaut, die zwar über die Bieler Höhe führt, aber am dahinter liegenden Stausee endet . Auch die 'Alte Straße' endet dort, eine Fortsetzung ins Montafon kann aber von Wanderern und Bikern genutzt werden . Der höhere Weg über die Bieler Höhe, der das Zeinisjoch veröden ließ, ist eine neuere Schaffung der Wasserkraftwerkswirtschaft um die Silvretta und bildete in früheren Zeiten kaum eine Konkurrenz für das Zeinisjoch .

In der zweiten Hälfte des 19.Jh. wurde das Plan einer Bahn über das Zeinisjoch aufgeworfen, es war die Zeit wo man auch die Arlbergbahn plante und wie so oft bei solchen Projekten, fanden sich auch bald Alternativlinienführungen . Aber die über das Zeinisjoch versprach kaum Vorteile, wie die über den Arlberg, ganz im Gegenteil sogar, weshalb dieser Plan dann auch schnell wieder verworfen wurde . An den Rampen zum Zeinisjoch entstanden dennoch Bahnbaustellen, zumindest im Montafon, den dieses erhielt 1905 die erste elektrisch betriebene Normalspurbahn, als Stichbahn von der Arlbergbahn, ohne dabei als Ziel den Paß zu haben . Als der Kraftwerksbau an der Silvretta begann, rückte die Eisenbahn dann dennoch überraschend schnell an das Zeinisjoch heran . Die Bauherren des Silvretta-Kraftwerkes hatten nämlich für den Kraftwerksbau eine 18km lange Schmalspurbahn zwischen Tschagunns, dem Endpunkt der Montafoner Bahn, und Partenen in den Jahren 1926-28 gebaut . Sogar ein beschränkter öffentlicher Verkehr wurde eine zeitlang zugelassen, aber 1953 wurde diese doch so romantisch geführte Bahnlinie wieder eingestellt und demontiert . Heute erinnern nur noch wenige Reste an diese Bahn, die wenn sie heute noch arbeiten würde, sicher eine interessante Touristenbahn abgeben würde .

### **Arlberg(-paß) (1793m) \*\*\***

Inntal -> Bludenz

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Weg über den von eiszeitlichen Gletschern breit ausgeschliffenen Arlbergpaß hatte schon über viele Jahrhunderte hinweg eine gewisse Verkehrsbedeutung, insbesondere für den Personenverkehr und ab dem hohen Mittelalter auch für den Salzhandel . So wie die Gletscher den Arlberg erschaffen haben, als einen weiten und zahm wirkenden Paß, hätte ihm eine größere Bedeutung zugestanden, die aber letztendlich dadurch verhindert wurde, das er tatsächlich ein recht 'heimtückischer' Paß war . Im Handumdrehen wechselt hier das Wetter von schönsten Sonnenschein, hin zu dichten Schneetreiben, dies liegt vor allem an seiner exponierten Lage gegen das West-wetter hin . Hielt das Wetter, brachten Lawinen und Murenabgänge dem frühen Reisenden Not und sogar Tod . So kam es das erst im Mittelalter der Arlberg einige Bedeutung für den Salzhandel Tirols erlangt .

### **Die frühen Wege**

Der 1793m hohe Arlbergpaß bildet die Wasserscheide zwischen den Flußsystemen von Donau und Rhein . Er wurde bereits von den Römern begangen und mutmaßlich von ihnen mit einen einfachen Saumweg versehen . Es ist noch unklar wie gut dieser Saumweg ausgebaut war, Reste dessen soll es zwar beiderseits der heutigen Straße noch geben, sie sind aber selbst höchst zweifelhaft und entstammen wohl zumeist einer neuzeitlichen Straße . Dies zumal, da der vermeintliche römische Saumweg, im Mittelalter so umfangreiche Ausbauten und Modernisierungen erfuhr, das nicht mehr viel davon übrig wäre . Für die Römer hatte der Arlberg wahrscheinlich ohnehin keine hohe Bedeutung, anders wäre es auch nicht zu verstehen, warum man so weite Umwege ging . Ein solcher führte über die Via Decia, die man Mitte des dritten nachchristlichen Jahrhunderts zwischen Innsbruck und Bregenz erbaute und die über Ehrwald, Reutte und Sonthofen den Arlberg weit nördlich umging . Gegen eine häufige Nutzung des Arlberges durch die Römer spricht auch der Mangel an römischen Fundmaterial von den Zugangswegen zum Arlberg . Es scheint sogar, das lange Zeit beim regionalen Verkehr eher dem Zeinisjoch der Vorzug gegeben wurde, denn entlang dessen Weges gibt es einiges an römischen Fundmaterial . So scheinen auch die meisten der recht zahlreichen Funde die man in und um Bludenz machte, eher



## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

auf das Zeinisjoch zu verweisen, als auf den Arlberg .

Genauso wenig wie über die Nutzung des Arlbergs zur Römerzeit, ist bekannt über dessen Nutzung im Mittelalter . Wohl bereits in karolingischer Zeit entstanden erste Bergwerke im Montafon, es ist nicht auszuschließen, daß mit diesen auch ein gewisser Verkehr über den Arlberg verbunden war . Aber dabei wird es sich wohl eher um einen mehr lokalen Verkehr gehandelt haben . Nach Jahrhunderten eher bescheidener Bedeutung des Arlberg, kam es dann im hohen Mittelalter zu einen, dann aber gerade zu plötzlichen Wandel . Binnen weniger Jahre mauserte sich im 13.Jh. der einstige Lokalpaß zu einen überregional und sogar international wichtigen Paß . Jetzt häufen sich auf einmal die Urkunden die für einen Verkehr über den Arlberg sprechen . Schon ab dem Jahre 1218 ist eine Regelung des Saumverkehrs am Arlberg nachzuweisen . Bereits 1312 wurde am Beginn des Arlbergweges in Landeck/Perfuchs ein Wegegeld erhoben, der für den Erhalt und auch Ausbau des Weges dienen sollte .

Im 13.Jh. wird auch erstmals der Arlberg urkundlich erwähnt, so wurde er in dieser Zeit als 'arula mons' bezeichnet, aus dem später eben 'Arlberg' wurde . Zuweilen wird behauptet das der Paß seinen Namen von einen alten Wort für Adler habe, dem ist aber nicht so . Es gibt aus dem späten 14.Jh. eine Urkunde des Grafen von Montfort, in dem von einen Wald die Rede ist 'der bis hin zu den Arlygen' führe . In Vorarlberg bezeichnet man mit 'Arlen' die kleinen und verkrüppelten Nadelbäume der Höhenlagen, die man sonsthin als 'Latschen' bezeichnet . Sicher war noch im hohen Mittelalter ein großer Teil des Paßes bewaldet, höchstwahrscheinlich eben mit jenen Latschen bzw. Arlen, so wie es heute noch vielerorts am Paßweg der Fall ist .

Der Bedeutungswandel den der Arlberg zu Beginn des späten Mittelalters erfuhr, brachte es mit sich, das die Wegverhältnisse den schnell anwachsenden Erfordernissen nicht gewachsen waren . Gut, die Wegverhältnisse auf den meisten Pässen in dieser Zeit waren alles andere als sonderlich gut, aber die über den Arlberg müssen besonders miserabel gewesen sein . Gerade aber seine Bedeutung für den Salzhandel Halls mit Ländern westlich des Arlberges war so wichtig, daß man am Arlberg eine leistungsfähige Straße bedurft hätte . Und so kam es dann auch, daß außerordentlich früh, eben noch zu Beginn des späten Mittelalter, im Jahre 1319 mit den Bau einer befahrbaren Straße begann, die aber erst 1375 auch in voller Länge genutzt werden konnte .

Es war dann auch das bald darauf legendäre in Konstanz tagende Konzil, was dem Arlberg seine erste große internationale Bewährungsprobe lieferte . Zahlreiche Gäste, besonders aus dem Osten und Südosten des Reiches und Europas reisten über den Arlberg zum Konzil in Konstanz . Als im Oktober 1414 einer der damaligen drei Päpste, der Papst Johannes XXIII., über den Arlberg zum Konzil anreiste, stürzte dieser samt seinen Wagen dann auch auf der Paßhöhe prompt in den tiefen Schnee . Sicherlich hatten die Ortsansässigen kurz vorher noch den Weg in Ordnung gebracht, aber dennoch bot er manche Unzulänglichkeiten . Der Papst machte sogleich den Teufel dafür verantwortlich, dabei wußte er noch nicht, das er noch tiefer fallen würde . In Konstanz setzte ihn das Konzil ab, erklärte ihn zum Gegenpapst, in letzter Sekunde konnte er noch fliehen, den Arlberg nahm er dabei aber nicht . Mit dem Ende des Konzils im Jahre 1418 verlor der Arlberg wieder etwas an Bedeutung . Bald schon war von einer Befahrbarkeit der Arlberg-Straße keine Rede mehr, und es mußte in Teilen wieder gesäumt werden .

Und wie so oft üblich, zog die neue Straße über den Arlberg bald auch das Militär an . Anfangs nutzten besonders habsburger Truppen die neue Verbindung, bald aber auch andere . Es war der Pfingstsonntag des Jahres 1406 als Appenzeller Bauernkrieger die Arlberghöhe erreichten um später gegen das Inntal vorzustoßen . Das Hospiz verschonten die sonst nicht zimperlichen Appenzeller, nur ein Bruderschaftsbanner brachten sie in ihre Heimat und es hat in deren Hand, dort bis heute überdauert . In späteren Zeiten wird es wieder etwas ruhiger um den Arlberg, der Verkehr nimmt ab . Seine strategische Bedeutung bleibt freilich, dennoch bleibt er zumeist eher am Rand des Geschehens . Hingegen bringt der Schwabenkrieg zu Ende des 15.Jh. die Einrichtung eines Postbotendienstes mit sich, der aber nach Friedensschluß wieder einschläft .

Mit der Arlberg-Straße entstand auch ein Hospiz, welches sich zwar nicht zu einen der bedeutendsten, aber doch zu einen der beständigsten der gesamten Alpen entwickelte . Gegründet wurde es von Heinrich Findelkind, der zuvor als Schildknappe und Hirte auf der Burg Arlen bei St.Anton

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

lebte . Im Jahre 1386 erbaute er auf dem Arlberg ein gut 12m \* 12m großes Hospiz . Wegen des Hochmoorwassers wurde es ebenerdig errichtet, das gemauerte Parterre diente aber als Keller . Das aus Holz gebaute Obergeschoß war durch eine Treppe zu erreichen und ermöglichte durch seine Höhenlage auch im Winter, bei viel Schnee, einen ungehinderten Zugang . Der Stifter soll seiner Zeit eine Menge Geld gespart haben, um mit diesem das Hospiz wenig östlich unterhalb der Paßhöhe zu bauen, um nun Menschenleben zu retten . Mit der Gründung einer frommen Bruderschaft aus Adligen, Kirchenfürsten und anderen hohen Persönlichkeiten, wenige Jahre nach der Hospizgründung, konnte das Hospiz bis in jüngster Zeit finanziert werden . Neben dem Hospiz ließ Heinrich Findelkind noch eine Kapelle errichten, die noch heute steht . Das ursprüngliche Hospiz selbst steht nicht mehr, ein neueres ersetzt es nun, nachdem es im Januar 1957 niederbrannte . Mit Unterstützung der Bruderschaft aber, konnte es bald darauf wiedererstehen . Es wird auch für möglich gehalten, das bereits Jahrhunderte zuvor, wohl in salischer Zeit, es an anderer Stelle am Arlberg eine kleine Herberge gab . Dies war eine sogenannte 'Staunza', dessen Name in den später bezeugten Ortsnamen 'Stanza' wiederklang, gefunden wurde von dieser Herberge bisher aber noch nichts .

Man hatte zwar im Jahre 1487 den Arlbergweg ausgebessert, aber insgesamt zeigte sich der Weg am Arlberg bald in einen recht desolaten Zustand, so das im 15. und 16.Jh. der Arlberg in seiner Bedeutung wieder hinter dem Zeinisjoch zurückstand . Selbst im Dreißigjährigen Krieg bleibt der Arlberg außerhalb des Geschehens, zwar wird 1632 eine Poststation für eine Fußpost eingerichtet, diese später auch für berittene Boten erweitert, aber der letzte Rest von Handelsverkehr ist kaum noch nennenswert . Gerade mal etwas Salz wird noch gesäumt, dies bringt aber nicht viel ein, die Anwohnerschaft verarmt bald . Bald wird der Paß faktisch nur noch vom Personenverkehr genutzt . Als 1647, kurz vor Kriegsende die Schweden Bregenz einnehmen, flüchten sich viele ostwärts über den Arlberg . Mit dem Ende des Krieges, endet aber auch der Botenverkehr und da sich der Handelsverkehr nicht wieder entwickelt, hat der Arlberg zu dieser Zeit auch kaum noch eine Bedeutung für den Verkehr . Damit nicht genug, wird den Schweizer Bauern zu Beginn des 18.Jh. der Kauf von Inntaler Salz erschwert, gerade der Arlberg bekommt dies zu spüren . Wo einst mehr als 700 Saumpferde gezählt wurden, waren es jetzt kaum noch 200 .

### Die neuzeitliche Straße

Erst im Laufe des 18.Jh. verbesserte sich die Position des Arlberges wieder und er gewann an Bedeutung. So entstand unter Kaiser Karl IV. im Jahre 1733 eine Initiative, die den Neubau einer Kunststraße am Arlberg betraf . Man vermaß eine neue Trasse und stellte einen ersten Kostenvoranschlag . Bevor aber noch begonnen werden konnte, brach der Polnische Erbfolgekrieg, der von diesen Plan ablenkte . Erst wieder ein halbes Jahrhundert mußte vergehen, bis Kaiser Josef II. im Jahre 1782 den Neubau einer Straße über den Arlberg befahl . Der Arlberg, 'über den ein elender Saumpfad führte', mußte nunmehr unbedingt aus militärstrategischen Gesichtspunkten ausgebaut werden . Das neue Projekt der Arlbergstraße lieferte Ingenieur Hirn aus Imst, welcher auch andere Alpenstraßen dieser Zeit projektierte . Die Trasse der alten Straße konnte kaum noch dafür genutzt werden und so wurde die neue völlig neu angelegt . Ungeheure Felsmassen mußten weggesprengt werden, unebenes Gelände geebnet und Stütz- und Schutzmauern errichtet werden . Bereits 1785 zeigten sich erste Erfolge und die Straße konnte am 27.Dezember 1785 für den Schlittenverkehr eröffnet werden . Drei mit Haller Salz befahrene Schlitten befuhren als erste die neue Straße, bis Wagen die Straße nutzen konnten, vergangen aber noch etwas Zeit .

Aber der Bau war schlecht geplant, erhebliche Passagen wurden schlecht ausgeführt und der ganze Bau trug den Stempel des Unvollendeten . Die Wegverhältnisse waren weiterhin so 'elend', das in den Folgejahren weiterhin überdurchschnittlich viele Reisende am Arlberg starben . Ein Graf von Bissingen bezeichnete 1816 in einen offiziellen Schreiben, die Straße als eine 'Mörderstraße'. Der Wagenverkehr mit Handelswaren, nahm ohnehin lieber den Umweg über den Fernpaß und das Oberjoch in Kauf . Ursprünglich war ja auch ein Weiterbau am Arlberg geplant, aber die damaligen Geschehnisse in Frankreich hatte schnell so weitreichende Folgen, das es dazu nicht mehr kam . Österreiche Soldaten, Tiroler Freiheitskämpfer und 1809 auch eine Division Franzosen waren die ersten die ihren Nutzen von der neuen Arlbergstraße zogen .

Es waren die Umwälzungen die die Revolution in Frankreich und die napoleonischen Kriege, zur

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

Wende vom 18. zum 19. Jh. die die Arlbergstraße unvollendet ließen und so konnte mit einem ordentlichen Straßenbau erst wieder begonnen werden, als die politischen Umstände es wieder erlaubten. Das war dann auch gleich 1815 der Fall, als man die Arbeiten, die man 30 Jahre zuvor beendete, wieder aufnahm und teilweise zu Ende führte. Aber diese Arbeiten stellten von Anfang an nur eine Notlösung da, eine grundlegende Besserung der Verkehrsverhältnisse mußte her und sie erfolgte auch bald. Im Jahre 1820 begann man den Weiterbau der Kunststraße über den Arlberg, an der besonders umfangreich in den Jahren 1823/24 gebaut wurde. Diese neue Straße wurde von der vorherigen, wie auch von der 1785er Straße, völlig neu und unabhängig trassiert. Dies macht es möglich, die 1785er Straße noch heute an vielen Stellen beiderseits der Straße zu erkennen. Zuweilen wird selbige aus Unkenntnis heraus, auch als Römerstraße bezeichnet, dabei ist sie kaum mehr als zwei Jahrhunderte alt. Andern Orts verlegte man die Straße von der Sonnen- auf die Schattenseite, um sie sicherer vor Lawinen zu machen. Neue Brücken und zahlreiche Kunstbauten wurden ebenso errichtet, wie auch das Gefälle gesenkt. Wo man bestehende Trassenreste mitverwandt, da verbreiterte man diese.

Die Arlbergstraße wurde auf Grund eines Projektes des Ingenieur Duile erbaut, bei dessen Bau sich Duile die Sporen verdiente, auf dessen Basis er dann auch die Aufträge zur Projektierung der Straße über den Brenner und den Finstermünz-Engpaß bekam. Mit der Fertigstellung der modernen Arlbergstraße wurde eine deutliche Verbesserung der Anbindung des Landes Vorarlbergs an das restliche habsburgische Herrschaftsgebiet, besonders aber an Tirol erreicht. Aus selbigen Grund erbaute man von 1880 bis 1884 auch eine Bahnlinie entlang der Arlbergroute, und im letzten Viertel des 20. Jh. die Autobahn.

Ein Licht auf die differenzierte Entwicklung des Arlberges, zeigt die Nutzung für den Postdienst auf. Trotz seiner offensichtlich idealen Lage, wurde erstmals 1796 ein berittener Postdienst über den Arlberg eingerichtet. Noch war dies nur ein Bedarfsdienst, erst ab 1822 wurde dieser auch regelmäßig. Eine ganze Woche benötigte die Postkutsche für den Weg von Innsbruck über den Arlberg nach Bregenz. Erst ab 1840 ließ man täglich die Postkutsche fahren, aber erst die Eisenbahn sorgte auch für eine Fahrzeitverkürzung. Für die Arlberg-Straße bedauerlich machte die Eisenbahn die Straße für den durchgehenden Handels- und auch den Personenverkehr unnötig, dennoch konnte sie sich schnell neuen Aufgaben zuwenden, zu welchen von jetzt an auch der Wintersporttourismus gehörte. Auch das Kraftfahrzeug gelang es recht schnell auf den Arlberg vorzudringen.

Während andere Alpenpässe von den frühen Kraftfahrzeugen noch gemieden wurden, oftmals für sie gar verboten waren, wie in Graubünden, erlangte bereits im Jahre 1902 der Arlberg durch das Automobilstädterennen Paris-Wien weltweite Aufmerksamkeit. Aber lange hielt die Mode der Automobilrennen am Arlberg nicht an, zu wichtig war dieser für den Verkehr. So begannen bereits 1923 umfangreiche Modernisierungsarbeiten an der Arlbergstraße. Schritt für Schritt baute man nun selbige aus, verbreiterte und befestigte die Straße, entschärfte Gefahrenstellen. Erst 1943 stellte man die Arbeiten ein, nicht weil man vielleicht fertig war, dafür baute man in einem zu geringen Umfang, sondern wegen des 2. Weltkrieges. Erst einige Jahre nach Kriegsende nahm man die Arbeiten wieder auf.

So erfolgte zwischen 1956 und 1962 eine weitere Ausbauphase am Arlberg, dessen interessantester Teil am Wiesberg liegt. Dort befindet sich ein Rutschhang, der die vorherigen Straßen bereits niemals einen richtigen Halt bot und so die dortige Trasse immer wieder abrutschen ließ. Da man das gesamte Hangmaterial weder abtragen konnte, noch wollte, baute man nun eine Hangbrücke. Aufgehängt ist diese auf gewaltigen und seitlich in den Fels verankerten sogenannten 'Kragplatten', die die Funktion von Pfeilern übernehmen. Zu deren sicherer Verankerung schlug man regelrechte Höhlen in den unter dem Hangmaterial verborgenen gewachsenen Fels. Diese 'Höhlen', die man richtiger als Kavernen bezeichnet und die die Größe eines kleinen Einfamilienhauses aufwiesen, 'baute' man anschließend aus, indem man in sie ein Gerüst aus Monierungseisen einbaute und anschließend mit Beton ausgoß. Die an der freien Luft sich befindenden Kragplatten wurden ebenfalls mit den 'Höhlenausguß' zusammen erstellt, so entstanden gewaltige Beton-Monolithe, bei denen nur ein kleiner Teil sichtbar ist, eben der auf der die Hangbrücke ruht. Eine Bauweise die später auch an anderen, vergleichbaren Stellen am Arlberg oder anderen Bergstraßen Verwendung fand, besonders häufig aber in Österreich. Aber

# ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

auch die bisher recht engen und gefährlichen Kehren bei Stuben wurden neuangelegt, so das diese ihre einstige Gefährlichkeit verlor .

## Die Arlberg-Autobahn

Stürzte noch 1414 der Papst auf den Weg zum Konstanzer Konzil auf dem Arlberg mit seinem Wagen um und lag fluchend im Schnee, so ist heute durch eine Autobahn und einen 14km langen Straßentunnels dem Arlberg der Schrecken des Winters dem Reisenden weitgehend genommen . Mit den Bau dieses neuen Straßentunnels der nach fünfjähriger Bauzeit, 1978 für den Verkehr eröffnet werden konnte, verlor der eigentliche Paß zwar an Bedeutung, hat aber durch die unweit der Paßhöhe ins Lechtal abzweigende Flexenpaßstraße immer noch Bedeutung für den regionalen Straßenverkehr . Da es am Arlberg auch zahlreiche Wintersportgebiete gibt, wird die Arlbergstraße nach Möglichkeit auch weiterhin im Winter offen gehalten .

Bereits in den 60er Jahren zeigte sich, das eine Straße über den Arlberg dem wachsenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war, nur eine leistungsfähige Schnellstraße konnte dies Problem lösen . Erwog man anfangs dafür auch noch den Bau einer lawinensicheren Paßstraße, so kam man dann doch recht bald auf die sicherere Tunnellösung . Bereits 1970 entstand eine erste Projektstudie, diese sah zwei verschiedene Varianten vor . Eine 5.6km lange Variante, mit einen westlichen Tunnelportal bei Stuben und eine 10km lange Variante mit einen westlichen Tunnelportal bei Langen . Bei beiden Varianten war das östliche Tunnelportal bei St.Anton vorgesehen . In den folgenden Jahren entstanden noch weitere Tunnelprojekte, die ähnliche Trassen betrafen, wie die beim Basistunnel besprochenen Varianten . So die Variante eines bei St.Jakob beginnenden Tunnels, welcher auf direkten Wege nach Langen führen sollte . Da dieser in seinen östlichen Abschnitt zu sehr die kritischen Abschnitte der Kalkalpen tangieren würde, änderte man das Projekt ein wenig ab, in dem man den Tunnel über St.Anton, durch den östlichen Berghang führte . Dieser bestand, wie der Bereich des Bahntunnels, aus der geologisch recht stabilen und sicheren Phyllit-Gneis-Decke . Damit zeigte sich auch schon, das der überwiegenden Teil des Straßentunnels, idealer weise in der Nähe des Bahntunnels zu liegen habe .

Die weiteren Tunnelvarianten waren dann auch nur noch wenig mehr, als eine Frage in welcher Höhenlage der Tunnel entlang führen würde . Entsprechend der somit notwendigen Ortsverlagerungen der Tunnelportale, würde auch der Tunnel letztendlich seine Achse bekommen, die je nach dem mal südlich, mal nördlich des Bahntunnels zu liegen kämme . Meist war St.Christoph Dreh- und Angelpunkt dieser Projekte, denn ab diesen Punkt kreuzten sie den Bahntunnel - zumeist weit mehr als 100m unter dem Bahntunnel . Und nach dem die Tunneltrasse östlich St.Christoph zumeist südlich des Bahntunnel vorgesehen war, wechselte sie ab St.Christoph eben auf dessen nördliche Seite . Letztendlich entschloß man sich auch bei der Autobahn, dem Tunnel eine Trasse zu geben, die im Großteil parallel zum Bahntunnel verläuft, da dessen geologisches Umfeld die idealsten und auch bekanntesten geologischen Voraussetzungen bot . Ungeklärt war aber noch, wie man im Bereich der Rosannaschlucht trassieren sollte . Kurz vor erreichen dieser, hatte der Tunnel seinen Scheitelpunkt, eine Unterquerung selbigen war technisch zu aufwendig und gefährlich, so war klar das er im Rosannatal ins Freie kommen würde. Aber wie weiter mit der Trasse, durch die Rosannaschlucht, oder in einen weiteren Tunnel, östlich dieser, im geologisch sicheren Berg ? Man entschloß sich zu letzteren und wählte somit auch die sicherste Trasse .

Zur Finanzierung des Tunnelbaues, wie aber auch um die Möglichkeit zu erhalten später Mautgebühren von den Tunnelnutzern einzufordern, wurde im Januar 1973 im Wiener Finanzministerium die 'Arlberg Straßentunnel AG - ASTAG' gegründet . Am 13. November 1973 folgten die ersten symbolischen Erdarbeiten bei St.Anton und bei Langen . Aus betrieblichen und geologischen Gründen wurde der Arlbergtunnel nicht mit einer geraden Trasse, erbaut, wie einst der Bahntunnel, sondern weist Krümmungen auf. Der horizontale Abstand der nördlichen Tunnelröhre zum Bahntunnel schwankt auf diese Weise zwischen 95m und 245m .

Noch vor dem Anstich des Tunnels erkannte man, das auch die Zufahrtsrampen einen angemessenen, vor allem aber lawinensicheren Ausbau bedürften . Während somit die Bauarbeiten an der Arlberg-Autobahn bzw. Schnellstraße schon einige Zeit vor dem Tunnelbau begannen, und noch lange Zeit nach dessen Eröffnung andauerten, wurde am 5. Juli 1974 der Bau des Arlberg-

# ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

Straßentunnel begonnen . Gut drei Jahre später am 9. Oktober 1977 erfolgte der Durchstich und nachdem er am 1. Dezember 1978 fertiggestellt wurde, konnte er aber erst ab dem 11. November 1979 seine volle Funktion übernehmen, weil jetzt erst die Zugangsstrecken ausreichend fertiggestellt waren . Bereits am 18. August 1980 konnte die 2-Millionen-Grenze an Nutzungen überschritten werden .

Der 13.972 Meter lange Arlberg-Straßentunnel, der in einer Rekordzeit von nur 4 Jahren und 4 Monaten Bauzeit, fertiggestellt werden konnte, verläuft in einer leicht geschwungenen Trassierung südlich des älteren Bahntunnel . Bei einer Scheitelhöhe von 1318m kürzt er den Weg gegenüber der alten Paßstraße um 4 Kilometer ab . Das Westportal liegt bei 1255m und das Ostportal bei 1190m . Geplant wurde der Tunnel mit zwei Röhren, aus Kostengründen stellte man aber nur die nördliche Röhre fertig, wie bei allen anderen großen Alpentunnelbauwerken auch, harrt die zweite Tunnelröhre als kleinerer Sicherheitsstollen noch auf ihren Ausbau . Trotz der daraus resultierenden Unzulänglichkeiten gilt er als der Welt modernster Straßentunnel, dies dank seines optimalen Ausbaustandes und seiner technischen Ausrüstung.

Um die Sicherheit zu optimieren machte man den Tunnel länger, als eigentlich nötig, denn eigentlich besteht der Arlbergtunnel aus zwei Teilen, dem eigentlichen 10.311m langen Haupttunnel und einen 3578m langen Vortunnel, der Rest entfällt auf eine Tunnelbrücke, die zwischen beiden Bauwerken die Rosannaschlucht überquert, ohne das der Reisende etwas davon mitbekommt . Die Erbauer erreichten dadurch für den Arlbergtunnel einen verminderten Einfluß von Witterungseinflüssen, aber auch einen Ausschluß des für den Autofahrer so lästigen, wie gefährlichen Wechsel der Lichtverhältnisse bei einer offenen Talquerung . Trotz umfangreichster Sicherheitsmaßnahmen beim Bau, kamen dennoch 18 Menschen ums Leben, um deren Nachkommen und Waisen kümmerte sich dann auch dieselbe Bruderschaft, die schon seit Jahrhunderten das Arlberg-Hospiz betreibt .

Ähnlich wie bei anderen Alpenstraßen mußten auch hier zahlreiche weitere Tunnel- und Brückenbauwerke erstellt werden, dutzende Brücken und Tunnel wechseln in einander ab, und sorgen mit Galerien und anderen Schutzanlagen dafür, das die gesamte Arlbergautobahn, faktisch lawinensicher ist . Eigentlich nur als Schnellstraße erbaut, verdient diese doch den Titel Autobahn, da sie in deren Ausführung einer solchen vollkommen ähnelt . Noch gibt es einige kleinere Lücken auf dieser Trasse, aber auch bei diesen ist man dabei diese alsbaldigst zu schließen .

Trotz der österreichischen Autobahn-Vignette muß man für die Nutzung des Tunnels unter dem Arlberg eine Maut zahlen, die zwei Millionen Fahrzeuge die jährlich den Tunnel nutzen, bringen den Betreibern jährlich auch 300 Millionen Schilling ein . Dennoch ist der Arlbergtunnel schnell vom Verkehr angenommen worden, innerhalb von gut 15 Jahren nach seiner Eröffnung verdoppelte sich die Anzahl der ihn benutzenden PKW, die noch 1979 unter einer Million lagen . Auch die Anzahl der ihn benutzenden LKW's und Busse hat sich in den 15 Jahren seit 1979 von 0,18 Mio. auf mehr als das Doppelte erhöht . Dabei liegt der Anteil des Schwerlastverkehrs am Arlberg bei fast einen Fünftel, am Brenner ist es gerade mal ein Achtel .

## Die Arlbergbahn

Die in den Jahren 1880-1884 gebaute Arlbergbahn hat für Österreich von Anbeginn an eine enorme Bedeutung, da sie das Land Vorarlberg, aber auch die Schweiz, wintersicher und auf direktesten Wege mit Tirol und den anderen österreichischen Landesteilen verbindet . Darüber hinaus stellt die Arlbergbahn die für Österreich seiner Zeit nicht unwichtige Verbindung nach Frankreich her, über die Giselabahn und der Schweiz konnte so Deutschland umfahren werden . Die Arlbergbahn führt freilich nicht über den eisigen und wettergeprüften Paß hinweg, sondern nutzt einen Tunnel . Sein fast 11km langer Tunnel war zu seiner Bauzeit, ein vielbestauntes Meisterwerk . Ebenso wie die 196m lange Trisannabrücke, die bei Landeck in 86m Höhe den Eingang des Paznauntales überspannt . Bei St.Jakob erinnert auf einen Friedhof ein Denkmal, an die 70 Menschen, die beim Bau der Arlbergbahn das Leben verloren . Noch vor der Jahrtausendwende, war die Westbahn zweigleisig ausgebaut und nunmehr den anwachsenden Anforderungen auch gewachsen .

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

Bereits 1845 kommt erstmals der Gedanke auf eine Arlbergbahn zu bauen. Die Engländer sind es, die bei der Suche nach einer schnellen und direkten Landverbindung Richtung Ägypten, auch an eine Bahn über den Arlberg denken. Diese sollte von Feldkirch kommend über den Arlberg nach Landeck führen, von dort über den Reschen dann nach Bozen und Verona. Die kaiserlich-österreichische Staatsverwaltung zeigt an diesem Projekt aber kein Interesse, hält es gar für technisch undurchführbar. Aber der aus Feldkirch stammende Industrielle Carl Canahl war von diesem Projekt fasziniert und begann es nun überall zu propagieren. Dabei schreckte er auch nicht davor zurück, Ostalpenbahnprojekte wie das Lukmanierprojekt bei den Vorarlbergern madig zu machen, da dieses zu sehr in Konkurrenz zu dem einer Arlbergbahn stand.

Canahl suchte nach weiteren Befürwortern, sprach bei Regierungsstellen vor und zeitweise schien es wirklich so, als hätte er Erfolg. Aber politische Krisen brachten die Verwirklichung doch wieder zu Fall, der Staat war nicht in der Lage solch ein Projekt zu finanzieren. Es sollte noch Jahre dauern, bis Canahl ein privates Konsortium zusammen hatte um den Bahnbau zu finanzieren. Aber auch dieses kommt nicht so recht zu Rande, technische Probleme plagten das Konsortium genauso wie politische. Auch war man sich nicht im klaren, ob man den Paß vielleicht untertunneln sollte oder sogar eine Bahn nach dem System Fell über den Paß hinweg erbauen sollte, ähnlich wie der am Mont Cenis. Aber der Krieg Österreichs gegen Preußen und der Deutschlands gegen Frankreich zeigen auf, wie sehr eine innerösterreichische Verbindung nach Vorarlberg und damit auch in die Schweiz fehlt. Ähnlich wie Deutschland und Italien eine neutrale Bahnverbindung zwischen beiden suchten und diese im Gotthard fanden, fanden die Österreicher eine solche im Arlberg. So begann man nunmehr bald mit der Projektion einer Arlbergbahn, gleich mehrere Projekte wurden vorgelegt, weitere folgten.

Ähnlich wie zuvor schon beim Semmering gab es für die Querung des Arlbergpaßes zahlreiche Projekte. Anders als zum Beispiel am Brenner, gebietet die geographische, wie geologische Situation am Arlberg, dass hier vielerlei Projektvarianten möglich, ja geradezu nötig sind. Dies kommt unter anderem auch daher, dass sich am Arlberg ein Gebirgskeil aus kristallinen Urgestein, sich tief in eine Kalkformation drängt und diese in zwei Teile auseinanderreißt. So stritt man sich mal, ob man einen langen Tunnel bauen sollte, oder nur einen kurzen Scheiteltunnel, ob dieser eingleisig sein sollte, oder zweigleisig. Genauso vehement war der Streit ob man den Tunnel in gekrümmten Trassen durch das stabile kristalline Urgestein, oder die weichere und daher leichter bearbeitbare Kalkformation führen sollte, oder eben geradewegs durch beide Gesteinsformationen. So sollte bei dem ersten Projekt von 1872, zwischen Langen und St.Jakob ein 12.400m langer Tunnel durch die nördlich gelegene Kalksteinformationen führen. Sehr beliebt war dieses Projekt bei den Ingenieuren, die Banker favorisierten aber eher kürzere Tunnel. So ein 5518m bzw. 6410m langer Tunnel von Stuben zur Kaltenegg, ein 6810m langer Tunnel von Stuben ins Rosannatal und ein 7620m langer von Stuben nach St.Anton.

Auf Grund der Erfahrungen die man beim Bau des Gotthardtunnels machte geriet der Tunnel in der Projektion immer südlicher, heraus aus den Kalksteinformationen, hinein in die des kristallinen Urgesteins. Dies berücksichtigte ein Projekt aus dem Jahre 1876, bei dem man einen 6470m langen Tunnel zwischen Stuben und Waldhäusel bauen wollte, das hauptsächlich durch das sichere kristalline Gestein führen sollte. Auch war man sich mittlerweile einig, den Tunnel doppel-spurig zu erbauen. Die jeweiligen Rampen zum Tunnel wichen in allen Projekten aber kaum ab, der größte Unterschied lag bei den Fragen auf welcher Talseite die Trasse entlang geführt werden sollte und in wie fern man Kehrentunnel einfügen sollte.

Aber bevor man beginnen konnte brachten weitere allgemeine Finanzkrisen das Projekt immer wieder zu Fall. Man erwog zeitweise sogar wieder eine Überschienung des Paßes, vor allem in Form einer Zahnradbahn. Canahl blieb aber hartnäckig, er erarbeitete ein eigenes Projekt aus und konnte 1880 den Kaiser dazu bringen, die Finanzierung des Tunnel auf Staatskosten vorzunehmen. Und kaum einen Monat später beginnt man mit der Ausführung des Baues, immerhin war ja alles seit Jahren gut vorbereitet. Zur Ausführung kommen sollte die Variante eines 10.250m langen zweigleisigen Tunnel zwischen Längen und St.Anton.

Beim Bau des Arlbergtunnels wurde viele ingenieurtechnische Neuerungen eingeführt. So erstmals eine neuartige hydraulische Drehbohrmaschine für das setzen der Sprenglöcher eingesetzt,

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

ein bedeutender Fortschritt gegenüber den druckluftbetriebenen Schlagbohrmaschinen, die man auch weiterhin im östlichen Tunnelstollen nutzte . Die neuartige Drehbohrmaschine stammte von dem deutschen Ingenieur Alfred Brandt, seine Drehbohrmaschine fand auch an anderen Alpentunnel seine Verwendung . Ja später übernahm Brandt höchstpersönlich den Bau von solchen . Hier am Arlberg ließ man erst einmal beide Systeme gegeneinander antreten, man wollte sehen welches sich als effektiver erwies, um daraus für zukünftige Tunnelbauten zu lernen . Aber der Wettkampf ging unentschieden aus, beide Systeme hatten sich am Arlberg bewährt und beide hatten ihre Daseinsberechtigung . Man war sogar deutlich vorfristig mit den Tunnelbau fertig geworden, was nicht nur den konsequenten Einsatz modernster Techniken zu verdanken war, sondern auch das man genauestens die am Gotthard gemachten Fehler untersuchte und daraus lernte .

Fehler machte man dennoch, diese waren aber einer grundsätzlich anderen Art und damals nur schwer vorhersehbar, somit auch irgendwo entschuldbar . Als man die Arlbergbahn 1884 eröffnete, erahnten die Erbauer und Betreiber der Arlbergbahn somit auch noch nicht, was auf sie alles zukommen wird . Durch die Witterungsverhältnisse im Winter, wurde die Bahn bald zu einer der teuersten Bahnstrecken Europas . Man hatte gut getan daran, seiner Zeit auf einen langen Tunnel zu bestehen, denn ein kürzerer Tunnel hätte zweifelsohne auch in höhere und damit wintergefährdetere Lagen geführt und den täglichen Bahnbetrieb somit um ein vielfaches erschwert .

Als problematisch beim Betrieb erwies sich auch, das die Bahn bis auf den Arlbergtunnel, zum größten Teil eingleisig war, obwohl eine Zweigleisigkeit von Anbeginn an projektiert war . Aber man hatte bedauerlicher Weise aus Kostengründen auf einen vollständigen zweigleisigen Ausbau vorerst verzichtet . Auf der anderen Seite zeigten sich später so manche Projektierungsfehler, die zu Neutrassierungen führten . So wurde 1893 erst der 500m lange Großobeltunnel und 1914 dann der 1158m lange Wildentobeltunnel bzw., der 1643m lange Moltertobeltunnel erbaut, die Bergsturz- bzw. Lawinengefährdetes Gelände umfahren . Die Lage des Tunnels brachte es mit sich, das sich anders als in anderen Tunnel, sich hier ein recht stabiler Rauchpropfen in Mitten des Tunnels bildete . Der Qualm der Loks schlug sich an den Tunnelwänden nieder und reagierte zu Schwefel-säure, welche schnell begann die Tunnelausmauerung und ganz besonders auch die Gleisanlagen zu zersetzen . Nach 9 Jahren waren die Zerstörungen so groß, daß man das gesamte Gleismaterial auswechseln mußte .

Die Arlbergbahn wurde recht gut vom Verkehr angenommen, einen deutlichen Abschwung nahm sie aber in der 'Großdeutschen Zeit', als der Arlberg auf einmal abseits aller wichtigen Verkehrsrouten lag und über Nacht kaum noch Bedeutung hatte . Zeitweise verkehrte nur noch ein einziges Zugpaar zwischen Bregenz und Innsbruck . Die geringe Bedeutung der Arlbergbahn blieb auch den Alliierten nicht verborgen und so kam es das sie diese kaum bombardierten, und sie sich somit am Ende des Krieges in einen vergleichsweise hervorragenden Zustand befand . Nach dem Krieg stieg die Bedeutung des Arlberg wieder an, besonders die französische Besatzung des westlichen Österreichs hatte viel Interesse an ein funktionieren dieser Bahnstrecke . Immerhin war sie die einzige Verbindung von Frankreich in dessen östlichste Besatzungszone .

Bereits 1925 wurde die bis heute immer noch größtenteils eingleisige Arlbergbahn, mit ihren 76 Brücken und 15 Tunnels, elektrifiziert . Aber zu Beginn der 50er Jahre zeigte sich, das die Arlbergbahn den modernen Erfordernissen nicht mehr gewachsen war . In Wien wußte man, das schleunigst ein Ausbau der Arlbergbahn erfolgen mußte, bedauerlicherweise fehlte dafür das Geld . Die Schweiz sah sich dann aber bereit, einen Teil der Finanzierung zu übernehmen . Das tat man nicht einfach aus Großzügigkeit, sondern einfach nur deswegen, weil man befürchtete einen Teil des Verkehrsaufkommens Frankreich - Osteuropa an die Deutsche Bundesbahn zu verlieren, was ganz einfach Einnahmeverluste für die Schweiz zur Folge gehabt hätte, über die ein nicht unbedeutender Teil dieses Verkehrs läuft . Erst seit 1970 wird die Arlbergbahn auch konsequent zweigleisig ausgebaut . Dabei wurden anfangs die Zulaufstrecken von Bregenz und Innsbruck aus, zweigleisig ausgebaut, erst ab 1990 begann man mit den Ausbau der eigentlichen Rampenstrecken . Die Anlage eines zweiten Gleises machte auch einige Neutrassierungen erforderlich, die sich insbesondere durch die Neuanlage von Tunnelbauwerken bemerkbar machen . So wurde unter anderem 1994 der Bau des 2,3km langen Zammer Tunnel begonnen . Bis zum Ende des Jahrhunderts war man mit den Ausbau soweit, das sich die Arlbergbahn in ihren Zustand, als

# ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

ausreichend leistungsfähig für das Schnellbahnnetz Europas erweisen konnte .

Trotz aller Ausbauten und Modernisierungen hat die Arlbergbahn viel von seinem Verkehr an Autobahn und Straße verloren . Lag die Verkehrsteilung am Arlberg 1960 noch bei 87% (Bahn) zu 13% (Straße), änderte sich das Verhältnis schon 1971 als beide Verkehrswege genau den selben Anteil hatten . Nochmals zehn Jahre später lag das Verhältnis schon bei 25% zu 72%, bis 1988 war mit 20% zu 80% der absolute Tiefpunkt erreicht, danach stabilisierte sich die Bahn bei etwa einem Drittel des Gesamtverkehrs, gegenüber Straße und Autobahn .

## **Starzeljoch (1868m) \*\*\***

Schoppernau -> Kl. Walsertal  
Trassierung ; Wanderweg

Über das Starzeljoch, über den heute nur noch ein Wanderweg das Tal der Bregenzer Ache mit dem kleinen Walsertal verbindet, verlief noch Mitte des 19. Jh. ein ausgebauter und viel begangener Saumweg . Mangels weiteren Ausbau, verfiel der Saumweg, kann aber heute zu großen Teilen noch zu Fuß genutzt werden . Eine ähnliche, wenn auch etwas geringere Bedeutung hatte auch der etwas weiter südlich gelegene Üntschenpaß (1854m) .

Um das Kleine Walsertal, das zu Österreich gehört, auch endlich mit diesen durch eine Straße zu verbinden, liegen Planungen vor, das Starzeljoch mit einem Scheiteltunnel zu unterqueren . Dieses Projekt gehört zu dem größeren Projekt einer 'Vorarlberger Transversalen', die einmal das Kleine Walsertal über das Faschinajoch mit dem Monatfon und eines Tages auch mit das bündnerische Prätigau zu verbinden .

Für das Kleine Walsertal bzw. das obere Illertal waren einst noch weitere Übergänge über den Gebirgs-kamm hinweg lokal wichtig . Das wären in West-Ost-Richtung der Hochalppaß (1938m) und der Gemstelpaß (1971m), die beide nach Hochkrumbach führen . Sowie der Schrofenpaß (1687m), das Mädelejoch (1974m) und das Hornbachjoch (2043m) vermitteln die Verbindung zum Lechtal . Beim Schrofenpaß sind es gerade einmal 3km Luftlinie, die zwischen der Rappentalstraße und Holzleiten fehlen, bei den beiden anderen wären es deutlich mehr . Aber nicht nur deshalb, auch wegen seiner überaus günstigen Lage, direkt hin zum Flexenpaß, würde eine Straße über den Schrofenpaß sicher von einiger Bedeutung sein, würde sie gebaut . Die Höhenunterschiede von 380m (Nordseite) und 170m (Südseite) waren sicher keine Schwierigkeit und könnten eine harmonisch in die Landschaft eingepaßte Kehrenstraße ermöglichen .

## **Hochtannbergpaß (1675m) \*\*\***

Bregenz -> Lechtal  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Über dem Hochtannbergpaß, der vielfach auch als Hochkrumbachsattel bezeichnet wird, führte bereits im 15./16. Jh. ein Saumweg, der in damaligen Urkunden sogar als 'Landstraße' bezeichnet wurde . Der seinerzeit aber bestenfalls bereitebare Saumweg fand aber lange Zeit nur wenig Beachtung und wurde so auch erst sehr spät modern ausgebaut . Begangen wurde er vor allem von Walsern, die über ihn ins Lechtal bzw. in kleine Walsertal wollten . Um letzteres zu erreichen, mußte aber noch der Gemstelpaß (1971m) überschritten werden, noch heute führt über diesen ein Bergpfad . Schon im späten Mittelalter wurde in Paßnähe eine Kapelle und ein Wirtshaus eingerichtet, der Kern der heutigen Siedlung Hochkrumbach .

Der nur 1675m hohe Paß ist noch nicht lange mit einer Straße erschlossen, einst endete die befahrbare Straße in Schröcken, erst im Jahre 1954 wurde eine durchgängige Straße über den Hochtannbergpaß dem Verkehr übergeben . Dabei wurde recht lange an ihr gebaut und zwar ganze 25 Jahre, wenn auch mit einigen Unterbrechungen . Als sie dann 1954 endlich eröffnet werden konnte, war sie aber immer noch nicht in voller Länge modern ausgebaut, auch weiterhin bot sie den Straßenbauern einen Arbeitsplatz .



## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

Die alte Westrampe im Abschnitt Schröcken-Neßlegg mit ihren ehemals extrem engen Kehren und die unmittelbar daran anschließenden starken Steigungen wurde später durch eine 3km lange, völlig neu trassierte Strecke ausgebaut und wintersicher gemacht . In diesem Bereich wurden acht Brücken mit einer Gesamtlänge von 715m und zwei Tunnel mit mehreren hundert Metern Länge errichtet .

### **Flexenpaß (1773m) \*\*\*\***

Arlbergaß -> Lech

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Das der Flexenpaß schon in vorhistorischer Zeit begangen wurde, scheint durch den Fund einer bronzezeitlichen Axt belegt zu sein, den man beim Bau der Straße Zürs - Stutz machte . Dies vermeldete zumindest der Vorarlberger Museumsbericht des Jahres 1899 . Im späten Mittelalter aber gewinnt der Flexen an Bedeutung, spätestens jetzt wird auch ein Saumweg angelegt . Zwar wird auch weiterhin der Weg über das Rauhe Joch genutzt, aber der Flexen hat nun einen großen Vorteil, er steht im Schatten des Arlberges der zu dieser Zeit ebenfalls aufblüht . Denn der neue Weg, die neuen Herbergen und auch die Säumer, besonders die in Stuben, war faktisch auch die Südrampe des Flexen ... sie ist es noch heute ! Interessant erscheint auch die Grenzfunktion die der Flexen, genauer gesagt die Rocclaspitze wenig östlich des Paßes, darstellt . Diese bildete gleich die Grenzen von vier Bistümern - Konstanz, Augsburg, Brixen und Chur, welche später auch Grundlage für die Grenzen der Herrschaften Bregenz, Sonnenberg, Landeck und Ehrenburg und auch die heutige Grenzziehung ist darauf basiert . Da die Grenzziehung bereits im Mittelalter erfolgte und auf noch ältere Grenzziehungen zurückgeht, muß daher die Gegend des Flexen nicht ohne Bedeutung gewesen sein .

Wie schon über dem Hochtannbergpaß, führte im 15./16.Jh. auch über den Flexenpaß ein als 'Landstraße' bezeichneter Saumweg . Der nur regional genutzte Saumweg errang nie eine große Bedeutung, sondern stand immer im Schatten des Arlbergs oder anderer Wege . Ein solcher war der Weg von Mason über das Rauhe Joch (1964m) nach Lech . Noch heute führen Wege über das Rauhe Joch und entlang der Alp Formarin, noch im letzten Jahrhundert nannte man einen dortigen, uralten Saumweg den 'Römerweg' bzw. 'Heerweg' . Ein Dokument aus dem Jahre 820 nennt zwei königliche Herbergen im Drusustal, welches heute als Klostertal bezeichnet wird . Diese Herbergen befinden sich bei Braz und Mason, und scheinen eher auf einen Weg über das Rauhe Joch zu verweisen, als einen über den Arlberg bzw. Flexen . Gerade die Herberge von Mason scheint sogar römischen Ursprungs zu sein, der Name Mason erinnert einfach zu sehr an eine 'Mansio', wie man damals solche Herbergen nannte, als das dies ein Zufall sein sollte . Dennoch wird diese Herberge auch immer schon den Weg hin zum Arlberg und Flexen gedient haben . Zwar waren beide Pässe noch nie leicht zu begehen, aber so schwer das man dies gar nicht tat, war diese dann doch nicht . Denn wenn dies nicht so gewesen wäre, hätte man die Herberge von Mason wohl etwas weiter westlich angelegt .

Unweit des Gwurfjoches, welches Klösterle auf direkteren Wege mit Lech verbindet, fand man gar eine römische Fibel . Womit auch dessen, wenn auch nur rein lokale Begehung belegt ist . Interessant scheint ebenfalls, das von Mason ein uralter Weg über den Kristbergsattel (1479m) ins Silbertal und von dort nach Schruns führt . Es scheint das dieser uralte Weg einst das Unterengadin mit dem Lechtal verband . Das es eine solche Verbindung noch im Mittelalter gab ist urkundlich nachgewiesen und sicher profitierte letztendlich auch der Flexen von diesen regionalen Verkehr .

Mit Beginn der Neuzeit entwickelt sich auch der Verkehr über den Flexenpaß . Laut dem Urbar von Bludenz besaß Zürs bereits seit dem Jahre 1608 ein eigenes Zollhaus . Dieses diente zwar auch noch dem vom Rauhen Joch kommenden Verkehr, aber war doch schon hauptsächlich hin zum Flexen orientiert . Ähnlich dem Zollhaus von St.Christoph diente auch das Zürser Zollhaus der Unterkunft und Bewirtung von Reisenden . Als 'Gaferen' bzw. später auch als 'Bregenzer Weg' wird der Paßweg über den Flexen in dieser Zeit bezeichnet .

Bevor Ende des 19.Jh. eine moderne Fahrstraße über den Flexenpaß erbaut wurde, führte nur ein

## ALPENPÄSSE - VORARLBERGER ALPEN

spätmittelalterlicher schmale und gefährliche Saumweg über den Flexen . Im Jahre 1856 wurde dieser zu einen Karrenweg erweitert . Da die aufstrebende Ortschaft Lech hin zum Klostertal orientiert war und nicht nach Norden hin, dies auch aus verkehrsgeographischen Gründen, stieg der Verkehr bald an . Und bald kamen auch die ersten Touristen, mit ihnen zeigte sich, das der Karrenweg den Verhältnissen nicht mehr gewachsen war, eine leistungsfähigere Verbindung mußte her, in diesem Fall eine Straße . Die dann im Jahre 1895/96 erbaute Straße über den Flexenpaß zählt dann auch zu den interessantesten solcher Anlagen in Österreich . Sie wurde völlig neu trassiert, der alte Flexenweg wurde dabei aufgelassen, bei Stuben kann man ihn aber noch sehen . Dort führt er entlang des Stubenbaches recht steil auf den Berg, etwa bis zur 'Eisernen Brücke' . Fährt man von Westen auf der Arlbergstraße in Richtung Paßhöhe, so sieht man bereits oberhalb Stuben die wehrhaft an den Fels betonierten Lawinenschutzgalerien, welche man im ersten Augenblick für einen Festungsgürtel mit Schießscharten halten mag . Wer dann die Flexenstraße selbst befährt und durch die Öffnungen der Galerien in die tiefe Schlucht hinab blickt, gewinnt einen unvergeßlichen Eindruck von der Kühnheit des Straßenbaus vor über 100 Jahren . Nachdem in den 30er Jahren die gefährlichsten Stellen bei einer umfangreichen Modernisierung beseitigt wurde, kommt es auch nicht mehr zu den gefährlichen Unfällen, für die die Flexenstraße einst bekannt war .

Dennoch blieb die Flexenstraße in Lech noch für einige Jahre eine Sackgasse, der Bau einer Straße ins Lechtal wurde erst 1906 realisiert, in den Bregenzer Wald sogar erst nach dem 2. Weltkrieg . In den Nachkriegsjahren wurde die bis dahin noch recht schmale Straße vom Paß bis nach Warth deutlich verbreitert . Im Winter bietet die Straße über den Flexenpaß die einzige Verbindung zur Ortschaft Lech im obersten Lechtal, da die Straße Lech - Warth im Winter wegen Lawinengefahr gesperrt ist . Dies ist auch ein Grund, warum die Arlbergstraße, trotz Arlbergtunnels, im Winter nach Möglichkeit offen gehalten wird .

\*\*\* \*\*

## LECHTALER ALPEN

### Am Oberlauf des Lech

Einst waren die Täler rund um den Oberlauf des Flußes Lech, zwischen den Allgäuer Alpen, Ammergebirge und Inn, von Rättern und später auch von Kelten besiedelt . Noch zu Zeiten des Römischen Reiches ließen sich erste bajuwarische Stämme hier nieder . Im frühen Mittelalter folgten im weitere Bajuwaren, im allerobersten Teil des Lechtals auch Alamannen und in manchen Gegenden gar Walser aus dem schweizer Wallis . Lange Zeit stand das Lechtal unter Einfluß und Herrschaft Augsburgs, aber im späten Mittelalter kam das Lechtal an die Grafschaft Tirol, und mit selbiger dann an Habsburg, bei der es, bis auf ein kurzes bayrisches Intermezzo, verblieb . Es ist auch heute noch Teil des österreichischen Bundeslandes Tirol .

Die infrastrukturelle Erschließung des beschriebenen Areals ist unterschiedlich . Der Nordosten ist deutlich besser erschlossen für den Verkehr, als der Südwesten . So befinden sich im Nordosten eine Bahnlinie und die Fernpaßroute wird als Schnellstraße ausgebaut . Auch gibt es hier eine Vielzahl, zumeist bestens ausgebauter Straßen . Der Südwesten weist hingegen nur wenige Straßen auf und die die es gibt, sind zuweilen nur mäßig ausgebaut . So fehlen in den Lechtaler Alpen, wie auch in den Allgäuer Alpen, auf relativ langen Abschnitten Paßstraßen, wobei es dabei an natürlichen Paßübergängen eigentlich nicht mangelt . Eine Eisenbahn fehlt im Lechtal sogar gänzlich . Die nächsten Autobahnen und Bahnlinien tangieren das Gebiet in Bayern bzw. dem tiroler Inntal . Eine deutliche Besserung dieser Verkehrssituation ist nicht zu erwarten, da gerade in dieser Region der Umweltgedanken schon früh über solche Planungen siegte .

### **Kaiserjoch (2310m) \*\*\***

Steeg -> Petttau

Trassierung ; einseitiger Fahrweg; SG 4

Das Tal rund um das Dorf Kaiser wurde im 13.Jh. über das Kaiserjoch hinweg vom Stanzertal aus besiedelt. Bis 1938 gehörte es daher noch zum Gericht und Bezirk Landeck . Ein alter Saumweg der über das Kaiserjoch, das Lechtal mit dem Rosannatal verband, war bis Mitte des 19.Jh. rege begangen . Erst als die Flexenstraße erbaut wurde, verfiel dieser Weg . Aber noch heute existiert auf der Nordrampe eine Schotterstraße, die auf den Kaisers hinauf führt und von dort einen herrlichen Ausblick gestattet . Die Südrampe hinein ins Stanzertal stellt aber nur ein bescheidener Fußweg da .

### **Oberjoch (1180m) \***

Sonthofen -> Tannheim

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Das Oberjoch ist wohl schon ein sehr alter Übergang, dessen Nutzung weit in die vorgeschichtliche Zeit zurück reicht . Die Römer bauten als erste in der Mitte des 2.Jh. eine Straße über das Oberjoch, die Via Decia, die von Zirl, über Reutte und das Oberjoch nach Bregenz an den Bodensee führte und die Via Augusta Claudia, mit den Bündner Paßstraßen verband . Die Straße ist aber recht wenig erforscht, das betrifft nicht nur ihre genaue Trasse, sondern auch deren Standard, höchstwahrscheinlich war sie aber in voller Länge, auch über das Oberjoch hinweg befahrbar .

Auch im Mittelalter wurde diese Straße noch benutzt und auf Grund des hohen Bedarfs und den zunehmenden natürlichen Verfalls sogar ausgebaut . So in den Jahren 1537-1540 der Straßenabschnitt an der Engstelle des Gaichtpaßes . Der Pfleger zu Fernstein Jakob von Thurn baute mit großen Kosten eine Fahrstraße, die die Fernpaßstraße und Reutte über das Oberjoch mit Sonthofen verband . Als Karrenweg war diese Straße, die bevor sie das Oberjoch erreichte noch kurz durch das Lechtal und über den Gaichtpaß führte, auch in der Neuzeit äußerst rege genutzt . Aber

# ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

erst im Jahre 1868 wurde auch eine erste moderne Straße über das Oberjoch gebaut . Diese Straße war in der Gesamtheit aber unzureichend und dem modernen Kraftverkehr nicht gewachsen, so bedurfte es bald einer umfangreichen Modernisierung, die sich aber erst nach dem 2. Weltkrieg erfolgte .

Die Straße über das Oberjoch wurde daher im Jahre 1954 nochmals vollständig neu gebaut, dabei entstand mit einem Straßenabschnitt bei Hindelang, eines der kurvenreichsten Deutschlands überhaupt . Vor dem 2. Weltkrieg begann man aber die Straße Sonthofen-Hindelang-Wertach-Nesselwang zu bauen bzw. auszubauen, mit der man aber erst in den 60er Jahren fertig wurde, sie sollte Teilstrecke der 'Deutschen Alpenstraße' werden . Gleich östlich Hindelang begann man mit dem Bau dieser Straße, dort befindet sich eine Wasserscheide, auf dessen Höhe (1136m) die Ortschaft Oberjoch liegt . Diese Wasserscheide ist zwar relativ klein, weist aber auf dessen westlicher Seite eine außerordentliche Steilheit auf, um diese zu bewältigen, baute man eine für deutsche Verhältnisse eine überaus kehrenreiche Straße, mit einem Scheitelpunkt von 1156m . Dieser bis 1939 ausgebaute und recht eindrucksvolle Abschnitt bekam dann auch den Namen 'Adolf-Hitler-Paß' . Heute ist dieser Paß an und für sich namenslos, korrekter Weise müßte man ihn aber als 'Westliches Oberjoch' bezeichnen . Auch Österreich baute nach dem 2. Weltkrieg seine Straße zwischen Oberjoch und Reutte umfangreich aus, besonders der schwierige Abschnitt am Gaichtpaß erhielt um 1957 eine beträchtliche Modernisierung .

Von Oberjoch führen schon seit altersher auch bescheidene Wege zur Gemeinde Unterjoch, welche eine österreichische Exklave ist . Erst 1977 wurde eine ordentliche Bergstraße zwischen diesen beiden Orten fertiggestellt, die ein Glied der Deutschen Alpenstraße bildet . Bis dahin gab es nur einen Gemeindegeweg, der nur beschränkt von Kraftfahrzeugen genutzt werden durfte .

## **Hahntennjoch (1884m) \*\*\***

Lechtal -> Imst

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Das Hahntennjoch hatte immer schon überwiegend nur eine lokale Bedeutung, wenn auch schon im Mittelalter ein Saumweg über ihn führte . Auf diesen konnte man die Mautgebühren umgehen, die auf der Fernpaßroute erhoben wurden . Da die Wege am Fernpaß aber deutlich besser waren, wurde die Umgehungsroute über das Hahntennjoch in erster Linie nur von Tirolern genutzt . Aus dieser Nutzung entwickelte sich in der Neuzeit ein Jochweg der überwiegend dem Viehtrieb diente. Als aber 1912 die Mittenwaldbahn durchgängig eröffnet war, verlor das Hahntennjoch auch diese Bedeutung, ungeachtet des großen Umweges den diese Bahn nahm, war sie einfach ökonomischer . Erst 1958-69 wurde eine Straße über das Hahntennjoch gebaut, die aber nur eine rein touristische und lokale Bedeutung hat .

## **Ammersattel (1118m) \***

Ettal -> Reutte

Trassierung ; Forstweg

Der Ammersattel ist ein nur regional bedeutender Paß, er ist zwar leicht zu begehen, liegt aber abseits aller wichtigen Verkehrsrouten . Auch heute dient er vor allem touristischen Zwecken, so bildet er eine schönere und kürzere Verbindung zwischen zwei Teilstücken der 'Deutschen Alpenstraße', als dies durch Deutschland möglich ist .

Planungen, diese große und letzte Lücke der Deutschen Alpenstraße, die sich zwischen Ettal und Füssen befindet, mit einer neu zu trassierenden Straße zu schließen, liegen schon seit Jahren in den Schubladen der Planer . Diese Straße sollte Hohenschwangau mit Linderhof verbinden und über den Paß der Bäckeralm führen . Eine zweifellos schöne Bergstraße hätte man hier bauen können, hingegen kam es nie zu Ausführungen der Planungen, da diese Straße ein wichtiges Naturschutzgebiet durchschneidet und damit auf Gegnerschaft von Umweltschützern, wie auch Anrainern stößt . So wird wohl auch weiterhin, nur die Forstwirtschaft, Forststraßen durch dieses Gebiet schlagen können

# ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

## **Fernpaß (1209m) \***

Ehrwald -> Imst

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 1

Schon der vorrömische Bernsteinhandel soll über den Fernpaß geführt worden sein, dem auch schon erste vorrömische Wegbauten gerecht wurden . Entlang der weiterführenden Zufahrtswege zum Fernpaß gibt es auch zahlreiche archäologische Funde, die die Bedeutung des Fernpaßes, für den Handel zwischen Ostsee und Oberitalien, und sogar Griechenland eindrucksvoll belegen .

Der Fernpaß ist der zweite Alpenpaß auf der alten und von den Römern ausgebauten Reschenroute . Die Römer erbauten auf der schon seit altersher begangenen Reschenroute in den Jahren 46/47 u.Z. eine erste Straße, welche bis ins Mittelalter bestand . Man nannte sie einst nach ihren Erbauer Kaiser Claudius, Via Claudia Augusta, später auch 'Obere Straße', im Gegensatz zur 'Unteren Straße' der Brennerroute . Sie war lange Zeit die wichtigste deutsch-italienische Alpenverbindung überhaupt, da sie relativ sicher vor den Unbilden des Winters, wie des Hochwassers war und auch kaum zu steile und gefährliche Wegstrecken aufwies . Der Name des Paßes hat hingegen aber nichts mit den damaligen Fernverkehr zu tun, zumindest nicht direkt, denn er entstand aus einer Verballhornung des alten mittelalterlichen Namens 'Mons Fericius' bzw. 'Montis Fericii' . Im Reisebericht des Felix Faber, der diese Namen nannte und den Paß Ende des 15.Jh. besuchte, wurde auch berichtet, das über ihn nicht nur ein starker Säumerverkehr führte, sondern auch ein Wagenverkehr .

Teile der alten Römerstraße hat man in jüngster Zeit gründlichst untersucht, so beispielsweise ein Streckenabschnitt bei Füssen, welcher mittlerweile im Forggensee verschwand . Dort hatten die Römer die Straße auf den dort nur dünnen Humusboden in 2-3 Phasen bis auf 50-60cm aufgeschüttet . Mit der Zeit tief eingefahrene Spurrinnen wurden immer wieder zugeschüttet, denn nur so war es möglich den Weg befahrbar zu halten . Als dies im Mittelalter nicht mehr geschah, verließ man an besonders schlechten Stellen den Damm um diese Stellen zu umfahren . Noch heute kann man solch eine Praxis an schlecht unterhaltenen Landwegen beobachten, oftmals ist eine Wiese oder ein Feld, ein besserer Fahrdamm, als eine ausgefahrene Straße . Ein weiteres umfangreiches Wegstück aus römischer Zeit befindet sich zwischen südöstlich des Überganges und der modernen Straße . Dieser Abschnitt, der noch heute begangen werden kann und dessen Trasse sogar noch auf Luftbildern größerer Höhe zu erkennen ist, zweigt beim Weissensee von der Straße ab, um diesen auf der anderen Seite zu umgehen . Vom Weissensee führt die Römerstraße dann in südwestlicher Richtung, über den 'Alten Fern', bis etwa etwas oberhalb der ersten Kehre nach dem Übergang . Hier schneidet die Römerstraße die moderne Straße, um in gerader Richtung hin zur Kurve der modernen Straße oberhalb des Samangersees zu führen . Im der weiteren Trasse bis zum Fernsteiner See verlaufen moderne und römische Straße ähnlich, wobei letztere zumeist etwas östlicher verläuft !

## **Die mittelalterliche Straße**

Die Bedeutung des Fernpaßes riß seit der Römerzeit nicht mehr ab, auch im Mittelalter führte über ihn die wichtigsten Zugangswege zum Brenner und Reschen . Schon Otto I. zog im Jahre 961 über den Fernpaß um nach Italien zu seiner Kaiserkrönung zu reiten und eröffnete damit den ein halbes Jahrtausend dauernden Reigen der Züge der deutschen Könige um in Rom zum Kaiser gekrönt zu werden, bzw. der deutschen Kaiser um die aufmüpfigen Römer, und später auch Lombarden, zu maßregeln . Augsburg, gelegen am Beginn der kaiserlichen Italienstraße bildete dann bis in das 13.Jahrhundert den Sammelpunkt für die deutschen Heere und Herrscher, bevor sie dann die Alpen auf ihren Italienzügen überquerten . Zwar wäre auch der Weg durch das Inntal möglich gewesen, aber der über den Fernpaß, war nicht nur deutlich kürzer, er war auch unvergleichlich besser und sicherer, als der durch das dauernd hochwassergefährdete Tal des Innflusses .

Natürlich erkannten dies auch die früheren Herrscher, nach einen Ausbau der Nordrampe des Fernpaßes im Jahre 1462, ordnete König Ferdinand I. im Jahre 1541 an, die Straße über den

# ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

Fernpaß völlig neu zu erbauen ließ . Bereits ab 1543 konnte die Straße schon in großen Teilen genutzt werden, endgültig fertiggestellt war sie aber erst 1547 . Eine Bronzetafel die in einen Fels an der Straße eingelassen wurde, erinnert an das Ferdinandtische Werk . Auch von die dieser Straße gibt es noch einige Reste, hauptsächlich auf der Südrampe, wo die umfangreichsten Arbeiten stattfanden . So gibt es kurz unterhalb des Überganges der modernen Straße, einen Trassenrest der 1543er-Straße welcher dort nach Westen abzweigt, um mittels eines weiten Bogens den Ferbodensee zu erreichen . Den Ferbodensee selbst passiert die 1543er-Straße westlich, während sie den Schanzensee östlich passiert . Deutlich östlich der modernen Straße verläuft sie dann zwischen dem alten und neuen Schloß Fernstein hindurch, welche beide als Straßensperre und Zollstätte dienten, zur Gipsmühle, wo 1543er und moderne Straßentrasse wieder aufeinandertreffen . Diese Straße nutzte wohl erstmals den eigentlichen Übergang des Fernpases, die Römerstraße hatte ja den weiter östlich gelegeneren Übergang des 'Alten Fern', kein eigentlicher Paß, sondern nur ein leichter Sattel über einen benachbarten Höhenrücken . Wohl noch bis hinein ins 17.Jh. wurde dieser Übergang genutzt oder war zumindest noch bekannt, ehe er in Vergessenheit geriet .

Im Jahre 1774 wurde die Straße nördlich der Paßhöhe neuangelegt, die Trasse dieser Straße wurde später dann die Grundlage für die moderne Kunststraße, sie verläuft wenn auch etwas direkter, doch noch unmittelbar neben der modernen Kunststraße .

Am Fuß des Milser Berges kann man noch heute, direkt neben der neuen Landstraße, ein Stück einer aus dem Felsen geschlagenen Straße sehen . Dieses soll aus der Römerzeit stammen, eventuell ist es aber sogar vorrömisch und wurde von den Römern als Teilstück ihrer Via Claudia Augusta wiederverwandt . Ein damals übliches Vorgehen, auch bei der Neutrassierung im 16.Jh. wurden alte, noch aus römischer Zeit stammende Trassenteile, mitverwandt . Deutlich sind bei besagten Straßenrest die eingemeißelten Spurrillen zu erkennen, die an steilen Wegabschnitten, wie in diesem Fall, ein abrutschen oder abstürzen von Wagen und Karren verhindern sollte . Die Straßen des alten Roms waren genormt, es gab zwar im ganzen Reich verschiedene Spurweite, lokal herrschte hier aber nämlich die von 107cm vor . Dadurch konnte man die Wagen in den Spurrillen, nahezu wie auf Schienen führen .

## Die moderne Straße

Die moderne Fahrstraße über den Fernpaß ist zwar kurvenreich, aber dank großzügigen Ausbaus recht gut befahrbar . Sie wurde in den Jahren zwischen 1854 und 1856/58 erbaut, der Abschnitt zwischen Heitwang und Reutte wurde anschließend bis 1860 fertiggestellt . Beim Bau dieser Kunststraße verwandte man aber zahlreiche Trassenabschnitte älterer Straßen wieder, nur insgesamt gute 6 Kilometer Straße wurden völlig neu angelegt . Insbesondere die große Kehre unterhalb des Hienles-Wald, die so die einstige Römerstraße zweimal kreuzte . Die neue Kunststraße verläßt an der ehemaligen Gipsmühle die alte Straße, führt entlang des Klausenbaches, steigt südlich von Fernstein an und setzt über den Seebach mittels einer Brücke hinüber . Anlaß des Straßenbaues waren vor allem militärische und strategische Überlegungen, aber den Nutzen aus ihr zog letztendlich vor allem der zivile Verkehr . Der Aus- bzw. Neubau der Fernpaßstraße war aber schon länger geplant, aber man diskutierte lange Jahre um die idealste Führung der Trasse . So wurde zeitweise geplant, die südliche Trasse in Höhenlage durch die Felswände zu führen, ähnlich wie das bei Finstermünz geschah . Auf diesen Weg wollte man den Holzleitensattel erreichen, ohne überflüssige An- und Abstiege . Aber Nassereith wandte sich energisch gegen diesen Plan, weil diese um ihre Bedeutung als Handelsplatz und Straßenstation fürchteten .

Auf der Paßhöhe befindet sich noch heute die Vierzehn-Erlöser-Kapelle und auch ein größerer Parkplatz, auch gibt es in Paßnähe einige Burgen bzw. deren Ruinen, die von der einstigen Bedeutung des Fernpases zeugen . Die Burgruine Ehrenberg spielte für eine lange Zeit die Rolle einer Sperrfeste an der Paßhöhe . Der Ursprung einiger dieser Burgen und Sperranlagen, läßt sich sogar bis in römische Zeit verfolgen . Besonders in dem Gebiet südöstlich des heutigen Paßüberganges, kann man auch heute noch zahlreiche Reste des alten römischen Weges in der Landschaft erkennen .

Wie so viele andere Pässe auch, blieb auch der Fernpaß nicht von kriegerischen Auseinandersetzungen

# ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

zungen verschont . Waren es 1703 die Bayern, so 1805 die Franzosen, die versuchten über ihn in das Inntal einzudringen . Ein Begehren, das Feinde wohl schon früh hatten, und so wurde der Fernpaß auch umfangreich befestigt . Da ist es kein Wunder, das Bayern und Franzosen, weder die ersten, noch die letzten waren, die den Paß zu überschreiten suchten . Als es 1934 zum Juliputsch in Österreich kam, sperrte eine Heimwehreinheit den Paß, weil man befürchtete, das eine 'österreichische' Legion aus Bayern einfallen könnte . Und im März 1938 besetzte eine Kompanie des österreichischen Bundesheeres den Fernpaß, um ein Vorrücken deutschen Militärs zu verhindern . Deutsche Vorauskommandos wurden von diesen Truppen auf deren 'militärischen' Auftrag verwiesen . Erst als die Österreicher aus dem Radio von der mittlerweile nahezu abgeschlossenen Besetzung Österreichs durch deutsche Truppen, erfahren haben, zogen sie sich zurück . Wenige Jahre später war dann die deutsche Wehrmacht in der Position der Bedrängten am Fernpaß . Es war bereits Ende April 1945, der Krieg war schon faktisch zu Ende, als der Fernpaß seine Rolle als Teil der deutschen 'Alpenfestung' übernehmen sollte . Eine Rolle und ein Gedanke der den US-amerikanischen Generälen überhaupt nicht zusagte, weshalb deren Truppen entlang der Straße und auch des 'Römerweges' auf den Paß sich zubewegten . Die Gegenwehr der etwa 1200 deutschen Soldaten war stark, aber gegen die angreifende Übermacht hatten sie nichts mehr gegen zu setzen und nach wenigen Tagen Gefecht fielen die deutschen Stellungen am Fernpaß .

Interessant ist auch die Entstehung des Paßes, denn die ganze Paßlandschaft entstand einst durch einen riesigen Bergsturz am Ende der letzten Eiszeit . Damals stürzte ein großer Teil des Berges, den man heute Loreaspitze nennt, in das Tal und versperrte es mit seinen gewaltigen Schuttmassen .

## Die Schnellstraße

Seit vielen Jahren ist schon eine Schnellstraße von Füssen ins Inntal, in Bau bzw. Planung . Dabei wechseln häufig die Projekte, eine Zeitlang sollte nach diesen Projekten auch der Fernpaß mit einen Scheiteltunnel unterqueren werden . So sah man anfangs einen gut 1km langen Tunnel in einer Höhe von 1050m vor, später wurde der Tunnel 'tiefergelegt' und dadurch bedingt auch verlängert . Hierbei wäre der Fernpaß Teilabschnitt eines größeren Projektes, welches unter-anderen auch die Pässe Reschen und Stilfser Joch unterqueren soll . In Österreich stößt das Projekt aber auf nicht viel Gegenliebe, um so mehr bei den Italienern, welche schon lange gerne auch ein Projekt einer Eisenbahnlinie verwirklicht sehen würden, welches eine ähnliche Streckenführung aufweisen würde . Allerdings stößt die Untertunnelung des Fernpaßes auf zu großen Widerstand des Umweltschutzes, man möchte gerne den Fernpaß auch weiterhin als Barriere für den Schwerlastverkehr behalten . Praktisch als Ersatz zum Fernpaßtunnel einerseits und andererseits zur Entlastung der B189 zwischen Nassereith und Imst, soll aber ein Tunnel zwischen Nassereith und dem Autobahnanschluß Ötztal erbaut werden . Das einst 2,5 Milliarden ASH. teure Projekt der Fernpaßuntertunnelung, welches aus zwei Tunnel bestehen sollte, den Wanneck- und den Tschirganttunnel, mit einer Gesamttunnellänge von 10.4km Länge, wurde verkürzt auf den etwa 1 Milliarde Schilling teuren Tschirganttunnel . Vom Wannecktunnel blieb nur noch eine westliche Umfahrung Nassereiths, die zum Teil in Tunnel geführt wurde, und die einstmals die direkte Fortsetzung in den Tschirganttunnel erhalten soll .

## Die Fernpaßbahn-Projekte

Eines der ersten Bahnprojekte einer alpenquerenden Bahn, betraf den Fernpaß und einer weiterführenden Trasse, die bis heute in den Köpfen einiger europäischer Verkehrsplaner schwirrt . Der uralte Handelsweg Fernpaß-Reschen ist einfach zu alt, als das man zumindest nicht versuchen wollte, ihm seine alte Bedeutung wieder zurück zugeben . Anfangs waren besonders deutsche Kreise an solch einer Bahn interessiert, in jüngerer Zeit hat man von dieser Seite aber kaum noch Interesse an solch einer Bahn . Anders aber Italien, dort hat man sich in den letzten Jahrzehnten den alten Vorhaben angenommen und sie 'modernisiert' . Die Ursprünge einer solchen Bahn liegen in dem Wunsch Tirols, das so abseits gelegene Lechtal mit einer Bahnlinie zu erschließen, darüber hinaus auch eine direktere Verbindung mit Bayern zu erhalten . Die am Vorabend des 1. Weltkrieges fertiggestellte Bahnverbindung Vils-Ehrwald-Garmisch-Mittenwald-Zirl-Innsbruck,

## ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

erfüllt dann auch diese Voraussetzungen, wenn auch nur mäßig .

Aus Bayern stammt dann auch eines der ersten ausgereifteren Projekte, das Kemptner Projekt 'Schnitzer-Fischer' . Im Vorfeld des Baues der Bahnstrecke zwischen Füssen und Innsbruck, sah dieser eine deutlich kürzere und auch rein österreichische Variante vor . Die Bahn sollte ebenfalls in Vils beginnen, aber da sie östlich des Lechs geplant war, hätte sie Reutte nicht tangiert, eine Stichbahn sollte dies erst ermöglichen . Wenig östlich Reuttes, etwa zwischen den Plan- und Heitwanger See, sollte ein rund 12.100m langer Tunnel in Nord-Süd-Richtung beginnen . Dessen südlicher Tunnelmund wäre unterhalb Schloß Fernsteins zu liegen gekommen und über Nasse-reith sollte dann über den Holzleitensattel, das Inntal bei Innsbruck erreicht werden . Ebenfalls aus dem gleichen Zeitraum stammen auch drei Tiroler Projekte . Einmal das des Erbauers der Karwendelbahn Josef Riehls, der eine Bahnlinie zwischen Lermoos und Telfs/Innsbruck bauen wollte . Diese sollte mittels eines rund 6800m langen Tunnel zwischen Biberwier und Gschwent das Inntal erreichen, um dann oberhalb Telfs und Zirls langsam, aber stetig Innsbruck zu erreichen . Dieses Projekt, wie auch ein weiteres recht gelungenes, würden aber den Fernpaß selbst nur weitläufig tangieren . So auch das einer Bahnstrecke zwischen Lermoos und Seefeld, über die Ehrwalder Alm und entlang der Leutacher Ache . Bei diesem war südwestlich von Biberwier eine großzügige Schleife geplant, um an Höhe zu gewinnen . Dann hätte sich aber diese Bahn vom Fernpaß entfernt, und hätte das Inntal letztendlich über den Seefelder Sattel erreicht .

Diese letzten beiden Tiroler Projekte hätten aber wie gesagt, den Fernpaß selbst nicht betroffen, auch wären sie als nördliche Fortsetzung einer Reschenbahn denkbar ungeeignet gewesen . Kein Wunder das es auch schon früh Projekte gab, die direkt den Fernpaß betrafen . Dabei dachten nur wenige dieser Projekte an eine Überschienung, sondern hauptsächlich an eine Untertunnelung der Paßhöhe . Aus der Schweiz stammte ein Projekt des Züricher Ingenieurs B.Moser, dieser wollte am Fernpaß 'klotzen und nicht kleckern', und einen Tunnel von 15.700m Länge und einen Scheitelpunkt von dennoch immerhin 900m .

Aber so richtig kamen diese Projekte nicht in Gang, was dann vor allem auch daran lag, das es mit den Bau der Bahn über den Reschenpaß nicht voran kam . Als an dieser dann doch ab 1918 gebaut wurde, war dies aus militärstrategischen Gründen, in denen eine Fernpaßbahn kaum eine Bedeutung hatte . Anders aber als bei der Reschenbahn, kam es schon Mitte der 20er Jahre zu neuen Versuchen, den Bau einer Fernpaßbahn zu initiieren . Der aus Imst stammende Ingenieur Helmut Thurner verfaßte diese und zwar gerade auch im Hinblick auf eine noch zu bauende Reschenbahn . Dabei legte Thurner für eine Unterquerung des Fernpaßes drei Projekte vor . Einmal den eines gut 7500m langen Tunnels zwischen Bichelbach und dem Fernsteinsee, welche für eine Hauptbahn internationalen Ranges gedacht war . Da sich aber zeigte, das eine Fernpaßbahn allenfalls eine Hauptbahn, mit einen zweitklassigen internationalen Rang werden könnte, entstanden eben die beiden weiteren Projekte . Einmal der eines 4300m langen Tunnels zwischen Biberwier und etwa einen Punkt, der unterhalb der großen südlichen Kehre der Fernpaßstraße zu liegen gekommen wäre . Das dritte Projekt betraf einen auf 2700m verkürzten Tunnel, der am Mittersee beginnen würde, sonst aber ähnlich verlaufen würde, wie der längere Tunnel, nur eben etwas oberhalb dessen . Um auf dessen weitere Trasse zu kommen, war eine S-Schleife bei Biberwier und eine Kehrenschleife nördlich des Fernsteinsees geplant .

Letztendlich zeigte sich aber, das in den 20iger Jahren in Österreich kein Geld für eine solche Bahn vorhanden war . Auch aus Deutschland war in diesen Jahren an keine nennenswerte finanzielle Unterstützung zu denken . Aus Münchener Reichsbahnkreisen kam aber 1930 dann noch ein Vorschlag, der an entsprechende Vorschläge aus dem 19.Jh. erinnerte . Der Reichsbahnrat Dr.Bäslers wollte auf Steilrampen mit Hilfe eines Seilzuges, die Züge über den Fernpaßkamm ziehen lassen . Dieser Vorschlag fand aber keinen Anklang und es wurde wieder für einige Jahre ruhiger um die Fernpaßbahn . Eine Änderung trat dann aber auch hier 1938, nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich ein . Man plante nun wieder 'großdeutsch' und dachte an eine neue, leistungsfähige Alpentransversale . An der westlich möglichsten Stelle, wäre dies eben eine Fern-Reschen-Ortler-Bahn . Ebenfalls entwarf nun auch hier Helmut Thurner ein entsprechendes Projekt, mit einer großzügigen Untertunnelung des Alpenkammes im Bereich des Fernpaßes . Bei Nasse-reith sollte ein Gleisdreieck entstehen, von welchen Bahnen nach Imst und über den Holz-leitensattel nach Telfs führen sollte . Die Deutsche Reichsbahn machte sich dann



## ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

auch bald daran Nägel mit Köpfen zu machen und nahm das Projekt in ihr Bauprogramm auf . Bevor es aber zu einen ersten Spatenstich kommen sollte, begann der 2.Weltkrieg und das Fernpaßbahn-Projekt war erst einmal erledigt .

Erst in den 60er Jahren, dachte man wieder an die alten Projekte und 'kramte' sie wieder einmal hervor, freilich nicht ohne sie neueren Gesichtspunkten anzupassen . Nach einem solchen aus Italien stammenden Projekt soll eine Bahnlinie München-Mailand, von Garmisch-Partenkirchen kommend, den Fernpaß mit einen 5100m Tunnel unterqueren, um dann über Imst, Landeck und Pfunds hin zum Reschen eine zumeist überirdische Fortsetzung erhalten . Bei Pfunds würde die Bahn in einen 6.200m langen Bazallertunnel münden, welcher als Kehrentunnel ausgeführt ist . Nach einer kurzen Übertagestrecke bei Partitsch, würde ein 20km langer Reschentunnel beginnen, der die Bahnstrecke direkt ins Vinschgau führen sollte . Eventuell könnte man in diesen Reschentunnel ein Verknüpfungsbauwerk mit einen Seitentunnel anlegen, welcher eine Verbindung mit dem Bahnnetz der Rhätischen Bahn bei Scuol ermöglichen würde . Die Bahnstrecke München-Mailand würde aber hingegen bei Mals eine Fortsetzung finden, durch einen 6900m langen Chavallatsch- und einen 15.500m langen Stifser Joch-Tunnel . Ein letzter großer Tunnel dieser Bahnstrecke wäre dann ein 12,3km langer Redortatunnel, der aus den Veltlin ins Valle Seriana führen sollte .

Aus dem Jahre 1999 stammt das Projekt des Innsbrucker Ing. Peter Stumreich . Er läßt seine Strecke östlich von Reutte beginnen und dort gleichzeitig ein großes Bahnkreuz errichten . Grundlage dessen werden drei Zulaufstrecken von Norden und die eigentliche Fern-Ortler-Bahn . Einmal wäre dies die bestehende Bahnstrecke von Kempten, die freilich entsprechend ausgebaut werden müßte, andermal wären es zwei Neubaustrecken . Zu einem eine Tunnelanbindung von Füssen, durch die dann wohl der Hauptverkehr laufen würde und ein 17km langer Tunnel Richtung Trauchgau, der in eine Neubau-Freilandstrecke mündet, die über Weilheim nach München führt . Südlich dieses Bahnkreuzes, noch unmittelbar in Nähe Reuttes, läßt Stumreich die Fern-Ortlerbahn gleich in einem 24km langen Fernpaßtunnel münden, der östlich von Tarrenz das Gurgatal erreicht . Dieses wird dann von einer kurzen Freilandstrecke überquert, an der ein 5km langer Tschirgantunnel anschließt . Alternativ könnte hier sicher auch eine Bahn in unterer Hanglage den Tschirgant umfahren .

Bei Karres endet die eigentliche Fernbahn und wird zu einer Reschenbahn, hier wird der Inn und die dortigen Verkehrsstrassen überquert und mittels eines kleinen Tunnels östlich Arzl wird das Pitztal erreicht, welches auf der westlichen Hangseite eine Freilandbahn erhält . Hinter Wenus mündet diese Freilandstrecke dann in den 11km langen Pillertunnel der bei Prutz wieder das Tageslicht erreicht . Bis Pfunds soll die Bahn als Freilandstrecke trassiert sein, mit einigen kleineren Tunnelbauwerken . Bei Pfunds würde dann der 32km lange Reschentunnel beginnen, der südlich Mals enden würde . Zwischen Mals und Glurns würde die Bahn Anschluß an die dortige Vinschgaubahn erhalten und anschließend das Vinschgau queren, wobei es mehrere Möglichkeiten für diesen Bereich geben würde . Anschließen würde der ebenfalls 32km lange Ortlerunnel, der unmittelbar nördlich von le Prese das Addatal erreichen würde . Bis Tirano würde die Bahn in Hanglage geführt und selbigen Ort in eine Höhe von ca. 810m erreichen, als fast doppelt so hoch, wie die dort bestehende Bahn . Entsprechend aufwendig würde hier ein möglicher Anschluß sein, der von Stumreich auch nicht vorgesehen ist . Eventuell könnte dieser durch einen mehrfachen Kehrentunnel südlich von Tirano erreicht werden, der seinerseits wieder eine Ausfädelung Richtung Édolo bekommen könnte, wo wieder ein normalspuriger Gleisanschluß besteht . Auch die Stammbahn hat das Gebiet hier südlich Tirano aufwendig mittels zweier Tunnel zu durchqueren um endlich den Eingang des Belvisotal und dort den Eingang in den 22km langen Bergamaskatunnel zu erreichen, der von hier unter dem Bondionepaß führen würde und zwischen Gandellino und Gromo sein Südportal hat . Das anschließende Serianatal erhält bis Bergamo eine Freilandstrecke in Hanglage, nur einige wenige Bergsporne und Talengen sollen einen Tunnel erhalten, sowie ein paar Ortsumfahrungen . Bei Pedrengo, östlich von Bergamo würde dann ohne weiteres der Anschluß an der bestehende Bahnnetz hergestellt werden können .

Insgesamt ist es um eine Fernpaßbahn, gleich ob als Teil einer neuen Alpentransversalen oder nicht, ebenso schlecht bestellt, wenn nicht noch schlechter, wie um den Bau einer durchgängigen Autobahn, die eine ähnliche Trasse, dies zumindest bis zum Reschen, aufweisen würden . Ange-

# ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

sichts der sommerlichen Reiseströme hätten beide Varianten eine Daseinsberechtigung und würden sich sicher schnell in das europäische Verkehrsnetz einfügen .

## **Holzleitensattel (1126m) \***

Nassereith -> Telfs

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Über den Holzleitensattel führte schon früh eine Verbindungsstraße zwischen der Reschenstraße bei Nassereith und der Brennerstraße östlich Telfs . Um das Jahr 250 u.Z. wurde unter Decius die nach ihm benannte 'Via Decia' erbaut . Ludwig Pauli sieht diese Straße zwischen Seefeld und Ehrwald entlang der Leutasch führen, ohne dabei aber dies zu belegen . Da man entlang dieser Route bisher aber keinerlei Wegreste aus römischer Zeit fand, ist es wohl wahrscheinlicher, dass sie von Zirl über Telfs und den Holzleitensattel nach Nassereith führte, wo sie bis Ehrwald die Trasse der westlichen Via Claudia Augusta mitbenutzte um in Ehrwald diese dann in Richtung Osten wieder zu verlassen . Sie stellte somit eine Querverbindung zwischen der Brennerroute, der Reschenroute und Bregenz dar und diente speziell dem Militär . Auf dem Mieminger Plateau, welches zwischen dem Holzleitensattel und dem alten Römerort Telfs liegt, fand man auch Reste alter römischer Weganlagen und Siedlungen . Westlich von Holzleiten, in Nähe der Landstraße, erinnert auch heute noch ein in seiner ursprünglichen Lage befindlicher Meilenstein an die einstige nordalpine Querverbindung . Ohnehin bot der Weg über das hochwassersichere Mieminger Plateau für die Römer einen erheblichen Vorteil, gegen über der Nutzung eines vermeintlichen Weges im so sehr hochwassergefährdeten Inntal und war im ganzen Zuge der Via Decia auch von Wagen befahrbar .

Auch im Mittelalter wußte man diesen Vorteil sehr wohl zu schätzen, So wird in den 'Reisen des Felix Faber durch Tirol in den Jahren 1483 und 1484' eine Reise beschrieben, die von Reutte über den Fernpaß nach Innsbruck führte . Aus der Reisebeschreibung ist erkennbar, dass Felix Faber den Holzleitensattel nutzte, er berichtet von Silberbergwerken und dem Orte 'Schneckenhusen', welcher im 16.Jh. mit den Silberbergbau in Abgang gekommen war . Sicher wurde seiner Zeit ein großer Teil des Bergwerksverkehr über den Holzleitensattel abgewickelt .

Eher schlecht als recht waren lange Zeit in der Neuzeit die alten Wege über den Holzleitensattel, bereits Anfang des 19.Jh. Pläne entstanden erste Pläne, die alten Wege am Holzleitensattel modern auszubauen, wurden einige Jahrzehnte später zumindest auch eine einfache Fahrstraße erbaut . In den 30er Jahren des 20.Jh. wurde diese Fahrstraße endlich modern ausgebaut, dabei erfolgten auch zahlreiche Neutrassierungen, so bei Obermieming . Zeitgleich erhielt die Straße auch einen staubfreien Belag, in den Nachkriegsjahren waren dann nur noch geringfügige Baumaßnahmen erforderlich .

## **Die Mieminger-Bahn-Projekte**

Im Vorfeld des Baues der Karwendel- bzw. Mittenwaldbahn, sowie der Außerfernener Bahn zu Beginn des 20.Jh., kam es auch zu einigen Bahnprojekten die den Holzleitensattel und das Mieminger Plateau betroffen hätten . Ein erstes solches Projekt stammt aus dem Jahre 1902 von den Kemptener Schnitzer-Fischer . Bei diesem sollte Nassereith durch einen von Reutte kommenden Tunnel erreicht werden und der Holzleitensattel mittels eines 2100m langen Tunnels unterquert werden . Oberhalb Barwies, Telfs und Zirles, sollte die Bahn das Inntal bei Innsbruck mittels eines gleichmäßigen Abstieges erreichen . Der Erbauer der Karwendelbahn Josef Riehl verfaßte im folgenden Jahr ein Projekt, welches aus nur einen 6800m langen Tunnel bestehen sollte, der zwischen Biberwier und Gschwent zu liegen kommen sollte . Dieses Projekt hätte somit den Holzleitensattel nicht betroffen, wohl aber das Mieminger Plateau ! Ebenso noch ein weiteres Projekt, welches eine direkte und rein österreichische Bahnverbindung zwischen Reutte und Innsbruck herstellen sollte . Bei Lermoos sollte sie mittels einer um Biberwier herumführenden Schleife, an Höhe gewinnen, um die Ehrwalder Alm mittels eines 3,8km langen Tunnels zu unterqueren . Entlang der Leutascher Ache sollte der kleine Ort Leutasch erreicht werden und durch einen weiteren, gut 1000m langen Tunnel unter dem Katzenkop Seefeld . Den weiteren

## ALPENPÄSSE - LECHTALER ALPEN

Verlauf von Seefeld nach Innsbruck, sollte diese Bahn dann auf der Trasse der später erbauten Bahnstrecke nehmen .

Nach einer langen Pause, gab 1938 wieder ein den Holzleitensattel betreffendes Projekt . Jetzt sollte eine Fernpaßbahn, in Nassereith ein Gleisdreieck erhalten, von dem ein Gleisast Richtung Osten, also nach Innsbruck abzweigen sollte . Mit Ausbruch des 2. Weltkrieges wurde es aber um dieses Projekt, was davor noch kurz vor dem Baubeginn stand, wieder ruhiger, bis es dann mit den Zusammenbruch Hitler-Deutschlands ganz einschlof . In den 60er Jahren kamen im Rahmen des Baues einer neuen Brennerbahn dann nur noch Projekte in Frage, die weiter östlich lagen, etwa im Bereich Seefeld . Das Thema einer Bahn über oder unter dem Holzleitensattel, dürfte heute als gänzlich erledigt betrachtet werden .

\*\*\* \*\*



## INNTALER ALPEN

### Auf beiden Seiten das Unterinntal

Das Unterinntal und die angrenzenden Täler und Berge sind altes Kulturland, die Hallstattzeit-LaTène Kultur strahlte stark bis hier aus . Die angestammte Urbevölkerung waren wohl Räter, aber spätestens mit Beginn der Eisenzeit setzte sich das keltische Bevölkerungselement stetig durch, wobei es weniger zu einer Verdrängung, als einer Mischung mit der rätischen Bevölkerung und Kultur kam . Gerade im Südwesten gab es aber auch illyrische Volksgruppen, die schon seit altersher aus Dalmatien kommend, auch über den Alpenhauptkamm drangen .

Als die Römer dieses Gebiet um die Zeitenwende herum unter ihre Herrschaft brachten, trafen sie dort auf eine hohe Kultur, die sie aber recht schnell assimilierten und romanisierten . Nach anfänglichen energischen Widerstand der Einwohner gegen die Römer, arrangierten sich diese schnell, Rom bot für sie mehr Vorteile, als Nachteile, insbesondere den Schutz gegen die immer wieder von Norden eindringenden barbarischen Germanen . Der Andrang war aber so stark, das er auf Dauer nicht durch Rom gehalten werden konnte, noch während des bestehen des Römischen Reiches drangen Bajuwaren ein und ließen sich hier . Der Druck der Germanen war so stark, das sich Rom letztendlich über den Alpenhauptkamm zurückziehen mußten . Als die Bajuwaren dann diesen 'folgten', hatte Rom als Reich schon aufgehört zu existieren, auf der anderen Seite des Alpenhauptkammes traf man nun auf Goten und später auch auf Langobarden . Diese wußten, zumindest zu Anfangs, sehr wohl sich gegen die germanischen Volksgenossen von Norden zu verteidigen . Aber während auf der Alpensüdseite das germanische Element nicht sehr zahlreich war und vor allem aus Kriegern bestand, bestand das bajuwarische vor allem aus bäuerlichen Siedlern . Diese waren nicht so einfach abzuwehren wie Heere, mit der Zeit drangen sie weit über den Alpenhauptkamm nach Süden und Südosten vor, Zentrum dieser Bewegung bildete das seiner Zeit bayrische Tirol . Dennoch bildete sich bereits im hohen Mittelalter im Großen und Ganzen die Grenze zwischen (Alt-)Bayern und Tirol, so wie sie noch bis in jüngster Zeit bestehen sollte . Daran änderte sich mit kleineren Ausnahmen, wie der Herrschaft Kufstein, die später an Österreich fiel, auch nicht viel als Tirol nicht mehr bayrisch war, sondern nunmehr habsburgisch .

Die Erschließung der Berglandschaft zwischen Inn und Bayrischen Alpen kann man als mäßig bezeichnen . Im deutschen Anteil dieser Gegend ist sie deutlich besser, als im tiroler . Während es in Bayern eine Reihe bestens ausgebaute Straßen gibt, durchquert in Tirol nur die Achenseestraße das Areal . Zwar gibt es auch dort eine Reihe von Straßen, diese sind aber sämtlich für den öffentlichen Verkehr gesperrt . Eisenbahnen, wie auch Autobahnen fehlen zwar völlig, aber sie tangieren an allen Stellen die Randzonen der bezeichneten Berglandschaft .

Die Gebirgstäler der Kitzbüheler Alpen zwischen Inn und Salzach sind hingegen bestens verkehrsmäßig erschlossen . Zum Großteil sehr gut ausgebaute Straßen verbinden nahezu alle Täler der Region, wie der benachbarten Regionen . Die Haupttäler mit den Hauptstraßen führen zwar größtenteils ins West-Ost-Richtung, aber die zahlreichen Nebentäler ermöglichen eine relativ leichte Verbindung auch untereinander . Auffallend ist, dass es außer der Brenneroute, keine weiteren Verbindungen in südlicher Richtung über das Gebiet hinaus ins Pustertal gibt . Auch die Autobahnstruktur läßt zu Wünschen übrig, es gibt nur eine Autobahn entlang des Inntal, was für Österreich selbst bedeutet, daß das Autobahnnetz Tirols und Vorarlbergs, keine innerösterreichische Anbindung an das restliche Österreichische Autobahnnetz hat . Anders bei den Eisenbahnen, dort verbindet eine Eisenbahnlinie Tirol mit dem Tal der Salzach im Pinzgau und damit mit dem restlichen Österreich, auch gibt es eine Nebenstrecke entlang der Salzach, bis fast auf den Gerlospaß hinauf .

### **Kesselberg ( 802m) \*\***

Mittenwald -> Bendiktbeuren

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

Der Weg über den Paß des Kesselberges wurde sicherlich schon in der Steinzeit genutzt, man kann darauf mit ziemlicher Sicherheit schließen, da auf deren Südseite, am Walchensee, der Fund eines steinzeitliches Beil gemacht wurde . Dieses Beil legt eindeutig Beziehungen zu ähnlichen Funden im bayrischen Raum nördlich des Paßes auf, denn vergleichbare Funde aus dem Gebiet südlich des Walchensees fehlen .

Auch in der Bronzezeit wurde der Kesselberg genutzt, als Zeugnis dessen gilt eine bronzezeitliche Wegsiedlung auf den Birg, einer Felsenspitze am Kochelsee . Der Kesselbergweg machte extra einen Knick nach Westen, um diese Siedlung auch zu erreichen . Als mit Ende der Bronzezeit auch die Siedlung auf dem Birg niederging, wurde der Weg wieder begradigt, noch heute nimmt dieser Weg hier im großen und ganzen diese Trasse . Auch nach Abzug der Römer wurde der Kesselberg begangen, so gibt es aus dem 6.Jh. nachweisbare Beziehungen zwischen Sindelsdorf nördlich des Kesselberges und den südlichen Tälern, die zu dieser Zeit noch (rätisch-)romanisch waren . Die Bezeichnung 'Walchengau' für diese Täler, erinnert noch heute an diese Zeit . Aber kaum zwei Jahrhunderte später wird berichtet, das der Walchengau 'wüst' war, dennoch wurde der Kesselbergweg auch weiterhin genutzt .

Im späten Mittelalter stieg der Verkehr in ganz Europa spürbar an, die Städte erstarkten und mit ihnen der Handel . Auch der Kesselberg begann davon zu profitieren und so wurde im Jahr 1492 auf Betreiben einiger Münchener Bürger, der Weg über den Kesselberg in einen Standart ausgebaut, der sie für Gespanne befahrbar machte . Als Erbauer zeichnete sich Herzog Albrecht IV. aus, dessen Ziel es war den Handel Nürnbergs und Regensburgs mit Italien über den Kesselberg und damit München zu lenken . Er versprach sich davon nicht nur eine Sicherung von Zolleinnahmen aus dem Verkehr, sondern auch eine Ankurbelung des Handels von München und damit seiner dortigen Steuereinnahmen .

Noch wichtiger als der Fernhandel war für den Kesselberg aber der Bergbau in den umliegenden Bergen . Ein Großteil des Bergwerksverkehr lief über den Kesselberg, der die direkteste Verbindung vom Walchengau nach München darstellte . Diese sogenannte 'alte' Kesselbergstraße verlief etwas westlich der modernen Kesselbergstraße, den kurzen und steilen Abstieg zum Kochelsee bewältigte sie auf direkten Wege, ohne Kehren, wie hier die moderne Straße . Kann man auf der Nordseite des Kesselberges noch erhebliche Teile des Weges, oftmals in Form eines Hohlweges sehen und begehen, so sind diese südlich des Überganges durch den Bau der Kehrenanlage größtenteils zerstört . Der Kesselberg blühte schnell auf, und zog bald sogar Kaiser an . So wurde er von Kaiser Maximilian I., dem 'letzten Ritter', gleich dreimal genutzt, im September 1500, im Juni 1504 und Dezember 1513 . Der legendäre Kaiser Karl V., der sich nicht nur mit Luther anlegte, sondern auch noch ganz nebenbei König von Spanien war, überschritt ihn im August 1541 und noch einmal zehn Jahre später den Kesselberg .

Die Blüte der Kesselbergstraße war aber nur kurz, sie währte nur wenige Jahrzehnte, zwei Gründe trugen dafür die Schuld . Der eine war der Ausbau der Straße über den Fernpaß im Jahre 1543, einer alten Verbindung gegen den der Kesselberg nicht ankam . Der zweite Grund hatte seine Begründung im selben Jahr wie das Baujahr der Kesselbergstraße, der Entdeckung Amerikas . Durch die Überflutung mit Bergwerksprodukten aus Amerika zu Beginn des 16.Jh. verfiel der Markt in Europa, viele Bergwerke wurden nun unrentabel, das betraf besonders die uralten Bergwerke in den Alpen, die oft ohnehin schon erschöpft waren . Ohne internationalen Handel und Bergwerksverkehr, konnte der Kesselberg nur noch dem regionalen Verkehr dienen . Dennoch wurde im Jahre 1664 beschlossen einen Postverkehr über den Kesselberg einzurichten, welcher zwischen München und Innsbruck verkehrte . In späteren Jahrzehnten befuhr der Postkurs abwechselnd den die Straßen über den Kesselberg bzw. durch das Inntal . Auf Grund gerade auch dieses Postverkehrs wurde im 18.Jh. die alte Kesselbergstraße durch Felssprengungen erweitert und verbessert .

Im Jahre 1722 wurde die Kesselbergstraße durch den Kurfürsten Max Emanuel aus politischen Gründen gesperrt . Die Proteste der Münchener waren zwar nicht gering, halfen aber dennoch nichts . Erst gute 160 Jahre später wurde die Sperrung aufgehoben, viel zu spät für eine erneute Blüte . Ungehindert der Sperrung hatte der Kesselberg immer wieder eine strategische Bedeutung für das Militär . Mal versuchten Bayern über ihn nach Tirol vorzudringen, mal Tiroler nach Bayern.

## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

So überschritten am 17. Juli 1809 Anhänger des tiroler Freiheitskämpfer Andreas Hofer den Kesselberg und drangen in das ihnen feindlich gesonnene Bayern vor .

Die alte Kesselbergstrasse aus dem 15. Jh., die den Kochel- mit den Walchensee, und damit das bayrische Alpenvorland mit Tirol verbindet, war im 19. Jh. für den Verkehr völlig unzureichend geworden . Zwar wurde die Straße instand gehalten und auch immer wieder ausgebessert, aber mit ihren Steigungen bis zu 21% war sie lange Zeit bei den Fuhrleuten äußerst gefürchtet . Mit der fortschreitenden Industrialisierung, gerade auch des Münchener Raumes, wurden die Wälder und deren Forstwirtschaft immer wichtiger . Der Bedarf an eine Erneuerung der Kesselbergstraße stieg wieder an, zumal auch die beginnende Energiewirtschaft die Wasserkraft in diesem Gebiet zu entdecken begann und zu deren Nutzung auch ordentlicher und moderner Wege bedurfte .

In den Jahren 1893-1897 wurde unter der Regentschaft des Prinzregenten Luitpold eine neue Kesselbergstrasse erbaut, die auf kaum 6 Kilometer 36 Kurven und Kehren verzeichnet . Sie war mit ihrer Gesamtlänge von 5.800m doppelt so lang wie die alte Kesselbergstraße, dennoch erklingen die Kosten von 700.000 Mark für heutige Verhältnisse geradezu spottbillig . Am 29. Mai 1898 wurde die neue Kesselbergstraße mit einer feierlichen Zeremonie für den Verkehr eröffnet . Sie wurde schnell vom Verkehr angenommen, insbesondere auch für den zu dieser Zeit beginnenden Autoverkehr . Ab dem Jahre 1905 wurden auf der Straße internationale Automobilrennen veranstaltet, später auch Motorradrennen, die sich zu Firmenduellen zwischen NSU und DKW entwickelten . Als aber in den dreißiger Jahren das Interesse des Publikums nachließ, wurden die Rennen mit dem Jahr 1935 eingestellt .

Wie auch der Fernpaß, so sollte auch der Kesselberg am Ende des 2. Weltkrieges seine Rolle im Rahmen Hitlers Alpenfestung bilden . Einheiten der SS versuchten alte Stollenanlagen zu sprengen, um damit die darüber führende Kesselbergstraße zu sperren . Ein Versuch der durch den Sprengmeister, der ein Einheimischer war, vereitelt wurde . Ähnlich erfolglos wie die Sprengung, war der Versuch der Alpenfestung, es gab zwar einige Kampfhandlungen im Vorfeld des Kesselberges, aber der Übergang selbst wurde am 2. Mai 1945 kampflos von amerikanischen Einheiten eingenommen .

### **Seefelder Sattel (1185m) \***

Mittenwald -> Zirl (Innsbruck)

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Die Römer waren es mal wieder, die eine erste Straße, als Fortsetzung der Brennerstraße nach Germanien über den Seefelder Sattel und durch den, auch Porta Claudia, genannten Scharnitzpaß bauten . Diese Straße war stark frequentiert und wohl auch als befahrbare Straße erbaut . Im Gegenteil zum Seefelder Sattel ist der Scharnitzpaß aber kein richtiger Paß, vielmehr ist er nur die Verengung einer Felsschlucht . Die vom Drahnbach tief eingeschnittene Schlucht bei Scharnitz, konnte dem Reisenden diesen Teil der alten Brenneroute, den Eindruck eines 'Tores', also einer 'Porta' machen, wenn er nach endlos erscheinenden Hochgebirgslandschaften, nun in deutlich sanftere Gegenden kam . Zur Sicherung ihrer Straße gründeten die Römer am Scharnitzpaß die Siedlung 'Mansio Scarbia', von dem der Name 'Scharnitz' abstammt . Für die Bedeutung des Weges über den Seefelder Sattel und durch den Scharnitzpaß, spricht auch der Fund eines römischen Meilensteins bei Partenkirchen . Immerhin nennen auch die beiden berühmtesten römischen Straßenkarten diesen Weg als Militär- und Handelsstraße erster Ordnung . Nördlich Partenkirchen führte die Straße über Oberammergau, da ein großes Moor bei Murnau unwegsam war . Erst als römische Straßenbauer der Bau einer Straße durch das Moor gelungen war, bekam sie die Trasse, die auch die moderne Bundesstraße 2 im groben noch einhält . Reste dieser Römerstraße sind bei Klais zu sehen, ein dort als Hohlweg angelegtes Straßenstück ist samt eingemeißelten Gleisrillen bis heute erhalten geblieben.

Wohl schon im frühen Mittelalter wurde das Scharnitzkloster gegründet, es muß sich seiner Zeit unmittelbar an der alten römischen Reichsstraße befunden haben, die sicher noch in Benutzung war . Wahrscheinlich lag es wenig nordwestlich der Scharnitzenge . In dieser Einöde gelegen, muß es sich schnell zu einer wichtigen Zufluchtstätte für die Reisenden entwickelt haben, denn die

## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

hat es zweifelsohne auch im frühen Mittelalter gegeben . Zwar waren diese nicht mehr so zahlreich wie in der Antike, aber dennoch nicht zu unterschätzen, was allerdings weniger den Handel, als den privaten Pilgerverkehr nach Rom betraf . Der Handelsverkehr verlief auf einen niedrigen Level, das änderte sich erst wieder im hohen Mittelalter .

Im 30-jährigen Krieg ließ hier dann die mailändische Großherzogin Claudia von Medici eine Festung bauen, um den feindlichen evangelischen Heeren schon am Nordrand der Alpen den Weg nach Süden zu versperren, von selbiger Claudia bekam die Porta Claudia dann auch ihren Namen unter dem sie heute am bekanntesten ist . Im Jahre 1805 versuchte Napoleon sie zu erobern, 600 Mann verteidigten sich gegen den Marschall Ney der hier mit 13.000 Mann anrückte, erst durch Verrat fiel die Festung, die auf Napoleons Befehl daher im Jahre 1813 geschliffen werden mußte .

Bereits im Jahre 1332 ließ Innsbruck die Straße über den Zirler Berg ausbauen, fast anderthalb Jahrhunderte später unternahm Innsbruck einen zweiten Ausbau . Es begann 1471 bei Zirl die Straße neu zu erbauen, bis 1476 war die Straße auch über den Seefelder Sattel hinweg aus- bzw. neugebaut . Die Straße Seefeld-Telfs wurde erst in der 1.Hälfte des 19.Jh. erbaut, hatte aber wohl sicher einen Vorläufer in Form eines einfachen Weges .

Als straßenbautechnisch interessantester Abschnitt der Scharnitzstraße gilt der Zirler Berg . Lange Zeit war der Zirler Berg geradezu ein Synonym einer für den Schrecken den eine steilrampige Bergstraße dem Autofahrer bieten kann . Man wußte seiner Zeit zu berichten, das die Einheimischen sich an schönen Sonntagen auf die Hänge des Zirler Berges setzten, um der Unglücke zu harren, die da kommen würden - sie sollen nie lange gewartet haben, so häufig und oft auch schwer waren die Unfälle, besonders bergungswohnter Kraftfahrer .

Seit 1955 hat sie aber nach einen 1953-55 erfolgten Straßenumbau ihren einstigen Schrecken verloren, zwar ist sie mit 16% Steigung noch immer recht steil, aber doch nicht mehr so sehr wie früher . Man kann sie vom Tal, zum Beispiel von der Inntal-Autobahn sehr gut sehen, wie sie hoch oberhalb des Tales entlang einer steilen Felswand erbaut wurde .

Da Seefeld und Leutasch zum Olympiabereich Innsbrucks gehörte, erfuhren die Straßen in diesem Bereich, so auch die über den Seefelder Sattel eine umfangreiche Modernisierung . Auch der Beginn der Zirler Berg-Straße wurde im Inntal nach Osten hin vorverlegt, indem man eine nördliche Umfahrung von Zirl erbaute . Mit diesen Maßnahmen hat die gesamte Straße zwischen Zirl und Partenkirchen den Standard einer modernen Schnellstraße erhalten, die selbst für den Lastverkehr kaum noch ein Hindernis darstellt .

Wie die Straße am Zirler Berg zu Römerzeiten verlief ist arg umstritten, Armon Planta sieht sie erst ab Eigenhofen bergan steigen, noch heute verläuft von dort ein Abkürzungsweg zur Zirler Bergstraße . Andere Altstraßenforscher sehen die Römerstraße aber etwa in einen ähnlichen Trasse wie die heutige Zirler Bergstraße verlaufen . Hier verliefen schon vor den neuzeitlichen und modernen Straßen, in den Fels geschlagene Wege und Straßen, diese sollen zum Teil römischen Ursprungs sein, und nicht wie von Planta angenommen, jüngeren Daseins . Ein Meilenstein Via Claudia Augusta, welcher an der Zirler Bergstraße steht, wurde nach Plantas Ansicht erst im Mittelalter von der Eigenhofer Straße, dorthin versetzt .

### Die Mittenwaldbahn

Im Jahre 1912 konnte die Mittenwaldbahn den Verkehr übergeben werden . Während die Bahn auf der bayrischen Seite, bis hin zur Grenze, schon im Juli 1912 eröffnet werden konnte, konnte der österreichische Streckenteil erst Ende Oktober des gleichen Jahres eröffnet werden . Beim Bau der Bahn wurde festgelegt, das die Trassierung in solch einer Weise zu erfolgen habe, das sie zu keiner ernst zunehmenden Konkurrenz für die durch das Unterinntal verlaufenden Bahnstrecke der Brennerbahn werden kann .

Beinahe wäre diese Bahn aber nicht erbaut worden, so entstand bereits 1901 das Projekt eines rund 17km langen Tunnels zwischen Garmisch-Partenkirchen und Sagl, westlich Telfs . Mit



## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

geringfügigen Abwandlungen ist dieses Projekt heute noch nicht ganz gestorben, könnte es doch eine erhebliche Verkürzung für die Brennerbahn bringen, wenn somit die sogenannte Inntalbahn umgangen werden kann. Hingegen hätte die Mittenwaldbahn wohl eine Aufwertung für Tirol erfahren, wenn eine Bahn entlang der Leutascher Ache gebaut worden wäre, wie sie ebenfalls Anfang des 20. Jh. zur Disposition stand, letztendlich aber doch nicht gebaut wurde. Auch waren am Ende des 19. Jh. eine Reihe anderer Bahnstrecken geplant, die eine Mittenwaldbahn ohnehin unnötig hätten werden lassen. Zum Teil waren dies Streckenäste einer zukünftigen Fernpaßbahn, die Zirl bzw. Innsbruck über den Holzleitensattel mit der Fernpaßbahn verbanden. Zu einem anderen Teil waren es Ersatz- bzw. Mischprojekte aus Fernbahn und Mittenwaldbahn, die zu einer Bahn führten, welche eine ungefähre Trasse Reute-Leutascher Ache-Seefeld betrafen. Im Kapitel zu den Fernpaßbahnprojekten sind diese Projekte zum Teil auch ausführlich beschrieben.

**Achenpaß** ( 941m) \*\*  
**Achenseehöhe** ( 945m) \*\*

Tegernsee -> Inntal

Trassierung ; gut ausgebaute Strasse; SG 1

Beide Paßübergänge, der Achenpaß und die nur wenig höhere Achenseehöhe bei Maurach, bildeten wohl schon lange einen einheitlichen Weg. Der Weg den eine moderne Straße entlang der Isar, vom Zollamt Kaiserwacht nach Lenggries nimmt, ist aber eher neuerer Natur, das die Isar vor ihrer Kanalisierung hier jeden Weg unmöglich machte. Seinen Namen haben beide Pässe vom Achen-see, welcher wiederum seinen Namen von der alten, wohl vorindogermanischen Bezeichnung 'Ache' für Wasser/Wasserfläche hat. Nach und nach gab so der See dem Tal, vielen dortigen Ortschaften und auch den beiden Paßhöhen an seinen offensichtlichen nördlichen und südlichen Enden seinen Namen. Erstmals urkundlich erwähnt wird der Name Achen in diesem Raum im 14. Jh. als von einem 'Land zu Ahen' die Rede ist. Herzog Sigismund, ein begeisterter Jäger und Fischer, hielt sich gerne am Achensee auf und pachtete ihn später.

Das die Achenseehöhe schon seit Altersher bekannt war, dafür spricht der Fund eines prähistorischen Quellheiligtumes östlich des Achenpasses. Dort, am Schneidjochsattel nämlich, wurde 1957 in einen höhlenartigen Spalt, dem eine Quelle entspringt, eine aufsehenerregende Entdeckung gemacht. Neben einer Nische, die einer Votivfigur Platz bot, fand man verschiedene rätische Inschriften, die von Opfergaben an den Gott Castor sprechen. Dabei werden sogar die Namen der Stifter der Opfergaben genannt, es waren zumeist Frauen. Man schließt daraus, das es sich dabei um Hirtinnen gehandelt hat, die schon wie noch vor wenigen Jahrzehnten die Sennerinnen, Vieh auf die Hochalmen trieben und dort den Sommer verbrachten.

### Der mittelalterliche Verkehr

Bei den Römern besaßen Achenseehöhe wie Achenpaß aber nur regionale Bedeutung, keine Römerstraße führte über ihn, erst im Mittelalter wurde er aufgewertet. Dies wohl sogar schon im frühen Mittelalter, zwar gibt es keine Urkunden dazu, aber die Klöster nördlich des Achenpasses, besaßen schon früh Rechte und Besitzungen südlich des Passes, vor allem am Achensee. Auch die Ortsbezeichnung 'Stuben', unmittelbar am Achenpaß, scheint ein Äquivalent zum 'brennerischen' Stuben zu sein und den ehemaligen Standort einer Unterkunft zu bezeichnen.

Im Jahre 1319 erfolgte ein erster Ausbau des Saumweges über den Achenpaß, der in der Folge rege genutzt wurde. Um 1482 wurden die Wegverhältnisse auch am Achensee verbessert, in dem man hier einen neuen Weg baute. Nach dem im Jahre 1495 ein landesfürstlicher Erlaß einen Ausbau des Weges zwischen Jenbach über den 'Achnerberg' zum Achensee befahl und auch die Mauterhebung erlaubte, ist zu dieser Zeit bereits mit einer nicht unbedeutenden Verkehrsintensität zu rechnen. Bereits vorher bestand am Nordende des Achensees ein Zollhaus und es ist bekannt das bayrische Bergleute über den Achenpaßweg zogen, um zu ihren Arbeitsplätzen in den Schwazer Bergwerk zu kommen. Auf der Grundlage dieser spätmittelalterlichen Wege konnte der Weg durch das Achental bis in die Moderne hinein, seine Bedeutung als überregionalen Paßweg behalten. Dennoch wurde er dem Inntalweg über den Kufstein nie gefährlich, dafür sorgte schon

## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

Kufstein, welches sich vehement gegen einen Ausbau des Achenweges bemühte, so im Jahre 1570 oder 1776 . Aber auf Karten aus der Mitte des 19.Jh. taucht dieser Weg immerhin noch als der wichtigste Übergang zwischen Kufstein und Seefelder Sattel auf .

Erstaunlich gering war die Bedeutung des Achenseeweges für das Militär, dies zumindest wenn man seine strategische Lage dazu in Relation setzt . Einen ersten nachweisbaren Durchmarsch gab es im Jahre 1504, als der als 'Letzter Ritter' bekannte Kaiser Maximilian I. mit seinen Truppen diesen Weg für seine Rückkehr benutzte . Auch in den Bauernkriegen im frühen 16.Jh. sollen immer wieder Adels-, wie auch Bauerntruppen, entlang des Achensees gezogen sein . Als die Schweden unter ihren glorreichen König und Feldherrn Gustav Adolf weit nach Süddeutschland vordrangen, beschloß der Landtag in Innsbruck im Jahre 1632 den Achenpaß zur Verteidigung einzurichten und zu verschanzen . Aber die Schweden kamen nicht mal in die Nähe des Achenpaßes - dafür kamen gute 180 Jahre später die Franzosen . Aber Tiroler Freiwillige besetzen die Wege über den Paß und durch das Tal, gegen die Franzosen kämpften sie aber kaum, sondern vornehmlich gegen dessen getreuen Vasallen vor Ort, den Bayern .

Der neuzeitliche Warenverkehr beschränkte sich vornehmlich auf bayrisches Getreide, aus Tirol brachte man vor allem Wein und Salz, aber auch Kupfer nach Norden . Seltener nahmen aber Fernhandelsgüter den Weg entlang des Achensees . Mit Inbetriebnahme der Eisenbahn im Inntal brach aber der jetzt ohnehin nur noch regionale Warenverkehr bis auf ein Minimum ab . Aber für den Personenverkehr, insbesondere von Wanderarbeitern, wurde er noch recht rege genutzt . Im Jahre 1910 wurde die Postkutsche zwar durch eine Autobuslinie ersetzt, aber die Fahrgäste beklagten sich über die schlechten Wegverhältnisse . Erst im Kriegsjahr 1915 setzten erste Ausbesserungsarbeiten ein, die auch noch nach dem Krieg fortgesetzt wurden .

### Die moderne Kunststraße

Bis ins Jahr 1938 sollte es aber dauern, bis auch ein moderner Neubau der Straße, mit einer großzügigen Linienführung, begann . Denn bis zu diesem Neubau war die Achenpaß- und seestraße kaum mehr als eine Forststraße, dazu noch eine mautpflichtige . Immerhin wurde bereits 1929 die Straßenqualität etwas verbessert, so das die Straße kein zu großes Hindernis mehr darstellte . Die 1938 begonnen Straßenbauarbeiten mußten dann aber in Folge des Krieges 1942 eingestellt werden . In einigen Bereichen hatte man zwar schon beträchtliche Fortschritte gemacht, aber am gerade am schwierigsten Abschnitt am Achensee kam man nicht so recht voran . Bei Arbeitseinstellung war nur ein Teil der Straße fertig, so war der Seehoftunnel gar nur zu einem Drittel fertig . Im Krieg wurde dieser dann als bombensicherer Unterstand der Messerschmittwerke genutzt . Die Franzosen wollten daher den Tunnel 1945, gemäß des Potsdamer Abkommens, als Rüstungsproduktionsstandort, schon in die Luft sprengen .

Die Sprengung des unfertigen Seehoftunnel mußte aber die österreichische Regierung zu verhindern, indem sie einen baldmöglichsten Weiterbau der Straße und auch des Tunnels zusicherte . Aber erst ab 1947 konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden - vorzugsweise an eben jenem Tunnel . Bald baute man aber auch wieder an anderen Abschnitten weiter . Da die ursprünglichen Projekte im Krieg verloren gingen, mußte man neue anfertigen, die Gelegenheit nutzend änderte man auch gleich einige der ursprünglichen Planungen . So wurde die Straße am Achensee etwas höher angelegt, dabei konnte man auf die vor den Krieg geleisteten Arbeiten durchaus noch zurückgreifen . Der Seehoftunnel konnte dann am 23.September 1950 endlich dem Verkehr übergeben werden . Im Jahr 1952 begannen die Arbeiten an der Strecke Wiesing-Maurach . Einer der interessantesten Abschnitte der Achenseestraße entstand hier an derer südlichen Rampe die steil ins Inntal führt . Oberhalb der Ortschaft Jenbach führt die Achenseestraße auf einer Serpentinestrecke hinab in das Inntal . Zusammen mit den Rasthaus 'Kanzelkehre', wurde auch diese Strecke am 25.Mai 1955 feierlich eröffnet . Dabei bietet die neue Straße eine herrliche Panoramasicht, um diese auch zu genießen, legten die Erbauer der Straße wohlweislich auch einige Aussichtspunkte an, deren meist besuchte die sogenannte 'Kanzelkehre' ist .

Ab 1956 baute man dann vorzugsweise am Abschnitt Maurach-Achenkirch, bis 1961 konnten aber auch hier die Arbeiten beendet werden . Letzter Bauabschnitt war nur noch der Abschnitt von Achenkirch, bis zur Grenze bei Kaiserwacht . Auch auf deutscher Seite wurden ebenfalls bald die

# ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

Straßenarbeiten beendet und so konnte ab 1964 die Achenseestraße in voller Länge fertiggestellt werden . Bald schon bekam sie den inoffiziellen Titel 'Gardesana Nordtirols', da sie oberhalb des Achensees gewisse Ähnlichkeiten hatte, mit der berühmten Straße, die oberhalb des Gardasees verläuft .

Zwischen Seefelder Sattel und Ursprungpaß (849m) ist die Achenpaßstraße die einzige allgemein befahrbare Paßstraße . Dabei ist die Gegend eher recht reich an Übergängen und eine Vielzahl von diesen ist sogar mit befahrbaren Straßen ausgestattet . Diese sind aber ausnahmslos nur Privat- und Forststraßen, die auch in Zukunft wohl kaum für den allgemeinen Verkehr geöffnet werden, da die Region unter strikten Naturschutz gestellt wurde . Zu diesen Übergängen gehört der Hochaimsattel (1791m) der Scharnitz mit Hinterriß mit einer solchen befahrbaren und dennoch gesperrten Privatstraße verbindet . Aber auch der Plumssattel (1649m), über den nur ein bescheidener Wanderweg vom Achensee ins Rißtal führt .

## Die Achenseebahn

Im Jahre 1889 wurde das erste Teilstück einer Bahnlinie über die Achenseehöhe vollendet . Für diese war Anfangs auch eine Fortsetzung über den Achenpaß nach Bad Tölz am Tegernsee hin geplant . Über Jenbach im Inntal hinaus, sollte diese Bahn zusätzlich eine Verlängerung bis in das Zillertal hinein erhalten und damit vor allem den aufkeimenden Touristenverkehr der Region dienen . Erstmal wurde 1888 eine Konzession für einen nur 6,35km langen Abschnitt der Bahnstrecke zwischen Jenbach und Achensee erteilt . Man begann auch umgehend mit den Bauarbeiten und da der Winter 1888/89 recht mild war und man somit auch im Winter arbeiten konnte, war die Bahn bereits im kommenden Jahr fertiggestellt . So war die meterspurige Bahn schon zu Beginn der Sommersaison, ab dem 4.Juni 1889, betriebsbereit .

Auf ihren steilsten Abschnitt, von Jenbach bis Eben, war es unumgänglich diese Bahn als Zahnradbahn zu betreiben, auf der restlichen Strecke wo die Bahn ohnehin geringfügig zum Seeufer hinabsteigt, genügte aber eine normale Adhäsionsbahn . Es war hier am Achensee erstmals, das man ein gemischtes Bahnbetriebssystem in Österreich verwandte . Der Plan die Achenseebahn über Buchau und den Achenpaß nach Tegernsee und Gmund zu verlängern, wo Anschluß an dortige Lokalbahnen bestand, konnte aber nicht verwirklicht werden, da Bayern sich gegen dieses Projekt wandte .

## Die Karwendelbahn-Projekte

Der Plan einer Fortsetzung der Achenseebahn ist längst gestorben, die Lage dieser Gegend ist aber zu ideal, als das man keine neuen Projekte erdacht hätte . Neben Projekten zum Bau einer Wendelsteinbahn, gab es auch solche für eine Karwendelbahn . Eine 115km lange Trasse von München nach Innsbruck, sollte in vier, ein bis fünf Kilometer langen Tunnel auf der deutschen Seite, und einen 39,5km langen Tunnel hauptsächlich auf österreichischer Seite verlaufen . Die Karwendelbahn sollte dann auch laut dem Projekt von Gandler & Kirchwegger einen Hochgeschwindigkeitsverkehr von bis zu 250km/h ermöglichen .

Bis Holzkirchen sollte die Karwendelbahn die dort bestehende Altbaustrecke benutzen, aber dort sollte die Neubaustrecke über Bad Tölz führen und westlich des Achenpaßes die Grenze überschreiten . Auf österreichischer Seite sollte der Tunnel zwischen Innsbruck und Hall seinen Tunnelmund haben . Neben einem Kreuzungsbauwerk unterhalb Eng, sollten vom Bächental ein Schacht und von Gnadenwald ein Schrägstollen, zusätzliche Angriffspunkte für den Vortrieb ermöglichen . Zwar hätte dieses Projekt eine erhebliche Zeitersparnis für die Strecke München-Innsbruck gebracht, aber besonders auf deutscher Seite konnte man sich mit dem Projekt nicht anfreunden, durchschnitt es doch zahlreiche Tourismusgebiete . Mit den beschlossenen Ausbau der Unterinntalbahn, wurde es dann auch um die Karwendelbahn wieder leise .

Während die Karwendelbahn dem Brenner als Fortsetzung dienen sollte, war östlich des Achenpaßes auch eine sogenannte 'Rofanbahn' geplant, die eine Fortsetzung des Ahrntunnels der

## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

geplanten Bahnstrecke Venedig-München gewesen wäre . Dabei sollte ein 22km langer Tunnel zwischen Münster und Kreuth, der sogenannte Rofantunnel, die direkte Verbindung des Zillertales mit dem Tegernsee und darüber hinaus mit München ermöglichen .

### **Gerlospaß (1507m) \*\*\***

Zell am Ziller -> Mittersil (Pinzgau)

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Wohl schon vor den Römern wurde der Gerlospaß genutzt, aber mit den Römern bekam er auch eine gewisse regionale Bedeutung . So scheinen zahlreiche Orts- und Landschaftsnamen entlang des Gerlospaßweges einen römischen Ursprung zu haben . Aus anderen Gegenden ist bekannt, das dies für eine Bedeutung der Täler in der Römerzeit spricht, was zwangsläufig auch dem Gerlospaß Bedeutung brachte, zumal andere Pässe in dem Bereich ausscheiden .

Eine internationale Bedeutung hatte der Gerlospaß nie, dafür aber wohl eine überaus wichtige regionale Bedeutung . Dies wurde besonders im hohen Mittelalter deutlich, von dem einige Berichte einer Begehung bekannt sind . Im Jahre 1162 reiste der Erzbischof von Salzburg, der aus Verona kam, über den Gerlospaß zurück nach Salzburg . Jahrhunderte später zog sogar Kaiser Karl IV. über den Gerlospaß . Zum Ende des Mittelalters stieg der Verkehr über den Gerlos stark an, besonders wichtig war er für den Weinhandels Salzburgs, mit Tirol . Der alte Saumweg wurde 1630-32 notdürftig für Wagen befahrbar gemacht . Er scheint aber schon vorher relativ gut wegbar gewesen sein, eventuell sogar für Karren befahrbar, führt er doch über eine verkehrsfreundliche Landschaft und weist keine nennenswerten Hindernisse auf . Bereits 1615 wurde der Ausbau dieses innersalzburgischen Überganges geplant, aber erst fünfzehn Jahre später konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden . Gute 23 Kilometer war diese Straßen zwischen Zell und Wald lang und kostete 7.840 Gulden - die Anlage der neuen Gerlosstraße über die Gerlosplatte hinweg kostete 1962 vergleichsweise im Wert das dreifache . Gerade mal 60 Straßenarbeiter, dazu noch 4-10 Steinbrecher bauten die Straße, natürlich nur soweit dies das Wetter auch zuließ . Der Grund für den Wegausbau war aber weniger der Verkehr, sondern die Golderzfunde im Zillertal, Tirol protestierte aber dennoch gegen diesen 'unnachbarschaftlichen' Straßenbau und drohte sogar mit militärischen Strafmaßnahmen .

Im August 1631 konnte die erste vierspännige Kutsche die Straße befahren, im darauffolgenden Sommer erfolgten noch einige letzte Arbeiten, anschließend derer die Straße auch für den Frachtverkehr geöffnet wurde . Ein Problem bot aber das rutschige Gelände durch welches die Straße führte und den Weg immer wieder zerstörte . Daran half auch nur wenig das im 18.Jh. die Straße nochmals erneuert und sogar verbreitert wurde . Eine lokale Alternative zum Gerlospaß war wohl schon immer der Windauer Filzensattel, der die Ortschaft Wald mit Hopfgarten und Westendorf verband . Es ist nicht auszuschließen das der Windauer Filzensattel auch eine überregionale Bedeutung hatte, als direkte nördliche Fortsetzung des Krimmler Tauern bzw. der Birnlücke . Immerhin hätte dieser Weg eine bedeutsame Abkürzung zwischen Bruneck und Rosenheim dargestellt, da er beide Orte ziemlich direkt verbindet . Man konnte auf ihn Mautgebühren einsparen und sich wohl auch lästigen Kontrollen entziehen . Auf den benachbarten Ronachpaß wurde 1631 ein Wachdienst eingerichtet, der wohl auch der Kontrolle des Windauer Filzensattel diene .

Bereits 1897 wurde der Neubau der Gerlosstraße in das Straßenbauprogramm Österreichs aufgenommen . Die bisherige Gerlosstraße war recht verfallen, nur noch schwer befahrbar, kaum mehr als ein Karrenweg und somit längst zu einen Hindernis geworden . Erst 1913 begann man aber mit den Bau, von Zell am Ziller ausgehend . Im Krieg wurden die Arbeiten zwar fortgesetzt, aber nach dem Krieg gerieten die Arbeiten ins stocken . Zwar war die Bedeutung des Gerlospaßes durch die Kriegsfolgen eher gestiegen, aber die fortschreitende Inflation, die schon im Krieg begann und in den Nachkriegsjahren auch in Österreich einen traurigen Höhepunkt fand, bereitete auch der Finanzierung der Bauarbeiten am Gerlospaß Schwierigkeiten . Als 1921 daher die Arbeiten eingestellt werden mußten, hatte man zumindest ein Provisorium geschaffen, was die notwendigsten Aufgaben erfüllte . Erst Anfang der 30er Jahre, begann man im Rahmen eines Arbeitsplatzbeschaffungsprogramms, wieder mit den Straßenbauarbeiten . Mittlerweile war die Gerlosstraße aber längst wieder so sehr verfallen, das sie für Kraftfahrzeugverkehr unbrauchbar

# ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

geworden war .

Es gibt heute zwei Gerlosstraßen; eine 'Alte', welche den Gerlospaß überschreitet und eine 'Neue', weiter südlich liegende, welche einen anderen 120m höher gelegenen Übergang, die sogenannte Gerlosplatte, nutzt . Die 'Alte Gerlosstraße' ist schmal und viel gewunden, dennoch aber nicht sonderlich schwer befahrbar . Ihren höchsten Punkt erreicht sie aber nicht am Gerlospaß, da sie bei diesen ihren Anstieg noch fortsetzt bis sie eine Höhe von 1598m erreicht . Über diesen Umweg hat die Gerlosstraße immerhin eine rutsch- und hochwassersichere Trasse erhalten und somit wurde auch deren gefährlichster Abschnitt entschärft . Eine neue Gerlosstraße, die die alte Gerlosstraße seit 1962 südlich umgeht, ersetzt heute diese fast völlig . Mit Eröffnung dieser hat die alte Gerlosstraße viel von ihrer Bedeutung verloren, zwar wäre sie deutlich kürzer als die neue, aber da sie nur wenig modernisiert wurde, zieht sie auch kaum Verkehr an . Im Jahre 1993 wurde erwogen, das die Straße zu einer Mautstraße erhoben werden sollte, um damit eine Modernisierung zu finanzieren .

Seit einiger Zeit entstanden auch immer wieder Projekte, den Gerlospaß mit einen längeren Tunnel zu unterqueren, um Tirol besser an das restliche Österreich anzuschließen . Ende des 19.Jh. tauchten für einige Jahrzehnte lang regelmäßig Pläne auf, den Gerlospaß von einer Eisenbahnstrecke über- bzw. unterqueren zu lassen . In jüngerer Zeit waren es dann mehr Straßentunnel, die den Gerlos unterqueren sollten und letztlich sogar einer Schnellstraße Raum bieten sollte . Dieser Gedanke ist aus den weitläufigen Planungen noch nicht verschwunden, wohl aber der Gedanke des Bahnbaus, und das obwohl bei letzteren es die Bahn bis auf wenige Kilometer vor den Gerlospaß es bereits geschafft hat .

## **Gerlosplatte (1628m) \*\*\***

Zell am Ziller -> Mittersil (Pinzgau)

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Seit 1962 kann die neue Gerlosstraße genutzt werden, die nicht mehr den Gerlospaß nutzt, sondern die etwas höher gelegene Gerlosplatte , welche dort ihren Scheitelpunkt bei 1628m findet . Diese mautpflichtige moderne Kunststraße bietet einen, gerade für den Touristenverkehr, wichtigen Übergang zwischen den Ländern Tirol und Salzburg .

Bei der Gerlosplatte handelt sich um keinen herkömmlichen Paß, vielmehr ist es eine von einen eiszeitlichen Gletscher weitflächig ausgehobelte Hochfläche . Unweit der Gerlosplatte befindet sich Europas höchster Wasserfall . Aus 400m Höhe stürzt das Wasser der Krimmler Ache, unweit des Krimmler Ortsrand, hinab in das obere Salzachtal . Bereits 1803 schlug ein Arzt aus Zell vor, den Wasserfall als Spritzbad zu nutzen und für dessen Erschließung einen hölzernen Weg zu erbauen, wozu es aber nie kam . Ob der Schönheit und Einzigartigkeit des Krimmler Wasserfalles konstituierte sich dann aber doch im Jahre 1876 in Krimml eine Kommission aus verschiedenen am Bergtourismus interessierten Kreisen, die die Möglichkeit der touristischen Erschließung des Wasserfalls prüften . Auf deren Betreiben hin wurde bereits 1879 ein erster Weg erbaut, der im Jahre 1900 dann weiter ausgebaut wurde .

## **Paß Thurn (1274m) \***

Kitzbühel -> Mittersil (Pinzgau)

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Der Paß Thurn ist ein schon seit altersher wichtiger Paß . Wohl schon kurz nach den zurückweichen der Gletscher von der Paßhöhe, wurde er von steinzeitlichen Menschen überschritten . Später in der Bronzezeit wurde hier das für die Bronzeherstellung notwendige Kupfer abgebaut und auch verarbeitet . An mehren Fundstellen kamen Kupferschlacken und auch Werkzeuge zum Vorschein. In der Eisenzeit dann, bauten wohl Kelten die alten Naturpfade zu einen ersten Saumweg aus . Dieser diente bis in die Neuzeit hinein dem Salzhandel . Auch heute hat der Paß Thurn, der mittlerweile modern ausgebaut ist, eine überaus wichtige Bedeutung für den Handel und Verkehr Tirols, mit dem Südosten Österreichs . Ursprünglich hieß die ganze Gegend am und um

# ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

den heutigen Paß Thurn, besonders aber der Norden, 'Jochberg', später wurde er als 'Thurnertauern' und in jüngerer Zeit dann als 'Paß Thurn' bezeichnet . Der 1274m hohe Übergang ist ein Produkt eiszeitlicher Gletscher . In den Eiszeiten griff der Gletscher des Großvenedigers immer wieder über das Pinzgau nach Norden aus und hinterließ bei seinem Rückzug eine sanfte Mulde, die überzogen ist mit Gletschertrümmerschutt .

## Die einstige Bedeutung

Ob schon die Römer am Übergang jenen Wachturm errichteten, der später dem Paß seinen Namen gab, oder ob dieser Wehrbau erst im Mittelalter entstand, ist höchst umstritten . Sicher ist aber, das dieser Wehrturm spätestens am Ende des Mittelalters von Salzburg zur Sperrung des Thurnpaßweges eingerichtet wurde . Bis in das 18.Jh. hinein übte er diese Position aus, ein mit einem Tor versehener Bretterzaun und einfache Mauern, sollten insbesondere den Viehtrieb, aber auch den Handelsverkehr kontrollieren, so das dieser nicht Dunkelheit oder schlechtes Wetter nutzend, den breiten Sattel an einer anderen Stelle als der erlaubten zu überschreiten . Der Grenzverlauf am Paß war lange Zeit umstritten, Salzburg sah auch das nördliche Paßvorfeld zum Pinzgau gehörend, da die Mittersiller dort zahlreiche Güter und Rechte besaßen, die man schon als 'uralte' umschreiben konnte . Erst um 1533 kam es zu einer Einigung, bei der die Tiroler Vorstellungen verwirklicht wurden und die Grenzlinie entlang der Wasserscheide, also auf der Paßhöhe, fest schrieb .

Wie eigentlich alle Alpenübergänge war auch der Weg über den Paß Thurn beschwerlich und gefährlich . Wie an anderen Tauernpässe auch, gab es hier die Tradition daß der in Paßnähe siedelnde Bauer sich um die Reisenden kümmern mußte . Er hatte die Pflicht diese zu versorgen und ihnen Herberge zu geben, so erhielt er den Namen 'Spitaler' . Im 16. und 17.Jh. wurde der Wachturm am Paß Thurn auch als Beherbergungsstelle ausgebaut, bereits vorher wurden hier die Zölle erhoben, aber auch für Bewirtung der Reisende wurde gesorgt . Ein Pächter betrieb diese Anlage, er hielt auch die Salzburger Seite des Weges instand . Zum Ausgleich erhielt er Güter und auch eine Provision in Form von Getreidelieferungen . Wurde die Paßsperre also zivil betrieben, so versah den Wachdienst aber ein salzburger Soldat.

Auf einer der drei Hangterrassen, die die Gletscher südlich des Paß Thurn geschaffen haben, befindet sich eine mittelalterliche, recht wehrhafte Burg . Sie wurde im 12.Jh. von den Lechsgermünder Grafen erbaut, die damals im Pinzgau Lehen besaßen und mit dieser Burg nicht nur den Weg zum Paß Thurn kontrollieren wollten, sondern auch die einheimische Bevölkerung . Trotz aller Wehrhaftigkeit wurde sie im Bauernkrieg 1526 von einheimischen Bauern ausgeraubt und schwer zerstört . Später durften die Bauern zur Strafe die verhaßte Zwingfeste aus eigenen Mitteln und mit eigener Arbeitsleistung wieder aufbauen . Es wurde später zu einem Schloß ausgebaut, kam 1881 in Privatbesitz und ist heute ein Hotel .

Im Jahre 1642 wurden von Mittersill aus, auf den Paß Thurn und auch in Wald, östlich des Gerlospaßes, auch noch eine Wache angestellt die den Rinderhandel, später auch Wein- bzw. Branntweinhandel, kontrollieren sollte . Der Weg über den Paß Thurn wurde seinerseits um das Jahr 1600 als 'Landstraße' erwähnt . In dieser Zeit stieg die Bedeutung des Paß Thurn merkbar an, denn er bildete nicht nur die wichtige nördliche Verbindung für die westlichsten Tauernpässe, sondern auch für den Gerlospaß . Wenn auch ein nicht unerheblicher Teil des internationalen Handels Salzburgs und auch Venedigs, den Weg über den Paß Thurn nahm, entstammten doch die wichtigsten Handelsgüter die über ihn gesäumt wurden, zu einem Großteil den regionalen Handel . So waren die wichtigsten Handelsgüter Wein bzw. Branntwein, aber auch Salz und Vieh, in früheren Zeiten wohl auch Bergwerksprodukte .

## Die moderne Fahrstraße

Der Saumweg über den Paß Thurn war wohl schon recht frühzeitig für Karren befahrbar, und sogar für Lastfuhrwerke - wenn auch dies nur unter größter Mühe . Im Jahre 1781 wurde die alte Landstraße ausgebaut, aber bis in das 19.Jh. hinein zögerte sich die Fertigstellung hinaus . Sie war nun nahezu lawinensicher und auch um einiges bequemer zu befahren . Und 50 Jahre später,

## ALPENPÄSSE - INNTALER ALPEN

im Jahre 1830, beschloß man in Wien, aus strategischen Gründen eine Reichsstraße über den Paß Thurn zu errichten . Diese sollte Kitzbühel mit Mittersill verbinden, und war noch bequemer und sicherer zu befahren . Die Straße wurde, wie so viele ihrer Zeit, mit militärischen Hintergedanken gebaut, sie sollte nunmehr Flankenschutz bieten, vor einen befürchteten Angriff aus Bayern . Das Vorhaben wurde zwischen 1836 und 1840 ausgeführt . Die neue Straße war für die damalige Zeit ein bautechnisches Meisterwerk, aber durch den Bahnbau in der 2.Hälfte des 19.Jh. büßte die Straße an Bedeutung ein . Gras soll nun auf ihr zeitweise gewachsen sein . Erst das Aufkommen der Kraftfahrzeuge verschaffte auch dem Paß Thurn eine neue Bedeutung . So wurde 1913 die erste Autobuslinie von Kitzbühel nach Mittersill eingerichtet .

Als der Bau einer Bahnlinie über einen der Tauernpässe ab Mitte des 19.Jh. zunehmens zur Disposition stand, bekam auch der Paß Thurn für diese Pläne Bedeutung, denn über den Paß Thurn sollte diese Bahnlinie ihre Fortsetzung nach Norden hin, zum Inntal, erhalten . Insbesondere trifft dies auf das Projekt der Felbertauernbahn zu, bei der vorgesehen war, den Paß Thurn mit einen gut 3km langen Tunnel zu unterqueren . Aber weder die Felbertauernbahn wurde gebaut, noch eine unter oder auch nur über den Paß Thurn .

Mit Eröffnung der Großglocknerstraße wurde auch ein Ausbau der Paß Thurn-Straße notwendig, bereits vorher wurde dies erkannt und schon Anfang der 20er Jahre entstanden entsprechende Ausbaupläne . Aber bis 1934 war nur die Straße von Kitzbühel bis zur Schwarzenbrücke ausgebaut und bis zum Kriegsausbruch kam man auch nicht viel weiter, besonders die Straßen in Richtung Inntal und Salzburg, waren noch weiterhin recht schlecht . Erst 1950 trat mit dem Neubau eines 4km langen Abschnittes zwischen Eberhartling und St.Johann, eine gewisse Verbesserung an der nördlichen Fortsetzung der Paß Thurn-Straße ein . Dabei wurden auch ein paar niveaugleiche Kreuzungen zwischen Straße und Bahn aufgehoben . Anlaß dieses Ausbaues war eine Order der amerikanischen Besatzungstruppen, die aus strategischen Gründen ein Anliegen an eine gut angeschlossene Paß Thurn-Straße besaßen, da diese eine wichtige Funktion haben sollte, als östliche Nord-Süd-Verbindung direkt hinter einer möglichen Front, in einem Krieg gegen die Sowjetunion und den von ihnen besetzten Gebieten . Bald aber baute man auch wieder mit rein zivilen Hintergründen, so erhielt bereits 1958 Kitzbühel eine Umfahrung .

Trotz mehrmaligen Ausbaus war die Paß Thurn-Straße nach der Fertigstellung der Felbertauernstraße im Jahre 1967, dem Verkehr nicht mehr gewachsen . Er bildete in Zukunft ein Hindernis auf dieser neuen Alpentransversalen, so entschloß sich die Felbertauernstraßen AG, die Modernisierung des für sie so wichtigen Zubringers mit zu finanzieren . Ein Betrag von 36 Mio. ASH machte dies möglich . So wurde ab 1967 in mehrjähriger Arbeit, zwei Drittel der Paßstrecke begradigt und verbreitert . Die Verkehrsbedeutung des Paß Thurn war bald so groß, das der Plan zu dessen Untertunnelung bestand, nur so war der Felbertauernstraße auch ihre vorgesehene Bedeutung zu geben . Aber an der Felbertauernstraße selbst zeigten sich bald die Kapazitäten als erschöpft, selbst mit einen zwischenzeitlichen Ausbau konnte man dort keine grundlegende Änderung erreichen . So wirkt nunmehr der Paß Thurn wie eine Art Ventil, in dem es den internationalen Transitverkehr, insbesondere aber den Lastverkehr, zu einem Großteil von ihm fern hält . Mittlerweile wurden daher auch die Tunnelbaupläne wieder fallengelassen .

Von der Paßhöhe bietet sich ein herrlicher Panoramablick, insbesondere auf den teilweise vergletscherten Alpenhauptkamm der Hohen Tauern . Mittlerweile hat sich die Paßhöhe auch zu einen beliebten Wintersportgebiet gemauert, zahlreiche Lifte und Wintersporteinrichtungen sind dafür Sinnbild .

\*\*\* \*\*





## SALZBURG

### Das Salzkammergut

Die Täler um die Ortschaft Salzburg waren schon sehr frühzeitig besiedelt, zwar gibt es zahlreiche archäologische Funde die dies belegen, doch sagen diese zu den Siedlern selbst nur sehr wenig aus . Im 3. vorchristlichen Jahrhundert drangen in den Westen und wohl auch Norden des Salzkammergutes gallische Völker, das Landesinnere besiedelten aber veneto-illyrische Völker . Diese bildeten ein knappes Jahrhundert später das lockere Staatsgebilde Noricum, bei welchem Salzburg der westlichste Landesteil war . Erste Römer kamen wohl schon in dieser Zeit in die Gegend, aber richtig stark wurde der römische Einfluß erst etwa um die Zeitenwende, als von Norden Barbaren die Gegend bedrohten und die Römer ihren norischen Verbündeten beistanden . Dennoch wurde erst im 3.Jahrhundert Noricum vollends in das Römische Reich angegliedert . In dieser Zeit drangen gerade auch in das nördliche Salzburg wieder häufiger germanische Stämme ein und plünderten sie . Mit der Zeit konnten die Römer, die ja auch an immer mehr Fronten kämpfen mußten, das Land nicht mehr halten und räumten es . Nach dem Rückzug der Römer verfiel das Land für Jahrhunderte in Anarchie . Nur lose und nur zeitweise zu einen der mächtigen germanischen Stammesstaaten gehörend, sah sich das Land immer wieder als Durchzugsgebiet der verschiedensten Heere .

Ruhe zog erst ein, als ab dem 6.Jh. verstärkt Bayern von Norden und Osten eindringen . Diese trafen wohl nur noch auf sehr spärliche Reste der alten romanisierten veneto-illyrischen Bevölkerung, dazu die verschiedensten Splittergruppen anderer Völker wie Markomannen, Goten, Hunnen oder Alanen . Ab dem 9.Jh. wurde das Salzkammergut, welches mittlerweile zum im werden begriffenen Heiligen Römischen Reich - Deutscher Nation gehörte, wieder Durchzugsgebiet fremder Heere . Vom Osten drangen Ungarn auf ihren Weg nach Süddeutschland ein und verheerten das Land, von Westen kamen bayrische und deutsche Heere ein, die wiederum gegen die Ungarn zu Felde zogen .

Gerade auch die Ungarnfeldzüge hatten zur Folge, das die deutsche Sprachgrenze immer weiter nach Osten verschoben wurde . Dies vor allen gegen slawische Siedler, die sich zwischenzeitlich hier niedergelassen haben . Schon zu Beginn des Hochmittelalters war die deutsche Sprachgrenze bis nach Wien verschoben worden und auch im gesamten Salzkammergut war wohl nur die deutsche Sprache verbreitet . Wirtschaftlich war das Gebiet schon immer gut bestellt, dies vor allem auch Dank des Salzbergbaues, der gleich an mehreren Stellen des Salzkammergutes betrieben werden konnte . Schon in prähistorischer Zeit war dies der Fall und erst in der Neuzeit verlor die Salzgewinnung an Bedeutung . Nicht von ungefähr hat das Land seinen Namen . Im späten Mittelalter begann auch hier die Zersplitterung, die sich besonders die Bischofsstadt Salzburg zu Nutze machte . Bald beherrschte Salzburg große Teile des heutigen Salzkammergutes und darüber hinaus, stand dabei besonders in Konkurrenz zu Tirol . Erst mit der durch Napoleon einsetzenden Säkularisierung der deutschen Bistümer geriet es zu großen Teilen an die Habsburger, durch denen es bis heute Teil Österreichs ist .

Die Infrastruktur ist gut entwickelt, es gibt viele gute Straßen, in den Haupttälern auch Autobahnen und Schnellstraßen, sowie zahlreiche Bahnlinien . Viele der Bahnlinien und Schnellstraßen dienen auch dem internationalen Transitverkehr, da durch Salzburg wichtige Ost-West, bzw. Nordwest-Südost-Wege verlaufen . Diese stehen in einer Jahrtausende alten Tradition, von denen wohl schon früh die Anrainer in den Bergen profitierten . Heute wo der Verkehr nur noch 'durch rollt', bleibt freilich weniger Nutzen zurück, als früher . Dennoch schließt gerade dieser Verkehr das Salzkammergut bestens an andere Teile Europas an, heute wie einst, eine wichtige Voraussetzung für regionalen Wohlstand.

### **Grießenpaß ( 967m) \*\***

St.Johann -> Saalfelden

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

# ALPENPÄSSE - SALZBURG

Die versumpfte Paßhöhe bildete schon frühzeitig die Grenze zwischen Salzburg und Tirol, da beide Länder gegenseitig stark konkurrierten, war diese daher stark befestigt . Im 17.Jh. gehörte der Grießenpaß zu den Pässen, mit dessen Hilfe man teure Mautgebühren, Zölle oder auch nur lästige Handelsbeschränkungen umgehen konnte . Um dem entgegenzutreten, ließ die Salzburger Seite auf der Paßhöhe einen Wächter stationieren . Dank entsprechender Ausbauten entwickelte sich der Weg über den Grießenpaß zu einer viel befahrbaren Strecke . Besonders rege war der Transport von 'Welschwein' und, im 18.Jh. auch von dem beliebten Etschbranntwein .

## Die Giselabahn

Über den Paß verkehrt seit 1875 die Giselabahn, die einzige innerösterreichische Bahnlinie, die das Tiroler Bahnnetz, mit dem restlichen Österreich verbindet . Ihr Bau wurde schon lange zuvor propagiert, waren doch zuvor auf dem Bahnwege von Tirol nach Wien erhebliche Umwege zu machen . Die nördliche Route führte über Bayern, die südliche doch sehr nahe an italienisches Gebiet heran, Schwächen die sich in den Kriegen kurz zuvor, deutlich bemerkbar machten . Dennoch ist die Giselabahn, eine Bahnlinie die trotz ihrer Wichtigkeit für den österreichischen Verkehr äußerst mangelhaft ausgebaut wurde . Auch wenn sie 1910 ein zweites Gleis bekam, blieb sie immer eher eine Nebenbahn . Als nach dem 1.Weltkrieg, die Pustertalbahn an Italien kam und die Giselabahn nunmehr die einzige innerösterreichische Verbindungsbahn Tirols mit den Rest Österreichs wurde, änderte sich dennoch nur wenig . Noch heute sind auf der Scheitelstrecke bei schweren Zügen Vorspann- bzw. Schiebedienste notwendig . Auch die Wetterverhältnisse sind hier im Winter recht streng und behindern den Bahnverkehr, eine Modernisierung wäre allein daher schon sinnvoll . Diese Vernachlässigung der offensichtlich so wichtigen Bahnstrecke, rührt einerseits aus einer ohnehin besser befahrbaren Bahnverbindung die durch Deutschland führt, sondern auch weil jahrzehntealte Projekte, wie das des 'Berchtesgarden-Bypaßes, bisher immer wieder diskutiert wurde . Daher wird sich hier auch in Zukunft wohl nur wenig ändern, einstweilen macht die Bahn daher hier aus der Not eine Tugend und testet hier gerne neue Loks, besonders auch auf die Wintertauglichkeit . Sogar ausländische Loks, der Bahnen der Schweiz und Norwegens wurden hier getestet, und sogar der deutsche ICE 2 .

## Hirschbichl (1176m)

Hintersee -> Weißbach b.Lofer

Trassierung ; Fahrweg, gesperrt; SG 2

Bereits im Mittelalter, spätestens ab dem 13.Jh., führte ein Teil des Salzburger Verkehrs mit Oberitalien, nachdem es einen der Pässe der Hohen Tauern passierte, über den Hirschbichl, der zuweilen auch als Hirschbühel bezeichnet wird . Besondere Bedeutung besaß der Hirschbichl für den Salzhandel Salzburgs und derer Salzorte . Der Salzburger Weg über Reichenhall, den Paß Hallthurn und Hirschbichl wurde in der beginnenden Neuzeit auch als 'Hinterer Ausgang' bezeichnet . Die Transportverzeichnisse aus der damaligen Zeit berichten von recht ansehnlichen Transportmengen . Im 17.Jh. brach der Verkehr ein wenig ein, weil Berchtesgaden dem Halleiner Salz durch Mauterhebung den Weg zum Hirschbichl versperrt . Zum Ausgleich stieg aber nun die Weinsäumerie an, die für günstigere Preise für das Schellenberger Salz sorgte, da dadurch die Säumer in beiden Richtungen nun eine Fracht besaßen . Und so konnten allein im Winter 1712 wieder 15.000 Stock Salz über den Übergang transportiert werden . Auch der Pilgerverkehr nach Maria Kirchenthal nahm nun stark zu . Als aber im 18.Jh. auf dem Hirschbichl ein Wachthaus errichtet wurde, hatte sich schon ein Großteil des Verkehrs hin zu den Verkehrswegen im Tal der Saalach bzw. Salzach hinverlagert . Endgültig brach er aber zusammen, als Berchtesgaden 1806 mit Salzburg vereinigt wurde .

Geschichte schrieb der Hirschbichl in den bayrischen Erbfolgekriegen (1745) und in den Franzosenkämpfen (1809) . In den Jahren 1804/05 wurde der Ausbau des Hirschbichlweges zur Straße geplant, initiiert wurde dies durch den damaligen Herrscher Großherzog Ferdinand II. von Toscana, der auch (Kur-)Fürst über Salzburg und Berchtesgaden war . An der Finanzierung wollten sich die Kitzbüheler Landgemeinden maßgebend beteiligen, aber die Grenzveränderungen

# ALPENPÄSSE - SALZBURG

in den Folgejahren, die Berchtesgarden dauerhaft an Bayern brachten, machten diese Planungen ein Ende . Dennoch war noch Mitte des 19.Jh. der Saumweg über den Hirschbichl ein häufig begangener Saumweg, mit einiger Bedeutung für den überregionalen Handel . Später wurde der Weg aber dennoch durchgängig befahrbar ausgebaut, wenn auch nur im bescheidenen Standard eines Forstweges .

Heute führt ein Fahrweg über ihn, der aber für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist . Nur bis zu den jeweiligen Grenzposten, die ein erhebliches Stück von der Paßhöhe entfernt sind, ist die Straße für den öffentlichen Verkehr befahrbar . Daran hat sich dann auch mit dem Schengenvertrag, der Europas Grenzen deutlich lockerer machte, nicht viel verändert . Noch heute gibt es hier einen Wegmacher, wie früher an jeder Straße, der den bescheidenen Weg in Ordnung hält .

Der Hirschbichl ist der einzige Paß zwischen Steinpaß und Hallein, der mit einem Fahrweg versehen ist . Zeitweise tauchten immer wieder Pläne auf, für einen Ausbau einer Straße aus den Berchtesgardener Land ins Tal der Saalach, am ausgereiftesten waren aber die Pläne für den Bau der Dürreckstraße, die weiter östlich über das Steinernes Meer nach Saalfelden geführt werden sollte . Der Plan wurde aber fallengelassen und so endet sie bei Hinterbrand am Jenner .

## Der Berchtesgarden-Bypaß

Zwar gibt es seit über 100 Jahren auch eine innerösterreichische Verbindung von Tirol in das restliche Österreich, aber diese ist mittlerweile stark überaltert und stellt daher eher einen Umweg da . Wer es daher auf seiner Reise von Salzburg nach Innsbruck eilig hat, fährt besser über Bayern . Die daraus resultierende Unzulänglichkeit war schon früh erkannt, und so kam man noch zu K.u.K. Zeiten auf den Gedanken, eine Bahnlinie im 'Deutschen Eck' zu bauen . Dabei war man sich damals, wie heute im unklaren, ob man dabei die kürzeste Variante nehmen sollte, die durch das deutsche Salzachtal führen würde, oder die längere und deutlich kompliziertere, die den Berchtesgardener 'Zipfel' umfährt .

Neuerdings verliert aus Umweltschutzgedanken die erstere Variante wieder an Bedeutung, nach dem sie seit 1977 wieder verstärkt diskutiert wurde . Bei einem dieser diskutierten Projekte soll ein 13.1km langer Tunnel zwischen Salzburg und Lofer, längs des Saalachtals das deutsche Gebiet bei Berchtesgarden unterqueren . Allein diese Neubaustrecke würde gegenüber der 150km langen ÖBB-Strecke, eine Wegverkürzung von 64km bringen, dazu noch durch die Hochgeschwindigkeitstauglichkeit die Reisezeit auf weniger als ein Fünftel verkürzen . Eine zusätzliche Anbindung des deutschen Berchtesgardens würde diese Variante auch für die BRD attraktiv werden lassen . Österreich erwägt aber dennoch eher eine Variante in der das 'Deutsche Eck' mittels einer Neubautrasse Bischofshofen-Saalfeld-Wörgl umfahren wird . Die geologische Verhältnisse sind hier in der Grauwacken-Schieferzone zwar günstiger, als in der Karstzone Berchtesgardens, aber sie ist auch deutlich länger, außerdem kommt man um einen Tunnelbau von wenigstens insgesamt 60 Kilometer nicht herum . Dies macht die Strecke nicht nur im Bau deutlich teurer, sondern auch im Betrieb nicht so ökonomisch . Dazu kommt dass sie in einen zusammenwachsenden, grenzen-losen Europa eher einen Anachronismus darstellen würde .

**Filzensattel** (1292m) \*\*

Dienten -> Saalfelden

**Dientner Sattel** (1357m) \*\*

Dienten -> Bischofshofen

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Beide Pässe besaßen einst nur eine lokale Bedeutung, neben lokalen landwirtschaftlichen Produkten die über diese gebracht wurden, waren sie vor allem von der hier ansässigen Bevölkerung genutzt . Eine moderne Straße erhielten sie beide dann in jüngerer Zeit auch vor allen nur ob des Tourismus, für den die sogenannte 'Hochkönigstraße' über beide Pässe hinweg erbaut wurde .

# ALPENPÄSSE - SALZBURG

## **Paß Gschütt ( 964m) \*\***

Lindenthal -> Hallstatt

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Das beim Paß Gschütt das Wort 'Paß' vor dem Eigennamen auftaucht, kommt daher daß dieses Wort anfangs nur eine mit einer Sperre oder Wacht versehene Engstelle bezeichnete, ohne das es auch ein echter Bergübergang sein mußte - wie beim Paß Lueg . Bereits zu einer Zeit war dies üblich in der man einen tatsächlichen und reinen Übergang nur als 'Berg' (oder hier als Tauern) bezeichnete . Erst in jüngerer Zeit ging die Bezeichnung 'Paß' auch hauptsächlich auf einen Bergübergang über . Die alten Orte die einst als Paß bezeichnet wurden, haben diese noch heute zumeist als Landschaftsnamen .

Eine erste Wacht die auf dem Paß Gschütt eingerichtet wurde, war eine im Jahre 1681 eingerichtete Infektionswache . Schon 1685 wurde diese zu einer richtigen Wache aufgewertet, die den Handel, vor allem von Wein, Schmalz und Vieh kontrollieren sollte . Spätestens zu Beginn der Neuzeit war der Paß Gschütt auch befahrbar, eine Säumergenossenschaft wie bei anderen Pässen bestand aber nicht, der Saumverkehr wurde vielmehr von Abtenauer Bauern durchgeführt, zumeist in den Jahreszeiten wo sie nicht durch Landarbeit verhindert waren .

## **Pötschenhöhe ( 992m) \*\***

St.Agatha -> Bad Aussee

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Die Pötschenhöhe besaß nie eine große Bedeutung für den Fernhandel, im regionalen Handel wurde der aber doch rege genutzt . Sie kürzt den Weg zwischen Bad Aussee und St.Agatha, der entlang der Traun und des Hallstätter Sees führt, um fast die Hälfte ab . Noch heute bevorzugt der moderne Verkehr diese Abkürzung, das zumal da die Straße entlang der Traun eine lange Wintersperre aufweist . Die 1877 fertiggestellte Bahn Pürgg - Gmunden nimmt aber hingegen den Weg entlang der Traun .

Das die Pötschenhöhe als Übergang genutzt wird ist ohnehin eher neu, denn früher nutzte man den etwas nordöstlicher gelegenen Pflintsberg . Dank einiger Funde gilt es als sicher, das hier schon ein ausgebauter Weg zu römischer Zeit entlang führte . Dieser verband Pürgg und Salzburg auf einer direkten Route und führte nebenher entlang vieler Bergwerke . Freilich wurde auch schon damals die Route entlang der Traun genutzt . An dieser sind Spuren eines Weges nachweisbar, der bis in prähistorische Zeiten zurück geführt wird . Die Funde liegen interessanter Weise im Bereich von Altaussee nach Laufen, mit wenigen Ausnahmen, in einer auffallenden Weise an der Südwestseite des Sandlingstockes am Pflintsberg und nicht im Bereich der heutigen Pötschenstraße . Auch später wurde dieser Weg weiter genutzt, im Mittelalter sogar zu einer Straße ausgebaut . Als Salzsaumweg wird taucht sie 1395 erstmals auf . Eine Burg, heute nur noch eine Ruine, bewachte diesen am Pflintsberg . Neben der Salzsäumerei, war auch das säumen von Erzen wichtig, neben Kupfererz war dies vor allem Eisenerz . Ein Zoll für Eisenerz ist daher schon für das Jahr 1492 bezeugt . Im späten Mittelalter wird der alte Salzsaumweg aber nach Süden, hin zur Pötschenhöhe verlegt . Die Salinen taten dies in eigener Regie, denn sie waren auch verantwortlich für die Instandhaltung der Straße .

\*\*\* \*\*

## ÖSTERREICH

### In den Bergen südlich der Donau

Die Berglandschaft südlich der Donau wurde einst wohl von verschiedenen Völkern besiedelt, diese bildeten in der späten Eisenzeit die Grundlage zur Gründung des halbstaatlichen Gebildes, welches als Noricum bezeichnet wurde und aus welchen ein mit den römischen Reich verbundenes Regnum wurde . In den ersten beiden nachchristlichen Jahrhunderten war der Einfluß Roms auf die norische Bevölkerung recht gering, diese stieg erst im 3.Jh. an, als sich das römische Militär gezwungen sah, das Noricum zu besetzen . Germanische Markomannen und Bojer fielen in dieser Zeit immer wieder aus der heutigen Tschechei, oftmals in einer breiten Front über die Donau kommend, in das Land südlich der Donau ein . Rom hatte so einige Mühen, diesen Einfällen ein Ende zu bereiten . Die Ruhe hielt dann auch über 200 Jahre, im 5.Jh. wurde der Andrang der Barbaren immer stärker . Germanen verschiedenster Stämme, sowie Hunnen und andere asiatische Völker fielen immer häufiger in die gesamten Grenzgebiete Roms ein und drangen weit in diese vor . Rom wurde gezwungen sich zurückzuziehen, für das norische Gebiet ist bekannt, das sie dabei einen Großteil der dort ansässigen Bevölkerung ins noch sichere Italien evakuierten .

Im Zuge der Völkerwanderungen ziehen zahlreiche Völker durch die Länder und Täler südlich der Donau, die meisten bleiben aber nicht, sondern ziehen weiter . Da sie dabei große Teile des Landes verwüsteten, galt das gesamte ehemalige norische Reich, späterhin als ein wüstes Land . Eine gute Grundlage für die sich im 6.Jh. von Osten ausbreitenden Slawen sich hier anzusiedeln . Als ebenfalls im 6.Jh. bajuwarische Stämme von Altbayern aus, sich entlang der Donau und der Quertäler begannen auszubreiten, hatten sich die Slawen wohl schon ein, zwei Generationen festgesetzt . So trafen die Bayern nur noch auf ein slawisches Kulturelement, es ist nichts bekannt, das sie auch nur Reste der alten norisch-römischen Kultur antrafen . Selbst die christlichen Strukturen waren verfallen - Bistümer waren unbesetzt, Kirchen zerstört, Gemeinden oftmals wieder heidnisch . Die Wiedermisionierung begann aber bald, vor allem von Bayern aus, und wohl schon im 7./8. hatte sich das Christentum bei den Bajuwaren, wie auch den Slawen durchgesetzt . Auf dieser Grundlage konnte auch Bayern noch im frühen Mittelalter fast das gesamte heutige Österreich in Besitz nehmen und es dem deutschen Sprach- und Kulturraum zugänglich machen .

Nachdem diese Gebiete mit Bayern an das fränkische Reich kamen, standen sie noch lange Zeit unter dem Druck der Raubzüge von Völkern aus dem Osten, vor allem der Awaren und Ungarn . Zur Grenzsicherung gegen diese teilten die deutschen Kaiser das östliche bayrische Land in viele kleinere Grenzmarken auf, die Gebiete südlich der Donau bekamen die Babenberger, später gingen sie an die Habsburger, bei denen sie blieben und durch die sie die Keimzelle des großen Habsburgerreiches, wie der kleinen österreichischen Republik wurde .

Für den Verkehr sind die Täler südlich der Alpen sehr gut erschlossen, dies kommt daher das die Alpen hier schon recht niedrig sind und mehr einer Mittelgebirgslandschaft entsprechen, als einer Hochgebirgslandschaft . Es gibt zahlreiche gut ausgebaute Straßen und auch moderne Eisenbahnstrecken, die alle Täler untereinander gut miteinander verbinden . Am Rande des besprochenen Gebietes, in den Haupttälern, gibt es auch Autobahnen, die Österreich mit den restlichen Europa verbinden . Und auch Eisenbahnen, Haupt- wie auch Nebenbahnen sind recht reichlich vertreten .

### **Pyhrnpaß ( 945m) \*\***

Spital am Pyhrn -> Liezen

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der Name des Paßes gilt als beliebte Fehlerquelle in Aufsätzen und der gleichen, gerne setzt man das 'y' hinter dem 'h' . 'Pyhrn' kommt aber nicht aus dem griechischen, sondern aus dem

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

keltischen, wo 'Pyr' für Berg steht . Aber auch eine slawische Abstammung steht zur Debatte, nach der der Name vom slowenischen 'Prdo', was soviel wie 'Gegend am Bergeck' bedeutet, abgeleitet wird . In Urkunden der Jahre 1190-1259 wird der Pyhrnpaß als 'Pirdononis' genannt, was in etwa 'spitzer Berg' bedeutet . Und bereits bei der Stiftung des Klosters Gleink durch den Steirischen Markgrafen Otaker, ist in einer Urkunde vom 'pirno monte' die Rede . Die heutige Form wird seit etwa dem 16./17.Jh. genannt .

## Die Norische Straße

Aus altsteinzeitlichen Funden die man in der Gamssulzenhöhle oberhalb des Gleinkerssees machte und von Felsbildern her, schließt man, daß der Pyhrnpaß schon zu dieser Zeit bekannt war und dann auch genutzt wurde . Erste verlässliche Zeugen für Kulturverbindungen über den Pyhrn-paß hinweg entstammen aber erst der Jungsteinzeit . In der frühen Bronzezeit entwickelte sich der Pyhrnpaß zum wichtigste Übergang der Region, die Funde entlang der Pyhrnroute sind dann auch ziemlich reichhaltig . Aber noch in der Bronzezeit endete diese wohl erste große Blüte des Pyhrnpasses . Durch den Hallstädter Salzbergbau hatten sich die Verkehrsrouten nach Westen hin verschoben, zu Gunsten der Übergänge der Tauern bzw. des späteren Salzkammergutes . In der Eisenzeit dringen dann die Kelten in das Gebiet um den Pyhrnpaß ein, in dessen Folge blühte der Verkehr über diesen Übergang wieder auf . Der Pyhrnpaß wurde Teil der wichtigen Handelsstraße, der die nördlichen Landesteile Noricums über den Pyhrnpaß, Schoberpaß und Neumarkter Sattel, mit den südöstlichen verband . Bald entstanden wichtige Siedlungen, die vom Handelsverkehr auf dieser Straße profitierten . So werden die legendären keltisch-norischen Städte 'Ernolatia' und 'Gabromagus' in nächster Nähe des Pyhrnpaßes vermutet, mutmaßlich bei Liezen und Windischgarsten .

Zur Zeitenwende drangen die Römer in diese Region ein, nicht als Eroberer, sondern mehr als Beschützer der Noriker vor nördlichen Germanenvölkern . Mit der Zeit romanisierten sie aber das Noricum und machten es zu einer ihrer Provinzen . Anfangs nutzten die Römer wohl die relativ guten norischen Straßen ohne diese weiter nennenswert auszubauen . Aber natürlich wurden diese auch weiterhin durch die zahlreichen Fernhändler genutzt, sogar noch verstärkt, nun aber kamen römische Truppen und Beamte zu diesen hinzu . Das zwang bald dazu, die Straßen und die umgebende Infrastruktur auszubauen . Poststationen und Raststätten wurden daher eingerichtet, die Keimzellen späterer Städte . Die vorrömischen Hohlwege wurden saniert, wie noch heute nachweisbar an der Nordseite des Pyhrnpaßes und auch zahlreiche Brücken neugebaut . Die ausgebaute Straße erreichte eine Breite von etwa 1,80m, und bildet stellenweise noch heute die unterste Schicht der modernen Pyhrnstraße . Die Römerstraße verlief mutmaßlich größtenteils auf einer sehr ähnlichen Trasse wie die heutige Bundesstraße . Was als solches sicherlich auch eine gute Erklärung wäre, weshalb man nur wenig von ihr fand, da diese durch langwierige Nutzung und spätere Modernisierungen, größtenteils unkenntlich gemacht wurden. Zwischen Blien und der Paßhöhe, sowie zwischen Obere und Untere Klause, wich die Trasse der Römerstraße aber nachweislich von der Bundesstraße ab, indem sie hier direkt über den Übergang geführt wurde .

War die Bedeutung des Pyhrnpaßes und der Norischen Straße schon in der Antike enorm, stieg sie in der Spätantike sprunghaft an . Das vordringen plündernd einfallender Germanen, ließen diese Straße, die von der norischen Hauptstadt Noreia, einen wichtigen Wegknotenpunkt, bis hin an die Donau beim heutigen Linz führte, zur wichtigsten Militärstraße der Ostalpen werden . Münzfunde belegen dann auch eindeutig das Ansteigen des Verkehrs, aber auch die Einfälle von Bojern und Markomannen . In dieser Zeit wurde die Straße sicher auch umfangreich ausgebaut, dennoch konnten sich die Römer nicht mehr lange halten und mußten sich unter Diokletian auf die Gebiete südlich des Pyhrnpaßes zurückziehen . Der Pyhrnpaß war nun ein Grenzpaß, wohl auch ein befestigter, er verlor damit aber seine alte Bedeutung für den Verkehr, wichtig waren nur noch die nun schnell erbauten Befestigungen die das Einfallstor Pyhrnpaß mehr schlecht, als recht, sperren sollten . In dieser Zeit soll angeblich der Ursprung der unteren Klause, des sogenannten Pfleger-turmes, unweit der Paßhöhe liegen . Dem vermeintlich einzigen in Österreich noch bewohnten Bauwerk aus der Römerzeit, welches im hohen Mittelalter so umfangreich ausgebaut wurde, das eine sichere Abstammung aus römischer Zeit nicht mehr zu belegen ist . Auch machte man bei Spital einen Schatzfund aus der Zeit des Unterganges des Römischen Reiches . Der

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

Schatz wurde wohl von Flüchtenden in der Hoffnung auf eine baldige Rückkehr zurückgelassen und versteckt, möglicherweise stellte er aber auch das Raubgut eines Germanen dar, der dann ebenfalls nicht mehr in der Lage war, sein verstecktes Gut zu heben .

## Der mittelalterliche Verkehr

Bald müssen sich aber die Römer endgültig aus Norikum und somit vom Pyhrnpaß zurückziehen und der Übergang wird 'herrenlos' oder zumindest umstritten . Die Paßstraße wird allerdings noch weiterhin benutzt, wenn auch faktisch nicht mehr vom zusammengebrochenen Fernhandelsverkehr, so doch von verschiedenen Völkerscharen, die in die Wirren der Völkerwanderung geraten waren . Zum Ende des 6.Jh. sind dies die Slawen, die nach zwei Jahrhunderten Niedergang, diese Gegend wieder kultivieren und über den Paß Verbindung miteinander halten . Im 8.Jh. gerät erst das Ennstal, später aber auch die Nordrampe des Pyhrn unter bayrischer Herrschaft . Hand in Hand mit den neuen Herren, geht die Christianisierung ebenso zügig voran, wie die bayrische Landnahme . Bald entwickelt sich auch wieder ein bescheidener Handelsverkehr, bedeutender war aber noch der Verkehr den die bayrische Administration und der Klerus mit sich brachten . Im 11.Jh. erreicht dann auch der Pilgerverkehr Richtung Rom einen Höhepunkt und als die Kreuzzüge gegen Jerusalem beginnen, benutzen dann auch zahlreiche Kreuzfahrer die mittlerweile zur Reichsstraße aufgestiegene Pyhrnstraße . Auch der Fernhandel erreichte im hohen Mittelalter eine große Blüte, immerhin bildete der Pyhrnpaß die kürzeste Verbindung zwischen den aufsteigenden Ländern Böhmen und Venedig .

Bereits im hohen Mittelalter entstand am Pyhrn ein Hospital, welches später die Grundlage des Ortes 'Spital' wurde . Seit 1386 wird auch von den Klausen und Befestigungen am Pyhrn berichtet, die den Paßverkehr schützen sollten . Ein mittelalterlicher Turm auf der Paßhöhe, der wohl auch dem Handelsverkehr diente, wurde im Jahre 1465 durch das Spital abgebrochen um an dessen Stelle eine Klausen zu errichten, die aber ihrerseits schnell wieder verfiel und später wieder aufgebaut werden mußte . Um aus dem Handelsverkehr Nutzen zu ziehen, entstanden bei den heutigen Orten Klaus und Rottenmann Mautstellen, auch eine Verlegung des Spitals im Jahre 1190, hat in Mautüberlegungen ihren Ursprung zu suchen . Die Straße scheint in diesen Jahrhunderten mehrfach ausgebaut worden zu sein, es ist bekannt das sie sogar über den Winter problemlos genutzt werden konnte . So im Winter 1278/79 durch Rudolf von Habsburg, dem kurz zuvor Österreich zugefallen war und der seine Neuerwerbungen besichtigte . Im späten Mittelalter geht aber die Bedeutung des Pyhrnpasses zurück, Grund dessen war das Ende der Rückzüge und die Verlegung des Papstsitzes von Rom nach Avignon . Eine weitere Verkehrsverlagerung findet zum östlich gelegenen 850m hohen Buchauer Sattel hin statt . Der ebenfalls westlich gelegene Übergang Pyhrngas findet aber nur eine lokale Verwendung .

## Der neuzeitliche Verkehr

Über Jahrtausende hinweg war der Pyhrnpaß immer wieder ein Ort militärischer Auseinandersetzungen . Das änderte sich auch nicht im Mittelalter, und schon gar nicht in der Neuzeit . In den Bauernkriegen und im Dreißigjährigen Krieg mußte der Paß sogar gesperrt werden, da die Bauern im Oberen sich aufrührerisch verhielten . Aber der Verkehr litt ohnehin nicht sehr stark darunter, denn nachdem Kaiser Maximilian I. 1532 den freien Handel über den Pyhrnpaß verbot gab es hier kaum noch legalen Verkehr . Erst im spätem 17.Jh. belebte sich der Verkehr über den Pyhrnpaß wieder, welcher erst mit dem Bau der Pyhrnbahn zu Beginn des 20.Jh. wieder einen Abbruch zu verzeichnen hatte .

In den Jahren 1770-1775 erfolgte eine umfassende Modernisierung der Pyhrnstraße, die mit einigen Trassenverlegungen insbesondere in den Talbereichen verbunden war . Mit Sicherheit wurde die Römerstraße aber bereits schon im hohen Mittelalter ausgebaut und auch immer wieder instandgesetzt . Sie war zumindest ab dem späten Mittelalter auch immer durchgehend befahrbar . Mit den Modernisierungen im 18.Jh. verbesserte sich die Befahrbarkeit des Pyhrn aber deutlich, weshalb damit eine deutliche Steigerung dessen Nutzung verbunden war . Weitere Modernisierungen der Pyhrnstraße folgten, so im Jahre 1831 bei Preisegg, wo eine Neutrassierung der Straße erforderlich wurde .

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

Und selbst in der Moderne, als auf den meisten Alpenpässen dauerhaft der Friede einkehrt, wird auf dem Pyhrnpaß immer wieder geschossen . Am 13. September 1931 wurde der Paß beim 'Pfriemer Putsch' von der Heimwehr besetzt . Am 26. Juli 1934 erstürmte das österreichische Bundesheer die Paßhöhe, da sich dort Nationalsozialisten verschanzten . Es gab Tote und Verletzte auf beiden Seiten . Der zweite Weltkrieg verschonte dann den Paß von nennenswerten kriegerischen Handlungen, aber in der Folge dessen wurde er zur Grenze der sowjetischen und amerikanischen Besatzungszonen in Österreich . Was dem Paßverkehr für einige Jahre gar nicht zuträglich war, da dieser einen interzonalen Verkehr darstellte der, wie auch in Deutschland, von beiden Besatzungsmächten stark behindert wurde . Erst zu Beginn der 50er Jahre trat eine Wiederbelebung des Paßverkehrs ein und bald kam die Paßstraße an ihre Grenzen . Zwar erfolgte 1960 ein umfangreicher Ausbau der Straße, aber es wurde deutlich, das nur der Bau einer Autobahn, dem steigenden Verkehrsaufkommen gerecht wurde . Das Bundesstraßengesetz von 1971 legte dann auch folgerichtig, den Bau der Pyhrnautobahn fest .

## Die Pyhrnbahn

Schon im Jahre 1848 reichte die österreichische Eisenindustrie eine Bitte an den Reichstag ein, über den Pyhrnpaß eine Bahnstrecke zu erbauen . Das österreichische Handelsministerium veranlaßte aber erst im Jahre 1867 eine entsprechende Studie, die zwei Jahre später dann auch in einen Gesetzesentwurf mündete . In den folgenden Jahren lebte die Diskussion um den Bau der Pyhrnbahn weiter fort . Jahre später, im Jahr 1888 wurde auch eine erste Konzession erteilt, die den Bau einer Bahn zwischen Liezen und Klaus betraf . Sie sollte als normalspurige Zahnrad- und Adhäsionsbahn über den Pyhrnpaß erbaut werden . Stärkster Konkurrent für dieses Bahnprojekt war das Projekt einer Schmalspurbahn über den Buchauer Sattel, die aber als Konkurrent wegfiel, als die Bahn durch das Gesäuse gebaut wurde . Die Trassierung einer Bahnstrecke durch das Gesäuse und entlang des Ennsflusses, ist aber bahnbetrieblich äußerst ungünstig, so das die Diskussion um eine Pyhrnbahn nicht abbricht . Die ersten Konzessionsträger kamen aber über das grobe Planstudium nicht hinaus . Kaum besser erging es den Konzessionsträger einer normalspurigen Lokalbahn über den Pyhrnpaß, welcher am 26. Juni 1897 eine Vorkonzession erhielt .

Am Ausgang des 19. Jh. verdichteten sich aber immer mehr die Planungen zum Bau der Pyhrnbahn . Nach gründlichen Erörterungen schälten sich zwei Streckenvarianten heraus . Die Variante 1 sollte einen 4340m langen Tunnel mit einer Scheitelhöhe von 733m erhalten und in Liezen enden. In Selzthal sollte die Variante 2 enden, ihr Scheiteltunnel war mit einer Länge von 3080m auf 837m Höhe geplant . Nur 14 Mio. Kronen sollte die Pyhrnbahn nach der zweiten Variante kosten, noch mal zwei Millionen weniger die Variante 1 . Von der Trassierung her entschloß man sich dann zum Bau der zweiten Variante, legte aber den Tunnel um gut 100m tiefer, was ihn freilich um einiges verlängerte . Der Tunnel unterquert dann auch nicht den Pyhrnpaß, sondern den Bosruck, nach dem er benannt wurde . In dessen Nähe befindet sich der Arlingsattel, der einstmals eine gewisse lokale Bedeutung hatte . Jedes Jahr zogen Pilger von Windischgarsten zur Wallfahrtskirche in Frauenberg . Noch heute erinnert auf dessen Paßhöhe ein 'Marterl' an die Wallfahrten .

Mit einem Gesetz vom 6. Juni 1901 wurde ein Fünfjahrplan beschlossen, der den Bau gleich einer ganzen Reihe von Alpenbahnen vorsah . Nun konnte dann tatsächlich der Bahnbau beginnen . Schon im August 1901 war Baubeginn am Bosrucktunnel, zu selben Zeit begann man auch mit dem Bau der Zuführungstrassen . Bereits am 19. November 1905 konnte der Pyhrnbahnabschnitt von Klaus bis Spital für den Verkehr eröffnet werden . Wenige Monate später, am 20. August 1906 war dann auch der Bosrucktunnel fertiggestellt, durch welchen seit dem 21. August 1906 der Verkehr der Pyhrnbahn führt . Der Pyhrnpaß selbst, wird durch den Bosrucktunnel von der Eisenbahn östlich umfahren . Dieser 4766m lange Tunnel liegt mit einer Scheitelhöhe von 727m (unmittelbar am Nordportal) nur wenig mehr als 200m unter dem Paß . Die Bahn wurde in voller Länge eingleisig erbaut, teilweise nutzte man die Trasse hier zuvor bestehender Lokalbahnen, die später immer wieder saniert werden mußten, da diese den hohen Belastungen einer Hauptbahn nicht gewachsen waren . Auch zahlreiche Trassenkorrekturen wurden dadurch erforderlich, so wurde bis zum 20. Juli 1907 auch die Einfädelungstrasse bei Selzthal völlig umtrassiert .



# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

In den Jahren 1963 bis 1965 wurde der Tunnel und die Bahnstrecke umfangreich saniert und modernisiert, wobei man die Pyhrnbahn auch elektrifizierte . Aber Tunnel und Bahnstrecke bleiben weiterhin großteils eingleisig, auch wenn es ab 1982, besonders im Nordabschnitt der Pyhrnbahn, zum Bau eines zweiten Gleises kommt . Ein vollständiger zweigleisiger Ausbau ist seit Jahrzehnten in Diskussion, aber da die Pyhrnbahn selbst zu den weniger wichtigen Alpenbahnen gehört, wird dies wohl noch Jahrzehnte dauern .

## Die Pyhrnautobahn

Ende der 60er Jahren erkannte man die Notwendigkeit des Baues einer Autobahn im Bereich des Pyhrnpasses . Aber in Österreich fehlte dazu das Geld und so entsann man sich, wie auch bei anderen, ähnlichen Projekten, auf den Bau dieser Autobahn durch eine privatwirtschaftliche Gesellschaft - die allerdings wie meist in Österreich, dem Staat, den betroffenen Bundesländern und Kommunen gehört . Daher wurde im Dezember 1975 die 'Pyhrn Autobahn AG' gegründet, die den Bau der Pyhrnautobahn zwischen den Abfahrten Spital und Gesäuse durchführen sollte und später diesen mit Mauterhebungen refinanzieren sollte . Im Jahre 1977 begann man mit der Vermessung der zukünftigen Tunnelachse des Bosrucktunnel . Im Tal, beiderseits des Überganges, besonders aber im Paltental, nahm die Autobahn zu dieser Zeit bereits deutliche Fortschritte an . Jetzt mußten die Arbeiten auch schnell an die Querung des Alpenriegels gehen, der sich oberhalb Liezens befindet .

Da der Pyhrnpaß ja nicht allzu hoch ist, wurde zeitweise eine Überquerung des selbigen erwogen . Von Windischgarsten kommend, sollte auf der östlichen Hangseite Höhe gewonnen werden . Nach der anfänglichen Variante war an der Kehre bei der unteren Klause vorgesehen, das die Trasse die Seite der Paßstraße wechselte, sie blieb aber dennoch auch weiterhin in unmittelbarer Nähe selbiger . Erst oberhalb Liezens sollte sie eine starke Wendung erfahren und entlang des dortigen Hanges, erst am Knoten Selzthal das Tal erreichen . Man entschloß sich aber trotz der niedrigen Paßhöhe für einen Tunnel vergleichbar des Bahntunnels, der ebenfalls den Bosruck unterqueren sollte . Auch hierfür standen anfangs verschiedene Varianten zur Verfügung . Das Nordportal hatten alle diese Varianten zumeist gemein, es lag nur wenig westlich des Nordportals, aber für das Südportal und damit die Gesamttunneltrasse fand man verschiedene Möglichkeiten . Ein gut 6km langer Tunnel sollte auf dieser Weise direkt zum Südportal bei Pürgscharten führen . Favorisiert wurde aber eine Tunnelvariante die unmittelbar westlich und parallel zum Bahntunnel verlief . Allerdings kam es auf Druck einer Bürgerinitiative zu einer Verlegung des Südportals, 500m weiter südlich . Dies hatte zur Folge, das der Tunnel etwa nach zwei Drittel seiner Länge leicht nach Süden abknickt . Diese Trassenführung verband die besten verkehrsbetrieblichen Vorzüge, mit den baubetrieblichen, waren doch durch den Bahntunnel, die geologischen Verhältnisse vor Ort bestens bekannt . Dabei vermindern die mehr als 5km Tunnellänge, den Scheitelpunkt des Überganges um nur gut zweihundert Meter . Beim in der Länge vergleichbaren San Bernardino-Tunnel sind es immerhin über 500m und der liegt fast tausend Meter über den am Pyhrn .

Geplant wurde der Tunnel in zweiröhriger Ausführung, dabei sollte wie bei anderen Alpentunnel auch, zuerst nur eine Tunnelröhre gebaut werden . Von der zweiten Röhre, der Weströhre, wurde nur ein kurzes Stück errichtet und der Ausbau auf den 'Sankt-Nimmerleins-Tag' verschoben . Wie erwartet stieß man beim Tunnelbau auf so manche Schwierigkeiten, konnte diese aber alle gut bewältigen . So konnte der Tunnel nicht nur vorfristig fertiggestellt werden, sondern von den veranschlagten Baukosten von etwa 1,7 Mrd. ASh., mehr als ein Viertel eingespart werden . Neben der Haupttunnelröhre wurden auch Erkundungs- und Entlüftungsstollen erstellt, die einen Querschnitt von bis zu 10m aufweisen . Am 30.Oktober 1978 begannen die Vortriebsarbeiten am Südportal, zwei Monate später am Nordportal . Beim Vortrieb in der 'Neuen Österreichischen Tunnelbauweise' kamen sogenannte Jumbobohrwagen zur Anwendung, die Sprenglöcher mit einer Geschwindigkeit von bis zu zwei Meter pro Minute in den Felsen bohrten .

Seit dem Jahre 1983 führt die Pyhrnautobahn durch den 5500m langen Bosrucktunnel, der ebenfalls den Pyhrnpaß östlich umfährt . Der, wie auch der Bahntunnel, Bosrucktunnel genannte Autobahntunnel verläuft etwas westlich des älteren Bahntunnel . Insgesamt gibt es noch weiter 6

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

längere Tunnelbauwerke im Zuge der Pyhrnautobahn, deren längster ist sogar länger als der unter dem Pyhrnpaß . Es ist dies der 8292 bzw. 8320 Meter lange Gleinalmtunnel, der die Gleinalpe unterquert . Beide Autobahnabschnitte, die am Pyhrnpaß, wie die an der Gleinalpe, sind Mautstrecken und sie sind beide auch vierspurig ausgebaut, nur der Bosrucktunnel ist bisher zweispurig . Dies muß sich aber bald ändern, da dieser Teil einer der wichtigsten gesamteuropäischen Verkehrsrouten ist und Nordwesteuropa auf direktesten Wege mit dem Balkan verbindet . Ganz nebenher noch, ist die Pyhrnautobahn der niedrigste und wintersicherste Übergang der Ostalpen .

## **Schoberpaß ( 849m) \***

Mautern -> Trieben

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der sehr niedrige und bestens begehbare Schoberpaß wurde schon zu frühesten Zeiten genutzt . Ein erster ausgebauter Weg führte sicher schon in der Eisenzeit über ihn, er wurde immer wieder modernisiert, sehr umfangreich wohl in der römischen Zeit . Auch später wurde er weiterhin rege genutzt und heute führen über ihn gleich mehrere Wege, neben der Straße und einer in den Jahren 1874-79 erbauten Eisenbahnstrecke, führt auch seit einigen Jahren eine Autobahn über ihn .

Für die Bahn bedeutet der Schoberpaß mit seinen sanften Ansteigungen keine großen Probleme . Anfangs noch größtenteils eingleisig gebaut, wurde die Bahn dann späterhin zweigleisig ausgebaut, dabei kam es auch zu zahlreichen Streckenbegradigungen . Seit her können die Züge ihn mit 140km/h befahren . Seit 1964 ist sie auch durchgängig elektrifiziert .

Den Paß bezwingt die Autobahn, anders als die Bahn, mittels eines gut drei Kilometer langen Tunnels . Dieser dient aber weniger der Überquerung des Paßes an sich, als der Umfahrung der Ortschaft Wald, die sich direkt auf dem Schoberpaß befindet . Eisenbahn, wie auch die normale Straße, überqueren den Paß aber ausschließlich oberirdisch . Mit der schrittweisen Fertigstellung dieser Autobahn bis Ende der 80er Jahre, stieg der Verkehr am Schoberpaß von 8500 Kfz pro Tag im Jahre 1980, auf 13.000 im Jahre 1990 an . Die Bedeutung des internationalen Transitverkehrs war am Schoberpaß immer schon sehr hoch, immerhin lag dessen Anteil hier schon in den 80er Jahren bei über 30% .

## **Präbichlsattel (1240m) \*\***

Eisenerz -> Trofaiach

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Über den Präbichlsattel führte schon eine frühgeschichtliche Straße die dem Handel mit Eisenerzen und Eisenprodukten diente . Spätestens in der Eisenzeit wurde diese daher auch ausgebaut, natürlich war sie deswegen noch lange nicht befahrbar, wies aber dennoch für die damalige Zeit einen erstaunenswerten Standard auf . Die Römer bauten diese Eisenstraße auch zu einer befahrbaren Straße aus .

Heute führen über den Präbichlsattel eine Schnellstraße und eine Eisenbahn, die wie schon die frühgeschichtliche Eisenstraße, vor allem dem Erzbergbau dieser Region dienen . Der regionale und darüber hinausgehende Verkehr nutzt hingegen hauptsächlich den Schoberpaß oder das Gesäuse .

## **Die Erzbergbahn**

Die Eisenbahn über den Präbichl ist nur eine Nebenbahn, zudem eine die als Zahnradbahn erbaut werden mußte . Sie dient kaum den regionalen Verkehr, um so mehr aber dem Erzbergbau . Ursprünglich sollte schon die Kronprinz-Rudolf-Bahn über den Präbichl erbaut werden, noch im ersten Projekt zu dieser Bahn, aus dem Jahre 1856 war dies geplant . Man befand aber das der Präbichl für eine Hauptstrecke ungeeignet wäre . Die Linienführung über Rottenmann und das

## ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

Gesäuse, welches die Kronprinz-Rudolf-Bahn dann nahm, war zwar ein beträchtlicher Umweg, würde aber letztendlich Ersparnisse bei den Kosten, wie einen vereinfachten Bahnbetrieb bringen . Dennoch war schon früh klar, das das Bergbau- und Industrieviertel von Eisenerz einen Eisenbahnanschluß benötigte, dieser sollte aber in Form einer Stichbahn von Hieflau aus erfolgen . Eine Bahn über den Paß hinweg nach Leoben wurde nicht als notwendig erachtet . So beantragte ein Kaufmann Johann Stengel 1867 eine Konzession für eine Pferdeeisenbahn . Die Zeiten für eine solche waren aber längst vorbei, weshalb das Konzessionsgesuch auch abgelehnt wurde . Nur ein Jahr später folgte die Projektvariante einer Berkwerkseisenbahn, die Leoben mit Hieflau über den Präbichl verbinden sollte .

Es ist schon geradezu ein Wunder das dann einige Jahrzehnte später, im Jahre 1871, dennoch der Bau für eine durchgehende Bahnstrecke über den Präbichl begonnen wurde, dies zudem sogar in Normalspur . Bis 1872 reichte die Bahn von Leoben bereits nach Vordernberg, bis 1873 von Hieflau nach Eisenerz, die beide von unterschiedlichen Gesellschaften erbaut und betrieben wurden . Wegen der wesentlich größeren Schwierigkeiten, konnte die Fertigstellung der eigentlichen Scheitelsecke, erst am 15. September 1891 erfolgen . Seinen Scheitelpunkt besitzt die Erzbergbahn im 591m langen Präbichltunnel bei 1206m . Vier weitere Tunnel besitzt die Bahn, deren mit Abstand längster, der mit 1394m lange Plattentunnel, unweit des noch heute betriebenen Eisenberkwerkes, ist .

Der nächste genutzte Übergang westlich des Präbichl ist der Seeberg, heute führt über ihn eine gut ausgebaute Landstraße . Ende des 18. Jh. gab es hier auch schon einen guten Weg, dennoch plante man einen Bahnbau über ihn . Von Mariazell, wo heute die Bahn endet, wollte man die Bahn über den Seeberg weiter nach Kapfenberg führen, um sie dort an die Südbahn anzuschließen . Bis Gusweg wurde die Bahn dann auch bald verlängert, südlich des Seeberges führte sie auch bis Dollach, mittlerweile sind diese Verlängerungen aber auch eingestellt .

### **Preiner Gscheid (1070m) \*\***

Reichenau -> Kapellen

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Über das Preiner Gscheid führte schon früh eine Alternativroute zum Semmering, die zumindest ab den frühen Mittelalter sogar bedeutender war, als der Semmering selbst . Der dabei genutzte Saumweg, verlor erst zu Beginn der Moderne seine Bedeutung . Nach dem Ende des 19. Jh. der alte Saumweg durch eine Fahrstraße ersetzt wurde, konnte das Preiner Gscheid zumindest eine lokale Bedeutung behalten .

Im späten 18. Jh. drang der Holzeinschlag auch in die Gegend des Preiner Gscheids . Da das Tal des Preinbaches bald abgeholzt wurde, begann man auch auf der anderen Seite des Preiner Gscheids mit dem Holzeinschlag . Der Holztransport führte aber über das Gscheid anfangs mit Hilfe zahlreicher Rinnen und Triftsteigen . Im Jahre 1820 reichte das nicht mehr aus und man baute in einer fünfjährigen Bauzeit mit einfachsten technischen Mitteln, einen 450m langen Stollen durch das Gscheid, um das geschlagene Holz durch diesen auf die andere Paßseite zu bringen .

Beim Bau der Semmeringbahn betrafen gerade die anfänglichsten Projekte eher eine Unterquerung des Preiner Gscheides, zumindest aber eine Nutzung des Tales des Preiner Baches . Es dauerte eine ganze Weile, bis man sich doch für die südlichere, die eigentliche Semmeringunterquerung entschied, weil dies einen deutlich kürzeren Tunnel möglich machte . Es dauerte dann gute anderthalb Jahrhunderte, bis es wieder ein Bahnprojekt am Preiner Gscheid gab . Der Basistunnel, der den alten Tunnel am Semmering ersetzen soll, kommt nur wenig südlich des Preiner Gscheides zum liegen .

### **Semmering (980m) \*\***

Leoben -> Wiener Neustadt

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

Durch die Ostalpen führte schon früh eine Route des etruskischen Handels, von Triest an der Adria, in Richtung Carnuntum an der Donau, über den Semmering . Besonders wichtig wurde diese Handelsstraße für den Bernsteinhandel mit den baltischen Gebieten . So fand man denn auch etruskische Bronze- und Goldarbeiten an vielerlei Orten entlang der Semmeringroute . So 1833/35 bei einem Hortfund an der Fischa bei Stollhof . Das nach den Norern, auch die Römer den alten Saumweg über den Semmering, wohl recht rege nutzten, davon zeugen noch heute zahlreiche romanischstämmige Flurnamen im Paßbereich . Trotz seiner überaus günstigen Lage gehörte der Semmering aber bei den Römern nicht zu den wichtigen Pässen, im Gegenteil, seine Bedeutung ging kaum über eine regionale hinaus . Auch im frühen Mittelalter änderte sich am Semmering nur sehr wenig, auch wenn er unter Karl dem Großen, eine gewisse Aufwertung erfuhr, nach dem dieser die Awarengefahr in dieser Gegend beendete . Wohl schon zu dieser Zeit wurde der Saumweg über den Semmering auf einfache Art ausgebaut, so das die Talwege unter optimalen Umständen, wohl auch von Karren genutzt werden konnten . Wobei der eigentliche Paßübergang, nur mit Saumtieren zu bewerkstelligen war . Was aber nicht weiter tragisch war, da die Bedeutung des Semmering zu dieser Zeit noch eher von regionaler Natur war . Der Hauptverkehr, der später dann doch den Semmering entdeckte, führte zu dieser Zeit noch über den östlicher gelegeneren Wechselpaß . Selbst der nordwestlich des Semmering gelegene Paß des Preiner Gscheids, war zu dieser Zeit bedeutender, als der Semmering selbst .

## Die Venedigerstraße

Das Gebiet um den Semmering war wohl in den unruhigen Zeiten der Völkerwanderungen zu großen Teilen entvölkert worden, ein Schicksal welches es sich mit vielen Gebieten in den östlichen Alpen teilte . Ab etwa dem 6.Jh. konnten so slawische Stämme wandern, sie waren es auch die dem Semmering seinen Namen gaben - 'Semmerick', was mutmaßlich soviel wie 'der Unwirtliche' bedeutet . Es gibt aber auch andere Namensklärungen, die von anderen slawischen oder auch deutschen Wurzeln sprechen . So werden die ebenfalls slawische Bezeichnungen 'Fichte=Smrk' und 'Berg bei der Schneerose=Cemerinik' . Als dann etwa im 10.Jh. die deutsche Besiedlung den Semmering einnahm, übernahmen die deutschen Kolonisten, wie andern Orts auch, die 'alten' slawischen Flurbezeichnungen . Wobei bekannt ist, das unter den deutschen Kolonisten auch lange Zeit die deutsche Bezeichnung 'Cerewald (=Zirbenwald)' für den Semmering in Gebrauch war . In der 'Arthus-Reise' des Minnesängers Ulrich von Liechtenstein, berichtete dieser von seinen Abenteuern die ihm bei der Überquerung des 'Semernic' widerfuhren .

Mit der Aufwertung der 'Ostmark' für das damalige mittelalterliche Reich, nahm auch die Bedeutung des Semmering stetig zu . Heinrich IV, zog mutmaßlich 1097 über den Semmering, als er nach seinen langen Italienaufenthalt wieder in die deutschen Lande zurückkehrte . Mit den Babenberger und endgültig dann mit den Habsburgern wurde der Semmering endgültig der bedeutendste Paß am östlichen Alpenrand . Wie an anderen wichtigen Pässen entstand dann auch am Semmering bereits im Jahre 1160 ein Hospiz welches der Unterkunft, dem Schutz und der Versorgung der mittlerweile recht zahlreichen Paßreisenden diente . Aus diesem, 'Spital am Cerewald' genannten Hospiz, entwickelte sich später die Ortschaft Spital . Etwa zur selben Zeit wurde der alte Saumweg auch umfangreich ausgebaut, sie war zwar nun besser befahrbar, aber die Paßhöhe selbst war aber immer noch ein unwegsames Hindernis . Weswegen in Schottwien, wo auch die Mautstelle stand und die Transportorganisation ihren Sitz hatte, die Waren noch für lange Zeit auf Saumtiere umgeladen werden mußten . Mit den Aufschwung der Handelsmetropole Venedig und deren weitreichenden Handelsbeziehungen, gewann auch der Semmering zu Beginn des 13.Jh. noch mehr an Bedeutung . Über ihn führte bald einer der wichtigsten Handelsrouten Venedigs, die es mit Böhmen, Polen und Nordungarn verband . Zu dieser Zeit nannte man den Weg über den Semmering daher auch 'Venedigerstraße', spätestens ab Ende des Mittelalters war diese Straße, auch über den Semmering hinweg, durchgängig befahrbar .

Als 1515 das alte Wiener Niederlagsrecht durchbrochen wurde, versuchte die Wiener Kaufmannschaft, die Semmeringstrasse für fremde Kaufleute zu sperren, um die unliebsame, aber recht betriebsame Konkurrenz von Wien fern zu halten. Kaiser Maximilian II. kam diesen Bestrebungen 1573 durch eine entsprechende Verfügung sogar nach, aber nicht für Lange sollte die Sperrung anhalten . Der Semmering war einfach zu wichtig, einmal aus militärstrategischen Erwägungen, da

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

er einen kurzen Zugang von Wien nach Kärnten, Venetien und darüber hinaus nach Oberitalien . Aber auch aus kommerziellen Gründen, erlaubte doch der Semmering der österreichischen und böhmischen Wirtschaft mit Triest einen österreichischen Hafen zu nutzen, und nicht Hamburg oder einen anderen ausländischen Hafen . Eine gute Nutzbarkeit des Paßüberganges war daher wichtig, weshalb er im Jahr 18.Jh. eine Aufwertung erlebte .

## Die Kaiserstraße

Im Jahre 1726 erschien der Hofmathematiker Jakob Marinoni an der, mittlerweile 'Triester Straße' genannten, Straße über den Semmering und legte durch Vermessungen die Trasse fest . Auf Geheiß Kaiser Karl VI. begann man dann im folgenden Jahr mit dem Bau einer breiten Fahrstrasse über den Paß, der ob einiger finanzieller und organisatorischer Schwierigkeiten erst 1728, zum Teil gar erst 1730, fertiggestellt werden konnte . Die später erzählte Legende vom Bau dieser Straße in nur 48 Tagen, erklärt sich durch einen im ersten Baujahr betriebenen vorläufigen Ausbau alter Wegstücke und einiger kleinerer Neutrassierungen, die bereits die Wegverhältnisse am Semmering deutlich verbesserten . Diese erste Kunststraße folgte nicht mehr ausschließlich dem natürlichen Verlauf der Hänge, sondern sollte durch Serpentinien eine Gleichmäßigkeit der Steigung erreichen . Der Weg wurde durch Mauern gestützt, der Bau einer Brücke über den Myrthengraben machte einen hier bisher notwendigen zusätzlichen Auf- und Abstieg überflüssig . Der Kaiser höchstpersönlich befuhr mit seiner Gemahlin 1728 die '48-Tage-Straße', was bei ihm wohl den letzten Ausschlag gab, den Straßenbau zügig fortzuführen und zu beenden . Dennoch bot auch die neue Kaiserstraße zahlreiche Abschnitte mit einer starken Steigung, weshalb die Paßfußorte noch gut am notwendigen zusätzlichen Vorspann verdienen konnten. Ab 1730 führte auch ein Postdienst über den Semmering und in Schottwien entstand bald die betriebsamste Poststation des Landes .

Gute hundert Jahre nach dem Bau der Kaiserstraße erfolgte in den Jahren 1827 bis 1842 ein weiterer Ausbau der Straße Wien-Triest, inklusive des Teils über den Semmering, den man erst zum Schluß, von 1839 bis 1842 ausbaute . Die hohen Steigungen die bis dahin einen Dreier-Vorspann notwendig machten, beseitigte man durch den Bau von sechs Kehren und zwei, tiefe Felsschluchten überspannende, Brücken . Auch nach dem Bau der Kaiserstraße wurden die alten Wege zum Teil noch weiter genutzt, so gibt es östlich des Semmering zwei, eigentlich sogar drei Straßen, die den Abstieg ins Tal ermöglichen . Die Kaiserstraße, und jetzige Bundesstraße, führt vom Semmering nach Osten über einen weiteren kleinen Sattel, in das Tal des Greisbaches, um durch diesen direkt nach Schottwien zu gelangen . Die alten Wege die entlang des Haidbachgrabens ins Tal des Adlitzgrabens hinabstiegen, wurden später ebenfalls ausgebaut . Später entstand noch eine weitere Straße, die ebenfalls von der Paßhöhe zum Adlitzgraben, diesmal aber weit oberhalb des Haidbachgrabens, verlief . Diese mit zahlreichen Abzweigungen ausgestattete Straße, diente vor allem dem Bahnbau .

Nachdem durch Karl dem Großen die Awarengefahr gebannt wurde, wurde der Semmering für lange Zeit einer der friedlichsten Pässe der Alpen . Nur überaus selten, wurde er zum Ort kriegerischer Handlungen . Zwar machten zuweilen noch Ungarn und Türken die Paßgegend unsicher, auch gab es dann und wann lokale Geplänkel am Semmering, aber bis 1945 war der Semmering doch ein 'Paß des Friedens' . Im April des Jahres 1945 versucht die Rote Armee von Südosten her mit Hilfe einer Art 'Sichelschnittoperation', die deutschen Truppen in Oberösterreich abzuschneiden . Die deutsche Heeresleitung erwartete nicht ein solch kühnes Unternehmen, weswegen sie diese Flanke der Semmeringroute auch nicht nennenswert schützte . So konnte die Rote Armee überraschend schnell vordringen, ohne auf große Gegenwehr zu stoßen . Eilig wurden daher am Semmering die letzten Reserven zusammengezogen und diesen gelang es tatsächlich, die über den Alpl- und Schanzpaß vordringenden Einheiten der Roten Armee zum stoppen zu bringen . So hielten die Kämpfe am Semmering bis zum Kriegsende weiter an, sie sind zwar umfangreich, aber noch lange nicht so stark wie andern Orts . Sogar noch am 8.Mai 1945 beginnt eine der am Semmering stehenden Wehrmachtseinheiten, einen Angriff gegen die Rote Armee, bis auch diese die Nachricht vom Kriegsende erreicht .

Da der Bau der 'Wechsel-(paß-)Autobahn' auf sich warten ließ, wurde 1956-1958 auch für den Autoverkehr über den Semmering, eine völlig neue Trasse mit einer leistungsfähigen Strasse, und

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

einen Scheitelpunkt von 802m dem Verkehr übergeben . Mittlerweile ist die 'Wechsel-Autobahn' längst fertiggestellt, aber noch vor der Jahrtausendwende soll dann auch auf einer autobahn-ähnlichen Schnellstraße die Semmeringroute in voller Länge befahrbar sein . Für die Querung des Semmering ist dabei ein 4400m langer Tunnel vorgesehen, der in zwei Röhren insgesamt 4 Fahrbahnen Platz bietet . Weitere Tunnel im Rahmen dieser Schnellstraße sind die am Grasberg (Länge 1900m), Müzzuschlag (800m), zwei am Kapfenberg (560m bzw. 1300m) und einer am Massenberg (370/397m) . Bisher hat sich aber besonders der Bau des Scheiteltunnels verzögert, da die Anrainer befürchten, das durch eine durchgängige Semmering-Schnellstraße zu viel Transitverkehr in ihre Gegend gezogen wird . Dieser Gedanke ist mit Sicherheit nicht unbegründet, aber es nun mal auch ein Fakt, das der Verkehr existent ist und durch weniger oder schlechtere Wege auch nicht zwangsläufig gesamtheitlich rückläufig ist . Wenn man dann nicht nur den Ausbau der Straße 'sabotiert', sondern auch noch den der Bahn, dann richtet man nicht nur nationalen Schaden an, sondern auch internationalen .

## Die Semmeringbahn

Der Weg über den Semmering hatte für die österreichische Regierung im 19.Jh. weiter an Wert gewonnen, und schon 1838 kam es zu ersten Planungen einer Semmeringbahn . Aber noch versperrte der Semmering regelrecht den Weg von Wien zu den österreichischen Häfen an der Adria . Nach heutigen Maßstäben scheint der 'nur' fast tausend Meter hohe Semmering doch kein allzu großes Problem zu sein, aber am Anbeginn der Eisenbahnära, mangelte es nicht nur an Erfahrung bei solchen Bauwerken . Noch gab es kein Bahnnetz, sondern nur eine Reihe von kaum verknüpften Verbindungsbahnen, allesamt in flachen Gelände, allenfalls in niederen Mittelgebirgsland . Erfahrungen in höheren Berglagen fehlten völlig, dies konnte natürlich nicht so bleiben, und sollte sich auch bald grundlegend ändern, die Semmeringbahn gab dazu den Anstoß .

Anfangs sollte die Semmeringbahn von privaten Gesellschaften gebaut werden, aber die Semmeringbahn war für Österreichs Regierung und auch das Militär, viel zu wichtig, deswegen übernahm den Bau der gesamten Linie, von Wien bis an die Adria, der österreichische Staat . Dabei wurde die bereits bestehende, private Strecke Wien-Gloggnitz vom österreichischen Staat übernommen .

Der Bau der Semmeringbahn wurde vom noch jungen Doktor von Ghèga geleitet, der später ob seiner Verdienste um die Semmeringline zum Ritter geschlagen wurde . Von Ghèga hatte bereits Erfahrungen in Amerika beim Bau von Eisenbahnen durch bergiges Gelände sammeln können, in Österreich war er am Bau einiger Alpenstraßen beteiligt . Konsequenter wehrte er sich gegen Pläne mit Hilfe von zahlreichen Spitzkehren den Paßanstieg zu bewältigen . Dank der Unterstützung des Kaisers konnte er auch Pläne verhindern, die Bahn als Seilzug- oder gar Atmosphärenbahn auszuführen . So wurde die Semmeringbahn als eine Rampenbahn ausgeführt, dessen Trasse konsequent Täler ausfährt und Gebirgsrücken umgeht, dies mit 17 teilweise mehrstöckigen Viadukten und diversen Tunnelanlagen . Der zu überwindene Höhenunterschied konnte noch weiter reduziert werden, indem der Paßsattel mit einen 1433m langen Scheiteltunnel durchstoßen wurde, welchen man bergmännischer Bauweise errichtete und zu dessen Bau neun senkrechte Schächte abgeteuft wurden . Aber der Weg dahin war noch lang .

Von den zahlreichen vorgelegten hatten sich bis kurz vor Baubeginn 6 Projekte heraus kristallisiert . Ein erstes vom Ingenieur Matthias Schönerer aus dem Jahre 1839, sah eine südliche Trassierung vor, die um mehr als die Hälfte kürzer vorgesehen war, als die später ausgeführte . Dazu sollte die Bahn recht gerade trassiert, mit einer hohen Steigung und 3 kurzen Tunneln mit einer Gesamtlänge von 2281,9 Metern Länge . Ein weiteres Projekt sah eine Trassierung entlang des Adlitzgraben vor, um dann das Gebirge nördlich des Semmering mit einen 5000-6000 Meter langen Tunnel zu unterqueren . Das Projekt fand aber keine große Erwägung, da der Verfasser keine Machbarkeitsstudien zum Tunnel erbringen konnte . Ausgereifter war da schon das Projekt Keissler, dessen Trasse sollte den Semmering weit nördlich umfahren um dann die Kamp Alpe zwischen den Siedlungen Prein und Spital am Semmering in einer Höhe von etwas über 800 Metern, mit einen über 5000 Meter langen Tunnel unterqueren . Ein zu dieser Zeit völlig unmögliches Unternehmen, so erstellte Keissler bald zwei weitere Entwürfe . Einmal sollte der bisher mit 5000m geplante Tunnel in der Länge halbiert werden, in dem man die Trassierung von

## ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

Prein Über den Eselsgraben weiterführte, mit einem kurzen Tunnel sollte die Trasse bei dem Orthauer in den Oberen Adlitzgraben kehren und von dort in einen 2500m langen Tunnel bei Spital ins Fröschnitztal führen . Eine andere Variante sah vor die Trasse ab Prein noch ein Stück weiterzuführen um dann den Alpenkamm am Preiner Gscheid in 900m Höhe mit einen 2500m langen Scheiteltunnel zu unterqueren, um im Raxental wieder ans Tageslicht zu kommen . Aber auch diese beiden Varianten, war wegen der Länge der Tunnelbauwerke für die damalige Zeit nicht machbar .

Von Ghega entwickelte gleich drei Projekte, eine erste stark kurvenreiche Trasse war sogleich das südlichste Trassenprojekt, sie hätte schon ab Neunkirchen über den Südhang des Schwarzautales in Richtung Semmeringpaß geführt und diesen in rund 890m Höhe mit einen 1470m langen Tunnel unterquert . Weitere 15 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 4273 Meter Länge waren für die ge-samte 46.7 km Strecke zwischen Neunkirchen und Mürzzuschlag geplant . Die Trasse des zweiten Projekt Ghegas hatte bereits schon große Ähnlichkeit mit der später dann tatsächlich erstellten, wurde aber vor allen auf einen eventuellen Betrieb als Pferde- bzw. Atmosphärenbahn hin ausgelegt . Die Westrampe sollte auf der Südrampe des Fröschnitzbachtals entlang geführt werden und erst kurz vor Mürzzuschlag auf die Talnordseite wechseln . Geplant waren außer einen 1532m langen Scheiteltunnel auch drei kleinere Tunnel . Ein drittes Projekt war es dann welches mit einigen kleinen Abweichungen dann auch später zur Ausführung kam . Eine zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag geplante 43km lange Strecke, mit 10 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 3261 Metern, und 22 Viadukten . Um Höhe zu gewinnen, sollte dabei das Schwarzautal bis Payerbach ausgefahren werden, um dort auf einen Viadukt zu wenden . Dazu gab es auch eine abweichende Projektvariante, die Trasse schon ab Gloggnitz auf dem rechten Ufer zu führen, um sie bei Reichenau, in einer Kopfstation wenden zu lassen .

Gegner einer Adhäsionsbahn hatten ihrerseits vier Projekte entwickelt, mit der die Züge mit einer Seilbahn über steile Rampen über den Semmering geführt werden sollten . Die einzelnen Projekte waren in der Trassierung sehr ähnlich, die Hauptunterschiede lagen vor allen in der Steilheit der Rampentrassierung und der dadurch bedingten Wechselstellen zwischen der normalen Bahn und der seilgezogenen . Für den modernen Bahnverkehr mag es ein großer Glücksumstand ein, das diese Projekte nie durchgeführt werden .

Im Jahre 1847 konnte mit dem Bau begonnen werden, der Bedarf an Arbeitskräften war dabei enorm, alle Brücken und Viadukte wurden gemauert, Tunnel bergmännisch erstellt . Alleine für die vielen Viadukte wurden 610.533 m<sup>3</sup> Mauerwerk erstellt . In den Jahren nach dem Revolutionsjahr 1948 war dies von wichtiger Bedeutung, denn der Bau der Semmeringbahn stellte eine wichtige Arbeitsbeschaffungsmaßnahme da, die Zehntausenden für Jahre ein Auskommen verschaffte und für die gesamte Wirtschaft Österreich-Ungarns mit dem 120 Jahre später durchgeführten Apolloprogramm der Amerikaner verglichen werden kann . So mußten zum späteren Betrieb sogar neue, leistungsfähigere Lokomotiven entwickelt werden . Diese standen bei Baubeginn noch nicht zur Verfügung, aber im Laufe der siebenjährigen Bauzeit gedieh der technische Fortschritt soweit, das die Semmeringbahn später auch mit entsprechend leistungsfähigen Lokomotiven den Verkehr übergeben werden konnte .

Für den 1433.9m langen Semmeringtunnel benötigten 4000 Arbeiter 4 Jahre, weiterhin wurden 15 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 4267m erbaut und jede Menge Viadukte . Um ein zu starkes Vereisen des Semmeringtunnels zu verhindern, wurden beide Portale mit Stahltores versehen, die nur bei Durchfahrt eines Zuges geöffnet werden, ansonsten aber eine Auskühlung des Tunnelbauwerkes verhindern soll. Aber diese Schutzmaßnahme half nur ungenügend, im strengen Winter 1946/47 war die Vereisung des Tunnels und die damit verbundene Verengung des Lichtraumprofils so stark, das 440 Waggons gefüllt mit im Tunnel ausgehackten Eises abgefahren werden, um den Verkehr auch weiterhin sicher zu stellen .

Der Bau der Semmeringbahn ging trotz aller Unerfahrenheit recht zügig vonstatten, so das schon im Herbst 1853 erste durchgehende Probefahrten auf ihr stattfinden konnten, die von der Lokomotive 'Lavant' durchgeführt wurde . Nachdem am 12.April 1854 bereits Kaiser Franz Joseph I. die Semmeringbahn befuhr, konnte am 17.Juli desselben Jahres der planmäßige Bahnverkehr von Wien nach Triest über den Semmering aufgenommen werden . Mit Inbetriebnahme und Nutzung

# ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

der Semmeringbahn wurde der Beweis erbracht, das auch eine normale Adhäsionsbahn die Berge bezwingen kann und so normale Lokomotiven, auf einer normalen Spur, genutzt werden können .

Insbesondere der Bau des Semmeringtunnels war unter schwierigen geologischen Verhältnissen erfolgt, unter anderen hatte man mit einen starken Wasserandrang zu kämpfen . Noch vor der Eröffnung mußte man schon ab 1852 mit ersten Rekonstruktionsarbeiten beginnen, die in der Folgezeit fortgesetzt werden mußten . Gute 90 Jahre später war trotz aller Schutzmaßnahmen der Verfall so weit fortgeschritten, das südlich des Semmeringtunnels ein neuer 1511m langer Tunnel erbaut werden mußte . Dieser neue Tunnel läuft zwar parallel des alten Tunnel, so liegen auch die Tunnelportale beider Tunnel nebeneinander, aber um bei den Bauarbeiten den alten Tunnel nicht noch weiter durch Erschütterungen zu gefährden, machte man einen großen Bogen um den alten Tunnel, weshalb der neue Tunnel 97m weiter südlich liegt, als der neue . Nachdem dann ein neuer, eingleisiger Semmeringtunnel nach zwei Jahren Bauzeit am 8.Dezember 1951 fertiggestellt wurde, konnte man auch mit einer grundsätzlichen Erneuerung des alten Semmeringtunnel beginnen . Dazu erhielt der einst zweigleisige Tunnel, eine völlig neue Auskleidung, die allerdings zur Folge hatte das sie nunmehr nur noch ein Gleis aufnehmen kann, was aber angesichts des neuen Tunnels, keine Bedeutung mehr für den Verkehr der Semmeringbahn hat .

Eine schöne Aufwertung erhielt Ghegas Werk der Semmeringbahn im Dezember 1998, als die Semmeringbahn als erstes Verkehrsdenkmal in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen wurde . Wer sich die Semmeringbahn anschaut, wird gut verstehen können, das sich die Semmeringbahn gut in andere Kulturleistungen der Menschheit einreicht, wie dem Potsdamer Schloß Sanssouci oder dem Kölner Dom . Erschlossen wird das unmittelbare Bahngelände durch einen Bahnwanderweg . Er führt über alte Trassen der Bahnbauwege, aber auch über wegen einiger Umtrassierungen aufgelassene Bahntrassenabschnitte .

## Der Semmeringbasistunnel

Wie andere Bauwerke auch, muß auch die Semmeringbahn immer wieder rekonstruiert und modernisiert werden, auch wenn dies zu Veränderungen am ursprünglichen Bauwerk führt, sind diese wohl durchaus vertretbar und berechtigt . Trotz aller zwischenzeitlichen Modernisierungen und einer relativ spät erfolgten Elektrifizierung der Semmeringbahn, kann diese kaum noch den modernen Anforderungen des Verkehrs Schritt halten . Zwar erlaubt die Semmeringbahn heute Geschwindigkeiten bis zu maximal 70km/h, aber gerade der Scheitelabschnitt erlaubt kaum mehr als 55km/h . Immerhin, beim Bau waren 10km/h schon als Spitze gedacht . Die alte Bahntrasse hält auch den modernen Achslasten der Bahn stand und die Bahn verliert mit den zahlreichen Kehren auch zu viel wertvolle Zeit am Semmering . Die modernen Hochleistungszüge, selbst im Frachtverkehr, verlangen deutlich größere Kurvenradien und Lichtraumprofile, als diese die alte Semmeringbahn bieten kann . Versuche diesen Zustand zu ändern, wären technologisch nicht einfach durchzuführen, sie würden einerseits ohnehin einen nahezu völligen Neubau entsprechen und hätten auch andererseits umfangreiche Veränderungen am historischen und denkmalgeschützten Bild der Bahn zu Folge .

Um die alte Semmeringbahn in ihren Bestand zu schützen, ist zur Zeit auch ein 22,1km langer und 58m breiter Basistunnel unter dem Semmering in Bau, der nach seiner Fertigstellung auch den Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen erlauben wird, da er nicht nur den bisherigen Semmeringtunnel überflüssig werden läßt, sondern auch die zeitraubenden Kehren bei Payerbach und Breitenstein . Man erwartet durch die Eröffnung des Basistunnel aber auch eine erhebliche Stromersparnis, immerhin denkt man da an gut 36 Mio. Kilowattstunden . Nebenher erhofft man sich, nach der Fertigstellung des Basistunnel, die längst überfällige Rekonstruktion der alten Semmeringbahn durchführen zu können . Wollte man dies derzeit tun, hätte dies umfangreiche Störungen im Betriebsablauf zur Folge, da die Semmeringbahn immer wieder gesperrt werden müßte . Ohnehin stören schon die bisher durchgeführten Rekonstruktionsmaßnahmen den Betriebsablauf beträchtlich . Bei der Trassierung des Basistunnel kam man zurück man auf eine Trasse die einer der ursprünglich geplanten, am Preiner Gscheid gelegenen, Trassen der Semmeringbahn entspricht und sich von diesen vor allem durch seine Niedrigkeit unterscheidet . Immerhin würde durch einen solchen Basistunnel am Semmering die Gesamtstrecke zwischen Glognitz und Müzzzuschlag um ganze 40% verkürzt .



## ALPENPÄSSE - ÖSTERREICH

Schon im Dritten Reich gab es erste Pläne zum Bau eines Basistunnel, welche aber nach dem Krieg schnell wieder vergessen waren . Erst gute 20,30 Jahre später begann man sich wieder an diese zu erinnern . So beschloß man, freilich auch hier nach den üblichen Hin und Her, den Bau eines 22,7km langen Tunnels zwischen Gloggitz und Mürzzuschlag . Sechs Jahre sollte ursprünglich die Tunnelbauzeit dauern, aber sie wird sich wohl immer weiter verlängern . Zahlreiche Widerstände die von verschiedensten Seiten gemacht wurden, werden erfahrungsgemäß auch hier zu Verzögerungen im Planungs- und Bauablauf führen . Die Widerstände waren nicht nur finanzieller Art, immerhin waren deutlich mehr als 10 Mrd. ASH. für den Tunnelbau veranschlagt, sondern auch umweltpolitischer Art . Erst nachdem man aus letzteren Gründen schon auf eine Zwischenangriffsbaustelle verzichtete, konnten die vorbereitenden Baumaßnahmen beginnen . Zwar verteuert dies den Tunnelbau allein um einige Milliarden Schilling, aber es wog das Umweltproblem der Zwischen-lagerung des Abraumes doch zu stark .

Schon längst sollte Tunnelanschlag erfolgt sein, immerhin begannen die Projektierungsarbeiten schon 1998 . Aber die derzeitige Bautätigkeit im Bereich des Tunnel beschränkt sich auf den Bau eines Sondierstollen, für den im September 1994 der Anstich begann . Aber selbst diese sind nicht nur laufend unterbrochen, es darf aus umweltpolitischen Gründen auch nur auf der Ostseite und dann auch nur bis zur niederösterreichischen Grenze gebaut werden . Und immer wieder lassen sich neue Gründe finden, um den Tunnelbau zu verzögern . Zwar ist allen Seiten klar, daß der Semmering mittelfristig den Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen sein wird, aber eine jede Seite hat auch ihre eigenen Vorstellungen, wie dies zu umgehen sei . So will man die uralte Flachbahn über ungarisches Gebiet wieder beleben, ungeachtet dessen, das der Umweg den diese macht, vor 150 Jahren ja der Grund war, die Semmeringbahn zu bauen . Hätte man damals auf die Gegner des Bahnbaues gehört, vielleicht auch noch auf die die gegen den Ausbau der Straße waren, dann wäre heute der Semmering wohl eine triste und öde Berggegend, nett anzusehen zwar, aber ohne Wirtschaft, ohne Tourismus .

\*\*\* \*\*



## STEIERMARK

### In den steirischen Alpen

Die Steiermark gehört zu den alten großen Kulturlandschaften Europas, das vor allem Dank seiner hervorragenden topographischen Lage am Rand der ungarischen Tiefebene. Völker die aus den Steppengebieten zwischen Dnepr und Amur, in die ihnen so 'artgerechte', ebenfalls steppenähnliche ungarische Tiefebene, kamen, versuchten immer wieder auch schnell in deren Randgebiete vorzudringen. Die hohen Käme der Alpen versperrten ihnen zwar bald den Weg, die niedrigen steirischen Bergtäler hingegen boten gewisse Möglichkeiten sich festzusetzen. Da die von Osten vordringenden Völker auch vielfältige technische Neuerungen in Handwerk und Landwirtschaft mitbrachten, konnten davon auch die Einwohner der heute steirischen Alpen früher als andere Europäer davon profitieren.

In der späten Eisenzeit kamen die jetzt von illyrisch-venetischen Stämmen bewohnte Bergwelt unter norischen Einfluß, späterhin sicherte sich auch Rom dieses Gebiet. Weit über 400 Jahre konnte Rom sich hier halten, bevor es sich unter den immensen Druck von Goten, Langobarden, Hunnen und Anderen, wieder aus dem Gebiet zurückziehen mußten. Die Wirren der Völkerwanderung müssen drastisch gewesen sein, sicher ließ eine jede durchziehende Völkerschaft auch einige ihrer Angehörigen zurück, die Verwüstungen die sie aber anrichteten waren grundlegendster Natur. Mit dem Ende des 5.Jh. war daher das ganze besprochene Gebiet zu großen Teilen entvölkert, nur in abgelegenen und geschützten Seitentälern haben wohl Reste der alten Bevölkerung, wie auch der der Barbaren überlebt. In dieser Zeit konnten sich die Slawen ohne irgendwelche nennenswerte Gegenwehr hier niederlassen. Diese Slawen waren aber heidnisch und da die Struktur der christlichen Kirche, die sich hier in der Spätantike herausgebildet hat, nahezu zerstört war, trat eine Wiedermisionierung ein. Diese wurde Anfangs vor allem von Byzanz ausgeführt, erst spät auch von Oberitalien aus und noch später von Bayern aus. Als bayrische Herrscher ab dem 8.Jh. auch die steirischen Gebiete schrittweise unterwarfen, trafen diese auf eine schon zu großen Teilen christliche Bevölkerung.

Mit der bayrischen Herrschaft kam das Gebiet auch unter die Herrschaft des karolingischen Frankenreiches, durch selbige später dann auch zum ostfränkischen Reich, aus dem sich später das sogenannte 'Heilige Römische Reich - Deutscher Nation' entwickelte, welches fälschlicherweise auch gerne als 'Deutsches Reich' bezeichnet wird. Wie schon seine Vorgänger im Gebiet zwischen Donau und Alpen, mußte auch dieses Reich sich immer wieder gegen Invasoren verteidigen, die aus der ungarischen Tiefebene vordrangen. Im 9./10.Jh. waren dies zunehmend die Ungarn und um das restliche Reich vor deren Raubzügen zu schützen, gründeten die deutschen Kaiser an den Ostgrenzen des Reiches zahllose Markgrafschaften. Aus der steirischen Mark, wurde später die Steiermark. Mit der Bildung dieser Grenzmarken, baute man auch eine umfangreiche militärische Struktur auf. Deren Basis waren neben zahlreichen Wehrburgen, auch Wehrbauern, die man aus anderen Reichsteilen hier ansiedelte. Diese Wehrbauern und die deutsch-bayrische Herrschaft, bildeten die Grundlage dafür daß die slawischen Gebiete bis zum hohen Mittelalter zum deutschen Sprachraum kamen. Ebenfalls im hohen Mittelalter begannen sich die Habsburger in der Steiermark festzusetzen. Als dann ab den 16.Jh. die Türken Österreich bedrohten und auch in die Steiermark eindringen, war es auch die Steiermark, die eine Verteidigung Österreichs und Rückeroberung Ungarns möglich machte.

Wie die nördlicher gelegenen Landschaften, ist auch die Steiermark bestens für den Verkehr erschlossen. Da auch diese eher einer Mittelgebirgslandschaft entspricht und die meisten Pässe eher niedrig sind, verbinden zahlreiche bestens ausgebaute Straßen alle Täler miteinander. Vollständig ausgebaute Autobahnen erschließen die Steiermark ebenso, wie zahlreiche internationale Eisenbahnstrecken.

# ALPENPÄSSE - STEIERMARK

## **Polstersattel (1505m)**

St.Michael -> Prenning  
Trassierung ; Bergsteig

Der Polstersattel ist ein an und für sich höchst unbedeutender Paß, er hatte früher einmal kaum eine lokale Bedeutung, andere Pässe nördlich (wie der Eisenpaß) oder südlich (Kreuzsattel) von diesen, hatten da doch zumindest mehr lokale Bedeutung . Ein kleiner Bergsteig überquert den Paß, sich auf der Paßhöhe kreuzend mit einem ausgebauten Fernwanderweg . Wenn er dann hier auch Erwähnung findet, dann weder wegen diesen bescheidenen Weges, und auch nicht wegen der Hochspannungsleitung, die nur wenig westlich der Paßhöhe den Gebirgskamm der Gleinalpe überquert, sondern wegen des Autobahntunnels ziemlich genau unter dem Polstersattel .

## **Der Gleinalmtunnel**

Längster Tunnel auf der Pyhrnautobahn ist nicht der Tunnel, unter dem Paß welcher der Autobahn den Namen gab, sondern der unter der Gleinalm . Mit rund 8.300m ist er um mehr als zwei Kilometer länger, als der Tunnel am Pyhrn . Unbedingt notwendig wäre dieser Tunnel nicht, denn er verbindet nur zwei Teile des Murtales miteinander . Da aber das Murtal um die Gleinalm einen Bogen macht, ist es der Sinn und Zweck des Gleinalmtunnels, die Wegstrecke zu verkürzen .

Bedauerlicher Weise zeigte sich im Vorfeld zum Bau der Pyhrnautobahn, das auf dieser so wichtigen Transitstrecke, der Bau der eigentlichen Paßpassagen nicht vom Staat direkt finanziert werden sollte . Man wollte bei den Nutzern der Strecke abkassieren und gründete Aktiengesellschaften, die Bau und Betrieb der Tunnelstrecken übernehmen sollten und dafür Mautgebühren erheben durften . Interessanter Weise sind die Eigentümer dieser Aktiengesellschaften die es auch an vielen anderen österreichischen Paßstraßen gibt, keine privaten Investoren, sondern Staat und Land, die hier ganz gut verdienen . Die Ausrede mangelnder Finanzmittel kann so also nicht ganz stimmen .

Zu erst wurde die 8320m lange westliche Tunnelröhre erbaut, später auch die 8291m lange östliche, womit die vierspurige Autobahn auch unter der Gleinalm vierspurig durchgeführt werden kann . Der Scheitelpunkt des Tunnels liegt bei rund 817,7m, das Nordportal weist eine Höhe von 803m und das Südportal eine von 766m auf . Durch die Führung der Autobahn am östlichen Berghanges des Kleintales, sind sehr viele Kunstbauten erforderlich, insbesondere in Form von Hangbrücken . Längste dieser Bauwerke ist die 2.130m lange Meiselgrabenbrücke, auch zahlreiche normale Brücken mußten erbaut werden . Die ersten Bauarbeiten am Gleinalpabschnitt der Pyhrnautobahn, wurde am 6.Oktober 1972 getan, am 17.Februar 1973 wurde auch der Sondierstollen angeschlagen .

## **Packsattel (1175m) \*\***

Lavanttal -> Köflach  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Die Straße über den Packsattel ist noch nicht sehr alt, erst zwischen 1932 und 1936 wurde sie modern ausgebaut . Bis dahin mußte der Verkehr einen Umweg über die etwas weiter nördlich gelegene Stubalpe nehmen. Seit einigen Jahren unterquert ihn auch eine Autobahn, interessanter Weise nicht in Nord-Süd-Richtung wie die Paßstraße, sondern in Ost-West-Richtung, also entgegengesetzt zu Richtung des eigentlichen Überganges . Dazu braucht diese einen Tunnel, der nicht mal 2km lange ist . Ohnehin ist die Packstraße schon einige Jahre vor dem Bau der Pack-Autobahn dem Verkehr nicht mehr gewachsen, erst diese konnte die Verkehrsverhältnisse am Packsattel entspannen, langfristig ist aber auch ein Ausbau der Packstraße erforderlich .

Den Namen hat der Packsattel vom Gebirgszug der Packalpe und der Ortschaft Pack, nördlich der Paßhöhe . Der Name ist recht neu, früher nannte man ihn auch 'Vier Töre', unter denen er noch bis vor kurzem auf vielen Karten verzeichnet war .

# ALPENPÄSSE - STEIERMARK

## Die Pack-Autobahn

Das Gelände am Packsattel machte die oben erwähnte, eher eigenartige Trassenführung für die dortige Autobahn notwendig, die hier dann auch noch den Bau zahlreicher Kunstbauten mit sich brachte . Als vorteilhaft zeigte sich aber, das nur kürzere Tunnel erbaut werden mußten . Selbst der Kalcherkogeltunnel, der zweirohrige Scheiteltunnel am Packsattel, ist nur 1925 bzw. 1905 Meter lang und bietet in jeder Röhre zwei Fahrbahnen ausreichend Platz . Der ganze Autobahnabschnitt am Packsattel ist rund 55km lang, erreicht eine maximale Höhe von 1060m und ist Teil der sogenannten Südautobahn, die Wien mit Kärnten verbindet . Am Packsattel, westlich des Scheiteltunnels, wurde auch eine Abfahrt eingerichtet, die auf einzigartige Art und Weise, eine direkte Verbindung zur Paßstraße herstellt, der kurze Tunnel und die geringe Paßhöhe, machten eine solche Verbindung erst möglich . Baubeginn der Autobahn war bereits im Jahre 1971, aber es kam immer wieder zu Verzögerungen, da sich die geologischen Verhältnisse als überaus schlecht für einen Autobahnbau zeigten, gerade den Tunnelbauern machte dies enorme Probleme, die aber letztendlich alle gut gelöst werden konnten .

## Obdacher Sattel ( 954m) \*

Lavanttal -> Murtal

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Schon in vorrömischer Zeit führte eine Straße über den Obdacher Sattel, sie verband den Draudurchbruch, mit dem westlichsten Murtal und bildete somit eine Alternativroute hin zur Semmeringroute . Jenseits des Obdacher Sattel senkte sich die Straße sehr schnell in das die Alpen querende Murtal hinab . Südlich des Obdacher Sattels aber mußte die vorgeschichtliche Straße zahlreiche starke Steigungen überwinden, was dann auch der Grund war warum sich die Römer mit einem Ausbau Zeit ließen . Erst als dieser unbedingt nötig wurde, als nämlich die Truppen einen sicheren und schnellen Weg nach Norden brauchten, um die über die Donau drängenden Germanen zurückzudrängen .

Die alte Straße hatte, natürlich nicht ohne vereinzelte Ausbauten und Verbesserungen der Römer, den Bergwerks- und sonstigen Lokalen Verkehr einigermaßen genügt . Für die Legionen und deren Gerät wurden im 1. nachchristlichen Jahrhundert, gewiß aber nicht später als in der Regierungszeit Kaiser Vespasians, teils zusätzliche Straßen geschaffen, teils vorhandene ältere Wege zu Straßen ausgebaut . Dennoch blieb die Leistungsfähigkeit dieser Straßen begrenzt, weil die starken Steigungen gerade auf der Südrampe des Obdacher Sattels zusätzliche Gespanne nötig machten . Diese Spanndienste mußte die Bevölkerung zumeist ohne eine Gegenleistung übernehmen . Immerhin brachte es so auch der hiesigen Bevölkerung den unbestrittenen Vorteil, das Rom auf diese Art für die Existenz einer guten Straße sorgte . Denn es war der Kaiser selbst, und nicht ein kleiner Prefekt oder Regent, dem die Gesamtplanung der Straßenbauten zufiel . Und des Kaisers Interessen bestimmten dann auch die Ausführung der Planungen . Am Obdacher Sattel mußten sich diese Interessen während des Ausbaus geändert haben, denn die Römerstraße wurde nicht nach Nordosten weiter ausgebaut . Wer in diese Richtung weiterreisen wollte, und das waren zweifellos die meisten, die mußten mit der alten norischen Straße Vorlieb nehmen .

## Radlpaß ( 679m) \*

Eibiswald -> Drautal

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Über den Radlpaß, bekannt auch als Radelberg, wanderten schon früh die verschiedensten Völker . Durch seinen Mittelsgebirgscharakter bedingt, bildete er schon in prähistorischer Zeit einen wichtigen Weg . Nachdem auch die Römer den Radlpaß nutzten, bildete er später immer wieder das Tor für die vielen Barbarenvölker, die nach dem Zusammenbruch der römischen Herrschaft, nach Oberitalien vorzudringen versuchten . Da viele dieser Versuche auch erfolgreich waren, wurden auch in der Folgezeit diese alten Wege rege genutzt . Heute überquert ihn eine moderne Straße, seit 1918/20 ist er auch Grenzübergang nach Slowenien .

# ALPENPÄSSE - STEIERMARK

\*\*\* \*\*

## KARAWANKEN

### In den Julischen Alpen und Karawanken

Gallier und Illyrer siedelten einst in den Tälern im Umkreis der Karawanken . Die Gebiete nördlich des karawankischen Gebirgskamm kamen schon früh an das Regnum Noricum, welches später ein Vasallenstaat Roms war . Wahrscheinlich nicht erst die Römern nannten die Karawanken 'Caruanca Mons', aus denen bald der heutige Namen Karawanken sich entwickelte . Die Gebiete südlich des Gebirgskammes waren als 'Alpes Juliae', also Julische Alpen, als eigene Provinz an Rom . 'Alpes Juliae' war eine recht kleine Provinz, aber eine strategisch sehr wichtige, sie ermöglichte den schnellen Landweg von Oberitalien nach Pannonien und Dalmatien . Später ging die Provinz an Pannonien und damit dann im Jahre 454 u.Z. erst an die Ostgoten, später an die Langobarden und ab etwa dem Jahr 568 an die Awaren . Unter den Awaren begann die slawische Besiedlung des gesamten Gebietes nördlich und südlich der Karawanken . Die einstige romanisierte Urbevölkerung war in den Zeiten der Völkerwanderung getötet, vertrieben oder umgesiedelt worden, die geringe römische Restbesiedlung ging mit den wenigen germanischen und awarischen Ansiedlungen, in die neue slowenische Bevölkerung auf .

Ab dem 8.Jh. gerieten Karawanken und Julische Alpen immer stärker unter bayrischen Einfluß, welches für die Einheimischen eine angenehmere Alternative war, gegenüber der awarischen und ungarischen Gefahr aus dem Osten . Im Mittelalter bildeten sich nach und nach die Herzogtümer Kärnten und Krain, welche ab dem 13./14.Jh. habsburgisch und somit österreichisch wurden und bis zum Ende des 1.Weltkrieges auch blieben . Ab 1918/20 zog sich die Grenze erstmals seit über 1500 Jahren wieder über den Hauptkamm der Karawanken entlang, sie war damit zwar nicht identisch mit der Sprachgrenze, bildete aber zumindest eine 'Mittellösung' . Nachdem unter Hitler die Karawanken, samt eines gehörigen Teils Sloweniens kurzzeitig wieder zum Großdeutschen Reich kamen, versuchte nach dem 2.Weltkrieg Jugoslawien auch deutlich über die Karawanken zu greifen . Dies aber ohne Erfolg, weil weder die Westalliierten, noch Stalin daran ein Interesse hatten .

Die Täler nördlich der Karawanken sind deutlich besser verkehrsmäßig erschlossen, als die im Süden . Dennoch sind auch die südlichen, die heute slowenischen Täler auch ausreichend gut erschlossen . Straßen sind vielfältig und meist auch gut ausgebaut, auch gibt es eine Reihe, zum Teil internationaler, Eisenbahnverbindungen . Auch bestens ausgebaute Autobahnen erschließen und durchschneiden seit einigen Jahren die Karawanken, wie auch die südlich davon gelegenen Julischen Alpen .

### **Seebergsattel (1218m) \*\*\***

Eisenkappel -> Krani

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Mit Beginn der Neuzeit errang der Seebergsattel einige Bedeutung für den Handel . Die Wegverhältnisse an diesen niedrigen Übergang waren wohl recht gut, zudem sie später auch immer wieder ausgebaut wurden . Besonders aber im 19.Jh. stieg der Verkehr über den Seebergsattel stark an und er wurde so zu einer der wichtigsten Verbindungen Österreichs zu seinen südslawischen Ländern . Heute weißt er nur noch einen geringen lokalen Grenz- und Touristenverkehr auf, entsprechend einfach die die Straße auch nur ausgebaut .

Westlich des Seebergsattel befindet sich der Babapaß (1855m), ein eher unbedeutender Übergang . Ein wenig anders der Pastirkoupaß (1435m) bzw. Palicevosedlo (1339m), die sich östlich des Seebergsattel befinden . Da diese leicht begehbar sind und das Tal der Savinja erschließen, hatten diese immer schon eine regionale Bedeutung . Letzterer besitzt heute einen Fahrweg .

# ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

## Loiblpaß (1368m) \*\*

Ferlach -> Trzicza

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 2

Auch der Loiblpaß war mit einer römischen Straße versehen, aber es war nur eine kleine Straße, mit schlechter Qualität und wohl mit nur geringer, wohl großteils regionaler Nutzung . Und auch im Mittelalter blieb die Nutzung eher gering, die Bedeutung des Loiblpaßes stieg erst im späten Mittelalter an, in einer Zeit in der man am Loiblpaß auch ein Hospiz erbaute . Dieses wurde 1239 auf Betreiben des aquilejanischen Patriarchen Berthold gegründet . Aber erst in der Neuzeit wurde der Loibl dann zu einer der wichtigsten österreichischen Pässe, weswegen er auch vielfach ausgebaut wurde .

Von den wenigen Straßen die im 17. Jahrhundert überhaupt gebaut wurden, war die Straße über den Loibl einer der wenigen . Im Jahre 1541 beschlossen die Österreicher ein umfangreiches Straßenbauprogramm, welches auch den Bau den Bau einer Straße über den Loibl betraf . Wie man damals so Straßen baute, bevorzugte man auch hier, den alten, noch aus Römerzeiten stammenden Weg auszubauen und dabei auf Neutrassierungen eher zu verzichten . Dennoch war der Straßenbau am Loibl in den Jahren 1569-75 mit gut 20.000 fl. der teuerste Abschnitt ganz Innerösterreichs, dennoch war der Paß kaum mehr als mit Karren zu befahren . Wenige Jahrzehnte später nahm man daher die Bauarbeiten wieder auf und führte nun auch erhebliche Neutrassierungen durch, die man nach neuesten Erkenntnissen baute . Als technisches Highlight wurde am Loibl auch ein Scheiteltunnel gebaut, der zweite alpine Paßtunnel überhaupt, welcher allerdings mit einer Länge von knapp 150 Schritt, nicht sehr lang war . Nun konnten nicht nur Karren, sondern sogar sechsspännige Wagen den Loibl befahren .

Besonders für den Eisenhandel wuchs die Bedeutung des Loibl, immerhin wurden in den Jahren 1630-38 bis zu 20% der Kärntner Eisenproduktion über ihn ausgeführt . Dennoch lag das Verkehrs-aufkommen des Loibl gegenüber dem Saifnitzer Sattel bei gerade einmal 15%, war sie doch wohl trotz aller Ausbauten noch recht schwer befahrbar . So wird aus diesen Zeiten über die Loiblstraße berichtet, das auf der Nordrampe, kurz hinter Klagenfurt die Wagen umgeladen werden mußten und einen Vorspann erhielten, damit sie die Steigungen bis zu 20% bewältigen konnten . Die Steigungen auf der zum Teil aus dem Fels heraus gesprengten Südrampe lagen gar bei bis zu 25%, erstmals verwendete man auch umfangreich hohe Stützmauern . Enge Wendungen in denen das Gefälle nicht ermäßigt wurde machten die Straße aber dauerhaft gefährlich . Die größten Stellen entschärfte man dann im Jahre 1717, als man bei einen weiteren Ausbau der Loiblstraße, diese auch teilweise neu trassierte . Der Scheiteltunnel wurde dabei in einen Einschnitt umgewandelt . Noch heute ist dieser Einschnitt ersichtlich, den man einige Jahre später auch noch beidseitig mit zwei hohen Postmeilensäulen versah . Soviel Arbeiten, an einer Straße war zu dieser Zeit recht selten, aber über den Loiblpaß verlief einer der wichtigsten Postkurse des Landes . Für den Handel hingegen ging die Bedeutung hingegen zurück, insbesondere nachdem 1734 eine Straße über den Wurzenpaß erbaut wurde . Am Ende des 18. Jh. zeigte sich die Loiblstraße wieder reif für eine umfangreiche Modernisierung .

So wurde 1823 eine neue Loiblstraße projiziert, eine sogenannte Kommerzialstraße, die in erster Linie dem gestiegenen Handelsverkehr dienen sollte . Dabei mußten freilich die starken Steigungen abgesenkt werden, was zu einer völligen Neutrassierung führen mußte . Zur Disposition standen dabei mehrere Varianten . So zum Beispiel die eines völligen Neubaus der Scheitelstrecke, durch Anlage einer Kunststraße mit insgesamt 39 Spitzkehren (bei 21 Kehren auf der Südrampe und 18 auf der Nordrampe), welche den Gebirgskamm etwas weiter westlich in einem - für damalige Verhältnisse - längeren Tunnel unterqueren queren sollte . Die eigentliche Scheitelstrecke hätte sich mit dieser neuen Straße gegenüber der alten, mit ihren nur 18 Kehren (je 9 pro Rampe), deutlich verlängert, aber sie hätte auch eine eher sanfte Steigung erhalten . Letztendlich entschied man sich aber dennoch für eine preisgünstigere Variante und zog es vor, die bisherige Straße mittels Modernisierung und nur teilweiser Neutrassierung, vor allem aber einer weiteren Verbreiterung, leistungsfähiger zu machen . Bis Mitte des 19. Jh. erfuhr der Loibl eine neue Blüte und konnte nun wieder seine alte Stellung zurückerobern, die er zuvor an den Seebergsattel und Wurzenpaß verloren hatte . Diese neue Blüte war aber nur recht kurz, denn die Bahn kam und mit ihr neue Verkehrsrouten .



## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

Mit dem Bau der Karawankenbahn, wenige Kilometer westlich des Loiblpaßes, begann selbiger aber zu verfallen. Besonders, als dann 1918/20 die neue österreichisch-jugoslawische Grenze über den Loiblpaß verlief. Dennoch verlor der Loiblpaß nicht gänzlich seine Bedeutung, entwickelte sich doch nunmehr der Autoverkehr. So wurden schon 1938 Planungen zum Bau eines 5km langen Tunnels begonnen, welche aber wegen des 'Anschlusses' Österreichs wieder eingestellt wurden. Aber als das Dritte Reich nach dem gewonnenen Jugoslawienfeldzug südlich des Loiblpaßes gelegene Gegenden als 'Provinz Laibach' annektierte, bemerkte man schnell, dass man eine brauchbare und wintersichere Straßenverbindung in die neue Provinz benötigte. So wurde schon 1941 die Planung eines Tunnel unter dem Loiblpaß wieder aufgenommen, dieser sollte nun nur noch ein Drittel so lang sein, mit einer Scheitelhöhe von 1058m deutlich höher liegen, als Anfangs vorgesehen war. Zu Bauarbeiten kam es aber erst am 29. März 1943, als zivile Mineure mit dem Tunnelanschlag begannen.

Aber nicht nur der Bau des Tunnels wurde geplant und auch begonnen zu bauen, sondern zum Teil auch völlig neue Zugangsstraßen. Diese sollten anders als die heutige Straße, die im Tal verläuft, in Höhenlage am Berghang entlang laufen. Für den Bau von Tunnel, Zugangsstraßen und sonstigen Bauanlagen im Zuge der neuen Loiblstraße, wurde eine eigene KZ-Zweigstelle eingerichtet, titulierte als 'Arbeitslager der Waffen-SS'. Aber auch die 'Organisation Todt' und italienische Bauarbeiter waren rege an den Bauarbeiten beteiligt. Schon am 4. Dezember 1943 konnte der Durchbruch des 2 \* 3m großen Tunnelstollens durch den Gauleiter und einiger Wirtschaftsprominenten gefeiert werden. Genau ein Jahr später ist der Rohausbau soweit gediehen, dass erstmals Wehrmachtfahrzeuge den 1561m langen Tunnel befahren konnten. Im Mai 1945 strömten dann tausende deutsche Soldaten und deren slawische Kollaborateure durch den Tunnelrohbau, wie auch über den Paß, Richtung Österreich.

Bis zum Kriegsende war der Tunnel im Rohbau schon fertiggestellt, aber noch nicht ausgebaut, zudem wurde er nach Kriegsende von den Jugoslawen sogar vermint. Seit Kriegsende war darüber hinaus auch die alte Paßstraße von Jugoslawien aus gesperrt gewesen, erst 1950 wurde der Grenzverkehr über ihn wieder erlaubt. Es sollte dann aber noch bis 1960 dauern, bis man den Ausbau des Tunnels wieder aufnahm und 1964/65 konnte dann doch noch der Tunnel fertiggestellt werden, der den Loibl in einer Scheitelhöhe von 1067m unterquert. Die gesamte neue Paßstraße wurde samt ihren Galerien und Hangbrücken, im Jahr 1967 vollendet und damit dem Verkehr übergeben. Bedauerlicherweise wurde damit die alte Loiblstraße für den Verkehr gesperrt und ist seitdem dem Verfall preisgegeben.

In einer Legende, die die Namensgebung des alten Gasthauses 'Deutscher Peter' betrifft, wird von einer Überquerung des Loiblpaßes durch Kaiser Karl VI. berichtet, der bei einem Zwischenhalt das Gespräch mit den Einheimischen suchte, aber nicht führen konnte, da er nur Deutsch sprach, und die Einheimischen nur slowenisch. Erst nach langer Suche fand man in dem Wirt des Gasthauses Peter Tschauko einen geeigneten Dolmetscher.

Auch für den Loiblpaß war eine Bahnstrecke geplant, die Klagenfurt mit Krainburg verbinden sollte. Mit einem 4680m langen Tunnel sollte der Loibl auf einer Höhe von 813m überwunden werden. Um die Steilheit des Geländes zu überwinden sah das Projekt einen 2350m langen Kehrentunnel vor. Die Ende des 19. Jh. diskutierten Pläne kamen dann aber nicht zur Ausführung, da sie keinen hohen Nutzen versprachen. Spätestens nachdem der Loibl zum Grenzpaß wurde, sind ohnehin sämtliche diesbezügliche Diskussionen verstummt.

### **Roschiza Sattel (1595m)**

Villach -> Jesenice

Trassierung ; Bergpfad

Der Roschiza Sattel ist einer von den zahllosen Bergübergängen, die zwar von der lokalen Bevölkerung immer schon in irgendeiner Nutzung sich befanden, aber die dennoch niemals irgendwelche tatsächliche Bedeutung aufwiesen. Bis heute hat sich dies faktisch nicht geändert und auch hier würde der Roschiza Sattel nicht der Rede wert sein, wenn unter diesem seit jüngster

# ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

Zeit nicht eine der wichtigsten Straßenverkehrsverbindungen Mitteleuropas mit den Balkan bestehen würde .

## Die Karawankenautobahn

Im Jahre 1964 begann man in Jugoslawien mit ersten Variantenstudien für einen Karawankenstraßentunnel, vier Jahre später hatte man dann der Öffentlichkeit ganze 22 Varianten vorstellen können . Gerade aber die Ausbaupläne des österreichischen Autobahnnetzes machten aber die Variante im unmittelbaren Bereich des Karawankenbahntunnel zur zweckmäßigsten . Bereits 1971 wurde in Österreich per Gesetz der Bau der Karawankenautobahn, samt eines Tunnel, festgelegt . Jugoslawien folgte wenig später und sicherte seinerseits den Ausbau bzw. die Verlängerung der transjugoslawischen Autobahn, deren nördlicher Beginn der Karawankentunnel ist, bis an die griechische Grenze zu .

Der Baubeginn der Karawankenautobahn, der zu Anfang der 80er Jahre geplant war, verzögerte sich aber aus technischen, politischen (Tod Titos) und wirtschaftlichen Gründen . Sogar bereits begonnene Arbeiten an den Zugangsrampen mußten alsbald wieder eingestellt werden und die Projekte abgeändert werden . So plante man Anfangs die Zugangsrampen nur als 'Halbautobahn' auszuführen, entschloß sich später aber dann doch eine Vollautobahn zu bauen, diese aber in einen sogenannten 'Sparquerschnitt' . Erst am 12. August 1986 konnte auf jugoslawischer und am 1. Juni 1987 auf österreichischer Seite der Tunnelanschlag erfolgen, wenig später begann man auch mit den Arbeiten an den Zugangsrampen, vor allen auf österreichischer Seite . Am 28. Mai 1989 konnte der Durchbruch des Tunnels gefeiert werden, und am 1. Juni 1991 dann auch die Verkehrsfreigabe von Autobahn und Tunnel .

Der 7864m lange Tunnel (mit Vorbauten 8019m), mit einen Scheitelpunkt bei 673.6m, welcher auf österreichischen Territorium liegt, wurde zwar doppelröhrig geplant, aber dennoch wie an anderen großen Alpentunnels auch, erst einmal nur einröhrig ausgeführt . Die zweite Röhre soll später etwa 40-70m östlich, von der bestehenden Röhre erbaut werden . Sein Nordportal befindet sich auf 655m Seehöhe unweit des Nordportals des Bahntunnels . In seinem Nordabschnitt läuft der Autobahntunnel mit dem Bahntunnel parallel, zweigt dann aber leicht nach südwestlicher Richtung ab . Kurz vor seinem Südportal, welches auf einer Höhe von 621m liegt, macht der Tunnel eine starke Kurve, so das das Südende des Tunnels in südöstlicher Richtung weist . Der Bau der Zugangsrampen wiesen auf österreichischer Seite keine sonderlichen Schwierigkeiten auf . Nur bei Villach wurde ein 700m langer gedeckter Abschnitt notwendig und gerade mal 4 Brücken von den insgesamt 32 waren länger als 100m - eine davon allerdings 1095m . Die Rampe auf slowenischer Seite war ungleich schwieriger, vor allem weil sie sich zu einen Großteil in einen rutschenden Hang befindet . Das es gerade hier noch zu starken Verzögerungen beim Bau kaum lag aber vielmehr an den politischen Umwälzungen, die Jugoslawien bzw. Slowenien zu Beginn der 90er Jahre durchmachte .

Der Bau des 6km langen Autobahntunnels unter den Karawanken verlief seiner Zeit nicht problemlos . Obwohl von dem etwas östlich gelegenen Tunnel der Karawankenbahn die geologischen Verhältnisse und Schwierigkeiten bestens bekannt waren, blieb man trotz aller Vorsichtsmaßnahmen nicht von Unglücken verschont . In dem tektonisch gestörten und wild verkarsteten Gebirge ereignete sich auf der österreichischen Seite bei Station 3028 ein gewaltiger Einsturz, bei dem sogar ein Teil des bereits geschaffenen Spritzbetonausbaus zerstört wurde . Das nicht schon schlimm genug, wurde dadurch auch eine wasserführende Schicht angeschnitten, so das sich nunmehr 60 Liter in der Sekunde in den Tunnel ergossen . Dieser mußte darauf hin abgeschottet werden, erst nach dem man ihn durch Umgehungsstollen mit einen 5m dicken Injektionsring versah, und er somit abgedichtet werden konnte, konnte dieser Tunnelabschnitt fertiggestellt werden und der Vortrieb fortgesetzt zu werden . Als kleinen Nebeneffekt bekam die Gemeinde Rosenbach mit der abgedichteten Quelle, ein Trinkwasserreservoir bester Güte .

## Die Karawankenbahn

## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

Bis der Karawankentunnel erbaut wurde, mußte die Bahn immer einen Umweg über Tarvis und Lengenfeld in Kauf nehmen, um von Villach aus, dann Laibach/Ljubljana zu erreichen . Denn schon seit dem 14.Dezember 1870 war diese Bahnstrecke in Betrieb, der Streckenabschnitt Tarvis-Jesenice (Lengenfeld) war aber, nachdem er ohnehin größten Teils in jugoslawischer Hand war, 1965 stillgelegt worden .

In den Jahren 1901 bis 1906 erbauten die Österreicher dann den 7975,27m langen eingleisigen Tunnel der Karawankenbahn, im Rahmen eines umfangreicheren Alpenbahnbauprogramm . Im Sommer 1901 von beiden Seiten aus begonnen, konnte am 18.Mai 1905 der Durchschlag gefeiert werden . Zumeist wurde mit aus Deutschland stammenden elektrischen Stoßbohrmaschinen gearbeitet, allerdings nicht beim gesamten Vortrieb . So gab es eine gut 2km lange Karbonzone, in der man die Stoßbohrmaschinen mit herkömmlichen Preßluftmaschinen vertauschen mußte, um der Gefahr einer möglichen Schlagwetterexplosion vorzubeugen . Zu leicht hätte ein elektrischer Funken das in der Karbonzone eingeschlossene Methangas entzünden können . Auch später wirkte sich diese Karbonzone immer wieder negativ auf den Tunnel aus, sie drückte auf die Ausmauerung, verschob sie sogar, so das immer wieder Ausbesserungen notwendig wurden . Seinen Scheitelpunkt hat der zweigleisige Tunnel in einer Höhe von nur 638 Metern über dem Meer . Seit 1918/20 befindet sich die Grenze Österreichs zu Jugoslawien, bzw. Slowenien etwa in der Mitte des Karawankentunnels .

Anders als der Tunnel, wurden die beiden nördlichen Zufahrtsrampen von Villach bzw. Klagenfurt nach Rosenbach seiner Zeit eingleisig erbaut, ebenso auch die slowenische Südrampe . Die Karawankenbahn ist daher ein gewisses Nadelöhr im Bahnverkehr zwischen Kärnten und Slowenien, besonders in den Kriegszeiten zeigte sich dies deutlich . Aber auch im Frieden und so ist der zweigleisige Ausbau und mittlerweile auch der Bau einer zweiten Tunnelröhre schon lange dringlich . Denn dem Karawankentunnel, wurde ein ähnliches Schicksal zu Teil, wie kurz zuvor dem Semmeringtunnel . Ende der 50er Jahre hatte man mit der Elektrifizierung der Bahn begonnen . Auch der Tunnel bedurfte einer dringenden Modernisierung, denn Wasser und Rauch hatten die Tunnelwände stark in Mitleidenschaft gezogen . Teilweise konnte der Tunnel nur noch eingleisig befahren werden, die Jugoslawen hatten ohnehin auf ihrer Seite, das zweite Gleis nach dem Krieg demontiert . Um den Tunnel zu elektrifizieren beschloß man, das zweite Tunnelgleis gänzlich aufzulassen und das erste in die Tunnelmitte zu verschieben, erst damit war das notwendige Lichtraumprofil gewonnen . Beim Semmering verfuhr man ähnlich, baute dann aber auch eine zweite Tunnelröhre, was man beim Karawankentunnel bisher unterließ .

Mehrfache Varianten zum Bau der Karawankenbahn gab es in dessen Planungsphase, die sich vor allem dadurch unterschieden, an welcher Stelle sich der Scheiteltunnel befinden sollte . Eine dieser Varianten sollte von Klagenfurt und Hundsorf direkt nach Jauerburg (Jesenice), die Karawanken sollten dabei mit einen über 9km langen Tunnel durchstoßen werden . Die meisten anderen Varianten sahen dann aber einen Beginn in Rosenbach vor und unterschieden sich nur geringfügig . Nicht so geringfügig waren aber die Unterschiede, die die südliche Fortsetzung der Karawankenbahn betrafen . Diese Fortsetzung, bekannt auch als sogenannte 'Wocheinerbahn' (bzw. spätere Podbrdo-Bahn) macht heute einen Bogen über Bled, sollte aber ursprünglich vom Karawanken-tunnel mittels eines weiteren Großtunnels direkt nach Süden führen . Einige weitere, zum Teil deutlich über 1000m lange Tunnel, wurden dazu erforderlich, denn es mußten die Käme einiger kleinerer Gebirgszüge noch überwunden werden . Eine vom Karawankentunnel direkt nach Süden geführte Strecke hätte mehrere dieser Tunnel, zu einen langen zusammengefaßt und die Gesamt-strecke deutlich verkürzt . Letztendlich entschloß man sich aber doch, diese besser zu umfahren .

Heute, wo die Karawankenbahn ohnehin ihre Zuwendung Richtung Balkan und Türkei hat, und Triest schon lange nicht mehr zu Österreich gehört, sind die damaligen Notlösungen ohnehin vorteilhafter, als die ursprünglich geplanten Varianten . Einen längeren Scheiteltunnel aber erhielt auch die Wocheinerbahn, und zwar zwischen Bistrica und Podbrdo . Dort baute man, den 6339m langen und zweigleisigen Podbrdo-Tunnel, der seinen Scheitelpunkt bei 534m besitzt und sich unter dem Rindslochpaß befindet . Ähnlich wie am Karawankentunnel, war im Herbst des Jahres 1900 hier der Anstich und bereits im Mai 1904 konnte man den Durchschlag feiern . Der Termin der Fertigstellung der Linie war dann der 29.April 1905 und gute zehn Jahre später erlebte sie

# ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

ihren Höhepunkt, als wichtige Versorgungsline hinter der Front im Krieg gegen Italien .

## **Ad Pirum ( 858m) \*\*\***

(Hrusica/Birnbaumer Sattel)

Ljubljana -> Aquilea

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Südlichster Paß der Ostalpen ist der Durchgang durch die Julischen Alpen, der Paß 'Ad Pirum', der den Birnbaumer Wald überquert . Über ihn führte schon in prähistorischer Zeit die östliche Bernsteinstraße, die auch Römer besonders in der republikanischen Zeit, rege als Verbindung mit Pannonien nutzten . Davor und auch später hin, zogen immer wieder die verschiedensten Völkerschaften über ihn, zu meist um in Italien einzudringen . Hingegen wurde er in der anderen Richtung, also nach Pannonien und dem Balkan hin, zumeist von Kaufleuten genutzt, eine der wenigen großen Ausnahmen waren die Römer, für die der 'Ad Pirum' zu den wichtigsten Alpenpässen überhaupt gehörte . Wohl als einziger Paß der Alpen zeichnet sich der Birnbaumer Wald mit einer starken Namenskontinuität aus . Aus dem lateinischen 'Pirum' wurde im slowenischen 'Hruska', was beides soviel 'Birne' bedeutet und auch im deutschen Paßnamen 'Birnbaumer Wald' klingt der alte römische Paßname nach . Etwa ab dem 4.Jh. taucht erstmals der Name 'Ad Pirum' auf, das Itinerarium Burdigalense berichtet von einem 'ad pirum Summas Alpes' . Bei Orosius ist von einen 'in summis Alpibus' die Rede, welches aber nur eine Verstümmelung des vorherigen ist .

## **Die Römerstraße**

Sein Ausbauzustand war wohl sogar in vorrömischer Zeit recht zufriedenstellend, zumindest im Laufe der Römerherrschaft war dieser so weit erhöht, das die Straße auch befahrbar war . Der Beginn der ersten römischen Ausbauten ist bereits in das Jahr 177 v.u.Z. zu verlegen, die Römer zogen in diesem Jahr über den Birnbaumer Sattel nach Istrien und trafen dabei wohl schon auf eine hinreichend gute Straße . Diese Straße verbesserten die Römer laufend, besonders als in den Jahren zwischen 35 und 33 v.u.Z. augustinische Feldzüge Richtung Illyrien, über diese Straße verlängert wurde, die selbst dann bis weit nach Illyrien hinein verlängert wurde .

Relativ gut erforscht zeigt sich heute auch der Straßenverlauf der Römerstraße zwischen Aquilea und Emona. Die eigentliche Paßstrecke begann im heutigen Ajdovscina und verlief über Col und Podkraj direkt auf die Paßhöhe zu und deckte sich in ihrem Verlauf zu einen Großteil mit der modernen Straßentrasse . Dort verlief die Römerstraße etwas nördlich der heutigen Straße, auf der Paßhöhe, im Bereich der Paßfestung, sind Trasse der römischen und modernen Straße sogar identisch. Nach Osten hin sind beide Straßen überhaus ähnlich trassiert, teilweise überdeckt die moderne Straße die römische, teilweise liegt diese etwas nördlicher . Über Lanisce stieg die Römerstraße, wie auch die moderne Straße direkt nach Emona, das heutige Vrhnika hinab .

Noch besser als die Hauptstraße, läßt sich aber im Gelände eine an der Paßhöhe südwestlich abzweigende Nebenstraße erkennen . Etwa 700m östlich der Paßfestung zweigt sie von der Hauptstraße ab und führt über die steilen und bewaldeten Berghänge nach Bukovje . Später, wohl mit den Bau der Paßfestung an der Hauptstraße, entstanden auch an dieser Nebenstraße Sperranlagen . Die Breite der Straße ist kaum 1.50m, dafür hat sie aber Gleisrillen und in gewissen Abständen auch Ausweichstellen . Weiter südlich verliert sich die Römerstraße im Gelände, ist aber wohl mit einen der hier zahlreichen Waldwege identisch, die in die moderne Fahrstraße Hrusica-Postojna münden . Da für letztere das am besten geeignete Gelände gewählt wurde, dürfte auch die Römerstraße auf deren Trasse verlaufen sein . Über Bukovje dürfte diese Straße Predjama tangiert haben, wo sich eine Höhlensiedlung befand, die für die Spätantike einen besonders hohen Fundniederschlag aufweist . Über Smihel dürfte diese Straße nach Razdrto auf eine Straße getroffen sein, die von Ajdovscina nach Tergeste (Triest) führte bzw. über Postojna und einen zu römischer Zeit 'ocra mons' (609m Paßhöhe) genannten Paß, nach Martinj Hrib, auf die Ad Pirum-Straße zurückführte . Wann diese Straßen erbaut wurden ist unbekannt, wahrscheinlich handelt es sich um vorrömische Wege, die wohl bereits in augustinischer Zeit

# ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

ausgebaut wurden. Mit Bau der Festungsanlagen in den Julischen Alpen erhielten diese Straßen Bedeutung für die Versorgung dieser Anlagen und zum Flankenschutz und wurden sicher ein weiteres mal ausgebaut . Auch im Winter griff man sicher immer wieder gerne auf den Ocrans Mons zurück, da dieser gute 250m tiefer lag als der Ad Pirum, war er Winter auch leichter passierbar .

## Die Römer-Festung 'Ad Pirum'

Wohl ab dem 3.Jh. stieg die Barbarengefahr am Birnbaumer Wald sprunghaft an, um Italien zu schützen baute man daher zahlreiche Befestigungsanlagen, deren Reste man noch heute erkennen kann . Seine Bedeutung verlor der Übergang aber später vor allem wegen der veränderten politischen Situation in Europa .

Die Lage von 'Ad Pirum', als Einfallstor für südost- bzw. osteuropäische Scharen ins italienische Kernland, zwang die Römer dieses Gebiet zu befestigen, wie sonst kein anderes Alpengebiet . Die hier gebaute Festungsanlage betrifft dann auch nicht nur den Paß an sich, sondern reicht von Tarsatica an der Adriaküste, das heutige Rijeka, über Nauportos (heute Vrhnika) bis an den Isonzo und ähnelt daher den an Germaniens Grenzen erbauten Römerlimes . Am Paß selbst, der hinter dieser 'Clastra Alpium Juliarum' genannten Befestigungslinie liegt, entstand noch vor dem Bau des Limes, die Hauptfestung der ganzen Anlage . Kleine Sperranlagen entstanden an anderen möglichen Über- und Durchgängen, an der Ad Pirum-Straße besonders auch bei Lanisce und Martinj Hrib .

Anders als in den Wäldern Germaniens ist aber der hiesige Limes vor allem aus Stein erbaut . Denn anders als in Germanien, ist hier ein leicht verarbeitbarer Stein allorts leicht zu finden . Dies Gestein ist Kalkstein, aus dem ein Großteil der Julischen Alpen bestehen . Und dieser Kalkstein machte es auch möglich den Limes nicht durchgängig geschlossen auszuführen, vielmehr ist er an vielen Stellen unterbrochen . Aber davor das ein Feind diese Lücken ausnutzen konnten, brauchten die Römer keine Angst zu haben . Die Kalkberge dieser Landschaft steigen zwar nur bis in eine Höhe von 1000m an, gleichen also eher einer Mittelgebirgslandschaft die aber mit fast undurchdringlichen Nadelbaum-Urwäldern bedeckt ist. Damit nicht genug, erschwerend für einen feindlichen Durchbruch hätte sich auch der Untergrund erwiesen . Im Karstboden versickerndes Regenwasser schafft Höhlen und Spalten, gar ganze unterirdische Flußläufe . Durch Einbrüche dieser wird das Oberflächengelände zusätzlich zerklüftet und somit gerade für Reiterscharen, die hier die größte Gefahr bildeten, nur schwer passierbar . Selbst heute führen nur wenige moderne Verkehrsadern durch dieses Gebiet, keine Eisenbahn, keine Autobahn, nur einige Autostraßen . Noch weniger Durchgangsmöglichkeiten boten sich in früheren Zeiten an, einer der wenigen und zugleich die wichtigste war der alte Handelsweg über den Birnbaumer Wald .

In den letzten Jahrzehnten wurden viele der alten Sperranlagen ausgegraben und sogar restauriert . Bereits im 17.Jh. werden in einer Landesbeschreibung des Valvasor's die Reste der spätantiken Festungsmauern beschrieben . Im 19.Jh. beginnt man dann auch mit ersten Ausgrabungen, die in der Folge bis heute weiter geführt werden . Gerade ab den 60er Jahren des 20.Jh. werden diese aber intensiviert und zu einem festen und systematischen Programm zusammen gefaßt .

Die Paßfestung Ad Pirum stellt sich nach den Ergebnissen dieses Programmes als ein in ihrer äußeren Form allseitig ummauertes Oval vor, welches im unteren Teil von der Paßstraße durchschnitten wird . Die Lage der Umfassungsmauer, wie auch der Türme, ist dabei vom Gelände bestimmt, so auch die einige hundert Meter nach Norden und Süden reichenden und an die Festung anschließenden Limesmauern . Die Limesmauer wurde mit weiteren vier Türmen ausgestattet . Etwa 250 südlich der Paßfestung wurde die Limesmauer von der nach Bukovje führenden Nebenstraße durchstoßen . An dieser Stelle wurde die Mauer mit einem kleinen, turmartigen Kastell zusätzlich gesichert . Eine zweite südliche Limesmauer, scheint ebenfalls von der Paßfestung ausgegangen zu sein, welche ebenfalls an dessen südliches Ende ein klein turmartiges Kastell erhielt, durch welche die Bukovje Nebenstraße führte . Die Mauerstärke der Limesmauern, betrug an dessen Basis über zwei Meter, die der Paßfestung bei 2,70m . Die Paßfestung selbst ist nicht sonderlich groß, bei einer Länge von 250m ist sie an ihrer breitesten

## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

Stelle gerade mal 86m breit . Auf Grund der Anlage der Paßfestung, wie der Limesmauern ist erkenntlich, das sie auf Grund eines Planes, in einem Zug erstellt wurde und nicht nach und nach durch kleinere Erweiterungen entstand . Interessant ist, das die Paßfestung, wie später auch bei mittelalterlichen Burgen üblich, durch eine Zwischenmauer in zwei Teile, eine Ober- und eine Unterburg geteilt war . Ein solches Verfahren sollte bei einer Eroberung der Unterburg, immer noch eine Verteidigung der Oberburg ermöglichen .

### Die römischen Straßenstationen

Nachdem die Römer im 1.Jh. weit nach Pannonien übergegriffen hatten, stieg auch der Verkehr im Bereich der Julischen Alpen stark an . Davon profitierte dann auch die Besiedlung im Bereich der Ad Pirum-Straße, was sich im Fundmaterial auch deutlich niederschlägt . Bald entstanden auch zahlreiche Straßenstationen, sogenannte Mansiones und Mutationes . In der Tabula Peutingeriana erscheinen erstmalig die Bezeichnungen 'in Alpe Julia', 'Longatico' und 'Nauporto' . Das Itinerarium Antonini nennt ebenfalls die Mansio von 'Longatico', sowie die für Ajdovscina 'fluvio frigido' . Mit 'in Alpe Julia' ist sicherlich die Paßhöhe gemeint, denn es gilt als sicher, das seit augustinischer Zeit sich hier, im Bereich der viel späteren Paßfestung, eine Mansio sich befand, die wohl bis ins 5.Jh. hinein Bestand hatte . Während der Verkehr durch das Militär geschützt wurde, unter anderem durch eine in der Paßfestung stationierte Beneficiariereinheit, besorgten die Spanndienste, sowie die Versorgung der Reisenden Zivilpersonen . Auch das heutige Ajdovscina besaß eine wichtige Funktion für den Straßenverkehr, hier gab es Gasthäuser, Unterkünfte, Lager und auch Handwerker für kleine Reparaturen an Wagen und Ausrüstungen der Händler . Noch heute sind hier Mauern und Mauerteile zu sehen, die einstmals von den Römern erbaut wurden .

Das letztendlich alle Festungsanlagen in den Julischen Alpen die Feinde Roms doch nicht abhalten konnten, zeigte sich bald . Wohl eine erste Bewährungsprobe erleben diese Anlagen im September 352, als es zwischen Konstantius II. und dem Usurpator Magnentius hier zu einer Auseinandersetzung kommt . Umgehend läßt Magnentius daher die Festungsanlagen Instand setzen, dennoch gelingt Konstantius II. der Durchbruch, dies wahrscheinlich direkt durch die Paßfestung Ad Pirum . Ähnliche Bewährungsproben hat der Ad Pirum noch öfter zu bestehen, so im Sommer 388, als es zu einer ähnlichen Situation wie 352 kommt . Diesmal fand aber der Gegenspieler die Festungsanlagen offen und unverteidigt vor, da der Usurpartor, der zuvor diese unter Kontrolle hatte, einer taktischen Fehleinschätzung unterlag und sich zurückzog .

Bereits am Ende des 4.Jh. wurde die Paßfestung zerstört, auf Grund der Münzfunde war dies wohl vor dem Jahre 394 geschehen . Wieder einmal schwang sich ein Usurpartor auf und mußte in opferreichen Kämpfen niedergerungen werden . Diesmal trafen sich die kämpfenden Parteien direkt vor Ad Pirum und lieferten sich am 5.September 394 hier erbitterte Kämpfe . Von dieser Schlacht gibt es nicht nur vielfältige schriftliche Zeugnisse, sondern auch zahlreiche Funde beim Torkastell . Der damalige Kaiser Theodosius ließ dabei auf seiner Seite vor allem Goten kämpfen die dabei erhebliche Verluste erhielten . Dennoch scheint ihnen der Durchbruch gelungen zu sein, denn alsbald verlagerten sich die Kämpfe auf die Westseite des Paßes . Nachweislich verbringt der Kaiser mindestens eine Nacht in der Paßfestung, die zwar wohl nur gering zerstört wurde, aber sie verlor nunmehr an Bedeutung .

Die schriftlichen Nachrichten späterer Jahrzehnte wissen zwar von zahlreichen aus Osten kommenden Eindringlingen, aber von keinen Kämpfen im Bereich der julischen Alpen . Zwar ergaben sich die gerade in Oberitalien Mächtigen, nicht den Eindringlingen kampflos, aber sie zogen es vor dem Feind an einer zweiten Festungslinie am Isonzo zu erwarten . Das legendäre Aquileia war in dieser Festungslinie der Dreh- und Angelpunkt und nicht mehr das unbedeutende Ad Pirum . So erging es dann wohl auch im Winter 401 dem Westgoten Alarich, als er mit seinen Mannen in Italien einfiel . Gute 50 Jahre später scheint Attila mit seinen Hunnen, Goten und Alanen, auch nicht mehr Schwierigkeiten gehabt zu haben, wie nochmals knapp 40 Jahre später der Ostgote Theoderich . Man kann also folgern das nach den Ereignissen von 394 das Festungssystem prinzipiell aufgehört hat zu existieren . Zwar gab es noch die meisten Bauwerke, aber die einst straffe Militärorganisation fehlte, die der Anlage erst ihren Sinn gab . Insgesamt gesehen muß man zugestehen, daß das Bauwerk, trotz aller gut durchdachten Planungen, dem Römischen Reich keinen Nutzen brachte, auch wenn dies eben nicht am Bauwerk selbst lag, sondern eben

# ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

am Reich selber.

## Der mittelalterliche Verkehr

Zwar bestand die Besiedlung am Paß selbst noch bis weit ins 5.Jh., hatte also länger Bestand als die eigentlichen Festungsanlagen, aber die durchziehenden Barbarentruppen machten doch ganze Arbeit . Die Grabungsbefunde belegen überaus deutlich, das es im frühen Mittelalter keine Siedlungen hier gab . Die Straße wurde aber auch weiterhin rege genutzt . Um das Jahr 1000 herum wird die hiesige Straße auch als 'Straße der Ungarn' bezeichnet, jetzt steigt die Bedeutung des Paßes wieder an . Der Grund darin ist zu suchen, daß jetzt die Ungarn christianisiert waren und die Straße über den Ad Pirum für die Ungarn nun zu einer wichtigen Verbindung nach Rom wurde . Bald beginnt davon auch die Besiedlung an Paßstraße zu profitieren, ab der Zeit um das Jahr 1200 setzen auf der Paßhöhe, durch Kleinfunde markierte, Siedlungsspuren wieder ein. Im hohen Mittelalter nimmt der Reiseverkehr, wie auch der Fern-handel, so stark wieder zu, das es wieder Herbergen bedarf . Sogar erste Poststationen wurden bald eingerichtet . Von der neuen Bedeutung zeugen dann auch wieder, wie auch schon hinblickend auf die römische Zeit, die zahlreiche Münzfunde . So gibt es jetzt nicht nur Münzen dieser Gegend, sondern auch venezianische und sogar böhmische .

Noch im Mittelalter wird eine Kapelle auf dem Paß errichtet, die Gertrudiskapelle, die später noch vergrößert wird . Im 19.Jh. entsteht auch ein noch Postgebäude, welches noch heute steht und markiert einen letzten Höhepunkt des nun mehr als 'Birnbauerwaldpaß' bezeichneten Überganges . Denn nach dem Bau der Eisenbahn von Ljubljana nach Triest und einer modernen Straße über den Odra Mons, wurde es wieder still um den Ad Pirum . Daran änderte auch nur wenig, das auch der Birnbauerwaldpaß später eine eigene moderne Fahrstraße erhielt . Diese diente dann aber nur noch den lokalen Verkehr und der örtlichen Forstindustrie . Nachdem beide Weltkriege auch an diesen Paß nicht spurlos vorübergegangen sind, hat er heute wenigstens noch eine zusätzliche Bedeutung für den Tourismus . Denn die zahlreichen Reste der römischen Festungsbauwerke sind ein ideales Ausflugsziel .

Der Zeit ist kaum zu damit zu rechnen, das der Ad Pirum wieder zu seiner alten Bedeutung zurückkehrt . Theoretisch hat er natürlich bis heute nicht seine geographisch ideale Lage verloren, dennoch nimmt der moderne Verkehr andere Wege . Eine Autobahn, die seit Jahren zwischen Gorizia, dem ehemaligen Görz, und Ljubljana in Bau ist, macht dann auch lieber den Umweg über den Odra Mons .

## Werschetzpaß (1611m) \*\*\*\*

Krajska Gora -> Bovec

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Der heute auf slowenisch genannte Vrsic-Sattel führte in der Vergangenheit gleich mehrere Namen - so die altösterreichische Bezeichnung 'Werschetzpaß', später dann Mojstrovkapaß/ Passo di Moistrocco . Die Straße über den Paß nannte man auch 'Erzherzog-Eugen-Straße', sie ist noch recht jung, erst in den Kriegsjahren 1916-17 wurde sie von österreichischen Pioniereinheiten erbaut . Damals, im 1.Weltkrieg, ging ein großer Teil des österreichischen Nachschubes für die Isonzofront, über den Werschetzpaß . So hat der Werschetzpaß auch einigen Verdienst daran, das 1917, kurz nach der Fertigstellung seiner Straße, die Isonzofront unter einer deutsch-österreichischen Offensive zusammenbrach, und die Italiener bis an die Piave zurückwarfen .

Die Gebirgsgegend östlich des Werschetzpaßes, das Triglav, ist nicht gerade reich an Paßübergängen . Die nächste Paßstraße ist eine parallel zur Podbrdo-(Wocheiner-)Bahn verlaufende Straße . Erst im Bereich des Podbrdotunnels weicht die Straßentrasse von der der Bahn ab, um über die Übergänge Bohinjka Sedlo (Wocheiner Sattel, 1277m) und Podbrdo (804m) auf die andere Seite zu führen .

# ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

## **Wurzenpaß (1073m) \*\***

Villach -> Podkoren

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Der Wurzenpaß, der einst auch Krainberg genannt wurde, bildet die kürzeste und direkteste Verbindung von Villach, mit seinen Paßverbindungen zum Katschberg und der Turracher Höhe, nach der einst so wichtigen Stadt Görz und Triest und errang in der Neuzeit einige Bedeutung für den Handel . Es ist aus dem 17.Jh. bekannt, das Kupfererz und Barren aus Siebenbürgen über den Wurzenpaß nach Kärnten gebracht wurde, wo es weiter verarbeitet wurde . Dennoch war der Wurzenpaß nie wirklich wichtig, er stand immer im Schatten des Saifnitzsattel und des Predil, dessen größte Konkurrenz er auch zugleich war . Er war zu sehr benachteiligt wegen seiner Steilheit und wurde so, immer schon über den nur 750m hohen Ratschacher Sattel umgangen . Da half ihm dann auch nur wenig, das er bereits im 16.Jh. Erstmals befahrbar gemacht wurde . Mit dem Aufblühen des Hafens Triests wuchs auch der Verkehr über die Paßverbindung Wurzenpaß/Werschetzpaß, wie in Richtung Laibach stark an . Ermöglichen tat dies eine Kunststraße, die man 1734. fertigstellte und die den Wurzenpaß zum wichtigsten Paß der Karawanken machte . Am Beginn der Planungen, im Jahre 1727, erwog man noch die Straße Villach Triest, wie die alten Wege schon, über den Ratschacher Sattel (Passo di Fusine) zu führen, aber da dies doch ein erheblicher Umweg war, entschloß man sich für den Wurzenpaß . Auch schon der Bau eines Tunnels, für den man ja am Loiblpaß Erfahrungen sammeln konnte, wurde erwogen, aber dann doch wieder fallen gelassen .

Nach dem die Südrampe seit 1918/20 zu Jugoslawien bzw. Slowenien gehört, stieg insbesondere nach dem 2. Weltkrieg seine Bedeutung stark an, da über ihn eine wichtige Balkanroute verlief . Mit der Fertigstellung des Karawankentunnels aber fiel er wieder in eine gewisse Bedeutungslosigkeit . Heute wird die Straße faktisch nur noch im lokalen und regionalen Verkehr genutzt .

## **Predilpaß (1156m) \*\***

Tarvisio -> Bovec

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Hallstattkultur entstammende Funde die man entlang des Isonzo-Flußes machte, scheinen auf eine damalige Nutzung des Predil sich zurückführen zu lassen . Dennoch scheint er nur eine regionale Bedeutung gehabt zu haben . Das änderte sich wohl auch nicht bei den Römern, auch wenn einige Historiker über ihn eine kleine Nebenstrecke der 'Norischen Straße' verlaufen sahen . Denn wahrscheinlich war er wegen seiner hohen Lawinengefährdung nicht mit einer Straße versehen, da er deswegen für kaum mehr als 3 Monate im Jahr genutzt werden konnte . So führte wohl auch bei den Römern nur ein relativ geringfügig genutzter Saumpfad über ihn .

Im Jahre 568 zogen mutmaßlich die Langobarden mit ihren Verbündeten auf ihren legendären Zug aus Pannonien nach Italien über den Predil . In der Folge dessen wurde die langobardische Herrschaft in Italien begründet . Der Predil wurde auch weiterhin rege genutzt, so das er spätestens im späten Mittelalter ausgebaut wurde . An tatsächlicher oder vermeintlicher Prominenz hat der Predil auch einiges vorzuweisen . Im Frühjahr 774 zog wahrscheinlich Karl der Große über ihn, um in Italien einzufallen . Ein gutes Jahrhundert später folgte im Jahre 884 wohl einer seiner Nachfahren, Karl III. . Wenn beide genannten Übergänge auch nur mutmaßlich sind, sicher ist die Überquerung des Predil durch Kaiser Friedrich II., der legendäre Enkel Barbarossas, im Jahre 1235 .

Es was das Jahr 1319 als Bürger der Stadt Cividale vom Bamberger Bischof um die Erlaubnis bitten 'auf eigene Kosten' eine Straße über den Predilpaß bauen zu dürfen . Der Bischof von Bamberg hatte seiner Zeit zahlreiche Besitzungen und anderweitige Interessen nördlich und südlich des Predils, er war somit als Protektor für eine Predilstraße ideal . Bereits im Jahre 1326 wird 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 herein bekommen, die Mauterhebung war dabei



## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

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 wohl auch weiterhin, wohl nur für Karren befahrbar . Eine vorübergehende Besserung trat wohl ein, als es 1536 wieder zu Straßenbaumaßnahmen kam .

Nachdem Cividale im 16.Jh. 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 hat viel von seiner alten Bedeutung verloren und Österreich hatte zwischenzeitlich neue Wege für seinen Handel gefunden . Dennoch erfolgte in den Jahren 1678/80-84 ein weiterer Ausbau der Predilstraße, wobei man umfangreiche Neutrassierungen auf der Paßhöhe und der Nordrampe vornahm .

Die einst sehr steile Nordrampe nach Cave del Predil wurde von den Italienern in den 30er Jahren teilweise neutrassiert, so das sie heute nur noch eine Steigung von 8% aufweist . Vom 1920 bis 1941 lag der Predil völlig in Italien, erst seit 1945 ist der Predil Grenzpaß zwischen Italien und Jugoslawien bzw. Slowenien . Bei Mangat, auf der slowenischen Seite des Predil befinden sich noch einige alte österreichische Festungsanlagen, aus der Zeit vor dem 1.Weltkrieg . Die ersten modernen Sperrforts dort ließ Österreich 1808 zum Schutz vor den Franzosen anlegen, schon 1809 hatten sie ihre Bewährungsprobe . Nach mehreren Angriffen konnten sie die österreichischen Stellungen am 15.Mai 1809 stürmen, die Verteidiger hatten kaum noch Munition und Verpflegung, dazu kam eine französische Übermacht . Im Angedenken an die heldenhafte Verteidigung wurde 1847 ein Denkmal, zu Ehren des Kommandanten Hauptmann Herrmann, eingeweiht . Die Einweihung des Denkmals viel zusammen, mit einen weiteren Ausbau der Sperranlagen am Predil die dann auch im 1.Weltkrieg in Einsatz kamen .

### Das Predilbahnprojekt

Im Jahre 1899 entstand das Projekt einer 11km langen Bahnstrecke, die elektrisch betrieben die Strecke Tarvis-Rabil bewältigen sollte und die dann im 1.Weltkrieg auch wirklich erbaut wurde . Aber bereits 1858 war eine durchgehende Trasse von Tarvis über den Predil nach Görz projektiert, für die man 1870/71 auch erste Arbeiten begann . Man stellt diese aber bald wieder ein und entschied sich für die Pontebbana über den Saifnitzsattel . Der innerösterreichische Betrieb über selbige, wurde mit einen Staatsvertrag geregelt und machte den Bau der innerösterreichischen Predilbahn nicht mehr notwendig . Dennoch entstand 1899 ein weiteres Projekt unter Leitung des Ing. Mangartstock, welcher für die Unterquerung des Predilpaßes einen 9225m langen Tunnel mit einer Scheitelhöhe von 748m Höhe vorsah . Es entstanden auch noch weitere Projekte, die vor allem die Lage des Nordportals des Prediltunnels betrafen . Die weitere Südrampe der Predilbahn wäre dann entlang des Isonzo verlaufen und hätte sich südlich Tolmein mit der Wocheinerbahn vereinigt .

Zu irgendwelchen Bauarbeiten sollte es aber nicht mehr kommen, im 1.Weltkrieg zeigte sich, wie folgenswer diese Entscheidung war, den jetzt auf einmal fehlte eine solche Querverbindung kurz hinter der Frontlinie . Um diesen Makel abzuhefen bauten österreichische Pioniereinheiten eine Feldeisenbahn die von Cavo de Predil (Raibl) in einen Stollen bis Gorni Log (Mittelbreth) verlief . Der Stollen brauchte aber nicht extra erst angelegt zu werden, man brauchte bloß einen bestehenden Stollen des Raibler Bergwerkes ausbauen . Über diese Bahn wurden täglich über 150t Material und 500 bis 800 Soldaten an die Front gebracht . Besonders wichtig war diese Bahn im Winter, als der Predilpaß durch Lawinen gesperrt war und sie tat ihren Teil, als die 12.Isonzo-Offensive endlich zum Durchbruch kam . Denn die Heranführung der gewaltigen Massen an Material und Soldaten, war nur mittels dieser Feldeisenbahn möglich . Noch heute ist dieser Stollen intakt, sein südlicher Eingang befindet sich in der Nähe des Kaiserschützendenkmals, da wo sich die Gefallenefriedhöfe sich befinden .

Nach dem Krieg kam der Predil an Italien, dennoch entstand noch im Jahre 1921 ein neuerliches Projekt einer Österreich besser an Triest anschließenden Predilbahn . Bei dieser sollte ein 9108m langer Tunnel den Predil unterqueren um bei Creda in zwei Äste zu verzweigen . Der eine hätte dann über Cividale nach Udine, der andere direkt zur Podbrdobahn geführt . Auf diese Weise

## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

hätte die Distanz Tarvis - Triest um gut 15% verkürzt werden können . Aber auch dieses Projekt kam über eine Diskussion nicht weiter hinaus, und mit den Grenzveränderungen die 1945 stattfanden, hat sich das Thema wohl ohnehin erledigt .

### **Saifnitzsattel ( 797m ) \***

(Sella di Campo Rosso)

Villach -> Udine

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der Saifnitzsattel, der früher auch als Saifnitzpaß und heute auf italienisch als 'Sella di Campo Rosso' be-zeichnet wird, gehört zu den seit altersher wichtigsten Alpenpässen .

Um ihre Interessen im Norikum und darüber hinaus zu sichern, bauten die Römer eine Straße über den Saifnitzsattel, die man auch als 'Norische Straße' bezeichnet . Anders aber als die meisten anderen Römerstraßen diente die 'Norische Straße' nicht in erster Linie dem Militär, sondern Handels- und Reiseverkehr . Für das Militär wurde sie erst wichtig, als im 2./3.Jh. Fortsetzungen von Virnum über den Pyhrnpaß und die Rottenmanner Tauern erbaut wurde . An der Norischen Straße wurden zahlreiche Funde römischer Herkunft gemacht, neben einzelnen Artefakten wie Münzen, Waffen und Keramikresten, fand man auch Siedlungsspuren und einige Meilensteine mit Inschriften . Unter anderen wiesen diese Inschriften auch von den Ausbau der Norischen Straße unter Septimus Severus zu berichten, dem Kaiser der wie kaum ein anderer, so viele Alpenpaß-straßen ausbaute . Auf der Paßhöhe bestand vielleicht ein kleiner Tempel und eine Straßenstation, zumindest zeugen Münzfunde dort, von der römischen Sitte Münzen am Paß zu opfern um die Götter gnädig zu stimmen oder ihnen zu danken .

Als das Römische Reich defacto zusammengebrochen war, wurden über den Saifnitzsattel auf Geheiß des neuen Herren Italiens, den Germanen Odoakers, die bedrängten Noriker nach Italien evakuiert . Es heißt, das die Führung dieses Zuges Odoakers Bruder übernommen hatte. Nur wenige Jahrzehnte später dringen Slawen über ihn nach Friaul vor, die friaulischen Grenzsicherungen müssen aber stark genug gewesen sein, um die Slawen wieder abzudrängen und dauerhaft hinter den Paß zu halten . Mitten in den stürmischen Zeiten des 6.Jh. reist der Mönch Venantius Fortunatus über den Saifnitzsattel, sein Weg führte ihn aus Ravenna über Bayern und Alamannien nach Tours, und auf selben Weg wieder zurück . Er muß seine Gründe gehabt haben, warum er einen solchen Umweg genommen hat . Im Jahre 894 zieht König Karl III. von Tulln kommend über den Saifnitzsattel nach Italien, vier Jahre später, dazu noch im Winter nutzt ihn auch Arnulf von Friaul . Später nutzt ihn auch Kaiser Heinrich IV. mehrfach, zumindest sind zwei Überquerungen durch ihn auch urkundlich gesichert . Als im Jahre 1158 Kaiser Friedrich I. nach Italien zieht, eilen ihm über den Saifnitzsattel weitere Truppenkontingente zur Hilfe . Im Jahre 1217 ziehen über ihn wieder Truppen, Verbände unter dem Regiment des Babenberger Leopold VI. die sich am Kreuzzug der Ungarn beteiligen wollten . Als dann 19 Jahre später die Babenberger sich gegen den Kaiser Friedrich II. wandten, zog dieser ebenfalls über den Saifnitzsattel gegen seine Widersacher . Ein anderes gekröntes Haupt, zieht im Oktober 1354 ebenfalls über ihn, um sich in Rom zum Kaiser Karl IV. krönen zu lassen .

Die einst als 'Norische Straße' bezeichnete Straße, wird im frühen Mittelalter als 'Pannonische Straße', ab dem 10.Jh. auch als 'Magyarische Straße' bezeichnet . Im hohen Mittelalter setzt sich aber der Name 'Canal-Straße' durch . Nach einer regen Nutzung durch das ganze Mittelalter hindurch, wird im 14.Jh. von einem Rückgang des Verkehrs berichtet . In einer Zeit, in der andere Pässe durch den erstarkenden Handel aufblühen, geht gerade der Handel am Saifnitzsattel stark zurück . Die Ursachen sind umstritten, sind aber sicherlich nicht in den in diese Zeit datierten Ausbau des benachbarten Predilpaßes zu suchen . Wahrscheinlich war der tatsächliche Grund hausgemacht, den die Gemeinden an der Canal-Straße stritten sich um die Einkünfte aus dem dortigen Verkehr . Ein Streit der vor allen auf den Rücken der Reisenden ausgetragen wurden, die darauf hin andere Pässe nutzten . Ein anderer Grund war wohl ein Bergsturz der sich am 25.Januar 1348 ereignete, unter tosenden Lärm stürzte der Dobratsch ins Tal und zerstörte dabei auch die nördlichen Zugangswege zum Saifnitzsattel . Da zu dieser Zeit in diesem Gebiet auch noch die Pest wütet, wird erst im Jahre 1350 mit der Instandsetzung der Wege begonnen . Da

## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

auch nach der Weginstandsetzung der Verkehr nicht wieder ansteigt, versucht man diesen zu fördern, indem man im 1356 die Mautgebühren erheblich senkt . Aber erst in der Neuzeit steigt wieder die Bedeutung des Saifnitzsattels an, eine Bedeutung die er auch späteren Jahrhunderten kaum verlor und noch heute führt über ihn die wichtigste Verbindung von Wien nach Italien .

Der überaus niedrige Saifnitzsattel selbst, ist recht einfach zu begehen, die Schwierigkeiten sich einem Reisenden entgegenstellen finden sich somit auch weniger am Übergang selbst, sondern in der überaus engen und wilden Schlucht, durch den seine Westrampe führt . Die dort im Canaltal verlaufende alte Poststraße wird ebenso immer wieder ein Opfer von Hochwasser, Steinlawinen und Schlammuren, wie zuvor schon die Römerstraße . Erst als im 19.Jh. die Pontebabahn erbaut wurde, schuf man eine sichere Verbindung, in dessen Folge, wie Schutz später auch die Straße neuangelegt wurde .

### Der Federauner Sattel

Unweit der Burgruine Federaun, westlich oberhalb der Stadt Villach, kann man noch heute große Teile der alten Römerstraße von Aquileia nach Lauriacum besichtigen . Dieses Stück Römerstraße, gilt als die schönste Römerstraße in den gesamten Ostalpen . Interessanterweise kann man im Straßenbelag der Römerstraße auch noch zahlreiche alte in den Fels gemeißelte Strassengleise sehen, die ein abrutschen der schweren Wagen auf schwierigen Wegabschnitten verhindern sollten . Diese Gleisrillen wurden immer wieder nachgearbeitet und man nimmt an, das sie ursprünglich wohl schon von Etruskern, Kelten oder gar der illyrischen Urbevölkerung dieser Gegend angelegt wurden . Schon bei dem vorrömischen Straßenbau legte man die Straße äußerst geschickt an, konsequent wurden alle hinderlichen Felsrippen, durch Gleisrillen wegbar gemacht . Als die Römer dann die Straße ausbauten, konnten sie zu großen Teilen die vorrömische Trasse mitnutzen, nur an wenigen Stellen trassierten sie neu . Auch heute kann man noch von der Römerstraße aus, die Reste eines älteren Weges sehen, welcher mindestens in die Zeit des vierten vorchristlichen Jahrhunderts zurück reicht . Man sieht sie heute als Beleg an, das man schon in vorrömischer Zeit wußte, gute und sichere Straßen in dem so schwierigen Gelände der Alpen anzulegen .

Zwischen den Gleisrillen befanden sich Trittstufen für die Zugtiere, und gleich neben den Gleisrillen ein schmaler Gehweg für den Fuhrmann, der meist neben dem Wagen her ging . Das 5km lange, gut erhaltene und auch heute noch gut verfolgbare Straßenstück, wurde wohl seiner Zeit angelegt um das versumpfte und stark hochwassergefährdete Gebiet von Villach sicher zu umgehen . Neben der Römerstraße kann man auch einige jahrtausende alte Hügelgräber bewundern, die heute von hohen Bäumen bewachsen sind . Außerdem gibt es eine mehr als 4000 Jahre alte Siedlung auf einer Kuppe bei Oberfederaun .

Auf der Federauner Römerstraße transportierten die Römer vor allem das Eisen und Gold der Tauern-Bergwerke, aber auch land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse nach Italien, zum Ausgleich führte man Luxusgüter und Nahrungsmittel auf ihr nach Norden . Später, am Ende des zweiten nachchristlichen Jahrhunderts, marschierten die Soldaten Marc Aurels über ihn nach Norden, um die Markomannen zurück zu schlagen . Noch später wurde die Römerstraße bis in jüngste Zeit hinein genutzt . Allerdings in einer schon teilweise stark abweichenden Trassierung, den bei einen Ausbau im Jahre 1575 durch einen Beauftragten des Bischofs von Bamberg mußten erhebliche Passagen aufgelassen und neutrassiert werden, dabei wurde auch die Gesamtstrecke gleich beträchtlich mit abgekürzt.

### Die Pontebabahn

Um das Jahr 1868, als das Canaltal noch zu Österreich gehörte und sich die Grenze zu Italien bei Ponteba befand, begannen die Österreicher die Pontebabahn zu planen, welche Villach mit der Adriaküste verbinden sollte . Anfangs favorisierte man die Bahn ab Tarvis über den Predil gegen Süden zu führen, man entschloß sich dann doch für die offensichtlich leichter zu bewerkstellende Variante durch das Canaltal . Der Baubeschluß für diese Bahn erfolgte 1871, und am 12.April 1872 erfolgte auch der Baubeginn für die erste Teilstrecke . Tarvis war bis 1873 erreicht,

## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

schrittweise näherte man sich auch entlang des Canaltals, so das am 11. Oktober 1879 das letzte Teilstück der Pontebabahn am Saifnitzsattel in Betrieb genommen werden konnte . Der Scheitelpunkt der Bahn befindet sich etwas oberhalb des eigentlichen Überganges bei 816,7m . Bei solch einen eher geringen Scheitelpunkt wird klar, das der Paß an sich keine großen Schwierigkeiten den Erbauern bot, das Canaltal hingegen bot diesen so manche Schwierigkeit, stellenweise erscheint der Schienenweg als ob man ihn an die steilen Felswände angeklebte . Neben 140 Brücken und Viadukten, mußten auch 35 Tunnel und Galerien mit einer Gesamtlänge von 7161m erbaut werden .

In Folge des 1. Weltkrieges fiel mit dem umgebenden Land auch die Pontebabahn an Italien, und wurde fortan 'Pontebbana' genannt . Als erster Teil einer Modernisierung wurde sie bis 1935 auf italienischer Seite elektrifiziert . Eingleisig aber wie sie größtenteils war, wurde sie alsbald zu einen Nadelöhr auf dieser so wichtigen Route . Ein weiterer Schritt einer Modernisierung wurde in den Nachkriegsjahren durchgeführt . Wohl militär-strategische Erwägungen der NATO, waren bei diesen federführend, verlief doch die Pontebabahn direkt an der Grenze zum Ostblock . So war bis 1958 auf drei, rund 8km langen Abschnitten der Pontebabahn ein zweites Gleis verlegt worden . Eine einfache Modernisierung reichte aber nicht aus, noch besser wäre ein völliger Umbau der gesamten Bahn . Dies war aber angesichts der vielen Kunstbauten nicht ganz einfach . So wurde schon nochmals 1921 das alte Predilbahnprojekt belebt, was aber durch die neuere Grenzziehung ab 1921 endgültig begraben wurde . Auch das Projekt eines Naßfeldtunnels stand zur Debatte, aber man entschloß sich anders .

Ohne größere gesamtalpine Koordination begannen Anfang 1977 die Italiener den Um- und Neubau der Pontebbana . Diese fehlende Koordination, in diesem Falle hauptsächlich mit Österreich, hatte erhebliche Folgen für die neue Trasse der Pontebbana . So verläuft die neue Pontebbana zu 67% unter Tage, die Möglichkeit, die Pontebbana mit einen Naßfeldbasistunnel, östlich des Naßfeld-paßes erheblich abzukürzen, wurde dabei nur am Rande in Erwägung gezogen . Dieser Naßfeld-basistunnel hätte der Pontebbana über 12km an Tunnelersparnis gebracht und ein zusätzliches Erklimmen der Pontebbana von 150m Höhe unnötig gemacht . Bezüglich dieser Alternative gibt es auch eine Studie eines Prof. Paolo Pellis, dieser sah gleich eine recht extreme Variante zum Bau eines Naßfeldbasistunnel vor . Seine Studien betrafen eine Bahnstrecke die von Pontebba über Hermangor nach Spittal an der Drau führen sollte . Bei der 'Pellisstudie' wäre der Naßfeldtunnel aber noch das kleinste Problem, die anschließende Neubautrasse durch die Gailtaler Alpen, stellte dem gegenüber ein deutlich größeres Hindernis dar . In einen Europa ohne Grenzen, herrschte aber doch noch zu sehr, das alte Grenzdenken vor, in der jede Seite seine Interessen nur bis an seine eigene Grenze sieht . Und so wollte man auch an der Pontebbana unbedingt die alte Grenzübergangsstelle beibehalten, obwohl dies die denkbar schlechteste Variante war .

Während die alte Pontebbana noch eine Streckenlänge von 101km maß, mißt die neue, im Jahr 1995 eröffnete, Pontebbana nur noch 90km, wovon 60km Neutrassierungen sind . Dabei wurden acht neue Tunnel erbaut, die manchmal nur wenige Meter auseinander liegen . Die Länge der neuerbauten Tunnel schwankt dabei zwischen 1080m (Ruttetunnel - östlich Tarvis) bis zum 13.980km langen Tunnel San Leopoldo-Malborghetto . Die eigentliche Paßhöhe wird dabei von dem eher im Mittelmaß liegenden 6950m langen Camporossotunnel südlich von Tarvis unterquert, der dann auch nur der drittlängste Tunnel der Pontebbana ist . Der Tunnel San Leopoldo-Malborghetto, dessen westliches Tunnelportal bei San Leopoldo und deren östliches bei Ugovizza liegt, sollte ursprünglich nicht diese Länge aufweisen . Man legte noch vor Baubeginn, vier kürzere Tunnel zusammen und erhielt dadurch zwangsläufig diesen langen Tunnel, der zu den längsten der Alpen gehört . Um die nötige Höhe zu erreichen wurden zwar keine Kehrentunnel angelegt, wohl aber die Tunnel zum Teil in 'Serpentinenlage' errichtet . Mit ihrer großzügig angelegten zweigleisigen Trasse, ermöglicht die Pontebbana auch den Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen, aber auch von schweren Güterzügen .

Eine als Ergänzung in Planung und von den Politikern Österreichs, wie Italiens geforderte Neubaustrecke, soll mit der Koralpenquerung entstehen . Diese Bahn soll die Strecke Graz-Klagenfurt nicht nur hochgeschwindigkeitstauglich machen, sondern auch mit 124km fast halbieren . Von Graz ausgehend, soll sie die bestehende Bahntrasse der Südbahn bei Werndorf verlassen, über

## ALPENPÄSSE - KARAWANKEN

Deutschlandsberg geführt werden um dann in den 25-28km langen Koralpen-Basistunnel zu münden . Bei St.Paul im Lavanttal, wo der westliche Tunnelmund liegen soll, soll die Koralpenbahn in die bereits bestehende Jauntalbahn münden und über diese Klagenfurt erreichen . Die Koralpenquerung würde mit dieser idealen Trasse, die Fahrzeit von Graz nach Klagenfurt von bisher 3 Stunden, auf gerade mal 40 Minuten verkürzen .

### Die Kanaltal-Autobahn

Nach kaum sechsjähriger Bauzeit konnte 1986 die Kanaltal-Autobahn eröffnet werden . Mit ihren 14 Tunnel bei 40km Tunnelstrecke, verläuft ein gutes Drittel der gesamten Autobahn im Tunnel . Wie die meisten Autobahnen Italiens ist diese ebenfalls Gebührenpflichtig, angesichts der Anzahl der Tunnel, aber auch der Brücken erscheinen hier aber wenigstens die Gebühren auch angebracht zu sein . Mit ihrer Fertigstellung verlagerte sie einen Großteil des alpenquerenden Verkehrs . Während der Brenner davon entlastet wurde, wurde die Tauernroute um so mehr in Anspruch genommen . In den 90er Jahren stieg die Bedeutung der Kanaltal-Autobahn weiter an, weniger lag dies an einen ansteigenden Handel Italiens mit dem nördlichen Osteuropa, für die die Kanaltal-Autobahn die direkteste Route bietet, als viel mehr an den Schwierigkeiten die dem Transitverkehr im ehemaligen Jugoslawien begegneten . So wurde die Kanaltal-Autobahn der Beginn der Umgehung, die an der italienischen Adriaküste bis Apulien führt und von dort nach Griechenland und weiter in die Türkei .

\*\*\* \*\*



## NIEDERE TAUERN

### Zwischen Enns und Drau

Die Täler der Niederen Tauern waren einst Mittelpunkt des Norischen Reiches, welches wegen einer starken und andauernden Bedrängung, vor allem germanischer Stämme, sich mehr oder weniger freiwillig entschloß, sich dem starken Römischen Reich als Vasallenstaat anzuschließen. Besiedelt wurde es von veneto-illyrischen, wie auch keltischen Völkern. Rom brachte diesem Völkergemisch für gut vier Jahrhunderte Ruhe, Ordnung und Sicherheit. Die Barbarengefahr bestand zwar auch weiterhin, konnte aber immer wieder gebändigt werden. Mit dieser hehren Zeit war es irgendwann aber auch wieder zu Ende, eben da als das Römische Reich nieder ging.

Nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches machten wie andern Orts auch, Germanen, Hunnen und Awaren das Land unsicher, wobei viele Täler nahezu entvölkert wurden. Diese wurde ab dem 6.Jh. erst von slawischen Siedlern und bald auch von bajuwarischen Bauern besiedelt. Unter der bayrischen Herrschaft wurde das Land endgültig christianisiert, wie auch germanisiert. Ende des 10.Jh. wurde das Gebiet der Niederen Tauern aufgeteilt zwischen den neugebildeten Herzogtum Kärnten und der Karantanischen Mark, der späteren Steiermark. Aber auch weiterhin blieb das Schicksal beider Länder eng verbunden, es galt gemeinsam der Ungarn- bzw. später auch Türkengefahr Herr zu werden. Im späten Mittelalter gingen beide Länder an die Habsburger, und bildeten mit dem Herzogtum Österreich, den Grundstein der späteren K.u.K.-Monarchie.

Die verkehrsmäßige Erschließung der Niederen Tauern kann als recht gut gelten. Besonders gut ist die Ost-Westrichtung erschlossen, dort gibt es eine Reihe von gut ausgebauten Straßen und auch einige wichtige Eisenbahnlinien. Aber auch in Nord-Süd-Richtung kann man eine Reihe von Straßen nutzen, die alle Täler gut miteinander verbinden. Leistungsfähige moderne Autobahnen bilden das Rückrad für den Balkanverkehr aus Mittel- und Westeuropa. Auch die Nebentäler sind mit gut ausgebauten Straßen versehen, wenn auch diese oftmals mautpflichtige Privatstraßen sind, die auch nie über die Pässe hin-überreichen.

### **Turracher Höhe (1783m) \*\***

Predlitz -> Ebene Reichenau

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 2

Wohl schon in vorrömischer Zeit führt ein erster Weg über den Paß den wir heute 'Turracher Höhe' nennen. Mit Sicherheit wurde aber in der Römerzeit ein solcher angelegt. Dieser war mit Sicherheit nur ein einfacher Saumweg, begehbar, aber nicht befahrbar, wohl auch nicht für Karren. Ein nennenswerter Ausbau erfolgte auch nie, da unweit der Turracher Höhe, mit dem Katschbergpaß, eine ausreichende Parallelverbindung schon lange Zeit zur Verfügung stand.

Ab dem hohen Mittelalter galt die Straße über die Turracher Höhe als Teil der 'Eisenstraße', auf der die Bergbauprodukte der erzeichen Tauern in alle Teile Europas exportiert wurden. Aber nicht nur fremde Bergbauprodukte gingen über ihn, sondern auch eigene, denn es gab im Paßgebiet zahlreiche Bergwerke und Verarbeitungszentren. Kupfer und Eisen waren hier die beiden hauptsächlich geförderten und roh verarbeiteten Metalle. Ein solches Bergwerkszentrum war im Mittelalter der Ort Turrach, nach diesen wurde der Paß später genannt. Der Name 'Turrach' kommt aus dem kärntischen und beschreibt eine Waldgegend, wo viele umgestürzte Bäume herumliegen. Ein Tatbestand der sich in den Alpen öfters einmal findet, wenn Lawinen Brechen in die Wälder geschlagen haben und so dem Wind gute Angriffspunkte gegeben haben für weitere Zerstörungen.

Im Mittelalter glich der Paßweg einen einfachen Almweg, aber noch im späten Mittelalter wurde dieser dann Schritt für Schritt zu einer Straße ausgebaut. Auf kärntener Seite weicht die Trasse dieser Straße von der der heutigen Straße kaum ab, auf steirischer Seite allerdings doch erheblich. Auch in der Neuzeit und der Moderne wurde die Straße immer weiter ausgebaut. So wurde

## ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

1893 die steinerne 'Teufelsbrücke' erbaut, die über eine Felsenschlucht führt und der Straße einen bequemen und ungefährlicheren Verlauf gab . Und bereits im Jahre 1783 ließ der Schwarzenberger Fürst Johann Nepumuk Anton, der hier einigen Besitz hatte, die Straße die von Predlitz auf die Tratte in Höhenlage führte, auf eigene Kosten ins Tal verlegen .

Die Paßstraße über die Turracher Höhe zählte mit den starken Steigungsstrecken von bis zu 34% auf der Südrampe, zu den am schwierigsten zu befahrbaren Paßstraßen Österreichs . Diese schwierige Strecke zog vor allem sportlich interessierte Fahrer an, es gab hier sogar Auto-Rallys mit Bergwertungen . In den 60er Jahren wurden die Steigungen dann entschärft, auf immer noch runde 12%, gerade mal noch ein kurzes Stück der Südrampe weist eine Steigung von 22% auf. Auch verbesserte man Breite und Qualität der Fahrbahn . Noch 1978 wurde eine gefürchtete Engstelle kurz vor Predlitz durch einen neuerbauten Tunnel abgelöst .

Einige Kilometer östlich der Turracher Höhe befindet sich der 1390m hohe Paß Flatnitzer Höhe . In seiner regionalen Bedeutung wurde dieser Paß bereits schon zu römischer Zeit genutzt . Befahrbar wurde dieser Paß freilich erst in jüngster Zeit . Zwischen Turracher und Flatnitzer Höhe befindet sich der 2264m hohe Lattersteig . Über diesen führt ein uralter Almpfad, der ob seiner relativen Bequemheit ebenfalls schon von den Römern genutzt worden sein soll . Allerdings fehlen hierzu noch die Beweise, es gibt nur einige wenige entsprechende Anhaltspunkte . Die gibt es aber für das ausgehende Mittelalter, als über den Lattersteig ein erheblicher lokaler Verkehr ging . In der napoleonischen Zeit war dieser sogar zu einen der damals vielen Schmugglerpässe geworden . Die Franzosen ließen zwar die Paßwege bewachen, aber gerade die kleinen Bergpässe waren nur sehr schwer zu kontrollieren . Dennoch war das schmuggeln nie ganz ungefährlich, die Strafen waren überaus hoch und auch das Gebirge brachte zahlreiche Gefahren mit sich .

Ein ganz besonderes 'Leckerli' für Alpenstraßenfahrer befindet sich nur wenig westlich der Turracher Höhe . Es ist dies die Nockalmstraße, die Sauregggen mit Innerkrems verbindet . Sie wurde von der Agrarbezirksbehörde Villach erbaut und sollte vor allem der Landwirtschaft dienen . In der Anlage aber als einer der schönsten Alpenstraßen zieht sie nun auch zahlreiche Touristen an . Ein sicherlich nicht unbeabsichtigter Nebeneffekt, zumal dieser erhebliche Einnahmen macht, da die Nockalmstraße mautpflichtig ist . Sie wurde am 27.Juni 1981 durch den damaligen österreichischen Bundespräsidenten eröffnet und kann seitdem in voller Länge genutzt werden . Zwei Pässe überquert diese Straße, und verbindet so drei Täler miteinander, dies sind aber nur kleine Nebentäler und der Alpenkamm wird so von ihr auch nur tangiert und nicht überschritten . Erst von Innerkrems gibt es eine den Kamm querende und nach Gruben führende Straße, diese ist aber nur ein kleiner Almweg, der nur eine lokale Bedeutung besitzt .

### **Neumarkter Sattel ( 894m) \***

Neumarkt -> Teufenbach

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 1

Über den Neumarkter Sattel führte schon frühzeitig eine norische Straße, die von den Römern in der Kaiserzeit schnell ausgebaut wurde und schnell zu einer der wichtigsten Straßen der Römer in den Ostalpen wurde . Auch im Mittelalter wurde die Römerstraße rege genutzt und sicher auch immer wieder ausgebaut . So wurde dieser bedeutende Paß vom Staufer-Kaiser Friedrich II. im Jahre 1235 auf einen seiner Romzüge überschritten . Heute führt eine Landstraße über ihn, der hauptsächlich Verkehr führt über den einige Kilometer östlich gelegenen Perchauer Sattel . Ebenfalls führt eine wichtige Eisenbahnstrecke über den Neumarkter Sattel, die Klagenfurt mit den Eisenbahnkreuz Loeben bereits seit dem Jahre 1879 verbindet .

### **Perchauer Sattel ( 995m) \***

Neumarkt -> Scheifling

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 1

Auch wenn der Perchauer Sattel früher im Schatten des etwas westlicheren Neumarkter Sattel stand, wurde er auch schon sehr früh begangen . Aus dem Jahre 888 ist eine Reise, ja geradezu



## ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

ein Eilmarsch des deutschen Königs Arnulfs bekannt, der für den Weg von Karnburg über den Pyhrnpaß und Perchauer Sattel nach St. Florian nachweisbar nur 12 Tage benötigte . Eine für damalige Zeiten enorme Reisegeschwindigkeit, die ausreichende Straßenverhältnisse voraus setzt .

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 Kronprinz-Rudolf-Bahn über diesen erbaut worden, aber man entschloß sich dann für diese doch für den Neumarkter Sattel . Der Grund war vor allen der, das 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 . Diese hätte aber die Vorteile aus der gegenüber dem Neumarkter Sattel etwas günstigeren Lage des Perchauer Sattel zu nichte gemacht .

### **Hohentauernpaß (1265m) \***

Trieben -> Pölz

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Über den Hohentauernpaß, der auch als Rottenmanner Tauernpaß bekannt ist, führte schon in der Bronzezeit eine wichtige Handelsstraße, die dem internationalen Handel mit taurischen Salz und Eisen diente . Da dieser Handelsverkehr nicht unerheblich war, ist bereits ein bronzezeitlicher Ausbau des Paßweges anzunehmen . Die Römer bauten dann diesen Weg weiter zur Straße aus, da der Hohentauernpaß auch für sie von Bedeutung war . Und auch aus dem Mittelalter ist ein Paßverkehr über den Hohentauernpaß überliefert, der besonders von Rottenmann aus betrieben wurde, wo auch eine Mautstation lag . Dennoch hat der Hohentauernpaß gerade im Mittelalter an Bedeutung verloren und wurde bald faktisch nur noch regional genutzt . Der Hohentauernpaß wurde aber auch in späteren Zeiten genutzt, was immer wieder Modernisierungen zur Folge hatte. Die letzte fand in den Jahren 1962-67 statt und brachte die Paßstraße auf den neuesten Stand .

Am Ende des 19. Jh. wurde auch eine Bahnstrecke geplant, die den Hohentauernpaß unterqueren sollte . Sinn und Zweck dieser Bahnstrecke war es, die Pyhrnbahn mit der Karawankenbahn auf direktesten Wege zu verbinden . Als man dies erwog befanden sich beide Bahnen noch im Planungsstadium und Oberösterreich, aber auch Böhmen wünschten sich einen möglichst direkten Zugang zum Adriaafen Triest . Die gut 57km lange Bahnstrecke zwischen Rottenmann und St. Georgen sollte dabei nur 40 Mio. Kronen kosten . Bereits vor Rottenmann hätte sie sich von der dort bestehenden Bahn getrennt und wäre entlang des Berghanges Richtung Trieben verlaufen . Den Bogen den die Straße zwischen Trieben und Hohentauern macht, hätte auch die Bahn nehmen sollen, der Paß selbst sollte aber durch einen 6550m langen Tunnel in einer Scheitelhöhe von 1141m unterquert werden . Von Oberzeiring sollte dann mittels eines kleineren Tunnels, St. Georgen erreicht werden, womit die Hohentauernbahn in Richtung Klagenfurt geführt hätte . Eine Verbindung Richtung St. Michael war natürlich völlig unnötig und daher auch nicht vorgesehen .

### **Sölkpaß (1790m) \*\***

Ennstal -> Murtal

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Im späten Mittelalter begann der Sölkpaß, der zuweilen auch als Sölkscharte bezeichnet wurde, eine gewisse regionale Bedeutung zu erlangen . Ab dieser Zeit zumindest ist eine Begehung auch urkundlich gesichert . Bereits 1593 entstand ein erstes Projekt für den Bau eines Karrenweges über den Sölkpaß, für den ein Kostenvoranschlag einen Betrag von nur 1460 Gulden vorsah .

Etwas östlich des Sölkpaßes befindet sich das 1987m hohe Glattjoch, auf den heute nur noch ein Wandersteig führt . Im 16. Jh. gab es aber einen lokal bedeutenden Saumweg, 1574 begann man diesen auszubauen . Dieser Ausbau, der sich ganze hundert Jahre dahin zog, mußte ergebnislos eingestellt werden, in der Folge verlor das Glattjoch bald auch jegliche lokale Bedeutung .

# ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

Die auch als Erzherzog-Johann-Straße bekannte Route über den Sölkpaß stellt eine für den Tourismus bedeutsame Verbindung vom Ennstal in das obere Murtal dar . Von der obersten Kehre auf der Nordseite kann man noch einen alten Saumpfad erkennen, welcher einmal im Mittelalter häufig begangen wurde .

Die Paßhöhe selbst bietet nur wenig Aussicht, hingegen gibt es auf der Paßstraße selbst, eine Reihe von interessanten Aussichten . Die moderne Straße wurde im Jahre 1954 umfangreich zweispurig ausgebaut und asphaltiert .

## **Radstädter Tauern (1739m) \*\*\***

(Tauernpaß)

Radstadt -> Katschbergpaß

Trassierung ; gut ausgebaute Straße, SG 2

Wer in der Lage ist Bergwerke, auch in Höhenlagen zu betreiben, ist auch in der Lage Straßen zu bauen. So die Taurischer, die schon in vorrömische Zeit eine Straße über den Radstädter Tauern bauten, die wohl schon in norischer Zeit befahrbar war . Als die Römer kamen, wußten sie die fertige Straße gut zu nutzen und alsbald entwickelte sie sich zu einer der wichtigsten Alpenstraßen überhaupt . Natürlich ging das nicht ohne weitere, teilweise recht umfangreiche Ausbauten und Modernisierungen vonstatten . Und diese wurden unter den Römern auch durchgeführt, mehrere römische Meilensteine erinnern an beiden Paßrampen an diese Zeit . Dennoch war die lange Straße alsbald stark verfallen, so das der Erztransport auf ihr fast zum Erliegen kam .

## **Die Römerstraße**

Eine umfangreiche Modernisierung, geradezu ein Neubau, der Radstädter Tauernpaßstraße erfolgte in spätrömischer Zeit unter Septimus Severus (193-211u.Z.), dem einstigen Statthalter Roms in Pannonien, der später Kaiser wurde und der so manche Alpenstraße, gerade auch in den ihm bestens bekannten Ostalpen erbauen ließ . Die alte Trasse der Taurischerstraße war dabei so gut, das man sich auch mit der neuen Straße zu großen Teil an die Trasse der alten Straße hielt . Der insbesondere in Paßnähe neu trassierte Teil, brachte sogar eine Verkürzung zur alten Wegstrecke mit sich . Gebaut wurde sie als Militärstraße erster Ordnung, um bei den ständigen Abwehrkämpfen der römischen Legionen an der Nordgrenze, eine schnelle Verbindung mit Italien zu schaffen .

Mit Hilfe geschickt angelegter Kehren bewältigten die römischen Straßenbauer eine Höhendifferenz von 725m und dies mittels einer durchschnittlichen Steigung von 8,25% . Einige Forscher sehen in der nur 2,5m breiten Straße einen Saumpfad, dennoch ist wahrscheinlich, das er mit Karren in der gesamten Länge, also auch über die Paßhöhe hinweg befahrbar war, sonst hätten sich die Römer wohl nicht so viel Mühe mit der Straßenanlage gegeben . Große Steinplatten bildeten den Straßenbelag, hohe Begrenzungssteine begrenzten die Straße, bei welcher eine Neigung der Fahrbahn für den Wasserabfluß sorgte . In den römischen Straßenitinerarien ist der Paß des Radstädter Tauern unter den Namen 'In Alpe' eingetragen, eine Bezeichnung die in der Spätantike zumindest die römische Mansio in unmittelbarer Paßnähe bezeichnete . 'In Alpe' war zugleich ein 'Meilenpunkt', um genau zu sein Meile 16, der Straße .

Natürlich stetzte man auch Meilensteine mit der üblichen römischen Präzision, von denen man entlang der gesamten Straße eine wahre Vielzahl gefunden hat . Aber nur noch zwei Meilensteine stehen an ihrem alten Platz, immerhin sind siebzehn zumindest im Bereich der Straße verblieben und dienen heute zuweilen den absurdesten Verwendungen . Einer der imposantesten ist mit einer Höhe von 136cm, der einst an der 61. Meile (von Salzburg ab gezählt) aufgestellte Meilenstein, welchen man aus Schaidberger Marmor fertigte, er steht heute an der Nebenstraße zum Johannisfall . Und auch an der Ahornlahn befindet sich ein, 155cm hoher Meilenstein, diesmal aus Radstädter Quarzit, andere sind im Museum von Salzburg . An Hand der Meilensteine konnte man auch ablesen, das nach der umfangreichen Modernisierung im Jahre 200/201, bereits 247/248

## ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

eine weitere Modernisierung, mit zahlreichen kleineren Neutrassierungen notwendig wurde . Gleich sechs Meilensteinen aus verschiedenen Zeiten und auch von verschiedenen Stellen der Römerstraße, stellte man schon vor Jahren auf der Paßhöhe des Radstädter Tauern, unmittelbar an der modernen Straße, aus .

An die Römerzeit erinnert an der Kirchbichlbrücke nahe des Hotels 'Römerhof', die Statue eines nachgebildeten römischen Legionärs . Ebenso soll auch der 'Friedhof der Namenlosen' auf die Römerzeit zurück, gehen . Dort wurden über die Zeiten hinweg die vielen umgekommenen Paßreisenden, deren Namen niemand kannte, beerdigt . Nach dem Abzug der Römer verlor die Paßstraße an Bedeutung, verfiel und überwuchs alsbald . Aus heutiger Sicht ein Glücksumstand, da er heute eine umfangreiche Erforschung erlaubte . Schuld daran waren wohl auch die umfangreichen Zerstörungen und Verwüstungen, die durch den Einfall der Germanen von Norden, und weiterer Völker die von Osten her kamen, erfolgten . In Vergessenheit geriet aber auch dieser Paß freilich nicht . Im Mittelalter entstand bald wieder ein Saumweg, der an die alte Bedeutung durchaus anschloß und rege begangen wurde . Bald wurde auch ein Hospiz eröffnet und noch vor Ende des Mittelalters gehörte der Übergang wieder zu den wichtigsten Übergängen der Ostalpen .

Als einen der ersten Alpenpässe, wurde der Weg über die Radstädter Tauern mit einer Mautstelle versehen . Der Brennerzoll bei Klausen wurde erstmals 1027 erwähnt, der des Radstädter Tauern in Mautendorf, aber bereits im Jahre 1002 . Wenn man sich daran erinnert, das der Brennerweg zu dieser Zeit im Teil der Eisackschlucht gesperrt war, bildete der Radstädter Tauern den gangbarsten und niedrigsten Paß östlich des damals wichtigsten Paßes, des Reschen . Mit erstarken des Handels am Ende des hohen Mittelalters, wurde der Radstädter Tauern der wichtigste Paß Salzburgs für den Verkehr mit Venedig, wenn er auch im Vergleich mit den Tiroler Pässen Reschen und Brenner, keinen so starken Verkehr aufwies . Selbst wenn man die anderen Tauernpässe mit einberechnet, betrug im späten Mittelalter der Verkehr über all diese, nur ein gutes Drittel, von Reschen und Brenner . Daran änderte auch nicht viel, das die Tauernrouten bereits im 15.Jh. von Nürnberger, Regensburgern und Böhmern bevorzugt wurde .

### Die Fahrstraße

Einen relativen Niedergang verzeichnete der Verkehr über den Radstädter Tauern erst mit den Entdeckungen der neuen Seewege, nunmehr ging der Großteil des Orienthandels über die Atlantikhäfen . Die Häfen in der Ost- und Nordsee, wie im Mittelmeer verloren in Bezug zu diesen an Bedeutung, mit ihnen verloren auch die sie verbindenden Verkehrswege über die Alpen an Bedeutung . Zu allererst immer die, die einen schlechten Zustand aufwiesen . Vor allen um die wichtigen Einnahmen aus den Transit nicht zu verlieren, entschloßen sich in der Folge zahlreiche Fürsten, zum Ausbau der ihnen am Herzen liegenden Alpenstraßen . Immerhin mag damit die Fahrbarmachung des Radstädter Tauern zwischen 1519 und 1530 zusammenhängen . Im Kampf um den immer noch überaus ertragreichen Handel Venedigs, mit den nordalpinen Ländern, versagte sich Salzburg sogar die Anhebung der Zölle am Radstädter Tauern, dies trotz des im 16.Jh. stark sinkenden Geldwertes . So konnte in dieser Zeit der Radstädter Tauern sogar vom Augsburger Verkehr einen Anteil abziehen und so nimmt es auch kein Wunder, das seit 1533 sich die Klagen der Tiroler über die Konkurrenzstraße häuften .

In den Jahren 1749-53 wurde die mittlerweile über 200 Jahre alte Fahrstraße zu einer modernen Kunststraße ausgebaut . Diese moderne Straße wurde in den Jahren 1939 und nochmals 1965 umfangreich modernisiert und ausgebaut . Der heute auch als Tauernpaß bezeichnete Radstädter Tauern, hat seit dem Bau der nur wenige Kilometer weiter westlich entlang geführten Tauernautobahn wieder an Bedeutung für den Verkehr verloren . Dies bietet dem Touristen um so mehr Gelegenheit, die landschaftlichen Reize der Region zu genießen .

**Katschberg(-paß) (1641m) \***  
Salzburg -> Villach

# ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Auf Grund zahlreicher Funde weiß man, das der Katschberg mindestens seit der Eisenzeit ein häufig frequentierter Übergang war und er dort schon eine Rolle als einer der wichtigsten Übergänge der Ostalpen inne hatte, die er auch später nicht mehr verlieren sollte . Wohl schon die Taurisker bauten einen ersten Weg über den Katschberg, der in der Folge von den Römern weiter genutzt und auch ausgebaut wurde . Und sicherlich waren es aber nicht erst die Taurisker, bei denen der Weg nicht nur über den Paß des Katschberges führte, sondern auch gleich auch über den des Radstädter Tauern . Denn einzeln haben beide Pässe kaum einen Wert, will man einen Paß überregional oder gar international nutzen, muß man auch den anderen Paß nutzen, auch wenn der Katschberg zuweilen vom Paß der Turracher Höhe umgangen werden kann . Vielmehr macht die Nutzung der Doppelpaßverbindung Radstädter Tauern/Katschberg, welche auch als Tauernstraße bezeichnet wird, es oftmals nötig in Südrichtung auch noch weitere Pässe zu nutzen. Dies wären vor allem die Paßverbindungen Kreuzbergsattel/Naßfeldpaß, dem Saifnitzsattel oder einen anderen Karawankenpaß .

## Die Römerstraße

Im Zusammenhang mit den faktischen Neubau der Straße über den Radstädter Tauern, erhielt auch der Katschberg von den Römern eine neue, als besonders kühn geltene Straßenverbindung. Sie verläuft in großen Teilen anders als die heutige Straße, schon bei St.Margareten i.L. scheint sie östlich der heutigen Straße, durch das Tal des Schindergrabens geführt zu haben, bei Unterbairdorf gewann man durch die Anlage von Spitzkehren und einen kurzzeitigen Ostschwenk an Höhe, um durch seine Fortsetzung im Grainwald zu finden . Dort stehen noch heute zwei Meilensteine, so das es kaum Zweifel an dem dortigen Trassenverlauf gibt . Beim Übergang über den Kamm, nutzte die Straße aber nicht den eigentlichen Katschberg, den die heutige Bundesstraße bezwingt, sondern die etwas weiter östlich gelegene Lausnitzhöhe . Eine Einsattlung in 1811m Höhe, welche an der Hafner Alm gelegen ist . Heute führt von St.Margarethen ein Wanderweg über die Esseralm auf diese Paßhöhe, welcher seine Fortsetzung als schlecht zu befahrener Güterweg in Richtung Rennweg findet .

Die Straße über den Katschberg, besser gesagt über die Lausnitzhöhe, wie auch über die Radstädter Tauern, war insgesamt Teil einer einzigen Straße, die für Norer und Römer wichtigen Städte Teurnia (St.Peter im Holz) mit Cucullae (Kuchl) und Iuvavum (Salzburg) miteinander verbindet und darüber weiter hinaus, den nordalpinen Raum, mit den Balkan . Es ist schon bezeichnend das 2000 Jahre später diese alte Route, eine Renaissance erfuhr, als man die Tauernautobahn erbaute, welche selbst eine wichtige Verbindung, zwischen Deutschland und dem Balkan bildet .

Bei Schloß Moosham, dort wo die Nordrampe des Katschberges in die Südrampe der Radstädter Tauern übergeht, lag eine kleine Siedlung in der sich Reisende erholen und versorgen konnten. Dort befand sich auch ein kleiner Tempel des damals so beliebten Mithraskultes, der lange Zeit in Opposition zum Christentum stand . Ihn fand man, als in den Jahren 1950-52 ein Wasserreservoir für ein Lehrlingswohnheim gebaut wurde . Plastiken, Inschriftensteine und zahlreiche schöne Bauwerksteile, wurden dabei freigelegt . Beim Ausschachten des Kellers für das Lehrlingswohnheim selbst, stieß man auf eine Schicht reich angefüllt mit Kulturschutt aus der Römerzeit . Unweit dieser Stelle fand man auch zahlreiche römische Brandgräber, die mit Steinen abgedeckt waren . Aus alten römischen Straßenkarten weiß man auch den Namen dieser Ortschaft - 'Immurium' - der unweit der Straße oberhalb selbiger an einen Berghang lag, und vom dem weitere wichtige Wege ausgingen, wie zur Turracher Höhe und welches spätestens mit dem Ende der Römerzeit alsbald verfiel und in Vergessenheit geriet . Dieser Ort ist aber nicht eine römische Gründung, Funde belegen eine Besiedlung für wenigstens fünf vorrömische Jahrhunderte . Unter den Römern erfuhr der Ort eine Aufwertung, weitere Häuser wurden erbaut . Neben Wohnhäusern, auch mehrere Gasthäuser, Werkstätten, Lager und sogar ein kleines Bad, und eben der oben erwähnte Mithras-tempel . Schlackenfundstücke scheinen Anhaltspunkt zu sein, das im Ort auch Metallurgie betrieben wurde, sicherlich verhüttete man hier einheimische Erze, die man in dieser Gegend recht zahlreich zu finden wußte .

## ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

Einer alten Überlieferung zu Folge, gedachte der Norer Maximus dem heiligen Severin eine Besuch abzustatten . Da die Goten alle östlichen Verbindungswege, so auch den Semmering sperrten, blieb Maximus und seinem Gefährten nur der Weg über den Katschberg - und den Radstädter Tauern - übrig . In dieser Überlieferung wird geschildert, wie Maximus und sein Gefolge sich verirrt, ihnen aber ein Bär den Weg zu einer alten Straße und damit ins Tal wies .

Noch für das späte 5.Jh. ist Frachtverkehr über die Tauern bei Eugippius, Vita Severini, cap.29, erwähnt . Wenn auch kein spezieller Paß genannt wird, ist jedoch damit zu rechnen, das dieser die Tauernstraße, somit den Katschberg betrifft . Gleiches trifft auch für das 7.Jh. zu, in dem auf dieser alten Staße von Italien nach Iuvavum/Salzburg, sich langobardische Goldblattkreuze und Münznachprägungen nach Norden verbreiteten, die sich später als Grabbeilagen wiederfanden .

### Die Fahrstraße

Erstmals erwähnt wurde der Katschberg als 'Khätzperg' bereits im Jahre 1292 . Im hohen Mittelalter begann früher als bei vielen anderen Pässen, auch am Katschberg ein deutlicher Anstieg gerade auch schon des Handelsverkehrs . Weiterhin zusammen mit den Radstädter Tauern, war der über diese Pässe führende Weg als Tauernstraße bekannt . Ab 9./10.Jh. muß der Handelsverkehr schon so bedeutend gewesen sein, das man sich erlauben konnte Zoll zu erheben . Aber noch war der Saumweg in vielen Passagen nicht durchgängig befahrbar, häufig mußte umgeladen werden, so das die Hauptlast des Verkehrs noch von Saumtieren getragen wurde . Das änderte sich erst ab etwa 1504, als man die Tauernstraße zur Fahrstraße begann auszubauen, Arbeiten die man erst 1555 beenden konnte . Die Straße war zwar noch recht steil und überaus schmal, erlaubte aber dennoch den Verkehr von speziellen Wagen mit Anhängern .

Die Tauernstraße hatte gerade am Katschberg auch mit so manchen politischen Problemen zu kämpfen gehabt, die trotz dessen Beliebtheit, immer wieder an dessen Bedeutung rüttelte . In der Folge der sogenannten Ungarischen Kriege, verlor Salzburg nicht nur seine alten und zahlreichen Rechte in Kärnten und Steiermark, sondern auch die Südrampe des Katschberges, die Herrschaft Gmünd, an die Habsburger . Als dann die Salzburger von 1502-1555 nochmals kurzzeitig Gmünd unter ihre Herrschaft brachten, bauten sie dann auch die Fahrstraße .

Mit Beginn der Neuzeit spielte sich am Katschberg ein Mautkrieg zwischen Österreich und Salzburg ab . Die Konkurrenz Salzburgs, wie die des Paßes über den Katschberg wurmte Tiroler und Österreicher sehr, so daß sie alles unternahmen um den Verkehr von der Tauernstraße abzulenken . Nachdem der 'Rechtsweg' nicht erfolgreich war, wurde südlich des Paßes, an der Kremsbrücke von den Österreichern eine Mautstation eingerichtet . Die Maut war mit Absicht dermaßen hoch fest gesetzt, das der Paß für lange Zeit deutlich an Bedeutung verlor . Hingegen das Ziel der Österreicher aber, den Verkehr von der Tauernpaßstraße zum Pyhrnpaß abzuleiten, konnte nicht erreicht werden . In den Glanzzeiten des transalpinen Handels vor dem Dreißigjährigen Krieg gingen jährlich 5500 Tonnen Fracht des Handels zwischen Salzburg und Venedig über die Salzburger Tauernpässe . Während davon das Hochtort immerhin noch gut 850 Tonnen an jährlicher Fracht abbekam, überquerten den Katschberg seiner Zeit jährlich rund 3300 Tonnen Fracht . Das Saumgut war höchst unterschiedlich, in den Zollverzeichnissen ist von Safran genauso die Rede, wie von Salz, Wein oder allen anderen damaligen Handelsgütern . Im 16.Jh. benötigte man noch für die über 400km lange Strecke von Salzburg nach Venedig gute elf Tage, für die selbe Strecke benötigt man heute kaum mehr als 8 Stunden .

Im 18.Jh. wuchs der Verkehr über den Katschberg dermaßen an, das ein weiterer Ausbau unbedingt notwendig wurde . Bereits 1718/19 erfolgten erste Verbreiterungen, der mittlerweile gut 200 Jahre alten Fahrstraße . Nur wenige Jahrzehnte später, im Jahre 1749 begann der Neubau einer Kunststraße über den Katschberg . Mit dieser und der über dem Radstädter Tauern, war bis 1753 eine recht moderne und leistungsfähige neue Tauernstraße entstanden .

Mit bis zu 30% Steigung auf der Nordrampe des Katschbergs zählte einst auch dieser, wie der auf selbe Route liegende Paß Turracher Höhe, zu den steilsten Paßstraßen Österreichs . Die meisten PKW waren für diese Steigung seiner Zeit völlig untermotorisiert, weshalb der Katschberg sehr berüchtigt war . Nicht von ungefähr nutzte man die Nordrampe des Katschberg in den 30er Jahren

# ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

um den KdF-Wagen, den späteren VW-Käfer, auf seine Bergtauglichkeit zu testen . Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Straße daher bis Ende der 50er Jahre umfangreich ausgebaut und dabei die Steigungen entschärft, dabei hat sie immer noch eine für moderne Verhältnisse starke Steigung von um die 15%, stellenweise sogar noch mehr .

Von der Scheitelhöhe des Katschberg zweigt ein kleiner einspuriger, vorwiegend geschotterter Fahrweg ab, der Gantalweg . Auf ihn erreicht man das Berggasthaus 'Almfried', von dem man eine herrliche Aussicht auf die Berge der Hafnergruppe hat .

## Die Tauern-Autobahn

Die von 1972-82 erbaute Tauern-Autobahn bezwingt die Ostalpen dort wo sie am schmalsten sind, und verbindet den Westen und Norden Europas, mit den Südosten und Kleinasien . Besonders mit den Bau des Karawankentunnels, erfolgte für die Tauern-Autobahn eine bedeutende Aufwertung . Trotz der relativ geringen Breite der Alpen an dieser Stelle, muß die Autobahn gleich zwei 'Haupt-kämme' der Alpen überwinden . Zieht man noch die südliche Fortsetzung dieser Autobahn über die Karawanken hinzu, kommt noch ein weiterer Hauptkamm dazu .

Sogleich mit der Angliederung Österreichs an das Dritte Reich, begannen Autobahnplanungen, die unter anderen auch den Bau einer Tauern-Autobahn betrifft . Den Planern wurde dabei schon früh klar, das eine Tauernautobahn nur mit wenigstens zwei relativ langen Tunnelbauwerken erbaut werden könne . Daher wurden ab 1939 unter Leitung von v.Rabcewicz grundlegende Versuche unternommen, wie ein Kraftfahrzeugbetrieb in mehrere Kilometer langen Straßentunnel durchführbar ist . Wegen des 2. Weltkrieges mußten diese Versuche, wie auch weitere Planungen für die Tauernautobahn eingestellt werden .

Erst einige Jahre nach dem Krieg nahm man das Tauernautobahnprojekt wieder auf, aber mal ließ sich dann doch noch bis 1968 Zeit, ehe man das Projekt auch gesetzlich verankerte . Im folgenden Jahr wurde dann die Tauernautobahn gegründet, mit der die österreichische Regierung dann die Finanzierung sichern , wollte . Sicher nicht ganz unerheblich, war da auch noch der Gedanke der Mauterhebung, mit der man beim Transitreisenden so schön abkassieren konnte - ganz so, wie es schon im Mittelalter der Fall war . Gute 30 Jahre nach den ersten Projektierungen, mußte man nun noch einmal völlig neu projektieren, auf Grund neuer Grundlagen und Möglichkeiten, wick man nun mehr bei der Trassenfestlegung in den Einzelheiten fast überall von den Reichsautobahnprojekt ab, nur im Groben blieben beide Trassen identisch .

Eine Zeitlang erwog man aus Kostengründen, die Tauernautobahn ab Rennweg nur noch als 'Halbautobahn' auszuführen . Glücklicherweise erkannte man noch vor Baubeginn, das der Verkehr wohl bald so stark sein würde, das es unbedingt einer Vollautobahn bedarf . Zwar verlaufen Autobahn und Tauernstraße nahezu parallel, nutzen aber dennoch unterschiedliche Täler . Beim Bau der Autobahn hatten so die Ingenieure ein freies Baufeld um die idealste Trassierung zu wählen . Allerdings ist diese Trassenwahl nicht neu, bereits Ende des 19. Jh. wurde diese Trasse für eine zukünftige Tauernbahn ersonnen . Wenn man diese beiden Trassen vergleicht, gerade auch in Bezug auf Lage und Länge der Tunnel, ist es schon recht überraschend, wie die Ingenieure der Eisenbahn, wie auch der Autobahn, unabhängig auf so sehr ähnliche Ergebnisse für die idealste Trassierung kamen . Unter Ausnützung des Geländes und mittels des Baus einer Reihe von Scheiteltunneln, darunter zwei längere die die beiden Hauptkämme unterqueren, erreichte man es, die Steigung im Schnitt unter 1,5% zu halten .

Der erste Tunnel auf dem man auf seiner Reise von Norden aus trifft, ist der 6401m lange Tauern-tunnel, dessen Kulminationspunkt bei 1340m liegt und vom 20. Januar 1971 bis zum 21. Juni 1975 erbaut wurde . Kaum 20km weiter südlich trifft die Tauern-Autobahn auf den 5.400m langen Katschbergtunnel, der seit 1982 den Katschbergpaß westlich in einer Höhe von 1194m unterquert. Beide Tunnel wurden zwar zweiröhrig geplant, aber nur einröhrig erbaut, und beide Tunnel verlaufen durch eine Phyllitsschicht . Dies ist zwar ein recht hartes Gestein, aber auch ein recht sicheres für den Tunnelbau . Für die modernen Tunnelbohrmaschinen, die auch hier bereits in Verwendung kamen, ist die Härte des Gesteins eher Nebensache, viel wichtiger ist das sich die

## ALPENPÄSSE - NIEDERE TAUERN

Gesteinschichten sich nicht zu oft abwechseln und es gar zwischen den Felsschichten, Schichten aus Lockermaterial gibt, die immer wieder zu Katastrophen beim Bau führten .

Ähnlich wie an der Brennerautobahn, trifft man auch auf der Tauernautobahn auf die aufsehensregenden Teil der Trasse, weit entfernt vom Paß . Ist dieses Bauwerk am Brenner wohl eindeutig die Europabrücke, allenfalls auch die Brenner-Lueg-Brücke, so ist es an der Tauernautobahn die Hangbrücken- und Tunnelkombination die durch die Engstelle des Paß Lueg, südlich von Salzburg führt . Um diese Engstelle des Salzachtales zu passieren, wurden Hangbrücken erbaut gebaut, die auf Stelzen stehend, sich den Berghang entlang schmiegen und sich mit kürzeren Tunnelpassagen abwechseln .

Das Jahr 1999 wird zu einen Schicksalsjahr für die Großstraßentunnel . Nachdem es im Winter zu einer schweren Brandkatastrophe im Mont Blanc-Tunnel kommt, kommt es im Mai hier zu einer kaum geringeren, aber überaus ähnlichen im Tauerntunnel . Es kommt auch hier zu Toten und der Tunnel selbst erleidet so schwere Schäden, das er für Monate gesperrt werden muß . Als Problem wird schnell erkannt, das der Tauerntunnel, wie auch der am Mont Blanc und die meisten anderen der Alpen, nur eine Röhre besitzt, deren zwei Fahrspuren im Gegenverkehr genutzt werden . Abhilfe würde vor allen der ursprünglich ohnehin geplante und längst fällige Bau einer zweiten Röhre parallel zum Tauern-, wie auch zum Katschbergtunnel schaffen, dessen Baubeginn auch schon wenige Tage nach der Brandkatastrophe beschlossen wurde . Angesichts der hohen Verkehrsbedeutung der Tauernbahn dürfte auch eine Finanzierung kein Problem sein und daher kann man hoffen, daß nach der Restaurierung der beschädigten ersten Röhre des Tauerntunnel, mit den Bauarbeiten zum Bau der zweiten Röhre begonnen wird, am Katschberg vielleicht schon vorher .

\*\*\* \*\*





## HOHE TAUERN

### Rund um die Hohen Tauern

Die Täler rings um die Hohen Tauern gehörten mit ihrer Illyro-venetischen Bevölkerung, und später auch keltischen Bevölkerung, einst zum Lande Norikum, einen frühen und lockeren Staatswesen . Nachdem germanische Stämme immer stärkeren Druck auf Norikum ausübten, entschloß man sich dort, dem Römischen Reich sich anzuschließen . Nach einiger Zeit als Vasallenstaat mit einen eigenen König, wurde man bald zu einer Provinz . Für die Römer selbst hatte die Gebirgsgegend um die Hohen Tauern vor allen wegen des Bergbaues Interesse - sie war reich an Gold und Silber . Das Zusammenleben zwischen Römern und Einheimischen war wohl denkbar gut, das Land blühte für eine lange Zeit auf . Nachdem dann aber das Römische Reich zusammenbrach drangen verstärkt germanische Stämme in das Land ein, welche aber bald weiterzogen . Wenig später, etwa im 6.Jh. besiedelten slawische Volksgruppen die Täler südlich der Hohen Tauern . Aber noch Ende des 6.Jh. dringen die bajuwarischen Stämme in die Täler nördlich und südlich der Hohen Tauern ein . Heidnische Bajuwaren und die ebenso heidnischen Slawen, vermischten sich schnell mit den bereits teilweise christianisierten Ureinwohnern zur heutigen deutschsprachigen Bevölkerung . Daran änderten auch nichts die häufigen awarischen und später auch ungarischen Einfälle .

Nachdem so das Gebiet bereits im frühen Mittelalter zu Bayern kam, gingen im Jahre 976 die Täler der Drau an das neue gebildete Herzogtum Kärnten . Dies Herzogtum wurde 1335 habsburgisch, auch entstand eine Reihe von geistlichen Fürstentümern . Die Täler nördlich der Hohen Tauern gingen an das Erzbistum Salzburg welches, nach einen kurzen bayrischen Intermezzo, erst 1815 an Österreich kam .

In den Gebirgskämmen der Hohen Tauern gibt es gleich einige Pässe die den Namen des Gebirges in ihren Namen tragen . Die Ursache dessen ist nicht etwa in einer Einfallslosigkeit der Bewohner zu suchen, sondern in dem Wort 'Tauern'. selbst . Zwar gibt es zwei Varianten für eine Deutung des Namen 'Tauern' - von althochdeutsch 'Taur=Tor' und keltisch 'Thor=Paß' - die aber beide faktisch das selbe bedeuten, nämlich einen tief in den Gebirgskamm eingegrabenen Paß, welcher auf den Reisenden wie ein Tor wirkt .

Vom 14. bis 16.Jh. errichtete man entlang der damals noch zahlreichen Paßwege der Hohen Tauern die sogenannten 'Tauernhäuser' . Dies waren mehr Gastwirtschaften, als Hospitäler . Die Bewirtschafter dieser Häuser hatten sich dennoch um Pflege des Saumweges, wie auch um die Reisenden, insbesondere die in Not geratenen, zu kümmern . Dennoch war die Qualität dieser 'privatwirtschaftlichen' Hospitäler nicht unbedingt schlechter als die der geistlichen . Immerhin haben sich zahlreiche der Tauernhäuser, bis in heutige Zeit gehalten und finden in Bergwanderern bzw. Wintersportlern auch zu jeder Jahreszeit eine recht dankbare und wohl auch zahlungskräftige Kundschaft .

Die Gebirgsgegend der Hohen Tauern ist ob ihrer Höhe kaum bewohnt und daher heute auch schlecht erschlossen, um so besser sind die Täler erschlossen . Es gibt zahlreiche gut ausgebaute Straßen, und auch einige Bahnlinien . Wenn auch die Verbindungen über den Kamm der Hohen Tauern etwas dürrtig erscheinen, angemessen seiner zentralen Lage, ist dies dennoch ausreichend . Autobahnen gibt es aber keine, sind für das Gebiet derzeit auch nicht in Planung, allerdings tangiert die Tauernautobahn im Osten das Gebiet der Hohen Tauern und erschließt es somit hinreichend .

### **Arlscharte (2259m)**

Großarltal -> Maltatal  
Trassierung ; Wanderweg

Zwar wurde in den 50er Jahren eine Straße im Maltatal erbaut, die eine außergewöhnlich schöne

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Landschaft erschließt, aber diese fand niemals eine Fortsetzung über die Arlscharte hinweg, auch wenn sie nur wenige Kilometer unter dieser endet . Zuweilen wurde aber eine Schnellstraßenverbindung geplant, die Triest auf direktesten Wege mit Salzburg verbinden sollte und dabei die Arlscharte unterqueren sollte. Dieser überaus direkte Weg wäre auch eine ideale Trasse für eine 'Arlschartenbahn' . Die Pläne dazu reichen bis 1870 zurück und wurden im Rahmen der Trassierung der Tauernbahn entworfen . Aber das Terrain unterhalb der Arlscharte erwies sich als recht ungünstig für die Höhenentwicklung der Bahnrampen, auch die enorme Tunnellänge von mehr als ein Dutzend Kilometer war nicht gerade vorteilhaft . Letztendlich waren diese Gründe ausreichend, sich für eine Trasse unter den Paß Korntauern zu entscheiden . Gute 100 Jahre später erinnerte man sich aber wieder der Arlscharte und es begann unter den Fachleuten eine diesbezügliche Diskussion zum Bau einer leistungsfähigen Bahnstrecke .

Gut drei Kilometer nördlich der Arlscharte befindet sich das Murtörl (2263m) über welches man aus dem Großarlal ins Murtal gelang . Beide Übergänge liegen zwar überaus günstig, sind auch nicht all zu hoch, aber haben und hatten doch nie eine nennenswerte, übers lokale hinausgehende Bedeutung .

### **Niedere (Mallnitzer) Tauern (2421m)** **Hohe (Korn-) Tauern (2463m)**

Paßsau -> Mallnitz

Trassierung ; Wanderweg

Im Bereich des Eisenbahn-Tauerntunnels, gibt es keine Möglichkeit, den Alpenhauptkamm mit dem Auto zu überqueren, einzig die Verladung per Bahn ist möglich . In historischer Zeit gab es aber zeitweise gleich zwei wichtige Übergänge von Mallnitz nach Paßsau . Einmal den westlich des heutigen Bahntunnels, entlang des Mallnitzbaches und des Naßfelder Tales gelegen Weg über den Paß Niedere Tauern, welcher auch Mallnitzer bzw. Naßfelder Tauern genannt wird . Und westlich des Niederen Tauern, liegt der 2463m hohe Paß Hohe Tauern, der auch 'Korntauern' genannt wird und der vom Bahntunnel der Tauernbahn unterquert wird .

Beide Pässe wurden schon in prähistorischer Zeit genutzt, wohl ab dem Jahre 400 v.u.Z. sehr rege von den Kelten, um dann weniger rege von den Römern genutzt zu werden . Die Römer waren es aber wohl, die den prähistorischen Trampelpfad zu einen Saumweg und den Ort Mallnitz zu einen wichtigen Stützpunkt für ihren Alpentransit ausbauten . Eine Straßenanlage hoch auf den Paß Korntauern, entlang des Mallnitztales, welche immer der frühen Neuzeit zugeschrieben wurde, konnte erst 1990 als Römerstraße identifiziert werden . In späteren Zeiten verlor der Übergang über die Niederen Tauern an Bedeutung, der über der Paß Hohe Tauern behielt aber noch bis hinein in die Neuzeit an Bedeutung . Eine Bedeutung, die er im Grunde genommen mit den Bau der Tauernbahn, bis heute nicht verlor .

Nacheiszeitliche Steinbeilfunde die man in der Nähe des Paßes Korntauern machte, zeigen das dieser Paß schon vor Jahrtausenden begangen wurde . Aus Klimaforschungen weiß man, das das Klima im Neolithikum um einiges wärmer war, als heute . Fast alle Gletscher waren weg geschmolzen und die Schneegrenze lag damals auch deutlich höher, wie heute . Dennoch war ein Paßübertritt zu diesen frühen Zeiten ein für uns heute kaum noch nachvollziehbarer gefährlicher Gang . Auch Eisen- und Bronzezeit machte man Funde in Paßnähe, so fand man 1904 in nicht weniger als 2400m Höhe, eine Münze des Keltenkönigs Ecratusirus .

Spätestens ab dem späten Mittelalter entwickelte sich über beide Pässe, die man zusammen auch als Gasteiner Tauern bezeichnete, ein reger Saumverkehr . Auch wenn die zeitgenössischen Urkunden unterschiedliche Aussagen geben, erscheint es doch als wurde zumindest einer der beiden Pässe im Winter auch offen gehalten . Es scheint nur in schweren Wintern nicht der Fall gewesen zu sein, aber ansonsten wird an mehrfachen Stellen auch von einer winterlichen Nutzung gesprochen . Zumindest soll aber im das 16.Jh. der Saumweg über die Korntauern auch im Winter freigehalten worden sein, der im Jahre 1506 durch das Fuggerische Handelsimperium errichtet wurde . Zwar ist zum Bau dieses 'Fuggerweges' noch einiges im Unklaren, zum Teil wird er sogar gänzlich in Frage gestellt, andererseits gibt es aber auch genug Hinweise auf ihn .

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Der Mallnitzer Tauern war im 16.Jh. besonders wichtig für den Bleihandel, hier wurde Blei aus Slowenien und sogar Siebenbürgen, in Richtung Deutschland transportiert . Aber im 18.Jh. war ähnlich wie am Korntauern, wenn überhaupt nur noch die Branntweinsäumung nennenswert.

Besonders rege wurden die Saumwege wohl im 17.Jh. begangen, bis dann 1698 eine Weinkontrolle bei Hofgastein eingerichtet wurde, und damit das letzte Zollschlupfloch der Tauern geschlossen war . Der hier in der Folge erhobene Zoll war aber dennoch recht niedrig, weshalb ein nicht unbedeutender Teil des Verkehrs auch weiterhin die Gasteiner Tauern nutzten um z.B. den hohen Zoll der Tauernstraße zu umgehen . Zu dieser Zeit war wohl auch der Salzhandel stark, wurde doch Anfang des 17.Jh. in Böckstein, am Fuße der Gasteiner Tauern, eine Salzniederlage für den Salzhandel nach Kärnten eingerichtet . Dabei wurde dabei darauf geachtet, das nur soviel Salz in Richtung Süden gesäumt wurde, wie Wein in Richtung Norden . Noch im 18.Jh. war der Saumverkehr über beide Pässe sehr stark, besonders rege wurde Friauler Wein gesäumt . Ende des 18.Jh. fielen beide Pässe aber in Bedeutungslosigkeit zurück, die Wegverhältnisse an anderen Pässen waren einfach zu gut, und der Steuervorteil an den Gasteiner Pässen existierte auch seit Mitte des 18.Jh. nicht mehr .

Auch wenn die Verbindung Badgastein - Mölltal durch die Autoverladung auf der Tauernbahn gewährleistet wird, gab es Planungen für den Bau einer Sommer-Bergstraße die diese Aufgabe in den Sommermonaten gewährleisten sollte . Diese sollte ihren Scheitelpunkt bei 2395m Höhe in einen 250m langen Scheiteltunnel finden, welcher die 2443m hohe Weisgenscharte unterqueren sollte . Eine Zeit lang wurde auch ein längerer Tunnel erwogen, der mit einer Scheitelhöhe von 1830m Höhe, aber um einiges länger geworden wäre . Im Jahre 1961 wurde dann das Projekt eines 5300m langen Tunnels vorgelegt, der das Anlaufftal mit den Seebachtal verbinden sollte und dessen Tunnelportale bei 1320 bzw. 1380 Meter liegen sollten . Ähnlich wie die Felbertauernstraße sollte der Tunnel von einer Mautgesellschaft erbaut werden, die weitere, insgesamt 14km lange, zweispurige Straße sollten aber hingegen von der Bundesstraßenverwaltung erbaut werden . Aber die Gegnerschaft gegen den Tunnel war stark, sie fand sich nicht nur bei den Erbauern der Felbertauernstraße und der Tauern-Autobahn, sondern auch bei den Einheimischen, die eine Verschlechterung des Lebensstandards befürchteten .

Westlich der Gasteiner Tauern befindet sich ein weiterer Tauernpaß, der Goldbergtauern, den man auch Fraganter Tauern nennt und der sich aufteilt in die Fraganter Scharte (2753m) und Niedere Scharte (2695m) . Diese verbinden das Rauriser Seitental der Hüttwinkelache, mit dem des Fraganbach . Der Weg über den Goldbergtauern ist der einzige der Tauern, der auch über einen Gletscher führt . Was dann auch der Grund ist, warum dieser Paß nie Bedeutung für den Verkehr besaß . Allein zum Salzhandel, besser gesagt Salzschnuggel wurde er in der ersten Hälfte des 18.Jh. erschlossen und von Salzträgern genutzt . Als dann in der zweiten Hälfte des 18.Jh. dann Beschränkungen zum Handel mit Halleiner Salz nach Kärnten gelockert und aufgehoben wurden, erlag auch dieser geringe Verkehr sofort .

## Die Tauernbahn

Schon um 1870 gab es erste Planungen für den Bau einer Tauernbahn, die anfangs aber eine Unterquerung der Arlscharte vorsah . Da aber die Arlscharte ungünstige Werte bei der Höhenentwicklung der Rampen aufwies, kam man bald auf die heutige Trasse . Schnell wurde sogar ein Bauantrag gestellt, aber es sollte noch gute 30 Jahre brauchen, bis man den Bau tatsächlich begann . Insgesamt wurden aber für die Tauernbahn ganze acht Trassenvarianten im Bereich der Hohen Tauern untersucht . Die westlichste war die Felbertauernlinie, mit gut 106km Länge sollte sie den Felbertauern mit einen 17.300m langen und den Paß Thurn mit einen 4000m langen Tunnel unterqueren . Der höchste Punkt dieser Variante sollte bei 1216m liegen und um unnötige Höhenentwicklungen zu vermeiden, sollte das Salzbachtal weit nach Westen ausgefahren werden . Die an Kunstbauten reiche Bahn sollte dabei die enorme Summe von 114 Mio. Kronen kosten . Für 'nur' 88 Mio. Kronen sollte eine Linie entlang des Verlaufes der heutigen Großglocknerstraße zu haben sein. Die 73km lange sogenannte 'Fuscher-Linie' sollte ihren höchsten Punkt bei 1310m haben und zwei größere Tunnel besitzen . So einen 5700m langen unter dem Iselsberg und einen 9300m langen unter dem Hochtor, im Fuschertal sollten zwei Kehrentunnel erbaut werden, mit

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

einer Gesamtlänge von 1700m . Eine weitere Variante, die 'Rauriser-Linie', sollte über das Tal des Fragantbaches mit einen 14.300m langen Tunnel nach Rauris führen . Diese 79km lange Linie sollte ihren Scheitelpunkt bei 1238m finden und 97 Mio. Kronen kosten . Ebenfalls aus dem Tal des Fragantbaches, aber diesmal mit einen 12.300m langen Tunnel sollte die 'Fraganter-Linie' in das Naßfelder Tal nach Badgastein führen . Für diese 82km lange Linie, die ihren Scheitelpunkt bei 1205m finden sollte, waren 82 Mio. Kronen veranschlagt .

Auch östlich der heutigen Lösung gab es einige Projektvarianten, deren östlichste die 'Radstädter-Linie' war . Für diese 102km lange Bahnstrecke sollten zwei Tunnels mit Längen von 6326 und 5100m entstehen . Am nördlichen Tunnelaufgang sollte ein 1350m langer Kehrentunnel und im Liesertal zwei Kehrentunnel mit zusammen 3030m Länge entstehen . Geschätzte Baukosten dieser Variante, gute 77 Mio. Kronen . Einen ähnlichen Trassenverlauf wie die heutige Tauern-Autobahn sah die 'Zedernhaus-Linie' vor . Diese hatte bis St.Michael den selben Verlauf wie die 'Radstädter-Linie', wobei der Katschberg nur mit einen 4000m langen Tunnel unterquert werden sollte, hingegen der Kamm der Radstädter Tauern mit einen 10.240m langen Tunnel . Diese 85km lange Linie sollten bei 81 Mio. Kronen liegen . Das aufwendigste Projekt wäre aber zweifelsohne, die oben schon angesprochene Variante der 'Arlscharten-Linie' geworden . Ein 13.500m langer Tunnel unter der Arlscharte sollte die Bahn bei 1215m ihren höchsten Punkt finden lassen . Für die gut 82km lange Strecke waren 81 Mio. Kronen veranschlagt . Etwas teurer wäre sicher eine Abänderung dieser Variante geworden, die einen bis zu 18km langen Scheiteltunnel unter der Arlscharte vorsah .

Neben all diesen Varianten standen aber auch schon die ganze Zeit über zwei Varianten zur Diskussion, die das Mölltal direkt mit dem Gasteiner Tal verbinden sollten . Beide Varianten fanden ihren Ausgang in St.Veit, Variante 1 sollte aber in Möllbrücken enden, und Variante 2 in Spittal a.d.Drau . Gute 56 Mio. Kronen sollte die 77km lange Variante 1 finden, deren höchster Punkt bei 1225m vorgesehen war und die den Alpenkam mit einen 8470m langen Tunnel unterqueren sollte. Variante 2 war drei Kilometer länger und wies auf der Südrampe keine künstlichen Höhenentwicklungen auf, weshalb sie etwas höher gelegen hätte, was zwangsläufig den Endpunkt weiter nach Südosten geführt hätte . Ansonsten sind alle weiteren Daten beider Varianten ähnlich . Wegen der idealeren Trasse, entschloß man sich die zweite Variante durchzuführen . Nicht vergessen soll aber sein, das es für die Gasteiner-Linie noch das Projekt eines 21km langen Tunnels gab, welcher von Badgastein bis Obervellach reichen sollte . Ähnlich wie auch bei der Gemmi-Bahn befürchtete man aber das dieser Tunnel die Heilquellen Gasteins ableiten könnte und somit dem Kurbetrieb deutlich mehr Schaden als Nutzen bringen würde .

Von 1870 bis 1900 dauerte die Diskussion um die Tauernbahn, bis man sich auch tatsächlich zu deren Bau entschloß . Kaum waren die entsprechenden Gesetze erlassen, versuchten die Oberösterreicher die ebenfalls beschlossene Trassenvariante zu ändern . Vom der Lösung der 'Gasteiner-Linie' gingen die Oberösterreicher zurück auf den Vorschlag der 'Zederhaus-Linie' . Ein neues Projekt zu dieser wurde vorgelegt, bei der die Tunnel tiefer gelegt wurden . Streckenersparnis hätte dies aber nur wenig erbracht, es hätte nur die verlorenen Höhenmeter reduziert, vor allem aber wäre die Tunnellänge um 339m verlängert worden . Wieder wäre der Katschbergtunnel mit 6500m der kürzere gewesen, da der Haupttunnel, der sogenannten 'Permutt-Tauernntunnel' mit 7650m veranschlagt wurde . Bei Eben waren direkte Anschlüsse an die dortige Bahn Richtung Salzburg, wie auch Richtung Selzthal geplant . Ferner sollte eine weitere Bahn erbaut werden, die sogenannte Gosauer-Bahn, die die Tauernbahn direkt mit Linz und Prag verbunden hätte . Diese gut 44.6km lange Bahnstrecke sollte vier größere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 4350m erhalten, von denen der 3250m lange Donnerkogeltunnel der längste wäre . Aber die Vorstellungen der Oberösterreicher waren nicht finanzierbar, immerhin hätten diese eine Verlängerung der Gesamttunnelstrecke (für die Haupttunnel) mit sich gebracht und auch die Anzahl der verlorenen Höhenmeter um ein knappes Drittel erhöht . Letztendlich konnten sich daher die Gegner der Gasteiner-Lösung nicht durchsetzen, weshalb man bereits im Jahre 1901 mit den Bauarbeiten an der Tauernbahn, eben mit der Gasteiner Variante, begann .

In den Jahren 1901-1909 wurde der 8551m lange, zweigleisige Tunnel der Tauernbahn, mit einer Scheitelhöhe von 1225m erbaut . Das Südportal des Tunnel wurde in einer Höhe von 1219m erbaut, das Nordportal in 1172m . Fast schon erwartungsgemäß trafen die Mineure bei ihren

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Vortrieb vor allem auf recht harten Granitgneis . Dazu gesellten sich durch Spannungen im Berg häufige Bergschläge, zahlreiche Grundwassereinbrüche und die recht hohe Bergwärme . All dies führte dazu, daß die Mineure den Tunnel um kaum mehr als einen Meter pro Tag vorwärtstreiben konnten . Am 21.Juli 1907, nach fast genau 6 Jahren Bauzeit trafen sich die beiden Sohlstollen unter dem Berg . Arbeitsreich zeigten sich auch die anderen Streckenkilometer, der insgesamt 80km langen Tauernbahn zwischen Schwarzach und Spital an der Drau . Neben sieben größere Brücken, mußten auch 16 kleinere Tunnel erbaut werden, die eine Gesamtstrecke von 6151m aufweisen und bei ihren Bau zumeist eingleisig waren . Dazu noch kamen noch ganze 32km an Dammbauten, ganze 30 Viadukte und zahllose kleinere Brücken und Durchlässe . Nachdem 1901 mit dem Bau der Strecke begonnen wurde, war die Strecke von Schwarzach bis Badgastein bis 1905 schon fertiggestellt und konnte der Versorgung der Tunnelbaustelle dienen . Die gesamte Strecke, inklusive des Haupttunnel, konnte am 5.Juli 1909 von Kaiser Franz Joseph I. dem Betrieb übergeben werden . Die Kosten schraubten sich von den geplanten 60 Mio. Kronen auf 75 Mio.Kr. bis 1905, bei Fertigstellung ergab sich dann sogar eine Schlußabrechnung Gesamtkosten in Höhe von 90,5 Mio.Kr. .

Auch nach der Fertigstellung der Tauernbahn wurde diese fortlaufend modernisiert . In den Dreißiger Jahren erhielt der Tauerntunnel ein Gebläse um die Be- und Entlüftungssituation im Tunnel zu entschärfen . Ebenfalls wurde die Tauernbahn elektrifiziert . Bis 1930 hatte man die Projektierungen abgeschlossen und konnte mit den Arbeiten beginnen die bis 1933 für die Strecke nördlich Mallnitz und bis 1935 für die südlich Mallnitz abgeschlossen war . Bereits 1929 wurde zur Stromversorgung der Tauernbahn ein Laufkraftwerk bei Obervellach errichtet . Im Kriegsjahr 1940 mußte die Leistungsfähigkeit der Tauernbahn erhöht werden, denn sie war zu einer wichtigen Nachschublinie für die deutsche Wehrmacht von und nach dem sich ankündigenden Kriegsschauplätzen auf dem Balkan .

Bis Beginn der 50er-Jahre verschärften sich aber die Vereisungen, besonders im Tauerntunnel . Eiszapfen gefährdeten nicht nur den Zugbetrieb, sondern auch die Stromabnehmer . Es wurden daher Sanierungsarbeiten durchgeführt, die aber brachten nur eine vorübergehende Lösung, bis dann der Tunnel grundlegend saniert werden konnte . Bereits seit 1959 war die Modernisierung der Tauernbahn im Bereich des Tunnels so weit fortgeschritten, das schon zwei Züge ihn pro Richtung in der selben Zeit nutzen konnten . Damit war die Modernisierung noch lange nicht abgeschlossen, nun begann ein groß angelegtes Programm, den die Bedeutung der Tauernbahn stieg stetig an . Dieses begann am 1.März 1969 auf der Südrampe, mit einen dortigen gigantischen Sanierungs- und Ausbauprojekt . Um die Strecke nicht sperren zu müssen entschloß man sich zum Bau eines zweiten Gleises und teilweise sogar eine völlige Neutrassierung . Schlangerte sich die Bahn bisher entlang des Berghanges, dabei zahlreiche Brücken und Tunnel benutzend, führt sie nun-mehr in deutlich geraderer Linie über hohe Viadukte am äußersten Rand des Berghanges . Nach Fertigstellung dieser Abschnitte konnten die alten, sanierungsbedürftigen Trassen aufgelassen werden oder anderer Verwendung zugeführt werden . Dort wo man die alte Trasse mitbenutzte begann man ein zweites Gleis zu verlegen, auch auf der Nordrampe begann man bald mit den Bauarbeiten . Ein gigantisches Bauvorhaben, das am Ende des Jahrhunderts kurz vor dem Abschluß stand und die Tauernbahn reif für das 21. Jahrhundert macht .

Die zahlreichen Umtrassierungen brachten es mit, das die zahlreiche Abschnitte der Bahntrasse aufgelassen wurden . Das betraf besonders einige kleinere Brücken, aber auch so manchen Tunnel . Die meisten kann man heute noch zu Fuß oder auch mit den Fahrrad erreichen und zumindest die Brücken bilden oft hervorragende Aussichtspunkte auf die Landschaft und die neue Trasse . In näherer Zukunft werden sicher die zahlreichen aufgelassenen Trassenabschnitte unter zu Hilfenahme bereits bestehender Wege, zu einen Bahnwanderweg zusammengeschlossen und ausgebaut werden, so wie man es auch am Semmering tat .

Bereits nach dem 1.Weltkrieg zeigte sich das eine Nachfrage nach eine Durchschleusung von Kraftfahrzeugen durch den Tauerntunnel vorhanden war . Anfangs wurde diese aber nur vereinzelt nach Bedarf durchgeführt, entweder mit Sonderwagen oder mit Wagen die den Regelzügen angehängen wurden . Aber bereits in den dreißiger Jahren ging zu eigenen Autoüberstellzügen über . In den 50er und 60er Jahren stieg der Bedarf weiter an, kilometerlange Schlangen an den Abfertigungsanlagen waren in den Spitzenzeiten eher die Regel . So nimmt es kein Wunder, das bald

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

der Bau eines Straßentunnels gefordert wurde . Erst die Fertigstellung der Felbertauernstraße (1966) und der Tauernautobahn (1975) schafften tatsächliche Abhilfe . Die Diskussion um den Bau eines Straßentunnels ist abgeklungen, die 'Tauernschleuse' der Österreichischen Bundesbahn hat aber noch heute einige Bedeutung für den lokalen und regionalen Kraftverkehr .

## Heiligenbluter Tauern (2576m) \*\*\*

(Grossglockner Hochalpenstraße)

Zell am See -> Lienz/Spital a.d.Dr.

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2-3

Die heutige Großglockner Hochalpenstraße überquert den Alpenkamm an einer Hochsstelle des Gebirges, was es erforderlich, wie möglich macht, verschiedene Pässe zu nutzen, die unter den Namen 'Heiligenbluter Tauern' (zuweilen auch 'Blutertauern' bzw. 'Kirchhamer Tauern') zusammen geführt werden . Südlichster Paß dieses Paßsystems ist das Hochtorn (2576m), bei der Fuscher Wegscheid (2407m), welches ins Mölltal führt . Im Norden gibt es den Paß 'Fuscher Törl' (auch 'Fuscher Tauern' genannt), der ins Fuschertal führt und den ins Rauriser Tal führenden Paß 'Rauriser Tauern' .

Trotz der enormen Höhe wurde das Hochtorn wohl schon sehr früh begangen, spätestens jedoch mit dem aufkommen der Metallurgie . Zu dieser Zeit kamen Erzsucher bald auch in diese Gegend, und überschritten dabei das Hochtorn . Somit wurde es in der Bronzezeit hier richtig lebendig, ein bronzener Dolch der dem 17.Jh. v.u.Z entstammte, zeigt dies sehr deutlich auf . Später folgten Kelten, die hier Gold und Silber abbauten, man fand keltische Silbermünzen im Rauriser Tal, und jüngst auch eine größere Menge am Hochtorn selbst . Wahrscheinlich ist, das schon die Kelten einen ersten Saumweg über das Hochtorn bzw. die Heiligenbluter Tauern anlegten, sicher ist zumindest, das es die Römer taten .

## Der Römerweg

Beim trassieren der modernen Strasse, trafen die Erbauer auf Reste einer sicheren Linienführung eines römischen Saumweges bis hinauf zum Hochtorn . So wurde auch 1933 nur wenig unterhalb des Hochtornsattels eine Herkulesstatuette aus dem 1.Jh. gefunden, eine Dankes- und Bittgabe an jenen Halbgott der als erster die Alpen überschritten haben soll . Auch wenn das 17cm große Figürchen in 2570m Höhe gefunden wurde, ist es dennoch kein Beweis für einen regen Transitverkehr über das Hochtorn zu römischen Zeiten . Vielmehr war man interessiert an dem Gold, den die Römer im Glocknergebiet bergmännisch suchten und überschritt dabei zwangsläufig den Paß . Der Ertrag der Goldminen in den Hohen Tauern soll so enorm gewesen sein, das er im ganzen Römischen Reich, auf lange Zeit verfiel . Im Seidwinkeltal, der direkten Nordrampe zum Hochtorn, fand man wie zum Beweis, römische Goldschmuckarbeiten . Sogar ein ägyptischer Skarabäus der der Göttin Hathor gewidmet war, fand man 1954 im Rauriser Tal bei Goldberg . Wahrscheinlich hat ihn ein römischer Legionär, der aus Ägypten stammte hier verloren . Vielleicht war er hier stationiert und suchte in seiner Freizeit nach Gold, ein einträgliches Nebengeschäft . Noch heute gibt es zahlreiche Hobbysucher, die immer wieder etwas Gold aus den Sedimenten der Flüsse und Bäche waschen .

Ab dem Mittelalter bekam das Hochtorn wieder neue Bedeutung im Paßverkehr, ab diese Zeit zogen über das Hochtorn 'Blutwallfahrer' jährlich in den Sommermonaten aus dem Pinzgau nach Heiligenblut und wieder zurück . Nördlich des Hochtornes verunglückte dann auch einmal eine ganze Pilgergruppe, noch lange Zeit sollen die bleichenden Knochen an diese Katastrophe erinnert haben und bis heute führt der Ort, den Namen 'Beinkar' . Es wird berichtet, das die Pilger seiner Zeit schon den von ihnen benutzten Weg 'Römerweg' nannten . Der Fund eines Restes einer antiken Tonlampe und eines Hufeisenbruchstückes belegen zusätzlich die Existenz eines römischen Verkehrs über das Hochtorn . Ähnlich der Herkulesstatue, die von den frühen Paßreisenden verehrt wurde, richtete man später einen Christusschrein ein . Da dieser sich unweit des Herkulesfundortes ist, kann man annehmen, das sie ein Nachfolger eines ähnlichen Herkuleschreines war . Auch nach Annahme des Christentums, führte man die alten Sitten weiter, dabei

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

griff man manchmal auch auf die alten Götter zurück und machte aus ihnen, die neuen . Wenn dies nicht ging, betrieb man Bilderstürmerei und tauschte die alten Götter gegen die neuen aus . Einstmals, wahrscheinlich ab dem Mittelalter, aber bis in jüngste Zeit hinein, bis die moderne Straße gebaut wurde wies die Nordrampe zum Hochtorn zwei unterschiedliche Wege auf . Das war einmal der Sommerweg dessen Trassenverlauf ähnlich ist mit der heutigen Straßentrasse ist, zumindest nutzte sie das selbe Tal . Andermal der Winterweg, der direkt vom Hochtorn hinab in das Rauriser Tal und hin zur Salzach führte . Im Rauriser Tal gibt es noch heute den 'Fleisswirt', dem ältesten Gasthof Österreichs . Schon in Urkunden des 12.Jh. findet er Erwähnung, in der Folge übernahm er Aufgaben, wie andern Ortes die geistlichen Hospize .

## Der mittelalterliche Paßweg

Im späten Mittelalter und wohl auch noch mal im 16.Jh. wurde der alte Römerweg umfangreich erneuert, nach über einen Jahrtausend Nutzung war von ihm sicher selbst der Unterbau zu einen großen Teil zerstört, allein die Trasse war wohl noch übrig . Unter salzburger Regie wurde der 'Römerweg' wieder aufgebaut, ohne dabei nennenswert dessen Trasse zu verlassen . Dieser Wiederaufbau führte in jüngster Zeit zu einen heftigen Streit, ob den der 'Römerweg' tatsächlich römischen Ursprungs sei und nicht erst neuzeitlichen . Funde von neuzeitlichen und spätmittelalterlichen Metallgegenständen, wie Hufnägel, Reitersporne, Zaumzeugbeschläge und sogar ganz spezielle Hufeisen mit Spikes, die im allesamt im Boden der Straße gefunden wurden, sagen aber leider nur etwas über die rege Benutzung zu dieser späteren Zeit aus, als über den tatsächlichen Ursprung des Weges . Allein die Funde römischer Artefakte, und der überaus sorgsam ausgeführte Unterbau zeigen den römischen Ursprung des 'Römerweges' .

Aus Urkunden und den Funden von 'Spikes-Hufeisen' weiß man, das die Pässe am Großglockner im Winter häufiger genutzt wurden, als im Sommer . Dies lag nicht nur daran, das die Wegverhältnisse im Winter etwas besser und auch sicherer waren, als im Sommer . Sondern auch daran, das im Sommer die Bergbauern sich um ihre Landwirtschaft kümmern mußten, im Winter hatten sie dazu aber naturgemäß kaum Möglichkeit, und konnten sich beim Saumverkehr verdingen . Auch ihre Saumtiere - Pferde, Maultiere oder Ochsen wurden im Winter nicht für die Landwirtschaft benötigt, dies alles führte wohl dazu, das im Winter das Säumen für die Handelsleute ungleich preisgünstiger und vorteilhafter war als im Sommer . Ein Vorteil den sich der Handelsverkehr dadurch zu nutzen machte, das er sich schon langfristig auf diese saisonalen Eigenschaften einstellte, zumal dies auch an vielen anderen Alpenpässen so der Fall war .

Besonders wichtig für alle Pässe der Heiligenbluter Tauern war der Salzhandel, welcher insbesondere über den Rauriser Tauern geführt wurde . Im Gegensatz zum Saumweg über den Fuscher Törl, war der über den Rauriser Tauern besser für den Salzhandel geeignet . Dabei arbeiten die Salzträger zumeist auf eigene Rechnung, daß heißt das sie Salz, meist im Pinzgau von Zwischenhändlern, oder direkt bei den Produzenten um Salzburg herum, erwarben, es über den Paß trugen und es zumeist schon im Mölltal wieder verkauften . Im Jahre 1646 erhielten die Rauriser Salzträger eine Verbilligung für das Salz welches sie handelten, der Saumverkehr mit Salz nahm darauf sprunghaft zu . Als man dann aber 1665 den Rauriser Tauern für Schellenberger Salz sperrte, ebte auch der Salzhandel stark ab . Ein gutes Jahrhundert später war der Saumverkehr wohl gänzlich zum Erliegen gekommen, in den Zollverzeichnissen des späten 18.Jh. werden keine Waren mehr aufgeführt, die über den einen der Pässe der Heiligenbluter Tauern kam .

Neben den Bergbauern lebten in den Tälern der Region, besonders des Rauriser Tales, zahlreiche Bergarbeiter, die auch noch im Mittelalter und darüber hinaus hier Erz schürften . Ihre Erze nahmen zu großen Teil ebenso den Weg über das Hochtorn, hin nach Venedig, so wie zurück Wein und andere Handelsprodukte . Auch Salz aus dem Norden, wurde über das Hochtorn in Richtung Venedig gebracht . Noch im 17.Jh. wurden Wilderer, Räuber und anderes Gesindel, vom salzburger Erzbischof über das Hochtorn Richtung Venedig getrieben, wo sie das Schicksal als Galeeren-skaven erwartete . In einem kleinen Museum an der Großglocknerstraße, kann man die Ketten sehen, mit denen die Gefangenen am fliehen gehindert wurden . In diesem schweren Gelände behinderten diese sie schwer, einmal an einen steilen Hang falsch getreten, hatte man kaum eine Chance wieder einen sicheren Stand zu finden und ein Einzelner konnte eine ganze Gruppe in den Tod reißen . Mit den Beginn der Neuzeit verlor aber der Heiligenbluter Tauern

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

langsam seine Bedeutung, zuerst ging ab dem 16./17. Jh. der Bergbau danieder, ab dem 18./19. kam auch der restliche Saumverkehr zum Erliegen. Neben den Wallfahrern, nutzten nur noch die Bergbauern den Übergang, in dem sie ihr Vieh über ihn trieben.

Geschichtsinteressierte haben in unserer Zeit die alten Saumzüge auch schon einmal nachgestellt, mit ihren Saumtieren brachten sie den praktischen Beleg, wie solche Saumzüge in früheren Zeiten abliefen.

## Die Moderne beginnt

Noch Ende des 19. Jh., als der Saumverkehr am Großglockner längst zum Erliegen gekommen war, plante man für diese Gegend die Errichtung eines neuen Weges. Zeitgemäß wie man sich zeigte, sollte dies eine Zahnradbahn sein, die von Bruck im Pinzgau über Fusch und Ferleiten und durch die Pfandscharte (2665m) zur Franz-Josef-Höhe führen sollte. Eine Seilbahn sollte von dort den Weg über die Pasterze fortsetzen, außerdem sollte eine Stollenbahn zur Adlersruhe gebohrt werden. Wie so viele andere ähnliche Projekte dieser Zeit, scheiterte auch dies, weniger an der technischen Machbarkeit, sondern an der ungleich schwereren finanziellen.

Im Jahre 1895 erarbeitete der Ingenieur Raimund Pierl ein erstes Projekt für ein einspuriges Sandsträßchen, welches in erster Linie dem beginnenden touristischen Verkehr dienen sollte. Es sollte in Heiligenblut beginnen und über das Hochtorn und das Fuschertörl nach Ferleiten führen. Zwar waren die Pläne seiner Zeit bis zur Baureife ausgearbeitet, aber zu einer Verwirklichung kam es dennoch nicht. Allerdings begann man, sozusagen als Ersatz, mit einem kleineren Projekt, ebenfalls unter Federführung Pierls. Am 24. August 1900 begann unter dessen Leitung der Bau der sogenannten 'alten Glocknerstraße', die nach achtjähriger Bauzeit auch fertiggestellt werden konnte. Sie führte von Heiligenblut mit Hilfe einer Vielzahl von Kehren direkt zum Guttal und von dort weiter bis zum Glocknerhaus. Während beim Bau der neuen Großglocknerstraße der Abschnitt Heiligenblutal nach Guttal, völlig neu angelegt wurde, nutzte diese im folgenden Abschnitt bis zum Glocknerhaus die Trasse der alten Straße, freilich nicht ohne einen umfangreichen Ausbau.

## Die Großglocknerstraße

Als der Friede von St. Germain selbst die nördlichsten, rein deutschsprachigen Gebiete Südtirols Italien zusprach, wurde Tirol von seinem kleinen, östlichen Teil und auch von Kärnten getrennt. Eine neue innerösterreichische Verbindung über den Alpenhauptkamm mußte her, welche eine möglichst kurze Verbindung wieder herstellen konnte. Von den zwei damals geprüften Projekten - so wurde auch schon die Felbertauertrasse erwogen - erhielt die Trassierung entlang des Großglockners über das Hochtorn den Vorzug, weil es nur einen kurzen, Scheiteltunnel unter dem Hochtorn notwendig machte. Zu der Entscheidung, welche Variante verwirklicht werden sollte, verhalf aber nicht nur die desolante Finanzsituation im Nachkriegs-Österreich, die auch das Großglocknerstraßenprojekt fast zu Fall brachte, sondern auch wirtschaftliche Interessen Kärntens. Da die Großglocknerstraße, anders als eine Felbertauerstraße, auch Kärntener Gebiete dem Tourismus zugänglich machen würde, war es besonders auch das Land Kärnten, welches sich um die Verwirklichung dieses Projektes verdient machte.

Im Jahre 1924 nahm Franz Wallack den Plan zum Bau der höchsten Alpenstraße Österreichs in Angriff. Schon nach kaum zwei Monaten hatte er einen ersten Plan ausgearbeitet, dieser betraf eine 3m breite Sandstraße, die in zwei Jahren durch eintausend Arbeiter erbaut werden sollte und etwa 3 Millionen Schilling kosten sollte. Man rechnete schon damals mit einer jährlichen Besucherzahl von 40.000 Gästen, die die Straße anziehen würde. Trotz allem ließ sich kein Finanzier finden, einen Hoffnungsschimmer kam aber Ende 1928 auf, als Pläne zum Bau eines gigantischen Tauernkraftwerkes aktuell wurden. Bei diesen sollten zahlreiche Hangkanäle auf 2100m Höhe das Wasser ähnlich wie Dachrinnen auffangen und zu zentralen Sammelbecken weiterleiten, die mit weiteren Sammelbecken durch Stollen untereinander in Verbindung stehen sollten. Insgesamt sollten dabei 1250km Hangkanäle, 80km Sammelkanäle und 120km Stollen erbaut werden, die in einem Einzugsgebiet von 2000 km<sup>2</sup> Quadratkilometern jährlich bis zu 3,3



## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Milliarden Kubikmeter Wasser auffangen sollten . Drei gewaltige Großkraftwerke sollten 6,6 Milliarden Kilowattstunden Strom erzeugen, fast das dreifache der damaligen Stromerzeugung ganz Österreichs . Die für dieses Projekt nötigen Baustraßen hätte man günstig erwerben können, um sie dann zur Großglocknerstraße auszubauen . Erste Tests durch die AEG, die das Tauernwerk bauen wollte, verliefen aber niederschmetternd, da Giesmassen immer wieder die Hangkanäle verstopften . Somit schied auch das Tauernwerk, als Geburtshelferin für die Großglocknerstraße wieder aus .

Kurioser Weise verhalf dann gerade auch die desolate Finanzsituation, der Verwirklichung von Wallacks Projekt . Es war der schwarze Freitag, dessen nachfolgende Weltwirtschaftskrise auch Österreich betraf . Die österreichische Regierung suchte nun händeringend nach jeden arbeitsintensiven Großprojekt . Die Folgen einer Massenarbeitslosigkeit drohten schwerwiegender, als die Schulden die es einbrachte . Man erreichte dies vor allen mit einer Änderung des Finanzierungsmodells, bei dem nun die Regierung das nötige Geld nur vorstreckte, um es dann durch Mautzahlungen wieder hereinzuholen .

Am 30.August 1930 begannen die ersten Sprengungen im Hochtal bei Ferleiten, bis zu 3200 Menschen waren im Schnitt beim Bau beschäftigt . Allerdings gelang die Vorgabe der Regierung nicht, dazu 80% Arbeitslose zu beschäftigen, es bedurfte deutlich mehr Fachleute, als diese über die Arbeitsämter zu gewinnen waren . Um einerseits so vielen Arbeitern überhaupt Beschäftigung zu geben und auch den gestiegenen Ansprüchen des Straßenverkehrs Herr zu werden, wurde das Projekt von 1924 deutlich erweitert . Die Straßenbreite wurde auf 6m verdoppelt und ebenso auch die Belastbarkeit von 11 auf 24 Tonnen . Auch war bei Baubeginn noch der genaue und endgültige Verlauf der Scheitelstrecke zwischen Fuscher Törl und Hochtor, ungeklärt . Sogar die gesamte Streckenlänge hatte sich zwischenzeitlich, vor allem unter den touristischen Aspekten von 27,5km auf 48,7km deutlich verlängert .

Zu Ende der Bausaison 1931 war die Nordrampe bis Hochmais fast 90% und die Südrampe bis zur Franz-Josefs-Höhe zu 70% fertiggestellt, dann ließ aber ein Streit über den weiteren Verlauf der Trasse die Arbeit ins stocken geraten . Der Vertreter der Salzburger Seite, der Ingenieur Rehl, wünschte sich eine Trasse die bei Hochmais von der ursprünglichen abbiegen sollte, um dann in einen zwei Kilometer langen Tunnel die Pfandlscharte zu unterfahren und direkt zur Franz-Josefs-Höhe führen sollte . Rehl sah dabei nicht nur den touristischen Aspekt für Salzburg, sondern als passionierter Automobilist kannte er auch die Schwächen der damaligen Kraftfahrzeuge . Diese waren für Bergfahrten kaum geeignet, geschweige denn für Fahrten ins Hochgebirge . Wallacks Trasse sollte aber nicht nur in sehr hohe Höhenlagen geführt, sondern wäre dort auch für mehrere Kilometer verblieben und hätte somit dem Motor kaum Erholung geboten . Rehls Variante aber hätte die Straße um 16 Kilometer abgekürzt und auch beachtliche 1600 Höhenmeter eingespart, allerdings hätte sie auch die Baukosten um mindestens ein Drittel erhöht . Bevor Mitte 1933 ein schweizer Fachmann sich als 'Schiedsrichter' für Wallacks Trasse entschied, stoppten Finanzprobleme den Baufortschritt, zum Sommer 1932 erhielten Wallack und andere Mitglieder der Bauleitung ihre Kündigungsschreiben . Und nachdem Wallack den österreichischen Kanzler Dollfuß zu einen Lokaltermin einlud, bewilligte dieser auch sichtlich beeindruckt, die nötigen Mittel zum Weiterbau . So konnte am 1.September 1932 Rehl die 7.1km lange Nordrampe von Ferleiten zum Hochmais eröffnen, am 2.Oktober folgte die Eröffnung der 16km langen Südrampe von Heiligenblut zur Franz-Josefs-Höhe . Insgesamt fehlte jetzt nur noch die 18,4km lange Scheitelstrecke .

Jetzt stoppte aber wieder der Betrieb wegen Geldmangel, auch der Variantenstreit war zu dieser Zeit noch nicht beendet . Erst als Rehl nach vielen Interventionen in Wien, betreffs der Fortführung des Baus, auf seine Variante endgültig verzichtete, gab es auch wieder Mittel, geradezu rechtzeitig zum Saisonauftakt . Der Bau der Scheitelstrecke ging zügig voran und es ereignete sich das Wunder, das 53 Tausend Schilling Baukosten übrig blieben . Wallack kam so auf die Idee, eine Stichstraße zum Poneck zu bauen und damit der Großglocknerstraße nicht nur ein weiteren touristischen Höhepunkt, sondern auch Salzburg ein Gegenstück zur Franz-Josefs-Höhe . Binnen 47 Tagen wurde das 1,6km lange Sträßchen mit seinen 6 Kehren und der Höhendifferenz von 177m fertiggestellt . Vom Poneck, welches Wallack in 'Edelweißspitze' umbaute, konnte man 37 Dreitausender und 19 Gletscher erblicken .

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Am 22. September 1934 befuhr Rehr, in einen speziell umgebauten Kraftfahrzeug Typ 'Steyr 100', zusammen mit Wallack und einen Ingenieur der Steyr-Werke, die im Rohbau fertige Trasse der Glocknerstraße. Eine Fahrt die Schlagzeilen machte und Rehr vor der internationalen Presse ins Schwärmen gerieten ließ - Wallack fügte da dann nur trocken hinzu 'Ein Vergnügen war diese Fahrt gerade nicht.' . Spektakulär war sie aber auf alle Fälle, wie das Echo in der internationalen Presse bewies. Schon am nächsten Tag wurde am 23. September die Straße bis zur 2571m hohen Edelweißspitze eröffnet. Ein Jahr später, am 3. August 1935 war mit der feierlichen Eröffnung des letzten Teilstücks, die gesamte Strecke für den öffentlichen Verkehr befahrbar.

Beim Anstich des Tunnels am Hochtore fanden Arbeiter eine Münze aus der Zeit Maria Theresias, diese trug die Aufschrift 'in te domine speravi', zu Deutsch 'Auf Dich, oh Herr, habe ich gehofft.' . Wallack hielt diesen Sinnspruch für ein gutes Leitmotiv für sein Werk und ließ es in die Portale des Tunnels einmeißeln.

Die Großglockner-Hochalpenstrasse führt zum Paß des Hochtore, welcher auf dem Alpenhauptkamm, der hier Hohe Tauern heißt, liegt. Die Straße führt aber nicht über den Paß, sondern mit Hilfe eines 311m langen Scheiteltunnels, in 2505m Höhe, unter ihn hindurch. Nachdem sie durch den Hochtortunnel die Alpen-Nordseite erreicht, steigt sie aber nicht wieder ins Tal hinab, sondern bleibt in Höhenlage und überquert einen zweiten Paß, um in das Fuscher Tal zu gelangen. Es ist dies der 2405m hohe Fuscher Törl, erst nach dem die Straße diesen passiert, beginnt sie den Abstieg ins Tal. Die Großglocknerstraße erschließt mit seinen beiden Abzweigungen zur Edelweißspitze (2577m) und zur Franz-Josefs-Höhe (2362) eine hochalpine Zone für den Autoverkehr, wie sonst keine andere Straße der Alpen. Sie bittet damit sogar den Autotouristen Ein- und Ausblicke auf die Hochalpen, wie man sie andern Orts auch kaum zu Fuß erreichen kann.

Wie es schon Wallack von Anfang an vorsah, sollte gerade die Natur am Rande der Großglocknerstraße auch ihr gewichtigstes Kapital bilden, ein Kapital welches in klingende Münze umgewandelt werden sollte in dem die Straße nicht nur Transitreisende, sondern auch Besucher anziehen sollte. Dies einzigartige Kapital ließ dann auch die Großglocknerstraße tatsächlich aufblühen, schon im Jahre 1938 kamen 374.465 Besucher, mehr als dreimal soviel, wie Wallack in seinen optimistischsten Prognosen zu Baubeginn zu hoffen wagte. Der Rekord wurde im Jahr 1962 erreicht, als 1,3 Millionen Besucher, die Großglocknerstraße ganz oder teilweise besuchten. dennoch, oder gerade auch deswegen, dient die Straße auch dem Naturschutz wie kaum eine andere Straße. Schon beim Bau der Straße legte Wallack nicht nur bei der Trassierung auf eine möglichst dem Gelände angepaßten Streckenführung Wert. Er legte sogar spezielle Gärten in den verschiedenen Klimazonen an, in denen Blumen und Sträucher gezüchtet wurde, um mit diesen die Wunden die der Bau notwendigerweise in der Landschaft hinterlassen hat zu beseitigen. Allerdings behinderte dieser Naturschutz auch, so wollte Rehr die Straße von der Franz-Josefs-Höhe, bis zum Wasserfallwinkel unterhalb der Oberwalder Hütte verlängern. Der Alpenverein der gegen diese Verlängerung war, versuchte dieses sogar höchstrichterlich zu verhindern, unterlag aber beim Prozess. Dennoch wurde diese Verlängerung nur als 2,5m breiter und 2500m langer Wanderweg ausgeführt und nicht als Straße. Denn die Gamsgrube, durch die dieser Weg führt und nach dem sie auch benannt wurde, stellt ein einzigartiges Biotop dar, welches seit seiner Entdeckung im 19. Jh. immer wieder zahlreiche Forscher anzieht.

Wegen der hohen Kosten die der Bau machte, wurde die Straße zu einer der ersten neuzeitlichen Mautstraßen, mit der man eine alte mittelalterliche Tradition, die glücklicher Weise schon fast vergessen war, wiederaufleben ließ. Mit 25,8 Millionen Schilling schlug der Bau damals zu Buche - ein enormer Betrag für die damalige Zeit, in der eine Tagesvollpension bei etwa 3 Schilling lag. Ein Teil der Mauteinnahmen wurden für eine Modernisierung im Jahre 1955 verwandt.

## Spuren der alten Wege

Franz Wallack war es höchstpersönlich, der beim trassieren seiner Straße, immer wieder auf die Trasse einer viel älteren Straße traf. Ob es Kehlen waren, oder andere Wegabschnitte - zu seiner größten Verblüffung traf er immer wieder auf Spuren früherer Wegebauer, mutmaßlich römischer. Er zeigte sich überaus beeindruckt, das die Römer mit ihren so viel primitiveren Hilfsmitteln, auf

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

die gleichen Ergebnisse kamen, wie die modernen Straßenbauer . Heute sind zahlreiche Reste des Römerweges die sich neben der modernen Straße befinden, als solche durch Schilder kenntlich gemacht und können noch vom Wanderer begangen werden .

Bei Ausgrabungen die man in den 90er Jahren am Hochtort, oberhalb des Straßentunnels machte, fand man zahlreiche Bruchstücke von Bronzestatuetten, sowie Münzen . Nebenbei wurden auch weitere Teile des alten römischen Saumweges ausgegraben, die nach Beendigung der Ausgrabungen Teil eines Fußweges vom Straßentunnel hinauf zur Paßhöhe werden sollen, und so dem modernen Reisenden zumindest einen kleinen Ausschnitt von den Mühen früherer Reisenden erlebbar zu machen .

Es ist doch schon recht sensationell, wenn man bedenkt das einer der schönsten - wenn nicht gar die schönste - und technisch eindrucksvollsten aller Alpenstraßen, die Großglocknerstraße mit ihren gut 50km Streckenlänge eben eine zweitausendjährige Geschichte aufweist. Trotz aller Technik die den Ingenieuren des 20.Jahrhundert zur Verfügung stand und ihnen damit die Suche nach einer idealen Trasse leicht machte, mußten sie immer wieder feststellen das fast zwei Jahrtausende vorher, ihre römischen Vorgänger mit weitaus primitiveren Mitteln zu ähnlichen Ergebnissen kamen . Man kann davon ausgehen, das auch heutige Ingenieure mit ihren Lasermeßgeräten, Computern und Satellitennavigtionen auch kaum bessere Ergebnisse erringen würden, als Römer oder Wallack sein Team . Sollten wir nur durch die Decke und das Raffinement des Unterbaus der Straßen über die alten Römer hinaus gelangt sein, im ersten schöpferischen Entwurf einer Strassenanlage aber neben ihnen stehen ? Gerade zu traurig ist es, wenn man heutzutage über die kriegerischen oder tyrannischen Taten der Römer besser informiert sind, als über deren viel hehreren und bewundernswerteren Ingenieurtechnischen Leistungen .

### **Kalser Tauern (2518m)**

Kalsertal -> Stubachtal  
Trassierung ;

Der heute völlig verwaiste Übergang 'Kalser Tauern', der auch als 'Stubacher Tauern' bezeichnet wird, kann sowohl vom Stubachtal, wie auch vom Kapruner Tal über das Kapruner Törl (2639m) erreicht werden . Dieser Paß erschließt beiden Tälern den Weg ins Kalser Tal, darüber hinaus nach Osttirol . In wie weit der Kalser Tauern in römischer und vorrömischer Zeit genutzt wurde ist unklar, eine gewisse Begehung, mit entsprechenden Wegverhältnissen muß aber vorgelegen haben . Kaum anders ist eine Legende aus dem Frühmittelalter zu erklären, die vom Heiligen Rupertus spricht, der höchstpersönlich in karolingischer Zeit über die Kalser Tauern zog, um Pfarreien in Kals und Matrei zu gründen . Da zu dieser Zeit große Teile der Alpen und auch der Tauern recht entvölkert und verwaist waren, spricht diese Legende für einen ausreichenden Bestand an Zivilisation entlang des Kalsertauernweges . Immerhin mußten kundige Führer vorhanden sein, und zumindest auch ein leidlicher Weg .

Die große Bedeutung bekam der Kalser Tauern aber auch nicht im Mittelalter, vielmehr stand er immer im Schatten anderer Tauernpässe . Während der Kapruner Weg allenfalls eine lokale Nutzung erfuhr, weißt der Stubacher Weg eine überaus nennenswerte regionale Nutzung auf . Kalser Salzträger, die bei Stubacher Bauern Salz kauften bzw. es gegen Vieh oder Getreide eintauschten, waren dabei die hauptsächlichen Träger des Verkehrs. Der Saumweg der von den Salzträgern dabei genutzt wurde, entstammte wohl den späten Mittelalter und war wohl kaum mehr, als ein Naturpfad, dessen gefährlichsten Stellen man durch geringfügigen, aber unplanmäßigen Ausbau entschärfte . Eine Praxis, die seiner Zeit an den meisten Pässen die absolute Regel war . So wird in einen Dokument aus dem Jahre 1669 auch ernüchternd berichtet, das der Weg dermaßen grob und gefährlich sei, daß das Salz mit 'keinem Pferd nit' herüber zu bringen war . Ein anderes Dokument aus dem folgenden Jahr, erklärt das die Waren auf den Rücken von Trägern transportiert werden mußten, da ein vorankommen mit Pferden unmöglich war .

Die Wegverhältnisse entsprachen weder dem Verkehr, noch den ohnehin geringen Verkehrsbedürfnissen. Wegverbesserungen, die im 16.Jh. stattgefunden haben sollen, waren wenn überhaupt, nur oberflächlicher Natur . So entstanden tirolischerseits mehrere Projekte für die

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Anlage eines neuen Saumweges, so bereits 1576 und 1630 . Kurz nach dem Bau der modernen Tauernstraße, wollte man 1770 auch über den Kalser Tauern sogar eine Fahrstraße bauen . Mittlerweile war der Kalser Tauern längst in Bedeutungslosigkeit verfallen und man hofft mit diesen Projekt, die einst wichtige Paßroute wieder aufzuwerten . All diese Versuche waren ergebnislos, nicht eines kam zur Aus-führung und der Paß blieb bedeutungslos . Nicht viel anders war es, als nach dem 1.Weltkrieg, auch kurzzeitig ein Strassenbauprojekt zur Diskussion stand .

## **Felbertauern (2498m) \*\*\***

Pinzgau -> Iseltal

Trassierung ; Wanderweg

Wie bei allen Pässen läßt sich auch in den Tauern nur schwer sagen, wann die Pässe das erste mal begangen wurde . Sicher war dies bei einigen schon in der Steinzeit der Fall und ab der Bronzezeit kann man für die meisten Tauernpässe wohl schon regelmäßige Begehung annehmen . Es scheint heute, das ganz besonders der Felbertauern in der Bronzezeit eine gewisse Bedeutung errang, als wichtigster regionaler Paß zwischen Hochtorn und Birnlücke . Die anderen Pässe dazwischen, die drei Sulzbacher Thörls (2280m, 2970m und 2953m) und die Plesnitzscharte (2693m) wiesen allenfalls eine überaus geringe lokale Bedeutung auf .

Wohl schon in der Bronzezeit bauten die Taurischer die schwierigsten Wegpassagen über die Felbertauern aus, denn sie waren es auch, die Bergbau und Landwirtschaft in diesen Gebiet betrieben und entsprechende Wege benötigten . Der frühzeitliche Fernhandelsstransit ging wohl nicht über den Felbertauern, wohl aber war die Gegend um den Felbertauern, wie die ganzen Tauern, auch End- und Anfangsort wichtiger Fernhandelsrouten, auf denen die Taurischer vornehmlich ihre Bergwerksprodukte, gegen Gebrauchs- und Luxusgegenstände austauschten . Es gibt zahlreiche Einzelfunde in den Seitentälern die für einen solchen Verkehr über diese frühen Tauriskerpfade sprechen . In der Eisenzeit verstärkte sich der Verkehr über den Felbertauern, die alten Wege, die bisher eher End- oder Anfangspunkt von Handelswegen waren, entwickelten sich immer mehr zu Transitrouten des Fernhandels . Träger dessen waren wohl aus Etrurien und Venetien stammende etruskische Fernhändler, die auf ihren Wegen nach Norden, wohl die ganzen östlichen Alpen querten .

In der Römerzeit war der Weg über den Felbertauern, dank seiner Eisfreiheit, aber auch wegen des umliegenden Goldbergbaus, wohl der bedeutenste Paß der Hohen Tauern . Die Wege am Felbertauern wurden sicher von den Römern umfangreich ausgebaut, freilich war er aber nicht befahrbar, aber immerhin konnte er von den Römern wohl mit Hilfe von Saumtieren begangen werden . Wann aber die Blüte des Felbertauern lag, ob in der Blütezeit des römisch-norischen Reiches, oder am Ende der Spätantike, läßt sich heute nicht mehr sagen, da es zu wenig oder keine entsprechenden Dokumente gibt . Recht früh senkt sich am Felbertauern, der dunkle Schleier der Unkenntnis, den das frühe Mittelalter so kennzeichnet .

## **Der mittelalterliche Verkehr**

Wohl nach einer längeren Pause im frühen Mittelalter, scheint der Felbertauern ab dem hohen Mittelalter wieder begangen worden zu sein . Sicher ist wohl, das dies nicht vor der erfolgten deutschen Ansiedlung der Fall war, der Paß und das Tal haben einen althochdeutschen Namen (von 'felwa=Weide'), geschah, die nicht vor dem 9.Jh. anzusetzen ist . Diesen Namen trug wohl zuerst ein lokales Adelsgeschlecht, die Herren von 'Velm', welches einen mächtigen Wohnturm am Felbertauernweg besaßen und mit diesen den Weg schon früh kontrollierten . Eine erste urkundliche Nachricht zum Verkehr über den Felbertauern entstammt der Mitte des 13.Jh. . Sie bezieht sich auf die Jahre 1250-52 und geht dabei um einen Raubüberfall gorzischer Dienstleute, auf Salzburger Kaufleute, die mit 20 Pferden Wein über den Felbertauern wurden . Eine solche Nachricht spricht auch dafür, das bereits im hohen Mittelalter der Felbertauern wieder (oder noch) ausreichende Wegverhältnisse besaß, das eine Überquerung mit Saumtieren möglich war .

Bereits für das 12.Jh. ist ein reger Handel des Pinzgaus mit Italien bezeugt, der zu einen Teil

# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

sicher auch über den Felbertauern lief . Dennoch war der Felbertauern kaum mehr als eine Nebenroute, die allerdings nicht ohne Höhepunkte war . Der Höhepunkt in der Bedeutung des Felbertauern lag Ende des 13.Jh . Im Jahre 1296, als der Radstädter Tauern durch kriegerische Ereignisse gesperrt war, gestattete König Adolf dem Salzburger Erzbischof, am Felbertauern (wie auch am Fuscher Törl der Heiligenbluter Tauern) eine Mautstelle anzulegen . Zwar kam es dazu nicht mehr, weil der Radstädter Tauern zwischenzeitlich wieder geöffnet wurde, aber für ein paar Jahre führte eben ein Großteil des Verkehrs von der Tauernstraße, auch über den Felbertauern, dies wahrscheinlich mehr, als über alle anderen Pässe der Hohen Tauern . In handelspolitischer Hinsicht kam dem Felbertauern die direkte Fortsetzung über den Paß Thurn zugute . Wohl schon früh bildeten beide Pässe eine Einheit, ähnlich der des Katschbergs und des Radstädter Tauern .

Am dem 13.Jh. hatten die Salzburger die Herrschaft über die meisten der Tauenpässe, inklusive der Täler auf beiden Seiten der Pässe, dies war ab 1207 auch am Felbertauern der Fall . Zum Schutz der Reisenden ließen die Salzburger auch schon früh die sogenannten Tauernhäuser anlegen und auch der Felbertauern erhielt seine Tauernhäuser . Zur Betreuung dieser salzburger Variante der Hospize wurden die Betreiber der Schwaighöfe eingesetzt . Als Schwaighöfe wurden besonders hoch gelegene Güter bezeichnet, dort war keine Getreidewirtschaft mehr möglich, sondern nur Viehwirtschaft . Diese Schwaigbauern bekamen bald auch den Auftrag für die Tauernwege zu sorgen . Am Felbertauern waren dies unter anderem, besonders die Schwaigen Schößwend und Spital, die vom salzburger Erzbischof für ihre Dienstleistungen, durch Getreidelieferungen entschädigt wurden . Viele dieser Tauernhäuser haben noch heute ihren Bestand, als Gasthäuser und Hotels am Rande der Tauernwege .

## Der neuzeitliche Verkehr

Auch nachdem die Tauernstraße im 16.Jh. befahrbar gemacht wurde, erlosch nicht der Saumverkehr über den Felbertauern . Noch durch Jahrhunderte brachten Säumer Weine aus dem Süden für den lokalen Gebrauch in den Pinzgau und nahmen Salz als Gegenfracht . Der Felbertauern verlor aber mit der Zeit an Bedeutung, dies änderte sich kurzzeitig, als ab dem Jahre 1763 der Felbertauern wieder verstärkt für den Salzschnuggel genutzt wurde . Salz war ohnehin, wie an anderen Tauernpässen, neben Wein über alle Zeiten das wichtigste Handelsgut . Als zu Beginn des 19.Jh. die Behinderungen im Salzhandel aufhörten, hörte auch der Salzhandel über die Tauernpässe auf . Aber noch bis in neuster Zeit hinein, soll der Viehtrieb überaus lebhaft gewesen sein . Auf Grund seiner einstigen Bedeutung kam es auch, das 1810 der Felbertauern kurzzeitig die neue Grenze zwischen den nunmehr bayrischen Salzburg und den Illyrischen Provinzen Frankreichs wurde. Diese Grenze hielt keine 5 Jahre, dann war es nur noch eine innerösterreichische Grenze . Einen ähnlichen Wandel erfuhr das damals eingerichtete Mauthaus bei Kleinbruck im Felbertal, welches noch heute besteht, wenn auch nur noch als Gasthaus . Andere Gasthäuser entlang des Felbertauernweges, reichen als sogenannte Tauernhäuser bis in das Mittelalter zurück, wie das Namens Spital auf der Nordseite des Felbertauern, das seit dem 13.Jh. bezeugt ist .

Aus den Aufzeichnungen der Mauthäuser sind die über den Felbertauern gehandelten Güter recht gut bekannt . In nördlicher Richtung wurden vor allem Blei, Eisen und Schmuck bzw. Metallwaren, Samt, Seide und edle Gewänder, Gewürze, Südfrüchte und Weine gesäumt . Nach Süden waren dies vornehmlich, Salz, Blei, Kupfer und Edelmetalle, sowie typisch nördliche Landwirtschaftsprodukte wie Leder, Wolle und Stoffe, dazu Räucher- und Holzwaren . Gesäumt wurde in Saumzügen von 20-25 schwer beladenen Saumtieren, ein jedes trug eine Last von 150kg . Leichtere Lasten und besonders auch lokale Produkte wurden meist auf den Rücken von Trägern transportiert, bestes Beispiel dafür sind die Wanderhändler aus dem Defereggental mit ihren berühmten Teppichen . Auch Handwerksburschen, Boten und Viehhändler überschritten den Felbertauern zu Fuß, wie auch einfache Beamte .

Die Anrainer lebten gut vom Paßverkehr und erkannte man schon im 17.Jh. das der Saumweg über die Felbertauern ausgebaut werden mußte . Bereits 1671 wurde ein entsprechender Vorschlag verfaßt, zumal ein Ausbau des Felbertauern leichter und preiswerter zu bewerkstelligen war, als die damaligen Kalser Tauern-Projekte . Tatsächlich ließ Salzburg den alten Saumweg auch instandsetzen, zu einer grundlegenden Verbesserung kam es aber nicht, bald waren Weg und

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Wegzeichen wieder verfallen . Der alte Saumweg ist zu großen Teilen noch heute als Wanderweg gut nutzbar, dieser beginnt am Tauernhaus, welches sich unterhalb des südlichen Ausgang des Felbertauern-tunnels sich befindet . Mit Hilfe von 11 Kehren windet sich der Weg direkt den Berghang hoch, um dann auf einen leicht gewundenen Weg die Felbertauern (2498m), östlich des 2989m hohen Tauernkogel zu erreichen . Über den Felbertauern, der zuweilen auch als 'Matreier' bzw. 'Windisch Tauern' bezeichnet wird, führt heute der einfache Bergwanderweg über eine etwas westlich von der alten Passage gelegenen Scharte (2481m).

Ab dem 19.Jh. wurde der Felbertauern nur noch lokal genutzt, nur noch für den Viehtrieb hatte er weiterhin eine nicht unbeträchtliche Bedeutung . 1876 wollte man daher sogar den Weg im Tauerntal bis zum Tauernhaus ausbauen, um den Viehtrieb einfacher zu gestalten . Eine grundlegende Änderung trat erst ein, als östlich des alten Felbertauernweges, eine neue modern trassierte und leichtbefahrbar Schnellstraße mit einen 5km langen Scheiteltunnel gebaut wurde . Wie so viele Alpenstraßen, hat auch die am Felbertauern eine lange Geschichte, in der viele Für und Wider geäußert wurden .

### Die Felbertauernstraße

Erstmals vom Plan einer Paßstraße über den Felbertauern hört man etwa um 1890, als man nach Jahrzehnten des Bahnbaueuphorismus erstmals auch wieder an Straßenbauten dachte . Als 1896 Tirol ein Straßenbauprogramm aufstellt, suchten Lienz und Matrei die Aufnahme eines Straßenbauprojektes über die Felbertauern zu erreichen . Da aber die Geldmittel fehlten, wurde nur die Straße Lienz-Matrei als Mautstraße neu erbaut . Um die Jahrhundertwende werden die Felbertauern vom Alpinsport entdeckt, die alten Wege wurde erneuert und jetzt verlegte man den Übergang um einige Meter weiter westlich . Es erschien wenn der Felbertauern nur noch eine touristische Bedeutung haben sollte, dazu braucht man seiner Zeit keine Straße, einfache Wege reichten aus . Aber Zeiten ändern sich - auch die an den Felbertauern .

Als nach dem verlorenen 1.Weltkrieg durch die Abtretung Südtirols an Italien, Zentraltirol von Osttirol getrennt wurde, verstärkte sich der Wunsch nach einer Straßenverbindung über die Tauern, die das Osttirol einen Anschluß an das restliche Tirol gibt . Favorisiert wurden die Routen der heutigen Großglockner-Hochalpenstraße und des Felbertauern, welches man als 'Großvenediger-Hochalpenstraße' bezeichnete . Diese Straße war als kehrenreiche Paßstraße geplant, mit einen kurzen Scheiteltunnel . Letztendlich machte aber die Glocknerstraße das Rennen, gewisser Maßen als Trostpflaster wurde nur ein Güterweg von Matrei ins Tauerntal begonnen . Es war eins der damaligen Arbeitsplatzbeschaffungsmaßnahmen, mit denen die Regierung die ärgste Not lindern wollte, als Lohn gab es oft nur Mehl und sogar Frauen waren an schwersten körperlichen Arbeiten beteiligt . Aber der Bau dieser, sogenannten 'Mehlstaße' bot für viele auch die Hoffnung zum späteren Bau einer Felbertauernstraße . Kanzler Schuschnigg ließ sich 1938 sogar das Versprechen abringen, die Felbertauernstraße in Österreichs Straßenbauprogramm aufzunehmen - bevor es aber dazu kam, erfolgte Österreichs Anschluß und der 2.Weltkrieg . Unter Hitler wurde im Krieg anstatt an langwierigen Straßenbauprojekten, durch die Wehrmacht bevorzugt an verschiedene, schneller realisierbaren Seilbahnprojekten gearbeitet . So begann man auch am Felbertauern eine Seilbahn zu bauen, die den Paß überqueren sollte . Am Ende des Krieges war man kurz vor der Paßhöhe angelangt, nun mußten die Arbeiten aber eingestellt werden . Die bereits erstellten Anlagen wurden als Rüstungsanlagen auf Anordnung der Alliierten umgehend demontiert und fanden anders weitig Verwendung .

Die Großglockner-Hochalpenstrasse war als Touristenstraße ein glatter Erfolg, aber sie konnte dem steigenden Verkehrsaufkommen kaum Herr werden, speziell der Güter- und Pendlerverkehr, verlangte nach einer leichter zu befahrenen Verbindung . Somit blieb der Ruf nach einer weiter östlich gelegenen Straße auch weiterhin wach . Konsequenterweise wurde der Plan einer Paßstraße wie am Großglockner fallen gelassen, und 1949 sah ein erstes Projekt den Bau einer Straße mit einen 4,5km langen Scheiteltunnels in einer Höhe von 1800m vor . Die anfänglichen Pläne aus dem Jahre 1928, die noch bis in die 50er Jahre hinein nicht ganz fallengelassen wurden, befaßten sich noch mit einen Tunnel auf einer Scheitelhöhe von 2500m, welcher damit allenfalls gute hundert Meter lang gewesen wäre und auf alle Fälle nicht wintersicher . Bei dieser Variante sollte mehrere Schleifen bzw. Kehren, den Anstieg von den Talböden, zu den

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

Tunnelportalen ermöglichen, ohne aber so sehr durch das Hochgebirge zu führen, wie am Großglockner. Bereits 1937 wurde aber schon ein Projekt erwogen, welches den Tunnel bei einer Scheitelhöhe von 2300m sah, was ihn schon einige hundert Meter lang gemacht hätte.

Bereits 1951/52 begann man auf Osttiroler Seite mit der Planung des Tunnels, wie der Zufahrtsstrecken, schnell war die ideale Trasse gefunden und schon 1954 hätte man mit den ersten Bauarbeiten beginnen können. Man war schon froh gewesen, das man zuerst die Großglocknerstraße baute, denn erst jetzt war man in der Lage für ein so großzügiges Projekt, wie das der Felbertauernstraße. Aber es zeigte sich, das die nötigen 450 Mio. ASH nicht zu erbringen waren, so viele andere Straßenbauprojekte waren in der Nachkriegszeit wichtiger. In Osttirol entschloß man sich daher, das Projekt radikal abzuspicken. Indem man den Tunnel mit Richtungsverkehr, bzw. als Autoschleuse mit Schienen und Rollschemeln vorsah und die Zufahrten erst einmal nur behelfsmäßig ausbauen wollte, erhoffte man eine Halbierung der Kosten. Und auch nicht mehr der Staat sollte die Straße bauen, sondern eine private Gesellschaft die den Bau mittels Krediten finanzieren wollte. Unter diesen Aspekten erklärte sich der Staat auch bereit dem Projekt zu zustimmen, aber es dauerte noch viele Jahre bis tatsächlich die Finanzierung stand, denn privates Kapital war kaum aufzutreiben. Erst als die betroffenen Gemeinden zusagten sich finanziell zu beteiligen und sogar die Länder und der Bund Mittel zusagten, war man bereit hier auch ohne privates Kapital zu bauen. Die Regierung gab nun dem Felbertauernprojekt dem Vorrang vor einem ähnlichen im Mallnitzer Tal, welches bis heute keine Verwirklichung fand.

Am 26. September 1960 wurde die 'Felbertauern-Aktiengesellschaft' gegründet, sie startete mit einem Kapital von 10 Millionen ASH, welches sich aber bis 1963 auf 300 Mio. ASH erhöhte. Laut Satzung durften sich nur öffentliche Körperschaften beteiligen, diese waren verteilt aus 61,9% der Republik Österreich, 24,9% des Landes Tirol, sogar das Land Salzburg hält 4,5%, die restlichen 8,8% liegen bei zahlreichen interessierten Gemeinden. Weitere 600 Mio. ASH. konnten durch Darlehen aufgebracht werden. Im Grunde wollten man sich an die ursprünglichen Planungen aus dem Beginn der 50er Jahre halten, mußte dann aber doch noch zahlreiche Umänderungen vornehmen. Um den Tunnel nicht zu lang werden zu lassen mündet dieser im Norden auch nicht gleich ins Felbertal, sondern erst einmal in das Amertal, einem kleinen Nebental des Felbertales. Diese Variante machte nicht nur einen kürzeren Tunnel möglich, sondern zeigt sich auch als wintersicherer.

Am 23. Juni 1962 wurde, nach umfangreichen und jahrelangen Vermessungsarbeiten, auf der Schildalm im hinteren Tauerntal der erste Spatenstich gefeiert. Die ersten Arbeiten betrafen aber nur Vorbereitungsarbeiten, aber am 15. Dezember dieses Jahres konnten die ersten Arbeiten am Tunnel beginnen. Ab dem Juni 1963 konnte auch vom Ammertal der Anschlag beginnen, aber der Vorsprung von mehr als 1500m war kaum aufzuholen, so erreichte der Südanschlag als erster den vorgesehenen Scheitelpunkt von 1650.5m im Dezember 1963. Nun beschloß man über den Scheitelpunkt, den Kollegen im Norden noch um gut 660m zuzuarbeiten. Über die Weihnachtsfeiertage erfolgte aber ein Wassereinbruch, der diesen Abschnitt unter Wasser setzte, womit ein kleiner See im Tunnel entstand, in dem man zum Jahreswechsel herrlich baden konnte, hatte das Wasser so tief im inneren des Berges eine angenehme Temperatur von 21° Celsius. Aber im neuen Jahr pumpte man diesen See aus, um weiter arbeiten zu können, so das am 11. April 1964 der Tunneldurchstich gefeiert werden konnte. Bei einer Sprengung, wurde der letzte zwei Meter starke Felsrest durch gesprengt, der Richtungsstollen war damit durchgängig erstellt. Nunmehr konnte mit der Erweiterung und den Ausbau begonnen werde. Der stabile Fels, der die Tunnelarbeiten nicht unnötig komplizierte, zeigte sich auch jetzt als positiv, weshalb er mit einer nur 60-80 cm starken Betonwand verkleidet werden mußte. Eine eingezogene Zwischendecke im Oberbereich des Tunnels ermöglicht die Verlegung von Versorgungsleitungen, wie der Be- und Entlüftung. Bereits 1965 können im Werksverkehr die ersten LKW's den Berg durchfahren, und am 26. März 1966 durchfuhr erstmals ein PKW mit vier Kölner Feriengästen den Tunnel. Dies war allerdings noch inoffiziell, die erste offizielle Durchfahrung erfolgte erst am 27. April 1966, jetzt aber auch feierlich.

Jetzt war der Tunnel fertiggestellt, konnte aber noch nicht die gewünschte Aufgabe übernehmen, denn noch zeigten sich die Zufahrtsrampen in einen unfertigen Zustand. Drei Hochwasserkatastrophen und ein gewaltiger Felssturz bei Proßegg, hatten umfangreiche Teile der bereits fertigege-

## ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

stellten oder noch im Bau befindlichen Straßentrassen zerstört und den Baufortschritt um Monate zurück geworfen . Am 25.Juni 1967 konnte endlich auch die Felbertauernstraße eröffnet werden, wenn es auch noch einige Schwachstellen gab, die erst im Laufe des Jahres 1968 ausgeschaltet wurden . Gute 750 Mio. ASh kostete der Bau, wovon nahezu die Hälfte auf den Tunnel entfiel . Dank langgezogener Talzufahrten zum Tunnel konnten größere Steilstücke vermieden werden, um so mehr noch konnten Kehren vermieden werden . Nur an der Nordrampe, bei der Schösswendklamm entstand durch die Ausfahrung des Felbertales, eine 'kehrenähnliche' Anlage, in Form einer weit ausholenden Kurve .

Die langegezogene, zumeist doppelspurige Fahrbahn ermöglicht ein angenehmes, ermüdungsfreies und abwechslungsreiches Fahren . An besonders kritischen Stellen errichtete man auch eine dritte Fahrspur, die als Kriechspur diente . In den 70er Jahren baute man die Felbertauernstraße weiter aus, so bekam sie talwärts eine dritte Spur, indem man hier eine Halbbrücke anbaute . Beim 10-Jahres-Jubiläum im Jahre 1977 war bereits ein Drittel der Straße, drei- und vierspurig ausgebaut . Dennoch zeigt sich die Felbertauernstraße für eine Bergstraße als überaus arm an Kunstbauten . Der ursprünglich Anteil an Brücken (inkl. Hangbrücken) betrug nur 5%, denn zumeist sind diese nur wenige Meter lang, erst später erhöhte sich dieser Anteil, durch die Halbbrücken . Auch die weiteren Tunnelstrecken sind nicht sehr zahlreich, gerade einmal zusammen mit den notwendigen Lawinenschutzgalerien, kommen diese auf 17% . Zusammen mit den 5281m langen Tunnel, kommt man aber immerhin auf ein gutes Viertel 'unterirdisches bzw. unterdachtes' Fahren . Das Nordportal des Tunnel liegt auf einer Höhe von 1605m, während das Südportal sich auf einer Höhe von 1630m befindet . Für Notfälle wurden im Tunnel an den Viertelpunkten Wendeplätze mit einem Durchmesser von 20m angelegt, die ein störungsfreies Wenden selbst von LKW's bei Notfällen ermöglicht .

Bereits im Eröffnungsjahr übertraf die Zahl von 426.613 Tunnelnutzern, sämtliche Erwartungen . Die Mauteinnahmen zeigten sich in der Folge als so hoch, das die Gesellschaft, anders als erwartet, von Anfang an die Rückzahlung der Darlehen aus eigenen Mitteln bestreiten konnte. Während im Felbertal die gesamte Straße mautpflichtig ist, ist im Tauerntal die Straße mautfrei, die dortige Mautstelle befindet sich erst am Tunneleingang . Die jährlichen Transite stiegen stetig an, bereits 1971 überschritt die Zahl der Reisenden am Felbertunnel die Millionenmarke . Zumeist sind es Deutsche und Skandinavier auf den Weg nach Süden . Die Fertigstellung der Brennerautobahn auf italienischer Seite (1974) und die Eröffnung erster Teilstücke der Tauernautobahn (ab 1975) änderte aber die Situation und die Nutzerzahlen gingen zurück und pendelte sich bei knapp unter einer Million ein . Schuld daran ist vor allen, das die direkten nördlichen und südlichen Zubringerstrecken recht unzulänglich sind . Der Paß Thurn stellt ebenso ein Hindernis da, wie der Plöckenpaß, erst mit deren Ausbau kann auch der Felbertauern wieder neue Rekordmarken erreichen .

Auch für den Tourismus und die Wirtschaft Osttirols wurden in den Jahren nach der Eröffnung der Felbertauernstraße alle Erwartungen erfüllt . So konnten in Lienz Steuererhöhungen von 120%, und 1972 sogar 307%, verzeichnet werden . Die Gemeinden im Iseltal konnten ihre Finanzkraft sogar verzehnfachen . Alles in allem kann man aber sagen, das die Felbertauernstraße schnell und gut vom internationalen, wie auch vom regionalen und lokalen Verkehr angenommen . Sie ist aber nicht nur eine ausgesprochene Transitstrecke, auch als Touristenstraße hat sie eine volle Daseinsberechtigung . Für Hochgebirgsfahrten unerfahrene Flachländer ist sie die ideale 'Paßstraße' der Alpen, kaum eine ist leichter zu befahren . Die Felbertauernstrasse wird von Verkehrspolitikern immer noch als Teil einer zukünftigen neuen Alpentransversalen angesehen, welche mit einer Reihe von Straßentunneln, so auch unter dem Plöckenpaß bzw. Paß Thurn, einmal eine wichtige Verbindung zwischen den süddeutschen Raum und den Adria Häfen bilden kann . Dazu müßte aber die Felbertauernstraße umfangreich ausgebaut werden, denn mit ihrer jetzigen Frequenz von gut einer Million Reisende pro Jahr, erreicht sie auch die Frequenz die einen störungsfreien Transit ermöglicht .

### Die Transalpine Ölleitung

Neben der Felbertauernstraße, entstand aber auch noch ein weiteres, wichtiges internationales Transitvorhaben . Es handelt sich dabei um die 465km langen 'Transalpinen Ölleitung - TAL', die den Adria Hafen Triest, mit Ingolstadt verbindet . Zumeist verläuft diese zwar unterirdisch, aber in



# ALPENPÄSSE - HOHE TAUERN

einigen Passagen, insbesondere wenn Bäche überquert werden müssen, erscheinen diese auch als Rohrbrücken in der Landschaft . Bei Gruben befindet sich sogar eine Pumpstation der TAL, die den nötigen Druck herstellt . Um das Landschaftsbild nicht zu sehr zu stören, wurde sie dem angepaßt errichtet . Die TAL entstand zeitgleich mit der Felbertauernstraße, die Bauarbeiter beider Seiten arbeiten oft eng zusammen und ersparten sich so unnötige Doppelarbeiten . Leider ging das bei der Unterquerung des Alpenhauptkammes nicht so einfach . Da im Tauerntal anfangs ein Stausee geplant war, wurde die Straße und das Tunnelportal in einer entsprechenden, sicheren Höhenlage erbaut, die gute 200m über den Talboden lag . Da dies für die TAL eine stärkere Pumpleistung bedeutete, entschloß man sich einen eigenen Tunnel zu bauen . Die Mehrkosten durch den Tunnelbau, würde die Energieersparnis durch die geringer notwendige Pumpleistung wieder einbringen . Dieser Tunnel beginnt an der Stelle, wo die Straße zum Matreier Tauerntal abzweigt und verläßt den Berg unmittelbar unterhalb des Straßentunnelportals im Norden . Er ist 7,3km lang, also länger als der Straßentunnel und hat einen Stollenquerschnitt von nur 8m<sup>2</sup>, was nicht nur den Rohrleitungen Platz gibt, sondern auch einen Gang, der Kontrollgänge und Überwachung der Leitung möglich macht . In den siebziger Jahren wurde auch noch eine Hochspannungsleitung erbaut, diese führt aber nicht unterirdisch, sondern überirdisch durch die Täler, wie auch über den Paß .

## Die Felbertauernbahn

In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, als die ganze Welt im Eisenbahnfieber lag und auch überall in Europa neue Bahnstrecken geplant, projiziert und gebaut wurden, erörtere man auch den Bau einer Felbertauernbahn . Ein Ing. Braunögger stellte 1883/84 das Projekt für eine Felbertauernbahn fertig, für den sich später vielfältige Kreise einsetzten . Neben lokalen Kreisen, wie die Gemeinden Matrie und Lienz, waren dies aber auch weiter entfernt gelegene . Der noch zu Österreich gehörende Hafen Triest, würde durch eine Felbertauernbahn einen kürzesten Weg zu den deutschen Wirtschaftszentren, aber auch mit Tirol erhalten . Auch die militärstrategische Bedeutung wurde als nicht gerade gering erachtet . Das Baunögger-Projekt sah den Bau einer in Lienz beginnenden Bahn vor, diese folgte dem Isel- bzw. Tauerntal bis zum Tauernhaus . Im Virgental sollte die Bahn mittels einer das Tal bis Vorgen ausfahrenden Kehre an Höhe gewinnen . Nur wenig oberhalb des dortigen Tauernhauses war der südliche Tunneleingang des etwas über 6km langen Tunnels geplant, dessen nördlicher etwa beim Spitalhaus . Da die Bahn eine Fortsetzung über den Paß Thurn erhalten sollte, sollte das Pinzgauer Salzachtal in Höhenlage ausgefahren werden, bis Neukirchen sollte diese Ausfahung reichen . Zwar machte diese Linienführung die Bahn um ganze 25km länger, aber man hätte dadurch aufwendige Kunstbauten und unnötige Höhen-differenzen eingespart . Nach dem diese Bahn den Paß Thurn unterquert hätte, sollte sie so auf direkten Wege Kitzbühel erreichen .

Sogar die slawischen Abgeordneten im altösterreichischen Parlament unterstützten das Projekt wohl wollend, weil sie in ihm wegen der irreführenden Bezeichnung 'Windisch-Matrie' ein slawisch-nationales Anliegen sahen . Letztendlich konnte das Projekt sich aber dennoch nicht durchsetzen, die Tauernbahn wurde um einiges östlicher erbaut, zwischen Mallnitz und Gastein . Nur noch einmal, lebte kurzzeitig in den 20er Jahren ein aus der Jahrhundertwende stammender Plan einer Lokalbahn Lienz-Matrie auf . Es wurden sogar schon Vermessungen vorgenommen, und ein Baubeginn schien unmittelbar bevorzustehen, aber die Finanzierungsfrage konnte nicht geklärt werden . Ohnehin hätte letzteres Projekt für den Felbertauern keine positive Bedeutung gehabt, letztendlich war ohnehin mit den Bau der Tauernbahn, jede Diskussion um eine weitere Tauernbahn gestorben, ein Aspekt der sich bis in heutige Zeit nicht änderte .

\*\*\* \*\*



## KARNISCHE ALPEN

### Zwischen Venetien und Drautal

Einst waren die Landschaften zwischen Drau und Adria von Rättern, im Süden später wohl auch von Etruskern besiedelt . Das Gebiet nördlich der Karnischen Alpen wurde erst norisch, später dann römisch . Unter den Römern kam das Gebiet südlich des Gebirgskamms der Karnischen Alpen zur Provinz Venetien . Schon damals war die Grenze zwischen Norikum und Venetien, in großen und ganzen identisch mit der heutigen, zwischen Österreich und Italien, und paßte sich damit der Adria/Donau-Wasserscheide an .

Als dann nacheinander allerlei wilde Völkerschaften, wie Goten, Langobarden, Hunnen und Awaren das Land unsicher machten, zogen diese faktisch nur durch und ließen sich kaum nieder, das taten erst wenig später die Slawen . Im frühen Mittelalter kam das Gebiet Schritt für Schritt an Bayern, welche anfangs von Westen, bald auch von Norden vordrangen und sogar große Teile Venetiens unter ihre Herrschaft brachten . Später kam der Norden an das Herzogtum Kärnten, welches später habsburgisch wurde, der Süden aber geriet bald unter venetianische Herrschaft . Mit dem Wiener Kongreß 1815 wurde Venetien für eine Zeitlang österreichisch, 1866 dann italienisch . Nach dem 1.Weltkrieg gab es hier nur geringfügige Grenzkorrekturen, denn die seit 1866 bestehende Grenze, welche sich der Adria-Donau-Wasserscheide ebenso anpaßt, wie auch der deutsch-italienisch/ladinischen Sprachgrenze, ist eine uralte Grenze .

Die Gebirgskämme der Karnischen Alpen sind an sich nicht sehr hoch, dennoch aber recht steil . Dies hat seine Ursache in der Lage der Haupttäler, die hier vor allem in West-Ost-Richtung verlaufen, während hingegen die wichtigen Straßen in Nord-Süd-Richtung verlaufen . Die Straßen sind zahlreich und größtenteils recht gut ausgebaut, Autobahnen tangieren aber nur das Gebiet . Allerdings ist schon seit längerem eine Schnellstraßenverbindung in Planung, welche von den Felbertauern über den Plöckenpaß, einmal Bayern mit Venetien verbinden soll . Eisenbahnen gibt es in den meisten Haupttälern, diese erschließen aber ebenfalls meist nur die West-Ost-Richtung . Deutlich schlechter zeigt sich die Lage in den vielen verwinkelten Nebentälern . Zwar besitzen auch diese zumeist moderne Straßen, diese sind aber doch oftmals mangelhaft und finden nur sehr selten eine Fortsetzung über einen Paß .

### **Naßfeldpaß (1530m) \*\*\***

(Passo di Pramollo)

Obergailtal -> Val Canale

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Bis ins 16.Jh. war der Naßfeldpaß, den man heute auf italienisch auch als Passo di Pramollo bezeichnet, eine bei Kaufleuten beliebte Alternative zu den Pässen von Saifnitz und Predil . Als diese Pässe dann zu Fahrstraßen ausgebaut wurde, kam der nur mit einem Saumweg ausgestattete Naßfeldpaß ins Hintertreffen . Zeugnis dessen sind die Unterlagen, die es von den Zollerhebungsstellen am Naßfeld gibt . Um den Naßfeldpaß wieder aufzuwerten, gab es bald zahlreiche Projekte eines Ausbaus . So 1640 von einem Grafen Widmann . Dieser Plan wurde aber genauso wenig ausgeführt, wie ein anderer Plan aus dem 18.Jh. . So ist dann auch aus den Naßfeldpaß betreffenden Berichten, die Rede von einem, wenn auch unterhaltenen, aber doch schlechten Saumweg . In diesen Berichten wird der Naßfeldpaß noch als 'Kreuzen' oder 'Paß an den Lanzen' bezeichnet . Wie auch der Plöckenpaß, so war auch der Naßfeldpaß, den die Italiener Passo di Pramollo nennen, im 1.Weltkrieg Kriegsschauplatz, an dem heute ein Kriegerfriedhof an die vielen Gefallenen beider Seiten erinnert .

Die Nordrampe wurde von den Österreichern deutlich besser ausgebaut, als die Südrampe von den Italienern . Straßenbautechnisch fällt eine für den gesamten Alpenraum geltene Rarität auf, eine 220m lange durch den Fels getriebene Tunnelgalerie, in der eine enge Kehre mit starken Gefälle mehr als nur eine erhöhte Vorsicht bedarf . Da sich der Naßfeld besonders regen Zuspruchs

## ALPENPÄSSE - KARNISCHE ALPEN

auf italienischer Seite erfreuen kann, ist mit einer alsbaldigen Modernisierung der Südrampe zu rechnen . Allerdings kann wohl mit einen absolut wintersicheren Ausbau nicht gerechnet werden, da dies nicht vertretbare Summen verschlingen würde .

Zwischen dem Naßfeldpaß und dem Plöckenpaß gibt es entlang des Kammes der Karnischen Alpen zwar eine Reihe von Übergängen, manche sind sogar mit Wegen, wenn auch nur Militärwegen, versehen . Aber eine nennenswerte Bedeutung hatte von diesen wohl keiner . Nur wenig anders ist die Situation südlich des Kammes . Hier gibt es einige Pässe, wie den Passo del Cason di Lanza (1567m) welcher Paularro mit Ponteba verbindet . Über ihn führt ein alte Militärsträßchen, welches durchwegs einspurig, aber staubfrei angelegt wurde . Besonders die Ostrampe ist stark Steinschlaggefährdet, weshalb ein befahren nur unter hohen Risiko möglich ist . Erbaut wurde dieses Sträßchen freilich nur aus militärischen Belangen, wenn der Passo del Cason di Lanza einst auch eine gewisse lokale Bedeutung hatte . Der Sella di Cereschiatis (1068m) wurde einst gerne als Umgehung des unteren Kanaltales begangen, zum Beispiel wenn dort Hochwasser oder Lawinen den Weg sperrten .

### **Plöckenpaß (1360m) \*\***

Würmlach -> Tolmezzo

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Name Plöckenpaß ist erst 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.

Durch Funde die man in Gurina, nördlich des Plöcken machte, zeigt sich das 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 aus seiner Reise von Süden den Plöckenpaß überschritten hat und im oberen Gailtal angekommen ist, muß man sogleich wieder einen Anstieg über den 982m hohen Gailbergsattel in Kauf nehmen, wenn man weiter nach Norden, zu den großen Pässen der Hohen Tauern will .

### **Die Römerstraße**

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 ins Norikum herstellte . Der östliche Ast der Straße führte über den Saifritzsattel, er stellte zwar einen gewissen Umweg da, gegen über 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 u.Z. heißt es am Plöckenpaß über die teilweise nur 1,5m breite Straße 'Nur einem Wagen und einem Maultiergespann gestatten die schroffen Felswände dort den Übergang zu erzwingen.' . Weitere Felsinschriften dieser Zeit berichten das die beiden Kaiser Valentinian und Valens in der Spätantike gefährliche Stellen entschärften und beschädigte instandsetzen ließen . In Zuglio, an der Südrampe des Plöcken, findet man an der Kirche zwei Ehreninschriften eingemauert, welche unter anderem, keltischen Stämmen und Orten des heutigen Osttirols und Venetien gewidmet waren . Eine mittlerweile verschwundene Inschrift, soll sogar von einen Ausbau des Plöckenpaßes zu Caesars Zeiten berichtet haben .

Die erste römische Straße verlief noch auf der südlichen Seite des Val Grande, denn kurz hinter Timau wechselte diese auf die südliche Seite des Flußes But . Diese, auch als Respectus-Straße bezeichnete Straße, folgte der But bis zu der Einmündung des Collinetta, welchen sie nun auf

## ALPENPÄSSE - KARNISCHE ALPEN

dessen Westseite folgte, bis sie ihn kurz vor der Paßhöhe überquerte . Ab der Paßhöhe nutzte die Respectus-Straße die selbe Trasse wie die moderne Straße, erst wo diese ihre erste Kehre aufweist und mit dieser nach Osten abbiegt, führte die Respectus-Straße auf direkten Wege nach Norden weiter . Ein Trassenverlauf den ab etwa der Paßhöhe dann auch alle weiteren, nachfolgend erbauten Straßen nahmen . So auch die sogenannte Hermia-Straße, diese begann ebenfalls in Timau, wechselte aber nicht auf das andere Ufer der But, sondern führte auf einer Trasse die der modernen Straße entspricht . Etwa 700m vor der ersten Kehre der modernen Straße, führte einst die Hermia-Straße in direkter Linienführung entlang des Hanges zur vierten Kehre der modernen Straße, um dann den weiteren Hanganstieg kurzzeitig abubrechen und auf die Trasse der Respectus-Straße bei Collinetta zu stoßen, der sie anschließend größtenteils folgt . Die einzige größere Abweichung von dieser erfolgt kurz vor der Paßhöhe, wo nach der Überquerung der Collinetta die Hermia-Straße den eigentlichen Paßübergang mit einer weiten Schleife umgeht, um etwa 300m nach der Paßhöhe, wieder die Respectustrasse zu folgen . Von der Hermia-Straße bestehen auch noch die umfangreichsten Straßenreste, so oberhalb der ersten Kehrenanlage der modernen Straße und kurz vor dem Übergang über die Collinetta . Unter den Kaisern Valentianus und Valens, die die Plöckenstraße umfangreich ausbauten, erfolgte im Bereich der südlichen Paß-rampe eine erhebliche Neutrassierung . Von Timau nutzte zwar die Valens-Straße auch Hermia-Straße, setzte aber ihren Paßanstieg bei der vierten Kehre der modernen Straße fort . Nachdem die Valens von der vierten Kehre, die moderne Straße etwas oberhalb dieser folgt, steigt sie bald stärker als die moderne Straße an, schneidet dabei die Kehrenanlage in 'zwei Teile', bis sie etwa bei der neunten Kehre ihre Richtung direkt nach Norden ändert . Sie tangiert dann die drei restlichen, der westlichen Kehren der modernen Straße um dann ab etwa 400m vor der Paßhöhe, in etwa die selbe Trasse zu haben, wie die moderne Straße .

Nördlich der Paßhöhe mündet die Paßstraße in eine 300m enge Schlucht, hier war der Weg faktisch schon immer vorgegeben, wenn man nicht einen der benachbarten Übergänge nutzen wollte. Anschliessend dieser Schlucht führte der älteste Weg, der wohl von der illyrisch-venetischen Urbevölkerung erbaut wurde, direkt nach Gurina . Wohl seit dem Neubau der Römerstraße im 3.Jh. wechselte der Weg dann auf das rechte Ufer des Valentinsbaches, um von dort direkt ins Gailtal zu führen . Wegreste und Trassenführungen beider Wege, speziell aber der späteren Römerstraße, sind noch heute teilweise in der Landschaft zu erkennen .

Einen interessanten Beitrag zur Paßgeschichte des Plöcken zeigen die Ausgrabungen von Invillino nahe Tolmezzo an der Südrampe des Plöckenpaßes auf . Hier fand man außer einer römischen Siedlung des 2.-3.Jh., auch einige Siedlungs- und Befestigungsreste aus ostgotischer, wie langobardischer Herrschaftszeit . In der Römerzeit war Invillino wohl nur eine Ansammlung von zwei, drei Bergbauernhöfe, die aber wohl zum Ende der Römerzeit wieder aufgegeben wurden und alsbald verfielen . Erst mit der germanischen Besetzung erfolgte eine neuerliche Aufwertung . Aus den Resten der einst recht verschachtelten steinernen und Villaähnlichen Bauten der Römer, baute man nun in West-Ost-Richtung ausgerichtete Langhäuser, die typisch waren für die germanische Bauweise . Auf Grund seiner Lage auf dem alles überwachenden Inselberg 'Colle Santino' und der umfangreichen Befestigungsanlagen kann man davon ausgehen, das dieser Ort alsbald als Sperrfestung diente . Von den langobardischen Geschichtsschreiber Paulus Diaconus wird Invillino, als 'Ibigo' erwähnt, als befestigter Platz in einer Reihe von Kastellen am südlichen Alpenrand . Sicher war aber Invillino keine rein militärische Anlage, sondern wohl eher eine zivile Wehrsiedlung, in der ganze Familien lebten und arbeiten und die nur in Krisenzeiten einen militärischen Zweck dienten . Ähnliche Wehrsiedlungen erbauten die Langobarden gegen die nachdrängenden Awaren auch an anderen Orten, wie die bei Osoppo, die das Tagliamentotal gegen Norden absperrte .

Auf Invillino gefundene Pfeil- und Bolzenspitzen zeigen auf, das bis hin hein ins Mittelalter, diese Sperrfestung immer wieder von der Talseite angegriffen wurde und letztendlich auch zerstört wurde . Der Ort wurde verlassen, aber noch für lange Zeit blieb die Bedeutung der Kirche von Invillino erhalten, und bis in jüngster Zeit wurde auch dessen Friedhof noch genutzt . Auch wenn ein Ort nicht mehr bewohnt war, ja dessen einstige Besiedlung sogar vergessen wurde, die altehrwürdigen und zum Teil heiligen Ort der Religionsausübung, gerieten nicht so schnell in Vergessenheit .

Auch nach dem Ende der römischen Herrschaft wurde die Straße über den Plöckenpaß noch rege

# ALPENPÄSSE - KARNISCHE ALPEN

genutzt . Sie wird im 6.Jh. 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, als im hohen Mittelalter der Handelsverkehr anstieg, stieg somit auch der Verkehr am Plöckenpaß an . Die Grafenschaft Görz, die von diesem Verkehr direkt, wie auch indirekt profitierten, stellten den damaligen Reisenden Geleit . So wird bereits für das Jahr 1300 ein 'gelaitum ex ista parte Montis Crucis' erwähnt .

## Die neuzeitliche Straße

Bis Ende des 19.Jh. war der Plöckenpaß allenfalls nur von zweirädigen Karren nutzbar, erst dann baute man die alte Straße aus, das sie auch von Gespannen und Wagen nutzbar war .

Im 1. Weltkrieg entwickelte sich der Plöckenpaß schnell zu einem Kriegsschauplatz . Der Gebirgskamm der Karnischen Alpen erhebt sich hier flankierend wie ein Sperrriegel, dementsprechend groß war die taktisch-operative Bedeutung für das Militär beider Seiten . Kärntner Eliteeinheiten führten hier erbitterte Verteidigungskämpfe gegen die italienischen Alpinis . 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 vereinzelte unbedeutende Gipfel und Pässe zumindest zeitweilig zu besetzen - so den Wolayer Paß oder den 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 bewundern 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, in dem man auf diese schoß um sie loszulösen .

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 sogar völlig neu gebaut . Die österreichische Seite war dann ebenfalls wenig später fertiggestellt .

Für die derzeit in Planung befindliche Verlängerung der Felbertauern-Schnellstraße, ist ein 7,8km langer Basistunnel vorgesehen, deren Nordportal runde 6km östlich des Plöckenpaß liegen soll .

Einen wichtigen Tunnel unter dem Plöckenpaß gibt es schon seit längeren, 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 .

## Gailbergsattel ( 982m) \*

Würmlach -> Oberdrauberg

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der Gailbergsattel gehört zu den Pässen die an sich völlig unwichtig wären, wenn sie nicht der günstigen Trassierung der Straße eines anderen PASSES dienen würde . So dient die Paßstraße des Gailbergsattel in erster Linie der direkten Verbindung des südlich gelegenen Plöckenpaßes, mit den Tauernpässen am Großglockner und bei Mallnitz . Schon in der Bronzezeit wurde dieser Weg genutzt, und wohl schon zu dieser Zeit von Fernhandelskaufleuten genutzt . Etrusker nutzten ihn sicher rege, um über ihn zu den Gold- und Silberbergwerken der Tauern zu kommen . Später

## ALPENPÄSSE - KARNISCHE ALPEN

fürte eine wohl befahrbar ausgebaute Römerstraße über ihn und er wurde rege genutzt .

Die Römerstraße verfiel alsbald, aber es scheint als wurde im Mittelalter ein Saumweg über den Gailbergsattel erbaut . In einen Bericht aus dem Jahre 1485 ist von einen Saumweg über den Gailbergsattel die Rede, der als 'an vielen Stellen durch Pfähle gestützt, die an benachbarten Bäumen festgemacht sind' beschrieben wird . Er war 'so schmal, das nur ein Reiter passieren konnte'. Im 16.Jh. wurde dieser Saumweg dann umfangreich ausgebaut, so das er auch für kleine Wagen befahrbar war . Den mittelalterlichen Verkehr über den Gailbergsattel kann man ohnehin wohl als sehr rege bezeichnen . So sind für die Gailberg-Plöckenpaß-Straße umfangreiche Urkunden zu den Zollerhebungen überliefert . Mit den Befahrbarmachung zu Beginn der Neuzeit stieg der Verkehr weiter an, verlagerte sich aber bald hin zum Saifnitsattel und den Tiroler Pässen .

### **Passo della Mauria (1295m) \***

Auronzo -> Tolmezzo

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Zwischen dem Plöckenpaß und dem Toblacher Sattel befinden sich zahlreiche Pässe . Einige von ihnen hatten im Gebirgskrieg von 1915-1918 eine erhebliche Bedeutung für das Militär, ansonsten hatten sie aber nie eine Bedeutung und wurden allenfalls von der lokalen Bevölkerung genutzt . Die Porzescharte (2363m) ist von diesen noch der nennenswerteste, noch heute führt über ihn ein ordentlicher Weg, der in großen Teilen, wenn auch freilich ohne den Teil des eigentlichen Überganges, befahrbar ist .

Etwas anders erweist sich die Situation zwischen Plöckenpaß und dem Piavetal, hier gibt es ebenfalls eine Reihe von Übergängen die eigentlich nur eine lokale Bedeutung haben . Der 1.Weltkrieg hatte aber hier die Italiener gezwungen diese mit Straßen zu versehen . Gleich eine Reihe von Pässen bekamen nun befahrbare Straßen, die es zum Teil auch noch heute gibt . Unter diesen der Forcella Lavardet (1542m) der San Stefano mit Ovaro verbindet . Wegen seiner idealen Lage wird der Forcella Lavardet heute wiederhäufiger genutzt, die ehemalige Militärstraße läßt das auch zu, da sie seit den 80er Jahren stark modernisiert und ausgebaut wurde .

Von der Paßhöhe des Forcella Lavardet zweigt eine Verbindungsstraße zu der nicht sonderlich gut ausgebauten Straße des Sella di Razzo (1760m) ab . Kurz vor dem Sella di Razzo zweigt eine weitere, kaum besser ausgebaute Straße Richtung Cadore ab, welche über den Sella Campigotto (1790m) führt . Langsam werden aber diese Straßen vom Tourismus entdeckt, insbesondere bei Wandern und Bikern sind sie beliebt .

Die mit Abstand aber beste und bedeutenste Straße zwischen den Straßen zum Plöckenpaß und die durchs Cadore, ist die über den Passo della Mauria . In dieser ohnehin hohen Gebirgsgegend wirkt der doch eher recht niedrige Passo della Mauria (1295) eher wie ein flacher Sattel, stellt somit auch kein großes Hindernis im Verkehr da . Er ist der einzige Paß der Region, der schon seit langem eine mehr als nur lokale Bedeutung hat .

\*\*\* \*\*





## DOLOMITEN-SÜD

### Zwischen Piave und Gardasee

Die Gebirgsregion entlang der Grenze zwischen den italienischen Provinzen Venetien und Trentino ist zum Teil sehr stark zerklüftet . Es gibt zahlreiche in alle Richtungen verzweigende Täler, welche oft genug als teilweise sehr enge Schluchten ausgebildet sind, andere aber wieder sind weit und breit . Insgesamt gesehen muß man sagen das die Region dem Verkehr kaum Hindernisse in den Weg legt . Das hier meist vorherrschende weiche Kalkgestein bot wohl auch niemals genug Zeit, zu einem Hindernis zu werden .

Bevor die Römer dies Gebiet ihrer Provinz Venetien anschloßen, war es von Etruskern und Galliern besiedelt . Schon früh zogen allerlei kriegerische Stämme, allen voran germanische, durch dieses Gebirgsgebiet, welche aber nie größere und dauerhafte Siedlungen zurückließen . Die Bayern konnten zwar im frühen Mittelalter ihre Herrschaft auch bis nach Venetien ausdehnen, aber die Siedlungskraft der Bajuwaren reichte nur bis zur Salurner Klause . Allerdings konnten sich einige Bajuwaren auch noch weiter südlich niederlassen und konnten trotz eines nahezu tausend Jahre währenden italienischen Druckes ihre frühmittelalterlichen Spracheigenarten dort bewahren .

Diese so weit südliche deutsche Bevölkerung wird 'Zimbern' genannt, dieser Name wird oft auf die Einfälle der Kimbern und Teutonen im Jahre 102 v.u.Z. zurückgeführt . Dies trifft aber sicherlich nicht zu, auch wenn vielleicht einige Kimbern oder andere Germanen späterer Zeiten, sich auf ihren Durchzügen durch dieses Gebiet hier niedergelassen haben, sind die Zimbern wohl doch erst im frühen bis hohen Mittelalter in diese Landschaft gekommen . Wahrscheinlicher haben die Zimbern ihren Namen von den Venezianern bekommen, die einen regen Handel mit ihnen führten und selber der Ansicht waren, die Zimbern stammen eben von den Kimbern ab . Im späten Mittelalter errangen einige dieser deutschen Siedlungen eine hohe Autonomie und bildeten Republiken, zumeist unter dem Schutze Venedigs . So die 'Sieben Gemeinden' um Asiago, die der 'Dreizehn Gemeinden' in den Monte Lessini bei Verona . Aber auch auf dem Hochplateau von Lavarone sowie im Fersental und rund um Pergine gab es deutsche Sprachinseln, die sich zum Teil noch bis heute gehalten haben .

Vor allem für Venedig hatte dieses Gebiet eine Bedeutung, da es ihnen den Zugang zu den Alpenpässen sicherte . Aber erst im späten Mittelalter konnten sie es zu einen Großteil unter ihre Kontrolle bringen . Den Norden aber, ebenfalls fast ausschließlich italienisch oder doch zumindest ladinisch bewohnt, konnten sich die Habsburger sichern, welche es später an ihr Land Tirol anschlossen . Mit diesem fielen die Gebiete 1918 dann an Italien und interessanter Weise fallen auch die italienischen Sprachgebiete unter die Autonomie die Italien den deutschsprachigen Südtirolern und auch Ladinern dort, mittlerweile gestattet . Die Autonomie gilt aber nicht für die südlich der Grenze liegenden deutschen Sprachinseln, wie der obengenannten Zimbern . Was sehr bedauerlich ist, ist doch deren Kultur und Idiom doch um einiges dringender Schutzbedürftig als das der Südtiroler .

Die Erschließung des beschriebenen Gebietes kann man als ausgesprochen gut bezeichnen . Es gibt zahlreiche Straßen, freilich in unterschiedlichen Ausbauzustand, auch einige Schnellstraßen und Autobahnen befinden sich in Bau oder in Planung . Wenn auch nicht alle, so sind doch zumindest recht viele der eher niedrigen Pässe mit Straßen erschlossen . Auch Eisenbahnstrecken schließen das Gebiet an das italienische Eisenbahnnetz an .

### **Passo Duran (1605m) \*\***

Agordo -> Vila

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

In den Jahren des 1. Weltkrieges erbauten die Italiener auch über den Duranpaß eine schmale und

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-SÜD

kurvenreiche Militärstraße . Zusammen mit der ebenfalls in dieser Zeit gebauten Straße über den Cibianapaß (1530m) die ins Cadore führt, entstand eine abkürzende Verbindung unmittelbar hinter der Front . Auch das Sträßchen über den Forcella Staulanza (1773m) passt in diesen Rahmen . Alle diese Straßen kann man noch heute befahren . Der Ausbauzustand ist zumeist zwar besserungswürdig, erlaubt aber dennoch ein relativ bequemes befahren der Straßen hier . Die Nutzung der Straßen und damit auch der ihr überquerenden Pässe ist heute wie einst rein lokal . Auch in Zukunft wird sich daran wohl nur wenig ändern, da der Tourismus hier nur sehr schwach ausgebildet ist .

### **San Boldo Paß ( 706m) \*\*\*\***

Belluno -> Tovenà

Trassierung ; Fahrweg; SG 3

Schon die römische Straße die von der Adriaküste zum Pustertal, und dann weiter zum Brenner führte, soll über den San Boldo Paß geführt haben . Dieser Paß gehört mit seinen 706m Höhe zu den eher niedrigen Pässen, aber angesichts seines Anstieges von gut 500m auf kürzester Strecke war dieser oftmals das erste gewaltige Hindernis für den aus Venetien kommenden Reisenden Richtung Norden .

Auch im Mittelalter wurde der Paß rege genutzt und nachdem Venetien zu Österreich kam, wurde über den San Boldo Paß Anfang des 18.Jh. der alte Weg erstmals ausgebaut . Im Kriegsjahr 1917, haben dann österreichische Pioniere hier eine der kuriosesten und atemberaubendsten Paßstraßen der Alpen erbaut . Dies trifft vor allem auf dessen Südrampe zu, diese führt durch eine schmale Schlucht auf den Paß . Da die Schlucht selbst so schmal und steil war, das eine Straßenanlage in ihr unmöglich war, baute man in den Felswänden auf beiden Seiten sehr enge Kehrentunnel, die man mit auf hohen Stützmauern geführten Straßenabschnitten miteinander verband . Nur auf diese Weise war die Steigung zu überwinden, da sie immer noch gute 12% aufweist, macht sie sehr gut deutlich, welche Mühen die römischen Reisenden an dieser Stelle gehabt haben müssen, denn ihnen standen ja die sehr hilfreichen Kehrentunnels noch nicht zur Verfügung .

Der San Boldo Paß wurde in den letzten Jahren nur unzureichend ausgebaut, die Kehrentunnel sind so eng, daß sich schon so mancher Omnibus in ihnen verkeilt hat und nur noch mit Mühen zu befreien war. Derzeit wird ein Straßenneubau geplant, der den San Boldo Paß mit einem kleineren Basistunnel unterquert und damit entschärfen soll . Dies würde den enormen Vorteil bringen, das der San Boldo vom interessierten Touristen nur noch um so mehr genossen werden kann .

### **Fugazzepaß (1159m) \*\*\*\***

Val Arsa -> Schio

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Bau einer befahrbaren Kunststraße über den 1159m hohen Fugazzepaß bzw. Piano delle Fugazzo, wurde 1810 durch Napoleon angeordnet, aber erst 1822 auch von den Österreichern durchgeführt, als dieses Gebiet wieder bzw. noch zu Österreich gehörte . Diese Kunststraße ist damit älter, als die über das Stilfser Joch, aber anders als sie ist sie eher unbekannt und fast völlig unbedeutend . Die Verkehrsbedeutung dieses Überganges, und auch einiger unmittelbar benachbarter, ist aber deutlich älter . Eine ausgesprochene Römerstraße gab es zwar nicht, gänzlich unbekannt war der Fugazze in dieser Zeit sicher doch nicht . Mit Ende des Mittelalters und Beginn der Neuzeit stieg die Bedeutung des Überganges weiter an, er erschien bald auch in den damaligen Straßenkarten . Besonders wohl der venezianischen Handel nutzte ihn gern, als Abkürzung zur Brennerroute und Umgehung Veronas, insbesondere wenn es mal wieder Probleme mit den Mailändern gab, was ja öfters geschah .

Der Gebirgsstock des Pasubio bildete von 1916-1918 eine Schlüsselstellung der Südtiroler Front zwischen dem Suganatal und dem eisgepanzerten Adamello . Italiener, wie Österreicher durchlöcherten dabei auch hier beiderseits des Frontverlaufes, die Berge wie einen Schweizer

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-SÜD

Käse, um sie mit Festungsbauwerken, Geschützbunkern und Kasematten zu versehen . Zur Versorgung dieser Anlagen bauten beide Seiten auch ein umfangreiches Netz von Straßen und Wegen, welche zum Teil geschützt als Galerien und Tunnel geführt wurden . Diese Straßen und Wege kann man noch heute zu einen großen Teil nutzen, allerdings sind sie zumeist in einen sehr schlechten Zustand und erheischen einiges an Fahrkönnen . Die Straße über dem im 1.Weltkrieg stark umkämpften Passo della Bórcola, verbindet heute die Netze der Österreichischen Militärstraßen, mit denen der Italiener.

Zwischen dem Porte des Pasubio und der Bocchetta Campiglia bauten italienische Alpinis in nur 6 Monaten die 6500 Meter lange und einzigartige 'Straße der 52 Galerien' . Für Wanderer in geeigneter Bekleidung und mit einer ausreichenden Taschenlampe ist dieser Weg noch heute begehbar und ein einzigartiges Abenteuer .

Die Straße über den Passo della Bórcola (1206m), die Posina mit Terragnolo verbindet, wurde im 19.Jh. zur selben Zeit von den Österreichern erbaut, wie die über den Fugazzepaß . Später entstand dann noch eine Verbindungsstraße zwischen beiden, über den Passo di Xomo (1056m) . Beide parallel liegenden Pässe, und auch der Passo di Xomo hatten immer wieder Gemeinsamkeiten in ihrer Geschichte, wie bei ihrer Nutzung . Schon im späten Mittelalter wurden sie mit Sicherheit genutzt und hatten auch in der Neuzeit immer eine regionale Bedeutung . Dies wurde besonders offensichtlich im 1.Weltkrieg, als sie beide zur Front wurden und am Ende des Krieges, als sie an Italien kamen . Zwischenzeitlich wurden einige dieser Straße zwar immer wieder ausgebaut, sind aber dennoch nicht so einfach zu befahren, ein 'Leckerbissen' sind sie aber allemal .

Insgesamt kann man feststellen, das die stark zerklüftete Gebirgslandschaft zwischen Pérgine und den Monte Lessini recht reich ist an Übergängen, die zu einen Großteil auch Wege bzw. Straßen besitzen . Während die meisten, insbesondere die südlichen, diese faktisch nur wegen ihrer strategischen Bedeutung für das Militär erhielten, hatten einige auch eine wirkliche Bedeutung für Handel und Verkehr . Für den einstigen freilich mehr als für den heutigen . Wohl im frühen Mittelalter zogen germanische Siedler die vom Eisacktal bei Bozen kamen, über Pérgine und Lavarone in einige Gebiete südlich davon, wo sie zahlreiche 'deutschsprachige' Gemeinden gründeten . Sie hinterließen auf ihren Weg in den Süden an ihren Weg einige Siedlungen, so zwischen Sprè bei Trento und Palù de Férsina am Redebuspaß (1449m) bzw. Vignola . Dann noch mal im Bereich um Lavarone, zwischen Folgaria und dem Vezenapaß (1402m) . Beide Pässe, der Redebus, wie auch der Vezena hatten entsprechend immer schon eine lokale Bedeutung, die sie bis heute nicht verloren haben . Letzterer ist sogar in spätmittelalterlichen Straßenkarten aufgeführt, muß also sogar einen zeitlang eine gewisse Bedeutung für den venetianischen Handel aufgewiesen haben . Sie dienten den dort jeweils südöstlich anliegenden Einwohnern, des Valle die Mócheni bzw. der 'Sieben Gemeinden' als Verbindung zu den deutschen Stammgebieten im Norden . Diese ist zwar heute nicht mehr so wichtig, ja eigentlich schon seit längeren nicht mehr, dennoch besitzen beide, einfache Fahrstraßen, nicht leicht befahrbar, aber den Umständen entsprechend ausreichend .

Westlich des Vezenapaßes befinden sich zwischen dem Mont Róvere und dem Cornetto mehrere kleine Übergänge, insgesamt kann man das ganze Gebiet, als einen großen und weiten Sattel bezeichnen, dem 'Sattel von Lavarone' . Früher querten ihn mehrere Wege, heute gibt es auch zwei Fahrstraßen, eine am besagten Mont Róvere, die andere am Cornetto, welche allerdings den Gebirgskamm mittels eines gut 2 km langen Tunnels . Eine Autobahn ist heute in Bau, die den Gebirgskamm ziemlich genau zwischen den beiden bisherigen Straßen, ja faktisch den gesamten 'Sattel von Lavarone' mittels eines rund 5 km langen Tunnel . Insofern hat Lavarone seit alters her eine nennenswerte Bedeutung für den Verkehr, die in Zukunft nur noch weiter gesteigert wird .

Noch mehr Bedeutung für den Verkehr als der Sattel von Lavarone, hat der von 'Pérgine' . Diese Ort-schaft befindet sich auf der nördlichen Seite dieses breiten Sattels, der heute noch, gleich von mehreren Straßen, einer Autobahn und sogar einer wichtigen Eisenbahn überquert wird . Sogar die Römer hatten hier eine Straße, wenn sie wohl auch keine große Bedeutung hatte und sicher auch nicht befahrbar ausgebaut war . Im Mittelalter stieg die Bedeutung dieses Überganges aber deutlich an, der Weg wurde schon früh mehrfach ausgebaut . Wohl aber erst in der Neuzeit, war

# ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-SÜD

er dann auch durchgängig ausgebaut .

## **Passo Cinque Croci (2018m) \*\***

Canal S.Bovo -> Borgo

Trassierung ; Fahrweg; SG 3

Der alte Fahrweg über den Passo Cinque Croci befindet sich seit einigen Jahren in Ausbau, dabei soll hauptsächlich der alte, stark verfallene Fahrweg saniert werden . Der 'Fünf Kreuze' hatte immer nur eine rein lokale Bedeutung, da er leicht umgangen werden konnte , hatte er nur für die Anwohner beider unmittelbarer Seiten des Paßes eine Bedeutung . Bis heute hat sich dies kaum geändert, zumal in diese Gegend auch kaum der Wintersport bisher vorgedrungen ist .

Kaum höher war die Bedeutung des Passo Manghen (2047m) der etwas westlich des Cinque Croci sich befindet und Borgo mit Cavalese verbindet . Nur kurz, in der Zeit des 1.Weltkrieges stieg die Bedeutung beider Übergänge sprunghaft an, da sie wichtige Verbindungen zur Frontlinie darstellten, weswegen die alten Wege nun auch entsprechend ausgebaut wurden, und auch befahrbar gemacht wurden . Die Straße die heute über diesen Paß führt ist zwar relativ gut ausgebaut, aber dennoch nicht einfach befahrbar .

## **Brocconesattel (1616m) \*\***

Canal S.Bovo -> Castello Tesino

Trassierung ; Fahrweg; SG 3

Über den Brocconesattel führte ein im 19.Jh. von Österreich erbauter einfacher Fahrweg, bis 1907 der Bau einer Kunststraße begonnen wurde, der 1909 beendet werden konnte . Diese Straße, deren Bau und auch anfängliche Nutzung, vor allem militär-strategischen Interessen diente, kosteten seiner Zeit nur 2,5 Mio. Kronen . Infolge des Krieges von 1866, der den Verlust Venedigs brachte, mußte man wenn man vom Rollepaß kam und ins Sugeental wollte, über einige Kilometer nunmehr italienisches Territorium reisen . Besonders das Militär fand diesen Zustand untragbar und forderte bald den Bau einer Straße von Imer, über Canal S.Bovo, den Brocconesattel, nach Castello Tesino, die um einige Kilometer auf ausschließlich österreichisches Territorium lief . Aber es dauerte dann doch noch gute vier Jahrzehnte, bis man begann die 45km lange Straße zu bauen .

Heute hat diese Straße kaum eine Bedeutung, sie wird faktisch nur noch von den Anwohnern und einigen wenigen Touristen besucht . Seine Ursache hat dies, in den Grenzveränderungen die sich 1918 ereigneten und Südtirol an Italien brachten, weswegen der Broccone seine einstige strategische Bedeutung über Nacht verlor .

\*\*\* \*\*

## DOLOMITEN-NORD

### Im Irrgarten der Dolomiten

Trotz ihrer offensichtlichen Wildheiten waren gerade die Dolomiten schon sehr früh ein wichtiges Kultur-gebiet . Die Täler und Hocheben waren fruchtbar, das Klima mild, auch gab es schon die frühzeitig begehrten Bodenschätze . Wer als erster nach der Eiszeit hier siedelte ist unbekannt, da man aber annimmt, dass die Räter die Nachfahren einer europäischen Urbevölkerung sind, werden sie es auch hier wohl gewesen sein . Zahlreiche alte Sagen und Legenden die man sich noch heute erzählt, stammen aus dieser Zeit . Die Dolomiten waren aber auch schon immer Durchzugsgebiet, Kelten, Etrusker, Römer kamen und gingen, als Krieger, Kaufleute oder Verwaltungsbeamte . Ruhe kehrte erst ein, als die Dolomiten unter bairischer Herrschaft gerieten . Sicher gab es keine so großflächige bajuwarische Siedlungsbewegung, wie in anderen Teilen Südtirols, aber der Einfluß der wenigen bajuwarischen Siedler und der ebenfalls bairischen Herrscher, ließ das Gebiet bis Ende des Mittelalters größtenteils deutsch werden . Dabei nahm man zumeist kaum mehr als die Deutsche Sprache an, behielt aber oftmals die alten Traditionen, die oft noch aus heidnischer Zeit stammten . In einigen wenigen, eher abgelegenen Tälern, wie bei Cortina d'Ampezzo, gibt es aber auch ladinische Bevölkerungsgruppen, die als direkte Nachkommen der einstigen rätischen Urbevölkerung gelten .

Den Namen 'Dolomiten' bekam das Gebirge von einem französischen Geologen, der hier einst forschte . An den Dolomiten kann man sehr gut sehen, das die Alpen einst, vor vielen Millionen Jahren, der Boden eines Meeres war . In dem Gestein kann auch der Laie die Ablagerungen dieses Meeres erkennen, einschließlich zahlreicher Einschlüsse von ehemaligen Meereslebewesen dieser fernen und vergangen Zeit .

Kaum eine Alpenregion kann eine höhere Dichte von Straßen aufweisen, wie die Dolomiten . Dies rührt aus der Natur der Dolomiten heraus, als einer der ältesten Teile der Alpen, ist diese Kalksteinregion von einer Vielzahl von Tälern durchzogen, welche zu einer ganzen Reihe von Paßübergängen führen . Zwar sind bei weiten nicht alle Paßübergänge auch mit Fahrstraßen erschlossen, aber auch so gibt es schon genug die es bereits sind und die die es noch nicht sind, sind zumeist als Wanderweg nutzbar . Die Dolomiten haben sogar noch mehr Paßstraßen, als das dafür so berühmte Graubünden, scheinbar haben sie sogar eine ältere Nutzungsgeschichte, dennoch erreichten sie nie auch nur annähernd die Bedeutung derer in Graubünden . Ganz im Gegenteil, wohl weil die Dolomiten nicht zum Alpenhauptkamm gehören, hatten die meisten der Dolomitenpässe nur eine lokale, allenfalls eine regionale Bedeutung, nur wenige besaßen auch eine überregionale Bedeutung . Von einer überragenden, internationalen Bedeutung, gleich zu welcher Zeit, kann bei keinen Dolomitenpaß die Rede gewesen sein, die Brenner- und die Kreuzbergstraßen umfloßen die Dolomiten, einzig und allein die 'Ampezzaner Straße', die auch über einige Dolomiten-pässe führt, hatte auch eine gewisse Bedeutung für den internationalen Handelsverkehr zwischen dem 15. und 18.Jh. . Auch heute umfließt der internationale Verkehr die Dolomiten, welche damit fast ausschließlich dem touristischen und regionalen Verkehr übrig bleibt. So gibt es auch heute noch Eisenbahnstrecken und Autobahnen nur außerhalb der Dolomiten wie die im Eisack-, Puster- und Piavetal . Und da wo zeitweise weitere Bahnstrecken, zumeist Nebenbahnen in Schmalspur, Seitentäler erschlossen hatten, sind diese zwischenzeitlich längst wieder eingestellt . Vorrangiges Verkehrsmittel der Dolomiten ist somit das Kraftfahrzeug . Allerdings gibt es auch, wie in kaum einer anderen Region der Alpen zahlreiche gute und erlebnisreiche Wanderwege, die über die zahlreichen Pässe, Höhenzüge und auch Täler führen .

### **Gampensattel (1439m) \*\*\***

Truden -> Altrei

Trassierung ; Wanderweg

Obwohl Truden und Altrei in einer eher abseitigen und kargen Landschaft gelegen sind, sind die Beweise für eine vorgeschichtliche Besiedlung in deren Umgebung zahlreich, so fand man zahl-

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

reiche Wallburgähnliche Mauerreste und Scherben . Vermutlich ist der Name des Ortes 'Truden' aus einem alten Wort für Steig, Bergpfad = Troi abgeleitet . Man schließt daraus auf einen alten ehemaligen Übergang vom Etschtal über Truden und den Gampensattel nach Altrei . Über diesen Weg kamen im frühen Mittelalter wahrscheinlich die deutschsprachigen Siedler und schufen damit eine weit in italienischsprachiges Gebiet hineinreichende deutsche Enklave .

### **San Lugano Sattel (1097m) \***

Auer -> Cavalese

Trassierung ; gut ausgebaute Straße

Über den San Lugano Sattel führt ein uralter Weg, in späteren Zeiten wurde dieser auch immer wieder ausgebaut und besaß über die Zeiten hinweg auch durchweg eine überregionale Bedeutung . So nimmt es auch kein Wunder, das er bereits im Jahre 1230 erstmals urkundlich erwähnt wurde . Ab 1840 bewarb sich besonders die anliegende Generalgemeinde um einen Ausbau des alten Saumweges, zu einer modernen Fahrstraße . Im Jahre 1845 ließ dann auch die Gemeinde Fleims auf ihre Kosten den Bau einer vom Fleimstal über den Sattel von San Lugano nach Auer führenden, nach damaligen Begriffen modernen Straße in Angriff nehmen . Ursprünglich sollte diese nach Neumarkt weiter führen, aber man änderte doch noch diesen Plan . Einige Jahre später wurde so auch ein neues, gut 13km langes Straßenstück zwischen Kaltenbrunn und Auer erbaut, welches teilweise aus den Felsen des Cisonberges gesprengt werden mußte . Im Jahre 1859 war diese Straße fertiggestellt und ersetzte nun den alten Weg, der bisher noch über Truden und Glen führte .

Im späten 19.Jh. wurde vor Ort der Wunsch wach, das Etschtal mit dem Fleimstal mittels einer Bahnstrecke zu verbinden . Aber erstmal stritt man sich über den Verlauf dieser Bahn, wollten die italienischsprachigen Trentiner einen Verlauf von Lavis über Cembra nach Cavalese, wünschten sich die deutschsprachigen Südtiroler hingegen einen eher direkteren Verlauf . Dieser sollte Cavalese mit Neumarkt über den San Lugano Sattel verbinden und würde daher auch den Interessen der deutschsprachigen Bevölkerung eher entsprechen . Kurz vor dem 1.Weltkrieg einigte man sich dann auf den Bau beider Bahnstrecken, wobei die Strecke über den San Lugano Sattel nur eine Nebenstrecke werden sollte . Dann kam aber der Kriegseintritt Italiens und anders als bei den anderen geplanten Alpenbahnen, war dieser nicht der Todessturz . Die Bahn über den San Lugano Sattel wurde nunmehr überlebenswichtig für Österreich . Insbesondere für den Schutz Tirols, da über ihr ein wichtiger Teil der Frontversorgung verlaufen sollte . Freilich war dafür nur die Bahn über den San Lugano Sattel notwendig, die Bahn durch das Cembratal bot hingegen nur wenig strategischen Sinn .

So wurde im Juli 1916 mit den Bau einer 50km langen schmalspurigen Bahnstrecke von Auer nach Predazzo begonnen . Aufwendigstes Stück dieser Paßbahn war die Kehranlage oberhalb Auer, so wurden hier sieben Spitzkehren notwendig, wie sie nur eine Schmalspurbahn bieten kann. Außerdem wurden hier fünf Tunnel notwendig, die zwischen 53 und 148m lang waren . Die östliche Rampe der Bahn war deutlich weniger aufwendig, es gab nur zwei Kehren unterhalb des Paßes und auch nur sehr wenige und kurze Tunnel . Am 20.Januar 1918 konnte diese dann eröffnet werden, hatte aber dann nur noch geringfügig den Frontnachschieb zu dienen, einmal weil die Isonzo-Offensive die Front weit nach Venetien vorrücken ließ, andermal weil im Herbst 1918 der Weltkrieg zu Ende ging . Aber auch für den Frieden war die Bahn dann nicht ohne Bedeutung und so ließ die seit 1918/20 nunmehr italienische Bahnverwaltung die Spurweite von 76cm auf einen Meter erweitern, nebenher führte man auch den elektrischen Bahnbetrieb ein . Aber in den 60er Jahren fiel auch die Fleimstaler Bahn, wie man die Bahn über den San Lugano Sattel nannte, den allseits wütenden Streckenstilllegungen zum Opfer . Der Bahnbetrieb wurde eingestellt, die Bahnanlagen demontiert und die Trasse fand andersweitig Verwendung .

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

### **Joch Grimm (1989m) \*\*\*\***

Egerntal -> Auer

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1-2

Unweit des Paßes fanden Archäologen Feuersteingeräte aus der 1.Hälfte des 6.Jahrtausend vor Christus, auch entdeckte man auf einen Gipfel in Paßnähe eine alte prähistorische Fluchtburg . Allein die auf der Paßhöhe gemachte Fundmenge ist überaus beeindruckend, den man fand dort über 70 verschiedene steinzeitliche Artefakte . Damit ist nicht nur eine steinzeitliche Begehung des Joch Grimm bewiesen, sondern man nimmt auch eine steinzeitliche Saisonsiedlung an . Zwar suchte man diese 1977 bei umfangreichen Ausgrabungen, aber wohl auf Grund der umfangreichen geologischen Veränderungen vor Ort, konnte man sie nicht mehr aufspüren . Hingegen fand man aber einen Rastplatz mesolithischer Jäger . Die Fundstelle liegt etwas oberhalb des Überganges, bei 1993m Höhe, direkt am alten Saumweg, der noch bis in jüngster Zeit genutzt wurde .

Die Ostrampe des Joch Grimm wurde in jüngster Zeit bestens ausgebaut, aber nur bis zur Scheitelhöhe . Dort endet die öffentliche Straße, eine Privatstraße bildet die Westrampe, welche aber für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist .

Wie das Joch Grimm wurden auch am, nur wenige Kilometer weiter westlich von diesem gelegenen Passo di Lavazè (1805m) steinzeitliche Funde gemacht . Man fand am Weg, der hier entlang des Kammrückens verläuft, zahlreiche Feuersteingeräte und Abschlüge, die beweisen das selbiger Paßweg schon dem Steinzeitmenschen bekannt war . In jüngster Zeit wurde der alte Saumweg vorzüglich zu einer modernen und bequem befahrbaren Straße ausgebaut . Leider erweist sich der Passo di Lavazè als bei weitem nicht so schön und interessant wie das Joch Grimm .

### **Reiterjoch (1996m) \*\*\***

Tesero -> Obereggen

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Das Reiterjoch, welches heute nur noch von einer unbedeutenden Autostraße überquert wird, kannte schon der Mensch der Steinzeit . An der Paßhöhe fand man Feuersteinwerkzeuge aus der mittleren Steinzeit, die dies ausgiebig belegen . Das Fundgebiet ist aber am Reiterjoch nicht nur auf ein kleines Gebiet beschränkt, sondern im Gegenteil auf einer großen Fläche von mehr als 3000 Quadratmetern, mit einer ausgiebigen Verdichtung am eigentlichen Übergang . Im Bereich eines nördlich der Scheitelhöhe liegenden Felssturzgeländes fand man sogar Siedlungsspuren aus der mittleren Steinzeit . Die zahlreichen Funde besonders von Abschlügen, lassen vermuten daß das Reiterjoch vor allen der Herstellung von Feuersteingeräten diene, die man hier oben aufblas . Das Reiterjoch war demnach zu dieser Zeit weniger Teil eines Weges, sondern vielmehr Zielpunkt . Die Funde die man in den 70er Jahren am Reiterjoch machte, waren die ersten solchen Funde in Südtirol, sie lösten in der Folge eine wahre Lawine von Grabungen aus, die oftmals auch erfolgreich waren .

Heute ist das Reiterjoch, welches auch als Passo Pampeago bezeichnet wird, ein von zahlreichen Seilbahnen und Skiliften erschlossenes Skigebiet mit zahlreichen Hotelbauten . Seine darüber hinausgehende Bedeutung für den Verkehr ist aber eher gering .

### **Karerpaß (1745m) \*\*\*\***

Bozen -> Val di Fassa

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Auch der Karerpaß zählt zu den alten Übergängen, freilich hatte er niemals eine überragende Bedeutung und wurde auch nur von Hirten und Säumern begangen . Die steinzeitlichen Funde halten sich in einen verhältnismäßig geringen Rahmen, so gibt es Fundstellen südlich des

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

Überganges nahe einer Almhütte . Geringe Spuren sind auch von der gegenüberliegenden Seite des Paßhanges bekannt . Aus der recht geringen steinzeitlichen Fundmenge zeigt sich, das der Karerpaß zwar dem Steinzeitmenschen bekannt war, er wohl auch regelmäßig begangen wurde, aber über die Interessen örtlicher Jäger, keine weitere Bedeutung besaß .

Über die Bedeutung des Karerpaßes bei den Römern ist faktisch nichts bekannt, wahrscheinlich wurde er, wie die allermeisten der anderen Dolomitenpässe in dieser Zeit zumindest lokal genutzt . Daran änderte sich wohl auch nichts im frühen Mittelalter, erst im hohen Mittelalter scheint er dann aber doch auch eine Bedeutung für den regionalen Handel besessen zu haben, wurde doch der Saumweg über den Karerpaß, in einer Urkunde aus dem Jahre 1387 als 'Straß' bezeichnet .

Der Karerpaß wird auch als 'Caressa' bzw. 'Careccia' bezeichnet, nebenher sind auch weitere Bezeichnungen bekannt, so noch heute bei den Italienern 'Passo di Costalunga' nach einen dem südöstlich der Paßhöhe entspringenden Rio de Kostalunga . Und bei den Ladinern wird der Karerpaß auch als 'Col da la Fratta' bezeichnet, was zu Deutsch soviel wie 'Bruchjoch' bedeutet und erinnert an einen ehemaligen Wald auf der Paßhöhe, der vor einigen Jahrhunderten durch mehrmaligen Windbruch zerstört wurde . Die Bezeichnung Caressa stammt aus einer Mißdeutung von 'vial da carezar', was einen 'unter Umständen befahrbaren Saumpfad' bezeichnet . Die Italiener dachten das 'carezar' von 'kareca' (dt.'Riedgras') abstamme und machten daraus ein 'caressa' . Aus dem wurde im Deutschen dann Karer, mit welchen auch einige Seen in Paßnähe bezeichnet wurden, wohl von diesen Seen übertrug sich dann der Name 'Karer' auch auf die Paßhöhe .

Bereits 1861 begann man mit den Bau der Karerpaßstraße, hielt sich dabei aber mit den Bauarbeiten sehr lange im Tal auf . Ging bis 1861 die Fahrstraße erst bis Bichabruck, so erreichte sie erst 1884 Welschnofen . Ein weiteres gutes Jahrzehnt später wurde 1895 auch der Karerpaß überschritten, aber erst 1896 konnte die Karerpaßstraße von Birchabruck nach Vigo di Fassa, auch durchgängig vom Verkehr genutzt werden . Bei einen umfangreichen Ausbau unter Mussolini in den 30er Jahren, wurde nicht nur die einstige Straßenbreite von 3 Metern auf sechs verdoppelt wurde sondern auch umfangreich verbessert . Aber auch in jüngster Zeit waren umfangreiche Modernisierungen notwendig, so gab es auf Grund des Baues einiger neuer Kunstbauten teilweise sogar auch Neutrassierungen . Es ist schon erstaunlich, baute man vor 200 Jahren die kompliziertesten Gebirgsstrassen oft noch innerhalb weniger Jahre, benötigt man heute trotz all der Technik und bei eher einfachen Landschaftsverhältnissen viele Jahre . So wurde erst im Spätherbst 1986 nach 16jähriger Bauzeit, ein wenige Kilometer langer Abschnitt zwischen Prösel und Tiers dem Verkehr übergeben .

Einige Kilometer nordöstlich des Karerpaßes befindet sich der 1688m hohe Niglerpaß, von dem man aus Bozen und durch das Tierser Tal kommend den Karerpaß erreichen kann . Die kurvenreiche Straße stellt aber eher einen Umweg da und ist ohnehin schwerer zu befahren als die direkte Straße . Eine Aufwertung einer Tour die ohnehin über den Karerpaß führt, ist sie aber allemal . Sie überschreitet den eigentlichen Niglerpaß nicht, sie tangiert ihn nur, der eigentliche Paß und höchster Punkt dieser Straße ist bei der Tscheiner Hütte, dort erreicht die Straße eine Scheitelhöhe von 1774m .

### **Rollepaß (1970m) \*\*\***

Predazzo -> St.Martin di Castrozza  
Trassierung ; ausgebauter Straße; SG 2

Die Kunststraße über den Passo di Rolle, welcher auf Deutsch Rollepaß genannt wird, ist einer der ältesten des ganzen Dolomitengebirges, anders als die meisten anderen Straßen dieses Gebietes, wurde sie bereits 1872 fertiggestellt . Aber bereits einige Jahrzehnte vorher, etwa seit dem Jahre 1820, ist der Rollepaß schon befahrbar . Aber diese Straße genügte nicht den Anforderungen, weshalb man von 1840-65 die Straße im Tal, und von 1870-72 auch die über den Paß, begann völlig neu zu erbauen .

Die 1872er Straße genügte im 1.Weltkrieg nicht mehr den Anforderungen, führte doch über den



## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

Rollepaß ein wichtiger Nachschubweg hin zur Front. Der notwendige Ausbau wurde bald auch begonnen, konnte aber erst 1919 abgeschlossen werden . Mittlerweile ist sie aber wieder recht verfallen, mangelnde Unterhaltung macht sich nirgendwo drastischer bemerkbar, als im hohen Gebirge . Während die Südrampe in jüngster Zeit modernisiert wurde, weißt die Nordrampe immer noch zahlreiche enge und unübersichtliche Kurven und Kehren auf . Die Rollepaßstraße ist ohnehin reich an Kurven und Kehren, die Nordrampe verfügt über 12 Kehren, die Südrampe sogar über nahezu 30 Kehren !

Der Rollepaß scheint in der Steinzeit unbekannt, zumindest aber ungenutzt gewesen zu sein, da Funde aus dieser Zeit bisher fehlen . Jäger, die die Rollepaßroute nutzten, überschritten den Gebirgskamm vorzugsweise an einer anderen Stelle, und zwar am unmittelbar benachbarten, westlich des Rollepaßes gelegenen, 1908m hohen Colbriconpaß . Eine Straße, die bald in einen Weg übergeht führt heute auf diesen Übergang, der so reich ist an steinzeitlichen Fundstellen . Den dieser Paß wurde schon in frühesten Zeiten begangen, mindestens seit der Altsteinzeit, und die Jäger ließen viel 'Müll' zurück . Auf beiden Seiten des Überganges, insbesondere an den dortigen Colbriconseen fand man bei Ausgrabungen in den Jahren 1971/72 gleich mehrere Rastplätze altsteinzeitlicher Jäger . Auch in späteren Zeiten wurde der Colbriconpaß genutzt und besaß sogar einen Saumweg .

Im Mittelalter hatte der Rollepaß wohl einige Bedeutung für den überregionalen Verkehr, sicherlich auch für den Handel, insbesondere Venedigs . Zur Betreuung der Reisenden stand ab etwa des Jahres 1200 das Hospiz von San Martino zur Verfügung .

### **Passo di San Pellegrino (1918m) \*\*\***

Val di Fassa -> Falcade

Trassierung ; ausgebauter Fahrweg; SG 2-3

Schon im Mittelalter führte ein Saumweg über den Passo di San Pellegrino, der damals noch Monte Alloch genannt wurde . Dieser verband, wie auf alten Straßenkarten erkenntlich, in erster Linie das Corvdévoletal bei Cencenighe, über Moena und Predazzo mit Auer (Ora) an der Brenneroute . Er wurde wohl auch genutzt als Umgehungsroute für den Rollepaßweg, da dieser im Valle Travnolo recht gefährlich war .

Seinen heutigen Namen bekam der San Pellegrino von den Mönchen des Ordens 'San Pellegrino', die 1358 auf der Paßhöhe ein Hospiz gründeten, 'auf daß die Leute, die den Monte Alloch überschreiten, dort bewirtet werden können'. Im 1. Weltkrieg wurde das Hospiz, samt seinem Kirchlein in Brand geschossen . Im 1. Weltkrieg begann aber auch die Wiederbelebung des Paßverkehrs, als man eine Straße für das Militär über den San Pellegrino baute, welche in späteren Zeiten weiter ausgebaut wurde .

Unweit des Standortes des alten Hospizes, aber auch an anderen Plätzen am Paßübergang fand man einige steinzeitliche Artefakte . Die Funde belegen ziemlich eindeutig, das der Übergang auch schon in der Steinzeit begangen wurde .

Nur wenige Kilometer nördlich des Passo di San Pellegrino befindet sich der Passo di Valles (2033m) welcher von Falcade auf kürzesten Wege hin zur Rollepaßstraße führt . Wie so viele andere Paßstraßen der Dolomiten auch, wurde auch die Straße über den Passo di Valles, im 1. Weltkrieg als Militärstraße erbaut . In jüngster Zeit wurde sie teilweise zu einer Touristenstraße ausgebaut und ist relativ gut befahrbar, wenn auch keine wahre touristische Alternative zum San Pellegrino . Das auch schon der Steinzeitmensch den Vallespaß rege nutzte, davon zeugen zahlreiche Fundstellen von Feuersteingeräten und -abschlägen die man an beiden Hangseiten des Paßes machte .

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

### **Mahlknecht Joch (2167m) \*\*\***

Seis -> Campitello di Fassa  
Trassierung ; Wanderweg

Das Hochplateau des Schlern, wie das der Seiseralm ist reich an Wegen, aber arm an Straßen, für die wenigen die es gibt, besteht ein Fahrverbot . Einen ausgesprochenen Paß in dieser Region gibt es zwar nicht, so aber doch mehrere Sattel und Jöche . Die gewellte und großteils von Grasmatten bedeckte Hochfläche des Schlern war schon in vorgeschichtlicher Zeit vom Menschen aufgesucht wurden . Dies beweisen zahlreiche auf der gesamten Hocheben gefundene Artefakte, die bis in die mittlere Steinzeit zurückreichen .

Kaum ein Areal in den gesamten Alpen ist so umfang- und fundreich, was Funde aus der Steinzeit betrifft, wie das der Seiser Alm, ein Fundgebiet welches auch das Mahlknechtjoch voll mit einschließt . Erste Funde konnten bereits 1945 gemacht werden, es handelt sich dabei vor allen um verzierte Glasscherben und Pfeilspitzen aus Feuerstein . Später fand man auch eine bronzene Fibel aus der späten Hallstattzeit, sowie eine Münze aus der Zeit Kaiser Valens (378 u.Z.), die davon zeugt, daß das Hochplateau und dessen Wege auch zu römischer Zeit genutzt wurden . Eine auf dem Burgstall nördlich des Monte Petz befindliche Kultstätte aus frühester Zeit, scheint trotz deren Höhe von über 2500m, auch noch zur Römerzeit einige Bedeutung gehabt zu haben . Die Wege hier entlang wurden wahrscheinlich schon früh als Alternative zum Grödnertal und dem Sellajoch genutzt .

### **Würzjoch (2004m) \*\*\***

Brixen -> Val Badia  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

An zahlreichen Plätzen am Scheitel des Würzjoches, wie an den Wegen zu ihm, fand man Rastplätze und Überreste steinzeitlicher Jäger und Werkzeugmacher . Ähnlich wie das Reiterjoch, war wohl auch das Würzjoch, wo man ebenfalls Siedlungsspuren fand, wohl mehr Zielpunkt damaliger 'Paßreisenden', als Wegesstation . Die steinzeitlichen Geräte die man am Würzjoch fand, waren aber nicht nur aus Feuerstein, sondern auch aus Bergkristall, einem zwar interessanten, aber dafür recht ungeeigneten Material .

Die Straße über das Würzjoch bietet ein uneinheitliches Aussehen, dies findet seine Ursachen darin, das sie sich aus eine Reihe von Landes- und Gemeindestraßen, aber auch einfachen Fahrwegen zusammensetzt, die erst in jüngster Zeit ein wenig ausgebaut wurde, damit sie wenigstens von PKW's befahren werden kann .

### **Grödner Joch (2121m) \*\*\*\***

Grödner Tal -> Val Badia  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2-3

Auch das Grödner Joch gehört zu den Paßübergangen, die schon sehr früh vom Menschen begangen wurden . Archäologen fanden am Paß verkohlte Holzstücke, Tierknochen und Feuerstein-geräte aus einer Zeit von vor 9000 Jahren . Die meisten Funde die man an anderen Südtiroler Pässen machte, sind zumeist um ein paar tausend Jahre jünger . Im folgenden wurde das Grödner Joch wohl ununterbrochen weiterhin begangen, aber bis in jüngste Zeit hatte es kaum mehr als eine regionale Bedeutung .

Als 1915 Italien Österreich den Krieg erklärte baute man innerhalb kürzester Frist eine Schmalspurbahn die das Eisacktal, durch das Grödner Tal, mit der Ortschaft Plan wenig unterhalb des Grödner Joches verband . In Plan bestand eine große Umladestation, wo der Frontnachschieber auf zwei Seilbahnen umgeladen wurden . Die östliche führte über das Grödner Joch nach Covara, wo sie sich weiter verzweigte . Die südliche führte hingegen über das Sellajoch nach Roja, wo selbige sich ebenfalls Richtung Front verzweigte . Schon vor Kriegsbeginn war der Bau dieser Bahn

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

geplant, allerdings als Meterspurbahn, und nicht mit 760mm-Spurweite wie nun . Auch verzichtete man nun auf die Elektrifizierung, da es unmöglich war das notwendige Materiel für diese bis Betriebsbeginn bereitzustellen . Binnen vier Monate wurde dann die Grödenbahn von Soldaten und Kriegsgefangenen, unter Bauleitung der österreichischen Heeresverwaltung, durchgeführt . Eine großartige Leistung, wenn man bedenkt das die Bahn im Winter und schlechtesten Witterungsbedingungen gebaut wurde . Damit war die Bahn allerdings noch nicht fertiggestellt, noch mußten weitere Ausbauten erfolgen . Um diese zu ermöglichen wurde der Bahnbetrieb der Grödenbahn in täglich drei 'Paketen', mit je 6-10 Zügen pro 'Paket' durchgeführt . Dadurch entstanden längere Betriebspausen, in denen der Ausbau fortgesetzt werden konnte . Nach Beendigung des Ausbaues besaß die 44km lange Grödenbahn nur 15 Brücken und neun Tunnel mit einer Gesamtlänge von gerade einmal 999m . Eine für Gebirgsbahnen, selbst für eine Schmalspurbahn, angesichts des vorherrschenden Geländes, überaus geringe Anzahl .

Gute 45 Jahre erfüllte die einstige Versorgungsbahn, immer noch mehr Feldbahn, als reguläre Bahn, ihren Dienst, bis sie ihren Betrieb im Mai 1960 einstellen mußte . Spätere Straßenbauer nutzten dann die ideale Trassenführung der Bahn für eine direkte Straße von Klausen ins Grödner Tal . Bereits 1956 wurde eine Talstraße nach Gröden durch die Schlucht gesprengt, die die Gewalt des Dürschingbach in Jahrtausenden durch Porphyry und Sandstein fräste .

Die Straße über das Grödner Joch wurde ebenfalls im 1. Weltkrieg in der Folge des Bahnbaus, als Fahrweg errichtet und verdankt seine Entstehung dem Bedürfnis nach einen Nachschubweg für die Dolomitenfront . Später wurde der Fahrweg zu einer Straße ausgebaut, 1960 war dieser Ausbau abgeschlossen. Der alte Jochweg zweigt in Plan links von der Straße ab und steigt von da aus neben dem Freabach steil zum Pian da lora an, einer Waldlichtung mit einen herrlichen Ausblick . Dieser alte Jochweg ist mäßig ausgebaut, mit steinigem Belag ist er aber dennoch als Fahrweg zu gebrauchen . Der weitere Verlauf der Trasse des Jochweges zur Paßhöhe und darüber hinweg, verläuft zum Teil unmittelbar in Nähe der modernen Straße, die sie teilweise auch quert . Gerade in Paßnähe kann man auf den alten Jochweg den Paßweg verkürzen, da dieser nicht so viele Kehren aufweist, wie die moderne Straße .

### **Sellajoch (2121m) \*\*\*\***

Grödner Tal -> Val di Fassa

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Über das Sellajoch führte schon in vorrömischer Zeit ein bescheidener Übergang, der aber bei den Römern selbst kaum Bedeutung hatte . Sogar in der Steinzeit wurde das Sellajoch begangen, davon zeugen zahlreich am Sellajoch gemachte Funde von Feuersteinwerkzeugen, die man auf Grund ihrer Form auf die Mittlere Steinzeit datierte . Nach der benachbarten Seiser Alm, stellt das Sellajoch einer der fundreichsten Gebiete der Alpen dar, zumindest was Artefakte aus der Steinzeit betrifft . Bisher sind acht verschiedene Fundstellen am Sellajoch ausgemacht worden, die von Rastplätzen steinzeitlicher Jäger, über Werkstätten steinzeitlicher Werkzeugmacher, bis hin zu saisonalen Siedlungen bronzezeitlicher Hirten reichen . Die Fundpalette reicht somit von Pfeilspitzen aus Feuerstein, bis zu frühen Keramikresten . Viele dieser Fundplätze lagen entlang der alten Wege, die über das Sellajoch führten und noch immer führen . Andere lagen unmittelbar auf der Paßhöhe, so der einer bronzezeitlichen Lanzenspitze .

Die Sellajochstraße kann seit 1872 vom Verkehr genutzt werden, natürlich freilich nicht ohne zahlreiche zwischenzeitliche Ausbauten und Modernisierungen . Zwar wird die Straße über das Sellajoch auch offiziell nach besagten Übergang benannt, dennoch ist die höchste Stelle der Straße nicht das Sellajoch, sondern das 2237m hohe Col de Toi . Das Sellajoch wird von der Sellajochstraße tatsächlich nur tangiert, und die Wasserscheide am unweit benachbarten Col de Toi überquert . Allerdings führt eine Nebenstraße von der Hauptstraße, zum tatsächlichen Sellajoch .

Heute befinden sich in der Umgebung des Sellajoches eine Vielzahl von Wintersporteinrichtungen und zu deren Diensten auch zahlreiche Seilbahnen . Bereits im 1. Weltkrieg gab es am Sellajoch eine Seilbahn, diese diente aber nicht dem Wintersport, sondern der Frontversorgung und verband den Bahnhof Plan, mit der Umladestation Roja, wo sich die Seilbahnen in ein Reihe

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

weiterer Seilbahnen verzweigte .

### **Pordojoch (2239m) \*\*\*\***

Val di Fassa -> Col di Lana

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Auch das Pordojoch war dem Steinzeitmenschen bekannt, wie unmittelbar in der Paßnähe gemachte Funde zeigen . Die Funde sind aber bei weiten nicht so zahlreich, wie an anderen Pässen der Dolomiten, man kann daher darauf schließen daß das Pordojoch nur gelegentlich von steinzeitlichen Jägern genutzt wurde .

Als Teil jener Straße, die später unter den Namen 'Große Dolomitenstraße' bekannt wurde, wurde im Jahre 1905 eine Straße über den höchsten Dolomitenübergang fertiggestellt . Im Jahre 1909 weihte hier, am höchsten Punkt der später 'Große Dolomitenstraße' genannten Straße, selbige feierlich ein . Sie wurde auf Initiative des Deutsch-Österreichischen Alpenvereins erbaut, zu hauptsächlich touristischen Zwecken . Bei einer so heren Nutzung des Alpenverein sollte es aber nicht lange bleiben . Nur zehn Jahre später, im 1.Weltkrieg, drangen italienische Truppen bis in die Nähe des Pordojoch, wo sie für zwei Jahre aufgehalten wurden, bis sie 1917 wieder abgedrängt werden konnten . Eine Reihe von Seilbahnen erschlossen die Front zwischen Marmolata und Fanis, um die Bergstellungen auch sicher und einfach zu versorgen . Auch über das Pordojoch führte eine solche Seilbahn, die von Roja kommend zur Front bei Araba führte . Auch die Bergwege und Straßen wurden in den Kriegsjahren, teilweise umfangreich ausgebaut, letztendlich waren aber die Kriegsschäden um einiges größer und es sollte noch Jahrzehnte dauern, bis sie auch alle behoben waren .

Östlich des Pordojoches sieht man einige Berge, die im 1.Weltkrieg durch die erbitterten Kämpfe berühmt wurden, allen voran der 2562m hohe Col di Lana . Dieser Berg befand sich in österreichische Hand, ganze 13mal versuchten die Italiener die Stellungen auf diesen Berg zu stürmen, aber auch die Unterstützung von starken Artilleriefeuer konnte ihnen nicht helfen, so wurde der Berg bald Blutberg (Col di Sangue) genannt . Die Italiener ersannen daher eine List und versuchten den Berg in die Luft zu sprengen, in dem sie Minenstollen von unten her zur Bergspitze trieben . Wochenlang hörten die Österreicher, wie sich die italienischen Mineure in den Berg gruben . Eine Zurücknahme der Stellung wurde aber abgelehnt, aber man hoffte trotz der Sprengung mit den Resten der Besatzung die verbliebenen Stellungen zu verteidigen . Am 17.April 1916 erfolgte die Zündung der Sprengkammern, der Berg tat sich auf und es entstand ein riesiger Krater, große Teile der österreichischen Soldaten starben dabei . Dennoch konnten die Österreicher die Stellung halten und trotz den Unheils den Einbruch der Italiener verhindern .

Der Gebirgskrieg war hart, die Opfer auf beiden Seiten groß, die Spuren der Kämpfe kann man gerade um das Pordojoch herum allenthalben heute noch sehen . Unweit des Pordojoch befindet sich eine Kriegsgräberstätte für die Gefallenen die die beiden Weltkriege in den Dolomiten forderten . Über 8000 deutsche und österreichische Gefallene aus dem 1.Weltkrieg und noch mal 900 aus den zweiten, liegen in dem 1959 eingeweihten achteckigen Bauwerk, welches aus einen Turm mit einer umgebenen Rundmauer besteht .

Am Pordojoch nimmt der 'Bindelweg', einer der schönsten Dolomitenhöhenwege für Wanderer, seinen Ausgang . Auch der 'Bindelweg', hat zum Großteil seinen Ursprung, in den Stellungsbau des 1.Weltkrieges .

Seinen Namen hat das Pordojoch vom Pordotal, welches seinerseits seinen Namen vom lateinischen 'Pratutun' hat, was soviel wie 'Wiesenreiche Gegend' bedeutet ! Später wurden daraus die Formen 'Pordou' bzw. auch 'Davoj' . Eine weitere Namensklärung scheint eine Urkunde aus dem Jahre 1358 zu bieten, dort wird das Pordojoch als 'Monte Pordo' bezeichnet, was aber möglicherweise von 'peredel-duj', zu Deutsch 'Eulenfelsen', stammt .

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

### **Passo di Compolongo (1875m) \*\***

Val Badia -> Col di Lana

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

In den Jahren 1898-1900 wurde eine Kunststraße über den Passo di Compolongo, der damals noch als Campolungopaß bezeichnet wurde, neu erbaut . Da sich einige Schwierigkeiten beim Bau ergaben, sollten einzelne Bauarbeiten sich aber noch bis 1901 hinziehen . Der Campolungopaß hatte aber immer schon nur eine lokale Bedeutung und selbst die neue Straße konnte daran nichts ändern . Allenfalls für die Verbindung des Val Badia mit Cortina hatte diese eine gewisse Bedeutung, aber mit den Bau einer Straße über den Valparola, verlor der Campolongo auch diese Bedeutung und ist eigentlich nur noch von touristischen Interesse .

### **Fedajajoch (2047m) \*\*\*\***

Val di Fassa -> Caprile

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Fund einer römischen Waage im Paßbereich, läßt darauf schließen, das die etwa 4km lange und 200m breite Hochfläche, des Fedajajoches auch in römischer Zeit begangen wurde . Eine Straße, gleich welcher Qualität führte zwar nicht über ihn, wohl aber doch ein als Saumweg genutzter Naturpfad . Dieser wurde bereits im Jahre 1650, als 'Steig' bezeichnet, in einer schriftlich genannt .

Im 1.Weltkrieg rückte die Front in die Nähe des Paßes . Am Gipfelgrat der Marmolata hatten sich österreichische Kaiserjäger und bayrische Alpenkorps, insgesamt 1500 Mann, in das harte Gletschereis eingegraben . In dem Gletscher errichteten sie eine regelrechte Eisstadt mit insgesamt acht Kilometer langen Stollen, Vorrats- und Munitionsräumen, Unterkünften und sogar ein Hospital . Die Eisstadt war zwar relativ sicher, aber die Barackenlager oberhalb des Gletschers wurden oft zur Falle . Bei den dort stationierten Soldaten forderten Lawinen mehrere hundert Opfer .

Die Straße über das Fedajajoch, den man heute auch als Passo di Fedaja bezeichnet, die eigentlich nur ein alter Saumweg war, wurde bis 1971 vortrefflich mit allerlei Kunstbauten zu einer Autostraße ausgebaut . Erforderlich wurde dabei, das man erhebliche Teile der Straße neu trassieren mußte .

### **Passo di Valparola (2192m) \*\*\***

Val Badia -> Passo di Falzarego

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Auf der trümmererfüllten Paßhöhe befindet sich ein großes, größtenteils zerstörtes österreichisches Fort aus dem 1.Weltkrieg, das Fort 'Tra i Sassi' . Vor dem Krieg gab es nur eine Straße, die von der Falzarego-paßstraße abzweigte und bei 'Tra i Sassi' endete . Da diese durch italienischen beschuß schnell zerstört war, benötigte das Sperrfort eine andere Art der Versorgung . Ein Straße wurde geplant, doch bevor diese fertig war konnte man ein Netz von Seilbahnen fertigstellen die St.Cassian mit dem Sperrfort und den ihm umliegenden Stellungen verband . Ab St.Cassian gab es bereits eine Straße, für den Fronnachschiebung wurden aber vor allem weitere Seilbahnen benutzt, die über Corvara bis Plan an der Grödnerbahn reichen . Bis Kriegsende kümmerte man sich somit nur wenig um eine Straße über den Valparola . Diese Straße wurde erst nach dem zweiten Weltkrieg, in den 50er und 60er Jahren erbaut .

Seinen Namen hat der Valparola von den Eisenhütten, die sich einst in Paßnähe befanden . 'Valporola' ist insofern die lateinische Übersetzung, des deutschen Wortes 'Eisnofenalpe' . Ruinen dieser Öfen, die noch bis in das 16.Jh. hinein in Funktion waren, sollen noch 1860 zu sehen gewesen sein . Und auch schon der Steinzeitmensch kannte den Paß, wie durch vereinzelte Funde am Valparolasee bewiesen ist . Es ist anzunehmen, das auch die Metallverhüttung hier, zumindest bis in die Eisenzeit zurück reicht .

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

In den 60er Jahren des 20.Jh. tauchten Pläne auf, für den Bau einer Eisenbahntransversalen zwischen Venedig und München . Diese Bahn sollte den Dolomitenstock beim Pralongia in einen 39-45km langen Pralongiatunnel, westlich des Valparolapaßes unterqueren .

### **Passo di Falzarego (2192m) \*\*\*\***

Col di Lana -> Cortina d'Ampezzo

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Name des Paßes soll von 'fautso rego' kommen, was soviel wie falscher König bedeutet . Eine Gestalt aus einer alten Sage dieser Gegend, die von einem falschen König und einer echten Königstochter sprach, die zu Stein geworden dem Paß seinem Namen gab . Auch wenn aus dieser Sage kaum ein realer geschichtlicher Bezug gezogen werden kann, zeigt sie doch die langwährende Tradition der Besiedlung in diesem Gebiet . Auch der Falzaregopaß selbst hat sicher viel von dieser alten Tradition erfahren und ist schon seit altersher viel begangen . Zeugnis dieser Tradition sind auch hier die an der Scheitelhöhe gemachten steinzeitlichen Funde .

Das der Falzaregopaß wohl auch im Mittelalter eine überregionale Bedeutung aufwies, dafür spricht ein Hospiz welches im Mittelalter am Paßweg entstand . Später im Jahre 1909 wurde die Straße über den Falzaregopaß fertiggestellt, als Teil jener Straße, die ab 1930 den Namen 'Große Dolomitenstraße' tragen sollte und vor allen für Touristen so interessant ist . Anders als die meisten anderen Paßstraßen die zu dieser Zeit entweder aus Verkehrsgründen oder aus militärstrategischen Gesichtspunkten erbaut wurden, sollte die 'Große Dolomitenstraße' vor allem dem Alpentourismus dienen . Auf einer 1894 in München abgehaltenen Generalversammlung des Deutsch-Österreichischen Alpenvereins wollte man, im Hinblick auf das fünfzigjährige Dienstjubiläum welches Kaiser Franz Joseph I. im Jahr 1898 begehen wollte, etwas hervorragendes schaffen . In Konkurrenz zu Straßenbauplänen über den Gerlospaß, bzw. eine frühe Variante der Großglocknerstraße, entschied man sich für eine Straßen in den Dolomiten.

Nördlich der Westrampe befindet sich der Col di Lana, dort hatten sich im 1.Weltkrieg die Österreicher tief in den Berg gegraben . Bei den ersten Angriffen im Oktober 1915 erkannten die Italiener, das auf herkömmlicher Weise dieser Gipfel über dem Cordevole-Tal nicht zu erstürmen sei . Der Ingenieur und Leutnant Caitani kam daher auf den Gedanken, den Gipfel des Berges, samt seinen Verteidigern in die Luft zu sprengen . Dazu gruben die Italiener heimlich einen Tunnel, um Lärm zu vermeiden anfangs ohne Bohrmaschine, später übertönte man den Lärm mit Artillerie, deren Schüsse mit den Sprengungen synchronisiert wurden . Anfang 1916 erkannte die österreichische Aufklärung aber Schuttablagerungen und kurze Zeit später hörten sie auch die Bohrgeräusche . Sie versuchten mittels eigener Bohrungen den gegnerischen Tunnel zum Einsturz zu bringen, aber am 12.April 1916 konnten die Italiener ihre Arbeit in dem 105m langen Tunnel beenden und jagten den Berg mit 5t Dynamit in die Luft . Dabei starben nicht weniger als 200 Kaiserjäger, es grenzte an ein Wunder dass dennoch viele andere überlebten und ihn gegen den folgenden italienischen Ansturm verteidigen konnten . Er erhielt späterhin den Namen 'Col di Sangue', Berg des Blutes .

### **Passo di Giau (2233m) \*\*\***

Cortina -> Selva di Cadore

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Natürlich steht der breitsohlige Paßübergang des Giaupaßes, hinter denen anderer Pässe der Dolomiten nicht zurück, was die Nutzung durch den Menschen der Steinzeit betrifft . Am Scheitelpunkt, wie an den Wegen zu diesem, fand man Abschlüge und auch einzelne Geräte aus der Steinzeit .

Die Straße des Giaupaßes wurde erst im 1.Weltkrieg angelegt, in der Nachkriegszeit verfiel sie dann schnell wieder und wurde für den Fahrzeugverkehr zu einer Zumutung . Erst in den 50iger Jahren wurde sie wieder modernisiert und ausgebaut, und kann seit 1968, nach dem sie bei einer

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

Unwetterkatastrophe zwischenzeitlich teilweise zerstört wurde, in voller Länge wieder von Autos genutzt werden .

### **Limajoch (2172m) \*\*\***

Val di S.Vigilio -> Valle d'Ampezzo  
Trassierung ; Fahrweg; Fahrverbot

Der im 1. Weltkrieg erbaute Fahrweg ist heute längst wieder verfallen, daher auch für den Autoverkehr gesperrt . Dennoch ist die gesamte Gegend um das Limajoch begehrtes Ziel für Wanderer, diese treffen hier nicht nur auf eine einmalige Landschaft, sondern auch auf eine geschichtsträchtige . So fand man in einer Höhe von 2600m, Reste einer prähistorischen Wallburg . Zwar haben zahlreiche Steinlawinen über die Jahrtausende hinweg viel zerstört, dennoch konnte man Funde machen, die eine Besiedlung von der Bronzezeit bis hinein in die Eisenzeit belegen . Die noch heute erzählten zahlreichen uralten Geschichten und Sagen rund um die Fanisalpe zeigen gut, welche Bedeutung einst diese Hochebene gehabt haben muß . Eine Bedeutung deren archäologische Erforschung wohl noch auf einige Zeit hinaus für so manche Überraschung sorgen kann .

In den 60er Jahren begann der Bau einer in Venedig beginnenden Autobahn, den Fluß Piave und der alten Handelsstraße 'Strade d'Allemagna' folgend . Unklar war dabei, und ist es heute noch, wie und wo das Pustertal erreicht werden sollte . Favorisiert wurden dabei zwei Varianten, eine unter dem Kreuzberg-paß etwa zwischen dem Piavetal und Sexten und eine zwischen Cortina und Bruneck, im Bereich des Limajoches . Der Verlauf der Täler in diesen Raum hätte aber mit einem 20-30km langen Tunnel, einen längeren Tunnel verlangt, als am Kreuzbergpaß . Ohnehin sprach sich Cortina gegen eine Autobahn in dessen unmittelbarer Nähe aus. Umweltschutzgründe wurden dem vorgeschoben, aber es waren wohl eher touristische Interessen, der Wintersportarena von Cortina .

### **Passo Tre Croci (1809m) \*\***

#### **Im Gemärk (1529m) \***

Toblach -> Valle d'Ampezzo  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Über den Paß 'Im Gemärk' führt der alte Handelsweg deutscher Kaufleute auf ihren Weg nach Venedig, der als 'Strada d'Alemagna' bekannt wurde . In den Jahren 1823-1840 wurde aus militärstrategischen Interessen, der alte Weg zu einer Fahrstraße, der sogenannten 'Ampezzaner Straße' ausgebaut . Federführend an der Projektierung dieser Fahrstraße waren die beiden hervorragenden Ingenieure Duile und Negrelli, die auch so viele andere Alpenstraßen Österreichs projektierten .

Eine im ersten Weltkrieg erbaute und später auch elektrifizierte Schmalspurbahn von Toblach nach Cortina, die sogenannte Ampezzanerbahn, welche über den Paß führte, wurde 1964 still gelegt . Ihr Bau wurde 1916 von österreichisch-ungarischen Armeeeinheiten begonnen, die spezialisiert waren auf den Bau von Feldbahnen die die Hauptbahnen mit der Front verbanden . Das Militär sah eine Spurweite von 760mm vor, aber die Trassierung erwies sich als kompliziert und da man dringend diese Bahn benötigte, wurde erst einmal eine Feldbahn in einer Spurweite von 700mm errichtet . An der ursprünglichen Bahn wurde aber weiter gebaut, bis Kriegsende war man dann zu 85% fertiggestellt . Im Jahre 1919 setzte Italien, welches nun das Gebiet durch welches die Bahn führte annektiert und ein erhebliches militär-strategisches Interesse an der Ampezzanerbahn hatte, den Bahnbau fort . Sie finanzierten dies mittels österreichische Reparationszahlungen . Dabei änderte man die ursprünglichen Pläne stark ab, die Trasse wurde verlegt und die Spurweite auf 950mm erweitert . Die Trasse der Feldbahn konnte dabei aber kaum mitverwandt werden, weshalb dessen Gleise nun abgerissen wurden . Am 15. Juni 1921 war die Ampezzanerbahn in voller Länge von Toblach bis nach Pieve di Cadore, fertiggestellt . Den Paß Im Gemärk überquert dabei die Bahn ohne eines Tunnel .

## ALPENPÄSSE - DOLOMITEN-NORD

Nachdem die Ampezzanerbahn noch bei den olympischen Spielen 1956 in Cortina einen ihrer Höhepunkte hatte, wurde sie dennoch schrittweise ab 1962 eingestellt und später demontiert. Die alte Bahntrasse und noch zahlreiche Betriebsbauwerke, sind noch heute als solches erkenntlich. So gibt es noch die ehemalige Bahnstation Landro im Landrotal, hingegen nicht mehr den Ort Landro, den der wurde im 1. Weltkrieg vollkommen zerstört und später nie wieder aufgebaut. Er stand zahlreichen österreichischen Sperrforts im Schußfeld und mußte gesprengt werden. Aber die Italiener sollten im Krieg nie bis in diese Gegend vordringen, das gelang Ihnen erst im Frieden, als sie Südtirol annektierten. Nördlich Landro ließ Mussolini kurz vor Beginn des 2. Weltkrieges und sogar noch während dessen, einige Sperrforts anlegen um Südtirol gegen Deutschland verteidigen zu können. Mussolini dachte sich wohl, Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.

Die Straße des Tre Croci Paßes führt größtenteils durch bewaldete Täler, den Namen hat er bekommen, von einst hier aufgestellten Kreuzen, welche an eine mit ihren zwei Kindern bei einen Schneesturm um-gekommene Mutter erinnern sollten.

### **Col San Angelo (1756m) \*\***

Toblach -> Cortina d'Ampezzo

Trassierung ; gut ausbebaute Straße; SG 2

Bereits ein alter Handelsweg der besonders etruskische Kaufleute nutzten, führte über den Col San Angelo. Bereits im Jahre 1761 wurde ein Fahrstraße über den Col San Angelo erbaut, aber erst 1808 auch eine über den Passo Tre Croci. Später, Jahre nach dem 1. Weltkrieg, wurden diese von den Italienern umfangreich ausgebaut und modernisiert.

Östlich des Col San Angelo, der auch Misurinapaß genannt wird, befinden sich die 'Drei Zinnen', ihnen gegenüber der Paternkofel, welcher im 1. Weltkrieg heiß umkämpft war. Von zahlreichen Stollen wie ein Schweizer Käse durchlöchert, erlaubt ein 600m langer Stollen, im Inneren des Paternkofel, von der Drei-Zinnen-Hütte zur 2650m hohen Gamsscharte hinaufzusteigen. Im Stollen gibt es ab und zu Fenster, die phantastische Ausblicke auf die 'Drei Zinnen' aber auch auf allerlei andere Relikte aus dem 1. Weltkrieg erlauben. Auch zwischen den Pässen Tre Croci und San Angelo gibt es zahlreiche Sperrforts, so sperrten alleine drei gigantische Sperrforts den Paß Tre Croci ab.

\*\*\* \*\*



## PUSTERTAL

### Zwischen Pustertal und Zillertaler Alpen

Bevor die Römer das Pustertal annektierten, war es in der Hauptsache von rätischen Stämmen besiedelt . Nachdem germanische und hunnische Heerscharen das Pustertal verwüsteten, drangen im frühen Mittelalter slawische Siedler die Drau entlang bis weit ins Pustertal . Auch awarische Hirtennormaden sollen sich in dieser Zeit hier niedergelassen haben . Ende des 6.Jh. drangen Baiern im Dienste der Franken von Westen her in das Pustertal ein, in deren Folge ließen sich mit dem beginnenden 7.Jahrhundert auch bairische Siedler nieder . Wohl nur kurze Zeit zuvor wurde auch das Zillertal von Bayern besiedelt . Auch wenn es damals noch zahlreiche Restansiedlungen der verschiedenen Volkschaften gab, die zuvor durch die Gegend, besonders durch das Puster- und das Wipptal zogen und sich meist in eines der vielen ruhigen Seitentäler zurück gezogen hatten . Wohl kaum ein Jahrhundert später überwog aber bereits die deutsche Sprache . Dies war mit Sicherheit weniger Folge von Gewaltmaßnahmen, sondern wohl eher die einer friedlichen Anpassung und Vermischung, welche sich auch anders Orts ähnlich vollzog .

Im späten Mittelalter kam das Pustertal an die Grafschaft Tirol, und über dieses in der Folge an die Habsburger . Lange Zeit war es zwar ein Randgebiet des Habsburger Reiches, aber ein strategisch sehr wichtiges . Führten durch ihn doch nicht nur überaus wichtige Handelswege, sondern auch die noch wichtigeren Heerwege nach Italien . Wer Tirol besaß, besaß den geeignetsten Zugang von Norden nach Italien . Zu dessen Flankenschutz waren das Pustertal, das Zillertal und die anliegenden Paßübergänge von hervorragender Bedeutung . Entsprechend dieser finden sich hier auch überaus zahlreiche Burgen, Festungen und Sperranlagen . Viele waren an dem Gebiet interessiert, was Habsburg wiederum verbissen zu verteidigen wußte .

Nach dem 1.Weltkrieg wurde Tirol südlich der Zillertaler Alpen, trotz seiner rein deutschen Bevölkerung und gegen deren ausdrücklichen Willens von Österreich abgetrennt und an Italien angeschlossen . Nach dem 2.Weltkrieg versuchte Österreich mehrfach das Pustertal als wichtige Verbindung zwischen Tirol und Osttirol zurückzuerhalten, freilich ohne Erfolg . Im einsetzenden Kalten Krieg war der neue Verbündete Italien den USA deutlich wichtiger, als das besetzte und staatlich nur auf dem Papier existierende Österreich . Zwar wurde den Südtirolern Autonomie versprochen, aber Rom schob diese immer weiter hinaus . Die Folgen zeigten sich bald, als die Südtiroler ihre Hoffnungen in einen demokratischen Wandel verloren und sich militanten Kreisen zu wanden . Zwischen 1960 und 1973 riegelte Italien darauf hin den gesamten Gebirgskamm nach Österreich hermetisch ab, da man ein mögliches einsickern terroristisch orientierter Tiroler unterbinden wollte . Diese Zeit war eine Hochzeit der Sabotage und des Terrorismus, die erst mit der Gewährung einer umfangreichen Autonomie Südtirols beendet wurde und heute fast vergessen ist . Heute genießen die Südtiroler ihre Autonomie und haben kaum noch ein ernsthaftes Interesse an einen Wechsel . Auch die Berge sind seitdem längst wieder frei passierbar, Grenzer oder Zöllner begegnet man eher selten .

Das Pustertal ist mit dem restlichen Südtirol und den Dolomitentälern in dessen Süden recht gut verbunden, es gibt eine ganze Reihe von größtenteils gut ausgebauten Straßen . Durch das Pustertal selbst führt auch eine Eisenbahnstrecke, die die Brennerbahn mit den Bahnen Osttirols und Kärntens verbindet . Hingegen fehlen gänzlich Schnellstraßenverbindungen, auch fehlt eine Anbindung des Pustertals mit Tirol, über die Zillertaler Alpen hinweg . Daher werden umfangreiche Umwege notwendig, für den der von Bruneck nach Mayrhofen reisen will .

### **Kreuzbergpaß (1636m) \*\***

Pustertal -> Val Padola

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Der Kreuzbergpaß gehört zu den Übergängen die schon seit alters her rege genutzt wurden . Der breite Sattel des Kreuzberges war einfach zu leicht zu passieren, keine Hindernisse versperrten

## ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

ihn, keine zu großen Steilhänge, als das er nicht schon seit frühester Zeit genutzt worden wäre . Die Römer folgten dabei dieser alten Tradition und bauten im ersten nachchristlichen Jahrhundert eine die Piave folgende Straße über den Kreuzbergpaß, welche über das Pustertal auf die Brennerstraße traf . Es war dies eine zweite 'Via Claudia Augusta', die zur Unterscheidung von der weiter westlicheren über den Reschen verlaufenden Straße gleichen Namens, auch als 'Via Claudia Augusta Altinate' benannt wurde . Diesen Zusatz erhielt sie von ihrem Anfangsort Altino, während die Via Claudia Augusta des Reschenpasses den Zusatz 'Padana' erhielt, welcher an deren Anfangsort Hostilia am Po erinnert, den zu dieser Zeit nannte man die Poebene 'Padana' . Für gut zwei Jahrhunderte lief nahezu der gesamte Verkehr der den Alpenhauptkamm am Brenner überquerte, vorab über den Kreuzbergpaß . Ein Teil des Verkehrs vom Kreuzbergpaß verteilte sich beim heutigen Innichen, wo eine Straßenstation sich befand, aber auch in Richtung Osten, zu einen der vielen Tauernpässe hin . Die durchgehende Brennerroute war erst in voller Länge nutzbar, als ein Weg durch die Eisackschlucht geschlagen wurde . Die Kreuzbergstraße behielt aber dennoch einen Großteil ihrer alten Bedeutung, zumal sie auch weiterhin eine ideale Verbindung zu den Tauernpässen herstellte . So sind auch die Funde von Münzen und anderen Kulturartefakten aus römischer Zeit, entlang des gesicherten bzw. vermuteten Verlaufs der römischen Kreuzbergstraße, überaus zahlreich .

Auch im Mittelalter veränderte sich daran nur wenig, ganz im Gegenteil sogar, denn als die Straße durch die Eisackschlucht nach Abzug der Römer nicht mehr nutzbar war, erhielt sie bis zum Wiederaufbau der Eisackstraße ihre alte Bedeutung als wichtigster Zugang zum Brenner . Als dann am Ende des Mittelalters dann die Brennerroute wieder in voller Länge nutzbar war, tat dies aber dem Kreuzberg keinen Abbruch, denn just in dieser Zeit wurden die Pässe der Tauern vom Saumverkehr erschlossen und rege begangen . Als dann zum Ende des 18.Jh. der Saumverkehr über die Tauern niederging, betraf dies wohl auch den Kreuzbergpaß, über den in dieser Zeit ein mit kleinen Wagen befahrbarer Saumweg führte .

Die moderne Straße über den Kreuzbergpaß, welcher auch Kreuzbergsattel oder Passo Monte Croce de Comelico genannt wird, wurde in den 30er Jahren umfangreich ausgebaut . Sie führt durch eine einmalige Dolomitenlandschaft . Die nicht stark frequentierte Straße ist größtenteils ausreichend ausgebaut . Von der Paßhöhe zweigt noch heute der alte Jochweg von der Straße ab, welcher über Wiesen und einen Wald, zu den Bagni di Val Grande hinabführt . Seit den 60er Jahren ist eine Autobahn in Planung die unter den Namen 'Autostrada di Alemagna' bekannt ist . Sie soll Venetien besser mit Bayern verbinden und ihr Bau wird vor allen von Venedig gefordert . Die Zulaufstrecken von Venedig und aus Richtung Triest sind bereits bis Conegliano fertiggestellt, bis Longarone ist die weitergehende Trasse ebenfalls zu einen großen Teil fertiggestellt . Langsam soll von da eine Fortsetzung entstehen, die über S.Stefano und den Kreuzbergpaß nach Toblach führen soll . Wie die Alemagna dann weiter fortgesetzt werden soll, ist gänzlich unklar, da sich Österreich beharrlich gegen einen Weiterbau wehrt . Italien wünschte sich ursprünglich eine Fortsetzung durch das Tauferers ins Zillertal um über dieses Anschluß an die Inntalautobahn zu erhalten . Später erwog man auch vom Tauferstal ins Tal der Salzach, von man gedachte in Richtung Bischofshofen, Salzburg bzw. Chiemsee weiter zu trassieren . In jüngerer Zeit erwog man dann die Pläne zu vereinfachen und für die nördliche Fortsetzung der 'Alemagna', die Felbertauernstraße zu nutzen, ohnehin wird der Verkehr nach Fertigstellung der 'Alemagna' diese Route entdecken, da sie die günstigste bestehende Nordfortsetzung ist .

Unweit des Kreuzbergpasses befindet sich der 1915 wegen des Beginn des 1. Weltkrieg angelegte Alpinweg 'Strada degli Alpini', der später zu einem der schönsten Klettersteige der Dolomiten ausgebaut wurde . Dieser und zahlreiche andere Punkte im Gebiet des Kreuzbergpasses erinnern an die Kämpfe die hier besonders im Jahre 1915 tobten . Das italienische Militär beging hier einen seiner größten taktischen Fehler, denn die strategische Lage hätte ihnen hier einen Durchbruch gestattet . Den Italienern kann die schlechte strategische Situation der Österreicher am Kreuzberg nicht entgangen sein, dennoch unterließen sie es aus weitlich unerklärlichen Gründen, über den Kreuzbergpaß ernsthaft ins Pustertal vorzudringen . Anstatt dessen versuchten sie über die unüberwindlichen Gebirgskämme, wie die am Col di Lana, vorzudringen, wo sie relativ einfach von den Österreichern in Schach gehalten werden konnten . Gekämpft wurde dennoch am Kreuzberg, die Italiener nahmen sogar die Paßhöhe in den ersten Kriegstagen ein, konnten aber nicht viel weiter vordringen und beschränkten sich im weiteren bis 1917 auf den Artilleriebestrich des

## ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

Sextener Raumes, wobei schon in den ersten Kriegstagen der Ort Sexten vollkommen zerstört wurde . Auch die österreichischen Aktivitäten an diesen eigentlich strategisch so wichtigen Paß, waren eher gering . Erst 1917 brach die italienische Front hier zusammen, das aber von Süden her, weil in Venetien den Österreichern der Durchbruch gelang und Italien die Front weit zurücknehmen mußten .

### **Toblacher Sattel (1170m) \***

Bruneck -> Lienz

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Über den Toblacher Sattel, der schon seit frühesten Zeiten begangen wurde, bauten die Römer eine Verbindungsstraße, die die Brennerroute mit der Norischen Straße verband. Genutzt wurde der Toblacher Sattel aber schon lange Zeit zuvor, auf Grund seiner Lage kann man davon ausgehen, das erste Ausbauarbeiten an den damaligen Naturpfad bzw. wohl mehr Naturpfade, bereits in der Bronzezeit stattfanden . Als die Römer dann um die Zeitenwende hier eintrafen, konnte sich sicher schon recht gute Wege nutzen, die wohl von Kelten, Illyrern und Etruskern Jahrzehnte und Jahrhunderte zuvor erbaut wurden .

Durch den Fund eines prächtigen Meilenstein des Kaiser Decius aus dem Jahre 250 u.Z., im Gemeindegebiet von Niederdorf, ist auch der Verlauf der Römerstraße einigermaßen gesichert . Sie muß, zumindest zwischen Toblach und Niederdorf linksufrig verlaufen sein . Unklar ist aber bis heute, wo sie das Ufer wechselte, bereits bei Goste in Olang, oder erst bei Welsberg, was aber als unwahrscheinlicher gilt . Sicher ist aber, das Welsberg bereits in römischer Zeit eine wichtige Siedlung war, die sich wohl bis in die Steinzeit hinein begründen kann . Wahrscheinlich hat Kaiser Decius einen Ausbau der Straße beendet, der einige Jahre zuvor von Kaiser Gordianus III. begonnen wurde, denn bei der Innicher Pfaffkirche befindet sich ein, diesem Kaiser gewidmeter, Meilenstein, der einst bei der Gratscher Brücke westlich von Neu Toblach gefunden wurde . Und natürlich fand man entlang der gesamten, den Toblacher Sattel querenden Pustertalerstraße, auch zahl-reiche römische Artefakte . So fand 1832 ein Bauer auf dem Toblacher Sattel zwei römische Kupfermünzen . Noch zahlreicher sind die Münzfunde aber im Tal, wo man auch vielerlei andere Funde aus der Römerzeit machen konnte .

Wohl im 6.Jahrhundert drangen Slawen im Schutze ihrer awarischen Herrn und Verbündeten bis über den Toblacher Sattel hinüber . Nur 2, 3 Generationen später versuchten bajuwarische Verbände diese zurückzudrängen . Nach wechselnden Kriegsglück gelang den Bayern im Jahre 610 ein vernichtender Sieg über Slawen und Awaren, die entscheidende Schlacht dazu soll auf dem Toblacher Sattel stattgefunden haben . In Folge dessen wurden die Slawen immer weiter zurückgedrängt, auf der anderen Seite rückte die bajuwarische Besiedlung immer weiter nach Süden und Osten vor . Bajuwaren besiedelten nun Länder, die zum Teil schon einmal in Hand germanischer Völker waren, und dies nur wenige Jahrzehnte zuvor, deren Herrschaft aber kaum Folgen hatte . Sie kamen dabei wohl vom Brenner her, wie wohl auch über den Krimmler Tauern bzw. einen seiner benachbarten Pässe im Westen des Gebirges .

Auf der weiten, Wind und Wetter ausgesetzt und recht eintönigen Hochfläche stand einst ein großes Holzkreuz, das dem Reisenden als Orientierungshilfe diente .

Im Jahre 1765 wurde begonnen die Straße über den Toblacher Sattel zur Reichsstraße auszubauen, aber der Ausbau war nur unvollständig . Und so wurde erst in den Jahren 1823-1830 eine durchgängig neue und moderne Straße über den Toblacher Sattel erbaut, die den niedrigen Alpenpaß mit weniger als 5% Steigung unterquert .

In südlicher Richtung zweigt vom Paß die uralte Handelsstraße von und nach Venedig ab, die 'Strada d'Alemagna' . Sie wird heute von Süden her als Autobahn ausgebaut wird und irgendwann auch einmal den Toblacher Sattel erreichen . Es ist geplant sie über den Toblacher Sattel fortzuführen, wobei man sich noch im unklaren ist, ob sie direkt in nördlicher Richtung fortgesetzt wird . Als Alternativen steht auch ein westliches Abschwenken zur Brennerroute, oder ein östliches zur Felbertauernstraße zur Debatte . Da Österreich weder von der ersten, noch von der dritten

# ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

Variante sehr begeistert ist, wird es wohl, wenn überhaupt, nur zum Bau der zweiten kommen .

## Die Pustertaler Bahn

Von der Brennerbahn zweigt bei der Station Franzensfeste die Pustertalbahn ab, die über den flachen Toblacher Sattel nach Lienz führt und die seit ihrer Fertigstellung im Jahre 1871 die Brennerbahn mit den östlichen österreichischen Bahnnetz verband . Bereits 1858 wurde ein erstes Konzessionsgesuch für den Bau dieser Bahn gestellt, denn Kärnten hatte den Wunsch, sich an die gerade in Bau befindliche Brennerbahn anzuschließen, immerhin hatte dieses noch keine eigenen Paßüberquerenden Bahnen . Aber erst 1868 wurde der tatsächliche Baubeschluß gefaßt, denn zuvor war Österreich zu sehr mit dem Bau der Brennerbahn beschäftigt, als das man in der Lage gewesen wäre, gleichzeitig eine weitere Gebirgsbahn zu bauen . Auch wenn sie zu den eher wenig bekannten Alpenbahnen gehört, weist sie dennoch großartige Landschaftsbilder auf . Kunstbauten sind auf der 175km langen Pustertaler Bahn eher selten und unauffällig, so gibt es gerade mal 5 Tunnel mit einer Gesamtlänge von nur 988m . Und faktisch alle Brücken sind dermaßen bescheiden, das deren Anzahl auf der italienischen Seite von 37 Stück, es gerade mal auf insgesamt 750m zu bringen .

## Gsieser Törl (2205m)

Pustertal -> Defereggental  
Trassierung ; Wanderweg

Der heute recht verlassene Übergang des Gsieser Törl, der heute nur noch den Wandersmann bekannt ist, war vor vielen tausend Jahren schon den Steinzeitmenschen bekannt . Zeugnis dessen, sind Funde von Werkzeugen und Abschlägen aus Feuerstein und Bergkristall, die man im Jahr 1984 fand und einer älteren Phase des Mesolithikums, also der mittleren Steinzeit, entstammen . Da die Funde direkt am Paßübergang gemacht wurden, sind sie auch Belege dessen, das der Gsieser Törl nicht nur bekannt, sondern auch begangen wurde . Auch später wurde das Gsieser Törl begangen, besonders von Bauern die ihr Vieh bis in die Moderne hinein über diesen Übergang trieben .

## Staller Sattel (2052m) \*\*\*\*

Pustertal -> Iseltal  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Funde aus ähnlichen Charakters wie man sie am nur wenige Kilometer entfernten Gsieser Törl machte, sind auch vom Staller Sattel bekannt . Neben Resten einer steinzeitlichen Höhensiedlung fand man im Jahre 1984 auch zahlreiche Werkzeuge und Abschläge, die die damaligen Siedler direkt am Übergang verloren oder wegwarfen . Interessantestes Fundstück ist aber wohl ein Klingenkratzer aus Bergkristal .

Früher war der Staller Sattel ein rein österreichischer Paßübergang, aber seit dem Ende des 1. Weltkrieges, zieht sich die Grenze über die Scheitelhöhe . Mit den neuen Grenzverlauf hat dieser Paß viel von seiner einstigen lokalen, aber absolut friedlichen Bedeutung verloren und erhielt eine vor allem militärische Bedeutung . In Folge dessen baute man von Italien aus, auch bald eine einfache Militärstraße .

Die in den 30er Jahren unter Mussolini angelegt Militärstraße über den Staller Sattel, erschließt eine landschaftlich besonders reizvolle Landschaft . Auch wenn die kehrenreiche Straße später teil-weise ausgebaut wurde, weist sie besonders im Paßbereich noch erhebliche Mängel im Ausbau auf, weshalb der Verkehr teilweise geregelt werden muß . So ist die Abfahrt von der Paßhöhe hinab zum Untersee nur zwischen der ersten Viertelstunde, jeder Stunde gestattet . Ohnehin weist die Paßstraße eine lange saisonale Schließzeit bis weit in das Frühjahr auf . Am 14. September 1974 wurde eine neue Straße über den Staller Sattel eröffnet, die besser als die alte Militärstraße, das südtirolische Antholzer Tal, mit dem osttirolischen Defereggental verbindet .

## ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

Am 16. September 1984 fand zum Zehnjahresjubiläum der Straße, auf der Paßhöhe eine Feier statt, bei der ein kleines Denkmal der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Bis dahin hatten in den zehn Jahren bestehen, immerhin 400.000 Touristen diese Straße passiert .

Ein weiterer lokal wichtiger Paß des Defereggentals ist das Klammljoch (2298m) welches sich einige Kilometer nördlich des Staller Sattels befindet und ins Taufers führt . Das auch das Klammljoch dem Steinzeitmenschen bekannt war zeigt auch hier der Fund von Abschlägen die man unmittelbar auf dem Almwiesensattel des Klammljoches machte . Solche Abschläge entstanden, wenn der Steinzeitmensch Feuersteinwerkzeuge herstellte oder schärfte und sie finden sich überall, wo diese Menschen sich aufhielten . Das Klammljoch war dennoch nie mehr als ein lokaler Übergang, ohne weitergehende Bedeutung . Ein bescheidener Fahrweg der heute über das Klammljoch führt und der nur von Anrainern genutzt werden darf entstammt dann vor allem auch der Grenzsicherung dieses Jahrhunderts .

**Birnlücke** (2669m) \*\*\*  
**Krimmler Tauern** (2633m) \*\*\*

Taufers -> Krimml/Gerlospaß  
Trassierung ; Wanderwege

Eine Begehung der Pässe die man Birnlücke bzw. Krimmler Tauern nennt, ist zumindest für die Bronzezeit anzunehmen . Zwar gibt es bisher noch keine Funde von den Paßhöhen, die in vorchristliche Zeiten datieren, aber verwandtschaftliche Beziehungen die Funde auf beiden Seiten der Pässe bezeugen, scheinen auch Verbindungen über einen oder beide Pässe zu bezeugen, die zu dieser Zeit bestanden haben . Möglich das seine Begehungsgeschichte bis zu 5000 Jahre zurück reicht . Schon zu dieser Zeit begann wohl der Erzbergbau auf beiden Seiten der Pässe, es gibt noch Spuren von diesen und auch vereinzelte Funde von entsprechenden Artefakten aus Bronze in Taufers, dem oberen Ahrntal und dem Krimmler Tal .

Dank der Eisfreiheit des Paßüberganges Krimmler Tauern führt über ihn ein alter Saumweg, der schon von den Römern begangen wurde . Welche Bedeutung aber er zu dieser Zeit hatte ist ungewiß, wahrscheinlich war er wohl kaum mehr als ein regionaler Übergang . Im frühen Mittelalter schien aber die Bedeutung anzusteigen, des es erscheint so, das gerade auch über ihn ein erheblicher Teil der bajuwarischen Krieger und Siedler kamen, die anschließend die Slawen aus dem Pustertal verdrängten . Jedenfalls gehört das Ahrntal zu jenen Tälern südlich des Alpenhauptkammes, wo schon überaus früh eine dichte bajuwarische Besiedlung belegbar ist . Der Paß blieb auch im weiteren Mittelalter nicht vergessen, als man ihn wohl auch ausbaute . Es scheint sogar als ob der Krimmler Tauern bereits in älterer Zeit befahrbar ausgebaut wurde, später aber seine Befahrbarkeit verlor . Dafür spricht einerseits die Erwähnung einer Taverne im 15. Jh., andererseits auch eine Wegumlegung und -verbesserung, die im Jahre 1551 auf Kosten der Salzburger Hofkammer durchgeführt wurde .

Mit Beginn der Neuzeit fiel der Krimmler Tauern, der auch als Schlachter Tauern bezeichnet wird, langsam in seine heutige Bedeutungslosigkeit . Zusammen mit der Birnlücke, bildet der Übergang Krimmler Tauern einen gemeinsamen Weg von einem Tal in das andere, der nur am Kamm kurzzeitig von einem Berg zweigeteilt wird . Der Grund des Bedeutungsabfalls ist wohl auch im zurückgehen der Waldgrenze zu suchen, so soll noch im 18. Jh. die Südseite der Birnlücke bis kurz vor der Paßhöhe bewaldet gewesen sein . Dann zog sich der schützende Wald in deutlich tiefere Lagen zurück .

Europäische Geschichte schrieb die Birnlücke, als im Jahre 1365 Kaiser Karl IV. über ihn nach Italien zog . Das machte er natürlich nicht freiwillig, andere Pässe waren gesperrt, und so bot sich ihm die Birnlücke als eine ideale und direkte Verbindung an . Ähnlich erging es wohl zwei Jahre zuvor Herzog Rodolf IV. von Österreich, als dieser mutmaßlich den Krimmler Tauern benutzt haben soll . Und das im Winter, auf allen vieren kriechend soll er den Übergang gequert haben . Beachtenswert ist fernerhin, das die Birnlücke wohl immer schwerer zu begehen war, als der Krimmler Tauern .

## ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

Dennoch hatten Birnlücke und Krimmler Tauern weniger Kriegsgeschichte geschrieben, als 'Nachkriegsgeschichte'. Im Jahre 1809 versuchten gefangene Sachsen aus dem Ahrntal über den Krimmler Tauern zu flüchten, was ihnen aber mißlungen sein soll. Gute 110 Jahre später, am Ende des 1. Weltkrieges nahmen den umgekehrten Weg ehemalige Kriegsgefangene aus Italien, Serbien und Russland, um so schneller in die Heimat zurück zukommen. Ähnliches geschah am Ende des zweiten Weltkrieges, da der Brenner bereits von den Amerikanern besetzt und gesperrt war, sowie ohnehin von Flüchtlingen und Truppen verstopft war, versuchten viele deutsche Soldaten über den Krimmler Tauern nach Norden zu gelangen. Es sollen tausende gewesen sein, die zwischen Ende April und Anfang diesen Weg nahmen. Später nahmen ihn dann vorzugsweise Nazies und SS-Schergen um der Verhaftungswelle der US-Amerikaner in Richtung Italien zu entkommen, von wo man die Flucht vor allem nach Südamerika erhoffte. Ähnliche Gedanken hatten die bald ebenfalls sich einstellenden Ströme von 'deplacé persons' - Menschen die durch den Krieg entwurzelt waren - also Vertriebene, Kollaborateure und auch Juden auf den Weg ins gelobte Land.

Gerade letztere sollen vor allem im Jahre 1947 zu Tausenden über die Birnlücke und besonders über den Krimmler Tauern gezogen sein, freilich mit Hilfe einheimischer Führer und der 'Brichah', der geheimen jüdischen Fluchthilfeorganisation. Frauen, Kinder und alte Männer waren daran beteiligt - Babys sollen dabei in Kartons, die man auf die Sattel von Saumtieren band, transportiert worden sein. Interessanter Weise bestand bei diesen Zügen das Risiko weniger in den einheimischen österreichischen oder italienischen Polizeieinheiten, die hier eigentlich die Grenze kontrollieren und ausdrücklich auch gegen Juden sperren sollten, denn diese drückten mehr als nur ein Auge zu. Sondern in US-amerikanischen und ganz besonders auch britischen Einheiten, die aus politischen Gründen jede Flucht von Juden Richtung Israel zu unterbinden versuchten.

Der Saumweg über die Birnlücke bzw. Krimmler Tauern, der heute noch dem Wandersmann dient, gehörte noch Mitte des 19. Jh. zu den wichtigen Saumwegen, die den Alpenhauptkamm querten. Er ist als solcher in Karten der damaligen Zeit auch eingetragen, war aber auch zu diesen Zeiten, nur für Säumer und Saumtiere nutzbar. Im Jahre 1876 konstituierte sich in Krimml eine Kommission die unter anderen auch die Möglichkeit erörterte den alten Tauernweg auszubauen und wieder zu beleben und zumindest somit den beginnenden Bergtourismus zugänglich zu machen. Dabei ging es vor allem um den Weg über den Krimmler Tauern, als um den über die Birnlücke. Diese erhielt dennoch 1891 eine neue Weganlage, keinen Saumweg und freilich auch keine Straße, sondern nur einen einfachen Weg, der dem Bergtourismus diene und auch von dem Bergtourismus dienenden Kreisen initiiert und durchgeführt wurde. Dieser Weg ersetzte den alten und mittlerweile völlig verfallenen Weg mit einer relativ bequemen Neuanlage.

Auch der Weg über den Krimmler Tauern erfuhr Ausbauten und noch 1948 war er im Verzeichnis der Landesstraßen aufgeführt und durch die Landesstraßenverwaltung unterhalten. Aber erst zwischen 1979 und 1984 wurde der Weg entlang der Krimmler Ache auch tatsächlich befahrbar ausgebaut, von einer Anrainergenossenschaft zu Wirtschaftszwecken, der für die Allgemeinheit zum Großteil gesperrt ist. Ein 294m langer Tunnel, der Oberhafentunnel, wurde dabei errichtet. Rund 20 Mio. ASh. kostete der Bau, den zu 80% das Land Salzburg übernahm. Auf italienischer Seite reicht die Straße zwar deutlich weiter an die Paßhöhen heran, aber die letzten Kilometer müssen doch zu Fuß bewältigt werden.

### **Hörndljoch (2553m)**

Stilluptal -> Arntal  
Trassierung ; Wanderweg

Auf Karten aus der Mitte des 19. Jh. ist noch ein Saumweg eingetragen, der über das Hörndljoch führte und von einiger Wichtigkeit auch für den überregionalen Verkehr gewesen sein muß. Mit den Bau der Brennerbahn, verfiel dieser Saumweg aber in eine völlige Bedeutungslosigkeit und wurde fortan kaum noch lokal genutzt.

Für das Gebiet des Hörndljoches, in dessen Bereich es derzeit kaum mehr als einfache Wandersteige gibt, gibt es seit den 60er Jahren des 20. Jh. zahlreiche Pläne für Untertunnelungen. Diese

# ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

Tunnel betreffen Straßentunnelbauten, ebenso wie Eisenbahntunnel .

In den 60er Jahren wurden Pläne laut, die das Zillertal und das Tauferstal mit einer Fernverkehrsstraße verbinden sollten . Die Zillertaler Alpen sollten dabei von einem 7,2km-8km langen Tunnel zwischen St.Jakob und dem obersten Stilluptal unterquert werden . Die Scheitelhöhe des Tunnels wurde zwischen 1270m und 1470m Höhe angesetzt und er sollte 5km westlich des Hörndljochs liegen . In den Spitzen der Planungen war sogar ein bald doppelt so langer Tunnel, ja sogar ein bis zum 27km langer Riesentunnel zwischen Taufers und Mayrhofen vorgesehen . Dieser sollte als Fortsetzung der seit Jahren bereits im Bau befindlichen Autobahn Venedig-Inntal, 'Strada di Alemagna' genannt, dienen und den Anschluß an die Inntal-Autobahn herstellen .

Vom Ingenieur Rutz wurde der Bau einer Bergstraße vorgeschlagen, die ebenfalls das Zillertal mit den Tauferstal verbinden sollte . Sein Vorschlag sah den Ausbau des bisherigen im Zillertal bis 'In der Au' verlaufenden Fahrweges und den Neubau einer 8km langen Straße im Sondergrund . Am Ende des Sondergrundes sollte bei einer Höhe von 1975m das Nordportal eines 2,5km langen Scheiteltunnels liegen . Vom Südportal in 2100m Höhe wäre dann nur noch die Neuanlage einer 12,5km langen Bergstraße entlang des Hollenzberges notwendig, um die gut 1000m Abstieg nach St.Jakob zu gewährleisten . Die Zillertaler Anwohner sprachen sich aber bisher gegen jede dieser Verbindungen aus, mit ihrer Sackgassenlage, die jeglichen Durchgangsverkehr fern hält, sind sie recht glücklich .

## Das Ahrnbahnprojekt

Der selben Zeit wie die Straßentunnelpläne entstammen auch Pläne für den Bau einer Bahnlinie . Diese soll Venedig auf kürzestem Weg mit Bayern verbinden und von Venedig über die Dolomiten, Zillertaler Alpen und das Rofengebirge nach München führen . Notwendig würde dabei der Bau zahlreicher langer Tunnelbauten . Der genaue Verlauf der Trasse würde von Treviso nach Follina, wo der erste Tunnel, der 11.4km lange Valmarenotunnel beginnen sollte . Bei Zumelle würde wieder eine Übertagestrasse beginnen, welche über Bribano nach Agordo führen sollte, um nördlich Agordo in den 45km langen Pralongiotunnel zu münden . Dieser würde den Dolomitenstock etwa zwischen Campolungo- und Valparolapaf durchqueren um bei Bruneck wieder für eine kurze Strecke zur Übertagestrasse zu werden . Nördlich Bruneck sollte etwa bei Gais der 27km lange Ahrntunnel beginnen der direkt nach Ginzling in ein Seitental südlich Mayrhofens führen sollte .

Durch das Zillertal sollte diese Bahnstrecke zumeist überirdisch in Richtung Inntal verlaufen, wo sie bei Münster die Inntalbahn kreuzen würde und in einen letzten großen Tunnel, den 22km langen Rofantunnel münden würde . Dieser würde östlich des Achenpafes direkt in Richtung Tegernsee führen und sich ab da mit einer überirdischen Neubaustrecke nach München fortsetzen . Die Bahnstrecke war in vollem Umfang zweigleisig und später auch als Hochgeschwindigkeitsstrecke geplant, mit zahlreichen Anschlußmöglichkeiten zu anderen Bahnlinien im Inn-, Puster- und Piavetal . Mit ihrer Gesamtstrecke München-Venedig von gut 340km wäre sie um einiges kürzer als die Brennerbahn und könnte diese somit erheblich entlasten . Die zahlreichen Tunnelbauten, die in späteren Projekten um bis zu 20% verkürzt wurden, hätten aber enorme finanzielle Aufwendungen bedürft, die bisher nicht zu erbringen waren .

## **Pfitscher Joch (2251m) \*\*\***

Sterzing -> Zillertal

Trassierung ; einseitig Fahrweg; SG 3-4

Auf der italienische Seite befindet sich eine Militärstraße, welche ab Stein zwar befestigt, aber nicht staubfrei ist . Als nach dem 2.Weltkrieg der Massentourismus aufkam wurden Forderungen laut, eine Straße über das Pfitscher Joch zu bauen um damit das Zillertal an die Brennerroute anzuschließen . Aber das Land Tirol, und vor allem auch die Zillertaler hatten schon frühzeitig an solch einer Straße kein Interesse . Die Zillertaler sind mit ihrer Sackgassenlage äußerst zufrieden, da sie den Durchgangsverkehr vom Tal fernhalten . So sind es kaum 4 km Luftlinie, die vom End-

## ALPENPÄSSE - PUSTERTAL

punkt des italienischen Fahrweges auf das Pfitscher Joch, bis zur Straße am Schlegeisspeicher fehlen . Mit dem Auto kommt man daher nicht weiter, wohl aber zu Fuß auf einen älteren Saumweg . Am Schlegeisspeicher endet eine Straße aus dem Zillertal, die die Kraftwerkserbauer des Schlegeisspeichers erbauten . Diese passiert zwei 400m lange, durch Ampelverkehr geregelte Tunnel .

### **Tuxer Joch (2338m) \*\*\***

Schmirntal -> Zillertal

Trassierung ; Wanderweg

Über das Tuxer Joch führt ein in früheren Zeiten häufig begangener Saumweg von der Brennerroute ins Zillertal hinein, der aber seit dem 19.Jh. nur noch von Wanderern genutzt wird . Aber noch vor wenigen Jahrhunderten war das anders, Bauern mit ihren Viehherden zogen über das Joch, genauso wie Bauern und kleine Händler mit lokalen Produkten . Zuweilen zogen aber auch Trauerzüge über das Joch, denn da die Ortschaft Tuxer einst zur Gemeinde Schirm auf der anderen Seite des Joches gehörte, mußten auch die Toten dort hin geschafft werden . Später wurde diese kirchenrechtliche Einteilung zwar abgeändert, die weltliche Verwaltung wurde aber erst im Jahre 1926 geändert . Mittlerweile war das Tuxer Tal längst zum Zillertal orientiert, da es zwischenzeitlich eine Fahrstraße von dort erhielt . So verlor auch das Tuxer Joch seine restliche Bedeutung für den lokalen Verkehr und dient seither nur noch dem Vergnügen von Bergwanderern .

Im Jahre 1940/41 entstand ein Plan zum Bau einer Touristenstraße über das Tuxer Joch, sogar ein vollständiges Projekt wurde ausgearbeitet . So ganz friedlich war dieses Projekt dann aber doch nicht, denn für die deutsche Wehrmacht besaß eine Seitenstraße zum Brennerpaß eine erhebliche strategische Bedeutung .

Auch den prähistorischen Menschen war das Tuxer Joch durchaus bekannt, so zeugen Funde von Geräten aus Hornstein und südalpinen Feuerstein, auch hier von einer Begehung des Tuxer Joches durch den Steinzeitmenschen . Das der Paß auch späterhin begangen wurde, davon zeugt ein Fund einer Schmucknadel aus der mittleren Bronzezeit .

\*\*\* \*\*



## BRENNERROUTE

### Der wichtigste Paß der Alpen

Der niedrigste Übergang über den gesamten Alpenhauptkamm, ist der nur 1375m hohe Brennerpaß, auf dessen Route man die Alpen an seiner niedrigsten, aber auch breitesten Stelle überqueren kann . Die Bedeutung des Brenner riß auch über die Jahrtausende hinweg kaum ab, auch wenn zeitweise der nur wenig höher gelegene, aber besser begehbbare Konkurrent, der Reschen, eine höhere Bedeutung hatte . War seine Position in der Antike und dem Mittelalter noch immer wegen anderer Pässe gefährdet, so konnte der Brenner erst in der Neuzeit seine heutige führende Position durch weiteren Ausbau, dem Bau einer überaus gut befahrbaren Straße und später auch einer Bahnstrecke, erweitern und verfestigen . Spätestens ab dem 17.Jh. war der Brenner der wichtigste über den Alpenhauptkamm führende Paß überhaupt, eine Rolle die der Brenner im 20.Jh. nicht nur verteidigte, sondern auch auszubauen mußte . Durch die Verkehrspolitik der Schweiz, die den Gotthard künstlich ins Abseits drängt, wird der Brenner wohl auch im 21.Jh. seine führende Position behaupten .

Neben der überaus geradezu mittelgebirglichen Höhe, liegt der weitere große Vorteil der Brennerroute in ihrer topographischen Lage . Südlich des Brenners führt das Tal der Etsch direkt in Richtung Norden zum Paß, nur bei Brixen macht das Etschtal einen weiten Bogen, um aber letztendlich wieder auf die alte Route zukommen . Diese Richtung wird auch nach Überquerung der Paßhöhe fortgesetzt, erst bei Erreichen des Inntals bricht die direkte Süd-Nord-Richtung ab . Dieser Abbruch schwächt zwar ein wenig den Brenner, da der weitere direkte Weg nach Norden durch den Gebirgszug des Karwendel versperrt ist . Aber zum Ausgleich dessen gibt es mehrere Paßwege, die eine Fortsetzung in nördlicher Richtung bilden. Der wichtigste führt in nordöstliche Richtung durch das Inntal nach Südostbayern . Dies ist zwar der von der Natur vorgegebene und heutige wichtigste Weg der Brennerroute, aber historisch gesehen waren die Wege über den Seefelder Sattel/Porta Claudia bzw. Holzleitensattel/Fernpaß die weitaus wichtigeren . Heute dienen diese Wege aber nur noch dem regionalen oder touristischen Verkehr, während der internationale Verkehr durch das Inntal führt .

Die Herkunft des Paßnamens 'Brenner' ist umstritten, zwar wird allgemein angenommen er habe seinen Namen von dem rätischen Stamm der Breuni, auch Breonen genannt, welcher im Gebiet zwischen Inn und Bozen, zur Römerzeit und bis hinein ins frühe Mittelalter siedelte . Es gibt aber auch andere Erklärungen, z.B. eine die den Namen des Paßes auf den ab dem Jahre 1280 urkundlich belegten Hof des Prenarius, der durch Brandrodung entstand, zurückführt . Die Bezeichnung 'Prenarius' weist dabei auf eben diese Brandrodung zurück, bei dieser wurde der sumpfige Urwald auf der Paßhöhe niedergebrannt und urbar gemacht . Dies geschah zwar schon teilweise einmal zur Römerzeit, mußte aber im hohen Mittelalter noch einmal wiederholt werden . Auch ein bajuwarischer König Brennus, der mit seinem Heer hier am Brenner einst von Lawinen verschüttet wurde, wird gern als Namensgeber herangezogen .

Trotz seiner regen Nutzung sind uns heute die tatsächlichen bzw. ursprünglichen Namen des Brenner aus der Römerzeit, ja nicht einmal aus dem frühen Mittelalter bekannt . Es mag schon wunderlich erscheinen, das trotz der langen und auch sehr regen Nutzung des Brenner es zwar über Brennerüberschreitungen zahlreiche historische Überlieferungen gibt, doch dabei nie der damalige Name des Brenner genannt wird . Allenfalls wird nur die Bezeichnung der Straße die über Brenner führt genannt, die 'Via Claudia Augusta' oder deren mittelalterliches Pendant, genannt . Allenfalls wird der Name des durchquerten Gebirges genannt, aber eben niemals der des eigentlichen Überganges . Dies ist aber nichts ungewöhnliches, nur für wenige Pässe, zumeist alle in den West- und Zentralalpen gelegen, gibt es Überlieferungen der alten Namen . Der Geograph Polybius zählt nach Strabo vier Übergänge über die Alpen auf . Der 'Rhätischen Übergang', der einer der vier ist, ist wohl der Brenner - wenn es nicht der Reschen ist.

Einen ersten Anhaltspunkt auf eine Namensnennung des Brenner, gibt ein Dokument aus der Zeit Karls des Großen, der dabei genannte Landschaftsname 'Alpes Noricas' wird zuweilen für möglich

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

gehalten, das damit der Brenner gemeint ist . Im Hochmittelalter taucht für die höheren Bereiche des Brenner zuerst der Name 'Wibetwald' auf, noch heute heute heißt die Talfurche der Brennerroute zwischen Innsbruck und Brixen 'Wipptal' . Ab dem 13.Jh. findet sich der Name 'Mittenwald', welcher für die starke Bewaldung des Sattels des Brennerpasses spricht und wohl direkt auch für die Bezeichnung des Paßübergangs Verwendung fand . Recht häufig findet sich auch die Bezeichnung 'Vallis Tridentina', der als Bezeichnung für den 'Tridentinischen (Tal-)Weg' gilt . Nur wenige Jahrzehnte später, werden aber die bisherigen Bezeichnungen durch den neuen Namen Brenner ersetzt . So findet man erstmals den Namen 'Brenner' als Bezeichnung für den Paß im Jahre 1388 . Gerade damit wird es recht wahrscheinlich, das 'Brenner' als Ableitung vom Brennerhof, also des Hofes des Prenarius bzw. Prenner genommen wurde, der bereits Jahrzehnte vorher mehrfach, auch im Zusammenhang mit dem Paßverkehr genannt wird . Ob nun letztendlich Hof und Paß seinen Namen eben von der Brandrodung, den Breonen oder beiden zusammen hat, ist heute nicht mehr sicher zu klären .

Außer den hier genannten gebräuchlichsten Namensklärungen, sollte auch eine weitere Möglichkeit Erwähnung finden . Der wichtigste Ort am südlichen Ende der Brennerroute war die Stadt Verona . Schon in der Antike war sie bedeutend, aber erst im Mittelalter wurde sie es richtig . Die Deutschen nannten sie Bern, und jener Dietrich von Bern, stammt eben aus jenen Bern . So mancher Paßweg war nach dem Ort benannt, zu dem er führte . Der Brenner führt genaunommen nach Verona, warum sollte er also nicht nach dieser Stadt benannt worden sein . Wie leicht wurde aus der 'Berner', der 'Brenner', der sprachliche Unterschied ist nur sehr gering !

### **Brennerpaß (1371m) \***

Innsbruck -> Bozen

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Es gibt keinen Grund, warum der Brenner nicht schon seit über 10.000 Jahren in Benutzung ist, seitdem sich wenige Jahrhunderte zuvor die Eispanzer der Eizzeit weit vom Brenner zurück gezogen haben, wird der steinzeitliche Mensch sicher schon den einfachen und unversperrten Weg über den Brenner gefunden haben . Archäologische Funde die man beiderseits des Passes machte, und die auffällige Ähnlichkeiten aufweisen, scheinen dies auch ausdrucksvoll zu belegen . Man weiß das es auch schon in der Steinzeit Fernhandel getrieben wurde und wahrscheinlich ist gerade das Kaufmannsgewerbe, das tatsächlich älteste Gewerbe der Menschheitsgeschichte . So scheint es auch, das es der Fernhandel schon in der Steinzeit über den Brenner geführt wurde, eine Tradition die mit dem Ende der Steinzeit schnell anstieg, da jetzt der Bedarf an Fernhandelsprodukten allerorts ebenfalls schnell anstieg .

Spätbronzezeitliche Funde von Situlen, eimerähnlichen Kultobjekten, die man bei Matrei und Bozen machte, zeigen auf das schon zu dieser Zeit der Brenner vom Handelsverkehr rege benutzt wurde . Denn die Situlen entstammen recht eindeutig der Hallstattkultur . Man weiß noch nicht wer diesen frühen Handelsverkehr organisierte, vielleicht waren es die Träger der Hallstattkultur, vielleicht aber auch nur etruskische Kaufleute, von denen bekannt ist, das sie in Gebiete der Alpen und darüber hinaus reisten um zu handeln .

Auch beim Baubeginn der Europabrücke fand man unweit dieser auf einen kleinen Plateau einige Keramikstücke die sich als frühbronzezeitlich erwiesen . Weitere Grabungen, zu der auch Arbeiter von der Europabrücke abgestellt wurden, legten eine bronzezeitliche Siedlung aus dem zweiten vorchristlichen Jahrtausend frei . Es erwies sich, das schon zu dieser frühen Zeit der Mensch die Natur zu verändern wußte, Wohnterrassen wurden angelegt und auch schon Schutzbauten errichtet . Wahrscheinlich lag diese Siedlung, die mit dem Ende der Bronzezeit wieder verlassen wurde, an dem damaligen Brennerweg . Sicherlich gab es aber schon zu dieser Zeit einen regen Handelsverkehr über den Brenner, denn die aufgefundene Keramik stammte zum Teil aus Straubing und dem Pustertal .

Bereits 500 Jahre vor der Zeitenwende führten Etrusker ihre Waren und Kunsterzeugnisse über den Brenner in die Gebiete nördlich der Alpen aus . Zahlreiche weitere Funde, wie auch die ebenfalls zahlreichen Wallburgen aus dieser frühen Zeit, belegen die einstige Bedeutung des

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

gesamten Gebietes, die ohne eine rege Nutzung der Pässe, allen voran des Brenners, kaum möglich gewesen wäre. Es erscheint sogar mehr als wahrscheinlich, das sich die Etrusker entlang des Verkehrswege über den Brenner und Reschen niedergelassen haben. Aus ersten Handelsstützpunkten und Kontoren, entwickelten sich schon bald Niederlassungen, die eindeutig der etruskischen Kultur angehörten. Als die Römer Eturien besetzten und der etruskischen Kultur ein Ende bereiteten, lebte diese in den Alpen noch für lange Zeit fort. Aber bereits einige Zeit vorher hatte der Brenner wohl eine Abwertung zu erfahren. Es war in der späten Eisenzeit, als nach dem Kelteneinfall der Brenner für einige Jahrzehnte zu einen Lokalpaß verfiel. Die Fundverteilung spricht dafür eine recht deutliche Sprache. So gibt es zwar reichhaltige Fundstellen südlich des Brenners, aber nördlich des Brenners sind diese erst wieder um einiges vom Brenner entfernt zu finden und sprechen dann auch für andere keltische Volksgruppen, als die Südtirols. Wahrscheinlich war der Brenner zu dieser Zeit zu unwirtlich, als das Kulturgüter der südalpinen Keltenkultur, über ihn nach Norden zu gelangen.

### Die Römerstraße

Es wußten nicht nur Kelten und Römer den Brenner zu schätzen, auch allerlei Invasoren aus dem Norden nutzen sehr früh schon den leicht begehbaren Übergang, der mit seinen alten Wegen nicht nur für das römische Militär, sondern eben auch für die barbarischen Invasoren, recht leicht zu passieren war. Unter anderen zogen die germanischen Kimbern über den Brenner, als sie im Jahre 102 v.u.Z. in das noch junge und kleine römische Reich einfielen. Um weitere derart tiefe Einbrüche zu vermeiden, besetzten die Römer die Region um den Brenner. Strabo berichtet darüber, das dabei insbesondere südlich des Brenners, die alteingesessene Bevölkerung zum Teil völlig ausgerottet oder versklavt wurde. Dennoch werden alte keltische Stämme wie die Breonen noch bis in das 10.Jh. hinein urkundlich erwähnt, ehe sie gänzlich in die bairische Bevölkerung aufgehen, dabei haben sie sich sicher mehr angepaßt, als vermischt. Die Römer wollten sich die Region und damit ihren Rücken, frei halten von feindlich gesinnten Völkern. Natürlich blieb die Region nicht unbesiedelt, neben einigen wenigen römischen Siedlern, ließen sich insbesondere norische Siedler im Tal der Eisack und seinen vielen Nebentälern nieder. Die keltischen Stämme, soweit sie noch vorhanden waren, fristeten ihr Dasein in den kargen Seitentälern.

Dennoch war gerade der Brenner in der Anfangszeit der römischen Herrschaft eher nebensächlich. Im Jahre 15.v.u.Z. zog der Feldherr Drusus über den Brenner, der damalige Weg kann so schlecht nicht gewesen sein, das ihn eine Armee mit ihren ganzen Gerätschaften und Pferden hätte nicht nutzen können, dennoch war er wohl nicht viel mehr als ein Saumpfad, nur an wenigen Stellen überhaupt ausgebaut und befestigt. Nachdem Drusus, dessen Bruder Tiberius mittlerweile Kaiser wurde, sich für den Ausbau des Reschenweges und damit gegen den des Brenner entschied, entstand dann doch noch im Jahre 48 u.Z. unter Kaiser Claudius ein bescheidener Saumweg. Dieser folgte mutmaßlich in großen Teilen den vorrömischen Saumweg, was heißt, das er in den versumpften Brennerübergang nicht nutzte, stattdessen auf dem westlichen Höhenrücken entlangführte. Dieser jahrtausendealte Weg, lag zwar deutlich höher, war aber sicher vor jede Art Lawinen, noch im frühen Mittelalter wurde er genutzt. Das dieser Weg auch tatsächlich in der Bronzezeit genutzt wurde, davon zeugt der Fund eines Lappenbeils aus Bronze, das am Sattelberg gefunden wurde.

Noch heute ist dieser Hochweg bekannt und wird als 'Reitweg' bezeichnet, eine Bezeichnung die an die gut ein Jahrtausend alte Nutzung des Weges, als Reitweg erinnert. In den 30er Jahren des 20.Jh. lies Mussolini Teile dieses Weges zu einen Militärweg ausgebauten, um die westliche Flanke des Brenner gegen Österreich besser zu schützen. Man kann diese Wege zum Teil noch heute, als sogenannte Brenner-Grenzkammstraße nutzen. Dabei trifft man immer wieder auf den vor- und frühromischen Weg, dieser führte von Gries-Vinaders in langsamer Steigung zur Sattelalm und zum Laawald, von da an führte er über die sogenannten 'Schanzen' zur Steinalm. Die 'Schanzen' sollen ihren Namen haben, von einer Schlacht, die sich die Römer einst hier mit den einheimischen Breonen geliefert haben sollen. Die Schlacht läßt sich heute nicht nachweisen, hingegen aber der alte Weg, der von den 'Schanzen' zur Wechselalm und von da entlang des Giggelberges nach Gossensaß führte.

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Schwierigste Passage des Brenners war aber nicht der eigentliche Übergang, sondern die weiter südlich gelegene Eisackschlucht . Der erste Brennerweg war gezwungen an dieser undurchdringlichen Eisackschlucht einen Umweg über den Höhenzug des Ritten zu nehmen . Ein Großteil des Verkehrs nahm aber ohnehin einen anderen Weg, den schon der vorrömische Verkehr kannte . Dieser führte durch das Tal der Piave, über den Kreuzbergpaß bzw. Cortina in das Pustertal, nach dem er diesem folgte mündete er erst bei Brixen auf die auch heute noch gültige Brennerroute . Dieser Weg wurde von den Römern recht schnell gut ausgebaut, war aber wohl noch nicht in voller Länge befahrbar . Auch der Jaufen und das Penser Joch wurden bis in das Mittelalter hinein, immer wieder als Alternative zur Eisackschlucht genutzt .

Eine Besserung der Wegverhältnisse riet sich regelrecht an, als im 2.Jh.u.Z. germanische Stämme nördlich der Alpen zunehmend ihr Unwesen trieben . Dabei war zu dieser Zeit der Brenner selbst, von den Invasionen kaum betroffen, so drangen zum Beispiel die Markomannen aus dem böhmischen Raum ab dem Jahre 165 u.Z. immer wieder über die Tauernpässe, bis nach Aquilea vor, da diese viel direkter zu ihnen lagen . Solche Einfälle stellten für Rom einen untragbaren Zustand dar, der einer unbedingten Abhilfe bedurfte . Denn dadurch wurden nicht nur die römischen Interessen in den Alpen gefährdet waren, sondern auch Rom, zumindest Oberitalien, selbst . Eine schnelle und direkte Verbindung wurde nun dringends benötigt . Daher befahl Septimius Severus den Bau der Brennerstraße als durchgehende und befahrbare römische Militärstraße erster Ordnung .

Mit dem Bau begann man im Jahre 195 u.Z., schon im Jahre 201 muß sie provisorisch nutzbar gewesen sein - aus dieser Zeit stammen zahlreiche Meilensteine, die auf eine Inbetriebnahme von einigen ausgebauten Teilstücken zu dieser Zeit schließen läßt . Der Bau der kompliziertesten Wegesabschnitte dauert aber noch bis zum Jahr 215 an . Mit Bau dieser Straße wurde auch die Eisackschlucht wegbar gemacht, eine wichtige Voraussetzung damit die neue Brennerstraße überhaupt in voller Länge befahrbar ist . Ganze zwanzig Jahre brauchte man für den Bau der neuen Brennerstraße, die das untere Etschtal mit dem heutigen Augsburg bzw. über das Inntal hinweg über das heutige Rosenheim, mit Regensburg verband . Mit der Eröffnung dieser Straße geriet die Gegend um die Brennerstraße an Rätien, bis dahin gehörte sie zu Norikum, mit dem sie durch die Straße durch das Pustertal verbunden war . Gute hundert Jahre später, wurde unter den Kaisern Maxentius (306-312) und Julian (361-363) die Brennerstraße ein weiteres mal ausgebaut . Dabei wurden vor allem Engstellen entschärft und schadhafte Stellen ausgebessert .

Als sich die Römer entschloßen den alten Brennerweg zu einer Militärstraße auszubauen, haben sie diesen dann zu großen Teilen neutrassiert, so unter anderem auch auf der Paßhöhe . Damals war die Paßhöhe versumpft, was eine ordentliche Weganlage erschwerte, daher führte die Römerstraße wahr-scheinlich in einer etwas höheren Lage, am Hang entlang . Wohl führte sie aber nicht in der Höhenlage wie der vorrömische Weg, der hoch oben entlang einiger Almen und Jöche führte . Dabei war die eigentliche Paßstraße immer noch eine recht enge und schwierige Paßstraße . Da man Kehren scheute zog man sie in einen Zug ansteigend zur Paßhöhe und wieder abwärts, dabei wurden zwangsläufig zahlreiche Kunstbauten notwendig, die wieder rum die Straße besonders anfällig gegen Lawinen und Muren machte. Man fand bei einem Straßenbau im Jahre 1936, hoch über den Brennersee, zahlreiche Reste, eines alten und gewaltigen Pflasterweges . Einige Steine des Pflasters sollen mehr als eine Tonne gewogen haben und aus einem unweit befindlichen Steinbruch stammen . Die Trasse oberhalb des Brennersees entstand durch die Hangführung der Römerstraße am Übergang, die auch nach Passage desselben beibehalten wurde . Erst nach Passage der Engstelle von Lueg, begann die Straße langsam in das Tal hinabzusteigen . Mutmaßlich bauten die Römer auch schon einen ersten Talweg, denn es gibt Hinweise das die Römer in der Spätantike die sumpfige und waldreiche Paßhöhe teilweise gerodet und trockengelegt hatten .

Der südliche Teil der heutigen Brennerroute, zwischen dem heutigen Verona und Bozen, wurde bereits im Jahre 46 u.Z. als Teil der Reschenroute, der ebenfalls 'Via Claudia Augusta' genannten Straße, zu einer Militärstraße ausgebaut . Beide Straßen wurden in einen Zustand ausgebaut, der auch die Befahrung mit Wagen erlaubte, was aber schon in der Spätantike, also kaum 250 Jahre nach dem Bau der durchgehenden Brennerstraße, durch den zunehmenden Zerfall nicht mehr möglich war . Zahlreiche Münz-funde, die man entlang der gesamten Brennerroute machte,

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

beweisen deren starke Frequentierung vom 2.Jh. an, bis hinein ins 5.Jh. . Ebenso zahlreich sind auch Gräber mit römischen Inschriften - in denen weniger Römer als romanisierte Einheimische ihre letzte Ruhe fanden . Mit den Römischen Militär zogen auch an den Brenner fremde Religionen. Inschriften bei Klausen belegen ein Zentrum des aus Ägypten stammenden Isiskultes . Bei Mauls, unweit Sterzing fand sich eine Steinplatte mit einem Mithrasmotiv, ein Beweis das der aus Persien stammende Kult auch am Brenner gepflegt wurde .

Sicher gab es auch schon zahlreiche Gasthäuser und Unterkünfte, das man bisher diese an der Brennerstraße noch nicht fand kommt sicher daher, das sie zu meist niemals dauerhaft aufgegeben wurden . Heutige Gasthäuser oder andere Bauten, befinden sich oftmals über ihnen und verhindern damit eine Erforschung . Neu ist auch nicht der Schrecken, denn der Zoll auf den Brenner dem Reisenden, insbesondere dem Händler machte . Schon damals war mit Wartezeiten auf dem Brenner zu rechnen, weil der Zoll Pakete öffnete und sogar in Briefschaften einsah . Allerdings war der Zoll mit zweieinhalb Prozent nicht sehr hoch, immerhin befand man sich ja auch weiterhin im Römischen Reich . Dennoch scheint das Zollverfahren einträglich gewesen zu sein, immerhin wurde das Zollregal nicht von einem Beamten durchgeführt, sondern von einem sogenannten Zollpächter, der Sklaven den eigentlichen Zolldienst durchführen ließ . Von einem dieser Zollpächter kennen wir sogar den Namen, T. Iulius Saturninus, der auch eine Zollstation am Plöckenpaß besaß . Der Handelsverkehr über den Brenner war zu römischer Zeit überaus rege, Luxusgüter wurden nach Norden transportiert, Honig, Holz, Käse und andere Landesprodukte nach Süden .

Natürlich fand man auch einige Meilensteine der alten Römerstraße, so bei Innsbruck einen der Septimius Severus und seinen Sohn und Mitregenten Caracalla nennt . Die auf ihn angegebene Entfernung von 165 Kilometer nach Augsburg ist recht genau angegeben . Auch an der Einmündung des Stubaitales fand man ebenfalls einen Meilenstein .

Notwendig, wie zahlreich waren auch die Militärbauten, kaum eine Alpenstraße wurde so umfangreich mit ihnen versehen, wie die Brennerstraße . Zahlreiche dieser Sperrfesten und Kastelle, wurden bis über das Mittelalter hinaus, zuweilen bis in die Neuzeit hinein genutzt . Die dadurch notwendigen Um- und Neubauten machen daher die alten römischen Anlagen oft kaum noch erkennbar . Nördlich von Innsbruck, bei Berg Isel, mündete die Brennerstraße in einem mächtigen Kastell, ein dort noch heute verlaufender und begehbarer Hohlweg, entspricht der alten Römerstraße mit seiner originalen Steinpflasterung . Die römische Straße südlich von Bozen, die auf der Basis eines alten rätischen bzw. etruskischen Saumweg errichtet wurde, schlängelte sich bei Castelfeder ganz hart am linken Talrand entlang . Wie bei anderen Trassierungen auch, führte sie auch hier, nur wenig über der Überschwemmungsgrenze entlang und mußte immer wieder Höhenrücken ausnutzen, da die häufigen Überschwemmungen des Etsch die Wegenanlagen sonst nur immer wieder zerstört hätte .

Trotz des Baues vieler Polizei- und Militärstationen entlang der Brennerroute, nutzten auch immer wieder, besonders germanische Völker, den Brenner als Einfallstor ins reiche und sonnenverwöhnte Italien . Und so wußten schon die Alamannen, bei ihrem Einfall im Jahre 286, den Brenner ebenso zu schätzen, wie heute abertausende Autotouristen . Um derartiges zu unterbinden baute Kaiser Diokletian im Inntal eine Befestigungslinie, einen Zwischenlimes . Für einige Jahrzehnte kehrte nocheinmal Ruhe und Zivilisation in die Alpen ein, bis dann endgültig germanische Völker durch ihren stetigen Ansturm, das morsche römische Reich zu Fall brachten . Bald besetzten Goten von Oberitalien aus, zahlreiche alte Befestigungen, so gab es sicher auch am Brenner ein starkes militärisches Kontingent . Es ist möglich das der Ort Gossensaß, seinen Namen (als 'Gotensitz') aus dieser Zeit hat . Anzunehmen ist auch, das auch bei den Goten der Brenner einige Bedeutung hatte, immerhin residierte der Gotenkönig Theoderich in Verona, am südlichen Ende der Brennerstraße, die nunmehr aber nur noch ein Pfad, allenfalls ein Weg war . Nach den Goten folgten von Süden die Langobarden und von Norden die Franken, ab spätestens dem Jahre 600 u.Z. erreichten auch die Bayern den Brenner, welcher alsbald unter ihre Herrschaft geriet . Zu dieser Zeit war die alte römische Brennerstraße längst verfallen, die Brücken waren vom Hochwasser weggespült, die Trassen zum Teil verschüttet . Aus dem Reisebericht des Venantius Fortunatus aus dem Jahre 565 wissen wir dies . Im Alter von 25 Jahre bereiste er unter anderen den Brenner, dabei beklagte er sich, das er so manchen Fluß schwimmend überqueren mußte,

# ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

weil die alten Brücken nicht mehr nutz-bar waren . Dies zeigt, das alte die Römerstraße war zwar verfallen war, dessen ungeachtet aber auch weiterhin genutzt wurde .

## Die Mittelalterliche Straße

Nach den Römern, die anfangs ebenfalls eher den Reschenpaß den Vorzug gaben, stand der Brennerweg im Mittelalter wieder lange Zeit in dessen Schatten . Die alten römischen Wegstationen wurden zu bairischen Adelssitzen, deren Haupteinnahmequelle auch weiterhin Wegezölle waren . Diesen Umstand ist es zu verdanken, das mit Beginn dieser Herrschaft auch der Brennerweg wieder zumindest so not-dürftig ausgebessert wurde, das er wieder als Straße, genauer als 'Untere Straße', bezeichnet werden konnte . Ungeachtet dieser vielversprechenden Bezeichnung war die Brennerstraße wieder bzw. immer noch nicht mehr als nur ein 'besserer' Saumpfad . Dabei wies die frühmittelalterliche Brennerstraße sogar einige Neutrassierungen auf . Die alte römische war schon so stark verfallen, das Umwege und Neutrassierungen einfach unvermeidlich waren . Dabei erreichte man nicht einmal annähernd den alten römischen standard, ja selbst nicht einmal der bescheidene keltische standard war mit ihr erreicht . So wird auch erklärlich, das im frühen Mittelalter, wieder die sichere Anlage des vorrömischen Saumpfades, der hoch über den Brenner entlangführte, Nutzung fand . Mit Beginn des hohen Mittelalters, erringt der Brenner wieder mehr Bedeutung, wieder wird er in kleinen Schritten, aber doch stetig, ausgebaut . Wann dabei der Brennerweg wieder endgültig über die Paßhöhe führt und nicht entlang des Hanges oder über die Almen, ist unklar . Der Sage nach soll bereits im frühen Mittelalter die Paßhöhe (wieder ?) gerodet und trockengelegt worden sein, ein Vor-gang der allerdings erst im 18.Jh. abgeschlossen war . Wohl ab dem hohen Mittelalter führte der Weg hauptsächlich über den eigentlichen Paßübergang hinweg, Hang- und Almwege wurden aber noch bis in die Neuzeit hinein benutzt .

Seit der Krönung Otto des Großen im Jahre 962 zum römischen Kaiser, mußte auch jeder andere deutsche König, der zum Kaiser gekrönt werden wollte, nach Rom ziehen . Von 133 derartigen Krönungs- und Herrzügen, nutzten die (angehenden) Kaiser wohl 66mal den Brenner. Und zuweilen lebte der Kaiser bei diesen Zügen gar nicht mehr, wie bei Otto III. im Jahre 1002 . Dessen Leichenzug hatte gerade den Brenner erreicht, als in süditalienischen Bari ein Schiff aus Byzanz landete . An Bord war die purpur-geborene Prinzessin Zoe, dem deutschen Kaiser zur Braut bestimmt . Jahrhunderte hatten die deutschen Kaiser sich gewünscht eine solche Prinzessin zu heiraten und als sich endlich eine Gelegenheit bot, starb der Kaiser . Man sollte meinen das ein so wichtiger Weg wie der Brennerweg auch entsprechend seiner Bedeutung ausgebaut war, dem war aber nicht der Fall . Man darf sich den damaligen 'Kaisersweg' nicht zu gut vorstellen, wohl kaum war er mehr als ein primitiver Waldweg, aller schlechtesten Standarts . Dazu kamen zahlreiche notwendige Umwege, da es immer wieder zahlreiche Hindernisse gab, so die schwer begehbare Eisackschlucht . Diese mußte man auf alten römischen Wegen über einen benachbarten Höhenzug umgehen. Die Römer hatten zwar später einen Weg durch die Schlucht gebahnt, aber der war längst wieder verfallen . Erst im späten Mittelalter wurde wieder ein Saumpfad durchs Eisacktal erbaut, der nach seinen Erbauer benannte 'Kuntersweg' .

Zur militärischen Sicherung des Weges über den Brenner, verteilten die Kaiser allerlei Privilegien an Ortschaften und Familienclans entlang der Paßstraße - so 1027 der salische Kaiser Konrad II. und 1178 der staufische Kaiser Friedrich I. . Und so manches erteilte Privileg war nicht ganz freiwillig, sondern erzwungener Maßen vom Kaiser gegeben worden . Der Bischof von Trentino erhielt zur Sicherung und des Schutzes der kaiserlichen Interessen entlang der Brennerroute, vom Kaiser in dem Privileg von 1027 das ganze Trentino, Bozen und den Vinschgau als Graf zugesprochen . Es war für den Kaiser besser ein solches Privileg einen geistlichen Herrscher zu geben, als einen weltliche, da die geistlichen keine Erben hinterließen . Das unter dem Strich es bald egal sein konnte ob ein geistlicher oder weltlicher Herrscher die Macht über einen Paßweg haben sollte, konnte er nicht ahnen .

Mit dem Ende des hohen Mittelalters wurden die Romzüge der deutschen Kaiser auch immer unwichtiger, die Macht des Kaisers ließ im gesamten Reich nach . Kleine Landesfürsten wurden immer mächtiger, aber auch das junge Stadtbürgertum profitierte, der Fernhandel stieg stetig an . Anstatt Kaiser, zogen nun verstärkt Kaufleute über den Brenner, dies hatte für die örtlichen

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Landesherrn den großen Vorteil besser Kasse machen zu können . Ein Kaufmann ließ sich nun mal einfacher 'schröpfen', als ein Kaiser . Der Fernhandelsverkehr bedurfte aber auch besserer Wege als ein kaiserliches Herr, ein neuerlicher Ausbau der Brennerstraße war unvermeidbar und er erfolgte auch, wenn auch in kleinen Schritten . Federführend dabei wurden die wohlhabenden Handelshäuser Tirols, aber auch die Landesherrn, wie Herzog Sigismund der Münzreiche, die allesamt einen erheblichen Gewinn aus dem Handel über den Brenner schlugen. So weiß man, das Herzog Sigismund ein Straßenstück bei der Zollstelle Kollmann, welches im Jahre 1480 als kaum nicht passierbar bezeichnet wurde, mit Hilfe von Schießpulver verbreitern ließ .

Aus dem Reisebericht des Felix Faber, der den Brenner Ende des 15.Jh. bereiste, wissen wir das es zu dieser Zeit nicht nur einen Brennerweg gab . So weiß er zu berichten, das Augsburger Kaufleute einen eigenen Weg durch das Gebirge, über den Brenner benutzten, dieser verlief mutmaßlich am Talhang und nutzte eventuell noch die alte römische Trasse . Felix Faber aber mußte die Reichsstraße nutzen, die kurz vorher (1475) der Herzog Sigismund hatte anlegen lassen . Sie verlief unten im Tal und von dort stieg sie steil zum Paß hinauf und konnte schon in erheblichen Teilen als Fahrweg genutzt werden, die ersten Jahrzehnte vielleicht sogar in voller Länge, dies zumindest von den üblichen Karren . Fabers Reise wurde durch ihm entgegen strömende Wassermassen erschwert - es war gerade Frühjahr und Schnee-schmelze . Ein weiterer, älterer Talweg, wohl der Vorläufer der herzoglichen Reichsstraße, war durch dieselben Wassermassen nicht passierbar, wie Felix Faber zu berichten weiß . Da er ihn aber noch erwähnt, scheint er zu besseren Jahreszeiten sicher noch genutzt worden zu sein, denn die verschieden-en Wege unterlagen auch verschiedenen Zoll- und Mautbestimmungen. Trotz der unterschiedlichen Qualität dieser Wege hatten alle eines gemeinsam, sie waren in voller Länge nicht mit Wagen, ja nicht mal mit Karren befahrbar, sondern nur zu Fuß und mit Saumtier begehbar, allenfalls noch zu Pferd bereitbar . Dies machte den Brenner nicht unbedingt sehr leistungsfähig, immerhin waren am Ende des Mittelalters andere Pässe, wie der Septimer, schon befahrbar . Ein Bericht aus dem Jahre 1604 besagt, das ein Transport von Venedig über den Brenner nach Augsburg im günstigsten Fall fünf bis sechs Wochen dauerte, heute schafft man es bequem an einen halben Tag .

Jetzt, am Beginn der Neuzeit hatte der Brenner wieder einen dreifach so hohen Verkehr zu bewältigen, als der Reschen, der in seiner Bedeutung immer weiter zurückfiel . Dem zu danken war, das man seit dem hohen Mittelalter auch stetig die Wege ausbaute . Der Weg war aber in Teilen immer noch so schlecht, das es zu zahlreichen Klagen kam, so zum Beispiel in Matrei . Dort weigerten sich die Zöllner Wegausbesserungen vorzunehmen, weil sie meinten davon keine Ahnung zu haben, auch ein professioneller Wegmacher weigerte sich, weil er sich nicht zutraute die erheblichen Schäden ausbessern zu können . Vor allem waren es aber weniger fachliche Probleme, als finanzieller Art . Die Matreier Bürger klagten darüber das sie kein Geld hätten, da sie selbst keinen Zoll einnehmen oder anderen Gewinn aus der Straße ziehen würden, und die Herren die den Zoll einnahmen saßen weit weg und wußten oftmals ihr Geld für anderes auszugeben . Noch immer wurde in Sachen Straßenbau, zumeist nicht mehr getan, als das was getan werden mußte .

Eine Vielzahl von mittelalterlichen Burgen, die oftmals römischen oder gar vorrömische Ursprünge haben, säumen die Brennerroute. Man findet sie besonders zahlreich an den alten Wegkreuzungen, wo andere Paßstraßen in die Brennerstraße mündeten, so bei Sterzing oder Brixen . Auch gibt es eine ganze Reihe von Klöstern und Hospizen, die an den zahlreichen deutschen Rompilgern gut verdienten, ihnen aber zugleich auch Schutz und Sicherheit vor den Unbilden des Wetters boten . Seit dem Mittelalter gibt es auch auf der Paßhöhe ein Hospiz, zahlreiche damalige Reiseberichten wußten von diesem zu berichten, dabei erinnerte man sich immer wieder gern, an die spezielle Lage des Hospizes, welches auch als 'Brennerpost' bekannt war . Es lag direkt auf der Paßhöhe, das Traufwasser aus der nördlichen Dachrinne floß in die Sill und damit über Inn und Donau in das Schwarze Meer, das aus der südlichen floß in die Eisack und damit in die Adria . Das Hospiz selbst, bildete somit die Wasserscheide des 'Mons Brenner' .

An der Berner Klause, südlich von Bozen, die ihren Namen von der alten deutschen Bezeichnung 'Bern' für Verona erhielt, ermöglichte Otto von Wittelsbach dem Heer Kaiser Friedrich I. die Überwindung der Sperre der Veroneser, als Dank erhielt er vom Kaiser die Herzogswürde . Zu dieser Zeit, gehörte der größte Teil Tirols, wie auch die gesamte Brennerroute schon seit einigen

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Jahrhunderten zu Tirol . In der Folgezeit verlor aber Bayern die Kontrolle über die Brennerroute, bis auf eine kleine Renaissance zur napoleonischen Zeit . Die Bedeutung der Berner Klause hingegen blieb, wenn sie auch leicht über eine Straße passierbar war, war sich von den Sperranlagen leicht zu kontrollieren und damit zu sperren gewesen . So geschah es, das einige Jahrhunderte später, Kaiser Maximilian I. an der selben Berner Klause, von den Venezianern der Weg zur Kaiserkrönung nach Rom versperrt wurde . In dessen Folge verzichtete er auf den seit Jahrhunderten üblichen Romzug und krönte sich kurzerhand selbst zum deutschen Kaiser . Seitdem hörten die Krönungszüge der deutschen Kaiser zwar auf, aber nichts desto trotz verloren die Pässe, allen voran der Brenner, keineswegs an Bedeutung .

Vergessen ist heute die Bedeutung die einst die Schifffahrt auf der Brennerroute hatte . Im Norden war Hall am Inn Endpunkt der 'Bergschifffahrt', bis dorthin kamen Schiffe, die bis zu 40 Tonnen, was um die 30 Wagenladungen entsprach, transportierten . Im Süden wurde der Etsch ab Branzoll, südlich Bozens, für die Schifffahrt auf gleiche Weise genutzt, war der Wasserstand besonders günstig dann sogar von Bozen aus . Erst mit dem Aufkommen der Eisenbahn, endete diese Bergschifffahrt, die schon von den Römern, zumindest in Form von Holzflößerei, betrieben wurde .

Ob der hohen Bedeutung des PASSES, entstand im Mittelalter von der Burg Tirol bei Meran sich entwickelnd, der 'Paßstaat' Tirol . Die Burg Tirol lag zwar nicht am Brennerweg, aber an den Wegen hin zum Reschen und Jaufen, auf denen zur Hochzeit dieser Burg man die Eisackschlucht noch umgehen mußte . Nach gut 200 Jahren, beherrschten die Herren von Tirol die gesamte Brennerroute, von Innsbruck bis Trient . Als die Habsburger dann 1363 Tirol erwerben, wird dann auch 1420 Innsbruck, auf der nördlichen Seite, da wo die Brennerroute, den Inn kreuzt, verlegt . Für Venedig entwickelte sich der Brenner zum wichtigsten Paß überhaupt, das auch, weil sie den südlichen Teil der Brennerstraße unter ihrer Kontrolle hatten . Und so geschah es dann auch, das die Brennerstraße ihre größte Blüte in den Jahren zwischen 1400 und 1550 erlebte, ähnlich wie auch Venedig selbst . Nach dem Niedergang des Orient-handels Venedigs, ging auch die Bedeutung der Brennerroute zurück, ein umfangreicher Ausbau wurde immer notwendiger, sollte der Brenner nicht in Bedeutungslosigkeit versinken .

### Die neuzeitliche Fahrstraße

Mit Beginn der Neuzeit erfolgten einige Ausbauten der Brennerstraße, die aber nie die Brennerstraße in voller Gänze betrafen . Der umfangreichste Ausbau erfolgte 1582-84, als man bei Schönberg eine neue Brennerstraße, die sogenannte 'Saurwein-Straße' baute . Im Jahre 1698 wurde auch eine neue Straße bei Innsbruck erbaut, die den Berg Isel in einer völlig neuen Trassierung bezwang. Nach gut 200 Jahren wurde die gesamte Brennerstraße, inklusive ihres Abschnittes der 'Saurweinstraße' erneuert, zwischen 1772 und 1777 baute man eine neue Straße, die 'Maria-Theresien-Straße' . Diese Straße war von vornherein unbefriedigend, gegenüber der 'Saurweinstraße' brachte sie nur teilweise Verbesserungen, vor allem die Passage von Schönberg blieb noch lange Zeit gefürchtet . Dennoch galt die 'Maria-Theresien-Straße' der damaligen Zeit, als vorbildliche Fahrstraße, die erstmals über den Brenner auch einen durchgängigen Wagenverkehr zuließ . Nunmehr konnten Wagen mit bis zu 40-50 Zentnern Ladung, die nur noch an wenigen Stellen Vorspann benötigten, die Straße befahren . Diese Straße war es dann auch, welche Goethe zu einer Alpenüberquerung 'mit der entsetzlichsten Schnelle' verhalf, als er im Jahre 1786 von Innsbruck aus auf der 'Maria-Theresien-Straße' in nur 50 Stunden nach Trient reiste . Und nicht nur Goethe vertrat die Ansicht, das die Straße so gut sei, daß man sie nachts mit einen schlafenden Kutscher flott befahren könne .

Nachdem es erste Planungen zu einer Modernisierung der Brennerstraße in den 30er Jahren des 19.Jh. gab, wurde 1840 auch mit den Bauarbeiten begonnen . Bis 1845 wurde dabei die neue Brennerstraße, in erheblichen Teilen völlig neu trassiert . Der Projektant der so berühmten Straßen vom Stifser Joch, Arlberg und Finstermünz, Ingenieur Duile, war auch hier tätig und verminderte auch an der Brennerstraße, die Maximalsteigung auf 5% . Somit konnte selbst der gefürchtete steile Abschnitt bei Schönberg, der bisher einen Vorspann erforderte von sechs Zugpferden erforderte, entschärft werden . Für normal beladene Fahrzeuge war nunmehr kein Vorspann mehr nötig, erst 100 Jahre später, als die ersten Lastkraftwagen die Brennerstraße zu erobern



## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

begannen, wurde dies wieder nötig . Da die ersten Lastkraft-wagen noch recht leistungsschwach waren, oftmals überladen wurden, mußte man daher an steilen Abschnitten, Ochsen bzw. später Traktoren oder andere Zugmaschinen vorspannen .

Die neuzeitliche Straße war nur in wenigen Teilen gepflastert, als dann Kraftfahrzeuge aufkamen, war dies völlig unzureichend, die Straßenschäden wurden in den Jahren nach dem 2.Weltkrieg immer drastischer . Aber erst 1929 beschloß Italien die Straße von Bozen zum Brenner zu pflastern bzw. asphaltieren, auch waren einige Trassenumlegungen geplant . Es war das zweite mal, seit dem Bau der Brenner-bahn und der Kanalisierung der Eisack, das die Trasse der Brennerstraße verlegt wurde . Im Jahre 1936 wurden die Arbeiten auf der italienischen Seite beendet, Österreich hatte seinen Straßenabschnitt bereits in den Jahren zuvor teilweise gepflastert, teilweise betoniert, wobei es auch hier zu einigen Trassenverlegungen kam . Nach dem 2.Weltkrieg stieg in den 50er Jahren der Verkehr über den Brenner stark an, wieder wurde ein Ausbau erforderlich . Ohnehin plante man zu dieser Zeit bereits den Bau der Brenner-autobahn, die zwangsläufig auch einige Trassenverlegungen zur Folge hatte . Im Jahre 1961 konnten die ersten neuen Trassenabschnitte vom Verkehr genutzt werden, auf österreichische Seite waren bis 1969 die Ausbauarbeiten an der Brennerstraße beendet, zeitgleich mit den Bau der Autobahn . In Italien hatte man mit den Ausbau der Brennerstraße zwar auch zu Beginn der 60er Jahre begonnen, aber der Ausbau der Brennerstraße war hier erst in den 70er Jahren beendet .

Während die topographische Höhe des Brenners bei 1371m liegt, liegt die der Straße bei 1872, so zumindest nach einer Höhentafel am Paß . Nach amtlichen Unterlagen liegt der Scheitelpunkt hingegen bei 1373,3m . Die Eisenbahn verläuft ohnehin in einen kleinen Einschnitt mit einen Scheitelpunkt von 1370m östlich der Straße .

Zum Schutz Tirols vor italienischen Ambitionen, wurde unter Kaiser Franz I. die Franzenfeste begonnen zu bauen, eine gigantische Sperranlage die das Eisacktal und damit die Brennerroute sperrt, wie schützt . Von der eindrucksvollen Festungsanlage wurde in den Jahren 1833 bis 1839 nur ein erster Teil fertig-gestellt, aber nie gänzlich, was auch nicht weiter tragisch war da sie auch niemals ernsthaft genutzt wurde . Daran änderte dann auch nichts, das die Italiener sie später teilweise 'umdrehten', um sich vor etwaigen deutschen Ambitionen zu schützen . Andere Sperranlagen baute Mussolini-Italien in den 30er Jahren am Brenner, diese konnten (und wollten) aber nicht 1943 deutsche Tiger-Panzer aufhalten, die am 9.September 1939 die Grenzsperrern durchstießen . Kaum zwei Jahre später, am 4.Mai 1945 folgten ihnen amerikanische Panzer, in entgegengesetzter Richtung . Zwar hatte die deutsche Heeresleitung eine Sperrung des Brenner vorgesehen, aber ein Wintereinbruch machte die Vorbereitungen zu Nichte, auf viel Gegenwehr stießen die Amerikaner nicht . In diesen Tagen schrieb der Brenner somit kaum Ge-schichte, die schrieb er aber einige Jahre zuvor und das in einer nicht so rühmlichen Weise, den Hitler und Mussolini hatten mehrfach die Paßhöhe des Brenner als 'neutralen' Ort für mehrere ihre gegenseitigen Treffen auserkoren .

Mit dem Ende des 1.Weltkrieges rückte, durch die Abtretung Südtirols, die italienische Grenze auf den bisher rein österreichischen Übergang, über den Brenner, vor . Mit Ende des 2.Weltkrieges hoffte Österreich auf einer Rückgabe des nördlichsten Teils Südtirols, inklusive des Brenners . Nach anfänglichen Wohlwollen der Alliierten bezüglich dieses Wunsches, wurde er aber in Hinblick auf den beginnenden Kalten Krieg abgelehnt . Die Alliierten wollten damals vermeiden, das Italien durch eine Abtretung des für Italien so wichtigen Brennerpasses, ins 'östliche Lager' abrutschen könnte .

### Die Brenner-Grenzkamm-Höhenstraße

In den 30er Jahren legte das italienische Militär westlich des Brenners eine vom Nachbarland uneinsehbare Grenzkammstraße an . Die teilweise nur wenige Meter unterhalb der italienisch-österreichischen Grenze verlaufende Straße ist größtenteils asphaltiert und zieht sich in einer Höhe von durchschnittlich 2100 Meter entlang . Von ihr gibt es eine Reihe von Wegästen, so zum Sandjöchl oder dem Flachjoch, andere wie das zum Portjoch sind mittlerweile verfallen und können von Kraftfahrzeugen nicht mehr benutzt werden . Entlang der Grenzkammstraße und

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

seiner Äste befinden sich zahlreiche Militäranlagen, diese sind aber mittlerweile alle verfallen, da sich das Militär von hier schon vor längeren zurückzog . Sämtliche Straßen aber enden unterhalb der genannten Übergänge und finden keine Fortsetzung auch nur über einen einzigen dieser Jöche . In den unteren Teilen trifft die Grenzkammstraße auf Reste alter Wege, die bis in die Römerzeit zurückreichen . Zum Teil nutzen einiger der Militärstraßen auch die Trassen der alten Straßen, die entlang des Paßhanges die Wasserscheide überquert haben .

### Die Brenner-Autobahn

Auf Grund des wachsenden Autoverkehrs, wurde dann von 1959-1974 die Brennerautobahn erbaut, die, bis auf einen kurzen Scheiteltunnel, keinen Basistunnel zur Unterquerung des Brenner benötigt, wie andere bedeutende Pässe, z.B. Gotthard oder Großen St. Bernhard . Als 1968 die Österreicher mit ihren Autobahnabschnitt schon knapp vor der Paßhöhe waren, begannen die Italiener erst den Bau auf ihrer Seite . Aber bereits am 11.März 1974 wurde mit den letzten Teilstück zwischen Klausen und Brixen, das letzte Teilstück der Brennersüdrampe dem Verkehr übergeben . Auf beiden Seiten des Paßes wurde die Autobahn in Höhenlage erbaut, man sah dies seiner Zeit als die günstigste Variante an . Eine solche Lage machte zwar viele Brückenbauwerke notwendig, sparte aber an Tunnelbauwerken, auch machte sie als ein 'Denkmal der Moderne', so viel mehr her . Würde man heute die Brennerautobahn erbauen, würde man sie wohl in Tallage, mit einer Vielzahl von Tunnelbauwerken und Galerien erbauen, denn nunmehr gilt als modern vom Verkehr möglichst wenig zu sehen und zu hören . Vor wenigen Jahrzehnten dachte man da aber noch anders, auch wenn schon damals andere Möglichkeiten offen standen .

Die Planungen zum Bau der Brennerautobahn reichen bis 1938 zurück, als die Trasse der Brennerauto-bahn insbesondere im Raum Innsbruck teilweise schon festgelegt, zumindest erörtert wurde . So war man sich im unklaren, wie man die Autobahn aus dem Inntal ausfädeln sollte, hätte man eine Ausfädelung schon einige Kilometer vor Innsbruck begonnen, um dann in Hanglage ins Tal der Sill abzubiegen, wäre eine Anschlußstelle für Innsbruck zu weit zu liegen gekommen. Ein Beginn der Brennerautobahn im Inntal bei Innsbruck hätte aber am Berg Isel zu unlöslichen Trassierungsproblemen geführt, die nur durch starke Steigungen und einen größeren Tunnel hätten werden gelöst werden können . Man entschloß sich daher letztendlich zu der recht einzigartigen Ausführung, in dem man die Brennerautobahn quasi im 'zweiten Stock', der Inntalautobahn ausfädelte .

Den wachsenden Verkehr zwischen den beiden Achsenmächten über ihre wichtigste Verbindung Herr zu werden, wurde um 1940 der Bau einer Brennerflachbahn erwogen . Die bisherige Brennerbahn sollte eingestellt und abgebaut werden, und dessen nunmehr freigewordene Trasse sollte für die Trasse der Reichsautobahn verwandt werden . Die Brennerbahn sollte dann aber doch noch ein längeres Leben haben, daran änderte auch nichts, das man bei Baubeginn der Brennerautobahn zwei gute Jahrzehnte später, zumindest im groben, auf diese anfänglichen Pläne zum Bau der Brennerbahn zurück griff .

Trotz der fortschreitenden Planungen zum Bau der Brennerautobahn, konsituierte sich im Jahre 1958 einer 'Brenner-Tunnel-und-Verkehrs GmbH', die nach genauen geologischen Untersuchungen den Bau eines 18.5km langen Autobahntunnels vornehmen wollten . Dieser sollte zwei Röhren, mit je zwei Fahr-bahnen aufweisen und in zwei Abschnitten erbaut werden . Bei Steinach sollte dieser Tunnel beginnen und in einen westlichen Bogen unter dem Obernbergtal in das Pflerschtal führen, dort sollte sie Fortsetzung in einer Tunnelstraße bis hin nach Sterzing finden . Außer diesen, gab es auch noch weitere Tunnelprojekte für Tunnel zwischen 10 und 20km, die aber alle den Nachteil hatten zwar überaus lang zu sein, aber deswegen dennoch kaum Höhengewinne brachten . Lagen diese für einen 10km langen Tunnel bei kaum 125m, so gewann man selbst bei einen 20km langen Tunnel kaum mehr als 250m Höhenmeter . Ein so geringer Höhengewinn läßt einen teuren Tunnelbau für nicht sehr ökonomisch erscheinen . Dennoch bereut man heute wohl, das man diese Pläne nicht verwirklicht hat und sich somit wenigstens einen Teil der Umweltbelastungen erspart hätte .

Aber während man schon bei Innsbruck mit den Bau der Brennerautobahn begann, war noch nicht klar, wie man die Autobahn an der eigentlichen Paßhöhe führen wollte . Wollte man anfangs die

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Autobahn noch knapp östlich der Brennerbahn, auf einen an den Hang 'geklebten' Viadukt entlang führen, so entschloß man sich dann später doch, diesen Hang mit einen Tunnel zu durchqueren . In den gut 500m langen, doppelröhrigen Tunnel erreicht die Autobahn auch ihren Scheitelpunkt bei 1378m, womit sie gute 7 Meter höher liegt, als die topographische Paßhöhe . Auf österreichischer Seite war die Trassen-führung im groben schon seit längeren klar, nicht so auf italienischer Seite. Dort zog sich über Jahre eine Diskussion hin, die Autobahn nicht durch das wilde und enge Eisacktal zu führen, sondern mit Hilfe eines längeren Straßentunnels unter dem Jaufenpaß über Meran nach Bozen . Plausible Gründe sprachen für eine solche Linienführung - sie war kürzer als die durch entlang des Eisack und trotz eines gut 10km langen Tunnels auch nicht viel teurer . Der große Nachteil lag dann auch mehr in einer mangelnden Wintersicherheit, denn die Jaufenvariante der Brennerautobahn hätte diese zu einen erheblichen Teil in Höhen über 1000m geführt, die immer eine enorme Gefahr der Winterunsicherheit in sich bergen . Die Brennerautobahn entlang des Eisacks weißt dagegen nur den einmaligen Paßanstieg auf, um hernach wieder schnell ins Tal hinabzusteigen und dort dem Tiefland entgegen zu streben .

Auffallend an der Brennerautobahn ist der durch die Hanglage bedingte Verteilungsgrad zwischen Brücken- und Tunnelbauwerken . Liegt dieser bei der Gotthardautobahn bei 9,5% (Brücken) und 31,7% (Tunnel), bei der Tauernautobahn bei 15,3% und 11,7%, so sind es am Brenner nur 27,1% und 3,6% . So gibt es an der 121,6km langen Brennerautobahn insgesamt auch nur 4,4km an Tunnellänge, während 32,9m auf Brücken gebaut sind .

Als das interessanteste Bauwerk der Brennerautobahn gilt die Europabrücke, die mit einer Länge von 800m und einer Höhe von 180m auf hohen Betonstelzen das Silltal überbrückt . Um die Erinnerung an die langwährende Tradition der Brennerstraße wachzuhalten, verlegten die Erbauer der Europabrücke ein Stück der alten Römerstraße zu der Raststätte an der Europabrücke . Dieser Teil der Römerstraße wurde gefunden als man am Brennerpaß in den 60er Jahren die Straße neutrassierte . Eingezäunt und in Beton vergossen, kann man das alte Steinpflaster mit den 2000 Jahre alten Spurrillen besichtigen, bevor man mit über 100km/h auf der Autobahn weiterreist, weit weg von allen Qualen und Unwegnissen früherer Zeiten . Unmittelbar neben diesen kleinen Rest der Römerstraße beginnt ein Wanderweg, dessen Trassenverlauf zum Teil identisch ist, mit dem Verlauf der einstigen Via Claudia Augusta . Weniger bekannt, aber bei weiten genauso eindrucksvoll, ist die 1804m lange Hangbrücke bei Lueg, nur kurz vor der Paßhöhe und ein 1000m langes, und über 100m hohes Viadukt bei Gossensass .

Anfang April 1971 begann der grenzüberschreitende Verkehr am Brenner, und pünktlich zu Ostern 1974 wurde die letzte Lücke zwischen Klausen und Bozen geschlossen und damit die Brennerautobahn zur Gänze eröffnet . Noch wurde zwar an zahlreichen Stellen noch gebaut, aber bereits wenige Monate später, war die Brennerautobahn fertig . Der Verkehr zeigte sich allerdings als so stark, das es immer wieder zu Ausbaurbeiten kam und noch kommt, vor allem werden seit Jahren die dritten Richtungs-fahrspuren gebaut, auch die Europabrücke wurde auf diese Weise verbreitert . Am 14.September 1984 feierte die italienische Brenner-Betriebsgesellschaft das zehnjährige Jubiläum der Fertigstellung der Brennerautobahn . Dabei machte man auch ein Resümee; die jährlichen Mautgebühren waren von 11 Milliarden Lire (1973) auf 96 Milliarden (1984) gestiegen. Wohlgemerkt, damit sind nur die Einnahmen der italienischen Seite gemeint, bei offiziell angegebenen Baukosten von 243 Milliarden Lire, sind die Kosten des Baus, und auch aller Ausbauten, längst eingefahren worden .

### Der Verkehr am Brenner

Im Hinblick auf die Vorzüge des Brenners, gegenüber allen anderen Alpenpässen, erklärt es sich leicht, wie stark er frequentiert wird . Waren es 1969 noch gut 2.5 Millionen PKW's und Krafträder, bzw 160.000 Busse und LKW's, so verdreifachte sich in den folgenden Jahren die Anzahl der PKW's, die der LKW' und Busse versechsfachte sich sogar . Damit waren dann auch die Kapazitätsgrenzen fast erreicht, der weitere Anstieg verlief nicht mehr zu stark, dies lag vor allem auch daran, das mit Eröffnung des Gotthardtunnels, die Gotthardroute an Bedeutung gewann . Dies zeigt zeigt sich besonders gut daran, das sich zwischen 1979 und 1989 die Anzahl der PKW's am Brenner um 10% auf fast acht Millionen anstieg, während die Anzahl der LKW's und Busse im gleichen Zeitraum noch mal um die Hälfte auf 1.41 Millionen anstieg, um sich bei diesen

# ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Wert zu stabilisieren .

Die Eisenbahn überschritt den Brenner 1867 viel früher, als an anderen Alpenpässen . Sie muß aber in der Folgezeit immer wieder ausgebaut und modernisiert werden, so werden dann auch ab 1990 eine Reihe neuer Tunnel in den Fels getrieben . Auch wird immer wieder der Bau eines Brennerbasistunnel erwogen, der von Innsbruck, nach Aicha, nördlich von Brixen, führen soll und etwa 53km lang wäre . Bedeutung haben die Brennerbahn für den Straßenverkehr vor allen für den Schwerverkehr, der aus umweltpolitischen Interessen von der Straße auf die Schiene verlegt werden soll . Bereits in den 70er Jahren begann man damit in Form des Huckepackverkehrs, der vor allen in den 90er Jahren stark ausgebaut wurde . Die Ausbauten an der Brennerbahn dienen dann vor allem auch diesen Huckepack-verkehr .

In die Region fallen auch Gedanken eines mehr als hundert Kilometer langen Alpenbasistunnel, der vom deutschen Garmisch-Partenkirchen, bis zum italienischen Verona gehen soll . Dieser Tunnel würde die Alpen nur in deren Randzonen treffen und sie ansonsten, an einer ihrer breitesten Stelle unterqueren . Technisch machbar, wie auch finanzierbar, stößt er doch auf heftigen Widerstand österreichs, welcher doch ob aller Proteste wegen des Transitverkehrs, gut an selbigen verdient . Aus ebenfalls technischen, wie auch psychologischen Gründen ist aber zu erwarten, das falls je so ein Tunnel erbaut wird, er ein Bahntunnel wird .

Heute ist der Brenner der wichtigste Paß der Alpen überhaupt, dies betrifft ganz besonders den Straßen-verkehr . Mit 20% des alpenquerenden Güterverkehrs (inklusive Bahnverkehrs), liegt er weit vor den Gotthard und allen anderen Pässen . Wenn es nicht wegen des hohen Verkehrsaufkommen zu Staus kommt, bildet die moderne Autobahnverbindung über den Brenner, die am leichtesten zu befahrende Verbindung über den Alpenhauptkamm . Ein Vorzug, den besonders die Fahrer des LKW-Güterverkehrs zu schätzen wissen . Und so wird der Brenner auch in Zukunft seine überragende Bedeutung vor allen anderen Alpenpässen nie ganz verlieren, allenfalls werden die Verkehrsebenen verrutschen, in dem sie von der Oberfläche, zunehmend in den Untergund der Berge verlegt werden .

## Die Eisackschlucht

Unüberwindlich war einstmals die enge Eisackschlucht, man war gezwungen diese daher mehr oder weniger weitläufig zu umgehen . Den geringsten Umweg stellte der über den Ritten dar, ein nur wenige Kilometer westlich der Eisackschlucht gelegener Höhenrücken, der zwar nur ein kleiner Umweg war, aber dennoch lange Zeit eine Aufwertung der Brennerroute verhinderte . Da die Römer nur ungerne Umwege machten, waren sie gezwungen einen Weg, ja gar eine wohl befahrbare Straße durch die Eisackschlucht zu schlagen . Mit dem Bau dieser Straße konnte die durchgängige Brennerroute erst die ihm zustehende Bedeutung erringen . Dies hatte sogar eine Grenzverschiebung zur Folge, war man doch immer im Bestreben das Straßen Provinzgrenzen, und damit Zollgrenzen nicht unnötig zu überqueren hatte . So wurde die einstige norisch-rätische Grenze, nach Osten verlegt, womit die Brennerroute nun gänzlich in der Provinz Rätien lag .

Im Mittelalter war diese Straße durch die Eisackschlucht längst zerfallen . Hochwasser und die Zerstörungskraft des Eises machten der, nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches kaum noch ge-pflegten Straße, ein baldiges Ende . Erst im späten Mittelalter trat eine Änderung ein, als im Jahre 1314 Heinrich Kunter, ein privater Unternehmer, von einen Tiroler Grafen und dem Kaiser Heinrich IV. Per-sönlich sich die Erlaubnis geben ließ, einen Saumweg durch die Eisackschlucht anzulegen . Dieser Saumweg, später 'Kuntersweg' genannt, wurde dann wenig später im Jahre 1481/83 mit Hilfe von Sprengstoff zu einer Fahrstraße erweitert . Die gesamte Eisackschlucht wird seit dem bis heute in der Literatur auch oftmals als 'Kuntersschlucht' bezeichnet . Mit Sammlungen und Stiftungen, wie die durch den Bozener Adolf Jaufer, wurde die Instandhaltung, wie auch der weitere Ausbau des Kuntersweges finanziert . Er bildete eine erhebliche Abkürzung für den Verkehr über die Brennerroute, da jetzt Umwege über den benachbarten 1200 Meter hohen Hang des Ritten, eines benachbarten Höhenrückens, oder gar über das Pfitscher Joch oder den Jaufenpaß, wegfielen .

In den folgenden Jahrhunderten wurde immer wieder auch der 'Kuntersweg' ausgebaut, so in den

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Jahren zwischen 1602 und 1607 unter Erzherzog Ferdinand II. Ein Felssturz am Hochklausener hatte 1602 die Straße gesperrt und sie mußte neugebaut werden. Die Arbeiten standen unter Leitung Ambros Saurwein, der 20 Jahre zuvor schon die Brennerstraße in ihren Nordteil teilweise erneuerte. Im Zuge des General-neubaus der Brennerstraße wurde auch deren Abschnitt in der Eisackschlucht in den Jahren 1844 bis 1845 völlig neu erbaut. Dabei wurde sie vom Hangfuß weg und in gestreckter Linienführung in den Talboden verlegt, so das sie nunmehr talseitig an Kardaun vorbeigeführt. Ein anschließendes Projekt aus dem Jahre 1846, das eine Neutrassierung der Straße von Klausen her durch die ganze Eisackschlucht vorsah, wurde nicht ausgeführt. Im Zuge des Baus der Brennerautobahn wurde auch in der Eisackschlucht die Trasse teilweise verlegt. Die Autobahn selbst, die ursprünglich in Hanglage geplant war, wurde in einer Lage etwas oberhalb der Brennerstraße angelegt. Sie weist in der Eisackschlucht ihre tunnelreichste Passage auf und wo sie nicht durch Tunnel verläuft, muß sie zu meist Brücken nutzen.

Am Hang des Ritten kann man noch heute die alten kaiserlichen Wege sehen, die sich wohl schon auf einen alten von Septimius Severus errichteten und zu großen Teilen mit großen Felsplatten ausgelegten Weg, zurückführen lassen. Nachdem am Ende der Römerzeit der Weg durch die Eisackschlucht längst verfallen war, blieb nur noch der Weg über den Ritten, der von den deutschen Kaisern auch immer wieder ausgebaut wurde. Dieser Weg war es dann auch, den man nur zu Fuß oder reitend nutzen konnte und über den die kaiserlichen Heere in einen mühsamen und nie enden wollenden Zug von Deutschland nach Italien und wieder zurück zogen. Selbst die berittenen Teile des kaiserlichen Heeres schafften kaum mehr als 20 Kilometer am Tag voran. Während die hohen Herrschaften in den vielen Burgen und Herrschaftssitzen übernachteten, kampierten die Mannschaften auf den Wiesen und Feldern der Bauern, dabei wurde requiriert, als befände man sich im Feindesland - ein Schrecken, für die damalige Bevölkerung. Der kaiserliche Weg führt heute zu einen Gebiet, in dem die Bodenerosion eigenartige Felssäulen, auch 'Piramide' genannt, schuf. Dabei wurde der lockere Boden durch Regen abgetragen, unter dem Schutz von Felsblöcken und Findlingen, die das darunterliegende Erdreich wie ein Regenschirm schützten, blieben aber Erdpyramiden stehen. Auf der Spitze solch einer Pyramide findet sich sogar noch heute die Spurrille des kaiserlichen Weges, der heute aber in einen Abgrund führt.

Aber auch noch der ausgebaute Kuntersweg löste ob seiner Abenteuerlichkeit bei den Reisenden noch für Lange Zeit Angst und Schrecken aus. Die Führung der modernen Verkehrswege von Eisenbahn, Autobahn und Landstraßen, läßt in der Eisackschlucht, diese Unwegsamkeit früherer Zeiten nur noch erahnen. Während einerseits die Eisack durch Kanalisation und Energiegewinnung, wie so viele andere Alpenflüsse auch, längst die alte Kraft verloren haben und nur noch zu kleinen Bächen verkommen sind, geht die moderne Ingenieurskunst über und durch jedes noch zu schwierige Hindernisse hinweg. Beim mittlerweile notwendigen Ausbau der Brennerbahn, wird die Eisackschlucht, mit den Bau eines mehrere kilometerlangen Tunnel umgangen.

Auf dem Scheitelpunkt des Ritten, in Lengmos wurde für die zahlreichen Rompilger ein Hospiz eingerichtet. Das Hospiz war im Besitz des Deutschen Ritterordens, der hier auch ein Ordenshaus besaß. Auch für den Deutschen Orden spielte der Weg über den Brenner eine herausragende Bedeutung, denn er bildete die Verbindung von den umfangreichen Gebieten des Deutschen Ordens an der Ostsee, zum Papst in Rom. Am Ausgang der Straße über den Ritten, kann man noch heute ein als Sperrfort gebaute, mittelalterliche Burg erkennen, die als Zoll- und Mautstation diente und auch noch die moderne Landstraße absperrt, als wäre in den letzten Jahrhunderten nicht viel geschehen.

### Die Südtiroler Wallburgen

Reichlich bestückt ist Tirol an mittelalterlichen Burgen, überall kann man sie noch heute bei der Durchreise erblicken, nicht ganz so leicht erkennbar sind die neuzeitlichen Festungsanlagen, die aber ebenfalls recht zahlreich sind. Oftmals nur den Fachmann erkenntlich, zumindest aber durch zahlreiche Hinweisschilder kenntlich gemacht, findet man einer der einst so zahlreichen prähistorischen Wallburgen. In ganz Südtirol zählte man derer rund achthundert.

Einer der bedeutensten und besterforschten dieser Anlagen, ist die von Castelfeder, welche wenige Kilometer südlich von Auer (Ora) auf einen Bergrücken liegt. Auf den südseitig gelegenen

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Terrassen fanden Archäologen an die 170 Hausgrundrisse, die von einem megalithischen Mauerwall umschlossen waren. Die auf Castelfeder gemachten Funde reichen von der Hallstattzeit über die Römerzeit bis ins frühe Mittelalter, als die Anlage wohl von den Langobarden zerstört wurde. Die Römer nannten ihr Castel 'Endidae'. Gelegen oberhalb der Straße zu den so wichtigen Übergängen des Brenner, wie auch des Reschen, bot es eine ideale Möglichkeit der Kontrolle des Verkehrs. Baureste aus der Vorgeschichte zeigen, dass die spezielle Lage des Höhenrückens von Castelfeder, welches einerseits geschützt ist vor Hochwasser, andererseits selber mit Quellen versehen ist, dem Menschen schon früh Gelegenheit bot sich hier niederzulassen. Noch heute kann man einige Jahrtausende alte Mauerreste besichtigen.

Ebenfalls kann man noch heute zahlreiche Kultstätten auf und bei Castelfeder bestaunen. Diese reichen von steinzeitlichen Schalensteinen, bis hin zu christlichen Felsritzungen, in denen wohl die frühen Christen, ihre alten heidnischen Geister beschwören wollten.

Eine weitere Anlage einer prähistorischen Wallburg befindet sich südlich von Bozen, unweit der uralten Weggabelung gelegen, wo vom Reschenweg der Weg hin zum Brenner abzweigte. Bei Montiggel stehen trotz aller Zerstörungen noch einige Reste von Türmen und Mauern aus roten Porphyrböcken. Die ganze Bergkuppe des Hohenbühel ist mit roten Blöcken übersät, als hätte die Faust eines Riesen sie zerschlagen. Leider fand man im Boden keine Reste, die eine zweifelsfreie Datierung erlauben hätten, dennoch nimmt man an, dass die Burg prähistorisch ist, wahrscheinlich sogar bronzezeitlich. Hingegen weist sie aber einen deutlichen Unterschied zwischen der seinerzeit üblichen Fluchtburg größeren Ausmaßes ab, in denen eine Vielzahl von Menschen und ihren Vieh Unterschlupf finden können. Denn die Burgruine von Hohenbühl weist nur einen Umfang von 30 mal 25 Metern auf, ist also eher mittelalterlich klein, und diente vielleicht auch schon mehr der Kontrolle der Wege und des Verkehrs, als dem Rückzug der Bevölkerung.

Unweit dieser, befindet sich auf der anderen Seite des Kalterer Sees, bei der Ortschaft Altenburg eine weitere prähistorische Stätte. Man vermutet, dass es sich dabei um eine Kultstätte handelt, an der sogar Menschenopfer gemacht wurden. Diese wahrscheinlich in einer Jahrtausendlangen Tradition, von der frühen Bronzezeit ausgehend, wohl bis zum Beginn des Christentums. Zumindest wurde dieser Platz derartig durchgehend genutzt, denn auch die Christenheit wusste ihn zu nutzen, in dem hier eine der ältesten Kirchen Tirols erbaut wurde. Wie an anderen Orten auch, nutzten die Christen auch hier meisterhaft die magische Ausstrahlung alter heidnischer Kultstätten, für ihren eigenen Kult.

Etwas weiter nördlich, östlich von Bozen bei der Ortschaft Mortzing gelegen, befindet sich der 'Ölknott', bei dem es sich um einen megalithischen Kultplatz handelt. Dort befindet man sich wieder auf Boden, der schon seit Urzeiten besiedelt war. Während hoch oben auf den Berg Rücken die mittelalterliche Burgruine Greifenstein auch nur die Fortsetzung einer prähistorischen Wallburg bildet, wurde am Talboden ein urgeschichtliches Gräberfeld ausgegraben. Dort fand man zahlreiche Bronzegegenstände, so unter anderem alleine 3000 bronzene Ringe, die man den Verstorbenen mitgab.

### Die Brennerbahn

#### Die älteste Alpenquerbahn

Die Eisenbahn überschritt den Brenner 1867 viel früher, als alle anderen Alpenpässe - nur den Semmering überschritt, bei einer deutlich geringeren Scheitelhöhe, bereits vor dem Brenner eine Bahn. Mit der Eröffnung der Bahnstrecke, behielt der Brenner, anders als der Reschen, seine hohe Bedeutung, die er schon seit dem Mittelalter inne hatte. Erste Untersuchungen zum Bau einer Brennerbahn stammen bereits aus dem Jahre 1847, aber diese gingen über theoretische Erörterungen nicht hinaus. Da die topographische Situation an der gesamten Brennerroute die Trassierung einer Bahnstrecke geradezu vorschrieb, gab es auch kaum alternative Planungen für eine Trassierung. Diskutiert wurde nur die eigentliche Pässeführung der Bahn, so stand auch ein Scheiteltunnel am Brenner in Frage. Aber der erörterte 11km lange Tunnel vom Padauner

## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Klammbach bis Gossensaß, hätte die Scheitelhöhe der Bahn nur um 70m, maximal 130m gesenkt und die Gesamtstrecke, durch Ausschaltungen der Kehranlagen in den Seitentälern, um 13km gekürzt . Wie auch 100 Jahre später beim Bau der Autobahn, entschied man sich auch bei der Brennerbahn für eine Trassierung über die Scheitelhöhe des Brenners hinweg .

Zehn Jahre nach der Fertigstellung der Semmeringbahn ging man an den Bau einer zweiten Alpenbahn, auch diesmal durch Österreich, die Brennerbahn . Das Ingenieurwesen hatte in diesen zehn Jahren erhebliche Fortschritte gemacht, aber anders als am Semmering war der Brenner nicht nur höher, sondern auch viel schwerer zu bezwingen, vor allen aber die Schluchten unterhalb der Paßhöhe, wie die Eisack-schlucht bei Bozen, machte ihnen zu schaffen . Die große aber bis dahin für unmöglich gehaltene Idee einer Alpenbahn drängte so die Ingenieure unter Carl von Etzel zur Aufbietung all ihres Könnens und Wollens .

Ähnlich wie am Semmering gewann man auch bei der Brennerbahn an Höhe, in dem auch Seitentäler befuhr, wie bei St.Jodock und bei Gossensaß . Wegen der geographischen Verhältnisse war ein Scheiteltunnel weder möglich, noch unbedingt notwendig, generell sind die Tunnelbauwerke zwar zahlreich, es wurden derer immerhin im ganzen 22 Stück erbaut . Aber diese waren allesamt eher kürzerer Natur und weisen nur eine Gesamtlänge von 5233m auf . Auch Brücken wurden nur relativ wenige errichtet, den allgemein versuchten die Erbauer der Bahn sich noch in erster Linie dem natürlichen Gelände anzupassen, als es zu bezwingen . Trotz der heute eher gering erscheinenden Anzahl der Tunnelbauwerke, machten gerade diese, den Ingenieuren seiner Zeit viel zu schaffen. Bei dem Kehrentunnel von St.Jodok hatte man mit starken Wasser-einbrüchen zu kämpfen, beim Mühlaltunnel entstanden schon bei dessen Bau in geologisch schweren Terrain partielle Einstürze, die umfangreiche Rekonstruktionen erforderlich machten, um den Tunnel überhaupt fertigzustellen .

Die rund 125km lange Brennerbahn von Innsbruck nach Bozen wurde in einer erstaunlich kurzen Zeit erbaut, nämlich in den Jahren 1864 bis 1867, einen Zeitraum in dem auch noch das Kriegsjahr 1866 fällt . Der Bahnkörper wurde grundsätzlich zweigleisig geplant und angelegt, dennoch steckenweise erst einmal nur eingleisig ausgeführt . Erst nach der Eröffnung wurde die gesamte Strecke auch tatsächlich zweigleisig ausgebaut .

Die Trasse der Bahn wurde ideal an das Gelände angepaßt angelegt, dennoch erwies es sich in der Folgezeit als erforderlich sie immer weiter auszubauen und zu modernisieren . So werden dann auch ab 1989 eine Reihe neuer Tunnel in den Fels getrieben, um den gestiegenen Kapazitätsanforderungen Herr zu werden . Auch wird bald, der schon seit langen immer wieder erörterte Bau eines Brennerbasistunnel in der nächsten Zukunft erfolgen . Dieser soll dereinst von Innsbruck, nach Aicha, nördlich von Brixen, führen und über Fünfzig Kilometer lang sein .

### Die 'neue Brennerbahn'

Der größte regionale Tunnelbau Österreichs vollzieht sich im Unterinntal an der Brennerbahn . Um den steigenden Huckepackverkehr Herr zu werden, wird seit dem Jahr 1989 die Brennerstrecke in großen Teilen modernisiert, dabei gibt es teilweise erhebliche Neutrassierungen . Diese entstanden insbesondere durch den Bau neuer, mehrere Kilometer langer Tunnel die Innsbruck, Gossensaß und die Eisack um-fahren sollen . Am 13.September 1989 war der Baubeginn des ersten dieser Tunnelneubauten der Brennerbahn, der 12.720m lange Innsbruck-Bypass konnte bereits im Februar 1993 eröffnet werden, wobei er 2,7 Mrd. ASh. kostete . Insgesamt soll die Brennerbahn von Innsbruck, bis nach Verona, 41,17km Tunnelneubauten erhalten . Im Hinblick auf den Bau des Brennerbasistunnel, werden diese aber nicht hochgeschwindigkeitstauglich erbaut, denn sie sollen in erster Linie dem Schwerverkehr dienen . Dies trifft auch zu für den 13.160m langen Eisack-Bypass zu, der wie der Eisack-Bypaß ebenso von zwei zusätzlichen Zugangstollen aus, diese bei Kastelruth und Völs, vorgetrieben wurde .

Weitere Tunnelbauten stehen im Unterinntal bevor, zwischen der Grenze bei Kufstein und Innsbruck sollen 7 Tunnel erbaut werden, die eine Länge von 800 bis zu 15.400 Metern haben sollen . Der längste dieser Tunnel, der Schwarzenbergstunnel westlich von Kufstein, wird aber nur zu 4km auf österreichischen Boden verlaufen, zum größten Teil aber auf deutschen . Bei den

# ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

wenigen und kurzen Übertagestrecken von Schafftenau, Radfeld, Stans und Baumkirchen sind Verknüpfungen geplant die ein Überwechseln von der neuen Brennerstrecke, auf die alte ermöglichen soll . Die alte Brennerbahn soll dann vor allem den lokalen und regionalen Verkehr aufnehmen, während die neue dem Transitverkehr dienen wird .

## Der Brennerbasistunnel

Nicht gerade neu, sind die dann auch nie abgerissenen Planungen zu einen Bau einer ganz neuen Bren-nerbahn . Abgesehen von den schon fast als phantastisch bezeichneten Planes eines Extrem-Brennerbasistunnel von Gramisch-Partenkirchen nach Verona, gibt es aber auch den ganz realen Plan, eines rund 55km langen Tunnels der östlich der Brennerroute von Innsbruck, nach Aicha, nördlich von Brixen, errichtet werden soll . Bis man sich aber für den Bau dieses Variante eines Brennerbasistunnel endgültig entschied, brauchte es einige Zeit, alleine in der Nachkriegszeit gab es 7 Flachbahnvorschläge für eine Brenner-Hochleistungsstrecke . Bei Trassenlängen zwischen 93km und 113km, sah man Tunnellängen von 40km bis zu 67km vor, dies bei Scheitelpunkten von 583m bis 944m . Nebenher gab es dann noch einige Projekte, die keinen Tunnel, oder nur einen kurzen Scheiteltunnel vorsahen .

Ende der 60er Jahre schälten sich drei Projekte heraus, von denen aber nur eines eine richtige Brenner-bahn gewesen wäre, da die anderen Projekte den Alpenhauptkamm am Tribilaun sowie den Jaufenpaß unterquert hätten . Das Projekt Dressler sah eine Bahnstrecke vor, die eine Karwendelbahn mit einschloß, bei Innsbruck-Mühlau würde der südliche Tunnelmund, der im Tunnel verlaufenden Karwendelbahn liegen . Nach der Durchquerung von Innsbruck auf der bestehenden Trasse, sollte die Bahn am Berg Isel wieder in einen 65km langen Tunnel münden . Dieser sollte westlich der Sill in gerader Richtung auf Meran verlaufen, wo bei Schönna der südliche Tunnelmund liegen sollte . Zwischen Meran und Bozen sollte die Bahn nicht die Trasse der Vinschgaubahn benutzen, sondern etwas weiter östlich derer verlaufen . Das Projekt Nenner wollte über einen bei Telfs mündenden 18.8km langen 'Wettersteintunnel' das Inntal erreichen, dort die Trasse der Inntalbahn mitnutzen um kurz vor Innsbruck in einen Tunnel einzumünden und in diesem nach Süden abzuschwenken . In gerader Linie sollte dieser Tunnel bis zum Tribilaun verlaufen, unter dem ein großes Verknüpfungsbauwerk errichtet werden sollte . Von da aus sollte ein Tunnel in gerader Line Richtung Meran verlaufen, mit Übertagestrecken bei St.Martin, Riffian und Meran . Oberhalb Burgstalls würde die Trasse wieder zur Übertagestrecke und entlang des Hanges verlaufen, was zwangsläufig kleinere Tunnelbauten und Galerien notwendig machen würde . Bei Bozen, oberhalb Gries sollte die Bahn in einen weiteren Tunnel münden, mit dem Bozen nördlich umgangen werden sollte um bei Bentsch in die alte Trasse zu münden .

Der östliche Tunnelast der von Tribilaun abzweigt wäre deutlich kürzer und würde bei Sterzing in das Eisacktal münden und fortan die dort bestehende Trasse mitnutzen . Allerdings würde dieser Tunnelast von der Tribilaunkreuzung, dem Scheitelpunkt des Haupttunnels bis hin nach Sterzing einen Anstieg von gut 130m notwendig machen . Sinn und Zweck dieses etwas merkwürdig erscheinenden Streckenastes ist der geplante Bau einer Bahnstrecke, die die Brennerbahn besser an Venedig anschließt und für die die bereits seit längeren die verschiedensten Trassierungen durch das Dolomitenmassiv zur Disposition standen . Auch der Pustertaler Bahn, mit ihren Anschluß nach Osttirol und Kärnten würde besagter Streckenast deutliche Vorteile bringen . Das dritte, das Projekt Sardagna/Marin sah den kürzesten Tunnel vor, dessen Trasse sollte ebenfalls eine Fortsetzung eines jetzt 17km langen Wettersteintunnels sein und ebenfalls am Berg Isel beginnen und westlich des Silltales bis Matreiwald führen . Der Tunnel hier wäre knapp unter dem Hang errichtet worden, was zwar leichteren Zugang ermöglicht hätte, aber doch mehr Schwierigkeiten gebracht hätte, als nutzen . Ab Matreiwald würde der Tunnel abknicken um in gerader Linie bis nach Flains bei Sterzing führen, wo der südliche Tunnelmund des gut 40km liegen würde . Anders als beim Projekt Nenner, sollte aber beim dritten Projekt nicht die alte Bahntrasse mitbenutzt werden, sondern eine neue . Dieser Neubau würde den Bau mehrerer Tunnel erforderlich machen, so nördlich Mauls und südlich Mittenwald . Ab Franzensfeste, nördlich Brixen, würde die Überlandstrecke eine Vielzahl von kürzeren Tunnelbauten erforderlich machen, bevor sie östlich Bozens endgültig die Alttrasse mitbenutzen könnte .



## ALPENPÄSSE - BRENNERROUTE

Aber auch wenn diese Projekte lange diskutiert und gegeneinander abgewogen wurden, wurden sie alsbald zugunsten eines anderen Projektes aufgegeben . Seit 1986 wurde es ernst am Brenner, einige Expertengruppen arbeiteten detaillierte Trassenuntersuchungen, bei denen auch die Schweizer NEAT-Projekte mit einbezogen wurden . Aber man brauchte dann noch bis 1989 bis man sich auch wirklich endgültig festlegte .

Der Brennerbasistunnel soll bei einer Länge von rund 54.800m im Innsbruck-Bypaß beginnen, dazu hatte man beim Bau des Innsbruck-Bypaß-Tunnel unweit deren nordöstlichen Tunnelportals, eine intramontane Verknüpfungsanlage schon mitgebaut, in dem der Brennerbasistunnel münden wird . Von dort aus soll der Brennerbasistunnel östlich des Wipptales verlaufen . Beim Zugangsstollen Vilsertal ist ein intramontaner Überholbahnhof vorgesehen . Ob die von den Italienern geforderte intramontane Tunnel-schleife Freienfeld, mit zusätzlichen Verbindungstunnelanlagen von 10,2km und 5,8km Länge hin zur Pustertalerbahn, doch noch erbaut wird, ist hingegen fraglich . Ebenso fraglich ist, ob im Bereich der Freienfelder Verknüpfung auch ein intramontaner Bahnhof erbaut werden soll, der neben Zollzwecken, auch dem Lokwechsel dienen soll .

Da die alte Brennerbahn, neben der neuen weiterbetrieben werden soll, wird es nach Fertigstellung der neuen Brennerbasisbahn, auf der gesamten Brennerroute von Kufstein bis hin nach Verona, zu einen wahren Wirrwarr von Bahnstrecken kommen . Neben der vollkommen neu zu bauenden modernen Hochgeschwindigkeitsstrecke, wird es auch weiterhin die alte Brennerbahn geben, die vornehmlich dann, umfangreich modernisiert, dem Schwerlastverkehr dienen wird . Daneben wird teilweise auch die alte Brennerbahn noch weiterbetrieben, vornehmlich für den lokalen und regionalen Verkehr . Wohl ganz vom Tisch ist ein österreichisches Projekt für eine Karwendelbahn, die den Weg von München nach Innsbruck erheblich abgekürzt hätte, die hauptsächlich in Tunneln geführte Strecke, konnte aber die deutsche Seite nicht sonderlich begeistern . Ganz ähnlich steht es mit dem Projekt zum Bau eines Wettersteintunnels, zwischen Garmisch-Partenkirchen und Telfs . Auch so wird die mindestens viergleisige Bahn Rom-Hamburg, mit ihren Kernstück der Brennerspange, zu der wichtigsten europäischen Nord-Südbahn werden .

\*\*\* \*\*



## ÖTZTALER ALPEN

### Zwischen Etsch und Inn

Lange bevor die Römer die Region der Öztaler Alpen kurz vor der Zeitenwende eroberten, siedelten veneto-illyrische Stämme hier . Ortsnamen wie Pfunds oder Nauders entstammen noch dieser längst vergangenen Zeit ! Im angrenzenden Engadin und Vinschgau siedelten hingegen Räter, von ihnen, den Venosten, hat das Vinschgau dann auch seinen Namen bekommen . Darüber hinaus nimmt man auch an, das es einst im Vinschgau verschiedentliche etruskische Streusiedlungen gegeben hat . Bei den Römern gehörte dieses Gebiet, so wie das ganze heutige Tirol, westlich des Etsch, zur Provinz Rätien. Womit sich die Römer bei der Ziehung der Grenzen dieser Provinz, mutmaßlich an schon Jahrhunderte alten Grenzen hielten .

Im 6. und 7.Jahrhundert drangen die Bajuwaren von Norden her ein und ließ sich dauerhaft nieder . Mit den Resten der einheimischen rätischen Bevölkerung verschmolzen sie rasch, zu den bis heute dort ansässigen Tirolern . In den südlichen Talenden und Tälern hingegen hielt sich noch bis weit ins hohe Mittelalter die rätoromanische Kultur und Sprache . In Nauders am Reschen und dem oberen Vinschgau, blieb dann auch noch die rätoromanische Sprache, bis hinein ins 16.Jh. erhalten, sie wurde erst mit der Gegenreformation zurückgedrängt ! Nicht viel anders war die Entwicklung in den Stubaier Alpen und Sarntaler Alpen . Auch hier waren die Täler einst von Rättern besiedelt , vor den Römern sollen auch hier schon Etrusker und Kelten in den Süden dieses Gebietes eingedrungen sein, das keltische Volk der Breoni soll sich hier noch bis ins 10.Jh. hinein gehalten haben . Nach den Römern kamen später Goten und Langobarden von Süden und wenig später von Norden her auch die Baiern . Die Baiern brachten auch das Christentum in das gesamte hier beschriebene Gebiet, wenn es auch hier sicherlich schon in römischer Zeit zahlreiche Christen gab . Auch gaben die Baiern den Anstoß das der Süden des heutigen Tirols deutsch ist, da sie dieses sehr schnell germanisierten . Im Mittelalter kam es an die Grafschaft Tirol, und wurde mit ihr später auch habsburgisch . Für viele Jahrhunderte änderte sich daran nichts, bis nach dem 1. Weltkrieg die neue Grenze zwischen Italien und Österreich nun auf die Wasserscheide zwischen Inn und Etsch verlegt wurde .

Die Region um die Öztaler Alpen ist infrastrukturell nur gering entwickelt und arm an nutzbaren Paßübergängen . Dies hat seine Ursache darin, daß das Bergmassiv zwischen den überaus niedrigen Pässen Reschen und Brenner, doch verhältnismäßig hoch und zudem zumeist vergletschert ist . Und faktisch nur über diese beide Pässe läuft der gesamte Verkehr, schon seit Jahrhunderten, gar Jahrtausenden hat sich dies kaum geändert, wenn auch in früherer Zeit die anderen Übergänge deutlich mehr Bedeutung hatten, als heute . Diese haben heute dann auch nur noch eine regionale und vor allem touristische Bedeutung . Eisenbahnlinien existieren nur an den Rändern des beschriebenen Gebietes, im Inntal und im Vinschgau, eine Autobahn nur im Inntal . Es gibt eine ganze Reihe von Tälern die tief in die Bergwelt eindringen, aber zumindest für den Autoverkehr in deutlicher Entfernung von den möglichen Paßübergängen enden . Einzige Ausnahme ist das nordtiroler Öztal, welches über das Timmelsjoch mit Südtirol verbunden ist . Kaum besser sieht es in den Stubaier Alpen aus, trotz und wohl auch gerade wegen der unmittelbaren Lage dieses Gebietes an der Brennerroute, ist es vergleichsmäßig schlecht für den Verkehr erschlossen . Nur im südlichsten Ende der Stubaier Alpen gibt es Straßen, die die Brennerroute, mit Nachbartälern verbindet . Nördlich des Brenner fehlen solche Verbindungen, wie es auch gänzlich an Eisenbahnstrecken oder gar Autobahnen fehlt, was aber auch nicht bedarf, da die vielfrequentierte Brenner-route in der Nähe ist .

### **Penser Joch (2214m) \*\***

Sterzing -> Sarntal

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2-3

Rein von der Wegstrecke ist der Weg von Bozen durch das Sarntal und über das Penserjoch um 4km kürzer als der Weg denn die Brenner-Autobahn nimmt . Dies und vor allen die Tatsache das

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

man mit den Weg über das Penser Joch die gefährliche Eisackschlucht umgehen konnte, machte das Penser Joch in früheren Zeiten zu einen häufig begangenen Paßweg . Das Pfitscher Joch war auch schon in frühester Zeit bekannt, wie zahlreiche archäologische Funde, wie die eines frühbronzezeitlichen Randleistenbeils und eines mittelbronzezeitlichen Lappenbeils , es beweisen . Aber schon der steinzeitliche Jäger beging rege das Penser Joch, wie es zahlreiche Funde von Werkzeugen aus Feuerstein und sogar aus Obsidian beweisen, die am Übergang, wie auch an den zu ihm führenden Wegen gemacht wurden. Hinweis auf eine gewisse Bedeutung des alten Penser Joch-Weges in prähistorischen Zeiten sind zwei mächtige Burgwallanlagen, die sich unweit des alten Penser Joch-Weges auf einer Höhenkuppe befinden, die man noch heute als Burgstall bezeichnet . Einige Tonscherbenfunde weisen auf einen Jungeisenzeitliche, zum Teil sogar bronzezeitliche Besiedlung hin, die Wallanlagen selbst scheinen aber den frühen Mittelalter entstammen .

Wahrscheinlich wurde gar das Sarntal über das Penser Joch von Norder her besiedelt, es gibt eine Annahme das diese Siedler über das Pfitscher Joch aus dem Zillertal kamen . Eine Besiedlung des Sarntals aus südlicher Richtung ist aus verschiedenen Gründen unwahrscheinlich, einer dieser ist, daß der südliche Eingang ins Sarntal zwar nicht unzugänglich war, doch aber recht unwegsam. Ein erster künstlicher Weg durch diese Schlucht nach Bozen hin, ist denn auch zumindest erst ab dem 13.Jh. nachweisbar . Ein älterer Weg von Bozen, ins Sarntal führt über Rafenstein in Höhenlage, er ist als 'Rätischer Weg' bekannt und hatte sicher schon in frühester Zeit eine erhebliche Bedeutung .

Den Höhepunkt seiner Nutzung erreichte das Penser Joch aber zweifelsohne im Mittelalter, als Alternativ-route zur Eisackschlucht . Eine Reihe von Burgen, am südlichen Eingang zum Sarner Tal zeugen davon . Mit der Wegbarmachung der Eisackschlucht im späten Mittelalter verfiel das Penser Joch aber in Bedeutungslosigkeit und wurde nur noch lokal genutzt . Sichtbarstes Zeugnis dessen ist der Ende des 15.Jh. eingerichtete Zoll, der trotz eines im Jahre 1490 errichteten Fahrweges im Sarntal, bald wieder abkam . Als der mittelalterliche Talweg 1757 durch ein Hochwasser restlos zerstört wurde, brauchte man fast 100 Jahre bis man daran ging wieder eine brauchbare Verbindung zu schaffen . Im Jahre 1901 trassierte man dann diese Talstraße wieder um, und verbesserte sie damit erheblich, dennoch war ein weiterer Ausbau notwendig . In den Jahren 1936-38 baute Italien dann auch aus Militärstrategischen Gründen eine Straße über das Penser Joch, zwangsläufig mußte man auch die Talstraße verbessern, was man zwischen 1935-1937 auch tat . Die alte Talstraße aus dem 19./20.Jh. wurde aber noch weiter genutzt, bis sie zwischen dem Moarhäusel und Schloß Ried wiederrum durch ein Unwetter zerstört wurde . Modernisierungen und Neutrassierungen gab es anbetachts der Kompliziertheit dieser Talstraße auch in jüngster Zeit, Tunnel wurden erweitert oder neuanglegt, dadurch Strecken begradigt . Die eigentliche Paßstrecke erfuhr aber seit ihren Bau kaum Veränderungen, sie hat eine bequeme Trassierung, und weist nur wenige Spitzkehren auf, was sie leichter befahrbarer macht, als die benachbarte, kehrenreiche Jaufenstraße .

Bevor die eigentliche Paßstraße in diesem Jahrhundert vom Penser Joch durch das Egger Obertal zum Eisacktal hin geführt wurde, verlief der nördliche Paßweg über das Seiterbergjöchl (2165m) in das Seiterbergtal, welches seiner seits in das Jaufental mündete . Ein weiterer Weg führte über das Tal des Sennerberger Baches, ins Jaufental, direkt zu dessen Hauptort Mitterthal . Dort traf auch der Saumweg vom Penser Joch, auf einen Seitenpfad zum Jaufenpaß . Noch heute gibt es viel begangene Wanderwege, die diesen alten Pfaden folgen .

### **Jaufenpaß (2099m) \*\*\***

Sterzing -> Passeiertal

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Relativ spät, in Anbetracht der Wichtigkeit des Jaufenpaßes, erhielt selbiger eine Paßstraße erst kurz vor Beginn des 1. Weltkrieges . Bis dahin nutzte man für den Paßverkehr den alten und steilen Saumweg . Anders als die heutige Straße führte dieser etwas weiter westlich entlang, dennoch nutzt auch die Auto-straße die alte Route, in dem sie ebenfalls nicht durch das Jaufental zum Paß ansteigt, sondern über einen Jaufenwald genannten Höhenrücken zwischen Jaufental

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

und Ratschingerbach . Anders als der Steile Anstieg aus dem Jaufental, ermöglichte diese Trassenführung einen relativ leichten Anstieg, der sich auch bei der Autostraße darin zeigte, das auf der Nordrampe deutlich weniger Kehren und Brücken notwendig wurden, als auf deren Südrampe .

Der Jaufen wurde wohl schon in der Steinzeit recht rege von Jägern begangen, Funde die man an einen breiten Bergkamm machte, der zwischen der heutigen Straße und den alten Jaufenweg liegt, zeugen einwandfrei davon . Auch später vergaß man den Jaufen nicht, vorder hin wurde er auch weiterhin begangen . So auch in der Bronzezeit, wie der Fund eines Beils aus dieser Zeit, der im Jaufental gemacht wurde, es belegen tut .

Schon früh wurde der alte Pfad von den Römern ausgebaut, mutmaßlich sogar noch einmal umfangreich kurz nach dem Jahr 200 u.Z. . Zu dieser Zeit baute man die Brennerstraße befahrbar aus, da sich wohl aber der Ausbau der Straße durch die Eisackschlucht verzögerte, baute man als Ersatz den Saumweg über den Jaufen aus . Dieser war teilweise sogar schon gepflastert, aber allenfalls nur von zweirädigen Karren befahrbar . Mit Eröffnung der Straße durch die Eisack-schlucht, wurde der Jaufen bald nicht mehr so rege genutzt .

### Der mittelalterliche Weg

Als der Kuntersweg mit dem Ende der Römerzeit wieder verfiel, bekam der Jaufen auch seine alte Bedeutung wieder zurück, die im hohen Mittelalter wohl ihren Höhepunkt erreichte . Immerhin konnte man über ihn, beim benutzen der Brennerroute, die unzugängliche Eisackschlucht umgehen . Von einer ersten Nutzung des Jaufen wird für das Jahr 765 berichtet, als die Gebeine des Hl.Korbinian von Maia (bei Meran) aus über den Jaufen, nach Passau gebracht wurden . Der Jaufen wird zwar nicht direkt genannt, aber die Wegroute läßt dies als höchstwahrscheinlich erscheinen . Sicherlich werden auf den zahlreichen Romzügen der deutschen Kaiser die über den Brenner führten, Teile dessen Gefolges auch den Jaufen genutzt haben um damit einen 'Stau' am Ritten zu umgehen . Ob auch ein Kaiser dabei den Jaufen überquerte ist zwar durchaus möglich, aber nicht überliefert . Nur vom Kaiser Ludwig den Bayern weiß man, daß dieser im Jahre 1342 mit seinem Sohn und einigen Gefolge über den Jaufen zog . Es war Anfang Februar und über den tiefverschneiten Paß soll er zu Pferd gezogen sein .

Ein wichtiger Grund zur Nutzung des Jaufen bestand sicher auch in in den zahlreichen Bergwerken, die unter anderem am benachbarten Schneeberg betrieben wurden . Wohl im 13.Jh. entstand daher dann auch ein Hospiz, das sogenannte 'Sterzinger Jaufenhaus', welchen den vielen Reisenden dieser Zeit Sicherheit und Unterkunft bot . Ebenfalls im hohen Mittelalter wurde der Jaufenweg von einheimischen Bergbauern umfangreich ausgebaut, dabei soll er in erheblichen Teilen gepflastert worden sein . Eine bäuerliche Kulturleistung, die als hervorragendes Straßenwerk des Mittelalters bezeichnet werden muß, aber heute leider völlig vergessen scheint . Ein weiterer Ausbau erfolgte am Ende des Mittelalters, als unter dem Grafen von Tirol, ab dem zweiten Drittel des 15.Jh. neben dem Weg über das Timmelsjoch, auch der Weg über den Jaufen ausgebaut wurde .

Den damaligen Wohlstand den der Verkehr den Ortschaften am Jaufen brachte, kann man an so manchen sakralen Bauten sehen . So im Langhaus der kleinen Hügelkirche St.Hippolyt über St.Leonard, deren gotischen Fresken und Malereien aufzeigen, das Reisende auch in diese abgelegene Gegend schnell künstlerische Neuerungen einbrachten . Der Verkehr am Jaufen wurde von der Burg Tirol bei Meran und der Jaufenburg oberhalb St.Leonard kontrolliert . Aus der Rolle heraus, die die Burg Tirol damals innehatte, konnte sich dann auch das Land Tirol entwickeln .

Die Namensgebung des Jaufenpasses ist, wie fast bei allen Pässen, hoch umstritten . Die einen leiten den Namen von 'jogum' für 'Joch' ab, die anderen von einer spätmittelalterlichen Benennung als 'Jouven', was für 'Mons Jovis' stehen soll und an den Schutzheiligen Jupiter erinnern soll, so wie auch am Großen St.Bernhard . Aber der kammartige Paß, der topographisch einem Joch entspricht, wie auch die tiroler Eigenart, Paßübergänge eben als Joch zu bezeichnen, spricht wohl für erstere Variante .

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Mit der Wegbarmachung der Eisackschlucht durch den sogenannten Kuntersweg im Jahre 1318, verlor der Jaufen an Bedeutung, nach dem Kuntersweg um 1482 von Erzherzog Sigismund auch noch befahr-bar gemacht wurde, gab es kaum noch einen Grund für den internationalen Handels-, aber auch des Reiseverkehrs, den Jaufen zu nutzen . Alsbald verfiel er zu einen Paß mit einer eher lokalen, allenfalls noch geringen regionalen Bedeutung .

### Die moderne Kunststraße

Vom 17. bis zum späten 19.Jh. scheiterten alle auf den Bau eines Fahrweges bzw. Fahrstraße abzielen-den Pläne . Schuld daran waren nicht nur die Höhe der Baukosten, sondern der Widerstand im Passeier . Denn auch wenn der Verkehr über den Jaufen nicht sehr bedeutend war, bot er doch einen zusätzlichen Broterwerb, den man sich nicht nehmen lassen wollte . Selbst als 1830 das letzte Saumpferd den Jaufen überschritt, gingen die Kraxenträger noch jahrelang mit frischen Edelobst aus dem Vinschgau, über diesen Paß nach Innsbruck und sogar bis nach München .

Bereits 1682 arbeiten zwei Passeier Bürger einen Plan zum Bau einer Fahrstraße über den Jaufen aus . Gegen einigen lokalen Widerstand kämpfend, konnten sie die Gründung einer Kommission durchsetzen die das Projekt überprüfte . Dieses Projekt sah vor hauptsächlich den alten Saumweg so zu verbreitern und auszubauen, das er von einfachen Wagen befahrbar war . Auf Neutrassierungen sollte größtenteils verzichtet werden um somit die Kosten, die bei 31.432 Gulden veranschlagt wurden, niedrig zu halten . Aber Kommissionen arbeiten vor Jahrhunderten auch nicht viel anders, als heute und alsbald schief das Projekt ein . Der Jaufenweg verfiel weiter, Schäden wurden nicht ausgebessert und selbst vorher befahr-bare Abschnitten, waren alsbald dermaßen verfallen oder zerstört, das sie nur noch mit Mühe zu Fuß zu passieren waren . Es dauerte gute 150 Jahre, bis es 1839 mit dem Schwaighoferischen Projekt wieder zu einen dermaßen ausgearbeiteten Projekt einer Jaufenstraße kam . Auch Schwaighofer wollte nur den alten Weg zu einen Fahrweg ausbauen, aber wenn sein Plan auch von amtswegen her gefördert wurde, stieß er weiterhin auf lokale Ablehnung . Daran änderte erst einmal auch nichts, das am 24.November 1856 es zu einen höchstamtlichen Erlaß kam, der die Herstellung einer neuen Straße über den Jaufen 'von Amts wegen' anordnete .

Aber zum Ausgang des 19.Jh. zeigte sich auch im Passeier, das ein fehlender Ausbau des Jaufen deutlich schädlicher für die dortigen Gemeinden ist, als die ohnehin geringen Einnahmen aus der Säumerei jemals wieder gutmachen könnten . So gab man alsbald den Widerstand gegen einen Straßenbau auf, der mittlerweile von zahlreicher Seite propagiert wurde, so das am 15.Juni 1912 eine Autostraße über den Jaufen eröffnet werden konnte, deren Bau 1905 begann . Ursache des Baus der Jaufenstraße war unter anderen ein Unwetter im Jahre 1882, bei dem die Brennerstraße unweit Brixens so schwer zerstört war, das sie erst nach drei Monaten Sperrung wieder provisorisch geöffnet werden konnte . Gleichzeitig war auch die Straße durch das Pustertal durch Hochwasser so sehr geschädigt, das sie für 5 Monate unpassierbar blieb . Südtirol war faktisch, wie in alten Zeiten, allein auf die Reschenstraße angewiesen, die aber einen deutlichen Umweg darstellte . Das zeigte den Verantwortlichen die unbedingte Notwendigkeit zum Bau einer Jaufenstraße, allein schon deshalb um somit eine Alternative für den überaus störungsanfälligen Teil der Brennerstraße zwischen Sterzing und Bozen zu erhalten .

So begann man bereits 1885 mit den Bau der Talstraße von Meran nach St.Leonard, die man aber erst 1903 fertigstellte. Bereits 1901 begann man mit der Festlegung der Trassierung der Paßstraße, die sicher nicht leicht fiel, da man einen beträchtlichen Höhenunterschied zwischen Sterzing, der Paßhöhe und wieder hinab zum Passeier zu bewältigen hatte. Nicht weniger problematisch war der Schneereichtum und die damit verbundene Lawinengefahr, wollte man doch auch eine Straße ohne viele Lawinenverbauungen errichten . Dies einmal der Kosten wegen, aber vor allem auch schon wegen des beginnenden Tourismus, der eine gute Aussicht zu schätzen wußte . Beim Bau stellten sich weitere Schwierigkeiten ein, die den Bauablauf verzögerten, einmal war dies das überaus brüchige Gestein auf das man stieß, andererseits war es die Ortsarmut der Gegend . Arbeiter konnte man zwar aus Gegenden heranbringen, aber wo sollte man diese unterbringen ? So entstanden relativ lange Anfahrtswege für die Arbeiter oder es mußten provisorische Unterkünfte errichtet werden, was beides dem zügigen Bauablauf nicht zugetan war .

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Nach 5 Jahren Bauzeit konnten 1911 die Bauarbeiten größtenteils abgeschlossen werden und die im Juni des folgenden Jahres auch feierlich eröffnet wurde . Die Baukosten für die 58km lange Straße lagen bei etwas über 3,2 Mio. Kronen und entsprachen damit den damaligen Durchschnitt .

Noch vor Ausbruch des 1.Weltkrieges wurde bereits eine Postautomobillinie über den Jaufen errichtet, die Sterzing mit Meran verband, und neben Post auch ein gutes Dutzend Personen beförderte .

In neuerer Zeit kamen zahlreiche Verkehrsprojekte zur Sprache, die direkt oder indirekt den Jaufenpaß getroffen hätten . So sahen zahlreiche Projekte der 60er Jahre für den Bau einer Brenner-Flachbahn, einen Tunnel vor, der eher den Jaufenpaß unterquert hätte, als den Brenner . Noch mehr als diesen Bahntunnel, hätte den Jaufenpaß der Bau eines ca. 6km langen Straßentunnels in 1250m Höhe getroffen, der ebenfalls in den 60er und 70er Jahre zur Disposition stand, aber um den es wieder sehr still geworden ist . Dieser Tunnel hätte insbesondere mit den ebenfalls zu dieser Zeit geplanten Tunnelbauten am Stilfser und Pfitscher Joch, eine durchgängige, leistungsfähige Querverbindung zwischen Salzburg und Mailand geboten .

### **Kühtaisattel** (2017m) \*\*

Ötztal -> Innsbruck

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 2

Die Straße über den Kühtaisattel hat keine nennenswerte Bedeutung für den Verkehr, wohl aber für den Tourismus . Immerhin führt sie über einen Paß, der um über 200m höher ist, als der Arlberg . Seit 1953 ist die Kühtaistraße auch durchgehend für Kraftfahrzeuge freigegeben, wobei sie im Winter teilweise mautpflichtig ist, um die Schneeräumung zu finanzieren . Die Straße über den Kühtaisattel ist die einzige Paßstraße der Stubai Alpen . In den Jahren 1971-73 baute eine Bergbahngesellschaft eine Straße von Stubaital zur Mutterbergalm, welcher am Anstieg zum Eisjoch (3218m) liegt . Ein Weiterbau über den Paß hinweg und hin nach Sölden fand aber nicht statt . Wer dennoch trotzdem noch weiter will, kann es noch ein Stück mit eben jener Bergbahn oder auf einen alten Bergpfad, der jüngst zu einen Wanderweg ausgebaut wurde .

Früher verlief der Weg aus dem Sellraintal in Ötztal aber nicht über den Kühtaisattel, sondern über einen südlicher gelegeneren Übergang, welcher zwischen Zwieselbacher Roßkogel und Winnebacher Weißkogel gelegen war, führte . Noch Mitte des 19.Jh. wurde dieser zwischen Umhausen und St.Sigmund verlaufende Saumweg rege begangen, bis Ende des 19.Jh. der Verkehr zurück ging und der alte Saumweg nur noch Bedeutung für den Viehtrieb hatte .

### **Timmelsjoch** (2478m) \*\*\*\*

(Passo di Rombo)

Ötztal -> Passeiertal

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2-3

Der Weg durch das Ötztal, hinweg über das Timmelsjoch ist heute die einzige Fahrstraße, zwischen Brennerroute und Reschenroute . Zwar gibt es eine Reihe von weiteren vom Inntal bis tief in die Alpen reichenden Täler, aber bis auf das Ötztal sind sie heute, zumindest für Kraftfahrzeuge, Sackgassen . Das Gelände am Timmelsjoch ist nicht gerade günstig für eine Straße . Aber die Straßenbauer konnten der Versuchung nicht widerstehen, das einzige gletscherfreie Joch zwischen Brenner und Reschen doch noch für eine Straße zu nutzen . Allen sonstigen Widernissen zum Trotz, gehört auch das Timmelsjoch zu jenen Übergängen die schon seit alters her bekannt waren und auch rege genutzt wurden . Als Beweis dessen gelten gleich zahlreiche Funde von prähistorischen Siedlungsspuren und Artefakten . Im Jahre 1849 fand man am Stritzon Joch, oberhalb Platt, ein bronzzeitliches Lappenbeil, ähnlich denen die man auch am Jaufenpaß und Penser Joch, fand . Ein zweites Beil, diesmal aber aus der Eisenzeit, fand man nur unweit wenig östlicher . Beide Funde belegen eine prähistorische Almwirtschaft, ähnlich wie in jüngster Zeit wurde dabei das Vieh wohl auch über das Timmelsjoch, auf die Ötztaler Weidegründe getrieben .

# ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Ausdruck für die uralte Nutzung des Timmelsjoch ist mutmaßlicher Weise schon sein Name . Das Wort 'Timmel' wird auf das uralte rätomanische Wort 'tömbel' zurückgeführt, womit man einen kleinen Hügel bezeichnete . Im lateinischen erinnert das Wort 'tumulus' für einen Grabhügel immer noch daran . Freilich ist nicht der Paß Timmelsjoch selbst mit der Bezeichnung 'kleiner Hügel' gemeint, vielmehr nimmt man wohl Bezug auf die vom Gletscher gebildeten rundförmigen Schutthöcker, die noch heute den gesamten Timmelsjochweg säumen . Der italienische Name 'Passo di Rombo' bedeutet 'Paß des Rauschens' und ist jüngerem Datums und mehr einen romantisierend-nationalistischen Ursprungs, als einer lang ehrwürdigen Tradition .

## Der mittelalterliche Saumverkehr

Ein weltpolitisches Ereignis war es, welche das erste mal zur Nennung des Timmelsjochs führte . Als der Mongolenfürst Batu, ein Enkel des legendären Dshingis Khan, in Schlesien und Ungarn einfiel, rüstete auch Graf Ulrich von Eschenlohe und Ulten-Eppan zum Kriegszug . Für den Fall daß er nicht lebend heimkehren sollte, vermachte er in einer Urkunde vom 5.Juni 1241 seinen Besitz im Inntal, jenseits des 'Thymels', dem Hochstift zu Brixen .

Nach einer ersten Blüte in der Bronze- und Eisenzeit, fiel das Timmelsjoch bei den Römern in Bedeutungslosigkeit zurück, im Schatten des Jaufen und Reschen, wurde er nur noch von Hirten begangen . Aber auch seine lokale Bedeutung war wohl nicht sehr stark, da das Ötztal mit dem Beginn der Antike wohl recht menschenleer war . Im Mittelalter gewann das Timmelsjoch aber wieder an Bedeutung, ein steiler Saumweg entstand auf Basis des älteren Hirtenweges . Dieser alte Saumweg wird noch heute, nördlich der Straße gelegen, als Wanderweg rege genutzt . Auf Basis des alten Hirtenweges erfolgte wohl auch die mittelalterliche Besiedlung des inneren Ötztals vom Passeier her, wohl eben über das Timmelsjoch, welches dann im Jahr 1241 eine erste urkundliche Erwähnung fand . Ab jetzt taucht auch das Timmelsjoch in den Dokumenten häufiger auf . Um das Jahr 1300 sollen am damaligen Saumweg sogar Verbesserungen vorgenommen worden sein und ein reger Tauschhandel führte über das Timmelsjoch . Unter König Heinrich, ließ gegen 1434 der Graf von Tirol den Timmelsjochweg ebenfalls ausbauen, aber seine Bedeutung blieb eine weiterhin nur regionale . Noch Mitte des 19.Jh. wurde der Saumweg über das 'Timmelsjoch' rege begangen und vom regionalen Handel genutzt, bis er mangels Verkehrsverlagerung (Brennerbahn 1864, Jaufenstraße 1911) kaum noch genutzt wurde und begann zu verfallen .

Anders als so viele andere Pässe blieb das Timmelsjoch von allen nennenswerten kriegerischen Ereignissen verschont . Aber ein solches kriegerisches Ereignis brachte der Bedeutung des Timmelsjoch geradezu den Todesstoß, wenn man mal von einem Schmugglerverkehr absieht und gab zeitgleich auch eine Chance zur Wiederbelebung . Es war dies der 1.Weltkrieg, der das Timmelsjoch von einem Paß in mitten Tirols, zu einem Grenzpaß machte . Von Italien aus wurde das Timmelsjoch alsbald militärisch gesichert, aber mit dem Ende des 1. Weltkrieges hatte er ohnehin nicht mal mehr eine lokale Bedeutung .

## Die moderne Kunststraße

Schon im alten Österreich bemühten sich die Ötztaler um den Bau einer Straße über das Timmelsjoch . Bis 1904 war die Ötztaler Straße bis Sölden fertiggestellt, bis 1911 war auch Zwieselstein erreicht . Letztendlich konnte aber nur ein Straßenbauprojekt in diesem Alpenbereich durchgeführt werden und dies war die Straße über den Jaufen .

Die Italiener waren es, die erstmals begannen eine Straße in Richtung auf das Timmelsjoch zu erbauen, der Bau dieser Militärstraße bleibt aber in Folge des Achsenbündnis Berlin-Rom und des baldigen Kriegs-ausbruches 1940 unvollendet . Denn nach einer Reihe von 14, zu einem Großteil unvollendeter Tunnel fehlte nur noch ein gut zwei Kilometer langer Abschnitt bis zur Staatsgrenze, dies war aber auch ein straßenbautechnischer überaus komplizierter . Die nächsten Schritte für einen Straßenbau wurden dann aber von der österreichischen Seite aus getan . So wurde im Jahre 1955 die 'Timmelsjoch-Hochalpen-straßen AG' gebildet, die den Bau, Finanzierung und Betreuung einer Mautstraße auf das Timmelsjoch in Angriff nehmen sollte . Bereits 1940 entstand



## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

ein 1. Projekt für eine österreichische Timmelsjochstraße, die in direkten Zusammenhang mit dem Bau eines Wasserkraftwerkes bei Zwieselstein stand. Diese Straße sollte mit einem direkten Anstieg von Zwieselstein auf das Timmelsjoch führen, und hätte sich dabei im Großen an die Trasse des alten Saumweges gehalten. Der enorme Höhenunterschied von nahezu 1200m, auf nicht einmal 5km Länge, sollte durch eine aufwendige Kehranlage, mit unzähligen Kehren geschehen. Die Timmelsjoch-Hochstraßen AG nahm aber dieses Projekt nicht wieder auf und fertigte stattdessen ein völlig neues. Nunmehr sollte die Timmelsjochstraße durch das Gurgltal führen und dort an Höhe gewinnen. Mit der so entstandenen großen Schleife, konnte das Timmelsjoch mit nur einem gutem Dutzend Kehren erreicht werden, die auf zwei Anlagen - einmal unterhalb Hochgurgl, andermal unterhalb des Timmelsjoch - verteilt waren.

Das gesamte Terrain erwies sich aber als recht schwierig für einen Straßenbau, insbesondere die Steil- und Wildheit des Geländes machte den Erbauern zu schaffen. Bereits mit Baubeginn 1955 wurde daher zur Erschließung der Baustelle ein 2km langer Raupenweg entlang der vorgesehenen Trasse errichtet. Bald baute man auch eine Bauseilbahn für den Bauabschnitt in den Felswänden unterhalb des Timmelsjoches. Über diese Seilbahn wurde auch ein in seine Einzelteile zerlegter Bagger in besagten Bauabschnitt gebracht. Wieder zusammengebaut konnte er dort einen gut 3.5km langen Trassenweg entlang des Timmelstaales ebnen. Aber nur in recht kleinen Schritten kommt der Bau voran und auch nur auf österreichischer Seite, wo man immerhin bis 1960 unmittelbar an den Paß herankam. Aber erst am 30. September 1965 schaffte eine letzte Sprengung die Verbindung zwischen dem Ötztal im Norden und dem Passeiertal im Süden. Erst jetzt konnte der gut 11,83km lange Teil der österreichischen Timmelsjochstraße fertiggestellt. Die Schwierigkeiten im Gelände waren lange Zeit einfach zu groß, als es schon vorher zu einem Straßenbau hätte kommen können.

Mit dem nahen der österreichischen Straßenbauer an die Paßhöhe, begannen auch die Italiener an der alten Militärstraße die Bauarbeiten wieder aufzunehmen. So wurden die dort schon aus Mussolini-Zeiten stammenden Tunnel, die bisher zumeist kaum mehr als Richtungsstollen waren, ausgebaut und auch die letzten Meter Trasse in Richtung auf den Paß fertiggestellt. Aber erst 1967 konnten die italienische und die österreichische Jochstraße durchgängig miteinander verbunden werden und wurde am 23. Oktober 1967 erstmals für einen Tag symbolisch geöffnet. Offiziell war die Timmelsjochstraße aber erst am 8. August 1969 fertiggestellt und in durchgängig nutzbar. Allein die österreichische Seite des Straßenbaues kostete, dank einer gewaltigen Kostenexplosion gute 28 Mio. ASh..

Bereits der mautpflichtige Abschnitt des österreichischen Anteils der Timmelsjochstraße ist überaus ein-drucksvoll und ein wahres Meisterwerk der Straßenbaukunst. Der komplizierteste Abschnitt der Timmelsjochstraße ist aber zweifelsohne die in Italien liegende Südrampe, gerade diese aber bedarf auch in der Zukunft noch eines weiteren Ausbaus, um allen Anforderungen an einen sicheren Verkehr Herr zu werden. Denn während die Nordrampe relativ großzügig ausgebaut ist und einfach befahrbar ist, zeichnet sich die Südrampe durch zahlreiche Spitzkehren, Galerien und kurzen Tunnelbauwerken aus, was sie aber dennoch nicht leicht zu befahren macht. Die weitergehende Südrampe ab der Schneebergbach-brücke bis St. Leonhard i.P. war ursprünglich eine Militärstraße, die für den Transport von schweren Waffen konzipiert war und daher nur eine relativ geringe Steigung aufweist. Sie weist sich damit als relativ leicht befahrbar aus.

Als gleichermaßen interessant wie verwirrend am Timmelsjoch erweisen sich die in der Literatur, wie am Paß selbst gemachten Höhenangaben. Denn sie weisen für das Timmelsjoch eine Höhenlage zwischen 2474m und 2509m aus, eine derart schwankende Höhenangabe, die kaum erklärbar ist. Die Straße selbst, führt über eine Höhe von 2475 Metern, die Höhenangabe von über 2500m, die auch so auf der Paßhöhe geschrieben steht, entspringt wohl dem Wunschdenken der Betreiber der Straße, die sich wohl durch eine Höhe von über 2500m, auch mehr Besucher erhoffen. Übrigens sei hier erwähnt, dass oftmals die Höhenangaben von alpinen Übergängen um bis zu einem Dutzend Meter abweichen. Schuld daran sind oftmals tatsächlich unterschiedliche Messungen. Besonders in der Schweiz soll dies drastisch sein, wo es eine von Ost nach West zunehmende Fehlertoleranz geben soll.

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

**Tisenjoch (3019m)**

**Niederjoch (3017m)**

Schnalstal -> Venter Tal

Trassierung ; Wanderweg

Zwischen dem Timmelsjoch im Osten und dem Reschen im Westen gibt es nicht einen weiteren befahr-baren Übergang . Dies nicht weil es keine Übergänge hier gibt, sondern vor allem weil diese recht hochgelegen und vergletschert sind . Die meisten dieser Übergänge wurden aber schon seit Urzeiten genutzt, ja sie hatten einst wohl sogar eine gewisse regionale Bedeutung . Und noch heute werden sie nicht nur von Wandersleuten und Grenzbeamten begangen.

In Ost-West-Richtung sind die nennenswertesten Übergänge das Pfossentaler Eisjöchl (3137m), das Tisenjoch (3019m), das Niederjoch (3017m), das Hochjoch (2861m) und Langtauferer Joch (3170m) .

Das Pfossentaler Eisjöchl (3137m) verbindet das Pfossental mit dem Gurgler Tal und wird schon seit vielen Jahrhundert von Hirten begangen, noch heute wird es für den Viehtrieb genutzt .

Bei dem kleinen Venter Barockkirchlein kann man nachlesen, daß das Venter Tal einst aus dem Schnals-tal besiedelt wurde . Aktuelle Bestätigung für diese Siedlungsgeschichte lieferte der 1991 am Hauslab-joch in 3210m Höhe gefundene 'Mann im Eis', auch 'Ötzi' bzw. von den Italienern 'Schnalsi' genannt . Das Hauslabjoch ist ein kleiner, heute vergletschertes Nebenübergang, nur wenig entfernt vom Tisenjoch. Der Fund war eine archäologische Sensation ohne Gleichen, den er brachte zahlreiche neue Gesichtspunkte den Forschern nahe . Diese konnten am Objekt nicht nur viel über die Gesundheit und Ernährung der damaligen Alpenbewohner in Erfahrung bringen, sondern in wie weit diese auch mit den modernen Menschen verwandt sind . Sogar der Beginn der Bronzezeit mußte durch diesen Fund in den ganzen Alpen und darüber hinaus zurückdatiert werden . Bereits zuvor fand man zahlreiche Lagerplätze entlang des vermuteten Paßweges, die bis in die Steinzeit zurückreichen . Prähistorische Siedlungsspuren werden zwar in den Kirchhügeln Unser Liebe Frau vermutet, konnten bisher aber noch nicht durch Grabungen nachgewiesen werden . Damit zeichnet sich eine Nutzung des Tisenjoches über Jahrtausende ab, die bis in jüngste Zeit nicht abgerissen ist und weiter fortlebt .

Freilich fehlt eine moderne Autostraße über das Tisenjoch, oder auch die benachbarten Joche, da der Gebirgskamm hier größtenteils vergletschert ist, aber für den modernen Wanderer existiert ein Weg über das Niederjoch, der östlich des Tisenjoches im 19.Jh. in den Fels gesprengt wurde, um den Viehtrieb zu erleichtern . Noch in jüngerer Zeit wurden jährlich an die 2600 Schafe aus Schnals, Vinschgau und Ulten über das 3017m hohe Niederjoch nach Vent getrieben werden . Aber auch dem regionalen Handel diente der Saumweg über den Niederjoch, noch bis weit in das 19.Jh. hinein, bis auch durch die allgemeine Verkehrsverlagerung in der zweiten Hälfte des 19.Jh. auch das Niederjoch an Bedeutung verlor . dennoch ist er auch heute noch der wohl bedeutendste Übergang zwischen Timmelsjoch und Reschen .

Über das Hochjoch führt ein alter Saumweg, welcher in großen Teilen noch vorhanden ist . Zwar wurde dieser Saumweg immer wieder durch den Gletscher Verratferner zerstört, aber doch immer wieder aufgebaut . So unter anderen von Franz Senn im 19.Jh. . Noch heute wird er genutzt, von Hirten, die jährlich ihre Schafherden aus dem Schnalstal, ins Gurgeltal treiben und dabei das Hochjoch nutzten . Der Weg ist entsprechend hergerichtet und kann heute auch von eher bergunerfahrenen Wanderern genutzt werden .

Das Langtauferer Joch (3170m) verbindet das obere Vinschgau am Reschen mit dem Kaunertal, interes-sant ist hier, das es nur eines rund 3km langen Tunnels bedürfte um den Anschluß herzustellen . Denn die Elektrizitäts- und Tourismusindustrie bauten im Kaunertal die Straße bis wenige hundert Meter vor dem Joch . Der Endpunkt dieser Straße liegt immerhin auf einer Höhe von 2750m, stellt somit einen der höchsten anfahrbaren Punkte der Alpen da . Bei solch einer Höhe wäre freilich auch eine normale Paßstraße kein größeres Kunststück mehr, wäre da nicht die Gletschergefahr und der steile Abstieg nach Melag . Immerhin müßten von der Paßhöhe bis Melag über 1200m auf einer Längendistanz von nur vier Kilometern überwunden werden . Selbst

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

bei einem Tunnel wären dies immerhin noch 700m, was hier eine Straßenanlage erforderlich machen würde, wie man sie auch auf der Timmelsjoch-Südseite hat. Ein solcher Tunnel steht zwar der Zeit nicht zur Debatte, zumal er verkehrstechnisch auch nicht benötigt würde, wäre aber sicher eine autotouristisch interessante Strecke.

Eine ähnliche Situation wie am Langtauferer Joch findet sich auch am Pitztaler Jöchl (3035m) welches das Ötztal mit dem Pitztal verbindet. Auch hier baute die Tourismusindustrie eine Straße vom Ötztal aus, bis auf die Höhe des einstmals lokal bedeutenden und häufig begangenen Überganges. Der weitere Weg ins Pitztal aber muß auf Schusters Rappen fortgesetzt werden. Wobei der Weg so gut ausgebaut ist, daß er auch von Mountainbikern problemlos befahren werden kann.

Da der südliche Taleingang des Schnalstals durch eine schwer zugängliche Schlucht gesperrt war, was schwierige Umwege über deren benachbarte Höhenrücken notwendig machte, wurde das Schnalstal im Mittelalter sogar vom Ötztal aus wiederbesiedelt, und nicht aus dem Vinschgau heraus. Auch war der Weg über das Tascheljöchl direkt nach Schlanders sehr beliebt, auf welchen man den Großteil des Schnalser Tals großzügig und auf direktester Linie umging. Noch heute kann dieser Übergang begangen werden, da ein gut ausgebauter Wanderweg über ihn führt.

Im Vinschgau wurde die Burg Juval erbaut, einerseits um das Vinschgau zu kontrollieren, andererseits aber auch den Zugang ins Schnalstal mit seinen Jochen nach Norden. Die halb zerstörte Burg gehört heute dem Südtiroler Bergsteiger Reinhold Messner, welcher den Pallas der Burg im alten mittelalterlichen Stil rekonstruiert hat.

Im Jahre 1872 ging man daran, den Felsspalt unterhalb der Burg Juval, der das Schnalstal wie ein Tor abschließt, mit einer einfachen aber dennoch beachtlichen Sträßchen zu erschließen. Die alten Umwege, wie zum Beispiel über den Bergrücken von Juval, konnten nun wegfallen.

### **Reschenpaß (1504m) \*\***

Inntal -> Vinschgau

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1-2

Der Übergang über den Reschenpaß, der auch als Reschenscheidegg bekannt ist, kann ähnlich seines 'Bruder' des Brenner, auf eine Jahrtausende alte Tradition emsigen Paßverkehrs zurück blicken. So wurde er schon in der Bronzezeit, und wohl auch schon in der Steinzeit, häufig begangen. Dem kommt zu Gute, das der Reschen leicht begehbar ist, größtes Hindernis ist dabei fast nur die tiefe Felsenschlucht bei Finstermünz. Archäologische Funde sind zwar relativ rar, aber dennoch eindrucksvoll, wie die einer bronzezeitlichen Lanzenspitze in der Umgebung des Reschen und eines eisenzeitlichen Lappenbeil am südlichen Ende des Haider Sees, belegen die lange Tradition einer Begehung des Reschenpaßes. Ungleich zahlreicher sind die archäologischen Funde an den Talwegen, der Reschenroute. Bei Meran, an der Weggabelung wo vom alten Reschenweg die faktisch ebenso alten Wege zum Timmelsjoch und Jaufen abzweigen, fand man im Jahre 1880 auf dem Sinichkopf erstmals Überreste einer alten Wallburg aus prähistorischer Zeit. Reste der vorrömischen Venostenwege die einst über den Reschen führten, fand man zwischen den Ortschaften Burgeis, Schleis und Mals.

Obwohl viele Namen in der Umgebung des Reschen einen romanischen oder viel mehr oft noch einen rätischen Ursprung haben, ist die Bezeichnung des Reschen selbst erst mittelalterlichen und somit auch deutschen Ursprunges. Wie die Römer den Reschen nannten, ist wie auch am Brenner, gänzlich unbekannt, denn allgemein redete man von der Straße, der Via Claudia Augusta, nicht aber von dem Paß, den diese überquerte. Und ähnlich wie am Brenner, soll auch der Reschen seinen Namen von einem alten bäuerlichen Hof in Paßnähe herhaben. Dieser soll einem 'Resch' oder 'Rösch' gehört haben und wird im Jahre 1393 erstmals genannt. Dieser Familienname, der in der ganzen Gegend noch heute weiter lebt, soll in etwa soviel wie, der 'Barsche, Schrofte' bedeuten. Zuweilen ist man auch der Ansicht das der Reschen seinen Namen auch von der romanischen Bezeichnung für Sägemühle 'resec'a' bekommen haben soll, immerhin

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

war der gesamte Reschenpaß noch im Mittelalter sehr walddreich . Aber Historiker lehnen diese Ansicht zumeist ab . Zuweilen wird der Reschenpaß, auch als 'Reschenscheideck' bzw. 'Reschenscheidegg' bezeichnet, eine Namensgebung die im 17.Jh. auftauchte und ihren Ursprung wohl in einen Bergsturz zu suchen hat . Dieser Bergsturz riegelte mit seinen Schuttmaßen beim Weiler Froi das Tal soweit ab, das faktisch eine Scheidewand, ein 'Scheidegg' entstand . Wohl später wurde daraus dann ein richtiges '-eck', im Hinblick dessen, das der Reschen nordwärts ins Inntal nach Landeck führe, aber zugleich auch südwestlich ins Inntal des Engadins .

### Die Römerstraße

Die Römer unter Drusus und Tiberius drangen ab dem Jahre 15 v.u.Z. immer konsequenter entlang der Reschenroute nach Norden vor, ihnen kam dabei zugute, das es wohl schon einen hinreichenden keltischen Weg gab . Hindernisse entlang des Reschenweges waren so auch mehr einer anderen Natur, so mußte der Feldherr Tiberius harte Kämpfe gegen die äußerst wehrbereiten rätischen Venoster im Vinschgau führen, die entlang des gesamten Weges siedelten und selbigen mit einer Vielzahl von uralten Wallburgen kontrollierten . Casius Dio und Horaz wissen dann auch zu berichten wie die Römer mit den Besiegten verfahren . 'Und weil diese Volkschaften so zahlreich waren, das neue Empörung gefährlich geworden wären, führte man den größten und kräftigsten Teil der jungen Männer aus dem Lande und ließ nur so viele zurück, daß zwar die Felder bebaut, aber keine Unruhen angezettelt werden konnten.' (Casius Dio LIV//22) .

Claudius ist schon stolze 56 Jahre alt, als er in den Jahren 46/47 u.Z. den Bau der Reschenstraße befahl, der Straße die dann nach ihm auch den Namen 'Via Claudia Augusta' erhielt und bis weit hinein ins Mittelalter bestand hielt . Diese wichtige und stark abkürzende Verbindung von Oberitalien in die jüngst eroberten römischen Gebiete zwischen Donau und Inn, erwuchs zu einer der wichtigsten Alpenstraßen überhaupt . Sie hatte nicht nur Bedeutung als Nord-Süd-Verbindung, sondern auch im regionalen Verkehr . Denn mittels eines Weg über die Norbertshöhe und dem Fengapaß, bestand auch eine Verbindung vom Inn- und Eisacktal, hin zu den den Rheintälern . Zu der Zeit als die Römer die Reschenstraße bauten hatten sie schon einige Erfahrung im Gebirgsstraßenbau, dennoch bauten sie weniger neue Wege, als das sie die alten 'nur' ausbauten . So steht auf einen Meilenstein aus der frühen Kaiserzeit betreffs des Straßenbaus geschrieben 'viam derexerat', was so viel heißt wie, das er einen (bereits bestehenden) Weg begradigt hat . Diese Begradigungen betrafen insbesondere Umwege die die alten Wege nahmen um die zahlreichen Ortschaften zu berühren, sicherlich gab es ohnehin mehrere Wege parallel, die durch die Römer dann zu einer Straße zusammengefaßt haben . Diese Straße war dann weniger auf die lokalen Wünsche der Anwohner ausgerichtet, als auf die des Durchreiseverkehrs, daher wurden kleinere Siedlungen auch von der Straße links liegen gelassen .

Das gewaltige Werk der Via Claudia Augusta wurde eindrucksvoll am bedeutenden Pohafen Hostilia begonnen, und zwar mit einer eher für Prozessionsstraßen geeigneten Breite von zwanzig Metern, so als ob die Römer schon eine Autobahn über die Alpen bauen wollten . Im Gebirge selbst wurde die Straßenbreite immer geringer, war aber wohl immer noch so ausreichend, das ein Wagenverkehr möglich war . Zahlreiche Ausweichstellen ermöglichen einen in beiden Richtungen ungehinderten Verkehr . Nachdem sie über den Reschen und das Inntal kam, fand die Straße ihre Fortsetzung über den Fernpaß nach Partenkirchen und Augsburg, eine Abzweigung führte über Reutte und dem Oberjoch ins Allgäu .

Schnell entwickelte sich die Via Claudia Augusta zu einer der wichtigsten Alpenstraßen, und auch als ab dem Jahr 200 u.Z. mit der durchgängigen Brennerstraße eine neue, ebenfalls befahrbare Alpenstraße zur Verfügung stand, hatte der Reschen noch einige Bedeutung . Als dann noch in er Spätantike die Brennerstraße wieder verfiel, übernahm der Reschen wieder seine alte Position die er bis in das späte Mittelalter hinein auch behalten sollte . Wie im Jahre 200 bei den Römern, war es auch im 14.Jh. die Wegbarmachung der Eisackschlucht die den Brenner den Vorteil gab, seinen Konkurrenten den Brenner wieder den ersten Rang abzunehmen . Der Verlauf der Via Claudia Augusta ist nicht überall genau bekannt, aber entlang des Oberen Inntals und des Vinschgau, gibt es vielfältige Spuren . So ist die gesamte Trasse der Via Claudia Augusta reich an Münzfunden, aus den verschiedensten Jahrhunderten .

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Zwischen Mals und St.Valentin verlief die Via Claudia Augusta entlang der östlichen Talseite über Ulten, ziemlich genau auf der Trasse der heutigen Komunalstraße, ansonsten aber auf ähnlicher Trasse wie die moderne Reschenstraße. St.Valentin, welches damals als Ort noch nicht bestand, wurde etwas östlich umgegangen, denn die Römerstraße führte direkt über Muntaplair, nach Norden. Von Nauders aus führte die Römerstraße ins Inntal über Hochfinstermünz gegen Pfunds, um dort auf die linke Uferseite des Inns zu wechseln. Bei Tösens führte die Römerstraße über das Plateau von Serfaus, um bei Pontlatz (Pons Ladis = Brücke bei Ladis) wieder den Talboden zu erreichen. Die Römer nahmen dabei nur scheinbar einen Umwege über Plateaus in Kauf, tatsächlich wollten sie die sumpfigen und nur schwer passierbaren Flußauen ausweichen, in denen Weg- und Straßenanlagen, oft ohnehin ein Opfer der jährlichen Hochwasser wurden. Noch heute kann man im Bereich des 'Oberen Gerichts', als welches man ab dem Mittelalter das Inntals zwischen Landeck und Pfunds bezeichnete, Teile der alten Römerstraße, auf dem Wanderweg 'Via Claudia Augusta' begehen.

Die als Militärstraße konzipierte Via Claudia Augusta zog bald auch die Kaufleute an, die den regen Handel zwischen Rom und seinen germanischen Provinzen abwickelten. Während aus dem Süden vor allem Luxusgüter nach Norden über den Reschen gebracht wurden, waren dies umgekehrt insbesondere Produkte der Landwirtschaft. Unter anderen war dies Käse aus dem Allgäu, an dem soll sich Kaiser Antoninus Pius so überfressen haben, das ihn im Jahr 161 u.Z. nach heftigen Koliken der Tod ereilte - allerdings war er da schon 75 Jahre alt, weshalb es der Allgäuer Käse allein wohl nicht war.

### Die 'Obere Straße'

Da die Reschenstraße wegen ihrer günstigeren Lage nicht so stark unter Zerstörungen zu leiden hatte, wie die Brennerstraße, wurde sie auch im frühen Mittelalter rege genutzt. Örtliche Adlige, die Wegezölle erhoben, besserten dabei den alten Weg immer wieder notdürftig aus. Wohl war sie aber auch weiterhin noch befahrbar und trug somit seinen Namen 'Obere Straße', im Gegensatz zum Brenner zu vollem Recht.

Die vielbefahrene Reschenstraße bot Fuhrleuten, Handwerkern, wie auch Wirtsleuten, stets gute Verdienstmöglichkeiten. In sogenannten Ballhäusern, wie in Pfunds oder Nauders, konnten Kaufleute ihre Warenballen oder Fässer über Nacht einlagern. In der ersten Hälfte des Jahres 1437 rollten von Landeck aus etwa 6000 alte Zentner Frachtgut ins Vinschgau und retour. Der Verkehr stieg aber noch weiter an, um das Jahr 1500 verzollte der Terlaner Zolleinnehmer jährlich 12.000 Zentner Waren. Die Einnahmen aus dem Reschenzoll betragen zu dieser Zeit etwa 1/3 des Brennerzolls. Die Beförderung einer Saumfracht von Venedig über die Reschenstraße hin nach Augsburg kostete mit Zoll etwa 14-15 Gulden, nur ein Zehntel dessen davon war aber der Zoll. Der Großteil der Kosten entfiel auf zahlreiche ortsansässige Fuhrleute die die Waren gegen Entlohnung in einer gewissen Reihenfolge weitertransportierten. Auf größeren Steigungen, wie bei Altfinsternmünz mußte auch auf kleinere Wagen umgeladen werden. Entlohnung und Reihenfolge, wurden in einem strengen Rodrecht bestimmt. Dennoch kam es auch zu Streiks der Fuhrleute, wie Ende 16.Jh. im Oberen Gericht. In Pfunds und Prutz kann man noch heute Wohntürme bewundern, die im späten Mittelalter besonders in Oberitalien in Mode kamen und als lokale Befestigungsanlage, wie auch als Wohnsitz einfacher Adliger dienten. Zahlreich auch die vielen alten Gasthäuser, deren umfangreiche Stallungen im Zeitalter des Autos kaum noch eine Verwendung finden. Seit dem 12.Jh. gibt es auch in St.Valentin ein geistliches Hospiz, welches man zur Betreuung besonders der zahlreichen deutschen Rompilger gründete.

Auch im Mittelalter und der beginnenden Neuzeit wurde die Reschenstraße immer wieder ausgebaut. Der umfangreichste Ausbau erfolgte wohl unter Maximilian, der erhebliche Teile der alten Straße neu trassieren ließ. So den Abschnitt zwischen Mals und Mulder See, der nun mehr über den Burggekrönten Ort Burgeis auf der anderen, der westlichen Talseite entlangführte, und nicht wie die römische und die moderne Straße auf der östlichen Talseite. Zur Instandhaltung der Reschenstraße hatte die habsburgische Regierung fünf Wegemacher eingesetzt, spezielle Beamte überprüften mehrfach im Jahr deren Arbeit und den Zustand der Straße. Aber alle mittelalterlichen Arbeiten an der Reschenstraße waren auf Dauer gesehen, wohl kaum mehr als Flickwerk. Aus einem Reisebericht aus dem Jahre 1524 werden die Straßenverhältnisse in den

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

schlimmsten Farben gemalt . Vielerorts war die Straße unterspült, sie besaß große Schlaglöcher, und da wo sie nicht schlammig war, war sie dermaßen steinig das man selbst nach den damaligen Verhältnissen von einen 'stainig pös weg' sprach ! Da der Reisebericht im Auftrage der Regierung verfaßt wurde, begann man daraus Konsequenzen zu ziehen . Im Jahre 1536 wurde die Mautbrücke neu erbaut und man begann die Reschenstraße neu zu belegen . Aber die Arbeiten gingen nur schleppend voran, und da wo man voran kam, wie in der Finstermünz, mußte man kaum 40 Jahre später den Weg ein zweites mal ausbessern . Dennoch müssen die Arbeiten letztendlich einigen Erfolg gehabt haben, den so befand im Jahre 1594 der Wegbereiter Peter Lindicher, das die Straße den Verkehrsansprüchen vollkommen genüge . Das war dann wohl auch der Grund, warum für gut zwei Jahrhunderte jeglicher Straßenbau am Reschen ruhte .

Im 18.Jh. beginnt auch am Reschenpaß die Moderne, denn nunmehr beginnt man erste Ausbauarbeiten nach modernen Standards . So ließ Maria Theresia 1760 die Finstermünzstraße auf vorbildliche Art und Weise ausbauen . Fehlschläge blieben aber nicht aus, eine verheerende Überschwemmung im Jahre 1772 zerstörte die primitive Straße im Gramlach, bei Landeck, welche 1774-1776 neu, diesmal aber auf der rechten Uferseite in den Felsen gehauen wurde, und bis heute noch dort entlang läuft . Zur Zeit wird ein Straßentunnel zwischen Lahnbach und Fließ gebaut, um die zu eng gewordene Straße durch das Gramlach, sowie Landeck zu umgehen . Nach ihrer Fertigstellung, bietet der Venettunnel eine erhebliche Verkürzung besonders der Reisezeit, da es in der Gramlach bis dahin immer wieder zu Staus des modernen Reiseverkehrs kam.

Mit den napoleonischen Kriegen, dringen 1799 dann auch Franzosen über den Reschen bis Pfunds vor, müssen sich dann aber zurückziehen . In der Folgezeit werden daher, die z.T. noch auf römischen Ursprung fussenden, mittelalterlichen Burganlagen, durch moderne Festungsanlagen und Sperrforts, wie das Fort Finstermünz ersetzt . Das Sperrfort Nauders, erbaut um 1840, ist das einzige noch vollständig erhaltene Festungsbauwerk dieser Art in Österreich .

### Die moderne Reschenstraße

Die Reschenstraße wurde 1850-1856 von Karl Ritter von Ghega, dem Erbauer der Semmerringbahn, nach bereits vorhandenen Plänen des Grauner Josef Druile, teilweise neutrassiert . Dabei mußte das Teilstück zwischen der Kajetansbrücke und Nauders, durch das Finstermünz, besonders kühn in die steilen Felshänge geschlagen werden . Die damals errichtete Kajetansbrücke, war die größte freitragende Holzbrücke Tirols . Erst 100 Jahre später mußte sie durch ein moderneres Bauwerk ersetzt werden, weil sie dem stark angestiegenen Verkehr kaum noch Herr wurde . Auch nach ihren Ausbau im 19.Jh. wurde die Straße natürlich auch weiterhin ausgebaut und modernisiert . Besonders auf der Südrampe erfolgten so auch weitere teilweise Neutrassierungen, so 1926 aus strategischen Erwägungen des italienischen Militärs . Die weitere Südrampe wurde dann in den Jahren 1933-36 ausgebaut, nochmals fanden um 1950 Neutrassierungen statt, die durch den Bau des Reschenstausees notwendig wurden, auf dessen Grund bis dahin die alte Trasse verlief . Auch auf der Nordrampe des Reschen führte man 1926 eine umfangreiche Modernisierung durch, so wurde die dortige, bisher nur 3-4m breite Straße deutlich verbreitert und auch asphaltiert, womit ein Kraftfahrzeugverkehr problemlos durchgeführt werden konnte . Einige weitere umfangreiche Ausbau fanden in den Jahre 1954/64 statt, bei diesen wurde vor allen die noch zahlreichen Engstellen beseitigt .

Seit dem Ende des 1.Weltkrieges gehört der Paß zu Italien, die Grenze weicht hier sogar von der Wasserscheide ab und führt einen guten Kilometer nördlich des eigentlichen Paßes entlang . Östlich und Westlich des Reschen bauten die Italiener unter Mussolini Militärstraßen für den Transport schwerer Waffen . Sie sind noch heute bis in Grenznähe befahrbar, dort trifft man auf Panzersperren aus Beton und Bunkeranlagen .

Von der Kajetansbrücke zweigt eine moderne Straße ab, die seit 1980 das österreichische Spieß und die zollfreie Zone des schweizerischen Samnaun, mit dem Inntal verbinden . Eine auf schweizerischer Seite befindliche Straße, die mit großen Aufwand und Bundeshilfe kurz vor dem 1.Weltkrieg erbaut wurde, kann mit ihren engen und kurvigen Tunnelgalerien, schon als abenteuerlich bezeichnet werden . Es bleibt zu hoffen, daß selbige einer derzeit statt findenen

# ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Sanierung nicht zum Opfer fallen.

## Die Reschen-Autobahn

Heute hat der Reschen viel von seiner alten Bedeutung verloren, die er nur zum Teil wieder erfährt, wenn in der Reisesaison viele Autofahrer, den einzigen wichtigen noch mauffreien Straßenpaß in weitem Umkreis, nutzen . Man ist aber dabei die alte Reschenroute in Schnellstraßenqualität auszubauen, wobei die Felsenschlucht bei Finstermünz ein Tunnel umgehen soll . Man erwog sogar das gesamte Reschengebiet, etwa zwischen Kajetansbrücke und St.Valentin, mit einen längeren Basistunnel zu unterqueren . Dieses Teilstück einer Autobahn die von Ulm über den Fernpaß und das Inntal verlaufen sollte, sollte das Vinschgau nur kurz tangieren, um dann seine Fortsetzung mittels eines weiteren Tunnels in das Veltlin zu erhalten . Damit wäre diese neue Alpentransversale eine solche mit recht vielen längeren Tunneln,wobei der am Reschen wohl auch einer der längsten wäre . Bei einer Überarbeitung dieses Projektes wurde der Reschentunnel gänzlich fallengelassen und man beschränkte sich auf einen nur noch 4300m langen Finstermünztunnel . Ein anderes Projekt sah vor, den Reschentunnel noch auf tiroler Gebiet nach Westen abschnwenken zu lassen, so das er unter der Norbertshöhe verlaufend zwischen Martinsbruck und Strada wieder ans Tageslicht kommen sollte . Damit wäre der Reschentunnel nur ein Finstermünztunnel, da der Reschen auf keiner Weise unterquert werden würde. Die Fortsetzung sollte diese Transversale durch das Engadin erhalten, wo sie über den Maloja nach Chiavenna und Lecco führen sollte . Zuweilen plante man sogar, beide Schnellstraßen zu bauen, die durchs Engadin und die durchs Vinschgau/Veltlin, wobei aus den Reschentunnel, ein 'Norbertshöhentunnel' ausgefädelt werden würde .

Auch wenn beide Transversalenprojekte durchaus ihre Daseinsberechtigung hätten und sicher auch überaus rege genutzt werden würden, zumal wenn man beide Projekte mit einander verknüpft, wird es wohl in absehbarer Zeit nicht zu einen Bau auch nur eines der beiden Projekte kommen, sondern nur der Schnellstraßenausbau fortgeführt werden .

## Der Finstermünz-Engpaß

Während der eigentliche Reschenpaß eher langweilig wirkt, kann man den Engpaß von Finstermünz, wenig nördlich des Reschen, als recht abenteuerlich bezeichnen . Während die Römerstraße einen ähnlichen verlauf nahm, wie die heutige Straße - freilich nicht so in den Berg 'geklebt' wie sie, das sie schon frühzeitig zum Inn hin hinabstieg - wird es wohl schon in Römerzeiten eine erste Straße gegeben haben, die bei Finstermünz auch schon auf die andere Seite des Inns wechselte .

Ein noch heute mitten im Inn bei Finstermünz stehender Brückenturm der frühen Neuzeit, hat wahrscheinlich seine Ursprünge in der Römerzeit, und wurde 1974 sogar als Motiv einer österreichischen Freimarke gewählt . Der Brückenturm diente lange Zeit als Zollstation, später entstanden auch Festungsbauwerke oberhalb der Brücke . Die Brücke selbst, heute etwas abseits der Straße gelegen, war ein Teil der alten Reschenstraße, wenn auch nicht der ersten Römerstraße . Denn die erste Römerstraße folgt wohl dem alten vorrömischen Weg, welcher noch oberhalb Hochfinstermünz entlang führte . Wohl erst ab etwa dem 3.Jh führte die Römerstraße über Altfinstermünz, stieg aber noch nicht gleich in Richtung Hochfinstermünz an, sondern auf den Paxeiwald . Wohl im 15.Jh. wurde unter den Grafen von Tirol die Finstermünzstraße bis Nauders ausgebaut . Da diesbezüglich von einen Ausbau die Rede ist und dieser Weg in erheblichen Teilen eine deutlich andere Trasse aufweist als der römische, kann man davon ausgehen das es bereits im hohen Mittelalter einen Straßenbau in der Finstermünz gab .

Die mittelalterliche Straße - schmal, holprig und ungesichert - ist noch heute begehbar . Sie beginnt bei Vinadi in der Schweiz, dort steigt man in nördlicher Richtung zum Inn hinab und trifft auf die alte Brücke . Von dort führt der Weg steil, an der ehemaligen Zollstation vorbei, zum Finstermünzengpaß . Angesichts der Trassierung, erkennt man leicht welche Plackerei es einst war, dort mit Saumtieren und gar Fracht-wagen dort den Paßverkehr zu gewährleisten . Einige Jahrhunderte später ließ Kaiserin Maria Theresia dann gerade den sehr schlechten Weg durch die

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Finstermünz verbessern . Durch eine umfangreiche Neutrassierung, inklusive den Baus einiger Tunnel, entstand bereits so im Jahre 1760 eine für damalige Zeit hervorragende Straße . Aber auch jetzt noch verlief die Finstermünzstraße in 'Souterrain', es sollte noch einige Jahrzehnte dauern, bis die heutige, so atemberaubende Trasse der Hochfinstermünzstraße entstand .

Im Jahre 1832 erarbeitete der lombardische Ingenieur Donegani im Auftrage der Wiener Regierung das Projekt für eine Hochfinstermünzstraße . Diese sollte noch grob der alten römisch-mittelalterlichen Trasse folgen, um mit Hilfe zahlreichen Turmkehren und einer starken Steigung, den Höhen-unterschied zu überwinden . Da diese Straße die vorhandenen Steigungen nur unwesentlich verringert hätte, hätte dies auch weiterhin einen Vorspann nötig gemacht . Ein Jahr später wurde durch den Ingenieur Duile in Gegenprojekt, mit einer Steigung von maximal nur 4,5% ausgearbeitet, einer Steigung die keines weiteren Vorspanns mehr bedurft hätte . Diese Steigungsminderung konnte aber nur erreicht werden, indem man die Anstiegsstrecke weiter nach Norden verlegte, dabei kam man zwangsläufig an die steile Felswand, gegenüber dem Eingang zum Samnauntal . Die Regierung in Wien lehnte aber dieses Projekt als zu kostspielig und aufwendig ab, und vertrat auch weiterhin die Ansicht, das ein Ausbau der alten Straße wohl ausreichend sei . Es wurden neue Projekte dazu verfaßt, wie das vom Ingenieur Hirn, der den Bau einer Straße auf der östlichen Uferseite vorsah und erst bei Altfinstermünz begann . Das nur 4 Kehren hier von Hirn vorgesehen waren, wäre die Straße recht steil geworden, so änderte man später dieses Projekt ab und kam bald zu einer Kehrenentwicklung zwischen Alt- und Hochfinstermünz, wie sie der am Stilfser Joch ähnelt . Aber Duile verteidigte sein Projekt hartnäckig und konnte, mit kleinen Abänderungen durch den späteren Semmering-Ingenieur Ghenga, später auch die Ausführung seines Projektes erreichen .

Nach 10-jähriger Verzögerung, wurde 1843 das Duile-Projekt genehmigt, aber die Revolutionswirren ließen die Ausführung stocken . Erst 1851 begann man den Bau der Hochfinstermünzstraße, der 1854 abgeschlossen werden konnten . Die Bauarbeiten gingen nicht ohne Probleme von sich, die zahlreichen Sprengungen ließen immer wieder die darunter liegende alte Straße verschütten, weshalb sie oftmals gesperrt werden mußte . Notwendig wurde auch der Bau von 4 kleineren Tunnels und 2 Lawinengalerien und zahlreichen gemauerten Stützmauern, die später durch Betonmauern ersetzt wurden . Durch eine Forderung des Militärs, wurde die Straße durchgängig auf 6,7m angelegt, eine Breite die bei den späteren Modernisierungsarbeiten im Jahre 1954 kaum noch vergrößert werden mußte .

Der Name Finstermünz wird vielfach erklärt, am meistgenannten und wahrscheinlichsten ist wohl die Erklärung, das der Name von der lateinischen Bezeichnung 'Vinestana Munitio' kommt, was in etwa 'Vinschgauer Festung' bedeute . Festungsstandort, wie auch Grenzort war Finstermünz aber auch bis in die Moderne hinein . Die Grenzregelung im Bereich der Finstermünzstraße war bis weit in das 19.Jh. hinein unklar . Österreich sah seine Grenze in etwa von Spiss über den Piz Mundin nach Ovella verlaufend, womit die Grenze am Inn weit bis Martina vorgeschoben worden wäre . Graubünden sah aber den Schergenbach als Grenze an und es hatte diesbezüglich auch die besseren Beweise . Das Problem war aber, das schon seit Jahrhunderten die Finstermünzstraße über den Schergenbach hinweg, zur Turmbrücke führte und Österreich den Beweis hatte, das die Straße in ihrem Besitz war . Nach mehrjährigen Verhandlungen einigte man sich im Jahre 1868 endlich über den genauen Grenzverlauf, wobei man größtenteils den schweizerischen Vorstellungen entsprach, einzig am Schergenbach fiel der Schalkhof, samt eines schmalen Uferstreifens auf den die alte Finstermünzstraße verlief, definitiv an Österreich . Im Grenzabkommen wurden aber nicht nur Grenzfragen erörtert, so wurde auch der Bau einer Tirol mit dem Engadin direkt verbindenden Straße vereinbart . Bis 1864 war die Engadiner Straße bis Martina bereits fertiggestellt, noch war aber ein Umweg über die Norbertshöhe, Nauders und die Hochfinstermünzstraße nötig . Um auch diesen letzten Umweg zu beseitigen, war aber noch der Bau einer Straße durch die schmale Innschlucht notwendig . Bis 1910 war diese Straße, entlang des Novallaberges und nur wenig oberhalb des Inn fertiggestellt worden, wenige Jahre später baute man auch eine kleine Verbindungsstraße mit dem Samnaun, welche ausschließlich schweizer Territorium verlief .

Um Österreichs Sicherheitsbedürfnis zu befriedigen, erklärte sich die Schweiz bei den Grenzabkommen von 1867 einverstanden, das Grenzgebiet um Vinadi nicht zu befestigen . Denn Österreich befürchtete das in einen neuerlichen Krieg mit Italien, dessen Truppen die Sperranlagen am



## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Stilfser Joch umgehen könnten und über das Inntal nach Tirol vorstoßen könnten . Immerhin bestand ja die Gefahr für Österreich, das von eroberten schweizerischen Befestigungsanlagen am Novallaberg, oberhalb Vinadis, die neuerbaute Finstermünzstraße bestrichen werden konnte oder zumindest durch deren Bedrohung im Ernstfall kaum zu benützen sei . Die Furcht der Österreicher war nicht unbegründet, bereits 1799 hatten die Franzosen versucht durch das Inntal gegen Tirol vorzustoßen, und konnten nur mit Mühe bei Finstermünz zurückgeschlagen werden. Zwar wurde die Hochfinstermünzstraße durch Anlage eines Sperrforts, welches heute noch besteht, sowie weiterer Sperranlagen, gegen einen Vorstoß aus dem Süden her gesichert, aber die Gefahr eines Vorstoßes Italiens durch das Inntal bestand weiterhin . Noch kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges verständigten sich daher die Militärführungen der Schweiz und Österreichs, die schweizerischen Sperranlagen am Umbrailpaß stärker auszubauen . Die Schweiz erfüllte umgehend ihre Verpflichtungen und sorgte somit, durchaus im Rahmen ihrer Neutralität, für die Sicherung der Westflanke Österreichs im 1. Weltkrieg . Als Kaiser Karl I. im Jahre 1917 die Front am Stilfser Joch besuchte, begab er sich auch nach Finstermünz, auf der Finstermünzbrücke drückte er einen schweizerischen Leutnant die Hand . Eine wohl mehr als nur symbolische Geste die, die man gar nicht hoch genug bewerten kann .

Ähnlich wie bei den Straßenbauten die es im Hinblick auf den Reschenpaß gab, gab es auch bei den Planungen zum Bau einer Reschenbahn, eine ähnliche Problematik im Bereich des Finstermünz-Engpasses . Da man aber eine Bahnstrecke nicht derart führen kann wie eine Straße, insbesondere was Kehrenanlagen betrifft, würde dies aber bei einer Bahnstrecke den Bau von zahlreichen Tunnels und überaus aufwendigen Kunstbauten zur Folge haben . Wie später im Kapitel über das Reschenbahnprojekt auch ausführlich erläutert, sollte sich aber weniger der Finstermünz-Engpaß als Hinderniss für den Bau dieser Bahn zeigen, als vielmehr politische und zum geringeren Teil auch finanzielle Gründe . Kaum anders erging es dann auch Jahrzehnte später den Plänen für die Schnellstraße über den Reschen . Letztendlich hat sich hier dann bisher auch nur die Straße durchsetzen können, weder Schnellstraße noch Bahnstrecke, konnten den Finstermünz-Engpaß bezwingen .

### **Das alte Nauders**

Zwischen Finstermünz und Reschen gelegen, liegt die Ortschaft Nauders, nördlich davon auch das Sperrfort Nauders . Nauders gilt als eine sehr alte Ortschaft, bereits Ptolemäus erwähnte im 2. Jh. in seinem 'Lehrbuch der Kartographie' einen Ort Inutrium (Inoutrium) innerhalb der Alpen . Heutige Historiker nehmen an, daß damit das heutige Nauders gemeint ist, dessen lange Tradition von Archäologen, bis in die Steinzeit hinein belegt werden konnte . Der Legende nach, soll ein christlicher Glaubensbote, der Heilige Valentin, in Nauders im Jahre 450 unter einer Linde, das Christentum gepredigt und später eine Holzkirche errichtet haben .

Nördlich des Reschen führt von Nauders eine Straße ins schweizerische Engadin, sie umgeht Finstermünz in dem sie über die Norbertshöhe führt . Mit einer ganzen Reihe von Spitzkehren fällt die, ansonsten recht gut ausgebaute, Straße zum Inntal regelrecht hinab, um dann bei Martina, die enge Felsenschlucht des Inn zu erreichen . Auch dieser Weg ist uralt, schon ein urgeschichtlicher Weg läßt sich hier finden . Dieser verläuft zwar deutlich südlicher, aber nur wenig nördlicher, als die moderne Straße . Wohl von den Römern wurde der Weg weiter nach Norden verlegt, und verlief in etwa bei der Trasse der modernen Straße, ohne aber westlich der Norbertshöhe die zahlreichen Kehren der modernen Straße im Murtawald mitzumachen . Wohl erst ab der Spätantike erreichte dabei der Weg auch das heutige Martinsbruck, den die Spuren der älteren Wege verlaufen alle am östlichen Talhang des Inntales weiter, bis sie etwa Sclamischoth erreichten . Bis zum Bau neuzeitlicher Straßen, wurden diese alten Wege noch genutzt .

### **Das wohl noch ältere Meran**

Zu einen wichtigen Ort an der Reschenstraße entwickelte sich schon frühzeitig die Gegend von Meran . So gibt es eine Zollstation Maia, von dem eine im Zieltal gefundener Altar mit Inschrift zu berichten weiß. Die Lage von Maia ist allerdings umstritten, auch wenn man es oftmals mit dem heutigen Meraner Orts-teil Obermais gleichsetzt . Die Via Claudia Augusta führte von Süden her

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

auf der westlichen Talseite in leichter Hanglage bis Marling, dort wechselte sie in den Talgrund der Etsch um bei Algrund selbige auf einer Steinbrücke zu überqueren. Dieser Talgrund bei Algrund weist älteste Siedlungsspuren auf, so fand man dort zwischen 1932 und 1942 vier Menhire, die auf eine uralte Besiedlung an diesen so alten Wegekreuzung schließen lassen. Von Algrund führte die Straße an den nördlichen Talrand, dabei wurde die Töllschlucht der Etsch südlich Partschins nördlich umgangen, um bei Rabland in etwa auf die Trasse der heutigen Hauptstraße zu treffen. An diesem Ort wurde im Jahr 1552 bei einer Überschwemmung des Zielbaches, der einzige bisher gefundene Meilenstein der Via Claudia Augusta freigelegt. Angesichts des beschriebenen Straßenverlaufs hätte eine Zollstation in Obermais nicht viel Sinn, zumal sie nichtmal die Jaufenstraße berührte. In den beiden ersten nachchristlichen Jahrhunderten verlief die Grenze zwischen den Provinzen Rätien und Norikum, zwischen Bozen und Meran, wohl noch in der Flußmitte. Der damals übliche Zoll von einem vierzigsten Teil eines Warenwertes (also 2.5%), welches man auch das 'gallische Vierzigstel' nannte, wurde aber nur da erhoben, wo Straßen die Provinzgrenze überschritten, dies macht wahrscheinlich, das auch auf der östlichen Talseite ein norischer Weg verlief, der nach Passieren der Zollstation Mais/Obermais auf die rätischen Wege zum Jaufen und Reschen traf.

Zahlreiche prähistorische Befestigungen, die oftmals von den Römern nur übernommen und ausgebaut wurden, waren besonders um das heutige Meran häufig zu finden, sie sicherten den Verkehr auf der Paßstraße. Als auch die Reschenstraße unter germanischer Herrschaft geriet, gerieten auch die alten Befestigungen in ihre Hände. Gotische Garnisonen übernahmen sie und sicherten so die gotische Herrschaft in Italien, vor ihren nordalpinen Stammesgenossen. Theoderich, König der Goten, im Deutschen auch als Dietrich von Bern bekannt, war wie die meisten seiner Krieger, Anhänger des Arianismus, deren Hauptheiliger wurde der heilige Valentin, auch Valens genannt, der auch von den Rätern verehrt wurde. Er wurde in der Kirche der Zenoburg in Meran beigesetzt, einer alten Befestigung die noch in etruskische Zeiten zurück reicht.

### Das Reschenbahn-Projekt

Im Jahre 1845/50 schnitten die Italiener Giacomo Giorgio Levi und Massimo d'Azeglio die Frage des Baus einer Eisenbahn von Oberitalien an den Bodensee an, welche über den Reschen führen sollte. Bereits 1867 entstand eine erste Projektstudie für eine Bahnverbindung Landeck-Meran-Bozen. Nachdem bereits die Eisenbahnen über den Arlberg und besonders die über den Brenner, die uralte Reschenstraße zu einer Lokalverbindung degradiert hatten, kam es 1891 zur Vorlage erster brauchbarer Pläne, für den Bau einer Reschenbahn. Bei dieser sollten Steilrampen in Glurns und nahe Kajetansbrücke entstehen, wobei hier auch ein Zahnradantrieb erwogen wurde. Hingegen in der Malser Umgebung wollte man den Höhenunterschied durch 'Schlangenwindungen' überwinden. Der Abstieg von Nauders zum Inntal war der wohl komplizierteste Abschnitt, hier sollte unter dem Selleskopf ein 1550m langer Kehrentunnel erbaut werden, dazu entlang der gesamten Finstermünzpassage zahlreiche Schutzbauten um die Strecke vor Steinschlag und Lawinen zu schützen. Nach diesem Schwerpunkt an Kunstbauten in der Finstermünz, nannte der Münchener Projektant Ing. Franz Kreuter diese Bahn auch 'Finstermünzbahn'. Wenige Jahre später veröffentlichte Ing. Karl Gollwitzer aus Augsburg sein sehr großzügiges entworfenes Projekt einer Fern-Ortler-Bahn. Diese sollte Innaufwärts auf der rechten Talseite verlaufen und dort stetig ansteigen, weshalb sie wesentlich oberhalb der Talorte gelegen hätte. Auch der Abstieg in südlicher Richtung, hin zu einem noch zu bauenden Ortler Tunnel, sollte in einer gestreckten, aber mit einem stetigen Gefälle ausgestatteten Linienführung, Geschwindigkeiten von bis zu 100km/h erlauben.

Ob nun eine Reschenbahn mit einem Anschluß nach Südwesten, unter dem Ortlermassiv hindurch, oder direkt nach Osten zur Brennerbahn hin, gebaut werden sollte war recht strittig. Unstrittig war aber, das zumindest letztere Variante vorzugsweise und schnellstmöglich auszuführen wäre. Das Ortlerprojekt, im Prinzip auch die nördliche Fortsetzung - ob nun in Form einer Karwendel- oder einer Fernbahn - war zweitrangig und wurde auch so behandelt. Inzwischen wurde 1903 erst einmal als erster Schritt die Talstecke Meran-Mals als vollspurige Hauptbahn konzessioniert. Unter der Leitung von Baurat Constantin Charbert wurde diese Bahn, auch als Vinschgauer Bahn bezeichnet, bis 1906 auch erbaut, allerdings nur einspurig. Bei Mals wurde auf einer Höhe von 998m ein vorläufiger Endbahnhof gewählt, vorläufig daher, weil man ja anschliessend die

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Reschenbahn bauen wollte, sich aber noch im unklaren über die genaue Trassierung war .

Mit der Vollendung der Vinschgauer Bahn, drängte auch die Tiroler Regierung verstärkt auf eine Fortsetzung der Bauarbeiten in Richtung Reschen . Nur gute 30km lang wäre die Strecke von Mals bis Reschen gewesen, hauptsächlich ohne aufwendige Kunstbauten, weitere gute 58km hätten der Anschluß an die Arlberg-Inntal-Bahn bei Landeck benötigt . Bis 1907 waren die Projektierungsarbeiten bereits so weit gediehen, das man mit den Bau hätte beginnen können, nur die Trassierung bei Mals war noch unklar . Im Jahr darauf war man bereits so weit, das man die Detailprojekte ausarbeitete, auch für Mals Trassenvarianten auf drei begrenzte und erste Grundstücksverhandlungen begann . Vom Bahnhof Pfunds aus sollte innaufwärts eine 29km lange Anschlußbahn zum engadinischen Scoul führen, um dort Anschluß an die Rhätische Bahn zu erhalten . Wie diese, sollte auch die Strecke Pfunds-Scoul in Meterspurweite erbaut werden . Der Bahnhof von Scouls wurde im Hinblick dessen schon weit oberhalb des Ortes angelegt, um die Weiterführung nicht unnötig zu komplizieren . Eine zweite Abzweigung sollte über Taufers und unter dem Ofenpaß hindurch erbaut werden, um so die Rhätische Bahn mit Südtirol zu verbinden . Für beide Bahnprojekte erfolgten bereits umfangreiche Verhandlungen Schweiz und Österreichs auf diplomatischer Ebene .

Nachdem 1912 aber die trassenaufwendige Karwendelbahn über den Seefelder Sattel gebaut worden war, und damit auch das nordöstliche Tirol sich hin zur Brennerbahn zu orientieren begann, wurde es auch um die Reschenbahn eher ruhig . Dann brach der 1. Weltkrieg aus, der erst einmal das baufertige Reschenbahnprojekt in die Schubladen verschwinden ließ . Daran änderte erst einmal auch nur wenig das Italien im Mai 1915 gegen Österreich in den Krieg eintrat, denn nunmehr waren vorrangig eine Reihe von schmalspurigen Frontbahnen zu bauen . Als diese bis 1918 größtenteils fertiggestellt waren, beschloß man nun mehr umgehend an den Bau der Reschenbahn heranzugehen und schnellstmöglich die mit der Frontversorgung vollkommen überlastete Brennerbahn zu entlasten . Bereits im März 1918 wurden erste Bauverträge abgeschlossen, die Projekte von 1907 wurden kriegsbedingt überarbeitet, wobei besonders stark die Nordrampe neu projektiert wurde . Bei Landeck begann man auf Basis der schon 'verstaubten' Pläne, sogar bereits 1917 mit ersten vorbereitenden Bauarbeiten, so das 1918 mit der Anlage des ersten Tunnels begonnen werden konnte . Aber mit dem Ende des Krieges mußten diese Arbeiten wieder eingestellt werden - um so mehr, da das Vinschgau, wie das gesamte Gebiet südlich des Reschen, nun zu Italien gehörte . Bei Einstellung der Bauarbeiten war die Trasse im Landecker Stadtgebiet fertiggestellt und bereits befahrbar, auch der Landecker Tunnel war durchstoßen, aber noch nicht völlig ausgebaut . Auch bei Tösens wurde der Bahnkörper erstellt, inklusive einer Reihe kürzerer Brücken und Tunnel . Nach gut fünf Jahren Pause, begann man 1923 aber bei Landeck wieder mit einigen Arbeiten, dazu gehörten Sicherung und Vollendung der begonnenen Arbeiten ebenso, wie eine Fertigstellung der Ausfädelung aus der Arlbergbahn . Als 1923 die Arbeiten endgültig eingestellt werden mußten, war der Unterbau von der Ausfädelung bis zur Gerbersteigbrücke hergestellt worden .

Beim 1907er-Projekt sollte die Reschenbahn noch tief unten im Inntal geführt werden und erst ab Pfunds den Aufstieg beginnen . Nachdem die Bahn westlich des Landecker Bahnhofs aus der Arlberg-Inntal-Bahn ausgefädelt worden wäre, sollte sie südlich Landeck in einen ersten gut 1000m langen Tunnel münden, die sogenannte Schloßberggalerie . Nach mehrmaligen Wechsel der Uferseite, waren bei Pontlatzer weitere 3 kleinere Tunnelbauten vorgesehen, zwei weitere zwischen Prutz und Tösens, wo die Bahn auf der östlichen Uferseite verlief . Südlich Tösens sollte die Bahn auf die kurzzeitig auf die westliche Uferseite wechseln, um dann nördlich Pfunds endgültig auf die östliche zu wechseln . Nach einen weiteren kurzen Tunnel oberhalb der Kajetansbrücke, folgten weitere nunmehr aber längere Tunnelabschnitte, die durch kürzere, offen geführte Passagen unterbrochen waren . Kurz vor der Staatsgrenze zur Schweiz, südlich der Norbertshöhenstraße, sollte die Bahn kehren und verlief nunmehr in nördlicher Richtung, bis etwa zum Fort Finstermünz, wo die Bahn nunmehr nach Süden kehrtmachen sollte um nunmehr direkt Nauders zu erreichen . Kurz vor dem Bahnhof von Nauders endete auch die Tunnel- und Kunstbautenreiche Trasse von Finstermünz . Weitere Bahnhöfe waren oberhalb Schalkl und Martina geplant . Bei Wiederaufnahme der Projekte wurde 1918 eine neue Variante entworfen, die eine Verkürzung der Strecke um gute 9km zur Folge hatte . Jetzt sollte bereits ab Tösens die Bahn auf der östlichen Uferseite ansteigen, nach Passage sieben kleinerer Tunnel, begann bereits oberhalb

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Kajetansbrücke ein längerer Tunnelabschnitt, der nur durch eine etwa 1000m lange Passage am geplanten Bahnhof Finster-münz unterbrochen war . Ohne Kehren hätte diese Trasse eine direkte Einmündung in die 1907er-Trasse am Bahnhof Nauders ermöglicht . Kleiner Nachteil dieser Variante wäre gewesen, das die Zweigbahn Richtung Scuols bereits in Tösens und nicht erst in Pfunds begonnen hätte . Die vielen Vorteile der neuen Variante überwogen aber diesen kleinen Nachteil bei weitem . Immerhin wurden nicht nur Strecke und zwei Kehren eingespart, sondern auch ganze 3000m an Tunnellänge . Nicht unwichtig war auch, das der neue Trassenverlauf weder von der Schweiz aus einsehbar war, noch hätte behindert werden können, durch einen eventuellen Beschuß .

Nachdem mit Hilfe eines kleineren Tunnels auch der Reschenpaß überwunden war, begann der Abstieg der Reschenbahn nach Süden ins Vinschgau . Der Reschen- und der Haidersee sollte nunmehr östlich passiert werden, der Mittersee hingegen westlich . Die zwischen Nauders und Burgeis recht gestreckt geführte Strecke traf oberhalb Burgeis, dann auf Kehrenanlage, die den Abstieg nach Mals ermöglichen sollte . Kehren entstanden, in Reihenfolge, östlich, wie westlich Burgeis, sowie östlich und westlich Mals . Zwischen Burgeis und der östlichen Malser Kehre, verlief die Trasse in Südostrichtung . Nach Passage der letzten Kehre westlich Mals, sollte die Bahn in die bereits fertiggestellte Trasse der Vinschgauer Bahn einmünden . Kleinere Tunnel wären besonders im Bereich der Kehren erforderlich gewesen . Interessant sind auch die beiden anderen Varianten im Bereich Mals aus dem Jahre 1907 . So sollte die die dritte Kehre bereits deutlich früher, etwa oberhalb Tartsch, und nicht erst oberhalb Schluderns . Dies hätte die vierte und letzte Kehre von Mals weg, hin nach Schleis verlegt, was eine günstigere Einbindung in den Bahnhof Mals erlaubt hätte . Bei der dritten Variante ging die Trasse nicht westlich des Bahnhofs Burgeis in die westliche Burgeiser Kehre, sondern knickte in Richtung Süden ab, um nunmehr südwestlich in Richtung Taufers zu verlaufen . Neben zwei kleineren Tunnels bei Burgeis, wäre auch ein gut 3500m langer Tunnel unter dem Blais notwendig geworden . Kurz vor Taufers sollte die Trasse kehrt machen, dreier Tunnel zwischen 400 und 1400m, auf direkten Wege Mals zu erreichen . Variante 3 hätte gegenüber den beiden ersten Varianten, den Nachteil das sie die Tunnellänge deutlich verlängert hätte, dabei aber die Gesamtstrecke nur unbedeutend . Allerdings hätte diese Variante durch den Wegfall dreier enger Kehren, den Vorteil erbracht leistungsfähiger zu sein, zudem hätte sie bei Taufers eine geradezu geniale Aus- bzw. Einfädung für eine Ofenbergbahn ermöglicht . Später griff man dann aber doch wieder auf die erste Variante zurück, da diese strategisch günstiger lag .

Bereits in der österreichischen Variante des Versailler Vertrages, des Vertrages von St.Germain aus dem Jahre 1919, wurde unter anderem auch der Bau neuer Alpenbahnen geregelt . Dies betraf neben den, faktisch für Österreich nunmehr unwichtigen Bau einer Predilbahn, auch den Bau einer Reschenbahn . So wurde zu beiden Projekten im Artikel 321 festgelegt, das falls Österreich die Baukosten nicht aufbringen könne, Italien diese vorstrecken würde . Für die noch zahlreichen Verfechter des Baues einer Reschenbahn, war dies wohl ein hoffnungsvoller Lichtblick . Da aber Sieger, wie Verlierer des 1.Welt-krieges, mit dessen Folgen nicht so schnell fertig wurden, hatten beide auch ersteinmal andere Probleme, als den Bau einer neuer Alpenbahn . Bei Ablauf der Vertragsfrist im Jahre 1925 verlangte Italien von Österreich den weiterbau der Reschenbahn . Österreich verlangte aber einen Baukostenvorschuß in Höhe von 15 Mio. Shilling, da Italien darauf nicht mehr antwortete, war auch Österreich von sämtlichen Pflichten befreit . Ohnehin hatte Österreich keine so große Lust, Italien um eine Alpenbahn reicher zu machen, vielmehr trachtete man danach, die bereits fertiggestellten Trassenteile im Inntal, für eine Schmalspurbahn zwischen Landeck und Scuols, die sogenannte Oberinntalbahn, zu verwenden um Anschluß an die Rhätische Bahn zu erhalten . 1930 plante man einen Kraftwerksbau bei Martina, da die damaligen Straßen im Inntal für den notwendigen Baustofftransport sich als nicht geeignet auszeichneten, dachte man sofort an die Fertigstellung der Oberinntalbahn . Aber dann brach die Weltwirtschaftskrise aus und auch die Oberinntalbahn wurde nicht gebaut .

Als 1938 Österreich an das Deutsche Reich angeschlossen wurde, und der Verkehr zwischen diesen und Italien neue Dimensionen annahm, wurde auch der Ruf nach der Reschenbahn wieder wacher . Nunmehr handelte es sich verstärkt um den Bau einer Fern-(Reschen-)Ortler-Bahn . Man griff die alten Pläne wieder auf und wollte gerade mit den Bau beginnen, als wieder einmal ein Weltkrieg ausbrach und sämtliche entsprechenden Gedanken schnell wieder auf Eis legen ließ .

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Aber ähnlich wie bei dem vorherigen Weltkrieg, zeigte der Krieg wie sehr man eine Reschenbahn benötigte . Bedurfte man allerdings 1918 eine zusätzliche Versorgungsbahn, so wollte man 1944 eine zusätzliche Alpentransversale, um die häufig durch Luftangriffe gesperrte Brennerbahn zu entlasten . Als 1943 Italien offiziell auf das Lager der Alliierten umschwenkte, wurde Südtirol unter deutscher Oberhoheit gestellt, wenn es auch wegen auf Rücksicht auf Mussolini nicht dem Großdeutschen Reich angeschlossen wurde . Naheliegender war daher, den Bau und Betrieb der Reschenbahn in ganzer Länge in die Hand der Deutschen Reichsbahn zu legen, wobei sich als Bauherr der tiroler Gauleiter Franz Hofer als Bauherr auszeichnete . Im November 1944 begann die Deutsche Reichsbahn mit den ersten Bauarbeiten, wenn auch nur auf einigen kleineren Abschnitten . Wie bereits 1918 griff man dabei auf Kriegsgefangene zurück, waren es aber 1918 Russen, so jetzt vor allem Polen . So befand sich in Tschuppbach ein Kriegsgefangenenlager für rund 250 Polen die mit den Bau der Reschenbahn beschäftigt waren .

Ende 1944, als bereits die Rote Armee, wie auch die Alliierten, bereits deutsches Staatsgebiet erreichten, konnten natürlich auch nicht mehr die großzügigen Friedensplanungen verwirklicht werden . Man nahm zwar die Pläne von 1907/18 zur Basis, vereinfachte diese doch aber recht stark . So plante man für das Oberinntal zwar noch den Bau einer dampfbetriebenen Normalspurbahn, doch sollte diese vorerst an der Kajetansbrücke enden . Zwischen Kajetansbrücke und Nauders sollte wenige hundert Meter westlich der Finstermünzstraße eine Standseilbahn erbaut werden . Von Nauders aus sollte dann eine 90cm-Schmalspurbahn mit elektrischer Traktion die Verbindung mit der Vinschgauer Bahn bei Mals herstellen . Ebenso wie die in den 1907/18er-Projekt, sollte auch die Schmalspurbahn die Malser Heide mit Hilfe einer Kehranlage überwinden, nunmehr aber einer deutlich einfacheren . Angesichts eines notwendigen dreimaligen Umladens (Kajetansbrücke, Nauders und Mals) mag man sich heute fragen, wie effektiv so eine Bahn gewesen wäre, vergißt dabei aber, das auch auf bereits bestehenden Bahnstrecken, wegen der Kriegsschäden, häufiges umladen notwendig wurde . Auf der Südrampe kam man über Planungen nicht hinaus, auch an der Standseilbahn wurden nur geringfügige Arbeiten ausgeführt, so bei Nauders . Anders aber der Baufortschritt bei der Oberinntalbahn . Ganze 5km Bahnkörper wurden innerhalb 5 Monate fertiggestellt, sowie Tunnel- und Brückenbauwerke begonnen . Aber im April 1944 mußten auch diese Arbeiten eingestellt werden .

Der Zusammenbruch des Hitler-Reiches, bereitete der Reschenbahn ein ähnliches Ende, wie seinerzeit schon der Zusammenbruch der K.u.K.Monarchie, die Arbeiten wurden eingestellt und das wenige Erreichte verfiel . Ebenso nicht zur Ausführung kamen die Pläne die Reschenbahn mit den Rhätischen Bahnen zu verbinden, dabei sollte eine Schmalspurstrecke vom Bahnhof Tösens durch das Inntal, zum Endpunkt der Rhätischen Bahn bei Scuol führen . Noch 1953 mußten die Kraftwerke Prutz und Imsterau garantieren, die in deren Bereich sich befindlichen Anlagen der Reschenbahn zu schützen . Zwei Jahre später, im Rahmen des Ausbaus der Oberinntalstraße, gab die ÖBB die Anlagen auf und stellte diese den Straßenbauern zur Verfügung . Für den Neubau dieser Straße wurden Teile des Bahnkörpers der geplanten Reschenbahn mitverwendet . Auch die bereits fertiggestellte Bahnstrecke bei Landeck wurde dem Straßenbau zur Verfügung gestellt . Später wurden auch die Grundstücke die für die Reschenbahn reserviert waren verkauft . Für die Reschenbahn, so wie sie geplant war, sollte somit jede Zukunft abgeschlossen sein oder zumindest deutlich erschwert .

Der ansteigende und kaum mehr zu bewältigende Verkehr in und durch die Alpen, ließ neuerdings Pläne wieder aktuell werden, die sich zum Teil mit denen einer Reschenbahn decken . So ließ der Bau des Vereinatunnels, nordöstlich der Flüelapaßroute, die Diskussion aufkommen, die bisher beim unterengadinischen Scuol endende Bahnlinie der rätischen Bahn, durch das Inntal bis nach Landeck zu verlängern . Ein anderes Projekt sieht den Bau einer Bahnstrecke vor, die von Ulm und München kommend, sich beim Fernpaß vereinigt um dann durch das Inntal Richtung Reschen zu führen . Nachdem der Reschen weitläufig unterquert wurde, und kurzzeitig auch das obere Vinschgau passiert wurde, sollte die Bahn Richtung Veltlin und Bergamo abknicken . Die italienische Regierung gab eine Studie zu diesem Projekt in Auftrag, welches in seiner groben Form schon in den 40er und 50er Jahren des 19.Jh. erwogen wurde . Diese Bahn galt für die italienische Regierung als wünschenswerte Alternative zum Bau eines fast 60km langen Basis-tunnels am Brenner und er hätte zweifelsohne, bisher abgelegene Regionen aufgewertet, aber in den heutigen Zeiten haben es, ähnlich der Splügenbahn, neue Verkehrsrouten schwer, ihre

## ALPENPÄSSE - ÖTZTALER ALPEN

Verwirklichung zu finden . Der Ausbau oder Neubau der bestehenden, stößt auf viel weniger Widerstand und erscheint auch einfacher zu bewältigen .

\*\*\* \*\*

## ADAMELLO

### Zwischen Palmengärten und Gletschern

Westlich der Brennerroute, westlich der alten Stadt Trento zieht sich eine vielfältige Gebirgslandschaft dahin . Während in dessen Nordteil den Ortler Alpen, ebenso wie in dessen Mittelteil den Adamella und Brenta Gruppen Gletscher die höchsten Höhen beherrschen, säumen keine 50km weiter, Palmen die Uferpromenaden des Gardasee .

Die Ortler Alpen waren einst von Rättern besiedelt, zum Osten und Süden hin siedelten Etrusker uns später auch Gallier . Die Römer schlugen das gesamte Gebiet zu ihrer Provinz Venetien, im frühen Mittelalter kam es schrittweise unter bairische Herrschaft in deren Folge der Norden des beschriebenen Gebietes auch bajuwarisch besiedelt wurde . Die Bayern selbst hatten sicher kein so großes Interesse an diesem, wohl zum Teil recht entvölkerten Gebiet, aber für die Franken, den oberen Herrn der Bayern war der Brenner und eine andere Paßwege die hier entlang führten bereits überaus wichtig . Und die Bayern waren schlau genug, im Rennen gegen die Schwaben, sich auch deutlicher als diese nach Süden vorzuwagen . Der Süden und der Hauptteil des Gebietes aber blieben von einer nennenswerten bairischen Besiedlung eher unberücksichtigt, auch wenn das betreffende Gebiet dennoch unter bairischer Herrschaft geriet . Dies hatte zur Folge, das die dortige Bevölkerung heute die italienische Sprache spricht und nicht die deutsche, wie im Norden Südtirols .

Nach der üblichen mittelalterlichen Zersplitterung in eine Reihe von weltlichen und geistlichen Territorien, geriet das Gebiet mit ausgehenden Mittelalter nach und nach unter habsburgischer Herrschaft . Nach dem Gebirgskrieg der im 1. Weltkrieg auch am Ortler und Adamello tobte, mußte Österreich die Gebiete an Italien abtreten . Heute gehört es zur Region Südtirol-Trentino und genießt dessen umfangreiche Autonomie innerhalb der italienischen Republik .

Als ausreichend bis mäßig kann man die verkehrsmäßige Erschließung des betreffenden Gebietes bezeichnen . Es gibt einige gut ausgebaute Straßen, die die Haupttäler miteinander, wie mit der Brennerroute, verbinden . Anders als die benachbarte Dolomitenregion ist dieses Gebiet nicht reich an Pässen, im Gegenteil, es ist außerordentlich arm an Pässen und gibt es auch nicht viele Paßstraßen . Der Grund darin ist vor allen in der starken Vergletscherung der recht hoch liegenden Bergketten zu suchen, die allesamt auch noch dazu recht weitläufig sind und Hochebenen gleichen . Ganz im Gegensatz zu den meisten Haupttälern die hier meist recht tief in die Berglandschaft eingeschnitten, aber auch recht selten sind . Bei einer solchen Topographie würden Paßstraßen, nur in ungünstige Höhen führen, wo sie nur für erhebliche Streckenteile, die meisten Monate des Jahres gesperrt sein müßten . Auch Tunnellängen würden zumeist in untragbare Längen führen . Dennoch reichen die Straßenverbindungen aus, da das Gebiet an sich eher wenig bevölkert ist und auch, trotz seiner zentralen Lage, nur eine geringe Bedeutung im regionalen Verkehr aufweisen kann .

An Eisenbahnen wurden nur kleine Nebenbahnen gebaut, von denen die meisten seit Jahrzehnten eingestellt sind . Nur noch eine kleine Eisenbahn verbindet das Nonstal mit der Brennerroute . Auch Autobahnen oder Schnellstraßen gibt es keine, erscheinen allerdings hier auch nicht so nötig wie in anderen Regionen . Immerhin, die Brennerroute mit seiner Eisenbahn und Autobahn ist für das gesamte Gebiet wichtig und so sind die wichtigsten Straßen eben dorthin ausgerichtet .

### **Mendelpaß (1363m) \*\*\***

Bozen -> Ronzone

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Mendelpaß gehört zu den schon seit Alters her begangenen Pässen und er kann es auch belegen . An der Westrampe, etwa 14m von Bozen, zweigt eine kleine Straße zu einer Steinlawinenlandschaft ab, die 'Tuffislammer' oder auch 'Attilas Grab' genannt wird . Ausgrabungen in

## ALPENPÄSSE - ADAMELLO

dieser wüsten Steinlandschaft belegten eine Besiedlung von der Steinzeit ab, bis hinein in die späte Eisenzeit . Oft unweit von einander entfernt liegend, fand man steinzeitliche Beile, wie auch eisenzeitliche Äxte . Überall traf man auf Grundmauern, von Häusern deren Böden gepflastert waren . Zahlreiche Schmelz- und Schlackenreste lassen den Schluß zu, das der Ort ein frühes Metallurgiezentrum war .

Auch bei den Römern führte ein Saumweg über den Mendelpaß, dieser diente wohl neben lokalen Interessen, vor allem auch dem Militär . Seit den Römern behielt der Mendelpaß seine strategische Bedeutung, bis hinein in unser Jahrhundert . Aus dem frühen Mittelalter ist bekannt, das fränkische Scharren aus dem Nonsberg nach Eppan vordrangen, dabei namen sie mit hoher Sicherheit den alten Weg über den Mendelpaß .

Nachdem bereits 1856 eine Tonalestraße für das Militär fertiggestellt wurde, wünschte sich das Militär auch eine Straße über den Mendelpaß, da ohne diese auch die Tonalestraße kaum einen Wert besitzt . Es sollte aber noch mehr als zwei Jahrzehnte brauchen, bis man 1879 mit dem Bau einer modernen Kunststraße Sigmundskron-Mendel-Fondo begann . Bis 1887 war ein durchgehender, gut 98km langer Reichsstraßenzug Bozen-Gries-Mendel-Tonale fertiggestellt . Die Reichsstraße mußte kaum ein Jahrzehnt nach ihrer Fertigstellung, im Jahre 1900 wieder ausgebaut werden. Die Entwicklung des Wintertourismus erwies sich als so stark, das die kaum zehn Jahre alte Mendelstraße dem nicht mehr gewachsen war . Nunmehr zeigte sich die Straße in einen standard der auch die Betreibung eines Autobusverkehrs erlaubt, und so wurde dieser, nachdem am 8.Mai 1901 eine Probefahrt zwischen St.Michael und Mendel stattfand, wurde ein solcher Verkehr auch fest eingerichtet .

Ziel der meisten Reisenden die die Mendelstraße und noch viel mehr die Mendelbahn nutzten, waren die zahlreichen Wintersportanlagen im Bereich der Paßhöhe . Der Mendelpaß zeigte sich seit dem Ende des 19.Jh. mit einen Komplex von zahlreichen Hotelbauten und Wintersportanlagen ausgestattet . Seit dem aber der Mendelpaß zu Italien gehört, hat er seine Bedeutung für den Wintertourismus verloren und auch nicht wieder erlangt, die alten Hotels werden oft nur noch zweckentfremdet genutzt . Von der Paßhöhe des Mendelpasses zweigen einige Kammstraßen ab, so nach Norden die Penegal-Gipfelstraße, die an ihren Endpunkt einen beeindruckenden Blick auf den Bozener Talkessel bietet .

Der Mendelpaß bildet nicht nur die uralte deutsch-italienische Sprachgrenze, sondern auch die moderne Provinzgrenze Südtirol-Trentino . Die alte Reichsstraße, inzwischen modernisiert und weiter ausgebaut, bildet die heute für den Verkehr zwischen Südtirol und Veltlin wichtige und einzige wintersichere Direktverbindung .

### Die Mendelbahn

Wegen des Wintertourismus auf der Mendelpaßhöhe verkehrt seit 1903 auch die Mendelbahn . Diese ist aber keineswegs eine durchgängige Bahn wie die meisten anderen Bahnen die auf bzw. über alpine Pässe führen, sondern eine Aneinanderreihung gleich drei, im Grunde genommen vier verschiedener Bahnen, deren Schicksal einst eng aneinander geknüpft war und die dementsprechend auch zügig nacheinander errichtet wurden . Die erste der vier Bahnen, betrachtet aus östlicher Richtung, ist die Überetschbahn, die von Bozen kommend nach Kaltern führt . Von ihr zweigt die Mendelbahn I. nach St.Anton, einen Ortsteil von Kaltern ab . Unmittelbar anschließend an dieser führt auf die Paßhöhe die Mendelbahn II., der Abstieg ins Nonstal wird von der Dermulo-Mendelbahn erledigt, die von der Paßhöhe zum Bahnhof Dermulo der Nonstalbahn führt, die ihrerseits direkten Anschluß an den nach Süden führenden Ast der Brennerbahn hat .

Die Überetschbahn wurde bereits am 16.Dezember 1898 auf der 15km langen Strecke von Bozen nach Kaltern eröffnet, bis 1903 erhielt sie einen gesonderten Anschluß an St.Anton, um dort wiederum den Anschluß an die eigentliche Mendelbahn zu erhalten . In ihrem untersten Abschnitt nutzt sie die für einige Kilometer die Anlagen der Meraner Bahn und auch den Bahnhof der Südbahn, also der Brennerbahn . Die Überetschbahn konnte als normale Reibungsbahn ausgeführt werden da sie keine eigentliche Bergbahn ist, sie muß auch nur den eher geringen Höhenunterschied von 139m bewältigen . Der Züricher Ingenieur Emil Strub entwarf die Projekte zum Bahn-



## ALPENPÄSSE - ADAMELLO

bau dieser normalspurigen Reibungsbahn und führte diesen auch durch, später gesellte sich auch noch sein Züricher Kollege Ing.Thomann hinzu . Diese Bahn erschließt ein landschaftlich und kulturhistorisch überaus interessantes Gelände, welche Gründe genug für einen Bahnbau wären, seine Krönung sollte die Bahn aber in einer Fortsetzung Richtung Mendelpaß erhalten .

Direkt an die Überetschbahn anschließend wurde daher die Mendelbahn I. erbaut, ein ebenfalls normalspuriges, allerdings von Beginn an elektrisch betriebenes 2355 Meter langes Anschlußbähnchen . Es verbindet den Kalterer Ortsteil St.Anton, wo die Station der eigentlichen Mendelbahn sich befindet, mit dem Bahnhof Kaltern der Überetschbahn verband . Da die Mendelbahn I. kurz vor dessen Endbahnhof in Kaltern direkt von der Überetschbahn abzweigt, ist kein Umsteigen zwischen beiden erforderlich . Aber im Gegensatz zur Überetschbahn ist die Mendelbahn I. auch eine tatsächliche Bergbahn . Auf ihren 2355m muß sie einen Höhenunterschied von 105m überwinden, was einer mittleren Steigung von 47 Promille entspricht, wobei die Spitzensteigung bei beachtlichen 61 Promille liegt . Wegen der Steigung lag die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bei gerade mal 16km/h, gegenüber gut doppelt soviel auf der Überetschbahn .

In St.Anton befindet sich die Talstation der Mendelbahn II . Sie ist eine Standseil-Schmalspurbahn und bewältigt mit einer Höchststeigung von bis zu 64%, den Anstieg von St.Anton bis auf die Paßhöhe des Mendels . Immerhin muß sie auf ihrer 2374 langen Strecke einen Höhenunterschied von 855m bewältigen, gut 8mal soviel wie die Mendelbahn I. und gut 39mal soviel wie bei der Überetschbahn . Die sich daraus entwickelnden technischen Probleme wurden bei der Projektion als schwerwiegend angesehen, so das Strub zeitweilig den Bau einer Zwischenstation erwog . Aber die Nachteile aus dieser Zwischenstation im Betriebsdienst, hätten die Nachteile durch eine so lang gestreckte Ansteigung nicht aufgewogen . Immerhin behielt man die Option, bei Bedarf später eine solche noch einzufügen . Die eingleisige Bahn wurde in der sich in den Alpen seiner Zeit stark verbreitenden schweizer Spurweite von einem Meter errichtet . Diese Standseilbahn war die erste elektrisch betriebene Standseilbahn Tirols und bildete die Fortsetzung der Überetschbahn . Im Gegensatz zur Überetsch- bzw. Mendelbahn I. weist die Mendelbahn II. auch zwei kleinere Tunnel (18 und 69m lang) und zwei Viadukte (110 und 50m) auf .

Seit dem 19.Oktober 1903 konnte man Überetsch- und Mendelbahn I. bzw II. durchgängig, aber nicht ohne Umsteigen in St.Anton nutzen . Da aber die Bahnen fast ausschließlich dem Touristenverkehr dienen und kaum dem Güterverkehr, ist das Manko des Umsteigen eher unerheblich, man kann es bei vielen Bergbahnen auch noch heute erleben . Anfangs noch dampfbetrieben, war auch die Überetschbahn bis 1911 elektrifiziert .

Am 1.September 1909 wurde dann die letzte Lücke auf der 'durchgängigen Mendelbahn' geschlossen, als die von Dermulo kommende Bergbahn, den Mendelpaß erreichte . Bereits als 1891 die Stadt Trient die Konzession zum Bau der Nonstalbahn erteilte, trug man sich mit den Gedanken selbige eine Stichbahn zum Mendelpaß zu geben . Mit dem Bau der Mendelbahn von Kaltern aus, geriet dieser Gedanke nicht nur nicht in Vergessenheit, sondern er wurde überaus aktuell, den der Mendelpaß hatte im Tourismus bald eine derartige Bedeutung erlangt, das ein weiterer Anschluß mehr als lohnenswert erschien . Am 1.Juli 1907 wurde mit den Bauarbeiten an der etwas über 23km langen, meterspurigen und auch elektrifizierten Bahnstrecke begonnen . Sie hatte einen Höhenunterschied von insgesamt 813m zu bewältigen, welches im Durchschnitt unter dem der Mendelbahn I. lag und daher Zahnbahnabschnitte auch hier unnötig machte . Viele Kunstbauten waren nicht notwendig, wenn man einmal von der Aufschüttung zahlreicher Dämme absieht, wurde nur eine größere Brücke (23m) und ein Tunnel (43m) notwendig . Nachdem diese zwei Jahre später fertiggestellt wurde, wurde von Dermulo bis Fondo ein Ganzjahresbetrieb eingeführt . Für den 7610m langen restlichen Abschnitt bis zur Scheitelhöhe des Mendelpaß wurde hingegen nur ein sommerlicher Saisonbetrieb eingeführt .

Selbst im 1.Weltkrieg hatte die Mendelbahn, mit all ihren verschiedenen Abschnitten kaum eine Bedeutung für den Güterverkehr, gab es doch die Nonstalbahn . Insofern Güter transportiert wurden, waren diese nur für die Anreiner, insbesondere auch für die Hotellerie auf der Höhe des Mendelpaßes . Dies reichte für einige Jahrzehnte durchaus aus, vor allem auch weil es keine anderen wahren Alternativen gab . Unter italienischer Herrschaft hatte der Mendelpaß zwar nur einen geringen Teil der einstigen Bedeutung, aber der Betrieb der Mendelbahn wurde dennoch

## ALPENPÄSSE - ADAMELLO

aufrechterhalten . Dennoch ging es lang-sam danieder mit der Mendelbahn . Als das Auto in der Nachkriegszeit sich immer mehr durchsetzte, erlitt die Mendelbahn das selbe Schicksal wie so viele andere Nebenbahnen, sie verlor an Bedeutung und kämpfte nun um ihr Überleben . Vergebens, am 1.August 1963 wurde erst der Personenverkehr auf der Überetschbahn eingestellt, am 1.Mai 1971 auch der Güterverkehr . Rückblickend betrachtet sicher ein Fehler der der damaligen Zeitmode entsprach und der heute wohl nicht mehr gemacht würde . Immerhin bildeten Bahn und Landschaft eine höchst interessante Einheit, mit welcher man viele Touristen hätte anlocken können . Wenigstens der Betrieb der Mendelbahn (II.) wurde aber weitergeführt .

### **Gampenjoch (1512m) \*\*\***

(Passo di Padale)

Meran -> Ronzone

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Das schon in frühester Zeit begangene Gampenjoch hatte besonders im Mittelalter seine große Blüte, wo über ihn eine Alternativroute parallel zum Brenner verlief . Wegen der häufigen Überschwemmungen im Etschtal, aber auch wegen der dortigen Malariagefahr mied man die Route durch entlang der Etsch und bevorzugte die über das relativ leicht zu begehende Gampenjoch .

Das Gampenjoch wurde erst relativ spät mit einer Straße versehen, erst seit 1939 kann man es auf einer modernen Straße überqueren . Die 5,2 km lange Ausfallstrecke zwischen der Marlinger Etschbrücke bei Meran und der Ortschaft Lana entstand bereits vor dem 1.Weltkrieg als sogenannte 'Konkurrenzstraße' . Eine Fortsetzung über das Gampenjoch war zwar geplant, konnte aber vor Kriegsbeginn nicht in Angriff genommen werden . Erst im Zuge des militärisch inspirierten Straßenbauprogrammes Mussolinis, begann man 1936 mit den Bau einer 31km langen Straße Lana-Gampenjoch-Fondo, die dann schon zwei Jahre später fertiggestellt werden konnte . In den 60er und 70er Jahren wurde dann eine Landstraße zwischen Leonburg an der Gampenjochstraße und Nals erbaut, womit die Gampenjochstraße weiterhin eine Aufwertung erfuhr .

Im Graben des Prissianer Baches, unweit der Ruine Zwingenstein, kann man noch heute den alten Weg aufs Gampenjoch sehen . Die moderne Straße führt in einer langen Hangstrecke, die teilweise kühn in den steilen Porphyrfelsen hinein trassiert wurde, auf die bewaldete Paßsenke, die dem Reisenden aber keinerlei nennenswerte Aussicht bietet .

Südlich des Gampenjoch liegt die Ortschaft 'Unsere Liebe Frau im Walde' . Es gibt schon seit vielen Jahrzehnten Planungen von dort eine Höhenstraße zu den abgelegenen, ebenfalls deutschsprachigen Gemeinden von Proveis und Laurein zu bauen . Mangels Interesse der Nonsberger Gemeinden kamen diese Planungen aber nie über Projektstudien hinaus .

### **Hofmahdjoch (1781m)**

Proveis -> Ultimo

Trassierung ; Wanderweg

Im Jahre 1984 wurde durch G.Niederwanger auf den breitsohligen Almwiesensattel des Hofmahdjoches Funde von Abschlägen mesolithischer Steinwerkzeuge gemacht . Später wurden durch Andere auch Keramikscherben gefunden, die einen jüngeren Datums entspringen .

Für das späte Mittelalter um 1434 wird berichtet, das die Gemeinden um Proveis übers Hofmahdjoch vom Ultental aus besiedelt wurden . Die Siedler brachten auf dieser Weise deutsche Sprache und Kultur über den Kamm des Hochwart . Das Ultental selbst soll ursprünglich sogar von Goten besiedelt worden sein, bevor im frühen Mittelalter die Bajuwaren eindringen . Wohl in der Völkerwanderungszeit hatten sich einige Ostgoten in das abgelegene Ultental zurückgezogen und dieses urbar gemacht . Zahlreiche Orts- und Flurnamen, aber auch Familiennamen führt man auf deren Besiedlung zurück, die man nicht zuletzt auch durch aufgefundene Runeninschriften zu beweisen versucht .

## ALPENPÄSSE - ADAMELLO

Da es keine Straße über das Hofmahdjoch gibt, wurde Proveis in neuer Zeit zu einer verkehrsmäßigen südtirolischen Exklave im Trentino, nach Ansicht der Proveiser ein unhaltbarer Zustand, den sie schon seit längeren versuchen zu lösen . Seit Beginn der 90er Jahre ist eine Straße mit Tunnel in Bau, der erstmals das südtirolische Ultental, mit dem ebenfalls südtirolischen Proveis auch wieder für den Autoverkehr verbinden wird .

### **Cevedalepaß (3267m)**

Cusiano -> Martelltal  
Trassierung ; Bergpfad

In 2489m Höhe, nur wenige Kilometer westlich des Cevedalepaßes, befindet sich das sogenannte 'Klösterle', dessen Mauerreste zuweilen als sagenhaft und bis in graue Vorzeit zurückreichend bezeichnet werden . Möglicherweise handelt es sich dabei um ein Hospiz, welches verfiel, als im späten Mittelalter die Gletscher vorstoßen zu begannen und den Paßweg dauerhaft sperrten . Dieser Gletscher war dann Jahrhunderte später auch Schuld daran, das die Stilfser Joch-Straße erbaut wurde, und nicht eine Cevedale-Straße, wie Zeitweise erwogen wurde . Die Gletscher am Cevedale machten einen Straßenbau fast unmöglich, dies war dann wohl auch gut so, weil sich Mitte des 19.Jh. die Gletscher wieder begannen sich auszudehnen und eine mögliche Straße wahrscheinlich zerstört hätte .

Als eine gewisse späte Rache des Cevedalepaßes mag man Pläne ansehen, die den Bau eines Stilfser Joch-Tunnel vorsehen und welcher eher in der Nähe des Cevedalepaßes liegen würde, als am Stilfser Joch . Diese Tunnelbaupläne betreffen einen Bahntunnel ebenso, wie einen Straßen- bzw. Autobahntunnel - deren Bau ist aber zur Zeit eher unwahrscheinlich .

Die Verbindung zum Veltlin wird über das Königsjoch (3372m) und dem Fornopaß (3334m) ermöglicht, zwei ebenfalls vergletscherte Pässe, die selbst kaum je eine lokale Bedeutung hatten .

### **Tonalepaß (1883m) \***

Edolo -> Ponte di Legno  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Bei dem Passo del Tonale, zu deutsch Tonalepaß, handelt es sich um einen schon seit frühesten Zeiten oft begangenen Übergang, der wegen seiner Grenzlage später oft zwischen Österreich und Venedig, bzw. später Italien auch hart umkämpft war . Aus der letzten dieser Konfrontationen stammt eine umfangreiche Sperrfestungsanlage am Paß, die das österreichische Tirol, vor Italien schützen sollte und die Paßlandschaft bis heute prägt . Bereits lange vor dem Beginn des 1. Weltkrieges wurden die Sperrforts am Tonale erbaut, später im Krieg erfuhren sie umfangreiche Ausbauten und Erweiterungen, denn sie entwickelten sich zu einen wichtigen Kriegsschauplatz .

Gleich bei Beginn des Krieges konnten die Alpini die strategisch wichtigste Höhe, die Punta Albiolo besetzen, damit hatten diese den Tonalepaß unter ihrer Kontrolle und damit stand ihnen das Einfallstor ins westliche Tirol offen . Aber die Italiener nutzten ihre Gelegenheit nicht und bevor diese es sich anders überlegten, konnten die Österreicher in einer überaus kühnen Aktion noch im Herbst 1915 die Höhe zurück erobern und somit den Tonalepaß schließen . Immer wieder versuchten die Italiener dennoch den Tonalepaß einzunehmen und über ihn nach Tirol einzudringen. Die Tiroler verteidigten ihre Stellungen aber genauso tapfer wie hartnäckig, dennoch letztendlich umsonst . Zwar waren jegliche weiteren Angriffe der Italiener auch am Tonale eher erfolglos, aber mit den Friedensverhandlungen von San Germano mußte Österreich den Süden Tirols und somit den Tonalepaß an Italien abtreten . Seit 1920 ist der Tonale daher nur noch ein rein italienischer Paß, der die Grenze zwischen den Provinzen Brescia und Trient bildet .

Als im Jahre 1166 der Stauferkaiser Friedrich sich wieder einmal gezwungen sah nach Italien zu ziehen um die rebellischen Italiener zu bändigen, und wieder einmal die guelfischen Veroneser die Veroneser Klause sperrten, umging der Kaiser diese, in dem er über den Tonalepaß zog .

## ALPENPÄSSE - ADAMELLO

Ansonsten aber hatte der Tonalepaß eher Bedeutung für den Handelsverkehr . Der war aber, zumindest ab den späten Mittelalter sogar international und überaus bedeutend . An die Bedeutung die der Tonale einst im Mittelalter hatte, erinnert ein Hospiz nordöstlich oberhalb des eigentlichen Paßes, welches auf einer Höhe von 1971m gelegen ist . Hier führte einst der alte Saumweg entlang, weshalb man dann an dieser Stelle auch das Hospiz, mit einer romanischen San-Bartolomeo-Kapelle anlegte .

Im Jahre 1854-1856 wurde der alte Saumweg über den Tonalepaß durch eine moderne Fahrstraße ersetzt, die anfangs vor allem aus militärischen Aspekten heraus erbaut wurde . Nachdem 1887 die Straße über den Mendelpaß und 1938 auch ie über das Gampenjoch fertiggestellt wurde, wertete dies letztendlich auch den Tonalepaß auf . Eine weitere Aufwertung verpaßte der Tonalepaß, als eine Schmalspurbahn zwischen Tirano und Male gebaut wurde, die neben den Aprica, auch den Tonalepaß überqueren sollte .

### **Campo Carlo Magno (1681m) \*\*\***

Dimaro -> Tione di Trento

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Paßname des Campo Carlo Magno soll von einen legendären Feldzug Karl des Großen herrühren . Ein zweiter Name der Scheitelhöhe ist auch Pian di Campiglio . Auf Grund von Kultur-gemeinsamkeiten, die man beiderseits des Überganges bei steinzeitlichen Funden ausmachen konnte, zeigt sich deutlich das dieser Übergang auch schon zu diesen frühen Zeiten überaus rege begangen wurde . Beleg dessen ist auch der Fund eines häufig genutzten steinzeitlichen Rastplatzes im Paßbereich . Der Name scheint auf eine gewisse Bedeutung im frühen Mittelalter hinzuweisen, vielleicht hat ihn ja Karl der Große wirklich genutzt, Belege fehlen aber . Gesichert ist aber seine Bedeutung ab dem hohen Mittelalter, nicht umsonst fand er Aufnahme in zeitgenössischen Internarien .

Die heutige, recht kurvenreiche Paßstraße durchschneidet regelrecht den Naturpark Adamello-Brenta in zwei Teile und hat eine nicht unerhebliche regionale Bedeutung . Sie erschließt nicht nur den Naturpark, sondern auch eine Reihe von Wintersportzentren . Ihre südliche Fortsetzung geht über den nur 653m hohen Übergang von Bondo, einen Paß der als solcher kaum auffällt .

### **Passo di Tremalzo (1894m) \*\*\*\*\***

Storo -> Tremosine

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Die Straße über den Passo di Tremalzo hat kaum eine Bedeutung für den Verkehr, um so mehr für zahlreiche Autotouristen . Einst wurde diese Straße aus militär-strategischen Erwägungen in einer kühnen Trassierung angelegt und ist dabei nicht einfach zu befahren . Zur Erschließung eines Skigebietes bei der Rif.Guella wurde in jüngster Zeit die Nordrampe zweispurig ausgebaut . Südrampen hat der Passo di Tremalzo gleich zwei, die eigentliche durch das Valle di S.Michele und die landschaftlich schönere über den Notapaß nach Vesio . Beide Straßen sind nur schlecht ausgebaut, besonders die zweite der genan-ten ist oft auch wegen blockiert .

Dazu kommt noch eine Paßstraße die die Nordrampe des Tremalzo mit dem Lago di Legro und Riva verbindet . Dies ist mittlerweile die wichtigste Straße der Gegend und auch relativ gut ausgebaut und nicht sonderlich schwer befahrbar, da der Übergang, den diese nutzt, recht niedrig und flach ist . Er wurde bereits seit frühester Zeit genutzt, in spätmittelalterlichen Straßenkarten war er sogar verzeichnet, er muß also eine gewisse Bedeutung für den Verkehr gehabt haben .

## ALPENPÄSSE - ADAMELLO

### **Passo di Croce Domini (1893m) \*\***

Breno/Bagolino -> Val Trompia

Trassierung ; Fahrweg; SG 3

Der schmale Fahrweg über den Croce Domini ist trotz ihrer militärstraßenähnlichen Anlage keine solche, sie wurde 1932 aus hauptsächlich zivilen Belangen angelegt . Denn sie ist verkehrsmäßig nicht unwichtig, denn sie verbindet Judikarien mit Carmonica, und macht seit ihrer Eröffnung den Umweg über Brescia unnötig . So war der Croce Domini ein regional schon immer viel begangener Übergang und hat über lange Zeit seine relative Bedeutung beibehalten .

Neben ihr gibt es noch weitere Paßwege in der Umgebung, teilweise sind diese sogar befahrbar . Die beiden wichtigsten unter diesen wären der Giogo de Bala (2162m) und Passo di Maniva (1664m) . Sie haben von altersher nur eine lokale Bedeutung und dies ist auch heute so .

\*\*\* \*\*



## VELTLIN

### Zwischen Inn und Lago d'Iseo

Das Gebirgsgebiet des Veltlin, gelegen zwischen dem Lago d'Iseo im Süden, dem Inn im Norden, der Splügenroute im Westen und der Grenze zu Südtirol im Osten ist ein äußerst vielschichtiges Areal . Trotz seiner sehr zentralen Lage, ist Angesichts dessen, dennoch äußerst abgeschieden und unerschlossen . Die Täler und Nachbargebirgszüge um die Bernina und das Livigno zeichnen sich durch ihre Unzugänglichkeit aus, das betrifft insbesondere das Val Livigno, welches selbst eine völlig andere Richtung als die benachbarten Täler aufweist . Ebenso das obere Veltlin, welches zuweilen auch nach dessen Hauptort Bormio genannt wird, zeichnet sich durch eine Reihe verwinkelter und schwer zugänglicher Täler aus . So ziemlich jedes Tal verläuft in einer anderen Richtung und wechselt diese auch immer wieder abrupt .

Die Gebirgstäler zwischen Inn und Lago d'Iseo waren einst von Rättern besiedelt, später drangen in dessen Süden auch Etrusker und wohl auch Kelten ein . Für die Römer waren selbst die Täler der Adda bzw. des Oglio eher ein Randgebiet, das sie zwar besetzten, aber das dennoch eher abseits ihrer Interessen lag . Nach den Römern wurden das Gebirgsland der 'Alpi Orobic' langobardisch, in dessen Nachfolge gehörte es zum Königreich Italien, weswegen es bis heute rein italienisch ist . Seit dem hohen Mittelalter gehört es zum lombardischen Herzogtum Mailand . Das Tal der Adda, das Veltlin kam Anfang des 16.Jh. an Graubünden, welches es aber später wieder an die Lombardei abtreten mußte . Hingegen geriet der Osten und Süden des Gebietes an die Venezianer, unter denen die hiesigen Pässe eine große Blütezeit erlitten, da sie den Venezianern es ermöglichten, die habsburgisch kontrollierten Pässe, dies auch mit Hilfe der neutralen Bündner Pässe, zu umgehen .

Nachdem die Lombardei unter Napoleon, einige Jahre Teil eines französischen Satellitenstaates war, kam die Lombardei samt des Veltlins 1815 an Österreich . In Folge eines verlorenen Krieges mußten sie die gesamte Lombardei aber 1859 an Italien abtreten, bei der es bis heute verblieb . Die Deutsche Sprache schaffte es nicht sich hier festzusetzen, nur nördlich des Bernina gibt es eine deutsche Sprachinsel . Rätoromanisch wurde noch bis ins späte Mittelalter hinein in einigen Tälern am Nordrande des Veltlins gesprochen .

Trotz der zentralen Lage, ist die Verkehrsmäßige Erschließung als mäßig zu bezeichnen . Autobahnen gibt es keine, dafür aber gut ausgebaute Straßen, die in den beiden Haupttälern Adda und Oglio sogar teilweise Schnellstraßencharakter haben . In den Haupttälern gibt es auch regionale Eisenbahnstrecken, die sie die Verbindung mit den italienischen Eisenbahnnetz herstellen . Die sonstigen Bergstraßen sind zumeist mäßig ausgebaut .

Auffallen tut, daß das Valle Livigno verkehrstechnisch äußerst schlecht erschlossen ist, die Paßstraßen sind allesamt Kurven- und Kehrenreich, oft kaum vor Steinschlag und Schneelawinen geschützt . Weshalb dessen Zugänge, bis auf den Tunnel von Munt la Schera, dann auch oft für viele Monate über den Winter gesperrt sind .

### **Gaviapaß (2621m) \*\*\*\***

Bormio -> Ponte di Legno

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Lange Zeit war der Gaviapaß ein unbedeutener Paß, freilich war auch er schon dem Menschen der Steinzeit bekannt, wie es eine alter Siedlungsplatz auf der nördlich des Gaviapaßes gelegenen Malga dell'Alpe (2300m) deutlich aufzeigt . Aber erst im ausklingenden Mittelalter begann der Gaviapaß etwas Bedeutung zu erlangen .

Die Venezianer legten im späten Mittelalter einen Saumweg über den Gaviapaß an, um einerseits das habsburgische Tirol, andererseits die Lombardei umgehen zu können, die in Konkurrenz zu

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

ihnen standen . Im 16.Jh. wuchs der Verkehr über den Gavia stark an, er entwickelte sich zu einem der wichtigsten Pässe der Venezianer . Nicht umsonst nannte man den venezianischen Saumweg, der über ihn führte 'Stada Imperiale' . Trotz aller venezianischen Ausbauten am Gavia, wies der Paß ein erhebliches Manko auf, bedingt durch seine Wildheit war er im Winter nicht nutzbar und auch seine Nutzung im Sommer war nur auf wenige Monate beschränkt .

Mit den Niedergang der Venezianer ging auch der Gavia für lange Zeit nieder, und so wurde erst in der Zeit des 1.Weltkrieges über ihn eine Straße erbaut . Italien brauchte eine direkte Straßenverbindung zu seiner Front zwischen Ortler und Zufallspitze, und die wurde mit der Gaviastraße hergestellt . Im Hintergrund der Ortlerfront entstanden am Gavia auch weitere Verkehrsbauten, so eine Seilbahnanlage, die die Front vom Gavapaß aus versorgte . Nach dem Krieg aber verfiel die Straße wieder und wurde bald mit einem Fahrverbot belegt, erst nachdem sie in den 30er Jahren wieder ausgebaut wurde, war sie wieder ausreichend nutzbar für Kraftfahrzeuge . Die durch eine einmalig schöne Landschaft führende Straße, ist nicht einfach zu befahren, sie ist auf beiden Rampen sehr kehrenreich, aber nur mäßig ausgebaut . Offiziell gilt die Straße über den Gavia als das ganze Jahr als gesperrt, kann aber dennoch außerhalb der Wintersperre genutzt werden, dies aber nur auf eigene Gefahr hin .

### **Mortirolopaß (1896m) \*\*\***

Veltlin -> Monna

Trassierung ; Wanderweg

Im späten Mittelalter begann zusammen mit den Apricapaß, auch die Blütezeit des Mortirolopaßes, den man damals noch als 'Mortaroul' bezeichnete . Dieser Paß lag zwar höher als der Apricapaß, konnte aber dennoch die Wegstrecke im Nord-Süd-Verkehr erheblich verkürzen . Besonders in Krisenzeiten, wenn man den leicht verletzlichen Aprica umgehen wollte, nutzte man den Mortirolo besonders stark . Aus dem Jahre 1526 existiert ein Reisebericht einer venezianischen Gesandtschaft, die im Dezember 1526 den Mortirolo überschritt . Dabei wurden sie von sechs einheimischen Männern begleitet, die das Eis aufbrachen und den hohen Schnee wegräumten, damit man mit den Reittieren gefahrlos vorwärts kam .

Der damalige Weg führte von Edola nordwärts, etwa 80m höher als der heutige Talweg, dann nordwestlich in das in den Oglio mündene Seitental des Oglino, um anschließend nach Monno steil anzusteigen. Diesen Weg nutzten auch Reisende die den Tonalepaß überquerten . Noch heute kann man in Monno, dem eigentlichen Ausgangspunkt der Paßreise, die gepflasterten Straßen aus dieser Zeit sehen . Von Momo zog sich der Weg dann gleichmäßig zur Paßhöhe an, dieser Weg ist heute noch bis fast hinauf zur Paßhöhe mit großen Waldbeständen gesäumt und kann als gut unterhaltenere 'Mulattiera' begangen werden . Da man annimmt das die Paßhöhe selbst, im 16.Jh. auch bewaldet war, ermöglichte dies dem damaligen Reisenden eine große Sicherheit bei einer Überquerung, so das der Mortirolo auch im Winter begangen werden konnte . Von der Paßhöhe führte der Weg nordwestlich zu zwei Maiensässen, von denen man bequem die Orte Mazzo, Grosotto, Grosio und Tiolo erreichte . Besonders der Weg nach Tiolo war interessant, weil er die direkteste Verbindung von Edolo nach Bormio darstellte .Gegen Ende des 16.Jh. emigrierten viele Familien aus Mazzo und Grosio, über den Mortirolo ins Venezianische, wo sie sich eine neue Existenz aufbauten . Im 16.Jh. ging die kurze Blüte des Mortirolos dem Ende entgegen, der Gavia war es, der ihm seinen Rang abließ . Daran konnte auch nicht viel ändern, das die Anlieger versuchten den Weg auszubessern .

Wenn es hier heute einen guten Weg gibt, dann auch nur deshalb, weil das italienische Militär in den Bergen zwischen Edola und oberen Veltlin umfangreiche Befestigungsanlagen anlegten, die freilich auch entsprechende Anschluß- und Verbindungsstraßen benötigten .Die Militärstraßen rund um den Foppa hatten letztendlich aber nur eine geringe Bedeutung fürs Militär, einzig am Ende des 2.Weltkrieges, als sich im Gebiet des Foppa und Mortirolo Partisanenverbände versteckt hielten, erlangen diese Straßen auch eine aktuelle Bedeutung für das Militär . Die Partisanen griffen aus dem Hinterhalt der Berge immer wieder die Deutschen im Tal an, besonders aber deren Transporte - die Deutschen nahmen dies nicht hin und führten regelrechte Treibjagden gegen die Partisanen durch . So kam es dann am Mortirolo im Februar und nochmals im April



# ALPENPÄSSE - VELTLIN

1945 zu richtigen Schlachten, bei denen die angegriffenen Partisaneneinheiten, ihre hartnäckig verteidigten Stellungen gegen eine deutsche Übermacht halten konnten . ,

Heute kann der Wanderer von Monno aus, weitgehend auf einen anfangs dieses Jahrhunderts neu angelegten Saumweg von ein bis zwei Metern Breite der auf die Alp San Giacomo führt . Von dort verweisen die Spuren des alten Weges etwas, um sich auf der veltliner Seite ganz zu verlieren . Die sich dort verzweigenden Wege sind entweder mit Gebüsch überwachsen, verfallen oder zwischenzeitlich auch von Menschenhand unbrauchbar gemacht worden .

In den 60er und 70er Jahren des 20.Jh. wurde das Projekt einer Fern-Reschen-Stilfser Joch-Bahn erörtert . Gerade der südliche Zweig dieser völlig neuen Alpentransversalen wies unterschiedliche Trassierungsmöglichkeiten auf . Eine dieser Varianten betraf auch einen gut 9,5km langen Tunnel unter dem Mortirolopaß, der die Verbindung Worms-Edolo auf direktem Wege herstellen sollte, nachdem die Bahn Bormio mittels eines 15,9km langen Tunnels unter dem Stilfser Joch erreicht hätte .

## **Passo di Foppa (1852m) \*\*\***

Veltlin -> Edolo bzw. Aprica  
Trassierung ; Straße; SG 3

Der Passo di Foppa ist Mittelpunkt eines Netzes ehemaliger Militärstraßen, die zum Teil, wie die Südrampe des Passo di Foppa, noch in jüngster Zeit ausgebaut wurden . Auch die vom Scheitelpunkt des Passo di Foppa abzweigenden Straßen nach Trivigno und Grosio sind durchgehend asphaltiert . Über diese militärische Bedeutung hinaus hatte er aber nie eine nennenswerte Bedeutung, auch wenn er lokal sicherlich begangen wurde .

Ein möglicher Aprica-Straßentunnel würde vielleicht günstiger ein wenig südlich des Passo di Foppa angelegt sein, als direkt am Aprica . Man könnte auf dieser Weise eine unnötige Höhenentwicklung einsparen und Tirano mit den Zugangswegen zum Bernina und Stilfser Joch besser anschließen, auch wenn dieser Tunnel zweifelslos deutlich an Länge gewinnen würde .

Entsprechende Projekte gab es auch schon, so forcierte ein Bauunternehmer aus Brescia, der es in Rom zum Verkehrsminister brachte, in den 80er Jahren des 20.Jh. ein Projekt eines etwa 9000m langen Straßentunnels zwischen Edola und Lövero . Aber der Minister stolperte über eine der vielen Skandale und Affären mit der Italiens Politik zu kämpfen hat und irgendwie sind mit ihm, auch die Tunnelpläne aus der aktiven Politik entfernt worden . ,

## **Passo di Guspessa (1824m) \*\***

Cortenedolo -> Lovero  
Trassierung ; Wanderweg

Über den Guspessapaß, welcher früher auch als 'Monto Refrigerio' bezeichnet wurde, führte eine Alternativroute zum Apricapaß . Der Weg über den Guspessa führte durch 'liebliche Maiensäße' vorbei an bewohnten Höfen und Weilern und zumeist auch durch Wald . Eine solche Umgebung bot dem früheren Reisenden eine hohe Sicherheit, ein Vorteil der den Guspessa auch gegenüber den deutlich niedrigeren, aber recht ungeschützten Apricapaß, konkurrenzfähig machte . Entsprechende Spuren auf der Südseite, wo der Weg weitgehend dem heutigen folgte, lassen erkennen das der Ausbaustand des Weges dem einer Straße entsprach, die auch über die Paßhöhe hinaus, zumindest mit zweirädrigen Karren, befahren werden konnte . Wenig unterhalb der Paßhöhe, an deren nördlicher Rampe, teilte sich bei Stavallo (1483m) der Weg, während der Hauptweg nach Lovero führte, führte auch ein Weg nach Sernio und direkt weiter nach Tirano . Ein anderer Weg soll unweit Stavallo auch direkt nach Tevo geführt haben und somit den Weg zum Wormser Joch verkürzt haben .

Wie weit der Guspessa auch von den internationalen Nord-Süd-Verkehr genutzt wurde, läßt sich heute nicht mehr genau feststellen . Bekannt ist, das er vor allem dem internationalen Salzverkehr

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

diente, und wohl eben auch als Alternative zum Aprica immer wieder in Gebrauch kam, darüber hinaus hatte er erhebliche lokale Bedeutung für den Waren- und Viehaustausch zwischen Veltlin und Val Camonica . Wegmarkierungen wie eine Säule, oder auch Susten wie die wenig südlich der Paßhöhe, sind wohl auch als Beleg für eine überregionale Bedeutung zu werten . So fanden auch Kriegstruppen immer wieder den Weg über den Guspessa, so soll am 24.November 1515 eine Söldnertruppe raubend und mordend über ihn in das Val Camonica gefallen sein . Wenige Jahre später, drangen im August 1526 deutsche Landsknechte über den Guspessa ins Veltlin ein . Auch einen venezianischen Grenzposten gab es in Paßnähe, mit dem die Venezianer die Einreise in ihr Gebiert besonders in Pestzeiten kontrollieren und zu verhindern wußten .

Heute noch kann auf der Nordseite des Guspessa, der alte Saumweg verfolgt und gegangen werden, zwar sind einige kurze Abschnitte überwachsen oder unterbrochen, aber die Trasse ist immer noch gut in der Landschaft zu erkennen .

### **Passo dell'Aprica (1176m) \***

Oberes Veltlin -> Edolo

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der flache Sattel des Passo dell'Aprica ist ein wichtiger und alter Übergang aus dem Veltlin ins Valcamonica . Unmittelbar östlich der doch recht niedrigen Paßhöhe, befindet sich die nach dem Paß benannte Ortschaft Aprica .

### **Der venezianische Handelsverkehr**

Da das Veltlin immer im Schatten benachbarter Gebiete stand, war auch der Apricapaß ein eher unwichtiger Paß, seine Aufwertung sollte er erst erhalten, als am Ende des Mittelalters Venedig auch zur kontinentalen Macht wurde und bis in dessen Vorfeld rückte . Von nun an hieß es für Venedig, insbesondere in Kriegszeiten, nicht die tirolischen Pässe zu benutzen, sondern die eigenen, die ins Bündner Land führten . Nicht umsonst dehnten auch die Bündner, ihre Macht ins Veltlin aus . Bereits im späten Mittelalter wurde der alte Saumweg zur Fahrstraße ausgebaut . Von nun an konnte der Verkehr über den Aprica ansteigen und er seine Blüte erleben, eine Blüte die allerdings nur wenige Jahrhunderte anhielt, denn mit den Beginn der Neuzeit verfiel die Macht und der Einfluß Venedigs wieder stetig . Seit 1548 führte auch ein Kurierdienst zwischen Chur und Venedig über den Aprica, der von den Franzosen ein-gerichtet wurde, um feindliche spanisch-habsburgische Ländereien sicher zu umgehen . Bald wurde zwischen Venedig und Graubünden auch ein Vertrag abgeschlossen, den Saumweg über den Aprica auszubauen, aber nur Venedig konnte dies tatsächlich finanzieren und baute von seiner Seite eine Straße bis an den Aprica heran . Die Fortsetzung dieser Straße war aber auch weiter-hin nur der alte Saumweg, der aber auch als Straße bezeichnet wurde und zumindest instand gehalten wurde .

Seinen Höhepunkt erreichte der Aprica im 16.Jahrhundert, um dann in dessen zweiten Hälfte, den Hauptanteil des Nord-Süd-Verkehrs an den Gavia- bzw. San Marco-Paß zu verlieren . Die Anliegergemeinden versuchten zwar diesen, politisch motivierten, Rückgang durch einen Ausbau des Weges zu verhindern, aber gegen das politisch motivierte Desinteresse an den Aprica war damit nicht beizukommen . Erst im 18.Jh. trat wieder ein größeres Interesse ein, aber die Zeit des Aprica war einfach schon vorbei .

Nicht nur den offiziellen Warenverkehr führte man über den Aprica, sondern gerade auch in Krisenzeiten schmuggelte man allerlei Waren, wie Waffen oder Lebensmittel . Wie überliefert wurde, sollen solche die Puschlaver im Jahre 1487, wie später auch im Schwabenkrieg, rege geschmuggelt haben . Schon Ende April 1499 beklagte sich Mailand darüber, daß Venedig die Bündner mit Geld unterstützt habe . Dem war tatsächlich so, und darüber hinaus unterstützte Venedig die Bündner auch durch die Lieferung von Waffen und Lebensmitteln . Die Transporte wurden heimlich des Nachts durch bewaffnete Puschlaver von der venezianischen Grenze aus organisiert . So ist bekannt, das Waffentransporte am 20. und 22.Mai 1499 erfolgten, da mailändische Agenten dies ihrem Herzog meldeten .

## Auf den alten Handelswegen

Wenn auch der venzianische Verkehr zuweilen andere Pässe nutzte, sogar in Nähe des Aprica, wie den Mortirolo- oder Guspessapaß, wurde der Aprica aber doch am stärksten frequentiert. Zwar war die Apricastraße die längste von diesen, aber auch die niedrigste und somit am leichtesten zu begehende. Zu dieser Zeit umging sie den eigentlichen Übergang in einer sicheren Höhe von 1209m. Es wird berichtet, dass die Apricastraße auch im Winter passierbar war, sie verlief in älterer Zeit noch auf der südlichen Talseite und man bezeichnete sie sogar als Reichsstraße. Aber auch auf der nördlichen Talseite gab es einen Weg, der auf den Apricapaß führte, aber auch dem Verkehr zum Guspessapaß diente. Die heutige Straße verläuft auch noch auf der nördlichen Talseite, allerdings in deutlich niedriger Lage. Westlich des Paßes ist der Verlauf der alten Straße ähnlich dem der heutigen, nachdem die Straße eine scharfe Kehre machte verlief sie nordöstlich direkt nach Tirano. Noch heute verläuft ein Fahrweg auf dieser Trasse, wobei die moderne Straße bei San Cristina nochmals kehrt und die Richtung wechselt. Einen anderen Verlauf nimmt eine andere Trasse, westlich des Aprica, sie verläuft auf der südlichen Talseite der Adda, über Carona und Caprinale, direkt in Richtung Sondrio, dieser Weg wurde in jüngster Zeit auch zum Fahrweg ausgebaut.

Das Val die Corteno, östlich des Aprica profitierte wohl sehr vom damaligen Paßverkehr, aber auch die Pflichten waren umfangreich. So mußte die Gemeinde Corteno für die Sicherheit des Verkehrs Sorge tragen, darüber hinaus auch die Straße offen halten und für deren Unterhalt zu sorgen.

Ausgangspunkt für den Aufstieg zum Paß war die Veltliner Ortschaft Stazzona, beim heutigen Villa di Tirano gelegen. Stazzona soll römischen Ursprungs sein und von seiner Nutzung als Pferdewechsel- und Raststation, seinen Namen bekommen haben. Dies zeigt auf, dass der Aprica schon in römischer Zeit rege Nutzung fand, wohl ähnlich dem späteren venezianischen Verkehrs in Verbindung mit dem Bernina oder Umbrail. Der Aprica besaß im Mittelalter für die Bündner eine militärisch-strategische Bedeutung, seine Verletzlichkeit aber im Bereiche der 'Zapelli' aber, bewog Reisende, Kriegs- und Kaufleute in Krisenzeiten von ihm abzusehen und statt dessen den Guspessa- oder Mortirolopaß zu nutzen.

## Auf dem Weg in die Neuzeit

Wie der Italiener Giovanni da Lezzo ausführte, hieß der Apricapaß ursprünglich einmal 'Montagna di Camuzone'. Um die Kirche St.Peter herum entstand bald eine kleine Siedlung, die noch zum Veltlin gehörte. Allerdings war die Grenzlinie umstritten, so dass es am 25.September 1572 zu einer Zusammenkunft der Betroffenen kam, bei der eine genaue Grenze gezogen wurde. Zu dieser Zeit nannte man den Apricapaß auch 'St.Peter', aber auch schon 'Auriga' bzw 'Abriga', diese Bezeichnung kam von der Nordseite des Überganges, die 'Zapelli d'Aruriga' hieß. Hier führte der Weg über gefährliche Tritte und Platten auf einer längeren Strecke entlang der dortigen Felsen. Immerhin war er um 1600 so gut ausgebaut, daß man ihn auch mit Reit- und Saumpferden nutzen konnte.

In den 70er und 80er Jahren des 20.Jh. wurde eine Schnellstraßenverbindung geplant, die den Aprica-paß mit einem Tunnel unterqueren sollte. Diese Schnellstraßenverbindung sollte die seinerzeit ebenfalls in Planung stehende Maloja- bzw. Stilfser Joch-Schnellstraße mit dem Oglitäl verbinden. Da keiner dieser Schnellstraßen-Projekte bisher verwirklicht wurde, gab es kaum Anlaß zum Bau eines Apricatunnels. Zuvor war am Ende des 19.Jh. ein Bahnprojekt am Aprica geplant, eine Schmalspurbahn die Tirano, am Endpunkt einer damals noch zu bauenden Berninabahn, über den Tonalepaß mit dem Trient direkt verbinden sollte. Mit weiteren damals geplanten Schmalspurbahnen über den Maloja und Ofen-paß, sowie durch das Inntal, wäre im Zusammenspiel mit der ebenfalls schmalspurigen Rhätischen Bahn Graubündens, ein großes und leistungsfähiges Schmalspurnetz entstanden, welches den wirtschaftlichen und touristischen Interessen dieser zentralen und dennoch ansonsten eher abgelegenen Region sicherlich hervorragend gedient hätte und es noch heute tun würde.

# ALPENPÄSSE - VELTLIN

## **Passo di Vivione (1828m) \*\***

Valle Paisco -> Valle di Scalve

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Verfasser des ersten Alpenstraßennachschlagewerkes Karl Mair wußte über den Passo di Vivione eine Anekdote zu berichten . Er machte sich zu eigen, diesen Paß 'entdeckt' zu haben - entdeckt daher, weil der Paß als er ihn in den zwanziger Jahren befuhr, noch auf keiner Karte verzeichnet war . Er versuchte den Namen ausfindig zu machen, aber die Einwohner sprachen in einem solchen Dialekt das er einen Namen verstand, der nach Gaffione klang . Er fand dann auch einen Berg solchen Namens in der Nähe und so erschien 1930 in seinen Buch 'Hochstraßen der Alpen' der Vivione unter dem Namen 'Gaffione' . Wie Fehler so sind, verbreitete sich auch dieser bald und stolz wußte Mair zu berichten, das er, nachdem er den Fehler erkannt hatte, den falschen Namen in zahlreichen Kartenwerken wiederfand .

Die Straße über den Vivione ist gut ausgebaut, aber auch recht Kurven- und Kehrenreich . In jüngster Zeit hat man auf dieser, durch ein altes Bergbau gebiet führenden Bergstrecke, aber die schwierigsten Passagen modernisieren können . Der Vivione ist heute der bedeutenste Übergang in diesem Gebiet, er wurde schon immer lokal begangen, stand aber führer auch immer in Konkurrenz zu benachbarten Übergängen, insbesondere den Zovetta- und den Campellipaß . Beide Übergänge sind heute verwaist und faktisch ungenutzt .

Wer vom Aprica auf direktesten Wege nach Süden, z.B. nach Clusone möchte, dem stehen eine Vielzahl von Übergängen zur Verfügung - zumindest, wenn er den Weg zu Fuß erledigen möchte, denn die Täler haben zwar oft gut ausgebaute Straßen und Wege, allein schon wegen der hiesigen Energiewirtschaft, aber über die Übergänge führen meist kaum mehr als einfache Pfade . Von diesen Übergängen wären zu nennen, die Veneróco, Belviso und Bondione die alle das Valle Belviso mit einen der vielen bergamaskischen Seitentäler verbindet . Der Weg über den Belviso wurde sogar in jüngster Zeit ausgebaut, wobei ein großer Teil des Fußweges neu angelegt wurden .

Bei Wandersleuten mindestens ebenso beliebt, aber mit einen älteren Weg versehen, ist der Passo di Caronella (2600m) , welcher vom Valle Carona nach Valbondione führt . Verlaufen kann sich hier der Wanderer kaum, begleitet ihn doch die ganze Zeit eine 220 KV-Leitung ! In den Kriegsjahren 1915-1918 wird durch das Militär eine Straße über den Caronella gebaut, mit der für das Militär eine Verbindung ins Veltlin geschaffen wurde . In den 20er und 30er Jahren werden die ersten Wasserkraftwerksanlagen errichtet, wozu weitere Wege und Straßen gebaut wurden . Viele Teile all dieser Wege sind heute noch genutzt . Aber wie so oft setzt sich auch dieser Weg aus einer Reihe von verschiedenen Wegen zusammen . Teilweise nutzt man uralte Wegtrassen, dann wieder welche der Energiewirtschaft (vor allem auf der Nordrampe) und auch welche die das Militär baute (vor allem auf der Südrampe) , teilweise sind diese sogar befahrbar ausgebaut . Vom Valle Carona führt dann noch ein alter Weg über den Passo Pila ins Valle Belviso, welcher recht steil durch felsiges Gelände führt . Viele dieser Pässe hatten einst Bedeutung für den Bergort Bondione, wo sich eine uraltes Metallurgiezentrum befand, welches seine Verbindungen vor allem nach Norden hinweg hatte . So sind noch heute, zwischen dem Rif. Coca und dem unweiten Passo Scaletta zahlreiche Spuren der Bergwerksindustrie zu sehen, die hier bis weit ins 19.Jh. reicht .

## **Passo di Dordona (2061m) \*\*\***

Valle Brembana -> Fusine (Veltlin)

Trassierung ; Wanderweg

Von den übrigen Bergpässen, die vom Bergamaskischen ins Veltlin führten, war dann außer den noch später behandelten San Marco, nur noch der Passo di Dordona, der Dordonapaß, von mehr als nur lokaler Bedeutung . Der Saumweg der über den Dordonapaß führte, war anfangs nur zu Fuß zu bewältigen . Als besonders beschwerlich wurde dabei vor allem der nördliche Teil des

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

Paßweges, der durch das tief eingeschnittene Val Madre führte, beschrieben . Interessant war der Dordonapaß vor allem auch für das im Val Madre zu Ende des Mittelalters und Beginn der Neuzeit geförderte Eisenerz . Dieses wurde zu großen Teilen über den Dordonapaß ins Bergmaskische gebracht, wo es weiter verarbeitet wurde . Der dabei entstandene und stetig ansteigende Verkehr verlangte bald nach besseren Wegverhältnissen . Dieser Ruf wurde vor allen von den eifrigen Nutzern des Verkehrs laut, besonders in bündnerisch-veltlinischen Kreisen . Die Initianten des Wegeausbaus sprachen von einem uralten Weg, der über den Dordonapaß führte und auf den schon die Herzöge von Mailand einen Zoll erhoben hätten . Aber dieser Weg befand sich in einen erbärmlichen Zustand, war zum Teil nicht einmal zwei Schuh breit und entlang der steil abfallenden Felsen nur unter Gefahren zu passieren .

Eine vom bündnerischen Bundestag eingesetzte Kommission stellte im Jahre 1582 einen Antrag für den Ausbau des Talweges im Val Madre . Man begründete dies mit den dortigen schlechten Straßenverhältnissen, die die Straße in einem zeitgenössischen Urteil, eher zu einer 'gambsstrass' dann einer 'Richsstrass' machten. Aber auch auf die strategische Bedeutung wies man hin, ohne zu vergessen, das man nur mit wenigen Leuten die neue Straße selbst gegen größere Heere sicher zu sperren in der Lage ist . So wurde im Jahre 1582 der alte Saumweg von bündnerischer Seite her zur Straße ausgebaut, auf das er auch von Saumtieren nutzbar war . Der Ausbau wurde später auch auf den eigentlichen Paßweg, über Fóppolo hinaus, ausgedehnt . Im Sommer brauchten jetzt nicht mehr Säumer die Lasten tragen, sondern man konnte Saumpferde für den Eisenerztransport nutzen, der auch im Winter, jetzt aber hauptsächlich mit Schlitten, fortgeführt wurde.

Die sehr kunstvoll errichtete und großzügig konzipierte 'Mulattiera' des 16.Jh. kann heute noch begangen werden . Man muß es sogar, will man von Fusine über den Dordonapaß nach Fóppolo reisen, da es im entvölkerten Val Madre noch keine Straße gibt, geschweige den über den Dordonapaß hinüber . Die moderne Straße die aus den Bergamaskischen herausführt, endet in Fóppolo, droht beginnt die heute in Verfall befindliche 'Mulattiera' .

Ein anderer, aber nicht so bedeutender Übergang aus dem Valle Brembana ins Veltlinische ist der Passo di Publino (2368m) oder der etwas östlich davon gelegene Passo Venina . Über beide führen leicht frequentierte Wanderwege . Etwas mehr Bedeutung hatten früher einmal die westlich des Dordona liegenden Übergänge Passo di Porcile (2290m) und Passo di Tartano (2108m), den sie waren lokal rege frequentiert . Noch heute treffen sich allsommerlich auf dem Tartano die Talschaften zu einen Fest . Fast alle die Übergänge rund um den Dordona weisen militärische Ausbauten aus, nicht nur Militärwege, sondern auch Schützengräben und Artilleriestellungen, welche zumeißt in den Jahren des 1.Weltkrieges, aber auch in der Mussolini-Ära geschaffen wurden .

Wer auf einfachsten Wege aus dem Val Brembana direkt ins Tal der Seria oder des Oglio will kann heute den Col di Zambla nutzen, über den eine recht kurvenreiche, aber modern ausgebaute Straße führt . Der etwas weiter nördlich gelegene Passo Branchino, der früher einmal auch noch lokal genutzt wurde, ist heute verwaist und nur noch per Fuß zu überqueren . Kaum anders die noch weiter nördlich gelegenen Übergänge, wie der Passo Valsecca (2496m) und der Passo Selletta (2372m) die die Hütten Longo und Brunone mit einander verbinden .

### **Passo di San Marco (1985m) \*\*\***

Valle Paisco -> Valle di Scalve

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Schon im Spätmittelalter führte ein ansehnlicher Personen- und Warenverkehr über den San Marco Paß, welcher damals noch als 'Montagna del Giogo' bzw. 'Monte Giogo' bezeichnet wurde . Die Bezeichnung 'Giogo' ist mit 'Joch' gleichzusetzen, eine Bezeichnung für einen Paß, welche im tiroler Raum sehr häufig ist . Im 16.Jh. tauchen neue Paßnamen auf, so die Bezeichnungen 'monti di Averara', also 'Averarapaß' - nach einer Ortschaft am Südennde des eigentlichen Paßweges, welcher vorallem von den Bergamaskern benutzt wurde und 'Monte Albil', welches die Veltliner bevorzugten . Die heutige Bezeichnung 'Passo San Marco' erhielt er erst 1594 . Damit wurde San

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

Marco, also dem heiligen Markus gedacht, der der Schutzpatron der Venezianer ist .

Schon im späten Mittelalter führte über den San Marco ein viel begangener Handelsweg von Venedig über Graubünden nach Süddeutschland . Wohl im Spätmittelalter hatten die Gemeinden Albaredo und Morbegno einen Weg über den Paß gebaut, dieser führte aber noch über Averara und noch nicht über Mezzoldo . Die Nordseite war von den beiden Veltliner Gemeinden ausreichend ausgebaut, die bergamasker Südseite, wohl nur ein noch älterer Pfad, aber war gefährlich steil, weshalb schnell klar wurde, das es hier einer drastischen Abhilfe bedurfte . Im Jahre 1552 ersuchten 40 Gemeinden des Valle Brembana, an der Südroute zum San Marco Paß, den Senat von Venedig um Hilfe beim Ausbau und der Verbesserung des Weges über den San Marco . Die Bittsteller versäumten es nicht, auch auf die strategische Bedeutung hinzuweisen, die gegenüber einen Feind leicht zu verteidigen und zu sperren war . Auch der Bündner Gesandte Friedrich Salis drängte im Jahre 1557 bei einen Besuch in Venedig auf einen Ausbau des Paßweges . Aber Venedig ließ sich nicht von der Notwendigkeit eines Ausbaues überzeugen, das änderte sich erst, als der Gegensatz Venedigs mit Habsburg-Spanien über Hand nahmen und noch vor Ende des 16.Jh. wurde das Projekt der San Marco-Straße verwirklicht . Jetzt konnte ungehindert der Verkehr von Venedig, über Bergamo, den San Marco und Splügen, bzw. Septimer, nach Chur und weiter nach Deutschland seinen Weg nehmen .

Die neue Straße wurde von dem venezianischen Senator Alvise Priuli erbaut, einen begabten und rede-gewandten Mann . Nachdem er die örtliche Topographie genauestens studiert hatte, legte er die Trassierung der Straße fest . Dabei folgte auf der Nordrampe zwar im Groben der Trasse des alten Weges, legte aber auch hier seine Straße aber in einer großzügigeren Konzeption an . Auf der Südrampe hin-gegen wurde eine völlige Neuanlage durch das Mezzoldotal und über den Ponte dell'Aqua notwendig . Er erreichte es dabei, der Straße eine gleichmäßige Steigung zu geben, ohne dabei die Anpassung an das Gelände zu verlieren . Um den erwarteten bedeutenden Warentransit zu bewerkstelligen, wurde die Straße sogar in den Teilen wo man sie in den Fels schlagen mußte, in einer Breite von 3m angelegt, in günstigeren Terrain legte man sie sogar noch breiter an . Während man sie vor dem Ausbau auch in den Tallagen oft nur mit Trägern benutzen konnte, und das auch nur im Sommer, war sie nach dem Ausbau in ganzer Länge auch für Saumtiere und zu großen Teilen sogar für gewöhnliche Wagen nutzbar . Wenn im Winter der Schnee überhand nahm, wechselte man einfach auf große Schlitten um . Acht Brücken wurden dabei, vor allem auf der komplizierten Südrampe des Paßes, angelegt .

Hinter Olmo folgte die Paßstraße nun nicht mehr der Trasse des alten Weges, die ja noch nach Averara und durch das Val Mora direkt zur Paßhöhe führte, weil ja dieses Stück für eine Weganlage zu steil und Hindernis reich war . Averara stand somit nunmehr abseits des Weges, konnte aber auch gerade dadurch, seine Bauten und verkehrstechnischen Anlagen aus seiner Blüte, bis heute bewahren . Nun blühte der Ort Mezzoldo auf, der eine Zoll- und Poststation, sowie eine Sust erhielt . In Mezzoldo mußte umgeladen werden, von hier an ging es nur noch mit Saumtieren vorwärts . Albaredo, an der Nordrampe des Paßes gesehen, übte die gleiche Rolle wie Mezzoldo aus, es erhielt daher auch ähnliche bauliche Anlagen, die man auch heute noch sehen kann .

Kurz unterhalb der Paßhöhe, auf dessen südlichen Seite wurde eine schon bestehende Sust, zu einen Rasthaus ausgebaut wurde, der sogenannten 'Casa di San Marco' . Das zweistöckige Gebäude mit seinen Arkadeneingang, besaß einen eigenen Brunnen, war unterkellert und mit zwei Ställen, einigen Schlafräumen und einer Küche ausgestattet . Später erfuhr das Gebäude zahlreiche Umbauten, so das es zu seinen heutigen, kasernenähnlichen Aussehen kam . Dem Pächter des Hauses oblag es im Winter den Weg für die Schlittentransporte freizumachen und auch sonst die Straße zu unterhalten .

Die Weganlage Priulis wies durchgehend eine Pflasterung auf, und wurde mit Abwasserrinnen und -gräben, Stützmauern und sogar Brüstungen versehen . Man dachte nicht nur an Ausweichstellen, sogar auch an Rastplätze an schattigen Stellen die man mit steinernen Brunnen versah . Auch Susten und Poststationen wurden angelegt, bzw. schon bestehende ausgebaut . Bereits am 26.Oktober konnte Priuli dem Dogen in Venedig, die weitgehende Nutzung der Straße melden, den Rest wollte man in den nächsten Monaten fertigstellen . Sie wurde schnell von den Reisenden angenommen, so ist bekannt, das neben französischen Baronen und paduanischen Studenten,

# ALPENPÄSSE - VELTLIN

ihn auch deutsche Viehhändler nutzen, die mit bis zu 300 Rindern über diese Straße zogen . Die veltlinische Nordrampe wies jetzt zwar noch ein paar Unzulänglichkeiten auf, aber noch Ende 1592 hatte man sich in Graubünden entschlossen, Mittel zu deren endgültigen Ausbau bereitzustellen .

Anfang des 17.Jh. wurden in einen Vertrag zwischen Graubünden und Venedig der Handelsverkehr geregelt, auch der über die San Marco-Straße . So auch umfangreiche Zollfreiheiten, wie den für das in Oberitalien so begehrte Lavazgestein, aus dem Kochgeschirr hergestellt wurde - nur eine kleine Abgabe für die Schneeräumung wurde bei dessen Transport über den Paß verlangt . Dies macht auch deutlich, das die San Marco-Straße auch im Winter begangen werden konnte . Der Verkehr wuchs schnell an, Getreide und Käse gelangte aus Bünden nach Italien, Luxusgüter und Fertigprodukte nach Bünden . Die Bündner kauften in Brescia sogar Waffen und Kanonenkugeln ein, die dann über den San Marco eingeführt wurden . Ein so starker Verkehr übertraf alle Erwartungen und hatte zwangsläufig auch Folgen für die Straßen und trotz der relativ guten Ausführung der Straßenbauarbeiten, wurden schnell Beschwerden laut, die über den Zustand der Straße klagten . Besonders die Hochwasserfluten der Flüsse beschädigten immer wieder die Straße, die jetzt nur noch mangelhaft ausgebessert wurde . So wurden schnell Rufe wach, die Straße weiter, nun in voller Länge befahrbar auszubauen, zu diesen sollte es aber nicht mehr kommen, zumindest nicht unter venezianischer Regie . Denn den Venezianern waren die Bündner zu unstetig, außerdem veränderten sich alsbald die Verkehrswege und letztendlich verlor auch Venedig an Bedeutung .

Mit der Zeit ließ die Qualität der Wege stetig nach, und so nimmt es auch kein Wunder, das im 19.Jh. Der Passo di Morbegno (2026m), auch Passo di Verrobio genannt, zunehmend gegenüber den San Marco an Bedeutung gewann . Dieser Weg muß auch schon früher einmal eine Bedeutung gehabt haben, denn 1996 hatten unweit Pedesinas Mailänder Studenten, alte in den Fels geschlagene Wegreste entdeckt .

Erst Ende der 60er Jahre des 20.Jh. erhielt der San Marco Paß eine modern angelegte und ausreichend breite Paßstraße, welche mit nicht zu starken Steigungen aufwartet . Diese wurde in Bezug zur Priulanischen Straße völlig neu trassiert, benutzt aber dennoch die selben Täler wie diese . Die Priulanische Straße ist somit, angemessen von der modernen Autostraße distanziert und nur selten von ihr überquert, noch heute begehbar . Nach einen Unwetter 1987 wurde auch die Talstraße im Valle Brembana umfangreich ausgebaut, wobei man zahlreiche Tunnel und Stützmauern neu errichten mußte . Durch diesen Ausbau wurde das sonst eher etwas abgelegene Tal erst richtig für den modernen Tourismus erschlossen

## **Murettopaß (2562m) \*\*\***

Malojapaß -> Valmalenco  
Trassierung ; Wanderweg

Der Paßeinschnitt des Murettopaßes liegt zwischen der Berninagruppe und den südlichen Bergeller Bergen . In einer gerader Linie verbindet er das Veltlin mit den Bergeller Malojapaß . Einst mit gewisser Bedeutung, hat er Mitte des 19.Jh. seine alte Bedeutung verloren, Schuld daran waren restriktive Zollvorschriften der Eidgenossen . Nunmehr verlangte jeder Paßhandel eine Zollstation, die aber am Muretto nicht gebaut wurde, auch wenn das besonders von lokalen Stellen gefordert wurde . Wurden noch 1814 am Muretto 70.000 Saum Wein aus dem Veltlin in die Schweiz gebracht, dazu noch allerlei weitere regionale Produkte, war es nach 1848 nur noch etwas Vieh und andere landwirtschaftliche Produkte . Aber schon zuvor erlitt der Verkehr am Muretto einen herben Rückschlag, als bei einen Unwetter im Jahre 1834 große Teile des Weges zerstört wurden und nicht so bald wieder hergestellt wurden . Letztendlich war dies wohl auch der Grund, warum der Muretto keine Zollstation erhielt, maß man doch deren Bedarf an den aktuellen Verkehr und nicht an dem welcher zuvor, bei besseren Wegverhältnissen, statt fand .

Letztendlich wurde der Weg nur noch dürftig hergestellt, so daß er gefahrlos für Fußgänger und den Viehtrieb nutzbar war . Das hat sich bis heute nicht geändert, obwohl den Weg heute freilich faktisch nur noch Wanderer nutzen . Diese können den Paß in 5 bis 6 Stunden selbst zu Fuß

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

relativ bequem bewältigen, weil es keine zu großen Hindernisse gibt .

Bereits für das Jahr 1375 ist ein Raubzug aus dem Malenco überliefert, der über den Murettopaß führte . Nachdem 1618 Truppen aus dem Engadin ins Veltlin einfielen, nahmen zwei Jahre später Flüchtlinge aus dem Veltlin den entgegen gesetzten Weg .

Nur wenige Kilometer östlich liegt der Passo di Tremoggia, ein kleiner Paß der im 19.Jh. einige Bedeutung im lokalen Verkehr erlang, denn so gelangten Waren und Wanderarbeiter aus dem Malenco au kürzesten Wege zur aufstrebenden Gemeinde St.Moritz . Die italienische Seite des alten Weges ist noch heute gut begehbar, aber auf der Nordseite ist er völlig verfallen .

Für den Passo di Tremoggia, gab es übrigens auch ein Bahnprojekt des Ing. Moser - über oder besser unter den Tremoggi, sollte eine Bahnstrecke die Sils und Sondrio verbinden sollte . Zwei Varianten wurden dabei erarbeitet, die sich vor allem in der Steigung unterschieden . Der eigentliche Paß sollte bei beiden Projekten mittels eines Scheiteltunnels unter quert werden, wobei die Länge selbigen im Projekt mit der Steigung zwischen 4100m und 5100m schwankte . Interessant ist bei diesen Projekt, das die Steigung der Bahn seine Fortsetzung auch im Tunnel fort finden würde und der Scheitelpunkt des Tunnels in beiden Varianten kurz vor dem Tunnelportal im Val Fex zu finden ist . Der Grund dafür liegt einfach darin, daß das Val Fex deutlich höher liegt, als das Val Malenco .

Zwischen dem Muretto und der Splügen-/Malojastraße befinden sich ebenfalls eine Reihe von lokal begangenen Übergängen, einige haben heute keine Bedeutung mehr, wie der Passo Ligónico der nur einen gefährlichen Bergpfad aufweist . Andere sind heute mit Wanderwegen versehen, wie der Passo dell'Oro oder der Passo di Barbacan, und wieder andere spielten im 2.Weltkrieg eine dramatische Rolle. Es war Ende November 1944 als die Deutschen hier im Veltlin eine großangelegte Säuberungsaktion gegen die hier überaus starken Partisanenverbände führte . Den Partisanen blieb nur die Flucht, aus dem Bergell über die Brocchette della Tegiola und den Passo dell'Oro ins Val Codera . Weil ihnen auch hier die Deutschen auf den Fersen waren, blieb nur noch die Flucht in die Schweiz . Der nächstbeste Paß dafür war dann der Tegiolapaß, über den die Partisanen dann nach Bonde flüchten konnten . So mancher Partisan starb auf dem Marsch, der eine durch deutsche Kugeln, der andere durch die Unbillen von Witterung und Weg . Heute erinnern entlang der Wege, Gedenksteine an die Gefallenen Partisanen - Deutsche mögen dabei zwar auch gefallen sein, aber es gibt dazu zumindest keine Gedenksteine .

### **Berninapaß (2253m) \*\*\***

St.Moritz -> Tirano

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Als einer der schönsten Alpenpässe, mit einen herrlichen Panoramablick auf Gletscher, wie auch die umliegenden Bergketten, gilt der Berninapaß . Er wird in seiner Aussicht noch aufgewertet, durch die ihm tangierende Berninabahn, die vom berühmten und legendären Bernina-Express befahren wird, welcher in St.Moritz den noch berühmteren Glacier-Express trifft . Darüber hinaus stellt der Bernina eine jahrtausendealte Verbindung zu den ebenfalls jahrtausendealten Kulturlandschaften des Oberen Engadins um St.Moritz, mit dem Veltlin dar . So wurden dann nicht nur in St.Moritz zahlreiche Funde gemacht, die bis in die Bronzezeit datieren, sondern auch auf der anderen Seite des Bernina im Veltlin . Unter anderen fand man bei Teglio, dem römischen Tillium, welches wahrscheinlich dem Veltlin, dem 'Val Tillium', seinen Namen gab, zahlreiche steinzeitliche Menhire, mit rätselhaften Ritzzeichnungen wie man sie nicht nur in anderen Teilen der Alpen fand, sondern in großen Teilen Europas . Aus solchen Funden kann man durchaus schließen, das es schon in vorhistorischer Zeit einen Paßverkehr über den Bernina gegeben hat, der in römischer Zeit auch noch anwuchs . Dennoch gehörte der Bernina nie so recht zu den wichtigen Pässen . Sein Aufstieg begann erst im hohen Mittelalter um dann im späten Mittelalter auch tatsächlich eine gewisse Bedeutung für den internationalen Handel zu erringen .



## Die mittelalterlichen Wege

Interessant am Bernina ist, das er zwei südliche Paßrampen, genauer gesagt zwei Scheitelhöhen besitzt, die in unterschiedliche Täler führen . So den sogenannten Bernina-Ost, über den auch die moderne Straße führt und den Bernina-West, den auch die Berninabahn benutzt . Da beide Rampen gleich gut, oder auch schlecht, zu begehen sind, wurden sie beide auch bis zum Bau der modernen Straße genutzt, daran änderte sich auch nicht viel, das durch Wegbauten der eine Übergang den anderen vorgezogen wurde . Allenfalls gab es saisonale Unterschiede, in denen der östliche Bernina, dem westlichen vorgezogen wurde . Sein Name wird erstmals genannt, als sich im Jahre 1438 die Gemeinde Puschlav verpflichtete, den Berg 'Barlina' das ganze Jahr offenzuhalten . Eine Nutzung des Bernina ist aber schon länger nachweisbar, so läßt die Gründung des Kloster und Hospizes San Remigio hoch über den Puschlaversee im Jahre 1055 . Ein solches umfangreiches Kloster wäre niemals ohne den Hintergrund eines gewissen Paßverkehrs gegründet worden .

Im hohen und späten Mittelalter wußte man einige Silberminen am Bernina auszubeuten, die viel für das heutige Aussehen des Paßes verantwortlich sind, denn damals war der Paß noch bis fast zur Paßhöhe mit Wald bestanden . Heute ist der Paß zum großteil baumlos, denn die mittelalterlichen Bergleute holzten ihn zum Zwecke der Erzeugung von Bauholz und Holzkohle vollständig ab . Das im 14.Jh. die kleine Eiszeit mit ihren Klimaverschlechterungen die Baumgrenze ohnehin deutlich nach unten verschob, tat ihres . Erst im 16.Jh., als es schon zu spät war, wurden Verbote zum Baumeinschlag verhängt, eine Wiederaufforstung wurde aber nicht betrieben . Erst die Bahnbauer hatten zur Lawinenvorbeugung wieder eine gelegentliche Aufforstung durchgeführt . Der Verkehr muß im 14.Jh. bereits stark angestiegen sein, den ab 1390 wurde der Paßverkehr von Porten organisiert .

Aus einem Dokument vom 14.Juli 1410 geht hervor, das die Bündner Talschaften sich verpflichteten den Berninaweg zu unterhalten . Ende des 15.Jh. wurden am Bernina nicht weniger als zwei Dutzend Bergwerke betrieben, die alleine schon für einen konstanten Verkehr sorgten . Im Herbst eines jeden Jahres verwandelte sich der Berninaweg in eine regelrechte Weinstraße für die Ausfuhr des Veltliner Weines in die gesamte Ostschweiz . Aus einem Reisebericht einer venezianischen Gesandtschaft aus dem Jahre 1526 ist bekannt, das der Paßweg zumindest so gut war, das man ihn auch zu Pferd nutzen konnte . Auch wenn die Reisenden dieser Gesandtschaft gezwungen waren von ihren Pferden abzusteigen, kam dies nicht zwangsläufig von der Qualität des Weges, sondern weil sie den Paß im Winter überquerten und mit starken Schneefall und Wind zu kämpfen hatten . In selben Reisebericht wird auch erwähnt, das man einen von einem Ochsen gezogenen Schlitten antraf, der Handelsgüter transportierte . Dieser im Spätmittelalter erbaute Weg, ist noch heute, in einer hervorragenden Pflasterung, zwischen Cadera da Fora und Punt fast durchgehend erhalten . Wahrscheinlich diente gerade dieser Abschnitt schon der römischen Trasse, im Mittelalter baute man dann einfach auf die alte Trasse auf . Ein zu diesen Zeiten übliches Verfahren, man erkennt dieses gut daran, das der römische Unterbau meist deutlich besser ausgeführt wurde, als der mittelalterliche Überbau .

Natürlich bekam der Berninaweg mit der Zeit auch die nötigen Infrastrukturen, wie Susten und Rast-häuser . In Poschiavo, an der Südrampe des Berninas, befindet sich das alte mittelalterliche Beinhaus, in dem die Gebeine der zahlreichen Unbekannten aufbewahrt werden, die bei der Paßüberquerung um-kamen . Die Trasse des mittelalterliche Saumweg, der bis zum Bau der Straße in Benutzung war, ist weniger in Nähe der modernen Straße zu suchen, als in der Nähe der Berninabahn, dessen Trasse den alten Saumweg mehrfach kreuzt .

Im 16.Jh. richteten die Franzosen einen Postkurs ein, der von Frankreich, über Solothurn nach Chur führte . Von dort verlief er über den Albula- und Berninapaß, hin zu den Pässen ins Venezianische . Die Franzosen erhielten somit eine sichere Verbindung mit Venedig, die sämtliche feindlichen Gebiete weitläufig umging .

Im Jahre 1552 beschlossen die Oberengadiner und Puschlaver einen neuen Weg, längs des Desvagliatales zu bauen . Gute hundert Jahre später, im Jahre 1645 wurde der Weg dann hin zum östlichen Bernina verlegt . Dennoch wurde Bernina-Ost, wie West weiterhin benutzt, so gibt

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

es immer wieder Berichte von Unglücksfällen aus dem 18.Jh. gibt . Anfang des 18.Jh. beschließen Venedig und Graubünden in einen Vertrag, neben den Saumweg über den Splügen, auch den über den Bernina zu einer durchgängig befahrbaren Straße auszubauen . Warum es dann nicht zur Verwirklichung des Vertrages kam ist unbekannt, es dürften aber vor allem finanzielle Gründe dahinter gestanden haben, beide Vertragspartner waren zu dieser Zeit doch recht knapp bei Kasse . Zu Beginn der Neuzeit zeigt sich der Bernina aber dennoch mit einer Vielzahl von Wegen ausgestattet, neben Wegen aus vorrömischer und römischer Zeit, gab es mittelalterliche und neuzeitliche Wege, die zu allemal zu großen Teilen noch Nutzung fanden . Erst nachdem 1729 zahlreiche Lawinenunglücke den alten Weg versperrten, wird der Drang nach einen neuen Weg stärker . Als Notlösung nutzt man erst einmal wieder den alten Saumweg über den östlichen Bernina, baut ihn wohl auch geringfügig aus . Für zwei Jahre ist diese Notlösung vereinbart worden, aber sie blieb bis heute und die vorherige Trasse über den westlichen Bernina diente später nur noch der Bahn . Der Verkehr stieg weiter an und 1804 mußte eine neue Verkehrsordnung erlassen werden, 1817 sollten sogar die Porten abgeschafft werden aber die Pontresiner wußten den Beschluß noch eine Weile zu umgehen und somit vom Paßverkehr zu profitieren . Dennoch ging ab etwa 1818 spürbar der Verkehr zurück, das lag vor allem an politischen und fiskalischen Gründen, zumal das Veltlin seit einigen Jahren nicht mehr zu Graubünden gehörte , aber auch an den schlechten Wegen, an denen man schon lange keine Modernisierung mehr vorgenommen hatte .

Der vorgeschichtliche Saumweg führte wohl von Prairolasc nach Dava, möglicherweise gab es auch einen Weg über den östlichen Talhang des Val da Pila. Andere alte Wege, die zum Teil bis in die Neuzeit zurückreichen, wählten andere Trassen . So die die den östlichen Berninazugang nutzten, ihren einstigen Verlauf kann man in unmittelbarer Nähe der Trasse der modernen Straße noch heute verfolgen . Da diese vollkommen neutrassiert wurde, kann man die alten Wege sogar noch heute begehen, zuweilen werden sie derzeit auch als Forstwege genutzt . In schlechteren Zustand stellen sich heute die meisten Wege da, die den westlichen Berninazugang nutzten . Ihre Anfänge am Paß sind heute vom Berninasee überflutet, aber gleich unterhalb der Staumauer sind sie noch deutlich erkenntlich . Dort kreuzen sie bei der Galleria Lunga die Bahntrasse, um dann nach Osten schnell ins Tal der Pila hinabzusteigen . Von dort führen sie wenig oberhalb der Pila nach Cavaglio . Wahrscheinlich gab es auch schon frühe Wege, die entlang des Berghanges oberhalb von Berninasee und Bahn entlang führten, von welchen aber faktisch keine Spuren mehr erhalten sind . Dennoch scheinen dort Wege als wahrscheinlich, würden sie doch auf einer recht sicheren und direkten Trasse, oberhalb der westlicheren Wege und in beträchtlicher Hanglage, nach Cavaglio führen, wo sich ohnehin alle Wege an einer Engstelle des Tales wieder vereinigen . Spätestens südlich der Motti da Cavagliola gab es dann nur einen Weg des westlichen Bernina, dieser verläuft ähnlich der Trasse der Berninabahn, welche er immer wieder kreuzt . Im Bereich der Bahn ist er auch in großen Teilen noch vorhanden und nutzbar, insofern er nicht durch deren Bau zerstört wurde . Westlich von San Carlo, wo sich auch heute Bahn und Straße vereinigen, vereinigten sich auch die alten Wege die von Bernina-Ost und West hinab kamen .

### Die moderne Kunststraße

Graubündens Oberingenieur Richard LaNicca entwarf 1832 die Vorschriften zum Bau einer Straße im unteren Puschlav, deren Bau man auch umgehend begann . Im folgenden Jahr forderte er dann auch den Bau einer Paßstraße, die aber nicht vollständig befahrbar sein sollte . Zwischen Pisciadello und Pontresina sollte weiterhin gesäumt werden . Gute 2,40m sollte die Straße nur breit sein, recht schmal also, selbst für die damaligen Verhältnisse . Aber es sollte dennoch noch Jahre dauern, bis man 1842 recht zaghaft mit den Bau begann, aber erst 1847 begann man den Bau richtig . Bauleiter war Ingenieur Simon Bavier, der spätere Bundesrat der auch zahlreiche andere schweizer Verkehrsprojekte ankurbelte . Bis 1857 war die Straße von Poschiavo bis Lejnair fertig gestellt, nach einer fünfjährigen Baupause baute man dann die Scheitelstrecke und die Nordrampe bis Samedan, welche man 1864 fertigstellte . Anschließend wurde auch die Puschlaver Talstraße ausgebaut . So war man erst im Jahre 1865 mit der 53,7km langen Straße fertig, deren Bau 716.000 Franken kostete, weitere kleine Ausbauten waren aber noch notwendig, so wurde die Straße auf 4,2m verbreitert, was allein noch mal 200.000 Franken verschlang .

Auf der Südseite des Bernina waren wegen der Lawinengefahr im Bereich der Paßhöhe der Bau

# ALPENPÄSSE - VELTLIN

zweier kleiner Tunnel notwendig, hundert Jahre später wurden diese aber wieder aufgegeben, da man hier die Strecke neutrassierte . Mit der Fertigstellung der Straße wurde das 1519 vom dem Pontresiner Thomas Maurici erbaute Hospiz an der Bernina, zum Hotel großzügig ausgebaut . Der Verkehr stieg bald wieder an, Säumer mit Maultieren oder Wagen zogen über den Paß, und auch viele Touristen kamen bald . Entlang der Straße zog bald Wohlstand ein, denn sie sicherte vielen Familien, besonders derer aus den Puschlav, den Lebensunterhalt . Auch eine Postkutschenverbindung führte über den Paß, im Sommer mittels einer Kutsche, im Winter mittels Schlitten . Aber 1913 stellte man den Postverkehr wieder ein, denn nunmehr verkehrte die Bahn wintersicher über den Paß .

In den letzten Jahrzehnten wurde diese Straße umfangreich modernisiert und braucht heute im Winter nur noch selten gesperrt werden . Seit 1926 eingeschränkt und seit 1929 allgemein, ist die Berninastraße auch für den Autoverkehr freigegeben, bis dahin war der Bernina, einer der letzten Paßstraßen, auf den dies noch untersagt war . Die Berninastraße bekam bei ihren Bau eine Trassierung, die sie um 70m höher brachte, als die eigentliche Paßhöhe, in deren Folge nutzt sie den sogenannten östlichen Bernina und erreicht ihren Scheitelpunkt bei 2328m . Das Hospiz und die eigentliche Scheitelhöhe befindet sich aber etwas weiter westlich, auf einer Höhe von 2307m . Nach einer umfangreichen Modernisierung im Jahre 1952 und nochmals in den 60er Jahren, bietet die Berninastraße dem modernen KFZ-Verkehr auch kaum noch zu große Schwierigkeiten . So wurden 1961-62 nicht nur die beiden Tunnel in Paßnähe aufgeben, sondern auch bei Diavolezza die Straßentrasse von der der Bahn getrennt . Anschließend erfolgten Neutrassierungen am Puschlaversee und bei Pontresina . Seit 1962 wuchsen auch die Forderungen an den Bernina wieder im Winter offen zuhalten. Der Betreiber des Berninahospiz unternahm im Winter 1963/64 erstmals einen Versuch, zumindest die Nordrampe bis zu seinen Hotel freizuhalten . Der erste Versuch schlug fehl, glückte aber im folgenden Winter . Seit 1965/66 wird dann die Straße wenn möglich den ganzen Winter über wieder freigehalten .

Die Berninastraße führte, bis man jüngst eine Umgehung baute, durch die Ortschaft Pontresina, die ihren Ursprung zum Teil auf Sarazenen zurückführt, die bis hier im 10.Jh. vorgedrungen sein sollen . Nach alten Legenden, soll sich die moslemische Sprache, Kultur und gar Religion hier bis ins 13.Jh. hinein gehalten haben . Noch heute wacht über den Ort der sogenannte Sarazenen-turm, ein mittelalterlicher Burgturm, der den alten Paßweg sicherte und auch als Mautstation diente .

## Die Berninabahn

Auf einer Schmalspurtrasse fährt Europas höchste Eisenbahn ohne Zahnradantrieb, über zahllose, verwegene konstruierten Viadukten und Schleifen hinweg, hoch auf die Paßhöhe . Den Scheitelpunkt überquert die Bahn bei 2253m, also gute 70m unterhalb der Paßhöhe die die Straße nimmt, dies kommt daher das die Straße kurz vor der eigentlichen Höhe des Bernina, einen anderen Weg nach Süden nimmt, als die Bahn, die den sogenannten Bernina-West nutzt, wie einst der neuzeitliche Weg . Den Paß überqueren Straße, wie auch die Eisenbahn ohne einen Scheiteltunnel, oder gar Basistunnel, wie all die anderen Bahnen die die Routen der höheren Pässen nutzen . Um den starken Höhenunterschied auf der Südrampe zwischen Alp Grüm und Gadera zu überwinden, mußte man zehn enge Kehren bauen, die man sonst nur von Straßen kennt. Bei Anlage einer Normalspurbahn wären solcherartige Kehrenanlagen nicht möglich, eine Meterspurbahn ermöglicht hingegen solche überaus enge Gleisführungen .

Die Berninabahn war schon einige Zeit vor ihren tatsächlichen Bau als Teilstück einer Bahnlinie München-Fernpaß-Landeck-St.Moritz-Chiavenna-Mailand projektiert, zu deren Ausführung es aber nie kam . Die Diskussion zu dieser Bahnstrecke wurde bald wieder eingestellt, weil man sie nun in der Nähe des Stifiser Joch bauen wollte . Damit hätte jegliche Diskussion um den Bau einer Berninabahn endgültig beendet sein können, denn der Berninapaß bietet eher denkbar schlechte Möglichkeiten für einen Bahnbau . Während der Beginn der Nordrampe bei St. Moritz gerade mal gute 600 Meter unter der Höhe des Scheitelpunktes liegt, sind es beim Ende der Südrampe in Tirano schon gute 1800m ! Das dreifache, wobei zwischen der Paßhöhe und Tirano nur 27km Luftdistanz bestehen . Genug Gründe das man gerade hier am Bernina keine Bahn bauen würde . Dennoch beginnen gleich zwei private Unternehmen sich um den Bau einer solchen Bahn zu

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

bemühen . Eine Touristenbahn schwebt diesen vor, womit seiner Zeit ein lukratives Geschäft zu erwarten war . Und die Anforderungen einer Touristenbahn bestimmen auch die Linienführung der Bahn, den der Bernina ist einer der schönsten und eindruckvollsten Alpenpässe . Das trifft vor allem auf die Südrampe zu, denn die Nordrampe ist von der Natur schon regelrecht vorgeschrieben, und verläuft daher auch parallel zu dortigen Straße . Auf der Südrampe nimmt die Bahn aber nicht eine Trasse ähnlich der Straße, sondern die viel schwerer zu bewältigende westliche Berninatrasse .

Die Züricher Firma Froté und Westermann reichte 1899 das erste Konzessionsgesuch für eine Berninabahn ein . Sie wollten eine elektrische Straßenbahn bauen und erhielten tatsächlich eine Konzession . Aber eine Nürnberger Firma legte ein Konkurrenzprojekt vor, welches die Züricher zwang ihr Projekt zu verbessern . Nunmehr sollte die Berninabahn nur noch zum Teil auf der Straße verlaufen, zu einen Großteil aber eine eigene Trasse bekommen . Zum Bau kam es trotz Konzession aber nicht, da die Finanzierung nicht gesichert werden konnte . Aber 1904 wurde in Mailand ein Konsortium gegründet, welches den Bau und den Betrieb einer Berninabahn einleiten und ermöglichen sollte . Nunmehr wurde auch eine Bahn mit einer zum Großteil von der Straße unabhängigen Trasse geplant, das Projekt hatte aber noch manche Mängel . Man arbeitete darauf ein neues Bahnprojekt aus, welches eine gestrecktere Linienführung aufwies . So wurden die bei Pontresina und Cavaglia ursprünglich geplanten Spitzkehren fallengelassen, dennoch teilte die Bahn sich auf einigen Abschnitten ihre Trasse mit der der Straße, der Charakter einer Straßenbahn war so immer noch erhalten, was sich in Zukunft für den alltäglichen Betrieb als negativ auswirken sollte . Andererseits projektierte man auf den ersten Blick bahnbetrieblich eher unsinnige Trassenverlegungen, so legte man die Bahn etwas höher an und führte sie extra über aussichtsreiche Punkte, Ziel war es den Touristen, für die die Bahn bestimmt war, einen möglichst eindrucksvollen Blick zu gewährleisten .

Der Baubeginn verzögerte sich immer wieder, da es immer wieder zu Änderungen des Bauprojektes kam, die auch die Trassierungen betrafen . Erst am 16.Juli 1906 konnte man mit den Bauarbeiten beginnen . Auch während der Bauarbeiten erfolgten immer wieder deutliche Änderungen der Trasse, die den Baufortschritt verzögerten . Doch am 5.Juli 1910 konnte man endlich die 60,68km lange Bahn eröffnen . Auf der Nordrampe folgt die Trasse der Bahnstrecke zu großen Teilen parallel zu denen der Straße, nimmt aber nur wenig vor dem Scheitelpunkt einen etwas westlicheren Weg als die Südrampe der Straße, erst bei Poschiavo treffen beide wieder aufeinander . Beide Verkehrswege, Bahn wie Straße, haben einen gemeinsamen Anfang und ein gemeinsames Ende ihrer Strecken, in Italien nutzt die Bahn sogar die Straße mit . In den Anfangsjahrzehnten der Bahn gab es auch noch zahlreiche Abschnitte der Bahn die ihre Trasse mit der der Straße teilten, so bei den Bernina-Häusern, die Probleme die sich daraus entwickelten waren aber so stark, das man bald wieder trennte . Mal durch Neutrassierung der Straße, mal durch die der Bahn, je nachdem, was als geeigneter erschien . Im Norden ist es das deutschschweizerische St.Moritz, wo die Bernina-Bahn beginnt und der Bernina-Express Anschluß an den berühmten Glacier-Express der Bündnerischen Bahnen hat, der die Verbindungen mit dem Wallis und der Zentralschweiz schaffen. Im Süden ist es das italienischsprachige Tirano in nur 429m Höhe, wo Anschluß an das italienische Bahnnetz besteht .

Beim Bau der 60,7km langen Strecke war es den Ingenieuren trotz der schwierigen Trasse gelungen auf Tunnel größtenteils zu verzichten, dies auch um den Touristen bei ihrer Bahnreise eine möglichst freie Sicht zu gewährleisten . Nur zwölf Tunnel wurden notwendig, davon fünf Kehrentunnel, mit insgesamt 2311m Länge, wobei allerdings einer später wieder aufgegeben wurde . Um trotzdem mit dem Gelände Herr zu werden, nutzte man dann um so mehr auch Viadukte und natürliche Rampen . Von Anfang an plante man die Bahn elektrisch, ein bahneigenes Wasserkraftwerk bei Brusio diente dabei zur Versorgung mit den nötigen Strom . Zwischen den Jahren 1908 und 1910 wurde die Berninabahn abschnittsweise eröffnet, und im Winter 1913/14 konnte auch der durchgehende Winterbetrieb der Bahn eröffnet werden . Davor wurden bereits Teile der Strecke auch im Winter betrieben, insbesondere umfangreich nach dem man 1911/12 zwei Dampf-Schneesleudern bei der Lokomotivfabrik Winterthur kaufte um dadurch die vielen verwehungsgefährdeten Streckenabschnitte vom Schnee offen zu halten . Umbauten an der Strecke, ja sogar Streckenverlegungen machte die Berninabahn alsbald überaus wintersicher, weshalb im Winter 1913/14 letztmals der Pferdeschleppersatzverkehr auf dem letzten kleinen,

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

bisher nicht offen gehaltenen Abschnitt zwischen Cavaglia und Alp Grüm. eingestellt werden konnte . Seit 1936 ist ein weiterer Schritt zur Offenhaltung der Strecke im Winter getan, die 'kombinierte Schneeräumung', mit der nunmehr ein 6m breiter Schneekanal freigemacht werden konnte . Dies wurde mittels eines Verbandes aus vier Fahrzeugen erreicht, der erst den Schnee von der Strecke wegschleuderte um dann anschließend den Schnee an dessen Rand ebenso wegzuschleudern .

Aber kaum das die Berninabahn bereit dazu war tausende Touristen über den Paß zu bringen, brach der 1.Weltkrieg aus und da man sich unweit der Kriegszone befand, blieb jeglicher nennenswerte Touristenverkehr aus . Kaum noch Züge fuhren über die Grenze und auf schweizer Seite wäre die Strecke wohl wieder stillgelegt worden, wenn das schweizer Militär ihrer nicht so stark bedurft hätte . Aber auch nach dem Krieg kann der Betrieb nur Dank Subventionen aus dem schweizer Bundeshaushalt aufrecht erhalten werden kann . Die Betriebsergebnisse sehen mal besser, mal schlechter aus, und sind wie andern Orts auch, ein Spiegelbild der Weltwirtschaft bzw. -politik . Dann beginnt der zweite Weltkrieg und die marode Berninabahn steht wieder vor dem aus, aber die schweizer Bundesregierung fädelt die Fusion mit der Rhätischen Bahn ein . Seit 1943 ist die Berninabahn daher auch Teil der Rhätischen Bahn, die Bahn-betrieb und Strecke übernahmen . Das kurze südliche Stück der Berninabahn, welches sich auf italienischen Boden befindet, kam gar erst 1950 an die Rhätische Bahn .

Die Direktion der Schweizer Berninabahn ließ insbesondere in den Anfangsjahren laufend im Winter die einzelnen Streckenabschnitte auf Schneeverwehungen und Lawinen überprüfen . Aus diesen Erfahrungen resultierend wurde die Bahntrasse mehrmals verlegt, bis man die optimalste Trassierung fand . Einer der umfangreichste Verlegungen fand 1934 statt, wobei bei der Alp Bondo die Berninabahn auf 2.6km neutrassiert wird . So konnte aus einer Saisonbahn, die hauptsächlich dem Fremdenverkehr diente, mit der Zeit eine leistungsfähige Ganzjahresverbindung geschaffen werden . Dies nicht ohne Opfer, noch um 1975 hieß es, das noch kein Bahnmeister der Berninabahn, eines natürlichen Todes gestorben sei, alle wurden Opfer ihres Dienstes .

### **Forcola di'Livigno (2315m) \*\*\***

Berninapaßstraße -> Livigno

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 2

Bis im Jahr 1960 eine Straße über die Forcola di'Livigno eröffnet wurde, der auf deutsch zuweilen auch als 'Livigner Pforte' bezeichnet wird, war dieser Paßübergang nur zu Fuß erreichbar . In den Jahren 1958-1960 wurde die Nordseite der Paßstraße erbaut, ein gutes Jahrzehnt später, baute man auch die nur wenige Kilometer lange Südrampe . Von einen regen Saumverkehr vor dem Straßenbau kann aber nie die Rede gewesen sein, besaß doch das Livigno Pässe mit einer übergeordneteren Bedeutung . So hatte die Forcola di'Livigno auch immer nur eine eher lokale Bedeutung, einer der wenigen Höhepunkte war, als im Kriegssommer 1635, der im Dreißigjährigen Krieg so berühmte Heerführer Rohan, vom Cassanapaß kommend über den Forcola di' Livigno zog um in Tirano einzufallen . In der modernen Zeit bietet die Straße über die Forcola di'Livigno eine zwar nicht wintersichere, aber im Sommer doch recht reizvolle Variante vom Berninapaß in die zollfreie Zone von Livigno zu kommen .

Weniger bedeutsam war der Weg über den Passo di Val Viola (2455m) der von der Berninastraße unweit der Paßhöhe, direkt nach Bormio führt . Ein steiniger Karrenweg auf der Ostrampe zum Passo di Val Viola war einst bei Motorradfahrern ob seiner schwierigen Befahrbarkeit sehr beliebt . Seit der Verhängung eines strikten Fahrverbotes und einiger Verschüttungen ist er aber nicht mehr befahrbar . Etwas oberhalb gibt es seit einiger Zeit einen neuen Fahrweg, die AEM, welche hier die Wasserkraftwerke betreibt, ließ diesen als Privatstraße erbauen .

Wer vom Passo di Val Viola nicht in die Schweiz will, hat seit etwa Mitte der 90iger Jahre des 20.Jh. über einen neugebauten Abschnitt des Sentiero Italia, eine Verbindung zum Val Grosina erhalten . Ein gut begehbarer Wanderweg führt nun über den Passo Dosedè (2824m) und den Passo di Vermolera (2732m) . Wer früher hier lang wollte, dem stand nur ein gefährlicher und anstrengender Pfad zur Verfügung, oder ein Grenzweg, entlang des Gebirgskammes über Pass

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

da Sach bzw. Passo di Sacco welcher aber sehr 'verschlängelt' ist . Wer dann noch, erst mal in Malghera angekommen, dann doch noch zur Berninastraße möchte, dem steht ein Weg über die Bragascharte (2569m), auch Brocchetta di Braga oder Passo Pedruna, zur Verfügung . Einen neuen Militärweg gibt es hier, der mit einigen Neu-bauten zu einen Wanderweg ausgebaut wurde, und der in jüngster Zeit weitere Ausbauten zu einen befahrbaren 'alpwirtschaftlichen Wirtschaftsweg' erfuhr .

Wie andern Orts auch, hatten alle diese letztgenannten Übergänge keine nennenswerte historische Bedeutung, wenn sie überhaupt genutzt wurden, dann eher lokal, vor allem wohl im späten 19.Jh. und frühen 20.Jh., für den lokalen Grenzverkehr, den Viehtrieb und sicher wohl auch den Schmuggel . Ein ähnliches Schicksal gilt auch für die heute kaum noch begangenen Übergänge in der Nähe, dem Guinzana, dem Valüa, und dem Portun .

**Passi di Eira (2209m) \*\*\***

**Passo di Fosagno (2291m) \*\***

Livigno -> Bormina

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Erst im Jahre 1914 wurde eine Straße über den Fosagnopaß gebaut, deren Fertigstellung ins Valle Livigno wegen des 1.Weltkrieges verhindert wurde . So konnte erst in den Nachkriegsjahren die für die Versorgung des Valle Livigno so wichtige vom Verkehr genutzt werden . Die Fosagno-Eira-Straße ist eine überaus kurvenreiche Straße mit zahllosen Ingenieurbauten, die über die Pässe Eira und Fosagno ihr Ziel erreicht . Sie stellt die einzige inneritalienische Verbindung in dieses Tal dar, ist aber nicht das ganze Jahr über geöffnet . Deswegen und zur wirtschaftlichen Erleichterung der in Livigno lebenden Bevölkerung wurde die gesamte Talschaft zu einen italienischen Zollausschlußgebiet erklärt, welches Touristen gerne für preiswerte Einkäufe nutzen . Das man die Straße über zwei Pässe baute ist ein wenig unerklärlich, hätten doch die topographischen Verhältnisse doch auch eine bequemere und sichere Trasse, mit nur einen Paß erlaubt .

Zwar wird diese so wichtige Zufahrtsstraße ins Valle Livigno nach Möglichkeit auch im Winter offengehalten, aber gerade in schneereichen Wintern kommt es dennoch immer wieder zu Sperrungen . Einzige Alternative um ins Valle Livigno zu gelangen, ist dann nur noch die Straße von Munt la-Schera . Diese Straße ist keine Paßstraße, sondern eine Tunnelstraße, die aber in ihrer Bedeutung mit einen Paß arg verwandt ist, weil sie die einzige wintersichere Verbindung des Valle di Livigno mit der 'restlichen Welt' darstellt . Der einspurige und ampelgeregelt Tunnel mußte ursprünglich als Zufahrt für das Wasserkraftwerk des Lago del Gallo errichtet werden, da das Abflusstal des Livigno die Anlage einer Straße nicht erlaubt .

**Passo di Alpisella (2285m) \*\***

Livigno -> Valle di Fraèle

Trassierung ; Fahrweg; SG 5 (nur mit Genehmigung)

Vom Lago di San Giacomo zweigt ein kehrenreicher, aber sehr schmaler Fahrweg zum Passo di Alpisella ab, die man aber nur mit einer Sondergenehmigung der Gemeinde Premadio befahren darf . Früher ging dieser Weg auch über den Scheitelpunkt hinaus, ist aber heute nicht mehr benutzbar, da Trassen-teile abgerutscht sind und der Rest dem Verfall preisgegeben ist . Nutzung fand er besonders vom 15.-17.Jh. für den überregionalen Waren- und Viehhandel zwischen den Bündner und den Venezianern .

**Passo Cassana (2694m)**

Oberengadin -> Livigno

Trassierung ; Fahrweg; SG 4

Einstmals galt der Cassanapaß als Verlängerung des Scalettapaßes auf der einen Seite, und es

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

Alpisella-paßes auf der anderen Seite . Über diese Pässe führte vom 15.-17.Jh. eine wichtige Route des damaligen bündnerisch-venezianischen Handelsverkehrs . Am 26.Juni 1635 dringt Prinz Heinrich von Rohan über den Cassana ins Livigno vor und marschiert über die Forcola di Livigno nach Tirano .

Heute sind die alten Wege größtenteils verfallen, auch später geschaffene Wege sind mehr schlecht, als recht . Auf der Ostrampe zum Passo Cassana führt eine grob geschotterte Bergstraße, die auf ihren oberen Ende zu einen Erdweg wird und nur bei trockenen Wetter befahren werden sollte und auch dann nur unter Vorsicht . Dieser Fahrweg endet kurz unter der Scheitelhöhe des Paßes, der Übergang selbst ist nur zu Fuß erreichbar .

### **Passo di Fraèle (1955m) \*\*\***

Val Mora -> Valle di Fraèle

Trassierung ; Fahrweg; SG 3-4

Der Fraèlepaß stellt eine gewisse Einzigartigkeit im Bereich der Alpen da . Mit einer Scheitelhöhe von unter 2000m ist er der einzige solche Paß des Alpenhauptkammes zwischen dem Reschen und Maloja, wo alle anderen Pässe deutlich über 2000m liegen . Auch seine Lage ist offensichtlich ideal, bildet er doch eine hervorragende Fortsetzung eines Weges aus dem Addatal ins Inntal, bzw. auch Richtung Rheintal hin . Allein auf Grund seiner Topographie müßte der Fraèlepaß daher zu den wichtigen Pässen der Alpen gehören, dennoch führt nicht mal ein unbedeutendes Verbindungssträßchen von Graubünden über den Fraèle ins Veltlin, sondern eben nur ein einfaches aus dem Veltlin kommendes und im Paßbe-reich endendes Sträßchen und dieses auch nur, wegen den umliegenden Kraftwerksbauten . Es ist eigentlich schon erstaunlich das dies so ist und nicht anders . Das es mit der Schlucht von Munt la Schera auch hier eine enge Schlucht, ähnlich der Viamala oder Schöllenen, gibt, kann eigentlich nicht der Grund sein, der dem Fraèle seiner Zukunft beraubte in einem Zug mit dem Gotthard oder Brenner genannt zu werden, oder zumindest mit dem Bernina oder Reschen . Immerhin gibt es hier schon seit alters her einen Weg entlang des Spöflusses, welcher schon von Carl Ulysses von Salis 1807 als Reitweg beschrieben wurde .

Anders als heute zog vom 15.-17.Jh. über den Fraèlepaß zumindest ein Teil des damaligen regionalen inneralpinen Vieh- und Warenverkehrs . Dieser führte von Davos über den Scaletta- und Casannapaß nach Livigno, und von dort über den Alpisella- und Fraèlepaß auf die veltlinische Addastraße, von der zahlreiche Pässe hinein in venezianisches Gebiet bedient werden konnten . An diese einstige Bedeutung erinnern die Ruinen einer alten Festung, die sich auf halben Wege über einen Abhang befindet . Von zwei alten Türmen, die sich noch heute am Ende des Aufstieges erheben, konnte man den Paßweg bis nach Bormio hin gut kontrollieren . Heute kann man zumindest den herrlichen Ausblick bis in das bormesische Gebiet genießen . Im Oktober 1634 zogen Soldaten über den Fraèlepaß und im Val Fraèle standen sich die Truppen des Herzogs Heinrich von Rohan den österreichisch-spanischen Truppen gegenüber und konnte bei einer Schlacht sogar einen Sieg über diese erringen . Im 18.Jh. verlor der Fraèlepaß aber seine Bedeutung, kurzzeitige Planungen zum Bau einer befahrbaren Straße wurden alsbald wieder fallen gelassen, es bedurfte erst der Wasserenergiewirtschaft, die für Kraftwerke in diesen Raum auch Werkstraßen benötigen . Sowie dem Militär, welches hier, seit dem 1.Weltkrieg so manchen Weg anlegten .

Auch von St.Maria im Münstertal bestand ein alter Handelsweg der durch das Val Mora über den Passo Val Mora hin zum Fraèlepaßweg führt . Eigenartiger Weise ist seit Mitte der 80er Jahre der Weg über den Passo Val Mora gesperrt . Wer dennoch versucht ihn zu nutzen, riskiert eine Strafanzeige wegen illegalen Grenzübertritts . Allerdings kann man von der Alp Mora auch einen alten Weg über das Döss dal Termel (2324m) nehmen, der hin zum Ofenpaß führt und so das Val Mora dennoch nicht zur Sackgasse werden läßt .

Für einen ersten Kraftwerksbau wurde 1926-27 auch eine erste Straße über den Fraèlepaß angelegt, sie war zwar überaus einfach, aber dennoch befahrbar . Zum Bau des Cancano Staudammes bauten die Kraftwerksbauer in den Jahren nach dem 2.Weltkrieg die Werkstraße

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

über den Passo Torri di Fraèle aus, die eine Verlängerung über den Passo di Fraèle hinaus fand . Diese Paßstraße stellte als Werkstraße während des Kraftwerkbauens ein Unikum da, sie war die einzige Straße der Hochalpen, über die eine Oberleitung geführt wurde . Diese diente Elektro-LKW's der Kraftwerksbauer um Zement vom mehr als 50km entfernten Bahnhof in Tirano, zur Baustelle zu transportieren . Sie wurde knapp zweispurig, aber nicht staubfrei errichtet . Der Passo Torri di Fraèle wird dabei von einem kurzen Scheiteltunnel unterquert, nachdem die Straße zum Anstieg 17 dicht über einander liegende Kehren benötigte . Man kann aber auch eine direkte Verbindung vom Lago di Cancano nach Bormio nutzen, dort wo die alten 'Römerbäder' sich befinden, sie ist aber steil und heute faktisch nur noch dem Wanderer vorbehalten .

### **Stilfser Joch** (2759m) \*\*\*\*\*

Trafoi -> Bormio

Trassierung ; ausgebauter Straße; SG 3

Das Stilfser Joch, benannt nach der Ortschaft Stilfs, östlich des Paßes, gehörte nie zu den überregional bedeutenden Pässen - im Gegenteil, er stand bis zum Bau der Stilfser Joch-Straße immer im Schatten des Umbrailpaßes . Dieser wurde in früheren Zeiten 'Wormser Joch' genannt, nach der Ortschaft Bormio, zu deutsch Worms . Auch das Stilfser Joch nannte man einst nach der Ortschaft Bormio/Worms, 'Wormser Steig' . Wenn auch der damalige Paßverkehr über das Stilfser Joch sicher nicht rege war, wurde er sicher doch auch immer wieder begangen . Es gibt Funde die sogar auf eine Nutzung in der Bronzezeit schließen lassen . Bei den Römern führte dann eine zeitlang sogar ein Saumweg über ihn, der eine gewisse Bedeutung aufwies, da er einen schnellen Zugang und Flankenschutz für die über den Reschen führende Via Claudia Augusta bot .

Archäologisches Zeugnis für einen Verkehr über das Stilfser Joch scheint eine Kultstätte an den heißen Quellen von Bormio zu bieten . Dort fand man ein einzigartiges Fragment eines Steinrelief, welches eine überlebensgroße Götterfigur mit einem Hörnerhelm, einem Schild und Standard zeigt . Ihr nähert sich ein Mann in einem kurzen Rock und einem Messer am Gürtel, welcher ein Horn bläst . Auch er scheint eine Lanze zu halten, mit einem daran befestigten Schild, vielleicht eine Weihegabe an den Gott . Der Steinfries wurde auf das 5.-4.Jh. v.u.Z., also der Eisenzeit, datiert .

Auch das Mittelalter hindurch fand das Stilfser Joch eine gewisse Verwendung, um dann in der Neuzeit als Paßweg selbst von Einheimischen kaum noch genutzt wurde . Im Dreißigjährigen Krieg, in dem zwar ganz Europa einbezogen ist, der aber hauptsächlich auf deutschen Boden tobte, wurde das Stilfser Joch auch mehrfach vom Militär genutzt . Im Jahre 1632 ziehen mailändische Truppen über das Stilfser Joch um den österreichischen Erzherzog Leopold beizustehen . Im nächsten Jahr zog neuerlich ein mailändisches Heer über das Stilfser Joch, der von 12.000 Soldaten und 1600 Pferde überquert wurde, während der Herzog von Mailand mit seinen Gefolge aber über das Wormser Joch zieht . Und wiederum ein Jahr später zog der spanische Kardinalinfant Don Fernando, der Bruder des spanischen Königs, mit 21.000 spanischen Soldaten über das Stilfser Joch ins Vinschgau .

Um die Paßverbindungen nach Norden zu verbessern, plante Bormio im Jahre 1795 den Ausbau eines der alten Wege die über das Wormser bzw. Stilfser Joch führten, zu einem Karrenweg . Aber der Neid der Engadiner, die befürchteten das somit der bisherige durch das Engadin führende Handelsverkehr somit zum Reschen abgelenkt werden würde, verhinderte einen Ausbau . Aber es bleibt nicht lange still um das Stilfser Joch, als im Jahre 1808 Bayern mit italienischen Gebieten einen Handelsvertrag abschließt, kommt es auch zu Studien zum Bau einer von Bormio nach Norden führenden Paßstraße . Neben den Fraèlepaß und das Wormser Joch, betrafen sie vor allem das Stilfser Joch . Ein weiteres Vorhaben, was den Bau einer Straße vorsah, die über den Gaviapaß und durch das Val di Forno ins Martelltal führen sollte, wurde abgelehnt das es zu sehr durch vergletschertes Gebiet führen sollte . So entschied man sich für das Stilfser Joch . Ein erstes Projekt wurde sogar entwickelt, was eine 2,70m breite Straße zwischen Bormio und der Paßhöhe betraf . Bevor die Planungen über die Paßhöhe fortgesetzt werden konnte oder mit dem Bau begonnen werden konnte, änderte sich die politische Lage in Europa so sehr, das es wichtigeres gab als den Bau einer Handelsstraße .



# ALPENPÄSSE - VELTLIN

Längst war von den alten Wegen über das Stilfser Joch nichts mehr vorhanden . Der bereits Ende des 18.Jh. entstandene Ruf nach einer Straße die die Alpen im Wormser Raum überqueren sollte wurde im 19.Jh. immer lauter, nicht nur im Veltlin, sondern auch in Mailand, welches sich eine bessere Anbindung an Bayern, durch diese Straße erhoffte . Auch der Kaiser setzte sich für solch eine Straße ein . Wenn man dabei Anfangs auch an eine Straße über das Wormser Joch (Umbrailpaß) dachte, fiel bald der Blick auf das benachbarte Stilfser Joch, konnte doch durch selbiges, schweizer Gebiet umgangen werden . Bereits der erste Plan sah vor, durch einen Gebietsaustausch doch einen Weg über das Wormser Joch zu ermöglichen, mußte aber wegen der sturen Haltung Graubündens wieder fallen gelassen werden . Man landete immer wieder bei den einzige Möglichkeit, den Bau einer Straße über das Stilfser Joch .

## Die moderne Kunststraße

Seit dem Wiener Kongreß 1815 gehörte die Lombardei, damit das Veltlin, wie auch zahlreiche andere oberitalienische Gebiete zur Habsburger Monarchie . Vor allem aus militär-strategischen Gründen, um einen direkten Zugang zum Veltlin und nach Mailand zu erhalten, wurden die Planungen zum Bau der Stilfser Joch-Straße wieder forciert . So setzte Kaiser Karl I. im Jahre 1818 eine Kommission ein, die vor Ort die Trassierung festlegen sollte . Der anfängliche Plan sich bei der Trasse der Straße, an die des alten Weges zu halten, mußte aber bald wieder fallengelassen werden . Das betraf vor allen die Trasse durch das Trafoital, die bisher von Prad über Gladnitz, Patzlar, Stilfs und Gomagol nach Trafoi führte . Eine Straße durch das dortige Terrain war aber einfach nicht zu realisieren und mußte daher verlegt werden . Mit der Trasse, legte man auch die Ausbaudaten fest; die Straße sollte eine Breite von 5m aufweisen, wobei man bei Brücken auf 4m zurückwich . Die Maximalsteigung sollte 10% nicht übersteigen, und alle 500m sollten 30m lange Abschnitte mit einer Maximalsteigung von 3%, dem bergaufsteigenden Verkehr Ruhemöglichkeiten bieten .

Noch im Jahre 1820 begann man mit dem Bau der Straße, die schon im Jahre 1825, nach einer nur 21 monatigen Bauzeit fertiggestellt und in technisch vollendeter, wie eindrucksvoller Trassierung dem Verkehr übergeben werden konnte . Die Anlage von zahlreichen Kehren war dabei unumgänglich, allein auf der Ostrampe waren derer 48 nötig, und selbst auf der Westrampe immer noch 34, mit denen sie Straße regelrecht auf das Joch sich schraubt . Um die Straße vor Lawinen zu schützen und im Winter wenigstens für Schlitten passierbar zu halten, auf der Westrampe waren diese gemauert und sind heute noch zu Teilen erhalten, auf der Ostrampe aber nur aus Holz . Die Österreicher erbauten sie mit den gleichen französischen Straßenbaufachleuten, die für sie kurz vorher auch schon den österreichischen Anteil der Straße über den Splügen bauten . Die Bauleitung lag beim Ingenieur Carlo Donegani aus Brescia, der auch viele andere Verkehrsbauprojekte Österreichs entwarf, neben Wasserstraßen waren dies auch Paßstraßen, wie eine über den Loiblpaß . Aber die Straße über das Stilfser Joch war sein überragenstes Werk, weswegen er auch nach dessen Fertigstellung, vom Kaiser in den Adelsstand gehoben wurde und fortan den Titel 'Nobile di Monte Stelvio' trug .

Aber nur zaghaft wurde die Straße vom Verkehr angenommen, daran änderte auch nur wenig das sie im Winter genutzt wurde, wo man die Fuhrwerke einfach auf Schlittenkufen aufsetzte . Im Jahre 1831 wurde auch eine Eilpost eingerichtet, die die gesamte Strecke zwischen Mailand und Landeck in 115 Stunden, also 5 Tagen bewältigte, aber 1838 wieder eingestellt wurde . So richtig konnte sich der Güterverkehr am Stilfser Joch nicht durchsetzen und es hatte insgesamt nur Bedeutung für die Militärstrategen . Als dann Österreich 1859 die Lombardei an Italien verlor, verlor damit das Stilfser Joch auch an seine Bedeutung, zumal es jetzt genau an der Grenze lag . Der Straße schien das Schicksal des totalen Verfalls bevorzustehen, der in diesen Hochlagen schnell vor sich ging. Zwar wurde im Jahr 1870 eine Maut für die Nutzung der Stilfser Joch-Straße eingeführt, mit dem man die Instandhaltung der Straße finanzieren wollte, doch muß das Geld irgendwo im Fiskus versickert sein, an der Straße tat sich nicht viel . Was dann wohl auch der Grund war, weshalb 1894 die Maut wieder aufgehoben wurde . Italien ersuchte jedoch Österreich alsbald wieder die Nordrampe instand zu setzen, aber das Reichskriegsministerium sprach sich dagegen aus und wollte die Stilfser Joch-Straße gänzlich auflassen . Aber Josef Lasser von Zollheim, der damalige Statthalter von Tirol sprach sich gegen eine Auflassung aus aus, wollte er

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

doch Fremdenverkehr anlocken, wozu es vorzeigbarer und geeigneter Straßen bedürft hätte .

Nach Jahrzehnten des Verfalls begann man aber erst ab dem Jahr 1897 mit der Wiederinstandsetzung der Straße, die kaum noch befahrbar war . Dies betraf aber nicht nur die zahlreichen, mittlerweile stark verfallenen Holzgalerien auf österreichischer Seite . In den Jahren 1897 bis 1910 wurden an der Stilfser Joch-Straße, verschiedene Umbauten durchgeführt, wobei man die Straße nicht nur Lawinensicherer machte, sondern auch an militärische Aspekte dachte . Bei diesen Arbeiten wurden die alten Trockenmauern mit Beton erneuert und die Fahrbahn auf 6m verbreitert und besonders die Situationen an den recht schmalen Kehren verbessert . Die italienische Seite der Straße wurde erst nach dem 1.Weltkrieg hinreichend verbessert, so das ein Kraftfahrzeugsverkehr in gesamter Länge anstandslos gewährleistet werden konnte . Aber dieser zeigte sich schon zuvor recht stark am Stilfser Joch, so wurde durch das Trafoi-Hotel in Trafoi eine Autowerkstatt und eine Tankstelle erbaut .

Bereits wenige Jahre nach dem 2.Weltkrieg begann man mit ersten Straßenbauarbeiten an der Stilfser Joch-Straße . So wurden ab 1947 zwei Brücken zwischen Trafoi und Sponding neu errichtet . Ähnliche militärstrategische Aspekte der US-Armee, wie sie sich auch am Paß Thurn zu dieser Zeit fanden, mögen dafür Anlaß gewesen sein . Es galt möglichst viele sichere Querverbindungen im Hinterland einer möglichen Front gegen den von der Roten Armee besetzten Gebieten zu erhalten . Der militärische-strategische Aspekt schien das Stilfser Joch auch mehr als ein Jahrhundert nach dem ersten Straßenbau zu beherrschen, langsam aber stetig, eroberten die Touristen den Paß und ließen den Verkehr weiter ansteigen . In den nächsten Jahrzehnten wurde die Straße immer weiter modernisiert, dennoch behielt sie aber ihren ursprünglichen Charakter, den sie seit ihrer Erbauung inne hatte .

### Der Krieg am Stilfser Joch

Kriegsschauplatz wurde das Stilfser Joch vor allem ab der Mitte des 19.Jh., anfangs war es noch eine Nebenschauplatz der Kampfhandlungen die im Tiefland statt fanden, später wurde es dann zum Hauptschauplatz schwerster Kämpfe . Der Anfang wurde bei der 48-er Revolution gemacht, die in halb Europa tobte . Bereits am 25.März 1848 konnten italienische Freischärler das noch völlig verschneite Stilfser Joch besetzen, einzelne drangen auch weiter ins Vinschgau vor, wurden aber letztendlich von österreichischen Truppen, die das Vorfeld des Stilfser Joches besetzen, wieder aufs Joch zurückgedrängt . Erste Vorstöße gegen das Joch mußten von den Österreichern aber ebenso abgebrochen werden, hauptsächlich wegen Schnee und Nebels, wie die der Italiener, die von den Österreichern immer wieder zurückgeschlagen wurden . Die '48-er Unruhen' waren zwar bald wieder vorbei, aber kaum zehn Jahre später erhoben sich die Italiener wieder gegen die Österreicher, diese waren aber diesmal besser vorbereitet und standen in der Umgebung von Bormio . Und auch 1866 rückte das österreichische Militär wieder über das Stilfser Joch, in das nunmehr italienische Veltlin vor, zog sich aber später aus strategischen Gründen auf die Paßhöhe zurück .

Nach dem Italien Österreich-Ungarn 1915 den Krieg erklärte, wurde das Stilfser Joch auch bald Kriegs-schauplatz um den stark gekämpft wurde . Auf österreichischer Seite wurden daher während des Krieges die Festungsanlagen von deutschen und österreichischen Truppen, aber auch russischen Kriegsgefangenen ausgebaut . Andere Festungsanlagen, wie die bei Gomagoi wurden schon errichtet, als die Straße über das Stilfser Joch gerade erbaut war, seiner Zeit sollte es die Paßstraße aber vor allen gegen Norden schützen, man erwartete eher einen Angriff Preußens, als Sardiniens . Zahlreiche Bauwerke im oberen Teil der Paßstraße wurden im Krieg zerstört, so die Hotelbauten die einst am Stilfser und Wormser Joch standen . Hier oben auf der Hochebene, westlich des Stilfser Joches lagen sich Österreicher und Italiener in ihren Schützengräben ebenso gegenüber, wie die Soldaten auf den Schlachtfeldern Nordfrankreichs . Das besondere hier waren, abgesehen von den topographisch bedingten Unterschieden, aber die Schützengräben die auch auf schweizer Seite errichtet wurden, dies um jeglichen 'dummen Gedanken' einer der beiden Seite von Anbeginn an zu verhindern .

Das Stilfser Joch war den ganzen Krieg strategisch wichtig und daher auch immer stark umkämpft, wobei es hier fast nur Artillerieduelle und zahlreiche kleine Scharmützel gab, als größere

# ALPENPÄSSE - VELTLIN

Kämpfe oder gar Schlachten . Dennoch ließen viele Soldaten hier ihr Leben, wenn auch nur ein Drittel durch direkten Feindeinfluß . Ein anderes Drittel stark durch Lawinen, und der Rest durch Krankheiten, Hunger und den sonstigen Strapazen und Gefahren vor Ort .

Wie auch an anderen Schauplätzen des Gebirgskrieges , entstanden auch am Stifser Joch Feldseilbahnen . Österreicher, wie Italiener bauten diese, um besonders im Winter, ihre Truppen in den einzelnen Stellungen zu versorgen . Diese verfielen aber nach dem Krieg und heute dienen die später gebauten Seilbahnen, wie die die auf den Ortlergletscher führt, nur dem Wintersport .

## **Das Stifser Joch-Schnellstraßen-Projekt**

Die italienische Regierung plant eine Schnellstraße entlang der Stifser Joch-Straße, mit einen Straßen-tunnel, der den eigentlichen Paß untertunneln soll . Schon ein Projekt aus den 60er Jahren sah den Bau eines 15,8km langen Straßentunnel zwischen Trafoi und San Antonio-Valfurva vor, der eine Scheitelhöhe von ca. 1300m aufweisen und mit ca. 60 Milliarden Lire zu Buche schlagen sollte . Ein etwas kleineres Projekt sah den Bau eines nur 6,6km langen Tunnels vor, mit einer Scheitelhöhe von ca. 1700m . Ende der 60er Jahre kam es dann sogar zu der Gründung der 'Splügen-Stifser Joch-Tunnel AG', diese sollte, so wie es der Name auch sagt, die Schnellstraßentunnel bauen, die die bisherigen Paßstraßen über den Splügen und das Stifser Joch ersetzen sollen . Im Bereich des Stifser Joches war dies freilich der sogenannte 'Ortler-tunnel', aber auch die Zulaufstrecken von den Talstraßen aus .

Diese Schnellstraße, auch als Autobahn Ulm-Fernpaß-Reschen-Veltlin-Mailand bekannt, hat zu erheblichen Teilen schon Verwirklichung gefunden, die größten fehlenden Passagen sind aber die Paßpassagen, wie die am Stifser Joch . Die Talschaften des Veltlin zeigen dabei ein ganz besonderes Interesse, liegen sie doch bisher eher abseits und sind gerade von Norden her, eher schlecht zu erreichen . Das Ziel aber, eine Reschen-Stifser Joch-Schnellstraße bis zur Jahrtausendwende zu erhalten ist aber zur Utopie geworden, nach dem bereits in den 80er Jahren die Bauarbeiten an der Reschenstraße gebremst wurden . War ursprünglich dort der Bau einer Schnellstraße parallel zur Bundesstraße geplant, so vermischte man später Schnellstraße und Bundesstraße zu einer zügig befahrbaren Paßstraße, die aber eben dennoch nicht den Charakter einer Schnellstraße oder gar Autobahn entspricht . Die geplante Aufnahme dieser Straße in das Europarete und damit die Aufwertung auch der gesamten Region beiderseits des Stifser Joches, dürfte auch somit geplatzt sein .

## **Das Stifser Joch-Bahn-Projekt**

Ein anderes nie verwirklichtes Projekt am Stifser Joch, ist das einer neuen Eisenbahntransversalen, die im groben eine ähnliche Trasse aufweisen soll, wie die Schnellstraße . Sie soll von Ulm über Reutte, Imst, Pfunds, Prad, la Prese, Tirano und Bergamo, nach Mailand führen, und wurde neuerlich in den 80er Jahren durch die italienische Regierung ins Spiel gebracht . Das Stifser Joch würde dabei von besagter Bahn nur tangiert werden . Wohl ähnlich dem Projekt der Schnellstraße würde auch hier ein Tunnel, diesmal aber ein deutlich längerer, weit südöstlich das Stifser Joch umgehen .

Dieses Projekt einer Bahn unter oder in der Nähe des Stifser Joches, ist vor allem unter dem Namen 'Ortlerbahn', nach den benachbarten Ortlermassiv, benannt . Tatsächlich betreffen die Führungen der meisten Tunnel dann auch mehr den Ortler, als das Stifser Joch . Zuweilen, besonders bei den Italienern, wird diese Bahn auch als Stelviobahn bezeichnet . Schon früh entstanden erste Überlegungen zum Bau einer solchen Bahn, erstmals verifiziert wurden diese durch den Augsburger Ing. Karl Gollwitzer aus dem Jahre 1905 . Dieser wollte in Taufers die Bahn von der Reschen-Vinschgau-Bahn abzweigen lassen, die dazu extra eine Schleife in das Münster-tal bis kurz vor Taufers machen würde . Sie selbst würde dadurch nur unwesentlich länger, zwar würde sich auf ihr die Gesamttunnelstrecke verlängern, aber für den Bahnbetrieb würde sie optimaler sein . Von Taufers sollte über eine Hangbahn, eventuell auch über eine Tunnelbahn, Stifls erreicht werden . In Gomagoi sollte ein 15km langer Ortler-tunnel beginnen, der in das Fuvatal führen sollte . Von dort sollte die Bahn durch einen 14km langen Tunnel das Peiotal und

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

Ossano erreichen . Hier an dieser Stelle offenbart sich dann schon ein Problem dieser Bahnstrecke, da sie das Furvatal zu Italien gehörte, hingegen das Peiotal zu Österreich . Eine solche Bahn hätte also in ihren wichtigsten Abschnitt, leicht von den Italienern gesperrt werden können . Aber in Ossana sollte diese Bahn nicht enden, zwar bestand von Ossano aus leicht die Möglichkeit, über die Nonstalerbahn die Brennerbahn zu erreichen, aber man wollte weiter nach Süden . So sollte ein dritter 12km langer Tunnel das Sarcatal erreichen, von da über den Idrosee die italienische Stadt Brescia .

Gollwitzer nannte für sein Bahnprojekt eine Fahrgeschwindigkeit von 100km/h, wollte auch die gesamten nördlichen Anschlußprojekte über den Reschen- und Fernpaß entsprechend ausbauen . Etwas nüchterner war da das Projekt des Schweizer Ingenieurs Dr. B.Moser aus dem Jahre 1909 . Er wollte seine Bahn ähnlich dem Gollwitzer-Projekt bei Taufers beginnen und Stilfs mittels einer Hangbahn über Lichtenberg erreichen . Ein 2430m langer Tunnel sollte bei Prad erbaut werden und von Trafoi ein 10km langer dann in 1500m Höhe unter dem Ortlermassiv . Im Furvatal, etwa bei Nibolgo, sollte der südliche Tunnelmund liegen, eine Abänderung dieses Projektes führte dann zu einen 16km langen Tunnel mit einer Scheitelhöhe von nur noch 1280m . Über Bormio und Tirano sollte die Bahn der Anschluß an die dortige Bahnlinie nach Lecco und Mailand ermöglicht werden .

Anfang der 20.Jh. hat dann der italienische Ing. Carlo Gaviraghi, der Direktor der Oberveltlinbahn war, eine eigene Projektstudie zum Bau einer 'Stelviobahn' vorgelegt . Er dachte sich die Reschenbahn auf der westlichen Talseite des Vinschgau in Hanglage zu führen, über Lichtenberg sollte sie dann direkt Stilfs erreichen . Von Stilfs aus, hätte eine Stichbahn die Verbindung zur Vinschgaubahn bei Laas herstellen können . Nach einen 18.350m langen Tunnel zwischen Stilfs und Bormio, in einer Höhe von 1140/ 1225m Höhe, und direkt unter dem Stilfser Joch, würde das obere Addatal erreicht werden . Bei Sandalo würde eine geschwungene S-Kurve und bei Tirano eine Kreiskehre, den Abstieg ermöglichen und in Tirano den gewünschten Anschluß an die Oberveltlinbahn ermöglichen . Das Addatal selbst würde dem Bahnbau keine großen Schwierigkeiten bieten, allerdings müßte die Bahn, mehrfach die Talseite mit Hilfe großer Viadukte wechseln, auch einige kleinere Tunnel wären nötig .

Immerhin war man dann kurz davor eine Bahnlinie von Tirano nach Bormio und den etwas nördlich davon gelegenen Bädern zu bauen . Das Projekt war schon baureif, aber der 1.Weltkrieg machte dem ein Strich durch die Rechnung und nach dem Krieg hatte man erst andere Sorgen und dann verloren die Bäder, für die die Bahnlinie die Kundschaft heranbringen sollte, auch an Bedeutung .

Die Gaviraghische Stelviobahn sollte als einspurige Hauptbahn errichtet werden, wobei Rücksicht genommen werden sollte, auf ein später zu bauendes zweites Gleis . Im Mai 1925 wurden die Pläne Mussolini vorgelegt, der sie auch genehmigte . In der Folge bearbeitete ein Komitee die Bearbeitung der technischen Details ebenso, wie Fragen der Finanzierung . Die Weltwirtschaftskrise aber, die 1930 ausbrach, stoppte all jene Planungen . Erst 1938 wurden sie wieder aufgenommen und vom Ing. Helmut Thurner überarbeitet . Aber mit Ausbruch des 2.Weltkrieges waren auch diese Planungen erledigt, bis sie aber, wie oben angesprochen, in den 60er Jahren von neuen auflebten . Für die nächsten zwei, drei Jahrzehnte, scheint das Projekt aber keine Chancen auf einen Beginn haben . Und wenn, dann sicher mit überlangen Basistunneln, die die mindestens drei zu überwindenen Alpenkämme unterqueren werden, ohne die Gesamthöhendifferenzen, zu hoch werden zu lassen .

### **Umbrailpaß (2501m) \*\*\***

(Giorgo di S.Maria/Wormser Joch)

Val Müstair -> Bormio

Trassierung ; Fahrstraße; SG 3-4

Einst diente der Weg über den Umbrailpaß, der auch unter dem Namen 'Wormser Joch' bekannt ist, als wichtiger Saumpfad im Warenverkehr Bormios mit dem Norden . Er war besonders für Venedig interessant, bildete er doch die direkte Fortsetzung der venezianischen Wege über den

## ALPENPÄSSE - VELTLIN

Gavia und Mortirolo in Richtung Norden . So wurde das Wormser Joch im 15.Jh. überaus rege genutzt, am Ende des 15.Jh. führte sogar ein Postkurs über den Paß, der Mailand mit Innsbruck verband . Im Jahre 1499 sandte der Herzog von Mailand dem Kaiser Maximilian I. Truppen zur Hilfe, die über den Umbrailpaß geführt wurden . Als im Oktober des gleichen Jahres Franzosen Mailand einnehmen, muß der Herzog Ludovico Sforza aus Mailand über das Wormser Joch ins sichere Tirol zu flüchten .

Aber die Blüte des Wormser Joches im späten Mittelalter endet mit der beginnenden Neuzeit, Schuld daran sind einerseits damalige Verkehrsverlagerungen zu weiter östlich (Brenner) und westlich (San Marco) gelegenen Übergängen, zudem ließ Graubünden aus politischen Gründen den Weg über das Wormser Joch ab dem 16.Jh. verfallen . Der alte Saumweg wurde aber dennoch auch weiterhin häufig im lokalen Verkehr begangen . Am Ende des 18.Jh. und am Beginn des 19.Jh. kam es zu einigen Planungen eine Straße über das Wormser Joch zu bauen, aber da dessen Nordrampe zur Eidgenossen-schaft gehörte, entschloß man sich für eine Straße über das Stifiser Joch . Endgültig mit dem Bau der Straße über das Stifiser Joch verlor der mittlerweile Umbrail genannte Paß an Bedeutung .

Die heutige, stark gewundene und sehr kehrenreiche Umbrailstraße wurde erst 1901 eröffnet, späterhin wurde sie durch das schweizer Militär weiter ausgebaut, ist aber bis heute zu einen großen Teil noch unbefestigt und recht schmal, aber zumindest bergab doch relativ gut befahrbar . Weniger schlecht befestigt zeigt sich das Umland der Straße, denn beiderseits der Straße zeigen sich im Gelände, mal mehr, mal weniger gut getarnt, Befestigungsanlagen der Schweiz . Heute wird der Paß fast nur noch von Autotouristen als Zubringer zur Stifiser Joch-Straße genutzt, gelegentlich auch von Wanderern.

\*\*\* \*\*



## GRAUBÜNDEN

### Im Land der legendären Bündner Pässe

Nur wenige Gegenden der Alpen sind so reich an alten Paßwegen und Übergängen, die zudem noch zu einem großen Teil auch heute noch genutzt werden, wie das Gebiet der Alpen welches vom größten Kanton der Eidgenossenschaft, Graubünden, eingenommen wird . So gibt es allein zwischen Gotthard und Reschen 83 Pässe, von denen 52 auch irgendwelche Verkehrswege tragen, 11 davon Straßen bzw. Eisenbahnen . Das Gebiet hat somit mit Abstand die höchste Paßdichte im Bereich des Alpenhauptkammes . Auf 3,5km Alpenhauptkammlänge, entfällt hier ein benannter Paßübergang, auf 5,7km ein Paßweg, auf 27km eine Paßstraße- bzw. bahn .

Der Grund für die hohe Paßdichte dieses Alpengebietes liegt in seiner Geographie . Die Flußtäler vom Rhein reichen hier in den Alpen weit nach Süden hinein, südlich davon bieten die Flußtäler von einigen Nebenflüssen des Po, ebenfalls einen geeigneten Zugang zu denen des Rhein . Von Osten stößt das Flußtal des Inn wie ein Keil tief in das gesamte Gebiet . Über Jahrtausende hinweg wurden diese Täler tief in das Gebirge eingeschnitten - in den Eiszeiten hobelten die Gletscher breite Tröge durch die Täler, womit die meisten der heutigen Siedlungs- und Wirtschaftszonen entstanden . In den Warmzeiten schnitt sich das Schmelzwasser der Gletscher, die sich nunmehr in höchste Regionen zurückgezogen haben, tief in die bestehenden Täler ein und bildete so die wildesten Schluchten, die später gerade dem Verkehr manche Schwierigkeiten bei der Passage boten .

Der Mensch drang wohl erst vor 8000 Jahren in das Gebiet vor, welches erst wenige Jahrhunderte vorher von den eiszeitlichen Gletschern geräumt war, ein Vorgang welcher zu dieser Zeit noch nicht abgeschlossen war . Wer diese ersten Siedler waren ist unbekannt, dennoch kann man annehmen, das sie mit den Basken verwandt waren, die man allgemein als letzten Rest der alten europäischen Urbevölkerung ansieht . Möglicherweise waren dies bereits die später historisch aufgeführten Räter . Diese Bevölkerung war nicht indo-germanisch und somit auch nicht verwandt mit den indo-germanischen Kelten die erst wenige Jahrhunderte vor der Zeitenwende in den Rand dieses Gebiet eindringen . Der Kern aber blieb noch rätisch, als es kurz vor der Zeitenwende von Rom erobert wurde .

Allzu viel Widerstand sollen sie den Römern nicht entgegengesetzt haben, wohl war ihnen die römische Herrschaft lieber, als die der Kelten oder gar der Germanen, die ebenfalls seit einigen Jahrzehnten zunehmend das Gebiet heimsuchten . Eine flächendeckende römische Ansiedlung hat es zwar kaum gegeben, aber die zahlreichen für Rom äußerst wichtigen Paßwege machten die Stationierung von römischen Legionären und Beamten notwendig . Auf Basis dieser immerhin über gut fünf Jahrhunderte gehenden 'römischen Infiltration', nahmen die Räter früher oder später römische Sprache und Kultur an, freilich nicht ohne das ein erheblicher Teil ihrer so alten rätischen Kultur und Sprache bestehen blieb . Es entstand das Volk der Räto-Romanen, welches sich bis in unsere Zeit halten konnte, dies trotz des über bald 1400 Jahre währenden Druckes der germanischen Alamannen von Norden, und der Italiener von Süden her . Eine mögliche Ursache das Graubünden heute noch mehr räto-romanisch als deutsch ist, ist vielleicht daran zu suchen, das noch bevor Ende des 6.Jh. die Alamannen von Norden hier eindringen konnten, wenige Jahrzehnte zuvor Langobarden hier eindringen . Die langobardische Siedlung war wohl eher schwach, meist waren es wohl Adlige die sich hier niederließen und die Herrschaft der Römer wohl recht gleitend übernahmen . Wahrscheinlich drangen die Langobarden damals vom Tessin aus über den Greina, San Bernardino und Maloja ins bündnerische, die Orte vom man langobardische Relikte fand lassen zumindest diesen Schluß zu, weil sie gerade zu die entsprechenden Wege markieren . Die Alamannen nahmen das heutige Graubünden frühestens erst ab dem Ende des 6.Jh. in Besitz, aber anders wie in anderen Teilen der Schweiz und ähnlich wie kurz zuvor die Langobarden, beschränkten sie ihre Ansiedlungen auf nur wenige Orte und vor allem auf die Beherrschung der altansässigen Bevölkerung. Ohnehin standen ja selbst die Alamannen unter einer fremden Oberherrschaft, unter der der Franken . Deren Oberherrschaft war recht locker, aber doch noch soweit ausreichend, die Ansprüche der Alamannen auf den Großteil des alten

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Rätien gegen ostgotische bzw. langobardische Ansprüche abzusichern, ohne dabei in nennenswerte Konflikte zu geraten. Auch die Einheimischen profitierten davon, denn der gesittete Machtwechsel brachte nur erstaunlich wenig Wechsel in die Verhältnisse des heutigen Graubündens. Die Namen alter rätio-romanischer Adelsfamilien, die bei den Römern genauso auftauchen, wie im Mittelalter und sogar noch in der Neuzeit (so wie die Familie Planta) belegen das der Herrschaftswechsel am Ende des römischen Reiches sich recht friedlich von statten zog. Wohl sahen die Rätio-Romanen in dieser Gegend ein, das sie sich nach den fünf römischen Jahrhunderten nun mit den neuen Machtverhältnissen arrangieren sollten, anstatt sich dem zu widersetzen. Ob sie nun von Langobarden oder Alamannen beherrscht wurden, konnte ihnen eher egal sein, sofern diese nicht zu sehr ihre Freiheiten beschnitten, und das war freilich in den abgelegenen Tälern Bündens schlicht auch unmöglich.

Dennoch scheint im frühen Mittelalter der Paßverkehr über die Bündner Pässe eher abgebrochen zu sein, war doch gerade das Land nördlich der Alpen auf Jahrhunderte verfallen und verwüstet. Bünden verarmte bald, gerade auch wegen des nahezu abgebrochenen Paßverkehrs, erst im 8.Jh. ging dieser wieder aufwärts, denn nun begann sich der Norden der Alpen wieder zu erholen. Und mit der Verlagerung der Machtzentren des fränkischen Reiches in die Gebiete östlich des Rheines, stieg schnell auch wieder die Bedeutung gerade der bündnerischen Pässe an. Einen Grund darin kann man wohl sehen, daß durch den gesitteten Machtwechsel im 5./6.Jh. auch die Paßwege und die alten Säumerstrukturen recht gut überlebt hatten, sich mühsam auch über die dunklen Jahrhunderte erhielt und sich jetzt die rätischen Paßwege in einen vergleichbar besseren Zustand befanden, als die anderer Alpengegenden.

Mit dem werden des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, wuchs auch die Bedeutung des Landes der Rätio-Romanen und noch mehr derer zahlreichen Pässe. Zur Sicherung seiner Interessen und in der Hoffnung dadurch einen sicheren Weg nach Italien zu erhalten, vergaben eine ganze Reihe deutscher Könige und Kaiser Privilegien vor allen an den Bischof von Chur. Im späten Mittelalter kam es aber zum Machtkonflikt zwischen den Habsburgern, welche territoriale Ansprüche besaßen oder zumindest stellten, und den selbstbewußten Bewohnern die ihrerseits Rechte besaßen, die ihnen übereignet wurden, oder die sie sich mit der Zeit selbst nahmen und die sie nunmehr nicht mehr verlieren wollten. Zur Verteidigung dieser Rechte taten die Bewohner dieses Landes das, was viele andere Bürger des Reiches an anderen Stellen auch taten, sie gründeten Schutzbündnisse. Unter den stetigen Druck der Habsburger und später auch der Mailänder, aber auch der Eidgenossen errangen diese Bünde immer mehr an Souveränität. Auf den Höhepunkt ihrer Macht im 15./16.Jh. okkupierten sie dann auch zahlreiche angrenzende Landschaften und Täler.

Mit der Neuzeit verfiel aber wieder die Macht der verschiedenen Bünde, die wieder immer stärker in Konkurrenz zueinander auftraten. Dieses Konglomerat der verschiedensten Herrschaftsformen wurde dann von Napoleon zu dem Kanton Graubünden geformt und bald daraufhin endgültig der Eidgenossenschaft angeschlossen. Nach dem Ende der französischen Herrschaft gab es zwar immer wieder Bestrebungen die alte Unabhängigkeit zurückzuerhalten, aber dieser Wunsch entsprach nicht den Vorstellungen der Großmächte.

Trotz der äußerst zentralen Lage Graubündens innerhalb den Alpen, wie auch in Bezug auf ganz Europa, ist Graubünden doch recht unterentwickelt und abgelegen. Industrie gibt es eigentlich nur um Chur herum, um so mehr Bedeutung hat der Tourismus, aber auch die Energiewirtschaft, für den Kanton. Autobahnen gibt es nur in Form der Schnellstraße über den San Bernardino, normalspurige Eisenbahnen nur im Rheintal bis Chur. Allerdings sind die wichtigsten Täler Graubündens mit einer Reihe von Schmalspurbahnen erschlossen, die Graubünden mit anderen Teilen der Schweiz, wie auch mit Italien verbinden. Es gab und gibt zahlreiche Projekte Graubünden stärker in den europäischen Verkehr einzuflechten, für den Autoverkehr wäre das insbesondere eine neue Autobahnverbindung unter dem Splügen. Für den Eisenbahnverkehr wäre das eine ganze Reihe von Bahnprojekten, zu denen es aber wohl nicht so schnell kommen wird, weil dafür einfach das Geld fehlt.

Hauptverkehrsknotenpunkt Graubündens bildet schon seit Zeiten der Römer der Ort Chur, von ihm laufen Straßen und Bahnstrecken strahlenförmig, zu den Pässen in südlicher, aber auch



## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

(süd-)westlicher und (süd-)östlicher Richtung, um ihre Fortsetzung nach Norden gebündelt durch das Rheintal zu erfahren . Es nimmt daher nicht an Wunder, das die Straße durch das Rheintal bis hin nach Chur, schon bis 1787 als Kunststraße ausgebaut war . Erst nach diesen Ausbau machte dann auch der Ausbau der Paßstraßen Sinn .

### **Ofenpaß (2149m) \*\***

(Passo dal Fuorn/Süsum-Give)

Engadin (Zernez) -> Müstair

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der heute gut ausgebaute, aber nur wenig benutzte Ofenpaß, hat seinen Namen von früheren Eisen-schmelzen die einst in Paßnähe betrieben wurden und Erze aus umliegenden Bergwerken verarbeiteten . Unweit der heute noch genutzten Wege, lassen sich deren Reste und Ruinen überall in der Landschaft feststellen, besonders die gemauerten Hochöfen sind überaus auffällig . Der Bedarf an Holz war für Hütten, wie Bergwerke enorm, weshalb die einst zahlreichen Wälder im weiten Umkreis um den Paß abgeholzt wurden . Trotz einiger späterer Aufforstungen, sind die Schäden heute noch erkennbar . Mit der beginnenden Neuzeit gingen Bergbau und Metallurgie zurück, das gesamte Gebiet um den Paß war in dessen Folge nur noch gering besiedelt . Das aber an Wildtieren reiche Gebiet - Wölfe, und sogar Bären gab es bis ans Ende des 19.Jh. hinein - wurde 1914 zu einen Nationalpark erhoben .

Die noch heute bewaldete Wasserscheide des Ofenpaßes, war von jeher der leichteste Übergang vom Etschtal ins Inntal . Die Funde von Ova Spin, unweit der Paßhöhe tragen sogar neolithischen Charakter, was für eine steinzeitliche Nutzung des Ofenpaßes spricht .

### **Der Verkehr am Ofenpaß**

Schon frühzeitig errang der Ofenpaß Bedeutung als Querverbindung, die Römer legten über ihn zwar keine extra Straße an, wohl führte aber ein Saumweg über ihn, der die Via Claudia Augusta, mit den Bündner Pässen herstellte . Bereits im frühen Mittelalter stieg die Bedeutung des Ofenpaßes an, was heißt das die Bedeutung der Route Engadin-Vinschgau anstieg, den noch ist unklar ob der Verkehr dieser Route anfangs auch tatsächlich über den Ofenpaß führte . Auf Grund der Benennung einer 'taberna Ardez' bezüglich des Weges von Chur über den Julier nach Müstair, zu karolingischer Zeit, ist es möglich das der damalige Verkehr eben einen anderen Weg nahm . In Betracht kommt dafür ein Paßweg der vom Val S-charl ins Val Müstair führt und dabei den Ofenpaß umgeht .

Bei den Alternativweg der durch das S-charltal führte, handelt es sich vorzugsweise um einen Weg der in seiner Fortsetzung über den 2296m hohen Scharlpaß führte . Ein dortiger Saumweg war zumindest in der späten Neuzeit auch durch Karren befahrbar . Gewisse alte Überlieferungen im Volk wissen von einer Verbindung zwischen dem Val S-charl und Karl dem Großen zu berichten, ein Hintergrund der möglicherweise an eine Nutzung des Val S-charl in karolingischer Zeit erinnert . Wahrscheinlich wurden aber beide Wege genutzt, der durch das Val S-charl und der direkte über den Ofenpaß . Denn selbst durch die hohe Lawinengefahr, die für die Ofenpaßstraße bei Zernez noch heute besteht, ist ein solcher Umweg erklärbar .

Andere Paßwege vom Scharltal ins Müstairtal, ist einmal ein östlich vom Scharlpaß über den Cruschettpaß, direkt nach Müstair führende Weg . Seinen Namen hat der 2291m hohe Cruschettpaß von der romanischen Bezeichnung für ein kleines Kreuz, ein solches muß im Mittelalter auf der Paßhöhe aufgestellt worden sein . Ein weiterer alter Weg führt über die westlich des Scharlpaßes gelegene 'Fuorcla Funtana da S-charl' führt . Dieser Saumweg führt direkt und ohne zusätzliche und erhebliche Ab- und Aufstiege vom Scharltal, zum Ofenpaß und über die Pässe Jufplaun und Fraèle . Gerade auf diesen Weg wurden Erze auch aus den Bergwerken des Scharl- und Fraèletal, zu den Schmelzöfen am Ofenpaß befördert . Nachdem zu Beginn des 17.Jh. der Bergbau am Ofenpaß einging, wurden die alten Wege nur noch lokal von einigen wenigen Viehhirten genutzt . Aber all diese Paßwege verloren im späten 19.Jh. auch ihren letzten Rest an

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

lokaler Bedeutung .

Über das Schlinigjoch (2295m) welches Crusch im Engadin mit Mals verbindet, gelangten im Jahre 1499 die Eidgenossen bei der Schlacht am Calven, im Engadiner Krieg, in den Rücken der Tiroler . Lange Zeit danach diente das abgelegene Schlinigjoch vor allem als Schmugglerpfad von und nach der Schweiz, eine Sitte die erst in allerjüngster Zeit abriß, weil mittlerweile die offiziellen Grenzkontrollen so offen sind, das sich ein beschwerlicher Gebirgsmarsch gar nicht mehr lohnt . Der Wanderweg aber, der über das Schlinigjoch führt, kann man noch heute nut-zen .

Im hohen Mittelalter besaß der Weg über den Ofenpaß einen Großteil seiner Bedeutung in seiner Rolle als Verbindung des Churer Bischofs mit seinen norditalienischen Verpflichtungen . Bildete er doch die für Chur so wichtige Verbindung zum Patriarchen von Aquilea, aber als zu Beginn der Neuzeit die Achse Chur-Aquilea für den Churer Bischof an Bedeutung verlor, verlor mit ihm auch der Ofenpaßweg ein wenig an Bedeutung . Regional aber war er immer noch wichtig und im Mai des Jahres 1499 schrieb er auch europäische und vor allem schweizer Geschichte . Der deutsche König Maximilian, der später zum Kaiser wurde, versuchte das Reich zu reformieren, ein letzter wahrhaft ehrwürdiger Versuch . Eine neue Reichsordnung und auch eine eigene Reichssteuer sollten eingeführt werden, war doch des Reiches Macht nur noch ein Papiertiger . Viele Fürsten waren gegen diese neue Ordnung, und auch die Bündner und Eid. genossen . Immerhin drohte ihnen der Verlust altehrwürdiger Privilegien, vergessen hatte man hier das es der Kaiser war, der ihnen diese gab und auch wieder nehmen konnte . Nach einer Reihe kleinerer Scharmützel, sammelte sich ein bündnerisches Heer und zog in Richtung Vinschgau . Auf dem Ofenpaß kam es zu einem ersten Gefecht, den die Bündner gewannen und nun war der Weg nach Müstair und ins Vinschgau frei, dort kam es dann am 22.Mai 1499 zur legendären Calvenschlacht, die die Bündner gewannen und damit einen erheblichen Schritt für ihre und die eidgenössische Unabhängigkeit gewannen . Der Krieg, auch als 'Schwabenkrieg' bekannt ging noch eine ganze Zeit weiter und verwüstete große Teile des westlich alpinen Deutschlands, erst im September 1499 schloß man in Basel den Frieden .I

Erst im Jahre 1871/72 wurde auch eine moderne Fahrstraße über den Ofenpaß erbaut . Diese 39.2km lange Verbindungsstraße II.Klasse kostete Graubünden 468.300 SFr. . Nach dem 2.Weltkrieg erfolgten 1948 Wegverbesserungen, blieb aber auch weiterhin nicht staubfrei, erst 1956 wurde die Ofenpaß-straße auch so umfangreich modernisiert, das sie eine feste und staubfreie Fahrbahn aus Asphalt erhielt . Seit dem stellt die Ofenpaßstraße, die gerade für den Tourismus so wichtige Verbindung da, die er schon in römischer Zeit für die Administration inne hatte . Sie ist bestens ausgebaut, besitzt nur relativ wenige und weite Kehren und ist daher auch von unerfahrenen KFZ-Fahrern leicht zu befahren .

## Die Bergwerksindustrie am Ofenpaß

Im Mittelalter soll sich in unweit der Paßhöhe auch eine kleine Burg befunden haben, es wäre dann die höchste Burg Europas . Sonst gab es Burgen nur noch auf den niedrigeren Paßhöhen (wie dem Fernpaß), und das auch recht selten, der Bau von Burgen an Talengstellen wie der Berner Klause, war deutlich beliebter . Das diese Burg so manche Bewährungsprobe zu bestehen hatte, zeigen z.B. die Annalen des Schwabenkrieges, bei denen es unter anderem, am 30.August 1499 zu Gefechten am 'monte Faldiera' kam, es waren die letzten Gefechte dieses Krieges . Mit 'Faldiera' wurde seiner Zeit allerdings nicht nur der Ofenpaß bezeichnet, sondern auch einige benachbarten Pässe, die von Seiten-tälern, wenig unterhalb des Ofenpaßes, abzweigten . Andere damals übliche Bezeichnungen für den Ofenpaß waren, Buffaloraberg (nach einer Alm in Paß-nähe) und die lateinische '(Mons) Pesfallarius', was in etwa mit 'strauchelnder Fuß' zu übersetzen wäre, ein Name der sicher wohl auf die damaligen Wegverhältnisse ansprach . Ab dem 16./17.Jh. setzte sich der neue Name Ofenberg durch, aus den in heutiger Zeit der 'Ofenpaß' wurde .

Wegen der zahlreichen Bergwerke und Verhüttungsplätze gibt es im Ofenpaßbereich zahlreiche kleinere Wege, die deren Ver- und Entsorgung dienten . Im 15./16.Jh. wurde sogar ein See aufgestaut und ein Kanal erbaut, der vorrangig der Betreibung einer Erzmühle diente . Der Verkehr am Ofenpaß war am Ende des Mittelalters, bis hinein ans Ende des 16.Jh. nicht unbedeutend . Zwar besaß er kaum eine Bedeutung für den internationalen Handel, aber eine bedeutende für

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

den regionalen . Graubünden bezog einen Großteil seines Getreidebedarfes, aber auch Wein und Obst aus dem Vinschgau, dabei bot sich der Ofenpaß als der direkteste Weg an .

### Die Ofenbergbahn-Projekte

Aus dem Jahre 1895 stammt das Projekt einer Ofenbergbahn, die der Finanzmann und Politiker Guyer Zeller entwarf . Dabei sollte eine normalspurige Bahn von Reichenau über den Albula und den Ofenpaß nach Mals im Vinschgau erbaut werden . Der damals noch als Ofenberg bezeichnete Ofenpaß, sollte dabei von einem gut 10km langen Bahntunnel unterquert werden und Graubünden einen Anschluß an die neue und damals kurz vor Baubeginn stehende Vinschgau-/Reschenpaßbahn bringen . Eine öster-reichisch-schweizerische Expertenkommission wurde später sogar eingesetzt, die diese sogenannte 'Engadiner-Orientbahn' trassieren sollte . Der Grund für den Bau einer solchen Bahn war der, das Graubünden sich einerseits noch immer Eisenbahnmäßig stiefmütterlich behandelt fühlte, andererseits aber in der großen Teilen der Deutschschweiz sich der Wunsch nach einer Alpenquerbahn breitmachte, freilich nur einer normalspurigen . Österreich hatte bereits eine solche, die Schweiz hatte bisher aber im Hochgebirge außer den Bergbahnen, nur die Transitstrecken und die waren weit weg von Graubünden . Immerhin würde eine solche Orientbahn Graubünden auf einer Länge von über 130km durchschneiden und sicher dem gesamten Kanton Nutzen bringen . Und selbst der Name 'Orientbahn sollte keine Hochstapelei sein, man sah über den Ofenberg eine Bahnstrecke verlaufen, über die Züge Richtung Balkan rollten, ja sogar noch weiter über Istanbul und Bagdad bis nach Indien .

Bis 1895 lag ein ausgefeiltes Projekt für eine solche Orientbahn vor, der neuzubauende bündener Teil, sollte zwischen Chur und der Landesgrenze bei Münster sollte 133.75km lang sein . Dazu würde dann noch ein etwa 20km langer Abschnitt bis Mals gebaut werden, wo Anschluß an die Vinschgaubahn ohne weiteres möglich, ja bereits sogar bei deren Anlage vorgesehen war . Der Verlauf dieser Bahn zwischen Chur und Engadin ist im Kapitel 'Die Albulabahn' beschrieben, im Engadin war in großen und ganzen ein ähnlicher Verlauf der Trasse vorgesehen, wie sie später die Schmalspurbahn nahm . Kurz vor Brail sollte sich die Engadiner Bahn aufspalten, während der Ast Richtung Susch auf der nördlichen Talseite verbleiben sollte, sollte der Hauptast Richtung Ofenpaß die Talseite wechseln . Hier erreichte die Albula-Ofenbergbahn auch ihren Tiefpunkt bei 1630m Höhe . Der erste Tunnel (670m Länge) war bei Zernetz angedacht, ein zweiter (1500m Länge) nur wenig später, anschließend diesem würde die Bahn hier mittels einer hohen und sicher auch eindrucksvollen Brücke über das enge Felstal um den weiteren Weg auf der nördlichen Talseite fortzusetzen . Etwa dort wo heute der Stausee von Ova Spin beginnt, waren zwei weitere, kleinere Tunnel vorgesehen, anschließend diesen die Bahnstation Ofenberg, etwa dort wo heute der Tunnel Munt la Schera beginnt .

Nur wenige Meter hinter dem Bahnhof Ofenberg sollte auf einer Höhe von 1711m der westliche Tunnelausgang liegen . Der Tunnel selbst sollte 10.700m lang sein und in direkter und gerader Linie bis zum kleinen Weiler Chassuras, oberhalb Tschierf führen und einen Scheitelpunkt auf einer Höhe von 1737,5m besitzen . Gleich am östlichen Tunnelausgang bei 1720m Höhe war eine weitere Station geplant . Der Abstieg der Ofenbergbahn war relativ einfach, bietet die Westseite noch erhebliche geologische und geographische Schwierigkeiten, ist dies auf der Ostseite des Paßes deutlich anders, da hier das Tal deutlich breiter ist . Um Höhe zu gewinnen war aber bei Val-chava und noch einmal bei St.Maria je eine doppelte Kehranlage vorgesehen . Die Landesgrenze sollte die Bahn, nach dem sie mittels Viadukte viermal die Talseite wechselte und dabei auch kurz für drei mal im Berg verschwand, auf einer Höhe von 1256m erreichen, von dort war die Fortsetzung bis hin nach Mals weiterhin einfach, auch wenn sicherlich die Anlage mindestens einer weiteren Kehranlage notwendig geworden wäre .

Insgesamt wäre auf Grund dieses Projektes eine zwar recht hochgelegene Alpenbahn entstanden, aber auch eine eher tunnelarme . Die sieben kleineren Tunnel, hätten in ihrer Gesamtlänge, selbst inklusiver geplanter und späterer Lawinenschutzüberbauungen, deutlich unter der des Scheiteltunnels gelegen . Deutlich tunnelreicher wäre dazu im Gegensatz die Albulabahn ausgefallen, insgesamt hatte die Engadiner Orientbahn immerhin 30 kleinere Tunnel von 40 bis 2700m Länge, im Gesamtmaß von 17.130m was etwa 15,4% der Gesamtstrecke entspricht . Die Bahn sollte bereits hauptsächlich elektrisch ausgeführt werden, die Anlage von Wasserkraftwerken war ohnehin im

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Bereich der Bahn geplant . Trotz des Ausbaues dieser Bahn als Hauptbahn, war diese Bahn nicht als hauptsächliche Transitstrecke gedacht, daher wollte man sie auch nur eingleisig anlegen .

Der damalige Streit ob die Bündener Bahnen nun normal- oder schmalspurig ausgebaut werden sollten, war auch militär-strategisch geprägt . Das schweizer Militär wünschte sich geradezu eine leistungsfähige, normalspurige Bahn, die ihnen hier in Graubünden den Flankenschutz der gesamten Schweiz deutlich verbessern zu helfen würde . Auch für eine Transitbahn wäre eine Normalspur absolut notwendig, eine Umspurung oder ein Rollwagenverkehr hätte hier am Ofenberg auch nur für den regionalen Verkehr Sinn gebracht . Eine Ofenbergbahn hatte dann auch nur in erster Linie Sinn, wenn auch dessen nördliche Fortsetzung unter dem Albula entsprechend ausgeführt worden wäre, dem war aber nicht so . Der Teil der Albulabahn wurde zwar gebaut, wenn auch nur als Schmalspurbahn, aber eine Fortsetzung aus dem Engadin ins Vinschgau fand nie Verwirklichung . Der 1914 ausgebrochene Weltkrieg machte ersteinmal die Baupläne für eine Reschenbahn zunichte, in dessen Folge auch die schweizer Anschluß-projekte . Im Kriegsjahr 1918 wurden die Pläne zum Bau einer Ofenbergbahn aber kurzzeitig wieder aktuell, diese sollte jetzt der verkehrsmäßigen Erschließung der Erzgruben am Ofenpaß dienen, die man wieder aktivieren wollte . Das Ende des 1. Weltkrieges ließ aber den Abbau nicht mehr notwendig erscheinen, die Pläne landeten schnell wieder in den Archiven .

### **Fengapaß (2608m)**

(Fimberpaß)

Ramosch -> Ischgl

Trassierung ; Wanderweg

Wie von Armon Planta eindrucksvoll nachgewiesen, hatte der Fengapaß, der auch als Cuolmen d'Fenga, Engadiner Joch und Fimberpaß bezeichnet wird bereits sehr früh eine Bedeutung für den Verkehr . So lassen sich Spuren finden, die für einen vorrömischen Weg sprechen, dieser Weg wurde dann von den Römern ausgebaut, blieb aber freilich nur ein Saumweg . Man weiß vom Zeinisjoch, das über ihn ein Teil des römischen Verkehrs führte, möglich das dieser Verkehr zu einen Großteil nicht direkt von Landeck aus, durch die Gföll-Schlucht kam, sondern mit einen Umweg über den Fengapaß . So soll nach Armon Planta einst eine wichtige Route zwischen Bozen und Bregenz über den Reschen, die Norbertshöhe, den Fengapaß und das Zeinisjoch geführt haben, die bis weit in das Mittelalter hinein Nutzung fand. Es gebe auch archäologische Funde die auf eine römische, und sogar vorrömische Nutzung dieser 'Fengaroute' schließen lassen . Auch die Namensgebung entlang dieser Fengaroute spricht für eine alte Bedeutung . So lassen sich Orts- und Landschaftsnamen finden, die in ihrer römischen und sogar vorrömischen Abstammung auf einen Ursprung als 'Verkehrsort' schließen lassen . Endgültiges Beleg sind aber zahlreiche Trassenreste vorrömischer und römischer Wege, die sich zwischen Ramosch bzw. Motto und Zuort befinden . Auch noch nördlich des Fengapaßes, im Fimberntal lassen sich diese Trassenreste, wenn auch in deutlich geringerer Anzahl, weiterverfolgen . Und sogar der bedeutende vorrömisch /römische Reschen-Norbertshöhen-Sclamischot-Weg hat mit seiner Trasse geradezu eine Zielsetzung, die für eine Fortführung über den Fengapaß spricht .

Wohl erst zum Ende des Mittelalters, verlor die Fengaroute zu Gunsten anderer Paßrouten an Bedeutung, der Fengapaß selbst fand aber noch lange darüber hinaus Nutzung . Es erscheint aber, das zu dieser Zeit sogar ein Kaiser sie nutzte, dies Kaiser Sigmund auf seiner Rückreise von seinen zweiten Romzug . Wie bei seiner ersten Reise kam er aus Meran und reiste an den Bodensee, bei der ersten Reise wird er aber den Ofen- und Flüelapaß genutzt haben, bei seiner zweiten aber doch die Fengaroute über Reschen, Fenga und das Montafon, da von dortigen Ortschaften in zeitgenössischen Berichten die Rede ist .

Der Fengapaß hatte im Mittelalter zusammen mit dem benachbarten Fimberpaß, Bedeutung für Aussiedlung und Verbindung zwischen den Räteromanen des Paznaun, mit ihrer Heimat im Unterengadin . Aber auch erhebliche Bedeutung für den alpenquerenden Verkehr zwischen Augsburg und das Veltlin . Dieser Handel und Rechte der Paznauner, Getreide zollfrei einzuführen und Vieh zollfrei auszuführen, ließen die stolzen 'Herren von Ischgl' zu erheblichen Reichtum und Ansehen kommen . Als 1796 die Zollfreiheit aufgehoben wurde, erlahmte der Handel über Zeinis und Fenga,

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

welcher mit der napoleon-ischen Ära vollends abbrach .

Der heute fast nur noch von Wanderern begangene Fengapaß, hatte im 2.Weltkrieg kurzzeitig eine erhebliche Bedeutung als Schmugglerpaß . So bekam er den Beiname 'Zuckerpaß', weil über ihn ein reger Schmuggel mit den Zuckerersatzstoff Sacharin stattfand . Als günstig dabei erwies sich, daß die schweizer Grenze hier weit über die Wasserscheide hinaus reicht und somit das obere Fimbertal zu der Schweiz gehört . Ein Fahrweg führt seit einiger Zeit aus dem Paznaun bis zur Grenze, der weitere Weg auf schweizer Seite, also bis zum Paß und darüber hinaus, kann aber nur von Fußgängern begangen werden .

Auf einen Saumweg der noch heute als Wanderweg das Fimbertal über das Samnauner Joch (2539m) mit dem Samnauntal verbindet, wurden noch in der Mitte des 19.Jh. ein regionaler Handel getrieben . Von der gewissen Bedeutung dieses Weges zu dieser Zeit, zeugt seine Eintragung in Karten der Alpen aus der Zeit um 1860, die ihn als 'wichtigen Saumweg' charakterisieren .

Etwas weiter südwestlich des Fimbertales, befindet sich der Futschölpaß (2768m), welcher eine alte und einst lokal recht rege begangene Verbindung des Tasnantaales mit dem Jambachtal . Über den Futschöl-paß kamen Räteromanen im 9.Jh. in damals größtenteils entvölkerte Gebiete des oberen Paznauntals . Lange Zeit gehörte daher auch das Paznauntal zum Gerichtsbezirk von Naudersberg, wie auch das Unterengadin . Die gerichtliche und kirchliche Zugehörigkeit der Neusiedler blieb oft noch Jahrhunderten beim Herkunftsgebiet . Während das Unterengadin sich dem Gotteshausbund, welches selbst Teil des späteren Graubündens wurde, beitrug, verblieb das Paznaun, wie auch Nauders, bei Tirol . Heute ist der alte Saumweg für Wanderer noch nutzbar .

### **Schlappinerjoch (2203m)**

Klosters -> Gargellen

Trassierung ; Wanderweg

Davon daß das Schlappinerjoch schon frühzeitig begangen wurde, gelten als Beleg einige archäologische Funde, die man in der Nähe der Paßhöhe machte . Es handelt sich dabei nicht nur einfach um verlorene Gegenstände, sondern wohl auch um Weiheopfer, mit den man um ein gutes Gelingen bei der Überquerung bat oder sich für eine solche bedankte . Darunter war auch eine 12cm lange Lanzenspitze . Seinen Namen soll der Übergang vom romanischen Wort 'Silvapina' erhalten haben, was soviel wie 'Föhrenwald' bedeutet .

Westlich des Schlappinerjoches befinden sich weitere Übergänge die wenn auch nur lokal, so doch schon seit Urzeiten begangen wurden . Dabei handelt es sich insbesondere um die Übergänge Plassengenpaß (2354m), Schweizertor (2151m), Drusentor (2250m) und Öfenpaß, . Der Weg über das Schweizertor wird auch immer wieder als 'Räterweg' bezeichnet .

Östlich des Schlappinerjoches liegen die ebenfalls lokal und seit altersher begangenen Übergänge, so das Garnerajoch (2485m), Der Weg zum Garnerajoch führte früher aber wohl nicht hauptsächlich durch das Garneratal . Wahrscheinlicher ist das er durch das Vermieltal zum Matschunajöchl führte, und von dort über Hochalmen zum Garnerajoch . Einst soll sich auf dem Matschunajöchl sogar eine alte Herberge befunden haben, vom Garnerajoch ist solches nicht bekannt . Und selbst ein Weg von Gargellen über das Vergalder Kreuzjoch hin zum Schlappinerjoch scheint häufiger begangen worden zu sein, als nder durch das Garneratal . Das Bludenzer Urbar weiß zum Kreuzjoch zu berichten, das in den Schweizerkriegen 130 Prätigauer von den Monatafonern erschlagen wurden, als diese versuchten ins Monatafon einzudringen .

Über das Schlappinerjoch, wie auch über den benachbarten Klosterpaß, kamen im späten Mittelalter deutschsprachige Walser ins Montafon . Die 'frye Walser' ließen sich in unbesiedelten Gebiete in den Höhenlagen des Paznaun nieder, wofür sie bedeutende Freiheiten von den Landesherrn erhielten . In den niederen Lagen der Täler siedelten ladinisch sprechende Räteromanen, die im frühen Mittelalter vermutlich den gleichen Weg ins Montafon, wie auch ins benachbarte Paznaun fanden .

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Aus dem Dreißigjährigen Krieg ist bekannt, daß über das Schlappinerjoch sogar ein größeres kaiserliches Heer zog . Zwar war der Weg über das Schlappinerjoch zu dieser Zeit nicht sonderlich gut, aber es galt dennoch aus strategischen Gründen, die Hauptpässe zu umgehen . Später wurde der Weg aber doch noch ausgebaut und gehörte im 19.Jh. zu den wichtigeren Saumwegen der weiteren Umgebung .

Es gibt seit Jahren ein Projekt das Prätigau über das Schlappinerjoch mit einer Straße zu verbinden . Damit würde eine erhebliche Lücke im Verkehrsnetz der Alpen geschlossen werden, da es bisher keinerlei Straßenverbindungen aus dem Montafon bzw. Paznaun ins Bündner Land gibt .

### **Vereinapaß (2585m)**

Klosters -> Engadin (Susch)

Trassierung ; Wanderweg

Auf Grund seiner Höhe und Lage hatte der Vereinapaß schon immer nur lokale Bedeutung, begangen wurde er hauptsächlich von Hirten mit ihren Herden . Eine Straße erhielt er niemals, aber einen Wanderweg, der heute häufig begangen wird .

In den 60er Jahren wurde zwecks einer besseren und wintersicheren Anbindung des Engadins an Chur erwogen, eine Schnellstraße zu bauen . Dabei sollte ein Straßentunnel, faktisch in Anlage als Basistunnel, welcher damals als (Piz Linardtunnel) diskutiert wurde, das obere Vereintal mit dem Engadiner Lavin verbinden . Das Projekt eines Straßentunnels hatte keine große Zukunft, aber es wurde wieder-geboren, als das eines Bahntunnels .

### **Der Vereintunnel**

Aus dem Dornröschenschlaf wurde zwar nicht der Paß an sich, aber doch das Vereinamassiv gerissen, als in den 90er Jahren des 20.Jh. den Bau eines 19042m langen Basistunnel begann, der ohne Ram-pen Klosters mit dem engadinischen Susch verbinden soll . Mit den Projekt des Vereintunnel wurden alte Projekte wieder wach, die für die Zukunft eine Bahn-Verbindung von Susch in Richtung Landeck vorsehen und die seit 150 Jahren immer wieder diskutiert werden . Erste Projekte für eine Vereinabahn stammen aus der Jahrhundertwende, sie wurden vom Ing. Rudolf Gelpke entworfen . Dieser plante eine Bahnstrecke zuzubauen, die von Maienfeld über Klosters nach Novai führen sollte, bei Novai sollte der westliche Tunnelmund eines 13.8km langen Tunnels liegen, der oberhalb Lavins wieder ins freie Tritt . Diese Bahn sollte eine Fortsetzung über Sent und durch einen 17.9km langen, unter dem Schlinigjoch verlaufenden, Uinatunnel nach Mals erhalten, wo Anschluß zur Vinschgaubahn bestand . Mit den Bau der Flüelabahn wurde dieses Projekt aber nicht weiter verfolgt .

Das Verkehrsaufkommen des Straßenverkehrs zwischen dem Engadin und dem Rheintal stieg nach dem 2.Weltkrieg stark an, spätestens ab den 60er Jahren wurde es aber auch problematisch, den die bestehenden Verbindungswege waren dem nicht gewachsen . Insbesondere im Winter zeigte sich das es einer leistungsfähigen und sicheren Verbindung bedurft hätte . Der Julierpaß wurde daher entsprechend leistungsfähig ausgebaut, auch der Albula und besonders der Flüela erfuhren Ausbauten . Aber diese Ausbauten waren erst einmal nur provisorisch, es war klar das es auf kurz oder lang einer wahrhaften Abhilfe bedurfte . Diese sollte besonders das Nordengadin besser an das Rheintal anbinden und sollte folgerichtig im Bereich des Flüela liegen. So wurde anfangs an einen Ausbau der Flüelastraße oder den Bau eines Tunnels unter dem Flüela bzw. Vereina gedacht . Aber in den 60er- und 70er Jahren waren andere Projekte erst einmal wichtiger, erst in den 80er Jahren hatte man Kapazitäten für diese Region frei .

Mittlerweile überwog aber der Umweltgedanken sämtliche Planungen und ihm Rahmen dieser wollte man nun einen Bahntunnel bauen - Bundes- wie auch Kantonsregierung sprachen sich dafür aus und am 22.September 1985 auch das Bündner Stimmvolk in einer Volksabstimmung . Den Bündnern war dabei wohl klar, das mit ihrer Entscheidung der Flüelapaß im Winter nicht mehr offengehalten würde, und einzig der Julier bleiben würde, wenn man nicht die teurere Autover-

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

ladung nutzen wollte . Einzig die RhB die den Bahnbetrieb in dem Bahntunnel, der im Bereich des Vereinas entstehen sollte, übernehmen sollte war nicht sonderlich glücklich mit diesen Plan, befürchtete sie doch Umsatzeinbußen, weil sich der Weg und damit die Fahrpreise zwischen Kloster und Scoul deutlich verringern würde . Es war klar das die RhB keinen Franken zum Bau zusteuer würde, so bezahlte dann 85% der Bund, die restlichen 15% der Kanton . Die Planer hatten zwischenzeitlich ganze Arbeit geleistet, schon in den 70er Jahren hatten sie damit begonnen und konnten nun auch mit der Detailplanung beginnen .

Nach der Eröffnung des Furkabisistunnel wurde 1991 der Bau des zweiten großen Schmalspur-tunnel begonnen, der bereits 1986 von den zuständigen Regierungsstellen beschlossen wurde . Schon Mitte der 70er Jahre wurde dieser Tunnel angeregt, seiner Zeit erwog man einen umfang-reichen wintersicheren Ausbau der Flüelastraße und um diesen zu vermeiden, den Bau einer 'rollenden Landstraße' . Der ebenfalls einspurig angelegte Tunnel, soll zur Kapazitätserhöhung zwei Ausweichstationen erhalten (Novai und Piz Fless), und seine Kulminationspunkt in einer Höhe von 1463m haben . Bei Klosters wird auch ein Teil der Verladeanlagen unterirdisch angelegt werden, und auch bei Larvin beginnen diese teilweise schon im Tunnel, den der Platz in den engen Alpentälern ist einfach zu kostbar .

Die gewaltige Tunnellänge des Vereinatunnels von 19.042m erforderte nur Jahrzehnt Bauzeit, was um so mehr erstaunlich ist, da anders als am Furkabisistunnel es nicht möglich war, den Vortrieb von mehr als zwei Stellen gleichzeitig aus zu unternehmen . Das südöstliche Tunnelportal bei Larvin liegt in einer Höhe von 1432m, das nordöstliche bei Selfranga bei 1281m . Bei Selfranga überbrückt die Vereinabahn das Tal um sogleich wieder in den 2172m langen Zugwaldtunnel zu verschwinden und erst bei Klosters auf die alte Trasse der Landquart-Davos-Bahn zu treffen . Zusätzlich zum Haupttunnel zweigt auf Engadiner Seite ein 277m langer Tunnelast in Richtung Susch ab, durch den die direkte Bahnverbindung ins Oberengadin führt . Die gesamte neu erbaute Vereinalinie ist 21,5km lang .

Nachdem am 18.April 1991 der offizielle Baubeginn des Vereinatunnels erfolgte, konnte nach einer eher unproblematischen Bauzeit am 11.Dezember 1998 der Zusammenschluß der Schienen, die vom Engadin in den Vereinatunnel führten, mit denen die von Klosters aus verlegt wurden, gefeiert werden . Nach Abschluß der restlichen Ausbauarbeiten am Tunnel, wurde dieser am 19.November 1999 dem öffentlichen Verkehr übergeben . Geradezu ein Novum im Alpentunnelbau, war man ein Jahr zuvor als geplant fertig . Kosten sollte der Spaß 565 Mio.SFr. inklusive Teuerungsrate, diese Vorgabe soll nach Angaben der Betreiber um 6 Mio.SFr. unterboten worden sein, anderen Angaben zufolge lag diese bald 200 Mio.SFr. höher .

### **Flüelapaß (2383m) \*\***

Davos -> Engadin (Susch)  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Begangen wurde der Flüelapaß schon sehr frühzeitig, beleg dessen sind zahlreiche Funde die man vom Paßweg und der Paßhöhe machte, die man bis ins zweite vorchristliche Jahrhundert hinein datiert . Dennoch stand er immer schon im Schatten der vielen anderen rätischen Pässe . Wenn auch die Römer über ihn keine Straße bauten, ist doch bekannt, das in dieser Zeit schon er regelmäßig genutzt wurde . Den Saumweg den sie dabei benutzten, hatte bis in über das Mittelalter hinaus Bestand . Da seit der Spätantike für lange Zeit das Vinschgau kirchenpolitisch zu Chur gehörte, war deren Bischof auch gezwungen seinen abgelegenen Kirchensprengel zu besuchen . Wenn er das tat, nahm er die kürzeste Route, die über die Pässe Strela, Flüela und Ofenpaß .

Auch andere hohe Herren nutzten den Flüela, so König Sigismund im Jahre 1413 . Sigismund war auf Rückreise von seinen ersten Romzug und befand sich noch am 3.August 1413 in Meran, bereits zwei Tage später war er in Chur . Mutmaßlicher Weise nutzte er dabei die 'bischöfliche Straße', da eben diese den kürzesten und schnellsten Weg zwischen Meran und Chur darstellt .

Die Bedeutung des Flüela stieg aber erst an, als 1807 eine erste noch recht einfache Fahrstraße

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

über ihn erbaut wurde . Eine moderne Kunststraße wurde dann 1866/67 errichtet, die eine Breite von nur 4,2m aufwies und 497.000 Sfr. kostete . Erst ein gutes Jahrhundert später wurde sie bei einer umfang-reichen Modernisierung verbreitert . Der moderne Straßenbau kam am Flüela zu spät, die Zeit des großen Säumerverkehrs war zu Ende, die Bahn übernahm den Transport des alpenquerenden Verkehrs . Dennoch wurde der Flüela auch weiterhin rege frequentiert und seine Nutzung stieg stetig an, was vor allem dem beginnenden Tourismus zu verdanken war . Der in den Wintermonaten zeitweise geschlossene Straßenpaß, ist besonders seit einen weiteren Ausbau und der Modernisierung in den letzten Jahren, auch angesichts seiner Höhe von 2383m doch recht gut befahrbar . Um die Flüelaroute aber noch besser befahrbar zu machen und damit Chur besser mit den Unter Engadin zu verbinden, war schon seit dem 70er Jahren ein längerer Straßentunnel unter dem Flüela geplant . Dieses Projekt wandelte sich mit der Zeit in ein Projekt zum Bau eines Tunnels unter dem Vereinapaß, der aber nicht dem Straßenverkehr dienen wird, sondern dem Eisenbahnverkehr . Dennoch wird dieser Bahntunnel zu Beginn des neuen Jahrtausend Verkehr vom Flüelapaß abziehen, insbesondere in den Wintermonaten, da auf der neuen Bahnstrecke auch ein Huckepackverkehr angeboten wird .

### **Strelapaß (2350m)**

Davos -> Schanfigg

Trassierung ; Wanderweg, Standseilbahn

Heute ist der Strelapaß nur noch Ziel für Wintersportler, als Ausgangspunkt für Skitouren und Pistenfahrten . Eine Standseilbahn führt seit 1938 von Davos hinauf auf die Paßhöhe, wo es weitere Wintersporteinrichtungen gibt .

Im Mittelalter aber wurde der Strelapaß aber auch von Reisenden genutzt, so ist bekannt, das der Churer Bischof über ihn reiste, wenn er seine östlichsten Kirchensprengel erreichen wollte . Sogar Monarchen überquerten ihn, so wohl im August 1413 König Sigismund, der aus dem Vinschgau über Ofen- und Flüelapaß kommt, auf seinen Weg nach Chur wohl auch noch den Strelapaß bezwingen mußte . Und sogar schon für die Spätantike wird ihm eine gewisse Bedeutung für den Weg von Chur nach Italien zugesprochen . Zusammen mit anderen Pässen, wie z.B. auch den Scaletta- und Cassanapaß, diente er auch den Handelsverkehr Graubündens mit Livignio und darüber hinaus mit dem nördlichen Bormio . Eine erste Nennung fand der Strelapaß, als 'Striäl'-paß, im Jahre 1388 . Sein Name stammt mutmaßlich vom rhätischen Wort 'stria', was soviel wie Hexe bedeutet . Ein solcher Name kann für eine vorchristliche Nutzung sprechen, aber auch für ein vorchristliches Heiligtum, welches sich möglicherweise im Paß-bereich des Strelapaßes sich befand .

### **Scalettapaß (2606m)**

Davos -> Engadin (Sasauna)

Trassierung ; Wanderweg

Vom spätem Mittelalter ab führte bis in die Neuzeit hinein, über den Scalettapaß ein überregionaler Verkehrsweg, der dem überregionalen Handel und Verkehr, zwischen Chur, mit dem oberen Veltlin diente . Über den Scalettapaß gingen Reisende und Handelszüge, vor allem aber auch Viehtriebe, bis hin in die Republik Venedig .

Seinen Namen hat der Paß vom lateinischen Wort 'scala', was für 'Treppe' bzw. 'Leiter' steht und wie auch andern Orts, Bildnis über den Ausbauzustand des Paßweges gibt . Dieser war nur dürftig ausgebaut, mehr ein Naturpfad, als ein Saumweg . Die Überquerung des Scaletta war recht gefahrvoll, nicht nur das der Weg nicht sonderlich gut war, es drohten dem Reisenden auch Lawinen und gefährliche Abgründe, besonders im Winter verlangte der Scaletta so manches Opfer . Dennoch gehörte er lange Zeit zu den wichtigsten und meist frequentiertesten Übergänge des Engadin . Dessen Bedeutung ungeachtet, erfolgten erst 1808 einige Ausbauten, durch die der Weg über den Scalettapaß zu einen tatsächlichen Saumweg wurde . Das aber nur wenig später zahlreiche bündnerische Paßwege zu Kunststraßen ausgebaut wurden, insbesondere 1868 die Flüelastraße, brachte dem Scalettaweg keine große Zukunft, sondern den Niedergang . Im Herbst



# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

1949 wird dann von einer Baukompanie auf der rechten Talseite ein neuer Weg angelegt, der soll weniger den Wanderfreuden dienen, sondern der schweizer Armee, die das Gelände hier in dieser Zeit häufig für Zielschußübungen von Geschützen nutzten .

Eine ähnliche Rolle wie der Scalettapaß, übte auch der Sertigpaß aus . Dieser 2739m hohe Übergang verbindet ebenso wie der Scaletta Davos über das Val Susauna mit den Engadin . Beide Übergänge können als 'alt' bezeichnet werden, denn es gibt Anhaltspunkte, das sie bereits in vorrömischer Zeit, zumindest lokal, genutzt wurden . Sein Namen hat der Sertig von der rätschen Bezeichnung 'Sarra-tauna', mit welchen eine mit Zäunen begrenzte bzw. eingeteilte Alp bezeichnet wurde .

## Das Scalettabahn-Projekt

Der Initiator der Rätischen Bahn Willem Jan Holsboer, ein später eingebürgerter Niederländer der sich in Davos niedergelassen hatte, wollte eine alpenquerende Bahn von Landquart, über Davos, dem Scaletta-paß ins Engadin bauen, welche dann über den Maloja eine Fortsetzung bis nach Chiavenna finden sollte . Zwar erbaute er bis 1889 als erste Etappe die Landquart-Davos-Bahn, aber ihre Fortsetzung über den Scaletta sollte sie nie bekommen . Nach langen Diskussionen verzichtete der Pragmatiker Holsboer zu Gunsten der Albulabahn, auf sein Projekt .

## Albulapaß (2312m) \*\*\*

Tiefencastel -> Engadin (La Punt)

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Name des Paßes 'Albula', ist vermutlich vom lateinischen Wort 'Albus', welches 'Weiß' bedeutet, abgeleitet . Im späten Mittelalter wird er als 'Ilbell' (1349), später auch als 'Aelbell' (1419) in damaligen Urkunden bezeichnet . Die durch eine abwechslungsreiche Hochgebirgsregion geführte Straße, die das Albulatal mit den Engadin verbindet, aber kaum benützt wird, verliert aber an Bemerkenswertigkeit gegenüber der kühn angelegten Albulabahn.

## Die alten Saumwege

Archäologische Funde weisen darauf hin, das der Albula schon in prähistorischer Zeit begangen wurde und sicher auch die Römer nutzten ihn . Allerdings wird er in römischer Zeit wohl nicht sehr rege genutzt worden sein, Paßfunde wie am Julier oder Maloja, die darauf schließen lassen würden, fehlen . Dennoch wird der Albulapaß für die Römer kein unwichtiger Übergang gewesen sein, sicher aber war er für die Franken im frühen Mittelalter ein wichtiger Übergang. Und auch im hohen Mittelalter zog so mancher Kreuzfahrer über den beschwerlich nutzbaren Albula .

Reger als der eigentliche Paßübergang des Albula, wurden aber die Wege an seiner nördlichen Rampe genutzt, denn diese verbanden weitere und zum Teil sehr wichtige Paßwege, untereinander . Wichtigster Teil der Albularoute, die von Thusis bis nach Davos führt, war die Schinschlucht . Sie ermöglichte es Reisenden die den Julier und Septimer genutzt haben, eine Umgehung der Lenzerheide, wobei sie im Rheintal die gutausgebaute Straße Chur-Splügen/ San Bernardino nutzen konnten . Anders als im Albulatal östlich Tiefencastels, sind die Funde auch aus römischer Zeit, im Albulatal westlich Tiefencastels ungleich zahlreicher . Insbesondere im Umfeld eines römischen Gutshof bei Zorten fand man zahlreiche Artefakte . Darüber hinaus sind in der Schinschlucht, dem westlichsten Teil des Albulatales, zahlreiche alte Weganlagen erkennbar, die bis in früheste Zeiten zurückreichen . Besonders zahlreich sind diese Wegereste westlich des Moir, auf der nördlichen Talhälfte zu erkennen . Dort befinden sich in verschiedenen hohen Hanglagen Reste von neuzeitlichen, mittelalterlichen, römischen und sogar vorrömischen Wegen . Erst ab dem Mittelalter wurde auch die Südseite der Schlucht genutzt, in der auch die heutige moderne Straße entlang geführt wurde . Auch die Bahn zum Albula und nach Davos nutzt diese Talseite .

Erst im späten Mittelalter erreichte der Verkehr über den Albula eine gewisse Bedeutung . Im 12.

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

und 13.Jh. scheint er in seiner Bedeutung sogar den Julier überflügelt zu haben, nicht nur das in dieser Zeit die Wege ausgebaut wurden, der Churer Bischof richtete sogar im Jahre 1227 eine Zollstelle bei Madulein ein . Mit dem Zollrecht belehnte der Bischof den Herrn Konrad Planta, er war Mitglied jener legendären Familie, die bündnerische Geschichte und Wirtschaft ein Jahrtausend lang, bis in jüngste Zeit hinein, mitschrieb und wahrscheinlich sogar direkt von der römischen Patrizierfamilie gleichen Namens abstammte.

Das der Albula, wie so viele andere Pässe seiner Zeit, auch im Winter überaus rege genutzt wurde, davon spricht der Reisebericht einer venezianischen Gesandtschaft, die den Albula im Jahre 1526, auf ihren Weg nach Frankreich querte . Die Gesandtschaft, zumindest die hohen Herren, konnten den Paß recht bequem auf Schlitten passieren . Diese wurden zumeist von Ochsen gezogen und transportierten vor allem auch Handelswaren . Es wird berichtet, das die Gesandtschaft auf der Paßhöhe auf einige andere Schlitten trafen, sowie mehr als 80 Maultieren, die vorab getrieben wurden um den Weg zu ebnen . Der Gesandte erwähnte, das dennoch der Albula recht gefährlich sein, erst einen Monat vorher seien drei Reisende ums Leben gekommen . Da es auch andere Reiseberichte gibt, kann man daraus schließen, das der Albula, gerade auch für die Venezianer, einige Bedeutung hatte, insbesondere als Verlängerung zum Berninapass . So wurde im Jahre 1548 auch ein Postdienst eingerichtet, der von Chur kam und über den Albula zum Bernina und darüber hinaus führte . Diese Post diente vor allen den Franzosen, die mit ihr gegnerische Gebiete sicher umgehen konnten .

Gesäumt wurden über den Albula vor allem Nahrungsmittel - Reis, Korn, Wein und auch Lebewie und im 16./17. scheint er gar dem Septimer bzw. Julier vorgezogen worden sein . Nicht immer freilich nur von friedliebenden Menschen, 1629 besetzte Graf Johann von Merode mit 40.000 Mann sämtliche Pässe des Engadins, darunter auch den Albula . Welche Folgen diese Besetzung gehabt haben muß, zeigt das von diesem Graf und seiner Horde der Ausdruck 'marodieren' stammt . Aber das Engadin und auch der Albula erholten sich wieder von dieser Plage, und auch von der Pest, die der Graf noch ganz nebenbei ins Land mitbrachte . Bald wurde von den Anliegern der Bau eines neuen Weges beschlossen, aber fast 100 Jahre mußten die Bergüner noch sparen, bis man 1695 mit dem Bauarbeiten endlich beginnen konnte . In geradezu meisterlicher Art wurde dabei der Weg durch das Bergünergestein gesprengt. Der neue Weg erübrigte den bisherigen überaus schwierigen Aufstieg über die alte Via Imperiale nach Stuls . Fast anderthalb Jahrhunderte blühte nun der Verkehr hier am Albula, bis 1840 der Bau der Julierstraße dem Saumverkehr ein Ende setzte . Zwar wurde auch weiterhin der Paß noch begangen, ja sogar gelegentlich noch gesäumt, aber dies war kaum noch von Bedeutung.

### Die moderne Kunststraße

Relativ spät erhielt der Albula auch eine Fahrstraße . In den Jahren 1856-58 wurde in einem ersten Schritt eine 3.6m breite Straße in einer etwas provisorischen Ausführung errichtet, aber bereits 1864/65 war diese dann zu einer modernen Fahrstraße ausgebaut . Aber erst bis Ende des 19.Jh. war auch die Breite der Albulastraße durchgängig auf 4.8m verbreitert worden . Auch im Winter wurde diese Straße befahrbar gehalten, auf Bildern der Zeit kann man zuweilen in den meterhohen Schnee getriebene Tunnel sehen, durch die selbst Reisekutschen fahren konnten . Seit dem Jahre 1866 verkehrte auch ein regelmäßiger Postdienst über die Albulastraße mit ihren zahlreichen Kunstbauten . Mit Eröffnung der Albulabahn hatte die Albulastraße nur noch Bedeutung für den Tourismus, selbst der Postverkehr wurde umgehend eingestellt . Nach über einen Vierteljahrhundert Niedergang, ging es 1929 für die Albulastraße wieder aufwärts, als er von der Bündnerischen Kantonsregierung endlich für den Autoverkehr freigegeben wurde, bis dahin war dies nämlich hier noch verboten . Im Jahre 1870 wurden auch Teile des mittelalterlichen Saumweg in der Schinschlucht, so bei Sils, modern ausgebaut, da die dortige Weganlage aus dem 17.Jh. verfallen und unzeitgemäß war . Mit Fertigstellung dieses westlichsten Wegabschnittes ist die Albulastraße in voller Länge von Thusis bis nach La Punt durchgängig befahrbar .

Nach dem mit der Eröffnung der Albulabahn bereits der Postdienst über den Albulapass eingestellt wurde, wurde die Straße im Winter nicht mehr offen gehalten . So kam man einige Zeit später auf die Idee die knapp 6km lange Straße Preda-Bergün für eine Bob- und Schlittenbahn zu nutzen, sie bot dafür idealste Voraussetzungen, nur ein geringfügiger Ausbau wurde in jeden Winter erforder-

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

lich . Dieser notwendige Ausbau wurde Anfangs durch die Anliegergemeinden, später aber auch durch die Kurorte Davos, Samedan und St.Moritz betrieben . Sogar die Rhätische Bahn sorgte mit Sonderzügen und -tarifen für einen regen Betrieb . Mit Beginn des 1.Weltkrieges und den dadurch bedingten Ausfall des Tourismus, war aber mit dem Wintersport am Albula erstmal Schluß .

### Auf den Spuren der alten Wege

Von den alten Wegen im unmittelbaren Paßbereiches, sind an vielen Orten noch Reste vorhanden, allerdings kaum durchgehend verfolgbare Passagen . Am zahlreichsten sind aber die Weganlagen, und damit auch die bis heute davon übrig gebliebenen Reste auf der Ostseite des Albulas . Dort kann man feststellen, daß sich mit der Zeit, die Trassen der verschiedenen Wege immer weiter nach Süden, hin zur Talmitte, verlagerten . Das Ende dieser Südverlagerung wurde dann auch mit dem Bau der modernen Kunststraße erreicht . Der erste Weg, ein vorrömischer Naturpfad, verlief auf der Westseite des Albulas von Preda Dadeins über Funtana Fregeda zur Paßhöhe . Im Bereich der Crestas da Palpuogna erreichte dieser Weg einen ersten Höhepunkt für den eigentlichen Paß . Der dort durch ein einsames und kleines Talende der Preda verlaufende Weg, erreicht eine Höhe von 2140 um dann seine Fortsetzung in Hanglage bis zur eigentlichen Paßhöhe zu erreichen, ohne nennenswert wieder hinabzusteigen . Östlich der Paßhöhe lagen die Wegverhältnisse etwas anders, zwar verlief auch hier der Weg auf der Talnordseite, zumeist etwas oberhalb der modernen Straße, ebenfalls in einer Hanglage, aber es gibt deutlich weniger Trassen . Vielmehr nutzten man in den verschiedenen Zeiten, meist die alten Wegtrassen . Aber wie auf der Westseite des Albula, läßt sich auch auf dessen Ostseite feststellen, daß die Weganlagen auch hier stetig nach Süden 'wanderten' . Allerdings verlaufen auf der Ostseite des Albulas mittelalterliche und neuzeitliche Wege beiderseits der modernen Straße .

Eine Vielzahl solcher Weganlagen zeigt auf, wie oft die Weganlagen immer wieder ausgebessert und neuangelegt wurden. Es lassen sich sogar deutlich mehr Weganlagen als am Septimer oder Splügen feststellen, dennoch darf man daraus nicht Schlüsse auf Bedeutung und Nutzung des Albula ziehen . Niemals in seiner Geschichte, erreichte er auch nur annähernd die Bedeutung, etwa des Septimers . Die Weganlagen waren bescheidener als die am Septimer, dies zwang notgedrungen zu häufigeren Ausbesserungen, da der Aufwand beim Wegebau damit auch geringer war, schreckte man auch nicht vor Neutrassierungen zurück, wenn diese notwendig erschienen . Wahrscheinlich wurde 1688 darum auch der Weg von Avalungia durch einen steilen Felshang bis nach Pentsch neutrassiert, um den sumpfigen und schwer gangbaren Gelände im Talgrund auszuweichen . In dieser Zeit fanden auch weitere Wegverbesserungen statt, so wurde 1695 erstmals bei einem Wegebau in dieser Region Schwarzpulver, durch einen Thusiser Steinmetz eingesetzt . Schon im nächsten Jahr konnte die dabei entstandene neue Weganlage von den Reisenden genutzt werden, durch den ein mühsamer und steiler Wegabschnitt, mit einer verlorenen Höhe von 130m Höhe vermieden werden konnte . Auch nach dem Bau der modernen Kunststraße wurden einige der alten Saumwege noch weiterhin benutzt, dies waren speziell angelegte Winterwege . Da diese nicht von Saumtieren begangen wurden, sondern von Schlitten befahren wurden, hatten diese zuweilen andere Ansprüche an ihre Trassierung . Dadurch daß im Winter auch das Problem der Versumpfung der Talmitte vorlag, konnte ein Winterweg auch hier lang führen . Eine solche Weganlage in Talrichtung hatte immerhin den Vorteil daß der Winterwind ihn eher vom Schnee frei wehte, als das Gegenteil .

Dort wo sich heute die Albulastraße mit Hilfe einiger Kehren zum Engadiner Inn bei La Punt unterschraubt, verzweigten sich eins die Wege . Ein alter Weg führte auf der südlichen Talseite, in direkter Richtung hin zum Maloja und Bernina . Ein anderer, ebenso alter Weg führte auf der Talnordseite entlang des dortigen Berghanges direkt nach Madulain, nördlich von La Punt . Beide Wege wurden wohl schon in vorrömischer Zeit genutzt, und zumindest der nördliche der beiden Wege, wird teilweise noch heute als Forstweg genutzt . Er war auch über die Zeiten hinweg, immer der am meisten begangene Weg an diesem Talende . Mit der Trockenlegung der Inniederung bei La Punt, in der beginnenden Neuzeit, wurde aber auch schon ein direkter Weg nach La Punt erbaut . Die Kehrenanlage der modernen Kunststraße wird von diesen alten Weg mehrfach geschnitten, sogar fast in zwei Teile - einen nördlichen und einen südlichen - zerteilt .

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

## Die Albulabahn

Noch berühmter als die Straße ist die Albulabahn, die den Paß in einen 5865m langen Scheiteltunnel auf einer Höhe von 1820m unter quert . Das Vorspiel zum Bau der Albulabahn war lang, eine Zeitlang wurde der Bau einer Scalettabahn bevorzugt, später dann auch einer Julierbahn . Betreffende Konzessionen wurden beantragt, erteilt, verkauft und entzogen, aber Fortschritte gab es keine . Erst am 30.Juni 1898 entschied sich die Berner Bundesversammlung endgültig für den Bau der Albulabahn . Die heutige Trassenführung plante Oberingenieur B.Moser aus Zürich . Er plante auch zahlreiche der vielen Ostalpenbahnprojekten, von denen letztendlich nicht eine erbaut wurde, hier am Albula jedoch konnte er sein Meisterwerk machen, wenn auch auch nur in 'Kleinausführung' . Von den etwa 25 erwogenen Möglichkeiten einer Trasse über den Albula waren sechs in die engere Wahl gezogen worden, darunter auch das Projekt der deutschen Firma Philipp Holzmann . Dessen Projekt einer Eisenbahnlinie zeichnete sich durch geringe Steigungen aus und sollte bei Bergün eine Schleife durch das Val Tours ziehen, eine weitere, etwas großräumigere Schleife sollte östlich Filisur das Landwassertal großzügig ausfahren . Der dadurch längere Schienenweg bedingte aber einen höheren Kostenvoranschlag und auch die notwendigen Stichbahnhöfe, um die Orte Filisur und Bergün an die hoch oben im Tal verlaufende Bahnlinie anzuschließen, waren dem Projekt nicht gerade hilfreich . Gleichfalls abgelehnt wurde die Route die von Kantonsingenieur Gilli vorgeschlagen wurde, weil diese zu lange Zahnradbahnabschnitte besaß .

Nicht mehr Erfolg hatte ein 1895 vorgelegtes Projekt einer einspurigen Normalspurbahn, die Teil einer Querbahn von Chur nach Meran werden sollte und außer den Albula auch noch den Ofenpaß zu bezwingen hatte . Bei Chur beginnend sollte diese, anders als die bereits bestehende Schmalspurbahn, Thusis auf der östlichen Talseite erreichen . Der Bahnhof Thusis selbst sollte nur mittels einer Stichbahn vom Bahnhof Scharans erreicht werden . Die Schinschlucht sollte auf deren nördlichen Seite bezwungen werden, die Anlage von 5 Tunnel- und weiteren Schutzüberbauungen wäre dabei aber notwendig gewesen . Die nördliche Talseite einhaltend war bei Schmiten eine Verzweigung angedacht, deren einer Ast nach Davos führen sollte, und der andere zum Albula . Zwischen Stugl und Latsch sollte mittels einer Doppelkehrenanlage, ähnlich der bei Wassen an der Gotthardbahn, Höhe gewonnen werden . An der Einmündung des Val Tisch, etwa da wo die Kehrenanlage der später tatsächlich gebauten Albulabahn sich befindet, sollte der westliche Tunnelmund eines rund 12.000m langen Albulatunnels auf einer Höhe von 1465m liegen . Das ausgerechnet schon hier der Tunneleingang liegen sollte, hatte seinen Grund darin, das eine weitere Kehrenanlage erforderlich gewesen wäre, um den Tunneleingang weiter nach Südosten zu verlegen . Die Projektanten sahen darin aber wenig Sinn, genauso wenig Sinn sahen sie darin den Tunnel in das Beversertal münden zu lassen, so wie es die Projektanten des Schmalspurtunnels vorsahen . Statt dessen sollte der Normalspurtunnel etwas unterhalb Bevers direkt ins Engadin münden . Da dieses aber hier gut 250m höher liegt, als der nördliche Tunneleingang, weißt der Tunnel keinen Scheitelpunkt auf, vielmehr hätte seine höchste Stelle am südlichen Tunnelportal gelegen, etwas oberhalb des Inntales freilich .

Mit 5865m ist der Albulatunnel der längste der höheren Scheiteltunnel der Schweiz überhaupt . Begonnen wurde der Bau am 15.Oktober 1898 in Preda und am 1.November 1898 in Spinass von der italienischen Baufirma Ronchi & Carlotti, somit waren auch hier, wie an anderen Alpentunnelbaustellen dieser Zeit, italienische Tunnelbaumanschaften am Werk . Sie waren nicht nur relativ preiswert, sie waren vielmehr noch, seit dem Bau des Fréjustunnel auch die erfahrensten und im Metier am meisten eingearbeiteten . Dennoch kamen die Tunnelmannschaften beim Bau des Albulatunnels zum Teil nur zentimeter-weise vorwärts, Ende Juli des Jahres 1900 wurde sogar eine große Wasserader angestoßen, die die Stollensohle auf 500m mit Wasser und feinen Schwemmsand überflutete . Im Dezember 1900 sah sich daher die Baufirma gezwungen vom Vertrag zurückzutreten . Die Rhätische Bahn mußte darauf hin die verbliebenden 3600m selbst bauen und konnte am 29.Mai 1902 sogar den Durchstich feiern . Feierlich erfolgte dann am 10.Juli 1904 die Inbetriebnahme des Albulatunnel . Allein am Albulatunnel waren bis zu 1316 Arbeiter beschäftigt, im ganzen gab es 2128 Fälle von Verletzungen und 16 Arbeiter fanden den Tod .

Aber nicht der Albulatunnel ist das beeindruckendste Bauwerk der Albulabahn, vielmehr ist es die kehlenreiche und eindrucksvolle Trasse der gesamten Albulabahn . Vor allem die Nordrampe, die

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

sich mehrmals mit der Straße kreuzt, beeindruckt durch die außergewöhnliche Kühnheit der zwischen 1896 und 1903 geschaffenen Anlage. Dort meistert die Bahn mit zahlreichen Viadukten und vier Kehrtunnels, die die eigentliche Wegstrecke von 6km, auf 12km verdoppelt, das schwierige Terrain und den Höhenunterschied von 416m zwischen Thusis und dem Nordportal des Tunnels . Insgesamt 55 Brücken, davon nur zwei aus Stahl, mit 3015m Gesamtlänge machen gut 9% der Gesamtstrecke aus . Unterirdisch liegen sogar mehr als 26% der Strecke, nämlich genau 16.236m, verteilt auf insgesamt 39 Tunnel und Galerien . Die Baukosten betragen 25,8 Mio SFr. und überschritten damit um 4,6 Mio SFr. den ursprünglichen Kostenvoranschlag . Immerhin verschaffte der Bau auch bis zu 5300 Personen primär einen Job, von den vielen sekundären Jobs der Einheimischen ganz zu schweigen .

Ingenieurtechnisch anspruchsvolle Bauwerke wie die Albulabahn, gehen naturgemäß nicht ohne Hindernisse und Schwierigkeiten ab. Insbesondere der 660m lange Rugnux-Kehrtunnel bereitete den Erbauern erhebliche Schwierigkeiten . Der heftige Andrang von im Winter wie Sommer bis zu 4°C kalten Wasser, erschwerte die Arbeit der halb erstarrten Mineure ungemein. Die Bauherren hatten aber nicht nur mit den Naturgewalten zu kämpfen . Zwei kleine Terrassendörfer haben sich seit jeher wenig um die unterhalb ihrer schönen Orte gelegenen Verkehrsverbindungen geschert . Waren es im 16.Jh. die Stulser, welche durch fröhliches Hinabwerfen der ihnen im Wege liegenden Steine Mensch und Tier auf der Via Imperia gefährdeten, so entleerten diesmal Latscher Bauern kurz vor der Fertigstellung der Bahnlinie mehrere oberhalb gelegene Schmelzwasserseen und setzten damit eine Schuldhalde in unaufhaltsame Bewegung . In höchster Eile mußte daher in nur 144 Tagen der 333m lange Gletscherastunnel durch den festen Fels gesprengt werden . Die Verwaltung der Rhätischen Bahn wußte sich später zu rächen, als die Latscher den Antrag stellten eine benachbarte Bahnstation "Bergün-Latsch" zu benennen, fiel die Antwort zwar höflich, aber eindeutig aus !

Während die Pferdepost über den Albula noch im Jahre 1896 die Strecke mühselig in 14 Stunden bewältigte, schaffte es der heutige Schnellzug in 2 Stunden . Möglich machten dies zahlreiche Modernisierungen die in den fünfziger Jahren begannen . Nachdem bereits 1921 die Strecke elektrifiziert wurde erfolgten nun moderne Signalsysteme . In den neunziger Jahren wurde begonnen einige Abschnitte auch doppelgleisig auszubauen . Dennoch ist der Albulabahn keine große Zukunft beschieden, als größtenteils eingleisige Schmalspurbahn wird sie dem modernen Verkehr kaum noch Herr, weshalb in den 90er Jahren des 20.Jh. mit dem Vereinatunnel eine modernere Bahnverbindung geschaffen wurde . Stillgelegt wird sie deswegen aber sicher nicht - diese Zeiten sind Gottlob auch vorbei . Als Baudenkmal und Touristenmagnet ist sie für den Touristenverkehr ähnlich interessant, wie zum Beispiel die Furkabergstrecke, und auch eine gewisse lokale Bedeutung wird sie auch weiterhin behalten, dies speziell für St.Moritz .

Für denjenigen, welcher von herausragender Bahn- und Technikromantik genauso begeistert ist, wie von einer wundervollen Bergwelt, wurde in den letzten Jahrzehnten ein gut 8km langer 'Bahnhistorischer Lehrpfad' geschaffen . Dieser beginnt in Preda, um zumeist westlich der Bahntrasse bis Bergün zu verlaufen . Dabei führt dieser Weg nur zwischen Laz und dem Albula-Viadukt I unmittelbar in Nähe der Bahn entlang, in den weiteren Wegabschnitten, nimmt er zumeist einen mehrere hundert Meter weiten Ab-stand . Allein dieser Abstand erlaubt es überhaupt, einen ausreichenden Blick auf die Bauwerke der Bahn zu werfen . Wegsicherungen erlauben eine für jedermann geeignete Begehbarkeit und Schautafeln geben allseits Erklärungen .

### **Julierpaß (2284m) \*\***

Tiefencastel -> St.Moritz

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

An der Kreuzung, wo sich der Malojaweg, mit den Julierweg trafen, entstand wohl schon sehr früh ein Ort, aus dem sich später das heutige St.Moritz entwickelte . Als man 1853 die dortige Mauritiusquelle neu einfaßte, stieß man auf einer alten Einfassung aus Lärchenholz, die mit Lehm ausgefüllt war . Bei einer weiteren Neueinfassung 1907 untersuchte man diese erste Einfassung genauer und grub sie aus . Dabei fand man am Grund einer Röhre, zwei guterhaltene Schwerter, ein Schwertfragment, einen Dolch und eine Schmucknadel, die allesamt der Bronzezeit entstamm-

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

ten . Unweit dieser Quelle gibt es aber auch noch ein zweites Denkmal, einen Druidenstein . Man kann aus diesen in einer Höhe von fast 1800m gemachten Funden daraus schließen, das nicht nur das Engadin zu dieser Zeit besiedelt war, sondern wohl der Vorläufer von St.Moritz schon einen wichtigen Stützpunkt im transalpinen Verkehr darstellte . Solch Bronzezeitliche Funde belegen sogar das der Paß schon vor über 4000 Jahren einen regen Paßverkehr erlebte . Auch in der Eisenzeit war dem sicher noch so, Hermann Genthe nannte in seinen 1874 erschienen Werk 'Über den Etruskischen Tauschhandel mit dem Norden' unter anderen, nebem dem Septimer auch den Julier als eine der Dauerrouen etruskischer Händler . Der in den Jahren 200-120 v.u.Z. lebende griechische Historiker weiß schon von den Rättern zu berichten, dabei weiß er auch von einen Paß zu berichten, mit welchen er mutmaßlich den Julier zu meinen scheint .

### Die Römerstraße

Als der 'Lieblingspaß' der Römer gilt der Julier, wo man noch heute auf dessen Paßhöhe die als Meilenstein dienenden beiden Säulen bewundern kann, die wohl einst Teil eines Tempels, eines Paßheiligtums also, waren . Ebenfalls hier gefundene Marmorbruchstücke, römische Fundamente und Reste einer einst lebensgroßen, unbedeckten Marmorstatue, bestätigen diese Ansicht . Man kennt solche Paßheiligtümer auch von vielen anderen Pässen, dort konnte der Reisende, sich für den geschafften halben Weg bedanken und für die kommende Hälfte ein Opfer darbringen . Diese Opfer waren zumeist Geldmünzen, die man dann auch zahlreich fand, davon allein im Bereich der Paßhöhe über 400 Münzen aus römischer Zeit . Zuweilen stifteten besonders glückliche Reisende, nach wohl überstandenen Gefahren beim Paßübertritt, auch Statuen, Tafeln und ähnliches . Auch entlang des vermuteten und gesicherten Paßweges, insbesondere dessen Teil im Oberhalbstein, wo die Wege zum Julier und Septimer, die selbe Trasse nutzen, gibt es zahlreiche Funde von Münzen, Fiebeln und anderen Artefakten aus römischer Zeit . In dieser Zeit, sogar noch bis die moderne Kunststraße über den Julier gebaut wurde, führte die Julier/ Septimerstraße von Tiefencastel auf den westlichen Höhenrücken, wo sie über Mons und Salouf verlief, wo eine heutige Kantonsstraße, dem alten Weg folgt . Die gerade hier gemachten zahlreichen Funde stehen dafür ebenso Beweis, wie die zahlreiche bauliche Überreste . Erster Ort auf der Nordrampe ist Bivio, das römische 'Bivium', was soviel bedeutet wie 'Abzweigung, Zweiweg', und an die alte Bedeutung dieses Ortes erinnert . Hier mußten sich eins die Römer entscheiden, ob sie den Weg über den Septimer direkt ins Bergell oder den über den Julier, direkt ins Engadin benutzen wollten .

Die Säulen auf der Paßhöhe weisen Inschriften aus, die die Eroberung der Region durch die Feldherren Drusus und Tiberius anno 15 v.u.Z preisen. Der antike römische Geograph Strabo notierte zu diesen denkwürdigen Ereigniss 'Jetzt sind die einen vernichtet, die anderen unterworfen, so das die durch ihr Land führenden Gebirgspässe, die früher spärlich und schlecht passierbar waren, jetzt zahlreich von Menschen gut gangbar sind' . Es heißt das die Römerstraße über den Julier schon gut befahrbar angelegt wurde, man schließt dies auf Grund gefundener Felsgleise, unweit der Paßhöhe . Der mit Randsteinen eingefasste Weg hat eine Breite von 2,8 bis 3,5m und wieß eine Steigung von unter 15% auf, war für römische Verhältnisse also recht flach . Armon Planta, der 1970 den Verlauf der alten römischen Straßen am Julier untersuchte, fand dabei erhebliche Trassenreste, so auch eine bisher nur vermutete Trasse oberhalb des Silser Sees . Diese verlief auf der linken Hangseite, gleichmäßig zum Juliertal hin ansteigend .

Münzfunde, die man im Bereich der Säulen machte, belegen eine durchgängige Nutzung des Julier von der Zeit des Tiberius, bis in die des Constantinus . Zwei ostgriechische Münzen weisen sogar auf eine Nutzung des Julier in vorrömischer Zeit, genauer gesagt in der Spätlatenezeit hin . Besonders ab der zweiten Hälfte des 1.Jh.u.Z. scheint der Verkehr am Julier sprunghaft angestiegen zu sein, zumindest lassen die Münzfunde darauf schließen . In dieser Zeit scheint auch das Paßheiligtum errichtet worden zu sein . Das ab dem Jahre 361 u.Z. die Münzfunde am Julier recht abrupt abbrechen, scheint weniger an einer geringeren Nutzung des Julierts gelegen zu haben, als an den verringerten Geldumlauf und das fortschreitende Christentum . Eine letzte Münze die man am Julier fand, ist eine Münze des Vandalenkönigs Geiserich, welche zwischen 439 und 477 geprägt wurde . Sie zeigt das der Julier auch in der Spätantike noch begangen wurde und auch das Heiligtum und die alte Opfersitte noch bekannt waren .

Dennoch verlor der Julier ab der Spätantike zunehmend Bedeutung an den Septimer, da dieser in

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

einen besseren Zustand war . Seine Bedeutung im Mittelalter ist äußerst umstritten, es scheint so das der Julier im frühen Mittelalter nur noch eine regionale Bedeutung besaß . Aber er muß sich bald wieder 'erholt' haben, einige Historiker sind aber der Ansicht das über den Julier die wichtigste Königsstraße der Karolinger führte, die diese in Graubünden besaßen . Sicher ist aber, das im hohen Mittelalter die Bedeutung des Juliers wieder sprunghaft anstieg . Zu dieser Zeit soll der Julier einer der wichtigsten Pässe Bündens gewesen sein . Das ist dann wahrscheinlich auch der Grund, warum im 10.Jh. Sarazenen den Julier nutzten um ins Engadin einzufallen . Denn die durchaus berggewohnten Sarazenen wußten auf ihren Raubzügen immer die besten Paßstraßen, allen voran die alten Römerstraßen, zu nutzen . Am Ende des hohen Mittelalters ging die überregionale Bedeutung des Juliers wieder zurück . Dies besonders als im im späten Mittelalter der Septimer umfangreich ausgebaut wurde . Reisende die von Chur aus ins Bergell wollten, nutzten die bessere Straße über den Septimer und Reisende die ins Engadin wollten, konnten dabei gleich mehre Pässe mit einen ähnlichen Ausbaustandard nutzen .

Woher der Julier seinen Namen hat, ist nicht sicher, wahrscheinlich stammt er von der keltischen Bezeichnung Jul bzw. Jol für Paß bzw. Grenze - als sicher gilt nur, daß er nichts mit dem Vornamen 'Julius', oder gar den Kaiser zu tun habe . Nach einer Legende soll Julius Caesar aber, als er in die Gegend von St.Moritz, gesagt haben, 'Bis hier her, und nicht weiter' . Die erste urkundliche Erwähnung erfährt der Julier im Jahre als 1369, als 'Julierberg' bezeichnet wurde .

### Die neuzeitliche Straße

Nach dem in der Neuzeit die alte Septimeroute ihre Bedeutung langsam an den Splügen und San Bernardino begann zu verlieren, wurden Rufe wach diese wieder zu beleben . Es sollte aber bis ins 18.Jh. dauern bis dies auch geschah, jetzt verlagerte sich aber der Verkehr wieder hin zum Julier . Ab dem Jahre 1776 war der Doppelpaß Julier-Maloja durchgängig zumindest für kleine Wagen befahrbar . In zwei weiteren Schritten, zwischen 1818 und 1821, sowie zwischen 1826 und 1828 wurde der Julier auch in einen standard ausgebaut, der ihn auch für größere Wagen befahrbar werden ließ . Aber die Straße war nicht günstig angelegt, ein Hochwasser im Jahre 1834 rieß große Teile der Julierstraße mit sich . Die Schäden waren so groß und umfangreich das es erforderlich war die Julierstraße in erheblichen Teilen neu zu trassieren, erst 1840 war die Julierstraße wieder vollständig und diesmal auch in sicherer Lage fertiggestellt . Insgesamt war nun die Kunststraße vollkommen neutrassiert von den ohnehin stark verfallenen Resten der römischen und mittelalterlichen Saumwege . Das erlaubt es noch heute, beiderseits der neuzeitlichen Straße, in der Landschaft die Trassen und Reste früherer Wege und Straßen zu erkennen .

Nach einigen späteren umfangreichen Ausbauten in den Jahren 1935-40, bei denen die Höchststeigungen der Fahrbahn deutlich gesenkt, die Fahrbahn verbreitert und begradigt wurde, ist sie noch heute in der Lage den sehr stark angestiegenen Verkehr über den Julier aufzunehmen . Die Trassierung führt jetzt an keiner Stelle mehr durch lawinengefährdetes Gebiet, so das sie auch im Winter relativ problemlos offengehalten werden kann . Mit den Ausbaurbeiten vor dem 2.Weltkrieg wurde die Julierstraße die erste für Kraftfahrzeuge wintersichere Straße nicht nur in Graubünden, sondern auch in der ganzen Schweiz .

Mit der Eröffnung der modernen Fahrstraße über den Julier, verfiel alsbald die mittelalterliche Fahrstraße über den Septimer, welcher somit auch endgültig seine einstige Bedeutung für den Verkehr verlor . Zu letzt fast nur noch lokal genutzt, ging nun auch diese Nutzung schnell zurück . Das Erbe des altehrwürdigen Septimers, traten nunmehr endgültig die beiden Übergänge des Julier und Maloja an . Ein Erbe, von dem es heute kaum noch sichtbare Zeugnisse gibt, wenn man mal die zahlreichen Trassenreste und die beiden Säulen auf der Paßhöhe außer Acht läßt . Zahlreiche eigenartig aufgestellte Natursteine auf der Paßhöhe sind somit auch kein megalitisches Heiligtum, a'la Carnac, sondern moderne Panzersprerranlagen aus jüngerer Zeit . Welche sich freilich besser in die Landschaft einfügen, als solche aus Beton . Noch besser fügt sich aber in die Landschaft, der auf vielen Paßhöhen so typische kleine Paßsee, hier werden trotz der hohen Lage sogar wohlschmeckende Forellen gezüchtet .

Auch für den Julierpaß gab es im ausgehenden 19.Jh. einige Bahnprojekte . Dabei war der Julier anfangs, ähnlich wie der Albula, niemals die favorierte Variante für eine Bahn von Chur ins

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Engadin, der Scalettapaß, ja sogar der Septimerpaß der ins Bergell führt, wurden deutlich eher favorisiert . Dann kristallisieren sich aber aus allen Projekten zwei Projekte heraus, das Albula- und das Julier-Projekt . Letztendlich entscheidet man sich für das Albulaprojekt, womit auch jegliche Diskussion zum Bau einer Julierbahn beendet war .

### **Malojapaß (1815m) \*\***

St.Moritz -> Bergell (Chiavenna)

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Schon in früher Vergangenheit hatte der Malojapaß eine hohe Bedeutung für den Verkehr, dies hat bis heute nicht nachgelassen . Das Besondere, geradezu Einzigartige an diesen Alpenpaß ist, das er 'ein-seitig' ist . Was heißt, das er auf seiner Nordseite faktisch keinen Anstieg hat, nach Süden hingegen aber steil und geradezu abrupt ins Bergell hinabfällt . Dies hat seine Ursachen, in der naturhistorischen Geschichte des Malojagebietes . Vor einigen hunderttausend Jahren muß es nämlich am Malojapaß ziemlich turbulent zugegangen sein, denn da war das Bächlein Maira noch ein mächtiges Ungetüm . Das Engadiner Inntal reichte damals noch viel weiter südlich, die obersten Seitentäler des Bergell, waren damals noch die Quelltäler des Inn, bis sich die Meira ihren Weg nach Süden, zur Adria hin schürfte . Der Name des Paßes geht auf die Sprache der Hirten aus dem benachbarten Veltlin zurück, die ihn 'Maloggia' nannten, dies bedeutet soviel wie 'Erlenwäldchen' . Die Einheimischen nennen ihn noch immer 'Malögia' .

Die Römer waren es, die einen ersten Saumweg über den Maloja anlegten, der aber bald wieder verfiel . Man streitet sich heute, ob dieser Saumweg bereits für Karren befahrbar war, wenn er dies auch noch nicht anfangs war, so ist aber doch anzunehmen das er es in der Spätantike war . Das Mittelalter hin- über war der Maloja zwar begangen, aber eher recht unbedeutend . Dennoch soll es, wohl im Spätmittelalter, zu einen Straßenbau, vielmehr Wegebau, gekommen sein . Mutmaßlich handelt es sich dabei wohl nur um eine Wiederinstantsetzung der alten Römerstraße . Der der Maloja war wohl kaum mehr als eine Ersatzroute für den Septimer . Erst im 16.Jh. gewann der Maloja wieder an Bedeutung und erst 1776 wurde auch eine wirkliche kleine Straße erbaut . In den Jahren 1827 bis 1839 entstand dann auch eine moderne Kunststraße mit 22 Kurven, davon 13 Spitzkehren, allein nur auf dessen Westrampe . Aber erst 1840 begann man die Fortsetzung der modernen Malojastraße, die bis jetzt noch in Casaccia endete, und es sollte noch bis 1859 dauern, bis diese auch endlich bis Italien führte . Die Straße wurde erwartungsgemäß gut vom Verkehr angenommen, am Ende des 19.Jh. wurden monatlich bis zu 12.000 Pferde gezählt, die den Paß passierten . Seit 1846 gibt es auch einen Postkurs zwischen Samedan und Chiavenna, der regelmäßig zweimal die Woche verkehrt . Dieser mit einer Pferdekutsche versehene Dienst, wurde 1922 durch einen 'PTT-Alpenwagen' ersetzt . Dieser Alpenwagen der PTT, der Schweizer Post, ein 40PS starker Saurer mußte aber noch eine ganze Weile auf den damals noch üblichen Naturbelag fahren, erst 1934 wurde die Kantonsstraße auch asphaltiert und 1957 wurde sie auch umfangreich modernisiert .

An der Malojastraße zeigt sich auch der Fortschritt beim Straßenbau, besaß die Römerstraße nur zwei, drei Kurven bzw. Kehren, die mittelalterliche drei, hatte die Straße der Neuzeit schon neun und die moderne Straße eben genannte 22 um den steilen Abfall des Paßes zu bewältigen . Ein Wanderweg folgt heute zu großen Teilen der alten Trasse, an der es einzigartige Passage gibt . Der Weg überwindet mit einer Steigung von 30° eine 8m lange Felsplatte, um ein abrutschen der Wagen zu verhindern meißelte man Gleisrillen in den Fels, auch für die Zugtiere und Fuhrleute mußte man Trittstufen in den Fels schlagen . Auch in die felsige Seitenwand schlug man vier tiefe Löcher, in je 1,5m Entfernung, die zum Einsetzen von Hebelstangen dienten, mit denen die Fuhrleute ihre Zugtiere unterstützten .

Als noch über den Malojapaß gesäumt wurde, nutzten die Säumer die beiden Seen zwischen der Paßhöhe und St.Moritz, den Silser und den Silverplaner See, um die Wegstrecke abzukürzen . Das dies schon in der Römerzeit der Fall war, wissen wir aus einen kleinen Kuriosum; ein freigelassener Sklave namens Tertius stiftete drei oder vier kleine Altäre, kunstvoll aus Speckstein geschnitten waren auf ihn Gottheiten und Engadiner Motive abgebildet . Die Schiffer kenterten und die Altäre versanken im Schlamm, später wurden sie dann geborgen . Bei Castelmur, der einsti-



## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

gen römischen Poststation Murus, ist unterhalb des wuchtigen Turmes noch ein Stück der Römerstraße erhalten . Sie war hier durch ein Kastell geschützt, das eine Schlüsselstellung auf dem Weg zum Maloja und Septimer einnahm, und bis in das später Mittelalter hinein beibehielt . Wer heute zum Maloja hinauffährt, wird sich diese Engstelle unwillkürlich einprägen; hier sperrte eine Mauer aus römischer Zeit das enge Tal, und in ihr öffnete sich ein Tor das Kontrollen ermöglichte . Dieses Tor gab den ersten Ort jenseits der Mauer, den Namen 'Porta' .

Casaccia, an der Weggabelung des Maloja- und Septimerweges gelegen, zerstörte einst im Mittelalter eine Steinlawine, bei der der halbe Ort und zweieinhalbtausend 'Seelen' unter den Schuttmassen begraben wurden . Die späteren Straßenbauer hatten an der somit geschaffenen Talenge beim Bau der Straße einige Mühe, eine sichere Trasse durch den Schuttkegel zu finden .

Nach umfangreichen Ausbauten der Malojastraße, begann man später auch die alten Wege und Pfade wieder für den Wanderer auszubauen . Überaus bekannt ist der 'Senterio Storico', der 1995/96 noch eine Verlängerung mit dem 'Percorso Storico' zwischen Dogana und Chiavenna erhielt .

### Die Maloja-Verkehrsprojekte

Immer wieder machte der Maloja, wegen einiger Verkehrsprojekte die man zu ihm aufstellte, Aufsehen in der Öffentlichkeit . Ein erstes, wohl das aberwitzigste, entstammt dem frühen 18.Jh. und betraf einen Alpenquerkanal Mailand-Innsbruck der der Schifffahrt zwischen Po und Donau dienen sollte (Siehe auch Kapitel Schifffahrt in den Alpen) . Vergessen wurde das Projekt nicht mehr, aber fast so schnell wie es auftauchte, verschwand es auch wieder . Im 20.Jh. fanden die Kanalpläne endgültig ein Ende und wurden ersetzt durch Pläne zum Bau einer Bahnstrecke .

Ende des 19.Jh. gab es Pläne eine Bahnstrecke über den Maloja zu bauen, die eine Fortführung über den Julier finden sollte . Holsboer, der Initiator der Rhätischen Bahn, erarbeitete ein entsprechendes Konzept, später entschied man sich aber doch für die Albulavariante, die später aber auch eine Fortsetzung über den Maloja in Richtung Bergell finden sollte . Schon LaNicca hatte mehr als ein halbes Jahrhundert zuvor, im Rahmen einer vergleichenden Studie zum Bau einer Alpenbahn, den Maloja untersucht, befand aber den Lukmanier, Splügen oder San Bernardino als geeigneter . Zeitweise entstand im Rahmen zum Bau einer normalspurigen Albula-Ofenberg-Bahn auch der Plan, von dieser eine ebenfalls normalspurige Bahn Richtung Maloja abzweigen zu lassen . Durch diesen Anschluß Chiavennas und damit auch der Lombardeis an die Albula-Ofenberg-Bahn erhoffte man sich zusätzliche Transportaufträge heranzuziehen, da diese das Einzugsfeld deutlich vergrößern würde .

Die Malojapassroute insgesamt würde auch für eine normalspurige Bahn kein großes Hindernis bilden, einzig die steile Westrampe wäre ein Hindernis, welches aber man durch Höhenentwicklungen, mittels schleifenförmiger Kehranlagen, überwinden wollte . Diese sollten einen Großteil der Strecke zwischen Borgonuovo und der Paßhöhe prägen, immerhin war ja doch ein beträchtlicher Höhenunterschied zu überwinden . Nebenher hätte einer ebenfalls in Planung befindlichen Splügenbahn, welche eine Höhenentwicklung ins Bergell erfahren hätte, dort der Malojabahn einen beträchtlichen Teil der notwendigen Trasse teil werden lassen . Zeitweise war auch eine Malojabahn in Planung, die von Garmisch kommend über den Fernpaß und durch das Inntal führen sollte . Schon in der Mitte des 19.Jh. war dieses Projekt erwogen worden und wurde bis zum Ausbruch des 1.Weltkrieges immer wieder diskutiert . Dieses Projekt war ein Konkurrenzprojekt zur sogenannten 'Dreibundbahn', der Fern-Ortlerbahn, welches diese zum Teil auf schweizer Gebiet gebracht hätte . Der Vorteil dieser Trassenvariante war der, daß das Inntal und der Maloja leichter mit einem Schienenweg zu versehen war, als das Ortlermassiv . Der Nachteil aber, das sie durch ein Gebiet führte, welches eben nicht zum Dreibund gehörte, somit das Interesse diesen daran eher gering war . Auch die Schweiz hatte an dieser, sie nur peripherer berührenden Bahn kaum Interesse, weshalb es dann auch bald wieder fallen gelassen wurde .

Und da auch eine normalspurige Albula-Ofenberg-Bahn nie gebaut wurde, verblieb man letztendlich bei den preiswerteren zu habenden Schmalspurplänen . Bis kurz vor Beginn des 1.Weltkrieges lagen schon recht detaillierte Pläne für eine solche Bahn über den Maloja vor, auch

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

eine Konzession wurde von den Behörden schon erteilt . Der dann aber ausbrechende Krieg und die anschließenden allgemeinen Veränderungen im Verkehrssektor beendeten ein für allemal einen ernsthaften Gedanken an eine Bahn über den Maloja .

Jahrzehnte später aber, etwa ab Mitte der 50er Jahre entstanden dann Pläne zum Bau einer Maloja-Schnellstraße bzw. Autobahn . Diese sollte die Fortsetzung einer vom Fernpaß kommenden und das Engadin folgenden Schnellstraßenverbindung werden . Um die relativ enorme Höhendifferenz vom Tal bis zur Paßhöhe zu überwinden, war der Bau von 5 Tunnelbauwerken mit insgesamt 8km Länge geplant . Die zumeist vierspurige Autobahn sollte dabei am nördlichen Talhang in Höhenlage ähnlich der Brennerautobahn entlang geführt werden . Kurz vor der Paßhöhe hätte aber eine Kehrschleife eingefügt werden müssen, wie man sie sonst nur von der Bahn kennt . Aber bisher kam es zu keinen Bauarbeiten für eine Maloja-Schnellstraße und sie sind wohl auch in den nächsten Jahrzehnten nicht zu erwarten .

## **Septimerpaß (2310m) \*\*\***

Bivio -> Bergell (Chiavenna)

Trassierung ; verfallener Saumweg

Alt ist sicherlich auch der Weg über den Septimer, wurde er sicher schon in der Bronzezeit sporadisch genutzt, soll über ihn in der Eisenzeit ein reger Verkehr von griechischen und etruskischen Kaufleuten stattgefunden haben . Da das Klima vor 4000 Jahren noch wärmer war als heute, nimmt man an das selbst so hochgelegene Pässe wie der Septimer zu dieser bewaldet waren . Ein Fakt der für die Verkehrsgeschichte dieses, wie auch anderer Pässe sehr wichtig ist, da Wälder den Weg und damit den Reisenden überaus gut vor Lawinen, Muren und Steinschlägen schützen . Im Tgavretgatal, durch welches der Weg zum Septimer führt, erzählt man sich noch heute Legenden, die einen solchen Waldreichtum erwähnen, der in zwei großen Schritten (kurz vor der Zeitenwende und nochmals im 14.Jh.) auf die heutige Waldgrenze, gelegen unterhalb Bivio und oberhalb Casaccia zurückwich .

## **Die römische Straße**

Den prähistorischen Saumweg bauten die Römer erstmals um das Jahr 15.v.u.Z. aus, bald folgte der weitere Ausbauten des Weges zur Straße . Reste dieser ersten Splügenstraße, die zu Recht als Straße bezeichnet wurde, fand man überall an der historischen Trasse . Ebenso zahlreich sind Bauwerksreste, wie Anlagen von Kastellen und Sperrmauern . Laut der Tabula Peutingeriana betrug die Länge der Strecke vom Nordende des Comersees bis nach Chur genau 88,9km . Im Gegensatz dazu weist die heutige Strecke über 100km auf, den Umweg über Maloja und Julier mit eingerechnet kommt man sogar auf gut 115km Wegstrecke .

Der Septimer wurde von den Römern wohl befahrbar ausgebaut, was heißt das er zumindest als Karrenweg nutzbar war, darin erinnern zahlreiche Gleise, die man in den felsigen Untergrund und Straßenbelag trieb . Nach allen Anzeichen, schob sich der Römerweg bereits südlich von Tiefencastel aus dem Talgrund in Hanglage hinauf zur Paßhöhe . Ein Vorgehen, welches von den Römern auch an anderen Pässen bekannt ist, es diente einer Vermeidung der Beeinträchtigung des Verkehrs durch die starken Hochwasserfluten im Gebirge . Über Mon, Salouf und Riom führte der Weg weiter nach Süden, westlich oberhalb der modernen Straße . Erst bei Tinizong senkte sich die Römerstraße wieder ins Juliatal hinab, in dem auch die heutige Straße verläuft . Von dort verlief die Römerstraße wohl ähnlich wie die moderne Straße, bis Bivio . Der weitere, eigentliche Paßweg, ist umstritten, da die Reste der Römerstraße von der mittelalterlichen nur schwerlich unterschieden werden können .

Wie an anderen Pässen auch, zeigten sich die Römer auch am Septimer großzügig mit Opfergaben . Davon zeugen vor allen die zahlreichen Münzfunde die man machte . Die ältesten Münzen gehen gar auf Zeiten vor der römischen Eroberung zurück ! Sie bezeugen, das auch hier Kaufleute schneller waren, als Soldaten . Als in den Jahren 267 und 270 u.Z. Alamannen über die Alpen bis nach Italien vordrangen, gingen diese wahrscheinlich über den Septimer (bzw. einen der

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

benachparten Pässe, wie den Julier) . Bei Tinizong im Oberhalbstein fand man einen, offensichtlich rasch vergrabenen, römischen Münzschatz, der vielleicht vor den anrückenden Alamannen rasch in Sicherheit gebracht werden sollte .

Der heute aufgelassene und verfallene Saumweg über den Septimerpaß, hatte in Römerzeit und Mittelalter eine enorme Bedeutung für den Nordsüdverkehr, damals hieß er noch 'Mons Septimus' oder 'Sete Munt', aus dieser Bezeichnung wurde im Mittelalter 'Septemunt' und dann 'Septimer' . Während die Endung 'Munt' für Berg, Paß steht, ist die Wurzel 'Sett' unbekannt, sie gilt als rätsch - immerhin wird der Septimer bei den Anrainern immer noch Sette oder Settmer genannt . Das die Bezeichnung von dem großen Kaiser und Straßenbauer Septimius Severus stamme, ist unwahrscheinlich, den er hat den Paß niemals überschritten oder ihm sonstwie ein Interesse gewidmet welches einer Namensgebung Anlaß geboten hätte . Als fast ebenso unwahrscheinlich gilt die Ableitung vom Zahlwort 'Sette=Sieben', eher wahrscheinlich ist eine Ableitung von 'separare=trennen', was für einen Alpenübergang nicht abwegig erscheinen würde .

Im frühen Mittelalter fiel die Bedeutung des Septimers zurück, erst in der salischen Zeit, zumindest ab dem 9.Jh., stieg die Bedeutung des Septimer wieder an und er entwickelte sich zu dem Kaiserpaß der Salier überhaupt . Ganze 17mal wurde der Septimer im Mittelalter von den deutschen Königen und Kaisern genutzt . Bereits seit dem Jahr 615 wurde der Verkehr am Septimer durch eine Zollstelle kontrolliert . Um den Septimer für ihre eigenen Zwecke zu sichern, wurden bereits in den Jahren 755 von Pippin und 779 von Karl dem Großen Privilegien vor Ort urkundlich gesichert . Bald darauf, schon im Jahre 830 wie alte Urkunden belegen, kam der Septimer in den Besitz des Bistums Chur . Ob der enormen Bedeutung des Septimer verlieh der Kaiser den Bischof von Chur dann auch zahlreiche Privilegien .

Der Grund das der Septimer gerade im 9.Jh. wieder gegenüber dem Julier an Bedeutung gewann, lag vor allem an zwei Gründen . Den nun wieder zunehmenden Verkehr und einer umfassenden Klimaerwärmung . So hatte sich ab den dem 9.Jh. das Klima so weit erhöht, das es hier in den Alpen um rund 1.4°C höher lagen, als in den 70er Jahren des 20.Jh. . Die Sommer waren damals trockener und auch heißer, die Winter oftmals deutlich milder . So verschob sich bald auch die Waldgrenze nach oben, somit auch die Siedlungsgrenze, ein Geschehen welches überall in den Alpen 'neue' Übergänge für den Verkehr eröffnete . Gegen Ende des 13.Jh. war es mit dieser Zwischenwarmzeit vorbei, es wurde wieder deutlich kälter und feuchter . Viele der im hohen Mittelalter entstandenen drohten wieder zu verfallen und vergessen zu werden, wenn diese nicht durch Ausbau- und andere Maßnahmen für den Verkehr gefördert wurden . Und genau dies geschah alles auch überaus vorteilhaft am Septimer, weswegen er es auch war, trotz seiner eher verkehrs-unfreundlichen Landschaft, zum wichtigsten Nord-Süd-Paß aufzusteigen .

Schon zu römischer Zeit bestand auf der Paßhöhe eine Schutzhütte, die wohl nicht nur dem Reisenden Schutz bot, sondern auch Kulthandlungen diente . Wegen des enormen Verkehrs wurde der Septimerweg schon außerordentlich früh mit mindestens zwei Hospizen versehen . Während das eine bei Castelmur lag, lag ein anderes auf der Paßhöhe, dessen Reste kann man heute noch sehen . Dieses Hospiz gilt als das älteste der gesamten Alpen und zeigt die Bedeutung des Septimer, die er über 1500 Jahre hinweg genossen hat . Es ist möglich das dieses Hospiz auf einen Bau aus römischer Zeit, zumindest aus der Spätantike, zurückgeführt werden kann . Erstmals urkundlich belegt wird es im Jahre 831 in einer Urkunde Kaiser Ludwig des Frommen, als ein 'senodochium sancti Petri', worin die moderne Forschung ein Hospiz, zumindest aber eine Herberge sieht, welches auf dem Septimer gelegen habe . Aus einer Chronikeintragung weiß man, das im Jahr 951 Kaiser Otto der Große sich die Ruinen des einige Jahre zuvor von den Sarazenen zerstörten Hospizes ansah . Diese Sarazenen kamen über dutzende Alpenpässe von ihren Stützpunkt bei St.Tropez, für ein gutes Jahrhundert waren sie der Schrecken der gesamten Alpen . Die Pässe um St.Moritz gelten als östlichster Punkt ihres Vordringens, zahlreiche Sagen wissen noch heute von 'fußkranken' Sarazenen zu berichten, die sich damals in den Bündener Landen nieder ließen .

Erst mehr als ein Jahrhundert mußte vergehen, bis der Churer Bischof Wido das Hospiz Anfang des 12.Jh. wieder aufbauen ließ, es findet dann ab dem Jahre 1122 häufiger an Erwähnung . Nachdem das 'katholische' Hospiz im 16.Jh. aufgrund der Kämpfe zwischen Reformation und

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Gegenreformation gegeben worden war, diente es nur noch als Unterschlupf von Wegelagerern . Ein Gericht verpflichtete darauf hin 1644 die beiden Gemeinden Vicosoprano und Bivio zum Bau eines neuen Hospizes, welches dann auch 200m südlich des alten, nach vierjähriger Bauzeit fertiggestellt wurde . Es war nicht mehr katholisch, sondern wurde mit einem Wirt und seiner Familie besetzt . Auch dieses hatte keinen langen Bestand und wurde ein letztes mal mal aufgebaut, als es 1778 in den Besitz der Gemeinde Bivio kam . Zu dieser Zeit war der Septimer aber schon lange kein wichtiger Handelsweg mehr, da bereits im 16.Jh. der Splügen ihm seinen Rang abgelaufen hatte . Im ersten Weltkrieg wurde am Platz des neuen Hospizes einige Militärunterkünfte errichtet, wie sie sich auch an anderen Grenzpäßen finden lassen .

### Die Castelmursche Straße

Der Verkehr entwickelte sich rege, erlitt aber dann durch die Öffnung des Gotthards einen jähen Abbruch . Der Bischof von Chur reagierte darauf, in dem er Zürich und Luzern besondere Zollvergünstigungen verlieh, aber dies half nicht viel . Viel hilfreicher war auch nicht der persönliche Apell Kaiser Karl IV., der die Reichsstädte dazu aufrief, nur den Septimerpaß zu nutzen . Mittlerweile wies die alte Römerstraße überall erhebliche Schäden auf, befahrbar war sie wohl schon seit längeren nicht mehr und die Trasse wies auch zahlreiche Unterbrechungen auf, die dem Verkehr nicht sehr zuträglich waren . Wirkliche Abhilfe mußte her und wurde geschaffen, als der Churer Bischof dann zwischen 1387 bis 1390 eine gepflasterte Straße, die für zweirädige Karren geeignet war, über den Septimer anlegte . Bauherr dieser gepflasterten Straße war ein Jakob von Castelmur, ein Adligen aus der gleichnamigen Ortschaft . Bald wurde die 2,5m breite Straße, mit ihren bis zu 20%igen Steigungen, auch 'Castelmursche Straße' genannt . Sie wurde schnell zu der einträglichsten Einnahmequelle für das Bistum Chur . Zum Schutz dieser 'Goldenen Kuh' ließ der Bischof die anderen rätschen Übergänge, wie den Splügen, sperren und drohte Reisenden drakonische Strafen an, die dennoch solche Pässe nutzten . Reste dieser alten Septimerstraße kann man noch heute sehen, so eine Felstreppe unterhalb der Alp Maroz und ein Stück Pflasterweg zwischen Vicosoprano und Nearina . In wie weit Jakob von Castelmur beim anlegen der Straße die alte Römerstraße mit nutzte ist umstritten, dennoch kann man wohl ausgehen, das er nur an wenigen Stellen Neutrassierungen vornahm und seine Straße nur auf die der Römer obenaufsetzte .

Vom Verkehr über den Septimer profitierte nicht nur der Bischof in Chur, sondern wohl so gut wie jede Gemeinde entlang der Paßstraße . Anders als heute, legte damals jede Gemeinde und jeder Ort auch einen erheblichen Wert darauf, das die Paßstraße durch sie führte . Ein Wohlstand entlang der Paßstraße breitete sich aus, von dem nicht nur die Säumer profitierten, sondern auch die Handwerker und Bauern, die die Säumer und Reisende versorgten . Erforderlich wurden aber bald auch Bauten zum Schutz und Kontrolle der Septimerstraße und damit des Handels und der Reisenden . Neben zahlreichen Burgen, wurden auch kleinere Orte stark befestigt . Im Dorfbild von Salouf (Salux), durch welches auch die mittelalterliche Straße führte, prägen noch heute neun erhaltene Wohntürme, die teilweise in andere Häuser eingebaut sind . Im Mittelalter schützten wohlhabende Familienclans, sich und ihren Besitz in solchen Wohntürmen, vor konkurrierenden Familien oder anderen Feinden . Ein paar Tage konnte man in ihnen gut eine Belagerung überstehen und sich verteidigen, zumeist Zeit genug bis Entsatz eintraf, die Feinde wieder abzogen oder man sich andersweitig einigen konnte . Zusammen mit anderen Befestigungsanlagen bei Riom, die erstmals schon im Jahre 904 als 'raetia ampla' erwähnt wurden, war man hier bei Salouf in der Lage, den Weg zum Septimer, und natürlich auch zum Julier, schon am Talbeginn sicher abzusperren .

Die über vier Jahrhunderte dauernde Verkehrsbeanspruchung hinterließ an der Castelmurschen Straße erhebliche Spuren des Zerfalls . Man erkennt dies besonders gut an den Daten über die Saumlastgrößen, die nahmen nämlich stetig ab. Waren für das Jahr 1387 noch Wagenlasten bis zu 36 sogenannte Rupp angegeben, waren es 1490 nur noch 20, 1558 kaum 18 und 1669 nur noch 15 Rupp . Zu dieser Zeit war der Septimer bereits kaum noch befahrbar, da die in Bivio lebenden Säumer kein Interesse an einer Befahrbarkeit hatten, war doch durch die Säumerei mit Saumrossen für sie besser zu verdienen, als durch die Strackfahren die ohnehin die Wagner aus den tieferen Gemeinden ausführten . Immerhin war der große Konkurrent des Septimers, der Splügen auch nicht besser ausgestattet, auf ihn konnte auch nur mit Rossen gesäumt werden .

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Ein Inspektionsbericht 1759 stellte fest, dass die Septimerstraße für den Verkehr sich schon wieder in einen unzumutbaren Zustand befand. Man schlug vor sie aufzugeben, denn eine Straße über die Pässe des Julier und Maloja galt als deutlich leichter zu trassieren, da der Septimer eine sehr steile Südrampe aufwies. Dennoch scheint es zu einem Versuch gekommen zu sein, dem Septimer seine alte Vormachtstellung zurückzugeben, denn auf der Südrampe des Passes sind einige überwachsene Abschnitte einer neuzeitlichen Pflasterstraße noch gut erkennbar. Diese folgte der Castelmurschen Straße und verdeckte damit dessen Trasse. Obwohl deren Bau mutmaßlich um 1805 durchgeführt wurde, lassen sich keinerlei Dokumenten oder andersweitige Erwähnungen oder Erklärungen dazu finden. Ein Straßeninspektor, der den kläglichen Rest der Paßstraße 1813 abschnitt, hatte dann auch nicht viel Gutes zu berichten, den er fand den einstigen Versuch eines Straßenneubaues schon wieder stark zerstört vor. Geröll versperrte den Weg, zahlreiche Löcher machten ihn zusätzlich schwer passierbar, von zerborstenen Brücken ganz zu schweigen. Mit der Eröffnung moderner Fahrstraßen über den Splügen und San Bernardino, verlor der Septimer ab Anfang des 19. Jh. dann auch schnell seine letzte Bedeutung. Auch wenn noch für das Jahr 1807 von der Wichtigkeit des Septimer für den Verkehr berichtet wurde, war sein Ende besiegelt. So wurde dann auch 1828 der Saumverkehr eingestellt und auch das Gasthaus geschlossen. Etwa ab Mitte des 19. Jh., mit gingen auch die letzten Reste eines lokalen Verkehrs gegen Null. Nach über dreitausend Jahren ging der legendäre Septimer in seinen 'Ruhestand' und ist heute nur noch für den Wanderer begehbar.

Der Septimer ist heute ein vergessener Paß, dennoch gestern immer wieder einmal Projekte durch Presse, Politikerhirne und sonstigen Interessengruppen, die vom Bau eines Straßentunnels unter dem Septimer reden. Zu diesem Zweck wurde 1971 von Baufirmen, Verkehrsfirmer und Gemeinden die Septimer Transalpin AG mit Sitz in Tiefenkastral gegründet. Der Erfolg dieser AG war aber gering, dreizehn Jahre später wurde sie still und leise aufgelöst.

### **Auf den Spuren der alten Wege**

Der Septimer bietet dem an die Verkehrsgeschichte der Alpenpässe interessierten geradezu ein Freiluftmuseum. Trassenreste von Wegen aus drei Jahrtausenden sind überall noch sichtbar, teilweise sogar noch begehbar werden sie der Zeit zu einem Wanderweg ausgebaut.

Der bei Bivio beginnende Septimerweg hat bis zur Paßhöhe nicht viele spektakuläre Trassenreste zu bieten, diese liegen fast ausnahmslos auf dessen Südseite. Dennoch sind kurz unterhalb des Passes zwei verschiedene Trassen älterer Wege nutzbar. Südlich des Standortes teilt sich der Weg, während die römische Trasse nach Westen abzweigt, zweigt die castelmurische nach Westen ab. Dazwischen, teilweise die römische, dann die castelmurische Trasse nutzend, befindet sich das Stück der neuzeitlichen Pflasterstraße. Bei Sascell Battu vereinigen sich beide Wege wieder um sich durch ein Felsnadelöhr zu zwängen. Dort kann man gut die Wege erkennen, in einen Felseinschnitt verläuft der mittelalterliche Weg, ein kleines Stück oberhalb der römische, beide Wege wurden aus dem Fels geschlagen und weisen Trittstufen auf. Gleich darauf zweigt der römische wieder nach Westen ab, um nach einem Bogen wieder auf die gemeinsame Trasse zu stoßen. Am Beginn einer Steilstufe ist erkennbar wie der römische Weg von einem Bergsturz in einer Länge von 150m verschüttet wurde. Während der castelmurische Weg darum führt, führt die neuzeitliche Pflasterstraße durch ihn hindurch führt. An der Steilstufe beginnt das interessante Stück, hier klettert die castelmurische Straße mit Hilfe von 12 Kehren hinab ins Tal.

Der römische Weg nutzte sicher den Hang des Piz Blanch um ins Tal zu steigen, seiner Zeit war dieser sicher bewaldet und nicht so Lawinen und Steinschlag gefährdet, wie zu späterer Zeit. Dort wo sich das Tal der Maira zum Bergell öffnet sind auch noch kurze Abschnitte des Versuchs des Baues der neuzeitlichen Pflasterstraße zu erkennen, ebenfalls ein Meilensteinähnlicher Randstein dessen Inschrift '1805' wahrscheinlich auf das Baujahr hinweist anschließend steigen die Wege, sich immer wieder kreuzend oder auch die selbe Trasse nutzend, hinab nach Casaccia. Interessant sind hierbei, besonders einige Abschnitte von mehreren Hohlwegen - Wege die die schwer beladenen Karren und Saumtiere mit der Zeit in das weiche Erdreich getrieben haben.

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

## Das Septimerbahn-Projekt

Fast hätte es Mitte des 19. Jh. eine erneute Aufwertung für den Septimer gegeben, als es Forderungen zu einer Bahnlinie gab, die im Raum des Septimer den Alpenhauptkamm queren sollte. So wurde 1860 neben dem Splügen, auch der Septimer von einer Turiner Eisenbahnkommission begangen, ihr Befund war für beide Pässe positiv und schon im folgenden Jahr konnte in Mailand ein erstes entsprechendes Projekt veröffentlicht werden. Der Septimer sollte freilich nicht überschient werden, vielmehr sollte ein Tunnel zwischen Marmels und Casaccia gebaut werden. Nun wurden von der Mailänder Provinzregierung die mailänder Ingenieure Vanossi und Finardi mit genaueren technischen Studien und einer Trassenfestlegung beauftragt. In Chiavenna sollte diese Bahn beginnen, bei Soglio sollte sie dann kehrt machen und 10 km bis Burgonuovo zurückführen um dort, nach dem genug Höhe gewonnen wurde, wieder kehrzumachen und weiter Richtung Casaccia zu führen. Dort war der Beginn eines 15 km langen Tunnel geplant, der bei Mühlen enden sollte. Über Tiefencastel und Thusis sollte Chur erreicht werden, insgesamt 117 km wäre die Bahn lang gewesen und hätte zu einer der wichtigsten Alpenbahnen werden können.

Da die Bahn aber noch zu lang war, in Konkurrenz gesehen zu einer möglichen Splügenbahn, überarbeitete Vanossi 1863 sein Projekt. Nun sollte die Gesamtstrecke der Septimerbahn nur noch 100 km lang sein, erreichen wollte er dies vor allem mittels eines längeren Tunnels. Dieser sollte von Tinizong bei 1189 m Höhe nach Stampa auf 1090 m führen und 26.350 m lang sein. Ein paar Jahre war es dann ruhiger um eine Septimerbahn, bis 1885 ein neuerliches Projekt vorgelegt wurde. Nunmehr wollte man eine 104,7 km lange Strecke Chur - Chiavenna bauen, die auf ihren Teilstrecken Zahnradabschnitte erhalten sollte und indem man sie als Schmalspurbahn auslegte, was geringere Kurvenhalbmesser erlaubt. Der Tunnel sollte nun nur noch 5 km lang sein, was zu einen Scheitelpunkt bei 1950 m Höhe geführt hätte. All diese Pläne wurden dann aber schnell fallengelassen, zu Gunsten einer Julier-Maloja-Bahn, die dann aber auch nie gebaut wurde.

## Stallerberg (2579m)

Avers -> Bivio

Trassierung ; verfallener Saumweg

Über den Stallerberg führt eine alte Querverbindung von der Septimer-/Julieroute, hin zur San Bernardino-/Splügenroute die wohl von den Römern als einfacher Saumweg erstellt wurde und bis ins Mittelalter hinein genutzt wurde. Möglich aber auch, dass der Stallerberg schon in vorrömischer Zeit genutzt wurde, dies schließt man aus vor- bzw. frühromischen Grabfunden die man im Avers bei Cresta und Am Bach mache. Auch fand man 1961 auf einen Geröllhaufen ein spätsteinzeitliches Beil. Man weiß mit ziemlicher Sicherheit daß das Avers zu diesen Zeiten unbesiedelt war. Es ist daher wahrscheinlich, daß das Steinbeil von einem frühen Paßgänger oder Jäger verloren wurde, und auch die Gräber eher die von Verunglückten 'Reisenden', als von möglichen Siedlern herrühren. Diese frühen Reisenden, ganz gleich ob Jäger, Erzsucher oder frühe Händler, müssen zwangsläufig den Stallerberg genutzt haben, weil das Avers geradezu auf diesen zuläuft. Gerade für die beginnende römische Herrschaft ist auch schon ein Weg über die etwas weiter südlich gelegene 2672 m hohe Forcellina anzunehmen, welche das Avers direkt mit der Höhe des Septimers verband und über die noch heute ein Wanderweg verläuft.

Aus der Neuzeit ist bekannt, dass im Winter der 'Schlittweg' über den Stallerberg geöffnet werden mußte, sobald in Stalla 6 Saumwaren gelagert waren, die für Avers bestimmt waren. Aber zu dieser Zeit bestand auch über die Forcellina, die 'Furggelli' genannt wurde, ein guter Saumweg, der ebenfalls im Winter offen gehalten wurde. Ende des 18. Jh. begann beiden Pässen das gleiche Schicksal zu ereilen, mit dem Niedergang des Septimers gingen auch sie darnieder.

Lokale Bedeutung hatte aber gerade der Stallerberg noch für lange Zeit für die Bewohner des Avers besessen, denn der Stallerberg verband das Tal mit dem Oberhalbstein und dem Bergell. Erst als dann in den Jahren 1889-1895 die Talstraße gebaut wurde, wandte sich Avers mehr dem Hinterrheintal an. Wegen des Staudammbaues Val di Lei, wurde in den 60er Jahren diese Straße umfangreich ausgebaut. Dennoch blieb das Avers eine Sackgasse, denn eine Fortsetzung über einen der Pässe des Avers wurde nicht erbaut.

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Den Namen hat der Stallerberg Paß vom alten deutschen Wort 'Stalla', es erinnert an noch an die karolingische Bezeichnung 'stabulum bivio' (Stall an der Wegscheidung) womit die Ortschaft Bivio gemeint war . Für die Bewohner des Avers führt der Weg nach Bivio dann eben auch konsequenter Weise über den Staller Berg . Aus einen ähnlichen Grund nannte man auch den Splügen, eine zeitlang 'Splügener Berg' .

### **Madrisberg (2649m)**

Avers -> Chiavenna  
Trassierung ; Naturpfad

Da die Bewohner des Averstal weniger zum Hinterrheintal orientiert waren, als zum Oberhalbstein, Engadin und ganz besonders zum Bergell, wußten sie gerade zu letzteren hin eine ganze Reihe von Übergängen zu nutzen . Während der unmittelbar an der Wasserscheide Schwarzes Meer/Adria/Nordsee gelegene Lunginpaß, zu dem noch heute ein Weg von der Paßhöhe des Septimer ins Bergell führt, eher selten benutzt wurde, wurde der Paß des Madrisberg häufiger genutzt . Insbesondere als im 19.Jh. der Hauptpaß der Averser, der Septimer niederging, erinnerten sich die Averser verstärkt an den Madrisberg . Freilich existierte nur ein Naturpfad über ihn, auf dem der Verkehr mit Saumtieren unmöglich war, weshalb die Averser ihre Waren auf ihren Rücken transportieren mußten . Nur im Winter war der Verkehr mit Schlitten möglich, weshalb dies auch die Hauptzeit, für den Verkehr über den Madrisberg war . Als 1848 die eidgenössische Zoll- und Posthoheit eingeführt wurde, galten dieser Verkehr aber auf einmal als Schmuggel, denn er führte ins Ausland, ohne eine Zollstation zu passieren . Bis 19 Jahre später auf Drängen der Averser eine Zollstation eingerichtet wurde, kam es immer wieder zu erheblichen Auseinandersetzungen der Säumer mit dem Zoll .

Auch nachdem in den Jahren 1890-95 eine Talstraße durch das Avers erbaut wurde, ging deswegen der Verkehr über den Madrisberg nicht zurück, ganz im Gegenteil sogar . Denn mittlerweile hatten italienische Schmuggler ihn entdeckt . Da der Schweizer Zoll nur darauf achtete, das keine Waren eingeschmuggelt wurden, konnten die Italiener recht offiziell arbeiten . Sie kauften hochhoffiziell und unter den aufmerksamen Blicken des Zolls in Campsot ihre Waren - Kaffee, Tabak und Zucker - um diesen dann ins Bergell zu tragen . Andere Pässe in diesen Raum, die schon frühzeitig genutzt wurden und in der Neuzeit faktisch nur noch dem Schmuggel dienten, waren auch der Bergalgapaß, der Duanapaß (2790m), der Mär CPAß (2738m) und deren lange Zeit bedeutendster, der Pass da la Prasnola (2724m), mit seiner 'endlos erscheinenden Himmels-treppe', einer aus hunderten von Stufen bestehenden Steinplattentreppe auf dessen Nordseite . Mit ihm überwindet der alte Saumweg den steilen Anstieg zur Paßhöhe, der ist zwar auch auf dessen Südseite nicht weniger steil, kann aber dort mit einen kehrenreichen Weg bewältigt werden . Nachdem aber über den Duanapaß im 19.Jh. der alte Saumweg ausgebaut wurde, wurde der 'Treppenweg' über den Prasnola aufgegeben .

Ein anderer dieser Pässe ist der Angelogapaß (2390m), dieser gewann im 20.Jh. nochmals eine gewisse Bedeutung, als man über ihn eine Seilbahn baute . Mittels dieser Seilbahn, von Fraciscio im Valle Giacomo wurde der Zement und die zahlreichen anderen Baustoffe zum Bau des Lei-Staudammes zur Baustelle gebracht . Der Bau dieser Seilbahn brachte es mit sich, das auch ein Weg teilweise neuangelegt werden mußte, der heute als Höhenweg dem Wanderer dient . Von der Seilbahn stehen nördlich des Paßes nur noch die Fundamente der Masten, auf dem Paß selbst und dessen Südrampe sind aber noch größere Reste der Anlage dem Verfall preis gegeben . Übrigens ist der Lei-Stausee der drittgrößte Stausee der Schweiz, und das obwohl er eigentlich ein italienischer Stausee ist, nur die Staumauer selbst liegt auf schweizer Territorium . Das dann auch nur, weil die Schweiz im Ernstfall ihre Flakkanonen über eigenes Territorium auf 'ihre eigene' Staumauer führen wollten und man extra deswegen hier die Grenzen zu Gunsten der Schweiz neu zog . Für die Schweiz, die das Kraftwerk bauten, ist es Ersatz für das höchstumstrittene Rheinwaldprojekt, im unbewohnten italienischen Seitental gab es nicht den Widerstand, wie im bündnerischen Rheintal . Als dann aber um 1990 plante man dann eine neue Staumauer für den Lei-Stausee, doppelt so hoch wie die alte . Womit der Lei-Stausee zum größten schweizer Stausee geworden wäre, aber nun war auch hier der Widerstand gewachsen, als dann aber sich

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

die Lage auf den euro-päischen Strommarkt radikal änderte, kam das Projekt in die Schublade .

Einen ähnlich treppenreichen Weg nimmt auch der Weg über den Madrisberg, auf dessen Südseite, muß man beim Aufstieg von dem Ende der 60er Jahre verlassenen Dorf Savogno, über 2000 Stufen bewältigen, ehe man die Paßhöhe erreicht . Vor dieser versperrt ein kleiner See den Weg, man nutzte diese Gelegenheit für die Anlage einer Wegkreuzung . Während der historische Hauptweg weiter über den Madrisberg ins Val da Lägh führt, zweigen zwei Grenzwege nördlich ins Valle di Lei und östlich nach Castasegna im Bergell ab . Ein vierter Weg führt von hier ohne weitere größere Anstiege zur Splügenstraße bei Fraciscio .

Seinen Namen hat der Paß des Madrisberg, wie auch das Tal nördlich des Überganges wohl von einer prähistorischen Fruchtbarkeitsgöttin . Dies macht wahrscheinlich daß das Tal wohl schon zu prähistorischer Zeit zumindest saisonal besiedelt war, was faktisch nur von Chiavenna, also über den Paß hinüber, erfolgt sein kann, da das Avers bis in die Römerzeit als unbesiedelt angesehen wird .

### **Splügenpaß (2113m) \*\*\*\***

Hinterrhein (Chur) -> Chiavenna

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Archäologische Funde die man am Splügen machte und die bis in die Steinzeit zurückreichen zeigen deutlich auf, in welchen frühen Zeiten Pässe wie der Splügen bereits begangen wurden . So fanden italienische Studenten 1986 bei einer Grabung auf dem Pian dei Cavalli, unweit der Splügenpaßhöhe, Werkzeuge und Abspalpe, die bei deren Herstellung entstanden und dem Paläo-Mesolithikum angehören . Hinterlassen wurden sie mutmaßlich von steinzeitlichen Jägern, die die reichen Jagdgründe zu schätzen wußten, wo man nicht nur Gamsen und Rotwild jagen konnte . Ein anderer Fund wurde 1975 auf der Nordseite gemacht, dort fand man Spuren eines ersten Getreideanbaues vor 5000 Jahren . Aus der zu dieser Zeit beginnenden Bronzezeit werden die Funde immer zahlreicher, so fand man in den Jahren des 2. Weltkrieges bei Aufräumarbeiten unweit der Paßhöhe eine bronzezeitliche Dolchklinge aufgefunden. Wenige Jahre später fand man auf dem Weg vom Ort Splügen zum Paß, ein prächtiges 2600 Jahre altes Eisenschwert . Schließlich entdeckte ein 1956 ein Grenzwächter beim Bergseeli östlich der Paßhöhe des Splügen auf einer Höhe von 2311m Höhe einen 4150g schweren Eisenbarren, mit etwas Glück kann gerade am Splügen noch mit einigen Funden gerechnet werden . Wenn da der Zufall nicht hilft, würden nur gezielte Ausgrabungen helfen, durch sie könnte man wertvolle Hinweise erlangen, in welcher Form und Häufigkeit der Splügen in diesen frühen Zeiten genutzt wurde . Aber schon die jetzt gemachten Funde, lassen den Schluß zu, das der Splügen nur wenige Jahrhunderte nach dem die eiszeitlichen Gletscher den Weg über ihn freimachten, schon vom steinzeitlichen Menschen begangen worden ist . In der Bronzezeit scheint der Paßverkehr schon eine gewisse Organisation gefunden zu haben, wobei zur Beantwortung dieser Frage die Frage wichtig erscheint, ob der Rheinwald überhaupt schon besiedelt war . Eine Frage, die der Zeit noch arg umstritten ist, weil man noch keine eindeutigen Siedlungsfunde machen konnte, die in diese Zeit zurückreichen .

Auch schon die Etrusker sollen über ihn Handel getrieben haben, wie zahlreiche Funde von etruskischen Waffen und Handelswaren in den Rheintälern belegen . Heute geht man auch davon aus, das sie sich an exponierten Stellen ihrer Handelsrouten mit der Zeit niederließen und sie als Stützpunkte nutzten . Freilich lief der Paßverkehr noch auf bescheidenen Pfaden ab, den die Natur dem Reisenden vorgab . Die Römer, die kurz nach der Zeitenwende auch in die Gegend des Splügen kamen, waren somit nicht die ersten, die ihn nutzen . Sie waren aber wohl die ersten die, wie auch über einige andere Bündner Pässe auch einen Weg über den Splügen bauten, der deutlich vom Naturpfad abwich . Da die Splügenstraße auch in den spätantiken Straßentafeln der Römer auftaucht, kann man wohl davon ausgehen das die Splügenstraße auch befahrbar war .

Vielfältige Berichte aus der Antike wissen von Überschreitungen des Splügen zu erzählen . So zog im Winter des Jahres 395 der römische Feldherr Flavius Stilicho über ihn, um Ruhe unter den germanischen Stämmen am Rhein zu schaffen . In den folgenden acht Jahren zog dieser Feldherr mit seinen Legionen noch öfters über den Splügen, bis er dann in Ungnade fiel und im Jahre 408



# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

vom Kaiser abgesetzt und in Ravenna hingerichtet wurde .

Vom römischen Weg über den Splügen ist wenig bekannt, zwar fand man an vielerlei Stellen Reste der alten Trasse, aber die Aussagen die diese geben können sind doch recht diffizil . In den spätantiken Karten ist aber eine Straße über den Splügen verzeichnet, diese war zumindest zeitweise wohl auch befahrbar, mindestens aber für zweirädrige Karren nutzbar . Mit Sicherheit war sie deutlich besser, als der römische Weg über den San Bernardino, wahrscheinlich aber schlechter, als die Wege über die Pässe Septimer bzw. Maloja/Julier . Aus besagter Straßenkarte weiß man auch, das es eine Straßenstation am Splügen gegeben haben muß, diese muß sogar unmittelbar am Paßbereich gestanden haben . Idealster Ort dabei wäre eine Ebene unmittelbar nördlich des Überganges, zwischen Kunststraße und mittelalterlichen Weg gelegen . Diese ist zwar recht steinig, aber doch sehr geschützt vor Lawinen, auch besitzt sie eine eigene Quelle . Reste von irgendwelchen Bauwerken aus der Antike fand man hier aber noch nicht .

## Der mittelalterliche Weg

Ein mittelalterliches Hospiz am Splügenweg gab es wohl nur in den Talschaften, auf der Paßhöhe selbst ist ein solches nicht bekannt . Bekannt ist aber, das es eine Mönchszelle gab, wo zur Not auch Reisende unterkommen konnten, den eine solche wird um 831 im 'Reichsguturbar' genannt . Ein Gasthaus entstand aber erst im 16.Jh., in Monte Spluge, wenige Kilometer südlich der Paßhöhe .

Bei den Römern nannte man den Splügen noch 'Cuneus Aureus', was soviel wie 'goldener Keil' bedeutet und wohl auf die Form des Valle S.Giacomo anspielt, der wie ein Keil in die Nachbartäler vorstößt . Eventuell spielt der Name auch auf einen Goldbergbau hin, noch heute kann man in den Bächen am Splügen Goldstaub finden . Im Mittelalter wurde der Splügen als 'Colmen d'Orso' oder 'Urschler' bezeichnet, was beides soviel wie 'Bärenpaß' bedeutet - eine ebensolche Äquivalenz in der Namensgebung kann man auch bei anderen Paßnamen des Mittelalters feststellen, so auch am Gotthard . Erst im späten Mittelalter setzte sich der heutige Name durch, der in allerlei Variationen, zumeist mit dem Zusatz 'Berg', nach der am Hinterrhein gelegenen Ortschaft Splügen benannt wurde . So wurde er in Dokumenten dieser Zeit von deutschen Kaufleuten als 'Splügner Berg', von den italienischen aber noch lange Zeit als 'ilo Colmo d'Orso' bezeichnet, bevor sich auch bei ihnen die deutsche spätmittelalterliche Bezeichnung als 'Monte Spluga' durchsetzte . Die Name 'Splügen' selbst ist hingegen wohl nicht deutschen oder rätio-romanischen Ursprunges, sondern wohl italienschen, man führt ihn auf das Wort 'spelunca' zurück, was Höhle oder enge Schlucht bedeutet . Zahlreiche Almen, Schluchten oder Steilhänge im lombardischen Teil der Alpen tragen ebenfalls den Namen 'Spluga' .

Nach einer kurzen Unterbrechung die mit dem Ende der Römerzeit eintrat, stieg die Bedeutung des Splügen wohl bald wieder merklich an, um neue Höhen zu erreichen . So wurde er auch im Mittelalter gern und häufig von Kaufleuten, Geistlichen und auch von kaiserlich-deutschen Heerscharen benutzt . Eine Nutzung des Splügen durch Kaiser Otto I. im Jahre 966, bei einem seiner Romzüge, ist zwar nicht urkundlich gesichert, aber durchaus wahrscheinlich . So entstand bei Splügen spätestens am Ende des 13.Jh. auch eine Burg, die der Sicherung und Kontrolle des Paßverkehrs diente . Eine solche Sicherung war auch nötig, denn es gab immer wieder Zwischenfälle die den Paßverkehr beeinträchtigten . Nach einer kriegerischen Fehde zwischen Schams und Chiavenna am Anfang des 13.Jh. wurde im Jahre 1219 ein Frieden zwischen beiden Seiten vereinbart . In den Friedensvereinbarungen nahm man auch Vereinbarungen zum Verkehr über den Splügen auf . In deren Folge scheint dann nicht nur der Viamalaweg verbessert worden sein, sondern auch die Straße über den Splügen, zumindest bis Madesimo, ausgebaut worden zu sein .

Nach der großen Blüte im hohen Mittelalter, ging die Bedeutung des Splügen am Ende des Mittelalters deutlich zurück . Vor allem wegen des weiter östlich gelegenen Septimers, ganz besonders nach dem dieser im Jahre 1387 ausgebaut wurde. Erst mit der Gangbarmachung der Viamala 1473 wurde er zu der stärksten Konkurrenz für die noch junge Septimerstraße und das Säumergewerbe begann deutlich aufzublühen . Auch wurde in dieser Zeit durch die Adelsfamilie der Werdenberg-Sarganser am Splügen ein Zoll erhoben . Es wird berichtet das es an den obersten Anstiegswegen zum Splügen (wie auch zum Septimer) schon im frühen 15.Jh. bis zu 3500

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

organisierte Säumer gab, die jährlich über bis zu 100.000 Zentner an Handelsware umschlugen . Allein in der Ortschaft Splügen, waren einst an die 400 Saumpferde stationiert . Die Säumer waren zumeist Walser, die sich im Tal des Rheinwaldes niedergelassen hatten . Der Verkehr war gut organisiert und zusammen mit dem über den San Bernardino stieg er im 17./18.Jh. stetig an .

Wurden Ende des 17.Jh. jährlich lediglich 6000 Saumlaster über beide Pässe gesäumt, so waren es schon Mitte des 18.Jh. bis zu 146.000 . Er profitierte nicht nur vom Verkehr Deutschlands mit der Lombardei, sondern auch von dem sehr umfangreichen mit Venedig, besonders nach dem der Weg über den San Marco-Paß Ende des 16.Jh. umfangreich ausgebaut wurde . Auf Grund dieses geographischen Vorteils, und der Tatsache das eine Nutzung der Splügenstraße, wegen ihrer geringeren Fuhr- und Mautgebühren gegenüber der Septimerstraße, auch finanziell attraktiver war, konnte die Splügenstraße alsbald mit beeindruckenden Transportzahlen aufwarten . Dennoch war die Splügenstraße im 17.Jh., zumindest in ihren oberen Passagen, trotz vormaliger Ausbauten, nur noch als Saumweg nutzbar und nicht mehr mit Karren oder gar Wagen zu befahren . Zum Glück für den Splügen, war die Wegesituation am Septimer und den anderen konkurrierenden Pässen auch nicht viel besser . Bald reichte der alte Saumweg dennoch nicht mehr aus, der alte Weg mußte unbedingt einen umfassenden Ausbau zu befahren Straße erfahren, und dieser Ausbau sollte auch erfolgen .

Im Jahre 1643 kam es zu ersten Ausbauten am Splügenweg, der vor allem eine Neuanlage des Weges am Kardinell betraf . Mit diesem neuen Wegabschnitt wurden die bisherigen Umwege über den Madesimorücken, oder gar den Madesimopaß unnötig und er brachte eine deutliche Belebung des Handelsverkehrs über den Splügen mit sich . Im Jahre 1706 beschließen Venedig und Graubünden den Weg über den Splügen zu einer durchgängig befahrbaren Straße auszubauen . Die Folgen dieses Beschlusses sind aber eher gering, es kommt nur zu einigen kleineren Ausbesserungen, insbesondere einen weiteren Ausbau des Kardinell-Weges .

### Die neuzeitliche Kunststraße

Zusammen mit der San Bernardinostraße wurde auch die Splügenstraße neu erbaut, dies war auch dringend notwendig, da der Verkehr drohte sich auf andere Paßwege zu verlagern . Analog zu den beiden 'Bruder-Paßstraßen' von Brenner und Reschen, werden auch die über den Splügen und Julier, 'Untere Straße' bzw. 'Obere Straße' genannt . Insgesamt waren sie Teil der spätmittelalterlichen Straße, die unter den Namen 'Reichsstraße' oder 'Deutsche Straße' bekannt war . In den Jahren 1818-1820 bauten französische Straßenbauspezialisten im Auftrage Österreichs und unter der Leitung des lombardischen Ingenieurs Carlo Donegani eine moderne Kunststraße über den Splügen . Die lombardische Südrampe gehörte zu dieser Zeit, wie die ganze Lombardei, zur Habsburgermonarchie, welche zu dieser Zeit ein erhebliches Interesse an einer Splügenstraße hatte . Immerhin wollte man den Handelsverkehr der noch über die Bündner Pässe ging, nicht an das konkurrierende Kgr. Sardinien verlieren . Die auf schweizer Gebiet weitergehende Straße, die sogenannte 'Kommerzialstraße', wurde ebenfalls in den Jahren zwischen 1818 und 1823 angelegt, die eigentliche Paßstrecke von 1821 bis 1823 . Auch hier finanzierte Österreich einen Teil der Straßenbauarbeiten, wenn auch Sardinien hier den Großteil der Finanzierung übernahm . Graubünden allein war zu arm um die gesamte Finanzierung zu übernehmen, gab aber dennoch was es konnte zu dem Projekt hinzu, aber das reichte eben nicht . Erst die Konkurrenz zwischen den Lokalmächten Österreich und Sardinien ausnutzend, erreichte Graubünden so eine erhebliche finanzielle Unterstützung der einen Seite für den Bau der Splügenstraße, der anderen für den der San Bernardino-Straße .

Zweifelslos die schwierigste Passagen beider Straßen, die sich in Splügen vereinigten, waren die Teilstücke die durch die Viamala und Roflaschlucht führten. Dabei wurde die gesamte Trasse der 'Unteren Straße', von Chur nach Chiavenna, auf ihrer gesamten Länge von 127km neuerbaut und zumeist auch vollkommen neutrassiert . Neben den abenteuerlichen Schluchtpassagen, zeigt sich die eigentliche Paßstraße als überaus sehenswert . Auf der imposanten Südrampe wechseln zahlreiche Galerien, über 20 Kehren und mehrere kurze Tunnelstrecken häufig mit einander ab . Die kunstfertig in die steile Wand trassierte Straße, gelingt auf diese Weise die Überwindung eines Höhenunterschiedes von 800m auf kürzester Distanz . Nach dem Bau der modernen Kunststraße verfiel auch der immer noch als Alternativstrecke benutzte Saumweg zwischen der heutigen Alpi di

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Suretta und Pianzzo, die das Nachbartal von Madesimo nutzte, mit ihr wurde nicht nur der Splügenpaß selbst umgangen, sondern auch die unwegbare Kardinell-Schlucht . Über den Andossirücken, waren beide Wege miteinander quer verbunden und ermöglichten einen Wechsel der Wege . Bereits 1823, kaum das die moderne Straße über den Splügen eröffnet wurde, verfasste eine Mailänder Gesellschaft ein Projekt zum Bau eines mit Gas beleuchteten Tunnels . Dieser sollte von Isola bis nach Splügen führen und da es noch keine Eisenbahnen gab, mit Pferdefuhrwerken befahren werden . Natürlich war das Projekt dermaßen technisch unausgereift, das dessen Durchführung nicht mal näher ernsthaft erwogen wurde .

Immer wieder wurde auch der Splügen von Soldaten heimgesucht, waren es mal Bündener, waren es andermal 'Ausländer', als letztes die Franzosen . Gerade diese suchten im März 1799 den Ort Splügen und den Splügenweg und verbreiten unsägliches Leid bei der Bevölkerung . Die Franzosen requirieren und zerstören, viele Einheimische flüchten daher in die Berge . Am 1. Dezember 1800 überschreitet die französische Armee unter General MacDonald in einem Gewaltmarsch unter schlechtesten Witterungsverhältnissen den Splügen . Als die letzten Franzosen 1801 wieder abziehen, hinterließen sie größte Not bei den Einheimischen, es dauerte Jahrzehnte bis sich die Gegend wieder erholen konnte . Aber nicht nur Soldaten, auch friedliche Nutzer kannte der Splügen, so zahlreiche Prominente wie Goethe, Fontane, Nietzsche und 1892 sogar Albert Einstein .

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 verlor der Splügen aber an Bedeutung, auch der Bau der Schnellstraße über den San Bernardino in den 60er Jahren war der Bedeutung des Splügen nicht sehr zuträglich . Nachdem der Splügen erst in den 20er Jahren für Kraftfahrzeuge geöffnet wurde, wurde bereits 1939 seine ganzjährige Offenhaltung aufgehoben und bisher auch nicht wieder eingeführt . Heute hat er in seiner kurzen Öffnungszeit hauptsächlich Bedeutung für den Autotourismus . Dennoch wurde die Splügenstraße auch weiterhin immer wieder modernisiert, recht umfangreich sogar in den Nachkriegsjahren 1947-48 . In den 50/60er Jahren gab es dann Erwägungen zum Bau eines Straßentunnels, der Plan wurde aber zugunsten des San Bernardino-Straßentunnels nicht weiter fortgeführt . Bei einer dieser Projekte sollte ein 9,3km langer Tunnel bei Isolato beginnen . Das dortige Südportal sollte auf einer Höhe von 1513m liegen, während das Nordportal auf einer Höhe 1468m liegen sollte, von wo es nur noch 500m zur heutigen N13 gewesen wäre . Der Tunnel sollte anfangs zweispurig angelegt werden und später erweitert werden . Diese Erweiterung sollte in vertikaler Richtung erfolgen, so das die Richtungsfahrbahnen übereinander zu liegen gekommen wären .

### Spuren der alten Wege

Wie andere Pässe auch, die schon seit Jahrtausenden rege genutzt wurden, kann auch der Splügen mit einigen Trassen verschiedener alter Wege aufwarten . Ein Unwetter im September 1834 zerstörte in der Schlucht des Hüscherenbächen ein Teil der neuen Kunststraße beinahe völlig, sie wurde darauf hin etwas westlicher neutrassiert . Die alte Trasse ist aber in der Flur noch erkennbar, insbesondere an Resten seiner Stützmauern, sie weist mehrere kleine Kehren auf, die beim Neubau später durch 6 größere ersetzt wurden . Weiter südlich, zur Paßhöhe hin beim Bodmenstafel finden sich Reste alter Hohlwege, teil des mittelalterlichen Saumweges . Noch weiter südlich, wenig unterhalb der Paßhöhe, etwa 250m östlich der modernen Splügenstraße, kann man von der Kunststraße Reste alter Wege erblicken . Zu diesen stellt der Zürcher Wissenschaftler Escher-Bürkli 1931 fest , "Am Ende des Häuserentales steigen die neue Straße und ihre unmittelbare Vorgängerin seitwärts zum Splügen-Berghaus hinan, während drei ältere gepflasterte Wege direkt durch die sich schließende Talmunde zur Paßhöhe streben. Es sind drei Breiten festzustellen: 1,8m, 2,7m und 3,6m, die bald zu einer fortlaufenden Strecke aneinandergereiht sind, bald aber nebeneinander laufen und gesondert auch die Höhe erreichen." . Dies zeigt eindeutig, das die Saumwege immer wieder ausgebaut, beziehungsweise neu angelegt wurden und das sie in steilen Abschnitten auch schon im Mittelalter durchwegs mit Pflasterung versehen wurde . Kurz vor der Paßhöhe kann man noch heute die feine Machart des Pflasters, mit ihren Querabschlägen und Randabschlüssen, in voller Breite bewundern. Der Aufmerksame kann hier am Felsen sogar Radschleifspuren beobachten .

Fährt man durch das 1841 erbaute schweizer Zollgebäude auf der Paßhöhe, fallen einen die beidseitigen Einfahrtstore auf . In früheren Zeiten fuhr man durch diese Tore durch das Zollgebäude hindurch, wollte man auf die andere Seite des Paßes zu gelangen . Die römische Straße

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

führte hier etwa beim italienischen Zollgebäude, über den Paß, im späten Mittelalter wechselte der Übergang zu einen kleinen östlich gelegenen Einschnitt und blieb auch über die Neuzeit hinweg, bis zum modernen Straßenbau, in diesem Bereich .

Die imposante Lawingalerie der Kunststraße unterhalb der Paßhöhe wurde schon wenige Jahre nach dem Bau der Splügenstraße erbaut, um die Straße winterfest zu machen . Seit den fünfziger Jahren wird sie aber nicht mehr genutzt . Bereits wenige Jahre vorher gab man den Winterverkehr über den Splügen auf, nun ersetzten modernere Bauten die alten . Bestehende Teile der alten Galerien stehen heute als letzte Zeugen, winterfeste Straßen zu bauen, ohne gleich den Paß tief zu unterbohren . Auch hier auf der Südrampe gibt es noch zahlreiche Reste alter Wege, neben den Resten des alten Pflasterweges, die sich zwischen den Serpentinaen der Kunststraße finden lassen, führt westlich der Kunststraße die Trasse eines uralten Weges entlang . Auch im Bereich des Stausees bei Monte Spluga mußte die Kunststraße, bei dessen Bau 1931, umtrassiert werden, denn mit der Flutung des Stausees wurde die alte Trasse von den Wassermassen überschwemmt, teilweise kann man sie aber noch im Stausee erkennen .

Im Bereich der heutigen Staumauer lag einst der Eingang des Kardinells, einer Schlucht mit tiefen Abgründen . Über den Zeitpunkt des erstmaligen Durchbruches des Kardinells bestehen unterschiedliche Ansichten . Vermutlich erfolgte er im Jahre 1643, aber erst 1716 war der Pfad endgültig ausgebaut, das heißt verbreitert, mit Stützmauern und Galerien versehen worden . Die vorhandenen Treppenstufen beweisen, daß die Strecke von Anbeginn als Saumweg konzipiert worden war . Bis 1643 umging man die felsige Partie, indem man den steilen und lawinengefährdeten Aufstieg in Richtung Stuetta erklimmte . Diverse gepfästerte Wegspuren bezeugen diese Variante. Die in der Literatur als 'gächer Stutz' bekannte Halde befindet sich etwa in der Mitte des Kardinells, dort wo die Schotterstraße ihren Anfang nimmt . In diesem Bereich erinnern seltsame Pilzköpfe an eine dort verlaufende Ölpipeline, nebenbei markieren sie unfreiwillig die auch vor 1943 benutzte Route .

Viele der alten Wege, die nur zum Teil hier Erwähnung fanden, kann man heute in Form eines in Ausbau befindlichen Wanderweges erleben . Angesichts dessen, das alte Wegtrassen heute nicht immer leicht aufzufinden sind, wird dieser Ausbau wohl noch einige Zeit und Mühen benötigen, ehe er möglichst lückenlos abgeschlossen ist .

Der Madesimopaß (2295m), welcher auch Pass da Niemet genannt wird und sich einige Kilometer östlich des Splügen befindet, hatte einst eine gewisse Bedeutung als Alternativpaß zum nur wenig westlich gelegenen Splügen . Er verbindet das Val Ferrera mit dem Val San Giacomo und über ihn kann man ein wenig Wegstrecke gegenüber den Weg über den Splügen abkürzen . Erstmals genannt wurde der Weg über diesen Paß im Jahre 1204, bis in die Neuzeit hinein hatte er Bedeutung . Der einst noch relativ häufig begangene Paß ist heute eher verwaist, von Süden her ist er zwar mit einem Militärsträßchen erschlossen, aber ansonsten nur per Fuß passierbar .

### Das Splügenbahn-Projekt

Wie auch schon an anderen Bündner Pässen, ist auch am Splügen seit bald 150 Jahren eine Bahn über bzw. unter den Splügen geplant, dabei gingen die Planungen aber niemals über Projektstudien hinaus, geschweige denn das mit Bauarbeiten begonnen wurde . Die Anfänge der Planungen einer Bahn über oder unter dem Splügen liegen vor dem Bau der Gotthardbahn, hängen aber mit diesen eng zusammen . Denn als man den Bau einer Alpenbahn durch die Schweiz plante, favorisierten besonders deutsche Kreise, aber auch der damalige Berater der Schweiz in Eisenbahnfragen, der englische Bahnpionier George Stephenson, den Plan eine Alpenbahn über einen bündnerischen Paß . Dabei dachten sie vor allen an eine Route über den Splügen - aber auch Routen über den Lukmanier, San Bernardino oder gar den alten Septimer wurden erwogen . Man entschied sich dann aber doch für eine Route entlang der Gotthardroute, da diese damit die innere Schweiz, die weitherhin machtvollen Urkantone, an das internationale Bahntransportnetz anschlossen .

Ein erstes Projekt zum Bau einer 'Eisen- und Granitbahn' reichte ein Zanino Volta aus Como im Jahre 1838 als Konzessionsgesuch an den Kanton Graubünden ein . Er wollte seine Bahn mittels

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

eines Tunnels durch den Splügen führen, aber dieses Projekt war noch undurchführbar . Nicht nur an Betracht dessen, das Volta seine Bahn mit Eisen oder Granitschienen bzw. Granitplatten versehen wollte . Vielleicht hätte Volta mehr Erfolg gehabt mit seinen Konzessionsgesuchen, wenn er nicht unwahren Behauptungen operiert hätte, die nur all zu leicht als diese nachweisbar waren . Es war aber nur ein erstes Projekt, weitere sollten mit der Zeit folgen und aus den verschiedensten Gründen, auch immer wieder auch verworfen werden . Aber bereits 1840 kam ein bündnerisches Aktionskomitee zustande, welches den Bau einer Bahn vorbereiten sollte . So große Namen wie die von LaNicca, Tschärner und Bavier waren unter diesen .

Neben den Splügen, war auch der San Bernardino und Julier im Rennen, der erstere figuriert allerdings an vorderster Stelle . Bis 1842 lag ein erstes ausgearbeitetes Projekt LaNiccas für den Splügen vor, den er mittels eines 3386m langen Tunnels für gut 4 Mio.SFr. bezwingen wollte . Das Nordportal sollte bei den ersten großen Kehrenanlage, oberhalb des Ortes Splügen liegen, das Südportal bei der italienischen Zollstation . Die Eisenbahntechnik stand ja damals noch in den Kinderschuhen, keiner wußte wie es mit ihr weiter gehen würde und so experimentierte auch ein LaNicca damit herum . Von Süden her wollte LaNicca den Comer See nutzen, ein Kanal sollte von diesen bis Chiavenna führen . Die anschließenden Steilrampen sollten mittels Schrägseilbahnen ähnlicher Anlagen durchgeführt werden . LaNicca versuchte sein Projekt den Österreichern schmackhaft zu machen, durch deren Territorium ja damals die Südrampe führen sollte . Diese favorisierten aber den Brenner, der vollkommen in ihren Besitz war, so mußte dann auch LaNicca vom Splügen zunehmend Abstand nehmen, und wandte sich nun dem Lukmanier zu .

Für kurze Zeit wurde es wieder etwas ruhiger um eine Splügenbahn, andere Pässe waren erst einmal mehr in Diskussion . Als aber der Bau einer Alpenquerbahn immer dringender anstand, entstanden dann auch sinnigerweise die meisten Projekte für eine Splügenbahn, ja selbst als der Bau der Gotthardbahn schon feststand, wurden noch weitere Projekte für eine Splügenbahn ausgearbeitet . So ein mailändisches Projekt aus dem Jahre 1863, bei diesen wollte man eine normalspurige Bahn bauen, die einige Besonderheiten aufweist . Beginnend in Chiavenna mußte diese bereits dort zwangsläufig schnell an Höhe gewinnen, dies sollte sie aber nicht im Valle San Giacomo tun, sondern im Bregell . Eine 22km lange, über Castasegna führende Schleife wurde zum Gewinn von nahezu 1000 Höhenmetern geplant, der weitere Weg bis Isola bot dann keine so großen Schwierigkeiten mehr . Bei Isola war der Anfang eines Tunnels geplant, der nach 15km Länge in der Roflaschlucht wieder das Tageslicht erblicken sollte . Beide Tunnelportale hätten bei ca. 1300m gelegen . Mittels einer 3km langen Schleife in das Ferreratal sollte die Bahn dann in das Schamsertal führen und über Thusis und Rothenbrunnen Chur erreichen . Um aber konkurrenzfähig zum Gotthard bei den Baukosten zu sein, änderten die Ingenieure 1870 ihr Projekt, jetzt sollte der Tunnel nur noch 9700m lang sein, was seine Höhe mit 1652m deutlich erhöht hätte . Ein Jahr später entstand ein weiteres Projekt, nun sollte der Scheiteltunnel nur noch 3475m lang sein und auf einer Höhe von immerhin 1885m liegen . Um die neuen Höhenlagen zu erreichen, hätten freilich bei Isola und an der Roflaschlucht umfangreiche Kehrenanlagen gebaut werden müssen .

Die Gotthardbahn wurde aber gebaut und nicht die Splügenbahn, und solange man diese baute, blieb es ruhig um den Splügen . Mit derer Fertigstellung aber, wurde auch wieder der Ruf nach dem Bau der Splügenbahn lauter . Ein Oberingenieur R.Moser legte 1890 ein neuerliches Projekt vor, bei dem ein 18.180m langer Tunnel einen Scheitelpunkt von nur noch 1144m aufweisen und das mit 112.5 Mio. SFr. zu Buche schlagen sollte . Mittels einer Schleife in die Schinschlucht und eines 1375m langen Wendetunnels sollte bei Thusis die Höhe gewonnen werden um die Viamala in Höhenlage queren zu können . Freilich wäre dies hier nicht ohne die Anlage weiterer, kleinerer Tunnels von statten gegangen . Bis zum Tunnelportal, welches südlich Avers liegen sollte, würde die Bahn ohne nennenswerte Kehrenanlagen, auf der östlichen Rheinseite verlaufen . Wie schon bei vorherigen Projekten sollte die Bahn oberhalb Chiavennas zuerst im Bergell an Höhe gewinnen, nebenbei konnte man mit diesen Trick einer späteren Malojabahn deren Trasse deutlich verkürzen . Um im Bergell schweizer Gebiet nicht noch extra benutzen zu müssen, waren Kehrentunnel bei Chiavenna und S.Croce vorgesehen . Auch im Valle San Giacomo war, bei Cimaganda, mindestens eine Kehrenanlage vorgesehen . Moser plante die gesamte Bahn einspurig, die größeren Tunnelbauten wie den Scheiteltunnel hingegen zweispurig . Dies um die restliche Splügenbahn eines Tages ohne größeren Aufwandes doch noch zweispurig auszubauen .

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Moser wollte noch eine dampfbetriebene Bahn bauen, aber in den Jahren nach 1890 errang die Elektrifikation bei der Eisenbahn gerade für Gebirgslinien immer weiter an Bedeutung. Elektrifizierte Linien sind nicht nur leistungsfähiger, sie erlauben auch andere Trassierungen. So nimmt es kein Wunder, dass der Züricher Ingenieur Thormann 1905 ein neues Projekt ausarbeitete. Nunmehr wurden der Kulminationspunkt des Scheiteltunnels auf 1100m, sowie die Lage der Tunnelportale auf 1080m (Südportal) und 1078m (Nordportal) gesenkt, womit die Gesamtstrecke alleine schon um 2km gekürzt werden konnte. Mittels weiterer 'Glättungen' der Trasse konnte die Gesamtlänge von 93,2km des Moserschen Projektes, auf 88,9km gesenkt werden. Insgesamt zeigte sich das Mosersche Projekt schon als bahntechnisch günstiger, mit der Thormannschen Überarbeitung wurden sicherlich noch weitere Pluspunkte gewonnen. Dabei war es dann auch geblieben.

Um die Jahrhundertwende entstand dann auch erste wahre Basistunnelprojekte. Eines von B. Moser und eines vom bergamasker Ingenieur Giacomo Stampa-Frizzoni. Bei letzteren sollte ein 41km langer Tunnel (Scheitelhöhe 750m) von Thusis (Tunnelportal auf 710m Höhe) nach Santa Croce (600m), östlich Chiavennas, führen. Womit der Splügen weit östlich umgangen worden wäre. Diese überaus direkte Linienführung hätte zu einer Gesamtlänge von nur 72km zwischen Chur und Chiavenna geführt. Die Gesamtlänge bei dem Moserschen Projekt war mit 82km deutlich länger, als die beim stamperischen, der Basistunnel dabei nur um 2km kürzer. Dieses Projekt war von Moser als Antwort auf das von Stampa-Frizzoni verfaßt worden und basiert zu großen Teilen auf den vorherigen Projekt Mosers, nur dass er eben der Haupttunnel deutlich tiefergelegt wurde. Das nördliche Tunnelportal sollte ebenfalls bei Thusis beginnen, der südliche hingegen bei 550m unterhalb von Cimaganda. Im Jahre 1906 wurde dann tatsächlich auch ein Konzessionsgesuch eingereicht, dieses betraf nun ein Projekt, welches das des Scheiteltunnels, mit dem des Basistunnel zu vereinigen wußte, in dem man einen 26.800m langen Basistunnel nur noch zwischen Andeer (Höhe Tunnelnordportal 990m) und Gallivaggio (802m) anlegen wollte. Die Gesamtlänge dieser Variante hätte nur 83,7km betragen.

Aber die Schweiz und noch mehr Italien hatten letztendlich immer wichtigeres zu tun, als ausgerechnet eine Splügenbahn zu bauen. Der Ruf nach einer Splügenbahn riß zwar auch weiterhin nie ab, aber dennoch wurde es für über ein halbes Jahrhundert erst einmal ruhiger.

### Das NEAT-Projekt

Dennoch rissen bis in heutige Zeit, Planungen zum Bau einer Splügenbahn nicht ab, mit den NEAT-Planungen (Neuen Alpen Transversalen) kam in den frühen 60er Jahren des 20. Jh., neben zahlreichen anderen Trassenvarianten, auch die Splügenbahn wieder ins Gespräch. Im Jahre 1963 wurde ein Komitee gegründet, welches sich den Bau eines Splügenbasistunnels auf die Fahnen schrieb. Beginnen sollte der 46.100m lange Tunnel zwischen Thusis und Sils auf 667m Höhe, das Surettahorn wenig östlich des Splügen unterquerend, würde das Tunnelende bei Chiavenna auf einer Höhe von nur 306m liegen. Dass die gesamte Strecke in Normalspur und Zweigleisig ausgeführt werden sollte, versteht sich von selbst. Angriffspunkte für den Tunnelbau sollten nicht nur die zwei Tunnelportale sein, sondern auch zwei Schächte bei Bärenburg und Madesimo. Dennoch sollte der gesamte Bahnbau 15-20 Jahre dauern. Mitte der 60er Jahre sah es dann schon so aus, als würde jeden Moment mit dem Bau angefangen. Aber wieder einmal begann das übliche politische und finanzielle Gezeter.

Es war freilich klar dass der alte Gotthardbahntunnel ersetzt werden mußte, aber das wie und wo, war wieder und weiterhin ein Thema wo ein jeder seine eigene Meinung hatte. Bis 1973 schälten sich aber doch einige Varianten aus einer großen Anzahl von Möglichkeiten heraus, neben den Projekten Gotthard-West bzw -Basis, Lötschberg-Basis und Tödi-Greina, war unter diesen auch weiterhin der Splügen. Das dabei die Splügenbahn von allen anderen die tunnelreichste wäre und dennoch immer noch mit einer der längsten Basistunnelvarianten aufwies, war von Anbeginn an klar. Aber das uralte Versprechen eine Ostalpenbahn zu bauen, die der schweizer Osten vorzugsweise am Splügen sah, war noch nach guten 100 Jahren wach.

Auf dieser Grundlage entstanden gleich mehrere von Projektvarianten auch für den Splügen. Auf der nun geplanten, gut 127km langen, Neubaustrecke zwischen Chur und Lecco, sollte neben

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

einen 45-50km langen, Basistunnel auch zahlreiche weitere Tunnelbauten entstehen . Gleich bei der Ausfahrt aus einen noch neu in Chur zu bauenden Bahnhof lag der erste, rund 800m lange, Tunnel . Bei Bonaduz war, wie hier auch bei der Autobahn, ein gut 3km langer Isla Bella-Tunnel vorgesehen, der weit östlich Reichenaus, das dortige Felsmassiv unterquert hätte . Nach einen kurzem Tunnel bei Rothenbrunnen, war im Domleschg ein großer Bahnhof vorgesehen, der auch dem Huckepackverkehr für den Straßentransitverkehr nach Italien dienen sollte . Nur eine kurze Strecke später sollte bei Thusis das nördliche Tunnelportal liegen . Für die Trasse des Basistunnel gab es am Ende zwei Projekte .

Bei dem ersteren verlief die Tunneltrasse von Thusis über Donath nach Splügen, wenig westlich des Hinterrheintales, im dortigen Bergmassiv . Eine solche Trasse hätte einerseits geologisch sichere Fels-schichten ausgenutzt, andererseits dennoch einen Seitenzugang leicht ermöglicht . Bei Splügen sollte der Tunnel nach Süden abschnwenken, um den Splügenpaß wenig westlich zu unterqueren und später dem Val San Giacomo bis nach Chiavenna zu folgen . Etwa bei S.Vittore Coloredo sollte das südliche Tunnelportal liegen . Auch bei dem zweiten Tunnelprojekt, dem sogenannten Splügen-Ost-Tunnel, waren Anfang und Ende der Tunnelstrecke identisch, nur der zentrale Teil wies Unterschiede auf . Während der Tunnel bei Splügen-West-Variante im weiteren Verlauf westlich über den Splügen ausschwenkte, behielt die Ostvariante von Andeer an seine Südrichtung bei . Der Alpenhauptkamm würde bei letzteren südlich Innerferrera unterquert, und wenig westlich des Lei-Stausees unter dem Pizzo Stella nach San Giacomo Filippo führen, von wo an die beiden Varianten wieder eine gemeinsame Trasse besitzen . Die gestrecktere Linienführung der Ostvariante verlangte einen nur 45.500m langen Tunnel, während die Westvariante durch ihre Krümmungen mit 3 km mehr zu Buche geschlagen hätte, was eine Tunnellänge von 49.150m ergeben hätte . Der Scheitelpunkt war bei beiden Tunnelvarianten bei rund 680m vorgesehen .

Da das südliche Tunnelportal deutlich südlich Chiavennas zur Lage gekommen wäre, hätte dies auch Konsequenzen für einen dortigen Bahnhof gehabt . Weshalb auch der Bahnhof Chiavenna erst etwa bei Samolaco vorgesehen war . Die Talengstelle am Lago di Mezzola sollte mit einen gut 3km langen Tunnel gequert werden, dem sich im Addatal die beiden Bahnhöfe Piano di Spagna und Colica anschließen sollten . Bei diesen war vorgesehen die Grenzabfertigung einzurichten, sowie Rangieranlagen zu errichten und ferner die Be- und Endladung für den Huckepackverkehr vorzunehmen, denn ab hier standen ausreichende Straßenverbindungen bereits zur Verfügung um den Transitverkehr aufzunehmen. Bereits von Chiavenna an stand zwar seit Jahren eine Bahnstrecke nach Lecco zur Verfügung, aber diese sollte vollständig neugebaut werden . So auch am Lago di Como, wo ein gut 30 km langer Tunnel, unterbrochen nur durch 4 kurze Übertagestrecken im Bereich einiger Seitentäler, das Bergmassiv östlich des Sees durchqueren sollte . Auf der 127,18km langen Westvariante, wären nahezu 89km Tunnelstrecke, also mehr als zwei Drittel als Tunnelstrecken ausgeführt, dazu noch Lawinenschutzbauten und ähnliches . Gute 5,54 Mrd.SFr sollte die Splügenbahn in der Westvariante kosten und in der Ostvariante 4,88 Mrd.SFr. . Gerade die Ostvariante hätte der Schweiz eine Kostenersparnis von fast 600 Mio.SFr. eingebracht, während sie den italienischen Anteil, bei knapp über 3 Mrd.SFr, kaum verringert hätte . Später wurde der Kostenvoranschlag deutlich nach oben revidiert, so das man bald auf das doppelte kam .

Neben den beiden Splügenbahnvarianten Ost und West, gab es auch weitere . So sah eines den Bau eines 46,7km langen Tunnels vor, allerdings mit einen Kostenaufwand von insgesamt 12,2 Mrd. SFr . Auch gab es im Rahmen der NEAT-Diskussionen auch einige Projekte, zu einer 'rein schweizer' Splügenbahn, bei dieser sollte der Basistunnel nach Westen 'abschnwenken' um seinen Ausgang im Misox zu finden, was dann schon fast einer San Bernardino-Bahn nahe gekommen wäre . Interessant wäre bei allen Varianten auch die erwogene Umfahrung von Liechtenstein . Da das ohnehin kleine Liechtenstein nicht den Verlust seines knappen Kulturlandes in Kauf nehmen würde, muß dieses umgangen werden . Die effektivste Variante wäre dabei der Bau eines rund 27km langen Tunnel zwischen Feldkirch und Landquart, welcher das liechtensteinische Gebirgshinterland unterirdisch tangieren würde, ansonsten aber das kleine Fürstentum verschont hätte . Der Bau einer Splügenbahn, gleich welcher Ausrichtung, würde eine bedeutende Verkehrslücke, zwischen dem Bodenseegebiet und dem Mailänder Raum schließen und gleichzeitig die Gotthardbahn, wie auch die Brennerbahn deutlich entlasten . Gegenüber der Gotthardbahn hätte eine Splügenbahn den Vorzug, als neue, dritte schweizer Alpentransversale eine Dezentralisation zu

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

ermöglichen . Anders als am Gotthard würde das Huckepackverfahren der sogenannten rollenden Landstraße letztendlich auch die Um-welt entlasten . Andererseits würde eine Splügenbahn für die gesamte Ostschweiz, vor allem aber für Graubünden, aber auch für das italienische Veltlin, eine spürbare regionalwirtschaftliche Aufwertung bringen . Nebenbei könnte hier die Schweiz auch weitaus größere Kostenanteile auf das Ausland abwälzen, als es je beim Gotthard möglich wäre . Allerdings müßten nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Süddeutschland, Vorarlberg und der Lombardei auch die Zulaufstrecken ausgebaut, teilweise wohl auch neugebaut werden .

Aber obwohl den Bündnern der Bau einer Ostalpenbahn mit Bundeshilfe auch in neuerer Zeit immer wieder in Aussicht gestellt wurde, zuletzt 1983 in Form einer detaillierten Projektstudie, wurde es letztendlich auf die Zeit nach der Jahrtausendwende vertagt . Insofern bleibt es auch weiterhin bei den bisher nicht eingelösten 150 Jahre alten 'Ostalpenbahn-Versprechen', welches wohl bald ein 200-jähriges Jubiläum feiern kann .

Anfang des 20.Jh. ersannen Italiener das Projekt eines Alpenquerkanals, welcher Genua über den Comer See und den Splügenpaß, mit dem Bodensee, dem Rhein und die Donau verbinden sollte . Im Kapitel 'Schiffahrt in den Alpen' ist darüber umfangreich geschrieben . Zum Bau des Alpenquerkanals kam es dann nie, aber 1963 erstellte die Oleodotto del Reno SA eine 'kleinere Variante' dessen, als sie eine Ölpipeline über den Splügenpaß bauten . Die in einer Gesamtlänge von 659km ebenfalls Genua mit der Donau, genauer gesagt mit Ingolstadt, verbinden tut .

### **Balnisciopaß (2351m)**

Isolata -> Pian San Giacomo

Trassierung ; Wanderweg

Über den Balnisciopaß führen ehemalige Schmugglerpfade, die bis vor wenigen Jahrzehnten noch rege genutzt wurden . Es gibt auch noch zahlreiche andere Pässe zwischen dem Mesolcina und dem Val San Giacomo, die einen ähnlichen Zweck dienen . Neben Tabak und Kaffee, wurde in besonders schlechten Zeiten auch immer wieder Zucker und Saccharin geschmuggelt . Aber nicht nur Schmuggler nutzten sie, auch Viehhirten, denn die Gemeinde Mesocco nutzte seit alters her Weiden im Val San Giacomo . Bereits 1203 trafen Mesocco und Chiavenna Übereinkünfte, betreffs der Almrechte, die zum Teil bis in heutiger Zeit Gültigkeit besitzen . So hörte auch erst Ende des 15.Jh. der regelmäßige Viehtrieb über den Balnisciopaß auf .

Hinter Borghetto, welches auf der Ostrampe des Paßes gelegen ist, kann man feststellen das die hier einst gebaute Weganlage, heute durch einen 'gewordenen' Trampelpfad abgelöst wurde . Nach dem Niedergang des Almtrieb über den Balniscio verfiel bald der gebaute Saumpfad, ein lokaler Pfad entstand mit der Zeit von selbst, nunmehr aber verstärkt den Interessen der Lokalbevölkerung angepaßt . Nicht nur die überwachsenen Trassen der alten Pfade sind im Gelände erkennbar, auch zahlreiche Stufen, mit denen man Höhenunterschiede sicher überwand und welche teils in den Fels gemeißelt, teils aus Pflaster erstellt waren .

Das auch der Balniscio von alters her begangen wurde, zeigen jüngste Ausgrabungen, bei denen verschiedene Feuersteinwerkzeuge gefunden wurden . Ebenfalls aufgefundene Brandspuren weisen darauf hin, das hier eine Temporärsiedlung bestand, die auf ein Alter von bis zu 10.000 Jahren zurück reicht . Einer Epoche für die in Graubünden noch keine Funde gemacht werden konnten . Wer hier, auf der Piano dei Cavalli bei 2200m Höhe siedelte, wußte sicher auch bestens die Wege über den Kamm, in die Nachbartäler zu nutzen .

Neben dem Balniscio bestehen noch andere alte Verbindungen über den dortigen Gebirgskamm, so etwa der Barna-, der Sancia- oder der Forcolopaß, und nicht zu vergessen auch die Brocchetta di Notar. Auch über diese Pässe wurde nicht nur Vieh getrieben, sondern bis zur Mitte der 60er Jahre des 20.Jh. auch rege geschmuggelt . Der 2217m hohe Forcolopaß, auch als 'Forcola la Mesocco' bezeichnet, hatte im Mittelalter eine gewisse Bedeutung für den regionalen Verkehr . Gefährlich war aber nicht nur der Paßverkehr im Mittelalter, sondern auch das schmuggeln in der Moderne . Es heißt, daß im 2.Weltkrieg die Mesoxer sich mit in Mailand eingekauften Reis versorgten, und dies in der Schweiz gegen Salz und anderen 'Kostbarkeiten' austauschte . Es wird



## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

berichtet, das der Schweizer Zoll auf jeden Schmuggler schoß, der bei Anruf nicht sofort anhielt . Die Strafe bei einer Festnahme war aber nicht sonderlich streng, neben acht Tagen Gefängnis, wurden die Waren und die Barschaft beschlagnahmt . Weshalb die meisten ertappten Schmuggler sich auch nicht all zu oft einer Verhaftung widersetzen . Das Verhältnis zum italienischen Zoll wird aber wohl etwas anders gestaltet sein, den von dort hatte man härtere Strafen zu erwarten .

Es wundert schon fast nicht, das es schon seit Jahrzehnten immer wieder mal Projekte gab, das Misox mit einen Tunnel, gleich ob Straße oder Eisenbahn, mit Chiavenna zu verbinden . Gerade der Forcolapaß hätte sich dafür angeboten .

### **Joriopaß (2014m)**

Bellinzona -> Lago di Como  
Trassierung ; Militärstraße

Ein in früheren Zeiten häufig begangener Übergang war der Joriopaß, auch Jorienpaß bzw. Passo San Jorio genannt . Er stellte im Mittelalter eine direkte und wichtige Verbindung zwischen den Garnisonen in Bellenz und dem Nordufer des Comersees . Über ihn war es den Eidgenossen möglich, den Weg von Mailand zu den Bündner Pässen noch in der Talebene zu sperren . Dies war wichtig, denn Soldaten wurden über den Comersee mit Kähnen transportiert, Straßen am Ufer gab es wegen deren Steilheit nicht . Wer auch immer das Nordufer des Comersees kontrollierte, konnte damit ein anlanden mailändischer Soldaten verhindern, bevor sie in die Berge kamen, wo sie die Pässe nach Belieben wechseln konnten . Um ein solches Vorgehen zu verhindern, baute Mailand in Gravedona eine Burg, die den Weg vom Joriopaß, kurz vor dem Comersee sicher absperren sollte .

Erstmals direkt wird der Joriopaß im Jahre 1465 erwähnt, als das freie Como am Paß einen Zoll einrichtet . Dieser soll vor allem verhindern das der Markt- und Zollplatz Como über den Joriopaß umgangen wird, eine Aufgabe die er gut erfüllte, denn er hat bald nur noch eine rein regionale Bedeutung . Später, in der Moderne, wird auch dieser Paß zu einen Schmugglerpaß und bleibt es, bis in jüngster Zeit der organisierte Schmuggel sichere und bequemere Wege findet, als die über Schwer zugängliche Alpenpässe . Auf der schweizer Seite ist der Weg in einen recht einfachen Zustand, auf italienischer Seite ist er deutlich besser . Hier baute italienisches Militär ein kleines Sträßchen bis an die Paßhöhe heran, das aber erst unterhalb Bequa als befahrbar gelten kann .

### **San Bernardino Paß (2065m) \*\*\*\*\***

Hinterrhein (Chur) -> Gotthardroute (Bellinzona)  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Der San Bernardino kann wahrlich auf eine lange Tradition als vielgenutzter Paßweg, die bis in prähistorische Zeiten zurückreicht, stolz zurückblicken . Die Römer nannten den Paß des San Bernardino einst 'Mons Avium', dessen deutsche Übersetzung 'Vogelberg' führte der Paß bis in das späte Mittelalter . Es ist ein wenig umstritten ob die Namensgebung 'Vogel' von den Schwärmen an Zugvögeln stammt, die alljährlich den in Nord-Süd-Richtung gelegenen Paß überqueren oder, was wahrscheinlicher ist, aus einer Verballhornung bzw. Mißdeutung des keltischen 'ouxello =Höhe' entstammt . Noch heute trägt ein Berg östlich des Paßes, den Namen Piz Uccello, welcher mit dem rätischen Namen Mons Uxello gleich zu setzen ist, welcher eben auch als Vogelberg übersetzt wird . Dieser Berg ist nicht mit den Vogelberg zu verwechseln, der sich weit westlich des San Bernardinos am äußersten Ende des Rheinwaldes befindet . Zwischen Piz Uccello und dem San Bernardino gibt es eine weitere paßähnliche Senke, die 'Alp Montagna' oder 'Wälschberg', die wohl in früheren Zeiten zeitweise den eigentlichen Paßübergang, zumindest aber eine Alternative zu ihm, bildete .

Erst mit Beginn der Neuzeit erhielt er seinen heutigen Namen nach dem heiligen Bernhard von Siena, welcher im 15.Jh. in Paßnähe gepredigt haben soll und dem eine Kapelle im späteren Ort San Bernardino geweiht war . Dieser heilige Bernhard ist nicht verwandt mit seinem Namensvetter, der an den Pässen des Aostatales einige Zeit zuvor so strahlend wirkte . Im Ort San Bernar-

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

dino, welcher zuvor als 'Gualdo de Gareda' bezeichnet wurde, wird innerhalb des Gebäudekomplexes des 'Tachlihuus' ein altes Hospiz vermutet, was hier im Mittelalter einst bestand . Eine dort dem Heiligen Bernardin geweihte Kapelle soll dann alsbald, ähnlich wie am Gotthard, dem eigentlichen Paßübergang seinen Namen gegeben haben . Bei Einheimischen und Ortskundigen wird heute der Paß oft auch in seiner deutschen Form nur als 'Bernhardin' bzw 'Sankt Bernhardin' (zuweilen auch ohne 'h') bezeichnet . In Karten bis etwa 1550 wird noch ausschließlich der alte Name 'Vogelberg' genannt, der neue Name taucht das erste mal kurz nach 1550 in verschiedenen Karten auf . Aber es sollte noch gute zwei Jahrhunderte dauern, bis der Name 'Vogelberg' endgültig durch den des 'Bernhardin' ersetzt wurde und bald nur noch für die Berge östlich des Paßes Verwendung finden .

Ende 1967 wurde, kurz vor Eröffnung des neuen San Bernardino-Straßentunnels, angeregt den Auto-tunnel, samt Paß umzubenennen . Fortan sollte der San Bernardinopaß nach dem Orte und dem Tale Rheinwald, welches nördlich des Paßes liege, als 'Rheinwaldpaß' bzw. als 'Passo di Renovaldo' bezeichnet werden . Man wünschte sich diese Unterscheidung zur besseren Unterscheidung zu den Pässen des Sankt Bernhard am Aostatal . Tatsächlich ist der Gedanke gar nicht so weit, auch ich, der Verfasser, war bei seinen ersten Fahrten über den Alpenhauptkamm, die mich über den San Bernardino führten, der Ansicht 'Bernardino' sei als Verkleinerungsform von Bernhard zu betrachten und dies sei daher der Kleine Sankt Bernhard . Auch die Betreiber der Namensänderung hatten sicher einen ähnlichen Gedanken vor Augen, zudem befürchteten sie, das durch die Verkleinerungsform des Namen, der Paß zu zweitrangig erscheinen mag . Das auch dieser Gedanke nicht zu weit weg ist, mag der Tatumstand belegen, das der San Bernardinopaß der unbekannteste aller wichtigen Hauptalpenpässe ist, ja selbst heute weniger wichtige Pässe wie der Lukmanier oder Julier, sind außerhalb der Alpen um einiges mehr bekannt . Auch die San Bernardino-Schnellstraße wollte man nicht nach dem San Bernardino nennen, statt dessen nannte man sie 'Alpina-Schnellstraße' . Sogar der Name 'Via Raetica' taucht zuweilen in der Literatur auf, bezieht sich aber zumeist auf die alte Paßstraße zwischen Chur und Bellinzona .

Bei Sils, am Eingang zur Via Male, gefundene Steinzeichnungen, belegen eine Besiedlung dieser Gegend schon vor zehntausend Jahren . Auch wenn es noch an entsprechenden Funden fehlt, kann man davon aber ausgehen, das diese Steinzeitmenschen auch den Weg in das Rheinwaldtal fanden . Denn wer erst den Weg durch die Viamala fand, für den war es dann sicher auch ein leichtes, den Weg über den San Bernardino oder auch den Splügen zu finden . Einen Beweis dafür gibt es aber noch nicht, aber vielleicht eines Tages, wird dieser doch noch gefunden . Zahlreiche Fundstücke weisen aber hingegen eindeutig nach, das der San Bernardino zumindest an der Bronzezeit rege begangen wurden, in der Eisenzeit nahm der Verkehr sogar stark zu . Bereits damals fand die keltische Kultur den Weg aus dem Mesox über den San Bernardino ins Rheinwald . Es scheint als drangen die Kelten von da aus, über den Valserberg weiter, bis ins Illanzerbecken hinein .

### Die Römerstraße

Der San Bernardino hatte schon zu Zeiten der Römer eine hohe Bedeutung, die Römer erkannten schon früh das er einer der kürzesten und schnellsten Verbindungen aus dem Gebiet des mittleren Oberitalien an das des Bodensees darstellte . Deswegen erhielt der San Bernardino schon früh einen Saumweg, aber da die anderen Bündner Pässe leichter begehbar waren und ebenfalls mit Saumwegen und gar Straßen versehen wurden, stand er immer im Schatten dieser . Man streitet sich heute über Alter und Qualität des einstigen römischen Bernhardinweges, da die Erforschung der wenigen Reste nicht gerade hilfreich ist . Wahrscheinlich wurde er erst in der Spätantike umfangreich ausgebaut, wohl war er aber nicht in voller Länge, zumal über die Paßhöhe, befahrbar . Auf den Peutingerschen Tafel, einer aus römischer Zeit stammenden Straßenkarte, ist aber eine Straße verzeichnet, die entlang des Flusses Tessin in die Gegend von Chur führt, und bei der es sich wahrscheinlich um eine Straße über den San Bernardino handelt. Wenn dem so ist, muß sie eine ausreichende Qualität aufgewiesen haben, war dann wohl auch durchgängig, zumindest mit Karren, befahrbar denn nur hinreichend gute Straßen wurden in der Karte vermerkt .

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Gegen eine allzu rege Nutzung durch die Römer spricht aber, das man im östlichsten Teil des Rheinwaldes, welches nördlich des San Bernardino und Splügen liegt, bisher noch keine archäologischen Funde gemacht werden konnten, die auf eine nennenswerte Nutzung des San Bernardino, wie auch des Splügens zu römischer Zeit schließen lassen. Hingegen gibt es aber solche Funde aus dem westlichen Teil des Rheinwaldes, wo man sogar Artefakte aus vorrömischer Zeit auffand. Zuweilen nimmt man daher an, das ein Großteil des Verkehrs über den Paß des Valserberges ging, was sicher durchaus im Rahmen des Möglichen ist, zumindest in den Zeiten als die Viamala von den Römern noch nicht durchgängig wegbar gemacht wurde. Das zumindest ab der Spätantike die Roflaschlucht, am äußersten östlichen Ende des Rheinwaldes gelegen, nicht umgangen wurde, sondern von einem Weg durchquert wurde, davon zeugen jüngst am Nordeingang der Schlucht gemachte Funde. Diese beweisen zugleich auch, das zu dieser Zeit der Verkehr des Splügens und San Bernardino durchaus entlang des Hinterrheintales führte, und nicht über den Valsenberg hinweg. Letzteres war wohl nur der Fall in der Frühzeit der römischen Herrschaft und dann auch wohl wieder im frühen Mittelalter, als die alten römischen Straßen wieder verfallen waren.

### Die mittelalterliche Straße

Zwar wurde die alte römische Straße bereits unter den sächsischen Kaisern nochmals erneuert, aber sie nutzten sie kaum, so nahm noch im frühen Mittelalter die Bedeutung des San Bernardino kurzzeitig ab. Dies einmal auf Grund der schweren Passierbarkeit der Viamala, andermal der enormen Konkurrenz des Splügens wegen. So ist die Bernhardinroute im frühen Mittelalter zwar wieder 'faßbar', aber faktisch nur mit einer Verlängerung über den nördlich des Rheinwaldes gelegenen Valsenberg. Der weite Sattel des San Bernardinopaß selbst galt jeher als der gefahrloseste unter allen Bündner Pässen, zumal er sicherlich bis ins hohe Mittelalter hinein bewaldet war, was einen erheblichen zusätzlichen Schutz für Reisende bot. Dennoch darf man die Gefahren auch am San Bernardino nicht unterschätzen, ganz besonders nach dem absinken der Waldgrenze war der Reisende auch verstärkt Lawinen und starken Schneestürmen ausgesetzt, die der Reisende selbst an schönen Tagen überraschen kann. Es zeigt sich dabei noch heute, das der San Bernardino eine Wetterscheide ist, und auf beiden Seiten des PASSES, es oft erhebliche Unterschiede in der Witterung gibt.

Die deutschen Kaiser scheinen den San Bernardino nicht so rege genutzt zu haben wie andere Pässe, wohl waren sie seiner Existenz bewußt, aber sie hielten sich ihn wohl mehr als Option für Notfälle offen. Und diese Notfälle trafen auch ein, so kehrte Kaiser Otto I., nach seinen zweiten Romzug im Jahre 965 über den San Bernardino wieder zurück nach Deutschland. Und auch Heinrich II. soll ihn im Jahre 1004 benutzt haben, sicher ist hingegen das Kaiser Sigismund über den San Bernardino zog, um den römischen Papst zur Teilnahme am Konstanzer Konzil zu bewegen. Auf eine gewisse Bedeutung des San Bernardino im beginnenden Hochmittelalter, scheinen nicht nur die Überquerungen Otto I. und Heinrich II. hinzuweisen, sondern auch eine weitere Überquerung, die in einem Gedicht des Bischofs Liutprand von Cremona beschrieben wurde. Denn als im Jahre 941 die Sarazenen eine ganze Reihe von Alpenpässen sperrten oder zumindest deren Passage unsicher machten, flüchtete im Winter die Markgräfin Willa von Ivrea, die Gattin König Berengars, über den San Bernardino von Italien nach Chur. Das die damaligen Wegverhältnisse nicht allzu schlecht gewesen sein können, muß man wohl daraus schließen, das Willa bei ihrer Flucht hochschwanger war.

Für eine gewisse Bedeutung des San Bernardino am Wechsel vom frühen hin zum hohen Mittelalter, sprechen auch die ungeheuer zahlreichen Burgen am Weg zu diesen. Kaum eine Paßroute ist so zahlreich an Burgenbauten, wie die Bernhardinroute, dies nicht nur nördlich des Überganges, wo sich der Bernhardinweg mit zahlreichen anderen Paßwegen bündelte, sondern auch im Süden, im Misox. Die einzelnen Burgen fielen äußerst unterschiedlich aus, es gab einerseits so umfangreiche Anlagen wie die von Mesocco, mit denen das gesamte Tal abgesperrt werden konnte. Aber auch kleinere Burgen, die zumeist nur aus einem Berchfried bestanden, der gleichermaßen als Palas für das alltägliche Leben, wie auch als Bastion für Verteidigungszwecke genutzt wurde. Noch heute kann man von der San Bernardino-Straße aus, zahlreiche dieser kleinen Burgen auf Felsspitzen hoch oberhalb der Straße sehen. Recht zahlreich waren auch die festungsartigen Wohntürme in den Ortschaften, welche aber bis heute kaum bestehen konnten.

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Die Bedeutung des San Bernardino war aber das gesamte Mittelalter hindurch, eher nur von lokalen, zumindest regionalen Interessen und Verbindungen bestimmt. Mit dem Ausbau des Weges durch die Viamala im Jahre 1473, wurde auch der San Bernardino wieder häufiger genutzt. Auch andere Wegstrecken wurden immer wieder erneuert, so stammt die 'Landbrugg', eine zweibogige Brücke bei Hinterrhein aus dem Jahre 1692. Sie wurde durch einen Meister Peter Zur erbaut und ersetzte eine ältere Brücke, die schon seit dem Anfang des 16. Jh. erwähnt wurde. Hochwasser hatten ihr zwar immer wieder Schäden zugefügt, aber dank einiger Sanierungen kann man sie noch heute benutzen.

Aber auch Feinde lockte die Fahrstraße an, wenn auch vor allem erst recht spät. So kam es im März 1799 zu einem Gefecht zwischen 500 Rheinwäldern und der eindringenden französischen Armee unter General Lecourbe. Die Franzosen siegten und marschierten ins Tal, wo ihre Zerstörungen groß waren und viel Leid hinterließen.

Unweit der Paßhöhe, bei der Ortschaft San Bernardino Villaggio, befand sich schon im Mittelalter ein Hospiz, welches man aus Schutz vor Lawinen und Unwetter etwas abseits der Paßhöhe erbaute. Aber anders als bei anderen Pässen war dieses von Anfang an eher bescheiden angelegt. In der Zeit der großen Hospizbauten, im späten Mittelalter und der beginnenden Neuzeit, war der San Bernardino wegen des besser passierbaren Splügens, aber auch durch die Sperr- und Monopolpolitik des Churer Bischofs, etwas ins Abseits gerückt. Das Bernhardsinhospiz wurde auf Grund eines Beschlusses der Gemeinde Mesocco vom 26. März 1467 erbaut und einer einheimischen Familie zur Betreuung übergeben. Diese erhielten den Auftrag nicht nur die Paßreisenden zu versorgen, sondern auch den Weg von Pian di Seda bis Hinterrhein zu jeder Jahreszeit offen zu halten. Im Winter wurde der Weg zur besseren Kennzeichnung mit langen Stangen abgesteckt, noch heute verfährt man so an den Alpenstraßen. Mit dem Ausbau der Viamala wurde es bereits im Jahre 1474 notwendig das Hospiz zu erweitern. Auch richtete man unweit dessen, Lagerräume und Stallungen ein. Nachdem das alte Hospiz mittlerweile verfallen war, wurde beim Bau der Kunststraße im Jahre 1820 das heutige Hospiz unmittelbar auf der Paßhöhe erbaut.

Die für einen Alpenpaß ungewöhnliche Breite von fast zwei Kilometern ließ im Verlauf der Jahrhunderte mehrere voneinander unabhängige Linienführungen, für die unterschiedlichen Trassen der Wege zu. Es lassen sich heute Übergänge aus vier Epochen recht genau lokalisieren, deren Alter von Ost nach West abnimmt. Der älteste, wohl aus römischer (oder gar prähistorischer?) Zeit stammende Übergang, liegt dicht unter dem noch heute 'Vogelberg' genannten Berg. Von allen vier Routen ist er zwar der höchste und auch der Lawinengefährdetste, dafür aber auch der von der Topographie am meisten begünstigste. Es gibt noch einige Reste dieses Weges in Form von gepflasterten Kehren und Hohlwegen. Dieser Weg verlief im Rheintal noch bis kurz vor Splügen in Hanglage auf der südlichen Talseite, anders als die heutigen Wege. Diese Route wurde am Ende des Mittelalters von einem Saumweg abgelöst, 'Mulattiera' genannt, jener führte über die Sass de la Golp zur Alten Landbrugg. Östlich des Hospizes befinden sich noch zahlreiche Reste des alten Saumweges, der noch auf der anderen Seite des Paßsees verlief, bis die moderne Kunststraße erbaut wurde. Erkennbar ist dieser an den Felsplatten, die ausgelegt wurden um in der morastigen und rutschigen Landschaft auf der Paßhöhe einen sicheren Tritt dem Säumer zu bieten. Man erkennt noch heute das dieser Weg so schmal war, das schon eine Begegnung zu Fuß nicht ohne Gefahr für Leib und Leben abging. Es nimmt daher nicht Wunder, das auch immer wieder von genauen Verkehrsrichtlinien, gar von einem regelrechten Benutzungsplan, die Rede war.

### Die moderne Kunststraße

Verhältnismäßig früh, schon um das Jahr 1770 wurde der alte Saumweg über den San Bernardino zu einer befahrbaren Straße ausgebaut. Nach zeitgenössischen Berichten soll sie aber wegen mangelnden Unterhaltes und Pflege, nur für wenige Jahre auch tatsächlich befahrbar gewesen sein. Nur wenige Jahrzehnte später, beschloß man 1818 den Bau einer neuen Straße, so wurde von 1820 bis 1823 eine Kunststraße über den San Bernardino angelegt. Anstoß zum Bau dieser Straße gaben die Nachricht vom Bau der Straßen über Simplon und Brenner. Denn wollte Graubünden den Paßverkehr nicht verlieren, so mußte es seine Paßwege umfangreich ausbauen. So

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

wurde mit Österreich wegen des Ausbaus des Splügen verhandelt, und mit Sardinien über den des San Bernardino, dabei spielte man beide geschickt aus, um erhebliche Finanzunterstützungen von beiden Seiten zu bekommen . Weitere finanzielle Unterstützung leisteten auch der Kanton Tessin und zu fast einem Drittel die Churer Spediteure, nebenher natürlich auch Graubünden selbst und einige Anliegergemeinden . Technisch federführend am Bau der San Bernardinostraße war der Tessiner Staatsrat Giulio Pocobelli, fernerhin der auch andern Orts immer wieder auftauchende Richard LaNicca . Trotz des schwierigen Geländes, welche den Bau von insgesamt 52 Brücken notwendig machte, konnte die Straße mit Steigungen von unter 8% und damit in einer für die damalige Zeit einmaligen und verkehrstechnisch bemerkenswerten Lösung erbauen . Bemerkenswert an der 120km langen Straße war aber auch seine nahezu durchgehende Breite von 6m, selbst spätere Straßen, wie die am Lukmanier oder Julier, wurden kaum breiter als 4m erbaut . Diese zwischenzeitlich restaurierte und modernisierte Straße kann man noch heute zu einem großen Teil nutzen . Fontane befuhr auf ihr einst den Paß, zur besseren Aussicht auf dem Kutschbock sitzend .

Mit der nunmehrigen Befahrbarmachung des San Bernardino und dem folgenden Bau der Kunststraße, welche auch als Kommerzialstraße bezeichnet wurde, da sie vorrangig dem Handel also dem Kommerz dienen sollte, gewann im 18./19. Jahrhundert der San Bernardino wieder verstärkt an Bedeutung gegenüber seinen wichtigsten Konkurrenten . Als diese galten im Westen der Lukmanier und selbst der Gotthard, und im Osten Splügen und Septimer . Während diese letzte beiden Paßwege auch über damals österreichisches Gebiet führten, erlaubte der San Bernardino dem Reisenden den Verbleib auf schweizerischen Boden und bot damit einen direkten Weg von Graubünden bzw. Deutschland, nach Sardinien-Piemont bzw. Italien . Auch waren die Straßenverhältnisse noch für einige Zeit ungleich besser, als an den anderen Pässen . So konnte dann Anfangs auch nur der Splügen, der ebenfalls um 1820 eine ebenso gute Straße erhielt, seine Vormachtstellung gegenüber dem San Bernardino halten .

Die Fertigstellung der Straße brachte erhebliche Änderungen für die traditionell Beteiligten am Paßverkehr . Die alten Porten verloren ihre Position, vor allem an die neuen Spediteure . So wundert es nicht, das es schon im Jahr 1822 zu einen Streik der Porten der Unteren Straße kam . Die Fronten waren so verhärtet, das man Truppen schicken mußte, um den Streik zu brechen . Aber die Zeiten waren jetzt andere, die alten mittelalterlichen Säumergenossenschaften hatten keine Chance mehr, dennoch konnten sie sich noch einige Zeit halten, bis der Bau der Alpenbahnen, besonders der Gotthardbahn, ihnen endgültig das Ende bereitete . Aus Unterlagen der Finanzbehörden ist bekannt, das viele der einstigen Säumer, deren Familien ihr Gewerbe schon seit vielen Jahrhunderten ausübten, ab 1880 einen drastischen Einkommensverlust in Kauf nehmen mußten und in der Folge ihr Gewerbe aufgaben . Schon um die Jahrhundertwende waren die meisten dieser Säumer nur noch in der Landwirtschaft tätig . Auch viele der Spediteure gaben ihr Gewerbe auf oder wechselten es zumindest . Auch die einst so rege genutzten Postkurse verfielen und wurden am San Bernardino 1883 aufgelöst . Erst ab dem 1. Weltkrieg und vor allem danach, als die Paßstraßen auch für Kraftfahrzeuge geöffnet wurde, begann wieder ein Aufwärtstrend .

Die 1770/71 erbaute Pflasterstraße verlief, immer noch kehrenarm, östlich der heutigen Paßstraße, wobei sie teilweise mit ihr sogar die gleiche Trasse aufwies . Auch die 1820/23 erbaute Paßstraße mußte einige Neutrassierungen über sich ergehen lassen . So mußte ein westlich der heutigen Straße gelegenes Teilstück, zwischen Pian del Frach und Ca'de Mucia, wieder aufgelassen werden, da die Trassierung sich als nicht sehr ideal erwies . Reste der auf einen Damm verlaufenen Straße und die Widerlager des 'Ponte Vittorio Emanuele', zeugen noch heute von ihr . Diese Brücke war die mächtigste auf der Paßstraße und erheischte seiner Zeit viel Bewunderung, 1864 stürzte sie aber ein und die gesamte Trasse wurde auf-gelassen . Es verwunderte schon beim Bau der Straße, warum Giulio Pocobelli gerade diese Trasse verwand, machte sie doch erhebliche Kunstbauten notwendig, die die spätere nicht mehr nötig hatte . Böse Zungen behaupteten daher, das Pocobelli Anhänger des sardischen Königs war, und diese Linienführung nur wählte, um seinen Idol ein alles überstrahlendes Denkmal setzen zu können . Trotz Auflassung der ursprünglichen Trasse kann man Reste selbiger noch begehen, ebenso einige der Fahrstraße von 1770/71, besonders gut erkennbar ist der auf einen hohen Steindamm verlaufende und etwa 2,5m breite Abschnitt bei Ca'de Mucia .

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Auch nach dem Bau der Kunststraße wurden die alten Saumwege noch weitergenutzt, ja sogar teilweise wieder ausgebaut, denn sie wurden benötigt um im Winter mit Schlitten den Paß zu queren . So transportierten noch bis 1940 Schlitten Waren und Post auf eben den Trassen der alten Saumwege, insbesondere den der Fahrstraße von 1770/71 . Auch in jüngster Zeit sanierte man viele der alten Saumwege wieder, diesmal um sie als Wanderwege den an der Verkehrsgeschichte interessierten nutzbar zu machen . Ein Unternehmen was nicht einfach ist, da sich die topographischen Gegebenheiten am Paß durch Muren und Lawinen in den letzten 2000 Jahren mehrfach geändert haben .

Nach der Eröffnung eines modernen Straßentunnels im Jahre 1967 verlor der eigentliche Paß, mit seiner auf seiner Südrampe zu Teilen noch aus römischen Zeiten stammenden Trassierung, stark an Bedeutung. Wohl ist er noch heute interessant für den Autotouristen, der die Zeit hat den Tunnel zu meiden . Besonders die moderne Schnellstraße, zum Teil aber auch die alte Kommerzialstraße, die nun als Kantonalstraße bezeichnet wird, nutzt in ihrer Trassierung auf der Südrampe die gesamte Talbreite aus . Die Ingenieure hatten beim Bau der Südrampe der San Bernardino-Straße von Mesocco bis zum Tunneleingang einen Höhenunterschied von mehreren hundert Metern zu bewältigen . Um enge den Verkehr behindernde Spitzkehren zu vermeiden, baute man eine ganze Reihe von das Tal überspannenden Brücken, die ein zügiges befahren der San Bernardino-Südrampe in einer Art von 'Slalom' erlauben .

### Die San Bernardino-Autobahn

Erste Pläne für den Bau eines San Bernardinotunnel wurden bereits um 1930 von Dr.Giuseppe a Marca aus Mesocco angeregt, aber noch waren diese Pläne weit entfernt von der Realität, denn Graubünden war noch immer ein ausgesprochen autofeindliches Land . Erst in den 30er Jahren wurde letztendlich die Nutzung und der Besitz von Kraftfahrzeugen auch im Kanton Graubünden gesetzlich liberalisiert . Dennoch wurde die Frage zum Bau eines San Bernardinotunnels in den 30er Jahren stark diskutiert, die Hauptgegeneinwendungen kamen dabei nicht nur von den Autogegnern, sondern vor allen von den San Bernardinobahn-Protagonisten . Ingenieur Robert Hunger legte 1935 einen ersten konkreten Plan vor, bei dem der Bau eines 5061m bzw. 5648m langen Tunnel vorgesehen war . Der Projektverfasser ging von einer stündlichen Leistungsfähigkeit von 400 PKW aus und wählte eine Fahrbahnbreite von sechs Metern . Mit kaum 30 Quadratmetern wäre das Lichtprofil des Tunnels überaus gering, überdies sollte er nur zum Teil ausgekleidet werden, was beides Gesamtkosten von nur 7 Millionen SFr. ermöglichte . Hinsichtlich der geologischen Machbarkeit bestanden zu dieser Zeit ohnehin kaum Zweifel, da es bereits umfangreiche geologische Gutachten für einen Bahntunnel am San Bernardino gab, die eindeutig eine Machbarkeit nachwiesen . Hauptpunkt der Einreden der Gegner war daher die seinerzeit noch sehr wichtige Frage der Entlüftung, weshalb selbst Befürworter eines San Bernardinotunnels für den Straßenverkehr, diesen als Bahntunnel vorsahen . In einer Art Inselbetrieb, sollte eine Elektrobahn die Kraftfahrzeuge zwischen Hinterrhein und San Bernardino transportieren .

Mit Beginn des 2.Weltkrieg wurde es wieder still um den San Bernardinotunnel, erst Anfang der 50er Jahre wurde die Diskussion wieder aufgerollt . Mittlerweile stand dem Kraftfahrzeugverkehr kaum noch eine ernst zunehmende Gegnerschaft gegenüber auch war die Machbarkeit der Be- und Entlüftung hinreichend geklärt . So entstanden 1953, 1956 und 1960 erste Projekte zum Bau des Straßentunnels . Da die Trassierung des Tunnel aus topographischen Gründen ohnehin feststand, betrafen die Unterschiede in den einzelnen Planungen, hauptsächlich (betriebs-)technischen Fragen, insbesondere die Belüftung . Während im 1935er-Projekt noch eine Lüftung durch einen in Längsrichtung liegenden Schacht vorgesehen war, plante man nun den Bau dreier Lüftungsschächte, von denen einer sogar mit einen Personenfahrsstuhl versehen werden sollte, um damit ein geplantes Wintersportgebiet in 2000m Höhe zu erschließen . Im Groben entsprach die Art der Anlage der Be- und Entlüftung der später dann tatsächlich durchgeführten .

Der Tunnel sollte auf gesamter Länge ausgemauert werden und eine Leistungsfähigkeit von 1280 PKW pro Stunde haben, was alles die Kosten auf 22 Mio. SFr. erhöht hätte . Später wurde die Linienführung durch Auslenkung der Tunnelachse nach Westen verbessert, außerdem wurde die Tunnelachse im Südabschnitt um rund hundert Meter abgesenkt. Damit erreichte man eine günstigere vertikale Führung und ein ausgeglicheneres Längsprofil, allerdings auch eine Verlängerung

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

des Tunnel um gut tausend Meter . In den letzten Projekten erhielt der Tunnel dann auch einen 'Keller' unter der Fahrbahn, welcher der Aufnahme von Versorgungsleitungen, sowie einem Frischluftschacht, dienen sollte . In den bisherigen Projekten verliefen Frisch- und Abluftschacht noch parallel im oberen Teil des Tunnels und bildeten somit die sichtbare Tunneldecke, nunmehr wurden diese Schächte zu einem zusammengefaßt, der der Entlüftung dienen sollte . Zum Schutz vor Schneeverwehungen wurden die Tunnelportale ein Stück vom Berg abgerückt .

Mit den Überarbeitungen der Projekte im Jahre 1960, waren diese schon soweit ausgereift, das man nun an deren Verwirklichung herangehen konnte . Als dann die eidgenössischen Räte in Bern im selben Jahr dann das zu bauende bzw. auszubauende Nationalstraßennetz berieten, erhob sich gegen den San Bernardinotunnel nicht die geringste Opposition . Der Straßentunnel war nicht nur eine Entschädigung für die bisher nicht erbaute, aber schon lange Zeit versprochene, Ostalpenbahn, sondern auch war ihre wirtschaftliche Notwendigkeit für Graubünden allseits erkannt . Jetzt, nachdem regierungsamtlich grünes Licht für den San Bernardinotunnel gegeben wurde, konnte auch bald mit den Bauarbeiten begonnen werden .

Die auch Alpina-Schnellstraße genannte Autobahnverbindung entlang der alten Bernhardinroute, befindet sich seit den 60er Jahren in einen langsamen, aber steten Ausbau . Lange vor der Eröffnung des Autobahntunnel und dem Gotthard, wurde im Jahre 1967 der 6596m lange Scheiteltunnel unter dem San Bernardino, als erster innerschweizer Straßentunnel im Zuge des Alpenhauptkammes, dem Verkehr übergeben . Mit einer Scheitelhöhe von etwas über 1644m unterquert er den eigentlichen Paß in einer über 400m niedrigeren Höhe . Während das Nordportal bei 1613m liegt, liegt das Südportal in einer Höhe von 1631m . Der San Bernardinotunnel wurde von Anfang an nur als zweibahniger Tunnel projektiert und auch so gebaut, der Bau einer weiteren Tunnelröhre ist zwar möglich, aber derzeit nicht geplant . Baubeginn war im Januar 1962 und nachdem im April der Durchstich erfolgte, konnte der Tunnel am 1.Dezember 1967 dem Verkehr übergeben werden . Der Vortrieb wurde noch nicht mit mit automatischen Bohrköpfen wie später am Gotthard durchgeführt, sondern noch auf bergmännische Bauweise, durch die neuartige 'Schwedische Leiter-Bohrmethode' . Bei dieser wurde der Vortrieb von auf verschiebbaren Bühnen montierten Bohrmaschinen durchgeführt, die die notwendigen Sprenglöcher bohrten . Der Bau des Tunnels ging ohne große Probleme vonstatten, die geologischen Verhältnisse entsprachen den Prognosen, der Wasserandrang war minimal und auch die Bergtemperatur war nicht zu hoch . Dennoch kam es zu einigen Unglücksfällen, bei insgesamt 10 schweren Unfällen, starben 11 Mineure - davon fünf Italiener und je drei Schweizer bzw. Spanier .

Zwei senkrechte Lüftungsschächte sorgen für die Belüftung des Tunnels, welcher gleichzeitig bis zu 350 KFZ aufnehmen kann . Wer die Paßstraße befährt, kann unweit dieser die 'Lufttürme' sehen, die weitaus umfangreichsten Anlagen befinden sich aber im Berg, parallel, aber etwas oberhalb der Straße . Dort baute man große Kavernen, die auch mit Kraftfahrzeugen erreichbar sind und in die man die Hauptventilatoren errichtete . Noch während des Baus des Tunnel, wurde eine Alternativvariante zur Tunnelbetrieb diskutiert . Da man sich im Unklaren war, ob Entlüftungsanlagen bei einen so langen Straßentunnel überhaupt erfolgreich sein könnten, erwog man den Tunnel mit einen elektrischen Förderband zu versehen, um die Autos mit abgestellten Motor durch den Tunnel zu schleusen . Vor allem aber weil durch solch eine Anlage die Kapazität deutlich abgesunken wäre, wahrscheinlich aber auch wegen den nicht geringen zusätzlichen Betriebskosten, wurde dieses Projekt wieder fallen gelassen .

Weitere fünf Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1,3km mußte man auf der sehr brückenreichen Südrampe errichten . Neun weitere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 4,7km mußten auf der Nordrampe erbaut werden . Erst in den 90er Jahren wurde ein längerer Brücken-Tunnel-Komplex am Eingang der Viamala bei Thusis erbaut . Bis zu dessen Eröffnung endete die Schnellstraße am Ortseingang von Thusis, in Thusis selbst schraubte sich der Verkehr auf der Kantonsstraße ein wenig hoch, um dann über eine tunnelreiche Verbindungsstrasse die eigentliche Schnellstraße hoch oberhalb der Viamala zu erreichen . Der San Bernardinotunnel nimmt aber nicht nur die Schnellstraße auf, sondern man plante bei dessen Bau auch einen speziellen Raum unter der Straßenoberfläche mit ein, der einen westlichen Zweig der Pipeline Genua-Ingolstadt aufnehmen sollte .

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

## Das San Bernardinobahn-Projekt

Seit nunmehr über 150 Jahren, seit dem Beginn der Suche nach einer Trasse für die erste Alpenbahn, gab es immer wieder Pläne die in dessen Bezug einen der vielen Bündener Pässe betrafen. Neben den Lukmanier, Greina und Splügen, war der San Bernardino die meist genannte Variante. In der Mitte zwischen Greina und Splügen bildete er immer wieder eine, wenn auch nicht sehr geliebte 'Kombinationslösung' zwischen den beiden anderen Projekten. Wie schon bei der Gotthardbahn, versuchen die Tessiner auch bei der Ostalpenbahn, diese auf ihr Gebiet zu lenken, während der Greina weniger den bündnerischen Interessen entspricht, entspricht der Splügen den tessinerischen gar nicht. Der San Bernardino kann als einziger beide Interessengruppen zufrieden stellen. Seit Mitte des 19. Jh. tauchen dann regelmäßig auch immer wieder Projekte auf, über oder besser unter dem San Bernardino eine Eisenbahnstrecke zu erbauen.

Aus dem Jahre 1902 stammt ein solches, sogenanntes Kombinationsprojekt von dem Ingenieur B. April. Bei diesem sollte ein 26km langer Tunnel zwischen Andeer und Mesocco verlaufen, um auch die Anhängen der Splügenbahn zu befriedigen, sollte ein zweiter 10,5km langer Tunnel bei Mesocco von der Hauptbahn abzweigen und ins San Giacomo zu führen, um später Anschluß an die Bahnstrecke Chia-enna-Lecco zu erhalten. Gegenüber der Splügenbahn weist diese Bahn einige Vorteile auf, so könnte in Andeer das Tunnelnordportal bereits auf einer Höhe von 990m liegen, das Südportal bei 890m, während der Kulminationspunkt des Tunnels bei 1010m liegt. Der weitere Abstieg hin zur Gotthardbahn stellt sich deutlich einfacher da, als der der Splügenbahn nach Chiavenna, Höhenentwicklungen können daher zum Großteil durch kurze Ausfahrten der mesocinischen Seitentäler erfolgen, womit auf umfangreiche Kehranlagen faktisch verzichtet werden kann. Auch der Tunnel ins San Giacomo, auch als Doriatunnel bezeichnet, weist einige Vorteile auf. Sein oberhalb Mesocco auf einer Höhe von 750m befindliches Westportal, erlaubt einen einseitig abfallenden Tunnel der bei San Giacomo in einer Höhe von 630m endet. Der zwischen den beiden, nur unweit von einander entfernten, mesocinischen Tunnelportalen gelegene Höhenunterschied von 140m sollte mittels einer Ausfahrt der dortigen Tallehnen erfolgen und die Anlage mehrerer kürzerer Tunnel erforderlich machen. Auch bei Chiavenna sollten die dortigen Tallehnen ausgenutzt werden, allerdings wäre auch die Anlage eines Kehrentunnels bei Gordona notwendig.

Trotz einer Reihe von Vorteilen des Aprilschen Projektes weist es doch auch einige Nachteile auf. Gerade das man die Trasse westlich Chiavennas anlegen wollte, war ein solcher Nachteil, denn hier waren die topographischen und meteorologischen Verhältnisse gegenüber der östlichen nicht nur ungleich schlechter, sondern wurde damit auch das Bergell außeracht gelassen. Ein weiterer Nachteil wurde im San Bernardinotunnel gesehen, bei dem ein großer Teil unter italienischen Territorium durchgeführt hätte und faktisch ein Splügentunnel war. April half diesen Problem späterhin ab, in dem er den Haupttunnel bis Nufenen im Rheinwald aufbog und zu einem wahren San Bernardinotunnel machte. Er wurde somit zwar um 2km länger, aber verlief auch nur noch auf rein schweizer Territorium. Ein zusätzlicher Schacht zwischen Splügen/Medel und dem Kulminationspunkt könnte dann sogar noch errichtet werden und den Bau bzw. Betrieb des Tunnels vereinfachen. Dieser Schacht, sollte nach Fertigstellung des Tunnel aber nicht nur der Ventilation oder als Notausgang dienen, sondern dann auch einen Lift erhalten. Splügen war damals ein aufstrebender Luftkur- und Wintersportort und hätte somit einen direkteren und bequemeren Anschluß erhalten.

Ein anderes Projekt dieser Zeit sah den Bau eines Alpentunnels zwischen dem Rheinwald und dem Malvagliatal vor, der aber nicht unter dem San Bernardino hindurchgeführt hätte, sondern unter dem benachbarten Berg Rheinwaldhorn, welcher sich einige Kilometer südwestlich des San Bernardinos befindet. Und auch ein Basistunnelprojekt entstand, für einen 40km langen Tunnel von Thusis nach Mesocco, der nur noch einen Scheitelpunkt von 750m aufweist. Eine Bahn unter dem San Bernardino bot erhebliche Vorteile, nicht nur für die Wirtschaften Tessins und Graubündens, sondern auch für das schweizer Militär. Der große Nachteil lag aber in den Kosten, die mit rund 160 Mio. SFr. faßt um die Hälfte über denen lagen, die seinerzeit für eine Splügenbahn veranschlagt wurden. Insgesamt gesehen hatten die San Bernardinobahnprojekte aber eine erhebliche Gegnerschaft und eigenartiger Weise kaum Befürworter, wie dies unter anderen bei Splügen oder Greina der Fall ist. Alle Projekte einer Ostalpenbahn fanden letztendlich bisher



## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

keine Verwirklichung, nur das Projekt einer San Bernardinobahn kam deutlich über den Status einer Studie bzw. Projektes hinaus .

So wurde im Misox, an der Südrampe des San Bernardino nach zweijähriger Bauzeit im Jahre 1907 die 31km lange Schmalspurbahn Bellinzona-Mesocco eröffnet . Nach den erhalten gebliebenen Plänen hätte auf der Südseite des Paßes eine Bahntrasse mit einer mehrfachen Schleifenentwicklung, ähnlich der der Berninabahn, gebaut werden sollen . Auch für die Nordseite sah man geradezu tollkühne Linienführungen vor, insbesondere durch die Viamala und die Roflaschlucht . Aber der Beginn des 1. Weltkrieges und der im Anschluß aufkommende Autoverkehr, ließen alle Pläne zur Fortführung des Bahnbaus in den Schubladen verschwinden. Nachdem 1972 auf der Misoxbahn dann der Personenverkehr auch eingestellt wurde, mußten nach schweren Unwetter-schäden 1978 auch große Teile der Strecke aufgegeben werden . Seitdem gab es noch im untersten Teil der Strecke einen bescheidenen Rumpfbetrieb, dessen Abwicklung nur eine Frage der Zeit ist . Im Rahmen der NEAT-Planungen tauchte kurzzeitig auch das Projekt 'Grischun-Tessino' auf, auch 'GRITI-Bahn' genannt, einer Bahnlinie Chur-Thusis-Bellinzona, mit einem längeren Tunnelprojekt, quer zwischen dem San Bernardino und dem Splügen gelegen . Aber das Griti-Projekt unterlag den Projekten einer Splügen- bzw. Greinabahn, die selbst zu Gunsten des Gotthardbasistunnel bis auf weiteres zurückgestellt wurden .

Ein ähnliches Schicksal wie den zahlreichen Ostalpenbahn-Projekten, wurde auch ein anderes Projekt zu Teil, welches vor gut hundert Jahren entstand . Aller Kuriosität des Projektes zum Trotz, wünschte sich das Tessin Anfang des 20. Jh. das der damals von Italien geplante 'Alpenquerkanal' eventuell über, oder besser gesagt unter den San Bernardino hindurch geführt werden sollte . Zu diesen nie verwirklichten Projekt, ist mehr im Kapitel 'Schifffahrt in den Alpen' zu lesen .

### Die berüchtigte Viamala

Der Name des wildromantischen, vom Hinterrhein bis zu 600m tief eingeschnittenen Tales 'Viamala', zu Deutsch 'böser Weg', ist weitaus bekannter als die Schlucht selbst . Sehr zu unrecht, den diese Schlucht ist atemberaubend und eindrucksvoll wie kaum eine andere der Alpen . Von der Viamala-Straße, aber zum Teil sogar von der San Bernardino-Autobahn, kann man einen Einblicke in die Viamala bekommen. Diese kann man noch vertiefen, indem einige der Fußwege nimmt, die von der Straße in die Tiefe der Schlucht hinab führen .

Rätselhafte Felszeichnungen die oberhalb der Viamala bei Carschenna gefunden wurden und sich auf elf großen Steinplatten befinden, entstammen wohl der frühesten Bronzezeit, möglicherweise aber sogar der Steinzeit . Diese scheinen dafür zu sprechen, das die Viamala schon vor mehr als 4000 Jahren, vielleicht sogar bereits vor achttausend Jahren begangen, besser gesagt umgangen wurde . Möglicherweise war der Ort der Felszeichnungen eine Art religiöser Rastplatz, auf einen prähistorischen, transalpinen Weg . Neben geheimnisvollen Kreis und Spiralzeichnungen, gibt es auch eine Figur eines Pferdes mit einen Reiter, sowie eines Pferdes mit einer Last . Sie zeigen das die Viamala auf den Weg von und zu den Übergängen über den San Bernardino und den Splügen schon in prähistorischer Zeit bekannt und dann auch sicher begangen wurden . Immerhin ist auch eine Besiedlung in den Räumen nördlich, wie südlich der Viamala bis hinein in Zeiten von vor über 5000 Jahren durch entsprechende Funde nachweisbar . In der Bronzezeit häufen sich die Funde, die allerdings dann auch recht eindeutig zeigen, daß die Viamala umgangen wurde . Immerhin belegen sie, im Bereich der Viamala ein nennenswerter Verkehr stattfand .

### Der römische Weg

Die Viamala bildete bereits in vorrömischer Zeit ein erhebliches Verkehrshindernis auf den Weg hin und über den Pässen die wir heute San Bernardino und Splügen nennen . Zu dieser Zeit führte wohl noch kein Weg durch die Viamala . Zwar wurden auch in vorrömischer Zeit Wege erbaut, zum Teil sogar durch enge Schluchten getrieben, aber man konnte die Viamala über die Hochalmen rechts und links der Viamala umgehen . Dieser Weg war zwar beschwerlich, aber für den Menschen der Vorgeschichte, der ohnehin meist nur zu Fuß reiste, kein so großes Problem . Auch die Römer nutzten diesen Weg anfänglich, oder umgingen die Viamala weiträumig über den

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Valslerberg bzw. dem Safierberg . Auf der Dauer erkannten die Römer aber die Notwendigkeit, daß sie einen Weg durch die Viamala zu haben . Wann dieser angelegt wurde ist unklar, vielleicht legte man bereits im zweiten Jahrhundert einen überaus bescheidenen Weg an, der aber längst nicht den Bedürfnissen entsprach . Erst später wurde dieser Weg weiter ausgebaut, er war wohl nicht befahrbar, wohl aber doch bereitbar, immerhin hatte er mit einer Breite von durchschnittlich nicht unter 1,40m immerhin durchaus auch Wagenbreite . Zum Teil sind noch heute sichtbare Spuren des in den Fels getriebenen Saumweg zu erkennen . Noch bis ins späte Mittelalter wurde dieser Weg, als einzig gangbarer Weg durch die Viamala genutzt . Entlang dieses hier als Halb-galerie ausgestalteten Weges, findet man in den Fels geschlagene Balkenlöcher, an denen wohl eine Handleiste befestigt war, um Reiter und Fußvolk vor den Sturz in die Tiefe zu bewahren . Die technisch hochstehende Felsbearbeitung der Römer ist in den wenigen noch heute erhaltenen Halbgalerien gut zu erkennen, sie unterscheidet sich deutlich von der wesentlich groberen Arbeit mittelalterlicher Wegbauer .

Wann und von wem der Weg durch die Viamala erbaut wurde, ist aber noch unklar, wahrscheinlich war es aber zu Anfang des 5.Jh. in Folge, oder im Vorfeld, eines Kriegszuges des letzten großen römischen Generals Flavius Stilicho . Auf seinen Zügen in das nördliche Voralpenland, die gegen die aggressiv eindringenden Germanenhorden gerichtet waren, kämpften sich im Winter 402 u.Z. die Legionen des Flavius Stilicho auch durch die Viamala . Wie viele der Legionäre dabei umkamen ist unbekannt, sicher waren es aber nicht wenige . Der römische Dichter Claudius Claudianus, ein Freund Stilichos, schrieb später in einem Gedicht von den Qualen die den Alpenreisenden, dem einfachen Legionär, wie auch selbst dem hohen Standes, auflauern .

### Das Mittelalter

In einer Höhle unweit Thusis fanden im Sommer 1990 Schulkinder mehrere Knochen, nach weiteren Grabungen stellte sich die Höhle, als ein ehemaliges Mithras-Heiligtum heraus . Ein Kult welcher von der Antike, zum Teil bis ins frühe Mittelalter in vielen Regionen Europas heimisch war, und gerade in unzugänglichen Alpenregionen lange Zeit in Opposition zum Christentum stand . Aus den Funden schließt man, daß das Heiligtum wohl im 6.Jh. von Christen geplündert und zerstört wurde . Verletzungen des Toten, dessen Knochen gefunden wurden, lassen es wahrscheinlich sein, das es sich dabei um den Hohepriester des Heiligtum gehandelt hat, der von den Christen gepfählt wurde . Die Pfählung war im Mittelalter eine beliebte Strafe für schlimmste Vergehen, bei der entweder ein spitzer Holzpfahl mit Gewalt in den Leib des Delinquenten getrieben wurde, oder selbiger auf den spitzen Pfahl gesetzt wurde, und durch sein eigenes Körpergewicht, den Pfahl in sich hineintrieb .

Auf eine Ansiedlung heidnischer Sarazenen südlich der Viamala, läßt der Name des dortigen Tales schließen - 'Schams' oder 'Schon', bedeutet in etwa auf arabisch 'Sonne', was für das sonnenverwöhnte Hochtal recht zutreffend wäre . Möglich das einige Sarazenen auf ihren Beutezügen durch die Bündner Lande, bei denen sie auch das Schams heimsuchten, auf Grund von Wetterunbilden, oder einfach weil ihnen der Weg abgeschnitten wurde, seßhaft wurden und sich mit der Zeit mit der einheimischen Bevölkerung mischten . Wenn auch das beginnende Hohe Mittelalter sich nicht gerade durch Schriftreichtum auszeichnet, gibt es doch gleich eine ganze Reihe von zeitgenössischen Dokumenten die über mindestens einen Sarazeneneneinfall, etwa um die Mitte des 10.Jh., berichten . Als Ersatz für die Schäden die die Sarazenen in Chur anrichteten, erhielt das dortige Bistum vom Kaiser Otto die Gemeinde von Zillis als Schenkung . Dies war von ihm natürlich nicht uneigennützig gedacht, denn als Kaiser war im gelegen, seine Verbündeten an den strategisch wichtigen Alpenpässen, und damit auf den Weg nach Italien, bei Laune zu halten .

Vor dem Eingang der Viamala bei Thusis, liegt die Talschaft Heinzenberg/Domleschg . Der Rolle insbesondere des Domleschg als Pforte zu den im Mittelalter äußerst wichtigen Splügenpaß, aber auch zu den anderen Bündner Pässen, ist es zu verdanken, das diese schmale Tal bestückt ist mit vielen kleinen herrlichen Burgen und Burgruinen . Auch alte Kirchen, Kapellen und Schlösser sind im Tal des Hinterrheins überaus häufig anzutreffen, dessen geschützte Lage trotz der Höhenlage auch den Weinanbau erlaubt . Von der Bedeutung des Weges durch das Domleschg zeugen aber besonders die vielen Burgen, alleine auf den nicht mal 15km Länge des Domleschg kommen neun Burgen, von denen vier noch zu einen Großteil erhalten sind . In der Almlandschaft des dem Dom-

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

leschg gegenüberliegenden Heinzen-berges, die wohl zu römischer Zeit mehr Bedeutung besaß als das Domleschg, sind es nur drei Burgen bzw. dessen Ruinen . Das im Mittelalter von Walsern besiedelte Heinzenberg und das eher rätoroma-nisch geprägte Domleschg, waren in früheren Zeiten recht verfeindet, während das Domleschg im Mittel-alter zunehmend vom Durchgangs-verkehr profitierte, bekam die Herrschaft Heinzenberg davon kaum noch etwas ab . So wird es auch verständlich, daß das Domleschg lange Zeit den Bau einer Brücke über den Rhein ins Heinzenbergische verhinderte .

Laut einer alten Legende, soll der Etrusker-Fürst Rätus im Jahre 573 v.u.Z. am nördlichen Eingang der Viamala, beim heutigen Sils eine Festung erbaut haben . Funde lassen vermuten, daß das dortige Felsplateau schon in der Bronzezeit besiedelt war und als Fluchtburg diente . Auch die Römer besaßen dort wohl einen Polizeiposten, wie es Funde von römischen Münzen zu beweisen scheinen . Später im Mittelalter entstand dann dort die Burg und Zollstation Hochrialt, die seit dem 16.Jh. auch Hochrätien genannt wird . Von ihr ging einer der Saumwege aus, mit der die Viamala auf einen Höhenrücken umgangen werden konnte . Hier konnte auch der Weg zu den Pässen Septimer, Julier und Albula kontrolliert werden, zu dem bei Thusis eine Querverbindung abzweigte, die den zusätzlichen Aufstieg über die Lenzerheide, einem kleinen Paß östlich des Domleschg, unnötig werden ließ . Zwei ganze Burgenkomplexe finden sich im Raum Thusis/Sils und Reischen/Zillis, den Eingangstoren zur Viamala . Hier befinden sich 6 bzw. 4 Burgen bzw. Burgruinen, die den Viamalaweg und auch die Umgehungs-wege sicher kontrollieren, im Zweifelsfall auch sperren, konnten . Südlich dessen gibt es nur noch an der Engstelle der Roflaschlucht und bei Splügen Reste mittelalterlicher Burgen .

### **Auf den Spuren der alten Wege**

Die alten Wege durch und an der Viamala vorbei wurden vielfach erforscht, zum Teil ist der Trassenverlauf gut dokumentiert - mal gesichert, mal immerhin wahrscheinlich bzw. oder auch bloße Annahme . Der vorrömische Weg umging die Viamala großzügig über Rongellen und Acla sut nach St.Ambriesch . Man darf sich jetzt aber nicht vorstellen, das dieser Weg ein einzelner Weg wäre, vielmehr ist es ein Strang von mehreren Wegen, die im einzelnen zu unterschiedlichen Zeiten genutzt wurden, sich immer wieder kreuzten, sich dabei dennoch immer wieder mehr oder weniger weit voneinander entfernten . Es gibt in der Landschaft noch heute vielfältige Reste dieses Weges, so bei Acla sut und sie sind sogar noch begehbar . Allerdings sind sie in späteren Zeiten oftmals weiter ausgebaut worden . Nur angenommen, aber nicht eindeutig belegt ist ein Weg von Lohn über Summapunt (1905m !), Acla Sut, Valloia nach Rongellen . Ebenso wird ein Weg auf der anderen Rheinseite, von Reischen über Obermatten nach Sils oder Vaz angenommen . Gefunden wurden dort aber bisher noch keine eindeutigen Trassenreste . Aber es gibt Anhaltspunkte das im hohen Mittelalter diese genutzt wurden, die Anlage von Burgen und auch Herrschaftsbeziehungen lassen darauf schließen .

Der Weg über Summapunt ist da schon deutlicher belegt, schon in der Steinzeit wurde dieser genutzt und in der Bronzezeit erfolgten wohl erste Ausbauten . Auch die Römer nutzten ihn anfangs, bis sie dann einen neuen Weg, ja vielmehr eine Straße durch die Schlucht bauten . Es gibt Anhaltspunkte das sie dabei nicht die ersten waren, möglich das vor ihnen bereits schon einmal ein solcher Versuch unternommen wurde . Von Zillis kommend führte die Römerstraße über Reischen, wechselte dann unterhalb Rantias die Rheinseite um dann im Groben für kurze Zeit einen ähnlichen Verlauf zu haben, wie die Trasse der modernen Straße . Ab St.Ambriesch verläuft der Römerweg dann durch die Schlucht, ist aber in höherer Lage in den Fels geschlagen . Interessanterweise wurden wohl keine Tunnel gebaut, sondern wie auch an anderen Stellen der Alpen nur sogenannte Halbgalerien . Diese kann man auch heute noch an einigen Stellen von der modernen Straße aus sehen, unter anderem sehr ideal vom Kiosk unten in der Schlucht . Etwa bei der heutigen N13-Brücke, kurz vor dem Beginn des Bargiastunnel soll sich eine hölzerne Brücke gefunden haben, auf der die Straße auf die andere Rheinseite wechselte . Dort blieb sie, führte über St.Albin und Hohenrätien nach Sils .

Der Trassenverlauf der Römerstraße nördlich von Sils ist umstritten, angenommen wird er hauptsächlich im heinzenbergischen, das Fundmaterial weist aber eher auf das Domleschg hin, den dieses ist hier erstaunlich reich . Südlich von Zillis ist es da aber eindeutiger, hier führte die Straße

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

ähnlich der heutigen auf der östlichen Rheinseite entlang . Zillis war dabei wohl schon früh ein wichtiger Etappenort auf der Straße, es gab wohl eine Mansio . Immerhin wurden bei Grabungen neben mehreren Münzen und Bau-werksresten auch der Rest einer Fußbodenheizung gefunden . Ein Haus mit Fußbodenheizung war zwar bei den Römern nichts außergewöhnliches, dennoch hätte ein solches hier in dieser Gegend wohl niemals an einen kaum frequentierten Punkt gelegen . Wohl auch früh gab es schon eine frühe christliche Gemeinde, die Kirche von Zillis zumindest ist in ihren Grundmauern etwa aus dem Jahre 500 .

Die alten römischen Wege waren im Laufe des frühen Mittelalter bereits größtenteils verfallen, da Eis und Hochwasser ihnen kein langes Bestehen bescherte . Dies betraf besonders den doch eher anfälligen Weg durch die Viamala . Dennoch wurden sie zum Teil wohl auch noch eine gewisse Zeit hin weiter genutzt, bis es gänzlich nicht mehr möglich war und man wieder auf die alten, nie ganz vergessenen Umwege zurück griff . Wie lange noch die Wege in der Viamala nutzbar waren ist umstritten, allgemein nimmt man an, das im frühen Mittelalter die hölzernen Brücken und Stege zerstört wurden und somit auch der Weg nicht mehr nutzbar war . Immerhin sind ab dieser Zeit die Nutzungen der Umwege nachweisbar . Dennoch nehmen einige Autoren an, das zumindest durch die Viamala der Weg auch weiterhin genutzt wurde, nur der durch das verlorene Loch verfiel . Immerhin ist dieser Weg entlang der Rongellerhöhe auch nachweisbar .

Die meisten Reisenden mußten aber für lange Zeit die beschwerlichen Umwege über die Hochalmen links und rechts der Viamala in Kauf nehmen . Sie führten über Hoch Realt und Summapunt (1905m) bzw. über Urmein und den Schamser Berg . 'Summapunt' bedeutet 'oberste Brücke', ein Name der heute noch an den alten Weg erinnert . Auch der Weg von Zillis nach Obermatten war wohl wieder in Anwendung . An eine Wegbarmachung der Viamala selbst war aber für lange Zeit nicht zu denken . Zwar war durch Erdbeben und Erosion seit der Antike die Viamala in ihren oberen Regionen eher verbreitert, was sie wohl weniger furchterregend erscheinen ließ, aber aus politischen Gründen hatten die Wege von Thusis bzw. Sils in das Schams an Bedeutung verloren . Die Churer Bischöfe forcierten die Benutzung der bischöflichen Reichsstraße über den Septimerpaß, die über Tiefencastel lief, dazu versuchten sie sogar die Viamala für den Verkehr zu sperren . Dennoch wurde, zumindest der Umgehungsweg, auch ausgebaut, so nimmt man einen solchen Ausbau für die erste Hälfte des 13.Jh. an .

Mit der Sperrpolitik des Churer Bischofs drohte die Viamala an Bedeutung als Transitweg zu verlieren, aber die aufblühenden Städte Mailand und Konstanz in der Mitte des 15.Jh. benötigten ihn . Die direkte Verbindung zwischen beiden Städten, über den Splügen, war folgerichtig auch die durch die Viamala . Die Bewohner der Talgemeinden Cazis, Thusis und Maseino schlossen sich daher zu einer Porta, einer Säumer-Genossenschaft an und bauten 1473 einen neuen Weg hoch über der Viamala gelegen, aber noch durch deren Tal verlaufend . Dieser, diesmal auf der anderen, der westlichen Schluchtseite gelegene Saumweg, umging die Burg Hoch Realt und damit deren Funktion als Zollstelle, welche daraufhin an Bedeutung verlor .

Der neue Weg führte nicht direkt in die Schlucht rein, er stieg mehrfach auf und ab, so bei der Ortschaft Rongellen, um anschließend das Ufer zu wechseln . Kurz vor der ersten heutigen Straßenbrücke führte der Weg über einen schmalen Steg wieder zurück auf das westliche Ufer, und folgte ihr nach einen steilen Anstieg bis zur Rania-Brücke am südlichen Ausgang der Schlucht. Die zweijochige Steinbogenbrücke Punt da Tgiern, die man noch heute bewundern kann, stammt mit großer Wahrscheinlichkeit aus dieser Zeit . Der Viamala-Brief vom 25.April 1473, der als erster urkundlicher Beleg für den Ausbau dient, bezeugt das Vorhaben des Ausbaus, wie auch der weiteren Nutzung der Viamala . Kaum ein Jahrhundert nach dem Bau der Straße über den Septimer, zog der neue Viamalaweg viel von dessen Verkehr wieder ab . Der Septimer konnte, auch wegen des neuen Viamalaweges , nicht mehr an seine kurze aber glorreiche Bedeutung anschließen, blieb aber dennoch auch bis in das 19.Jh. hinein der größte Konkurrent zu den Paßwegen des Splügen und San Bernardinos, die ja beide durch die Viamala führten . Im Auftrage eines niederländischen Rechtsanwaltes bereiste im Jahre 1655, der damals 27-jährige Maler Jan Hackaert die Viamala . Er malte zahlreiche Bilder von Wegen durch die Alpen, sein Auftrag war aber nicht künstlerischer Art, sondern er sollte spionieren . In einem Zeitalter wo es noch keine Photographie gab, war dies die geeignetste und auch unauffälligste Art, Beobachtungen anzufertigen und weiter zu reichen . Er hatte den Auftrag, Sicherheit und Verlauf

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

der für die Niederlande so wichtigen Paßrouten nach Oberitalien und Venedig zu erkunden und erfüllte seinen Job bestens . Die Säumer waren es, die im eigenen Interesse, den Ruf der Viamala als gefährliches Tal schürten, um dann besser abkassieren zu können . Dabei war schon damals die Viamala, besser als ihr Ruf . Die Niederländer erkannten dies, hielten aber ihr Wissen geheim und ließen damit weiterhin die Konkurrenz glauben, das die Viamala für Warentransporte zu riskant war .

Zwar wurde bereits 1483 ein Postkutschenkurs eingerichtet, der bald sogar Nachts verkehrte, dennoch war aber der neue Viamala-Weg nicht durchgängig und problemlos befahrbar . Es gab weiterhin einige Engstellen, die auch den zahlreichen örtlichen Säumern noch für lange Zeit ein sicheres Einkommen bot. Die Säumer waren es dann auch, die sich hartnäckig Plänen widersetzen, den Weg zu einer auch mit Fuhrwerken passierbaren Route auszubauen, wie dies bei anderen Paßübergängen bereits der Fall war. Dies mit gutem Grund, fürchteten die Säumer doch um ihre Existenz, denn ein Fuhrwerk kann bis zu zwölf Saumlasten auf einmal transportieren . So ging es dann auch mit den kleinen Säumern bergab, als man 1729 mit den Bau einer neuen Viamala-Straße begann . Ein paar Jahre zog sich der Bau hin, aber 1738/39 konnten die Brüder Wilderer aus Davos die Route durch den Bau von zwei 'schwindelerregenden' Brücken über die Schlucht, endgültig verbessern . Nun war die Viamala-Straße in voller Länge befahrbar und die Basis gelegt, das der San Bernardino nun für fast anderthalb Jahrhunderte eine seiner größten Blüten erleben konnte . In den nächsten Jahren immer wieder weitere Ausbauten notwendig, dies zumal da die neue Straße durch Hangbewegungen und Steinlawinen immer wieder Zerstörungen erlitt . Daher wird für 1783 ein weiterer umfangreicher Ausbau von Armon Planta angenommen, der auch hier umfangreich die verschiedenen Wegtrassen erforschte .

### Die moderne Viamala-Straße

Ein Hindernis an der Viamala blieb aber noch für lange Zeit bestehen . Der nördliche Teil der Viamala-Straße bei Rongellen, auch als 'verlorenes Loch' bezeichnet, erhielt erst 1822/23 eine Straße, die man noch heute bei Thusis erreichen kann . Enge aus den Fels gehauene Tunnel und Galerien, Steilwände und Abgründe beherrschen diese enge und abenteuerliche Straße bis Zillis . Diese ersetzte den mittelalterlichen Weg der über die Rongellerhöhe führte . Wohl erstmals wurde ein Weg doch das verlorene Loch gebaut, den eindeutige Trassenreste die etwas anderes belegen würden, wurden hier nicht gefunden . Immerhin führte der Weg über die Rongellerhöhe, anders als die Umgehungswege der eigentlichen Viamala, nicht über zu hoch gelegene Almen . Der Bau der Straße durch das verlorene Loch fällt in die Zeit, wo mit den Bau der Paßstraßen über den Splügen bzw. San Bernardino auch dessen Zufahrtsrouten umfangreich ausgebaut werden mußten . Neben der Passage am verlorenen Loch, waren damals noch weitere Neubauten notwendig, dennoch konnte man gerade hier an der Viamala oftmals auf die Trasse der nicht einmal 90 Jahre zuvor erbauten Straße zurückgreifen . Immerhin war auch die 1823er-Straße nicht perfekt, bereits 1836 mußte bei Reischen eine umfangreiche Umtrassierung erfolgen . Eine umfangreiche Modernisierung erfolgte dann hundert Jahre später, wobei es auch zu kleineren Neutrassierungen kam . Noch heute ist diese Straße befahr, auch wenn sie im groben von der N13-Schnellstraße ersetzt wurde . Was ihr aber eher zu Gunsten kommt, denn da sie nun frei ist vom Durchgangsverkehr, kann sie in Ruhe vom Touristen genossen werden und hat keine nennenswerten und verschandelnden Ausbauten zu befürchten . An der eindrucksvollsten Stelle der Viamala-Straße kann man von einem Parkplatz über einen Treppenweg auf 371 Stufen, tief hinabsteigen und die Strudeltöpfe sehen, die die Wasser des jungen Rhein in den letzten tausend Jahren lief in den Fels geschliffen haben .

Umstritten ist noch heute, ab wann genau die Viamala befahrbar war . Die Römerstraße hätte eigentlich in ihren Ausbauzustand durchaus eine Befahrbarkeit, zumindest mit Karren zugelassen . Die 1473-er Straße war aber nur ein Saumweg, der gerade bei der Passage der Viamala nicht durchgängig befahrbar war . Zumindest war diese aber zu Teilen befahrbar und sie wurde auch befahren, man kann dies unter anderen auch aus Urkunden schließen, die in Bezug auf die Viamala von '(Waren) füren' (1443) und 'rossen mit wegen' (1473) berichten . Eine zumindest teilweise Befahrbarkeit seit Ende des Mittelalters belegt dann auch einer der Zeichnungen Hakaerts, auf der man eindeutig Radspuren erkennen kann . Mit Sicherheit war die gesamte Viamala wohl erst ab 1739 befahrbar, wenn auch diese Straße nachweisbar so eng und gewunden

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

war, das sie nachweisbar die Holzausfuhr unmöglich machte . Außerdem scheint es so, daß sie zu Beginn des 19.Jh. ihre durchgängige Befahrbarkeit wieder verloren hatte, wird doch in zeitgenössischen Dokumenten (Johann Friedrich Tscherner in 'Der neue Sammler') ausdrücklich von einer Säumung ab Thusis Richtung Süden berichtet und nicht von einem Wagenverkehr . Immerhin muß ja immer bedacht werden, daß die Säumer kaum ein Interesse daran hatten, das die Straße befahrbar war, weil ihnen dadurch ein gutes Geschäft entging, wenn sie zumindest nichts taten um die Straße selbst zu schädigen, taten sie doch zumindest auch nichts, um sie zu erhalten, so wie es eigentlich ihre Pflicht wäre . Übrigens wird schon in einem Gedicht zum Heerzug des Stilicho von Wagen berichtet, die in den Abgrund stürzten, was allerdings kaum als Beweis gelten kann, da es einer dichterischen Freiheit entsprechen kann . Bedauerlicher Weise hat man an der Viamala, auch nicht in den römischen Wegabschnitten, Radspuren gefunden, wie sie an anderen Paßstraßen so häufig sind . Diese können freilich in dem hier vorherrschenden weichen Gestein mittlerweile abgetragen worden sein,

Neben dem Streit um die Befahrbarkeit der Viamala, gibt es auch noch einen bezüglich seiner Umgehungen . Einige der älteren Theorien sehen die Umgehungswege in Höhen verlaufen, die deutlich über den Paßhöhen lagen, so soll es zwischen Sufers und Urmein einen Weg gegeben haben, der seinen Scheitelpunkt auf der Alp Anarosa bei immerhin 2261m gehabt hätte . Gerade aber in diesen Höhenlagen, wo sich Trassenreste recht gut erhalten hätten, gibt es nicht den geringsten Trassenrest . Freilich gibt es auch dort Wege, noch heute genutzte, diese sind in ihrer Anlage aber nur bescheidene Almwege, ohne Bedeutung für den Verkehr den diese hätten sonst tragen müssen .

In den letzten Jahren werden Teile der alten Saumwege und der nicht mehr genutzten Straßen der Via-mala als Wanderwege wieder hergerichtet, tief unter der modernen Schnellstraße kann man nun wieder das Gefühl erfahren, welches die Reisenden vor Jahrhunderten an diesen wilden Ort überkam . Auch die Umgehungswege kann man zumeist erwandern, auch wenn deren Ausbau etwas zu wünschen läßt .

### **Glaspäß (1846m) \*\*\***

Hinterrheintal -> Safiental

Trassierung ; Ostseite Fahrweg, Westseite Fußweg

Über den Glaspäß verläuft ein alter, einst häufig begangener Verbindungsweg zwischen den inneren Safiental und Thusis . Die Westrampe ist zu einem einfachen Fahrweg ausgebaut, der geringfügig über den Pass hinüberreicht, aber nur bis zur Paßhöhe befahren werden darf . Dem Fahrweg schließt sich auf der Ostrampe ein einfacher Weg an, der auch von Fahrradfahrern befahren werden kann .

Im 13.Jh. zogen Walser aus dem Safiental, welches sie erst kurz zuvor besiedelten, über den Glaspäß in das Gebiet der Herrschaft Heinzenberg im Hinterrheintal . In der Zeit danach bildete er dann die Verbindung zwischen den Walsern beider Täler . Die Verbindung wurde aber auch über den Glaspäß gehalten, weil die Safier Walser, dem Kloster Cazis zinspflichtig waren und der Nordausgang des Safientals nur schwer wegbar war . Noch bis Anfang dieses Jahrhunderts trieben die Safier Vieh zum Markt in Thusis . Mehr als eine lokale Bedeutung besaß der Glaspäß aber nie, das hat sich auch heute nicht geändert und obwohl der Glaspäß zu den landschaftlich hervorragendsten Alpenpässen gehört, ist er kaum bekannt und wenig besucht .

### **Safierberg (2486m)**

Hinterrheintal -> Safiental

Trassierung ; Wanderweg

Über den gletscherfreien Safierberg zogen Walser Bergbauern aus dem Rheinwald in das noch heute überaus wilde und verlassene Safiental . Der in der Folge entstandene Saumweg über den Safierberg wurde noch bis in das 18.Jh. hinein als Alternativroute zur Viamala genutzt, er verband auf direkter Route Ilanz am Vorderrhein, mit der Ortschaft Splügen . Die Umorientierung des

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Safientales erfolgte dann auch erst, als Anfang des 20. Jh. eine moderne Straße das Safiental ans Vorderrheintal anschloß . Eine einfache, aber moderne Straße, die aber die Reisezeiten kaum verbesserte . Denn heute muß man einen langen Umweg machen, will man von Splügen in das Safiental, oder gar Valsertal gelangen, wo selbst ein Auto langsamer ist, als ein guter Wandersmann .

Der alte Saumweg über den Safierberg nimmt seinen Anfang im alten Ortskern von Splügen und verläuft durchs Töörli, wo einst die Waren von den Rücken der Pferde auf die der Träger umgeladen wurden . Anschließend geht es zur Stutzalp auf eine Höhe von 2018m, und durch ein einsames Hochtal und über einen markanten Bergrücken hinauf zur Einsattelung des Safierberges . Wenn man vom Safierberg nord-wärts wieder hinabsteigt, stößt man immer wieder auf Reste des alten mittelalterlichen Saumweges . Der Verkehr über den Safienberg ging dabei auch immer in einer sehr ähnlichen Form zustatten, wie am benachbarten Valsenbergrücken . Nur zu Fuß war er bezwingbar, nicht einmal die robustesten Saumtiere konnte man nutzen, nur im Winter - der Hauptzeit des Paßverkehrs - wurden Schlitten auch am Safierberg rege genutzt .

Seit wann der Safierberg begangen wurde ist heute kaum noch nachweisbar, aber der Fund einer römischen Münze aus der Zeit Kaiser Magnentius (330-353) scheint auf eine gewisse, römische Nutzung hinzuweisen, so wie man es ähnlich auch für den Valsenbergrücken annimmt . Definitiv belegt ist diese Route aber erst für die fränkische Zeit, Urkunden nennen zwar den Paß an sich nicht, aber doch die Route . Als viel benutzt wird sogar diese Route beschrieben, die man heute auch teilweise identifiziert hat . Von Ilanz aus über Pitasch im Lugnez führte dieser Weg zur Güner Lücke von dort über die Hänge der Zalöner- und Camaneralpen nach der Bodenalp und weiter über den Safierberg nach Splügen . Ein Höhenweg also, von dem im Pitaschertal noch heute Spuren zu entdecken sind, die in Kehren zur Güner Lücke ansteigen . Das man von Pitasch nicht ausschließlich weitete das Valsertal beging, anstatt über einen weiteren Paß zu ziehen lag dann vor allen auch an der schlechten Passierbarkeit, die das Valsertal bei Lunschania aufweist . Eine Pflasterung aber, die man stellenweise noch am Paßweg zum Safierberg findet, entstammen weder der römischen, noch der mittelalterlichen Zeit, sondern sind jüngster Zeit . Im 2. Weltkrieg bauten hier Internierte den Weg zum Safierberg aus, da sich dort ein militärischer Stützpunkt befand .

Safien- und Valsertal verbindet der Tomülpaß (2412m), dieser diente den einst den dortigen Walsersiedlung untereinander als wichtiger Verbindungsweg und wurde von ihnen wohl rege frequentiert . Bei archäologischen Untersuchungen fand man in der Nähe der Paßhöhe Funde, die auf diese und sogar noch frühere Nutzung, hinweisen .

### **Valsenbergrücken (2504m)**

Hinterrheintal -> Valsertal  
Trassierung ; Wanderweg

Der Valsenbergrücken hat eine ähnliche Geschichte hinter sich, wie der Safierberg, man kann ihn sogar regelrecht als dessen Bruder bezeichnen . Und auch über den Valsenbergrücken wanderten im Hochmittelalter Walser Bergbauern aus dem Rheinwald in das noch heute überaus wilde und verlassene Valsertal, und gaben Tal und Paß seinen heutigen Namen . Aber wohl schon lange vorher war der Valsenbergrücken als Umgehungsrouten zur Viamala bekannt und begangen . Stark umstritten ist in wie weit die Römer den Valsenbergrücken nutzten, wenn sie den San Bernardino oder Splügen begangen . Wahrscheinlich taten sie es anfangs, aber nach dem es ihnen gelang einen Weg durch die Viamala zu bahnen, hatte auch der Valsenbergrücken kaum noch eine Bedeutung für sie .

Da es bisher an römischen Funden zwischen Thusis und Zillis mangelt, halten es manche Historiker für möglich, das die in der Tabula Peutingerina genannte Straßenstation Lapidaria nicht zwischen Andeer und Zillis zu suchen ist, sondern irgendwo zwischen dem Valsenbergrücken und dem Orte Vals . Bisher lassen sich aber weder für die eine, wie die andere Hypothese Beweise ausmachen . Sollte es aber so gewesen sein, dann hätte die so wichtige Splügenstraße über den Valsenbergrücken geführt, aber so wie sich am Splügen von der Römerstraße noch Spuren finden lassen, sollte man diese dann auch am Valsenbergrücken finden, was bisher aber genauso wenig geschah, wie der Fund der besagten römischen Station .

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Sicher ist aber, dass nach dem Verfall des Viamala-Weges im frühen Mittelalter der Valsenberg wieder an Bedeutung gewann, eine Bedeutung, die immer eng an die Bedeutung des Splügen und San Bernardino gekettet war. Als aber im späten Mittelalter die Viamala wieder 'geöffnet' wurde, blieb dem Valsenberg nur noch eine regionale Bedeutung. Zuvor wurde er aber wohl schon in der karolingischen und ottonischen Zeit rege genutzt, darauf lassen die Beziehungen von Illanz, zu Orten südlich des Valsenberges ebenso schließen, wie Lehnsgüter von Feudalherren aus dem Vorderrheintal, die sich im Schams oder Misox befanden haben. So wird für die Zeit des 9. Jh. in alten Urkunden ein hiesiger Adliger namens Fero genannt, dessen umfangreiche Lehen im Schams und Misox auf eine sichere und relativ einfache Verbindung über den Valsenberg schließen lassen. Aus dem 14. und 15. Jh. ist bekannt, dass Glarner den Valsenberg nutzten, um über ihn und den San Bernardino den Markt von Roverdo im Misox zu besuchen. Dort verkauften sie ihr Vieh und Agrarprodukte, die sie auf ihre Reise mitbrachten.

Das Valsertal erhielt erst um 1900 eine befahrbare Straße, bis dahin war es faktisch nur über den Valsenberg zum Hinterrheintal orientiert, anstatt zu dem des Vorderrheines. Die Wege waren aber nicht sonderlich, die Waren wurden mehr getragen, als gesäumt. Zu der Arbeit der Träger am Valsenberg wurde berichtet, dass im Winter die Träger die Waren mit einem Gewicht von bis zu 50 kg in etwas über drei Stunden auf die Paßhöhe trugen, wo sie sie auf einen Holzschlitten zwischenlagerten. Den Anstieg machten sie mehrfach, wobei sie immer wieder auf einen Brett sitzend, zur nächsten Talortschaft hinabführten, da schafften sie in einer guten Viertelstunde. Diese rasante Abfahrt war schon fast eine kleine Pause für die Säumer, bevor sie wieder den Anstieg wagten, bis endlich die Schlitten oben auf der Paßhöhe auch beladen war. Denn erst wenn ihre Schlitten beladen waren, fuhren sie mit ihm talwärts und waren in zwei Stunden in der Ortschaft Vals angelangt.

Der regionale Verkehr über den Valsenberg war sicher verhältnismäßig rege, denn da die Anwohner des Rheinwaldes wegen ihrer Säumertätigkeit kaum Zeit hatten für ihre ohnehin kleinen landwirtschaftlichen Betriebe, übernahmen einen großen Teil der Versorgung der Rheinwälder und deren Reisende, die vom Bewohner des Safien- und Valsertales. Durch ihre Täler führt kaum der Fernhandel, so gab es auch kaum Nutzen aus der Säumerei, man konnte und mußte sich einzig der Landwirtschaft zuwenden und fand dann auch im Rheinwald, einen relativ starken Absatzmarkt. Mit dem Bau der Straßen brach aber dieser über Jahrhunderte hinweg betriebene Verkehr bald zusammen, mittlerweile wird selbst Vieh kaum noch über die Pässe getrieben, auf denen der Bergwanderer allein die alten Pfade nutzt.

Zum Valsenberg führen aus dem Rheinwald zwei Wege, einer über die Ortschaft Hinterrhein und einer aus der Ortschaft Nufenen, die beide auf der Alp Piänetsch zusammentreffen. Von da aus führt der Weg, auf dem alten Saumweg mit Hilfe einiger Kehren zur Paßhöhe des Valsenbergs hinauf. Auch abwärts vom Valsenberg in das Valsertal führen einige Wege, es sind die selben Wege, die die Walser schon seit Jahrhunderten bis in jüngste Zeit hinein nutzen.

### **Greinapaß (2359m)**

Vorderrheintal (Val Sumvitg) -> Olivione (Biasca)  
Trassierung ; Wanderweg

Der von den Räteromanen auch Pass Crap genannte Greinapaß, soll schon in der Bronzezeit begangen worden sein. Zusammen mit den benachbarten Disrutpaß (2424m) wurde er wohl auch von den Römern genutzt, beide Paßhöhen sind nicht so schwierig, wie sie vielleicht erscheinen. Es ist möglich, dass über einen von beiden Pässen, im 3. Jh. die Alamannen nach Italien einfielen. Schon die Kelten sollen einstmals über ihn aus dem Tessin ins Vorderrheintal vorgedrungen sein. Noch bis in das Mittelalter hinein hatte er gewisse Bedeutung für den Handel, konnte sich aber langfristig nicht gegen seinen niedrigeren Konkurrenten den Lukmanier und auch den San Bernardino durchsetzen. Nennenswerte Ausbauten hatten weder der Weg über den Greina, noch der über den Disrut wohl erfahren. Für die 'Oechsli' die meist über diese getrieben wurden, reichten die Naturwege aus.



# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Keine Bedeutung für den Verkehr hatte wohl der etws südöstlich von Greinapaß gelegende 2259m hohe LaCruschpaß, der nur gelegentlich einmal begangen wurde .

Möglicherweise verlief über den Greinapaß der mittelalterliche Illiansweg, von dem in vielen Dokumenten des Hochmittelalters die Rede ist . Bedauerlicherweise wird in keinen dieser Dokumente der genaue Verlauf des Weges genannt, doch weiß man das er das Rheintal mit dem Tessin verband . Neben den Paßwegen über den Lukmanier und Valsenberg/San Bernardino, steht dafür ganz besonders der über den Greina zur Disposition . Bedeutung hatte der Illiansweg weniger für den Handel, als für die Rompilger - man weiß sogar von zahlreichen isländischen Pilgern, die diesen Weg immer wieder nutzten und bei denen der Illiansweg zum Eingang gefunden hat in ihre Sagas .

## Das Greinabahn-Projekt

Ähnlich wie der Lukmanier, war auch der Greina Ziel vielfältiger Planungen zum Bau einer Alpenbahn . Die Lage des Hinterrhein- hin zum Tessintal brachte es einfach mit sich, das jedes Projekt einer Lukmanierbahn, die einen längeren Tunnel aufzuweisen hatte, automatisch zu einer Greina-, ja sogar Disrutbahn, mutierte . Deshalb entstanden seit der Mitte des 19.Jh. gleich mehrere solche Tunnelprojekte . Die ersten richtigen Projekte entstammen den 60er Jahren des 19.Jh, ein Ing. Wetli hatte gleich zwei davon ausgearbeitet. Das erste betraf einen 10.150m langen Tunnel mit einer Scheitelhöhe von 1347m, das zweite einen 20.570m langen Tunnel auf 1110m Höhe . Gerade an diesen Projekt zeigt sich gut wie eine tieferlegung eines Bahntunnels von kaum mehr 200m, die Gesamttunnellänge schon verdoppelt . Sinnvoll ließ sich der Greina ohnehin nur mittels eines recht langen Tunnels unterqueren, und so wundert es auch kaum das weitere Tunnelprojekte entstanden, bei denen einer länger was als der andere . Diese reichten von einen gut 25km langen Tunnel zwischen Surrhein und Marzano, bis zu einen 30km langen Tunnel zwischen Tavansana und Olivone . Und auch Ingenieur B.Moser der so zahlreiche Ostalpenbahn-projekte ausarbeitete, tat dies auch für den Greina . Bei ihm sollte der Greina mittels eines 20.350m langen Tunnel zwischen Tavansana und Grumo unterquert werden . Freilich gab es auch hier noch weitere, zum Teil gar längere Tunnelbauvorschläge, wie auch kürzere, zu einer tatsächlich näheren Projektierung, geschweige denn eines Baues, kam es aber nie . Letztendlich schiefen diese Projekte dennoch nie ganz ein und kommen noch heute alle paar Jahre ins Gerede .

Besonders in den 70er Jahren wurde im Vorfeld der NEAT-Planungen der Bau einer Greinabahn, in Form verschiedener, sogenannter 'Y-Lösungen' stark diskutiert . Bei einem dieser Projekte sollte etwa zwischen Biasca und Trun ein 35km langer Greina-Basistunnel erbaut werden . Bei Trun sollte dann ein 'ostschweizer Tunnelast' Richtung Chur ausgefädelt werden, um tatsächlich auch als Ostalpenbahn zu gelten und Graubünden Nutzen zu bringen . Die Hauptbahn sollte aber mittels eines 20km langen Tödi-tunnel Fortsetzung finden, der etwas westlich des Kistenpaßes verlaufen und etwa bei Linthal sein nördlichen Ausgang haben würde . Von dort soll sie über Glarus führen und bei Ziegelbrücke Anschluß an die Bahnlinie Chur-Zürich erhalten . Bei einen weiteren derartigen Projekt, wurde das erst genannte mit dem des Gotthard-Neat-Projekt verschmolzen . Nun sollte Graubünden seine Ostalpenbahn, in Form einer Abzweigung aus dem Gotthardtunnel heraus erhalten . Ein wenig südlich des Lukmanier wäre das Kreuzungsbauwerk erforderlich gewesen, mit einen 25,7km langen Ast, der in etwa das Greinamassiv unterquert hätte ,um dann Trun zu erreichen . Mit 19,1 Mrd.SFr. sollte diese Variante zu Buche schlagen, die erst nach Abschluß der Arbeiten am Gotthardbasistunnel in vollem Umfang aufgenommen werden sollten . Zwar wurden in den Neat-Beschlüssen zu diesem Streckenast nichts weiter definitives festgelegt, aber die Bausausführung des Gotthardbasistunnel läßt den späteren Bau zumindest eines Thuner Streckenastes möglich erscheinen, womit dann eine westlichere 'Y-Lösung' gefunden wurde .

## Lukmanierpaß (1916m) \*\*\*

Vorderrheintal (Disentis) -> Gotthardtroute (Biasca)  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1-2

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Der Lukmanierpaß der seinen Namen vom italienischen 'Iucus magnus', was großer Wald bedeutet, ableitet, stellt eine alte und wichtige Nord-Süd-Verbindung da . Er ist zugleich der niedrigste Übergang über den Alpenhauptkamm in der Schweiz, mit Ausnahme des Malojapasses. Daher wurde er nicht nur von den Römern häufig genutzt, sondern auch von manchen deutschen Königen und Kaisern, welche mit ihren Heerscharen über diesen Paß zogen . Im Gegensatz zum Gotthard, der heute nach einem Heiligen benannt ist, war der Lukmanier ehemals im Mittelalter nach einem Heiligen benannt . Dies war der Apostel Barnabas der einst in Como das Evangelium verbreitete und der den Lukmanier den Namen frühen Namen St.Barnabasberg bzw. San Barnaba gab . Der heutige Name scheint aber dennoch der ältere zu sein ! Wenn die von einer Alpenüberquerung Kaiser Otto I. berichtende Urkunde mit der Ortsangabe 'Luggm' tatsächlich den Lukmanier meint, was höchst wahrscheinlich ist, bedeutet dies das der Lukmanier schon im 10.Jh. unter seinen heutigen Namen bekannt war . Definitiv erscheint aber der heutige Namen erst um einiges später, dies erstmals im österreichischen Urbar von 1303 wo von einem 'Zuo dem Kriuz uff Luggenmein' die Rede war . So ist bald häufiger vom 'Mons Lucomonius' die Rede, wenn auch nicht allein . Noch lange wird er im romanischen als 'Cuolm Sta.Maria' bezeichnet, zu Deutsch auch noch bis ins letzte Jahrhundert hinein als 'Marienberg' . Bei Tschudi finden wir gar die Bezeichnung 'mons Cadelimus' . Dennoch setzt sich letztendlich der heutige Name durch, zuerst von Italien aus, wo er als 'Lucomagno' bezeichnet wird, später nehmen auch die Rätoromanen den Namen auf, und nennen ihn 'Lukmaja', später auch 'Cuolm Lucmagn' .

Von den Römern weiß man das sie einen einfachen Weg über den Lukmanier anlegten, dies war sicherlich nur ein bescheidener Saumweg, der keinesfalls befahrbar war . Dennoch wurde der Lukmanier wohl häufig benutzt, zahlreiche Funde die in die römische Zeit datieren und die man entlang der Lukmanierroute machte, scheinen dies zu belegen . So fand man gerade an der Südseite des Lukmaniers zahlreiche römische Münzen . Aber auch die alten Namen der Bleniodörfer scheinen auf einen römischen Ursprung zurückzuweisen, was man als Beleg für einen nicht unbedeutenden Verkehrsweg am Lukmanier deuten kann .

### Der mittelalterliche Verkehr

Die ältesten Wegstücke am Lukmanier, befinden sich oberhalb von Camperio und Campra und gehen möglicherweise auf eine vorherige, römische Anlage zurück . Diese Trassenteile der ältesten 'strada regia' befinden sich im Bleniotal im Gegensatz zu heute ganz auf der rechten Seite des Brenno . Dies schließt aus, das es sich dabei vielleicht um einen Weg handelte der zum Greinapaß führte, denn dieser hätte auf der anderen Talseite gelegen. In den steilen Abhängen, die die frühmittelalterliche Lukmanierstraße unterhalb des Pian Segno bewältigen mußte, befindet sich eine mit drei bis vier Meter breite, mit Platten belegte Straße, die zuweilen eine Steigung von bis zu 10% erreicht .

Bereits im frühesten Mittelalter wurde der Paß genutzt, Beleg dafür ist der historisch interessante Fund einer Lanzen spitze aus dem 6.Jh. . Als Opfergabe rammt man Lanzen in den Boden auf der Paßhöhe, mutmaßlich handelt es sich bei der im Jahre 1876 gefundenen Lanzen spitze um ein solches Opfer . Dies macht auch deutlich, das im 6.Jh. hier in den Alpen noch alte heidnische Riten, wahrscheinlich sogar auch die alten Religionen gepflegt wurden .

Schnell, noch im frühen Mittelalter errang der Lukmanier dann eine Bedeutung, die ihn für fünf Jahrhunderte zum bedeutendsten Paß der zentralen Alpen überhaupt machte . Das im 8.Jh. in Disentis/Munster gegründete Kloster zeugt einerseits von der Bedeutung des Lukmaniers, wie auch vom Vordringen des Christentum . Die mit dem Kloster entstandene 'Infrastruktur' war dann auch selbst die Basis, für die Bedeutung des Lukmaniers im frühen Mittelalter . Die deutschen Herrscher wußten dieses sehr zu schätzen und favorisierten den Lukmanier vor allen anderen Pässen . Als erster wird dabei der fränkische König Pippin genannt, welcher im Jahre 754/55 über den Paß zog . Möglicherweise nutzten ihn aber zuvor auch Karl Martell (730) und Karlmann (747) und später Karl der Große (781 und 801), sowie König Lothar (824), aber diese Überquerungen sind rein hypothetisch und keinesfalls nachgewiesen . Ebenso steht es mit einem Awareneinfall der um das Jahr 670 über den Lukmanier statt gefunden haben soll und auch eine Überquerung des Lukmanier im Jahre 940 durch die Sarazenen ist eine reine Hypothese . Bedauerlicherweise wurden in diesen wechselvollen Zeiten kaum schriftliche Dokumente verfaßt und von den wenigen

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

die man doch verfaßte, überlebte nur ein kleiner Bruchteil bis in heutiger Zeit .

Besser informiert sind über die Lukmanierüberquerungen mit dem beginnenden Hochmittelalter, da nun mehr schriftliche Zeugnisse deutlich häufiger werden . Der Sachsenkaiser Otto I. folgte im Winter 964/ 965 und mit ihm beginnt die Glanzzeit des Lukmaniers . Betreffs Ottos Romzug im Jahre 965 nimmt Ernst Oehlmann in seinem Buch 'Die Alpenpässe im Mittelalter' an, das der Kaiser den San Bernardino nutzte und nicht den Lukmanier, aber in der betreffenden Urkunde ist deutlich von einen 'Luggm' die Rede . Womit wohl eher der Paß, als das kleine und unbeutende mesolcinische Dörfchen Lecco, gemeint ist . So heißt es in besagter Urkunde 'Otto cesar natalem domini Papiæ indeque per monte Ceneru et Luggm iter dirigens Curia pervenit' . Auch der Salier Heinrich II. überschritt den Lukmanier 1004 und der Staufer Friedrich I. 1164 und 1178 . Von diesen Kaiserzügen bekam der Lukmanier später den Spitznamen 'Kaiserpaß' . Dennoch läßt sich erkennen, das der Lukmanier mit dem Ende der Ottonenzeit, auch seinen Höhepunkt erreichte und ab da stetig an Bedeutung verlor .

Archäologisches Zeugnis für die frühmittelalterliche Nutzung des Lukmaniers bietet eventuell der Schatz-fund von Ruschein, nördlich Ilanz . Hier fand man einen Schatz der aus 70 Goldmünzen, 53 Silbermünzen, sowie zahlreichen Schmuck- und Goldstücken bestand . Die Münzen stammen zum Teil aus England und sogar von arabischen Kalifen . Seine Interpretation ist freilich fraglich, einerseits wird es sich bei den Fund kaum um die Barschaft eines Kaufmanns handeln, der sie aus Furcht vor einen Überfall versteckte, andererseits sind für das Jahr 790 keine kriegerischen Ereignisse im weiten Umfeld bekannt, die ein verstecken dieses Schatzes durch einen Einheimischen erklären würden. Die Zusammensetzung der Münzen, die in dieser Gegend wohl kaum mehr Wert, als dem reinen Metallwert hatten, läßt darauf schließen, das er im Besitz eines weitgereisten Mannes war, oder zumindest in dem eines, der mit weitgereisten Personen Kontakt hatte . Auf Grund der Lage des Fundes ist es freilich auch möglich, das der Besitzer des Schatzes nicht den Lukmanier, sondern den Greina oder den Disrut nutzte, welche zu dieser Zeit noch genutzt wurden .

Unter den sächsischen Kaisern wurde der alte Römerweg auch weiter ausgebaut und wohl schon zu dieser Zeit ein erstes, bescheidenes Hospiz unmittelbar an der Paßhöhe errichtet . Unter den Stauern wurden die alten Sperren Disentis/Ilanz und besonders Bellenz (Bellinzona) umfangreich ausgebaut mit mächtigen Burgen und Sperranlagen versehen . Offiziell wurde am 28. Januar 1374 ein Hospiz 2km nördlich der Paßhöhe gegründet, bevor es in einen Stausee versank, wurde dessen Reste ausgegraben und gründlich erforscht . Allzu groß und luxuriös darf man sich dieses spätmittelalterliches Hospiz nicht vorstellen, es bestand aus einen kleinen nur 17,5m\*10m großen Raum mit einer Herdstelle in seiner Mitte . Ein breiter Eingang mit Rampe ermögliche wohl auch die gleichzeitige Nutzung als Stall, das mag daran erinnern, das Tiere mit ihren Ausdünstungen in früheren Zeiten gerne als preiswerte 'Heizung' genutzt wurden - selbst vornehmste Herren, hatten noch nicht unsere heutigen, so empfindlichen Nasen . Um das Bauwerk schlossen sich mehrere kleine Anbauten an, wohl eine Werkstatt, ein Stall und eine kleine Kapelle mit Altar, und auch ein Abort . Ob das Gebäude ein Obergeschoß aufwies ist unbekannt, da die erhaltenen, bis zu 1m starken, Mauern nirgends höher als 2m waren . Ebenfalls aufgefundene Glasscherben lassen immerhin darauf schließen, das die Fenster mit Butzenscheiben versehen waren .

Rätsel machen vor allen die Funde von 35 Messern, die man im Hauptraum des alten Hospizes und nordwestlich vor der Außenmauer machte . Es fällt schwer zu glauben, sie seien zufällig verloren oder unbrauchbar weggeworfen worden . Weniger Rätsel bieten aufgefundene Bergkristallsplitter und einige Schlackereste, sie zeugen davon, das die Mönche einen Nebenerwerbszweig betrieben . Im 16./17. Jh. wurde ein neues Hospiz erbaut, welches etwas höher lag als das alte, zu dessen Bau nutzte man auch zahlreiche Steine aus dem alten Hospiz . Ein weiteres Hospiz welches dem Verkehr am Lukmanier diente, bestand seit dem Jahre 1104 auf dessen Südseite in Casaccia im Bleniotal .

Nach dem Jahr 1200 bewirkten aus dem Wallis stammende und in Disentis wirkende Mönche, das der Paßweg Oberalp-Furka von Disentis eine Aufwertung erfährt und der Lukmanier eher vernachlässigt wird. Als die Mailänder dann 1242 Bellinzona einnahmen und bald auch der Gotthard gangbar gemacht wurde, bedeutete dies den Niedergang des einstigen 'Kaiserpaßes'.

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Als letztes gekröntes Haupt benutzt 1413 und 1431 Kaiser Sigismund die alte Reichsstraße über den Lukmanier . Mit den fortschreitenden Ausbau des Gotthardpaßes, verlor der Lukmanier bis zum Ende des Mittelalter gänzlich an Bedeutung . Dennoch gab es auch schon frühzeitig verschiedene Versuche, den Lukmanier seine alte Bedeutung zu erhalten oder wieder zurückzugeben . Besonderes Interesse daran hatte die Stadt Konstanz, die einen Ausbau des alten Lukmanierweges zu initiieren suchte . Dazu kam es aber nicht, dennoch wird zum Beispiel aus dem Jahre 1391 berichtet, das Konstanzer Kaufleute den Lukmanier nutzten . Bereits einige Jahrzehnte zuvor, am 11.Dezember 1333 schloß die Stadt Como mit der Gemeinde Blenio einen neun Jahre gültigen Vertrag, zwecks Überwachung des Lukmanierweges und der Sicherheit der ihn nutzenden Kaufleute . Am 13.Juli 1376 wurde ein weiterer Vertrag zwischen Disentis und den Leuten aus Blenio geschlossen, welcher eine Belebung des Paßverkehrs zum Ziel hat . Es kam sogar zu vereinzelt Weg-verbesserungen, die aber wohl nicht ausreichend waren . Die Kaufleute hatten in dieser Zeit auf der Strecke Konstanz-Lukmanier-Bellinzona bis zu 9 Zollstätten zu passieren, dazu kamen noch zahlreiche andere Passagen, die Maut- oder Saumgebühren verlangten . Für die Waren standen 19 Susten zur Verfügung, und für die Kaufleute selbst zahlreiche Gasthäuser .

Schon im Mittelalter standen neben den Hauptweg über den Lukmanier auch noch einige andere Wege im Gebiet des Lukmanier zur Verfügung . Die Pässe Uffiern (2628m) und Cristallina (2398m) kürzten östlich des Lukmaniers ein wenig den Weg ab, waren aber wohl nur lokal genutzt . Mehr Bedeutung besaßen der Uomopaß (2212m), welcher gelegentlich auch als Manns- bzw. Terminepaß bezeichnet wurde und der einen direkten Zugang vom Val Medell nach Airolo ermöglichte . Der Weg zweigte dabei kurz vor dem Lukmanierpaß ab und bog nach Südwesten ab, durch das Ritomtal konnte dann das Val Leventine erreicht werden . Noch heute wird der alte Saumweg rege von Bergwanderern genutzt .

Trotz aller Versuche einer Wiederbelebung des Lukmaniers im späten Mittelalter, fiel er zu Beginn der Neuzeit in Bedeutungslosigkeit für den überregionalen Handel . Nunmehr wurde er nur noch lokal, allenfalls regional genutzt, daran änderte auch nicht viel das ein Abt Adalbert von Medels im 17.Jh. Anstrengungen unternahm den Handel über den Lukmanier durch Wegverbesserungen zu fördern, der Plan mißlang . Dennoch müssen die Straßenverhältnisse recht gut gewesen sein, sind doch aus dem 17. und 18.Jh. gleich mehrere Beschwerden bekannt, das die Säumer ihre Wagen unbeaufsichtigt auf den Weg schickten, um noch etwas im Wirtshaus zu zechen . Die Zugochsen kannten den Weg und die Säumer kannten wohl geeignete Abkürzungen um ihre Wagen wieder einzuholen . Die Reiter aber die den 'unbemannten' Wagen auf der schmalen Straße begegneten, waren darüber nicht sehr begeistert, da sie diesen kaum ausweichen konnten .

Eine nicht zu übersehende Rolle als Alternative zum Gotthard, spielte der Lukmanier in den Kriegen Napoleons . Der französische General Loison ließ 1799 seine Truppen zur Eroberung des Bündner Oberlandes einerseits über den Oberalp, andererseits über den Lukmanier ins Bündnerische vorstoßen . Sie wurden aber bei Disentis von Einheimischen und österreichischen Truppen geschlagen . Auch Suworow blieb auf seinen berühmten Gotthardfeldzug der Lukmanier nicht verborgen, er sandte als Ergänzungsaktion General Rosenberg mit 6000 Mann über den Lukmanier, um mit diesen den Franzosen auf dem Oberalp in den Rücken zu fallen .

### Die moderne Kunststraße

Die Erinnerung an die alte Bedeutung des Lukmanier blieb vor Ort immer wach und es kam schon im 18.Jh. zu einen ersten Plan eine moderne Kunststraße über den Lukmanier zu errichten . Ab 1820 wurde begonnen den alten Saumweg zu einen Fahrweg auszubauen, aber man kam nicht weit mit den Ausbau, nur einige Passagen im Tal konnten fertiggestellt werden . Viel zügiger ging es dann auch nicht voran, als endlich 1830 der Bau einer Kunststraße amtlicherseits beschlossen wurde, ja nicht einmal als dieser dann auch im Jahre 1853 tatsächlich begonnen wurde . Frühe Überlegungen zum Bau einer Lukmanierbahn, die dann doch nie gebaut wurde, waren dem Baufortschritt nicht gerade zuträglich . Andererseits forcierten sie auch den Bau der Lukmanierstraße, denn da nun die Gotthardbahn erbaut wurde, wurde auch als quasi Ersatz dafür, ab 1871 der Bau der Kunststraße über den Lukmanier wieder verstärkt in Angriff genommen . Das war keine reine Gefälligkeit, denn ein Volksentscheid aus dem Jahre 1853 hatte ein solches Vorgehen

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

vorgeschrieben . Und so konnte 1877 die moderne Lukmanierstraße dem Verkehr übergeben werden . Nur elf kleinere Tunnel, von denen der längste gerade mal 112m lang war, mußten erbaut werden . Die Brücken waren zwar zahlreicher, aber doch meist kürzerer Natur . Das ursprüngliche Ziel aber, mit der Lukmanierstraße, den Lukmanier sein alte Bedeutung wieder zugeben, mißlang gründlich . Sie war bei Fertigstellung schon veraltet und wies eine Breite von nur 4,2m auf, weshalb sie später, insbesondere in den 50er Jahren des 20.Jh. umfangreich verbreitert werden mußte .

Beim Bau der Lukmanierstraße war deren ungleich schwerster Abschnitt, die Höllenschlucht am nördlichen Talausgang bei Disentis . Um diesen zu bezwingen sprengten die Ingenieure zwölf Tunnel in die schwer passierbare Schlucht . Diese neue und auch moderne Fahrstraße, wurde später immer wieder in großen Teilen neutrassiert . Sie steht somit heute dem Autofahrer als eine wenig frequentierte Alternative zur Gotthardroute bzw. San Bernardino Route zur Verfügung . Das mittelalterliche Hospiz aber, welches sich in Paßnähe befand, verschwand in den ebenso in den Speicher des 180ha großen Stausees 'Lai da Sontga Maria', wie auch ein Teil der Paßstraße, die daher ein paar Meter höher neu angelegt wurde, um den See zu umgehen . Dieser Stausee ist aber nicht unbedingt eine moderne Schöpfung, schon bereits nach der Eiszeit befand sich hier ein natürlicher Stausee, dessen Staumauer eine Möräne war . Die heutige Staumauer ersetzt faktisch die alte und zu einen Großteil abgetragene Moräne . Nicht verschwunden ist ein auf der Paßhöhe sich befindendes Holzkreuz, welches sich seit dem 13.Jh., hauptsächlich als Grenzzeichen, nachweisen läßt .

Erst vom Jahre 1900 an befuhr täglich eine Postkutsche den Lukmanierpaß - dies nun aber elegant wie die Zeit war, vierspännig und achtplätzig . Nachdem seit 1911 eine Stichbahn von der Gotthardbahn zur Ortschaft Acquarossa in Betrieb genommen wurde, wurde auch versucht ein Autobusverkehr einzurichten, was aber über den Paß hinweg, erst 1920 gelang .

### Das Lukmanierbahn-Projekt

Eine der Alternativen im Wettkampf um den Bau einer Alpenbahn, den dann die Gotthardbahn für sich entschied, war zuvor der Bau einer Bahnstrecke über den Lukmanier . Der bündnerische Oberst LaNicca war es, der schon im Jahre 1827 das sogenannte 'Lukmanier-Projekt' für den östlichen der Bündner Pässe anregte und 1845 sogar ein diesbezügliches Konzessionsgesuch einreichte, welches eine breite Zustimmung fand . Es war das erste Alpenbahnprojekt überhaupt und das zu einer Zeit als die Eisenbahn wie wir sie kennen noch mehr als nur in den Kinderschuhen steckte . LaNicca arbeitete sein Projekt immer weiter aus, einen 17,4km langen Tunnel, mit einer Scheitelhöhe von 1102m wollte er innerhalb 20 Jahren bauen lassen . Ohne Bauzinsen, sollte der ganze Spaß für 147 Mio.SFr. zu haben sein . Aber nicht nur ein solch geradezu wahnwitziger Tunnel wurde erwogen, auch ein kürzerer Scheiteltunnel oder gar eine Überschienung schien möglich. In welcher Form auch immer, der Gedanke an eine Lukmanierbahn hatte bald viele Freunde gefunden und so wundert es nur wenig, das bereits wenige Jahre später wurde der Bau einer Bahnstrecke über den Lukmanier auch vom Großen Rate in Aussicht gestellt . Eine Zeitlang sah es wirklich so aus, als würde der Lukmanier das Rennen um den Bau der ersten schweizer Alpenbahn machen würde, ermöglichte doch fast nur er auch eine Überschienung, die eine kostspielige und schwer ausführbare Unterquerung mittels einen Tunnel unnötig machte .

Neben verschiedenen wirtschaftlichen Aspekten und innerschweizer Quellereien, hatten daran auch die Anhänger des Lukmanier selbst einige Schuld . Das Königreich Sardinien-Piemont hatte sich nämlich für den Lukmanier entschieden, verlangte aber eine Kautions von 500.000 Franken . Die wurde auch am 2.Mai 1861 überbracht, aber mit zwei Tage Verspätung - offiziell ist dies der Grund, warum sich Sardinien-Piemont letztlich vom Lukmanierprojekt verabschiedete . Dennoch blieb der Lukmanier auch in den nächsten Jahren eine ernstzunehmendes Variante in den Planungen zu einer Alpenbahn . Bis 1865 lagen gleich mehrere Projekte vor, so wollte man mit einen kleinen, etwa 1700m langen Tunnel in 1860m Höhe den Lukmanier unterqueren . Oder einen nur 1100m langen Tunnel in 1500m Höhe, der den Gebirgskamm am Cristallinapaß durchstechen sollte . Und schon jetzt, in dieser frühen Zeit, erkannte man das der Lukmanierpaß selbst gar nicht so ideal liegt, der nicht weit entfernte Greinapaß sei dafür deutlich günstiger gelegen, weshalb eine Reihe von Lukmanierbahnprojekten, eigentlich Greinabahnprojekte sind .

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

Wollte man anfangs nur kleinere Tunnel bauen um auf die andere Seite des Alpenhauptkammes zu kommen, dachte man bereits am Ende des 19.Jh. an einen 21500m langen Tunnel, der allerdings nicht den Lukmanier, dafür aber den Greinapaß unterquert hätte . Dieser sollte seine Eingänge bei Marzano bzw. Surrhein in rund 900m Seehöhe erhalten, was ihn um gut 230m tiefer gemacht hätte, als den Gotthard-tunnel . Ein solcher Tunnel würde deutlich die Zufahrtsstrecken vereinfachen, diese dachte man sich anfangs, als man nur einen kurzen Scheiteltunnel bauen wollte, in Form von insgesamt 15 Spitzkehren . Zwar 'bog' man diese in späteren Planungen zu 'offenen Kurven' auf, aber letztendlich war eine solche Bahn, als internationale Bahn, dennoch kaum zu gebrauchen . Das Problem wurde natürlich schnell erkannt, und mit dem Fortschritt beim Tunnelbau, wurden auch die Tunnelpläne für den Lukmanier immer umfangreicher . Bald gab es ein Projekt für einen 10km langen Tunnel zwischen Acla, an der nördlichen Lukmanierstraße und Cozzerä . Aber auch dieser Tunnel, der den Cristallinapaß auf eine Höhe von 1300m unterquerte, war nicht der letzte Plan, es sollten viele weitere folgen .

Über Projektstudien kamen aber auch all diese Planungen nicht hinaus, und heute scheinen sie offen-sichtlich gänzlich vergessen zu sein . Denn sollte es doch noch zum Bau einer neuen Alpentransversalen durch Graubünden kommen, dann wird sie sicherlich wohl eher in Nähe des Splügen den Alpenhaupt-kamm unterqueren. Dies zumal, da der 1999 in Angriff genommene Tunnelanstich des neuen Gotthard-Basistunnels zu einen Tunnel führen wird, der faktisch schon den Lukmanier unterquert und bei dem nur dessen beiden Endpunkte an der alten Gotthardroute liegen . So gesehen kommt der Lukmanier doch noch zu seiner Bahn, auch wenn sie fälschlicherweise als Gotthardbahn bezeichnet wird .

## Hoch über den Lukmanier

Parallel zur Freileitung über den Gotthard führt seit 1949 auch eine Starkstromleitung über den Lukmanier . Die insgesamt 106km lange Leitung, die Amsteg über den Krüzli und Lukmanier mit Lavorgo verbindet, wurde mehrfach erweitert . Besonders nachdem im Bereich des Lukmaniers auch eigene Kraftwerksanlagen entstanden, wurde sie zu einer der wichtigsten Transalpinen Stromleitung der Alpen .

Eine weitere wichtige Bedeutung hat der Lukmanier für den internationalen Verkehr, dies aber recht indirekt . Einige tausend Kilometer oberhalb des Lukmanier verläuft einer der wichtigsten Luftkorridore der Schweiz, wie Europas .

## **Oberalppaß (2044m) \*\***

Vorderrheintal -> Gotthardroute (Andermatt)

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Man kann davon ausgehen, das der Oberalppaß schon in der römischen Zeit, ab der Zeit Kaiser Augustus häufig begangen war . Zwar gibt es bisher keine Zeugnisse darüber, aber neben dem Furkapaß, stellte der Oberalppaß seiner Zeit die direkteste und kürzeste Verbindung zwischen Rätien und seinem westlichsten Landesteil, das heutige Wallis vor . Im Mittelalter stieg die Bedeutung des Oberalppaßes sogar noch weiter an, dies auch aus der Rolle heraus, die das altehrwürdige Kloster Disentis am Gott-hard spielte, welches die dortige Kapelle seit dem 12.Jh. betrieb . Im 10.Jh, drangen Sarazenen über den Furka und den Oberalp ins Rheintal, welches sie plünderten und dort heftige Not hinterließen . Im 13.Jh. wanderten dann deutschsprachige Walser über den Oberalppaß ein, und besiedelten zahlreiche Hochlagen der Rheintäler . Im Mittelalter, bis hinein in die Neuzeit nannte man den Oberalppaß noch 'Crispaltius mons', erst recht spät setzte sich der heutige Name durch . Blutig wurde es am Oberalppaß, als es am 16. August 1799, wie auch an vielen anderen Alpenpässen dieser Zeit, zu einem Gefecht zwischen Österreichern und Franzosen kam .

Im Zuge des Baus der Paßstraße über den Furkapaß, erhielt auch der Oberalppaß 1863 eine moderne Kunststraße, die den Paß in einen Einschnitt auf einer Höhe von 2040m überquert . Es

# ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

gibt aber Spuren von einem älteren Pflasterweg, der bisher noch nicht zu datieren war, dieser Pflasterweg war allerdings nicht befahrbar, wohl aber bereikbaar. Hingegen ist aus alten Karten, wie im Gelände, auf der Paßhöhe verschiedene Paßwege erkennbar. So teilte sich für den Reisenden aus Andermatt in Richtung Disentis, unmittelbar vor der eigentlichen Paßhöhe, der Weg sich in zwei Wege auf. Der erste, der nördlichere, führte über den Passo da Tiarms (2148m) ins Gamertal, noch heute führt ein Höhenwanderweg hier entlang. Der zweite Weg verlief südöstlich des Paßsees, zwischen Kalmut und Piz Narschallas, hindurch zum Kreuz und über Tschamut nach Selva. Die Kunststraße, wie auch die Oberalpbahn, nahm später die Trasse des zweiten Weges sich zum Vorbild, obwohl diese gegenüber der ersten einen kleinen Umweg darstellt.

Vom Oberalppaß führt auch eine allgemein benutzbare und gut instand gehaltene Militärstraße zum Piz Calmut in 2311m Höhe, von dem man eine herrliche Rundschau auf die Berge um den Oberalppaß hat. Durch die topographische Lage des Paßes, ist diese Paßstraße aber arm an Brücken oder gar Tunnelbauwerken, selbst Galerien fehlen völlig, mit Ausnahme einer größeren, am Paßsee. Dennoch ist die Paßstraße an Kehren reich, insbesondere die Westrampe bietet mit ihren zahlreichen Kehren einen eindrucksvollen Blick auf Andermatt.

## Die Oberalpbahn

Nachdem im Jahre 1912 die Schmalspurbahn der Rhätischen Bahn schon Disentis erreichte, konnte erst Mitte 1925 die Oberalpbahn eröffnet werden. Nach dem Abschluß weiterer Arbeiten konnte bis zum 3. Juli 1926 dann auch der fahrplanmäßige Verkehr zwischen Graubünden und dem Wallis, der auch noch über den Furkapaß führt, eröffnet werden. Schuld an der doch recht langen Bauzeit waren 1914 der ausbrechende Weltkrieg und 1923 dann noch der Bankrott der damaligen Betriebsgesellschaft, der BFD. Zum Nachfolger wurde die 'Furka-Oberalpbahn', die den Bau beendete und seit Fertigstellung die Oberalpbahn, wie auch die Furkabahn betreibt. Diese Bahnstrecke ist die einzige Alpenbahn der Schweiz, in Alpenlängsrichtung. In Paßnähe verläuft die Oberalpbahn, die die so wichtige Verbindung zwischen dem Wallis und Graubünden bildet, zum Teil parallel zu der gut ausgebauten Straße. Mit einem kurzen, nur 297m langen Scheiteltunnel unterquert sie den eigentlichen Paß in einer Höhe von 2033m - also nur ganze elf Meter unter dem Paß! Beide Rampen kann die Bahn nur mit Hilfe eines Zahnstangenbetriebes bewältigen, der Anfangs von Dampflokomotiven, später von leistungsfähigeren Elektrolokomotiven durchgeführt wurde. Ähnlich wie die Furkabahn, ist auch die Oberalpbahn überaus arm an Tunnelbauwerken, wo es welche gibt, sind sie eher kurz. Später entstanden dann aber noch einige Galerien.

Als man 1941 die Oberalpbahn aus militärischen Erwägungen wintersicher machte, führte dies neben der Elektrifizierung, und einigen Streckenverlegungen, auch zum Bau der 731m langen Lawenschutzgalerie, oberhalb des Paßsees, westlich der Paßhöhe. Diese Galerie nimmt aber nicht nur die Bahn auf, sondern bietet auch der Straße einen von der Bahn getrennten Raum. Unter selbigem Aspekt wurden weiterhin umfangreiche Streckenverlegungen, Hangverbauungen und Aufforstungen notwendig.

## Krüzlipaß (2347m)

Sedrun -> Gotthardroute (Amsteg)  
Trassierung ; Bergpfad

Zeitweise besaß der Krüzlipaß Bedeutung als Umgehungsroute zum Gotthard, wer von Amsteg ins Tessin wollte, konnte über den Krüzlipaß und Lukmanier dorthin gelangen und somit den hohen Gotthardzoll umgehen. Der Krüzlipaß bot einen eher leicht zu bewältigende Passage, die nicht schwerer war, als eine Passage der Schöllenen. Und es ist wahrscheinlich, dass der Krüzlipaß besonders in der Zeit vor dem Ausbau der Schöllenen, eine gewisse Bedeutung gehabt haben muß.

Seinen Namen hat der Paß mutmaßlicher Weise von einem Kreuz, welches einst auf der Paßhöhe

## ALPENPÄSSE - GRAUBÜNDEN

stand . Ähnlich wie die Römer Altäre auf den Paßhöhen zu plazieren wußten, stellten später die Christen Holz-kreuze auf vielen Pässen der Alpen auf, eine ganze Reihe von Pässen erhielt so einen Namen, der direkt auf besagtes Kreuz hinweist . Vom Kreuz wird wohl nichts mehr dagesewen sein, als am 24.September 1799 österreichische Truppen über den Krüzlipaß, gegen die Franzosen vordrangen, die sich an der Gotthardroute festgesetzt hatten .

Neuerlich errang der Krüzlipaß eine gewisse Bedeutung, als über ihn eine Freiluftleitung verlegt wurde . Diese vom Lukmanier kommende Leitung, führt durch das Val Milar über den Krüzlipaß und das Maderanertal nach Amsteg . Mit einer Scheitelhöhe von 2500m, oberhalb des Krüzlipaßes, war sie lange Zeit die höchste Starkstromleitung der Alpen .

\*\*\* \*\*



## GLARNER ALPEN

### Vom Rhein umrahmt

Die Täler des Gebirgsgebietes der Glarner Alpen, die sich im Bogen des Rhein, zwischen Vorderrhein und Bodensee befinden, waren einst von Kelten, wie Rättern besiedelt. Die Besiedlung war aber, auch im Vergleich zu anderen Alpengegenden, als äußerst schwach zu bezeichnen, gerade mal die Surselva, das Tal des Vorderrheines, war stärker besiedelt. Auch unter der Herrschaft der Römer änderte sich daran kaum etwas, deren Einfluß bezog sich vor allen auf das Hinterrheintal und die von ihnen dort genutzte Lukmanierroute. Nur dort war der Einfluß der Römer so grundlegend, das sich die rätoromanische Sprache und deren Brauchtum teilweise bis in heutige Zeit halten konnte. In den anderen, weiter nördlich gelegenen Gebieten, konnte sich das romanische Element aber nicht halten, wohl bald nach dem Zusammenbruch Roms, verlor es sich. Der Grund lag mutmaßlich vor allem darin, das bereits vor dem Ende des Römischen Reiches von Norden her immer wieder Alamannische Stämme in dieses Gebiet eindringen. Waren es im 3.Jh. hauptsächlich noch Kriegs- bzw. vielmehr Raubzüge, so folgte im 6.Jh. eine direkte bäuerliche Niederlassung und Ansiedlung. Durch diese wurden die Reste der angestammten Bevölkerung alsbald mehr überlagert, als verdrängt, das römische Element ging aber auf jeden Fall verloren. Innerhalb kurzer Zeit war dieses Gebiet dem deutschen, zu dieser Zeit noch besser gesagt den germanischen, Sprachraum zugehörig. In deren Folge geriet das Gebiet zwischen Hinterrheintal und Bodensee, wie auch das weitere gesamte Einzugsgebietes Rheines, an das Stammesherzogtum Alamannien/Schwaben.

Im hohen Mittelalter erfolgte eine weitere Zuwanderung, deutschsprachige Walser wanderten zu dieser Zeit aus dem Wallis kommend ins Rheintal ein, wo sie zahlreiche bis dahin faktisch unbesiedelte Hochlagen oder abgelegene Täler besiedelten. Bereits zuvor begann der Zerfall des einst so starken Stammesherzogtums Alamanniens/Schwaben, wie überall im Reich zersplitterte sich auch dieses. Es formten sich in den hiesigen Tälern zahllose mehr oder weniger souveräne Herrschaften, Grafschaften und Bistümer, die alsbald von den erstarkenden Eidgenossen bzw. im Tal des Hinterrheines von den den Eidgenossen zugeneigten Bünden, vereinnahmt wurden. Nach recht wilden Jahrhunderten am Ende des Mittelalters, als das gesamte Gebiet immer wieder von kriegerischen Auseinandersetzungen heimgesucht wurde, beruhigte sich die Situation in der Neuzeit deutlich. Handwerk, Handel und Kultur blühten auf, auch wenn die Glarner Alpen und ihre Täler abseits der großen Alpentransversalen Gotthard und der der Bündner Pässe lag.

Die infrastrukturelle Erschließung ist differenziert. Die Haupttäler im Norden der Glarner Alpen sind ausschließlich mit gut ausgebauten Straßen, zum Teil mit Autobahnen und Bahnlinien ausgestattet. Die Nebentäler sind aber, trotz der zentralen Lage, eher schlecht erschlossen. So gibt es auch keinen nord-südlichen Straßenpaß über die gesamten Glarner Alpen zwischen der Gotthardroute und den Rhein bei Chur und Vaduz. Zwischen den ostschweizerischen Kantonen und der Gotthardroute gibt es aber hingegen eine ganze Reihe von Paßübergängen, die zum Teil wegen ihrer wichtigen Aufgabe als innerschweizer Verbindung, mit gut ausgebauten Straßen versehen wurden.

Autobahnverbindungen fehlen zwar in diesem Gebiet, aber in den benachbarten Haupttälern gibt es ja zahlreiche moderne Eisenbahnlinien und Schnellstraßen, die von den Bewohnern der Glarner Alpen schnell und bequem erreicht werden können. Gerade einmal das Hinterrheintal ist über diese nur durch umfangreiche Umwege zu erreichen. Der gesamte Verkehr ist besonders zur Gotthardroute, wie auch zum Rheintal mit seinen Bündner Pässen, hin ausgerichtet. Dort befinden sich die heute wie auch einst, die Hauptverkehrsadern, die den Verkehr wie ein Magnet aufsaugen und nord-südliche Paßwege durch die Glarner Alpen unnötig sein lassen.

# ALPENPÄSSE - GLARNER ALPEN

## **Klausenpaß (1948m) \*\***

Glarus -> Gotthardroute (Altdorf)

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Klausenpaß war immer nur ein Paß von rein regionaler und lokaler Bedeutung, wenn er auch im Rahmen dessen überaus rege begangen wurde, erhielt er doch niemals darüber hinaus eine internationale Bedeutung . Für Uri lag der Schwerpunkt des Paßverkehrs hin zum Gotthard, für Glarus selbst war der Panixerpaß und dessen benachbarte Pässe, die direkter nach Süden hin führten, als der Klausen . Genutzt wurde er daher auch vor allem im lokalen Verkehr, wenn man sich zu Volksfesten, Wettstreiten oder auch bei der Jagd traf . So ist von gemeinsamen Bärenjagden am Klausen im 18.Jh. die Rede . Und auch militärische Bewegungen liefen über den Klausen, diese waren aber zumeist nur strategischer Art . Das war auch nicht viel anders, als im Sommer 1799 sich die Österreicher am Klausen verschanzten, um die Franzosen abzuwehren .

Den Namen hat der Paß, wohl nach dem als 'Klus' bezeichneten Felskessel auf dessen Ostseite . Möglich erscheint aber auch eine Abstammung vom Namen des heiligen Nikolaus, den selben Mannes aus Myra, der heute noch am 6.Dezember eines jeden Jahres, den Kindern die Schuhe mit Süßigkeiten füllt. Man schließt darauf, weil es bei Braunwald wahrscheinlich ab der Mitte des 12.Jh. ein Hospiz gab, dessen Schutzheiliger eben selbiger Nikolaus war . Zu dieser Zeit führte der Paß aber sicher noch einen anderen Namen . Anfangs waren dies wohl vordeutsche Namen wie 'Fritter' und 'Malor', spätestens ab dem 14.Jh. aber auch der deutsche Name 'Märch' . So ist in einer Urkunde aus dem Jahre 1352 von einen 'uf Merchern' in Bezug auf den Klausen die Rede .

Im 19.Jh. stieg dann die Bedeutung des Verkehrs Richtung Klausen, weshalb ein Postkurs von Altdorf nach Unterschächen eingerichtet wurde . Gab es 1852 noch wöchentlich zwei Botenläufe, 1855 drei, so waren diese ab 1873 im Sommer sogar täglich, die auch über den Klausen hinweg verlängert wurde .

## **Die moderne Kunststraße**

Erste Gespräche zum Bau einer Kunststraße über den Klausen kamen in den 60er Jahren des 19.Jh. auf . Im Jahre 1864 erteilte der glarner Landrat dann dem Regierungsrat den Auftrag die Möglichkeit des Baues einer Klausenstraße zu prüfen . Bald entstanden auch erste Projekte, so auf Glarner Seite durch den Straßenbauinspektor F.Schindler und auf Urner Seite durch den Ingenieur C.Diethelm . Bis zum Jahre 1867 war man mit den Planungen soweit, das mit den Bauarbeiten hätte begonnen werden können . Das man es dann doch nicht tat, lag an dem damals vordringenden Eisenbahnbau - Uri, wie auch Glarus, waren damals mit zahlreichen Bahnbauten beschäftigt und der Straßenbau war nunmehr für Jahrzehnte uninteressant . Da aber Glarus an die neue Gotthardbahn eher schlecht angebunden war, blieb dann auf deren Seite auch der Wunsch nach einer Klausenstraße wach . So wurde der Bundesrat um finanzielle Unterstützung gebeten, lehnte aber 1873 dieses Gesuch ab, der Bund zeigte sich alles andere als interessiert an dieser scheinbar unbedeutenden Nebenstraße . Geradezu unerwartet tauchte nun Unterstützung von Seiten des Militär auf . Diese hatten zwischenzeitlich entdeckt, das nur eine Straße über den Klausen, die strategischen Anforderungen nach einer rückwärtigen Verbindung an der 'Ostfront', erfüllen könne .

Trotz der Subvention durch das Militär sollte es noch Jahre dauern bis man das Werk wieder aufnahm . Die beiden beteiligten Kantone beantragten dann 1890 die Zuerkennung eines 80%igen Bundesbeitrages, für die damals erwarteten Gesamtbaukosten von etwas über 2 Mio.SFr . Dem Subventionsersuchen folgten zwei weitere militärische Gutachten . Denn mittlerweile war der Bau der Gotthardfestung in vollem Gange und hierfür bedurfte man leistungsfähige Querverbindungen. Die Klausenstraße war hierbei zwar nicht die einzige, aber neben das der Sustenstraße, eines der wichtigsten Projekte . Und so verlangte das Militär auch gleich, das bei einen Straßenbau die militärischen Aspekte nicht außer Acht gelassen werden dürften . Und das Militär legte bald Hand an die Planungen, sehr zum Mißfallen lokaler Kreise, die sich andere Trassierungen wünschten . Letztendlich konnte sich das Militär und damit der Bund durchsetzen, weil ja eben auch der Bund den Großteil dieser Straße finanzierte . Dennoch konnte sich auch das Militär nicht ganz durch-

## ALPENPÄSSE - GLARNER ALPEN

setzen und mußte Abstriche hinnehmen, letztendlich stellte sich heraus daß das Projekt des Ing. C.Diethelm nach wie vor ausgezeichnet war und die für alle Seiten günstigsten Voraussetzungen bot .

Am 1.Mai 1892 erfolgte endlich ein regierungsamtlicher Baubeschluß . Sofort im nächsten Jahr begann man mit dem Bau an der 4,40 bis 4,80 breiten Klausenstraße . Schon bald zeichnete sich ab, dass die Baukostenplanung nicht gehalten werden konnte, nahezu eine Verdoppelung der Baukosten drohte . Auch der vorgesehene Bauabschluß bis 1898 konnte kaum gehalten werden und mußte auf das Jahr 1900 verlängert werden . Aber im Jahre 1899 machte der Bau solche Fortschritte, das man die eigentlich für das nächste Jahr geplanten Restarbeiten noch durchführen konnte . Am 20.August 1899 war die Klausenstraße durchgängig befahrbar, wurde aber erst am 10.Juni 1900 offiziell eröffnet . Mit etwas über 4 Mio.SFr. hatten sich die Baukosten zwar nahezu verdoppelt, lagen aber bei einem Meterpreis von 86,20 SFr. noch im Rahmen einer preisgünstigen Straße .

Über die Klausenstraße, die die Orte des Glarnerland, mit der Gotthardroute des Kantons Uri, verbindet wurde dann auch bald nach der Eröffnung, am 25.Juni 1900 ein Postkutschenkurs eingerichtet . Um 1921 wurde die Pferdepost durch eine Autopost ersetzt, zeitweise wurde auch eine Elektrifizierung der Postroute über den Klausen geprüft . Nach einer anfänglichen Sperrung wurde 1910 auch der Automobilverkehr auf der Klausenstraße erlaubt . Bereits im Jahre 1911 wurden in Linthal 51 Wagen gezählt, zehn Jahre später waren es 2005 . Die Klausenstraße ist, abgesehen von der Lukmanierstraße, die niedrigste aller Paßstraßen in den schweizer Hochalpen. Die landschaftlichen Reize an den Seiten dieser Straße haben sie schnell bei Touristen berühmt gemacht und ihre relativ leichte Befahrbarkeit ließ sie beim beginnenden Automobilverkehr geradezu legendär werden . So nimmt es auch kein Wunder, das trotz der seiner Zeit eher geringen Straßenbreite, der östliche Teil der Klausenstraße für einige Zeit sogar Austragungsort des Klausenpaß-Autorennen's war . Für den normalen Autoverkehr wurde anfangs noch eine Maut, ein sogenannter Bergzoll, erhoben, wie er für viele Bergstraßen der Schweiz noch lange Zeit üblich war .

Im Jahre 1958 begannen umfangreiche Sanierungen und Modernisierungsmaßnahmen an der Klausenstraße . Die Arbeiten erfolgten allerdings in kleinen Schritten und nicht durchgängig . Ab jetzt die Klausenstraße Bestandteil jeder der folgenden Zehnjahresprogramme der schweizer Straßenbaubehörde . Umtrassierungen erfolgten dabei erst einmal kaum . Noch zeichnet sich die Ostrampe des Klausen, gegenüber der Westrampe, durch eine hohe Zahl dicht aufeinanderfolgender Kehren aus . Bei der Modernisierung wurde auch die Straße verbreitert, so das sich Fahrzeuge mittlerweile gefahrlos kreuzen können, ein Umstand der besonders in den Kehranlagen die Sicherheit erhöhte . Ende der 70er Jahre sollten dann auch ein paar Umtrassierungen erfolgen, zu denen es aber wegen einer Gesetzesänderung nicht mehr kam . Daher gibt es auch nach allen Modernisierungen noch heute einige wenige Teilstücke die weiterhin kaum breiter sind als 5 Meter . Eine Verbreiterung sei hier nicht möglich heißt es, kostenaufwendige Tunnellösungen scheinen der einzige Ausweg zu sein, deren Baubeginn man aber immer weiter in die Zukunft verschiebt .

Seit dem 2.Weltkrieg stieg die Bedeutung der Klausenstraße deutlich an, sie hatte nunmehr nicht nur militärisch oder touristische Bedeutung, sondern zunehmend auch solche für den überregionalen Verkehr der Innerschweiz . Mit den Bau der Walensee-Süduferstraße stieg die Bedeutung der Klausenstraße weiter deutlich an, da diese den windungsreichen Zwischenanstieg zum Kerenzerberg ausschaltet . Trotz der Modernisierungen der letzten Jahrzehnte wird die Klausenstraße der steigenden Bedeutung immer weniger Herr, dies gerade auch, weil sie auch weiterhin eine überaus lange Wintersperre aufweist . Denn trotz der geradezu einzigartigen Niedrigkeit der Scheitelhöhe, ist der Urnerboden auch heute noch, wegen schneebedingter Unpassierbarkeit, für längere Zeit von Uri abgeschnitten und kann allenfalls von glarner Seite noch erreicht werden .

### Das Klausenbahnprojekt

Und auch der Klausenpaß hat sein Bahnprojekt, dieses entstand in der Hochzeit der Bahnprojekte, dem ausgehenden 19.Jh. . Ein basler Ingenieur W.Hetzel legte 1896 ein Gesuch für eine

# ALPENPÄSSE - GLARNER ALPEN

Normalspurige Straßenbahn vor, für die die damals in Bau befindliche Straßentrasse als Bahntrasse genutzt werden sollte . Dabei wurde aber nicht beschrieben, wie die Paßhöhe selbst überwunden werden sollte, denn das die gewaltige Kehranlage östlich des Paßes von einer Normalspurbahn, und sei das auch nur eine Straßenbahn, unbezwingbar wäre, war schon damals offensichtlich . Immerhin bot das Projekt noch für viele Jahre genügend Stoff für Diskussionen, fand aber letztendlich weder maßgebende Gönner bei den Kantonen oder der Wirtschaft .

Eine normalspurige Eisenbahn wurde für den Klausen bisher wohl niemals ernsthaft erwogen . Immerhin ist das Glarntal durch eine solche bis Linthal erschlossen und die Lücke zwischen diesem und der Gotthardbahn in Altdorf sind in der Luftlinie kaum mehr als 30km .

## **Kistenpaß (2730m)**

Tierfed -> Waltensburg  
Trassierung ; Wanderweg

Für den Kistenpaß, der vom Ende des Mittelalters bis zu Beginn der Moderne eine erhebliche lokale und auch eine gewisse regionale Bedeutung hatte . Im September 1799 stießen österreichische Truppen über den Kistenpaß, um auf der anderen Seite, im Glarner Land, Suworows Truppen zu treffen .

Ähnlich wie sein Nachbar der Panixerpaß, kam in der Zeit kurz vor dem 2. Weltkrieg ein Strassenbauprojekt in Diskussion . Das Schweizer Militär hatte mit den Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich erkannt, das man von Vorarlberg aus leicht die einzige 100%ig wintersichere Verbindung Graubündens mit der Restschweiz sperren konnte . Dies relativ einfach indem die Wehrmacht die Rheintalwege bei Bad Ragaz gesperrt oder gar besetzt hätte . So entstand schnell ein Straßenbauprojekt, bei welchen man vorsah einen Scheiteltunnel zu bauen um eine relativ hohe Wintersicherheit zu erreichen . Der nördliche Tunnelleingang sollte irgendwo beim Limmernboden liegen, unter dem Kistenstöckli hindurch führen und am Talausgang des Val Frisal das Vorderrheintal erreichen . Von der genauen Lage der Tunnelportale wäre die eigentliche Tunnellänge abhängig gewesen, auf alle Fälle hätte sie kaum unter 5km gelegen . Bevor man aber mit Bauarbeiten beginnen konnte, war der 2. Weltkrieg zu Ende und das Kistentunnelprojekt wieder in den Schubladen der Militärplaner . Noch einmal gab es zwar in den 50er Jahren Ausbauprojekte, auch diese verschwanden schnell wieder in der Versenkung .

Bis heute nicht verschwunden sind die verschiedensten Projekte für eine Untertunnelung des Tödi, eines Bergmassiv westlich des Kistenpaßes . Der Töditunnel soll als nördliche Fortsetzung einer Greinabahn dienen, ohne den diese für das wirtschaftlich starke Zürich kaum Bedeutung hätte . Und nur mit jener Greinbahn zusammen, hat es überhaupt einen Sinn und Nutzen . Ein erstes Projekt stammt aus dem beginnenden 20. Jh., damals sollte ein 14.350km langer Tunnel zwischen Tierfed (Tunnelnordportal bei 820m Höhe) und Truns (Südportal sechs Meter höher) errichtet werden, der einen Kulminationspunkt von 879m aufweisen sollte . Und auch im Rahmen der NEAT-Planungen kam ein Töditunnel wieder in Gespräch, der noch etwas länger war als der 70 Jahre zuvor, sonst aber eine gleiche Ausrichtung hatte .

Wer heute den Kistenpaß überqueren will, kann dies auf Schusters Rappen tun . Zwar versperrt seit einigen Jahrzehnten der Limmern-Stausee den alten Paßweg, aber die Betreiber des Kraftwerkes hatten einen neuen angelegt, der den Bereich an der Staumauer mittels eines eigenen Stollens umquert .

## **Panixerpaß (2407m)**

Sernftal -> Rueun (Vorderrheintal)  
Trassierung ; Wanderweg,

Der Panixerpaß trug bei seiner ersten Nennung im Habsburgischen Urbar um 1307 noch die romanische Bezeichnung 'Wepchen', später auch 'Wepfen' . Seinen heutigen Namen erhielt er erst in der Neuzeit, nach der Ortschaft Panix, an dessen Südrampe . Im Mittelalter errang der

## ALPENPÄSSE - GLARNER ALPEN

Panixerpaß einige Bedeutung für den Verkehr zum Lukmanier, aber auch über den Valslerberg und San Bernardino ins Mesox hinein . Eine ähnliche Bedeutung wie der Panixerpaß, trugen auch der westlich davon gelegene 2730m hohe Kistenpaß und der östlich gelegene 2625m hohe Segnespaß, die alle drei eine Verbindung zwischen dem Glarner Land und dem Vorderrheintal darstellten und somit eine erhebliche regionale Bedeutung besaßen . Noch weiter westlich liegt das Bergmassiv des Tödi, dieser kommt seit Jahrzehnten immer wieder ins Gerede, betreffs des Baues einer Alpenbahn . Ein erstes entsprechendes Projekt entstammt den Anfang dieses Jahrhunderts, als der Tödi von einen 14.5km langen Tunnel unterquert werden sollte . Dieser sogenannte Tröditunnel, ist aber nur ein Teil des viel längeren 'Trödi-Greina-Projektes', welcher das ganze 20.Jh. immer wieder als neue Alpentransversale besprochen wurde . Und auch ein Straßen-projekt gab es am Panixerpaß, den seit den 60er Jahren wird der Bau eines Tunnels erwogen, eine Adaption des zuvor geplanten Kistenpaßtunnels .

In der beginnenden Neuzeit war der Panixerpaß ein sehr belebter Paß, er besaß zu dieser Zeit erhebliche Bedeutung für den regionalen Handel . Über den Panixerpaß wurde Vieh aus dem Glarner Land zu den Viehmärkten von Lugano getrieben . Im Jahre 1542 bot sich ein Ludwig von Crivelli an, im Falle des Baues einer Straße über den Panixer, soviele Waren über selbigen zu bringen, bis die Erstellungskosten abbezahlt wären . Möglicherweise handelte sich bei diesem um einen Tessiner Kaufmann, welcher sich mit den Urnern überworfen hatte und nun nach einer neuen Route Ausschau hielt . Es sollten neben der Straße auch vier Susten und ein Hospital auf dem Paß erbaut werden . Crivelli zahlte aber einen verlang-ten Vorschuß in Höhe von 1000 Gulden nicht und auch die politischen Verhältniss im Tessin hatten sich geändert .

Gute 50 Jahre später, im Jahre 1591, fanden dann mit den Abt von Disentis Verhandlungen statt, die den Bau eines guten Saumweges über den Panixer betrafen . In Beschreibungen dieser Zeit wird der bisherige Weg als 'fürchterliche Straße' beschrieben, ein Ausbauwunsch war daher sicher nicht ohne Grund . Mit 'Yssen und Stall', also mit Eisen und Stahl, wurde dabei ein neuer Weg von der Paßhöhe entlang des Westhanges des Rotstocks bis zu Alp Ranasca aus den Fels geschlagen . Im Volksmund hieß dieser Weg dann auch lange Zeit der 'gehauene Weg'. Auch an anderen Stellen baute man den Weg aus, der teilweise auch grob gepflastert wurde . aber gesamt gesehen konnten die Wegverhältnis des Panixer nicht viel Verkehr anziehen, weiterhin waren die Wegverhältnisse zu schlecht . Der Paß behielt aber auch weiterhin seine nicht geringe regionale Bedeutung . Gegen einen geringen Wegzoll, den die Glarner erhoben zogen über ihn kleine welsche Händler ins Glarnerische, oder Glarner mit Lebendvieh zu den Viehmärkten im Tessin . So nimmt es denn auch kein Wunder das im 18.Jh. der Panixerpaß als ein stark begangener Paß beschrieben wird . Im Jahre 1771 verhandelten interessierte Seiten zum Bau einer Fahrstraße, die Verhandlungen enden dann aber ohne ein greifbares Ergebnis . Dennoch wird der Panixerpaß im Jahre 1793 von dem Reiseschriftsteller J.G.Ebel als eine 'selbst für Pferde gangbare Straße' beschrieben .

All zu schlecht scheint aber der Saumweg über den Panixerpaß am Ende des 18.Jh. nicht gewesen zu sein, denn im Jahre 1800 ziehen über den verschneiten Paß die schmälichen aber ungeschlagenen Reste Soworows Armees, die vorher schon viel Erfahrungen am Gotthard-, Kinzig- und Pragelpaß machen konnten . Auf den 'gehauenen Weg' starben alleine mehr als 100 Leute, die hier ebenso die 600m hohe Felswand hinabstürzten, wie auch die meisten der Lasttiere der Russen . An anderer Stelle versanken die Kanonen im Schnee und mußten aufgegeben werden . Heute erinnert eine metallene Gedenktafel an der Schutzhütte am Paß an diese Ereignisse .

### **Kunkelspaß (1357m)**

Reichenau -> Bad Ragaz

Trassierung ; Fahrweg, für allgemeinen Verkehr gesperrt

Schon der frühgeschichtliche Mensch scheute sich nicht einen zusätzlichen Paß zu überqueren, wenn er so schwere und gefährliche Wegstrecken vermeiden konnte, zumal wenn er dabei auch den Weg abkürzte . Ein solcher zusätzlicher Paß war der Kunkelspaß . Auch die Römer dachten nicht viel anders und legten über ihn einen Saumpfad an, der allerdings höchstwahrscheinlich nicht befahrbar war . Gebaut wurde dieser Saumweg vor allen um sich vor den gefährlichen

## ALPENPÄSSE - GLARNER ALPEN

Hochwasserfluten des Rheines und den daraus resultierenden Schäden zu schützen, der die dortigen Strassenbauwerke immer wieder zerstörte . Ein Schatzfund bei Vättis an der Kunkelspaßstraße, stammt wahrscheinlich von einem Alamanneneinbruch des späten 3.Jh. . Über die Alpenrheintäler drangen sie bis nach Oberitalien vor, wahrscheinlich versteckte einer der Alamannen seine Beute, konnte sie aber später nicht mehr holen, weil er auf den weiteren Kämpfen getötet wurde .

Auch im Mittelalter behielt der Kunkelspaß Bedeutung als Alternative zum Rheintal, so wurde er mit hoher Wahrscheinlichkeit auch im Frühmittelalter recht rege begangen . Entsprechend dessen entstand um das Jahr 735 herum, hoch über dem Rheintal bei Pfäfers, am Eingang zum Kunkelspaß gelegen, ein Kloster . Dies ist ein deutlicher Hinweis, daß auch zu dieser Zeit der Kunkelspaß als Abkürzung noch eine erhebliche Bedeutung hatte . Im hohen Mittelalter siedelten sich entlang des Kunkelspaßweges auch Walser an, diese versorgten die Reisenden und vielmehr noch, übernahmen sie den so wichtigen Saumdienst . Bereits auf einer Merian-Karte des Jahres 1654 ist der Weg über den Kunkelspaß eingezeichnet und dies nicht nur als bescheidener Weg, sondern als Straße . Er begann in Ragatz, wo die Tamina in den Rhein mündet, durchquerte eine überaus enge und zerklüftete, aber nicht völlig unwegsame Schlucht auf der östlichen Seite des Taminaltals . Auf dieser verlief er deutlich über der Tamina entlang der dortigen Hangsiedlungen und Almhöfen . Bei Maprag, in der Nähe des heutigen Vasön stieg er aber in das Tal hinab und wechselte die Talseite und durchquerte eine Talenge die man Viamala nannte, wohl analog der Viamala bei Thusis, dennoch wohl mit ihr nicht so ganz zu vergleichen . Kurz vor Vättis wechselte der Weg wieder auf die östliche Talseite .

Die Bedeutung des Kunkelspaß ging dann zurück, als man es schaffte eine sichere Straße durch das Rheintal zu erbauen . Diese wurde in erheblichen Teilen auf oder zumindest in unmittelbarer Nähe der Trasse des alten Weges angelegt . In jüngerer Zeit wurde der alte Saumweg nach und nach durch einen bescheidenen, aber durchgängigen Fahrweg ersetzt . Der Kunkelspaß, der zuweilen auch als Foppapaß bezeichnet wird, hat aber heute keinerlei Bedeutung für den Verkehr .

### **Pragelpaß (1550m) \*\***

Schwyz -> Glarus

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Pragelpaß gehört zu den verkehrshistorisch eher unwichtigen Pässen, über die Jahrhunderte hinweg wurde er kaum mehr als lokal genutzt . So wurde er dann auch geradezu aus einem Dornröschenschlaf gerissen, als im Winter 1799/1800 General Suworow mit seinen Truppen über den Pragel zog . Danach versank er wieder in seinen Dornröschenschlaf und sollte ein zweites mal auch wieder durch das Militär erweckt werden . Diesmal war es aber das Schweizer Militär, welches den Pragel entdeckte und Ende des 19.Jh. ein erstes Straßenbauprojekt schuf . Sie legten in der Folge über den Pragelpaß eine unter rein militärisch-strategischen Aspekten erbaute Straße an, welche für lange Zeit faktisch nur dem Militär vorbehalten war . In den letzten Jahren darf sie aber auch von normalen Kraftfahrzeugen genutzt werden, dies allerdings unter einigen Einschränkungen, wie einem Feiertagsfahrverbot .

### **Kinzigpaß (2073m) \*\***

Altdorf -> Muotathal

Trassierung ; Fahrweg

Der Kinzigpaß ist heute ohne jegliche Bedeutung, er hatte auch in früheren Zeiten kaum nennenswerte überregionale Bedeutung besessen, allenfalls als Umgehung für den Axen, wurde er überregional vom Verkehr genutzt . Nur einmal in seiner Geschichte, für gut zwei, drei Tage sollte sich dies ändern . Es war das Jahr 1799, als ein russisch-österreichisches Heer unter General Suworow nach schweren Gefechten über den Gotthard von Süden her, nach Altdorf vordrang . Dort kamen sie aber nicht weiter, da die Franzosen in Fluelen am Urner See sämtliche Kähne zerstört oder requiriert hatten, und die Axenstraße noch nicht bestand, mußten sie einen anderen

## ALPENPÄSSE - GLARNER ALPEN

Weg finden, um in die Innerschweiz zu kommen . Den fanden sie im Kinzigpaß, über den sie ins Muotathal zogen . Wenn schon eine ganze Armee, mit all ihren Kanonen und Ausrüstungen, einen Paß nutzten, muß dieser auch einen ausreichenden Weg besessen haben . Wahrscheinlich sogar mehrere, denn es ist bekannt, das sich die Armee in mehrere Gruppen teilte und auf verschiedenen Wegen zum Paß aufstiegen, auch beim Abstieg auf der anderen Paßseite verfuhr man derart . Man erreichte dadurch eine Verkürzung der Übergangsdauer, wie auch eine Überbeanspruchung der bescheidenen Wege . Im Muothatal angekommen erfuhr Suworow von den Mißerfolgen Korsakows und Hotzes, und den dadurch bedingten Veränderungen im Kriegsgeschehen . Unter den Druck dauernder Angriffe der Franzosen mußte sich Suworow mit seinem Heer über den Pragelpaß nach Glarus und von dort über den bereits stark verschneiten Panixerpaß nach Graubünden zurückziehen .

Seinen Namen hat der Kinzigpaß mutmaßlich von dem Alamannischen Namen Künzing=Kunzo oder Konrad . Die Einheimischen nennen ihn auch Chinzig Chulm . Da auch die Nordrampe des Paßes zum Kanton Uri gehört, kann man daraus schließen, das die Urner schon seit frühesten Zeiten die dortigen Weidegründe nutzten, aus welchen sie dann später (im 14.Jh.) ihre Besitzrechte ableiteten . Noch in jüngster Zeit trieben die Urner ihr Vieh über den Kinzigpaß, dabei nutzten sie uralte Wege, die speziell für den Viehtrieb geschaffen wurden . Solche Wege besaßen zum Teil sogar ein bescheidenes Pflaster, um ein einsinken der Tiere in zu morastigen Boden zu verhindern . An steilen Abschnitten gab es außer dem Pflaster, auch Aufstiegshilfen aus querliegenden Holzstangen . Noch heute kann der auffällige Wanderer sich von dem guten Zustand des Weges überzeugen, der mit unmittelbar am Weg gelegenen Material erbaut und instand gehalten wurden . Zwei Arbeiter sorgen alljährlich im Frühjahr in fünf Tagen und ohne großen Maschineneinsatz, für die Wegeunterhaltung . Er ist von Schächentaler Seite sogar zu einen Fahrweg ausgebaut, der es den Bauern heute erlaubt, das Vieh mit Lastkraftwagen auf die andere Seite des Paßes zu bringen .

Aus älteren Berichten ist einiges über den Zustand des Kinzigweges bekannt, es scheint das seine Pflasterung und Trassierung teilweise auch für eine höhere Nutzung, als die des Viehtriebes angelegt wurde . Zwar ist bekannt, das auch große Mengen Käse über den Kinzig verbracht wurden, dieser wurde aber zumeist im Winter auf Schlitten befördert . Die in den Berichten erwähnten Straßenanlagen lassen aber den Schluß zu, das zumindest eine überregionale Nutzung für ihn einmal vorgesehen war . Neben zahlreichen Pflasterresten, zeugen vor allem die ebenfalls zahlreichen, zum Teil in den Fels getriebenen Hohlwege und Stützmauern von diesen Weg, der wohl kaum den Namen Straße verdiente .

\*\*\* \*\*





## GOTTHARDROUTE

### Von Saumwegen, Straßen und Basistunneln

Einstmals sagte man über den Gotthard, er sein kein Paß, sondern ein Berg - heute ist der Gotthard auch kaum als Paß zu bezeichnen, allerdings auch nicht mehr als Berg, sondern, als eine Route . Kein Übergang der gesamten Alpen, wird von so vielen Wegen, über- und durchzogen, wie der Gotthard . Dabei gehört der Gotthard zu den eher jüngeren Übergängen der Alpen, er und seine Wege haben gerade mal 800 Jahre Verkehrsgeschichte gemacht . Nur ein Bruchteil der Zeit, gegenüber beispielsweise dem Montgenèvre oder Brenner . Dennoch ist auch die Gotthardroute, die am Vierwaldstädter See beginnt und in Bellinzona endet, eine alte Verbindung, die aber für lange Zeit kaum Bedeutung aufwies, das änderte sich erst im hohen Mittelalter und noch mehr, zu Ende des letzten Jahrhunderts . Auf Grund seiner enormen Bedeutung hat die Gotthardroute die meisten Ausbauten erfahren, es gibt einen Weg, zwei Straßen, eine Autobahn, eine Eisenbahn und ein Ende ist noch nicht abzusehen, weiterer Ausbau geplant, ein neuer Basistunnel ist in Bau .

Noch zu Beginn der Neuzeit glaubte man das Gotthardmassiv sei das höchste Gebirge der Alpen, es war Julius Caesar persönlich, der dies Gerücht begründete . Es brauchte dann noch bis zum Ende des 18.Jh. bis sich die Wahrheit über die Höhe des Gotthards durchzusetzen begann .

Um das Massiv des Gotthards wurde die Region zur Alpenfestung der Schweiz, dem Kernstück des Reduit ausgebaut . Diese symbolische Bedeutung des Gotthards wurde besonders 1938-45 dafür genutzt den Gotthard zu einen 'Sternpunkt' der Schweiz auszubauen und aufzuwerten, um damit die unzertrennbare Einheit der Schweiz zu symbolisieren . Ein Symbol, welches noch heute besteht, und so werden die Festungsanlagen bis in jüngste Zeit nicht nur stetig genutzt, sondern auch weiter ausgebaut .

### **Sankt Gotthardpaß (2108m) \*\*\***

Zentralschweiz -> Tessin

Trassierung ; Alte Straße, ausgebaute Straße, viele Kehren (SG 2-3)

Neue Straße, gut ausgebaute Straße (SG 1)

Bereits den Römern war der St.Gotthard als Paß unter den Namen 'Adula Mons' bekannt, aber sie nutzten ihn kaum . Zwar war der Gotthard an sich stets passierbar, aber die Schöllenen Schlucht bildete ein derart schwer zugängliches Tor, so das man lieber andere Wege nutzte, um diese zu umgehen . Funde von römischen Münzen, die offensichtlich als Opfergabe dienten, zeigen aber dennoch eine geringe Nutzung an . Die Schöllenen umging man entweder dabei auf zahlreichen näheren Umwegen über anliegende Berghänge, an denen man ebenfalls Funde römischer Münzen machte bzw. oder man setzte seine Reise über die Pässe Furka und Oberalp fort, die zu Römerzeit zumindest einen Saumpfad aufwiesen . Darauf scheinen auch die bei Airolo und Madrano gemachten Funde römischer Artefakte, vor allem Fibeln und Keramik, hinzuweisen . Wahrscheinlich wurde aber der Gotthard weniger durch Handelsleute, als durch Strahler genutzt - dies waren Leute, die Bergkristalle suchten und förderten, eine in römischen Zeiten begehrte Handelsware die man an Gotthard und Furka reichlich finden konnte .

### **Der Saumweg**

Auch nach den Römern wurde der Gotthard gewiß begangen, unbekannt war der Paß nicht, aber den-noch nicht häufig begangen . Auf welche Initiative dann die Schöllenen gangbar gemacht wurde, ist unbekannt . Möglich das es auf eine private Initiative hin geschah, oder auf die eines lokalen Herrschers oder auf die des Kaisers persönlich . Denn der Staufer-Kaiser Friedrich II. ruft in Italien wutentbrannt aus, als er gegen seinen deutschen Konkurrenten den Welfen Otto antreten muß; 'Wer mir den Bätzberg da drüben überwinden könnte, der verrichtete Größeres als der größte Feldherr . Er schlug eine Brücke zwischen zwei Welten . In fünf Tagen von Mailand nach

## ALPENPÄSSE - GOTTHARROUTE

Basel ! Wer mir das ermöglichte, der könnte von mir alles verlangen !' Mit dem Bätzberg war der Umweg gemeint, den man nehmen mußte, um die Schöllenen zu umgehen . Da nur wenige Jahre später Friedrichs Wunsch erfüllt wurde, kann man wohl davon ausgehen, das sich wohl jemand den unendlichen Dank des Kaisers verdienen wollte, den dieser dann wohl scheinbar doch schuldig blieb .

Mit der Gangbarmachung der Schöllenschlucht im hohen Mittelalter begann der Aufstieg des Gotthards, der bis heute nicht abriß . Im 13 Jh. erhielt er dann auch einen mit Granitplatten gepflasterten Saumweg von bis zu drei Metern Breite, über den jährlich an die 12.000 Menschen zogen . Allerdings war der Saumweg nicht überall so breit, es gab zahlreiche Engstellen, ja ganze Passagen, wie bei Amsteg, in der Schöllenen, wo der Weg so schmal war, das sich Saumtiere nicht einmal begegnen konnten. Wie schon an der modernen Gotthardstraße, führten auch am alten Saumweg diese Engstellen zu starken Stauungen die immer wieder zum Stillstand der Handelskarawanen führten . Dennoch konnte der Gotthardsaumweg für das ausgehende Mittelalter als ein schon geradezu unvorstellbar komfortable Straße gelten . So entwickelte sich auch im spätem Mittelalter der Gotthardpaß schnell zu einen der bedeutendsten Alpenübergänge, da man über ihn relativ schnell aus dem Rheinland, nach Oberitalien gelangt . Zahlreiche Verträge der an der Gotthardroute gelegenen Orte, regelten den Saumverkehr erstmals im Jahre 1237, die Säumerordnung von 1383, geschlossen zwischen Uro und Livinen, ermöglichte bereits einen regelrechten Eilgutverkehr . Die Säumer hatten aber nicht nur das Transportmonopol inne, sie sorgten auch für den Unterhalt und Ausbau der Wege . Die Schaffung sicherer Wege, lag dann auch im ureigensten Interesse der Säumer, die dadurch letztendlich ihren Gewinn optimieren konnten . In der einst armen Gegend, entwickelte sich daraufhin bald ein gewisser Wohlstand von dem alle Seiten profitierten .

Seinen heutigen Namen erhielt er im hohen Mittelalter, nach dem im Jahre 1038 verstorbenen Bischof von Hildesheim, dem Heiligen Godehard, welcher im Jahre 1131 vom Papst heilig gesprochen wurde . Der alte römische Namen 'Adula Mons' war zu dieser Zeit längst vergessen, mittlerweile wurde er dann zeitweise auch als 'Mons Elvelinus' (Hoher Berg) bezeichnet, von den Italienern auch als 'Mons Ursare', benannt nach dem so Bärenreichen Urserental . Zu weilen wurde er auch als 'Mons Tremulo' bezeichnet, was soviel wie 'Zitterberg' heißt . Die kehrenreiche und abenteuerliche Trasse durch die Tremolaschlucht, erinnert noch heute an diese Bezeichnung .

Zahlreiche Prominente nutzten den Gotthard, unter ihnen besonders viele Kirchenfürsten, aber auch kleinere Geistliche und zahlreiche Pilger . Einige dieser Reisenden hinterließen aufschlußreiche und dramatische Reiseberichte, so der samländische Bischof Dietrich von Cuba der, als er über den Gotthard reiste, in seinem Rechnungsbuch unter dem 16.März 1473 über ihn schrieb; '... ueber den Gothart schentlichen bosen wegk, als ich en alle myn leptage (nicht) gewandelt byn'.

Dies zeigt, welche Gefahren der Weg, trotz aller Besserungen noch für lange Zeit bot . Allen Gefahren zum Trotz wurde der Gotthard wohl schnell vom Verkehr angenommen . Wohl geschah der Ausbau der Schöllenen unter lokalen Gesichtspunkten, aber der Gotthard lag einfach zu günstig, als das man ihn ungenutzt ließ . Die erste zuverlässige Nachricht über die Benutzung des Paßes stammt von einen Abt Albert aus Bremen aus dem Jahre 1236 . Ob ein anderer Kirchenmann, der Abt Martin aus einem Kloster bei Kolmar, bereits im Jahre 1205 den Gotthard nutzte, läßt sich auf Grund fehlender genauer Angaben in den Itinerarien, nicht mit Sicherheit sagen . Ebenso steht es um die Reise des Abt Emo aus Werum, der wie Abt Martin, sieben Jahre vorher, seine Rückreise über Como und Basel machte, was eine Nutzung des Gotthards zumindest wahrscheinlich macht . Vom Oxforder Chronisten Adam de Usk, welcher im März 1401 den Gotthard in einen Ochsengezogenen Schlitten bereiste, wird gar berichtet, das er sich an den gefährlichsten Stellen die Augen verbinden ließ, um nicht in die tiefen Abgründe am Wegesrand zu blicken .

Auch das Militär nahm den neuen Paß schnell an, bereits im Jahre 1240 eilen Schwyzer Soldaten über den Gotthard ihren Kaiser bei Faenza zu Hilfe . Zum Zwecke der Paßsicherung, erhielten die drei Waldstätten Uri, Schyz und Unterwalden schon 1231/40 den Status der Reichsunmittelbarkeit vom Staufer-Kaiser verliehen . Aus diesen Privileg entwickelte sich später die schweizer Eidgenos-

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

senschaft . Und schon kaum 50 Jahre nach Wegbarmachung der Schöllenen, hatte der Gotthard schon eine so große Bedeutung, das der Bischof von Chur Zollbefreiungen an seine Kollegen in Luzern (1278) und Zürich (1291) verlieh, um die Frequenzen am Septimer zu erhalten . Die in Luzern konzentrierten Gotthardzölle von Hospental bis Reiden, ergaben zu Beginn des 14.Jh. im Durchschnitt 784 Pfund Silber Basler Währung und waren damit eine Haupteinnahmequelle der habsburgischen Verwaltung . So waren es auch die Habsburger, die den Gotthard in seinem ersten hundert Jahren umfangreich förderten . Sie waren es wohl auch, die einen sukzessiven Ausbau des Gotthardweges, der zu Beginn des 14.Jh. erwähnt wird überhaupt erst initiierten . Vorher war der Gotthardweg wohl mehr eine Reihe von mehr oder weniger gut unterhaltenen 'Gemeindewegen', die zum Teil schon sehr alt waren .

## Die Verkehrsbedeutung

Wenn auch die Sommermonate den Verkehr über den Gotthard begünstigten, so waren doch die Wintermonate für die Säumer die lukrativsten . Sie konnten im Winter einen von zwei Ochsen gezogenen Schlitten nutzen, mit dem sie bis zu 12 Zentner transportieren konnten, viermal so viel wie im Sommer, wo Saumtiere höchstens 3 Zentner tragen konnten . Aber auch wenn der Gotthard am Ende des Mittelalters eine gewichtige Bedeutung für den internationalen Handelsverkehr darstellte, war der Handelsverkehr deutlich geringer, als man ihn sich zuweilen heute vorstellt . So ist bekannt das im Jahre 1500 der Jahresdurchschnitt des Gotthard-Transits bei 850 Saum, also etwa 170 Tonnen lag. Wenn man bedenkt das eine Säumerkolonne zwischen 20-40, ja oft genug 50 Saum transportierten, kann man sich vorstellen wie viele Tage, ja Wochen man warten mußte, bis wieder eine Säumerkolonne den Gotthard passierte . Im 16.Jh. stieg der Verkehr zwar weiter an, aber auch jetzt noch dauerte es mehrere Tage, bis wieder gesäumt wurde .

Mit Beginn der Neuzeit zeigen sich schon die ersten Auswirkungen des beginnenden Kapitalismus, der Handelsverkehr wird immer sprunghafter und wechselnder . Dies betrifft nicht nur die allgemeinen Handelszahlen, sondern auch welchen Weg man den Vorzug gab, im Mittelalter war man ja diesbezüglich doch eher recht stur . Zum Ende des 16.Jh. bricht der internationale Handel über den Gotthard für ein, zwei Jahrzehnte fast vollständig zusammen, besonders der Splügen soll in dieser Zeit den Verkehr vom Gotthard abgezogen haben . Aber auch andere Pässe, wie der San Bernardino oder der Albrun, später auch der Simplon hatten daran wohl ihren Anteil . Nach einer kurzen Phase des Wiederaufblühen, läßt das Fortdauern des Dreißigjährigen Krieges den wieder an Bedeutung verlieren . Als Gradmesser dessen können die Eintragungen der Zollstellen von Basel und Luzern dienen, die am Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 kaum noch 20% von denen von 1619 betragen . Deutschland war damals zu ausgeblutet, als das der Handel Italiens mit Deutschland blühen konnte . Das änderte sich mit den Friedensschluß sprunghaft und 1655 konnten wieder neue Rekordwerte im Handelsverkehr verzeichnet werden, bevor es wieder einmal kurzzeitig mit diesen abwärts geht .

In der Ödniss der Paßhöhe soll schon zu Zeit des frühen Paßverkehrs eine Kapelle gestanden haben, wer sie errichtete, ist genauso ungewiß, wie deren Alter . Bei Ausgrabungen im Keller des alten Hospizbaues auf der Paßhöhe, fand man Reste dieser Kapelle, deren steinerne Grundmauern wenigstens bis in die karolingische Zeit zurückreichen, ein weiterer Vorgängerbau ist aber auch möglich . Die Kapelle, und auch eine Sust auf der Paßhöhe, werden jedenfalls erstmals erwähnt in einen am 12.August 1331 geschlossenen Friedensvertrag zwischen Urseren und Livinen . Wer diese Bauten errichtete ist aber unklar, der Mailänder Erzbischof soll sie im Jahre 1230 zu Ehren des Heiligen Godehardus geweiht haben, nach dem der Paß dann auch seinen Namen erhielt . Es gibt aber auch Anhaltspunkte das bereits Jahr-zehnte zuvor die Mönche von Disentis hier eine Kapelle oder Unterkunft unterhielten und dort ebenfalls den Heiligen Godehardus verehrten .

Bald entstand als Herberge für die zahlreichen Rompilger, wie auch andere Paßreisende, ein Hospiz, für welches bereits in den Jahren 1431/32 eine Vergrößerung notwendig wurde . Das Hospiz auf der Paßhöhe, wird seit dem 17.Jh. von Kapuzinern geführt, die wegen des extremen Wetters, die Sondergenehmigung erhielten, Schuhe zu tragen . Die Kapuziner bauten das Hospiz, um ihren Glaubensgenossen den Weg von und nach Deutschland zu erleichtern, bald kümmerten sie sich aber auch um andere Reisende, vor allem aber arme um Rompilger . Noch heute stehen

## ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

die meisten Bauwerke dieses Hospizes, welche unter anderem als Hotel und Museum genutzt werden. Nachdem napoleonische Truppen das Hospiz übel geplündert hatten, zogen sich die Kapuziner 1830 aber endgültig zurück, 1841 übernahm der Staat das Hospiz. Vom Ende des 18. Jh. ist ein Bericht überliefert, in dem über die Bewirtung von mittellosen Paßreisenden berichtet wird. So hatte der Wirt jedem mittellosen Reisenden ein Stück Brot, etwas mageren Käse und ein wenig süßen Wein zu geben, zur Mittagszeit gab es dann noch eine 'geschmalzte Suppe'. Auch gab man Nachtlager und nötigenfalls Pflege. Kranke wurden entweder vor Ort gesund gepflegt, oder wurden in die Spitäler in Hospental oder Airolo gebracht. Jährlich sollen um die 4000 arme Leute dermaßen verköstigt worden sein, in manchen Jahren sogar die doppelte Anzahl.

Ab dem 15. Jh. wird von einem zunehmenden Postverkehr über den Gotthard berichtet, der Anfangs allerdings noch unorganisiert war. Erst Kaiser Maximilian I. soll 1494 eine regelmäßige Botenlinie durch seinen Postmeister Franz von Taxis über ihn errichten lassen haben. Aber diese kann nicht lange bestanden haben, denn als 1499 der Schwabenkrieg ausbrach kämpften die Eidgenossen gegen den Kaiser. Spätestens ab 1564 besteht wieder eine Botenlinie, die diesmal von dem römischen Postmeister Giovanni da l'Herba eingerichtet wurde und in erster Linie Mailand mit Basel verband. Den ersten eidgenössenschaftlichen Postdienst schufen 1615 dann die Züricher Gebrüder Hess, einmal pro Woche schickten diese einen Läufer über den Gotthard nach Bergamo. In den Folgejahren wurden noch weitere schweizer und nicht schweizer Botendienste eingerichtet. Den wohl bekanntesten betrieb ab 1693 betrieb der Berner Post-unternehmer Beat von Fischer, der auch ein Postregal am Simplon besaß. Dieser richtete eine reitende Post über den Gotthard ein, welche bis in das Jahr 1832 Bestand hatte. Um den Post-, wie auch den Warenverkehr auch im Winter aufrecht zu erhalten, wurde ein Ochse mit einem an einen Seil hängenden schweren Baumstamm durch den Schnee getrieben, um den Schnee einigermaßen fest zu drücken, so dass er von Schlitten genutzt werden konnte. Die Trasse des Gotthardweges fand man dabei auf der gleichen Weise wie noch heute, man steckte im Sommer einfach lange Holzstangen in den Rand der Straße. Noch heute kann man an Gebirgsstraßen solche Stangen sehen, die dem Winterdienst, auch durch tiefsten Schnee sicher den Weg zeigen. Auch diese Art der Schneeräumung durch Ochse und Baumstamm, wurde noch lange genutzt, bis im 20. Jh. motorisierte Schneeräumfahrzeuge in den Einsatz kamen.

Der alte Saumweg aus dem Mittelalter wurde seit seiner Entstehung im hohen Mittelalter abschnittsweise stetig ausgebaut, so dass er ab Ende des 18. Jh. auch schon von Kutschen der Gotthardpost genutzt werden konnte. Noch gegen Ende des 17. Jh. wurde der Gotthardweg mit Granitrollsteinen und Gneisplatten gepflastert und zur Straße ausgebaut. Dabei verbreiterte man den Weg, wo immer es möglich war, auf 5m. Man nimmt an, dass mit diesem Bau auch erstmals ein bescheidener Fahrverkehr möglich wurde, der allerdings noch den eigentlichen Paßweg von Airolo bis Hospental, sowie die Schöllenen, ausschloß. Dennoch waren auch die nicht befahrbaren Bergstrecken für die damalige Zeit so gut ausgebaut, so dass sie durchaus die Bezeichnung 'Straße' verdienen. Daran ändert dann auch nur wenig, dass in der Tremola der Saumweg in Form eines steinernen Stufenweges angelegt wurde, eine in früheren Zeiten beliebte Methode um Höhenunterschiede schnell und trittsicher auszugleichen, war es doch den Saumtieren wie Trägern auf ihnen möglich, auf unmittelbarer Linie zu verkehren. Eben nur Wagenfahrten waren hier eher unmöglich, auch wenn es möglich erscheint, dass parallel zu den Stufenweg, es einen weiteren Weg gab, der zwar deutlich länger war, aber durch ein geringeres Gefälle ohne diese Stufen auskam. Denn von den Stufenweg wird noch Ende des 18. Jh. berichtet, so auf einen Stich aus dem Jahre 1780, zu Zeiten von denen erste Berichte einer Gotthardüberquerung mit den Wagen bekannt sind.

Den alsbald sich sprunghaft steigenden Erfordernissen des Verkehrs, wird der Gotthardweg mit seinen mittelalterlichen Standard, immer weniger gerecht. Erstmals im Jahre 1775 fuhr ein spleeniger Engländer, der Mineraloge Greville, über den Gotthard. Er hatte darauf bestanden, auf vier Rädern zu reisen. Um dies zu bewerkstelligen, hatte er eine Begleitung von 78 Mann, die an den schwierigsten Stellen die Kutsche zerlegten, um das Hindernis trugen und wieder zusammenbauten. Greville war aber nur eine Ausnahme, die meisten Reisenden zogen Pferd oder Sänfte vor, wenn sie nicht gar zu Fuß den Gotthard überquerten, nicht anders Johann Wolfgang von Goethe, der den Gotthard allein dreimal überquerte. Trotz aller Erschwernisse beschreiben die Reisenden, wie auch Goethe, den Verkehr, besonders den Warenverkehr, als überaus stark. Es

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

sollte dennoch ein paar Jahrzehnte andauern, bis sich die Verhältnisse am Gotthard besserten und der alte Saumweg, durch eine neue Straße ersetzt wurde. Reste des alten Saumweges kann man noch heute vielfältig überall im Gelände sehen, so in der Nähe des Hospiz. An einigen Passagen, wie an der Totenkapelle, kann man diese auch ohne weiteres begehen. Neuerdings werden die Reste der alten Saumwege, mit denen erster Straßenbauten, unter Zuhilfenahme einiger weniger Neubauten, zu einen historischen Wanderweg ausgebaut. Federführend zeigt sich dabei, wie auch an anderen ähnlichen Wegprojekten, das IVS - das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz.

## Die Kunststraße

Schon am Ende des 18.Jh. wurde klar, das der alte Gotthardweg verbessert werden mußte, 1772 war die Brennerstraße befahrbar ausgebaut, und 1805 folgte dann der Simplon. Dem Gotthard schadete dies aber erst einmal nicht, Grund war das der Verkehr zu dieser Zeit allgemein stark anstieg und Brenner bzw. Simplon sich faktisch in feindlicher Hand befanden. Nach dem Wiener Kongreß von 1815 sah die Situation völlig anders aus, den und der Verkehr nahm die besseren Wege, frei von jeder Politik und das war nicht mehr der Gotthard. Graubünden reagierte darauf schnell, in dem es den Bau der Straßen über den San Bernardino und Splügen initiierten. Der Kanton Uri der bisher immer einen Ausbau des Gotthards als nicht sehr wichtig ansah, beeilte sich nun einen Ausbau voranzutreiben. Nur war er erst einmal der Ansicht, das Ausbesserungen des Saumweges ausreichend wären. Diese erfolgten dann auch bald, zumal sie ohnehin notwendig wurden, nach den umfangreichen Zerstörungen, die an ihr durch die Kämpfe des russischen General Suworow gegen die Franzosen im Jahre 1799 entstanden.

Im ersten Drittel des 19.Jh. ließ der Verkehr über den Gotthard dennoch nach, die in dieser Zeit jüngst eröffneten Fahrstraßen über den San Bernardino, Splügen und Simplon, bildeten Dank ihres besseren Ausbaus wegen, eine überaus starke Konkurrenz. Allen Seiten war bald klar, das auch der Gotthard eine gut befahrbare Kunststraße benötige, besonders der Kanton Tessin war dabei die treibende Kraft. Nach dem Uri sich der finanziellen Unterstützung Luzerns und Basels zusicherte, beschloß die Landgemeinde von Uri im Mai 1818 den Bau einer Fahrstrecke Amsteg-Göschenen. Nach ausführlichen Vermessungsarbeiten, begannen am 6.Juni 1820 die Bauarbeiten durch ein Tessiner Unternehmen, welche 1826 abgeschlossen waren. Uri hatte aber ziemlich überstürzt den erst besten Bauunternehmer gewählt, welcher die Arbeiten sehr schlecht ausführte. So rutschten schon nach wenigen Jahren Trassen ab, oder stürzten gar Brücken ein. Die Folge war das später zahlreiche Abschnitte noch einmal neu erbaut werden mußten, um überhaupt etwas von dieser Straße zu haben. Von 1828 bis 1830 baute Ingenieur Columbara, ebenfalls Tessiner, die Straße von Hospental bis zur Kantonsgrenze. Zur selben Zeit erbaute man auch die Straße durch die Schöllenen und die Tremolastraße, wobei sämtliche Straßen völlig neu trassiert wurden. Die Straßen Andermatt-Hospental, Flüelen-Amsteg und Airolo-Chiasso waren bereits zu Beginn des 19.Jh. hinreichend ausgebaut, so das hier erst einmal kaum weitere Bauarbeiten erforderlich waren. Da die Axenstrasse noch nicht erbaut war, übernahmen auch weiterhin Kähne, ab 1837 auch Dampfschiffe den Verkehr von Flüelen nach Luzern, über den Vierwaldstätter See.

Auf der 'neuen' Gotthardstraße konnten bei einer Breite zwischen 7,5m und 5,5m nun mehr auch Fuhrwerke bequem fahren, sich sogar gefahrlos kreuzen. Anders wie bei der Simplonstrasse wurde aber bei der Gotthardstraße auf den Bau von Galerien oder gar Tunnel größtenteils verzichtet, nur einige neue Brücken und zahlreiche Rampen, mit ihren Stützmauern wurden erforderlich. Die Meisterleistungen der Straßenbauer sind dann auch in der Schöllenschlucht zu suchen, wie auch an der mit 46 Kehren ausgestatteten Tremolastraße, die von der Paßhöhe in das tessiner Val Tremola führt. Die moderne Kunststraße seit ihrer durchgängigen Fertigstellung im Jahr 1830 rege angenommen, 1835 gab es noch zwei Postkurse die Woche, ab 1849 waren es dann schon täglich ein Doppelkurs. Man entschloß sich daher sogar auch die Gotthardstraße, wie schon früher den Saumweg, unter Einsatz größerer Geldmittel den ganzen Winter befahrbar zu halten, was zu einen sprunghaften Anstieg der Reisenden führte. Ab 1842 richtete man auch eine Eilpostverbindung ein, die mehrspännige Kutsche befuhr die Strecke von Como nach Flüelen in knapp 23 Stunden, die 1849 in den Besitz der eidgenossenschaftlichen Post kam. Im Jahre 1857 nutzten 29.027 Postreisende den Gotthard, die drei Bündener Pässe San Bernardino, Splügen und

## ALPENPÄSSE - GOTTHARROUTE

Julier brachten es zusammen auf nur 19.117 Postreisende . Trotz der Vielzahl der Reisenden, war aber die Eilpost größtenteils ein Defizitgeschäft, bei dem die Postverwaltung erhebliche Mittel zuschießen mußten . Dabei muß man sich vergegenwärtigen, das in dieser Zeit die etwa 50-stündige Kutschfahrt von Basel nach Mailand 68,60 Franken kostete, was einen heutigen Gegenwert von rund 12.000 SFr. entspricht .

Mitte des 19.Jh. zeigte sich dann die Gotthardstraße in einen einigermaßen guten Zustand, jetzt waren vor allem die alten Säumergenossenschaften ein Hindernis für einen funktionierenden Paßverkehr, den sie besaßen faktisch immer noch das Transportmonopol . Es kam immer wieder zu Verspätungen, nicht nur wegen Lawinen oder Erdbeben, sondern weil die Säumer nebenher eben auch Bauern waren, die ihre Landarbeiten zu erledigen hatten . Besonders im Sommer kam es daher zu starken Staus beim Warentransport . Die gewerblichen Spediteure, die zumeist aus dem Tiefland kamen zogen daraus natürlich ihren Profit und unterminierten das alte Saumsystem so stark, das es bald zerfiel .

Eine Reise über den Gotthard war aber immer noch ein beschwerliches Unternehmen, besonders im Winter, und daher gab es bald wieder Forderungen und auch Projekte, zu einen erneuerten Ausbau der Gotthardstraße . So sah man ein neues Stück Straße mit Tunnel und Galerien in der Tremola vor, sowie den Bau zahlreicher Galerien . Dieses Projekt versank dann aber mit den Bau der Gotthardbahn wieder in der Versenkung .

Als 1882 die Gotthardbahn eröffnet wurde, verlor die Gotthardstraße regelrecht über Nacht, für ein paar Jahrzehnte, an Bedeutung . Waren es noch vor dem Ausbau des Gotthards 1820 nur 15.000 Reisende gewesen, die ihn überquerten, so waren es 1880 allein mehr als 60.000, die die Postkutsche, zumeist immer sicher und zuverlässig, über den Paß brachten . Noch heute kann man mit dem Postbus, den Paß befahren, dies aber nur auf der 'neuen' Gotthardstraße . Für Nostalgiker besteht aber die Möglichkeit mit einer historischen Postkutsche, auch die alte Paßstraße zu erleben . Interessanterweise hatte man 1909 versuchte den Gotthard mit der Wiedereinführung eines Postkutschenverkehrs wieder zu beleben . Aber die großen Tage der Postkutschen waren schon längst vorbei, im Schatten der Eisenbahnen, trat das Kraftfahrzeug seinen Siegeszug an . Und die Trassierung der Gotthardstraße sollte sich bis in die 50er Jahre hinein, für den Autoverkehr als hinreichend ausreichend erweisen .

Im Juli 1902 befuhr auch erstmals ein Kraftfahrzeug den Gotthard . Es war ein Otto Julius Birnbaum, der 1902 vom Berliner Verlag 'August Scherl' einen 8-PS Wagen Typ 'Adler', samt Fahrer zur Verfügung gestellt bekam . 1902 war der Gotthard der vermeintlich einzige Schweizer Paß, für den eine Nutzung mit Motorwagen nicht verboten war . Die Erlaubnis dazu war noch jung, vereinzelt Versuche den Paß mit Kraftwagen nun zu bezwingen, waren kläglich gescheitert . Birnbaum bezwang mit seinem 'Adler' den Gotthard und bewältigte die 136km lange Strecke von Bellinzona nach Brunnen in 9 Stunden . Über diese Fahrt wußte Birnbaum auch eine lustige Anekdote zu erzählen .

Birnbaum kam gerade in Göschenen an, als ihn ein 'riesenhafter' Polizist den Weg versperrte und rüge befahl 'Anhalte ! Uschiege !', nach einen höflichen Protest Birnbaums folgte er erst der Anweisung, dann den Polizisten in sein Revier . Dort erfuhr er, das die Polizei in Andermat ein Telegramm gesandt habe 'Automobil hier durchgefahren; unmöglich es aufzuhalten . Stellt es und verfügt nach Gesetz !' Birnbaum fragt darauf belustigt ob den das befahren des Gotthards nicht erlaubt sei, worauf ihn der Polizist antwortet 'Doch, das ist erlaubt und es ist auch erlaubt, im Kanton Uri zu fahren . Ja, aber es ist nicht erlaubt von Andermatt nach Göschenen zu fahren .' Es stellte sich heraus, das der Kanton Tessin das befahren des Gotthards erlaubt hatte, aber nicht der Kanton Uri das befahren der Schöllenen . Ob der Verwegenheit Birnbaums, in Andermatt keinen Ochsen vor sein Kraftwagen gespannt zu haben, mußte er 20 Franken Strafe zahlen, worauf er seinen Weg fortsetzen durfte . Mit auf den Weg gab der Göschener Polizist noch den Rat, auf Urner Boden ja nicht schneller als Schrittgeschwindigkeit zu fahren, oder in jenem Falle sechs Franken Buße zu zahlen .

Es war das Kraftfahrzeug und der in dessen Folge aufkommende Massentourismus, der spätestens in der Zeit nach dem 2.Weltkrieg den Gotthardpaß wieder aufwertete . Dies aber in Ausmaßen die die alte Gotthardstraße immer unzulänglicher werden ließ . Daran änderte auch nicht

## ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

viel, das man die Tremolastraße und einige andere Teilstücke zwischen 1937 und 1941 nun mit Granitsteinen pflasterte, denn die restlichen Fahrbahnteile wiesen noch weiterhin einen Naturbelag auf. Auch führte man in den 30er Jahren einige wenige kurzer Neutrassierungen aus, hauptsächlich um bisherige Bahnübergänge über die Gleise der Gotthardbahn aufzuheben. Ebenfalls führte man die Möglichkeiten der Mitnahme von Kraftfahrzeugen durch den Gotthardbahntunnel ein. Ab 1924 wurden erstmals Automobile als Reisegepäck mitgenommen, 1930 waren das schon rund 3600 Stück pro Jahr, bis zur Eröffnung des San Bernardino- und des Gotthardautobahntunnels stieg der PKW-Transport auf der Schiene noch weiter an. Ähnliches entwickelte sich ab den 30er Jahren auch im Straßengüterverkehr, der im Gegensatz zum PKW-Verkehr den Huckepackverkehr das ganze Jahr über nutzte. Dennoch konnte die alte Gotthardstraße dem wachsenden Verkehr nicht mehr Herr werden, eine neue Straße mußte her, eine mit einer zu großen Teilen völlig neuen Trassierung. Damit hat die alte Gotthardstraße auch für Touristen, sehr zu Unrecht, nur noch eine geringe Bedeutung. Nach dem die alte Tremolastraße 1967 für den Verkehr gesperrt wurde, durfte sie wieder ab Sommer '79 für den Autoverkehr genutzt werden, dies natürlich nicht ohne sie vorher wieder ausreichend befahrbar zu machen.

Aber nicht nur für den Verkehr fand der Gotthard Nutzung, sondern auch für das Post- und Telekommunikationswesen. Schon 1852 führte eine elektrische Freileitung für die soeben in der Schweiz eröffnete Telegraphie über den Gotthard, die 1882 durch ein Kabel ersetzt wurde, welches durch den Eisenbahntunnel führte. Im Jahre 1900 wurde parallel dazu auch ein Telefonkabel verlegt, welches 1979 durch ein Glasfaserkabel höchster Kapazität ersetzt wurde.

### Die 'Neue' Straße

Anders als bei anderen im 19. Jh. erbauten Fahrstraßen über einen Alpenpaß, reichte die über den Gotthard schon bald für den Autoverkehr nicht mehr aus. Noch vor dem 2. Weltkrieg wuchs die Rolle des Gotthard für den innerschweizer, wie auch internationalen Verkehrs an. Als dann nach dem 2. Weltkrieg Last-, wie auch Personenkraftwagen immer zahlreicher, wie leistungsfähiger wurden, reichte die kehlenreiche und zum Teil noch recht enge alte Gotthardstraße nicht mehr aus. Eine neue, kehlenarme und großzügig ausgebaute Straße mit einer völlig neuen Trassierung, aber immer noch ohne Scheiteltunnel, wurde errichtet, die alte Straße über den Gotthard verlor damit an Bedeutung. Ab 1953 begann Uri mit den Vollausbau der Schöllenen, das Urner Loch wurde ausgebaut und eine neue Teufelsbrücke errichtet, anschließend ging man gleich an die eigentliche Paßstraße. Im Sommer 1967 konnte bereits der erste Teil der neuen Tremolastraße eröffnet werden, die restliche Tremolastraße, unterhalb der berühmten Tremolaschleife, konnte aber erst 1977 vom Verkehr genutzt werden. Die neue Tremolastraße umgeht mit ihrer neuen Trasse, den 13 Brücken, einen Tunnel und ihren langen Lawingalerien, die alte Tremolastraße recht großräumig. Nachdem schon 1969 ein Provisorium erbaut wurde, konnte im Sommer '83 auch als letztes Teilstück der neuen Gotthardstraße, eine Umfahrung von Andermatt dem Verkehr übergeben werden.

Aber auch diese neue Gotthardstraße war nur eine Zwischenlösung, zumal sie im Winter für einige Monate gesperrt werden mußte, was Autofahrer dazu zwang die Zugverladung der Gotthardbahn in Anspruch zu nehmen. Der Autoverkehr mit seinen Anforderungen war dem Straßenbau weiterhin eine Nasenlänge voraus. So währte die Blüte der Neuen Gotthardstraße nur kurz. Es zeigte sich als deutlich, das ein zumindest ein Scheiteltunnel her müsse. Im Jahre 1960 wurde dann der gleichzeitige Bau eines Basistunnel für die Bahn und eines für die Straße vorgeschlagen. 1963 wurde vorgeschlagen nur einen neuen Eisenbahntunnel am Gotthard zu bauen und nach dessen Fertigstellung den alten Bahntunnel zu einen Straßentunnel umzubauen. Aber Studien zeigten, das auch dies nur eine Interimslösung wäre, ein grundsätzlicher Schritt mußte am Gotthard getan werden. Und so geschah es, das nach nicht mal zwei Jahrzehnten auch die Neue Gotthardstraße an Bedeutung verlor, als mit der Eröffnung des Autobahntunnels unter dem Gotthard, eine wintersichere und bequem befahrbare Verbindung geschaffen wurde, die ausreichend Erweiterungsmöglichkeiten bot, sofern der Bedarf dies verlangte.

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

## Die Gotthardautobahn

Bereits 1955 begann man den Bau der Gotthardautobahn, noch war man aber noch eine erhebliche Wegstrecke vom Paß entfernt, nur langsam näherten sich die Teilstücke der Autobahn dem Gotthard . Erst nach dem der Gotthardbasistunnel bereits ein paar Jahre eröffnet war, konnte 1986 die Autobahn in gesamter Länge genutzt werden . Von den 329km Gesamtlänge, gelten aber nur 94km als eigentliche Alpenstrecken .

Nachdem alle politischen Bedenken aus dem Weg geräumt wurde, begannen 1960, noch während der Ausbau der Gotthardstraße in vollem Gange war, die ersten Planungsarbeiten mit den Ausschreibungen für die ingenieurtechnischen Wettbewerbe . Anfangs gab es Dutzende Projekte, mit hunderten Einzelplänen und zig Alternativen, später kristallisierten sich aber doch vier Varianten heraus . Zwei betreffs eines 7,2km (Gamsteg/Mätterli-Motto Bartola; Scheitelhöhe ca.1600m) bzw. 10,5km (Hospental-Albinasca/ Bedrina; Scheitelhöhe ca.1400m) langen Scheitel-tunnel, und zwei betreffs eines 16,4km bzw. 43,3km langen Basistunnel . Letztere Variante wollte man aber aus verkehrspolitischen, wie auch psychologischen Gründen, allein der Eisenbahn vorbehalten . Die beiden ersten Varianten hätten hingegen Abstriche an der Wintersicherheit und wohl auch umfangreiche Brückenbauten an den Rampen zur Folge gehabt . So entschied man sich für die Variante des 'Kleinen Basistunnel' . Nebenher erwog man auch die bestehenden Bahntunnel auszubauen um sie für eine leistungsfähige rollende Landstraße zu nutzen . Und es gab ein Projekt erst einmal einen Basistunnel für die Bahn zu bauen, um dann den alten Bahntunnel, zu einen Straßentunnel auszubauen . Man erwog kurzfristig sogar einen Superbasistunnel von Amsteg nach Gironico zu bauen, der nicht nur die Bahn, sondern auch die Autobahn aufnehmen sollte . Die Belüftung des Straßentunnel sollte dabei mittels des Bahntunnels erfolgen, was aber als zu unsicher verworfen wurde .

Aber kaum das man sich für die Variante des kleineren Basistunnel entschieden hatte, intervenierten die Urserentaler, die befürchteten durch einen Basistunnel vom Verkehr abgeschnitten zu werden . Sie brachten auch Kosten- und Zeitersparnisvorteile durch ihre kürzere und höhere Variante zur Sprache und versuchten die das Basistunnelprojekte schlecht zu machen . Zwar sollte sich später dann zeigen, das einige dieser Prognosen tatsächlich ihre Erfüllung fanden (insbesondere das Überschreiten des Bauzeit- und Kostenvoranschlages) letztlich konnte man sich aber nicht durchsetzen .

Am 10.September 1969 wurde mit den Bauarbeiten bei Göschenen begonnen, in Anlehnung an die bewährte erste Phase des Simplon-Eisenbahntunnelbaus wurde ein Zweiröhrentunnel geplant, von dem zunächst nur eine Röhre ausgebaut wurde . Die zweite Röhre wurde mit einen Röhrenabstand von 30m, nur als Sohlstollen mit einen 6qm großen Querschnitt errichtet und diente beim Bau, wie auch danach als Sicherheitsstollen . Der Ausbau der zweiten Röhre erfolgte bis heute nicht, dies vor allen auch des-wegen weil der Bau der einen Röhre schon genug Schwierigkeiten machte . So mußte nicht nur der Eisenbahntunnel unterquert werden, man mußte auch den verschiedensten geologischen Schichten Herr werden, was zur Folge hatte, das man moderne Tunnelbohrmaschinen nur bedingt anwenden konnte . Einzelne Tunnellose wurden nicht nur im Teilaushub, sondern sogar in der 'Deutschen Bauweise' erstellt . Da der Baufortschritt trotz allem zu wünschen übrig ließ, trieb man den Tunnelbau noch von zwei weiteren Stellen voran . So im Nordabschnitt vom bereits abgeteuften Lüftungsschaft Hospental und im Südabschnitt vom Sicherheitsstollen, der einen deutlichen Vorsprung zum Hauptstollen hatte und in der Trassierung später zur Haupttunnelachse durchstoßen wurde . Am 16.Dezember 1976 erfolgte dann endlich der Durchstich des Hauptstollens, der anders als bei den großen Tunnelbauten im vorherigen Jahrhundert kaum noch eine Schlagzeile Wert war .

Abweichend von der Tunnelgeometrie der meisten Eisenbahntunnel, hat der Gotthardstraßentunnel keine gerade, sondern eine S-förmig geschwungene Trasse. Dies hat vor allen verkehrspsychologische Gründe, einmal verkürzt es optisch den Tunnel für den Autofahrer, andermal schützt es ihn vor ungewollter Blendwirkung . Ohne diese 'Kurve' wäre der Tunnel nur 15.455m lang, so ist er aber 16.322m lang, dazu kommen noch 596m galeriegeschützter Autobahn, die die Gesamtlänge des Tunnels auf 16.918m verlängern . Der Kunstgriff mit den Einbau der Kurve im Tunnel sollte sich auf Fahrverhalten und Sicherheit so positiv auswirkte, das er später auch an



# ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

anderen Tunneln Anwendung fand . Um den Tunnel, der gleichzeitig bis zu 490 Kraftfahrzeuge aufnehmen kann, auch zu entlüften, mußten vier Lüftungsschächte durch den Fels gebohrt werden . Da auf dem Südteil des Tunnels diese in größeren Abstand von einander liegen, wurde der dortige Tunnelabschnitt mit einen 20% größeren Querschnitt der Röhre versehen.

Der zweibahnige Autobahntunnel konnte am 5.September 1980 dem Verkehr übergeben werden, als längster Straßentunnel der Welt . Seine Scheitelhöhe liegt bei 1171m, die des Südportal bei 1145m und des Nordportals bei 1080m, also fast 1000 Meter unter dem eigentlichen Paß und noch ein paar hundert Meter mehr, unter dem Gotthardmassiv . Allerdings stellt er bisher faktisch nur ein Provisorium dar, weil bisher noch nicht die geplante zweite Röhre ausgebaut wurde . Daher ist in den Spitzenzeiten immer wieder mit Staus zu rechnen und so geschieht es wieder zunehmend, das gerade PKW-Fahrer auf die Gotthardstraße ausweichen, sie umgehen damit nicht nur den Stau, sie erfahren damit auch das schönere Fahrerlebnis . Die ursprünglich budgetierten 306 Mio.SFr. haben sich mit schließlich 686 Mio.SFr. mehr als verdoppelt, wobei allerdings nahezu die Hälfte der Mehrkosten auf die allgemeine Teuerung, der Inflation, verfiel . Schon vor Baubeginn hatte man erwogen die schweizer Bundesverfassung zu ändern um eine Maut für die Tunnelbefahrung erheben zu können . Man verwarf aber diesen Gedanken wieder, führte aber einige Jahre später eine allgemeine Autobahngebühr ein .

Als letztes Teilstück der Gotthardautobahn, war der Ausbau der Autobahn bis Biasca erfolgt . Dort hatten mehrere äußerst schwierige Geländeabschnitte zwischen Rodi und Giornico, den Erbauern der Autobahn erhebliche Kopfschmerzen bereitet . Diese nicht genug, machten auch die Einwohner von Faido den Planern das Leben schwer, da der ursprüngliche Plan die Autobahn hier auf der Talnordseite gesehen hätte, was halb Faido zerstört oder zumindest verschandelt hätte . Man einigte sich und überwand dieses schwierige Gelände dann mit einigen Tunnelbauwerken und einer 1985 vollendeten gewaltigen doppelten Stahlbetonbrücke auf der südlichen Talseite . Ein Jahr später konnte auch das letzte Teilstück der Gotthardautobahn fertiggestellt und diese in voller Länge genutzt werden .

Seitdem hat sich der Gotthardtunnel bewährt und ist ein nicht mehr wegzudenkendes Teilstück im innereuropäischen Verkehr . Um so schlimmer für diesen die Folgen, wenn der Tunnel seine Funktion nicht mehr wahrnehmen kann . Dies war für einige Monate so, als es am 24.Oktober 2001 im Gotthardtunnel zu einer Frontalkollision zwischen zwei Lastwagen kam, bei der 11 Personen ums Leben kam . Dieser Unfall war Teil einer Kette von Tunnelkatastrophen, die allesamt die selben Ursachen, wie Folgen hatten. Wie im Gotthard, so zuvor auch im Mont-Blanc-Tunnel und später auch im Tauerntunnel, hatte man zwar immer eine zweite Röhre geplant, aber diese letztendlich nie gebaut . Beide Seiten des Verkehrs mußten sich eine Tunnelröhre teilen und teilen sie sich noch heute . Zwar wurden nach den Tunnelkatastrophen bei allen betreffenden Tunneln die Rufe nach dem Bau der zweiten Röhre lauter als je zuvor und auch von politischer Seite gab es umgehend entsprechende Versprechen, aber außer zu Verbesserungen der Sicherheitstechnik, wurden keine nennenswerten Schritte mehr unternommen . Drei gleichartige Katastrophen in dem gleichen Zeit-raum, dazu noch ein paar ähnlich gelagerte Unglücke kleineren Ausmaßes, bei denen Menschen ihr Leben verloren, der Wirtschaft immense Ausfälle durch den Ausfall der Tunnel zu beklagen hatte, die vermeidbaren Schäden an den Tunnelanlagen, aber die Politik tut nur, was sie immer tut - nichts außer schöner Worte .

## Die Gotthardbahn

### Wie alles begann

Schon bald nachdem die in den 40er Jahren des 19.Jh. die ersten schweizer Eisenbahnen entstanden, wurde der Wunsch wach, eine Alpenbahn zu bauen . Dabei war man sich anfangs gar nicht so im Klaren, wo diese Bahnstrecke verlaufen sollte, und es sollte einige Zeit dauern, bis man immer mehr die Gotthardbahn dazu in Gespräch brachte .

## ALPENPÄSSE - GOTTHARROUTE

So wurde im Jahre 1853 in Luzern eine 'Gotthardkonferenz' betreffs des Baus einer Bahnverbindung über den Gotthard einberufen, zu dem die verschiedensten, interessierten Kreise eingeladen wurden. Anfangs sah es dann auch gar nicht so gut aus für den Gotthard, viel besser sah es um das alte Lukmanierprojekt aus, selbst eine Gemmi- oder Grimselbahn erschien erfolgreicher. Nachdem dann eine unabhängige Gutachterkommission offen für den Lukmanier optierten, schien der als unbezwingbar geltene Gotthard endgültig verloren zu haben. Aber der technische Fortschritt wuchs schnell, und der Gotthard war in seiner Lage einfach zu verlockend und somit tagten die Experten ein zweites mal und diesmal entschieden sie sich für den Gotthard! Die Gründe des Meinungsumschwungs sind vielfältigster Natur, sie reichen von internationalen Erwägungen, bis hin zu kantonalen Eifersüchteleien. Besonders die Städte Basel, Luzern und Zürich, gaben letztendlich den Ausschlag, weshalb auch 1860 in Luzern ein Gotthard-komitee gegründet wurde, welches eine Trasse ausarbeiten sollte. Aber noch favorisierten die verschiedenen schweizer Interessengruppen, die verschiedensten Varianten - praktisch hatte jede Gruppe, ihr eigenes Projekt. Die Westschweizer wollten die Simplonbahn, die Berner die Grimsel- oder Gemmi-bahn, und die Ostschweizer hatten gleich mehrere Projekte in der Tasche. Die endgültige Entscheidung sollte aber weniger in der Schweiz, sondern mehr im Ausland fallen, und zwar in Deutschland und Italien.

Im Zuge der Einigungskriege die Deutschland und Italien gegen Österreich, wie auch Frankreich führten, verstärkte sich der Ruf, nach einer beide Länder verbindenden Eisenbahnverbindung, die Österreich und auch Frankreich umging. In Frage dabei kam zwar nur eine Bahnverbindung durch die Schweiz, aber sonst gab es gleich eine Reihe von Trassierungsmöglichkeiten. Sie reichten von Routen über den Splügen (dieser seitdem seit 1959 Chiavenna zu Italien gehört), San Bernardino, Lukmanier, Gotthard bis zum Grimsel, nach Jahren des Hin und Her, entschloß man sich für die kürzeste Variante, die entlang der bereits bedeutenden Gotthardroute. Alleine war die damals eher arme Schweiz zum Bau der Gotthard-bahn nicht in der Lage und so mußte Finanzhilfe aus dem Ausland her.

Als Ergebniss der Berner Gotthardkonferenz vom September 1869 vereinbarte man, das den Bau der Gotthardbahn die schweizer Seite mit 45 Millionen Franken subventionieren sollte, weitere 20 Millionen Franken sollte Italien und das im werden begriffene Deutsche Reich zuschießen. Weitere 102 Millionen Franken sollten auf dem Kapitalmarkt beschafft werden. In den Jahren 1870 und 1871 wurden entsprechende Staatsverträge ratifiziert und eine 'Gotthardbahn-Gesellschaft' gegründet.

### Der Gotthardtunnel

Ganze 70 verschiedene Projekte erhitzen seiner Zeit die Gemüter - mit unzähligen Spitzkehren, Seilzügen oder anderen, zum Teil recht 'exotischen' Varianten sollte der Gotthard bezwungen werden. Anders als in anderen Ländern, wie in Südamerika, entschloß man sich aber für die Radikallösung, den Basistunnel. Auf erste Erfahrungen die man am Fréjustunnel machte, konnte man nun auch hier bauen, 85 Mio.SFr. sollte der Tunnel samt seinen Rampen kosten. Das war aber dann doch zu eng kalkuliert, denn am Ende schlug allein der Tunnel mit 66 Mio.SFr. zu Buche, die ganze Gotthardbahn mit gar dem vierfachen. Dazu kamen noch weitere Millionen die man in der Folgezeit benötigte um Bahn und Tunnel weiter auszubauen und mit einen zweiten Gleis zu versehen. Die anfänglichen Planungen sahen zwar Anfangs noch den gleichzeitigen Bau zweier Gleise vor, aber wegen der Kostenexplosion am Bau, errichtete man erstmal nur ein Gleis, und erst Jahre später das andere. So entstanden insgesamt gewaltige Beträge, besonders wenn man sich vergegenwärtigt, das eine Tunnelpassage noch 1910 nur zwischen 1,35 und 2,70 SFr. kostete! Um den Bau der Gotthardbahn dennoch finanzieren zu können, wurde es immer wieder redimensioniert - so beschloß man die Bahn nur eingleisig zu bauen, nur die notwendigsten Bauten zu erreichen und verzichtete vorerst auf eine Reihe von Zubringerlinien, wie der Ceneri-Bahn. Zwar bestand im Süden bereits Anschluß an das italienische Eisenbahnnetz über Luino, dennoch war der vorläufige Verzicht auf die Ceneribahn für die Schweizer ein innenpolitisch schwer verkraftbarer Brocken.

Um den Bau des Gotthardtunnel bewarben sich mehrere Unternehmen, Zuschlag erhielt das Bauunternehmen Louis Favre, der mit der Gotthardbahn einen rückblickend betrachtet wahnwitzigen

## ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

Vertrag schloß . Bei einer Preisvereinbarung von 55.854.000 Franken für den kompletten Tunnel, übernahm der Bauunternehmer sämtliches Risiko, sogar inklusive geologischer Unwägbarkeiten . Neben eine Kaution von 8 Millionen Franken, die Favre vor dem Bau zu hinterlegen hatte, drohte ihm eine Vertragsstrafe von 5000 Franken pro Tag im ersten halben Jahr und 10.000 Franken pro Tag in der folgenden Zeit, wenn die Bauzeit von acht Jahren überschritten würde . Im Falle einer vorzeitigen Fertigstellung galten die gleichen Beträge als Prämie .

Favre konnte die Bedingungen letztlich nicht erfüllen, da er die notwendigen Sicherheiten zu niedrig kalkulierte . Aber als er mit seiner Arbeit begann hatte er jeden Grund zu Optimismus, er baute nicht nur auf Erfahrungen beim Bau des gerade fertiggestellten Fréjustunnel, sondern er konnte auch einen Großteil der bestens eingearbeiteten Mannschaften, vorwiegend italienische Mineure, aber auch eine Anzahl der dortigen Ingenieure verpflichten . Auch kaufte er jede Menge des dortigen Tunnelmaterials auf - zu überhöhten Preisen allerdings, denn die Italiener sind sauer, das sie selbst den Tunnel nicht bauen dürfen . Dennoch lagen die Bedingungen anders als beim Fréjustunnel, weniger weil der Gotthardtunnel länger war, sondern vor allem deswegen, weil das Gestein sich als deutlich härter erwies . Dies wußte Favre, sah aber dennoch wohl die Risiken zu optimistisch . Denn es erwies sich zwar als richtig, daß das Gestein härter war, aber es wies auch weiche Schichten auf, die immer wieder in den Tunnel hineindrückten . Auch das Bergklima war deutlich schwieriger als am Fréjus, dennoch hatte man großes Glück, den Jahrzehnte nach dem Tunnelbau stellte man fest, das man nur um wenige Meter eine gefährliche Lockermaterialschicht verfehlte, die eine Katastrophe zur Folge gehabt hätte, hätte man diese angeschnitten . Am später gebohrten Lötschberg hatte man dieses Glück nicht gehabt .

Die Bauarbeiten am Tunnel begannen am Südportal, welches in einer Höhe von 1145m lag, am 13.September 1873 und am 24.Oktober 1872 am 1109m hoch gelegenen Nordportal . Wegen des härteren Gesteins erwiesen sich die druckluftgetriebenen Bohrmaschinen als unzureichend, weshalb man zum Teil auch mit Dynamit den Stollen in den Fels trieb . Später kamen dann auch leistungsfähigere Bohrmaschinen zum Einsatz, aber kaum arbeiteten diese optimal, wurde man mit unterirdischen Quellen konfrontiert, die die Arbeiten abermals behinderte . Im Juli 1879 starb dann auch Favre bei einen Kontrollgang . Als der Ingenieur Gelpke der die Tunnelachse vermaß einmal während einer zehnwöchigen Krankheit seinen Pflichten nicht nachkommen konnte, wichen die Tunnelbauer versehentlich so stark von der Achse ab, das man sich um 30 Meter Höhendifferenz verfehlte . Fast zweihundert Meter zum Teil schon ausgemauerte Tunnelstrecke mußte aufgegeben werden, um wieder auf die richtige Trassierung zu kommen . Favre regte sich darüber so sehr auf, das er auf der Baustelle einen Herzschlag bekam und verstarb . Dennoch ging der Tunnelbau natürlich weiter und am 29.Februar 1880, einem Sonntag, konnte der Durchbruch gefeiert werden . Zwei Jahre brauchte man dann noch, um den Tunnel endgültig fertigzustellen .

Der 1872 begonnene Bau der Gotthardbahn, insbesondere des 14.912m langen Eisenbahntunnel, stellte dann auch eine gewaltige Herausforderung für die Beteiligten da, das viele Rückschläge erlitt . Allein bis zu 3300 Tunnelarbeiter bauten täglich am Tunnel unter dem Gotthard, wobei 177 Mineure umkamen . Beim Bau der gesamten Gotthardbahn kamen 449 Arbeiter und über 2000 Pferde ums Leben . Viele Arbeiter starben aber erst zu Hause, und fanden keine Aufnahme in die Statistik . So ist zum Beispiel nicht bekannt, wie viele der Tunnelbauer an der Mineur-Anämie starben . Die Ursache für diese Krankheit ist ein eigentlich subtropischer Hakenwurm, ein Parasit der im feuchtheißen Tunnelklima ein ideales Umfeld fand und prächtig gedieh . Die Erkrankten, wurde vor ihren Ableben mit einen kleinen Handgeld, schnell in die Heimat geschickt - eine Behandlung gab es faktisch nicht . Aber nicht nur an den Krankheiten starben Mineure, oder erhielten lebenslange Schädigungen . Allgemein waren die sozialen Bedingungen nicht einfach, schlechte Unterbringung und Verpflegung, dazu die Härten der Arbeit stifteten immer wieder Unmut unter den Mineuren . Ebenso ließ die Entlohnung zu wünschen übrig, auch wenn der Verdienst immer noch so hoch war das die italienischen Gastarbeiter monatlich bis zu 40.000 Franken zu ihren Familien schicken konnten, lag dies doch um so mehr an der extremen Sparsamkeit der Arbeiter . So kam es dann auch immer wieder zu Streikes und gar Revolten unter den Arbeitern, bei einer solchen Ende Juli 1875 verloren dann auch zwei Arbeiter ihr Leben .

Trotz all der geschilderten Mühen und Zwischenfälle, konnte am 1.Juli 1882 der von der Schweiz gemeinsam mit dem Deutschen Reich und Italien erbaute Gotthardtunnel, seiner Bestimmung für

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDRUTE

den internationalen Zugverkehr zugeführt werden. Schon einige Monate vorher, seit dem 1. Januar 1882, konnte der Tunnel für den Postverkehr genutzt werden. Bald hatte man vergessen, dass die Bauzeit deutlich überschritten wurde, die Baukosten sich sogar vervielfachten. Zähneknirschend mußte sich der schweizer Bund, Italien und besonders das Deutsche Reich zu weiteren Krediten verpflichten. Zu wichtig war das Werk, für alle Seiten, als das man es einfach hätte einstellen können. Und letztendlich konnte man es, trotz aller Opfer unter den Arbeitern, aber auch unter deren Protégés - Favre ist tot, Escher gebrochen und todkrank, fertigstellen.

## Der Bahnbetrieb

Hat die Nordrampe einen Kehrentunnel und zwei Kehrschleifen, so mußten für die steilere Südrampe gleich 4 Kehrentunnel in den Berg getrieben werden. Insgesamt wurden zwischen Luzern und Chiasso über 80 Tunnel und Galerien errichtet und ganze 519 Brücken und Viadukte. Allein die Gesamtlänge aller Tunnel beträgt 40.718m. Der Scheitelpunkt des Gotthardtunnels liegt bei 1154m, und ist damit der niedrigste, der wichtigen Alpentunnel. Im Jahre 1938 mußte dann auch eine geodätische Berichtigung des Gotthardtunnel erfolgen, dadurch und durch einige Tunnelmundverlegungen bedingt, ist der Tunnel nunmehr auf 15.002m angewachsen.

Bald nach Inbetriebnahme zeigten sich selbst die optimistischsten Betriebsprognosen übertroffen, der Gewinn der Gotthardbahn war trotz aller Kosten enorm. Daher begann man auch unverzüglich mit dem zweigleisigen Ausbau der Bahn, so wie den Bau der bereits vorab zugesagten Zubringerstrecken.

Auch in der Folge wurde Strecke und Tunnel der Gotthardbahn fortlaufend modernisiert, und bereits 1924 wurde die nunmehr schon größtenteils zweigleisige Strecke auch elektrifiziert. Ein Wasserkraftwerk bei Amsteg, mit fast 300 Meter hohen Druckröhren, sorgt mit seinen Turbinen für den Strom den Züge und Gotthardbahn benötigen. Deren Bedeutung, besonders auch für den Handel Tessins mit der Restschweiz wuchs an, als 1943 die bisherigen Bergzuschläge schließlich abgeschafft wurden. Ab 1960 wurde dann begonnen, die alten stählernen Brücken, gegen neue Stahlbrücken, bzw. Stahlbetonbrücken auszutauschen, auch die Tunnel wurden weiterausgebaut, insbesondere um den Huckepackverkehr von LKW's zu gewährleisten. Die Trassierung der Gotthardbahn erwies sich dabei als so optimal, daß es bisher zu keinen nennenswerten größeren Neubauten kam und dennoch die Leistungsfähigkeit immer weiter ausgebaut werden konnte. Hingegen versah man die Nordseite des Gotthardtunnels mit einem zweiten Ausgang, als direkten Abzweig zu einer Autoverladerampe. Ein weiteres Mal wurden in den 90er Jahren umfangreiche Ausbauarbeiten im Gotthardtunnel notwendig, bei der insbesondere die lichte Tunnelhöhe nochmals erweitert wurde. Heute kann der Gotthardtunnel im 3 Minutentakt befahren werden, was für den Tunnel zuweilen heißt, dass bis zu 20 Züge ihn gerade befahren können. Gerade auch durch die international, wie national wichtige Gotthardbahn, gilt die Gotthardroute mit einem Anteil von 14% des alpenquerenden Verkehrs, dies natürlich inklusive des Straßenverkehrs, als der dritt wichtigste Alpenübergang überhaupt.

## Die Neue Alpen Transversale (NEAT)

Etwa seit den 40er Jahren taucht die Forderung nach dem Bau eines neuen Basistunnel durch den Gott-hard auf. Bald schon entstanden erste Projektskizzen, mit denen man den idealsten Weg durch das Alpenmassiv suchen wollte. So schlug der Basler Ing. Ernst Gruner ein erstes Projekt eines doppelspurigen Gotthard-Basistunnels zwischen Amsteg und Biasca vor. Aber noch war der Gotthard den steigenden Verkehrsbedürfnissen durchaus gewachsen, wenn auch nicht ohne weitere umfangreiche Modernisierungen. Aber in den 70er Jahren verschärfte sich die Situation dennoch am Gotthard, ein erstes baureifes Projekt wurde daher ausgearbeitet. Ein Anfangs 44.700m, dann 48.670m langer Tunnel sollte nun zwischen Amsteg und Bodio erbaut werden, dessen Kulmination bei 555m vorgesehen war. Auf gut 2,46 Mrd.SFr. wurde der Tunnelbau veranschlagt, noch mal 345 Mio.SFr. setzte man für die rund 5 bzw. 8 km langen Anschlußstrecken an und 13, 14 Jahre wollte man daran bauen. Aber aus politischen Gründen, wie auch deshalb weil erst einmal die Gotthardautobahn zu Ende gebaut werden sollte, landete dieses Projekt doch wieder in der Schublade.

## ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

Wie schon beim Bau der Gotthardbahn, war es dann auch wieder besonders der Druck aus dem Ausland, diesmal in Form der EG, der Ende der 80er Jahre ein bereits aus den 60er Jahre stammendes Projekt eines Gotthardbasistunnel wieder auf die Tagesordnung brachte . Im Gegensatz Schweiz - EG, den von der EG geforderten 40t-Lastwagentransit per Huckepackverkehr auf die Bahn zu bringen, entstand in der Schweiz das Projekt 'Neue Alpen Transversale', kurz auch 'NEAT' genannt . Unter den fünf vorgeschlagenen NEAT-Projekten, Splügen I und II, 'Ypsilon' (Greina/Tödi-Tunnel), sowie den Lötschberg-Basistunnel, war auch der des Gotthard-Basistunnel, samt Zulaufstrecken . In der Anfangszeit der NEAT-Planungen gab es sogar noch eine weitere Gotthard-Variante, neben dem des Gotthard-Basistunnel, und zwar die einer Brünig-Grimsel-Nufenen-Route, genannt 'Gotthard-West', die zwar schon relativ alt ist, aber nie so richtig Anklang fand und daher nie über den Rahmen einer Projektsudie heraus kam . Nach dem 1992 das überarbeitet und geschrumpfte NEAT-Vorhaben durch eine Volksabstimmung bestätigt wurde, konnte unter Zurückstellung der Ostschweizer Bahnprojekte, auch alsbald mit den Bau der Gotthard-NEAT begonnen werden .

Nach langjährigen Sondierungen, begannen schon bald die Bauarbeiten zum Gotthard-Basistunnel, als im September 1993 das Sondiersystem Piora startete und in der Levantina erste Arbeiten am Faido-Zugangsstollen begannen . Weitere Probebohrungen an anderer Stelle folgten, 1996 wurde der Vortrieb des Sedruner Zugangsstollen begonnen, 1999 der am Faido- und am Erstfelder-Zugangsstollen und zu Beginn des Jahres 2000 begann man in Bodio am Südportal mit den Vortrieb . Im Jahre 2002 sollte dann auch mit den Arbeiten am Nordportal bei Erstfeld begonnen werden, Quelereien mit den Urnern aber ließen es aber noch nicht dazu kommen . Als dann der Bundesrat am 26.6.2002 den Urner Wünschen nachgab und sich damit die Talvariante für den Urner Raum zu Gunsten der sogenannten 'Berg lang' erledigt hatte, mußten sich die Projektanten erst einmal wieder an die Pläne setzen und umprojektieren .

Der Tunnelquerschnitt soll einmal 64m<sup>2</sup> betragen, wobei angesichts des enormen Bergdruckes und der damit bedingten Belastungen, wie der enorme Wasseranstand und die im Berg bestehende Hitze, vorgesehen ist, schon lange vor Baubeginn klar war, das der Vortrieb nur durch Vollschnitt-Rotationsfräsen ausgeführt werden muß . Dabei sieht mal als großes Problem die in er Tunneltrasse gelegene Piora-Mulde, einer mit grobkörnigen Gesteinsmaterial gefüllten, grundwasserführenden geologischen Schicht. Es kann sich während des Baus zeigen, das wegen der Piora-Mulde der Trassenverlauf noch eine Änderung erfahren kann .

Der Gotthard-Basistunnel soll einmal von Erstfeld (bei Altdorf) unter das bündnerische Sedrun nach Biasca (Tessin) führen und dabei eine Länge von 57.250m aufweisen . Dies ermöglicht, anders als noch beim Vereinatunnel, den Aushub von vier Orten gleichzeitig auszuführen, also nicht nur von den Tunnelportalen, sondern auch von den beiden Zugangstollen bei Sedrun und Faido . Damit will man eine Bauzeitverkürzung erreichen und hofft das diese zehn Jahre nicht überschreiten möge . Mit einer vorgesehenen Scheitelhöhe von 571m würde er ganze 600m unter dem bestehenden Gotthardtunnel liegen . Allerdings würde er deutlich östlich dieses verlaufen und damit mehr zu einen Lukmanier-Basistunnel werden, als zu einen Gotthardtunnel . Das Erstfelder Nordportal soll bei 460m liegen, das Biascaer Südportal sogar bei nur 325m, damit wäre die Gotthard-NEAT eine ausgesprochene Tal- bzw. Flachbahn, die keine tatsächlichen Bergstrecken mehr aufweist . Der geplante Ausbauzustand von Tunnel und Bahnstrecke würde den Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen ermöglichen, die die Strecke mit rund 220km befahren würden . Erbaut werden soll der Basistunnel mit zwei je ca. 9,4m breiten Röhren, die in einen Abstand von ungefähr 30m liegen sollen . Jede Röhre wird dann später einmal jeweils ein Gleis aufnehmen . Beide Röhren sollten anfangs noch alle 650m durch Querstollen verbunden werden, später senkte man diesen Abstand sogar noch auf 325m . Dafür verzichte man auf die anfangs alle 10km geplanten Spurwechselanlagen und will nun nur noch zwei erbauen . Eine davon am Schacht Sedrun, die andere am Schrägstollen Faido . Hier können die Züge in Notfällen und bei Arbeiten am Tunnel nicht nur die Röhre wechseln, hier werden auch Nothaltestellen eingerichtet, von wo mittels gesonderten Rettungszügen ein Fluchtweg besteht . Das Ausbruchmaterial soll zum Teil für die Bahnrampen verwendet werden, zum Teil soll es aber der Kanton Uri erhalten, der damit ein paar Inseln im Urner See aufschütten möchte . Ähnliches tat man schon bei den vorherigen Tunnelbauten und war sehr zufrieden damit .

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDRROUTE

## Die Zulaufstrecken

Der neue Gotthard-Basistunnel wäre Teil einer völlig neuen Eisenbahnstrecke vom Eisenbahnkreuz Arth-Goldau im Kanton Schwyz, über Bellinzona und Lugano nach Como . Das bedingt, das auch für das Mendrisotto der Bau eines rund 15km langen Tunnel unter dem Monte Ceneri geplant ist . Bei der Planung dieses Doppel-Einspurröhren-Tunnel wurde bereits berücksichtigt, diesen einmal eine direkte unterirdische Fortsetzung nach Italien zu geben . So gibt es je zwei Streckenvarianten nach Como und Varese, wobei die Vareser Option sicherlich die bevorzugtere sein wird . Damit würde nicht nur die Strecke weiter verkürzt, sondern auch Lugano und Chiasso/Como spürbar entlastet . Nachdem im Jahre 2002 ein 3100m langer Sondierstollen von Sigrino aus vorgetrieben wurde und an dessen Ende auch die Cavernen für die Tunnelbaumaschinen im Ausbau sind, wird für das Jahr 2006 mit dem vollsten Baubeginn gerechnet . Eine Fertigstellung des Tunnels mit seinen Zulaufstrecken wird für die Jahre 2014/16 erwartet .

Ein weiterer Tunnel für die Gotthard-NEAT wird für Bellinzona geplant, der zwischen Claro und Sementina gelegene 7,5km lange Bellinzona-Bypass, der das romantische 'Bellenz' westlich umfahren soll . Mit ihm würde unterhalb von San Antonio ein Bahnknoten entstehen können und sicherlich auch umfangreicher Bahnanlagen . Gesichert ist hingegen der Bau des 20km langen Zimmerberg-Basistunnel an der Nordrampe der ab dem Jahre 2006 begonnen werden soll . Er beginnt in der Züricher Innenstadt und mündet in Littli bei Zug, bei Thalwil soll er eine Ausfädelung von Zürich aus Richtung der Bahnlinie nach Chur erhalten.

Schon lange vor Beginn des Baues des Basistunnel gab es umfangreiche Proteste im Kanton Uri, man befürchtete, wie sich zeigte zu Recht, erhebliche Belastungen durch den Bau und noch mehr durch den Betrieb der Zulaufstrecke zum Basistunnel . Die Urner Regierung verweigert sich dann in der Folge immer wieder den Planungen, stellt aber auch eigene Vorschläge auf . Wie die Verlegung des Tunnelportals von Amsteg nach Erstfeld . Aber wichtiger als die Ansichten der Urner sind die ökonomischen, letztendlich werden bis 1993 vier Varianten ausgewählt, die die Urner zur Entscheidung vorgelegt bekamen . Immerhin, eines der vier Varianten erfüllte dann auch die Urner Forderungen . Die nachfolgenden genaueren Projektierungen und die steigenden Ansprüchen der Urner dividieren beide Seiten aber bald wieder auseinander . Die Urner wollen keine Talstrecke, mehr oder weniger kürzere Tunnelumfahrungen erwiesen sich als nicht ausreichend, so wurde bald die Forderung laut, den gesamten Basistunnel östlich der Axenstrasse bis nach Schwyz durch den Berg zu führen . Als dann die Planer aber die Ortsumfahrung von Flüelen aus Finanzgründen vorerst aus dem Bauprogramm strichen, bringt das die Urner nur noch mehr auf die Barrikaden, weswegen die Urner Regierung selbst beschloß, Planungen vorzunehmen . Nach nicht mal zwei Jahren konnten 1996 die Urner ein entsprechendes Projekt auch vorlegen . Zwar erfüllt dieses Projekt auch allen Wünschen und Forderungen der NEAT-Planer, aber freilich wollen diese sich aus Finanzgründen nicht darauf einlassen . Aber auch fünf Jahre später ist man nicht viel weiter, die NEAT-Planer machten nur kleinere Konzessionen, aber im Großen und Ganzen blieb alles beim alten . Erst im Jahre 2002 wurde ein Schlußstrich gemacht, in dem die Berner Bundesregierung den Wünschen der Urner nachgab und den Bau einer der langen Bergvarianten zustimmte .

Auch wenn, außer von den Urnern, zuvor sämtliche Pläne für einen Axentunnel bzw. Urner Bergvariante ablehnt werden, ist doch nunmehr wohl zu sehen, das einer dieser Varianten gebaut wird. Zuvor sollte nur der kleinere Umfahrungstunnel von Flüelen gebaut werden . Dieser würde aber durch eine Verlegung der Stammstrecke in den Hang oder gar tiefer in den Berg seinen Sinn verlieren . Die Urner favorisieren für die Axenstrasse und damit auch für Flüelen, einen Tunnel tief im Berg . Der Urner See soll dann durch einen etwa 12km langen Axentunnel unter Fronalp und Rophaien, östlich der Axenstrasse umfahren werden . Weiterhin ist eine Umfahrung von Altdorf, freilich ebenfalls als Tunnel im Berg, in Forderung . Dieser Tunnel soll östlich Flüelen, in den dann schon zuvor errichteten Axentunnel münden . Für die Anbindung an den Basistunnel liegen verschiedene Vorstellungen vor . Sie reichen von einer kurzen Freistrecke zwischen Erstfeld und Schattdorf mit Platz für Bahnhof, Überhol- und Aufstellanlage, über eine Anknüpfung an den Basistunnel in Nähe dessen Nordportals, bis hin zu einer faktischen Verlängerung selbigens, bis hin zur Ortschaft Brunnen, bei Schwyz . Bei allen Varianten würde es Anknüpfungen der Tunnel-

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

strecke, an die Ortschaften Flüelen und Erstfeld geben .

Fast alle Tunnelvarianten, gleich ob in Bau, in Projektierung oder zumindest in Planung sollen in der Regel zweiröhrig und eingleisig ausgeführt werden . Zum Teil wird es auch notwendigerweise in den überlangen Tunnels viergleisige Überholanlagen geben müssen . Letztlich könnte es geschehen, das mit Zimmerberg-Basistunnel, Axentunnel und Altdorfumfahrung, den Basistunnel, der Bellinzona-Umfahrung und einen Monte-Ceneri-Basistunnel mit Verlängerung nach Italien, faktisch der erste 'Alpen-Basistunnel' entsteht . Konsequenter Weise wird auch für den letzten größeren Freiland-Abschnitt zwischen Bodio und Claro/Bellinzona ebenfalls schon eine Tunnelvariante gefordert . Sollte auch diese noch gebaut werden, würde die Gotthard-NEAT kürzeste Freilandstrecken faktisch 'nur noch zum Luft holen' aufweisen . Dann endlich könnten wohl die Bewohner der Talschaften glücklich sein . Über Jahrhunderte taten diese alles den Verkehr anzulocken, weil man davon gut lebte, als dies etwa ab den 60er Jahren immer weniger der Fall war, wollte man ihn nur noch loswerden . Da man den Verkehr an sich nicht abschaffen kann, weitläufige Umleitungen auch nicht möglich sind, bleibt freilich nur eine faktisch vollständige Untertunnelung der Alpen . Bleibt abzuwarten wie lange dann das Glück der 'Bergbewohner' reicht, wenn sie dann merken, wie sie vom internationalen Verkehr abgekapselt sind .

Auch nach Fertigstellung der Gotthard-NEAT etwa am dem Jahr 2011 wird die alte Gotthardbahn weiterhin genutzt werden, und wird sicher nicht zu einer Museumsbahn degradiert, allerdings wird sich wohl eine Nutzungsänderung ergeben . Sie wird vorrangig den regionalen Verkehr dienen, aber auch wichtig sein, als Ausweichstrecke bei Betriebsproblemen .

## Wichtige Orte der Gotthardroute

### Am Urner See

Der Urner See, bzw. der Vierwaldstätter See bildete einst eine bequeme Möglichkeit des Reisens auf der Gotthardroute . Es war in früheren Zeiten um einiges bequemer und sicherer, den Seeweg zwischen Luzern und Altdorf zu nutzen, als einen der viel schlechteren Landwege . Über Jahrhunderte hinweg übernahmen Kähne, die sogenannten Uri-Nauen, den Transport von Reisenden wie Waren auf dem See, der noch 1837 durch den Einsatz von Dampfschiffen modernisiert wurde. Trotz des Dampfschiffverkehrs erwuchs das Umladen und Umsteigen in Luzern und Altdorf zu einem Hindernis . Es erwies sich immer mehr mit dem Beginn der Moderne, das auch hier ein guter Landweg her mußte, jetzt aber stellte der Urner See, und noch mehr die steilen Felswände an seinen beiden Ufern, ein natürliches Hindernis dar . So wurde, wenn auch relativ spät, auch am Urner See eine hinreichend gute Landverbindung geschaffen . In einer gemeinsamen Aktion der Kantone Schwyz und Uri, wurde am östlichen Ufer des Urner Sees, 1862 mit dem Bau der Axenstraße begonnen . Im Zuge des sonst schon beendeten Ausbaus des Gotthardweges zu einer Straße war sie das letzte Teilstück, welches 1865 fertiggestellt war . Mit ihren vielen Galerien, Tunnel und Stützmauern, errang sie schon frühzeitig eine herausragende Bedeutung im inner-europäischen Transitverkehr . Daher wurde es schon kurz vor Beginn des 2. Weltkrieges erforderlich die Axenstraße auszubauen und zu modernisieren . Neben einer umfangreichen Verbreiterung der Straße, wurden die schlimmsten Engpässe mit einem 300m langen Tunnel umfahren .

Mit dem Bau der Gotthardautobahn, die westlich des Urnersees, den dortigen Gebirgsstock mit Hilfe des Seelisberg-Tunnel durchquert, verlor die Axenstraße zwar ihre einstige Bedeutung, sie ist aber dennoch wichtig als direkte Verbindung von Schwyz zur Gotthardroute . Der Seelisbergtunnel wurde von 1971-1980 erbaut und er ist der längste vierspurige Straßentunnel der gesamten Alpen . Er ersetzt nicht nur die Axenstraße, sondern bildet auch eine streckenmäßige Abkürzung auf der Gotthardroute. Die zwei, mit je zwei Fahrbahnen versehenen, Tunnelröhren, haben eine Länge von 9250m und verlaufen westlich des Urner Sees . Sie schufen auch erstmals eine Landverbindung zwischen Stans und Altdorf, denn der Weg zwischen Bauen und Seelisberg am Urnersee, war und ist nur schwer befahrbar .

Seit einigen Jahrzehnten schon ist geplant, die N4 über Brunnen bis nach Altdorf zu verlängern,

## ALPENPÄSSE - GOTTHARROUTE

um dort einen Anschluß an die Gotthardautobahn herzustellen . Diese Umfahrung der Axenstrasse hätte für die Axenstrasse die Folge, das sie auch den letzten Rest ihrer Bedeutung für den Verkehr verlieren würde und nur noch eine Touristenstrasse sein würde . Der Rückgang der Bedeutung der Axenstrasse für den Verkehr kommt dann auch sehr wohl dem Touristen zu Gute der nicht nur auf Durchreise ist, da er so ungehetzt vom Durchgangsverkehr die prächtigen Ausblicke auf eine herrliche Berg- und Seenlandschaft genießen kann.

### Die Schöllenen

Größtes Hindernis für den Verkehr und die Nutzung war lange Zeit vor allem die Schöllenschlucht, eine gewaltige Felsenschlucht der Reuß, zwischen Göschenen und Andermatt, die heute mit grandiosen Tunnel- und Brückenbauwerken bezwungen wurde . Auch heute läßt sich zumindest erahnen, angesichts der tosenden Wasserfälle zwischen den steilen Felswänden, welche Leistung und welche Leiden im Bau der Straßen durch die Schöllenschlucht stecken . Einzig ein wohl schon in der Römerzeit angelegter Stufenweg stand bis in das hohe Mittelalter hinein, als Einstieg in die Schlucht zur Verfügung . Er war nur zu Fuß begehbar, und nicht einmal für die trittsicheren Saumtiere geeignet, darüber hinaus auch eine stete Gefahr für Leib und Leben des Säumers . Auch wenn der Einstieg wohl noch bis ins hohe Mittelalter hinein Bestand hatte, war doch die weitere römische Weganlage bis dahin längst verfallen .

Wer diesen Saumweg nicht nutzen wollte oder konnte, mußte umfangreiche Umwege in Kauf nehmen, so über die 2778m hohe Alpligenlücke . Über sie zog sich ein steiler Weg von Realp zur Göschener Alp, der selbst in Sommer über Schnee- und Eisfelder führte . Ein weiterer Weg verlief etwas östlicher und war auch etwas niedriger, er führte offenbar von Hospental, an der Südflanke des Bätzberges entlang, zu etwa dem Punkt wo heute das Wachthaus des Bätzberges steht . Dort verzweigte er sich, einmal hinunter zum Brüggwald in der Schöllenen, andermal zum Röthiboden und Göschenerwald . Beim Bau des Forts Bätzbergs legte man Reste eines mit Steinplatten belegten Weges frei, der möglicherweise der Römerzeit entstammte . Ebenfalls beim Bau dieses Forts baute man auch eine sehr steile und kehrenreiche Militärstrasse, die aus der Schöllenen heraus und auf den Bätzberg hinaufführt . Ein weiterer Alternativweg zur Schöllenen führte vom Oberalppaß, über die Fellilücke nach Gurtellen . Sowie einer von Nätschen, unterhalb des Oberalppaßes, über den Gütschsattel nach Göschenen . Aber alle Umwege hatten eins gemeinsam, sie waren beschwerlich und führten über hoch gelegene Übergänge . Spuren dieser Wege sind aber vielerorts noch vorhanden und zeugen davon, das auch im frühen Mittelalter Wege mit ein-fachsten Mitteln ausgebaut wurden .

Abhilfe und Änderung wurde geschaffen, als im Jahre 1225 die bisher so unzugängliche Schöllenschlucht durch den Bau des 'Stiebenden Steges' gangbar gemacht wurde . Ein teilweise in den Fels geschlagene, teilweise als Bohlenweg angelegte Saumpfad ermöglichte mit einer wagemutigen Holzbrücke, des sogenannten 'Stiebenden Steges' erst jetzt den Verkehr mit Maultieren . Den Namen bekam die Brücke wohl weniger wegen ihrer selbst, sondern wegen der stiebenden Fluten unterhalb der Brücke . Noch zuvor, wohl irgendwann Ende des 12.Jh. mußte noch die glatte Felswand des Kirchberges, die in der Schlucht den Weg unterbricht, überwunden werden . Der hier an Eisenketten aufgehängte 60m lange Bohlenweg, 'Twärrenbrücke' genannt, wird einem Schmied aus Göschenen zugeschrieben . Erst mit der Gangbarmachung der Schöllenen konnte der Gotthard und mit ihm die Eidgenossenschaft, ihren Aufstieg beginnen und weit nach Süden expandieren . Bis dahin bildete die Schlucht ein so großes Hindernis, daß das Urseren Tal nördlich des Gotthard, vom Süden her besiedelt wurde .

Auch nach dem Bau des 'Stiebenden Steges' bildete die Schöllenschlucht das gravierenste Hindernis auf der Gotthardroute, ein steter Ausbau machte sich erforderlich . Immer wieder setzte den Brücken und Wegen nicht nur der harte Winter zu, sondern noch um so mehr zahlreiche schwere Hochwasser . So das von 1640 welches neben einigen Steinbrücken, auch die hölzerne Twärrenbrücke zerstörte . Es machte sich erforderlich eine neue, aber immer noch hölzerne Brücke zu erbauen, die dann auch die nächsten schweren Hochwasser von 1680 und 1707 überstand, dies aber nicht ohne erhebliche Schäden am Bauwerk . Zwar wurden die Schäden schnell wieder behoben, aber die gnädigen Herren von Uri hatten genug von der Twärrenbrücke und entschlossen sich für Abhilfe zu sorgen . Mittlerweile hatte sich der Holzbestand, des einst



## ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

Wald- und Bärenreichen Urseren Tals arg gelichtet, zu viel Holz wurde für die zahlreichen Konstruktionen in der Schöllenen benötigt . Unter anderen auch daher entschloß man sich einen Durchgang durch die Felsnase des Chilchberges zu sprengen . Dazu beauftragte man den Festungsbaumeister Pietro Morettini, er stammte aus dem Maggiatale und hatte sich in Frankreich seine Sporen verdient . Nach einer Bauzeit von rund 10 Monaten konnte dann der erste Tunnel am Gotthard, das 64m lange 'Urner Loch' Ende August 1708 dem Verkehr übergeben werden . Mit Stemmzeug und jede Menge Schwarzpulver schlug man den 2,4m breiten und 2,7m hohen Durchgang in den harten Fels und ersetzte damit nunmehr die Twärrenbrücke, die als bald verfiel . Damit erbaute man ein als Richtungsweisend geltendes Bauwerk . Nachdem die Römer schon kleinere Sportunnel, auch in den Alpen anlegten, begann mit diesen Durchstich in den gesamten Alpen, eine bis heute andauernde Welle von Tunnelbauten .

Etwa in der Mitte der Schöllenen befindet sich die Teufelsbrücke, sie ersetzte eine hölzerne Brücke, die im Jahre 1595 durch ein Hochwasser zerstört wurde . Man entschloß sich die damalige hölzerne Brücke nicht mehr aufzubauen, statt dessen erbaute man eine steinerne, ein geradezu grandioses Bauwerk . Die Menschen glaubten ob dieser Brücke, das der Teufel beim Bau im Spiel war und nannten sie daher 'Teufelsbrücke' . Aber bei einer Teufelsbrücke sollte es nicht bleiben, heute befährt man die vierte 'Teufels-brücke' . Die neueren Teufelsbrücken legte man zwar unmittelbar in Nähe der alten an, aber immer in einer etwas höheren Lage . Während die dritte Brücke noch steht, brach die zweite am 2.August 1888 in einer schweren Gewitternacht zusammen, außer einigen wenigen spärlichen Überresten am einstigen nördlichen Widerlager ist von ihr nichts mehr zu sehen .

Mit den Bauten der Teufelsbrücke und des Urner Loches, trat eine erhebliche Verbesserung des Weges durch die Schöllenen ein . Sie war wohl gepflastert, aber zu Fuß besser passierbar als zu Pferd . Ein Wagen- oder Karrenverkehr war wohl anfangs gänzlich unmöglich, der Weg war einfach zu schmal und vor allem auch zu steil . Als man gegen 1830 die Fahrstraße durch die Schöllenen erbaute, wurde es nicht nur erforderlich eine neue Teufelsbrücke zu bauen, sondern auch das Urner Loch auf 5,4m Breite und 4,5m Höhe zu erweitern . Die neue Schöllenenstraße die man 1953 begann zu erbauen, machte einen weiteren Ausbau des Urner Loches nötig, diesmal auf 8,5m Breite und 5,7m Höhe, auch eine neue Teufelsbrücke wurde 1956 fertiggestellt . Mit ihr war auch die neue Schöllenenstraße fertiggestellt, welche bis heute dem Verkehr dient . Es zeigte sich aber als notwendig, zwischen 1975 und 1986 die bereits bestehenden Lawinenschutzgalerien zu verlängern .

Als die Gotthardautobahn gebaut wurde, drohte die Schöllenen wieder, aber man bezwang sie ganz einfach damit, das man sich dazu entschloß den Autobahntunnel bereits vor der Schöllenen beginnen zu lassen . Somit umgeht die Gotthardautobahn die Schöllenen auf der Art, in dem man das nördliche Tunnelportal des Basistunnel vor den Beginn der Schlucht verlegte und sie unter die Schöllenen hindurch führte . Ganz nebenbei erreichte man damit auch, das die eindrucksvolle Natur der Schöllenen, nicht durch die Autobahn und dessen Bau zweifellos Schaden genommen hätte .

Neben einen Verkehrshindernis, war die Schöllenen auch immer wieder mal Kriegsschauplatz, waren dies im Mittelalter noch eher lokale Kämpfe, die in ihren Umfeld ausgetragen wurden, so tobte in der Neuzeit hier ein richtige Schlacht . Dies war in den napoleonischen Kriegen, als die Schöllenen Schlucht arg umkämpft wurde, den sie war das Tor in die Schweiz . Es waren russisch-österreichische Truppen die unter dem General Suwarow durch die Schöllenen bis Altdorf vordrangen . Mann um Mann kämpften sie um die Brücke über die Schöllenen Schlucht, die Teufelsbrücke . Einen Kampf den sie vor allem dadurch gewannen, indem sie den alten Umgehungsweg über den Bätzberg nutzten und den Feind so auch von hinten angreifen konnten . Ein Denkmal an der Teufelsbrücke erinnert heute an die bei den Kämpfen gefallenen 15.000 russischen Soldaten .

In den Jahren 1913 bis 1917 wurde die Schöllenen dann sogar von einer Schmalspurbahn erschlossen, die seitdem die Furka-Oberalp-Bahn, mit dem nördlichen Teil der Gotthardbahn verband . Sie wurde als gemischte Reibungs- und Zahnstangenbahn erbaut und erfüllt bis heute ihren Zubringerdienst zwischen beiden Bahnen . Im Rahmen der Privatbahnhilfe fusionierte die Schöllenenbahn 1961 mit der Furka-Oberalp-Bahn . Einige Jahre später sah es so aus, als drohte

## ALPENPÄSSE - GOTTHARDRUTE

das Ende der Schöllenenbahn, den ein neuer Gotthardtunnel war in Planung und mit ihm sollte der bestehende stillgelegt bzw. als Straßentunnel Verwendung finden . Damit wäre auch die Schöllenenbahn von der Gotthardbahn abgeschnitten und ihr Hauptdaseinszweck hätte sich erledigt . Man entschloß sich aber später, trotz des Baus eines solchen Basistunnels, auch die 'Bergstrecke' der Gotthardbahn weiter zubetreiben, womit auch die Schöllenenbahn fürs erste gerettet ist .

### Das sonnige Airolo

Das tessinische Airolo wo die Nufenenpaßstraße, auf die vielen Gotthardwege trifft, war einst der Ort, wo man nach der strapaziösen Überquerung der Pässe Rast machte und Pferde wechselte. Im 2. Weltkrieg wurden die dortigen, schon damals zahlreichen, Festungsanlagen weiter ausgebaut, um den Gotthard vor einer drohenden Invasion vor den Italienern zu schützen . Ähnliche Festungsanlagen befinden sich auch nördlich des Gotthard, so bei Andermatt . Planungen zu einer 'Innerschweizer Festung' stammen schon aus der Mitte des 19. Jh., die dann ab 1880 auch verwirklicht wurden . Dazu wurden umfangreiche Sperrforts, Artilleriewerke, Panzertürme und andere Festungsbauwerke bei Airolo, am Gotthard, im Val Bedretto, am Furka und Oberalppaß und vielen anderen Stellen, errichtet . Ein großes Geheimnis waren sie damals wohl nicht, die Planungen waren recht öffentlich und gerade die militärische Ausrüstung wurde zu meist von deutschen Firmen geliefert . Kurz vor dem 2. Weltkrieg wurden diese Anlagen zur Alpenfestung des 'Redit', einer der größten und umfassendsten Festungsanlagen der Welt überhaupt, ausgebaut wurden . Dies hat sich bis heute nicht viel geändert, noch heute wird ein Großteil der Festungsanlagen, natürlich nach deren Modernisierung genutzt . Es ist damit zu rechnen, das wenn erst der neue Gotthardbasistunnel eröffnet wird, auch dieser in die militärischen Anlagen einbezogen wird, so wie es auch bei den bisherigen Verkehrsbauwerken immer der Fall war .

Am Bahnhof Airolas befindet sich ein Denkmal welches an die 177 Opfer des Eisenbahntunnelbaus erinnern soll . Von Airolo führen auch alte, heute aber teilweise asphaltierte Saumwege, über Giornico bis hin nach Biasca . Sie stammen aus der Mitte des 16. Jh. und wurden einst von Uri erbaut . Man wollte mit ihnen seinerzeit nicht nur die Gefahren umgehen, die durch die häufigen Überschwemmungen des Tessino entstanden . Der Fluß Tessino tief unten im Tal zerstörte nicht nur die alten Wege, sondern überraschte immer wieder auch die Reisenden . Dieser Weg wurde aber auch in Höhenlage ausgeführt, um zwei mächtige Naturhindernisse ohne erneuten Anstieg zu umgehen . Auf dem Weg vom Gotthard lag das erste dieser Hindernisse bei Rodi-Fiesso, es war die wilde Dazio-Grande-Schlucht . Das zweite und deutlich kleinere, lag oberhalb Giornico's, und war die Folge eines prähistorischen Bergsturzes, welches das Tal des Tessino versperrte . Der alte Urner Saumweg, der diese Hindernisse umging, kann noch heute, 'strada alta' genannt, als Wanderweg und zum Teil sogar als Autostraße genutzt werden . Auch als in den 70er und 80er Jahren die Gotthardautobahn erbaut wurde, stellten beide Naturhindernisse ein erhebliches Hindernis dar, welche erst recht spät entschärft wurden .

Im untersten Tal liegen zwei einstmals recht bedeutende Ortschaften, die für für die Schweiz wichtige Male ihrer Geschichte darstellen . Das erste ist die kleine Ortschaft Giornico, erst nachdem eine dort befindliche mailändische Burg zerstört wurde, konnten die Eidgenossen ihre Herrschaft auch dauerhaft auf das spätere Tessin ausdehnen . Wenige Kilometer südöstlich liegt Biasca, Biasca schützt nicht nur die Gotthardroute, sondern auch den Zugang zum Greina und Lukmanier . Nördlich von Biasca erinnern noch heute, die Ruinen der gewaltigen Burganlage von Serravalle bei Semione, die dem Schutze des Greina und Lukmanier dienten, an die strategische Bedeutung der Region .

### Das wehrhafte Bellinzona

Der wichtigste Ort südlich des Gotthards ist aber zweifelslos das wehrhafte Bellinzona, welches man einst zu Deutsch Bellenz nannte . Wohl schon die Römer legten an dieser auch für sie wichtigen Weggabelung eine Siedlung an, denn dort verzweigten sich die Wege zum Lukmanier und San Bernardino . Seit dem aber seit dem späten Mittelalter zunehmend der Gotthard Bedeutung errang, wuchs auch die Bedeutung Bellinzonas an . Zum Schutz dieses wichtigen Kreuzungspunktes vor den Ambitionen der Mailänder Visconti und Sforza, errichteten die 3

# ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

Schweizer Urkantone Uri, Schwyz und Unterwalden, eine gewaltige mittelalterliche Festungsanlage aus 3 großen Burgen und mehrere kilometerlangen hohen Mauern, die einerseits die drei Burgen untereinander verbinden sollten, andererseits das Tal des Tessino absperren und absichern sollten . Sie erfüllten ihre Arbeit, bis im 1.Weltkrieg die Sperrforts um den Monte Ceneri erbaut wurden .

## Monte Ceneri - die letzte Hürde

Der Monte Ceneri wurde schon im Jahre 1004 als 'Mons ceneris' genannt, als König Heinrich II. damals über den Bergrücken zog . 1219 soll am Nordfuß des Monte Ceneri, unweit Bellinzona ein Spital der Johanniterritter bestanden haben . Eine Paßhöhe des Monte Ceneri gab es einst eine Burg, die vielleicht von den Langobarden erbaut wurde und die die Eidgenossen 1518 schleiften . 1908 entdeckte unweit der ehemaligen Burg sogar ein leeres römisches Grab . Im 1.Weltkrieg kaufte die Schweiz das Land rund um den Paß und baute es für militärische Zwecke aus, seitdem dient es nicht nur als Übungsgelände, sondern in erster Linie auch als Festungsanlage - ein Sperrfort welches das Tessin schützen soll .

Bis in das 19.Jh. hinein bildete der Monte Ceneri ein Ärgernis und dies nicht nur für die Gotthardroute . Man konnte ihn nur umgehen, in dem man über den Lago Maggiore reiste, bzw. die Route Bellinzona-Joriopaß-Comer See nahm . Dabei war der Monte Ceneri gar nicht mal ein hoher Paß, mit seinen 554m machte er nur einen Anstieg von nur wenig mehr als 300m erforderlich . Ärger machten vielmehr die schlechten Wegverhältnisse und noch mehr die zahlreichen Räuberbanden die immer wieder Reisende überfielen und umbrachten . Der Monte Ceneri war sehr walddreich, somit an Schlupfwinkeln reich, zudem war die mailändische Grenze nicht sehr weit . Daran änderte sich auch nicht viel, als auf der Paßhöhe eine Garnison eingerichtet wurde und man zur Abschreckung die Köpfe und Hände,gefaßter und hingerichteter Räuber an den berüchtigsten Stellen auf Stangen aufsteckte . Es waren wohl mehr die Reisenden die sich erschrocken zeigten, als die Räuber . So wurde noch am 13.Oktober 1863 auf der Monte Ceneri-Straße eine Postkutsche, nach Wild-West-Manier ausgeraubt . Dabei wurde ein Reisender der sich zur Wehr setzte erschossen und der Postillion so schwer angeschossen, das er an seinen Verletzungen später verstarb . Man faßte später aber die Räuberbande und machte ihnen den Prozeß, es stellte sich heraus das die Räuber Italiener vom Lago Maggiore waren .

Aus dem 17.Jh. wird berichtet das die Straße über den Monte Ceneri gepflastert war, dies aber in einen sehr schlechten Zustand . Beschwerden über die Straße gab es aber auch noch, als in den Jahren 1802 bis 1805 eine erste sieben Meter breite Fahrstraße durch den Ingenieur Pocobelli aus Melide, erbaut wurde . Zufrieden war man dann auch erst, als 1931/33 die Monte Ceneri-Straße ausgebaut und dabei zu einen großen Teil neutrassiert wurde, aber der stark ansteigende Autoverkehr ließ sie alsbald wieder unzureichend werden . So baute man in den Jahren von 1962 bis 1969 eine neue, 13m breite und vierspurige Straße . Gänzlich als Verkehrsengpaß aber verschwand der Monte Ceneri erst, nachdem man am 17.September 1984 den 1,4km langen und vierspurigen Monte-Ceneri-Tunnel für den Verkehr eröffnete . Die aussichtsreiche Nordrampe am Monte Ceneri konnte bereits seit 1981 vom Verkehr genutzt werden .

## Der Luganer See

In früheren Zeiten war der Luganer See, ähnlich wie der Lago Maggiore eine bequeme Teilstrecke auf der Route vom und zum Gotthard, sowie der anderen von Bellinzona ausgehenden Pässe . Für die Straße und noch mehr die Bahn aber stellte der Luganer See bald ein Hindernis dar, welches nur schlecht umgangen werden konnte . Zwar wurde 1865 ein erstes Dampfschiff eingesetzt, aber seit 1815 bevorzugte der Verkehr den sicheren und leistungsfähigen Weg über den Lago Maggiore . Hier lagen gleich drei Länder an, das schweizer Tessin, das italienische Sardinien und die österreichische Lombardei, alle drei konkurrierten um den Verkehr auf dem Lago Maggiore, auf dem zahlreiche Schiffe und auch schon früh Dampfschiffe die Alternative zur damals noch recht schlechten Straße waren . Aber Tessin wollte das die vom Gotthard und den anderen Pässen kommende Straße erst in Chiasso ihr Land verläßt und somit mußte diese irgendwie den Luganer See überwinden . So wurde in der Mitte des Seebeckens 1844-1847 ein Damm aufgeschüttet der

## ALPENPÄSSE - GOTTHARDROUTE

eine Landstraße, bald auch eine Eisenbahnlinie und später auch noch eine Autobahn aufnahm . Dieser Damm bildet die einzige innerschweizer Landverbindung des tessinischen Mendrisotto, mit dem restlichen Tessin .

Als 'Seedamm von Melide' bezeichnet, ist dieser auf einen schon lange im See versunkenen Endmoränenwall eines eiszeitlichen Gletschern gegründet . Angesichts der steilen Berghänge am Ufer mag es überraschen, das die Seetiefe hier nur 9-10m beträgt, und regelrecht nach einen Damm ruft . So gab es dann schon im 18.Jh. ein erstes Brückenprojekt, aber es sollte dann eben doch noch bis 1844 dauern, ehe man begann den 816m langen Damm, inklusive Brücke, zu erbauen . Bei einer damaligen Kronenbreite von 12,2m trug der Damm die Kantonsstraße und bald eine eingleisige Eisenbahn, die alsbald zu der Gotthardbahn ausgebaut wurde . Der zu dieser Zeit noch 'Ponte Diga' genannte Seedamm, wurde vom Ingenieur Lucchini aus Lugano im Auftrag der Tessiner Regierung erbaut und kostete 650.000 Franken . Im Zusammenhang mit den Autobahnbau wurde auch ein weiterer Dammbau erforderlich, dazu baute man den Seedamm 1966 auf die neue Kronenbreite von 47,20m aus . Der so verbreiterte Seedamm trug nach der Fertigstellung neben der ausgebauten Kantonsstraße, nicht nur die Autobahn, sondern ermöglichte es endlich auch, den letzten eingleisigen Streckenabschnitt auf der Gotthardbahn zweigleisig zu betreiben .

\*\*\* \*\*

## ZENTRALSCHWEIZ

### Von den Urneralpen zum Furkamassiv

Das gesamte Gebiet zwischen den Urneralpen im Norden und dem Furkamassiv im Süden gehört seit dem frühen Mittelalter ausschließlich dem deutschen Sprachraum an und wurde von Alamanischen Siedlern geprägt, welche sich mit der einheimischen Bevölkerung schnell vermischte . Diese war einst ein Gemisch von keltischen und rätischen Stämmen, bekannt unter dem Namen 'Helveter', welcher dann auch in der Zeit der napoleonischen Besetzung, der 'Confoederatio Helvetica' seinen Namen gab . Noch heute, bezeichnet sich die Schweiz so und auf jeder Briefmarke steht der Name 'Helvetica' . Den Römern setzten sie nur wenig Widerstand entgegen, als diese ihr Gebiet kurz vor der Zeitenwende eroberten . Unter dem Druck ständiger germanischer Einfälle, war ihnen ein starker Protektor, wie er im Römischen Reich zur Verfügung stand, wohl recht willkommen . Man geht zwar davon aus, das die Helveter in den bald fünf römischen Jahrhunderten romanisiert wurden, aber mit dem Zusammenbruch selbigen, zogen viele mit den abziehenden Römern nach Italien . Andere starben bei den zahlreichen Einbrüchen der Germanen, der Rest der blieb, konnte der Germanisierung nur wenig entgegensetzen . Als es Jahrhunderte später hier zum Entstehen der Eidgenossenschaft kam, war diese dann auch vor allem auf Basis alten germanischen Stammesrechtes entstanden, als auf römischen Recht .

Das Gebiet westlich der Gotthardroute ist dank seiner wichtigen Bedeutung für den Anschluß der westschweizer Kantone, mit der Gotthardroute und der Ostschweiz, mit einer ganzen Reihe von gut ausgebauten Paßübergängen versehen worden . Autobahnen führen zum Teil bis weit in die Täler hinein, sie finden ihre Fortsetzung in einer ganzen Reihe von bestens ausgebauten Straßen. Auch gibt es eine Reihe von Eisenbahnlinien, die dieses Alpengebiet, zu eines der am besten erschlossenen der gesamten Alpen machen . Die zentrale Lage dieses Gebietes in der Schweiz, hat somit auch einen überaus erheblichen Einfluß auf die Infrastruktur ausgeübt .

### **San Giacomo Paß (2313m) \*\*\***

Gotthardroute (Airolo) -> Domodossola

Trassierung ; z.T. ausgebaute Straße; SG 3

Der San Giacomo Paß hat derzeit kaum eine Bedeutung für den Verkehr, dies kann sich aber durchaus wieder ändern, denn der Bau einer Straßenverbindung vom San Giacomo zur Nufenenstraße steht seit Jahrzehnten zur Disposition .

In früheren Zeiten hatte der San Giacomo einmal eine gewisse überregionale Bedeutung . Als die Innerschweizer auf ihren vier Eschentalerzügen (1410, 1411, 1416 und 1417) nach Domodossola vorrückten und es besetzen, benutzten sie dabei vorzugsweise den San Giacomo . In der folgenden Zeit hielten dann die Schweizer auch eben über den San Giacomo die Verbindung mit ihrer Eroberung . Nicht nur mehr Soldaten zogen über ihn, sondern auch Saumkolonnen die besonders Wein nach Uri lieferten und so dem San Giacomo eine gewisse regionale Bedeutung brachten . Am Ende des Mittelalters war der Verkehr sogar so stark, das ein Hospiz erbaut wurde, das über ein Jahrhundert lang Bestand hatte . In den Jahren 1451 und 1538 treffen Pomatt und Bedretto Übereinkünfte die den Wegzoll und die Schneeräumung am San Giacomo betrafen . Internationale Bedeutung erhält der San Giacomo als im Giornico-Krieg, als der Weg durch das Levinental gesperrt ist . Jetzt trifft Uri mit dem Pomat eine Geheimvereinbarung um den Verkehr über das Pomat und den San Giacomo umzuleiten . Als aber Domodossola wieder italienisch wurde, geriet auch der San Giacomo wieder ins Hintertreffen . Das Pomat pflegte zwar noch lange gute Beziehungen zu Uri und auch zu Andermatt und selbst zu Luzern, aber Mailand kontrollierte den Südausgang des Pomattales und sperrte somit den Weg über den San Giacomo für den internationalen Handelsverkehr .

Es sollte dann bis in die 30er Jahre des 20.Jh. dauern, bis sich Mussolini an den San Giacomo und seiner strategisch günstigen Lagen gegenüber den Gotthard erinnerte . Den Bau einer touris-

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

tischen Straße vortäuschend, errichteten von 1927-1929 italienische Pioniereinheiten, Spezialisten im Gebirgsstraßenbau, eine Militärstraße die bis zur Paßhöhe und damit bis an die Schweizer Grenze führt . Im Kriegsfall hätte diese Straße Italien einen schnellen Zugriff auf den Gotthardpaß und die Zugänge zum Wallis und Tessin ermöglicht . Die Schweizer erkannten sehr wohl die Gefahr, sie verweigerten daher nicht nur den Weiterbau der Straße auf schweizer Territorium, sondern verstärkten vielmehr die Sperranlagen in der Umgebung . Diese bestanden dort schon seit dem Ende des 19.Jh. und wurden dort als Teil der Gotthardbefestigungen erbaut . Schon 1882 sollte ein Wachthaus auf der Paßhöhe gebaut werden, ein Plan welcher dann aber erst 1935 durchgeführt werden sollte . Das als Blockhaus errichtete Bauwerk, erhielt in seinen Unterbau eine umfangreiche Kasematte . Ebenso baute man auf den gegenüberliegenden Talseiten die Artilleriewerke Grandinagia und Manegorio, die beide mit 7,5cm Kanonen armiert waren und der Sperrung des San Giacomo dienten .

Das militärische Interesse an der San Giacomo-Straße ist freilich längst erloschen, tatsächlich ist aber ein starkes touristisches Interesse erwacht . Trotz des starken Interesses auf seiten der Tourismuswirtschaft, besonders der des Val d'Ossola, an einen Anschluß der San Giacomo-Straße an die Nufenenstraße, kam es nie zum Bau dieser nur wenige Kilometer langen Trasse . Wohl immer noch hauptsächlich aus militär-strategischen Gründen der Schweiz . Jüngste Überlegungen aber und der langsame Wegfall der Angst-psychosen des schweizerischen Militärs, lassen aber einen Bau dieses letzten, nur wenige Kilometer langen Teilstückes für die Zukunft immer wahrscheinlicher werden . Solange aber muß der Reisende ab der Paßhöhe, den alten Saumweg nutzen, der nach nicht mal zwei Kilometern auf die Nufenenstraße trifft .

Die Bedeutung des San Giacomo war aber immer nordwärts gewandt, vom Pomat ins Tessin wurden meist direktere Wege genutzt . Vor allem wohl der Groppopaß (2507m) über den wohl die walsersprachige Besiedlung von Bosco/Gurin erfolgte .

### **Griespaß (2463m)**

Nufenenpaßstraße -> Domodossola

Trassierung ; z.T. ausgebaute Straße, sonst Wanderweg

Der einst von Säumern häufig begangene Griespaß hat heute fast jegliche Bedeutung verloren . Im 12./13.Jh. wanderten deutschsprachige Bauern aus dem Wallis kommend, über den Griespaß ins Pomat ein, wo sich bis heute eine deutschsprachige Minderheit gehalten hat . Im Mittelalter noch war der Griespaß einer der wichtigsten Pässe in dieser Gebirgsgegend, über den ein Großteil des damaligen Handelsverkehrs der Lombardei mit Bern und Burgund führte . Er war sogar eine unmittelbar unter Reichshoheit gestellte Alternative zum Gotthard, konnte sich aber letztendlich gegen diesen nicht halten . Dennoch kann der Griespaß seit dem 12.Jh. stetig seine Bedeutung ausbauen und erreicht in seiner Nutzung im 15.Jh. darin seinen Höhepunkt .

Der Saumweg über den Griespaß war im späten Mittelalter so gut ausgebaut, das lange Saumtierkolonnen relativ problemlos über den Griespaß ziehen konnten . Überaus zahlreich sind dann auch die Urkunden, die über Vereinbarungen, Zolleinnahmen und Ähnlichem zu berichten wissen . Zeitweise scheint er im späten Mittelalter sogar alle anderen Pässe des Wallis übertroffen zu haben . Mit dem Ende des Mittelalters nahm aber die Bedeutung des Griespaßes stark ab, mit dem Ausbau der Simplonstraße fiel der Griespaß gar in die Bedeutungslosigkeit . Ende des 19.Jh. wurde der Ausbau des Griespaßes angestrebt, der wie so viele andere Pässe in dieser Zeit, ebenfalls eine befahrbare und moderne Kunststraße erhalten sollte . Aber als Grenzpaß, an einer für die Schweiz überaus neuralgischen Stelle, war diesem Projekt nicht viel Unterstützung gegeben .

Das änderte sich prinzipiell bis heute nicht, auch wenn vor Jahren beim Bau eines Stausees eine schmale Werksstraße erbaut wurde . Die auf schweizer Seite zum Griessee führende Werkstraße, ist für aber den Öffentlichen Verkehr gesperrt . Ab der Staumauer des Griessees schließt sich dann ohnehin ein eher schlechter Fußweg an, der über den Griespaß hinweg führt . Aber eben dieser Fußweg ist eben jener Saumweg der einst im spätem Mittelalter angelegt wurde, und noch an vielen Stellen kann man Stützmauern, Trassen und Belagreste .

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Einige der Alpenbahnprojekte vom Ende des 19.Jh. sahen auch Trassierungen vor, bei denen längere Tunnelbauwerke den Griespaß unterquert hätten . Diese Projekte gehörten eher zu den weniger diskutierten, sie kamen dann auch nie in die engere Wahl .

Heute hat der Griespaß aber nur noch Bedeutung für den internationalen Handel mit Gas, denn eine internationale Gasleitung führt über ihn . Sie kommt von der Nordseeküste und führt über den Grimsel und den Griespaß nach Oberitalien . Bis zu 5 Millionen m<sup>3</sup> Gas werden pro Jahr durch diese Pipeline gepumpt, unauffällig und nahezu unsichtbar .

### **Nufenenpaß (2440m) \*\*\***

Gotthardroute (Airolo) -> Wallis

Trassierung ; ausgebaute Straße (2478m); SG 3

Die höchste innerschweizer Paßstraße bildet die kürzeste Verbindung zwischen dem Tessin und Wallis . Bei den Römern wurde der Nufenen wohl nicht sehr rege genutzt, dennoch nutzten sie ihn wohl doch noch stärker, als den Gotthard . Dabei hatte der römische Weg über den Nufenen, wahrscheinlich gar nicht mal einen so schlechten Standard, wird zuweilen sogar als Straße bezeichnet . Ihr neuralgischster Punkt war ohnehin eine Gletscherspalte, die man überwinden mußte, darüber hinaus galt der hochgelegene Nufenenweg aber als recht gut passierbar . Im Mittelalter stieg die Bedeutung des Nufenen wieder an, es wurde ein Hospiz erbaut und der alte Saumweg wurde daher auch wieder ausgebaut . Säumer konnten auf ihn nun zu Fuß oder mit dem Saumtier, Waren transportieren . Eine Vorgehensweise die noch lange Zeit notwendig wurde, wollte man den Nufenenpaß nutzen, denn erst im Jahre 1969 wurde eine moderne Straße über den Paß eröffnet . Diese hat seitdem mehr eine touristische, als eine tatsächliche Bedeutung für den Verkehr .

Die Straße überquert den Nufenen oberhalb des eigentlichen Paßüberganges in einer Höhe von 2478m. Ihr Anfang geht auf zwei Werkstraßen zurück, die unter anderem für den Bau des Griesstaudammes angelegt wurden . Erst nach Abschluß der Bauarbeiten an den Kraftwerken begann man 1965 mit dem Bau der eigentlichen, noch fehlenden 5km langen Paßstraße . Die bestehenden Werksstraßenrassen wurden parallel dazu erweitert und ausgebaut, so das eine richtige, allgemein nutzbare Straße entstand . Das Vorhaben selber, eine moderne Straße über den Nufenenpaß zu bauen ist aber älter, nur Krisen und Kriege haben dies immer wieder verhindert .

Seit dem aufkommen der Eisenbahn in der Schweiz und den dazu gehörigen Planungen für eine Alpenbahn, kamen auch immer wieder Planungen auf, die mehr oder weniger den Nufenen betrafen . So erstmals im Vorfeld der Gotthardbahn, als eine Bahnstrecke Luzern- Brünig-Grimsel-Nufenen-Airolo erbaut werden sollte . Man entschied sich zwar dann doch für den Gotthard, aber so richtig wurde es nie wieder ruhig um diesen Plan, der dann letztmalig im Vorfeld der NEAT-Planungen als Projekt 'Gotthard-West' wieder in Gerede kam . Dabei hätte diese Bahnstrecke in einem vom Grimsel herkommend Basistunnel, im Val Bedretto ihren südlichen Ausgang gefunden, damit den Nufenen also noch nicht einmal richtig tangiert . Ohnehin wurde auch diesmal zugunsten des Gotthards entschieden .

In dem Buch 'Reise über den Nufenenpaß', welches Karl Gottlob Küttner im Jahre 1778 schrieb, ist der damalige Zustand des Paßweges gut beschrieben . Gut kann man auch herauslesen, welche Qual eine Überquerung gerade unbedeutender Pässe war, keine Versorgung des Reisenden, kein Hospiz was Schutz bot . Wer heute den Nufenenpaß bequem im Auto überquert, sollte sich der Leiden seiner Vorgänger bewußt sein;

"Wir mochten etwa einen Weg von drei Stunden gemacht haben, als die Führer sagten, wir müßten nun für sieben Stunden kein Dorf mehr erwarten. Wie interessant war mir nun ein elendes, ganz einsam gelegenes Haus, das man All'acqua nennt, und welches hier der äußerste Winkel zu sein scheint, in welchen Menschen sich drängen können; denn mit diesem Orte hören alle Spuren menschlicher Hand auf, und höher hinauf entdeckt das Auge viele Stunden weit auch nicht mal eine Sennenhütte. ... Abends nach vier Stunden entdeckten wir, in einiger Entfernung von unserm Wege, eine Sennhütte in dickem Nebel. Es war ein Palast für uns, die wir seit zehn Stunden auf der Straße waren und keine eigentliche Mahlzeit gemacht hatten. Zwei Mannspersonen, die wir

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

darin fanden, suchten Holz und Reiser zusammen, die sie mit vieler Mühe herauf tragen, und nie war mir ein Feuer willkommener. Sie hatten kein Brot und auch sonst nichts, wonach wir fragten; sie boten aber vieler Gutherzigkeit alles an, was sie hatten, und das war ein fettes Murmeltier, das auf einem Brette ausgespannt zeigten und braten wollten. Uns allen schauerte vor dem Gedanken, ohne Brot von so einem Tiere zu essen, das fast ganz aus Fett bestand."

### **Furkapaß (2431m) \*\*\*\*\***

Gotthardtroute (Urseren) -> Wallis

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Es gilt als sicher, das der Furkapaß schon von den Römern begangen wurde . Unter Kaiser Augustus wurden Vallis Poennina (Wallis) im Westen und Rätien im Osten zu einer Provinz vereinigt, und damit dürfte sich ein reger Verkehr über den Furkapaß gebildet haben, der über Urseren und Oberalp ins Vorderheintal zog . Entsprechende archäologische Funde in der Urseren und bei Reckingen scheinen darauf hinzuweisen . Eventuell auch Reste eines Bauwerkes in Hospental, welche man für die Überreste eines römischen Wachturmes hält . Auch in der Folge riß der Verkehr über den Furka wohl nie richtig ab, dennoch gehörte der Furka nie zu den bedeutenden Pässen, er stand immer im Schatten des Grimsel, später dann des Gotthards . Wichtig waren die Wege zum Furkapaß, auch für Reisende die den Grimsel nutzen wollten, da diese bis Gletsch identisch waren. Von Gletsch aus war es nicht mehr weit zur Paßhöhe, und am Ende des Rheintals, wo der Furkaweg den letzten Anstieg vornahm, zweigte auch ein weiterer Pfad ab, der direkt ins Val Bedretto führte und somit einen Alternativweg von Bern ins Tessin darstellte .

Bereits 1820 sollte der alte, seinerzeit noch in Tallage verlaufende Saumweg ausgebaut werden, aber die Arbeiten verliefen sich im Sande, es kam zwar zu einer Verbesserung der Wegverhältnisse, aber nicht zu einen auch nur vergleichbaren Ausbauzustand wie am Simplon . Es mangelte vor allem am Geld, andere Projekte erschienen den Beteiligten wichtiger, und so kam dann der Durchbruch auch von einer anderen Seite, als der zivilen . Es war das Militär welches die Projekte zum Bau einer Furkastraße endlich zum Durchbruch verhalfen . Der Furkapaß war dann auch der erste Paß der Schweiz, der vor allen aus militärstrategischen Erwägungen heraus eine Straße erhielt . Gleich nach dem Jakob Stämpfli in den Bundesrat gewählt wurde, forciert er das Furkastraßenprojekt und läßt bald neben der so wichtigen Axenstraße, auch die Furkastraße bauen . Die kehrenreiche, in den Jahren 1864-1866 erbaute, und zum Teil noch recht enge, aber im Ausbau befindliche Straße, folgt der Alpenlängsfurche Rhone-Rhein . An ihr kann man gut erkennen, das auch nach zwei umfangreichen Modernisierungs- und Ausbauphasen in den Jahren 1937-55 und 1960-63, Paßstraßen oft noch in einen anderen Zustand sind, als eben Talstraßen . Denn auch Jahrzehnte nach einen solchen Ausbau gibt es noch erhebliche Engpässe und Gefahrenstellen auf der Furkastraße . Dennoch wurde die Furkapaßstraße nach ihrer Fertigstellung schnell angenommen, wurde er noch im Jahre 1800 von nur 1906 genutzt, waren es nur zehn Jahre später mit 2676 Reisenden ein gutes Drittel mehr . Für einen Nebenpaß, eine zu der Zeit recht beachtliche Zahl, die dieser heute in seiner kurzen Öffnungszeit schonmal an einen guten Sommertag erreichen kann .

Der mittelalterliche Saumweg wurde auch weiterhin noch genutzt, vor allem für den Winterverkehr mit Schlitten . Beim Bau der Sperrforts am Furka und dem späteren der Furkabahn, wurde er teilweise sogar modernisiert . Er verlief in einer deutlich tieferen Lage als die später erbaute Kunststraße, während diese in Hanglage geführt wurde, war der Saumweg in Tallage, unweit von Rhone und Reuss, angelegt worden . Dabei verlief er auf der Ostseite des Furka ebenso auf der nördlichen Talseite, wie auch die moderne Kunststraße, um dann ebenso die Paßhöhe zu erreichen waren kurz vor dem Paßübergang die Anlage einiger Kehren notwendig . Gleich nach den Übergang wurde die Anlage von ganzen 20 nacheinander folgenden Turmkehren auf der Westseite des Furkas nötig, um den hier steil abfallenden Hang zu bezwingen . Auch die moderne Kunststraße kam hier, nicht ohne die Anlage von acht, großzügig ausgeführten Kehren aus . Allerdings führt die moderne zwischen Kunststraße nicht gleich von der Paßhöhe hinab, sondern nach dem diese in Hanglage weitergeführt wurde, stieg sie erst zwischen Galenhütten und Oberalp ins Tal hinab, dies unmittelbar vorbei am Rhonegletscher. Ein weiterer kehrenreicher Abschnitt der Kunststraße, wie auch des alten Saumweges, war zwischen Gletsch und Oberwald



# ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

nötig, da hier das Tal noch mal steil abfällt .

Die moderne Kunststraße läßt besonders auf dessen Westseite einen herrlichen Ausblick zu, und führt direkt am Rhonegletscher entlang . Im Sommer 1914 wurde auch der Autoverkehr auf der Furkastraße erlaubt, sie war damit einer der ersten schweizer Paßstraßen, auf der dieses 'verwegene Unternehmen' erlaubt war . Wegen der Straßenverhältnisse nahm man aber diese Erlaubnis bald zurück, und so verkehrten noch bis in die 30er Jahre fünfspännige Eilkutschen über den Furka, bis die Straßenverhältnisse soweit gebessert waren, das man die Furkastraße endgültig für den Verkehr freigeben konnte .

Im Zuge des Ausbaues der Gotthardbefestigungen, erhielt auch die Gegend am Furkapaß zahlreiche Sperranlagen und Forts, deren umfangreichste das Galenhüttenwerk war . Dabei wurden auch der alte Saumweg wieder ausgebaut, sowie andere Naturpfade und Saumwege, die im Bereich des Furkapaßes verlaufen . Nach gut vier Jahren Bauzeit wurden die Sperranlagen, allen voran das Galenhüttenwerk, dem Militär für seine Nutzung übergeben . Die ursprünglich als Paßsperre vorgesehene Befestigung des Furka war aufgesplittert worden in ein weit nach Westen vorgeschobenes Artilleriewerk (Galenhüttenwerk) und ein oberhalb des Furka gelegenes Infanteriewerk (Furkahorn) . Durch diese Dezentralisierung wurde nicht nur eine konsequente Sperrung des Furkapaßes möglich, sondern darüber hinaus auch eine Möglichkeit, durch Beschuß dessen Westrampe, sowie die Südrampe des Grimselpaßes, für einen Invasoren sicher zu sperren .

Der Name 'Furka' ist verwandt mit der italienische Bezeichnung 'Forcola', die soviel wie 'Gabel' bedeutet . Diese Bezeichnung für einen Pass oder eine Scharte, findet sich noch heute in großen Teilen des ehemaligen rätischen Gebietes, welches jetzt deutschsprachig ist . Insbesondere die Walliser übernahmen diese Bezeichnung für einen Paß, und trugen sie vom Wallis bis hin nach Vorarlberg, wo es auch ein Furka(-joch) gibt . Das Wort Furka geht auf eine alte indogermanische Wurzel zurück, die von ihrer Urbedeutung, die sie im Deutschen wohl noch heute als 'Furche' hat, mehrere Bedeutungswandel durchlebte . Das lateinische porcus (Schwein) ist damit ebenso verwandt, wie das deutsche Ferkel (als, das die Erde durchfurchende Tier) . Aber auch die Wörter furca/Forke 'Gabel', wobei die Gabel zwischen ihren Zinken eben auch eine 'Furche' aufweist und darüber hinaus ebenfalls zum 'durchfurchen' geeignet ist . Bäuerliche Siedler, wohl aus den germanischen Tiefländern stammend, erinnerten sich wohl beim Anblick so manchen Paßes an eine Furche, wie auch an eine (zweizinkige) Gabel . Ein eigenes germanisches, zumindest aber Alamannisches, Wort für Paß scheint es seiner Zeit hingegen nicht gegeben zu haben .

Dem vom Rhonegletscher geschaffene Talkessel, wo sich die Straßen vom Furka wie vom Grimsel vereinigen, um weiter ins Wallis abzusteigen und sich der Hotelort Gletsch befindet, drohte lange Zeit die Überflutung . Nachdem immer wieder, das letzte mal erst vor kaum 100 Jahren, der Rhonegletscher diesen Talkessel überflutete, aber bisher immer wieder zurück wich, plante man eine zeitlang die Anlage eines Staudammes . Und tatsächlich scheint das Areal ideal dafür zu sein, nur mühsam hat sich die Rhone einen Durchbruch am Ende des Talkessels durch eine Felswand geschliffen . Sicher wäre es ein leichtes, dort eine Staumauer zu errichten, wie man sie zu einigen nur wenige Kilometer oberhalb Gletsch, am Grimselpaß baute . Argumente und Gegenargumente gibt es freilich viele, auf der einen Seite steht da der Naturschutzgedanke als größtes Argument gegen den Bau, auf der anderen Seite führt man gleich mehrere an, um Sinn und Nutzen des Baues hervorzuheben . Man redet von 28 permanenten Arbeitsplätzen, als würde man von 28.000 reden . Natürlich wird auch der volkswirtschaftliche Nutzen nicht vergessen, die Energieleistung von ca. 150 Mio. KWh wäre sicherlich nicht zu verachten . Sogar der Naturschutzgedanke wird heran gezogen, wenn man behauptet das es 'noch schöner als je zuvor' werde, wenn die Furkastraße erst ihre Serpentina oberhalb einer Wasserfläche von 3000m Länge und rund 700m Breite ziehen würde . Aber das Hauptgegenargument - der Naturschutz - wiegt einfach doch zu stark . Denn leider würde durch diese Pläne, einer der reizvollsten und dennoch leicht zugänglichsten Hochtäler der Alpen ertrinken, weswegen sie mittlerweile auch wieder vom Tisch zu sein schein .

## Die Furkabahn

Über den Furkapaß verlief früher auch eine Eisenbahnstrecke, die den Furkapaß in einen

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Scheiteltunnel unterquerte . Mit der Eröffnung eines 15,4km langen Basistunnels unter dem Furkamassiv im Jahre 1982, wurde die alte Bahnstrecke aber stillgelegt und demontiert . Aus touristischen, wie verkehrshistorischen Gründen wird sie aber in jüngster Zeit in privater Initiative zu einen großen Teil wieder aufgebaut .

Pläne zum Bau einer Furkabahn entstanden schon früh, verschiedene Projekte befaßten sich schon ab 1886 damit . Aber die Projekte waren noch zu unausgereift, Ernst wurde es erst, als im Jahre 1906 der Direktor der MOB den Vorschlag machte, eine Meterspurbahn von Visp nach Gletsch, mit einer Fortsetzung über Andermatt nach Disentis zu bauen . Vier Jahre später wurde dann die Bahngesellschaft 'Brig-Furka-Disentis' (BFD) gegründet, womit der Bau schon im folgenden Jahre begonnen werden konnte . Aber bald nach den fixen Start im Jahre 1911, verzögerte sich der Baufortschritt immer mehr . Besonders der Bau des notwendigen Scheiteltunnels bereitete Problem, der Vortrieb blieb alsbald im druckhaften Schiefergestein stecken . Nach nur 156m Vortrieb mußte man an der Westseite den Vortrieb stoppen und den Tunnelbau an anderer Stelle neu beginnen, was zur Folge hatte, das man die Tunnelachse um 100m südlich verschieben mußte . Der erneute Vortrieb ging dann zwar besser vonstatten, aber aber der Beginn des 1.Weltkrieg, mit seinen Mangel an Geld und Material, brachte die Arbeiten bald wieder wieder zum Erliegen . Dennoch erfolgte noch am 25.September 1915 der Durchstich, aber wenig später wurde der Weiterbau wegen des Krieges für lange Zeit eingestellt .

Aber gerade die Kriegszeit zeigte gleichzeitig sehr deutlich, das eine Bahnlinie Brig-Andermatt-Disentis für Landesverteidigung, wie den innerschweizer Verkehr, von größtem Interesse ist . So erinnerte man sich auch der zahlreich durchgeführten Militärtransporte auf den ersten Teilstrecken, als dann das Unternehmen 1923 in Konkurs ging . Der Bund sprang deshalb ein, und auch die Rhätische Bahn, die an einen Anschluß nach Westen aus eigenen Gründen interessiert war, stellte ihre Erfahrungen für den Weiterbau zur Verfügung und so konnte die Bahn über den Furkapaß am 3.Juli 1926 dem Verkehr übergeben werden . Allerdings nicht ohne den Scheiteltunnel umfangreich auszubauen, der starke Gebirgsdruck führte in den Jahren 1916 bis 1925 zu zahlreichen Gebirgsrutschungen, weshalb das Tunnelprofil nur noch zum durchkriechen geeignet war .

Anders als bei der normalspurigen Gotthardbahn wurde mit der Furka-Oberalpbahn nicht nur eine meterspurige Schmalspurbahn errichtet, sondern diese auch noch mit Zahnradbahnabschnitten versehen . Dies alles brachte Vorteile, eine solche Anlage der Furkabahn verlangte keine größeren Kunstbauten, weshalb sich die Trassierung den Gegebenheiten der Landschaft stark anpassen konnte . Dessen angenehmer Nebeneffekt war, das sich dem Reisenden auf diese Art ein einmaliger, ungehinderter Ausblick auf die Landschaft bot . Das alles noch in einen nicht zu schnellen Tempo, denn die Trasse mit ihren Kurven mit einen Radius von gerade einmal 80 Metern, erlaubte nur eine Geschwindigkeit von bis zu 55km/h . Es war dann auch die Aussicht aus dem Zug auf den Rhonegletscher, die den langsamsten Express der Welt, dem Glacier-Express seinen Namen gab . Ein neuerbauter Tunnel, beraubte ihn zwar nicht dessen klangvollen und legendären Namens, wohl aber der Gletscher-Aussicht .

Bis auf einige kleine Tunnelbauwerke, war der längste Tunnel der Furkabahn der 1873m lange Scheiteltunnel, der den Furkapaß in wenig südlicher Richtung unterquerte . Während der westliche Tunnelmund in einer Höhe von 2118m lag, lag deren östlicher Tunnelmund mit 2160m, nur wenig unterhalb des Scheitelpunktes von 2163m .

Dank der 1942 erfolgten Elektrifizierung reichte die Transportkapazität bis in jüngste Zeit aus, mit einen Scheiteltunnel in über 2100m Höhe war die Bahn nicht wintersicher, weshalb sie jährlich bis zu acht Monate Wintersperre aufwies . Dies verbunden mit teuren Schneeräum-, Auf- und Abbauarbeiten von Teilen der Fahrleitungen und sogar einer kompletten Brücke . Die daraus resultierenden Schwierigkeiten wurden insbesondere in der Zeit des 2.Weltkrieges der Schweiz schmerzlich bewußt, eine Änderung sollte aber noch einige Jahrzehnte auf sich warten lassen .

### **Der Furkabisistunnel**

Erste Projekte für den Bau eines neuen Furkatunnels, die teilweise auch schon den Bau eines

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Basistunnels betrafen, stammen aus der Mitte der 30er Jahre . Damals sollte die Furkabahn wintersicher gemacht werden, aber der Bau zahlreicher Lawiniengalerien erschien kaum preiswerter, als der Bau eines Tunnels. Und tatsächlich hatten die Militärs aus diesen Gründen bereits vor dem 1. Weltkrieg einen Furkatunnel gewünscht, und nun am Vorabend des 2. Weltkrieges war es auch wieder das Militär, welches den Furkatunnel überaus vermißte . Aber dann kam der Krieg und die Schweiz hatte wichtigere Sorgen . Erst Ende der 50er Jahre belebte sich die Diskussion wieder und erste brauchbare Projekte entstanden, die dann um die Mitte der 60er Jahre auch immer konkreter diskutiert wurden, aber darüber hinaus schien es nie zu gehen . Die Stilllegung der defizitären Furkabahn wurde immer vehementer diskutiert, ein Alptraum der Militärstrategen, die immer noch vom Gotthardkreuz träumten . Ein Alptraum aber auch für die Anrainer, die von dieser Bahn abhängig waren und gar lange schon sehnsüchtig, auf eine neue wintersichere Bahnverbindung warteten .

Schon fast glaubten alle Beteiligten, daß der Furkabahn das letzte Stündlein geschlagen hätte . Zwar waren in den 60er Jahren mehrere umfangreiche Projekte entstanden und Regierungsbeschlüsse bestätigten das Bauvorhaben, aber es schien ein totgeborenes Kind zu sein . Bis das Jahr 1970 kam, in diesem Jahr war die längst nötige Generalerneuerung der Bergstrecke über den Furka fällig, als der Schweizer Bundesrat Roger Bonvin seinen alten Plan des Baues eines Furkabisistunnels doch noch durchsetzte . Optimistische Projektkosten von bloß 74 Millionen Franken ließ alle bürokratischen und finanziellen Hürden wie im Sturm nehmen und schon Ende September 1973 begannen die Arbeiten . Aber bald nach Baubeginn wurde klar das der Kostenrahmen nicht gehalten werden könne .

Ein Projekt der deutschen Tunnelbaufirma 'Motor Columbus' aus dem Jahre 1965 sah noch einen Tunnel vor, der südöstlich Unterwassern beginnt und von da aus auf relativ direkten Wege nach Realp führen sollte . Bonvin träumte aber von der Idee einer Abzweigung der Furkabahn ins Val Bedretto und so entstand 1970 das Projekt ITEP, welches eine südöstliche Ausbuchtung aufwies . Diese Ausbuchtung hätte nicht nur durch geologisch günstigere Gesteinschichten geführt, sondern auch die Einrichtung eines Tunnelastes ermöglicht . Bis 1972 wurde das endgültige Projekt festgelegt, quasi eine Mischung aus den beiden vorherigen . Der westliche Tunnelmund war oberhalb Unterwassern vorgesehen und von da aus sollte der Tunnel in direkt östlicher Richtung verlaufen um dann in ein großen Bogen nach Norden abzuknicken . Südlich Realp hätte dann das nördliche Tunnelportal des Tunnels gelegen . Der Tunnelast ins Bedrettal hätte beim Beginn des 'abknickens' des eingleisigen Haupttunnel begonnen . Dieser Tunnelast, ein 5221m langer Stollen, auch 'Bedrettofenster' oder 'Roncostollen' genannt, wurde dabei von Ronco im Val Bedretto vorgetrieben und traf auf die Trasse des Furkatunnels bei etwa der Hälfte eines Weges . Längst hatte man diesen Tunnelast zu einen Sicherheits- und Zwischenangriffsstollen de-gradiert, der den Bauablauf vereinfachen sollte .

Zwar gelang dieser Plan, machte es gar möglich die Bauzeit um eineinhalb Jahre zu verkürzen, aber an anderer Stelle verlor man um so mehr Zeit . In einen besonders schweren Abschnitt mühten sich die Tunnelbauer für nur 40 Meter Vortrieb, ganze sechs Monate ab . Es zeigte sich wieder einmal, das ein kleiner Tunnelquerschnitt nicht der beste ist, ein größerer Tunnelquerschnitt ist bautechnisch, wie fels-mechanisch deutlich optimaler zu erstellen, ohne unbedingt deswegen gleich um so teurer zu werden . So entwickelte sich der Tunnel zu einen gigantischen Finanzloch, der nicht zu letzt auch die Vision der Tunnelinitiatoren Version bleiben ließen, im Bedrettofenster ein großes Tunnelkreuz, mit einer Verbindung zur Gotthardbahn zu errichten . Dazu sollte der Roncostollen ausgebaut werden und mit Rampen an die Gotthardbahn angeschlossen werden . Weiterhin hätte der Furkatunnel, mit dem ausgebauten Roncoast, und weiteren Tunnelbauten unter dem Grimsel und dem Oberalp, der Schweiz das langersehnte 'Gotthardkreuz' geschaffen . Verknüpfungsbauwerke bei Oberwald und im inneren des Furkatunnels, hätten Zugverbindungen aus dem Hasli ins Wallis, ins Tessin oder auch nach Urseren und Graubünden ermöglicht . Verbindungen die gerade im Winter für die Autoverladung interessant erschienen . Das 'Gotthardkreuz', eine großartige Idee, die mindestens ebenso viele Gegner, wie Befürworter aufwies . Eine Idee für die Bonvin und andere Befürworter selbst immer wieder gerne als 'größenwahnsinnige Phantasten' und das Projekt des 'Gotthardkreuzes' als 'Super-Märklin' bezeichnet wurden . Trotz aller Unkenrufe war und ist es ein sicher interessantes und lohnendes Projekt, würde es doch endlich Bern und auch das Wallis mit den Tessin wintersicher, auf einer

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

direkten, innerschweizer Route, verbinden . Bisher gibt es solche Verbindungen nur über Italien (Simplon) oder die Innerschweiz (Gotthard) .

Letztendlich zeigte sich auch, das die Ausbuchtung des Tunnels, nicht unbedingt in bessere geologische Schichten führte, als eine direkte Linienführung . Bereits kurz nach Baubeginn entstand daher ein Gegengutachten, welches einen direkteren Weg, dem des einer großen Ausbuchtung, vorzog . Die Weichen waren aber für den Tunnel mit Ausbuchtung gestellt und so entstand er dann auch . Anfangs projektiert war auch eine gut 7km lange Doppelspurstrecke im Tunnel, betriebstechnisch war eine so lange Doppelspurstrecke nicht erforderlich . Militärstrategisch bot sie aber viel Sinn, ein ganzes Regiment hätte man dort 'abstellen' und je nach Bedarf einsetzen können . Das Militär sah den Tunnel immer noch als 'sehr wertvoll' an, hielt sich allerdings bedeckt, da man befürchtete an den Baukosten beteiligt zu werden . Was dann letztendlich auch der Grund war, warum man diese Doppelspurstrecke später deutlich verkürzte . Übrigens kam wegen dieser Doppelspurstrecke später der Verdacht auf, das Bonvon plane den Bahntunnel später in einen Straßentunnel umzubauen .

Man kann heute froh sein, das der Basistunnel überhaupt fertig gestellt wurde, denn man erwog 1978 bereits die Einstellung . Die Kosten waren mittlerweile weit überschritten und der Tunnel noch lange nicht fertig . Aber da ja bereits einige Dutzend Millionen Franken verbaut waren, rang man sich doch noch dazu durch den Bau bis zum Ende zu finanzieren . Allerdings wußte man dabei noch nicht, was der Bau dann letztendlich kosten würde . Und selbst nach seiner Fertigstellung, stehen noch weitere Baukosten an, den der Baudruck zeigte sich als so stark an, das bereits fertiggestellte Tunnelstücke, vor allem aber erhebliche Teile der Tunnelsohle wieder ausgebessert werden mußten . Angesichts der Komplikationen auf die die Tunnelbauer am Gotthard und Simplon stießen, hätte es einem schon mehr als verwundert, wenn dies am Furkatunnel so anders gewesen wäre . Unterschiede zwischen den beiden älteren und ihren jüngeren Bruder sind dann auch weniger im Tunnel selbst zu finden, als in der Art seiner Erstellung. Ein ganzes Jahrhundert, oder zumindest ein dreiviertel wie zum Simplon, macht sich eben technologisch erheblich bemerkbar . Auf Grund der modernen Technik waren beim Bau des Furkatunnels nur noch wenige hundert Mineure notwendig, eine geringe Zahl, wenn man an die Tausendschaften früherer Jahrzehnte denkt . Und trotzdem beim Bau ein relativ überaus geringer Sicherheitsstandard gewahrt wurde, kam es zu keinen größeren Unfällen . Immerhin hätte bei einem Tunnel dieser Länge, über ein Dutzend toter Mineure als 'normal und erwartet' gegolten .

Seit dem Sommer 1982 befahren Züge den mit 15.407 Meter längsten und mit Baukosten von 300 Millionen Franken auch teuersten Schmalspurbahntunnel der Welt . Beide Titel konnte der Furkabasistunnel aber nur 17 Jahre behalten, denn der Vereinatunnel der im November 1999 eröffnet wurde, war um ein gutes Fünftel länger und auch fast doppelt so teuer - wenn auch dies bei letzteren auch so erwartet war . Bei einer Scheitelhöhe des Furkabasistunnel von immerhin 1564m, liegen die Tunnelportale im Westen bei Oberwald in einer Höhe von 1390m und im Osten bei Realp gar in einer Höhe von 1538m . Im ansonsten eingleisigen Tunnel wurden auch zwei Ausweichstellen angelegt, die entgegenkommenden Zügen ermöglicht sich gefahrlos zu begegnen . Mit den 20 Minuten die die Züge jetzt für den Tunneltransit brauchen, benötigen sie nur noch die Hälfte, wie vorher über die Bergstrecke .

### Die Furkabergstrecke - Das Comeback

Während der Sommersaison 1981 befuhr die Furkabahn das letzte mal die Bergstrecke, denn zu Beginn der nächsten Saison war ja schon der Furkatunnel in Betrieb . Viele wollten noch einmal mit der Bahn fahren, die ob ihrer niedrigen Sicherheitsstandard als 'Urwaldbahn im Hochgebirge' galt . Der Andrang aus aller Welt war so stark, das sich die Furka-Oberalpbahn gezwungen sah, über die Presse die Bevölkerung aufzurufen, die Furkabahn zu meiden . Wohl durch diesen Ansturm angestachelt, formierte sich schon 1982 ein Verein, aus der später die Aktiengesellschaft 'Dampfbahn Furka Bergstrecke - DFB' entstand . Nachdem die DFB die zu großen Teilen schon abgebrochenen Anlagen der Bergstrecke von der Furka-Oberalpbahn erstandt und sogar von der gestrengen Landesregierung eine Konzession zum Bahnbetrieb erhielt, begann man die Bahn wieder aufzubauen . Aus der Schweiz, aus der BRD, und später auch ganz besonders aus der ehemaligen DDR, kamen viele Freiwillige, die im Sommer einen Teil ihrer Ferien opferten, um an

# ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

der Furkabergstrecke zu arbeiten - unentgeltlich natürlich .

Unkonventionell zeigte man sich auch beim Wiederbeschaffen des rollenden Materials . Eine auf einen Denkmalsockel in Chur stehende Dampflock wurde vom Sockel geholt und wieder instandgesetzt und konnte ab 1987 auf den ersten instandgesetzten Streckenabschnitt zwischen Realp und Tiefenbach verkehren . In einer Medien- und Werbewirksamen Aktion holte man 1990 aus dem vietnamesischen Busch verschiedene historische Schienenfahrzeuge, darunter Überreste ehemaliger Dampflokomotiven der Furka-Oberalpbahn . Diese waren nach der Elektrifizierung einst nach Vietnam verkauft wurden, dort aber kaum noch in Gebrauch . Bis 1998 war dann auch der schwierigste Abschnitt der Furkabergbahn, der Abschnitt von Realp, durch den Scheiteltunnel nach Gletsch, eröffnet . Dabei wurde auch der mittlerweile teilweise eingestürzte Tunnel umfangreich saniert und ein ausreichendes Lichtraumprofil wieder hergestellt . Ob die Bergstrecke hingegen die alte Fortsetzung nach Oberwald findet ist indessen fraglich, da es hier umfangreiche Neubaumaßnahmen, insbesondere in den Kreuzungsbereichen mit den Kehren der Furkastraße, notwendig macht .

## **Grimselfaß (2165m) \*\*\***

Haslital -> Rhonetal/Furkapaß

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Schon in der Römerzeit errang der Grimselfaß große Bedeutung, als wichtiger Übergang vom Rhonetal ins heutige Berner Oberland und weiter nach Germanien, weshalb die Römer auch einen häufig begangenen Saumweg anlegten . Dieser war zwar nicht befahrbar, wohl aber doch in einen Zustand der ein Übergang zu Pferd ermöglichte . Natürlich waren auch hier die Römer nicht die ersten, schon seit der Bronzezeit soll der Grimsel als Übergang bekannt gewesen sein . Archäologische Funde aus dieser Zeit, am Paßweg wie auch am Übergang selbst, sind auch hier Beleg dessen . Die Römer stationierten zur Deckung rückwärtiger Verbindungen die über den Grimsel führten, bei Alpnachstad, gelegen zwischen Brünig und Luzern, römische Truppen aus denen sich bald eine Garnison entwickelte .

Eine Sage weiß von einem uralten Weg zu berichten, der einst aus dem Rhonetal über Gletsch, dem Grimsel, und das Nägelisgrätli ins Gadmental führte . Spuren dieses Weges, der sogar zum Teil gepflastert sein sollte, sollen sogar noch vorhanden sein . Dieser Weg führte wohl zu einer Höhensiedlung, die irgendwo zwischen dem Triftgletscher und dem Guttannental lag und in der wohl eine frühe Metallurgie blühte . Hiesige Ortsnamen weisen ebenso auf eine solche Siedlung, wie uralte Eisen- und Bleigruben . Die sogenannte Gelmergasse über der großen Galerie bei der Handegg mag wohl ebenso als Beispiel für einen Weg dienen, der zu besagter Siedlung führte und über den wohl auch ein Teil des frühen Paßverkehrs über den Grimsel führte .

Mit Abzug der Römer im späten 5.Jh. fiel der Grimsel, wohl wie alle anderen benachbarten Pässe in Bedeutungslosigkeit . Dies zumindest für den Verkehr, inwieweit germanische Haufen auf ihren Raubzügen den Grimselfaß überschritten ist unklar, aber angesichts der Zerstörungen die die Germanen im Oberland anrichteten ist es eher zweifelhaft . Erst gute zwei Jahrhunderte später, 'entdeckte' man den Grimsel wieder . Es war das 7.Jh. als Alamannen wohl erstmals über den Grimselfaß in das Oberwallis vordrangen. Erst später nutzten sie dazu auch den Lötschen, Gemmi und andere Pässe der Berner Alpen .

## **Der mittelalterliche Verkehr**

Auch im Mittelalter wurde er wohl genutzt, wenn er auch etwas abseits lag und im Schatten des Gemmi stand, so war er wie bei den Römern schon, auch jetzt noch Teil der vielbegangenen Simplonroute . Seine Bedeutung stieg zeitweise sogar dann an, wenn der Simplon nach kurzer Blüte, seine Bedeutung für einige Zeit wieder verlor und diese an nördlichere Pässe, wie den Albrunpaß und auch selbst den Griespaß abgab . Für diese Pässe lag der Grimsel deutlich günstiger, als beispielsweise der Gemmi . Seit dem Jahre 1369 stand dem Reisenden auch ein Hospiz auf der Paßhöhe des Grimsel zur Verfügung . Zu dieser Zeit beschließen Anwohner und Interes-

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

senten den Ausbau des Weges, um noch mehr Handelsverkehr anzuziehen . Die größte Blüte erreichte der Grimsel für den Handel zweifelslos im 15./16.Jh., weshalb 1557 auch ein neues Hospiz erbaut wurde . Ab des späten 16.Jh. ging aber der Handelsverkehr stetig zurück . Schuld daran waren weniger die Wegverhältnisse, als vor allem politische Gründe, aber auch die häufigen Sperrungen des Grimsel im 16. und 17.Jh. die man offiziell durchführte weil man ein Übergreifen von Pest und Viehseuchen über ihn befürchtete . Genutzt wurde der Grimselpaß aber auch weiterhin, er besaß zu dieser Zeit sogar zwei Südrampen, die beide sich am Spital verzweigten . Der eine, westlichere, führte direkt nach Gesteln, entlang am Hang und hoch oberhalb der modernen Straße . Der andere führte in östlicher Richtung direkt hin zum Furkapaßweg .

Im späten Mittelalter beginnt Bern die Zweipaßverbindung Grimsel-Gries zu entdecken und fördern, auf diplomatischen Wege gelingt es 1397 die Paßverbindung für den internationalen Handelsverkehr zu öffnen . Und eine lokale Chronik vermeldet alsbald auch den Durchzug von mit Gütern aller Art schwer beladenen Bauern . Diese haben zuvor im lombardischen gewütet und geplündert und schafften nun ihre Beute, zu denen ganze Viehherden gehörten, heim . Bern versucht den Grimsel-Gries-Weg zu einer eigenen Transversalen in Konkurrenz zum Gotthard auszubauen. Aber bald ändert Bern seine Politik und tritt expansiver auf, es versucht über den damals 'Grymslun' genannten Paß, sich auch in das Wallis hinein auszudehnen . Um den für Bern so wichtigen Handelsweg in die Lombardei zu sichern oder gar vollständig unter Kontrolle zu bringen setzt Bern bald auf militärische Mittel . Im Herbst 1419 fallen Berner Truppen über die Grimsel, und zu kleineren Teilen auch über den Sanetsch, ins Wallis ein, werden von den Wallisern aber wieder zurückgeschlagen . Dabei soll es am Grimsel zu einen schweren Gefecht gekommen sein, bei dem viele Berner getötet wurden .

Reste des mittelalterlichen Saumweges sind auch heute noch vielerorts erkennbar, denn die im 19.Jh. erbaute Kunststraße wurde nahezu völlig neu vom alten Saumweg trassiert . Ein besonders interessantes Trassenstück ist an einem Felsen zu sehen, der heute im Grimselsee liegt . Bei Niedrigwasser kann man dort in den Fels gemeißelte Fundamentlöcher sehen, in denen einst Balken gesteckt wurden, auf denen wiederum die Anlage eines Weges aus Balken und Bohlen möglich wurde . Ein auf ebensolcher Art errichteter Weg, fand möglicherweise auch bei der Wegbarmachung des Gotthards im hohen Mittelalter, aber auch in der Gondoschlucht des Simplons, Verwendung . Diese Bohlenwege werden als eine Spezialität der Walser angesehen, die diese nicht nur für Weganlagen an den von ihnen benutzten Pässen verwandten, sondern auch für den Bau von Bewässerungsanlagen, in den oft recht trockenen Hochtälern . Neuerdings plant der IVS den Ausbau der Reste des alten Saumweges über den Grimsel, zu einen historischen Wanderweg . Auf diese interessante Weise kann auch im Zeitalter der Basistunnel, zumindest ein wenig an den Mühen und Leiden gedacht werden, die einst eine Paßüberquerung für den damaligen Verkehr bedeutete . Besonders interessant ist hierbei der Wegabschnitt über die Hälenplatte, bei den Kunzentännlen . Hier hatten die Gletscher die Granitplatten glatt geschliffen, um überhaupt einen sicheren Tritt auf den glatten und abschüssigen Fels zu haben mußte man einst Trittstufen in den Fels schlagen . Gegenüber dieses Wegabschnittes kann man in den Felswänden ebenfalls den Rest eines alten Weges sehen, es handelt sich dabei um den ehemaligen Rest der Paßstraße, die hier einst in die hohe und steile Granitwand hineingeschlagen wurde . In den siebziger Jahren wurde herhielt die Straße hier aber eine neue Trasse, weil es hier zu eng war und sich regelmäßig Autoschlängen bildeten, die alte Trasse wurde damit aufgelassen .

Seinen Namen hat der Paß von zwei Almen, die südlich der Paßhöhe gelegen sind, und als Grimsel noch heute bezeichnet werden . Trotz einer eingeeengten Aussicht, gerade auch auf der Paßhöhe, ist der Grimsel nicht uninteressant . Besonders die Seen und somit die Anlagen der Wasserkraftwerke zeigen sich als höchst interessant . Ein am Grimselpaß liegender natürlicher See wird Totensee genannt, wohl in Erinnerung an ein Gefecht welches sich Franzosen und Österreicher im Jahr 1799 lieferten, und bei dem die Österreicher 150 Tote zurückließen . Damals hatten sich hier fünfzehnhundert Österreicher verbarrikadiert um den Franzosen den Weg zu sperren . Die Franzosen hörten natürlich davon, und so erhält am 14.August 1799 der General Gudin den Befehl die Grimselsperre zu sprengen . Ein lokaler Gastwirt erbiertet sich Gudin, für ein hübsches Sümchen, den Franzosen einen Nebenweg zum Gelmerfelsen zu weisen . Gudin spaltet seine Truppe, während die eine vom Paßweg zuerst angreift und somit die Österreicher aus ihren Stellungen herauslocken, fallen anschließend die Franzosen den Österreichern in den

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Rücken . In solcher Sandwichposition gerieten die Österreicher in Panik und zerstieben nunmehr in alle Richtungen . Es war nunmehr den Franzosen ein leichtes, die flüchtenden Österreicher gefangen zu nehmen oder nieder zu machen . Neben den 150 Gefallenen, gibt es noch hunderte Verletzte, um die sich kaum jemand kümmert . Später, um 1810, errichteten dann die Franzosen eine Sperre auf dem Grimsel, was ein schwerer Schlag für den Handelsverkehr über den Grimsel war . Der Grimselweg begann zu verfallen und das um seine Handelsinteressen bangende Bern beschließt den Bau der Sustenpaßstraße . Aber kaum fünf Jahre später, müssen die Franzosen den Grimsel räumen, wieder erringt der Grimsel gegenüber den Susten den Vorzug und bald wird auch verlangt, den Grimsel mit einer modernen Straße zu versehen .

### Die moderne Kunststraße

Eine moderne Straße erhielt der Grimsel dennoch erst relativ spät, im Jahre 1894/95 . Schuld daran war vor allem das Militär, welches für die Neuanlage der Straße, deutlich andere Vorstellungen hatte, als die Straßenbauer . Man hatte gerade begonnen die Alpenfestung um den Gotthard auszubauen, dabei baute man auch umfangreiche Anlagen am Furkapaß . Durch die Neuanlage der Grimselstraße, hätte aber ein Feind - in diesem Falle in erster Linie die Italiener - diese Sperranlagen ziemlich sicher umgehen können . Das Militär verlangte daß die oberste Kehranlage, gelegen in einer Höhe zwischen 2000 und 2100m, eine Trassierung erhalte, die in Richtung Rhonegletscher führte . Diese sicherlich auch aus touristischer Sicht interessante Linienführung hätte es den Festungsanlagen oberhalb des Rhonegletschers, dem Galenhüttenwerk, es ermöglicht im Ernstfall den obersten Teil der Grimselstraße 'ausgiebig zu bestreichen' . Ähnlich verlief auch schon der alte Saumweg, der von Obergesteln zum Grimsel führte, so das durch das Galenhüttenwerk auch dieser ausreichend gesichert werden konnte . Aus finanziellen Gründen entschied sich aber der Bundesrat im August 1892 für das, dann später auch verwirklichte, Projekt der zivilen Straßenbauingenieure, welches am Steilhang zwischen Gletsch und Totensee mit zahlreichen kurzen Serpentina trassiert wurde . Da dadurch die gesamte Anlage der Gotthardbefestigungen in Frage gestellt wurde, legten die Militärs bereits ein Jahr später das Projekt eines eigenen Sperrwerkes für den Gotthard vor . Zur Verwirklichung dieser Projekte kam es aber nicht in vollem Umfang . Zwar wurden am Grimsel bescheidene Sperranlagen errichtet, aber aus Kostengründen baute man lieber die bereits bestehenden Sperranlagen am Furka aus, allen voran das Galenhüttenwerk, welches man deutlich aufrüstete .

Die Grimselpaßstraße wurde später umfangreich ausgebaut und modernisiert, dies vor allen wegen seiner Bedeutung für das Militär und den Interessen zahlreicher Wasserkraftwerke in der Umgebung des Grimsel . Unabhängig davon stieg auch die Bedeutung des Grimsels für den Tourismus, wie für den innerschweizer Verkehr, stetig an, da der Grimsel bis ins Waadt, der letzte beidseitig befahrbare Paß über den Alpenhauptkamm ist . Der Grimsel gehört zu den ersten schweizer Alpenpässen, für den im Sommer 1914 erlaubt wurde, ihn mit Kraftfahrzeugen zu befahren .

Etwa ab dem Ende des 1. Weltkrieges verstärkt sich auch am Grimsel der Autoverkehr . Autobusse bringen nicht mehr nur Reisende über die Pässe, sondern auch zum Paß . Ein Autor mit einem feinen schwarzen Humor schreibt über die Grimselsüdrampe, oberhalb Gletsch; 'Bis nach Gletsch rechnet man mit einer Fahrzeit von zwanzig Minuten. Es können aber genauso gut zwanzig Sekunden sein: es genügt, eine einzige Kurve zu verfehlen.' . Im Prinzip hat sich an dieser Gefahr auch bis heute nur wenig verändert, auch wenn die Straße nun mehr etwas breiter ist, als zuvor . Trotz umfangreicher Modernisierungen ist auch heute noch hier große Vorsicht geboten, will man seinen Paßabstieg nicht unfreiwillig beschleunigen . Nicht ganz so bequem wie mit dem Auto, wohl auch nicht gefahrloser, sicher aber doch schöner, ist das Erleben der Paßstraße mit dem Fahrrad . Jedes Jahr veranstaltet der Schweizer Touringclub TCS/AIT, der mit den deutschen ADAC vergleichbar ist, ein Radrennen, welches bei einer Länge von gut 200km, über den Grimsel, aber auch über Furka und Susten führt . Ziel des Rennens ist kein Pokal, sondern ein bescheidenes Stück Papier, das 'Alpenpatent' .

Um das Oberwallis besser mit dem Berner Oberland zu verbinden, wurde zuweilen auch an den Bau eines Grimselstraßentunnels gedacht, vorerst wurde aber in den Jahren 1976-86 die Grimselstraße erst einmal grundlegend erneuert . Zuvor waren schon im Rahmen des Baues des Grimsel-

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

werkes zahlreiche Neutrassierungen erforderlich, denn bei der Anlage der einzelnen Speicherbecken wurde nicht nur das ehemalige Hospiz überflutet, sondern auch Teile der Straße. Noch heute kann man bei Niedrigwasser Mauerreste des ehemaligen Hospizes und Trassenreste der alten Grimselstraße bzw. des noch älteren Saumweges entdecken.

### Die Grimsel-Kraftwerke

Im Bereich der Paßhöhe, wie auch in dessen Umgebung befinden sich die gigantischen Anlagen der Grimselwerke - einem System von Wasserkraftwerken, mit einem unsichtbaren System von Stollen und unterirdischen Turbinen, die bis Innertkirchen reichen. Dem Reisenden wird dabei kaum bewußt, das dieser, bis auf die Speicherbecken unsichtbare Kraftwerkskomplex, mit deutlich über 1200 Mio. KWh pro Jahr, zu den größten Europas zählt. Viel sehen tut man aber davon nicht, zwar sind scheinbar ein paar Hochspannungsleitungen nicht unvermeidlich, genausowenig wie die Staumauern, samt den Stauseen mit den manchmal nicht so schönen Uferändern, aber der Großteil der Anlage ist im Felsen versteckt. Erstmals 1905 wurde eine Konzession zu einem Grimselkraftwerk erteilt, und die KWO - die Kraftwerk Oberhasli AG gegründet. Das Gelände wurde vermessen, aufgekauft und erste Projekte verfaßt, aber noch zeigte sich, daß mehr Elektrizität erzeugt werden würde, als überhaupt verbraucht werden konnte. Das änderte sich erst nach dem 1. Weltkrieg, als der Strombedarf sprunghaft anstieg und so begann man 1920 mit den Bauarbeiten.

Nach kaum 50 Jahren waren bereits insgesamt 30km Gänge, Hallen, Kavernen und dergleichen mehr in den Felsen gebohrt. Neben den Stauseen, wurden drei Kraftwerke wurden am Grimsel und im Oberhasli gebaut, weitere waren in Planung, wurden aber aus Naturschutzgründen zurückgestellt. Zwei große Gletscher westlich des Grimsel liefern das ganze Jahr über, vor allem aber im Frühjahr, das Wasser für die Energiegewinnung. Beim Hospiz befinden sich einige barrackenähnliche Gebäude, in diesen leben rund zweihundert Arbeiter und Techniker der Wasserkraftwerke. Diese bleiben auch im Winter, wenn die Grimselstraße gesperrt ist, vor Ort und machen ihre Arbeit. Und so wird das ganze Jahr über am Grimsel Strom erzeugt, wenn auch im Winter etwas weniger, als im Sommer. Auf diese Weise ist der Grimselpaß, zu einem Paß der Elektrizität geworden, dies mehr als jeder andere Paß der Alpen.

Bereits vor dem Kraftwerksbau befanden sich im Gebiet des Grimsel gleich eine ganze Reihe von Seen, mit Hilfe von Staumauern wurden diese nunmehr beträchtlich vergrößert und mit Stollen untereinander und mit den Kraftwerken verbunden. Am Spital steht der Grimselsee, dessen Dammsperre ist 114m hoch, 258m lang und am Fuß 64m dick. Die maximale Füllhöhe des Grimselsees, liegt bei 1909m. Am Grimselsee wurde der Bau einer zweiten Staumauer notwendig, die Seeuferecksperre, welche 42m hoch ist und auch nicht viel breiter. Etwas niedriger, bei einer maximalen Füllhöhe von 1850m, liegt der Gelmersee. Er besitzt eine Schwerkraftstaumauer mit einer Kronenlänge von 370m und einer Höhe von 35m. Diese Staumauer staut einen kleinen und klaren Bergsee, zu einem gletschergetrübten Stausee mit einem Fassungsvermögen von 13 Mio. m<sup>3</sup> Wasser. Beide Seen sind durch einen 5220m langen, 2.6m breiten und kreisrunden Stollen miteinander verbunden, vom Gelmersee führt ein gepanzerter Druckschacht zur mehr als 500m niedriger liegenden und zwischen 1925-32 errichteten Kraftwerksanlage Handegg I. Bereits diese Ausbaustufe kostete 78,5 Mio. SFr. brachte aber wohl ein vielfaches davon später ein. So begann man gleich nach dem 2. Weltkrieg mit den weiteren Ausbau des Grimselwerkes.

Bereits zwischen 1940 und 1943 wurde das Kraftwerk Innertkirchen errichtet, welches durch Stollen mit dem Werk Handegg verbunden ist und von dort sein Wasser erhält. Während das Werk Handegg I zwar in lawinensicherer Lage, aber doch überirdisch sich befindet, wurden alle weiteren Anlagen im Fels erbaut. So auch zwischen 1947-50 wurde das Werk Handegg II, mit welchen zusätzliche Kapazitäten erreicht werden sollten. Um die Wasserversorgung zu gewährleisten baute man auf einer Höhe von 1767m Höhe (max. Füllhöhe) den Räterichsbodensee, der eine 92m hohe und 465m lange Schwerkraftstaumauer besitzt. Ein 3300m langer Stollen verbindet den Räterichsbodensee mit dem 'Wasserschloß Handegg', ein weiterer gut 5700m langer Stollen wurde zwischen Gauli und dem Wasserschloß erbaut. Vom Wasserschloß zum Werk führt dann ein 870m langer, gepanzerter Druckstollen. Weitere Stauseen entstanden, der Oberaarstausee besitzt eine 100m hohe und 526m lange Staumauer und fast 58 Mio. Kubikmeter, seine maximale



## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Füllhöhe liegt bei 2303m . Bereits 1949 wurde auch der Totensee auf der Paßhöhe, zu einen kleinen Stausee ausgebaut, dessen maximale Stauhöhe bei 2169m Höhe liegt .

Bis in die 60er Jahre baute man an der dritten Ausbaustufe um in den 70er Jahren eine fünfte zu beginnen, die noch heute andauert und die wohl nicht die letzte ist . Zuvor wurde im Gadmental eine vierte Ausbaustufe begonnen, um mehr Energie im Sommer erzeugen zu können . Die Beendigung der dritten Ausbaustufe bracht zwar eine deutliche Steigerung der Energieproduktion im Winter, aber ließ selbige im Sommer stark zurückgehen . Mit den Anlagen im Gadmental, an der Sustenstraße, wollte man diesen Mißstand beheben . Bereits im Frühjahr 1961 ging das Kraftwerk Gental-Fuhren in Betrieb, später folgten Hopflaunen, wo sogar die Sustenstraße etwas verlegt werden mußte und eine neue Brücke erbaut wurde, weil das Wehr die Stelle der kaum 20 Jahre alten Brücke einnimmt . Zur Nutzbarkeit der Abflüsse aus dem unteren Gental wurde im Leimboden ein Ausgleichsbecken erstellt, von wo das Wasser durch den Stollen der Zentrale Hopflaunen zugeführt wird . Ein weiteres Ausgleichsbecken entstand bei Hopflaunen . Zahlreiche Stollen verbinden die Wasserfassungen mit den Wasserschlößern und Ausgleichsbecken bzw. Kraftwerken . Ein letzter 3,6km langer Stollen verbindet das Werk Hopflaunen, mit einen neuen Werk in Innertkirchen .

Wie an so vielen Paßstraßen fragt man sich auch an der Grimsel bzw. Sustenstraße, was aus den einst als rauschend beschriebenen Bächen geworden ist . Keine tosenden Wasserfälle, keine alles mitreißenden Fluten mehr, nur noch armselige Gerinnsel führen ein amtlicherseits reglementiertes Restwasser . Da die Kraftwerksanlagen und Stollen zumeist unterirdisch sind, vergißt man auch zu leicht, das diese den Großteil des Wassers aufnehmen, welches einst die hiesigen Bäche aufnahmen . Die Aare ist heute auf ihren ersten gut 20km Länge vor allem ein unterirdischer Fluß, der den Wegbauten keine Gefahr mehr bietet, so wie es einst der Fall war .

### **Das Grimselbahn-Projekt**

Immer wieder gab es Planungen zum Bau einer Grimselbahn, das es letztendlich dazu bisher nicht kam, liegt unter anderen sicher auch an der Steilheit die die Südrampe des Grimsel aufweist. Erstmals wurde eine Bahn über den Grimsel im Vorfeld um den Bau einer ersten Alpentransversale der Schweiz diskutiert, dabei ging es noch um den Bau einer Drei-Pässe-Bahn, Brünig-Grimsel-Simplon . Eine Zeitlang schien es so, als würde der Grimsel das Rennen um die Alpenbahn machen . Bereits Ende 1853 wurden der Regierung in Bern nicht weniger als drei Untersuchungsberichte zum Bau einer Grimselbahn vorgelegt . Verfertigt wurden diese von dem aus Ostpreußen stammenden und in Aarau lebenden Ing. Michaelis . Bereits er erkannte zu so früher Zeit, das eine Überschienung wohl nichts bringen würde, ein längerer Tunnel daher bedürfte . Bereits dieser sollte seinen südlichen Tunnelmund, auf italienischen Gebiet, irgendwo südlich des Griespasses erhalten . Das gefiel der Schweiz aber nicht so sehr und 1862 wurde eine neue Projektvariante vorgelegt, bei dem der Tunnel ins tessiner Bedrettetal münden sollte .

Es war das bereits vierte Grimselprojekt, verfaßt von dem Schaffhausener Eisenbahningenieur E.Schmid, welches als überaus aussichtsreich angesehen wurde . Es war ein gut durchdachtes Projekt, welches von Luzern über Brünig-Meiringen-Grimsel-Oberwald-Nufenen-Bedretto-Airolo führen sollte, diese Variante hätte Anschlußmöglichkeiten in Meiringen an die Bern-Thuner-Bahn und in Oberwald an die Rhonetal-bahn ermöglicht . Gegen ihr sprachen vor allen die vielen notwendigen Verkehrsbauten, insbesondere die insgesamt zwischen 24,5km und 31,1km liegenden Tunnelstrecken . So sollte der Grimsel bei einer Höhe von 1350m von einen 19,5km langen Tunnel unterquert werden, während ein zweiter Tunnel, der 11,6km langer Gerentunnel, der von Oberwald nach Ronco führen sollte, eine Scheitelhöhe von 1481m aufweisen sollte . Dieses zweite Tunnelprojekt ersetzte das vorheriges Projekt von Michaelis, welches einen Griestunnels vorsah, gegen welches sich besonders die schweizer Militärstrategen wandten, weil er auf italienischen Boden geführt hätte. So entschied man sich doch noch für den Gotthard, anstatt für den Grimsel .

Kaum hatte man sich für den Gotthard entschieden, kam die Grimselbahn einige Jahre später wieder in Gespräch, diesmal als eine Fortsetzung der schmalspurigen Brünigbahn und das Gerede um sie verebbte auch in der Folge nie wieder . Nebenher wurde die Diskussion besonders

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

belebt, als im Vorfeld der Planungen einer Bahnverbindung Berns, mit dem Wallis, auch eine Bahn über den Grimselpaß vorgeschlagen wurde . Den Zuschlag bekam aber auch diesmal nicht die Grimselbahn, sondern die optimalere Trassenvariante über den Lötschberg .

Aber auch in jüngerer Zeit entstanden einige Projekt für eine Grimselbahn, so wurde 1955 ein Konzessionsantrag gestellt, welches den Bau einer rollenden Straße zwischen Berner Haslital und dem walliser Goms, mit einer Verlängerung ins tessiner Bedretto vorsah . Ausgearbeitet wurde es von einer Gruppe um den Ingenieur Alber Coudray, dieser war schon an den Projektierungen zum Ausbau der Furkastraße (1936) und später (1960-1978) zum Bau des Furkabasistunnel beteiligt . Auch Roger Bonvin war an dieser Gruppe beteiligt, er war einer der frühesten und vehementesten Verfechter des sogenannten 'Gotthardkreuzes' - eines gigantischen,größtenteils unterirdischen Bahnknoten in Schmalspur . Bei 'Sandkastenspielen' des Militärs, dem Bonvin und Coudray zeitweise angehörten, hatten beide erkannt, welchen militärstrategischen Wert dieses Gotthardkreuz, insbesondere auch ein Grimselbahntunnel besaß . Ohne dieses, könne sich die schweizer Armee allenfalls einen Winter am Gotthard halten, so lautete ihre einhellige Meinung . Bonvin machte später Karriere, stieg bis zum Finanzminister auf, kein Wunder das auch sein Lieblingsprojekt immer wieder in der Diskussion stand .

Und so plante man später im Rahmen des Baues des neuen Furkabahntunnel wieder an dem umfangreichen Bahntunnelsystem eines Gotthardkreuzes . Unteranderen schloß dieses den Bau eines 8,4 km langen Tunnel zwischen Oberwald und Handegg mit ein . Das Tunnelportal bei Oberwald hätte in diesen Planungen bei 1366m Höhe gelegen, das südliche bei Handegg bei 1427m, Autoverladestellen waren an beiden Tunnelportalen vorgesehen . Fernerhin sollte ein oberirdisches Verknüpfungsbauwerk bei Oberwald die Einfädung in den bereits geplanten Furkabasistunnel erfolgen . Über ihn wollte man dann ohne umsteigen vom Hasli ins bündnerische, später sogar bis ins tessinerische gelangen . Betriebstechnisch bedienen sollte den einspurigen Grimseltunnel selbstverständliche die ebenfalls schmalspurige Furka-Oberalp-Bahn . Ein anderes Projekt einer schmalpurigen Grimselbahn entstand als Abfallprodukt des Grimselwerkes . Dabei sollte ein noch zu bauender Stollen, der dem Zementtransport zum Ausbau des Grimselwerkes dienen soll, später zu einen Bahntunnel ausgebaut werden und somit eine direkte Verbindung zwischen Furka- und Brünigbahn herstellen . Eine Grimselbahn, insbesondere als Fortsetzung der schmalspurigen Brünigbahn, hätte insbesondere für die Furka-Oberalpbahn eine beträchtliche Erweiterung des befahrbaren Streckennetzes, bis hin nach Luzern und damit in die Innerschweiz, bedeutet . Aber zwischen Gotthard- und Lötschbergbahn gelegen, gingen die Planungen bis heute nicht über Projektstudien hinaus, geschweige denn, das es zu ersten Bauarbeiten gekommen wäre, wie bei der ebenfalls nie verwirklichten Reschenbahn in Tirol .

Auch in den Planungsspielen um den Bau einer oder mehrerer 'Neuer Alpentransversalen - NEAT' kam in den 70er Jahren der Grimsel betreffs eines Bahnbaus wieder ins Gerede, bei der NEAT-Variante Gotthard-West sollte der Haupttunnel unter dem Grimsel, das zentrale Bauwerk zwischen dem Brünig und dem Val Bedretto sein . In dem auch als Grimsel-Bavona-Projekt bezeichnete Vorhaben, sollte der 49km lange Tunnel im Val Bavona enden und ins Val Maggia Richtung Locarno führen . Locarno selbst sollte aber von einen 8.6km langen Tunnel nördlich umgangen werden, dessen östlicher Tunnelmund bei Tenero liegen sollte . Über einen Monte Ceneri-Tunnel könnte dann die Einfädung in die bestehende Strecke nach Como erreicht werden . Aus den verschiedensten Gründen, wobei man offiziell von einer fehlenden zu erwartenden Wirtschaftlichkeit sprach, wurde das Grimsel-NEAT-Projekt dann doch schnell wieder beiseite gelegt .

In der Mitte der 70er Jahre wurde über Grimsel- und Griespaß eine Erdgasleitung erbaut, die Erdgas aus der Nordsee nach Italien liefern soll . Auch das Wallis wird über diese Leitung mit Erdgas versorgt . Der Bedarf an Erdgas stieg in den 90er Jahren soweit an, das 1998/99 die nun 25 Jahre alte Leitung ausgebaut wurde, dabei ersetzte man die alte 90cm starke Röhre, durch eine 120cm starke . Von dieser Leitung sieht man aber eher wenig, denn sie verläuft zu einen Großteil unterirdisch in speziellen Stollen . Alleine 950 Mio.SFr. kostete daher auch der Ausbau der Transitleitung .

# ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

## **Sustenpaß (2259m) \*\*\*\*\***

Halsital -> Gotthardroute (Wassen)

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Nach der Sage soll einst aus dem Rhonetal jenseits des Grimsel, über das heute völlig verlassene Nägelisgrätli und an den Gärstenhörnern entlang, ein uralter Weg ins Gadmental . Soweit der Triftgletscher diesen Pfad auf der Gadmenseite nicht überdeckte und verschüttete, sei er laut Otto Ziniker, in seinem Buch 'Der Susten' noch stellenweise heute zu erkennen . Dieser Weg führte wohl nicht nur einfach ins Gadmental, sondern wohl hinüber über den Susten ins Meiental, möglicherweise aber auch über den Jochpaß hinüber nach Engelberg .

Wenn man sich etwas mit der Verkehrsgeschichte der Alpenregion beschäftigt, erklärt sich offensichtlich einen der Name des 'Sustenpaßes' schnell . Augenscheinlich wurde er nach den Susten benannt, den an so vielen alpinen Paßwegen anzutreffenden Lagerhäuser der Säumer . Aber so leicht ist es denn doch nicht, denn es scheint am Sustenpaß nie Susten gegeben haben, ja nicht mal eine Säumergenossenschaft, die diese überhaupt bauen und unterhalten hätte können, allenfalls gab es einzelne Säumer, die eine Sust wohl nie gebraucht hätten . Der Name scheint dann auch eher neu zu sein . In einer Landkarte des J.Plepp von 1638 trägt er den Namen 'Uf Loch', 19 Jahre später wird er in einer Schweizerkarte von H.C.Gyger als 'uf zast' bezeichnet . Damit dürfte dann auch der 'Susten' mit gemeint sein und so ist es die erste Nennung des Namens . Seit dieser Zeit wird dann auch immer häufiger in den Dokumenten der Name 'Susten' genannt . Woher er aber letztendlich kommt und was er bedeutet, erklärt dies aber freilich noch nicht .

Die Entstehungsgeschichte des Paßnamens mag des Eindruck erwecken, das der Susten ein völlig unwichtiger Paß wäre . Dem ist aber nicht so - zwar gehörte der Susten nie zu den bedeutenden Pässen und stand ohnehin immer im Schatten seiner großen Nachbarn (Gotthard, Grimsel und Brünig), aber dennoch besaß er eine gewisse, durchaus überregionale Bedeutung, als Quer-Verbindung zwischen der Grimsel- und der Gotthardroute . Der Susten gewann dann auch an Bedeutung erst mit dem Ausbau und den Aufstieg des Gotthards im hohen Mittelalter . Über ihn führte einer der beiden Handelswege, und zwar der aus dem Berner Oberland, zum Gotthardpaß . So wurde er im Mittelalter mit einen Saumweg versehen, dieser soll aber nach einen zeitgenössischen Bericht von 1799 in einen so schlechten Zustand gewesen sein, das die Nutzung von Saumtieren unmöglich war . Das muß allerdings nicht immer so gewesen sein, sollen doch über den Susten Urner Bauern ihr 'Hornvieh', auf ihre Almen unweit der Paßhöhe getrieben haben . Interessant wurde er besonders im 17. und 18.Jh., als der Grimsel zeitweise wegen der Gefahr von Pest und Viehseuchen geschlossen war und man einen Umweg über den Susten nehmen mußte . Es gibt sogar Hinweise das schon die Römer den Susten mit Saumtieren überquerte .

Bedeutung hatte der Sustenpaß aber wohl auch für die Metallurgie- und Bergwerksindustrie, die sich im Mittelalter im Hasli und im Gedmertal entwickelte . Hier wurde vor allem Eisenerz aus dem Fels gebrochen, kleinere Stollen folgten den Erzadern . Auf kleinen Tragen oder Schlitten wurde das Erz ins Tal gebracht, wo es auch verhüttet wurde, was die einst hier zahlreichen und dichten Wälder einen Schaden brachte, den sie bis heute nicht überwunden haben . In der Neuzeit wurde die Eisengewinnung im Hasli zwar unrentabel, aber aus politischen Gründen wurde sie dennoch bis ins 19.Jh. hinein aufrechterhalten . Denn gerade in Kriegszeiten, sah es Bern gerne, auf eine eigene, wenn auch bescheidene Eisengewinnung zurückgreifen zu können . 1813 wurde dann der Betrieb des letzten Schmelzofens im Mühletal eingestellt und statt dessen eine Sägemühle errichtet .

An einen Engpaß unterhalb der Fohralp gibt es einen Damm, mit dem das Tal abgeriegelt werden konnte . War der steinerne Damm erst geschlossen so staute sich bald ein See auf, womit der Saumweg überflutet werden konnte . Als im Jahre 1712 die Berner über den Susten vordringen wollten, sollen sie auf eben jenes 'unvorhergesehenes Hindernis' gestoßen sein, was ein weiteres Vordringen verhinderte . Neben dieser Anlage gab es aber noch weitere, kleinere Sperranlagen, wie die einer Mauer . Bei solchen Anlagen fühlten sich die Urner sicher als die Franzosen 'vor der Tür' standen, den Franzosen gelang es aber dennoch den Sustenpaß zu überqueren . Im Meiental war aber die Meienschanze von österreichischen Truppen besetzt und die Franzosen konnten sich erst einen Angriff auf diese leisten, als Hilfstruppen aus Engelberg über den Jochpaß ins Gadmen-

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

tal kamen . Da aber sich der österreichische Entsatz aber verspätete, konnten die Franzosen die Meianschanze stürmen . Die Meianschanze wurde bei dem Angriff größtenteils zerstört, da man sie nicht wieder aufbaute, verfielen ihre Reste alsbald . Nur im Sonderbundskrieg von 1847/48 soll die Meianschanze nochmals kurzzeitig vom Landsturm besetzt worden sein . Wahrscheinlich während ihrer Überquerung oder zumindest kurz danach, besserten die Franzosen den Saumweg in geringen Umfang aus .

### Der erste Kunststraße

Als 1810 das Wallis von Frankreich annektiert wurde, suchte Bern nach Pässen um einerseits den Handel nach Oberitalien in halbwegs eigener Hand halten zu können und gleichzeitig die hohen französischen Zölle auf den bisherigen Paßwegen zu umgehen. Im Jahre 1799 noch, waren französische und waadtländische Soldaten über den Susten marschiert, um das von den Österreichern besetzte Meienfeld zurückzuerobern . Nun engten gerade jene Franzosen Bern und seinen Handelsinteressen, von Westen, wie Süden her ein, so das es unbedingt eines Ausweges bedurfte . Ideal erschien dabei der Susten, aber dessen Wege entsprachen bei weitem nicht den gewünschten Anforderungen .

Eine neue Straße sollte daher über den Susten erbaut werden, ein erstes Projekt sprach von einer befahrbaren Kunststraße die während 8 Monaten offen bleiben sollte und die im Winter einen Schlittenverkehr ermöglichen sollte . In einen am 19.August 1810 abgeschlossenen Vertrag, regelte man finanzielle und technische Fragen ebenso, wie den Bau von Susten und eines Hopsizes auf der Paßhöhe durch die Berner . So kam der bis dahin eher unbedeutende Susten nach dem Simplon als erster Alpenpaß zu einer Kunststraße . Diese ist im Meiental heute noch vollständig erhalten und im Gadmertal sogar über weite Strecken unverändert geblieben . Die Kunststraße sollte eine maximale Steigung von 17% aufweisen, dabei anfangs eine Breite von 2,35m haben, später entschloß man sich, diese auf 2,9-3,5m zu erweitern . Trockenmauern sollten die Straßenrampen sichern, Bäche sollten unter der Straße hindurch geführt werden . Die unvermeidlichen Kehren im Paßbereich, sollten stumpfwinklig ausgeführt werden, bei einen minimalen äußeren Radius von 7,05m . Die Steigung durfte auf der gesamten Länge der Straße die 16,5 Prozent-Marke nicht überschreiten .

Mit den Bau der Sustenstraße begann man, etwas exzentrisch, nicht von den Talortschaften aus, sondern von der Paßhöhe aus . Dies mag daran gelegen haben, das hier das notwendige Baumaterial am nächsten lag. Auf den fertigen Straßenabschnitten konnten so Steine, Kies und Sand zu den Baustellen gebracht werden . Wegen ihres Baubeginnes im Jahre 1811, bezeichnet man sie oft auch als '1811er Straße' . Mit nur 220 Arbeitern begann man am 1.Juli 1811 den Bau der Straße, bald teilte man die Straße in verschiedene Baulose ein, die man an verschiedene Bauunternehmer verlieh . Das Ergebnis dessen zeigt sich noch heute an den übriggebliebenen Resten dieser Abschnitte, die zuweilen drastische Qualitätsunterschiede aufwiesen . Ungeeigneter Weise bauten die unterschiedlichen Bauunternehmer ihrer Abschnitte nicht anschließend an ihre Nachbarn, sondern sie begannen mit den Ausbau an Stellen, die sie für günstig hielten .

Gebaut wurde zumeist von Juni bis Oktober, es gab aber auch Jahre, in denen die Bauarbeiten wegen schlechter Witterung eingeschränkt werden mußten . Im Jahre 1813 erreichte die Ost-rampe von der Paßhöhe ausgehend das kleine Dörfchen Färnigen . Auch die beeindruckende Brücke über den Gorezmettlenbach war schon vollendet . Ursprünglich hatte man hier geplant, die Straße bei der Talstufe von Gorezmettle rechts der Meienreuß über die Hundsalp zu führen, schließlich aber den Umweg dem linken Ufer entlang gewählt, weil dieser technisch leichter zu bewerkstelligen war . 1814 waren die Straßenbauarbeiten bereits bis zur Meienkapelle fortgeschritten, aber im Schicksalsjahr 1815 ruhten die Arbeiten auf beiden Seiten des Paßes . Aber im nächsten Jahr begann man beiderseits des Paßes wieder mit den Bauarbeiten . Während im Jahre 1817 die Urner die Arbeiten im Meiental vollendet einstellten, gelang es den Bernern bis 1818 ihre Seite der Straße in voller Länge fertigzustellen . Diese Fertigstellung veranlaßte die Urner kurzfristig zu kleineren Arbeiten an ihren Teil der Straße, die aber kaum über Ausbesserungs- und Sicherungsarbeiten hinausgingen . Unter Berner Druck bewilligte die Urner Regierung dann weitere 20.000 Franken für die Vollendung ihres Anteils der Straße, es blieb aber bei der Absicht .

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Der Sustenstraße war keine große Zukunft beschieden, denn noch bevor sie ganz fertiggestellt werden konnte, änderte sich die politisch-geographische Situation in Europa, wie auch in der gesamten Eidgenossenschaft . Napoleon wurde geschlagen, das Wallis ging wieder an die Eidgenossenschaft und Bern standen wieder seine alten Pässe, allen voran der Grimsel, zur Verfügung . Jetzt wurde der Susten mit seiner Straße kaum mehr gebraucht, stellte sie doch nur einen weiteren Umweg da . Auch scheint die Sustenstraße den Urnern etwas 'Bauchschmerzen' gemacht zu haben, die Urner trauten den Bernern gar nicht . Obwohl die Straße im Groben zu einen Großteil fertiggestellt war und Bern die erwarteten Mautgebühren schon fest eingeplant hatte, wurde die Straße nicht mehr fertiggestellt . Ohnehin hatte Uri weder an der Sustenstraße viel Interesse, noch das nötige Geld zu dessen Fertigstellung, weshalb gerade der Urner Anteil der Straße am geringsten fertiggestellt wurde . Denn zum allgemeinen Ärger, wie auch Spott, blieb das letzte Wegstück zwischen Fedenbrücke und Wasen unvollendet . Hier mußte der alte und schlechte Weg genutzt werden, ein Umstand der den Susten kaum Möglichkeit gab, Verkehr anzuziehen . Da half dann auch nichts mehr, das eben dieses Stück 1913 doch noch als Pflasterstraße, für die Nutzung durch Karren, vollendet wurde . Auf Grund der mangelnden Nutzung verfiel der Susten schnell und war in großen Teilen nicht mehr nutzbar . Als dann die Zeit der Eisenbahnen begann und erst die Gotthard-, dann die Lötschbergbahn gebaut wurde, verlor er für lange Zeit den kleinen Rest seiner einstigen, ohnehin nur geringen Bedeutung .

Als ebenso schädlich für die '1811er Straße' zeigte sich das man sich kaum um ihr nach dessen Bau kümmerte . Mit der Zeit beschädigte oder gar zerstörte Strassenabschnitte wurden nicht wieder instand-gesetzt. Bereits einige Jahrzehnte nach dem Straßenbau zerstörte der Steingletscher einen Teil der Straße, wenig westlich des Paßüberganges . Dieser drang zwischen 1820 und 1860 weit ins Tal vor und zerstörte dabei das ihm im Wege liegende Straßenstück . Das nunmehr zerstörte Wegstück konnte nur auf einen schwer begehbaren Fußweg umgangen werden . Aber schon vorher wiesen zahlreiche Teilstücke, insbesondere auf der Berner Seite, erhebliche Schäden auf . Die dortige Straße war nur in einer als 'zweifelhaften Qualität' beschriebenen Ausführung fertiggestellt worden . Während auf der Urner Seite der 1811er-Straße zum Teil piemontesische Maurer gearbeitet haben, die Meister ihres Faches waren, bauten auf der Berner Seite weniger erfahrene Maurer . Schon Zeitgenossen des Straßenbaus, berichten von der weniger sorgfältigen Ausführung der dortigen Maurer- und Steinlegearbeiten, die man auch heute noch im Vergleich erkennen kann . Auch geriet das Unternehmen welches den hauptsächlichen Straßenbau der Berner Seite vornahm, in Zahlungsschwierigkeiten . Bern sah sich sogar gezwungen, in vielen Orten der Schweiz um weiteres Geld für die Sustenstraße zu bitten, es hatte auch einigen Erfolg dabei . Es ist anzunehmen, das ähnlich wie beim ersten modernen Ausbau der Gotthardstraße, auch hier der Bauunternehmer die Arbeiten minderwertiger ausführen ließ, in der Hoffnung dadurch die Kosten zu verringern .

Dennoch konnte man noch während der laufenden Bauarbeiten eine Zunahme des Verkehrs an der Sustenstraße verzeichnen . Aber die Zolleinnahmen aus der Nutzung der Sustenstraße reichten kaum aus, den Weg instand zuhalten, geschweige denn die Kreditzinsen zu zahlen, oder gar die Straße fertigzustellen . Es gab dennoch einige Versuche die Sustenstraße fertigzustellen . Ein Ingenieur Fontana arbeitete dazu einen überaus brauchbaren Plan aus, der aber kaum weiter Beachtung fand .

### **Die moderne Kunststraße**

Um die Jahrhundertwende war häufig von Bahnprojekten am Susten die Rede . Eine Normalspurbahn bot sich an, um die Lötschbergbahn, mit der Gotthardbahn zu verbinden . Eine Schmalspurbahn bot sich als Verbindung zu der ebenfalls als Schmalspurbahn geplanten Brünig-Grimsel-Bahn an . Auch das Militär hatte an solch einer Linie Interesse, böte sie doch die Verbindung zwischen ihren Waffenplatz in Thun und der Gotthardfestung . In den Jahren 1908 bis 1912 wurde dann das Projekt einer 'Auto-Bahn' entworfen . Damit war freilich keine Autobahn im heutigen Sinne gemeint, sondern nur eine Straße die in einer bahnähnlichen Qualität angelegt wurde . Also anstatt scharfer Kehren und starker Steigungen, plante man weite Kurven und gleichmäßig ansteigende Rampen . Die Wagen sollten dabei auf gleis-artigen Fahrbahnen aus Granit geführt werden .

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Der Wunsch nach einer Sustenstraße blieb über viele Jahre hinweg, ein Hauptanliegen, der Schweizer Verkehrswirtschaft . Aber erst die sich zunehmende Bedrohung aus dem Ausland, in der sich die Schweiz Ende der 30er Jahre befand, sollte letztendlich zum Bau einer modernen Kunststraße führen . Auf Grund seiner militärstrategischen Bedeutung für die Schweiz, wurde 1938 der Bau begonnen, aber erst bei Kriegsende, im Jahre 1945, konnte der Sustenpaß als Straßenverbindung von der Gotthardroute ins Berner Oberland großzügig neu ausgebaut . Wie bei anderen Militärstraßen entstand dabei auch hier eine für Touristen hoch interessante, in die Landschaft vorbildlich eingepaßte, Panoramastraße mit 26 Brücken, 24 Tunnel und herrlichen Ausblicken . Die gesamte Straße wurde in einer Breite von mindestens 6m auf der Geraden und von bis zu 9,5m in den Kurven und Kehrenplatten errichtet und ermöglicht somit auch Autobussen ein gefahrloses Kreuzen . Nur ausnahmsweise erreicht die Steigung auch die 9%- Marke, sondern liegt zumeist etwas darunter . Von der 45.825m langen Straßen befinden sich 17.625m auf Urner und 28.200m auf Berner Gebiet .

Ein 325m langer Tunnel durchsticht in einer Höhe von 2224m die Paßhöhe, er war ursprünglich gar nicht geplant, sondern wurde während des Baues beschlossen . Die eigentliche Paßhöhe konnte nur noch auf dem alten Paßweg und hier nur zu Fuß erreicht werden . Aber der Weg war schlecht und so wurde der Wegteil vom westlichen Tunnelmund wurde später auch ausgebaut, um den Fußweg sicherer und bequemer zu gestalten . Wer den Aufstieg nicht scheut, bekommt ein wunderbares Panorama als Belohnung zur Sicht . Beim Bau der Sustenstraße konnte man zahlreiche Erfahrungen vom Bau der Großglockner-Hochalpenstraße verwirklichen . So entschied man sich von Anfang an für eine deutlich geringe Steigung, was natürlich den Wünschen der Militärs nur zu Gute kam . Der gesamte Straßenbau kostete 53 Mio. SFr., der Tunnel war daran mit knapp unter 2 Millionen SFr. beteiligt . Bei einem Kostenvoranschlag von 34,3 Mio. SFr. wurde daher die Bausumme um gute 50% überschritten, Schuld daran war vor allem die kriegsbedingte Teuerung . Am 7. September 1946 konnte die neue Sustenstraße dem Verkehr übergeben werden . Eine Steinplatte an einer Felsflanke erinnert daran, daß das große Werk in einer Zeit geschaffen wurde, die keine großartige Zeit war, sie lautet; 'in ernster Zeit dem Frieden geweiht' .

Nach dem die vierte Etappe der Kraftwerksbauten der KWO zwischen Hasli und Grimsel, die Produktion von Energie im Winter zwar deutlich ansteigen ließ, die aber im Sommer um ein gleichen Anteil sinken ließ, wurden im Gadmertal Anlagen errichtet, um diesen Ausfall zu ersetzen . Es gibt eine Reihe von Stollen die Engstlen, Feldmooshubel und den Triftgletscher mit einem Kraftwerk in Führen verbinden . Vom Triftgletscher führt je ein Stollen zum Stollen Handegg-Innertkirchen und zu einem Kraftwerk bei Hopflauen . Von letztern führt ein weiterer Stollen zu einem zweiten Kraftwerk in Innertkirchen . Im Bereich aller drei Gadmertaler Kraftwerke, führen sogenannte Wasserschläüßer das Wasser in gepanzerte Druckstollen zu den jeweiligen Turbinenanlagen .

### **Auf den Spuren der alten Wege**

Da die neue Sustenstraße eine von der alten Sustenstraße nahezu völlig andere Trassierung aufweist, ist die Trasse der alten Sustenstraße noch zu einem großen Teil erhalten und wurde auch in den letzten Jahren, zu einem Wanderweg ausgebaut . Zum Teil ist auch noch der alte Saumweg erhalten, der ebenfalls auch heute noch, bzw. wieder, teilweise begehbar ist . Besonders zwischen Dörfli und 'Bi der Chappelle' sind Saumweg und 1811er-Straße gut zu erkennen, beide sind gepflastert und weisen Stützmauern aus, der Saumweg aber in weitaus größerer Ausführung und in schlechteren Zustand, was aber an seinem höheren Alter auch nicht allzusehr verwundert . Etwas weiter oberhalb, unweit der Gorezmattlenbrücke, der schönsten Brücke der 1811er-Straße, liegt der Kreuzpunkt mit einem anderen alten Paßweg . Einstmals soll von Göschenen über das Sustenjoch, ein Pilgerweg ins Meiental geführt haben, um dann durch das Chlital und über die Bärenzahn nach Engelberg eine Fortsetzung gefunden zu haben .

Ein anderer Weg der der Umgehung des Sustenpaßes diene, verlief über den Jochpaß (2207m), Engelberg und den Surenenpaß (2291m) nach Altdorf auf die Gotthardroute . Dieser Weg war von einiger regionaler Bedeutung, wenn auch Handelswaren ihn nur dann nutzten, wenn es galt den Zoll zu umgehen . Noch heute sind auch diese Wege zu Fuß nutzbar . Der Surenenpaß war ein

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

alter lokaler Paß, besonders beliebt nicht nur bei den Urner Viehhirten, die über ihn die Weiden jenseits der Paßhöhe besuchten . Später , im Jahre 1799, zog auch ein französisches Korps über ihn, mußte aber gleich wieder vor Suworows Truppen zurückweichen . Schon 87 Jahre zuvor wurde in den Zweiten Villmengerkriegen am Jochpaß gekämpft, die Berner kämpften dabei gegen Engelberger . Die Engelberger hatten sich wagemutig verteidigt, dabei auch 30 'Jungfrauen' in den Kampf geschickt, die Berner obsiegten dennoch . Gesäumt wurde hier eher wenig, fast nur für den regionalen Bedarf . Der Paßweg war dennoch gut ausgebaut, noch heute gibt es Reste von der alten Trasse und der Pflasterung . Eine deutlich ähnliche Verkehrsgeschichte weist dann auch der Jochpaß an der Engstlenalp auf . Dieser ist aber heute aufgewertet, da eine Seilbahn über ihn hinweg führt .

Wer die 1811er-Straße begeht, stellt fest, das diese völlig südlich der modernen Kunststraße verläuft, zumeist auch im Talgrund und zumeist auch auf der südlichen Uferseite . Nur an wenigen Stellen wechselte sie auf die nördliche Uferseite, so bei Gadmen . Zwar wies sie, ähnlich der modernen Straße, nur relativ wenige Kehren auf, war aber auch deutlich steiler als sie . Der alte Saumweg führt hingegen einen zum Teil erheblich anderen Trassenverlauf, mal Hanglagen nutzend, mal Tallagen nutzend findet sich seine Trasse zeitweise unter der 1811er, wie auch unter der modernen Straße auf .

Dafür das auch der Susten eine lange Geschichte seiner Begehung haben muß, zeigt eventuell der Landgasthof Tännler auf, welches bei Wiler gelegen ist . Unter dessen Mauern fand man 1965 Überreste einer gallo-römischen Mansio, einer Pferdewechselstation, die sogar über eine Fußbodenheizung verfügte . Wenn auch der Susten bei den Römern keinerlei Erwähnung findet und sicher auch nicht wichtig war, muß er doch regelmäßig genutzt worden sein . Dies zumindest Zeitweise, denn anders wäre eine Pferdewechselstation an dieser Stelle kaum zu erklären, denn für die Grimselroute lag diese doch etwas zu abseits . Das schließt dennoch nicht aus, das die Mansio auch von Grimselreisenden genutzt wurde .

### **Brünigpaß (1011m) \***

Sarnen -> Haslital

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der relativ niedrige Brünigpaß wurde wohl schon sehr frühzeitig begangen . Spätestens die Römer legten einen Saumweg an, der als Fortsetzung des Saumweges über den Grimselpaß diente . Wohl seit dieser Zeit weist der Brünigweg eine Spaltung auf, denn auf der Pashöhe spaltet sich der Weg in einen nach Westen, in Richtung Bern und einen nach Osten, in Richtung Grimsel führenden Weg . Wohl nicht nur seit der Römerzeit wurde der recht gut begehbare Saumweg überaus rege begangen, dies änderte sich auch das gesamte Mittelalter hindurch kaum . Dennoch hatte der Brünigpaß, zumindest ab dem Mittelalter, bis in heutige Zeit nie eine große Bedeutung für den internationalen Handelsverkehr gehabt, sondern immer nur eine regionale . Eine internationale Bedeutung besaß er aber als Pilgerweg, um genau zu sein, als sogenannter 'Jakobsweg' . Jakobswege gab es viele, sie führten von vielen Teilen Europas hin zum spanischen Wallfahrtsort Santiago de Compostela, den für Christen nach Jerusalem und Rom wichtigsten Ort . Heute ist dieser Jakobswegs, der oberhalb der heutigen Straße auf einen recht direkten Weg verläuft, vom IVS zu großen Teilen wiederhergestellt und begehbar . Alte Pflasterreste sind bei einer Begehung noch genauso zu erkennen, wie die Reste eines spätmittelalterlichen Wachtfeuers oder des einstigen Zoll- und Wachthauses .

Mit Ende des Mittelalters stieg besonders der Personenverkehr am Brünig an, der besonders mit dem aufkommenden Tourismus zu Beginn der Moderne einen Höhepunkt erreichte . Seit dem Jahre 1811 führt auch eine Postlinie über den Brünig, welche von dem Berner Postunternehmer Fischer durchgeführt wurde . Da der Brünig noch nicht befahrbar war, wurde der Postdienst durch Postboten mittels eines Handwagens per Fuß ausgeführt . Die Wegeverhältnisse am Brünig waren in einen seiner Bedeutung endsprechenden standard, dennoch nicht schlechter als an anderen Schweizer Pässen . Denn die regionale Bedeutung des Brünig war doch überaus enorm . Zwangsläufig wurde daher der Saumweg auch immer wieder ausgebaut, und zeigte sich in der Neuzeit in einen relativ guten standard. Vorhaben ihn aber zu einer befahrbaren Straße auszu-

## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

bauen, wurden erst in der Moderne ausgeführt . Eine Kommission befand im Jahre 1824, das der Bau einer Brünigstraße den Durchgangsverkehr kaum nennenswert heben würde . Somit wurde ein diesbezügliches Bauprojekt auch sogleich zurückgestellt und blieb für weitere 3 Jahrzehnte ein Papiertiger . In den Jahren 1857 bis 1862 wurde dann die moderne Straße erbaut, die dank der günstigen topographischen Lage des Brünig ohne aufwendige Kunstbauten auskommt . Über diese Straße durften schon ab 1911 Autos verkehren, womit der Brünig zu einem der ersten schweizer Alpenpässe gehörte, wo dies erlaubt war .

Mit Eröffnung der Brünigstraße wurde ein der Postbote, durch eine Pferdepostkutsche ersetzt . Die Bedeutung des Postkurses wuchs recht schnell so stark an, das oftmals der Bedarf höher war, als die vorhandenen Kapazitäten . Deutlich bedeutender, als für den Verkehr, war der Brünig für das Militär . An der Unterwalder Grenze, unterhalb des Brünig konnten 1315 eidgenössische Hirten, ein eingedrungenes habsburgisches Ritterheer vernichtend schlagen . In der Folgezeit nahmen die Kämpfe am und um den Brünig einen anderen Charakter an, statt sich mit den Habsburgern zu schlagen, kämpften dort die Eidgenossen untereinander . Auf Grund seiner militärstrategischen Lage für Bern, wie auch Luzern, versuchten beide Seiten den Paß für ihre Zwecke zu sichern . Im späten Mittelalter schützten sich zu erst die Berner Herren, vor denen Ambitionen der von Luzern, mit einer Festung, samt Mauer, dem sogenannten 'Wyghus' . Mit ihrer Hilfe konnten die Berner den Brünigpaß sperren, das steil nach Lungern abfallende Gelände, schützte das Berner Oberland zusätzlich vor ungebetenen Gästen und Eroberern . Zusammen mit der Festungsanlage, entstand auch ein Zollhaus auf der Paßhöhe, welches zeitgleich auch die Funktion eines Wachthauses und eines Rasthofes übernahm . Luzern wußte sich später auch durch Sperranlagen zu sichern und bis weit in die Neuzeit hinein errichteten beide Seiten weitere Sperranlagen am Brünigpaß, die zum Teil aber im 19.Jh. geschliffen wurden .

Heute führt über den Brünig eine gut ausgebaute Straße und auch eine Eisenbahnlinie, eine Autobahn mit einen gut 4,7km langen Scheiteltunnel zwischen Brienzwiler und Lungern ist im Bau bzw. Projekt . Im Herbst 1999 begann man mit Probebohrungen für einen 3333m langen Tunnel, der Teil der Umfahrung von Lungern darstellen soll . Bei den Probebohrungen soll ein Sondierstollen erstellt werden, der wohl ab 2002 zu einen Tunnel vollausgebaut werden soll . Wenn man mit diesen Bauarbeiten so um das Jahr 2008 fertig sein wird, und auch die anderen kleinen Lücken bei Sachseln geschlossen sind, wird aber immer noch die größte Lücke auf der A8 bestehen - der eigentliche Brünigpaß muß dann weiterhin eher mühselig überquert werden . Anwohner wehren sich bisher dagegen und so wichtig erscheint er auch nicht . Das er gebaut werden soll ist wohl allgemein anerkannte Tatsache, denn das Ziel der Nationalstraßenplanung ist einfach eine voll ausgebaute A8 .

### Die Brünigbahn

Die ersten Studien, die im Hinblick auf eine Überschienung des Brünig vorgenommen wurden, gehen zurück auf das Jahr 1850 . Es waren Projekte der Ingenieure Denzler und Schmid, die noch im Rahmen um die Trassensuche einer Alpenbahn, eine normalspurige Brünigbahn vorsahen. Diese sollte von Luzern kommend, durch das Sarner-Ar Tal, das Oberhalsi, das Rhone- und Gerental führen, um über das ins Bedrettetal die Gotthardroute bei Airolo zu erreichen . Tunnel sollten dabei den Brünigpaß genauso unterqueren, wie den Grimsel und die Wasserscheide südlich des Nufenen . Im Rahmen der Alpenbahn-frage blieb noch lange Zeit das Grimselbahnprojekt aktuell, somit auch dessen Teil einer Brünigbahn .

Im Gegensatz zur Grimselbahn, wurden aber die Planungen zum Bau der Brünigbahn tatsächlich auch fortgeführt und bis ins Detail hinein ausgearbeitet . So wurde 1870 eine entsprechende Konzession erteilt und durch Ing.Oberst LaNicca ein erstes umfassendes Projekt vorgelegt . Nach LaNiccas ursprünglichen Vorstellungen sollte die Brünigbahn von der Paßhöhe direkt nach Brienz führen . Von Brienz sollte ein Dampfschiffahrtstrajekt die Fortsetzung bis nach Thun darstellen, wo Anschluß an die Bahnstrecke nach Bern bestand . Im Hinblick auf den späteren Bau einer Grimselbahn wollte man aber den Abstieg Richtung Grimsel, über Meiringen bewerkstelligen . Erst nach dem sie dort kehrtmacht, erreicht die Brünigbahn Brienz, auf diese Weise entstand für die Brünigbahn bei Meiringen eine große Spitzkehre .



## ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ

Bis es soweit kam, geriet aus Finanzgründen das Brünigbahnprojekt erst einmal in finanzielle Schwierigkeiten und es schien eine Weile so als würde es in Vergessenheit geraten . Aber bereits 1873 wurden die Planungen wieder fortgesetzt, nunmehr sollte ein Scheiteltunnel den Brünig überqueren, aber auch das Projekt wurde wegen Finanzierungsprobleme alsbald wieder eingestellt . Es sollte dann noch bis 1880 dauern, bis man sich durchrang die Brünigbahn als Schmalspurbahn auszuführen und es somit gelang, die Kosten erheblich zu senken . Kurzzeitig strich man das Brünigbahnprojekt soweit zusammen, das man nun nur noch eine Bahn nach dem 'Prinzip einer schmalspurigen Straßenbahn' bauen wollte .

Das war dann aber doch etwas zu wenig und man kam alsbald wieder auf den Boden der Tatsachen und Bedürfnisse zurück . Nunmehr sollte die Brünigbahn als Schmalspurbahn (Meterspur) erbaut werden, die den Höhenunterschied mit Hilfe einer Zahnstange bewältigen sollte . Dieses erste solche Projekt der Eidgenossenschaft, was die Anlage einer Paßüberschienenung betraf, sollte bei einer Länge von 45,4km (Luzern-Meiringen), rund 7 Mio. SFr kosten. Etwas später wurde auch der Anschluß nach Brienz und Thun fertiggestellt . Der Scheitelpunkt der Bahn liegt im Bahnhof Brünig-Hasliberg, bei einer Höhe von 1002m, während die eigentliche Paßhöhe des Brünig in einen Graben auf einer Höhe von 992m verlaufen . Erbaut wurde die Brünigbahn anfangs von der Jura-Bern-Luzern-Bahn, 1890 wurde sie von der Jura-Simplonbahn übernommen und mit dieser im Rahmen einer allgemeinen Verstaatlichung, 1903 von der Schweizer Bundesbahn . Der Anschluß von Brienz hin zur Normalspurbahn in Interlaken konnte aber erst 1916 erfolgen, bis dahin stellte eine Bahnfähre auf dem Briener See die Verbindung zwischen den beiden Enden der Bahn .

Nur kürzere Tunnelstrecken erhielt die Brünigbahn, der einzige längere Tunnel war der 1186m langer Lopperbergtunnel am Vierwaldstädter See. Insgesamt wurden 13 Tunnel erbaut, mit einer Gesamtstrecke von 3508m. Im Hinblick auf den späteren Bau der Grimselbahn, entschloß man sich die schmalspurigen Bahnstrecken am Briener See, wie die des Oberhasler Teils der Brünigbahn, so auszuführen, das die Möglichkeit bestand diese Strecken späterhin auf Normalspur umzuspuren . Nach gut 9 Jahren Bauzeit wurde am 1.Juni 1889 die Brünigbahn für den Verkehr eröffnet .

Kaum zehn Jahre später begann mit dem Bau der Brienerseebahn die Diskussion, diese in Normalspur auszuführen, und die Brünigbahn auf Normalspur umzubauen . Der Brünigpaß sollte dabei von einem neu erbauten Basistunnel unterquert werden . Aber die Gesamtkosten für diese Normalspurbahn von Interlaken nach Luzern, hätten mit 45,6 Mio. SFr jeden zu erwartenden Nutzen überschritten. Allein der 11km lange Basistunnel von Brienz nach Giswil, wurde dabei mit fast 20 Mio. SFr veranschlagt, der Rest fiel auf die notwendigen Neu- und Umbauten der restlichen Strecken . Daran änderte auch nicht viel, das die Brünigbahn seit ihrer Eröffnung schnell vom Verkehr angenommen wurde und bald einige Bedeutung errang . Besonders wichtig war sie für den Personenverkehr, aber das umsteigen wurde zu dieser Zeit noch nicht so wichtig genommen, wie heute . Der Güterverkehr selbst konnte ohnehin durch Umladen bzw. Rollschmelwagen ausreichend bewerkstelligt werden . In den 30er Jahren begann erneut die Diskussion um die Umspurung der Brünigbahn, denn mittlerweile war diese an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit angelangt . Auf Basis des LaNicca-Projektes sollte diese Umspurung durchgeführt werden, wobei auf einen kostenintensiven Basistunnel verzichtet worden wäre . Aber mit Ausbruch des 2.Weltkrieges wurden diese Pläne wieder in die Schublade getan ... wo sie bis heute blieben .

Die Brünigbahn ist zwar die einzige Schmalspurbahn der schweizerischen Bundesbahn, weshalb sie auch einen Inselbetrieb führt, aber sie ist nur eine unter vielen in den schweizer Alpen . Wegen ihrer teilweisen enormen Steigungen wurde sie als Zahnradbahn ausgelegt, als sie 1941 elektrifiziert wurde, baute man Triebwagen mit zwischen den Drehgestellen angeordneten Zahnradwagen Schneeschleudern und Räumgerät halten, neben zahlreichen Lawinenschutzbauten, die Brünigbahn auch über den Winter hinweg größtenteils befahrbar .

Als die Brünigbahn erbaut wurde, sollte sie eine Fortsetzung über den Grimselpaß erhalten und damit Anschluß an das Schmalspurnetz von der Furka-Oberalpbahn . Dieser Gedanke ist bis in jüngster Zeit immer wieder aktuell geworden, allein kam es nie zur Realisierung . So war es dann auch, als im Vorfeld der NEAT-Diskussionen mit den Projekt 'Gotthard-West' auch wieder der

## **ALPENPÄSSE - ZENTRALSCHWEIZ**

Brünig genannt wurde . Besagte NEAT-Linie sollte über, oder besser unter den Pässen Brünig und Grimsel, von Luzern nach Airolo führen und damit den zentralen Teil der alten Gotthardbahn weiträumig umfahren . Ein anderes aktuelles Projekt betrifft eine Verbindung der Schmalspurbahn Furka-Oberalp, mit der über den Brünig, durch den Ausbau eines bestehenden Werkstunnel unter dem Grimsel .

\*\*\* \*\*

## BERNER ALPEN

### Im Auge des Orkans

Das Gebiet des Alpenhauptkamm zwischen Bern und Wallis ist zum Teil Grenzgebiet zwischen dem deutschen und dem französisch Sprachraum . Es ist im Norden von deutschsprachigen Alamannen, im Südosten von deutschsprachigen Wallisern und im Westen von frankophonen 'Romanden' besiedelt . Die hier einst von den Römern angesiedelten germanischen Burgunder hatten schon nach wenigen Generationen die romanische Sprache der eingesessenen gallo-römischen Bevölkerung angenommen und waren somit dem deutschen Sprachraum verloren gegangen . Die zwei, drei Jahrhunderte später eintreffenden Alamannen waren dagegen wohl besser gefeilt, zumal zu dieser Zeit schon das Römische Reich zerbrochen war .

Bevor die Römer kamen war das gesamte Gebiet von den gallischen Helvetern besiedelt, da diese von anderen Galliern und vor allen von den Germanen immer wieder bedrängt wurden, setzten sie den Römern anfangs nur einen sehr geringen Widerstand entgegen und ließen sich annektieren . Wenn es dann späterhin doch noch für längere Zeit immer wieder Widerstand gab, dann resultierte er oft daraus, das die Römer den einträglichen Paßverkehr zu kontrollieren begannen und die Einheimischen zum Straßen- und Wegebau rekrutierten . Da dies kaum mit Gegenleistungen verbunden war und die Einheimischen solche staatlichen Maßnahmen noch ungewohnt waren, weckte dies zeitweise Widerstand . Grenzland war das Gebiet wohl immer, aber niemals bildete es eine ernsthafte Grenze, zumal die Grenzen hier ziemlich oft wechselten . Familiäre Beziehungen führten wohl schon in frühester Zeit über die Grenzen und Täler ebenso hinweg, wie die des Handels . Daran änderte sich auch nichts in der eidgenössischen Zeit, nur in der Zeit der kurzen napoleonischen Besetzung sah man die Sache etwas enger . Seit dem 1848 die inneren Zölle in der Eidgenossenschaft abgeschafft wurden, wiesen dann die Grenzen der Kantone auch nur noch einen politisch-administrativen Charakter auf .

In früheren Zeiten wurde eine ganze Reihe der hohen und steilen, aber reichlichen Paßübergänge genutzt, in heutiger Zeit haben sie allenfalls noch als Wanderweg eine Bedeutung . So ist dieses Gebirgsgebiet auch denkbar schlecht erschlossen . Die wenigen gut ausgebauten Talstraßen reichen zumeist , nicht einmal auf eine Seite der jeweiligen Pässe . Einzige querende Verbindung ist der Lötschbergbahn, der das Berner Oberland mit den Wallis und Italien verbindet. Autobahnen gibt es aber hingegen an den Rändern des Gebietes, wie auch Eisenbahnlinien . Die Berner Alpen wirken damit ein wenig so, wie das Auge eines Wirbelsturmes, eines Orkans - während sich im Zentrum geradezu Ruhe herrscht, tobt ringsherum der Sturm des internationalen Verkehrs .

### **Jaunpaß (1509m) \***

Boltigen -> Jaun

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1-2

Bereits seit Urzeiten gab es eine Verbindung von Boltigen nach Jaun, aber diese verlief einst nördlich des Überganges den die moderne Straße nimmt und den man als Jaunpaß bezeichnet . Diese Straße wurde erst 1878 dem Verkehr übergeben, nachdem vor allen mit militär-strategischen Argumentationen der Bundesrat zu dessen Bau überzeugt werden konnte . Mit deren Bau war auch der Name 'Jaunpaß', genannt nach dem Ort Jaun, geboren, der zuvor nicht existierte . Der Flurname am Übergang heißt seit eh und je 'Bruch', und die Einheimischen fahren deshalb noch immer über den Bruch, und nicht über den Jaunpaß . Im Französischen wurde er von den Waadtländern auch als 'Bellegarde' bezeichnet .

Bis zum Bau der modernen Straße kam man von Boltigen nach Jaun nur zu Fuß, und zwar über den 1566m hohen Reidigen, welcher etwa 3500m nördlich des Jaunpaßes gelegen ist . Bei ihm handelt es sich mit Sicherheit um einen alten Übergang, fand man doch mit dem Ranggiloch, unweit des Überganges, eine Höhle die altsteinzeitlichen Wanderjägern als zeitweilige Unterkunft diente . Der Saumweg der einst über ihn führte, ist heute wieder instand gesetzt und kann vom

# ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

Wanderer in begangen werden . Wenn auch Teile des alten Weges sich heute in einen nur mäßig befahrbaren Zustand zeigen, ist er doch zumindest für den Wanderer gut nutzbar .

## **Col de Jaman (1512m) \*\*\***

Montreux -> Bulle

Trassierung ; Fahrstraße; SG 3-4

Heute hat der Col de Jaman keine Bedeutung mehr für den Verkehr, nicht einmal für den lokalen Verkehr . Das war aber einmal anders, in früheren Jahrhunderten hatte auch der Col de Jaman Bedeutung für den regionalen und internationalen Verkehr . Der alte Saumweg der über den Col de Jaman führt und der nicht wie andern Orts durch zahlreiche neuzeitliche Verkehrsbauten zerstört wurde, wird vom IVS wieder zu einen historischen Wanderweg ausgebaut .

## **Der Jamanbahntunnel der MOB**

Schon seit 1865 suchten Berner Kreise ein Bahnprojekt zu verwirklichen, welches das Simmental mit dem Berner Oberland verbinden sollte . Für dessen Trasse kam vor allem der Bereich des Col de Jaman in Frage . In den folgenden Jahrzehnten wurden mehrere entsprechende Projekte vorbereitet, für eines davon entschied man sich letztlich. Nachdem 1899 die ersten Bauarbeiten begannen, konnte bereits am 1.Oktober 1903 der Betrieb durch den Jamantunnel von Montreux nach Montboven eröffnet werden . Die durchwegs einspurige und elektrifizierte Bahnstrecke wurde in Meterspur erbaut, ursprünglich wollte man auch einen Zahnstangenbetrieb einführen, verzichtete aber dann darauf . Auf der 76 km langen Strecke von Montreux nach Zweisimmen wurden 18 Tunnel, mit einer Gesamtlänge von 4351m erbaut, wobei der längste der Jamantunnel mit 2424m ist .

Der Scheiteltunnel unter dem Col de Jaman, gelegen zwischen Jor und Les Cases, unterquert den Paß in einer Höhe von 1133m . Er liegt somit sogar niedriger als der Abschnitt der MOB zwischen Schönried und Saanenmöser, wo die Bahn einen Scheitelpunkt von 1275m erreicht . Ursprünglich sollte die Bahn den Paß überqueren, aber nach vielen Hin und her wegen der Trassierung und der Finanzierung, entschloß man sich zur heutigen Linienführung die den Paß mit einen Tunnel unter quert . Mit deren Hilfe konnte die Anlage von weiteren Kehren (hinter Montreux, schraubt sich die Bahn mit Hilfe dreier Kehren aufwärts). verhindert werden, somit die Gesamtstrecke erheblich verkürzt werden .

## **Col des Mosses (1445m) \*\*\***

Aigle -> Chateau-d'Oex

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Bereits der Verkehr der vorrömischen Zeiten, verließ bei Aigle das Rhonetal um über den Col des Mosses nach Norden weiter zu führen . Denn der Weg vorbei am Genfer See war durch die Felspartie von Schloß Chillon gesperrt . Erst als die Römer eine Straße in die steilen Felshänge schlugen und auch das wohl versumpfte Rhonedelta bezwangen, verlor der Col des Mosses an Bedeutung .

Die Bedeutung des Col des Mosses zu jenen frühen Zeiten zeugen Ausgrabungen auf einen steilen Fels-sporn südlich Fribourg . Dort am Zusammenfluß von Saane und Glane haben sich Menschen schon seit der Steinzeit niedergelassen. Während sie den eigenen Zugang von der Landseite her mit Wall und Graben sicherten, konnten sie von hier oben bestens den Verkehr kontrollieren der von oder zu den Walliser Pässen führte, wie dem Großen St.Bernhard . Ihre größte Blüte erreichte sie zusammen mit dem Großen St.Bernhard in der Eisenzeit, also im 6. und 5.Jh. v.u.Z. . Die Kontrolle des Verkehr muß sehr einträglich, der einstige Wohlstand der Bewohner dieses Ortes ist an den Funden noch gut ersichtlich . Dabei verdiente man sicher nicht so sehr an Zöllen oder ähnlichem, wie in späteren Zeiten, sondern viel-mehr am Handel und Warenumschatz . Hinzu kam auch, das ab hier Waren auf der Saane auf Flößen oder Kähnen

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

weiter zum Rhein transportiert werden konnten - denn in einer Zeit als es nur Naturwege gab, bildeten selbst einfachste Wasserläufe eine enorme Rolle für den Reise-, wie auch Güterverkehr .

Seine alte Rolle spielte der Col des Mosses auch im Mittelalter und in der Neuzeit, wobei er noch heute die kürzeste Straßenverbindung Martigny-Bern darstellt . Recht spät, erst in den Jahren 1862-1869, wurden die alten Saumwege zu einer modernen Straße ausgebaut .

**Col de la Croix** (1732m) \*\*\*  
**Col du Pillon** (1546m) \*\*\*

Saanental -> Waadt

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Zusammen mit dem 1546m hohen Col du Pillon, führt über den gut zweihundert Meter höheren Col de la Croix die letzte Möglichkeit auf einer ausgebauten Straße den Kamm der Berner Alpen, und damit die Wasserscheide Rhein/Rhone, und auch noch die deutsch-französische Sprachgrenze zu überqueren . Dem Reisenden bietet sich entlang der Strecke, ein überaus bilderreiches Panorama . Im Zuge der touristischen Erschließung des Waadt, wurde der Col de la Croix erst in jüngster Zeit ausgebaut und 1971 für den Straßenverkehr eröffnet . Die Straße über den Col du Pillon wurde aber bereits schon 1886 für den Verkehr freigegeben . Man baute lange an ihr und die Bauarbeiten gerieten immer wieder ins Stocken, dies hauptsächlich wegen zahlreicher technischer und finanzieller Probleme .

Im Paßbereich gibt es einige Bahnlinien, die vor allem dem Tourismus dienen . Für die Meterspur-Bahnstrecke von Aigle nach Les Diablerets, war einstmals eine Fortsetzung über den Col du Pillon geplant, die im Saanetal Anschluß an die dortigen Meterspurbahnen erhalten sollte . Zur Verwirklichung kam es nie, in Folge dessen ist mittlerweile der Inselbetrieb der 'Pillonbahn' ernsthaft gefährdet . Nur wegen umfangreicher Unterstützung durch den Kanton konnte bisher die Bahn vor dem Untergang bewahrt werden .

Südlich des Col de la Croix befindet sich der Pas de Cheville (2038m), welcher Derbonce mit Gryon verbindet . Der Pas de Cheville, verbindet das Wallis mit den Waadtland . Eine anfängliche Straße geht zwischen Solalex und Derborence in einen Weg, in Paßnähe sogar in einen Bergpfad über . Bedeutung besaß der Pas de Cheville nur für den lokalen Verkehr, ist doch über ihn nur eine geringfügige Wegeinsparung zu verzeichnen. Zu Deutsch bedeutet 'Pas de Cheville' etwa soviel wie 'Knöchelengpaß', was wohl auf einen sehr engen Paßweg anspricht . Noch im 16.Jh. bezeichnete man ihn auch als Passo Treco und man kann ihn mittels eines Bergpfades begehen .

**Sanetschpaß** (2251m) \*\*\*

Savièse -> Saanetal

Trassierung ; schmale Straße, SG 3

In früheren Zeiten besaß der Sanetschpaß eine gewisse regionale Bedeutung . Im Jahre 1419 zog eine Berner Truppe über den Sanetsch um sich an einer Invasion Berns im Wallis zu beteiligen . Die Invasion schlug aber letztendlich fehl und man mußte sich wieder über den Sanetsch zurückziehen .

Über den Sanetschpaß, auch Col du Sanetsch (Senin) genannt, wurde zum Zweck des Baues der Stau-mauer Sanetschsees eine zum Teil kaum 3m breite Straße, mit vielen Kehren und einigen kurzen Tunneln und Galerien gebaut, die vom Tal der Rhone über den Alpenhauptkamm führt, aber keine weitere Fortsetzung nach Gsteig findet . Seinen Namen hat der Paß vom Fluß Saane, welcher nördlich des Paßes entspringt, noch im 17.Jh. nannte man diesen Fluß 'Sanona' . Der Paßname entstand aus 'Saanenetzsch', wobei die Endung 'atz' bzw. 'atzung' soviel wie Viehweide bedeutete, der Paßname also als 'Saaner Viehweide' zu deuten ist .

Im Rahmen der Diskussion zum schweizer Nationalstraßennetz Ende der vierziger Jahre, wurde

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

auch der Bau einer Sanetschstraße erwogen . Aber es kam nie zur Ausführung, weil man sich auf das - ebenfalls nie verwirklichte - Projekt einer Rawilstraße einigte . Insofern hat auch der mittelalterliche Saumweg der über den Sanetschpaß führte, nie eine moderne Fortsetzung bekommen . In jüngster Zeit entstand auch der Plan zum Bau einer Schmalspurbahn zwischen Sitten und Gstaad . Dabei sollte ein 9,1km langer Tunnel den Sanetschpaß unterqueren .

### **Rawilpaß (2429m)**

Simmental -> Avent

Trassierung ; Wanderweg

Der Rawilpaß hatte ehemals, nach dem Gemmipass, eine wichtige Bedeutung, weshalb auch bald ein Saumweg über ihn angelegt wurde . Begehungen sind mit dem Ende des Mittelalters auch belegt . Im 16.Jh. spielte der Rawilpaß eine indirekte Rolle in den damaligen Glaubenskriegen . Da die Leuker in diese gezogen waren, nutzten die Walliser die Gunst der Gelegenheit, raubten das Vieh der Lenker und brachten es über den Rawil, auf die dortigen Weiden . Lenker Kinder folgten aber den Wallisern und trieben das Vieh wieder nach Lenk . Die Walliser griffen darauf hin Lenk an, wurden aber dort von Kindern und Frauen empfangen und gar in die Flucht geschlagen . Seitdem erinnern im Lenker Gemeindewappen Schwert und Kunkel an diese Begebenheit . Da in der Folgezeit der Rawil nie weitergehend ausgebaut wurde und er ohnehin im 19.Jh. seine Bedeutung verlor, ist er heute nur noch als Fußweg nutzbar . Der Bau einer Straße über den Rawil war dann auch niemals Gegenstand von ernsthaften Planungen, wohl aber der einer Straße unter ihm .

So gab es immer wieder Straßenbauprojekte die den Rawil betrafen, besonders nach dem es zu den drei favorisierten Projektstudien für eine direkte Straßenverbindung Berns ins Wallis, gehörte, welche in Zusammenhang mit den Nationalstraßenplanungen der Schweiz nach dem 2.Weltkrieg entstanden . Man legte sich schließlich auf die Rawilroute fest, die den Paß mit einen 4400m langen Scheiteltunnel auf einer Höhe von 1800m unterqueren sollte . Die zu dieser Zeit geplante Rawilstraße Lenk-Ayent sollte 27km lang sein und eine 8%ige Höchststeigung aufweisen, bei einen anfänglich geplanten Baubeginn um 1967 sollte sie spätestens 1980 fertiggestellt sein . Aber der Baubeginn wurde immer weiter hinausgezögert, obwohl das Projekt vom Bundesrat schon am 2.September 1966 genehmigt wurde, und prinzipiell auch die finanziellen Mittel bereit standen . Das Projekt eines Tunnels auf 1800 Metern Höhe wurde später aber abgeändert, nunmehr wollte man einen 9700m langen Tunnel bauen, deren Nord-portal in einer Höhe von 1284m, und deren Südportal bei 1180m liegen sollte . Damit war aber das Straßenbauprojekt, schon zu einen Schnellstraßenprojekt ausgeüfert, welches bald auch als Autobahn-bauprojekt erwogen wurde und bekannt ist als 'N6-Projekt' . Gegenüber des höher gelegeneren Alpenstraßentunnels, dessen tatsächlicher Sinn und Nutzen immer wieder bestritten wurde, hätte ein tiefer gelegener (Autobahn-)Tunnel tatsächlich einen erheblichen Nutzen gebracht .

Eine gewaltige indirekte, weil unterirdische Aufwertung, hätte der Rawilpaß also erfahren, wenn die Tunnelpläne am Rawil verwirklicht worden wären . Die vierspurige Autobahn, bzw. die zweispurige Schnellstraße, sollte als N6 durch das Simmental führen und ab Lenk mit einen anschließenden Basistunnel den Alpenhauptkamm queren, um im Wallis Anschluß an die Autobahn N9 zu erhalten . Seit den siebziger Jahren geriet das Projekt aber unter verstärkten Beschuß, nicht nur von Seiten des Umweltschutz, sondern von der Lötschbergbahn, die um ihre Autoverladung fürchtete . Auch sah die finanzielle Seite nicht mehr so rosig aus wie zuvor, dennoch wurden Kredite bewilligt und 1976 mit Arbeiten an einen Sondierstollen in 1200m Höhe begonnen, mit welchem die genaue Trassenlage festgelegt werden sollte . Aber nach ein paar Jahren Sondierungsarbeiten, wurden die Arbeiten eingestellt . Einerseits zeigten sich durch die Sondierbohrungen umfangreiche geologische Schwierigkeiten auf, die den Bau eines solchen Tunnels mitbringen würde, andererseits traten an der Talsperre von Tseuzier Risse auf, für die man die Erschütterungen durch die Bohrarbeiten am Sondierstollen verantwortlich machte .

Obwohl Gutachten diesbezügliche Zusammenhänge zwischen den Schäden an der Talsperre und den Bohrarbeiten nicht nachweisen konnten, strich nun die Bundesversammlung 1986 das Projekt der N6 und damit auch des N6-Rawiltunnels . Kurzzeitig erwog man nun doch wieder das ältere Projekt des '1800-m.ü.M.-Tunnels', welches niemals ganz ad acta gelegt wurde . Aber die Ent-

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

täuschung war fast nur allein im Mittelwallis groß, hingegen war die weitere und umfangreichere Gegnerschaft zufrieden. Während die Simmentaler von einer anfänglichen Zustimmung mit der Zeit umschwanken und immer größere Bedenken, hauptsächlich umweltschutztechnischer Art, betreffs einer 'Rawilstraße' gleich welchen Ausmaßes, anmeldeten, war es bald nur noch das Wallis, welches sich deren Bau wünschte. Allerdings stehen die Chancen für den Bau einer 'Rawilstraße' schlecht, so hat sich vor einigen Jahren der Schweizer Bundesrat gegen diesen Plan ausgesprochen und anstatt dessen einen weiteren Ausbau der Autoverladung per Lötschbergbahn, samt deren Zufahrtsstraßen beschlossen und dies auch konsequent durchgeführt. Eine im Rahmen der Rawilplanungen erwogene drastische Fahrpreissenkung der Lötschbergverladung, bei der sogar eine Gratisvariante erwogen wurde, wurde mit den fallengelassenen der Rawilpläne, ebenfalls fallengelassen und naturgemäß ist nunmehr, wie andern Orts auch, mit einer Preiserhöhung zu rechnen, zumal die Lötschbergbahn nun nahezu konkurrenzfrei ist, im Bereich des Verkehrs aus dem Berner Oberland ins Wallis.

### **Gemmipaß (2316m) \*\*\*\*\***

Kandersteg -> Leukerbads

Trassierung ; ausgebauter Wanderweg

Der Gemmipaß, war noch vor wenigen Jahrhunderten einer der wichtigsten Pässe vom Berner Oberland ins Wallis, und damit Teil der alten Handelsstraßen, aus den burgundischen und lothringischen Messestädten, ins oberitalienische, vor allen eben auch nach Venedig. Heute hat der Gemmipaß keinerlei Bedeutung für den Verkehr und nur noch ein Wanderweg führt über ihn, wenn auch ein sehr atemberaubender und schöner. Eine Begehung des Wanderweges ist daher sehr empfehlenswert, zumal auch der 'bequeme' Tourist von Leukerbad mit der Seilbahn in die Nähe des Gemmipaßes kommt. Von dort kann er den leichteren Weg bergab nehmen und damit auch bestens die hervorragende Sicht auf das Rhonetal des Wallis erfahren.

Der Gemmi ist ein Walliser Paß, die Grenze zu Bern befindet sich um einiges nördlich der Paßhöhe, auf halben Wege nach Kandersteg. Lange Zeit bildete er einen ständigen Zankapfel zwischen den Stadtherren von Bern und den Bischof von Sitten. Eidgenössische Schiedsrichter setzten 1688 die Grenze zwischen beiden Herrschaften zwar auf den Gemmipaß fest, aber erst 1871 konnten wirklich sämtliche Grenzdifferenzen beseitigt werden. Trotz hier weitreichender Gebietsforderungen des Wallis, konnte es nur erreichen, das der Gemmi um einiges auf Walliser Boden liegt.

Wenn hier von DEM Gemmi die Rede ist, steht dies nur für eine Verkürzung aus DEM GemmiPASS, denn die grammatikalisch richtige Schreibweise ist DIE Gemmi. Auch wenn das grammatikalische Geschlecht des Paßnamens klar ist, ist damit noch lange nicht deren Abstammungsgeschichte geklärt. In Urkunden aus den Jahren 1252 und 1318 werden die Namen 'plano de Curmilz' und 'Monte de Curmyz' für die Gegend des Gemmi genannt. 'Curmilz' und 'Curmyz' sollen dabei vom lateinischen Wort für Höhe=Culmen abstammen, als Culmen bzw. Kulm, werden zahlreiche Übergänge am nördlichen Rand der Schweiz bezeichnet. Ohnehin ist es aber zweifelhaft ob damit der Übergang selbst gemeint ist, viel wahrscheinlicher ist hingegen, das damit die Alp Winteregggen nördlich des Gemmi gemeint ist. Als 'Gemmi' wird der Paß erstmals im Jahre 1375 im Berner Stadtbuch bezeichnet und bald schon entstanden auch erste Deutungsversuche des Namens. So glaubte man Anfangs an eine Abstammung aus dem lateinischen Wort für 'Seufzen,Stöhnen=gemitus', was angesichts der Steilheit des Gemmiweges recht erklärlich wäre. Andere sahen eine Abstammung aus 'gemma=Knospe, Edelstein' und noch lange hielt sich die Ansicht, das Gemmi von 'gemini-Zwilling' abstamme. Nebenher wurde der Paßname auch aus dem französischen (gemir) und keltischen (gemme=Stein) versucht zu erklären. Aus den 14.Jh. stammt die Bezeichnung 'Chemyny', in der Folge auch deren Varianten 'chymyng' (Deutsch) und 'Chemin' (Französisch). Dies weist auf eine Abstammung von dem lateinischen Wort für 'Weg, Durchgang=camini' hin. Tatsächlich ist in Urkunden aus dem 15.Jh. und frühen 16.Jh. für den Gemmi der Ausdruck 'mons Camini' bzw. 'per montem Caminum' bekannt und im französischen hieß er lange Zeit 'Col du Chemins'.

Erwähnenswert ist weiterhin, das der Gemmi eigentlich ein doppelter Paß ist, er besitzt zwei

# ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

Übergänge, der als 'Alte' und 'Neue' Gemmi unterschieden werden . Der Alte Gemmi, der sich zwischen Clavinentalp und Furggentälli befindet, ist deutlich einfacher zu nutzen, führt aber in eine höhere Lage als es der neue tut, weswegen über letzteren in der Neuzeit dann auch ein Weg errichtet wurde .

## Die früheste Nutzung

Wie archäologische Funde belegen, wurde der Gemmipass bereits schon in prähistorischer Zeit begangen . Von der nördlichen Paßrampe des Gemmi gibt es zahlreiche bronzezeitliche Funde und die Fundverteilung einer speziellen Art von Bronzedolchen, läßt auf einen bronzezeitlichen Handelsweg aus Norditalien ins Berner Oberland schließen, der durch das Wallis und über den Gemmi führte . Hingegen fehlen auf der Südrampe des Gemmi entsprechende Funde, wo es erst eisenzeitliche Funde gibt, die auf eine eisenzeitliche Besiedlung des Ortes Leukerbad schließen lassen . Es ist daher recht sicher, das zwischen Leukerbad und Frutigen schon zur Eisenzeit eine Verbindung über den Gemmi bestanden haben muß . Ob dies nur eine lokale Verbindung war, oder eine überregionale ist aber nicht belegbar . In der Römerzeit jedenfalls bildete der Gemmi allenfalls eine lokale Verbindung, da es keine Hinweise auf eine römische Nutzung gibt .

Im frühen Mittelalter, wohl so etwa um das Jahr 800, drangen germanische Alamannen unter anderen auch über den Gemmi ins Wallis vor und begründeten somit die dort noch heute ansässige deutsch-sprachige Bevölkerung . Besonders aber ab dem 13.Jh. scheint der Gemmi endlich auch eine mehr als nur lokale Bedeutung errungen haben . So scheint es das am Anfang des 13.Jh. Truppen in einer Auseinandersetzung zwischen Trier und Rom, über den Gemmi marschiert sein sollen . Für das Jahr 1315 wird schon eine Straße erwähnt, womit sicher aber nur der seiner zeitige Saumweg gemeint war . In einem drei Jahre älteren Dokument ist sogar die Rede von einem Hospiz, dessen genaue Lage heute aber unbekannt ist . Möglicherweise erinnert der Name der Alm 'Alp Spittelmatte' nördlich des Paßes, an einen dortigen Standort des Hospizes bzw. Hospitals . Ein Hospiz auf der Paßhöhe spricht nicht nur für eine rege Begehung des Gemmi, sondern auch für einen entsprechenden bedeutenden Handels- und Reiseverkehr . Der Weg der in dieser Zeit genutzt wurde und von dem noch Spuren vorhanden sind, weist eindeutige Ausbauten aus . So wurden wohl zu Beginn des 14.Jh. Auspflasterungen und die Errichtung von Stützmauern durchgeführt . Im Jahre 1495 erscheint der Gemmi auch das erste mal auf einer Karte verzeichnet . Erstmals erwähnt wurde der Weg über den Gemmi, in einem Vertrag welcher 1252 zwischen Bern und den Bischof von Sitten geschlossen wurde und den Verkehr über die beiden Pässe Sanetsch und Gemmi regelte .

Über die mittelalterlichen Wegverhältnisse am Gemmi ist wenig bekannt, aber es scheint so, das der Weg spätestens im Jahre 1425 so hergerichtet war, das er immerhin von Rindvieh begangen werden konnte . Zwar ist schon aus dem 14.Jh. bekannt, das Walliser Bauern ihre Kühe in Frutigen verkauften, doch wurden diese wohl über den Lötschen getrieben . Wahrscheinlich wollten sich die Leukerbader an den Viehhandel beteiligen und bauten daher den Gemmiweg entsprechend aus . Und wenn der Weg auch für Kühe gangbar war, so war er dies noch um so mehr für Saumpferde und Maulesel . Wenigstens seit dem Jahre 1402 wurde auch ein Zoll am Gemmi erhoben, den aus diesen Jahr ist eine entsprechende Überlassungsurkunde bekannt . Höchstwahrscheinlich bestand die Mautstelle auf oder in der Nähe der Paßhöhe der sogenannten 'Alten Gemmi', denn noch hatte der Gemmiweg einen deutlich anderen Verlauf als heute . Erst ab dem laufenden 15.Jh. scheinen langsam einzelne Passagen neu erbaut worden zu sein, aus denen dann im 16.Jh. ein völlig neuer Saumweg wurde .

## Der neuzeitliche Saumweg

Wenn auch in der beginnenden Neuzeit der Gemmipass nicht der einzige begangene Übergang vom Berner Oberland ins Wallis war, war er doch eine lange Zeit der bedeutendste . Im Jahre 1522 schloßen die Stadtherren von Bern mit den Bischof von Sitten ein 'Transitabkommen' in dem die Benutzung des Gemmipasses schriftlich geregelt wurde . Ein auf den ersten Blick kurioser Absatz aus diesem Vertragswerk, das für die Passage eines jeden Reisenden 4-8 Träger vorschrieb, wird verständlich, angesichts der Gefährlichkeit und Steile des Weges, bei der so



## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

mancher Träger mit zu schwerer Last den Halt verlor und in die Tiefe stürzte . In diese Zeit datiert auch der Bau eines neuen Saumweges, der ab dem Jahr 1549 angelegt wurde . Wie zeitgenössische Berichte bezeugen, war zu dieser Zeit der alte Saumweg über die 'Alte Gemmi' verfallen und höchst gefährlich, es scheint sogar als wäre in der Mitte des 16.Jh. der Saumverkehr über die Gemmi ganz zum Erliegen gekommen . Der neue Saumweg brachte deutliche Verbesserungen, der Weg über die 'Alte Gemmi' der schon immer als besonders schwierig galt, stieg immerhin auf eine Höhe von 2783m an, was also über 400m mehr sind als die eigentliche Paßhöhe des Gemmi .

Der neue Weg überschritt den Paß an seiner niedrigsten Stelle, mußte aber dazu erst die überaus steile Daubenwand queren, einer 600m steil abfallenden Felswand . Der Geograph Klaus Aerni hält es nach umfangreichen Felduntersuchungen für möglich, das bereits vor 1334 ein erster einfacher Weg in die Daubenwand gebaut wurde . Wohl ist dies möglich, dennoch muß es sich bei diesen um einen recht schwer passierbaren und gefährlichen Weg gehandelt haben . Wohl erst um das Jahr 1540 wurde der Weg durch die Daubenwand und über den Neuen Gemmi soweit ausgebaut, das fortan der Weg über den Alten Gemmi verfiel . Im unteren Talabschnitt führte der Weg sogar eine Zeit lang über einen Leiterabschnitt, schwer passierbar für Säumer und unpassierbar für Saumtiere . Aber der neue Weg über die Daubenwand war auch deutlich kürzer, als der über die Alte Gemmi, dafür war er aber auch recht schmal, nur die Walliser Saumpferde konnten ihn begehen, nachdem später auch der Leiterabschnitt entsprechend ausgebaut war . Deren Waren, zumeist Wein, Salz und Korn, die ob der Schmalheit des Weges nur auf den Sattel der Pferde gesäumt wurde, wurden in einer Suste auf der Paßhöhe des Gemmi zwischengelagert . Dort wurden die Waren ausgetauscht mit Berner Säumern, die ob des dortigen besseren Weges eine volle Saumlast tragen konnten .

Im Winter war der neue Saumweg, weniger der Teil über den Gemmi, als der durch die Daubenwand, unpassierbar, nur im Sommer konnte er überquert werden . Gelegentlich wagten aber besonders Mutige schon im Frühjahr eine Nutzung . Wie ein Dokument aus dem Jahre 1652 beweist, verlagerte sich im Winter der Verkehr zum Lötschenpaß hin, der im Winter wegen eines Gletschers besser nutzbar war, als im Sommer . Das größte Interesse an einen sicheren Verkehr über den Gemmi hatte zweifellos Leukerbad, daher bekam es 1686 die Pflicht übertragen für die Instandhaltung des Gemmiweges Sorge zu tragen, zur Finanzierung dessen erhielt Leukerbad für 25 Jahre den Wegzoll . In wie weit Leukerbad tatsächlich die Mauteinnahmen für eine Instandhaltung verwendet hat ist unbekannt, aber angesichts der vielen hölzernen Kunstbauten wahrscheinlich . Im Jahre 1732 wurde in einer Urkunde der Vertrag von 1686 verlängert, mutmaßlich hat Leukerbad seine Pflicht gut erfüllt . Zumal auch von Sprengarbeiten, allerdings ohne genaue Ortsangabe, die Rede war .

Gerade der Weg über die südliche Paßrampe war sehr schwer in Ordnung zu halten . Eis, Lawinen und Steinschlag zerstörten jeden Winter die Trockenmauern, zwar waren einige Wegpassagen aus den Fels gesprengt und somit weniger anfällig, aber der größte Teil des Weges führte über Trockenmauern . Aus Kostengründen wurden diese aber nicht durchgängig ausgeführt, sondern nur in Form von Pfeilern, die durch Balken miteinander verbunden waren . Auf diese brachte man eine Lage aus Erde und Steine auf, womit es wohl eine recht wacklige Angelegenheit war, diesen Weg mit einem Pferd zu nutzen, ganz besonders angesichts der geringen Breite des Weges von kaum mehr als einen halben Meter . Im 18.Jh. begannen die Anforderungen an die Wegverhältnisse ebenso zu wachsen, wie deren Frequentierungen, es wurde klar das auch der Gemmiweg einen grundlegenden Wandel benötigte .

### Die Gemmistraße

Wie so viele andere Ortschaften der damaligen Zeit, wurde auch Leukerbad von alten Familienclans beherrscht, diese zogen aus den Verkehr über den Gemmi den meisten Nutzen . Diese Familienclans die den Paßverkehr organisierten und somit direkt von ihm profitierten, hatten auch das meiste Interesse an einen Ausbau . Ein Dokument aus dem Jahre 1739 bezieht sich auf den Ausbau des Gemmi, um den sich die Herren Balet und Matter aus Leukerbad bei den zuständigen Behörden bemühten . Balet und Matter gehörten den beiden bedeutendsten Familienclans Leukerbads an und in der Tat setzten sie sich stark für ihren neuen Weg ein . Sie profitierten nicht nur

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

direkt vom Saumverkehr, sondern versuchten nun auch die Mautgebühren in ihre Hände zu bekommen, was ihnen bald auch gelang . Es ging Balet und Matter aber nicht nur um den, zu dieser Zeit abgeschwächten Handelsverkehr, sondern auch um eine Art frühen Touristenverkehrs . Die warmen Quellen in Leukerbad zogen damals schon seit einiger Zeit zunehmend Gäste aus den Berner Oberland an, die vorzugsweise den kurzen Weg über den Gemmi nutzten . Das Interesse in Bern und auch in Domodossola an einen guten Gemmiweg war groß, und Bern schoß sogar 12.000 Bernpfund in Geld und Schießpulver vor . Außerdem erhielten die Herrn Balet und Matter von der Burgschaft Leuk deren Gemmizoll auf achtzig Jahre, um aus diesen den Bau des Weges zu refinanzieren . Sicher war dies ein gutes Geschäft, so ist bekannt das von 1742-44 allein der bernische Zollertrag an der Gemmi von 20 auf 112 Kronen anstieg .

So begann 1739 ein umfangreicher Ausbau, der zum Teil mit erheblichen Neutrassierungen verbunden war, bis Ende 1741 konnten die ersten Arbeiten abgeschlossen werden . Aus einer Inschrift ist bekannt, das auch 'Fachleute' aus dem tirolischen an diesen beteiligt waren . Bei wurde auch der Weg durch die Daubenwand größtenteils neu aus dem Fels gesprengt . Andere Passagen folgten in den Jahren bis 1743, aber bereits im Herbst 1742 bescheinigte ein Attest der Berner Zolldirektion den Bauherren, das sie gute Arbeit geleistet haben und der neue Weg gut vom Verkehr angenommen wurde . Man baute bald auch die Talwege zu Kunststraßen aus, eine Arbeit die nicht weniger aufwendig war, erst 1762 erreichte der neue Weg Thun .

Der Gemmiweg, konnte nun mit Fug und Recht als Straße bezeichnet werden, zumindest wenn man sich an die damaligen Standards hielt . Die Straße über den Gotthard zeigte sich zu dieser Zeit in kaum einen besseren Ausbauzustand, immerhin zeigte er sich nunmehr in einer durchschnittlichen Breite von sechs Schuh, also gute zwei Meter . Deswegen war er aber freilich noch lange nicht durchgängig befahrbar, auch wenn auf der Gemmistraße von nun an, wenn auch nicht durchgängig, einfache Karren verkehren konnten . Auf diesen wurden weniger Waren, als die ängstlichen Badbesucher gefahren, insbesondere die Damen unter ihnen . Beliebt war bei finanzkräftigen Reisenden, sich mit einer Sänfte tragen zu lassen, oder bei den 'leichten Damen' auch Huckepack durch einen Träger . Man scheute dabei weniger den Weg als solches, sondern die Ausblicke die man 'genoß', wurde man getragen, konnte man immerhin davor die Augen verschließen . Auch das reiten auf Saumtieren war häufig, aber gefährlich . Im Jahre 1857 erlitt eine Gräfin auf Hochzeitsreise einen Schwindelanfall, mit einen lautem Schrei fiel sie aus dem Sattel in die Tiefe - ein Marmorkreuz erinnert noch heute an diese Tragödie .

Dem Aufblühen des Verkehrs war aber nur eine kurze Dauer beschieden, da es an der Transportorganisation mangelte . Oft gab es nicht genug Pferde und Fuhrwerke, oder die Fuhrleute verlangten zu hohe Entschädigungen . Auch begann der Weg bald wieder zu verfallen, Schuld daran war vor allen eine mangelnde Unterhaltung desselben, die seiner Zeit nicht eindeutig vertraglich vereinbart wurde . So sah sich der Kastlan von Frutigen 1759 auch gezwungen, den Berner Abschnitt der Gemmistraße zu erneuern, wobei auch zahlreiche Geländer mit erbaut wurden . Erneuert wurden bald auch die Unterkünfte am Gemmiweg . Das mittelalterliche Hospital bestand zwar im 16.Jh. nicht mehr, aber im 16.Jh. wurde an anderer Stelle ein neues Gasthaus errichtet wurde . Dieses Gasthaus erhielt bald auch eine Sust ange-schloßen, da auf der Paßhöhe umgeladen wurde . Im 18. und 19.Jh. wurden am Gemmiweg weitere Gasthäuser gebaut, aus denen sich bald lebhaft Hotelbetriebe entwickelten, bis heute haben diese Bestand und bieten den modernen Gemmireisenden Unterkunft und Stärkung .

Nördlich des Gemmipaßes zweigte am Schwarzenbach vom Hauptweg ein kleiner Seitenweg ab, welcher über die Übergänge Rote Chumme (2628m) und Kindbettipaß (2623m) in das Engstligental führt . Auch dieser Weg wurde teilweise ähnlich den des Gemmi in den steilen Fels geschlagen, aber da er nur lokal genutzt wurde, reichte dieser Ausbaustand aus und erfuhr keine Modernisierungen . Noch heute läßt er sich in diesem Zustand begehen. Zwischen den beiden Pässen muß der Wanderer aber den Tälligletscher überqueren . Seinen Namen soll der Kindbettipaß von einer Walliserin haben, die ausgerechnet hier oben ein Kind gebar .

Die in den Jahren 1739-41/43 am Paß geschaffene Trassierung, entspricht zum Teil auch noch der heutigen, von einen Wanderweg genutzten . In anderen Teilen der Wegtrasse sind die mühsam aus den Fels geschlagenen alten Weganlagen zwar nur spärlich erhalten, dennoch aber vom

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

heutigen Weg aus gutschichtbar . Mit den Ausbau der Simplonroute entlang der Rhone durch Kaiser Napoleon, später auch ob des Ausbau des Gotthardpaßes, verlor der Gemmipaß seine Bedeutung für den Verkehr, dies faktisch endgültig mit den Bau des Lötschbergtunnels der Eisenbahn . Angesichts dessen und der Ungeeignetheit des Geländes für eine Paßstraße, kam es auch bis zum heutigen Tag, zu keinen diesbezüglichen Straßenbau im weiten Bereich des Gemmi . Dies wurde aber noch im letzten Jahrhundert anders gesehen, als es zahlreiche Straßenbauprojekte für den Gemmi gab . Diese sahen zumeist freilich den Bau von einen oder sogar mehreren, kilometerlangen Tunnelbauwerken vor, um die steile Südrampe des Gemmi zu bezwingen .

### Der Niedergang des Gemmi

Im Jahre 1799, ein Jahr nach dem Einmarsch der Franzosen in die Schweiz, hatten die Walliser aus Furcht vor weiteren Einfällen der Franzosen die Wege über den Gemmi, und auch die über Grimsel und Furka, zerstört . Dies geschah an besonders exponierten Stellen, in einer Art das niemand mehr problemlos durchkommen konnte . Zwar wurden kurz darauf von den Franzosen die Wege wiederhergestellt, um die gegen Suworow kämpfenden Einheiten zu versorgen, aber diese Arbeiten waren nur provisorisch und bald war der Gemmi wieder kaum passierbar . Aus dem Kriegsministerium kam daraufhin der Vorschlag, einen völlig neuen Fahrweg anzulegen, und diese Straße durch eine Festung auf der Paßhöhe zukünftig zu schützen . Aber das Projekt wurde nicht realisiert, viel mehr erneuerte man bald die Gemmistraße, so daß sie wieder nutzbar war . Bern wurde aber immer unzufriedener mit der Gemmistraße und schlug 1810 den Ausbau der Gemmistraße zu einer mit Wagen befahrbaren Fahrstraße vor . Wallis sollte auf seinem Gebiet die gleichen Arbeiten durchführen lassen, wobei den Bernern wohl das Vorbild der Simplonstrasse vorschwebte . Als aber das Wallis von Frankreich einverleibt wurde, ließ man sofort die Pläne wieder fallen und beschränkte sich eine Wegverbesserung auszuhandeln .

Bald nachdem die Franzosen im Wallis 'Geschichte waren', erneuerte sich auf Berner Seite der Wunsch nach einer Fahrstraße über den Gemmi . So wurde das Thema im Jahre 1820 von den Regierungen Berns und Wallis erörtert, aber da die Grenzfrage noch ungeklärt war, letztendlich zurückgesteckt . Von Bern wurde so nur der Weg bis zur Nassen Platte in den nächsten Jahren ausgebaut, der unzweifelhaft auf Berner Gebiet lag . Bis 1825 hatte auch das Wallis die Rekonstruktionsarbeiten abgeschlossen und die Gemmistraße war wieder nutzbar .

Mit den Verlust der Kantone Waadt und Aargau in den letzten Jahrzehnten, war Bern auf der Suche nach einer neuen Nord-Süd-Verbindung . Neben den Grimsel und Lötschen, war für diese Verbindung der Gemmi der idealste Übergang . Da eine solche Straße aber auch unbedingt wintersicher sein sollte, schloß sich eine Straße über den Paß von selbst aus, nur eine Unterquerung des Gemmi erfüllte die gewünschten Bedingungen . Der erste der dies erkannte, war der Jurassier J.A.Watt, der bald auch erste umfassende Projekte ausarbeitete .

Ein erstes solcher Projekte stammte aus dem Jahr 1833 und wurde von eben jenen J.A.Watt vorgelegt . Er sah eine Gemmi-Simplon-Straße vor, bei der ein 6 bis 7km langer Straßentunnel den Gemmi unterqueren sollte . Fünfzehn Jahre später verfaßte der Ingenieur W.Minder ein Gemmistraßenprojekt, welches den Gemmi mit zwei Scheiteltunnels oder einen Basistunnel bezwingen sollte . Im Jahre 1934 maß Ingenieur Lüthardt die Trasse für einen Tunnel unter dem Rinderhorn aus . Der Ingenieur Vernetz schlug vor, die Gemmistraße bis zum Daubensee zu führen um dann mit einen Tunnel durch die Plattenhörner, Walliser Gebiet zu erreichen . Auch ein längerer Tunnel unter dem Altels stand kurzzeitig zur Debatte . Aber ganz wurde die Überquerung des Gemmi nicht fallengelassen, zumindest der Personenverkehr auf der Gemmistraße war rege und man fragte sich, warum denn nicht auch der Ausbau für den Handelsverkehr möglich sei . Nach anfänglichen Zögern zeigte sich auch bald das Wallis an einer solchen Straße interessiert, aber die hohen Kosten schreckten doch ab . Selbst ein kurzer Scheiteltunnel in 1500-2100m Höhe würde mindestens 1,5 Mio.SFr. kosten, dazu noch einiges mehr, für die sicherlich sehr kostspielige Trasse auf Walliser Gebiet .

Man war gerade dabei die Pläne zu konkretisieren, als der Sonderbundkrieg begann . Bern, wie das Wallis gehörten nun verschiedenen Seiten an und beide befürchteten einen Einfall des Gegners . Die Berner versuchten dies zu verhindern, durch eine Stationierung von 500 Mann an

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

ihren Teil der Gemmistraße . Die Walliser zerstörten ihrerseits wieder einige Straßenstücke in der Daubenwand, in dem sie diese sprengten . Aber der Krieg dauerte nur wenige Tage, der Frieden kam schnell und man ging bald wieder daran, am Gemmi zu planen . Schon gleich mit Ende des Sonderbundkrieges wurde auch die Gemmistraße wieder hergestellt .

Ab dem Jahre 1852 begannen an der Gemmistraße umfangreiche Ausbauarbeiten, so wurde die doch schon recht verfallene Straße zwischen Schwarenbach und Spittelmatte zu zwei Dritteln neu gemacht . Im folgenden Jahr wurde die Straße bis zur Paßhöhe erneuert, an der Straße durch die Daubenwand tat sich aber weiterhin nicht viel . Doch Bern sperrte sich jetzt wieder seinen Anteil der Gemmistraße auszubauen, so lange die Grenzfrage nicht geklärt sei . Zwischen 1863 und 1867 ließen die Walliser den Wegabschnitt von der Spittelmatte bis zur Nassen Blatte neu anlegen . Als 1871 die leidigen Grenzstreitigkeiten erledigt wurde und damit ein Teil dieses Weges auf nunmehr Berner Gebiet kam, entschädigten diese die Walliser finanziell für ihre Arbeiten . Mit dem Ende der Grenzstreitigkeiten hätte nun dem Neubau einer modernen Gemmistraße nichts mehr im Wege gestanden, es wurde aber dennoch um einen Neubau einer Gemmistraße still. Das lag weniger am Gemmi selbst, sondern am aufkommenden Eisenbahnverkehr, der für lange Zeit die Anlage von neuen Paßstraßen zweitrangig werden ließ .

Nur kurz flammte die Chance um eine neue Gemmistraße wieder auf, als im Kampf um den Bau einer Gemmi- bzw. Lötschbergbahn, der eifrigste Verfechter letzterer, Wilhelm Teuscher, vorschlug im Gasterntal einen Haltepunkt einzurichten . Von diesem Haltepunkt, der nicht zwangsläufig im Tunnel liegen sollte, sollte ein 2500m langer Weg zum bestehenden Weg gebaut werden, die Fortsetzung Richtung Leukerbad sollte entsprechend ausgebaut werden, so das ein hinreichend bequeme Straße für den Personenverkehr des Heilbades, mit der Lötschbergbahn möglich war . Die Lötschbergbahn wurde dann zwar auch gebaut, aber weder besagter Haltepunkt, noch entsprechende Wege .

### Neue Straßenprojekte

Bezüglich des Planes zum Bau einer Gemmistraße wurde es erst wieder lebhafter, als das Kraftfahrzeug seinen Siegeszug antrat . Mit den schweizerischen Nationalstraßenplanungen nach dem 2. Weltkrieg gab es dann auch wieder ein Gemmistraßenprojekt . Und wieder einmal war man sich nicht im klaren, ob die Straße unter oder über den Gemmi verlaufen sollte . Eine Tunnelstraße sollte erstrangig dem Transitverkehr dienen, eine Paßstraße dem lokalen Verkehr und Tourismus . Der Erbauer der Großglocknerstraße Franz Wallack wurde geladen ein Gutachten zu einer Gemmi-Paßstraße zu geben . In diesem sprach er sich unbedingt für deren Bau aus, sah darin sogar die Möglichkeit zur Schaffung einer schweizer Variante der Großglocknerstraße . Aber in der praktisch veranlagten Schweiz gab es kein Verlangen nach einer Touristenstraße, vielmehr wünschte man sich eine leistungsfähige Straße, die am Gemmi nur mit einen Tunnel zu verwirklichen war .

In den 50er Jahren entstanden so gleich mehrere Tunnelprojekte . Einmal eine Schnellstraße mit einen 8km langen Basistunnel, deren südlicher Tunnelleingang wenig nördlich von Leukerbad auf einer Höhe von 1560m liegen sollte . Unter dem Rinderhorn sollte der Tunnel dann in gerader Linie bis zum Gasterntal führen, wo er auf einer Höhe von 1400m wieder ans Tageslicht kommen sollte . Das zweitgrößte Tunnelprojekt betraf einen 4800m langen Tunnel, deren südlicher Tunnelleingang sollte ebenfalls nördlich von Leukerbad liegen, allerdings in einer Höhe von 1920m . Dieser Tunnelleingang sollte durch eine großzügige Straße erreicht werden, welcher über drei Kehren Höhe gewinnt . Der nördliche Tunnelleingang war auf einer Höhe von 1940m vorgesehen, etwa am südlichen Ende der Spittelmatte . Zu guter letzt gab es noch das Projekt des Ingenieur Walter Minden aus dem Jahre 1949, welches den Bau eines nur 2475m langen Tunnels vorgesehen, mit einer Kulmination in Höhe von 2240m . Dieser sollte die Plattenhörner fast in Ost-West-Richtung unterirdisch schneiden und die Calvinentalp (Tunnelportal auf 2050m Höhe) mit dem Gemmiplateau verbinden .

Eine Straße sollte aus Leukerbad mit 6 Kehren zum östlichen Tunnelleingang . Der westliche Tunnelleingang sollte oberhalb des Daubensees liegen, wo er faktisch auf die alte Gemmistraße treffen sollte . Auf dieser Straße konnte man nach Süden zur Paßhöhe mit den dortigen Bauten

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

gelangen und nach Norden in Richtung Kandersteg . Für diese Fortsetzung nach Norden gab es zwei Varianten, die favorisierteste war die für eine Straße die ähnlich der alten Gemmistraße verlief . Am Gellihorn sollte diese kehren um dann in einen 1235m langen Tunnel selbiges zu unterqueren . Anschließend sollte mit einer Kehre das Ueschinental ausgefahren werden, zwei weitere Kehren oberhalb Kandersteg sollten den Abstieg zu diesen Ort ermöglichen . Bei der zweiten Variante, die nur für den kurzen Tunnel eine Option war, war zwischen dem Schwarzenbach (2090m) und der Ueschinentalkehre eine direktere Straße vorgesehen . Diese sollte das Schwarzgrätti in einen etwa 1km langen Tunnel unterqueren, und je zwei kleine Doppelkehranlagen vor den Tunnelmündern aufweisen, durch die eine hinreichende Höhenentwicklung der Straße gesichert war .

Ganz nebenbei entstand auch das Projekt eines 14km langen Wildstrubeltunnels, der als Basis-tunnel die Gemeinde Adelboden direkt mit Leukerbad verbinden sollte, da diese beiden nur einen Höhenunterschied von gut 50m aufweisen . Initiator dieses Projektes war ein Kurdirektor Hess, der in Adelboden einen Kurbetrieb hatte und mit dem Tunnel die Heilquellen Leukerbads für seine Kurgäste erschließen wollte .

Da der schweizer Bund, wie die Kantone in den Nachkriegsjahren genug andere Straßenbauprojekte zu finanzieren hatten, war klar das für eine Gemmistraße kurzfristig von dieser Seite kaum Mittel zu erwarten sind . So entstand 1952 eine Aktiengesellschaft, ähnlich der am Großglockner, die eine Mautstraße bauen wollte . Für die Öffentlichkeitsarbeit der AG entstand die Aktionsgemeinschaft 'Pro Gemmi', die fortan vehement für die Gemmistraße warb . Unterstützt wurden diese vor allen von den Bäderbetrieben in Leukerbad, die für sich eine rosige Zukunft als Rheumabad sahen, wenn denn erst einmal eine gute und direkte Verbindung aus dem Berner Oberland bestand, was bisher fehlte . Da die AG vor allen auf den Touristenverkehr spekulierte, bevorzugte sie die Variante des kürzeren, und somit auch preiswerteren, Tunnel . In einer zu der obengenannten Variante leicht abgeänderten Variante, wollte die AG nun eine 26km lange Straße mit einer Höchststeigung von 10% bauen, die von Kandersteg nach Leukerbad führen sollte . Trotz der recht enormen Scheitelhöhe des Gemmitunnel von 2220m, wäre die Anlage von zwei längeren Tunnelbauwerken auch bei diesen Plan unbedingt erforderlich . So den 2475m langen Scheitel-tunnel durch das Plattengrat und ein 1235m langer Tunnel durch das Gellihorn . Die Tunnel wollte man mit Tunnelfräsen bauen, wobei ein großer 8m breiter Stollen und parallel dazu ein kleinerer von 3m gebohrt werden sollte . Der kleine Stollen sollte als Fluchtweg und für die Belüftung dienen, der große Stollen sollte erweitert werden und ein Zwischengeschoß erhalten . Unter der Fahrbahn würde dabei ein Raum entstehen, den Fußgänger, Radfahrer und vor allen Viehherden nutzen sollten .

Nachdem sich der schweizer Bund 1958 endgültig gegen eine Gemmistraße, dafür aber fortan die Verwirklichung des Rawilstraßenprojektes propagierte, begann sich 'Pro Gemmi' nur noch stärker um das Privatstraßenprojekt zu engagieren . 'Pro Gemmi' stellte bei Bern und Wallis den Antrag auf eine entsprechende Konzessionerteilung, diese wurde von Wallis am 26.Januar 1963 auch gegeben, mit der Maßgabe das der Bau rein privat finanziert werden sollte . Nun hätte mit den Bau der Gemmistraße begonnen werden können, wenn die Konzessionerteilung nicht noch den Punkt enthalten hätte, das die Gemmistraße erst nach der Rawilstraße erbaut werden dürfe. Die Politiker wollten verhindern, das durch eine fertige Gemmistraße, das Rawilprojekt sich selbst erledigen würde . Das Ergebnis dieses politischen Gedankens war aber, das letztendlich keine der beiden Straßen gebaut wurden, da sich das Rawilprojekt bis zum Sankt-Nimmerleinstag hinausschob .

### Die Gemmibahn-Projekte

Die Gemmibahn zählt zu den vielen Bahnprojekten der Schweiz, die häufig und rege diskutiert wurden, aber doch nie über ein Planungsstudium herauskamen . Die Berner waren es wieder, die den Gemmi als ihren Hauspaß ansahen und eine Bahn über oder besser unter ihn, bauen wollten. Dabei war auch bei den Bahnprojekten klar, das ein längerer Scheiteltunnel oder gar ein Basistunnel nicht zu vermeiden war. Die Lage des Südportals war dabei relativ unstrittig, es sollte irgendwo zwischen Leuk und Leukerbad liegen . Beim Nordportal war dies nicht so einfach, gleich mehrere Täler boten sich an, so das Kandertal, das Engstligental und das obere Simmental . Wobei letzterer Variante schon gar nicht mehr ein Gemmibahnprojekt war, sondern das Wildstrubelprojekt,

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

welches dann auf der anderen Seite des Gemmi, als Lötschenbahn dann seine Verwirklichung fand . Mit deren Verwirklichung gab es kein Bedarf mehr an eine Gemmibahn, Bern hatte seine Bahn ins Wallis und es gab damit auch eine direktere Anbindung an den Simplon .

Aus dem Jahre 1858 stammt ein erste Projekt einer normalspurigen Gemmibahn, das der Ing. James Ladame aus Neuenburg entwarf und das den Bau einer Simplon-Gemmi-Bahn vorsah . Das Projekt verstaubte zwar schnell wieder, aber mit dem Bau der Simplonbahn erinnerte man sich auch wieder an das Ladamsche Gemmibahnprojekt . In einer ersten Variante schlug Ladame einen möglichst kurzen Tunnel vor, welcher dann aber doch noch mindestens 17km lang werden würde . Um nicht noch länger zu werden, sollte er eine Steigung von 23 Promille besitzen . Der nördliche Tunnelmund war etwa bei Mitholz vorgesehen, der südliche Tunnelleingang bei Leukerbad in einer Höhe von 1320m . Ladame stellte aber fest, das die Linienführung im engen Dalatal sich als teurer erweisen würde, als ein wesentlich längerer Tunnel . Daher entwarf Ladame auch eine zweite Variante, die Mitholz durch einen 24km langen Tunnel direkt mit Leuk verbinden sollte. Die zweite Tunnelvariante ist zwar um 7km länger, als die erste, da diese aber einige hundert Meter an Höhenentwicklung einspart, würden sich auch nahezu 20km Strecke einsparen lassen . Insofern wäre eine Gemmi-Basistunnel-Bahn sicherlich preiswerter, als ein Scheiteltunnelprojekt . Als problematisch erkannte man aber, die Frage der Be- und Entlüftung des Tunnels (insbesondere angesichts des damals noch üblichen Dampflokomotivbetriebes) und das in so großer Tiefe die geologische und geothermale Situation dermaßen unbekannt war, das mit größten Problemen beim Vortrieb zu rechnen war .

Schließlich schlug man noch eine dritte Variante vor, eine Zwischenlösung, die den Bau eines 20-22km langen Tunnels vorsah . Großer Nachteil aller längeren Tunnelpläne hatten den Nachteil, das nicht nur Leukerbad so keinen Bahnhof erhalten hätte, sondern auch das durch den Tunnel die Qualität der Thermalquellen in Mitleidenschaft hätte gezogen werden können . Ladame selbst erkannte dies zwar, hielt aber dennoch an sein Gemmiprojekt fest, in der Folge entstand ein wahrer Kampf mit Wilhelm Teuscher, der eine Bahn unter dem Lötschberg propagierte . Letztendlich gewann Teuscher und der Lötschberg, die Gemmibahn als normalspuriges Projekt war gestorben .

Als sich zeigte das eine Lötschbergbahn eher gebaut werden würde, als eine Gemmibahn, wurde vorgeschlagen eine 53.5km lange Schmalspurbahn über den Gemmi zu bauen . Nach dem Projekt des Herren A.Bucher aus dem Jahre 1897 war eine aus Spiez kommende, elektrische Bahn geplant, die bei Kandersteg in das Ueschinental führen sollte . Aus diesem sollte mit einen 900m langen Tunnel die Spittelmatte am Fuß des Altels erreicht werden. Bis zur Paßhöhe sollte die weitere Trasse der Bahn, in etwa der der Gemmistraße folgen . Um den steilen Südhang des Gemmi zu bezwingen, war eine sogenannte schiefe Ebene geplant . An dieser sollten die Wagons der Bahn, auf spezielle Plattformen geschoben werden, um mit Hilfe eines Seilzuges, den Höhenunterschied zu bewältigen . Problematisch war aber, das ein solches System im Winter aus Sicherheitsgründen hätte eingestellt werden müssen, ohnehin war eine solche Notlösung bereits als veraltet und unrentabel erkannt . Während das Wallis für die Erteilung einer Konzession für das Bucher-Projekt votierte, lehnte Bern dies ab, vor allem deshalb weil man mit einer solchen Bahn, den Bau der Lötschbergbahn gefährden könnte . Der Bundesrat machte die Projektverfasser darauf aufmerksam, das sie ihr Gesuch wiederholen sollten, wenn die Lötschbergbahn doch nicht gebaut werden könnte, ansonsten aber auch der Bau einer reinen Touristenbahn Kandersteg-Leuk möglich sei .

Für eine solche Touristenbahn wurde dann am 3.Mai 1907 auch ein Konzessionsgesuch bei den zuständigen Behörden eingereicht . Mit den Bau der Lötschbergbahn hatte man gerade begonnen und eine solche Bahn erschien jetzt als logisch um Leukerbad mit Gästen auf einen direkteren Wege zu versorgen . Diese Bahn sollte ebenfalls als Schmalspurbahn ausgeführt werden, statt aber mit einer schiefen Ebene, wollte man die Steigungen durch einen Zahnradantrieb bewältigen. Kurze Zeit später wurden aber Konzessionsanträge gestellt, die den Bau einer Luftseilbahn betrafen . Wenn man amtlicherseits Anfangs noch für die Touristenbahn optierte, da die als leistungsfähiger angesehen wurde, wechselte man doch bald zu der preisgünstigeren und eher wahrscheinlichen Luftseilbahn über, und lehnte letztlich auch das Projekt der Touristenbahn über den Gemmi ab . Gebaut wurde aber eine Bahnstrecke von Leuk nach Leukerbad, diese Neben-

# ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

bahn, die einen Inselfetrieb führte war nach dem 2. Weltkrieg nicht mehr konkurrenzfähig und wurde durch einen Bus ersetzt . Die Bahnanlagen wurden demontiert, später teilweise abgerissen, das sie einen Ausbau der Talstraße im Wege standen .

## Die Seilbahnen

Im Dezember 1908 wurde erstmals ein Konzessionsgesuch für eine Seilbahn gestellt . Ein bequemer nördlicher Zugang nach Leukerbad erschien überaus wünschenswert, da zu dieser Zeit täglich bis zu 400 Personen den Gemmipaß nutzten . Ein erstes Projekt sah noch den Bau einer zweiteiligen Seilbahn vor, die eine Zwischenstation auf der 'Unteren Schmiede' bei einer Höhe von ca. 2070m haben sollte . Ein nächstes Projekt betraf den Bau einer elektrischen Straßenbahn von Leukerbad zu der Talstation einer Drahtseilbahn, die auf die Paßhöhe führen sollte . Aus Sicherheitsgründen lehnten aber die zuständigen Stellen der Schweiz in der Zeit zwischen 1910 und 1927 sämtliche Luftseilbahnen ab, da man nicht den Stahlseilen traute . Die erste solche Bahn in der Schweiz, die Wetterhornbahn, wurde nach 20 Jahren 1914 sogar stillgelegt . Es dauerte bis 1957, bis doch noch eine Luftseilbahn eröffnet werden konnte, die Eigentümer des Hotels Wildstrubel hatten diese nun erbaut . Sie hat eine Länge von 1971m und überwindet eine Höhendifferenz vom Tal bis zur Bergstation (2346m) von 916m . Im Sommer 1962 beförderte die Seilbahn 41.522 Personen, im Winter immer noch 2088 . Womit diese Seilbahn, die am geringsten frequentierte der Schweiz wurde, was am mangelnden Wintersport lag . Zu sehr war Leukerbad auf seinen Badebetrieb ausgerichtet, anstatt auf Wintersport . Im Frühjahr 1975 wurde die gesamte Seilbahn erneuert und in der Kapazität erweitert, und konnte noch im selben Jahr 100.000 Personen befördern .

Bereits im Juli 1951 erhielt Kandersteg eine Luftseilbahn, die auf den Stock führte . Auch dieses Projekt entstammt älteren Projekten aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg . Anders als in Leukerbad, war in Kandersteg der Wintersportbetrieb recht umfangreich, weshalb bald auch weitere Seilbahnen entstanden, die bis auf die Spittlermatte führen . Neben Personen beförderten die Seilbahnen am Gemmi und bei Kandersteg aber auch zahlreiche Güter, da sich auf dem Stock, wie auf der Gemmipaßhöhe Hotels befanden, die versorgt werden wollten . Die alte Gemmistraße, die somit ihre letzte Verkehrsbedeutung verlor, wurde nach deutlichen Verfall, in heutiger Zeit zu einen Wanderweg ausgebaut .

Nachdem schon Mitte des 19. Jh. eine Telegraphenleitung über den Gemmi geplant war, wurde aber erst 1921 eine elektrische Freileitung erbaut . Als außerordentliche Pioniertat beim Bau dieser Leitung gilt die Überwindung der Südseite des Gemmi, wo ein Höhenunterschied von 550m, mit einen mehr als 1000m langen Kabel ohne einen Zwischenmast überwunden wurde . In den Jahren 1945/45 und 1964/66 wurde die Freileitung umfangreich erneuert und in der Leistungsfähigkeit verstärkt . So konnte 1970 über den Gemmi eine Strommenge von 800 Mio. KWh transportiert werden, was einen Gegenwert von 30 Mio. SFr. betraf, womit der Gemmi letztendlich doch noch eine nennenswerte Bedeutung für den 'Transitverkehr' erhielt .

## Lötschenpaß (2690m) \*\*

Kandersteg -> Ferden

Trassierung ; z.T. alter Pflasterweg

Der Beginn der Nutzung des Lötschenpaßes, oder des Lötschberges, wie er auch genannt wird, ist sehr umstritten, eine erste urkundlich gesicherte Begehung wird für das Jahr 1360 genannt . Man darf aber davon ausgehen, das er schon deutlich früher genutzt wurde und um 1360 schon einen Naturpfad als Saumweg besaß . Erste Begehungen in prähistorischer Zeit sind durch archäologische Funde nachgewiesen . Im Jahre 1942 fand man im Eis des Lötschengletschers drei gut erhaltene Pfeilbogen, die man in die Zeit zwischen 3400 und 3570 v.u.Z. datierte . Diese fünfeinhalbtausend Jahre alten Bögen kann man heute im Lötschentaler Museum in Kippel bewundern . Neben der Lötschenpaßhütte fand man auch einige römische Münzen, die eine aufzeigen, das der Lötschenpaß auch zu dieser Zeit begangen wurde . Seine Bedeutung war seiner Zeit dennoch eher regional, erst im späten Mittelalter sollte sich dies beginnen zu ändern .

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

Für einige Historiker führte über ihn ein Teil der frühmittelalterlichen deutschen Besiedlung des Oberwallis, die zur Bildung der 'Walser' führte. Andere sind aber der Ansicht das, zu mindest die Auswanderungsbewegungen über den Lötschenpaß, erst im späten Mittelalter erfolgten. So sollen im Jahre 1376 Berner Oberländer über den Lötschenpaß ins Lötschental eingewandert sein und die Bezeichnung 'Lütschine', aus der später 'Lötschen' wurde, dabei mitgebracht haben. Andererseits sollen schon im 13.Jh. 'Lötscher' sich im Lauterbrunnental angesiedelt haben. Wieder andere sind der Ansicht das zu dieser Zeit Vorarlberger im Lötschental angesiedelt wurden. Sicher ist nur, das die bäuerlichen Ansiedlungen im oberen Lötschental erst viel später erfolgten als im übrigen Wallis, standen doch erstere unter einer deutlich anderen Rechtslage, als letztere. Während die Walliser freie Bauern waren, standen die Lötscher unter feudaler Herrschaft, bildeten sogar eine Insel feudaler Herrschaft, umgeben von Freibäuerlichen Gemeinden. Ein Sachverhalt der nur durch eine späte Einwanderung erklärlich ist. Wobei bei jeder Möglichkeit wahrscheinlich ist, das die eben diese Einwanderung ins Lötschental, nicht vom Wallis aus, sondern über den Lötschenpaß erfolgte. Ebenso ist wahrscheinlich, das auch vor dieser Einwanderung das Lötschental besiedelt war, in alten Urkunden wird selbiges auch als 'Vallis illiac superior' (also 'oberes Illiez-Tal) oder auch 'Vallis de Lyeck' - Bezeichnungen also, aus denen man durchaus den Namen 'Lötschen' ableiten kann.

### Der neuzeitliche Verkehr

Aus einen Bericht aus dem Jahre 1548 ist bekannt, das der Lötschen als ein gefährlicher Übergang galt an dem schon viele Menschen ihr Leben verloren. Auf der Paßnordseite gab es aber schon zu dieser Zeit gleich mehrere Wege, im Winter führte der Viehexport über den Gletscher, östlich des Gletscher führte ein ausgebauter Sommerweg zum Paß, dies mit Hilfe auch zahlreicher, zum Teil gemauerter Kehren. Aber dieser Weg war immer bedroht von Schneelawinen und speziell dessen unterer Teil war auch immer wieder durch den vorstoßenden Gletscher gefährdet. Eine Zeitlang führte der Weg sogar quer über den unteren Abschnitt des Gletschers, was sicher wegen dessen zahlreicher Spalten ein äußerst gefahrvolles Unternehmen war. Im Felsen am östlichen Gletscherrand sind noch heute deutlich die Überreste eines gepflasterten Saumweges aus dem hohen Mittelalter zu erkennen. Ob der Gletscherabschnitte über die der Lötschenpaßweg, zumindest seit dem späten Mittelalter führte, war der Lötschenpaß im Winter häufiger genutzt, als im Sommer. Dies ist dank eines Dokumentes aus dem Jahre 1652 auch schriftlich belegt. Im Winter, waren die zahlreichen Spalten im Gletscher mit neuem Schnee gefüllt und es konnte, wenn auch mit viel Vorsicht, der Weg quer über den Gletscher gebahnt werden. Wegen des wandern des Gletschers, mußte der Gletscherweg ohnehin, jedes Jahr erneuert werden.

Urkundliche Erwähnungen einzelner Wegverbesserungen am Lötschberg reichen bis in das 16.Jh. zurück. Im 17.Jh. legte Bern eine Sust auf der Paßhöhe an, um dort Handelswaren Zwischenlagerungsmöglichkeiten zu bieten, sicherlich gab es auch Unterkunftsmöglichkeiten für Reisende und Saumtiere. Aber erst 1695 ließ Bern über den höchsten Paß der Berner Alpen, westlich des Aletschgletscher, eine gepflasterte Straße bauen. Die von Kandersteg zur Paßhöhe führende Straße nennt man auch 'Grafenriedsche Straße'. Dabei wurde auch die Gletschertraverse im unteren Teil des alten Weges aufgelassen und völlig neutrassiert. Schon kurz oberhalb Gastern bog der neue Weg vom alten ab und quert das Gletschertal in dessen untersten Teil auf einer alten Abbruchkante, freilich in sicherer Entfernung zum Gletscher. Nach erfolgter Querung des Gletschertales beginnt umgehend der Anstieg, dazu baute man zahlreiche, gemauerte Kehren, so das der untere Abschnitt dem oberen, schon bestehenden, glich. Diese Trasse war aber nicht völlig neu, Teile dessen wurden dort schon im 13./14.Jh. angelegt, waren aber zu einen Großteil verfallen und fanden kaum Wiederverwendung, auch der obere Teil des Weges entstammte mutmaßlich dieser Zeit, war er doch in bautechnischer Anlage sehr ähnlich. Sicherlich hat es sich dabei um einen ersten ausgebauten Weg gehandelt, denn vorher wird es nur einen kaum befestigten Naturpfad gegeben haben.

Der Wegbau durch das Gasterntal kam sehr schnell voran, im August 1697 waren die Arbeiten bis zur Paßhöhe großteils vollendet. Aber aus politischen Gründen fand der Weg keine weitere Fortsetzung ins Wallis hinein. Das Wallis befürchtete ein Übergreifen Berns über den Lötschen-



## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

paß, die Inneren Orte Nachteile für ihre Gotthardroute, weswegen man sich dauerhaft gegen einen weiteren Ausbau wandte . Bereits im Winter 1697 kam es zu einer Strafexpedition des Wallis über den Lötschen hinweg . Um den Lötschenweg zu sichern und nötigenfalls zu sperren, wurden die von den Berner Straßenbauern abgerissenen zwei Wachthäuser der Walliser wieder aufgebaut . Somit konnte wirksam eine Eröffnung des Lötschenweges verhindert werden, wer weiter in das Wallis wollte, mußte den schlechten Saumweg nutzen, der noch aus dem Mittelalter stammte und der nur zu Fuß begehbar war .

Dennoch wurde der Lötschenpaß weiterhin begangen und besaß eine erhebliche regionale Bedeutung, Bis in das 18.Jh. hinein wurde er auch von Kaufleuten genutzt . Zahlreiche Pestsperrn die bereits seit dem 16.Jh. den Verkehr am Lötschenpaß behinderten oder ganz unterbrechen ließen, taten der Beliebtheit des Lötschenpaßes kaum Abbruch . Der Abbruch trat erst ein als in der Moderne die Straßenverhältnisse am Lötschenpaß nicht mehr den Erfordernissen entsprachen . Zwar folgten bald so manche Projekte um den Lötschenpaß mit einer Paßstraße zu über- bzw. unterqueren, aber aus den verschiedensten Gründen kam es nie zu einer Verwirklichung .

Man ließ sich schon alleine viel Zeit, als man von 1923 bis 1954 endlich auch durch das Lötschenttal eine 'Wagenstraße' baute, ein Abzweig zur Paßhöhe, dem Lötschenpaß und noch viel weniger die Lötschenlücke (3178m) folgte aber auch jetzt nicht . Hingegen wurde für die Autoverladung der Lötschbergbahn in Goppensteig eine völlig neutrassierte und moderne Straße mit einem 2,4km langen Tunnel erbaut . Der Lötschenpaß ist zwar nicht der letzte Übergang bis zum Grimsel, aber der einzige tatsächlich nutzbare . Erwähnenswert wären da dennoch drei Übergänge, nordöstlich des Lötschen . Einmal das Jungfrauoch (3475m), ein Gletscherjoch auf welches eine Zahnradbahn, die interessanteste wohl der ganzen Alpen führt . Hier in diesem Werk wird das Jungfrauoch und seine Bahn dann auch nur deshalb nicht besprochen, weil es viel mehr den Charakter eines Berges, eines Hochplateau hat, als eines Überganges . Eine über den Bergtourismus hinausgehende Bedeutung hatte es dann auch hier niemals gegeben . Anders Kleine (2061m) und Große Scheidegg (1962m), beide fanden lokal einst Nutzung, letzterer besaß sogar einen Saumpfad, das Militär hat diesen später für sich befahrbar ausgebaut . Für den Fahrzeugverkehr ist dieser aber heute gesperrt . Ersterer ist heute mit einem Kreuzungsbahnhof erschlossen, dort treffen sich die Bahnen aus Lauterbrunnen und Grindelwald, mit der Jungfrauochbahn . Entsprechend dieser Bedeutung, ist er viel von Bergtouristen, aber auch Wintersportlern besucht, da sich um ihn ein umfangreiches Wintersportgebiet befindet .

Ähnlich wie auf den anderen Pässen der Walliser Alpen, gab es auch für den Lötschberg zahlreiche Straßenbauprojekte . Im Jahre 1841 befaßte sich der Berner Hauptmann Immer aus Thun mit dem Projekt einer internationalen Handelsroute, in welchen ein Lötschberg-Straßentunnel das Kernstück darstellte . Dabei untersuchte er in Zusammenarbeit mit dem Kanton Wallis sämtliche Übergänge der Berner Alpen, um zu den Schluß zu kommen, das der Lötschenpaß als kürzeste Verbindung von Bern zum Simplon hin, allen anderen vorzuziehen sei . Die Zeit war aber noch nicht reif, für das kühne Projekt eines Straßentunnels, zumal eines mit einer Länge von 10-12km, da man technisch einfach noch nicht in der Lage dafür war .

Technisch wäre man dann aber in der Lage gewesen, als man im Zuge der Nationalstraßenplanungen ein gutes Jahrhundert später, zeitweise auch der Bau einer Lötschbergstraße erwog . Das Projekt hatte aber keinen guten Stand, da man im Gasterntal zu der Zeit einen Stausee plante, der den Straßenbauern vor enorme Probleme bei der Trassierung setzte . Kaum besser erging es Mitte der sechziger Jahre einem privaten Projekt, welches den Bau eines 26,4km langen Breithorn-Basistunnel zwischen Stechelberg im Lauterbrunnental und Naters im Rhonetal vorsah . Seine Tunnelportale hätten auf einer Höhe von nur 860m (Nordportal) bzw. 700m gelegen . Die Tunneltrasse lag aber nicht unterhalb des Lötschberg, sondern des Breithorn - genauer gesagt, unter 'den Breithorns' . Denn es gibt nicht nur einen Berg namens Breithorn, den dieser Tunnel unterqueren sollte, sondern gleich zwei, nahezu gleich hohe Berge . Der eine nördlich Guggistafel im oberen Lötschenttal, der andere südlich davon . Für den Betrieb standen zwei Varianten zur Verfügung, die preiswertere einer 'Rollenden Straße' wie bereits am Lötschberg bewährt, oder als belüfteter Straßentunnel . Dieser hätte aber die Baukosten in Höhe von 300 Mio. SFr. auf 520 Mio. SFr. hochgetrieben .

## Die Lötschbergbahn

Ende des 18. Jh., spätestens mit den Planungen zum Bau der Simplonbahn, wurden auch Pläne laut, für eine Bahn die das Berner Oberland, direkt mit dem Wallis und damit mit der Simplonbahn verbindet. Anfangs favorisierte man dabei eine Bahn über den Grimsel oder unter dem Gemmi, eine Expertenkommission schlug aber den Bau der Wildstrubelbahn vor, die in einen 10-12 km langen Tunnel westlich des Gemmis das Wildstrubel-Massiv unterqueren sollte. Das Wildstrubelprojekt hatte zwar einige unbestrittene geographische Nachteile, aber gegenüber Gemmi und Lötschberg auch erhebliche technische. Allgemein wurde es favorisiert, vor allem gegenüber dem Lötschberg, und in der Folge wurden noch drei weitere Projektvarianten für die Wildstrubel-Lösung entworfen. Auch Bern favorisierte diese Variante - aber auf Grund politischer und finanzieller Erwägungen prüfte man nochmals die wichtigsten Varianten und entschied sich nun aber doch für eine Bahn die den Lötschberg unterqueren sollte. Den Entscheid zum Bau der Lötschbergbahn verdanken wir dann auch vor allem Wilhelm Teuscher, der viel für die Verwirklichung des Projektes tat. Und es war kein leichter Kampf, hatte doch der Lötschberg von allen Bahnprojekten der Berner Alpen, die bei weitem schlechtesten Karten.

Von Teuscher stammen gleich mehrere Projekte einer Lötschbergbahn, dabei wurden mit jedem Neuen seiner Projekte, auch der Tunnel immer länger. Das erste Projekt betraf noch einen 6800 m langen Tunnel zwischen Gastern und Wiler, mit einer Scheitelhöhe von 1495 m. Das zweite einen 11,5 km langen Tunnel zwischen Klus und Ferden, sah den nördlichen Tunnelmund bei 1230 m und den südlichen bei 1290 m vor, was gute 200 m an Höhenentwicklung einsparte. Unter Hinsicht der Pläne des Ingenieurs Stockalper, der das Wildstrubelprojekt entwickelte und der Gemmitunnelpläne Ladames, welche beide auch im Wallis mehr Unterstützung fanden als das Lötschbergprojekt, entwarf Teuscher 1898 ein drittes Projekt. Mittlerweile hatte sich die projektierte Tunnellänge mit 12.900 m schon nahezu verdoppelt. Angesichts der Verbesserungen im Tunnelbau und der Einsparungen beim Bau der Trasse und des Betriebes der Bahn, scheute man immer weniger vor längeren Tunnels zurück. So geschah es, das Teuscher noch 'einen drauflegte'. Nun sollte ein 18.500 m langer Tunnel zwischen Mitholz und Goppenstein erbaut werden, mit einem Scheitelpunkt bei 1146 m. Das nördliche Tunnelportal sollte bei 1038 m und das südlich bei 1128 m liegen. Da der Tunnel eingleisig sein sollte, wurde in der Mitte des Tunnels eine zweigleisige Kreuzungstelle geplant. Aber das war dann doch zuviel an Tunnellänge, zumal durch dieses Projekt Kandersteg und die benachbarten Ortschaften, nicht berührt worden wären.

Im großen und ganzen wurde dann auch das dritte Projekt verwirklicht, wenn auch noch mit einigen Adaptionen. Für das dritte Projekt sprach auch dessen relativ geringe Kosten von nur 50 Mio. SFr., welche trotz aller Widernisse nur um 4% überschritten wurden. Angesichts der Kostenüberschreitungen beim Bau des Gotthard- oder Furkabasistunnels, ein verschwindend geringer Betrag. Trotz der Tunnelpläne gab es seiner Zeit auch Projekte welche eine Überschienung des Lötschenpaßes vorsahen. So konzessionierte man für den Fall, das keine Lötschberg-Tunnelbahn gebaut würde, das Vorhaben einer schmalspurigen Breithornbahn, die von Lauterbrunnen nach Visp führen sollte. Angesichts der gewaltigen Gebirgslandschaft die diese Bahn durchquert hätte, wäre trotz der Schmalspurigkeit der Breithornbahn, die Anlage zahlreicher Ingenieurbauten zwingend notwendig gewesen. Alleine die Verwendung von zahlreichen Brücken, Viadukten, Tunnelbauwerken, Galerien und Kehranlagen, hätte eine Überschienung des Breithornes erlaubt. Mit Sicherheit aber hätte die Schweiz mit der Breithornbahn eine Bahnstrecke erhalten, die alle anderen der Alpen übertroffen hätte.

Im Gegensatz zu anderen Alpenbahnen, dient die Lötschbergbahn nicht nur hauptsächlich dem Transitverkehr, sondern vielmehr auch einer besseren Erschließung des Berner Oberlandes, sowie dessen verbesserten Anschlusses mit dem Wallis. Da weder der Bund, noch die SBB viel Interesse an einer Lötschbergbahn hatten, wurde die Lötschbergbahn durch die nun gegründete 'Berner Alpenbahn Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon' - BLS' verwirklicht, die sie bis heute auch betreibt. Die Berner hatten sich dazu per Volksentscheid 17,5 Millionen aus der Kantonskasse bewilligt, auch lieh man sich Geld in Frankreich, später gab dann auch der Bund noch etwas hinzu.

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

Bis Juli 1901 war als erste Etappe die Bahn bis Frutigen fertiggestellt, die eigentliche Lötschbergbahn mußte aber noch ein paar Jahre bis zu ihrer Fertigstellung warten . Wie man es dann auch am Südportal des Tunnels auch stolz vermerkte, wurde dieser Teil in den Jahren von 1906-1912 errichtet, am 15.Juli 1913 war die gesamte Strecke dann fertiggestellt und konnte nun in Betrieb gehen . Die Bauarbeiten am Lötschbergtunnel begannen am 15.Oktober 1906, projektiert wurde er mit 13.735m, der Tunnel wurde allerdings mit 14.612m, um fast 900m länger als ursprünglich geplant . Schuld daran waren notwendig gewordene Tunnelvorbauten an den Portalen (Nordportal 15m, Südportal 55m) zum Schutz vor Lawinen und das man während des Baus, ein wenig die Richtung ändern mußte, was den Tunnel allein um ganze 800m verlängerte . Ein folgenschwerer Unfall beim Tunnelbau hatte ein Teil der Tunneltrasse zerstört, weshalb die neue Tunneltrasse nun einen Umweg bestreiten mußte .

Als der Eisenbahntunnel durch den Lötschberg gebaut wurde, wußte man noch wenig über die geologischen Verhältnisse im Bergesinneren, den Erbauern wurde dies dramatisch bewußt als es am 24.Juli 1908 einer Katastrophe kam . Die Tunnelarbeiter bohrten 160m unter der Oberfläche des Gasterntales eine wasserdurchtränkte Geröllmasse an, aus der sich augenblicklich ein Strom von wässrigen Kies- und Sandmassen in den Tunnel ergoß und selbigen auf eine Länge von 1800m überflutete und dabei 24 Arbeiter begrub . Keiner der Experten hatte vermutet daß das Gasterntal noch so weit in die Tiefe reicht und mit einer so mächtigen Lockergesteinsschicht gefüllt war . Die Auskolkung eines Gletschers war daran Schuld das sich hier diese Lockergesteinsschicht befand und nicht der vermutete harte Fels . Nach-dem sich zeigte das eine Rettung des überschwemmten Tunnelabschnittes unmöglich war, schrieb die Baugesellschaft den überschwemmten Tunnelabschnitt auf einer Länge von 1470m ab und ließ ihn mit einer 10m starken Mauer abschließen . Die 24 verschütteten Arbeiter konnte man nicht bergen, ihre sterblichen Überreste befinden sich noch heute im Trümmerschutt des geborstenen Tunnels .

Zwar verlangte die BLS die Fortführung der Tunneltrasse auf der alten Route, aber die Baugesellschaft lehnte dies kategorisch ab . Als Husarenstück in der Geschichte des Tunnelbaus gilt dann auch, das die Unfallstelle mit drei Kurven umfahren werden mußte und das dabei dennoch die richtigen Tunnelachsen 'wieder gefunden' wurden . Es blieb dabei allerdings nicht aus den eingebrochenen Tunnel ostwärts weiträumig um die Unglücksstelle herum zu führen . Den dadurch entstanden Haken, den der Tunnel in seiner Trasse erfährt, kann man dann auch bestens sogar auf Landkarten erkennen, wo der Tunnel verzeichnet ist . Beim Bau des Gotthardtunnels kam es dann auch beinahe zu einer ähnlichen Katastrophe, bei vergleichbarer geologischer Gelegenheit . Unter Andermatt trennt nur ein dünnes Tunneldach aus Fels die 250m starke Gebirgsschuttschicht die das Hochtal auffüllt, vom Tunnel . Die große Lötschbergkatastrophe war aber nicht die erste größere Katastrophe beim Tunnelbau am Lötschberg, bereits am 29.Februar 1908 starben elf Menschen, als am Nordportal eine Staublawine niederging . Dies alles konnte aber die Mineure nicht aufhalten und am 31.März 1911 war der Durchstich erfolgt . Zwei Jahre später am 3.Juni 1913 konnte dann die erste Zugdurchfahrt gefeiert werden .

Aber nicht nur der Lötschbergtunnel, auch seine Zufahrtsrampen, sind Zeugnis der wahrhaft einzigartigen ingenieurtechnischen Meisterleistungen der Bahnbauer . Insbesondere die mit einer Vielzahl von Viadukten harmonisch an den Hängen des Rhonetals abfallende Südrampe gilt als einmalig in der Schweiz . Aber auch an Tunnel und Galerien ist die Südrampe reich, immerhin besitzt sie dort alleine 30 Stück, wenn auch meist nur kürzere, im Gegensatz von 'nur' 13, aber längeren auf der Nordseite . Seit 1976 wird die Südrampe um eine zweite Spur erweitert, dabei versucht man den Stil von 1916 zu erhalten, in dem man die Stahlbetonbauwerke zur Aufnahme der zweiten Spur in einer Art und Weise errichtet und verkleidet, die identisch ist mit den historischen Stil . Der Ausbau der 37 Streckenkilometer kostete allein zwischen 1976 und 1983 225 Millionen SFr., fertig wurde man aber erst Anfang der 90er Jahre ! Zwar legte man die gesamte Strecke schon bei Baubeginn für einen späteren zweigleisigen Ausbau aus, aber nur den Lötschbergtunnel baute man dann auch tatsächlich zweigleisig . Dieser Umstand machte es dann später nötig unter laufenden Bahnbetrieb 2820m Tunnelstrecke neu zu bauen, und 11.800m weitere auszubauen, von den unzähligen Viaduktkilometern ganz zu schweigen . Dabei wurden auch einige Tunnel aufgelassen und durch neue ersetzt . Nun gibt es auf der 84km langen Lötschbergbahn Tunnel mit einer Gesamtlänge von 38.828m, was fast die Hälfte ist und die Lötschbergbahn zu einer der tunnelreichsten der ganzen Alpen macht . Es gibt noch einen weiteren Rekord auf der

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

Lötschbergbahn, mit einen Scheitelpunkt in einer Höhe von 1240m besitzt sie auch den höchstgelegene normalspurigen Bahntunnel der Alpen .

Um den Transport von Baustoffen und Abraum zu bewerkstelligen, baute man beiderseits des Tunnels auch provisorische Bahnanlagen in einer 750mm Schmalspur, die besonders auf der Südrampe recht umfangreich ausfielen . Für die dortige 28,5km Streckenlänge, führte diese auf einer ungemein kühn angelegten Trasse und erfüllte ihre Pflicht bestens . Zahlreiche einfache Holzbrücken, wie man sie aus Wildwestfilmen her kennt mußten dazu erbaut werden . Trotz der recht schmalen Spurweite wurden auch umfangreiche Rampen notwendig und sogar ganze 35 zumeist kleinere Tunnel, von denen 13 später, durch Erweiterung, auch Wiederverwendung bei der Normalspurbahn fanden . Mit der fortschreitenden Fertigstellung der Normalspuranlagen, wurde die Dienstbahn schrittweise wieder demontiert . Dabei blieb aber der Unterbau, vor allem die vielem Rampen erhalten, diese dienen seit 1987 als Trasse eines Wanderweges, auf denen der Eisenbahnfreund beste Ausblicke auf die Anlagen der Lötschbergbahn und auch der umgebenden Natur hat . Sogar zwei ebensolche Wege, wenn auch nicht ganz so eindrucksvolle wurden auch an der Nordrampe angelegt, so den Höhenweg Nordrampe und den BLS-eigenen 'Eisenbahn-Erlebnispfad' der direkt entlang der Trasse verläuft .

Als einzige direkte Verbindung vom Berner Oberland ins Wallis, hat der Lötschbergtunnel auch große Bedeutung für den Autoverkehr, da zwischen Kandersteg und Brig eine Autoverladung erfolgt, und man über Furkabahn und Simplonbahn, per Autoverladung auch in weitere Regionen kommt, ohne selbst die aufwendigen Paßstrassen zu befahren . Als Entschädigung für den nicht erfolgten Bau der Rawilstraße, erwog man eine zeitlang sogar eine kostenlose Nutzung des Huckepackverkehrs auf der Lötschbergbahn . Finanzprobleme ließen es freilich nie dazu kommen .

### Das NEAT-Projekt am Lötschberg

Der Lötschbergtunnel hat seit seiner Eröffnung für den gesamten europäischen Eisenbahnverkehr eine herausragende Rolle gespielt . Unabhängig davon diente sie auch als Ausweichstrecke für der Gotthard . Trotz der umfangreichen und von der Eidgenossenschaft finanzierten Modernisierung, inklusive des zweigleisigen Ausbaues der Lötschbergbahn, wird diese mittlerweile kaum noch den modernen Anforderungen Herr . Ein neuer und längerer zweirohriger Tunnel, etwas westlich des alten ist in Planung . Nach Fertigstellung wird der Lötschbergbasistunnel, der Teil des NEAT-Vorhabens der Schweiz ist, einen erheblichen Teil des alpenquerenden Transitverkehrs aufnehmen .

Bereits am 12.April 1994 wurde in Frutigen begonnen, einen 9.5km langen Sondierstollen unter dem Kandertal aufzufahren, welcher 1999 fertiggestellt war und beim weiteren Tunnelbau der Wasserableitung dienen soll . Nach der Fertigstellung der Tunnelröhre für die Bahn, wird er zu einen Rettungs- und Sicherheitsstollen ausgebaut werden . Kernstück der Lötschbergbasislinie ist der 33.642m lange und zweiröhrige Basistunnel Frutigen-Raron, ursprünglich plante man ihn nur rund 30km lang, dann verlegte man aber das Nordportal weiter nach Norden, auch am Südende erfolgten Änderungen der Planungen . Weitere Fensterstollen sollen dann nicht nur später der Lüftung dienen, sondern auch beim Bau als Zwischenangriffspunkte dienen . So wird der Tunnel nicht nur von zwei Seiten vorangetrieben, sondern gleich von fünf, womit die kostenentscheidende Bauzeit erheblich verkürzt werden kann . Der Tunnel-querschnitt der jeweils eingleisigen Tunnelröhren ist mit 64 Quadratmetern, elf Quadratmeter größer als beim zweigleisigen alten Lötschbergtunnel . Diese Größe ist für die modernen Autoverladezüge erforderlich, die hier einmal verkehren sollen wenn der Basistunnel vollständig fertig gestellt ist, bis dahin sollen die Autoverladezüge auch weiterhin den Scheiteltunnel nutzen .

Anders als einst beim Scheiteltunnel, wird aus finanziellen Gründen im modernen Basistunnel erstmal nur eine Röhre auf voller Länge vollständig ausgebaut, die zweite Röhre, zumeist die westliche, wird nur teil-weise ausgebaut . So wird vom Nordportal bis etwa Kandersteg nur ein Sondierstollen erbaut, etwa von da an, genau genommen vom Fensterstollen Mitholz an, erfolgt ein Zwischenangriff bei dem auch die zweite Röhre bis hin zum Fensterstollen Ferden erbaut wird, in wie weit diese dann aber auch vollständig ausgebaut wird, wird später entschieden . Beim

## ALPENPÄSSE - BERNER ALPEN

Fensterstollen Ferden, an der Stelle wo auch ein Lüftungsschacht gebaut wird, entsteht die Dienststation Ferden. Von da werden beide Röhren des Tunnels vollständig ausgebaut und kommen etwa bei Ausserberg wieder ans Tageslicht, um wenig später, unten im Wallis, Anbindung an die Bahnlinie Brig-Sierre zu erhalten. Speziell für die Autoverladezüge soll später auch ein etwa bei Steg beginnender Fensterstollen, der südlich der Dienststation Ferden, in die zwei-gleisige Tunnelröhre mündet, ausgebaut werden. Dieser südwestliche Tunnelast würde einen direkteren Weg in das westliche Wallis ermöglichen, und bildet den eigentlichen Basistunnel mit einer Gesamtlänge von 32.994m. Die beiden anderen Tunnelröhren, die bei der Ausfädelung des Steger Tunnelastes nach Südosten abschnellen, während der Steger 'Tunnelast' selbst fast 90° nach Südwesten abknickt, stellen hingegen den tatsächlichen 'Tunnelast' dar. Das nördliche Tunnelportal, südlich von Frutigen gelegen, wird in einer Höhe von 774m liegen, die Scheitelhöhe des Basistunnel würde mit 828m fast 300m höher liegen, als beim Gotthardbasistunnel, hingegen aber 400m unter dem alten Lötschbergtunnel. Das Raroner Südportal soll in einer Höhe von 640m liegen, während der viel kürzere Steger Tunnelast, durch seine erhebliche Steigung von 12,9%, seinen Ausgang schon bei einer Höhe von 634m findet. Im Sommer 2002 feierte man das Bergfest, als die Hälfte aller Ausbrucharbeiten geschafft waren. Bisher kam es beim Tunnelbau kaum zu größeren Problemen oder gar Katastrophen.

Da die südlichen Tunnelportale dicht an der Walliser Talbahn liegen, und über denkbar kurze Strecken an diese angeschlossen werden kann, fällt de-facto der Bau einer nennenswerten Südrampe hinweg, was sich natürlich finanziell positiv auswirkt. Anders aber ist die Situation auf der Nordrampe, wo das Tunnelnordportal in ein enges Tal führt. Zwar soll hier zu erheblichen Teilen die alte Lötschbergbahn mitbenutzt werden, aber dies macht erhebliche Ausbauten und auch Neubauten notwendig. So den Bau zweier weiterer, insgesamt 6,5km langer Tunnel zwischen Frutigen und Mülenen, und dem Frutigen-Bypass-Tunnel. Damit würde ein erheblicher Teil dieser NEAT-Strecke auch in den Berner Alpen unterirdisch verlaufen.

\*\*\* \*\*



## VAL D'OSSOLA

### Zwischen Gletschern und Palmen

Das Tal der d'Ossola, wie auch die Täler weiterer Flüsse die alle in den Lago Maggiore münden, reichen weit in die Alpen bis hin auf schweizer Gebiet vor . Es gibt eine ganze Reihe von einstmals nicht unbedeutenden Paßübergangen, aber heute hat einzig noch der Simplon Bedeutung und ist entsprechend ausgebaut .

Besiedelt wurde das Gebiet um das Tal des d'Ossola von keltisch-rätischen Völkern, welche kurz vor der Zeitenwende unter römischer Herrschaft gerieten und alsbald auch latinisiert wurden . Diese Bevölkerung geriet am Beginn des Mittelalters unter langobardischer Herrschaft, in dessen Folge sie später auch zum Königreich Italien kamen . Damit wurde auch der Grundstock für die hier gesprochene Sprache gelegt . Auch wenn das Tal dreieckig weit nach Norden weist, wird innerhalb dieses italienisch gesprochen . Die Germanen konnten sich bis hierher nicht ausbreiten, zumindest nicht nennenswert, somit auch nicht die deutsche Sprache . Dies mit Ausnahme einiger weniger Talenden, die von deutschsprachigen Wallsern aber auch erst im späten Mittelalter besiedelt wurden und in denen sich zum Teil bis heute noch das Wallser-Deutsch gehalten hat.

Das Gebirgsgebiet rund um das Tal der d'Ossola weist eine relativ gut verkehrsmäßige Erschließung aus. So gibt es Verbindungen nach Osten, wie auch nach Westen, nur der Anschluß über die nördlichen Übergänge ist mit der Zeit verfallen und harret ob eines mangelnden Ausbaus, in einem Dornröschenschlaf . Die Straßen sind sämtlich recht gut ausgebaut, die Simplonstrasse entspricht im Großteil ihrer Trassierung sogar einer Schnellstraße . Auch Eisenbahnlinien erschließen das Val d'Ossola und schaffen Verbindung mit den angrenzenden Gebieten .

### **Albrunpaß (2409m) \*\***

Binntal -> Val Devero

Trassierung ; Wanderweg

In Ernen im Rhonetal begann einst der Albrun-Saumweg, der dem Ort einst viel Wohlstand brachte . Von dort führte er zu der im Binntal gelegenen Ortschaft Schmidgehische, welche heute meist nur noch 'Binn' genannt wird . Eine Steinbrücke dort trägt die Jahreszahl 1564 . Viel weiter als bis Binn geht heute die Straße nicht, aber ein Wanderweg folgt dem alten und einst so viel begangenen Saumweg . Eine erste Nachricht über eine Überquerung des Albrunpaßes stammt von einem französischen Kaufmann aus dem Jahre 1355, er kam aus Mailand und war auf dem Weg in seine Heimat . In früheren Zeiten nannte man den Albrunpaß auch 'Arbelpaß' bzw. 'Bocchetta d'Arbola', letztere Namensform hat sich bis heute bei den Italienern gehalten . Auch als Betsch, bzw. Baceno wird er genannt . Den Römern blieb der Albrun nicht unbekannt, in wie fern er eine tatsächlich nennenswerte Bedeutung besaß, ist aber unklar . Erst im 13.Jh. erlebte der Albrun nachweisbar eine erste große Blüte, es war eine Zeit wo der Handelsverkehr überall in Europa stark zunahm . In den Alpen mußte dieser Handelsverkehr noch erst die besten und günstigsten Wege suchen und der über den Albrun gehörte sicher nicht zu den schlechtesten . Aber die Konkurrenz war stark, es war dies besonders der Simplon, blühte der Verkehr am Simplon auf, nahm der am Albrun ab, und umgekehrt .

Nachdem der Stockalperweg über den Simplon verfiel, und noch bevor Napoleon die Militärstraße über selbigen anlegen ließ, konnte der Albrun zu einer weiteren Blüte ansetzen . Noch war er der meist genutzte Handelsweg zwischen dem wallisischen Rhonetal und dem lombardischen Novara. Eine gepflasterte Straße führte einst über den Albrun, der schon den Römern bekannt war und besonders im Mittelalter eine wichtige Alternative und starke Konkurrenz zum Simplon darstellte . Im spätem Mittelalter zog ein Trupp schwyzer Braganten über den Gotthard und San Giacomo, Ziel war Domodossola, welches sie im Handstreich eroberten . Den eigentlichen Herrschern über Domodossola den mailändischen Visconti gefiel das freilich gar nicht und er ging umgehend

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

gegen die Schwyzer vor . Diese erhielten aber Unterstützung von anderen Eidgenossen die schnell über den Grimsel und den Albrun ihren Landsleuten zu Hilfe eilten . So hielten die Eidgenossen noch eine Zeitlang Domodossola, der Albrun diente ihnen dabei als einer ihrer wichtigsten Verbindungsrouten .

Das der Albrunpaß wohl schon in der Steinzeit bekannt war, dafür sprechen zahlreiche im Binntal gemachte Funde und Grabstätten, die von der Keltenzeit bis in das Neolithikum hinein reichen . Das den frühen Siedler dabei der Albrunpaß nicht entgangen ist, dafür spricht dessen aus dem Binntal gute Zugänglichkeit . Bei Brin wurde das Grab eines Säumers aus der Antike freigelegt, der schwere Bergschuhe mit einer vierfachen Ledersohle trug, die mit 80 eisernen Nägeln beschlagen waren . Auch römische Legionäre sollen den Albrun häufig überschritten haben, möglicher Weise war der Albrun bei den Römern sogar bedeutender als der Simplon, aber dies ist bisher weder durch Funde, noch durch Dokumente belegt .

Etwas weiter südlich vom Albrunpaß liegt der 2553m hohe Grampielpaß, ähnlich dem Albrun wies er im Mittelalter eine gewisse Bedeutung auf, weshalb auch über ihn ein mittelalterlicher Saumweg führt . Dabei war er weniger Konkurrent des Albrun, als Ausweichroute für ihn . Im Rahmen der Planungen zum Bau der ersten großen schweizer Alpenbahn, war auch eine Bahn in Planung, die vom Grimselpaß kommend, den Grampielpaß unterquerend Domodossola erreichen sollte .

Noch weiter südlich befindet sich der Ritterpaß (2764m), der trotz seiner idealen Lage zwischen Ernen und Domodossola niemals mehr als eine lokale Bedeutung besaß . Seinen Namen hat er so auch nicht von irgendwelchen Rittern die ihn passierten, sondern von einigen Felsformationen, die die Formen von Rittern haben .

### **Simplonpaß (2005m) \*\***

Rhonetal -> Val d'Ossola

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Der wohl schon von Rättern und Kelten häufig begangene Paß, wurde auch in römischer Zeit und im Mittelalter rege genutzt . Dank einer gebührenfreien Nutzung der modernen Straße, wie auch deren nahezu wintersichere Befahrbarkeit, hat er trotz aller Unterbrechungen, bis heute seine Bedeutung kaum verloren . Weitere Bedeutung gewinnt der Simplon, durch die Simplonbahn die eine wichtige internationale Bahnverbindung darstellt .

Das der Simplon auch bereits in vorgeschichtlicher Zeit begangen wurde, darauf weisen einige Schalensteine schließen, die man hoch oben im Nesselstal fand . Wohl seit der ausgehenden Steinzeit war ein Weg über den Simplon bekannt, welcher in der Bronzezeit wohl sogar gewisse Ausbauten erfuhr . Natürlich waren diese Ausbauten gering und recht einfach, aber wohl dennoch genug, um den später eintreffenden Römern eine gewisse Basis für ihre eigene Straße zu bieten .

### **Die Römerstraße**

Es waren die Römer, die über den Simplon eine erste einfache Straße, noch mehr Saumweg als Fahrstraße, anlegten . Der Verlauf des römischen Weges ist vor allem auf der Südrampe recht gut bekannt, zuweilen wird er aber nur vermutet, da bisher kaum Funde von der alten Straße gemacht wurden . Anders als die moderne Straße führte die Römerstraße wohl anfangs noch durch den Talgrund und stieg dann zwischen Varzo und Trasquera, in kurzer aber atemberaubender Steigung, auf eine Höhe von rund zweitausend Metern . In dieser Höhe führte sie entlang der nördlichen Hangseite, weit oberhalb des Tals, bis hin zum eigentlichen Paßübergang . Die Gondoschlucht umging die Römerstraße somit auf einen Höhenweg über die Almen, der bis auf eine Höhe von 2134m führte . Ein Pfarrer aus Gondo will am Fuße des Chellihorns Reste dieses alten Weges gefunden haben. Auch an anderer Stelle oberhalb der Gondoschlucht gibt es Reste eines in den Felsen geschlagenen Weges . Darüber nimmt man auch an, das es schon in der Römerzeit einen anderen Weg gab, der die Gondoschlucht südlich über Zwischbergen umging.



## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Zur Sicherung des Verkehrs über den Simplon errichteten die Römer zahlreiche Wachtürme entlang der Simplonstrasse, die nicht nur der Beobachtung, sondern auch der Unterbringung von Reisenden und Waren dienten. Der Name 'Planum Castellum' für ein Areal an der heutigen schweizerisch-italienischen Grenze, über den einst der Höhenweg führte, wird auf einen dieser Wachtürme zurückgeführt, die längst schon verfallen sind. Verschiedene Münzfunde am Simplonpaß - mutmaßliche Opfergaben wie man sie auch auf anderen Paßübergängen findet - die mit der Zeit Trajans beginnen, um dann gegen Ende des 2.Jh. an Häufigkeit zunehmen, bezeugen die Nutzung des Simplons in römischer Zeit. Ein Meilenstein und eine im Val d'Ossola bei Vogagna in den Felsen gemeißelte Inschrift besagen, das unter der Regierung des Kaisers Septimius Severus im Jahre 196 u.Z. eine Straße angelegt wurde. Man schließt daraus, das dabei von einer Straße über den Simplon die Rede ist, die eventuell schon zu dieser Zeit, zumindest teilweise für Karren wohl schon befahrbar war. Allerdings ist besagte Inschrift unvollständig, es gibt auch Historiker die sind der Ansicht, es handele sich dabei um eine Straße die über den Monte Moropaß bzw. Antronapaß ins Saastal führte.

Dafür das der Simplon auch in der Spätantike genutzt wurde, sprechen Berichte über damalige Kriegszüge. Im Jahr 489 überquerte ein burgundisches, 80 Jahre später ein langobardisches Heer den Simplon. Aber zu dieser Zeit waren die römischen Straßenbauwerke und die Einrichtungen an dessen Rande, im Verfall begriffen. Denn nach dem die Römer sich aus diesen Gebiet Mitte des 5.Jh. zurückziehen mußten, gab es keine Macht mehr, die sich um die Simplonstrasse kümmerte.

### Der mittelalterliche Saumweg

Im beginnenden Mittelalter war von der einstigen Straße über den Simplon allenfalls nur noch die Erinnerung geblieben. Dennoch wurde der Simplon sicher auch weiterhin genutzt, jetzt aber vornehmlich nur noch von den Einheimischen, eventuell zogen auch Langobarden im 6.Jh. und Sarazenen im 9.Jh. über ihn. Ab dem 10.Jh. vermehren sich dann Anzeichen für eine verstärkte Nutzung des Simplon, die deutschen Könige und Kaiser vergeben Anrechte und Privilegien, vornehmlich an geistliche Institutionen. Das taten sie immer dann, wenn es galt einen Paßweg zu sichern und so muß es bald schon wieder einen einfachen Saumweg über den Simplon gegeben haben. Insbesondere unter den Staufern macht sich die kaiserliche Politik der Paßwegsicherung, auch für den Simplon deutlich. Und so wurde bereits im 11.Jh. ein neuer Saumweg über den Simplon angelegt, welcher aber noch in vielen Teilen auf die alte Römerstraße fußte.

Im 12/13.Jh. konnte so schon wieder ein reger Verkehr über den Simplon - wie auch über seine benachbarten Pässe - verzeichnet werden. Zeitweise liefen ihm diese Pässe, wie der Monte Moro, der Antrona oder der Albrun, den Rang sogar ab. Der bedeutendste Paß dieser Zeit war aber in dieser Region der Griespaß. Um wieder mehr Bedeutung zu erlangen, wurde wohl schon Mittelalter der alte Saumweg von Walsern mehrfach ausgebaut. Zumindest im hohen Mittelalter führte er dann schon durch die Gondoschlucht und wies eine Breite von 2 bis 2,50m auf, dazu wurden die alten römischen Wachtürme durch Lagerhallen ersetzt. Wahrscheinlich dienten sie schon vorher, zu diesen Zweck, waren aber mittlerweile zu klein oder baufällig. Um etwa 1230 richteten dann die Johanniter auch ein erstes Hospiz auf der Paßhöhe ein, welches 100 Reisenden Unterkunft bot. Aus alten zeitgenössischen Urkunden weiß man aber, das zu dieser Zeit das Hospiz schon längerer Zeit Bestand gehabt haben soll, ebenso wird in diesen Quellen der Paß mit seinen heutigen Namen, bzw. dessen Vorläufern bezeichnet.

Seit seiner ersten Nennung im Jahre 1235 hat der Simplon bereits einige Male seinen Namen gewechselt. So gab es Abarten des heutigen Namens, wie 'Xemplon', 'Simpilion', 'Sümpeler', 'Simplerberg' und sogar 'Saint-Plomb', wohl ist auch 'Sompano' ebenso nur eine Abart von Simplon. Die Bedeutung und Herkunft des Namens ist aber unklar. Neben den Abarten von Simplon gibt es auch eigenständige, deutschstämmige Namen wie 'Schleuzer' und 'Brigerberg'.

Die erste bezeugte Simplonreise wurde von Erzbischof Odo von Rouen durchgeführt, auf seiner Romreise überschritt er den Simplon am 8. Februar 1254. Für den damals etwa 26km langen Weg zwischen Brig und Domodossola brauchte man bei guten Wetter zu Fuß zehn, elf Stunden, man konnte ihn also gut an einen Tag bewältigen. Eine Unterkunft im Hospiz wurde also nur erforder-

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

lich, wenn einen das Wetter den Weg erschwerte . Hingegen benötigten die Säumer mit ihren Waren sicher zwei, drei Tage für eine Überquerung, weshalb auch zwei Susten (Lagerhäuser) notwendig wurden . Zu dieser Zeit muß auch der Weg nicht mehr über die Almen geführt haben, so wie es die Römerstraße tat, sondern durch die wilde Gondoschlucht . Von der Reise Papst Gregors X. über den Simplon wird von gefährlichen Brücken berichtet, die dieser überqueren mußte . Man nimmt daher an, das die Walser, die im Bau entsprechender Brücken einige Erfahrung besaßen, diese im 12.Jh. anlegten, nach dem sie das Tal besiedelten . Das mittelalterliche Hospiz wurde von Maltesern geführt, Reisende bekamen bei ihnen 'Herd, Feuer und Wasser', Bedürftige unendgültig Brot und Käse, Kranke ebenso unentgeltliche Pflege .

Zu dieser Zeit führte der Weg schon in Nähe der heutigen Simplonstrasse entlang . Bis auf kurze Abschnitte des Weges, wie in der Gondoschlucht, nutzte man zumeist schon die selbe Talseite, wie die spätere napoleonische Simplonstrasse . Nur auf der Nordrampe, wich sie erheblich davon ab, anders als die napoleonische Simplonstrasse die am Hang verlief, verlief der alte Saumweg tief unten im Tal der Saltine, allerdings ebenfalls ab deren nördlichen Uferseite . Zu Beginn des 15.Jh. dehnten die Walliser ihre Herrschaft über den Simplon auch nach Osten aus, der Verkehr am Simplon blühte anschließend ein wenig auf . Aber kriegerische und politische, aber auch wirtschaftliche Ereignisse am Ende des Mittelalters ließen die Blütezeit des Simplon für gut hundertfünfzig Jahre unterbrechen . Es begannen wieder Jahre des Niedergangs für den Simplon, zwar wurde er weiterhin begangen, aber der Weg verfiel doch zusehends .

### Der Stockalperweg

Ob der Bedeutung zahlreicher Pässe wie des Simplon, hatte im hohen Mittelalter die alte Bistumsstadt Sitten im Wallis, eine besonders privilegierte Position . Dies unter anderen Dank König Rudolf II. der ihr zahlreiche Privilegien vergab . Mit dem Ende der zweiten großen Blüte des Simplon, endete aber auch die Blüte der Stadt Sitten . Neue führende Stadt des Wallis wurde Brig, am Beginn der Nordrampe des Wallis, es verdankte seinen Aufstieg einen großen Walliser Kaufmann . Dieser walliser Kaufmann hieß Kaspar Jodock von Stockalper, welcher in Besitz von zahlreichen kaiserlichen, wie päpstlichen Privilegien war, die ihn in den Besitz von Brücken- und Wegezöllen, sowie zahlreicher Handelsmonopole brachte . Er begann ab etwa 1630 einen schwunghaften Handel, zwischen der Lombardei und den burgundischen Ländern, über den Simplon zu betreiben . Um diesen Handel abzusichern und weiter auszubauen benötigte er aber einen brauchbaren und sicheren Simplonweg .

Der mittelalterliche Simplonweg war längst wieder zu stark verfallen, daher ließ Stockalper einen neuen Weg anlegen, der zwar im groben die mittelalterliche Trasse nutzte, aber allzu kritische Stellen umging . Stockalpers Weg wurde dabei in einer 'komfortablen' Breite von 2,50 bis 3m angelegt . Stellenweise ließ er ihn mit Rollsteinen und Granitplatten befestigen und auch die Brücken wurden erneuert . Auch die schlecht unterhaltenen Susten ließ er erneuern und vergrößern, und bald auch in Gondo und auf der Paßhöhe Unterkünfte für Reisende bauen, welche noch heute bestehen . Unterstützt wurde dabei Stockalper durch den französischen König Ludwig XIV., der den Simplon brauchte um einerseits Mailand zu erobern und sich dort dauerhaft zu halten, andererseits die Spanier von den Walliser Pässen fern zu halten . Stockalper ließ den Saumweg durch die Gondoschlucht ebenso ausbauen, wie den alten Weg von Gstein über den Paß von Furggu nach Zwischbergen und von da nach Gondo . Beide Wege waren ausgebaut, wie auch gepflastert und in einer ausreichenden Breite für einen reibungslosen Verkehr . Dennoch hielt er sich zu einen Großteil bei der Trassierung seines Weges an die Trasse des mittelalterlichen Weges, nur wenigen Abschnitten erfolgten Neutrassierungen .

Zur Zeit Stockalpers transportierte man Waren immer wieder gerne auf dem Wasser, Reisende favorisierten diesen Weg noch weit aus mehr, denn er war bequemer als eine Landreise . Auf der Simplonroute boten sich den Reisenden dabei der Lago Maggiore und der Genfer See an . Die Mündung der Rhone in den Genfer See war bis Vouvry für die damalige kleinen Transportschiffe schiffbar, aber dort mußte dann umgeschlagen bzw. umgestiegen werden . Stockalper baute daher von 1651 bis 1659 einen schiffbaren Kanal, den 'Canal Stockalper', eines der wenigen Schifffahrtswegebauten der Alpen überhaupt . Seinen Endpunkt fand dieser 14km lange Kanal in Collombey . Nach Stockalpers Tod und den erneuten Niedergang des Simplon, verfiel auch sein

# ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Kanal . Zwischen 1931 und 1935 wurde er aber als Entwässerungskanal ausgebaut und bis Le Bouveret am Genfer See, verlängert .

Stockalper, der Handels- und Transportverträge mit elf Staaten schloß, wurde sehr reich . Für das Transportgewerbe, auf den vielen Bauplätzen, den sechs Bergwerken und in der Landwirtschaft beschäftigte er über drei Jahrzehnte hinweg 6000-8000 Arbeiter und Angestellte . Aber nicht nur Stockalper profitierte davon, aus den Urkunden dieser Zeit wird ersichtlich, daß im ganzen Wallis sich alsbald ein zunehmender Wohlstand verbreitete . Der Dank der Walliser Republik ließ nicht auf sich warten, am 11.Oktober 1679 mußte Stockalper über seine Straße ins Exil nach Italien fliehen . Das Landgericht im Wallis drohte ihm mit der Todesstrafe, die Paßbewohner beschützen ihn darauf hin und geleiteten ihn über den Simplon bis an die Landesgrenze nach Gondo . In Domodossola wurde er dann wie ein König empfangen, Mailand und Novara boten ihm sogar 10.000 Soldaten an, Stockalper lehnte aber ab . Nach sechs Jahren durfte er aber ins Wallis zurückkehren, wo er dann am 29.April 1691 in seinen Schloß in Brig starb . Mit dem Tod Stockalpers endete dann auch die zweite große Blüte des Simplons . Auch wenn nun der Simplonweg langsam wieder verfiel, blieb er dennoch weiterhin genutzt . So übernahm im Jahre 1690 der Berner Postunternehmer Beat von Fischer von der Walliser Regierung das Postmonopol über den Simplon, welches vorher bereits unorganisiert von den verschiedensten Seiten durchgeführt wurde. Bis zur Eröffnung der napoleonischen SimplonsträÙe im Jahre 1805, führte diese Simplonpost ihren Dienst aus .

Im Jahre 1788 überträgt der Walliser Landrat das gesamte Transportwesen, die Wegegelder und den Zoll, einen Nachkommen Stockalpers, dem finanzkräftigen Kaspar Eugen Stockalper . Damit begann sich eine positive Wende am Simplon bemerkbar zu machen, eine neue Blüte des Simplon schien bevor zu stehen . Die sollte auch kommen, aber auf eine gänzlich andere Art und Weise, wie man es erwartet hätte .

## Napoleons Kunststraße

Am Ende des 18.Jh. entwickelte sich das Wallis zu einen Kriegsschauplatz, die Franzosen waren plündernd eingefallen und die Walliser versuchten sich mannhaft, wie erfolglos, zu verteidigen . Das Wallis war überaus strategisch wichtig .Die Österreicher besetzten in Folge dieser Kämpfe im Jahre 1799 den Simplon . Zwei Angriffe der Franzosen im Juli 1799 gegen die österreichischen Truppen am Simplon, konnten diese zurückschlagen, am 15. August 1799 zogen sie sich aber dennoch zurück und überließen den Simplon den Franzosen kampflos . Zu dieser Zeit plante Napoleon schon längst den Bau einer Straße über den Simplon, er hatte sogar schon Verträge dazu mit dem Wallis und der Cisalpinischen Republik abgeschlossen . Anfangs wurde auch der Bau einer Straße über den GroÙen St.Bernhard erwogen, so fiel erst am 7.September 1800 endgültig die Entscheidung zum Bau der SimplonsträÙe . Bei dieser Entscheidungsfindung, hat der Simplon selbst den zukünftigen Weg gewiesen . Am 6.Mai 1800 zog Napoleon mit einen Heer von 60.000 Mann über den GroÙen St.Bernhard, General Bethencourt zog gleichzeitig als Flankendeckung mit 1000 Mann über den Simplon . Wegen der um so schlechteren Wegverhältnisse kam er zu spät zur Schlacht von Marengo . Teilweise mußten Soldaten, Pferde, Kanonen und das Gepäck abgeseilt werden . Somit hatte sich der Simplon in seinen bisherigen Ausbauzustand als Alternative zum GroÙen St.Bernhard disqualifiziert, die Abänderung dieser Situation durch den Bau einer Straße über den Simplon, war absolut notwendig und wurde ab da auch mit Priorität vorangetrieben .

Den Auftrag zum Bau der Straße von Brig nach Gabi bekam die 'Grande Armee', den zum Bau des Abschnittes von Gabi bis Domossola die Cisalpinische Republik . Der zweite Abschnitt war zwar der etwas kürzere, wohl aber auch der schwerere, weshalb hier der gleiche Kaptialeinsatz notwendig wurde, wie auf dem ersten Abschnitt . Bedauerlicherweise war das Militär der Aufgabe nicht gewachsen und sah sich nach einem verloren Jahr gezwungen, ihren Abschnitt in die Hände eines Straßenbaufachmannes zu legen . Dies war der Ingenieur Nicolas Ceard, er als Zivilist, der bereits seit März 1801 als Berater für die Armee am Simplon tätig war, sollte nun im Auftrage des französischen Innenministeriums die Straße für militärische Zwecke erbauen . Angesichts der geringen Fortschritte des Militärs, die planlos mit ihren Arbeiten begannen und diese auch ebenso planlos und unkoordiniert durchführten, waren seine Fortschritte enorm . In nur einen Sommer ließ

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

er auf der Südseite 4km Straße fertigstellen und für 15 weitere Kilometer den Aushub vollenden, ähnlich forsch ging es auch auf der Südrampe voran . Bis zur Fertigstellung der Simplonstrasse im Jahre 1805 arbeiten zeitweise bis zu 5000 Arbeiter, darunter über 3000 piemontesische Zwangsarbeiter . Dennoch ging die Arbeit nicht problemlos vonstatten, die italienischen Ingenieure auf der Südrampe, dauerhaft bevormundet von eher inkompetenten Franzosen, sabotierten und verzögerten immer wieder die Arbeit . Ähnliche Schwierigkeiten gab es auch an der Nordrampe, mit den Frondienst leistenden Wallisern .

Die Simplonstrasse wurde in 65km Länge und 5-6m Breite, bei durchgängiger Befahrbarkeit, in völlig neuer Trassierung, oberhalb des alten Saumweges, erbaut . Sie sollte den Stand einer Heeresstrasse haben - 'pour faire passer le canon' wie der französische Kaiser sich in einem Befehl auszudrücken beliebte . Mit diesen Standard gilt sie heute, als erste moderne Strasse über einen Alpenpaß überhaupt, auch wenn man noch bis 1831 an einigen Abschnitten baute . Erstmals erreichte man im Gebirgsstraßenbau nicht nur den römischen Standard, sondern konnte ihn auch noch übertrumpfen - die Neuzeit im Gebirgsstraßenbau hatte begonnen .

Im Verlauf der Simplonstrasse entstand mit der 222m langen und 8m breiten Gondogalerie einer der ersten Felstunnel der Alpen . Nur achtzehn Monate benötigte man für den vielbestaunten Bau, bei dem man gleichzeitig von vier Stellen aus, den Tunnel Tag und Nacht vortrieb und der 100 Arbeitern das Leben gekostet haben soll . Die dabei entstandenen zwei großen fensterähnlichen Seitenöffnungen, dienten einer hinreichenden Beleuchtung des Tunnel . Von zwei dieser Fensteröffnungen begann man auch einen zusätzlichen Vortrieb um die Bauzeit zu verkürzen . An Seilen hängend arbeiten die Mineure sich Tag und Nacht mit Hammer und Meißel und eine Menge von Sprengstoff, durch den harten Gneis . Besonders bei den Sprengungen, bei denen die Mineure nur einige Meter hochgezogen wurden, starben dann auch viele der 100 Todesopfer . In der Nacht beleuchtete eine Vielzahl von Fackeln die Baustelle . Ursprünglich gab es 6 verschiedene Projekte bezüglich der Passierung der Gondoschlucht, besonders die italienischen Ingenieure unter Gianella bevorzugten die Variante des Baus einer Felsgalerie auf der linken Seite der Schlucht, Ceard wollte aber die Strasse auf der rechten Seite des Tals anlegen, wo schon der alte Saumweg verlief, anlegen . Ceard gab aber nach, weil die Italiener mit Abbruch der Arbeit drohten und so konnte mit einigen Abänderungen, der italienische Vorschlag realisiert werden .

Außer den Gondotunnel entstanden aber auch noch weitere Tunnel, wie die 'Galerie D'Algaby', insgesamt 525m Tunnel, sowie 611m größere und kleinere Brücken . Der Bau kostete seiner Zeit 5,4 Mio. Franc, ein enormer Betrag, den aber so manche Prachtstrasse im Flachland auch kostete. Die Straßendecke bestand aus felsigen Grund und war bedeckt mit einer rund 30cm dicken Schicht Bruchstein, die mit groben Schotter abgedeckt war . Eine Kutschfahrt über die Simplonstrasse war also wohl weiterhin eine recht 'runklige' Angelegenheit, da mit Ausnahme der aus den puren Fels gesprengten Passagen, nirgendwo eine halbwegs ebene Fahrbahn zur Verfügung stand . Dennoch reichte dieser Standard für den damaligen Verkehr aus, war gar mit Rücksicht auf die Pferde die leicht auf dem glatten Pflaster ausrutschten, sogar von Vorteil .

Es war der 25. September 1805 als die erste Postkutsche über den Simplon rollen konnte . Wenige Wochen zuvor mußte die Kutsche des kaiserlichen Kundschafters der den Fortgang der Bauarbeiten kontrollieren sollte, noch vielerorts getragen und sogar zerlegt werden mußte . Am 3.Oktober 1805 zogen erstmals auch kaiserliche Soldaten über den Simplon und weitere 6 Tage später unternahm lokale Honorationen eine Besichtigungsfahrt . Zehn Jahre später, nachdem 1813 der Simplon wieder einmal zum Kriegsschauplatz wurde, freuten sich dann die Österreicher und Russen über die Simplonstrasse und ihre gute Passierbarkeit für das Militär, als sie selbige auf ihren Feldzug nach Frankreich nutzten . Auch wenn eine Tafel, die an einen Hotel auf der Südrampe angebracht ist, behauptet, der große Korse habe sich dort ein Glas Milch gegönnt und mit einem 5 Frankenstück bezahlt, so hat er den Simplon doch nie selbst überquert . Wohl sehr zu seinen Leidwesen, denn eine Visite der Simplonstrasse war von ihm fest eingeplant, als er sich mal wieder in Oberitalien befand . Da die Arbeiten bei weitem noch nicht so weit fortgeschritten waren, so wie es sich der Kaiser wünschte, entsandte er nur einen Beamten zur Begutachtung, dieser wird es wohl gewesen sein, der ein Glas Milch trank . Der Betreiber des Hotels wird wohl die Wahrheit ein wenig verfälscht haben, um sein Etablissement für den Durchreisenden interessanter zu machen, so das er hier seine Reise, zumindest für eine Mahlzeit, unterbricht .

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Auf einer Initiative Ceards ließ Napoleon sieben einheitliche Schutzhäuser erbauen . Ebenso begann man mit den Bau des großen Hospiz auf der Scheitelhöhe, das aber erst viel später, als Napoleon längst schon auf St.Helena verstorben war, von den Mönchen des Großen St.Bernhard fertiggestellt werden konnte. Napoleon plante noch eine gleichzeitige Nutzung des Hospiz als Kaserne, eine weitere Kaserne wurde in der Gondoschlucht begonnen zu bauen . Als die Straße 1955/56 hier umgebaut wurde, wurde diese Bauruine einer Kaserne fertiggestellt und dient seitdem gar als Kaserne .

Mit der Eröffnung des Simplon entwickelte sich ein reger Verkehr über ihn, Postkutschen transportieren Post und Personen, private Fuhrleute vor allem Handelswaren . Reisende dieser Zeit zeigten sich überaus beeindruckt, so auch der Berliner Baumeister Karl Friedrich Schinkel der im Juli 1824 den Simplon bereiste und dem es besonders die Gondoschlucht angetan hatte . Ab 1844 wurde die Simplonstrasse auch über den Winter offengehalten . Einer der ersten Reisenden der sie daraufhin auch im Winter befuhr, war der Schriftsteller Charles Dickens, der von seiner Reise später in den eindringlichsten Worten zu berichten wußte .

Mit der Eröffnung der Simplonbahn im Jahre 1906 schien die vierte große Blüte des Simplons ein jähes Ende gefunden zu haben, den in diesem Jahr reisten nur noch 845 Personen über den Paß. Im Jahr zuvor waren es noch 13.258 Reisende . Dennoch wurde nur für einen Winter, die Offenhaltung der Simplonstrasse eingestellt . Grund dafür waren die Interessen der Simplon-Anlieger und der beginnende Autoverkehr . Dennoch fuhr des Winters noch lange Zeit eine vierplätzig Postschlittenkutsche, über den Simplon . Letztmalig geschah dies noch im Winter 1953/54, zu einer Zeit als der Autoverkehr auf den Simplon schon seit 50 Jahren 'gang und gebe' war .

Das erste Auto welches den Simplon überquerte, wurde Anfang des 20.Jh von einen Franzosen gesteuert - des Nachts und unter Täuschung der Polizei in Brig, da der Simplon noch für Kraftfahrzeuge gesperrt war . Die erste erlaubte Fahrt konnte 1905 unternommen werden und durch ein Dekret der Walliser Regierung wurde am 12.Juni 1906 die Simplonstrasse als erste durchgehend befahrbarer Alpenpaß der Schweiz, an drei Tagen pro Woche für Motorfahrzeuge freigegeben . Im gleichen Jahr folgten auch die Nordrampe des Gotthard und der Brünig . Für die Benutzung der Simplonstrasse wurde anfangs eine Maut von 5 SFr erhoben und die Höchstgeschwindigkeit bei 10km/h begrenzt . Für die 42km lange Strecke von Brig nach Gondo durfte die Fahrzeit von viereinhalb Stunden nicht unterschritten werden, später wurde sie dann auf zweieinhalb Stunden herabgesetzt . Wer den Paß Nachts überqueren wollte, benötigte eine Sondergenehmigung, Verstöße gegen die Bestimmungen wurden mit einer enormen Strafe in Höhe von 500 SFr geahndet .

Mit den Simplon ist auch der Wettlauf um die erste Alpenüberquerung mit einen Flugzeug verbunden, die der Peruaner Geo Chavez gewann . Im Jahre 1910 schaffte er mit seinen Eindecker den Flug, stürzte aber beim Landeanflug auf Domodossola aus zehn Meter höhe ab und verlor sein Leben . Genau 25 Jahre später flog der Schweizer Hermann Schreiber mit einem deutschen Segelflugzeug vom Jungfrauoch über das Simplonmassiv nach Domodossola und weiter nach Bellinzona .

### **Der Ausbau zur Nationalstraße**

Noch 1950 war, wie andere Alpenstraßen der damaligen Zeit, die Simplonstrasse nicht asphaltiert . Bis auf eine 5km lange Strecke, hatte man immer noch mit Straßenbelag aus napoleonischer Zeit zu tun, freilich ausgebessert, war dies doch eine recht unbequeme und staubige Angelegenheit . Von 1950 bis 1957 wurde die gesamte Paßstrecke praktisch durchgehend mit Belag versehen, 19km Straße hatte man dabei dem modernen Verkehr entsprechend ausgebaut und korrigiert . Zwischen 1960 und 1977 wurde die napoleonische Simplonstrasse zur teilweise dreispurigen Schnellstraße N9 ausgebaut . Bis 1970 waren neben 625m Brücken, wurden auch 830m Tunnel und 4,3km Lawingalerien fertiggestellt . Auch diese moderne Simplonstrasse nutzt zu einen Großteil die napoleonische Trassierung und weicht meist nur bei einigen neueren Tunnel und Brücken ab. Es zeigte sich, das Ceard die Simplonstrasse so gut trassiert hatte, das Neutrassierungen nur durch die Anlage von Ingenieurbauwerken, hauptsächlich Brücken, notwendig wurde .

# ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Seit 1977 ist dann auch die Umfahrung des Dorfes Simplon fertiggestellt .

In den 60er und 70er Jahren tauchten erstmals auch Planungen für den Bau eines längeren Simplon-Straßentunnel auf, die aber niemals zum tragen kamen . Seitdem seit 1968 die meisten Lawinenschutzbauten fertiggestellt wurden, ist der Simplon auch den ganzen Winter über geöffnet, nur starke Schneefälle machen kurzfristige Sperrungen nötig . Zwischen 1970 und 1980 wurde dann auch der Abschnitt zwischen Ried und Rothwald zu einen großen Teil neutrassiert . Ein neuer 285m langer Gondotunnel, umfährt den alten und noch bestehenden Gondotunnel, und mündet östlich in die 327m lange Alpiengalerie . In den 80er Jahren wurde auch die italienische Seite der Ostrampe umfangreich ausgebaut, zeitgleich baute man dann auch an den Enden der Simplonstraße, mehrspurige Umfahrungen der Orte Brig und Domodossola . Konsequenter nähert sich auch die Autobahn beiden Orten, vom Flachland her, in wie weit dies dann einen weiteren Ausbau der Simplonstraße notwendig macht, wird sich mit der Zeit zeigen . Noch ist die Situation diese, das all die erwähnten Um- und Ausbauten der Simplonstraße diese zu eine Straße machten, die selbst vom Schwerverkehr häufig befahren werden kann, ohne den übrigen Verkehr allzu stark zu behindern . Weiterhin ist es noch heute dem Interessierten möglich, abseits der Schnellstraße, die alten Trassenteile aus napoleonischer Zeit zu befahren . Auch der mittelalterliche Saumweg kann noch genutzt werden, zu großen Teilen baute man dessen Reste in jüngster Zeit zu einen Wanderweg aus .

## Der historische Wanderweg

Den Wegverbesserungen Stockalpers ist praktisch die gesamte bauliche Substanz des mittelalterlichen Saumweges zum Opfer gefallen, Reste von selbigen blieben allenfalls da noch erhalten, wo beide Wege eine andere Trasse nahmen . Ein ähnliches Schicksal wie der mittelalterliche Weg nahm auch die Napoleonische Straße . Deren eigener bautechnischer Glanz wurde ihr zum Verhängnis, als mit dem Ausbau der Simplonstraße zu einer Nationalstraße, diese in so großen Teilen auf der napoleonischen Trasse fußte, das sie durch besagten Ausbau kaum noch historisch identisch ist . Lediglich einige wenige Wegreste, funktionslos gewordene Brücken und einige Gebäude erinnern noch an Napoleons Straße - wenn man mal von der Trassenführung an sich absieht . So ist von den historischen Straßenzügen allein der Stockalperweg noch über weite Strecken erhalten geblieben . Seit 1983 engagiert sich das IVS (Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz) für eine umfassende Wiederherstellung des Stockalperweges, welches ein bedeutendes Kulturdenkmal darstellt und am 10.9.94 seine 'Wiedereröffnung' feierte . Ein Kulturdenkmal dessen Begehung nicht nur einen eindrucksvollen Blick auf ein Stück Verkehrsgeschichte bietet, sondern auch auf eine faszinierende Landschaft .

Wer das Kulturdenkmal Simplonweg begehen möchte, sollte dies von Brig aus beginnen, dort beginnt auch der Weg am Stockalperpalast . Schon eine kurze Wegstrecke nach Brig trifft man auf einen Weg-abschnitt welcher 'Römerweg' genannt wird, ob dieser aber tatsächlich römisch ist nicht sicher. Sicher ist aber, das er von den Säumerkolonnen des Stockalpers genutzt wurde. Anschließend zum Römerweg wird der Simplonweg zu einen Hohlweg, welcher sich stellenweise sogar verzweigt . Am Eingang der Saltinaschlucht verzweigt sich der Weg, ein Weg gilt als einer der kühnsten strassenbautechnischen Leistung der frühen Neuzeit . Hier ließ Stockalper in den Jahren 1661 bis 1667 300m über den Abgrund, eine 700m lange Traverse in den steilen Fels schlagen, welche aber heute durch Erosion unterbrochen ist . Aus diesen Grund führt der Simplonweg heute auch über die Trasse der alten napoleonischen Straße, die hier wegen einer Trassenverlegung nicht mehr gebraucht wurde . Nach dem wieder der Simplonweg die Trasse des Stockalperweges nutzt, trifft sie bald auch auf das Gasthaus 'zer Taferna' . Auf den Weg dort-hin kann man mehrere kurze Stücke der alten Stockalperischen Pflasterung, mit dem einst so sorgfältig eingefügten Randsteinen und sogar einer talseitigen Stützmauer sehen . Anschließend an das Gasthaus windet sich der Simplonweg auf einen alten stockalperischen Wegstück, mit vielen Serpentinaen . Diese Serpentinaen sind kunstvoll ausgebaut und durch Trockenmauern abgestützt, dabei überwinden sie einen Höhenunterschied von 300 Metern um die Paßhöhe und anschließend das Hospiz zu erreichen . Die Wegoberfläche zeigt unterschiedliche Pflasterungen auf, und Querabschläge die der Wasserableitung dienen . Insgesamt fällt auf, das die Art der Pflasterung häufig wechselt, eine Vorgehensweise die durch eine unterschiedliche Materialverwendung nicht zu erklären ist .

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Auch vom Hospiz hin zum Dorf Simplon führt der Simplonweg auf der alten stockalperischen Trasse weiter. Immer wieder ist das alte Pflaster, dessen Art auch hier abwechselt, zu sehen. Im Bereich nach dem Turmhotel Monte Leone aber muß der Wanderweg für etwa 500m eine völlig neue Trasse nutzen, da hier der alte Saumweg unter der neuen Straße verschwindet. Auch bei der Engstelle des Engiloches verschwindet der alte Saumweg, unter der modernen Straße. Südlich von Egga wurde am 19.März 1901 Saumweg, wie Straße von einem Gletschersturz mit bis zu 50m hohen Schuttmassen verschüttet. Da die alten Wege in der Gondoschlucht mittlerweile mehrfach unterbrochen und daher nicht durchgängig begehbar sind, führt der Simplon-(wander-)weg in südlicher Richtung über den 1872m hohen Furggupaß. Dieser soll schon in prähistorischer und römischer Zeit, als Umgehungsweg genutzt worden sein, stellt somit auch eine historische Wegtrasse da. Das er auch in der Stockalperzeit genutzt wurde, zeigt ein Stein am Furggupaß mit der eingemeißelten Jahreszahl '1635'. Auch sind überall noch Weganlagen zu erkennen, wie am Feerberg eine Wegpartie mit Trockenmauerwerk noch existent ist. Nach-dem der Übergang über den Furggupaß auf einen alten Saumweg geschafft ist und man weiter über Zwischenbergen wieder ins Tal hinabgestiegen ist, gibt es wieder mehrere nutzbare Wege. Hier gab es einst zahlreiche Goldbergwerke. Diese waren zwar schon vor Stockalper genutzt, aber dieser baute sie umfangreich aus. Nach einem kleinen Goldfieber Ende des 19.Jh. aber ist der Goldbergbau dort gänzlich zum Erliegen gekommen. Übrig geblieben sind heute nur noch einige Weg- und Verarbeitungsanlagen, teilweise recht unterschiedlichen Alters.

### Die Simplonbahn

Bereits seit 1850 gab es erste Planungen zum Bau einer Simplonbahn, anfangs waren dies aber nur eine Varianten unter vielen, zum Bau einer die Schweiz durchquerenden Alpenbahn, bei der man nach eine Trasse suchte, die irgendwo zwischen den Julier im Osten und den Großen St.Bernhard im Westen lag. So ziemlich jeder Paß auf dieser Trasse wurde dabei diskutiert, für den Simplon wurde dabei eine Trasse erwogen, die nicht nur über ihn, sondern auch über den Grimsel geführt hätte. Das Rennen um den Bau der Alpenbahn machte dann aber doch nicht der Simplon, sondern der Gotthard, welcher in den bisherigen Diskussionen eher ein Außenseiter, als Favorit war. Kurzzeitig sah es so aus, als das der Traum einer Simplonbahn ausgeträumt war, mit der Gotthardbahn im Osten und der Fréjusbahn im Westen, schien jeglicher Bedarf an Alpenbahnen gedeckt zu sein. Dem sollte aber doch nicht sein. Der Wunsch zum Bau einer Simplonbahn war erweckt und es wurde diesbezüglich weiter geplant was das Zeug hielt.

Anfangs dachte man sich die Simplonbahn noch eher als eine Bahn mit recht langen Rampen, zahlreichen Kehren und einen 6 bis 9km langen Scheiteltunnel, aber bald verlagerte sich in den Planungen der Tunnel in immer niedrige Lagen, was ihn allerdings auch immer länger werden ließ. Trotz der dadurch entstehenden Kosten, riet der steigende Bedarf und der Fortschritt in der Tunnelbautechnik eben zum Bau eines längeren Tunnel. Bald schon erreichte er Längen von 12 und mehr Kilometer und mutierte letztendlich zum Basistunnel. Dennoch wurde auch weiterhin immer noch die Scheiteltunnelprojektvarianten erörtert, dann viel aber die Entscheidung.

Der Bau eines Basistunnel machte das Rennen gegenüber den ersten Projekten einer Überschienung des Simplon, der mit Hilfe der schon am Mont Cenis erfolgreichen Bahn Fellschen Typus, oder auch einer Drahtseilbahn, erfolgen sollte oder des Scheiteltunnel. Ingenieur Thomas G.Lommel entwarf Ende der 70er Jahre des 19.Jh. eine erste konkrete Planstudie mit einen 20km langen Tunnel. Wenige Jahre später erfolgte eine weitere Planstudie, diesmal bezüglich zweier Tunnelvarianten mit einen 19.638m langen geradlinigen bzw. einen 19.795m langen gekrümmten Tunnel. Ein paar weitere Jahre später, mittlerweile schrieb man das Jahr 1886, gab es ein Tunnelprojekt von nur 16km, dafür aber in deutlich höherer Lage. Auch die Lage des Tunnel war nicht von Anfang an sicher, es war Italien welches immer wieder verlangte, daß das Südportal auf ihr Hoheitsgebiet zu liegen haben. Bis im Jahre 1891 ein baureifes Projekt eines 19.731m langen Basistunnel vorgelegt wurde, waren in den gut dreißig Jahren vorher auch ganze dreißig Tunnelprojekte, zum Teil sehr verschiedene, entstanden und oftmals hektisch diskutiert worden. Bei den zwischen 6 bis 20km langen Tunnelprojekten wollte man die nördlichen Tunnelportale je nach Variante in die Gegend von Visp, Brig, Berisal oder Rothwald und die südlichen Portale je nachdem in die Region von Simplon Dorf, Gondo oder Iselle legen.

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Bald waren alle Rahmenfragen geklärt, das Projekt spezifiziert und so konnte die Schweiz und Italien 1895 einen Staatsvertrag über den Tunnelbau abschließen . Ausgerechnet die Hauptinteressenten, die Franzosen brachten aber die Finanzierung in Gefahr, als eine Pariser Großbank zusammenbrach . Die notwendigen Gelder konnten aber letztendlich doch noch beschafft werden - bei deutschen Bankhäusern, für die bereits der Gotthardtunnel ein gutes Geschäft war . Aber nicht nur ein Großteil der Finanzierung lag in deutschen Händen, sondern auch der Bau des Tunnels . Die Hamburger Tunnelbaufirma Brandt, Brandau & Cie. konnte drei Jahre nach Abschluß des Staatsvertrages mit den Arbeiten am Tunnel beginnen . Brandt war dabei nicht irgendwer aus dem norddeutschen Flachland, sondern es war eben der Brandt, der die modernsten und leistungsfähigsten Bohrmaschinen lieferte, die in so vielen Tunnelbauten der Alpen seiner Zeit Verwendung fanden . Das anfängliche Projekt zum Tunnelbau konnte größtenteils eingehalten werden . Seine Scheitelhöhe liegt bei 705m Höhe, das Nordportal welches 686m hoch liegt, liegt damit nahezu 500m tiefer als das des Gotthardtunnels . Während es auf der 2km langen schweizerischen Nordrampe kaum Notwendigkeiten für aufwendige Rampen gab, mußte auf der 20 km langen italienischen Südrampe ein über 400 Meter großer Höhenunterschied ausgeglichen werden . Dies erreichte man dort mit dem Bau von 9 Tunneln, davon ein Kehrentunnel, mit einer Gesamtlänge von insgesamt 8305m . Auf der schweizer Seite hingegen wurden keine weiteren Tunnelbauten erforderlich . Gesamt gesehen, konnten dennoch durch die recht niedrige Scheitelhöhe des Tunnels, allzu aufwendige Rampenbauwerke wegfallen .

Für den Vortrieb beim Tunnelbau nutzten die Tunnelbauer, anders als beim Gotthard- oder dem Fréjustunnel, mit Wasserdruck getriebene Bohrmaschinen, dies waren mittlerweile die modernsten die es gab . In der Mitte des eingleisigen Tunnels errichtete man eine Ausweichstelle, wo man in der Folge auch zwei Bahnbeamte stationierte . Vor der Eröffnung führten Bedenken ob in einer so langen Tunnelröhre ein Betrieb mit Dampflokomotiven nicht zu gefährlich für Personal und Passagiere sei, zu einer überstürzten Einrichtung eines elektrischen Betriebes, was dann auch die Fahrzeit zum Teil halbierte . Allerdings waren die Elektrifizierungsarbeiten bei der Eröffnung noch nicht abgeschlossen, so das die Jungfernfahrt noch von zwei Dampflokomotiven bewältigt werden mußte .

Der Bauvertrag den der Bauunternehmer mit der Jura-Simplon-Bahngesellschaft schloß, war ähnlich knapp und hart kalkuliert, wie der Louis Favres am Gotthard . Die Bauunternehmer hatten das Terrain vorab sorgfältigst untersucht und waren so der Ansicht mit ihren dadurch entstandenen Wissen, wie auch mit ihrer Tunnelbautechnik, das Risiko klein zuhalten . Die erste Tunnelröhre, samt eines Parallelstollens sollte in nur fünfzehn Jahren für 54,4 Mio. Franken ausgeführt werden, vier weitere Jahre und nochmals 15 Milo. Franken sollten dem Ausbau des Parallelstollens, zur zweiten Tunnelröhre dienen .

Der Vortrieb des Tunnels begann auf der Südseite am 6. August 1898, auf der Nordseite begann man zehn Tage später mit den Arbeiten . Trotz der umfangreichen, wie gründlichen Sondierungen zum Bau-Grund im Vorfeld der Planungen, waren die Mineure mit vielfältigen Schwierigkeiten konfrontiert . So waren der Gebirgsdruck und die Temperatur im Berg viel höher, als erwartet, das gesamte geologische Terrain erwies sich als deutlich kritischer als zuvor erwartet. Richtig kritisch wurde die Situation aber als eine Thermalquelle mit einer Schüttung von 10.000 Liter pro Minute die Einstellung der Arbeiten am Nordstollen erzwangen . Der dortige Scheitelpunkt des Tunnel bei 704m war bereits überschritten und so lief ein Teil des Tunnels voll und konnte mit den damaligen Pumpensystemen auch nicht mehr freigepumpt werden . So wurde nur noch von Süden weitergearbeitet und neun Monate später konnte am 24. Februar 1905 der Durchstich den überfluteten Tunnelabschnitt entleeren . Der weitere Ausbau erfolgte wieder beidseitig und man kam rasch voran .

Die Zahl der Opfer die der Tunnelbau forderte, lagen mit 19 getöteten Arbeitern, unter dem Schnitt von einem pro Tunnelkilometer, der heute noch seine Gültigkeit hat . Elf weitere Arbeiter starben außerhalb des Tunnelbaus, beim Bau der Zulauftrassen und besonders bei Sprengübungen, aber auch diese Anzahl lag unter dem Schnitt . Generell hatte man viel aus den Gefahren und gesundheitlichen Problemen gelernt, die bei anderen Tunnelbauten zuvor auftraten . So brauchten am Simplon Arbeiter die im Wasser arbeiteten nur noch vier Stunden arbeiten, bekamen aber den-



## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

noch die vollen acht Stunden einer normalen Schicht bezahlt . Auch wurden spezielle Arbeiterunterkünfte erbaut und die Arbeiter gesundheitlich betreut . Besonders in der Schweiz, in der man zuvor eher schlecht die meist italienischen Mineure behandelte, zeigte man sich nunmehr deutlich sozialer . Besonders der Spitalarzt von Brig Daniel Ponella machte sich um das Wohlergehen der Arbeiter verdient, indem er nicht nur diese gesundheitlich betreute, sondern auch die Gründe von Krankheitserscheinungen vor Ort, im Inneren des Tunnels, erforschte . Neben Arbeitsverletzungen aller Art, waren auch Schuß- und Schnittverletzungen recht häufig . Da die meisten Arbeiter noch recht jung waren, waren Lungen- und Herzerkrankungen eher selten, zumal diese sich ohnehin erst Jahre, ja Jahrzehnte später zeigten . Dennoch waren Zeitgenossen schockiert ob der Zustände, die besonders in den zahlreichen Privatquartieren herrschten,

So konnte nach siebeneinhalbjähriger Bauzeit, am 25.Januar 1906 die Simplonbahn mit ihren 19.803 km langen Basistunnel mit einer großen Feier für den internationalen Zugverkehr eröffnet werden . Zu diesem Zeitpunkt war die erste Tunnelröhre, samt des parallelen Service- und Richtungstunnels, von den Tunnelbauern unter Leitung von Eduard Locher erstellt . Der Bau kostete seiner Zeit 60 Mio. Franken, genauso viel wie der vergleichbare Gotthardtunnel, einige Jahrzehnte zuvor . Man hatte trotz aller Schwierigkeiten die geplante Bauzeit um zwei Jahre nur relativ geringfügig überschritten . Bereits 1912 begann man mit den Ausbau der zweiten, diesmal 19.823 Meter langen Tunnelröhre . Diese befindet sich wenige Meter östlich, parallel der ersten Tunnelröhre und war in Form eines Hilfsstollen mit der ersten Tunnelröhre zusammen erstellt worden. Der 1.Weltkrieg unterbrach für ein Jahr die Arbeiten in der zweiten Tunnelröhre, in der restlichen Zeit behinderte er diese zumindest und so konnte man erst 1919 die Ausbaurbeiten in vollen Umfang weiterführen . Neben diesen weltpolitischen Problemen traten natürlich auch weiterhin die selben geologischen Probleme auf, die lange Zeit in der der Hilfsstollen, der nun zur zweiten Röhre ausgebaut wurde, den Berg mit Luft versorgten, waren dem umliegenden Fels nicht gut bekommen . Aber auch damit wurde man fertig und nachdem endlich der Tunnelausbau abgeschlossen war, konnte das zweite Gleis verlegt werden und am 16.Oktober 1922 das zweite Gleis auch dem Verkehr übergeben werden .

Während die Simplonstrasse größtenteils über schweizer Territorium führt, verläuft der Bahntunnel ziemlich genau zu gleichen Teil über schweizer und italienisches Staatsgebiet, den Bahnbetrieb übernimmt aber bis Domodossola die Schweizer Bundesbahn . Der Simplontunnel unterquert dabei aber nicht den Simplonpaß sonder verläuft viel weiter nordöstlich, unter dem 2850m hohen Furggenbaumpaß . Eine heute verlassene, in den Fels rund um das Südportal des Simplontunnles gehauene Bunkeranlage, mit noch heute erkennbaren Geschützfundamenten und Schießscharten, erinnert an Zeiten, in dem man sich noch nicht so wohlgesonnen zeigte, wie heute . Auch auf Schweizer Seite baute man ähnliche Sperranlagen um ein vordringen feindlicher Truppen durch den Tunnel zu verhindern . Im Grenzbereich ließen Militärstrategen bei Ausbruch des 2.Weltkrieges sogar Nischen in den Tunnel bohren und selbige mit Sprengstoff vollstopfen . Man wollte im Falle eines Angriffs von Italien aus, auf die Schweiz, freilich den Eindringlingen keine zu leichte Passage bieten . Die Schweiz machte diese Aktion, wie immer in ähnlicher Situation, zu einen großen Staatsgeheimnis, dies blieb auch nach dem Krieg, so aber zwei sowjetische 'Spaziergänger' erkundeten die explosiven Details und veröffentlichten Jahre später in Moskau ihren 'Reisebericht' .

Es kam aber nie zu einen militärischen Ernstfall - zumindest nicht zu einen, der schweizer Militär in Aktion hätte treten lassen müssen . Nur einmal geriet der Simplontunnel wirklich in Gefahr, das war 1945 . Deutsche Soldaten die sich auf den Rückzug befanden, hatten den Befehl zur Sprengung des Südportals . Eine Partisaneneinheit konnte dies aber verhindern, in dem sie die deutsche Wachmannschaft überrumpelte und die bereits am Tunnelportal befindlichen Sprengladungen aus dem Gefahrenbereich brachten . Ebenfalls einen militärischen Hintergrund hat ein Monument auf der Paßhöhe des Simplon, die ja weit in schweizer Gebiet liegt . Dort befindet sich ein monumentaler Granitadler, der an den Grenzschutz des schweizer Militär im 2.Weltkrieg erinnern soll .

Neuerdings gibt es einige Planungen für einen neuen Simplonbasistunnel . Bei der einen Variante soll ein 30,1km langer Tunnel unmittelbar am Nordportal des bestehenden Simplontunnel beginnen, um dann in einen recht steilen Gefälle, unterhalb und leicht westlich des bestehenden Tunnels direkt bis Domodossola zu führen soll . Eine andere Variante sieht einen 35,4km langen

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Tunnel vor, sein nord-westliches Tunnelportal soll bei Visp liegen, sein südöstliches bei Preglia, wenig nördlich von Domodossola . Bei beiden Varianten würde sich ein Zwischenangriff mittels Schrägstollen von Iselle aus, anbieten .Ob es aber tatsächlich zum Bau eines solchen Tunnels kommt ist noch fraglich, denn auch wenn der Simplontunnel bekannter ist, als der Lötschberg-tunnel, führt aber durch ihn von Anbeginn an deutlich weniger Verkehr . Während dies zwar nur geringfügig für den Güterverkehr zutrifft, trifft es um so mehr für den Reiseverkehr zu, der am Simplon kaum ein Drittel dessen am Lötschberg beträgt . Noch geringer war die letzten Jahrzehnte der Autoverladeverkehr, nach dem dieser seit 1938 arbeitete, wurde er 1993 mangels ausreichender Nachfrage bzw. der Einstellung der staatlichen finanziellen Unterstützung, eingestellt . Zudem reicht die alte Simplonstrecke für derzeitigen und auch mittelfristig zukünftigen Anforderungen durchaus aus .

### **Antronapaß (2842m)**

Saastal -> Val d'Ossola

Trassierung ;

Die Römer waren es wohl, die erstmals den Antronapaß überschritten . Als Beleg dazu gilt ein Münzfund aus dem Jahre 1963 . Damals fand man auf dem Antrona eine Bronzemünze mit einer Abbild der Helena, der Mutter des Kaiser Konstantius I., welche etwa aus dem Jahre 326 stammt . Römische Wegreste wurden bisher aber noch nicht gefunden, vielleicht auch nur, weil man nur noch nicht intensiv danach suchte .

Trotz seiner enormen Höhe, war der Antrona lange Zeit eine bedeutende Alternative zum Simplon gewesen . In dem im Jahre 1217 unter Bischof Landrich von Mont aufgezeichneten ältesten Sittener Stadtrecht, werden auch die Straßen- und Geleitsrechte des Bischofs genau bezeichnet . Diese beziehen sich vor allen auf den Verkehr über den Simplon, der Antronapaß ist eindeutig daraus ausgeschlossen . Dies läßt auf einen damals regen Verkehr über den Antrona schließen, für den jemand anderes als der Bischof bereits diese Rechte besaß . Nachweisbar ist dann auch eine Nutzung des Antrona, bis in das 15.Jh. hinein . Zumindest bis zu dieser Zeit überschritten ihn nicht nur Berghirten mit ihren Vieh, meist Schafen, sondern auch zahlreiche Kaufleute mit ihren Pferden und Handelswaren . Reste des von ihnen benutzten Saumpfadens hat man in jüngster Zeit wieder gefunden, ebenso gibt es auf der Paßhöhe die Ruine eines ehemaligen steinernen Stalls für Saumtiere .

Es war dann auch das Hochmittelalter, das 12. und 13.Jh., in welchem der Antrona seine große Blüte erreichte . Später verlor er diese wieder vor allem an den Simplon . Der Ausbau des Simplonweges und die zunehmende Vergletscherung des Antronapaß ließen ihn am Ausgang des Mittelalters aber viel an Bedeutung verlieren . Dies um so mehr, als im Jahre 1632 durch einen Bergsturz seine Zugangswege gesperrt wurden . Es scheint als wurde der Antrona, der auch als 'Saasscharte' bezeichnet wurde, nunmehr nur noch lokal genutzt . Aus den Jahren 1719, 1724 und 1790 datieren Versuche, den Weg wieder herzustellen um auf ihn Salz und auch Handelswaren zu transportieren . Aber die Arbeiten wurden nie beendet und führten somit auch zu keinem dauerhaften Erfolg .

### **Monte Moro Paß (2868m)**

Saastal -> Macugnaga

Trassierung ; Wanderweg

Der Name des Monte Moro Paß wird oft als Beweis für die hiesige Anwesenheit von Sarazenen genannt . 'Moro' soll dabei mit 'Mohr' bzw 'Maure' verwandt sein . Andere sind der Ansicht er komme von 'morus', was soviel wie Maulbeerbaum bedeute, was aber beides wohl gänzlich unwahrscheinlich ist, da es hier am Paß nie solche gab . Wenn auch nicht auszuschließen ist, das im 10.Jh. Sarazenen sich auch auf den Monte Moro kurzzeitig festsetzten, ja das es sogar wahrscheinlich ist, geht die Wissenschaft dennoch von einer anderen linguistischen Abstammung aus . Um das Jahr 1506 wird er als 'mons marinus' bezeichnet, was eventuell mit den Heiligen Martin(ius) zu tun hat . Ab 1544 nennt man ihn 'Mont Mart', welches wohl von der sumpfigen Alp

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

Mattmark vor dem letzten Anstieg, abstammt . Im 13.Jh. wird er auch als 'Mud Mor' bezeichnet, was auf eine deutsche Abstammung des Paßnamens schließen läßt . Eine andere deutsche Bezeichnung des Paßes ist 'Jodern', noch heute gibt es in Nachbarschaft des Mont Moro das 'Jodernhorn' . Der Name 'Jodern' ist dabei eine dialektische Verballhornung des Namens des wallisischen Nationalheiligen Theodul, wie er sich auch an anderen walliser Örtlichkeiten findet . Der heutige Name 'Monte Moro', wird in seinen Abarten seit dem 17.Jh. verwandt, und ist wohl eine Ableitung von 'Mart' bzw. des alten keltischen Ortes Morgia, welcher an der Stelle des heutigen Ortes Stalden lag . Übrigens ist der Monte Moro auch unter den Namen 'Petersrücken', 'Sasserberg' bzw. 'Bocchetta di Macugnaga' bekannt .

Von der modernen, gegen Lawinen und Steinschläge geschützten Straße durch das Saaser Tal, kann man an den Hängen immer noch Reste des alten Saumweges, der einst über den Monte Moro Paß nach Italien führte, erkennen . Dieser Weg wurde wohl von den Römern angelegt und bis in die Neuzeit hinein von Säumern, Söldnern und Hirten mit ihren Vieh begangen . Es ist auch bekannt das Pilger den Monte Moro häufig nutzten . Im 13.Jh. zogen über ihn auch die Walser, die sich auf dessen Südseite niederließen und dort für lange Zeit eine deutsche Sprachinsel bildeten. Aus dem frühen 15.Jh. ist bekannt, das sich die Anwohner der Monte Moro-Route zur Instandhaltung des Saumweges verpflichteten. Bereits 1825 konnte man am Monte Moro-Weg hundertfünfzig Kreuze zählen, die an tödliche Unfälle erinnerten . Auf den Monte Moro Paß führt aber heute keine Straße, der alte Saumweg ist hingegen zu großen Teilen noch als Wanderweg nutzbar und wird auch instand gehalten . Eine erste Begehung des Monte Moro ist für das Jahr 1250 urkundlich belegt, aber auch wenn es aus vorheriger Zeit keine solchen Erwähnungen gibt, kann man mit Sicherheit davon ausgehen, das er trotz seiner enormen Höhe genutzt wurde .

Im August 1976 wurde auf dem Monte Moro ein Gedenkstein für Schmuggler eingeweiht, die Opfer ihres gefährlichen Berufes wurden . Als Stifter trat ein etwas mysteriöses 'Komitee aus dem Anzasca-Tal' auf, wohl ein 'Stammtisch' alter Schmuggler. Den über den Monte Moro führte ein beliebter Schmuggler-pfad, über den einst Tonnen von Zigaretten nach Italien geschmuggelt wurden . Dabei kam es immer wieder vor, das einer oder gar mehrere der Schmuggler, mit ihrer sperrigen Ladung von 30-40kg im steilen Gelände abstürzten oder von Lawinen verschüttet wurden . Heute wird der Paß vor allem von Touristen besucht, diese kommen zu hunderten . Freilich nur die wenigsten auch zu Fuß, sondern die meisten mittels der Seilbahn die von Macugnaga fast bis direkt auf den Paß führt, wo ein ausgedehntes Wintersportgebiet beginnt . Die Seilbahn ist indirekt auch Schuld daran, das der alte Saumweg auf italienischer Seite in einen so schlechten Zustand ist, der auf schweizer Seite ist in einen deutlich besseren Zustand ist . Bis zum Ende des Stausees führt sogar eine Werkstraße die befahrbar ist, erst dort beginnt der Abstieg zum Paß .

### **Weissthor (3499m)**

Zermatt -> Macugnaga  
Trassierung ; vergletschert

Neben den Monte Moro gibt es für Macugnaga noch einen zweiten Paß, mit Bedeutung . Es ist dies das 'Weissthor', einst auch als 'Magganerberg' bezeichnet von welches es genau genommen zwei Pässe gibt, das Alte Weissthor (3560m) und das Neue Weissthor (3499m) . Dessen Bedeutung war für den lokalen Handelsverkehr sicherlich nicht unbeträchtlich, auch Familienverbindungen und Prozessionen führten über ihn . Von solchen Pilgerfahrten über den Paß hinweg wird noch im 18.Jh. berichtet . Eine Urkunde aus dem Jahre 1291 scheint sich möglicherweise auf einen damaligen Handelsverkehr über das recht hochgelegene Weissthor zu beziehen . Darin gelobten die Vertreter der Talschaften beider Seiten des Alpenkammes, freie Märkte zu halten und sich nicht gegenseitig das Vieh, welches im Grenzgebiet weidete, wegzutreiben . Zwar ließ das Klima auch damals am Weissthor wohl keine Beweidung zu, anders wie am Monte Moro oder Antrona, aber da Zermatt in dieser Urkunde als Beteiligter gemeint ist, muß sich dieser Vertrag auch auf das Weissthor beziehen .

Tatsächlich gibt es sogar Spuren eines Weges, der einst über das Weissthor führte und der wohl immer schon nur zu Fuß bewältigen war . Später wurde dieser gleich von mehreren Gletschern überlagert und zerstört . Wo es aber noch Reste des Weges gibt, ist deutlich zu erkennen, das sie

## ALPENPÄSSE - VAL D'OSSOLA

einfach zu gut sind, um nur einfachen Schafhirten mit ihren Herden zu dienen . So wurden Steilhänge mittels Stützmauern überwunden, und die gesamte Trasse bekam eine regelmäßige und geringe Steigung, mit einer überaus geraden Linienführung . Eine solche Trasse bedarf einer erheblichen Organisation bei ihrem Bau und welche sicher nicht nur für einen einfachen Alpweg angewandt wurde . Welcher der beiden Pässe einst der wichtigere war ist seit langem umstritten, denn beide Wege sind als recht beschwerlich und gefahr-voll zu bezeichnen . Dies ist heute so und war wohl auch im klimatisch günstigeren Hochmittelalter nicht viel besser .

Nach dem Sagenforscher Friedrich Röthlisberger war es aber wohl das Neue Weissthor, über welches der Hauptweg führte . Der Aufstieg erfolgte von Zermatt über die Winkelmaten nach Findelen und nutzt dabei einen noch heute nachweisbaren Weg . Weiter geht es zum Stellisee und entlang des heutigen Randes des Findelengletschers zu den Rimpfischwäng . Dort muß dann ein Gletscher überquert werden und über diesen das Weissthor erreicht werden, aber im Hochmittelalter war dies nicht nötig, und man konnte sicherlich die Paßhöhe auch auf einen eisfreien Wege erreichen . Interessant scheint auch der Sagenreichtum, der den Paßweg und die Örtlichkeiten an selbigen betrifft . Diese lassen auf eine nicht unregelmäßige Begehung des Weissthores schließen . Dies zumindest im Mittelalter . Es wäre vielleicht angebracht einmal genauere archäologische Untersuchungen im Terrain durchzuführen, diese könnten vielleicht sogar eine vorrömische Nutzung des Weissthores aufweisen .

\*\*\* \*\*

## WALLISER ALPEN

### Wo die Alpen nach Süden abbiegen

Zwischen dem Rhonetal im Norden und dem Valle d'Aosta im Süden befinden sich die Walliser Alpen, dessen südlicher Teil auch als Alpi Pennine bezeichnet wird . Beide Täler waren von keltischen Stämmen besiedelt, als sie kurz vor der Zeitenwende Teile des Römischen Reiches wurden . Es ist bekannt, das diese sich anfangs recht stark den Römern widersetzen, sich aber nach nur wenigen Generationen schnell assimilieren ließen . Im Westen des Wallis wurden später burgundische Germanen angesiedelt, die schnell romanisiert wurden, im Osten des Wallis siedelten sich im frühen Mittelalter Alamannen an . Seitdem bildet die natürliche Grenze zwischen dem deutschen und den französischen Sprachraum im Wallis, eine wild zerklüftete Landschaft zwischen Sierre und Leuk, die durch einen gewaltigen Bergsturz in prähistorischer Zeit entstand . Die südliche Sprachgrenze zwischen Deutsch und Franko-Provenzalisch/ Italienisch befindet sich aber nicht auf der Kammlinie zwischen Wallis und dem Aostatal . Zumindest die hochgelegenen Enden der nördlichen aostinischen Seitentäler, wurden im Mittelalter vom Wallis aus besiedelt und zum Teil hat sich dort bis heute, der wallisisch-deutsche Dialekt gehalten .

Südlich des Wallis befindet sich das Valle d'Aosta, eine heute zu Italien gehörendes Tal, mit einer franko-provenzalisch sprechenden Bevölkerung . Die Römer hatten die hier ansässigen Kelten zwar vertrieben, aber mit der burgundischen Besiedlung kam es in das Einzugsbereich des franko-gallischen, später französischen Sprachraums . Gerade auch wegen der Pässe hin zum Wallis, hatte das Aostatal eine enorme Bedeutung für den internationalen Handel und dessen Bevölkerung profitierte bereits sehr frühzeitig davon . Orientiert war es aber freilich eher zum ebenfalls franko-povenzalischen Westwallis hin, als zum deutschsprachigen Ostwallis, weil die bedeutenderen Paßwege des Aostatales, dieses weniger mit dem deutschsprachigen Raum, als mit den franko-provenzalischen verband .

Einst gab es in dieser Region viele häufig begangene Paßwege, die aber oftmals ab dem 14.Jh. von den wiedervordringenden Gletscher unpassierbar gemacht wurden . Bis heute hat sich diese Situation nicht verbessert, zwischen dem Großen St.Bernhard und dem Simplon gibt es keinen weiteren Straßenpaß . Und da wo es einfach Paßwege gibt, gleichen sie eher gefährlichen Bergpfaden, als gangbaren Wanderwegen . Abgesehen von dem Mangel an weiteren Nord-Südverbindungen, ist die Region aber relativ gut erschlossen, im Wallis wie auch im Aostatal gibt es Autobahnen, wie auch Eisenbahnstrecken, und der Große St.Bernhard gar, ist in Schnellstraßenqualität ausgebaut . Insofern ist das Aostatal heute gut in das internationale Verkehrswegenetz eingeschlossen, es wäre auch recht befremdlich, wenn ein so zentral gelegenes Gebiet, im Abseits liegen würde .

### **Theodulpass (3316m)**

Mattertal -> Valtournenche  
Trassierung ; vergletschert

Der früher als Matterjoch, Mos Sylvius, Mont Cervin oder Augstpass bzw. Augstalberg, heute auch als Col de Teodulo bezeichnete Theodulpaß gehörte einst zu den zumindest nicht unbedeutenden Pässen . Er war für lange Zeit der höchste Alpenpaß, dem auch eine nennenswerte Bedeutung für den überregionalen Handel und Verkehr zu Teil wurde . Im Jahre 1218 wird der Theodulpaß das erste mal urkundlich erwähnt, seine Nutzung reicht aber in weit frühere Zeiten zurück . Dies beweisen Münzfunde, deren Datierung eine nicht geringe Nutzung des Theodul zwischen den 3. und 10.Jh. belegen . Aus dem 16.Jh. sind auch Beschreibungen von Begehungen des Theodul bekannt, so auch die berühmteste, die des Schweizer Geographens Tschudi aus dem Jahre 1528 .

Seinen Namen bekam er vom Bischof und Heiligen Theodul, welcher auch als Theodor oder Jodern bezeichnet wird . Er war im Wallis im späten 4.Jh. als Bischof eingesetzt und entwickelte

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

sich später zu einem Schutzpatron der Walliser. Die Bezeichnung 'Augstpaß' bzw. auch 'Augstberg' spricht auf eine deutsche Namensform für die Stadt Aosta an, zu der der Paß führt. Zuweilen wurde er auch als 'Gletschert' bezeichnet, was auf die seit dem 13. Jh. zunehmende Vergletscherung anspricht. Bei den Piemontesern wird er auch als 'Col du Valtournenche' bezeichnet, nach dem Tal an dessen Südrampe. Aber wohl die älteste Bezeichnung des PASSES ist die des 'Mos Silvius', man nimmt an, dass diese römisch ist und von den römischen Feldherren Servius Galba abstammt. Dieser sollte auf Befehl Caesars den Großen St. Bernhard öffnen, scheiterte aber erstmal und mußte sich nach Genf zurückziehen. Möglich, dass er über den Theodul Verbindung mit Caesar hielt und später sogar selbst über ihn zog. Auch der italienische Name des Matterhorn, der zuweilen auch auf den Paß selbst bezogen wird - 'Cervino' - wird auf diesen Feldherrn zurückgeführt. Als Zermatterpaß, genauer als 'Passus Pratoborni' wurde der Paß von Italienern auch eine Zeitlang bezeichnet. Mit Pratoborni wurde Zermatt gemeint, welches eine frühmittelalterliche, voralamannische Bezeichnung ist. Andersherum nannten eben die Walliser den Theodul eben-falls nach Zermatt 'Matterjoch' bzw. 'Matterberg'.

Der Theodulpaß ist ein Paß der Superlative, er weist die wohl höchste Paßbefestigung Europas auf und wurde trotz einer immensen Höhe nachweisbar überaus früh begangen. Unweit des ältesten Theodulweges stießen Arbeiter in einer Höhe von 2500m Höhe auf ein geschliffenes, steinzeitliches Beil aus Nephrit, welches wohl aus der Bretagne stammt. Direkt unterhalb des Theodul, an den Hubelwängen gibt es sogar zahlreiche Felsenzeichnungen und Schalensteine, die der Bronzezeit, vielleicht sogar der Steinzeit, angehören. Unweit des Zermatter Bahnhofes fand man gar die Reste eines eisenzeitlichen Steinkistengrabes. In Sitten, im Wallis, fand man Muschelschalen und Schneckenhäuser, die aus dem Mittelmeer stammen. Dies alles scheint einen definitiven Beleg darauf zu geben, dass der Theodulpaß schon zu dieser Zeit genutzt wurde.

Auch gab es einige Funde römischer Münzen, immerhin wohl über 100 Stück, vom Paß bzw. Paßweg, besonders im 19. Jh. Diese lassen auf eine gewisse römische Nutzung schließen, immerhin wußten die Römer auch andere Orte gute und alte Wege zu schätzen, warum also auch nicht hier? Immerhin fand man auch an nachweisbar bedeutenderen Pässen, wie den Septimer oder Julier nicht viel mehr Münzen. Von einem heidnischen Tempel im Bereich der Paßhöhe ist aber nichts bekannt, wohl aber von einem Schalenstein, der sich einst auf der Paßhöhe befand und als Opferplatz diente. Möglich, dass dieser noch bis in römische Zeit der Verehrung des Jupiter galt, oder einer einheimischen Gottheit, die einen ähnlichen Status hatte und als 'Silvius' identifiziert werden könnte. Ein solcher Gott wäre der keltische Gott Sucellus, bzw. die Waldgottheit 'Silvanus'. Allerdings steht auch ein walliser Bischof aus dem 5. Jh. als Namensgeber zur Debatte.

In alten Sagen ist die Rede davon, dass der Theodulpaß in der Römerzeit schneefrei gewesen sein soll, auch ist von einer alten Siedlung auf der Paßhöhe die Rede. Generell sprechen viele Sagen von einst-mals deutlich günstigeren Klimaverhältnissen am und unterhalb des Theodul. Sicherlich war das Klima in der Römerzeit nur geringfügig günstiger als heute, genauso sicher ist es aber, daß das Klima im Hochmittelalter und ganz besonders in der Bronze- und wohl auch Steinzeit, um einiges günstiger war als heute. Man nimmt an, dass in der Bronzezeit nahezu keine Gletscher in den Alpen mehr existierten. Humusschichten und Pflanzenreste, die man in höchsten Schichten fand, belegen dies. Da trotz aller Neubesiedlungen sich immer wieder Reste der seit alters her ansässigen Bevölkerung hier gehalten haben, haben sich auch die Geschichten aus ältesten Zeiten bis heute bewahren können.

### Der mittelalterliche Verkehr

Der Fund einer Lanzenspitze auf dem Theodul, die aus dem 6./7. Jh. stammte, zeigt auf, dass der alte römische Saumweg zu dieser Zeit wohl noch brauchbar war. Möglich, dass sogar die Langobarden ihn im 6. Jh. nutzten, als sie mehrfach ins Wallis einbrachen. Ansonsten besaß der Theodul im frühen Mittelalter sicher aber nur geringe Bedeutung. Änderung trat erst mit Beginn des hohen Mittelalters ein, den nun stieg der Handelsverkehr europaweit stark an. Der Theodul profitierte davon, beim Theodul kam begünstigend hinzu, daß die Savoyer, die den Großen St. Bernhard kontrollierten, über den Theodul günstig umgangen werden konnten. Eine ähnliche Situation läßt sich auch an anderen Pässen des östlichen Wallis, wie Simplon, Albrun oder Antrona, beobachten. Wohl im 10. Jh., vielleicht auch erst im 11. Jh. dringen die deutschsprachigen

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

Walser bis an den Theodul vor . Sie legen neue Siedlungen an, wie Zermatt, und sie erneuern auch den alten Weg . Wohl im 11./12.Jh. wurde der Weg zwischen Täsch und der Paßhöhe nahezu völlig neu angelegt . Er rückte nun aus einer Hanglage in den Talgrund .

In alten Legenden ist die Rede davon, daß die über den Theodul aus Italien kommenden Händler über einen Paß direkt ins Val d'Anniviers zu gelangen . Dies kann nur das Triftjoch (3530m) sein . Es lassen sich aber keinerlei Spuren entsprechender Wegreste in der Triftschlucht und am Triftjoch finden . Reste einer mittelalterlichen und ausgebauten Trasse lassen sich aber oberhalb Zermatt finden, sie scheinen eindeutig Richtung Triftjoch zu führen . Problematisch ist aber, das mittelalterliche Urkunden über einen Handelsverkehr über das Triftjoch völlig fehlen, wo sonst der Urkundenbestand, gerade aus dem Val d'Anniviers überaus gut ist . Wahrscheinlicher ist daher daß das Triftjoch nur lokal, von Kaufleuten allenfalls gelegentlich genutzt wurde, zum Beispiel wenn der Weg im Matteredtal wegen Lawinen oder Überschwemmungen gesperrt oder zerstört war. Spätestens ab dem 15.Jh. waren die Gletscher am Triftjoch ohnehin so weit vorgestoßen, das jegliche Wegbarkeit bis in heutige Zeit verhindert wurde .

Im Jahre 1977 wurde in Italien eine Studie veröffentlicht, die für eine hochmittelalterliche Verbindung von Zermatt in die Täler südlich des Monte Rosa sprechen . Als mögliche Übergänge über den Alpenkamm werden dabei das Schwarztor (3731m), das Zwillingsjoch (3845m), das Felikjoch (4063m) und das Lisjoch (4151m) genannt . Wegreste existieren nicht, zumal zwischenzeitlich ein Großteil des Gebietes durch Gletscher umgeformt wurde . Bei der Verbindung kann es sich daher auch nur um eine eher lokale Verbindung gehandelt haben, wie sie nahezu überall in den Alpen bestand . Wichtiger waren da sicherlich die Wege die, auch nachweislich, von Zermatt über das Weisssthor nach Macugnaga führten und, zumindest ab dem Hochmittelalter, zeitweise in ihrer Bedeutung dem Theodul um nichts nachstanden .

Ähnlich gab es auch südlich des Theodul eine Reihe von Pässen, über die man in benachbarte Täler wechseln konnten . So konnte man über den Col de Cime Blanche (2912m) das Ayastal, und über den Col Bettaforca (2672m), den Col di Pinter (2499m), dessen unmittelbaren Nachbar Col de Cuneaz (2499m) und den Col Ranzola (2189), das Gressoney erreichen . Über letzteren führt heute ein Militärsträßchen, welches aber im eigentlichen Paßbereich nie vollendet wurde . Von dort standen über den Col de Ólen (2881m) bzw. Corno Valdóbbia (2480m) Verbindungen ins Tal der Sésia zur Verfügung . Einige dieser Pässe, wie der letztgenannte besaßen sogar ausgebaute Saumwege, die auch heute noch begangen werden können .

### Der Niedergang des Paßes

Noch vor 600 Jahren wurde der Saumweg der über den Theodul führte von Walsern häufig genutzt . Mit der kleinen Eiszeit am Ende des Mittelalters, vergletscherte der Paß sehr stark, weshalb er langsam an Bedeutung für den Handelsverkehr verlor . In schriftlichen Überlieferungen werden die Klagen über den Zustand des Theodulweges immer zahlreicher . Dennoch wurde er weiterhin lokal rege von Walsern genutzt, die beiderseits des Paßes wohnten, aber auch von Pilgern . Auch Vieh wurde über den Theodul bis in das 19.Jh. getrieben, wenn auch zumeist nur Schafe . Auf der Paßhöhe soll noch bis ins 18.Jh. eine Kapelle gestanden haben, bis in 17.Jh. sogar noch eine grobgeschnitzte Statue des Heiligen Theodul . Nachdem dann die Simplonstrasse Anfang des 19.Jh. eröffnet wurde, hat er auch den letzten Rest an jeglicher Bedeutung verloren . Jetzt nutzten den Theodulpaß nur noch Bergwanderer, wie ein amerikanischer Tourist, der am 6.September 1899 den Paß mit einem Fahrrad erfolgreich überquerte .

Auf dem Paß selbst befindet sich ein eigenartiges Festungsbauwerk, die sogenannte 'Bastion' . Bei diesem handelt es sich um eine Mauer, die Soldaten des Savoyers Viktor Amadeus II. zu Beginn des 18.Jh. erbauten . Sie wollten verhindern, das waldensische Emigranten ins Piemont zurückkehrten, die zuvor wegen zahlreicher Repressionen ins Wallis geflohen waren . 'Garde du Montservin' - zu deutsch 'Wacht am Matterhorn', nannten die Piemonteser daher die Bastion . Erst 1984 erkennt der Vatikan, in einen neuen Konkordat mit der Republik Italien, die Waldenser offiziell an - 800 Jahre mußten sie darauf warten, Jahrhunderte voller Repressionen, Folter, Mord und Vertreibungen . Da zu der Bastion auch laufend bewacht werden sollte, entstand auch eine Kassematte, die später zu einer bescheidenen Herberge ausgebaut wurde .

## Die Reste des alten Weges

Von den alten Wegen ist kaum noch etwas übrig, dennoch läßt sich recht gut ein uralter Weg vom Wallis über den Theodul ins Aostatal nachweisen . Was Armon Planta bei zahlreichen bündnerischen Wegen erforschte, erforschte Alfred Lüthi am Theodulpaß . Dieser uralte Theodulweg begann bei Châtillon im Aostatal . Châtillon ist, wie der Name schon andeutet, ein uralter Standort für eine Befestigungsanlage, ein Castel, und sicher auch eine uralte Wegkreuzung . Vom Theodulpaß stieg dieser uralte Weg westlich des heutigen Weges zum Schwarzsee hinab . Dort führte er aber nicht wie der heutige Weg östlich Schwarzsees, sondern westlich über das Plateau Jost . Nicht nur ein alter Weg ist hier nach zuverfolgen, sondern gleich mindestens drei verschiedene . In Just scheint es eine uralte Abzweigung gegeben zu haben, von der ein Weg ins Val d'Herens führte . Über den Col d'Herens (3462m), der zu deutsch auch als 'Ehringpaß' bezeichnet wurde, muß dieser nicht mehr existierende Weg, zumindest ab der römischen Zeit, eine Abzweigung für den Theodulweg dargestellt haben . Eine römische Inschrift die im Jahre 1790, vermutlich bei Manzettes, gefunden wurde, aber auch ein Münzfund, scheinen eine gewisse Nutzung des Weges in der Römerzeit zu belegen . Möglich sogar, das der heutige Flurname 'Manzettes' auf eine alte römische Mansio zurückzuführen ist, die hier vielleicht einst bestand .

Ähnlich ist die Situation an der Wegkreuzung zwischen den römischen Wegen welche vom Col d'Herens und vom Col du Collon kommen und sich bei Lo Manso vereinigen . Hier sind noch heute die Überreste einer steinernen Bogenbrücke zu sehen, die 1941 einstürzte und die möglicherweise römisch war . Es ist durchaus möglich das sich hier eine weitere Mansio befand, eine bescheidene Gastwirtschaft an einer Wegesgabelung . In alten Volkssagen ist von einem 'unterirdischen Weg' zwischen Zermatt und Evolene die Rede, eine ähnliche Sage taucht für einen Wegabschnitt des Theodulweges oberhalb Zermatt ebenfalls auf . Freilich gab es keinen Tunnel im herkömmlichen Sinn, aber vielleicht einen Hohlweg, der später, wohl im Spätmittelalter 'unterging' und nicht mehr begangen wurde . Es ist bekannt das eine späte Zuziedlung für das eigentlich französischsprachige Val d'Herens von aus Zermatt erfolgte und für lange Zeit ein reger Kontakt zwischen beiden herrschte . Erst im 17.Jh. brach dieser ab, als die Gletscher die alten Wege an vielen Stellen unpassierbar machten .

Vom Plateau Just weiter stieg der Weg mittels einiger Kehren zur Stafelalp hinab . Auf diesen Wegabschnitt sind die alten Wegreste besonders gut zu verfolgen . Aber nicht nur die Wegreste, sondern auch Sagen und Siedlungsreste sprechen für einen alten Handelsweg . Das Plateau von Just selbst ist heute unbebaut, aber die Siedlungsspuren sind eindeutig . Ja der Name selbst scheint von einer Sust abgeleitet zu sein, die einst, bis ins Hochmittelalter, hier stand . Und auch der Volksmund will sich hier an eine uralte Gastwirtschaft erinnern . Auch der Name Stafelalp scheint an einen uralten Umschlagplatz, einen sogenannten 'Stabulum' zu erinnern . An der Gandeggütte soll ein Dr. C.F.Chevalley im Jahre sogar Geleisespuren entdeckt haben . Diese können nur der römischen Zeit angehören und scheinen für eine zumindest teilweise Befahrbarkeit des Theodulweges zu dieser Zeit zu sprechen . Von einer Befahrbarkeit im Mittelalter ist nichts bekannt, es gibt aber Urkunden aus dem 16.Jh., die belegen das der gesamte Theodulweg im Winter zumindest mit Schlitten zu befahren war . Eindeutig zeigt sich aber, das der römische Weg deutlich besser war, als der der Walser . Zahlreiche Trassenreste, insbesondere Pflasterungen und Stützmauern aus Trockenmauerwerk, lassen auf einen römischen Ausbau des vorrömischen Theodulweges schließen . Zwar gibt es keine Meilensteine oder sonstigen Erwähnungen einer Römerstraße über den Theodul, aber dies ist auch nicht viel anders, bei anderen Pässen, die aber nachweisbar eine römische Straße besaßen .

An der Stafelalp wechselte der Weg bei 2026m Höhenlage auf die westliche Talseite . Der Talgrund war früher unbrauchbar für einen Weg, so finden sich die verfallenen Siedlungsreste auch alle in Hochlage . Idealerweise fand der älteste Weg oberhalb Zermatt im Hang eine natürliche Längsfurche, die ideale Voraussetzungen für die Anlage eines frühzeitlichen Weges bot . Über die Weiler Herbrigg und Spiss verlief der alte Weg in Höhenlage bis etwa Täsch . Erst als sich im Mittelalter die Situation vor Ort änderte, so das sich die Siedlungen, wie Zermatt, von den Höhenlagen in den Talgrund verlagerten, änderte sich auch die Wegsituation . Denn mit den Siedlungen verlagerte sich spätestens seit dem Hochmittelalter auch der Saumweg in den Talgrund . Dabei



## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

mußte dieser im späten Mittelalter nochmals verlegt werden, da die Gletscher nunmehr auch diesen unterbrachen .

Von Täsch bis Embd lassen sich Wegreste heute kaum noch nachweisen, vermutlich befanden sich diese im Talgrund und sind längst zerstört . Ab Embd gibt es aber Hinweise das der alte Weg über den Augstbordpaß (2894m) ins Turtmantal wechselte . In Embd selbst befindet sich noch heute ein hochmittelalterlicher Wohnturm, der durchaus einen älteren Ursprung haben könnte . Aus dem Mittelalter ist eine Nutzung des Augstbordpaßes sogar überliefert . Kranke sollen an der Augstbordquelle Heilung gesucht haben und beide Talschaften dort Volksfeste begangen haben . Es ist sogar die Rede das der Paßweg von Embd über den Augstbordpaß nach Gruben im Mittelalter gepflastert sein soll, allerdings läßt sich dies heute kaum noch nachweisen . Ähnlich ist es mit den Standort einer Sust, die sich einst an diesen Weg befunden haben soll . An der Mündung des Turtmantales ins Rhonetal verzweigte sich bei Unterems der Weg, einer scheint in Richtung Lötschen, der andere in Richtung Gemmi geführt zu haben . Beide Pässe sind nachweisbar seit der Steinzeit begangen worden und waren auch für die Römer nicht ohne Interesse . Schalensteine die an beiden Wegen gefunden wurde, aber auch voralamannische Ortsnamen, lassen den Schluß zu, daß beide Wege zum ältesten Theodulweg gehören, der in der Römerzeit einen umfangreichen Ausbau erfahren haben muß .

Alte Legenden und Trassenreste zeigen auf, das von Gruben in das Val d'Anniviers über den Meidpaß (2801m) ebenfalls ein Weg führte, dem eine lokale Nutzung von vorrömischer Zeit, bis ins Mittelalter nachgewiesen werden kann . Heute , wo man alte Saumwege zu Wanderwegen ausbaute, führt ein solcher vom Val d'Anniviers über den Meidpaß, Gruben und den Augstbordpaß nach St.Nikolaus .

### **Col du Collon (3130m)**

Valpelline -> Val d'Herens  
Trassierung ; vergletschert

Auch der etwas weiter östlich gelegene Col du Collon, der das Eringtal (Val d'Herence) mit dem Valpelline verbindet wurde mit hoher Wahrscheinlichkeit schon sehr früh genutzt . Zeugnis davon bietet der Fund eines Feuersteindolches, welches aus Mittelfrankreich stammt und in 2600m Höhe am Weg zum Col du Collon gefunden wurde . Ebenso steht es um eine Lanzenspitze aus Silex die man am Collon fand . Etwa im Jahre 1938 wurden in La Gouille römische Münzen aus der Zeit vom 1. bis zum 4.Jh. gefunden, die für eine regelmäßige Nutzung des Collon in der Römerzeit sprechen . Und tatsächlich fand man auch eine Reihe von Wegspuren, ganz besonders im Val d'Herens . So eine steinerne Bogenbrücke wohl römischen Ursprungs südlich von Parz Jean, an einen Weiler namens Lo Manso, der einstmals wohl eine römische Straßenstation, eine Mansio war . Zwischen Lo Manso und La Gouille finden sich immer wieder Überreste eines Weges, der ob seiner Pflasterung und Stützmauern aus Trockenmauerwerk, als typisch römisch gelten . Der weitere Verlauf des Weges ist oftmals identisch mit den modernen Wanderweg und führt immer wieder an Siedlungsresten vorbei, die sich selbst in Höhenlagen befinden, die heute wüst sind und keine Ernährungsgrundlage mehr bieten .

Im Hochmittelalter entwickelte sich ein reger Saumverkehr von Handelswaren zwischen den Orten Evolence und Valpelline . Im 15./16.Jh. brach aber der Handelsverkehr ab, Schuld daran war das gleich mehrere Gletscher so weit vordrangen, das die alten Wege dadurch unpassierbar wurden . Man versuchte dieses Manko zu beheben, in dem man neue Wege anlegte, aber der Walliser Regierung war der Collon ohnehin ein Dorn im Auge und beschloß zu Beginn des 16.Jh. die 'Verfällung' des Collonweges . Die Talbewohner unternahmen 1529 zwar einen Protestzug nach Sitten, aber am Niedergang des Collon konnten auch sie nichts mehr ändern . Alsbald fiel er in Bedeutungslosigkeit zurück und wurde allen-falls noch lokal genutzt . Betreffs einer solchen Nutzung wird er im Jahre 1544 auch unter dem Namen 'Arolla' genannt . Und noch aus der Mitte des 17.Jh. ist eine lokale Nutzung überliefert, als man Viehherden, zumeist Schafe, über ihn trieb. Sogar von einen Kreuz, welches auf einst auf der Paßhöhe stand und wohl als Wegmarkierung diente, ist noch im Jahre 1754 die Rede .

## Col de la Fenetre (2786m)

Valpelline -> Val de Bagnes  
Trassierung ; vergletschert

Für den Col de la Fenetre ist eine Begehung für das 13.Jh. auch urkundlich belegt . Dennoch war der Naturpfad, der wahrscheinlich schon von alters her genutzt wurde, wohl nur von lokaler Bedeutung . Nur selten errang er eine größere Bedeutung, wie in den Jahren 1234 und 1476, als savoyische Truppen den Paß überquert haben sollen . Als der große schweizer Reformator Calvin aus Aosta fliehen mußte, überquerte er am 18.März 1536 den Col de la Fenetre um so unerkannt ins Wallis zu gelangen . Als im Jahre 1596 im Wallis die Pest wütete, ließen die Aostataler den Fenetre sperren . Später wurden vor allem Viehherden und Nahrungsmittel über den Paß, insbesondere nach Norden, gebracht . So noch im 19.Jh. als man im Hungerjahr 1816 2000 Kühe ins Wallis brachte, um den Hunger dort zu lindern . Dennoch war er ab dem 16.Jh. nur noch schwer zu begehen, denn wie an anderen benachbarten Pässen auch, drangen die Gletscher soweit vor, das sie die alten Wege zerstörten und einen möglichen Saumverkehr zu große Hindernisse in den Weg legten .

Sein Name 'Fenetre' ist eine franko-provenzalische Bezeichnung, die mit dem deutschen Wort für Paß, oder dem italienischen für Colle identisch ist. Der Col de la Fenetre, ist auch bekannt als 'Col de Fenetre de Bagnes' bzw. 'Col de Finestra di Balma' . Es gibt gleich mehrere Pässe die vom Bagnestal in das Valpelline führen und unter dem Namen 'Fenetre' geführt werden . Bedeutenster ist wohl der 'Fenetre de Durand' (2812m), auch Col Durand genannt, welcher der niedrigste der hiesigen Walliser Hochalpenpässe ist . Dieser ist nicht zu verwechseln mit einem 3455m hohen Col Durand, welcher sich westlich des Col du Collon sich befand und niemals eine Bedeutung aufwies.

## Großer St.Bernhardpaß (2472m) \*\*\*

Rhonetal -> Valle d'Aosta  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2-3

Der Große Sankt Bernhardpaß zählt zu den ältesten und berühmtesten Alpenübergängen . In einer breiten Einsattelung des Alpenhauptkammes, zwischen den Gipfeln des Mont Blanc und Grand Combin gelegen, gehörte er seit alters her trotz seiner beachtlichen Höhe von 2469m, zu den bevorzugten Pässen . Vor allem auch deshalb, weil im Gegensatz zu anderen Pässen, wie dem Simplon, der Weg über den Großen St.Bernhard nicht durch zu verkehrsfreundliche Engtstellen erschwert wurde . Generell ist der Paßweg ein eher gefahrloser, die Gefahren einer Überquerung liegen dann auch mehr in der Funktion der Wetterscheide, die der Große St. Bernhard spielt . Ein überaus ähnlichen Charakter besitzt auch der Arlberg . Heute wirkt die Paßhöhe zwar überaus karg und grimmig, und tatsächlich herrscht nahezu ein halbes Jahr auch am Tage Frost . Noch im Mai ist Neuschnee von gut einen Meter die Norm und selbst im August liegt die Neuschneegrenze immer noch bei 13cm . Auf den Hospiz wird eine jährliche Schneefallmenge von 15 Metern gemessen, am Mont Cenis sind gerade mal 3.5 Meter .

## Die vorrömische Paßgeschichte

Trotz des heute recht harten Klimas auf der Paßhöhe, war es wohl in viel früheren Zeiten auf der Paßhöhe wohl etwas angenehmer, wenn auch nicht mehr in der Antike, doch wohl in der Bronzezeit . Daher fanden wohl schon die Menschen des Neolithikums den Weg über den Großen St.Bernhard . Später in der Bronzezeit entwickelte sich wohl schon ein reger Paß, ja wohl auch schon ein früher Handelsverkehr über ihn . Als ausdrückliches Zeugnis seiner neolithischen Begehung, gelten die berühmten 29 Stelen und Fragmente von solchen auf einem Berg bei Sitten. Sie gehören zu einem Ahnenheiligtum und sind eng mit ähnlichen Heiligtümern im Aostatal verwandt .

Man kann daher mit Fug und Recht davon ausgehen, das Kaufleute ihn spätestens ab etwa dem 8.Jh. v.u.Z. regelmäßig zu nutzen wußten. Einen ungewöhnlichen Beweis für die Begehung des

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

Aostatales und damit des Großen St. Bernhard in der Spätbronzezeit liefert eine steinerne Gußform für ein Bronzeschwert die man unweit Ivreas fand . Der Typ dieser Gußform und des darin zu gießenden Schwertes ist nämlich nördlich der Alpen beheimatet, in Oberitalien gibt es sonst dafür kein weiteres Beispiel . In diesem Fall muß also ein Händler oder gar Handwerker mit der Gußform im Gepäck nach Süden gezogen sein, um dort seine Produkte herzustellen . Selbst wenn die Gußform südlich der Alpen hergestellt wurde, der Mann der sie fertigte kam mit Sicherheit von Norden, und die Lage des Fundes am Ausgang des Aostatales läßt den Schluß zu, das er mit hoher Wahrscheinlichkeit über den Großen St. Bernhard kam . Wer weiterer Beweise bedarf, findet diese in den zahlreichen Fibeln italischen Typs, die man an den Seeufer-siedlungen der Schweiz fand . Denn zu dieser Zeit wurden jene Fibeln dort noch nicht hergestellt, Männer, wie Frauen, schlossen und schmückten hier ihre Gewänder noch mit Bronzenadeln . Diese neue Mode muß zwar nicht zwangsläufig über den Großen St. Bernhard gekommen sein, es würde aber verwundern wenn sie es zum Teil nicht doch wäre .

Die ältesten Funde von der Paßhöhe selbst scheinen der Hallstattzeit zu entstammen . Reichlicher wird das Fundmaterial dann für die La Tene-Zeit, aus denen neben Fibeln und Glasperlen, auch ein typisches Schwert dieser Zeit gehörte . In der Eisenzeit, insbesondere im 6. und 5. vorchristlichen Jahrhundert erlebte der Große St. Bernhard eine Blütezeit, als der wichtigste Weg zwischen Oberitalien und dem westlichen Mitteleuropa . Über den Großen St. Bernhard wurde schwarzfigurig bemalte Tonware aus Athen transportiert und wahrscheinlich auch jenes ägyptische Glasfläschlein, welches man bei Châtillon fand . Wie stark der Handelsverkehr aber zu dieser Zeit über den Großen St. Bernhard war ist unklar . Die Funde griechischer Herkunft im schweizer Raum sind zwar recht zahlreich, aber diese können auch über die Rhone hierher gelangt sein . Ja und selbst wenn sie den direkteren Weg über die Alpen nahmen, ist doch vollkommen unklar, über welchen der vielen Pässe sie kamen . Klar ist aber, daß über dem Großen St. Bernhard dennoch ein uralter Fernhandelsweg führte, der in Griechenland begann und in England endete .

Aber nicht nur Züge von Handelsleuten zogen entlang des Weges über den Großen St. Bernhard, sondern auch Züge kriegerischer Art . Von Livius wissen wir, das gallische Lingonen und Bojer über eben diesen Paß in die Poebene zogen um sich dort niederzulassen . Ihnen folgten im Jahre 387 v.u.Z. keltische Krieger um Rom zu plündern und zu verwüsten . Die Römer bauten darauf hin ihre erste Stadtmauer, eine gute Investition, denn die Gallier fanden Gefallen an Raubzügen ins reiche Italien . Bald ließen sie sich aber auch selbst in Oberitalien, im Gebiet zwischen dem Apennin und den Alpen, nieder und prägten die Poebene für Jahrhunderte . Nachdem die Römer die Poebene eroberten, verzichteten sie zwar zunächst auf eine Eroberung der Alpen, legten aber an den Taleingängen Sperrfesten an . Am Weg zum Großen St. Bernhard, der auch zum Kleinen St. Bernhard und dem Theodul führte, hieß diese Sperrfestung Eporedia, das heutige Ivrea .

Der zu dieser Zeit begangene Weg war sicherlich nicht im heutigen Sinne ausgebaut, dennoch besaß er wohl schon ausgebaute Passagen . Steilabschnitte wurden mit Trittstufen und Steighilfen gesichert und einfache Brücken aus Baumstämmen überbrückten Hindernisse . Er ermöglichte mehrere tausend Jahre lang, mindestens ab dem Neolithikum, schon jenen kuriossten und frühesten aller Händler, nämlich den sogenannten 'Tausch-Wanderern' mit ihren Steinwerkzeugen und anderen Kleinkramzeug die Alpen auf kürzester Route zu überschreiten . Spätestens ab der Bronzezeit wird sich dieser Handelsverkehr über den Großen St. Bernhard schon in irgendeiner primitiven Art organisiert haben und ein willkommenes Zu-brot für die Einheimischen gebildet haben . Diese verbesserten zwangsläufig dann den alten Naturpfad und entschärften dabei die größten Gefahrenstellen und Hindernisse . Als erster namentlich bekannter Reisende über den Großen St. Bernhard gilt der Keltenfürst Brennus, der im Jahre 391 v.u.Z. mit seinen Kriegern in Oberitalien eindrang .

### Die Römerstraße

Als kürzeste Verbindung von Oberitalien in die nördlichen und stets unruhigen gallischen Provinzen, besaß der Große St. Bernhard bei den Römern eine gewisse Priorität . Wie so oft, kamen auch hier vor den römischen Legionären, bereits die Kaufleute . Über den, damals noch nach einer Gottheit 'Alpis Poenina' genannten Paß, ließ dann Cesar im Jahre 50.v.u.Z. eine Legion unter dem Legaten Galba marschieren, auch um die Handelswege der Händler zu schützen, die

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

den Großen St. Bernhard zu dieser Zeit nutzten . Aber so ganz war er nicht erfolgreich, denn erst in den Jahren 15-10.v.u.Z. gelang es den Paß, das untere Wallis und dessen Verkehrswege endgültig zu erobern und zu sichern . Unter den Kaisern Augustus und Claudius wurde dann auch der schon von den Kelten genutzte Saumpfad zu einer rund 3,70m breiten Straße erweitert und befestigt und ermöglichte so ab dem Jahre 47.u.Z. einen sicheren Über-gang . Kaiser Claudius war die Straße über den Großen St. Bernhard dann auch so wichtig, das er sie zur 'Staatsstraße' erhob . Claudius zeichnete sich durch ein großartiges Straßenbauprogramm aus, überall im Römischen Reich ließ er Straßen anlegen . Das dazu dann auch gleich eine Reihe von Paßstrassen gehörten, macht das ganze Werk nur noch großartiger .

In welchen Zustand diese Straße aber war, ist nur unzureichend bekannt . Über deren Zustand vor den römischen Straßenbau schreibt Caesar in seinen berühmten Geschichtswerk, von einen 'iter per Alpes', eine Bezeichnung die sowohl Weg, als auch Straße bedeuten kann und keinen Rückschluß auf deren tatsächlichen Ausbauzustand, geschweige denn auf deren vermeintliche Befahrbarkeit zuläßt . Man kann aber davon ausgehen, das der vorrömische Weg nicht befahrbar war, es noch auch gar keinen entsprechenden Bedarf gab . Auch in der ersten Zeit der römischen Herrschaft änderte sich daran kaum etwas . Die römischen Heere bewegten sich hauptsächlich zu Fuß vorwärts, Wagen oder auch Karren waren eher die Ausnahme, da diese das Fortkommen eher aufhielten, als beschleunigten . Auch die Botenläufer, von denen man weiß, das sie vor den claudinischen Straßenbau bereits den Großen St. Bernhard überquerten, waren zumeist zu Fuß . Reittiere waren eher die Ausnahme, machten aber gerade eine Paßüberquerung bequemer .

Nach dem ersten römischen Ausbau war die Paßstraße sicherlich auch auf einen Pferd zu überqueren, weitere Ausbauten sollten sie befahrbar machen . Aus Meilensteinen die man an der gesamten Straße fand, weiß man von diesen mehreren Ausbauten . Auch die nördlichen Anschlußstrecken nach Genf und Augst wurden stetig ausgebaut . Die Kaiser Traian, Hadrian, Antoninus Pius, die Severer, Gordian und Gallus haben hier ihre Spuren hinterlassen und ihren Teil für die Straße geliefert . Die meisten Steine an der Paßstraße selbst stammen aber aus der Zeit des Kaiser Konstantin, er führte im römischen Reich nicht nur das Christentum ein, sondern ließ auch die Straße über den Summus Poenius umfangreich ausbauen und erneuern . Möglich das in dieser Ausbauphase der Paß befahrbar gemacht wurde, wobei es damals eher nebensächlich war, wenn es kürzere Passagen gab, wo die befahrbare Strecke unterbrochen war und umgeladen werden mußte .

Als sicher gilt, das die römische Paßstraße über den Großen St. Bernhard in ihren unteren Abschnitten auch befahrbar war, wahrscheinlich auch von Aosta bis zur Paßhöhe . Ob sie aber auch durchgängig bis ins Wallis hin befahrbar war, ist heute arg umstritten . Zumindest gibt es einige Spuren das sie es auch auf der Nordrampe zumindest für einfache Karren war . Ein nicht unbe-trächtliches Stück in den Fels geschlagener Straße, nur wenig südlich des Überganges, beweist zumindest eindeutig, das sie es von Süden her bis zur Paßhöhe war . Ebenso Wagengleise die sich hinter dem Hospiz befinden, die sich aber nicht eindeutig datieren lassen . Auch für den Fall, das ein Teil der Nordrampe nicht durchgängig befahrbar war, übrig blieb nur noch ein zwei, drei Stunden langer, wenn auch steiler Weg, welchen man mit Hilfe von Saumtieren begehen konnte . Zu diesen Weg scheint ein Rest Trasse zu gehören, der eine Breite von 2,7m aufweist und zu einen Großteil aus aus den Fels gemeißelten Stufen besteht .

Die Römer hatten als sie an den Bau ihrer Straße über den Großen St. Bernhard gingen schon einige Erfahrungen im Straßenbau . Das dies auch für Gebirgsstraßen zutraf zeigte sich in der Trassierung der Straße über den Großen St. Bernhard . Die römischen Straßenbauer vermieden beim Anlegen der Trasse die unruhige Drance, die mit ihren zahlreichen gefährlichen Hochwas- sern die Trasse ohnehin immer wieder zerstört und den Handel dauerhaft behindert hätte . Schon ab Martigny wurde so die Römerstraße auf den Höhenzug über den Ort Chemin geführt - eine heutige kleine Straße folgt ihr, allerdings mit deutlich mehr Kehren . Sogar der Ortsname Chemin, was soviel wie Weg bedeutet, belegt die Existenz jener Altstraße . Dennoch hat wohl auch immer nebenher eine Straße durch das Drancetal bestanden, war diese unpassierbar oder gar zerstört, war die Höhenstraße einzige Alternative . War sie von den Einheimischen aber wieder passierbar gemacht, bot sie eine kürzere, wenn auch wohl gefahrvollere, Alternative . Bei Sembrancher senkte sich die römische Höhenstraße wieder in das Tal der Drance und folgte ähnlich der

# ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

modernen Kunststraße auf den westlichen Ufer der Drance .

Im heutigen Bourg St.Pierre bestand eine kleine Raststation wo man zusätzlichen Vorspann erhielt und sich vor den weiteren Anstieg erholen und kräftigen konnte . Von ihr hat sich aber nur noch ein Meilen-stein erhalten, den man später in eine Mauer setzte um ihn zu bewahren . Der Ort für die Raststation war gut gewählt, begann hier doch an einer Engstelle die eigentliche Paßstrecke . Konstantin der Große hatte hier einige Passagen erneuern und ausbauen lassen, ähnliches tat einige Jahrhunderte später wohl auch Karl der Große, dem der Bau einer Brücke in Bourg St.Pierre zugesprochen wird . Wer die engen Kehren zum Übergang hochfährt, kann zuweilen noch Reste der alten Römerstraße erspähen . Als schmaler, grüner Streifen ist er parallel der Straße gut zu erkennen, sogar ein alter steinerne Schutzdamm ist noch erhalten .

Unterwegs trifft man auf die Pont de Nudry, einer Monolithbrücke deren Datierung bisher unmöglich war . Sie wirkt zweifelsohne steinzeitlich und wird von vielen für eine aus dieser Zeit stammenden Brücke gehalten, aber es ist schwer vorstellbar wie jemand damals ohne technisches Gerät den schweren Steinblock über die Wasserader legen konnte . Am Ende der sogenannten Combe des Morts (des Tales des Todes) führten die Römer die Straße in einer kunstvollen Rampe noch ein Steilstück hinauf . Die römische Paßstation befand sich seiner Zeit unmittelbar hinter dem Standort des heutigen italienischen Zollgebäudes und lag somit noch vor dem Tempel des Jupiter Poeninus . Von hier aus läßt sich die Römerstraße am östlichen Talhang an die acht Kilometer weit bis St.Rhemy verfolgen . Interessant erscheint, das in Aosta die Straße zum Großen St.Bernhard erst spät ein eigenes Tor, die Porta Principalis sinistra, erhielt . Es scheint als wäre der Weg zuvor bei der Nekropole San Lorenzo in die Straße Ivrea-Aosta gemündet, auf der man durch die östliche Porta Praetoria in die Stadt Aosta kam . Ein Rest dieses Weges ist noch heute oberhalb Aostas erkenntlich .

## Der römische Paßverkehr

Auf Grund der am Paß gefundenen, insgesamt 1600 römischen Münzen, kann man auf einen sehr regen Paßverkehr schließen, das diese vor allem aus dem ersten nachchristlichen Jahrhundert stammen zeigt eine sehr erhebliche Nutzung zu dieser Zeit auf . Da die Münzfunde dann stark abnehmen, schließt man darauf, das nun verstärkt andere Pässe genutzt wurden, zweifelsohne waren dies der Simplon, wohl aber auch der Theodul, eventuell sogar oder Monte Moro . Immerhin kennt schon der Historiker Strabo, ein Zeitgenosse Caesars, bereits neun Übergänge in diesem Gebiet . Auch der Große St.Bernhard war ihm bekannt, damals noch als ein zwar viel begangener, aber für Saumtiere schwieriger oder gar ungeeigneter Paß . Man darf sicher sein, das erst Claudius diesem Umstand abgeholfen hat .

Bis aber der Weg auch sicher wurde, brauchte es noch einige Zeit - die Einheimischen bedauerten den Verlust der Einnahmequelle Paßverkehr an die Römer . Zwar profitierten sie immer noch reichlich am stark angestiegenen Paßverkehr, wohl mehr als je zuvor, aber zufrieden war man damit nicht und überfiel immer wieder Reisende . Am Rande des Paßweges floß so immer wieder Blut, ehe er nach einigen Jahr-zehnten auch tatsächlich gefahrlos begangen werden konnte . Bald war die einheimische Bevölkerung so befriedet, wie in den meisten anderen römischen Gebieten und auf Grund der Wichtigkeit des PASSES, für das römische Militär, erhielten die Walliser die entlang der Paßstraße lebten, als erste 'Schweizer' sogar das 'lateinische Recht' zugesprochen .

Erste bewaffnete Völker werden schon frühzeitig über den Großen St.Bernhard gezogen sein, aber erst in römischen Zeiten wurde er auch von 'regulären' Armeen genutzt . Im Bürgerkrieg zwischen Caesar und Pompeius überschritten Truppen aus Britannien und dem westlichen Germanien den Paß, der zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgebaut war . Die erste gesicherte Winterüberquerung des PASSES durch größere Truppenteile wagte erst der Feldherr Aulus Caecina Alienus. Er entstammte einer berühmten etruskischen Familie und marschierte im Jahr 69 u.Z. gegen die Helvetier . Zur Vorbereitung seines Italienfeldzuges gegen Maxentius ließ Kaiser Konstantin in den Jahren 308-312 u.Z. an der Straße bauen, um dann selbst wohl im Winter den Paß mit seinem Herr auch zu überqueren . Als in der Spätantike das Römische Reich ins Wanken geriet, zogen dann auch wieder nach einigen Jahrhunderten relativer Ruhe, wilde Völkerschaften über den Großen St.Bernhard .

# ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

Die Römischen Machthaber siedelten um das Jahr 433 u.Z., zahlreiche germanische Burgunder im Bereich um den Genfer See an . Von dort dringen sie bald ins Umland, wie auch ins untere Wallis vor, und bilden ein eigenes Königreich . Tarnariae, einst Kultstätte der aus Afrika stammenden Thäbeischen Legion, wurde dabei zu einem burgundischen Reichsheiligtum erhoben . Während der diocleteianischen Christenverfolgungen um das Jahr 300, wird der Oberbefehlshaber der Thäbeischen Legion, Mauritius, und auch zahlreiche seiner Soldaten hingerichtet . Sie waren oftmals selbst Christen und sollen den Befehl verweigert haben, andere Christen zu verfolgen . An der Stelle an der dies geschah, entstand Mitte des 4.Jh. bereits eine Kapelle zu Ehren des Märtyrers . Diese Kapelle und die enorme kulturelle und religiöse Bedeutung des heidnisch-burgundischen Reichsheiligtum in dessen Nähe, nutzte das Christentum aus, die auf dessen Basis die christliche Kultstätte das Kloster St.Maurice gründeten, welches sich alsbald zu einen vielfrequentierten Wallfahrtsort entwickelte . Die Talenge von St.Maurice hatte aber nicht nur schon seit alters her eine religiöse Bedeutung, sondern auch schon immer eine militärische . Ließ sich doch hier leicht, der Weg zum Großen St.Bernhard und den anderen Walliser Pässen sichern und sperren . Die Römer bauten daher alte keltische Anlagen, deren Ursprung wohl bis in die Steinzeit zurückreichen, zu Garnisonen und Sperrforts aus . Nachdem auch im Mittelalter bei St. Maurice zahlreiche Burgen und Sperranlagen entstanden, baute auch das schweizer Militär im 20.Jh. die Gegend zu einen gigantischen Sperrfort aus, dies jetzt als südwestlichster Teil des großen Alpenreduit .

## Das Paßheiligtum

Angesichts der Tatsache, das der Große St.Bernhard auch in der Römerzeit kaum mehr als drei Monate im Jahr schneefrei war, muß man sich auch gewährleisten, welche Leistung ein damaliger Paßübertritt bedeutete . Aus Ehrfurcht, wie auch Dankbarkeit, erbaute man daher auf der Paßhöhe ein Heiligtum der lokalen Gottheit Poeninus, den die späteren Römer mit ihren Jupiter gleich setzten . Unter Kaiser Augustus wurde das Heiligtum ausgebaut . Aus dem einstigen einfachen Felsaltar wurde nun ein Tempel, der höchstgelegene Europas und größter aller Paßheiligtümer . Daneben wurden noch mindestens zwei weitere Bauwerke errichtet, deren Fundamente man bei Ausgrabungen fand . Bei diesen Ausgrabungen fand man auch unterhalb des alten Felsaltars zahlreiche keltische Münzen, aber auch 1600 römische Münzen . Nicht nur unmittelbar am Tempel, sondern auch im weiten Umfeld um den römischen Tempel wurde man überaus fündig . So fand man neben einer stattlichen Anzahl von Votivstatuen, Votivtäfelchen und ähnlichem Opfergaben, auch Knochen von Tieropfern .

Anders wie zum Beispiel am Julier, prägten hier aber nicht Münzen das Fundbild, sondern sogenannte Votivtafeln . Und gerade die Votivtafeln sind, trotz ihrer geringen Größe, überaus interessant um Rückschlüsse über die Personen zu erhalten, die über den Paß reisten . Eine der dort aufgefundenen Votivtafeln, ein etwa 20cm großes Bronzeblech, war von einen Claudius Severus, einen Kurier der einer in Regensburg stationierten Garnison, dem Jupiter gestiftet . Der in die Votivtafel gestanzte Text lautete auf Deutsch sinngemäß in etwa; 'Für Jupiter, den Besten und Größten, mit dem Beinamen Poeninus. Tiberius Claudius Severus, frumentarius der 3.Italischen Legion, hat dieses Gelübde gern und nach Gebühr eingelöst.' Diese und andere am Paß gemachten zahlreichen Funde kann man heute, in dem als Museum ausgebauten Hospiz auf der Paßhöhe, besichtigen . Aber nicht nur von Kurieren gibt es Votivtafeln, genauso auch von Militärpersonen und natürlich auch von Handelsleuten . So eine Tafel, die ein britischer Geschirrhändler einer Göttinnen aus seiner Heimat widmete . Und auch private Reisende gab es wohl, die Verwandte oder Heiligtümer besuchen wollten, oder in der Hauptstadt Anliegen vorzubringen hatten.

Das reich ausgestattete Paßheiligtum wurde schon im Jahre 394 u.Z. geplündert und zerstört, Schuld daran waren aber keine Barbaren aus dem Norden, sondern christliche Fanatiker aus Rom, allen voran Kaiser Theodosius . Es scheint das man in späteren Jahrzehnten, Mauerwerkreste der Tempelanlagen, beim Bau der Mansio, des römischen Hospizes wieder verwandt habe, den man fand Tempelfragmente in spät-antiken Fundamenten der Rasthäuser . Das römische Hospiz reicht aber sicher in Zeiten zurück, als Tempel und Mansio eine Gemeinschaft bildeten - freilich hat es mutmaßlich dieses überlebt, wenn auch wohl nicht sehr lange, am Ende der

# ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

Spätantike verfiel es .

## Der mittelalterliche Saumweg

Der Name 'Großer Sankt Bernhard' ist recht neu, während die Römer anfangs noch den alten keltischen Paßnamen 'Alpis Poenina' nutzen, wird er später unter der Bezeichnung 'Summus Poeninus' bzw. 'Mons Poeninus' genannt . Unter 'Summus Poeninus' ist er dann auch in den historischen Straßenkarten eingetragen, die aus der Spätantike stammen . Zu dieser Zeit muß er aber schon unter der Übersetzung des alten keltischen Namens bekannt gewesen sein, da er ab jetzt unter dem Namen 'Mons Jovis' (Berg des Jupiter) genannt wird . Diesen auf die heidnische Gottheit 'Jupiter' abzielende Bezeichnung, der mit dem keltischen Gott 'Poeninus' faktisch identisch ist, trug der Paß bis ins Mittelalter, bevor er erst am Ende des Mittelalters den heutigen 'christlichen' Namen erhielt .

Es war das Wirken eines später als Heilig gesprochenen Geistlichen aus dem Valle d'Aosta, der zu den heutigen Namen führte . Dieser soll sich außerordentlich verdient um den Paßweg und die zahlreichen Reisenden gemacht haben . Allerdings ist seine tatsächliche Existenz nicht bewiesen . Möglich das nicht nur seine Lebens- und Tatengeschichte, mehr Legende als tatsächliche Geschichte ist, sondern auch seine bloße Existenz . Wie auch immer, dieser vermeintliche oder reale Heilige wurde zum Namensgeber des Paßes . Ihm waren die Opfer leid, die das auf der Paßhöhe so gefährlich schnell wechselnde Wetter und die zahlreichen Überfälle von Räuberbanden, die möglicherweise sarazenischen Ursprungs waren, immer wieder unter den vielen Rompilgern forderten . Da damit für die Pilger der Weg nach Rom erschwert oder gar unmöglich gemacht wurde, war dies auch ein Problem das aller höchste Stellen interessierte, und das nicht nur, weil am Pilgerverkehr eine Menge Geld zu verdienen war . Selbst für den Kaiser war das Problem so akut, daß er persönlich sich ihm zuwenden wollte, nur fand er keine Gelegenheit dazu, weil es letztlich noch größere Probleme gab . Besonders Rompilger aus Burgund, Frankreich und England litten unter den Zuständen am Paß und eben dieses Leiden soll den damaligen Erzdiakon von Aosta, Bernard von Menthon zur Gründung eines Hospiz veranlaßt haben .

Auch wenn es vielleicht fraglich ist, ob tatsächlich Bernhard von Menthon der Gründer des Hospizes war, unfraglich ist es, das zu eben jener Zeit selbiges Hospiz erbaut wurde . Es wurde auf den Resten des verfallenen Paßheiligtum errichtet, wie so oft im Mittelalter, nutzte man auch hier die Ausstrahlung die die alten heidnischen Heiligtümer, noch immer auf die Menschen ausübte, auch für christliche Bauten . Auch und besonders auf Grund seiner legenderen und wundersamen Verdienste um die Rompilger am 'Mons Jovis', wurde Bernhard von Menthon im Jahre 1123 vom Papst in Rom heilig gesprochen und ab dem 12.Jh. der Paß selbst nach ihm benannt . Es ist aber interessant zu sehen, das gerade auch die Einheimischen noch eine Weile an einer Form des alten heidnischen Namens festhielten, indem sie den Großen St.Bernhard als 'Mont Devi', in etwa 'Berg Gottes' bezeichneten, mit welchen eben eher jener Gott Poeninus/Jupiter gemeint war, als der christliche .

Nach dem Karl der Große die Langobarden schlug, kam für den 'Mons Jovi' seine große Zeit . Binnen kürzester Frist wuchs der Paß zu einem der wichtigsten Alpenübergänge überhaupt an . Zu dieser Zeit - im frühen Mittelalter - war die Brennerstraße längst verfallen und die über den Reschen führte, führte auch nur eher ein Schattendasein, viel besser ging es den Bündner Pässen auch nicht . Dies sollte sich aber noch im hohen Mittelalter ändern, als diese Pässe wieder wichtiger wurden und in Konkurrenz zum Großen St.Bernhard traten . Aber noch bis zum 13.Jh. als der St.Gotthard nutzbar gemacht wurde, konnte der Große St.Bernhard seine Vormachtstellung als wichtigster westlicher Alpenpaß behaupten. Kaiser und Könige, Bischöfe und Päpste nutzten den Großen St.Bernhard für ihre Heerzüge, Reisen und Pilgerfahrten . Nachdem schon im 5/6.Jh. Langobarden über den Paß ins Burgundische auf Raubzüge vordrangen, folgten später häufig die Franken und sogar Ungarn . So im Jahre 954, als ungarische Krieger, die zuvor das Elsaß und das Burgund heimsuchten, über den Großen St.Bernhard nach Oberitalien eindringen, von wo sie direkt nach Ungarn zurück wollten . Auch die Sarazenen verunsicherten im 10.Jh. immer wieder den Paß .

Neben den zahllosen kleineren und größeren Völkerschaften, hatte der Große St.Bernhard im

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

frühen Mittelalter eine besonders hohe Bedeutung für die karolingische Prominenz, ganz besonders auch der Kaiser. Karl der Große nutzte ihn auf seiner Rückkehr von seiner Kaiserkrönung in Rom, insgesamt soll er ihn zwischen 774 und 801 bis zu achtmal überschritten haben. Ein wallisischer Ortskundiger Namens Altheus, wahrscheinlich selbst ein Sproß des Karolinger-Clans, führte Karl den Großen über den Paß. Wohl zur Sicherung des für ihn so wichtigen Passes ernannte er Altheus alsbald zum Bischof von Sitten. Andere deutsche Könige und spätere Kaiser folgten Karl den Großen, waren dies anfangs noch Karl der Kahle, sowie Karl der Dicke, so überschritt ihn im Jahre 840 auch Lothar I., 1162 folgte ihm Friedrich I. der auch als Barbarossa bekannt wurde und 1196 sein Sohn Heinrich IV. .

Unter den Päpsten die ihn nutzten sind vor allem Stefan II. zu nennen, der im Winter des Jahres 753/754 über den Paß zog, um König Pippin in seiner Pfalz Ponthion an der Marne aufzusuchen. Dort bat er ihn um Hilfe gegen die Langobarden, die ihn in Rom arg bedrängten. Natürlich nicht ohne Gegenleistungen, erhielt der Papst vom Frankenkönig die gewünschte Unterstützung, aus der sich alsbald das ewig gespannte Verhältnis Papst-Kaiser entwickelte, was das ganze Mittelalter hindurch Bestand haben sollte. Auch nach Papst Stefan II. wurde der Paß von Päpsten begangen, so sind unter anderen die Päpste Leo III und Gregor IV. zu nennen, die über ihn in den Jahren 804 bzw. 833 zogen. Auch von ausländischen Herrschern wurde der Große St. Bernhard genutzt, ein Knut der Große, König in Island, zog im Jahre 1027 über ihn um nach Rom zu pilgern. Man muß sich dabei gewährleisten, das selbst Eilboten mindestens zwei Tage brauchten, um von Aosta nach Martigny zu gelangen. Normale Reisende oder Pilger brauchten sicher das doppelte an Zeit, Kaufleute mit ihren schweren Waren sicher noch mal soviel.

Die Reisenden nutzten aber zumindest ab dem hohen Mittelalter nicht mehr die alte römische Straße. Die späteren mittelalterlichen Straßenbauer scheinen die alte römische Trasse nicht genutzt zu haben, warum ist unklar, möglich das sich durch Muren und ähnlichen die alte Trasse einfach nicht mehr erneuerbar war. Die Ansicht das es geschah weil sie zu schmal war und an Stellen hin durch führt die für eine Verbreiterung zu schmal waren, ist nicht sehr stichhaltig, da andere Paßstraßen dieser Zeit noch schmaler waren, als die hiesige der Römer. Um 960 jedenfalls lief über den Paß ein reichlicher Pilger- und Handelsverkehr in beiden Richtungen, wie uns ein Zollregister des Bischofs Giso von Aosta vor Augen führt.

Das Verzeichniss transportierter Waren gibt ein kurioses Bild mittelalterlichen Handels vom Notwendigen bis zum Bizarren, wurden doch neben Waffen und Rüstungen, Jagdfalken und kostbaren Falken sogar Affen über den Paß geschafft. Leider haben wir heute nur einen eingeschränkten Überblick über den damaligen Paßhandel, weil nicht viel Dokumente die Zeiten überdauerten. Schuld daran sind sicher nicht nur die zwei furchtbaren Brände, die das Hospiz auf der Paßhöhe mit seiner einst so umfangreichen Chronik zerstörte. Dort befand sich auch jene düstere Chronik, in der die zahlreichen Bergunfälle verzeichnet waren. Das Kloster welches das Hospiz betrieb, hatte seit 1125 das Recht auf den Besitz verlorengangener Waren und damit auch auf die Habe der Verunglückten. Dies war sicher eine recht einträgliche Verdienstquelle, da eben auch immer wieder viele verunglückten, wie es das Beinhaus auch aufzeigt. Wenn die Mönche dann die Verunglückten retteten, verstießen sie also auch gegen die eigenen finanziellen Interessen des Klosters, es ist wohl mehr als wahrscheinlich, das man es zuweilen mit der Rettung von Verunglückten nicht so ernst nahm, wie es zu erwarten gewesen wäre.

Im 10.Jh. ebte der Verkehr über den Großen St. Bernhard für einige Jahrzehnte ab. Sarazenen hatten von ihren Stützpunkt Fraxinetum, beim heutigen St. Tropez gelegen, kommend den Paß wie auch zahl-reiche andere Übergänge der Alpen besetzt und kassierten nun hohe Wegegelder. Abt Majolus aus dem Kloster Cluny vertraute auf seine Würde, als er dennoch im Jahre 972 mutig über den Paß reiste. Er wurde prompt von den Sarazenen gefangen genommen, nachdem er die Paßhöhe schon hinter sich und Orsieres erreicht hatte. Zwar geschah weder ihm, noch seinen sicher zahlreichen Gefolge irgendwas, aber ein hohes Lösegeld mußte entrichtet werden ehe die Reise fortgesetzt werden konnte. Als dann am Ende des 10.Jh. die Sarazenen wieder vertrieben werden konnten, stieg der Verkehr über den Großen St. Bernhard wieder an. Dabei gab es aber sicherlich auch weiterhin zahlreiche Unsicherheiten am Übergang, das muß man aus den zahl-reichen Reibereien schließen, die sich zwischen den angrenzenden Fürsten um die einträglichen Pfründe die der Paßverkehr mitbrachte, sich immer wieder entwickelten.



## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

Und natürlich blieb auch der Große St. Bernhard nicht verschont vor militärischen Handlungen, bekannt sind vor allen die aus der beginnenden Neuzeit . Zum Schutz des Großen St. Bernhard erhielt Savoyen 1361 dann auch den Status der Reichsunmittelbarkeit, welche auf Jahrhunderte Savoyen bis weit in das 18. Jh. hinein, eng an das damalige deutsche Reich banden . Ähnliche Privilegien vergaben die deutschen Kaiser seiner Zeit auch an die Herren anderer wichtiger Alpenpässe, wie dem Brenner oder den bündnerischen Pässen . Die deutschen Kaiser blieben nicht die einzigen, auch für die französischen und savoyischen Herrscher, war der Große St. Bernhard von Bedeutung, um ihre Ansprüche in Oberitalien durchzusetzen . So zogen über ihn im April 1487 Berner und Freiburger Söldner, um mit Karl von Savoyen gegen den Markgraf Karl Ludwig II von Saluzzo zu kämpfen . Kaum hatten diese aber den Großen St. Bernhard überquert, kapitulierten Saluzzo und die Schweizer kehrten auf gleichen Wege zurück . In den Jahren 1691 zog ein französisches Heer im Spanischen Erbfolgekrieg über den Großen St. Bernhard, 1708 kehrten die Franzosen zurück und besetzten die Paßhöhe .

Entsprechend seiner militärischen Bedeutung erhielt der Große St. Bernhard im späten Mittelalter auch Befestigungsanlagen . So ist auf einer Zeichnung des Jahres 1626 südlich von Kapelle und Hospiz eine Mauer mit Schießscharten dargestellt, die mit den Häusern verbunden war . Auch gegenüber, am Jupiterplan, muß sich eine ähnliche Mauer befunden haben, mit beiden gemeinsam, konnte man den Paß nach Norden hin sicher absperren . Diese Mauern müssen bereits im Jahre 1476 bestanden haben, denn aus diesem Jahre ist ein Gefecht zwischen Savoyern und Wallisern auf der Paßhöhe die Rede, wobei sich erstere in damals bereits vorhandenen Befestigungsanlagen verschanzten . Zweifelsfrei waren damit nicht die eigentlichen Anlagen des Hospizes gemeint, wenn auch diese sicherlich in die Kämpfe mit einbezogen waren . Übrigens waren die Opfer die diese Kämpfe gefordert hatten so stark, das sie es waren, die den Bau des neuen Leichenhauses initiierten, in denen dann später auch viele der verunglückten Reisenden ihre letzte Ruhe fanden .

Den letzten großen 'Heerwurm' erlebte der Große St. Bernhard zu napoleonischer Herrschaft . Im Mai des Jahres 1800 zog Kaiser Napoleon mit 40.000 Soldaten, 5000 Pferden, 50 Kanonen und 8 Haubitzen über den Paß, auf seinen Weg zur Schlacht von Marengo . Die schlecht ausgerüsteten Soldaten plünderten am Paßweg, wie auf dem ganzen Heereszug, was sie in die Finger bekommen konnten . Die Versorgungsorganisation der Franzosen ist völlig desolat, aber alle Widrigkeiten schrecken die Soldaten nicht ab, sie sind brennend darauf gegen die Österreicher in Oberitalien zu Felde zu ziehen . Die Intendantur läßt täglich über 6000 Soldaten über den Paß vorrücken, sogar Nachts wälzt sich der Heerwurm ununterbrochen weiter . Alles geht zu Fuß, selbst auf den befahrbaren Talabschnitten . Dort wo man dennoch Wagen, Karren und dergleichen nutzt, muß man diese an den unpassierbaren Stellen auseinander bauen, über den Paß tragen und auf der anderen Seite wieder zusammenbauen . Gerade angesichts der schweren Kanonen und derer zahlreiche Munition, war dies sicher kein leichtes Unterfangen, denn als Unterstützung standen nur wenige Saumtiere zur Verfügung . Es gab Tote und so Mancher holte sich bleibende körperliche Schäden . Für die 'kleineren' körperlichen Leiden der Soldaten beim Paßübertritt, hatte man aber ein propädeutisches Mittel, man schaffte über zwanzig Zentner Hochprozentigen heran, mit denen man diese sicher erfolgreich betäuben konnte . Auch Napoleon selbst machte der Paß Schwierigkeiten, er hatte schon damals ein Leberleiden und die fast 2500m an Paßhöhe bereiteten ihn leichte Schwindelanfälle .

Bei seinem Überzug machte Napoleon auch Station im alten Hospiz auf der Paßhöhe . Dort veranstaltete dessen Ordonanz eine kleine 'Brotzeit' und der Kaiser dankte den wohl etwas verwirrten Mönchen und versprach ihnen eine Entschädigung in Form von Büchern . Aber es hält Napoleon nicht lange auf der windigen und zugigen Paßhöhe, er strebt eher schnell den lieblichen Obstgärten des Aostatales zu . Spätestens am Großen St. Bernhard erkannte aber Napoleon die Wichtigkeit einer guten Nutzbarkeit der Alpenpässe, für ein schnelles manövrieren seiner Armeen, auf den Schlachtfeldern Europas . In der Folge, ließ der Kaiser zahlreiche Paßstraßen bauen, auch die am Großen St. Bernhard wurde ausgebaut . Zu einem so umfangreichen Ausbau, oder gar Neubau wie am Mont Cenis oder Simplon kam es hier aber nicht . Das war auch nicht unbedingt notwendig, war der Große St. Bernhard in seinen bisherigen Ausbaustand doch schon hinreichend befahrbar .

## Das berühmteste Hospiz der Alpen

Das im Jahre 1035 auf der Paßhöhe erbaute Hospiz, hatte wohl Vorläufer in Form von von Mönchen unterhaltenen Zufluchtstätten für die zahlreichen Rompilger . Möglicherweise gab es aber auch schon ein richtiges Hospiz, denn es wird in alten Dokumenten berichtet, das Ludwig der Fromme, durch seinen Sohn, ein Gelübde erfüllt habe und westlich der Paßhöhe, nur 170m unterhalb derselben, ein Hospiz erbauen ließ . Wenige Jahre später, wird in den 'Analen des St.Bertin' von einen 'hospitale quod est in monte jovis' berichtet, welches wahrscheinlich mit selbigen identisch ist, welches auf Betreiben Ludwigs des Frommen erbaut wurde .

Es heißt das man das Hospiz des 11.Jh. baute um nicht nur den zahlreichen Rompilgern Schutz zu gewähren, sondern auch um die in dieser Zeit hier am Paß lebenden Götzenanbeter zu bekehren . Dabei hat es sich mutmaßlich um Sarazenen gehandelt, die sich hier im 10.Jh. festgesetzt hatten und wohl nie vertrieben wurden . Es heißt das sie schon im Jahre 921 am Großen St.Bernhard Felsblöcke auf Reisende vom Berg herab rollen ließen . Zwei Jahre später massakrierten sie einen großen Pilgerzug auf den Weg nach Rom . Die Aggressionen der Sarazenen waren so stark, das der Paßverkehr nachließ und auf östlichere Pässe auswich . Nachdem die Sarazenen dieser Verlagerung bis nach Bünden folgten, müssen sie sich wohl mit der Zeit hier am Großen St.Bernhard niedergelassen und sich dabei mit der einheimischen Bevölkerung vermischt haben . Heidnische Riten aus Nordafrika und islamische aus Arabien, haben sich da dann mit christlichen wohl zu einen eigenartigen Kult gemischt, der einige Missionsanstrengungen erforderlich machte . Der Widerstand wird aber wohl nicht sehr stark gewesen sein, denn weiter wird dazu nichts berichtet .

Trotz der geringen Größe des mittelalterlichen Hospizes von nur etwa 18\*13,5m, wies es gleich mehrere, teilweise beheizbare Räume auf, die auf die zwei Etagen des Bauwerkes verteilt waren . Die dicken Steinmauern konnten auch den größten Unbilden des Wetter trotzen . Die kleinen Fenster waren mit Pergament bespannt, welches ein spärliches Licht einließ . Ein weiteres, später errichtetes Gebäude, war sogar nur Frauen vorbehalten . Das mittelalterliche Hospiz blieb aber nicht allein, in späteren Jahrhunderten errichtete man auch weitere Bauwerke . Sogar für einen Alpenpaß eher unübliche Bauten existieren heute dort - wie eine Bibliothek, ein Museum und ein Observatorium . So stammen auch die meisten der heutigen Gebäude aus dem 17.-19.Jh. . Abgesehen des etwas abseits stehenden und heute zugemauerten Gebeinhauses aus dem Jahre 1476, in dem früher erst bei Kämpfen am Paß umgekommene Soldaten, später dann verunglückte Reisende ihre letzte Ruhestätte fanden . Besonders im 17.Jh. unter der Amtszeit des Propstes Anton Norat, wurde ein umfangreicher Aus- und Neubau des Hospizes betrieben . Da in der Neuzeit die mittelalterlichen Bauwerke ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen konnten, wurden sie nun Schritt für Schritt durch modernere Bauwerke errichtet . Wenn man zu deren Bau nicht die alten Bauwerke abriß, waren diese ohnehin durch einen der vielen damaligen Heerzüge zerstört - wie dem des Napoleons - und waren somit erneuerungsbedürftig .

Auf der italienischen Seite des Paßes, steht am Rande des ehemaligen Tempelbezirks, seit 1905 auch eine Statue des Paßheiligen, des 'Heiligen St.Bernhard'. Bis zum Aufkommen moderner Kommunikationsmittel machten tägliche der Chorherr oder einer seiner Knechten mit Proviant beladen, einen Kontrollgang um erschöpften oder in Bergnot geratenen Reisenden zu Hilfe zu kommen . Dabei wurden sie ab dem 17.Jh. von den nach dem Paß benannten Bernardiner-Hunden begleitet .

Seltsam erscheint, das man beim Bau des mittelalterlichen Hospizes, Trümmerreste des römischen Jupitertempels kaum mitverbaute - andern Orts wurden solche Ruinen immer wieder sehr gerne als Steinbruch, vor allem auch für religiöse Bauten genutzt . Das dem hier nicht so war, zeigt uns der Reisebericht zweier belgischer Prälaten, eines Bischofs von Lüttich und eines Abtes von St.Trond, die im Winter des Jahres 1127/28 den Paß überquerten . Sie berichteten nämlich, das sie vom Unwetter bedrängt Schutz in den Ruinen des Jupitertempels namen und dabei das noch eher unscheinbare, aber nicht unweite Hospiz übersehen haben . Noch heute ist nicht selten das Wetter auf der Paßhöhe so schlecht, das man kaum seine Hand vor den Augen sehen kann . Nebel oder Schnee selbst im Sommer, sind keine Seltenheit .

## Wo die Neuzeit spät beginnt

Während man für eine Simplonüberquerung im 19.Jh. Noch gute 11 Stunden mit der Eilpost benötigte, brauchte man über den völlig veralteten Weg des Großen St.Bernhard noch gut zwei Tage - unabhängig ob man zu Fuß oder auf einen Maultier reiste . Der Weg über den Großen St.Bernhard war zwar noch lange nicht der schlechteste seiner Zeit, aber dennoch hoffnungslos überaltert, stammte er doch in erheblichen Teilen noch aus römischen Zeiten - wie die noch heute unmittelbar an der Paßhöhe zu besichtigende in den Fels geschlagene Wegestrasse . An die moderne Kunststraße kam dieser Saumweg in Punkto Leistungsfähigkeit nicht heran . Aber der Simplon lag zu weit östlich, gerade für eine direkte Verbindung von der Westschweiz ins Piemont war der Große St.Bernhard eben am effektivsten, so wurde auch hier eine Straße erbaut . Das geschah allerdings recht spät, erst im Jahre 1840 begann man auf der Schweizer Seite mit den Bau einer modernen Kunststraße, deren unterer Abschnitt 1893 fertiggestellt wurde . Erst jetzt konnte mit den Bau der eigentlichen Paßstraße begonnen werden, die auf der schweizer Zeite im Jahre 1903 und auf der italienischen Seite 1905 fertiggestellt werden konnte . Aber noch für einige Jahre blieb die Kunststraße für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verboten, dies wurde erst kurz vor Beginn des 1.Weltkrieges erlaubt . Wollten Kraftfahrzeuge diese Straße doch benutzen, mußten diese Ochsen- oder Pferdegespann vor ihr Auto spannen ! Einzige Ausnahme war Königin Margherita von Italien, die 1908 die Paßstraße in ihrem 'Automobil' befahren durfte .

In den Jahren zwischen 1950/1964-1970 wurde die Kunststraße des 19.Jh. dann nochmals umfangreich zur Nationalstraße ausgebaut und modernisiert . Gerade auf der schweizerischen Nordseite der Paßstraße ist die moderne Trasse der Nationalstraße noch heute in großen Teilen mit der des 19.Jh. identisch . Daran änderte sich auch nur wenig, als dann am 19.März 1964 ein 5828m langer Straßen-tunnel eröffnet werden konnte, der den Große St.Bernhard unterquert . Baubeginn für den zweispurigen Straßentunnel östlich des eigentlichen Paßüberganges, war der 18. Juni 1959 . Der Tunnel unter dem Große St.Bernhard ist der höchste der längeren Straßentunnel der Alpen, bei einen Scheitelpunkt von 1924m, liegt das Nordportal bei 1915m und das Südportal bei 1875m . Im Tunnel war dann sogar noch Platz genug, für eine wichtige europäische Erdölpipeline . Interessant sind auch die wegen der hohen Lawinengefahr kilometerlang überdachten und als Galerien gestalteten Zufahrtsrampen zum Tunnel, die wie der Tunnel zum Teil auch mautpflichtig sind .

Auch nach der Eröffnung des Tunnels blieb die alte kehlenreiche Straße über den Paß geöffnet, wurde sogar noch modernisiert und kann daher, zumindest während seiner Öffnungszeit, vom Autofahrer in aller Ruhe genossen werden . Der Große St.Bernhardpaß insgesamt hat so auch heute noch einiges von seiner alten Tradition erhalten, die bis über die Bronzezeit hinaus reicht und die in späteren Jahrtausenden nie wieder abriß, auch wenn er durch die Eröffnung des Mont Blanc-Tunnels viel seiner Bedeutung an ihn abgeben mußte .

## Das Große St.Bernhard-Bahnprojekt

Noch vor dem Bau der Kunststraße wurde im Rahmen der Alpenbahnfrage, kurzzeitig auch der Bau einer Bahnstrecke über bzw. unter den Großen St.Bernhard erwogen . Als idealste Trassenvariante für einen Scheiteltunnel galt dabei, ihn zwischen Bourg St.Bernhard und Etroubles anzulegen, direkt unter dem nur wenig östlich gelegenen, 2770m hohen Col de Menouve, den heute eine Seilbahn erschließt . Dabei wurde an einen Scheiteltunnel mit einer Länge zwischen 5,6km und 7km gedacht . Kurze Zeit später adaptierte man den Plan und wollte hier einen Straßentunnel bauen, was aber bald wieder vergessen war .

Zeitweise gab es auch Projekte die 'Große St.Bernhard-Bahn' durch das Ferrettal zu legen . So den Plan die beiden Ferrettäler miteinander durch einen 6km langen Ferrettunnel zu verbinden oder dem einer Verbindung des Walliser Ferrettal, mit der Südrampe des Großen St.Bernhard . Hierbei sollte der nördliche Tunnelmund bei Le Montperse im Ferrettal auf einer Höhe von 2033m liegen, während der südliche Tunnelmund, des nur 3700m langen Tunnel, bei Praz d'Arc ange-dacht war . Aber all diese Pläne wurden nie weiter erörtert, es gab andere Paßrouten die sich als

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

günstiger erwiesen . Im November 1991 gründeten das Wallis und das Aostatal eine gemeinsame Interessengemeinschaft, die seither den Bau eines Eisenbahn-Basistunnels am Großen St.Bernhard propagiert . Zusammen mit den Ausbau der alten, mittlerweile stillgelegten, Bahnstrecke südlich des Genfer Sees, soll so eine neue leistungsfähige Alpentransversale entstehen .

### **Col du Grand Ferret (2537m)**

Cormayeur -> Orsieres  
Trassierung ; Wanderweg

Von Wandern ist der Col du Grand Ferret, der das wallisische Val Ferret mit dem gleichnamigen valle-daostinischen Val Ferret verbindet, noch häufig begangen . Der Col du Petite Ferret, der westlich vom Grand Ferret liegt, hat trotz seiner niedrigeren Höhe, keinerlei Bedeutung .

Bei den zeitweise bestanden Planungen, zum Bau einer Großen St.Bernhardbahn, wurde auch erwogen, diese durch das Ferrettal zu ziehen, neben einer Trasse vom Walliser Ferrettal zur Südrampe des Großen St.Bernhard wurde auch eine Trasse erwogen, die die beiden Ferrettäler miteinander verbindet . Ein 6km langer Ferrettunnel, sollte diese Aufgabe übernehmen, dessen südlicher Tunneleingang war bei Sagiran auf einer Höhe von rund 1800m, der nördliche bei Les Ars Dessos auf einer Höhe von rund 1900m, vorgesehen .

### **Col de Balme (2204m)**

Charmonix -> Col de la Forclaz  
Trassierung ; Bergpfad

Über den Col de Balme führt ein Bergpfad, der wohl schon seit Jahrtausenden lokal und sogar regional genutzt wurde . Es erscheint möglich, das er in der Zeit der römischen Herrschaft sogar gewisse Ausbau-ten erfuhr, diese waren aber freilich nur in einer Form, daß es der Zeit ein leichtes war die Spuren der Ausbauten auszulöschen oder zumindest unkenntlich zu machen . Eine frühzeitige Nutzung des Weges Col de la Forclaz/Col de Balme ist dennoch an Hand einiger Funde nachzuweisen .

Heute ist der Col de Balme zwar völlig verwaist, aber noch Mitte des 19.Jh. führte über ihn ein häufig begangener Saumweg . Sogar Goethe überquerte den Col de Balme im November 1779 und hinter lies einen eindrucksvollen Reisebericht . Ein kleines Gasthaus, was Goethe auf der Paßhöhe antraf, galt schon zu seiner Zeit als 'uralt' !

### **Col de la Forclaz (1526m) \*\*\***

### **Col des Montets (1461m) \*\*\***

Charmonix -> Chatelard  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

In der Kaiserzeit begannen die Römer einen alten keltischen Paßpfad, zu einen Saumweg auszubauen . Dieser war schon längere Zeit Teil einer Alpenquerverbindung aus dem Wallis, über Charmonix ins Tal der Isère. Unklar ist dabei ob der Saumweg über den Col de Balme und dann über den Col de la Forclaz führte, oder eventuell wie die moderne Straße erst über den Col de Montets und dann über den Col de la Forclaz . Als sicher kann aber gelten, das er das Tal des Trient ebenso mied, wie die moderne Autostraße .

Im Jahre 1853 fand man bei Larioz, unweit der Gemeinde Passy, einen Stein mit einer Inschrift, der auf Befehl des Kaisers die römische Grenzziehung in diesem Gebiet regelte . Der kleine Saumweg, an welchem dieser aufgestellt war, führt von Les Houches nach St.Gervais bzw. le Fayet und umgeht dabei das hier sehr enge Arvetal über den Col de la Forclaz de Prarion (1532m). In St.Gervais verzweigte sich der Weg in einen Weg zum Col du Bonhomme, einen der über das Tal des l'Arly ins Tal der Isère führte und einen der entlang der Arve nach Genf führt .

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

Diese Wege werden zwar alle nur teilweise befahrbar gewesen sein, aber dennoch besaßen sie, wohl seit alters her, eine gewichtige regionale Bedeutung . So entstand bei St.Gervais in der Römerzeit auch eine Mansio, die sich bald zu einer Siedlung weiter entwickelte . Die alte Bedeutung riß auch in späterer Zeit nie ganz ab, was auch für die moderne Autostraße gilt .

Die Straße über den Col de la Forclaz und den Col des Montets ist zwar eine wichtige Ost-West-Verbindung, wird aber dennoch fast ausschließlich nur von Touristen genutzt . Während das Wallis seine Straße zwischen 1953 und 1956 fast völlig neu trassiert hat und somit die ehemals enormen Steigungen beseitigt hat, wurden auf französischer Seite nur teilweise Modernisierungen vorgenommen . Eine weitere umfangreiche Modernisierung wurde 1975 beendet und bietet seither auch eine wintersichere Verbindung .

Interessant an dieser Zwei-Pässe-Straße ist die Tatsache, das unbedingt auch beide Pässe genutzt werden müssen, will man von Martigny nach Charmonix mit dem Auto fahren . Durch die schmale Schlucht des Trient führt keine Straße, sondern nur die Mont Blanc-Bahn . Hingegen führt die Straße über den Col de la Forclaz erst ins das obere Tal des Trient, und von da aus zum Col des Montets . Früher führte auch ein direkter Weg über das Col de Balme nach Charmonix, der heute noch häufig von Wanderern be-gangen wird .

### Die Mont Blanc-Bahn

Die am Fuße des Mont Blanc-Maissives liegende, sogenannte Mont Blanc-Bahn, verbindet seit 1908 das Rhonetal von Martigny, mit Charmonix am Montblanc . Um die zum Teil recht steile Streckenführung zu bewältigen, die einer der steilsten ganz Europas ist, wurde die Bahn als Zahnradbahn erbaut . Dabei kam teilweise auch eine sogenannte Mittelschiene ähnlich dem Sytem Fell zur Ausführung, um das bremsen auf den steilsten Abschnitten zu ermöglichen . Der Französische Staat höchstpersönlich beschloß 1894 den Bau dieser Bahn, fünf Jahre später begann man mit den Bauarbeiten .

Das eine Schmalspurbahn mit Meterspur gebaut werden sollte, war dabei von Anfang an klar, auch die Trassenführung war im groben gerade zu vorgegeben . Ursprünglich sollte der Col des Montets überquert werden, man entschloß sich kurz vor Baubeginn aber die gesamte Bahn zu elektrifizieren, was besonders bei der Paßstrecke über den Col des Montets zu einigen Umtrassierungen führte . Im Jahre 1904 wurde daher beschlossen das der Col des Montets untertunnelt werden sollte . Der Scheitelpunkt des 1882m langen Montetstunnel liegt auf einer Höhe von 1385,9m . Er liegt nicht direkt unter dem Paß sondern durchsticht den Mt.Aiguillotte . Der Tunnel wurde etwas breiter erbaut als notwendig, so blieb Platz für einen beleuchteten Fußgängersteig, parallel des Gleises, dieser wurde aber später zeitweise für den öffentlichen Verkehr gesperrt um ihn dann aber später für den PKW-Verkehr zu eröffnen . Nun können, insbesondere im Winter, wenn der Montet gesperrt ist, zumindest PKW, die kaum 2m breite Fahrbahn im Tunnel benutzen ... dies zumindest dann, wenn kein Zug den Tunnel auch benutzen will, denn für beide zusammen, ist kein Platz !

Insgesamt weißt die französische Seite der Mont Blanc-Bahn 5 Tunnelbauwerke mit einer Gesamtlänge von 2412m auf, die schweizer Seite bringt es gar auf 12 Tunnel und 11 Galerien mit einer Gesamtlänge von 1976m, bzw. 1015m . Nicht nur für die Touristen, die die Wintersportorte und Gletscher entlang der Bahn besuchten, hat und hatte die Bahn Bedeutung, sondern auch für die Wirtschaft . Mit ihrer Hilfe, und der kleineren unabhängiger Seitenbahnen, meist Standseilbahnen, wurden eine Reihe von Talsperren in den zahlreichen Seitentälern gebaut .

### Pas des Morgins (1369m) \*\*

Monthey -> Abondance

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2

Nachdem die alte Straße über den Pas de Morgins hin den Jahren 1948-1975 umfangreich ausgebaut wurde, ist diese nordwestlichste Paßstraße des Wallis, auch im Winter durchgängig

## ALPENPÄSSE - WALLISER ALPEN

befahrbar . Wenig westlich des Paßüberganges, in dem kleinen Ort Chàtel zweigt eine kleine Straße hin zum Col de Bassachaux (1783m) ab, die nach Morzine führt . Diese Straße ist zwar nur mäßig ausgebaut, dennoch aber von Autos passierbar . Beide Pässe haben von alters her eine nur rein lokale Bedeutung, da der Genfer See als Verkehrsweg viel geeigneter war .

\*\*\* \*\*

## OBER-SAVOYEN

### Am höchsten Berg Europas

In der einst keltischen Sapaudia wurden im Jahre 443 u.Z. vom römischen Feldherrn Aetius germanische Burgunder angesiedelt. In ihren vorherigen Siedlungsgebieten waren sie den Römern immer zu rebellisch, in dem Gebiet um den Genfer See paßten sie sich schnell an. Auch wenn sie die angestammte Bevölkerung dominierten, nahmen sie selbst schnell die römische Kultur und Sprache an. So kam es dann, das heute in den einst burgundischen Siedlungsgebieten in der Süd-West-Schweiz, dem Aostatal und den burgundischen Gebieten Frankreichs, eben Französisch, genauer Franko-Provenzalisch, gesprochen wird, und nicht Deutsch, wie in den 300 Jahre später von Alamannen besiedelten Gebieten. Nach kurzer Unabhängigkeit gerät Savoyen unter fränkischen Einfluß. In der Folge der Zersplitterung des Karolingischen Reiches erhält auch Burgund für gut 100 Jahre wieder die Unabhängigkeit, fällt aber auf Grund von Erbfolgeregeln alsbald an das Heilige Römische Reich Deutscher Nation und entwickelte sich dort alsbald zu einem wichtigen Kernland selbigen Reiches und verbleibt auch bei selbigen, bis dessen machtloser Rest Ende des 18. Jahrhunderts zusammenbricht.

Auf der Basis vielfältiger kaiserlicher Privilegien die einen einheimischen Fürstenhaus zum Schutz der besonders für die Stauer wichtigen burgundischen Pässe verliehen wurden, entwickelte sich der Paßstaat von Savoyen. Im Mittelalter bildete der Verkehr über den Kleinen St. Bernhard, sowie über den Großen St. Bernhard und den Mont Cenis, die Basis für die Entstehung des Paßstaates Savoyen. Im 11. Jh. von Humbert mit der Weißen Hand um diese drei Pässe gegründet, erhielt Savoyen 1361 den Status der Reichsunmittelbarkeit vom Kaiser, um für selbigen die Sicherheit der Pässe zu gewährleisten. Auf dieser Grundlage konnte sich Savoyen zu einen der wichtigsten Staaten der frühen Neuzeit entwickeln, dessen enormer Einfluß auch im Deutschen Reich, zum Beispiel bei den Türkenkriegen offenbar wurde. Denn kaisertreu blieb Savoyen bis zum Ende des Kaiserreiches, als die wahre Macht des Kaisers auf habsburgische Gebiete beschränkt war.

Im Zuge der italienischen Einigung trat 1860 dann Italien Savoyen an Frankreich ab, sehr zum Ärger der Eidgenossen, die seit längerem Anspruch auf dessen nördlichen Teil erhoben, den sie im 16. Jh. schon einmal für kurze Zeit besetzt hatten. Die Franzosen kamen den schweizerischen Ansprüchen zuvor, in dem sie bei einer Abstimmung, die Anzahl der Nichtwähler, die ebenso hoch war, wie die der Wähler, einfach als 'Ja'-Stimmen für den Anschluß an Frankreich werteten. Im 2. Weltkrieg versuchte Mussolini, nach dem deutschen Einmarsch in Frankreich auch einen Teil vom Kuchen abzubekommen. Sein Versuch militärisch über die Alpen nach Frankreich vorzudringen aber scheiterte, er war zu schwach und die Festungsanlagen waren einfach zu stark, zudem das Gelände nur schwer passierbar. Erst Hitlers Sieg über Frankreich, ermöglichte auch Italien, das Gebiet um Savoyen, wie auch in den Seealpen und an einigen weiteren strategischen Punkten zu besetzen, und de-facto für Italien zu annektieren. Abgeschnitten vom Hinterland, konnte sich die deutsche Wehrmacht wenige Jahre später in diesem Gebiet der Alpen, bis zum Mai '45 halten, dies trotz umfangreicher Angriffe der Alliierten und der hier starken Untergrundverbände. Erst die Generalkapitulation der deutschen Wehrmacht ließ auch hier die Kämpfe enden. Anders als in Südtirol, muß dann Italien mit Ende des 2. Weltkrieges, einige seiner Grenzgebiete an Frankreich abtreten. Mit einem Friedensvertrag 1947 kann so Frankreich militärstrategisch wichtige Positionen auf und sogar jenseits des Po/Rhone-Wasserscheide sich sichern.

Die Verkehrserschließung des Oberen Savoyen kann als recht gut bezeichnet werden. Es gibt zahlreiche Paßstraßen, die die meisten Täler auch untereinander miteinander verbinden. Aber auch Eisenbahnlinien und Autobahnen erschließen das Gebiet hinreichend.

# ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

## Col du Geant (3369m)

(Tunnel du Mont Blanc)

Chamonix -> Valle d'Aosta

Trassierung ; Bergpfad

Der Col du Geant selbst ist für den Alpenverkehr völlig ohne Bedeutung, gerade mal aus dem 15. und 16.Jh. ist bekannt das er von Bergbewohnern begangen wurde . Zu dieser Zeit wurde das Col du Geant auf Deutsch auch als 'Weißthor' bezeichnet . Erst im späten 18.Jh. erringt er eine tatsächliche Bedeutung, aber nicht für den Verkehr, sondern für den beginnenden Bergtourismus . Im Jahre 1774 erschließt Jean-Laurent Jordaney von der italienischen Seite aus den Col du Geant erstmals für den Bergtourismus . Es ist der Mont Blanc, für den der Col du Geant zu einer wichtigen Wegpassage wird . Bald wurden Bergausflüge auf den Col du Geant immer häufiger, auch Frauen nahmen bald schon an diesen Teil . Das brachte selbstverständlich mit, das der alte Naturpfad der bisher über den Col du Geant führte, ausgebaut wurde . Auf Karten aus der Mitte des 19.Jh. ist dann auch ein Weg über den Col de Geant eingetragen, der den standard eines relativ gut ausgebauten Weges entsprochen haben muß . Sogar ein bescheidener Saumverkehr soll sich zu dieser Zeit wieder entwickelt haben . Und auch heute noch wird dieser Weg recht rege von Bergwanderern genutzt, für den aber der nicht so gut zu Fuß ist, gibt es seit Jahrzehnten eine Seilschwebbahn, die von Palud aus für den Col du Geant und das umliegende Bergmassiv für den Tourismus erschlossen . Die Bedeutung des Col du Geant ist aber weiterhin eher gering . Hier Aufnahme hat der Col du Geant auch aber doch noch gefunden, wegen des später erbauten und ihn unterquerenden Mont Blanc-Tunnel .

### Der Weg zum Tunnel

Der Bau einer Kunststraße über den Col du Geant stand aber nie ernsthaft zur Debatte, dafür aber schon früh der eines Tunnels . Es war von Anbeginn an klar, das der Col du Geant faktisch keine Möglichkeiten für eine Straßentrassierung boten . Die Lage der vom Flachland zum Mont Blanc führenden Täler bot sich aber zu sehr, für eine internationale Verkehrsstrasse an und so entstanden schon relativ früh erste, wenn auch unausgereifte, Tunnelprojekte . Mit der Zeit wurden diese aber immer weiter ausgefeilt und nach vielen Jahrzehnten der Planung, wurde auch tatsächlich ein Tunnel erbaut . Erbaut wurde dieses 'Mont Blanc-Tunnel' genannte Bauwerk auf Initiative des Conte Lora Totino, dieser ließ bereits 1946 bei Entreveves einen Probestollen bohren.

Der Gedanke zu einer Untertunnelung des Mont Blanc an sich ist aber noch viel älter . Bereits Ende des 17.Jh. kam der Genfer Horace-Benedict de Saussure auf die Idee, einen Tunnel im Bereich des Mont Blanc Massives zu bauen, der den Handel einen neuen und direkteren, zu dem einen in voller Länge bequem befahrbaren Weg bieten sollte . Das Projekt war aber zu dieser Zeit natürlich noch nicht durchführbar und in der bald beginnenden napoleonischen Ära verstummte ohnehin jegliche diesbezügliche Diskussion . Napoleon war in der glücklichen Lage, sich seine Grenzen selbst nach Bedarf zurecht 'schneidern' zu können und somit auch die Lage seiner Alpenstraßen selbst zu bestimmen . Es sollte dann auch gute 50 Jahre dauern, bis 1836 durch Dr.Vagneur ein erstes neues Projekt zur Sprache gebracht wurde . Nun wurden die Projekte immer zahlreicher, und auch ausgefeilter . Von Joseph Alby und Laurent Martinet wurde 1844 ein 12.300m langer Tunnel vorgeschlagen, der einen Scheitelpunkt vom 1300m aufweisen sollte . Der sardische Deputierte Martinet hatte sich die Sache so gedacht, das nur 10 Mineure den Vortrieb übernehmen sollten, diese paar Leute sollten dann aber auch ganze 53 Jahre Zeit haben für ihr Werk .

Es ist interessant zu sehen, das schon die ersten Tunnelprojekte den später tatsächlich durchgeführten in der Trassierung sehr ähnelten . Bedingt wird es durch die Lage des Mont Blanc Massivs und der ihm umgebenden Täler, durch die das Südportal gerade zu von der Natur bei Entreves festgelegt wurde, allenfalls zur Höhenlage des Südportals waren Variationen möglich . Auch die Lage des Nordportals bot sich wenig westlich Charmonix gerade zu an, bot allerdings auch Diskussionsgrundlage es weiter nach Westen hin zu verlagern, bis hin nach Le Fayet . Was zwar eine günstigere Zugangstrasse ermöglicht hätte, aber den ohnehin nicht gerade kurzen Tunnel weiter verlängert hätte . Freilich dachte man noch weniger an einen Straßentunnel, als an einen



## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

Bahntunnel . So auch der sardischen Ing. Joseph Bonelli der 1858 den Bau eines 18.500m langen Tunnel mit einen Scheitelpunkt von 1040m vorschlug . Mit Tunnelportalen unter 1000m wurde dieses frühe Projekt nicht nur das niedrigste, sondern auch eines der längsten .

Im späten 19.Jh. wurde dann verstärkt, im Rahmen um den Bau einer Westalpentransversalen der Bau einer Eisenbahnstrecke erörtert, die aus dem Arvetal, in das Aostatal führen und dabei das Mont Blanc-Massiv unterqueren sollte . Da man sich zum Bau des Fréjustunnel und später des Simplontunnels entschied, wurde aus den Bahnplänen am Mont Blanc nichts . Die Tunnelpläne rissen auch weiterhin nicht ab, im ganzen entstanden um die 20 mehr oder weniger ausgereiften Projekte . Besonders zahlreich wurden diese kurz vor dem ersten Weltkrieges und nach dem Ende des zweiten . Die Tunneltrassierung lag mittlerweile im groben fest, das Südportal sollte bei etwas über 1300m liegen und der Scheitelpunkt noch ein wenig darüber . Erwartungsgemäß schwankte die Lage die Nordportals auch weiterhin und bis zum Baubeginn wurde daran noch so lange herum gefeilt, bis das kürzeste und höchst gelegene aller bisherigen Tunnelprojekte entstand . Längst war man von einen Bahntunnel abgekommen und wollte einen Straßentunnel, diese Änderung ermöglichte dann letztendlich auch, diese ökonomische Trassierung .

### Der Mont Blanc-Tunnel

Der 1964 eröffnete Tunnel, ist neben den jüngeren Fréjustunnel einer der wenigen Tunnel, die nicht einfach nur einen bereits schon lange Zeit häufig begangenen Paß unterqueren . Im Gegenteil, der mautpflichtige Straßentunnel unter quert das Mont Blanc-Massiv unweit des Mont Blanc, des mit 4807m höchsten Gipfels der Alpen und Europas . Seit seiner Eröffnung ist er zu einer der wichtigsten alpenquerenden Verkehrsadern geworden - in den 80er Jahren lag er mit 11% des alpenquerenden Transits, an 4.Stelle aller alpinen Transitrouten und dies, ohne das wie an den ersten Drei eine Bahnlinie zu den Werten beiträgt . Es war dann auch die Lage und die leicht befahrbaren Zugangsrampen, die den mautpflichtigen Mont Blanc-Tunnel zu den meist befahren der gesamten Alpen machten . Anfangs gab es von schweizer Seite Widerstände gegen den Mont Blanc-Tunnel, da diese eher den Ausbau der Route über den Großen St.Bernhard umfangreich ausbauen wollen . Aber der Mont Blanc-Tunnel, als östlichste aller damaligen Inner-EU-Verbindungen, war für die EU auch aus zollrechtlichen Gründen unabdingbar . Sicher war beim Bau auch der militärstrategische Gedanke sehr stark, denn alle weiter östlichen Nord-Südverbindungen verliefen über die neutralen Länder Schweiz und Österreich . Ein Gedanke der den Militärstrategen der NATO sicher nicht sehr gefiel und es kommt daher nicht auch von Ungefähr, das der Bau des Mont Blanc-Tunnel, mit dem Rückzug der Alliierten aus Österreich zusammenfällt .

Baubeginn des 11.600m langen zweispurigen Tunnels war das Jahr 1959 . Während das Nordportal auf einer Höhe von 1274m liegt, weist das Südportal eine Höhe von 1381m auf, also nur wenig unterhalb der Scheitelhöhe des Tunnels von 1397m . Mit dem Mont Blanc-Tunnel wurde erstmals die Grenze zum Großtunnelbau auch für den Straßenverkehr aufgestoßen, fast 90 Jahre nachdem erstmals Erfahrungen beim Großtunnelbau für Eisenbahnen machen konnte . Der wachsende Autoverkehr machte es nun notwendig, das in den nächsten Jahrzehnten gleich eine ganze Reihe von Straßen-Großtunnel entstanden .

Am 24.März 1999 gibt es im Mont Blanc-Tunnel einen schweren Verkehrsunfall der zu einer Brandkatastrophe führte, bei dem es 39 Tote gibt und der Tunnel schwere Schäden erhält und für mehrere Jahre gesperrt werden mußte . Erst im April 2002 konnte der Tunnel völlig modernisiert und mit neuen Sicherheitssystem, wieder eröffnet werden . Eine Folge diesen Unfalls, der sich nur wenige Monate später am Tauerntunnel wiederholt, bringt am Mont Blanc die Diskussion wieder in Gang, eine zweite Tunnelröhre zu errichten . Der Ausbauzustand auf beiden Seiten des Tunnels, der einem Autobahnstandard entspricht, und seine enorme Bedeutung für den internationalen Verkehr, machen den Bau einer zweiten Tunnel-röhre ohnehin durchaus wünschenswert . Auch von Seiten der Politiker, gerade Italiens wird ein solches Ansinnen unterstützt . Der Widerstand gegen jeglichen Verkehrsbau in den Alpen, und sei es auch nur eine Erweiterung eines bestehenden, wächst aber auch hier und ist eine gute Basis für die Eigner des Tunnels, die auch so genug daran verdienen und mit einer 2.Röhre kaum mehr verdienen würden .

# ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

## Col de la Colombiere (1612m)

Cluses -> St.Jean de Sixt

Trassierung ;

Das Gebirgsgebiet der ehemaligen savoyischen Kernlande ist überaus gut mit Übergängen und auch mit Paßstraßen versehen . Alle wichtigen Täler, auch die Nebentäler, haben untereinander eine Straßenverbindung . Nur wenige Täler in diesem dichtbesiedelten Gebiet erweisen sich als Sackgassen . Unter den wichtigsten und interessantesten wären da zu nennen der Col de la Colombiere der die Verbindung des Ortes St.Jean de Sixt mit dem Arvetal bei Cluses herstellt bzw. der Col des Aravis (1498m) der den selben Ort mit Flumet im Arlytal herstellt . Die Straßen sind allesamt recht kurvenreich, aber ausreichend ausgebaut . Das trifft auch auf die meisten anderen Paßstraßen der Region zu, die nur kurz genannt werden sollen, wie der Col de l'Epine, der Col des Esserieux (755m), der Col de la Foclaz (1150m) und der Col de la Croix Fry (1467m) . Nur der Col du Collet (1390m) erweißt sich weniger Kilometer hinter dem Scheitelpunkt der Paßhöhe als Sackgasse . In der Aufzählung sollte auch der Col de Megève (1113m) nicht fehlen . Er ist ein mehr ein Sattel, zwischen den Tälern von Arve und Arly und mit der Fernverkehrsstraße N212 versehen, über den auch die Route des Grandes Alpes führt .

Auch nördlich des Arvetales sind Übergänge, samt ihnen überquerender Straßen, nicht gerade selten . Zumeist sind diese aber deutlich unter 1500m und wirken daher hier eher mittelgebirgisch . Aus den Rahmen fällt dabei vor allem der Col du Ranfolly (1650m), aber auch das nördliche Ende der Route des Grandes Alpes, der nördlich Cluses gleich zweimal einen Übergang queren muß . Einmal bei Chatillon und nur wenig später bei les Gets (1163m) .

## Col du Bonhomme (2329m)

St.Gervais -> Bourg-St.Maurice

Trassierung ; Wanderweg

Nach Ansicht des Historikers D.van Berchem hat der römische Statthalter der Provinzen Alpes Poeninae und Alpes Graiae, die zusammen verwaltet wurden, für den Weg zwischen seinen Residenzen in Martigny und Axima, den Col du Bonhomme verwendet . Dieser hat aber zu dieser Zeit sicher nur einen bescheidenen Naturpfad besessen, der nur abschnittsweise ausgebaut war . Aber dessen Nutzung dürfte für einen römischen Staatsbeamten und seinen sicher recht umfangreichen Gefolge, wohl etwas zuviel alpinistisches Geschick verlangen . Auch wenn der Col du Bonhomme sicher einer der günstigsten Varianten wäre, nutzte der römische Statthalter wahrscheinlich eher andere Übergänge, wie den Großen und Kleinen St.Bernhard . Eine römische Nutzung des Col du Bonhomme ist allerdings belegt, da man am Paß tatsächlich römisch-kaiserliche Münzen fand . Diese wurden wohl hauptsächlich von einheimischen Paßgängern hier hinterlassen, nicht ganz auszuschließen ist aber, wenn schon nicht der Statthalter persönlich, so doch dessen Boten den Weg über den Col du Bonhomme zu schätzen wußten .

Wohl ab dem späten Mittelalter wurde der alte Weg über den Col du Bonhomme mehrfach ausgebaut, so das er in der Neuzeit den Charakter eines guten Saumweges aufwies . Noch bis weit in das 19.Jh. hinein wurde er von Säumern rege genutzt . Bildete er doch für Genf einen direkten Weg hin zum Kleinen St.Bernhard und damit zum Aostatal . Außerdem konnte man auf ihm kostengünstig die teuren Mautstellen auf den wichtigeren Hauptwegen und -straßen umgehen . Nicht zu letzt war er natürlich von der Keltenzeit an, bis in die Moderne hinein, wichtig für die einheimische Bevölkerung, die sich mit seiner Hilfe aufwendige Umwege ersparen konnten, um zu Märkten oder Verwandten auf der anderen Seite des Col du Bonhomme zu gelangen . Mit dem Bau der Talstraßen im Tal der Isère und Arve, begann aber der Col du Bonhomme zu veröden, interessant war er nur noch für das französische Militär, da er sich im strategischen wichtigen Grenzhinterland befand .

Als Ergänzung zur Iseran-Straße und im Rahmen des Baus der 'Route des Grands Alpes' sollte auch eine Straße über den Col du Bonhomme erbaut werden, sie hätte das obere Isèretal besser an Genf angebunden und würde damit nicht nur eine Lücke schließen, sondern auch eine herrliche Landschaft erschließen . Zu einen Baubeginn soll es zwar noch 1935 gekommen sein, aber

## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

diese vorbereitenden Bauarbeiten wurden bedauerlicherweise nicht weiter fortgesetzt . Letztendlich wohl mutmaßlich, weil es die einstigen militär-strategischen Gründe, die einst diesen Gedanken förderten, nach dem 2.Weltkrieg nicht mehr gab .

Nur wenige Kilometer westlich des Col du Bonhomme befindet sich der Col des Fours (2711m) über den man auf direkteren Wege Beaufort erreichen konnte . Dieser stand zwar immer im Schatten seines größeren Bruders, aber konnte doch auch von ihm profitieren . Mit dessen Abstieg, stieg auch der Col des Fours in Bedeutungslosigkeit ab .

### **Cormet de Roselend (1968m) \*\***

Beaufort -> Bourg-St.Maurice

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Der Cormet de Roselend ist ein Paß, der immer nur eine eher regionale, ja eigentlich nur lokale Bedeutung aufwies . Bis man Ende des 19.Jh. eine einfache Kunststraße über ihn zu bauen begann, stand er dann auch immer im Schatten des Col du Bonhomme . Aber es dauerte bis zu den 60er Jahren des 20.Jh. bis die Fortsetzung über den Roselend nach Osten auch weitergebaut wurde und seit den 70er Jahren auch genutzt werden kann . Und es war dann auch eher ein Zufall, das diese Straße so gebaut wurde . Ursprünglich sollte die Route des Grandes Alpes eine direkte Verbindung zwischen den Orten Bourg-St.Maurice und St.Gervais erhalten, die über den Col du Bonhomme führen sollte . Diese wurde aber niemals gebaut, der Cormet de Roselend ist zwar nicht Teil der offiziellen Route des Grandes Alpes, aber dennoch eine interessante und ein wenig die Strecke abkürzende Alternative .

Bis 1955 war auch mit der Fertigstellung der Straße über den Col de Saisies (1633m) eine interessante Abkürzung von Beaufort nach Norden hergestellt. die den Cormet de Roselend als Alternative zur offiziellen Route des Grandes Alpes deutlich aufwertete .

### **Col de la Seigne (2516m)**

Val Veni -> Bourg-St.Maurice

Trassierung ; Wanderweg

Nördlich des Kleinen St.Bernhard befindet sich ein weiterer einst nicht unbedeutender Übergang . Es ist dies der Col de la Seigne (2516m) der das Val Veni mit Bourg-St.Maurice verbindet . Zusammen mit dem Col du Grand Ferret bestand eine überaus direkte Verbindung zwischen Martigny im Wallis und dem Isèretal .

Wie in Karten des 19.Jh. vermerkt, führt noch Mitte des 19.Jh. ein zumindest regional viel begangener Saumweg über den Col de la Seigne . Dieser Saumweg führte im Westen direkt auf den zu dieser Zeit ebenfalls noch häufig begangenen Saumweg des Col du Bonhomme . Als dieser dann am Ende des 19.Jh. begann zu veröden, verödete auch der Saumweg über den Col de la Seigne .

### **Kleiner St.Bernhard (2188m) \*\*\***

Valle d'Aosta -> Bourg-St.Maurice

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Auch der Kleine St.Bernhard gehört zu den schon frühzeitig begangenen Pässen, so findet sich nur wenig östlich der Paßhöhe, auf der heutigen Grenzlinie, ein vorrömischer Steinkreis, ein wohl keltisches, möglicherweise sogar vorkeltisches, und damit noch älteres Paßheiligtum . Dieser 72m große Steinkreis wird von 63, etwa einen Kubikmeter großen, unbehauenen Steinen gebildet . In deren Mitte fand man auch Werkzeuge und Münzen der Kelten und Römer . Begangen wurde der Kleine St. Bernhard in der Eisenzeit, als sich hier die keltischen Völker der Salasser und Ceutronen breit machten, wohl auch von etruskischen Fernhandelskaufleuten, wie es Funde von etruskischen Waren westlich des Paßes zu belegen scheinen .

## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

Besonders bei englischen Historikern ist die Theorie beliebt, das Hannibal und seine Elefanten im Jahre 218 v.u.Z nicht den Mont Cenis oder Montgenèvre nutzte, sondern den Kleinen St.Bernhard. Aber wohl nur verräterische Führer hätten Hannibal über den mörderischen Westanstieg des Kleinen St.Bernhard geführt . Im übrigen sieht man von der Paßhöhe nicht die Poebene, wie es bei Polybios beschrieben wurde .

### Die Römerstraße

In keltischer Zeit war der Übergang im Besitz der Salasser, einem keltischen Volk . Diese verdingten sich schon früh beim Saumverkehr und wußten ihre Einnahmequelle lange Zeit auch gegen die Römer zu beschützen . Schon Caesar hatte mehrfach vergeblich versucht, Übergang und angrenzende Täler unter seine Kontrolle zu bringen . Dies gelang aber erst in Augustinischer Zeit . Es war einer der ersten Aktionen Kaiser Augustus, nachdem er im Jahre 27 v.Chr. Umfangreiche Vollmachten vom Senat in Rom erhielt, den Kleinen St.Bernhard gewaltsam für Rom zu öffnen . Zuvor konnte der Kleine St.Bernhard von den Römern nur mit Absprache und unter Zahlung erheblicher Tribute an die Paßvölker, oder unter Gewalteinsatz benutzt werden.

In wieweit Caesar persönlich den Kleinen St.Bernhard überschritt ist umstritten, die erste gesicherte Überquerung entstammt erst dem Jahre 43 v.u.Z. . Damals war es den republikanisch gesinnten Senatoren Roms unter Führung Ciceros gelungen, die 'Caesarianer' unter Antonius zu schlagen und zu vertreiben . Diese zogen sich nach Gallien zurück, den Montgenèvre und den Cal de Larche hielten sie dabei besetzt . Ein republikanisches Heer, unter Führung des Generals Decimus Brutus, welches die Caesarianer verfolgen und zerschlagen sollte, mußte daher den Kleinen St.Bernhard nutzen . Einer Notiz Strabos nach, sollen die Salasser von Brutus für den Durchzug eines jeden Mannes seines Heeres eine Drachme Wegzoll erhoben haben . Seine Streitmacht bestand aus zehn Legionen, was in etwa 40.000 Mann ausmacht . Dies war zwar ein nur eher kleiner Bestandteil der insgesamt 4 Millionen Denar die Brutus aus eigenen Mitteln zur Finanzierung des Heerzuges zugeschossen hatte und wohl immer noch preiswerter als eine gewaltsame Öffnung des Paßweges, aber so konnte es natürlich nicht bleiben . Auch der Weg über den Kleinen St.Bernhard mußte für römische Heere geöffnet und gesichert werden .

Der Widerstand der Einheimischen war verständlicherweise stark, er wurde aber gebrochen und es sollen anschließend 36.000 Einheimische in die Sklaverei deportiert werden . Danach wurden die so wichtigen Kastelle wie das von Aosta gegründet, die mit Veteranen besiedelt wurden und von wo aus der Paßverkehr des Kleinen, wie auch Großen St.Bernhard bestens kontrolliert werden konnte . Etwa ab dem Jahre 25 v.u.Z. war dann jeglicher Widerstand am Kleinen St.Bernhard gebrochen und der Paßweg unter römischer Kontrolle . Aber nicht nur militär-strategische Interessen standen hinter der Eroberung des Paßweges, sondern auch handfeste wirtschaftliche . Die Familie Sallustii, die zum Umkreis des Augustus gehörte, besaß zahlreiche Erzminen im Aostatal und nach der Eroberung des Tarantaise, auch dort . Zwar wurde die einheimische Bevölkerung in den Anfangsjahren recht hart behandelt, aber die späteren Jahre zeigte sich die übliche römische Liberalität, innerhalb von ein, zwei Generationen paßten sich die 'Geknechteten' an und stiegen zu gleichberechtigten Römern auf . Handel und Handwerk blühten offensichtlich schnell auf und allseits begann sich ein gewisser Wohlstand auszubreiten . Ein entsprechender Ausbau des alten Paßweges war dann auch nur folgerichtig und erfolgte schnell .

Nach der Eroberung des Kleinen St.Bernhard und der umliegenden Talschaften zog der Frieden in die Region . Für gut 500 Jahre waren die größten Bedrohungen für den Paßverkehr, umherziehende Räuber, selbst in den Bürgerkriegswirren die es immer mal wieder gab, kam es nur zu einer Besetzung der strategisch wichtigen Positionen, aber zu keinen Kämpfen am Paß selbst . Größere Gefahren für den Paßverkehr bot da schon die Natur . So riß im Jahre 163 eine Überflutung einiger Gebirgsbäche im Raum von St.Maurice die Paßstraße hinweg . Gerade dieses Gebiet bot ohnehin zahlreiche Gefahren-stellen, so wurde im 13.Jahrhundert eine Überflutung eines kleinen Sees, welcher die Isère unterhalb des kleinen Dorfes Seez bildet, der dortigen Paßstraße und einem Meilenstein zum Verhängnis. Es handelte sich dabei noch um die alte römische Trasse und auch der Ortsname 'Seez' erinnert an eine einstige römische Straßenstation, stammt er doch von 'ad sextum lapidem' ab !

## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

Der Kleine St. Bernhard stand trotz seiner Lage und seines guten Ausbaustandes hinter anderen Pässen zurück, der Montgenèvre und der Col de Larche, später auch der Große St. Bernhard wurden deutlich und nachweisbar reger genutzt, als der Kleine St. Bernhard. Als Handelsroute hatte er besonders Bedeutung für den Handel regionaler Produkte, wie Erz und Käse, nach Italien. Der 'caseus Vatusicus', ein hiesiger Alpenkäse, ist nach Plinius, wie auch dem Arzt Galen, einer der besten Alpenkäse. Kaiser Antoninus Pius soll davon soviel gegessen haben, das er daran starb.

Unter den Römern führte der Paß noch den alten keltischen Namen 'Alpes Graia' - dieser Name betraf aber wie seiner Zeit üblich, nicht nur die Alpen, sondern auch die umliegenden Berge und bezeichnet heute, auch die weit herum liegenden südlicheren Gebirgszüge als 'Alpi Graie'. Später wurde er, nach der Säule auf der Paßhöhe, zuweilen auch als 'Columna Jovis' bezeichnet. Seit dem späten Mittelalter nannte man ihn dann im Gegensatz zum gegenüberliegenden Großen St. Bernhard, den 'Kleinen St. Bernhard'.

### Die Spuren der Römer

Neben den vorrömischen Heiligtümern fand man Fundamente und Reste von Gebäuden aus römischer Zeit. Eines dieser Bauwerke, und zwar das westlich des Paßüberganges war sicherlich ebenfalls ein Heiligtum, sicherlich ein Jupitertempel wie andern Orts auch. Im Auftrag des christlichen Fanatikers und Kaisers Theodosius zerstörten im Jahre 394 römische Soldaten den alten Tempel. Ein zweites mal erlag es im 2. Weltkrieg weiteren Zerstörungen, nachdem kurz zuvor dessen Grundmauern freigelegt wurde. Eine 7m hohe Marmorsäule, war einst Bestandteil des Porticus. Sie wurde zur Römerzeit dem Jupiter geweiht und diente nebenher auch als Meilenstein. Das ganze Mittelalter hindurch zeigte er den Reisenden den Weg und gab auch dem mittelalterlichen Hospiz seinen Namen - 'hospitale columpne Jovis'. Nachdem sie aber später umstürzte, wurde sie 1836 wieder aufgestellt und trägt heute eine Statue des Heiligen Bernhard. Einst soll es auch eine zweite Säule gegeben haben, mit einem korinthischen Kapitell, von der aber nichts geblieben ist. In den 20er Jahren fand man unweit der Säule eine Silberbüste des Jupiters, außerdem fand man ein bronzenes Motiv-Täfelchen, wie man es auch auf anderen Paßhöhen fand. Reichlich waren auch die Münzfunde - über 45 Münzen fand man, deren älteste ein Denar aus dem Jahre 43 vor Christus, der jüngste eine Münze des Theodosius aus dem Jahre 379. Auf Grund der gestempelten Ziegelsteine läßt sich das Paßheiligtum gut in den Anfang der Kaiserzeit datieren, aber möglicherweise hatte es einen Ursprung schon in einen keltischen Bauwerk. Für dessen Möglichkeit spricht der oben angesprochene Steinkreis, der erst durch ein Tempelbauwerk, seine Vollständigkeit erhält.

Östlich des Paßüberganges befand sich vermutlich ein Rasthaus, eine sogenannte Mansio. Die hier gefundenen Grundmauern eines Gebäudes mit seinen vielen Nebengelassen lassen zumindest darauf schließen. Ganze 25 \* 67,5 Meter maß dieser Gebäudekomplex, dessen 67,5m lange Straßenfront die bei weiten bescheideneren Rastbauten auf anderen römischen Pässen, wie den Großen St. Bernhard, in den Schatten stellten. Dazwischen befand sich wohl das eher kleine Gebäude eines Straßenpostens, dessen Deutung allerdings umstritten sind. Der Historiker P. Barocelli ist der Ansicht das es sich dabei um einen Militärposten aus der Zeit des französisch-piemontesischen Krieg, also des 18. Jh. handelt, andere halten es für deutlich älter und verlegen den Ursprung bis ins hohe Mittelalter. Weniger erfolgreich waren die Ausgrabungen in Hinsicht auf vermutete mittelalterliche Bauwerke. Weder fand man die Reste einer Kapelle die hier im 10. Jh. existiert haben soll, noch andere Baulichkeiten. Das mittelalterliche Hospiz selbst, welches wohl im 11. Jh. entstand, befindet sich 1200m weiter südwestlich der Grenze. Auch dieses Bauwerk kann möglicherweise einen römischen Ursprung haben, aber die zahlreichen mittelalterlichen und neuzeitlichen Umbauten haben wohl sämtliche Spuren zerstört.

Schon Caesars Truppen sollen bei einem ihrer ersten Versuch den Kleinen St. Bernhard in Besitz zu nehmen, im Jahre 57 v.u.Z., den alten keltischen Saumweg ausgebaut haben. Jahrzehnte später, wurde unter Kaiser Augustus der Talweg und wohl auch der Paßweg der Saumweg zu einer befahrbaren Straße ausgebaut und die den Status einer Reichsstraße erhielt. Strabo kennt spätestens im Jahre 18 u.Z. den 'Alpes Graias' als Fahrstraße. Von Meilensteinen her und aus Straßenkarten heraus, ist der Verlauf der Straße recht gut bekannt. Von Augusta Pretoria (Aosta)

## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

wurde nach knapp 37km Arebridium (Arvier) erreicht, nach weiteren knapp 24km Ariolica (la Thuile), um nach neun Kilometern die Paßhöhe zu erreichen . Den Abstieg gibt die Tabula, die römische Straßenkarte, mit 18km bis Bergintrum (Bourg-St.Maurice) an, hier zeigt sich deutlich, um wie vieles geradliniger eine römische Straßentrasse war, als eine moderne, denn die moderne Kunststraße benötigt gerade hier, mit ihren zahlreichen Kehren gute 30km . Nach weiteren 28 Kilometern ist das antike Darantasia (Moutiers) erreicht, womit die gesamte Länge der Römerstraße rund 116km beträgt, insgesamt kommt auch die moderne Autostraße mit 113 auf nicht mehr . Da aber die römische Straße insgesamt geradliniger trassiert wurde, sollte sie aber um gut 20 bis 30 km kürzer sein, als die moderne . Der Fehler scheint bei der Talstraße zu suchen sein, entweder handelt es sich hier um einen Meßfehler oder die Trasse der Römerstraße verlief deutlich anders als bisher angenommen bzw. unterlag zwischenzeitlichen Änderungen . Wahrscheinlich ist aber ersteres, ähnliche Meßfehler tauchen in den damaligen Straßenkarten öfter auf und sind angesichts des damaligen technischen standards auch verständlich . Bedauerlicherweise geben auf der Ostseite des Paßes auch keine Meilensteine über die genaue Länge der Straße Auskunft . Der in Sarre gefundene Stein ist auch nicht hilfreich, da er nur fragmentarisch ist . Reste dieser Römerstraße sind noch heute an den Hängen unterhalb des Paßes zu sehen, aber nicht nur dort, sondern auch vieler andern Orten .

Da die Natur das Trace für eine Straße regelrecht zuschrieb, die Römer ohnehin einen guten Blick für die idealste Trassierung besaßen, entstand eine Trasse die nicht nur die Römerzeit hindurch Bestand hatten, sondern auch das gesamte Mittelalter und die Neuzeit hindurch . Gewisse Veränderungen an der Ost-trasse der römerzeitlichen Straße entstanden dann bereits mit dem Bau der modernen Kunststraße, aber die gewaltigsten Veränderungen traten mit dem Bau der Schnellstraße zum Tunnel unter dem Mont Blanc Massiv und der Bahnlinie Aosta - St.Didier (Fertigstellung 1929) ein .

### Der Verlauf der 'Via Alpes Graias'

Anfangsort der Paßstraße ist Aosta, genauer gesagt die Porta Decumana . Von dort verläuft die alte Römerstraße durch das Tal der Dora Baltea, gesäumt von Nekropolen erreicht sie, heute mehrfach durch die Bahnlinie unterbrochen, aber dennoch im Gelände erkenntlich, Sarre . Die noch heute das Dorf St.Pierre durchziehende Straße, ist zwar als solches nicht mehr als römisch erkenntlich, aber dennoch identisch mit dieser . Wie die moderne Straße kreuzte auch die antike bei Villeneuve den Fluß, möglicherweise an der selben Stelle wie die heutige Straße . Anschliessend an Villeneuve erreichte die Römerstraße eine Passage, die ihre Erbauer zu zahlreichen Kunstbauten zwangen . Die sicher einst am Ausgang der Dora di Rhemes und Savara existierenden Brücken haben zwar die zahlreichen Hochwasserfluten längst restlos zerstört, aber in den folgenden, besser geschützten Abschnitten, haben sich zahlreiche Reste der einstigen Römerstraße bis in die heutige Zeit hinein überaus gut bewahrt .

Zwischen den Ortschaften Runaz und Derby hat sich die Dora Baltea eine tiefe Schlucht in den Fels geschnitten . Das Tal war hier so eng, das die Straße nur am Hang entlang führen konnte, die Römer bewältigten dabei dies Problem in dem sie ihre Straße weit oben anlegten . Sie brauchten für diesen Abschnitt damit keine Tunnel, mußten aber zahlreiche Brücken bauen und auch mit einer starken Steigung zu Recht kommen . Interessant sind aber vor allem die kühnen Brücken- und Bogenkonstruktionen die der Stützung der Straße dienten, um diese nicht allzu umfangreich werden zu lassen, höhnte man oberhalb der Straße auf etliche Meter die Felswand aus, so das die Straße zu einen großen Teil unter einem Felsdach verläuft . Die neuzeitliche Straße, die mittlerweile selbst ersetzt ist, umfährt dagegen die Engstelle auf gleichbleibender und niederer Höhe, benötigt dazu aber auch einen kleinen Tunnel . Im gesamten Abschnitt zwischen Villeneuve und Eculivaz benötigte die moderne Straße 4 Tunnel-Galerien, die Eisenbahn sogar 8 Tunnel . Bei der modernen Autobahn die zum Mont Blanc-Tunnel führt kam man derart nicht mehr zu recht, sie quert die Engstelle daher mit größeren Tunnelbauwerken und ist dabei zum Teil mehr unter-, als oberirdisch . Und gerade beim Bau dieser modernen Straßenabschnitte zerstörte man erhebliche Teile der alten und so eindrucksvollen Römerstraße . Das man dabei auch eines der hervorragendsten Denkmäler der römischen Straßenbaukunst zerstörte, scheint niemanden gestört zu haben . Demgegenüber sind die Schäden die eine auf die Römerstraße aufgesetzte Gefechtsstellung aus dem 2.Weltkrieg anrichtete, noch eher gering . Leider sind durch den

## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

modernen Straßenbauten die Reste der römischen Straße nur noch über Klettereien zu erreichen .

Im Umfeld von Ponte d'Ecuvivaz überschritt die Römerstraße wieder den Fluß und verlief wieder auf dessen Nordseite, auch die moderne Straße macht diesen Wechsel, wenn auch wohl an etwas anderer Stelle, mit . Bis Pre-St.Didier, zumindest bis Morgex blieb die Römerstraße auf dieser Seite . Einige Historiker, wie Gerold Walser in seinen Werk 'Via per Alpes Graias' hält aber einen Trassenverlauf auf der südlichen Talseite ebenfalls für möglich . Sicher ist aber, das im Mittelalter die Straße auf der Nordseite verlief, wofür zahlreiche mittelalterliche Bauten, darunter auch ein Hospiz, den Beleg liefern . Bei Morgex versperren wieder steile Felswände den Weg, eine Passage dieser ist nur auf der nördlichen Uferseite möglich . Es sei denn, man nimmt einen Abkürzungsweg über den Colle San Carlo (1971m) .

Solche Umwege waren bei den Römern nicht ungewöhnlich um schwer passierbare oder gefährliche Straßenabschnitte zu umgehen . Auch heute führt hier eine Straße entlang und es spricht einiges dafür, das auch die Römer hier einen Fußweg nutzten . Möglicherweise aber führte auch die Fahrstraße über den Colle San Carlo, dafür scheint zu sprechen, das bisher zwischen Morgex und la Thuile bisher keine eindeutigen römischen Strassenreste gefunden werden konnten . In der beginnenden Neuzeit galt der Weg über den San Carlo als beliebter Invasionspfad der Franzosen. Damals soll er den Beinamen 'La route des Canons' - in etwa 'Straße der Kanonen' - erhalten haben . Nicht ganz auszuschließen ist, das hier die Reste eines römischen Fahrweges, eine neuzeitliche Nutzung durch das Militär mit seinen schweren Kanonen, doch erheblich entgegen kam. Ab la Thuile tauchen dann auch wieder Spuren der Römerzeit auf, so ein Grab und möglicherweise in der Brücke von Pont Serrand . Die moderne Straße von la Thuile bis zur Paßhöhe kennzeichnet sich hier durch eine Reihe Spitzkehren, zwischen diesen sind noch heute Abkürzungsstrecken erkennbar, die man durchaus als Reste der römischen Trasse bezeichnen kann .

In den Jahren 1909-1934 wurde der flache, gut 2,5km lange, Sattel ausführlich archäologisch untersucht . Dabei konnte auch die Trasse der Römerstraße festgestellt werden, die sich parallel zur modernen Kunststraße befand . Allerdings wurden diese Spuren in den nächsten Jahren gründlich zerstört . Erst bauten die Italiener hier 1936 ihre Stellungen und Bunker umfangreich aus, später 'wüteten' hier die Franzosen . Diese konnten 1947 die Grenzlinie am Kleinen St.Bernhard von der Paßhöhe weg an den Rand des Sattels verschieben und drehten ihrerseits die alten italienischen Stellungen um .

Die Südrampe der 'Via Alpes Grajas' wurde ebenfalls genauestens untersucht, hier in den Jahren nach dem 2.Weltkrieg durch Pere M.Hudry . Von der Paßhöhe bis zur Anlage der ersten Doppelkehre der modernen Kunststraße liegt die römische Trasse und der modernen, danach zweigt sie aber westlich von dieser ab . Die moderne Straße verläuft auf der südlichen Talseite in Hanglage, wechselt bald sogar das Tal, bevor es endgültig mit einer aufwendigen Kehreanlage ins Tal der Isère hinabsteigt . Die Römerstraße hingegen wechselte auf einer kleinen, noch gut erhaltenen Brücke über den Reclus die Talseite und führte auf dessen Nordseite zu Tale . Noch bis vor kurzem war die Römerstraße, die ja bis zum Bau der Kunststraße im Jahre 1870 Verwendung fand, gut im Gelände zu erkennen . Dann aber wurde 1985 eine elektrische Fernleitung gebaut, und die Arbeiter zerstörten mit ihren schweren Bau- und Raupenfahr-zeugen die Trassenreste, so das der Weg nicht mal mehr für den Viehtrieb genutzt werden kann . Auch zahlreiche weg begleitende Bauwerke, bzw. ihre Überreste wurden zerstört . So ein Rest einer Meilensäule aus Tuffstein bei der Kapellenruine ca.1km unterhalb der antiken Reclus-Brücke, der noch um 1880 zu sehen war . Zerstört wurde von den modernen Leitungsbauern auch der Übergang über einen weiteren Gebirgsbach, dem Ruisseau d la Commune . Weitere 1600m talabwärts erinnert noch der Name eines, heute verfallenen, Gehöftes 'la Colonne' an eine Meilensäule, die hier einst gestanden hat . Das ganze Mittelalter diente sie dem Reisenden als Wegmarke, bis erst der Säulenschaft, später dessen quadratische Basis, verschwand . Kurz nach la Colonne fällt die Römerstraße steil abwärts, auch heute ist diese Passage für den Wanderer nicht ohne Gefahr . Oberhalb der Foret Domaniale du Reclus, erreicht es das heutige Gebirgssträßchen nach Pre du Gal und schlängelt sich in der Folge mit zahlreichen Kurven zwischen den Dörfern Les Chavonnes und St.Germain hindurch, um anschließend über einen Steilhang zum Reclus hinabzusteigen .

In der Umgebung von Seez hatten zahlreiche Hochwasserfluten, Lawinen und Erdbeben das

## ALPENPÄSSE - OBER-SAVOYEN

Gelände dermaßen stark umgeformt, das sich römische Trassenreste nicht mehr finden lassen . Selbst der einstige Standort der Meilenstation 'sextus lapis', die dem Dorfe seinen Namen gab, ist nicht mehr aufzufinden . Wahrscheinlich führt die Römerstraße oberhalb des heutigen Seez entlang und vereinigte sich am Eingang des Versoyentales, mit der Weg vom Col du Bonhomme . Der weitere Verlauf der Römerstraße im Tal der Isère ist in vielen identisch oder zumindest ähnlich, mit dem der modernen Straße, die beide auf der nördlichen Talseite verlaufen . Als diese 1880 ausgebaut wurde, kam an vielen Stellen der Unterbau der Römerstraße zum Vorschein, der im Mittelalter vom damaligen Saumweg mitbenutzt wurde .

### Die nachrömische Bedeutung

Bereits Ende des vierten nachchristlichen Jahrhundert scheint der Verkehr über den Kleinen St.Bernhard, ähnlich wie auch über andere Alpenpässe, einen starken Rückgang erfahren zu haben . Besonders deutlich zeigt sich dies am Rückgang der Münzfunde, dieses hat zwar auch andere Ursachen, wie dem Bedeutungsverlust des Geldes, aber ist sicher auch ein Spiegelbild der Verkehrsbedeutung . Möglich das Alamannen, die in der Spätantike die Schweiz überrollten, einen Vorstoß über den Kleinen St.Bernhard unternahmen, nennenswerte Folgen hatte dies aber nicht . Genutzt wurde die Römerstraße freilich noch, wenn auch anfangs wohl nur regional, bildete er doch ab dem 7./8. die Voraussetzung, daß das Aostatal dem französischen Sprachgebiet zugehörig ist, und nicht dem italienischen . Den gerade über den Kleinen St.Bernhard drangen zu dieser Zeit fränkisch-burgundische Adlige mit ihren Kriegern und besetzten das Aostatal für das sich stetig ausbreitende Frankreich . Das Aostatal wurde somit zur Haupt-plattform, der fränkischen Einflußnahme und Ausdehnung, auf das noch langobardische Oberitalien .

Im Mittelalter gewinnt der Kleine St.Bernhard auch wieder an Bedeutung für den Handelsverkehr, was sich besonders im hohen Mittelalter bemerkbar macht . Das die deutschen Kaiser ihn genutzt haben ist nicht gesichert, wenn auch nicht ganz ausgeschlossen - Für immerhin vier Kaiserzüge von oder nach Rom, kommt zumindest der Kleine St.Bernhard in Erwägung . Bedeutung in den strategischen Überlegungen der Kaiser hatte der Paß aber sicherlich, denn die Staufer fördern die aufstrebende savoyische Herrschaft, die sich schon früh auch auf den Kleinen St.Bernhard ausdehnte, sicher nicht ohne Grund . Auch die deutschen Kaiser nutzten ihn 4mal auf ihren Romzügen . Aus dieser Zeit stammt dann auch ein Hospiz, sowie einige andere Bauwerke auf der Paßhöhe . Eine Kapelle legte man unweit des prähistorischen Stein-kreises an, sicherlich wollte man von deren alten Ausstrahlung profitieren .

Unter savoyischen Schutz und Förderung nimmt ab dem 13.Jh. der Fernhandel über den Kleinen St.Bernhard deutlich zu, und er erlebt eine neuerliche Blüte . Noch wird die Römerstraße zu einen Großteil genutzt, einen eigenen mittelalterlichen Saumweg gibt es nicht . Befahrbar ist sie sicher nicht mehr, und ganz ohne eine Reihe von mittelalterlichen Aus- und Neubauten, und wohl auch kleineren Neutrassierungen ging es wohl nicht ab . Mit dem Beginn der Neuzeit verödete der Paß aber wieder zu einen eher regionalen Übergang, über den vor allen landwirtschaftliche Produkte der Gegend, insbesondere Lebewiehe, gebracht wurden . Erst nachdem 1870/71 eine moderne und befahrbare Kunststraße gebaut wird, erringt er wieder eine gewisse Bedeutung, die mit dem Aufkommen des Kraftfahrzeugverkehrs bald stark ansteigt . Als dann 1965 erst der Mont Blanc-Tunnel und 1980 dann auch noch der Fréjustunnel eröffnet wird, verlagert sich der Verkehr vom Kleinen St.Bernhard, auf diese neuen winter-sicheren und leicht befahrbaren Verbindungen .

Zeitweise wurde im 19.Jh. auch der Bau einer 'Kleinen St.Bernhard-Bahn' erörtert . Diese sollte aber wegen der besseren Trassenführung unter den etwas südlicher gelegeneren Col du Mont (2639m) geführt werden . Die 1883 Bourg-St.Maurice erreichende Bahnstrecke wurde bereits in Hinblick auf diese Fortsetzung als internationale Linie geplant und gebaut .

Mit Ende des 2.Weltkrieges gehört der Kleine St.Bernhard zu den Pässen, bei denen die Grenze zwischen Italien und Frankreich von der eigentlichen Paßhöhe, einige hundert Meter ins italienische Hinterland verschoben wurden . Lag früher die Grenze auf der Paßhöhe im Bereich der ehemaligen römischen Mansio, so befinden sich heute, Paßhöhe, wie auch Hospiz einen guten Kilometer weit, auf der französischen Seite .

\*\*\* \*\*



## GRAJISCHE ALPEN

### Im Lande der Taurischer

Das Gebiet der Gajischen Alpen war in vorrömischer Zeit von Liguriern besiedelt . Später drangen immer wieder gallische Stämme von Nordwesten her ein . Auch andere Invasoren drangen immer wieder über die Paßübergänge der grajischen Alpen nach Oberitalien vor . Neben germanischen Völkern war der wichtigste der legendere karthagische Feldherr Hannibal, der mit seinen Soldaten und Kriegselefanten mutmaßlich diese Gegend nutzte um ins römische Reich einzufallen . Aus dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis des Römischen Reiches, der zur Eroberung Galliens führte, wurden in der Folge auch die Gebiete der Grajischen Alpen Provinz des Römischen Reiches .

Nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches kam dies Gebiet zum burgundischen Reich, und blieb bei ihm auch bis zum hohen Mittelalter . Später kamen die Grajischen Alpen zu den 'Savoyischen Landen', für die der Monte Cenis, einer der drei wichtigen Pässe war, um denen herum sich Savoyen bildete . In der Folge der italienischen Einigung kam es 1860 an Frankreich . Weitere Grenzkorrekturen erfolgten nach dem Ende des 2. Weltkrieges, seitdem folgt die Grenze am Paß des Mont Cenis nicht mehr der Wasserscheide .

Trotz der nicht geringen Höhe der Alpen in dieser Region, gibt es es dennoch vielfache für den Verkehr erschlossene Übergänge . Seien auch Übergänge in Nord-Süd-Richtung selten, so sind es doch gleich mehrere Pässen, die einen reibungslosen West-Ost-Verkehr ermöglichen . Dies einerseits weil es die geographischen Verhältnisse nicht nur erlauben, sondern die verkehrsstrategischen Erfordernisse auch benötigen . Daher gibt es nicht nur eine Reihe von größtenteils bestens ausgebauten Straßen, sondern sogar Autobahnen und Schnellzugstrecken der Eisenbahn, die den Alpenhauptkamm in längeren Basis-tunnelbauwerken unter fahren .

### **Col du Mont (2636m)**

St.Foy (Val d'Isère) -> Val Grisenche  
Trassierung ;

Der Col du Mont war einstmals eine lokal wichtige Alternative zum Kleinen St.Bernhard, auf ihn konnten einheimische Händler und Bauern Handel treiben und gleichzeitig die teuren Maut- und Zollstellen an der Straße über den Kleinen St.Bernhard umgehen . Diese hatten ohnehin kein großes Interesse an einer Straße, der einfache Saumpfad reichte diesen vollkommen für ihre Zwecke aus . Aber mit den Ausbau der Straße über den Kleinen St.Bernhard zu einer modernen Kunststraße am Ende des 19.Jh. verlor der Col du Mont schnell seine lokale Bedeutung und wird seitdem nur noch von Bergwanderern und Grenz-ern begangen . Zuvor aber wußten sich am Col du Mont in den Jahren 1792 und 1800 Franzosen und Piemontesen aber einige blutige Schlachten zu liefern .

Weitere einst lokal begangene Pässe in diesem Gebiet war der Col di Vaudet (2830m) bei Chenal und der noch ein Stück weiter südlich gelegene Col di Rhemes (3097m) . Sie beide sind heute nur durch einfache Bergpfade erschlossen .

### **Col d'Iseran (2764m) \*\*\*\***

Val d'Isère -> Vanoise  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Es ist unklar ab wann der Col d'Iseran begangen wurde, die erste überlieferte Begehung stammt aus dem 17.Jh. . Im Jahre 1689 kehrte unter einen Henri Arnaud eine einst vertriebene Waldensergruppe über den Col d'Iseran zurück in ihre einstige piemontesischen Heimat . Von einer mehr als nur lokalen Nutzung ist aber nichts bekannt und bis Anfang des 20.Jh. war er über lokale

# ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

Kreise hinaus kaum bekannt .

Die Straße über den Col d'Iseran gehört zu den neueren Alpenstraßen, geplant wurde sie bereits vor dem 1. Weltkrieg, besonders französische Alpensportlerkreise hatten an ihr ein Interesse . Aber erbaut wurde sie dann auf Initiative des französischen Militärs und konnte 1936 fertiggestellt werden. Das französische Militär war nicht nur Initiator dieser Straße, sondern zum Teil auch Bauherr . Dennoch war sie von Anfang an keine reine Militärstraße, sondern vielmehr eine Touristenstraße, war sie doch Teil der französischen Hochalpenstraße 'Route des Grandes Alpes' .

Seiner Zeit war sie die höchste Paßstraße der Alpen, solange bis die Straße über das Cime de la Bonette fertiggestellt war. dessen Scheitelhöhe aber allerdings keinen Paß überschreitet, sondern entlang eines Kammes führt . In späteren Jahrzehnten wurde die Iseranstraße weiter ausgebaut und modernisiert und stellt sich heute in einen hervorragenden Ausbauzustand da . Dies auch angesichts der Tatsache, das der Col d'Iseran wegen seiner enormen Höhe nur selten mehr als drei Monate im Jahr geöffnet ist .

## **Col de Galise (3002m)**

Val d'Isère -> Valle di Locana  
Trassierung ;

Eine projektierte Schnellstraße von Albertville durch das Val d'Isère in das Valle di Locana und dann weiter nach Turin sollte den bisher unbefahrbaren Col de Galise mit einen langen Tunnel unterqueren. Da Trasse und Tunnel wichtige Naturschutzgebiete auf beiden Seiten der Grenze durchschneiden würde, wird es wohl auch in der Zukunft nicht zu einer Verwirklichung des Planes kommen . Der Col de Galise selbst hatte nie mehr als eine lokale Bedeutung .

Den Gebirgskamm in südlicher Richtung queren bis zum Mont Cenis zwar insgesamt 18 Pässe, mit Höhen zwischen 2800 und 3000m, aber all diese Übergänge sind sämtlich ohne Bedeutung, da sie oder deren Zugangswege erheblich vergletschert sind . Unter diesen Pässen wären vor allem zu nennen, der Col de Girard (3044m) der Bessans im Vanoise mit dem Val Grande bzw. der Col de l'Autaret (3071m) der Bessans mit dem Val di Viu verbindet .

## **Colle del Nivolet (2612m) \*\*\***

Valsavarenche -> Val di Locana  
Trassierung ; ausgebauter Straße - nördlich des PASSES unterbrochen; SG 2-3

Auch wenn es viele Karten anders ausweisen, die Straße über den Colle del Nivolet ist nicht in voller Länge befahrbar, etwa auf halben Weg von der Paßhöhe bis zum Ort Pont, auf seiner Nordrampe, fehlt nicht nur die Straße, sondern auch der Weg . Selbst Fahrradfahrer müssen hier absteigen und ihr Fahrrad für einige hundert Meter über einen steil abgehenden Trampelpfad tragen . Einst gab es aber Planungen diese nur wenige Kilometer große Lücke zu schließen, wohl begann man gar mit Bauarbeiten, die wurden aber mit Gründung des Nationalparks 'Gran Paradiso' sämtlich eingestellt und es ist nicht zu erwarten das man diese mittelfristig auch wieder aufnehmen wird .

Außer dem Colle del Nivolet gibt es, in der Gebirgsgegend die heute den Nationalpark 'Gran Paradiso' bildet, noch eine ganze Reihe von weiteren genutzten Übergängen, insgesamt wohl über die 50 Stück und allesamt für den Verkehr eher unbedeutend . Diese wurden zu einen Teil immer schon lokal begangen, wie der Col de Teleccio (3326m) welcher Valnontey mit Casetti verbindet und für welchen die Begehung bis in das Jahr 1206 zurück auch schriftlich belegt ist . Weitere nennenswerte Übergänge sind der Colle Losòn (3296m) und der Colle di Champorcher (2896m) bzw. der Finestra di Champorcher (2826m) die den Ort Cogne mit dem Valsavarenche bzw. Bard verbindet . Einige der Pässe des Gran Paradiso bekamen zwischen 1880 und 1945 kleinere Militärstraßen, da sich hier im Hinterland einer möglichen Front Italiens gegen Frankreich auch zahlreiche Befestigungsanlagen befanden . Seit 1945 befinden diese sich aber zunehmend in Verfall,

## ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

einige wären zwar noch befahrbar, aber die starken Naturschutz-gesetze vor Ort verbieten dies . Hingegen können Biker und Fußgänger diese alten Straßen und auch noch weitere, auch weiterhin benutzen .

### **Col de la Vanoise (2527m)**

Termignon (Vanoise) -> Pralognan  
Trassierung ; Wanderweg

Das Col de la Vanoise hatte einst eine gewisse regionale Bedeutung für den Verkehr zwischen Lanslebourg und Mouitiers. Sogar über diese beiden Orte hinaus reichte der Verkehr . Im späten 19.Jh. baute dann das französische Militär den alten Saumweg zu einen Militärweg aus . Sie führten in der Bergwelt des Vanoise zahlreiche Manöver durch, um das verteidigen bzw. das überschreiten von Paßhöhen und Berggraten zu verinnerlichen . Auch die strategische Bedeutung des Col de la Vanoise war nicht unwichtig, da er die Verbindung zwischen den Festungsanlagen bei Modane und bei Bourg-St.Maurice herstellte . Mit der Fertigstellung der Straße über den Col d'Iseran aber, verlor der Col de la Vanoise diese Bedeutung, das Militär nutzte ihn zwar noch weiterhin für Übungen, aber als das Vanoise zum Naturschutzgebiet wurde und Italien ein Verbündeter, war damit auch Schluß .

Neben den Col de la Vanoise hat das Militär auch eine Reihe von weiteren, ehemals allenfalls lokal genutzten Übergängen des Vanoise, mit Wegen versehen und diese immer wieder gerne in die verschiedensten Manöver mit einbezogen . Sie sind alle sehr hoch, wie der Col du Palet (2658m) und der Col de la Leisse (2758m), die Termignon am Eingang zum Mont Cenis mit Bozel im Vanoise bzw. Tignes unweit des Iseretal verbinden . Auch der Col de Chavière zwischen Modane und Pralognan gehört zu diesen Übergängen, die allesamt im späten 19.Jh. eine beträchtliche Bedeutung für die Strategen des Militärs erhielten . Heute werden diese, wie auch das Col de la Vanoise nur noch von Touristen und Mitarbeitern des Naturschutzparks genutzt, statt Kanonen und Gebirgsjägern, sehen die alten Wege nur noch Biker und Wanderer .

### **(Col du) Mont Cenis (2083m) \*\***

Lanslebourg -> Susa  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 2

Der Übergang über den Col du Mont Cenis gehört zu den ältesten Übergängen in den Grajischen Alpen, allerdings wird er wohl seit Anbeginn im Schatten der besser wegsameren Pässe Clapier und Kleiner Mont Cenis gestanden haben . Auch wenn er wohl nicht so rege genutzt wurde, so wurde auch der Mont Cenis schon zu prähistorischen Zeiten begangen . Eventuell auch Hannibal, zumindest aber wohl sein 'Kollege' Hasdrubal ein paar Jahre später, benutzte ihn 218 v.u.Z. auf seinem Feldzug von Spanien nach Italien . In der Folge stieg der Verkehr über den Mont Cenis wohl an, war doch durch die punischen Kriegszüge bewiesen, wie gut gangbar der Mont Cenis, oder zumindest einer seiner benachbarten Pässe waren . Die Mont Cenis-Route, die damals sicherlich noch zu einen großen Teil auch die Pässe Clapier und den Kleinen Mont Cenis nutzten, entwickelte sich so zu einem der wichtigsten Paßrouten des italisch-gallischen Fernhandel . Und auch für das römische Militär war er, zumindest in der Zeit vor der Zeitenwende, überaus wichtig . So nutzten wohl die beiden Konsuln Marius und Pompeius den Mont Cenis .

Unter den Römern riß die Bedeutung des Mont Cenis später aber merklich ab, dennoch bauten sie den alten Weg über den Mont Cenis aus . Er war wohl auch nach den Ausbau keine Reichs-straße und auch nicht befahrbar, aber der Säumerverkehr war wohl nicht unerheblich . Bevor der Weg von den Römern ausgebaut wurde, zog auf seinen Heerzug gegen die widerspenstigen Helveter Julius Caesar über den Mont Cenis, ihm folgten Jahrhunderte später auch Britannicus und Kaiser Konstantin .

## Die mittelalterliche Bedeutung

Karl der Große überschritt 773 wohl auch den Mont Cenis, nachdem er sein Heer zuvor geteilt hatte und den anderen Teil über den Großen St. Bernhard schickte. Gut 19 Jahre später schickt Karl der Große dann seinen Sohn Ludwig den Frommen mit einem Heer über den Mont Cenis auf einen Kriegszug gegen die widerspenstigen Lombarden. Sein Bruder Pippin hat ihn dabei begleitet. Bereits der Vater von Karl dem Großen, der ebenfalls Pippin hieß, hat den Weg über den Mont Cenis zu schätzen gewußt. Mindestens zweimal (754 und 756) überschritt er bei seinen Italienzügen den Mont Cenis, eventuell nutzte er auch für seine Rückreisen diesen Paß. Wohl bis zu insgesamt 13 mal nutzten ihn deutsche Kaiser, wobei eben oftmals nicht klar ist, welchen Paß der Kaiser nutzte. Gerade beim Mont Cenis bietet es sich auch an, ein Heer zu spalten und einen Teil über den Mont Cenis zu schicken, einen anderen Teil über den Kleinen Mont Cenis oder den Clapier. Die damaligen Urkunden und Berichte lassen sich zu diesem Thema aber nicht aus.

Ähnliches trifft auch für die anderen, mehr oder weniger belegten, Nutzungen des Mont Cenis zu. So kehrte im Jahre 878 Papst Johannes VIII. über den Mont Cenis nach Italien zurück, in seiner Begleitung befanden sich auch Herzog Bos und dessen Gattin. Im Jahre 951 dringt ein lombardisches Heer über den Mont Cenis und den Montgenèvre nach Südfrankreich ein. Ihr Ziel ist das reiche Aquitanien, das sie plündern. Besondere Bedeutung besaß der Mont Cenis auch immer für die französischen Könige, für die er oftmals der direktesten Weg nach Rom darstellte. Da die deutsche Macht in Italien zu stark ist, sind diese Reisen zumeist friedlicher Art. Dies zumindest für Italien, denn so mancher französischer Kreuzfahrer ging einst über den Mont Cenis. So kehrte dann auch im Jahre 1192 der französische König Philipp August von einem Kreuzzug heim und nutzte dabei den Mont Cenis. So richtig wichtig war der Mont Cenis aber für die Franzosen nie. Als die französischen Könige, die Macht der deutschen Kaiser im Süden Italiens brachen und ab Mitte des 13. Jh. deren Rolle übernahmen, errangen wieder andere Pässe an Bedeutung, über die der französische König mehr Macht besaß, als über den Mont Cenis.

Es zeigt sich das schon einmal, nach einer anfänglich wohl regen Nutzung des Mont Cenis durch die Römer, er für diese in der Spätantike an Bedeutung verlor. Man zog andere Pässe, die besser ausgebaute Straßen hatten, dem Mont Cenis vor. Die Situation änderte sich erst wieder im frühen Mittelalter, als die benachbarten Paßstraßen nicht mehr viel besser waren, als der Weg über den Mont Cenis. Wohl bereits im 6. Jh. wurde der alte Saumweg auf einfachste Weise erneuert und ausgebaut. Somit war der Mont Cenis in der Lage dem Montgenèvre schnell den Rang ab zu laufen und zum wichtigsten Paß der Gegend zu werden. Auch ein Hospiz nahe der Paßhöhe, wurde in der Folge angelegt. Im 10. Jh. war der Paß dann für einige Jahre, wohl sogar Jahrzehnte faktisch gesperrt, Sarazenen hatten ihn besetzt, überfielen von ihm aus die Talschaften und raubten die Reisenden aus. Der ohnehin geringe Handelsverkehr verlagerte sich völlig, und zu großen Teilen sogar der Pilgerverkehr, weil immer wieder über Greuelthaten der Sarazenen gegen Pilger berichtet wurde.

Der Name Mont Cenis taucht bereits überaus früh, im Jahre 731, in einem Testament eines fränkischen Grafen als 'Mons Cenisius' auf. Er hielt sich bis heute ohne nennenswerte Variationen, wobei im Mittelalter der Weg über den Mont Cenis auch als 'vallis Morienna' bezeichnet wurde.

Über das ganze Mittelalter hinweg behielt der Mont Cenis seine Bedeutung, sein Lage zog vor allem den Handel an, der die damals so wichtigen Handelsplätze in Oberitalien, mit denen in der Champagne und Burgund verband. Im ausgehenden Mittelalter beginnt Savoyen den Mont Cenis zu fördern, dies vor allem auf Kosten seiner beiden anderen Pässe, des Kleinen und des Großen St. Bernhard. Savoyen wollte den Mont Cenis zum wichtigsten Paß der Westalpen machen und zumindest im 16. Jh. war dies auch erreicht. In dieser Zeit dürfte er sogar den Brenner, den schon damals verkehrsreichsten Paß der Alpen, überflügelt haben. Im 17. Jh. ging der Verkehr aber stark zurück, Schuld daran war nicht nur der allgemeine Niedergang der italienischen Wirtschaft durch den Überseehandel und anhaltende Kriegswirren, sondern auch wegen der bisherigen Monopolstellung des Passes. Die savoyischen Herzöge hatten den Weg über den Mont Cenis einige Male ausbauen lassen, aber er zeigte sich mit Beginn der Neuzeit in einem weniger konkurrenzfähigen Zustand, als beispielsweise der Montgenèvre oder auch der Simplon.

# ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

## Die moderne Kunststraße

Nachdem Kaiser Napoleon Bonaparte 1797 den Mont Cenis das erste mal überschritt, und dabei seine militär-strategische Wichtigkeit erkannte, ließ er in den Jahren 1800 bis 1810 eine erste ohne sonderliche Gefahren nutzbare Fahrstraße über den Mont Cenis erbauen . Noch während diese erbaut wurde, nutzte deren Bauherr sie in den Jahren 1807 und 1808 und bald nach dessen Fertigstellung ein entwickelte sich alsbald ein recht reger Postkutschenverkehr . Die Straße war dabei mit 23 nummerierten Schutzhütten versehen worden, ohne indes eine wintersichere Verbindung darzustellen . Die Mont Cenis-Straße kam Napoleon noch viel teurer als die viel bekanntere Simplon-Straße, ganze 20 Millionen damalige Francs, kostete der Spaß . Der Straßenbau über den Simplon und den Mont Cenis, brauchte nahezu ein Siebentel des Gesamtbetrages, welches Napoleon sonst in ganz Europa für seine zahlreichen Straßenbauprojekte verwandt . Die Mont Cenis-Straße besaß für Napoleon vor allem eine erhebliche militärstrategische Bedeutung, als Haupteingangspforte nach Italien . Die Straße wurde daher in einer derartigen Breite angelegt, das sie noch bis kurz vor den 2.Weltkrieg die breiteste Alpenstraße zwischen Wien und Nizza war. Die topographischen Bedingungen am Mont Cenis waren auch wirklich ideal, es gab keine schwer passierbaren Schluchten und das Gelände ließ die gut 700m Höhendifferenz gut durch die Straße bewältigen . Bei einer Maximalsteigung 10% und weniger, wurden auf der Nordrampe nur 6 weitausgreifende Schleifen erbaut, nur an der Südrampe wurden ein paar Kehren notwendig .

Nachdem 1815 der Mont Cenis wieder zu einen rein savoyischen Paß wurde, unternahm der sardinisch-piemontesische König in Turin alles um die Mont Cenis-Straße zu beleben . Die ohnehin als gut bezeichnete Straße wurde mehrfach verbessert, sehr zum Schaden des piemontesischen Anteils der Simplonstrasse, die ihrerseits bald begann zu verfallen .

Im 2.Weltkrieg kam es 1940 am Mont Cenis schweren Kämpfen zwischen Italienern und Franzosen, vergeblich versuchten hier die Italiener über den Mont Cenis vorzudringen . Nach Abschluß eines Friedensvertrages 1947, mußte Italien darauf hin ein umfangreiches Gebiet um den Mont Cenis an Frankreich abtreten . Lief vorher die Grenze über den Scheitelpunkt des Paßes, so verläuft sie seit dem ganze 16km Wegstrecke weiter südlich . Mussolini hatte auf der Paßhöhe, wenige Meter vor der damaligen Grenze eine große Grenzsäule errichten lassen, die dort noch heute steht . Auch gibt es auf der ehemaligen italienischen Paßseite eine ganze Reihe von tief gestaffelten ehemaligen Festungsanlagen und Sperrforts .

Durch den Bau eines Stausees südlich des Mont Cenis mußte auch die alte Straße neutrassiert werden, die neue Trasse verläuft weiter östlich, zum Teil mit einer Höhe von über 2100m über der eigentlichen Paßhöhe ! Seitdem existiert auch ein schmaler Fahrweg entlang der westlichen Uferseite des Stausees . Mit der Eröffnung des Eisenbahntunnels unter dem Col d'Fréjus 1871 nahm die Bedeutung des Mont Cenis kurzzeitig ab, sie wuchs aber mit den wachsenden Autoverkehr und Tourismus wieder an . Seit dem 1980 parallel zum Eisenbahntunnel des Fréjus, auch ein Autobahntunnel eröffnet wurde, hat der Mont Cenis nur noch im Sommer Bedeutung, als preiswerte, weil mautfreie Alternative zum Fréjustunnel .

## Die Mont Cenis-Bahn

Heute längst wieder vergessen, aber in deren Resten noch immer am Mont Cenis zu besichtigen, ist der Versuch eine Eisenbahn über den Mont Cenis zu bauen, Da die Fertigstellung des Fréjustunnel auf sich warten ließ und ohnehin allgemein das Vertrauen in den Erfolg des Tunnelbaus eher gering war, baute eine englische Gesellschaft eine Bahnstrecke über den Mont Cenis . Schon 1860 beantragte sie den Bau einer Bahn über den Mont Cenis nach dem System Fell . Für die 77km lange Trasse nutzte für ein Groß-teil der Trasse eine Seite der Fahrbahn der von Napoleon 60 Jahre zuvor erbauten Straße . Dabei wurde die Bahn grundsätzlich auf der Talseite der Straße errichtet, nur an den Kehren wich man von der Straße in kurze und enge Kehrentunnel aus . Die Bergseite blieb auch weiterhin den Fuhrwerken erhalten, wo die ursprüngliche Straße eine Breite von 9m aufwies, nahm die Bahn jetzt davon 3,5m in Anspruch, die restlichen 5.5m reichten für den übrigen Verkehr seiner Zeit aus .

Nur 16 Monate benötigte der englische Ingenieur John Fell für den Bau der Mont-Cenis-Bahn, die

## ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

dann nur drei Jahre, von 1868 bis zur Eröffnung des Fréjustunnels im Jahre 1871 Güter und Fahrgäste über den Mont Cenis beförderte . Sie hatte eine Spurweite von 1100mm und war mit einer pilzförmigen Mittelschiene versehen, die der Erhöhung von Adhäsion und Bremswirkung diente. Die hochgelegenen Teile der Strecke versah man mit einer Abdeckung aus Wellblechen, so das man wie durch einen Tunnel fuhr . Durch dieses probate, wie bis heute recht einzigartige Mittel gegen Schneefall und Verwehungen geschützt, konnte man auch im Winter die Bahn nutzen . Zwar hatten diese Schutzverhaue talseitige Öffnungen die den Reisenden eine karge Aussicht und den Abgasen der Lokomotiven Abzug versprach, dennoch wird aber von einer starken Rauchbelästigung berichtet . Auf der Strecke wurden neben einigen kleinen Bahnhöfen, auch einige Kreuzungsstellen eingerichtet .

Während die Lokomotive ziemlich gerüttelt haben soll, fuhren die mit Seitenbänken ausgerüsteten Waggons regelrecht sanft . Der englische Bergsteiger Edward Wymper beschrieb den Lauf der Wagen als überraschend ruhig, da sie durch die zusätzlichen Räder, die gegen die Mittelschiene drückten in die Kurven gedrückt wurden . Besonders die Fahrt bergab, soll ein wahres Vergnügen gewesen sein . Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25km/h und Zügen mit 3-4 Waggons, in denen jeweils ein eigener Schaffner je zwei Bremsen bediente, verkürzte die Bahn die Reisezeit über den Mont Cenis auf gute 4 Stunden, dies wo man mit der Postkutsche noch 12-13 Stunden benötigte .

Übrig geblieben sind von der Mont Cenis Bahn heute nur noch ein paar Tunnels, Galerien und Gleise . Es wird berichtet, das man noch lange Zeit Häuser in der Nähe des Mont Cenis sah, die mit den Wellblechen gedeckt war, die einst die Mont Cenis Bahn vor den Unbilden des Winters schützte .

### **Col du Petit Mont Cenis (2182m) \*\*\***

Bramans (Vanoise) -> Susa

Trassierung ; einseitiger Fahrweg; SG 3-4

Der Kleine Mont Cenis liegt zwar etwas höher als sein 'großer Bruder', wurde aber in früheren Zeiten häufiger genutzt . Er ist weniger steil, leichter begehbar, daher weniger gefährlich, vor allen im Winter . Außerdem kürzt er den Weg auch ein wenig ab, da er schon am Lac du Mont Cenis nach Westen ab-biegt und das Vanoise bei Bramans erreicht . Ganz besonders aber benötigt sein Weg nicht die so auf den Reisenden früherer Zeiten abstoßende Hochgebirgsebene, die die Südrampe des Mont Cenis queren muß .

Wenn es irgendwie ging benutzten besonders die Heerzüge die Alpenpässe nur im Sommer, aber zuweilen verlangte es die Lage doch, auch im Winter die Alpen überschreiten zu müssen . Der deutsche Kaiser Heinrich IV mußte auf den Weg zu seinen 'Gang zu Canossa' erst einmal nach Italien gelangen . Die deutschen Fürsten die in Opposition zum ihm standen, hatten aber sämtliche Pässe der Zentralalpen gesperrt, weshalb der Kaiser nun einen erheblichen Umweg nehmen mußte . Ihm kam dabei zugute, das er auf diesen Weg seine burgundische Verwandtschaft mobilisieren und mitnehmen konnte . Im Januar (!) 1077 überschritt Heinrich IV. wahrscheinlich den 2083m hohen Paß unter abenteuerlichsten Bedingungen . Aus Ochsenhäuten mußten Schlitten improvisiert und Pferde abgeseilt werden, was vielen Tieren, und auch Menschen, den Tod brachte . Aber der Übergang gelang und es kam zu den in der Bedeutung historisch so umstrittenen 'Gang zu Canossa' .

In der Neuzeit verlor der Kleine Mont Cenis seine Bedeutung, insbesondere nach dem Bau der Straße über seinen großen Bruder. Der alte Weg an seiner Ostrampe, der später als Militärweg ausgebaut wurde, ist heute noch als Fahrweg nutzbar, der an der Paßhöhe endet .

# ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

## **Col du Clapier (2482m) \*\*\***

Bramans (Vanoise) -> Susa  
Trassierung ; Militärweg; SG 5

Nur wenig süd-westlich des Überganges über den Mont Cenis, befindet sich der Col du Clapier, ein heute nahezu unbekannter Übergang, der bis hinein ins Mittelalter aber in Konkurrenz zum Mont Cenis stand . Zahlreiche Historiker sind der Ansicht, das Hannibal für seinen Italienfeldzug den Col du Clapier als Übergang nutzte, um mit seinen Kriegselefanten über die Alpen zu gelangen . Auch der benachbarte Col de Savine-Coche (Pas de Lavis-Trafford, 2520m) wird in jüngster Zeit als möglicher Übergang Hannibals erwähnt .

Als sicher gilt zumindest, das der Clapier der ältere Übergang gegenüber allen seinen Nachbarn, somit auch des Mont Cenis, ist . Auch die Römer nutzten den Clapier immer wieder und bis hinein ins frühe Mittelalter war er häufiger genutzt und bekannter, als der Mont Cenis . An der Strecke vom Bramans bis Le Planey häufen sich die Anzeichen dafür, denn allerorts gibt es Reste von Kapellen, Klosterruinen und gar Hospizen . Er wurde sicher deswegen dem Mont Cenis bevorzugt weil er nicht nur leichter zu begehen war, sondern auch einen geschützteren Weg aufwies . Immerhin verläuft der Weg über den Mont Cenis für ein Dutzend Kilometer über eine unwirtliche und für den Reisenden sehr gefährlichen Hochgebirgsebene und selbst die Abkürzung über den Kleinen Mont Cenis war nicht besser zu begehen .

Mit dem zunehmenden Ausbau des Mont Cenis zu Beginn des 19.Jh. verlor der Clapier seine alte Bedeutung . Dennoch gibt es, zumindest für eine Teilstrecke, einen unbefestigten Fahrweg hinauf zum Clapier .

Auf den Abschnitt vom Col du Clapier bis hin zum Col de Fréjus gibt es mehrere Übergänge denen einstmals eine gewisse lokale Nutzung zu Teil wurde, die aber heute eher verwaist sind. Unter diesen der Col de Ambin (2872m) und der Col d'Etache (2806m) die Bramans im Vanoise mit Deveyes im Valle di Susa bzw. Bardonnèchia unweit des Fréjustunnel . Ein weiterer Übergang wäre der Col de Pelouse (2796m) der Pointe Anne im Vanoise mit Bardonnèchia verbindet.

## **Col de Fréjus (2542m) \*\*\***

(Fréjustunnel)  
Modane (Vanoise) -> Bardonnèchia  
Trassierung ; Militärstraße; SG 4

Angesichts der überragenden Bedeutung welche die Tunnel der Fréjusbahn, wie auch der parallelen Autobahn haben, vergißt man immer wieder, das es auch einen Paß gibt, nachdem diese überhaupt benannt sind . Es ist dies der Col de Fréjus in 2542m Höhe, auf den ein ehemaliges Militärsträßchen führt . Dieses ist heute stark verfallen und wird fast nur noch von der Almwirtschaft genutzt . Es beginnt in Modane und führt unterhalb der Zufahrtsrampe zum Nordportal des Fréjusstraßentunnel durch ein schmales Tal . Abzweige mit den teilweise befahrbaren Wegen führen hin zum Col d'Arrone bzw. Col de la Vallee Etroite . Eine Fortsetzung hinter der Paßhöhe, auf italienischer Seite, gibt es nicht . Ein dortiges einfaches Bergsträßchen ist nur teilweise, bis zu einer Grenzkaserne in 2000m Höhe, befahrbar . Eine nennenswerte Bedeutung besaß der Col de Fréjus nie, hingegen der etwas westlicher gelegene Col de la Roue hatte einst eine gewisse lokale Bedeutung, als direkte Verbindung zwischen Modane und Bardonnèchia .

## **Die Fréjusbahn**

Das Paßgebiet des Col d'Fréjus stand immer unter dem Schatten des nur wenige Kilometer weiter östlich gelegenen Mont Cenis . Dies änderte sich erst, als 1871 der Eisenbahntunnel unter dem Col d'Fréjus eröffnet wurde . Schon 1832 und 1841 gab es erste Planungen für eine Unterquerung des Fréjus, der dabei vorgeschlagene 12,3km lange Tunnel grenzte aber seinerzeit noch zu sehr an Tollkühnheit, so wurden diese Pläne von den damaligen Fachleuten auch als abwegig, zum Teil gar als 'aberwitzig' ausgeschlagen . Die Pläne für eine Trassierung wechselten immer wieder

## ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

zwischen den Mont Cenis und den Col de Fréjus, weshalb die Fréjusbahn gerade in den Anfangsjahren, zum Teil aber auch noch heute, auch immer nach dem wichtigeren Mont Cenis bezeichnet wurde. Bis heute hat sich zum Teil dieser Name gehalten. Am Ende entschloß man sich für eine der ersten Planungen, der von dem einheimischen Geometer Giuseppe Médail schon im Jahre 1834 angesprochene knapp 13km lange Tunnel zwischen Modane und Bardonecchia. Ähnlich wie Jahre zuvor bei der Semmeringbahn, gab es auch hier viel Streit um die Betriebsart der Bahn, nach einer anfänglichen Favorisierung einer Atmosphärenbahn, entschloß man sich wie am Semmering doch noch zu einer reinen Adhäsionsbahn, was seinerseits einen längeren Tunnel zwangsläufig zur Folge hatte.

Im Jahre 1845 legte Médail ein erstes auch wirklich brauchbares Projekt vor, welches von der piemontesischen Regierung auch als solches befunden wurde. Zwar war auch dieses immer noch ein technologisches Wagnis, aber der Ruf nach einen Bahnanschluß Italiens mit Frankreich wurde immer dringender. Bevor man aber an den Tunnelbau herangehen konnte, mußte erst einmal eine brauchbare Technologie für diesen entwickelt werden. Immerhin wurde ja auch weiterhin der Bau von den Zeitgenossen, unten denen viele Fachleute, für unmöglich gehalten. Erst der Erfolg des Baus der Semmeringbahn und noch mehr der der Giovi-Bahn, änderte die Ansichten der Fachleute, wie Politiker. Jetzt kamen die Ingenieure von der Giovi-Bahn auch an den Fréjus und legten 1854 das Projekt eines 12.820m langen Tunnels vor, bei dessen Bau man die neuartigen Preßluftbohrmaschinen verwenden wollte. Erste Versuche mit diesen Maschinen bei Genua verliefen erfolversprechend, weshalb die piemontesische Regierung 1857 auch den Angriff des Tunnelbaues beschloß.

Als mit den Planungen zum Tunnelbau 1854 begonnen wurde, gehörte das savoyische Vanoise auf der einen Seite, ebenso zum savoyischen Königreich Sardinien-Piemont, wie auch das piemontesische Valle di Susa. So sollte der Tunnel nicht nur eine wichtige internationale Linie werden, sondern auch als regionale Linie die savoyischen Stammlande mit dem piemontesischen Kernland verbinden und wäre damit eine innerstaatliche Linie gewesen, wie andern Orts auch die Brenner- oder Semmeringbahn. Projektiert und gebaut wurde der Fréjustunnel vom savoyischen Ingenieur Germain Sommeiler, der seine Handschrift auch an vielen anderen Orten in den westlichen Alpen hinterlassen hatte und wenige Jahre zuvor auch die Giovi-Bahn durch die Berge Liguriens hin zur Hafenstadt Genua baute.

Am 31. August 1857, nur 16 Tage nach dem Beschluß des Tunnelbaues, wurde mit den Arbeiten am Tunnel begonnen, anfangs noch mit Spitzhacke und Schaufel, konnten ab 1861 auch erstmals Preßluftbohrmaschinen eingesetzt werden, die nebenher auch die Belüftung des Stollens übernehmen sollten. Mit der herkömmlichen bergmännischen Bauweise hätte man sich an dieses gewaltige Werk erst gar nicht wagen können. Der Vortrieb lag bei durchschnittlich bei fast 2m täglich, wenn nicht härteres Felsmaterial den Bohrmaschinen in den Weg kam. So geschehen im Nordstollen, als man für die Durchquerung einer 50m starke Quarzschicht 27 Monate benötigte. Aber meist traf man auf eher weiches, leicht bearbeitbares Gestein, hauptsächlich Sandstein und Schiefer. Notgedrungenen Maßen mußte man den Tunnel auch gleich nach seinen Ausbruch sofort vollständig ausmauern.

Mit der Abtretung Savoyens an Frankreich 1859, übernahm Frankreich die vertragliche Verpflichtung sich zur Hälfte finanziell am Bau des Fréjustunnel zu beteiligen. So konnte nach kurzzeitiger, kriegsbedingter Pause, der Bau ab 1862 mit französischer Unterstützung fortgesetzt werden. Am Weihnachtstag 1870, also nach mehr als 13 Jahren, trafen sich die beiden Stollen mit einer Abweichung von nur 40cm in der Höhe und 60cm seitlich, das war deutlich geringer, als erwartet. Immerhin hatten seinerzeit selbst Fachleute ein Zusammentreffen beider Tunnelstollen für unmöglich gehalten. Zum letztendlichen Erfolg mag beigetragen haben, das wo an den Tunnelausgängen Krümmungen vorlagen, man extra Richtungstunnel zu Vermessungszwecken anlegte. Dabei wies dieser geradlinige Durchstich mit 12.219m eine geringere Länge auf, als die dann später, samt Vorbauten, befahrbare Tunnelstrecke, die dann bei 12.850m lag. Während die Seehöhe des nördlichen Tunnelportals bei 1159m liegt, liegt die des Südportals bei ganzen 1291m, der Scheitelpunkt des Tunnels liegt mit 1298m runde 1600m unter dem Felsmassiv und noch auf italienischen Gebiet.



## ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

Am Tunnel arbeiteten bis zu 4000 Männer, davon nur 360 am Vortrieb, mehr als 2000 waren mit dem Ausbau beschäftigt und 1000 arbeiteten außerhalb des Tunnels in Werkstätten . Für einen Meter Tunnelausbruch, rechnete man im Durchschnitt mit 100 Bohrlöchern und dem Verbrauch von gut 50kg Sprengstoff, 200m Lunte und 180 Bohrstangen . Vor Baubeginn hatten viele Fachleute noch dem Bau eine Undurchführbarkeit attestiert, man glaubte ja nicht mal das die beiden Richtungsstollen sich überhaupt in mitten des Berges treffen würde . Eine englische Zeitung schrieb in einem Kommentar zu den Tunnelbauplänen, 'die Phantasie der Leute ist wild geworden' und entwickelte selbst reichlich Phantasie als sie Zerrbilder von 'riesigen unterirdischen Seen, Sandstrudeln, weiten Höhlen und Meeren flüssigen Feuers' beschwor . Die Briten waren eigenartiger Weise generell nicht so von einem Erfolg des Fréjustunnel überzeugt und bauten daher zwischendurch eine eigene Bahnstrecke über den Mont Cenis . Nach der Fertigstellung des Fréjustunnel aber wurde diese wieder eingestellt . Mehr Weitsicht hatten wohl die, zumeist italienischen, Ingenieure mit der Fertigstellung des Fréjustunnel bewiesen . Sie zeigten nicht nur die Möglichkeit solcher Bauten auf, sondern konnten dank des Einsatz modernster Techniken und Maschinen ihren eigenen Zeitplan von 25 Jahren Bauzeit deutlich unterbieten . Den größten Anteil am Bau des Tunnels hatte aber zweifelsohne Sommeiler, dieser konnte dann aber leider nicht mehr die Fertigstellung seines Werkes erleben, denn nur wenige Wochen von dessen Eröffnung starb er - wie es hieß, an Überarbeitung . Heute erinnert in Turin ein Denkmal nicht nur an die Tat Sommeilers, sondern auch aller anderen daran Beteiligten .

Am 17.September 1871 konnte dann die Fréjusbahn, samt Tunnel eröffnet werden, wohl war die Eröffnung dieser bautechnischen Sensation, gerade für die geknickte französische Seele eine Wohltat, kurz nach dem man im Deutsch-Französischen Krieg unterlegen war . Aber noch mehr war es ein Erfolg für das kurz zuvor vereinigte Italien, welches immer noch von den anderen Nationen eher geringschätzig betrachtet wurde . Sensationell waren aber auch die Kosten des Bauwerkes, Frankreich und Italien mußten die für damalige Verhältnisse ungeheure Summe von 75 Millionen Goldfranken aufbringen . Spektakulär war aber nicht nur der Tunnel, sondern auch die Zugangsrampen zu diesen . Die Ostrampe der Fréjusbahn weist 27 Tunnel bzw. Galerien, mit einer Gesamtlänge von 8341m auf, die Nordrampe 26 mit insgesamt 7398m . Dazu kam noch eine Vielzahl von Brücken und Viadukten, besonders im Susatal . Zehn Jahre nach der Eröffnung mußte das Nordportal wegen Geländesenkungen verlegt werden, von 12.819m wurde er damit auf nun 13.567m verlängert . Das Nordportal befindet sich seitdem etwa 600m westlicher als zuvor, auch ist die Krümmung des Ausganges nun nicht mehr so stark, als zuvor . Ab Beginn des 20.Jh. begann man dann auch ein zweites Gleis auf der Fréjusbahn zu verlegen, von Anfang an war sie ja zweigleisig vorgesehen . Probleme bei der Verlegung des zweiten Gleises bereitete aber der Abschnitt Bussoleno - Salbertrand, hier konnte man die Viadukte und Tunnel nicht einfach verbreitern, deshalb legte man eine Reihe neuer Tunnel an . Diese liegen weiter im Berg, sind dadurch oft um ein vielfaches länger als die talseitigen bzw. fassen mehrere dieser zu einen zusammen .

Kurz vor Beginn des 1.Weltkrieges begann man auch die Fréjusbahn zwischen Modane und Bussoleno zu elektrifizieren . Die weiteren Anschlußstrecken konnten wegen des Kriegsausbruches erst ein gutes Jahrzehnt später elektrifiziert werden . Dabei wollte man auf der französischen Seite aus Angst vor den starken Schneefällen und Lawinen keine Oberleitung bauen, statt dessen errichtete man eine seitliche Stromschiene, ähnlich der der Berliner S-Bahn . Die Leistungsfähigkeit, aber auch die Geschwindigkeit der Fréjusbahn wurde durch die Elektrifizierung deutlich gesteigert . Weitere Modernisierungen, besonders der Signalanlagen erfolgten in jüngster Zeit, dennoch ist die Fréjusbahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt .

### **Der 'Neue Fréjustunnel'**

Für den Bau einer TGV-Hochgeschwindigkeitsstrecke von Lyon nach Turin, wird derzeit ein neuer Fréjus-Basistunnel geplant . Der bisherige Tunnel ist schon zu alt und für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ungeeignet . Dieser neue zweirohrige Tunnel wird einen völlig neuen Verlauf erhalten und die Fréjusbahn wieder näher an den Mont Cenis bringen . Die Projektierungen sind schon recht weit geschritten und es kann alsbald mit einem Baubeginn gerechnet werden .

Unmittelbar bei St.Jean de Maurienne am Eingang des Vanoise würde er auf der nördlichen Tal-

## ALPENPÄSSE - GRAJISCHE ALPEN

seite beginnen und etwa unter Modane die Talseite wechseln . Nach Unterquerung des Rocca d'Ambin würde der Tunnel nach 52.110m bei Costa, an der Mont-Cenis-Straße, eine kurze Unterbrechung finden um gleich wieder für 12.050m bis Bussoleno im Berg zu verschwinden . In Bussoleno ist leicht der Anschluß an die dort schon sehr gut ausgebaute alte Fréjusbahn herstellen und die weitere Strecke bis nach Turin ist auch gut ausgebaut . Auch in St.Jean de Maurienne ist dieser Anschluß leicht möglich, nur bedürften hier die Zulaufstrecken noch erheblicher Aus- und Neubauten, damit die Streckenersparnis im Bereich der neuen Tunnelstrecke von gut die Hälfte, auch wirklich zum tragen kommt . So soll die Bahn nur wenige Kilometer nördlich St.Jaen gleich wieder in den Berg verschwinden um dann nach gut 25km bei Montmélian das Tageslicht und ein dortiges zukünftiges Bahnkreuz zu erreichen . Auch in der Fortsetzung, von Chambéry nach La Tour du-Pin ist ein fast ebenso langer Tunnel in Planung . Als Ergänzung steht auch ein direkterer Anschluß Genfs an diese Strecke zur Debatte, der Ebenfalls einige Neubaustrecken beträfe . Die Kosten für den eigentlichen Basistunnel wurden 1998 alleine schon auf rund 4.8Mrd Euro geschätzt, dazu die noch kaum geringeren für die Zulaufstrecken . Seit 1998 hat man auch mit den Vortrieb der ersten Sondierstollen begonnen, nachdem man mit den ersten Vorabsondierungen, bereits die idealste Trasse fand .

### Die Fréjusautobahn

Im Juli 1980 wurde ein 12,9km langer zweispuriger Autobahntunnel parallel des alten Eisenbahntunnels eröffnet . Seit dem hat sich der Fréjus mit seinen beiden Tunnelbauwerken zu einer wichtigen Verbindung für den Verkehr zwischen Frankreich und Italien entwickelt, und bildet heute mit etwa 15% Anteil des alpenquerenden Güterverkehrs, gleich hinter dem Brenner, den Platz 2 der wichtigsten Alpentransitverbindungen . Diese enorme Bedeutung und auch die Brandkatastrophen von 1999 im Mont Blanc- und Tauerntunnel, und später auch die vom Gotthardtunnel, wird auch für den Fréjustunnel zur Folge haben, das jetzt endlich eine zweite Tunnelröhre erbaut wird. Ohnehin ist der Ausbau der Autobahnstrecken zum Fréjustunnel in vollem Gange, wobei dieser in Italien am Ende des 20.Jh. bereits nahezu abgeschlossen ist .

\*\*\* \*\*

## DAUPHINE

### Zwischen Romanche and Durance

Die Gebirgsgegend die sich um das Massiv des Ecrins herum befindet, war vor 2500 Jahren noch von Liguriern besiedelt, wenige Jahrhunderte vor der Zeitenwende drangen dann auch keltische und sogar germanischen Stämme (Kimbern und Teutonen) in das Gebiet ein, später annektierten es die Römer und machten es zu einen Teil ihrer Provinz Alpes Cottiae . Trotz einer Reihe von Paßübergängen, errang nur der Montgenèvre eine gewisse Bedeutung .

Nach dem das Gebiet zum burgundischen Reich, und mit diesem zum fränkischen und später zum deutschen Reich kam, wurde es im späten Mittelalter stetiger Zankapfel zwischen Frankreich und dem Reich, des die Ansprüche Savoyen vertrat . 1349 kam der größte Teil dieses Gebietes, als 'Dauphine' zu Frankreich, wobei es es als 'Bund von Briancon' lange Zeit eine hohe Autonomie und Selbständigkeit genoß . Erst 1713 im Friede von Utrecht wurde diese aufgelöst und seit dem ist das Gebiet vollständig bei Frankreich .

Trotz ihrer zentralen Lage ist das Gebiet rund um das Massiv des Ecrins, nicht sonderlich gut verkehrstechnisch erschlossen . Nur in den Tälern von Romanche, Drac und Durance gibt es gut ausgebaute Straßen, wenn auch recht kurvenreiche . Autobahnen fehlen, trotz der langjährigen Planung für eine Autobahn Turin-Avignon . Hingegen gibt es im Tal der Durance bis Briancon eine kleine Eisenbahnlinie .

### **Col de l'Echelle (1778m) \*\*\***

Bardonècchia -> Val Claree  
Trassierung ; Fahrweg; SG 3

Über den mit 1778m für diese Region recht niedrigen Übergang über Alpenhauptkamm, den Col de l'Echelle verläuft nur eine bedingt verkehrstüchtige Fahrstraße in das Vallee de la Clarée, welches erst seit 1947 zu Frankreich gehört . Bis dahin gehörte die Paßhöhe, wie das Tal zu Italien, zu dem es von der Paßstraße, noch heute ein geschottertes Militärsträßchen gibt . Nach 1947 wurde das Val Etroite Frankreich angeschlossen, und dies obwohl es jenseits der Wasserscheide liegt . Es wird wohl den Franzosen zu tief in ihr Gebirgsland gereicht haben, was seiner seits ja auch der Grund für den Bau eines Militärsträßchens durch das Val Etroite war, als dieses noch zu Italien gehörte . Trotz seiner niedrigen Höhe war der Col de l'Echelle aber nie von Bedeutung, und das trotzdem es kaum Hindernisse am Weg gibt .

Seit einigen Jahren gibt es ein Projekt der Fréjusautobahn einen Abzweig auch nach Südwesten zu geben, ein Tunnel sollte dabei den Col de l'Echelle unterqueren . Damit würde der Montgenèvre eine Umgehung durch eine Schnellstraße erfahren und besonders Turin besser mit dem Südosten Frankreichs verbinden . Jahrzehnte zuvor war bereits ein Bahntunnel an ähnlicher Stelle geplant, der etwa zwischen Plampinet und Pian de Colle gelegen hätte und rund 6km lang gewesen wäre ..

### **Col du Galibier (2645m) \*\*\*\*\***

St.Michel de Maurienne -> Col du Lautaret  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Der Col du Galibier gehört zu den jüngeren Pässen, zwar führte schon frühzeitig ein Naturpfad über ihn, welcher in der Neuzeit aus militärischen Gründen zu einen Weg ausgebaut wurde, aber erst 1926 wurde dieser zur Straße ausgebaut . Die erste über den Col du Galibier führende Straße, die einst vom Militär erbaut wurde und sehr kehrenreich war, unter querte bei einer Höhe von 2556m den Galibier noch mittels eines 363m langen, einspurigen Scheiteltunnel . Diese Straße war wegen ihrer vielen engen Kehren und Schmalheit der Trasse aber von Kraftfahrzeugen

## ALPENPÄSSE - DAUPHINE

nur schwer befahrbar . Bereits im Sommer 1934 wurde im Zuge des Baues der 'Route des Grandes Alpes' aber die Südrampe völlig neutrassiert . Zwei alte über die Paßhöhe führende Fußwege, die einstmals dem lokalen Säumerverkehr dienten, wurden nunmehr zur Straße ausgebaut, der alte Tunnel auch bald aufgegeben und seine Portale verschlossen .

Gleich mit dem Beginn der Nordrampe zum Galibier, muß man sich von St.Michel auf einer kurven- und kehrenreichen Strecke regelrecht zum 1570 Meter hohen Col du Télégraphe hochschrauben . So erreicht man auf einer Strecke die eine Luftlinie von kaum mehr als 2km hat, mittels 11km Fahrstrecke einen Höhenunterschied von rund 600m. Über das Col du Télégraphe wacht in 1655m Höhe, auf einer Bergspitze errichtet, das Fort du Télégraphe, eine militärische Festungsanlage die noch heute militärisch genutzt wird .

Anschließend an den Col du Télégraphe wird die Trassierung der Straße wieder bequemer befahrbar und führt durch eine malerische Gebirgslandschaft . Erst ab Plan la Cha, wo man sich auf 1961m Höhe befindet, scheint die Welt zu Ende zu sein . Dort wo der 3229m hohe Grand Galibier den weiteren Weg zu versperren droht, hat sich die Straße mit zahlreichen Kehren einen Weg gebahnt, der durch immer kargere Regionen führt . Da der Scheitelpunkt des Galibier quer zum Tal liegt und von Felswänden umrahmt ist, ändert sich die Situation urplötzlich, als ob ein Vorhang beiseite gezogen würde . Eine Situation die noch verstärkt wird durch das Wetter, da der Galibier auch eine Wetterscheide ist, die das atlantische vom mediterranen Wetter trennt und so oft, nach Süden in die Sonne führt .

Auch die Südrampe ist reich an Kehren, die aber merklich weniger großzügig ausgebaut sind, wie die auf der Nordrampe . Sie ersetzt aber bereits eine ältere, weiter östlich gelegene schmale und steile Straßen, die extrem reich an Serpentinaen und Kehren war .

An der Ortschaft Plan la Cha, die an der Straße zum Galibier liegt, zweigt ein kleines geschottertes Militärsträßchen zum Col des Rochilles (2493m) ab . Etwa einen Kilometer vor der Paßhöhe endet der Fahrweg, der heute noch befahrbar ist, bei zwei malerischen Seen, dem Lac du Grand Ban und Lac Rond . Ein alter Bergsteig aber, der kaum noch begangen wird, führt von da weiter in das Val Clarée .

### **Col du Lautaret (2058m) \*\*\*\***

La Grave -> Briancon

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1-2

Als direkte Verbindung von der Montgenèvre-Route nach Cularo (Grenoble) bauten die Römer eine erste Straße über den Col du Lautaret . Der Name des Paßes stammt wahrscheinlich vom alten römischen Namen ab, sie nannten ihn noch 'Altaretum', was man auf einen Altar der Römer zurückführt, den man auf der Scheitelhöhe vermutet . Dabei hatte der Lautaret eine enorme Bedeutung als der wichtigste Ver-kehrsweg zu den Erzvorkommen auf dem Plateau des Brandes . In den dort in einer Höhe bis zu 2200m gelegenen Erzminen, sollen bis zu 100.000 Sträflinge beschäftigt gewesen sein . Selbst wenn diese Zahl übertrieben ist, waren es wohl sicher immer noch mehr als zehntausend, eine immer noch imponierende Zahl . Diese mußten versorgt werden und das Erz mußte abtransportiert werden, dies macht eine fahr-bare Straße wahrscheinlich . Diese Römerstraße führte südlich oberhalb der heutigen Lautaret-Straße, hoch über dieser dahin . Man hatte sie in den Fels geschlagen, eine schwierige Trassierung, aber sicher gegenüber Hochwasser . Zwar ist diese Straße längst verfallen, aber man kann die Trasse noch gut im Felshang erkennen . Ein kleines Stück wurde sogar freigelegt, im Bereich eines kleinen Sporn-tunnels, es enthielt sauber ausgemeißelte Spurrillen mit einem Abstand von 1,44m, die den Wagen am steilen Hang Sicherheit geben sollten .

Nach den Römern wurde der Lautaret auch weiterhin genutzt, den er stellte weiterhin den direktesten Zugang vom Herzens Frankreich, über den Montgenèvre nach Italien da . Bis in die Neuzeit änderte sich daran nicht viel und ein Großteil des Verkehrs der über den Montgenèvre zog, ging auch über den Lautaret . Aber wenn die Römerstraße über den Lautaret wahrscheinlich einst befahrbar war, war sie dies seit dem frühen Mittelalter sicher nicht mehr . Zwar wurde die alten

## ALPENPÄSSE - DAUPHINE

Straßentrassen weiterhin zu einen Großteil genutzt, aber es mußte gesäumt werden , Unter Napoleon wurde der Lautaret dann mit einer modernen und befahrbaren Straße versehen, denn für Napoleon besaß der Lautaret militärstrategische Wichtigkeit, als Abkürzung zum Montgenèvre.

### **Col Bayard (1246m)**

La Mure -> Gap

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 1

Der Weg über den Col Bayard stellt eine alte Verbindung dar, schon Kelten und Römer nutzten ihn . Auch Napoleon wußte ihn zu nutzen, heute ist er Teil der Touristenstraße 'Route Napoleon'. Beinahe hätte auch eine Bahnlinie über ihn geführt, und zwar die später über den Col de la Croix Haute gebaute Bahnverbindung Grenobles mit Marseille, sollte ursprünglich entlang der Drac und über den Col Bayard und Gap führen . Man entschied sich dann aber doch für die direktere Trasse über den Croix Haute . Gebaut wurde die Bahn entlang der Drac dann doch noch, aber nur als Schmalspurbahn . Anfangs endete sie in La Mure, erst 1932 wurde sie aber über Crops und und den Col Bayard hin nach Gap verlängert . Dieser jüngere Streckenabschnitt wurde aber in den 60er Jahren wieder eingestellt und ist heute größtenteils demontiert. Der ältere Streckenabschnitt ist zwar noch in Betrieb, dient aber ausschließlich dem Gütertransport .

Das Gebirgsgebiet nördlich und östlich des Col Bayard, das Ecrins ist verkehrsmäßig zwar eher schlecht erschlossen, Übergänge gibt es aber auch hier freilich gleich mehrere . Von Südosten nach Nordwesten wären dies vor allem der Col de la Cavale (von Tal des Drac Blanc nach l'Argentiere), der Col de la Temple und der Col des Ecrins (beide vom Vénéon nach l'Argentiere) . Col de la Muzelle zwischen den Tälern von Bonne und Vénéon und als ersten durchgehenden Straßenpaß, den Col d'Ornon (1367m) zwischen La Mure und Le Bourg d'Oisans . Bis auf letzteren führen über all diese Übergänge allenfalls einfachste Bergpfade, eine Änderung dieser Situation ist weder zu erwarten, noch nötig, da das gesamte Gebiet nur schwach besiedelt ist und Teil des Nationalparks von Ecrins ist .

Im bereits deutlich niedriger werdenden Gebirgsgebiet westlich des Col Bayard sieht die Situation deutlich anders aus . Die wichtigsten Pässe hier, der Col du Festre (1441m) und der Col du Noyer besitzen befahrbare Straßen . Die Qualität letzteren liegt dabei deutlich unter der des ersteren, dafür hat der Col du Noyer eine historisch höhere Bedeutung . Es ist einer der Pässe, die Napoleon mit eines seiner berühmten Hospizen versah .

### **Col d'Izoard (2361m) \*\*\*\***

Briancon -> Guillestre

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 2-3

Die französische Armee baute die Straße über den Col d'Izoard, die sich durch endlose Serpentin und Kehren, aber auch zahlreiche kurze Tunnel auszeichnet . Ein Denkmal auf der Scheitelhöhe erinnert an die Verdienste der französischen Alpenjäger, beim Bau der Straße . Auf der Nordrampe befindet sich eines der sechs Schutzhäuser, 'Refuge Napoleon' genannt, deren Bau Napoleon anordnete für diese Gebirgsgegend anordnete . Es sollte ein Dankesgeschenk sein, für den begeisterten Empfang den man ihm bei seiner Ankunft in Gap am 5.März 1815 machte, war aber auch durchweg, im Hinblick auf eine eventuelle spätere militärische Nutzung, auch durch aus eigennützig gedacht . Die anderen fünf Bauwerke dieser Art in den Alpen um Briancon, entstanden unweit des Col d'Izoard, am Col dell'Agnello, Col de Croce, Col de Manse, Col du Noyer und Col de Vars . Die Hospize waren zwar nicht sehr groß, aber für den Verkehr über diese seiner Zeit eher gering begangenen Pässe durch aus ausreichend .

Nachdem das Hospiz erbaut wurde, dämmerte der Col d'Izoard dahin, es wurde erst einmal nicht viel neues sonst für den Verkehr hier getan . Ein Straßenbau wurde dann erst im letzten Drittel des 19.Jh. vom Militär initiiert und Schritt für Schritt konnte 1897 auch die gesamte Paßstraße fertiggestellt werden . Im Rahmen des Baus der 'Routes des Grandes Alpes' wurde auch die Straße über den Col d'Izoard in den Jahren 1930-34 umfangreich ausgebessert und verbreitert .

# ALPENPÄSSE - DAUPHINE

## Montgenèvre (1854m) \*

Briancon -> Susa

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Wie so viele andere Pässe, hatte auch schon der Montgenèvre Bedeutung in prähistorischer Zeit gehabt . An diese frühe und längst vergangene Zeit soll das Maometto-Heiligtum nordwestlich Borgone Susa's erinnern . Dies befindet an einen Hügel, auf dem Gelände eines schon länger als Heiligtum genutzten Areal, befindet sich ein in den massiven Fels gemeißelter Altar mit einer Votivfigur, die in einen Anbetungsgestus dargestellt ist. Man datiert sie in das 2. oder 3.Jh. u.Z., sie kann aber auch durchaus einiges älter sein . Interessant ist auch die Abstammungsgeschichte des Names '(Campo di) Maometto' - er soll nach einer örtlichen Sage vom Propheten Mohammed abstammen, der hier mit einem Heer kampiert haben soll . Doch war Mohammed niemals in Europa, geschweige den in den Alpen . Wahrscheinlicher ist aber, das der Name von eben jenen muselmanischen Sarazenen stammt, die von Fraxinetum aus, die Alpenpässe unsicher machten und in so manchen Seitental einen Stützpunkt anlegte .

Aber schon lange vor den Sarazenen war der Montgenèvre auch bei anderen Völkern beliebt, die sich ebenfalls auf Raubzüge verstanden . Bei den meisten der Raubzüge weiß man nicht welchen Paß sie nutzten, bei anderen kann man es zumindest erahnen . So zogen Gallier über ihn, als sie im Jahre 388 v.u.Z. in Italien einfielen. Damit begann für den Montgenèvre eine mehr als 2000 Jahre lange Tradition, als einer der wichtigsten Heerstraßen über die Alpen .

Teile der jüngeren Geschichtsforschung ist der Ansicht, das Hannibal mit seinen Kriegselefanten und gewaltigen Troß, wohl den Montgenèvre als Übergang genutzt habe, als er im Jahre 218 v.u.Z. von Spanien nach Italien zog, um gegen die Römer zu kämpfen . Die Beschreibungen des Überganges sind spärlich, so das die Historiker recht zerstritten sind und zum Teil über fünf verschiedene Pässe, als in Frage kommend betrachten . Denn noch ist der Großteil der Historiker der Ansicht, daß der Hannibals Weg über den nördlich gelegene Clapier, allenfalls einer der beiden Mont Cenis-Pässe, führte . Wenn der keltische Saumweg zu dieser Zeit wohl schon bestand und Hannibal ihn nicht nutzte, so wird er dann wohl in späteren Jahrzehnten von den Kelten ausgebaut worden sein . Denn die erfolgreichen Kriege der Römer gegen die Ligurier, sind ohne einen halbwegs guten und ausgebauten Weg über den Montgenèvre kaum zu erklären .

## Die Römerstraße

Gute hundert Jahre später zogen verstärkt die Römer über den Montgenèvre, den sie dann später als ersten aller Alpenpässe mit einer Straße versahen . Im Jahre 125 v.u.Z. zog M.Fulvius Flaccus das erste mal mit römischen Truppen über den Montgenèvre um bei der Eroberung Südgalliens einen Überraschungsangriff aus unvermuteter Richtung zu starten . Gute 37 Jahre später zog dann ein anderer Feldherr, der Römer Pompejus, mit einen umfangreichen römischen Heeresverband über den Montgenèvre . Ammianus Marcellinus berichtet wie sehr die Legionäre dabei von den tiefen Abgründen und mächtigen Naturgewalten bedroht waren und sie nur mit äußerst großer Anstrengung nach Gallien kamen . Darauf hin ließ Pompejus elf Jahre später den alten keltischen Saumweg, zu einer befahrbaren Straße ausbauen, die unter Augustus fast hundert Jahre später weiter ausgebaut wurde .

Als Caesar im Jahre 58 v.u.Z. einen Feldzug nach Gallien durchführte, war er wohl ganz froh, die Pompejische Straße nutzen zu können . Diese Straße entwickelte sich in der Folge zu einem der wichtigsten Straßen des Römischen Reiches überhaupt . Das lag dann vor allem auch daran, das der Montgenèvre für die sonstigen Verhältnisse in den Westalpen recht niedrig ist, auch war er recht gut gangbar und somit auch für die römischen Straßenbauer kein allzu großes Problem. Dennoch heißt es, das Zugtiere und sogar Menschen, hinter den Wagen gespannt werden mußten, um ihn auf der teilweise äußerst steilen Gefällstrecke ausreichend abzubremsen . Der meiste Verkehr von Oberitalien ins südliche Gallien soll in der römisch-republikanischen Zeit über den Montgenèvre geführt haben . Als in späteren kaiserlichen Zeiten auch zahlreiche andere Pässe

## ALPENPÄSSE - DAUPHINE

ausgebaut wurden, nahm der Verkehr über den Montgenèvre zwar ab, dennoch blieb er aber auch weiterhin der wichtigste Paß der Westalpen überhaupt .

Zur Zeit des Pompejus, also in der Zeit wo die befahrbare Straße gebaut wurde, nannte man den Mont-genèvre noch 'Mons Matronae', wenig später auch 'Mons Janus' bzw. 'Mons Januae', bevor er erst im späten Mittelalter den heutigen Namen 'Montgenèvre' bekam . Auf alten römischen Straßenkarten ist er aber auch unter dem Namen 'in alpe Cottia' genannt . Dabei steht 'in alpe' für Übergang und Cottia für das Gebirge welches dieser Übergang überquert . Solche Bezeichnungen finden sich auch in anderen Teilen der Alpen und man kann davon ausgehen, das eine Reihe von Pässen in der Spätantike ähnliche Namen hatten . Auf der Paßhöhe entstand auch ein Tempel, wohl mit einen angeschlossenen Hospiz, einer sogenannten Mansio . Reste dieses Tempels sollen noch im 11.Jh. bestanden haben und manchen Reisenden einen bescheidenen Schutz geboten haben .

### Der mittelalterliche Weg

Als im Jahre 412 u.Z. die Westgoten über den Montgenèvre zogen, begann dessen Niedergang . Mit dem Zusammenbruch des Römischen Reiches verlor der Montgenèvre seine alte Bedeutung, die er in fränkischer Zeit endgültig an den Mont Cenis abgab . Dennoch verlor er nie gänzlich an Bedeutung, immer wieder wurde er gerade von Heeren des frühen Mittelalters rege genutzt . Langobarden drangen über den Montgenèvre, noch die alte Römerstraße nutzend, in das südliche Frankenreich zu einen Raubzug ein. Aber noch im Gebirge wurden sie vom fränkisch-burgundischen Grafen Mummulus geschlagen. Zwei Jahre später dringt ein sächsischer Volksteil, dem es zuvor im Rahmen der großen Völkerwanderungen auf die Seite der Langobarden geschlagen hatte, ebenfalls über den Montgenèvre . Ihr Endziel ist zwar eine Niederlassungsmöglichkeit zu finden, sie betätigen sich aber erst einmal kriegerisch . Wie zwei Jahre zuvor die Langobarden, werden aber auch sie geschlagen, und über den Montgenèvre zurück gedrängt . Später schließen sie aber einen Vertrag, der es ihnen erlaubt friedlich den Montgenèvre zu nutzen um über ihn in die alte Heimat zurückzukehren . Weitere Raubzüge der Langobarden nach Burgund folgten noch über viele Jahrzehnte, nicht nur über den Montgenevre, aber doch vorzugsweise .

Letztendlich gelingt es aber den Burgundern, durch massive fränkische Unterstützung, über den Montgenèvre auch auf die andere Seite der Alpen über zu greifen. Bald fällt Susa, und im Susatal kommt es zu fränkisch-burgundischen Niederlassungen, die aber die massive Italienisierungen zu Zeiten Mussolinis, nicht überlebten . Etwas anders aber im weiter nördlich liegenden Aostatal, auch hier erkennen die Burgunder dessen wichtige Funktion, auch wenn von ihm aus ihnen weniger Gefahr von Seiten der Lombarden droht, besetzten sie es zeitgleich mit dem Susatal . Bald fällt das ganze Aostatal an die Franken, womit die Grundlage gelegt wurde, daß das Aostatal bis heute ein frankophones Gebiet ist, wenn es auch zu Italien gehört .

Nachdem schon Cesar mit einem Heer über den Montgenèvre zog, folgte im gute 1200 Jahre später Kaiser Friedrich I., der bekannter ist unter dem Namen 'Barbarossa' . Wahrscheinlich ist sogar, das Karl der Große ihn auf einen seiner Romzüge nutzte . Dennoch war der Montgenèvre niemals ein typischer Kaiserpaß, wohl weil er für die deutschen Kaiser zu abseits lag . Für die fränkischen Kaiser war er es auch nicht, da auch diese eher andere Pässe bevorzugten . Aber auch andere Gründe fielen da in die Waage, so auch das im 10.Jh. die Straße über den Montgenèvre stetig von Sarazenen heimgesucht wurde . Von ihrem Stützpunkt im südlichsten Ende der Seealpen zogen sie zahlreiche Täler, besonders aber die der Rhone und Durance entlang, um Gebiete bis hin zum Bodensee und Inn zu überfallen . Gerade auch die alten Römerstraßen, die sich in diesen und anderen Täler noch befanden, kamen ihnen da sehr zugegen . Besonders auch der Abschnitt Sisteron-Cavaillon, den schon die Römerstraße nutzte um direkter zur Rhone zu kommen, wurde dabei für Jahrzehnte von den räuberischen Sarazenen beherrscht . Sicher verlagerte sich zu dieser Zeit der Paßverkehr in den westlichen Alpen, vom Montgenèvre auf auf eher unbedeutende Pässe . Diese waren zwar kaum ausgebaut und oftmals auch schwer begehbar, boten aber dennoch durch ihre Unzugänglichkeit eben einen gewissen Schutz vor den Sarazenen.

Die Sarazenen machten ein ganzes Jahrhundert die Westalpen unsicher, als sie dann vertrieben wurden, konnte sich der Verkehr schnell wieder auf die alten römischen Straßen und Wege zurück

## ALPENPÄSSE - DAUPHINE

verlagern . Diese wurden dabei das gesamte Mittelalter kaum weiter ausgebaut und so zog auch der Verkehr über den Montgenèvre noch bis in die Neuzeit zu großen Teilen auf der alten Römerstraße entlang . Allerdings erhielt die Paßstraße im Jahre 1340 ein Hospiz, welches durch den Grafen von Briancon gestiftet wurde . Dieses Hospiz stand wohl in Tradition zu einer alten römischen Herberge an selbigem Ort .

Mit Ende des Mittelalters stieg die Bedeutung des Montgenèvre stark an, nicht nur für den Handel, sondern vor allem für die französischen Könige die ihn zu ihren Haupteinfallstor für ihre Kriegszüge nach Italien machten . Charles VIII. war 1494 wohl der erste französische König der mit einem Herr über den Montgenèvre zog, 1629 folgte ihn Louis XIII, der in Begleitung seines Kanzlers, des berühmten Kardinal Richelieus war . Aufgrund der Schutzfunktion die Briancon für den Montgenèvre ausübte, konnte der Ort für sich und zehn weiteren Alpentälern, 1349 vom Kaiser die feudalen Rechte abkaufen . Man kann aber dennoch unter einer gewissen französischen Herrschaft, einer Schutzherrschaft . Unter dem Gegensatz zwischen Frankreich und Savoyen, konnte somit der Montgenèvre zeitweise erheblich profitieren .

### Die napoleonische Kunststraße

Auf der Paßhöhe steht ein Obelisk, der daran erinnert, das es Napoleon war, der auch für den Montgenèvre den Befehl gab, eine befahrbare Militärstraße anzulegen . Im Jahre 1807 war sie fertiggestellt, genau 100 Jahre später fand am Montgenèvre der erste internationale Skiwettbewerb Frankreichs statt, seitdem ist der Montgenèvre ein wichtiges Skizentrum Frankreichs geblieben . Seit dem Jahre 1957 ist die alte napoleonische Straße auch modern ausgebaut und kann ungehindert dem modernen Verkehr dienen .

Ähnlich wie Italien am Mont Cenis, baute Frankreich am Montgenèvre eine gigantische und tief gestaffelte Festungsanlage. Mit der höchsten Artilleriefestung der Alpen, konnten die Franzosen vom 3130m hohen Monte Chaberton oberhalb des Montgenèvre, den Paßübergang, wie auch den Zugang vom Susatal aus kontrollieren . Zur Versorgung dieser Festung wurde ein Saumweg straßenartig ausgebaut und stellt heute den wahrscheinlich höchsten mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Saumweg der Alpen da . Aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes ist dieser Weg mittlerweile aber für Kraftfahrzeuge gesperrt .

Im Gegensatz zu den anderen Pässen zwischen Frankreich und Italien, lag der Montgenèvre schon immer auf französischem Territorium, die Grenze zu Italien lag etwa 300m weiter östlich . Mit Abschluß des Friedensvertrages von 1947, wurde aber auch hier, wie an anderen Pässen auch, tiefer nach Italien hinein verschoben . Man erhoffte sich so einerseits einen besseren Schutz der französischen Paßrampe, wie eine Kontrolle und ein freies Schußfeld auf die italienische Paßrampe .

Schon seit längeren gibt es Planungen für eine Schnellstraßenverbindung Turin-Marseille, die den Montgenèvre in eine Scheiteltunnel unterqueren soll . Dabei gibt es auch Projekte die den Bau eines Scheitel- oder Basistunnel an anderer Stelle, wie am Col de l'Echelle, vorsehen . Entsprechende Projekte sind übrigens nicht neu, sie bestehen schon seit etwa 1870, allerdings in Form einer Bahnstrecke, die den Montgenèvre (ein ca. 9km langer Tunnel), vorzugsweise aber auch schon den Col de l'Echelle (ein ca. 6km langer Tunnel) betrafen . Der Montgenèvres-tunnel sollte etwa zwischen laVachette und Cesana Torinese zu liegen kommen . Etwas problematisch zeigte sich dabei die Nordrampe, da Oulx im Susatal mehr als 200m unter dem Niveau des östlichen Tunnelportals gelegen hätte . Bei einer Tallänge von unter 10km wäre eine Höhenentwicklung mittels einer kleinen Doppelschleife, ähnlich der der Gotthard-bahn bei Wassen oder eine Schleife oberhalb Oulx notwendig gewesen . Eine Montgenèvre- (bzw. l'Echelle-) Bahn hätte Oberitalien deutlich besser mit Marseille verbunden und somit eine gute Ergänzung zur Fréjusbahn dargestellt . Die Col de Cabre-Bahn wurde in einer entsprechenden Hinsicht auch schon bis Briancon erbaut und bis ins Susatal sind es dann kaum mehr noch als nur 20km ! Letztendlich kamen die Planungen aber nicht weiter hinaus und sind heute faktisch ganz eingefroren .

\*\*\* \*\*



## COTTISCHE ALPEN

### An den Quellen des Po

Das Gebiet der Cottischen Alpen östlich des Rhone-Po-Wasserscheide weist sich durch eine Reihe in West-Ost-Richtung liegender Täler aus, die untereinander kaum verkehrsmäßig erschlossen sind . Die Täler selbst sind nicht sonderlich gut erschlossen, Eisenbahnen und Autobahnen gibt es keine - so sie in die Richtung führen, enden diese am Rande der Cottischen Alpen oder umgehen selbige weitläufig . Es mangelt sogar an gutausgebaute Paßübergänge über den Alpenkamm, eine schon historische Situation, die sich - anders als in anderen Alpenregionen, hier in keiner Weise sich geändert hat .

Einst von den ligurischen Stämmen der Taurier besiedelt, fiel das Gebiet kurz vor der Zeitenwende an Rom und wurde bald darauf sogar eine kleine, aber eigenständige Provinz . Später wurde es oströmisch, dann langobardisch und kam als Bestandteil des langobardisch-italienischen Königreiches erst an das Frankenreich und später an das Heilige Römische Reich - Deutscher Nation . Im späten Mittelalter drang Savoyen in das Gebiet ein, später versuchte auch Frankreich immer wieder das Gebiet zu annektieren, freilich ohne durchgreifenden Erfolg . Die große Ausnahme war gerade mal die napoleonischen Zeit, als es von Napoleon für einige Jahre für Frankreich annektiert wurde . Da aber Frankreich auch andere Alpengebiete annektierte gab es kaum einen Grund, einen der hohen Paßwege zwischen dem Montgenèvre und dem Col de Larche auszubauen .

### **Col de Sestriere (2035m) \*\***

Montgenèvres -> Pinerello

Trassierung ; gut ausgebaute Straße, SG 1-2

Bei Fenestrelle fallen die zahlreichen Festungsbauten auf, die sich auf der nördlichen Talflanke entlang ziehen. Sie stammen aus dem 17./18.Jh. und dienten damals der Sicherung von Frankreichs Ostgrenze . Die Straße über den Sestriere wurde dann unter Napoleon angelegt und im 20.Jh. umfangreich ausgebaut .

In der Gebirgsgebiet südlich des Col Sestriere gibt es faktisch keine Paßstraßen, freilich sind die Gebirgsübergänge auch hier reichlich und einige davon wurden wohl einst auch lokal genutzt, aber eine tatsächliche Bedeutung besaßen sie kaum . Unter diesen sind zu nennen, der Colle della Valletta, der Col Rodosella und der Col Coletta . Bei allem enden die Straßen deutlich vor der Paßhöhe und wenn sie doch bis in deren Nähe reichen, finden sie keine Fortsetzung über diese hinweg .

### **Colle delle Finestre (2176m) \*\***

Susa -> Fenestrelle

Trassierung ; Fahrstraße; SG 3-4

Entlang des Bergkames welches sich zwischen dem Susa- und dem Chisonetale befindet, wurde unter Mussolini ein Netz von Militärstraßen erbaut, mit welchen zahlreiche Sperranlagen, Bunker und Kasernen miteinander verbunden sind . Dieses Straßennetz beginnt am Colle delle Finestre, über welchen ebenfalls eine Militärstraße führt und reicht im Westen bis Oulx und Sesterie . Alle diese Militärstraßen sind befahr-bar, wenn sie auch oft nur recht schmal sind, auch sind sie als ausreichend ausgebaut zu bezeichnen . Als Assietta-Kammstraße ist sie aber nur wenigen berg-erfahrenen Kraftfahrern bekannt . Ihren höchsten Punkt erreicht die Assietta-Kammstraße bei 2550m und wechselt über mehrere Pässe die Seite des Kammes . Hierbei sind als wichtigste aufzuzählen der Col dell'Assietta (2472m), der Col di Lauson (2497m), der Col Blegier (2381m), der Col di Bourget (2282m) und der Col Bassett (2424m) . Andere wie der Col la Roussa (2017m) der von Villaretto nach Giaveno führt und sich weiter im Hinterland befindet, erhielt auch keine Militärstraße und ist heute allenfalls auf einen alten Saumpfad zu überqueren .

# ALPENPÄSSE - COTTISCHE ALPEN

**Col Malaura (2534m)**  
**Col de Croce (2298m)**  
Pellice -> Abries  
Trassierung

Der Col Malaura, auch als Col d'Urine bezeichnet, und auch der Col de Croce, der auf französisch auch Col de la Croix genannt wird, hatten einst gemeinsam eine wichtige lokale Bedeutung . Über beide hielten die Waldenserkolonien Piemonts, mit denen Queyras Kontakt . Die Waldenser waren einer der am Beginn der Neuzeit zahlreichen religiösen Neuererbewegungen, die im mehr oder weniger starken Gegensatz zu römischen Amtskirche standen . Am Eingang zu beiden Pässen entstanden daher auch schon früh zur Sicherung der Paßwege kleine Burgen - laMonta am Col de Croce und Mirabuca an der Verzweigung des Weges zum Col de Croce und Col Malaura . Beide sind aber heute nur noch Ruinen . Nach der Vertreibung der meisten Waldenser, spätestens mit der religiösen Liberalisierung im 18.Jh. wurde fast nur noch der Col de Croce lokal nennenswert genutzt . In der napoleonischen Ära erhielt er auch ein kleines Hospiz, welches noch heute erhalten ist .

In der zweiten Hälfte des 19.Jh. entstanden zahlreiche Bahnprojekte, die Oberitalien besser mit Südfrankreich, darüber hinaus auch mit Spanien, verbinden sollten . Eines dieser Projekte, betraf eine Bahnstrecke Turin-Pinerelo-Col Malaura bzw. Col de Croce-Embrun-Durancetal-Avignon . Der Alpenhauptkamm wäre dabei mit einen Scheiteltunnel unterquert worden, der irgendwo zwischen den beiden Pässen gelegen hätte .

Entlang des Alpenhauptkammes in nördlicher Richtung befinden sich einige wenige, aber heute unbedeutende Übergänge . So der Col St.Martin, auch bekannt als Col Abries (2658m) der die Verbindung von Abriès nach Perrero herstellt . Noch vor hundert Jahren war der Saumweg über ihn recht rege begangen . Auf dem Alpenhauptkamm in nordwestlicher Richtung befindet sich dann noch der Col Mayt (2706m) .

**Col de la Traversette (2914m)**  
Abries -> Paesana  
Trassierung ; Bergweg

Heute eine Normalität, damals eine Sensation und heute dennoch fast vergessen, wurde in den Jahren 1479-1483 unter dem Col de la Traversette wohl der erste, wenn auch noch recht kurze, Tunnel gebaut. Dieser erste Straßentunnel unter einer Paßhöhe überhaupt, wurde von der Grafenschaft Saluzzo erbaut, die sonst vom feindlichen Savoyen eingeschlossen, dadurch einen freien Weg ins verbündete Dauphin und das damit befreundete Frankreich errang . Er diente vor allem dem Handelsverkehr, provenzalisches Salz kam über diesen ins Piemont, Reis, Öl und Wein nahmen den umgekehrten Weg .

Im Jahre 1475 beschloß der Graf Karl Ludwig di Saluzzo den Ausbau des Weges über den Col de la Traversette, in dessen Folge sich dann der Tunnelbau als erforderlich erwies . Der das Massiv des berühmten Monte Viso in einer Höhe von 2892m Höhe querende Tunnel ist 75m lang, 2m hoch und 2.5 breit . Das klingt zwar nach nicht sehr viel, aber das gut 300 Jahre später erbaute Urner Loch am Gott-hard, war Anfangs auch nicht viel größer. Mindestens hundert Jahre hatte der Traversettetunnel Bestand, dann hatte ihn der Bergdruck zerstört . In kalkigen Schiefer zu bauen hatte den Tunnelbau zwar sicher deutlich vereinfacht, aber ohne laufende Pflege und Unterhaltung, besser noch einen Ausbau, war er nicht langfristig zu halten . Dennoch soll er bis Mitte des 19.Jh. passierbar gewesen sein, bis ein Felssturz ihn sperrte . Wenn auch seine Bedeutung für den Verkehr von Anfang an eher gering war, stellt er doch einen Markenstein, in der Geschichte des alpenquerenden Verkehrs dar . Die modernen Straßen enden aber heute an den Talenden, dort wo der eigentliche Aufstieg zum Paß beginnt . Vergessen ist dieser Tunnel aber vor Ort nicht, so wurde bereits 1907 der Tunnel und der alte Saumweg vom italienischen Alpenclub C.A.I. res-

# ALPENPÄSSE - COTTISCHE ALPEN

tauriert um ihn für Bergwanderer zu erschließen .

Einer zeitweise geäußerten Theorie zufolge, soll der Col de la Traversette, der Paß sein, über den Hannibal den Alpenhauptkamm überquerte . Vom Col de Grimone und Gap kommend, soll er dabei durch Queyras gezogen sein, um in der Nähe des Monte Viso den Alpenhauptkamm überquert zu haben . Idealerweise wäre dies der Traversette gewesen, da er trotz seiner Höhe, kein so sonderlich schwerer Paß wäre . 'Sektierer' unter den Historikern, die ebenfalls die Monte Viso Theorie vertreten sind aber der Ansicht, das er nicht den Traversette überschritt sondern den unweiten, 2534m hohen Col Malaura .

## **Col dell'Agnello (2748m) \*\*\***

Molines-en-Queyras -> Casteldelfino

Trassierung ; Fahrstraße; SG 3

Der Col dell'Agnello ist ein eher unbekannter Übergang, dennoch kann man ihn heute sogar befahren . Er hatte auch nur kurze Zeit mehr als nur eine lokale Bedeutung . Das war zu Beginn der Neuzeit als Dauphin eine gewisse Unabhängigkeit genoß . Das Dauphin besaß sein Kerngebiet westlich des Paßes, aber auch kleinere Besitzungen östlich dessen . Um zu diesen von Savoyen relativ unabhängige Verbindungen zu erhalten, wurde vor allem der Col dell' Agnello genutzt . Wohl wurde in dieser Zeit der alte lokale Pfad auch zu einen einfachen Saumweg ausgebaut . Ähnliches geschah zur selben Zeit und aus gleichem Grund auch am etwas nördlich gelegeneren Col de la Traversette . Als 1713 Savoyen die östlich des Alpenkammes gelegenen Gebiete sich endgültig sichern kann, verwaist der Col dell'Agnello und verliert von fortan an Bedeutung . Daran ändert sich erst einmal auch nur wenig, als Napoleon hier eines seiner berühmten Hospize errichtet ... eines von sechs im Raume Briancon .

Bis heute hat sich daran nur wenig geändert und so ist er auch eher unbekannt . Eine Straße erhielt er aber trotzdem, es waren wie so oft in den Alpen die Militärs die den Straßenbau übernahmen . Die Zufahrtswege zum Paß wurden als Militärwege freilich befahrbar ausgebaut, waren aber nur in einen recht einfachen Zustand . Aber anders als bei anderen Militärstraßen, die man nach den 2.Weltkrieg meist verfielen ließ, setzte man den Ausbau auch später fort . Besonders zwischen den 60er bis 80er Jahren baute man den alten Weg aus und verband ihn mit den Militärstraßen zu einer durchgängig befahrbaren Straße . Trotzdem sie damit einer der höchsten befahrbaren Paßstraßen der Alpen ist, ist sie nahe zu unbekannt . Schuld daran ist sicher auch ihr Ausbauzustand, der trotz aller Ausbauten selbst den Paßerfahrenen Kraftfahrer, vor so manche Bewährungsprobe setzt . Dennoch ist er für normale Kraftfahrzeuge befahrbar, sofern es die Witterung zu läßt .

Zwischen dem Col de Larche und den Montgenèvre zählte man noch vor gut hundert Jahren, 18 Saumwege, 9 Pfade und 8 begehbare Gletscherübergänge . Der Colle di Ristolas (2983m), auch bekannt als Col di Soustra bzw Col della Lanzetta, befindet sich einige Kilometer westlich des Col dell'Agnello, ist dabei der höchste dieser Gletscherübergänge .

## **Col de Maurin (2637m) \*\*\***

St.Paul -> Valle Maira

Trassierung ; unvollendete Bergstraße, SG 2-3

Auf der italienischen Seite des Col de Maurin baute man bis Ende der 80er Jahre des 20.Jh. eine Straße, die einmal eine Fortsetzung über den Paß nach Frankreich erfahren soll . Da Frankreich noch nicht mit den nötigen Bauarbeiten begonnen hat, ist noch kein paßüberquerender Verkehr möglich . Unmittelbar neben dem Col de Maurin befindet sich mit dem Colle di Nubiere (2982m) der höchste Saumweg des hiesigen Abschnittes des Alpenhauptkammes .

Für den heute absolut unbedeutende Gegend um den Col d'Autaret (2875m) der sich weniger Kilometer östlich des Col de Maurin sich befindet, bestand um 1870 der Plan des Baus einer Bahnstrecke Saluzzo-Barcelonette-Durancetal . Das Paßgebiet sollte dabei von einen 10-20km

## ALPENPÄSSE - COTTISCHE ALPEN

langen Scheiteltunnel unter quert werden . Aber wie so viele andere ähnliche Pläne für die Westalpen, wurde auch dieses nicht verwirklicht .

### **Colle di Sampéyre (2284m) \*\***

Sampéyre -> Valle Maira

Trassierung ; Fahrstraße; SG 3

Der Colle di Sampéyre, auch bekannt als Colle di Elva, war einst ein regional wichtiger Übergang vom Mairatal ins weiter nördlich gelegene Varaital über den einstmals ein, zumindest regional bedeutender, Saumweg führte, der aber seit dem 19.Jh. nur noch eine touristische Bedeutung hat .

Einen kurzzeitigen Bedeutungsaufschwung erfuhr der Colle di Sampéyre in den Jahren des Faschismus . Jetzt wurde nicht nur die Paßstraße ausgebaut, sondern kurz vor Beginn des 2.Weltkrieges, zwischen 1937 und 1939 auch ein einfaches Kammsträßchen angelegt, welches nach Osten, wie Westen vom Colle di Sampéyre abzweigt . Beim Colle Bicocca endet diese, als Varaite-Maira-Kammstraße bezeichnete Straße, die ihren höchsten Punkt bei 2310m erreicht . Ihren Anfang findet sie aber in Colletto di Rossana, wo mehrere kleine Straßen auf die Kammstraße führen . Auf ihren Weg überschreitet sie, getreu dem Charakter der meisten Kammstraßen, gleich mehrere Pässe, der Col di Valmara (1541m), der Col di Ciabra (1723m) und der Col Birrone (1700m) sind unter diesen die wichtigsten . Heute befindet sich diese Kammstraße aber in keinen guten Zustand mehr und ist nur noch von bergerfahrenen Autofahrern zu befahren .

Wer vom Colle di Sampéyre weiter nach Norden will (oder wollte), ohne dabei den Alpenhauptkamm gleich überqueren zu wollen, für den ist der Colle di Lucca (2436m) von Bedeutung . Über Paesana und dem la Colletta (613m) kann man so auf direkten Wege nach Pinerelo bzw. Turin gelangen .

### **Passo della Gardetta (2437m) \*\*\***

Passo della Gardetta -> Demonte/Pradleves

Trassierung ; Fahrstraße; SG 4

Das Gebirgsgebiet zwischen den Tälern von Máira und dem Stura, zeichnet sich im Gegensatz den nördlich davon gelegenen Gebirgsgebieten besonders dadurch aus, das die Nebentäler, das Grana- und Armatal, nicht bis zum Alpenhauptkamm reichen . Entsprechend dieser Topographie ist das Gebiet überaus reich an Übergängen . Viele von ihnen wurden einst lokal rege begangen, besaßen einst sogar Saumwege . Vom Tal der Grana kam man über den Col della Scaletta (2627m), den Col di Servagna (2500m) bzw. den Colle Margherita (1984m) in das der Maira . Heute kann man sie erwandern, von Straßen sind sie nicht erschlossen, allenfalls ein bescheidenes Militärsträßche führt auf diese .

Etwas besser erweist sich die Verkehrssituation südlich der Grana . Eine heute leider teilweise in Verfall befindliche Militärstraße führt bis hin zum Passo della Gardetta . Einst auf Mussolinis Geheiß erbaut, hat sie seit Jahrzehnten kaum noch eine Bedeutung . Diese, heute als Maira-Stura-Kammstraße bezeichnete Straße, hat ihren höchsten Punkt bei 2527m, führt aber in Richtung Osten noch über eine Reihe weiterer Übergänge, so den Colle Cologna (2394m), den Colle Margherina (2420m) und den Colle dei Morti (2480m) . Eine ebenso in Verfall befindliche Militärstraße kreuzt die Maira-Stura-Kammstraße, sie führt über den 2370m hohen Colle d'Esischie und verbindet Marmora mit Demonte und Pradleves .

\*\*\* \*\*

## BARCELONNETTE-HAUTE PROVENCE

### Die Berge und Täler der oberen Provence

Das tiefzerklüftete Gebirgsland zwischen Durance und Var ist reich mit Paßübergängen, von denen heute auch ein Großteil als Straßen oder zumindest als Fahrwege ausgebaut sind .

Die Geschichte der oberen Provence war ähnlich wie der anderer Alpengebiete recht wechselhaft . Ursprünglich von Liguriern besiedelt wurden diese bald von Kelten assimiliert und später von Römern romanisiert . Mit dem Mittelalter wurde die, zwischenzeitlich von räuberischen Sarazenen heimgesuchte Region, bis weit in die Neuzeit hinein zu einem ewigen Zankapfel zwischen den Mächten die gerade östlich und westlich der Region herrschten . Waren es am Anfang Franken und Langobarden, so waren es in der Endphase Franzosen und Savoyen, die sich um das Gebiet stritten .

Die Gegend um Barcelonnette konnte auf ihren stetigen Wechselkurs zwischen Frankreich und Savoyen, sich zeitweise sogar ein hohes Maß an Autonomie und Selbständigkeit sichern . Mit der beginnenden Neuzeit konnte dann Frankreich nach und nach den Kampf um die obere Provence für sich entscheiden . So ganz zufrieden ist man aber mit diesen Verhältnissen nicht, an so mancher Hauswand kann man Graffitis lesen, die Autonomie oder gar Unabhängigkeit von Frankreich fordern . Die Region zwischen den Flüssen Ubaye und Var ist mäßig gut verkehrsmäßig erschlossen . Zwar fehlen gänzlich Bahnlinien oder Autobahnen, aber es gibt zahlreiche Straßen . Diese sind zwar zum Teil noch mangelhaft ausgebaut, aber dafür verbinden sie die einzelnen Täler auch untereinander .

### **Col de Parpaillon (2930m) \*\*\*\***

Embrun -> Jausiers

Trassierung ; Fahrstraße; SG 3-4

Auf den Col de Parpaillon führt eine schmale Straße aus dem Jahre 1900, welche aber nicht bis auf die Paßhöhe hinaufführt . Der Scheitelpunkt der Strecke liegt in einem 468m langen Tunnel, bei einer Höhe von 2632m, der im Jahr 1892 erbaut wurde . Die gemauerten Portale besitzen Tore, die ihn verschließen können, um das Innere vor zu extremen Witterungen zu schützen . Bis zur Fertigstellung der Iseran-Straße war die Straße über den Parpaillon die höchste mit Kraftfahrzeugen erreichbare Stelle in den französischen Alpen . Lange Zeit war allerdings nur die Nordrampe befahrbar, das 11km lange Militärsträßchen welches die Südrampe bildet, wurde erst in den 70er Jahren für den Verkehr geöffnet . Allerdings weisen Schilder das Befahren der Südrampe, wie auch des Scheiteltunnels, auf eigene Gefahr aus . Ein Grund wohl, warum man diese Straße selbst kaum auf Autokarten findet .

### **Col de Vars (2111m) \*\***

Guillestrie -> St.Paul

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1-2

Der Col de Vars war einst nur ein lokal genutzter Paß, da er über Embrun eher leicht umgangen werden konnte, wurde er auch nie nennenswert aufgewertet . Auch der Bau eines Hospizes in der napoleonischen Ära brachte dem Col de Vars keine nennenswerte Bedeutungssteigerung . Eine Straße erhielt er dann letztendlich auch nur, weil das Militär ihrer bedurfte . Diese hatten im späten 19.Jh. zwischen den großen Festungen in Briancon und Tournoux auch zahlreiche kleinere Festungsanlagen angelegt, die sie mit einer Straße auf direktesten Wege untereinander verbinden mußten . Der Col de Vars bot für diese Straße den idealsten und direktesten Übergang . So wurde über ihn eine einfache, nur von kleinen Wagen und Kanonen befahrbare Militärstraße angelegt . Im Jahre 1930 wurde die alte Militärstraße, im Rahmen des Baus der großen französischen Alpenstraße 'Route des Grandes Alpes' umfangreich ausgebaut und modernisiert .

# ALPENPÄSSE - BARCELONNETTE-HAUTE PROVENCE

## Col de Larche (1996m) \*\*

(Colle di Maddalena/Col de l'Argentiere)

Barcelonnette -> Cuneo

Trassierung ; gut ausgebaute Straße; SG 1

Große Bedeutung hat der Col de Larche nur selten gespielt, auch wenn er schon frühzeitig genutzt wurde, wurde der alte Weg nie von den Römern ausgebaut . Nur gering wurde er von den Römern genutzt, was sich auch nicht im Mittelalter änderte, dies geschah erst mit Beginn der Neuzeit .

In die Weltgeschichte rückte der Col de Larche, als König Franz I. von Frankreich im Jahre 1515 über ihn nach Italien zog . Er mußte diesen Weg wählen, weil alle anderen in Frage kommenden Pässe von seinen Feinden besetzt waren . Der Col de Larche wurde daraufhin schon im 16.Jh. ausgebaut, um ihn für Kartaunen befahrbar zu machen . Besonders die Franzosen müssen den Col de Larche lieb gewonnen haben, im 17. und 18.Jh. zogen sie noch so manches mal über den Paß der ihnen eigentlich gar nicht gehörte, um irgendwelche Italiener zu disziplinieren . Ähnliches taten ja auch die deutschen Kaiser, wenn sie über den Brenner zogen, und einen ähnlichen Stellenwert bekam dann auch der Col de Larche für die Franzosen . Auch die mit Savoyen verbündeten spanischen Heere nutzten den Paß zuweilen . Dennoch stand er auch weiterhin immer im Schatten des französischen Montgenèvre . Im 19. und 20. Jahrhundert erinnerten sich beide Seiten wieder an das militärische Einfallstor und versuchten es zu sichern, in dem man umfangreiche Festungsbauten errichtete . Besonders die französische Seite sind noch heute überaus bekannt . Entlang eines Berggrates ziehen sich Bunker und Sperranlagen vom Tal bis auf die Bergspitze herauf .

Aber auch Handelsleute nutzten den Col de Larche überaus häufig . Seit dem 14.Jahrhundert besaß er eine gewisse Bedeutung für den Wollhandel Richtung Genua, alsbald kam auch der ein umfangreicher Viehtrieb in die selbe Richtung dazu . Später bevorzugten ihn dann vor allen savoyische Kaufleute, um die genuesischen Pässe zu umgehen, da Genua ihnen meist nicht so wohlgesonnen war . Aber auch um den französischen Montgenèvre zu umgehen, denn der Col de Larche war seit dem 14.Jh. unter savoyischer Kontrolle . Erst im 18.Jh. konnten die Franzosen ihren Einflußbereich auch auf den Col de Larche ausdehnen .

Interessant am Col de Larche ist nicht nur, das er gleich drei verschiedene Namen hat, sondern auch das die Höhenangaben in der Literatur stark schwanken, so werden zwischen 1984m und 1997m, auch alle anderen möglichen Höhen noch genannt . Neben seinen gebäuchlichsten Namen 'Larche', was soviel wie 'Lärche' bedeutet und welcher von einer gleichnamigen Ortschaft auf französischer Seite stammt, ist er auch unter dem Namen 'Argentiere' bekannt , dies nach einer Ortschaft auf italienischer Seite . 'Maddalena' wird er nach einer alten Kapelle in Paßnähe benannt .

Der Col de Larche wurde in der Neuzeit immer wieder modernisiert und blieb somit befahrbar . Weitere umfangreiche Ausbauten erfolgten dann unter napoleonischer Herrschaft und machten ihn dann auch schon recht früh für größere Wagen befahrbar . Der Ausbau konnte aber nicht beendet werden, so gab es noch weiterhin einige Problemstellen die die Passage deutlich behinderten . Es sollte noch bis Mitte des 19.Jh. dauern, bis man die Straße endlich fertigstellen konnte . Als dann das Auto aufkam, bot es diesen kaum Hindernisse und wurde so von diesem schnell angenommen . Aber nach dem 2.Weltkrieg war dieser Verkehr so stark geworden, das die Straße eine umfangreiche Modernisierung erfahren mußte, bei der es dann auch zu umfangreichen Neutrassierungen kam . Durch die Barricate, eine wahrhaft wilde Schlucht auf der Westrampe des Col de Larche mußte die Straße in die dortigen Felswände hineingesprengt werden, um hier überhaupt eine Fahrmöglichkeit zu schaffen . Schon die vorherige Straße hatte hier ihren gefährlichsten und kompliziertesten Abschnitt . In ihren heutigen Ausbau ist sie problemlos auch für Lastkraftwagen befahrbar und hat eine nicht unwichtige Bedeutung für den Handel zwischen der Provence und Piemont .

# ALPENPÄSSE - BARCELONNETTE-HAUTE PROVENCE

**Cime de la Bonette (2802m) \*\*\*\*\***  
**Col de Restefond (2678m) \*\*\*\*\***  
**Col des Granges (2505m) \*\*\***

Jausiers -> St.Etienne de Tienne  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Zwar kürzt die Straße über den Cime de la Bonette den Weg von Nizza nach Jausiers um ganze 30km ab, aber ihre Existenz verdankt sie allein militärstrategischen Gesichtspunkten . So wollte schon Napoleon III. eine Straße über den 2678m hohen Col de Restefond errichten, um ein ansonsten unwegsames Gelände militärisch zu erschließen . Aber erst Jahre später wurden einige Militärwege und -sträßchen erbaut, die in den 50/60er Jahren des 20.Jahrhunderts dann doch noch zu einer gut befahrbaren und durchgängigen Straße ausgebaut wurden . Seit 1962 kann die Bonette-Straße durchgängig befahren werden . Sie ist aber keine Paßstraße im herkömmlichen Sinne, da sie nicht über einen Paßübergang führt, sondern über und entlang eines strategischen Gradrückens . Nach dem ersten Befürworter der Bonette-Straße, Napoleon III, wurde sie 'Route Imperial' genannt . Sie ist die höchste Transitstrecke der gesamten Alpen und nur selten länger als zwei Monate im Jahr geöffnet . Genutzt wird, zumindest der Col des Granges aber bereits schon seit früheren Zeiten . Er war wurde von den Savoyern gern als Alternative zum Col de Cayolle begangen .

Die Route-Imperial ist eine typische Touristenstraße, sie führt nicht über den niedrigstmöglichen Übergang . Von der Aussichtsplattform auf der Cime de la Bonette kann man tief unten im Tal, gut eine schmale Straße erkennen, die das Cime de la Bonette umgeht . Ihr höchster Punkt liegt auf einer Höhe von 2454m am Col de la Moutiere, von dem ein weiteres Sträßchen nach Bayasse, zur Cayollestraße abzweigt .

Die Südrampe, aber noch stärker die Nordrampe weisen auf ihrer teilweise recht schmalen und schwer befahrbaren Trassierung eine Unmenge an Kurven und Kehren auf, während selbst kurze Tunnelbauten oder auch Galerien eher selten sind .

**Col de Lombarda (2351m) \*\***

Isola -> Vinadeo  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3-4

Bis zum 2.Weltkrieg befand sich der wohl nach den Lombarden benannte Col de Lombarda auf italienischen Boden . Italienisch war sogar die gesamte Südrampe bis hinab ins Tal des Tinee . Seit 1947 führt die Grenze in diesem Gebirgszug aber entlang der Wasserscheide . Die Grenzübergangstellen sind jedoch im Tal und nicht auf der Scheitelhöhe . Die Militärstraße die Italien vor dem 2.Weltkrieg über den Col de Lombarda baute, wurde in den Nachkriegsjahrzehnten nur spärlich ausgebaut, ist aber heute durchaus befahrbar . Sie ist aber sehr kehlenreich und schmal, dazu ist die Fahrbahndecke löchrig und schlecht ausgebaut . Und trotz der Grenzlage, ist es wahrscheinlicher Gemsen zu begegnen, als einen Grenzer .

Aus dem Jahre 1876 stammt der Plan eines Domenico Santelli, der eine Bahnlinie bauen wollte, die Cuneo und Nizza über den Col de Lombarda verbinden sollte . Letztendlich wurde dieser Plan aber zugunsten einer Tendabahn fallengelassen .

**Col de Cayolle (2327m) \*\*\***

Guillaumes -> Barcelonnette  
Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Ursprünglich als Militärstraße erbaut, erhielt die Cayollestraße ähnlich wie die Varsstraße um das Jahr 1930 eine umfangreiche Verbesserung, denn sie sollte auch ein Teilstück der Route des Grandes Alpes bilden . Aber auch schon vor dem Bau der Straße war der Cayolle ein regional

## ALPENPÄSSE - BARCELONNETTE-HAUTE PROVENCE

häufig genutzter Übergang . In den Zeiten als Nizza und Barcelonnette noch zu Savoyen gehörte, war er häufig begangen .

Interessant ist auch die Fortsetzung der Cayolle-Straße, südlich von Guillaumes . Während eine erste Straße hoch oben in der Schlucht, in den Fels geschlagen wurde und dabei die Felsvorsprünge umfuhr, wurde für eine elektrische Bahn die die zum Teil auf der Straße verkehrte, die Felsvorsprünge mit geraden Tunnel durchbrochen . Nach dem nach dem 2.Weltkrieg die dortige Bahnlinie geschlossen wurde, führte durch die Bahntunnel eine Fahrbahn der Straße, die andere Fahrbahn führte weiterhin um die Felsvorsprünge herum . Dies gab ein eigenartiges, geradezu kurioses Bild, welches wieder entschärft wurde, als man in den 70er Jahren die Tunnel verbreiterte, so das nunmehr beide Fahrbahnen durch die Tunnel geführt werden konnten .

### **Col d'Allos (2240m) \*\*\*\***

Colmars -> Barcelonnette

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Col d'Allos zeichnet sich als ein altbekannter, aber kaum bedeutender Übergang aus . Ein Saumweg war hier wohl einst vorhanden, wurde aber nur im regionalen Verkehr genutzt . Später erhielt der Col d'Allos eine moderne Kunststraße, initiiert wurde dessen Bau vor allem vom Militär . Ähnlich auch die Straße über den Col des Champs (2191m), die Colmars mit Guillaumes verbindet . Auch sie ist eine einstige Militärstraße, die auf einen alten lokalen Saumweg fußt . Für das französische Militär waren die Straße über den Col d'Allos und Col des Champs überaus wichtig, bildete diese Straße doch eine wichtiges Rückrat hinter einer möglichen Gebirgsfront gegenüber Italien . Entsprechend dieser Bedeutung fand sie freilich auch eine Fortsetzung über Guillaumes, Valberg, den Col Sante Anne (1550m) und den Col de la Couillole (1678m) hin nach St.Sauveur-sur-Tinée .

Diese Paßstraßen sind aber für den Verkehr sämtlich nur von geringer Bedeutung, sind sie doch nur schmal ausgebaut, überaus kurven- und kehrenreich und weisen auch sonst manche Unzulänglichkeit aus . Wer es daher eilig hat, von Nizza nach Barcelonnette zu kommen, wird daher wohl eher den Col d'Allos weitläufig umfahren . Dafür steht ihm die Straße von Digne nach Seyne zur Verfügung, die über den Col de Labouret (1240m), den Col de Maure (1346m) und den Col St.Jaen (1333m) führt . Zwischen dieser Straße und der Allosstraße gibt es keine weiteren Querverbindungen . Zwar gibt es auch hier einige Pässe, einige besitzen auch Wege, zum Teil befahrbare, aber von einer durchgängigen Paßstraße kann hier an keiner Stelle die Rede sein .

### **Colle St.Michel (1413m) \***

Thorame-Haute -> Annot

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3

Der Colle St.Michel ist ein Übergang mit nur einer rein lokalen Bedeutung . Das kleine Militärsträßchen welches über ihn führt unterstreicht diesen Charakter . Überregionale Bedeutung hat der Paß aber für die Eisenbahn, den diese führt von Entrevoux nach Barrême nicht über den Col de Toutes Aures (1124m) wie die moderne Straße, sondern über den weiter nördlich gelegeneren Colle St.Michel . Man baute recht lange an dem 3457m langen Tunnel unter dem Colle St.Michel, erst 1912 konnte er eröffnet werden, gute 20 Jahre nachdem schon die Talstrecken fertiggestellt waren . Interessanter Weise befindet sich der Scheitelpunkt dieser Bahn nicht im Scheiteltunnel, sonder etwas westlich dessen, kurz vor Thorame auf einer Höhe von 1022.5m . Nur wenige Kilometer nach dem Colle St.Michel, kurz nachdem sich Bahn und moderne Straße wieder vereinigten, muß die Bahn einen zweiten Paß bezwingen, den Col de Moriez . Auch dieser wird von der Bahn mittels eines 1195m langen Tunnel unter quert, wo hingegen die Straße über den Paß führt .

Für leidenschaftliche Paßfahrer ist das Gebirgsgebiet südlich des Colle St.Michel höchst interessant . Es gibt hier zahllose Pässe, versehen mit kurven- und kehrenreiche Straßen und dies alles, in einer imposanten, aber dennoch milden Gebirgslandschaft . Eine Aufzählung auch nur der



## ALPENPÄSSE - BARCELONNETTE-HAUTE PROVENCE

wichtigsten oder interessantesten Pässe mag hier aber zu weit gehen . Soviel sei aber gesagt, faktisch alle dortigen Übergänge sind seit alters her begangen und hatten einst in der Regel auch unterschiedlich ausgebaute Saumwege . Einige waren wohl auch soweit ausgebaut, das sie befahrbar waren, aber erst im Verlauf des 19.Jh. begann man Kunststraßen zu errichten . In der ersten Hälfte des 20.Jh. hatte dieser Straßenbau seinen Höhepunkt gefunden . Seitdem sind die Neubauten immer seltener geworden . Das Straßennetz hier ist aber auch so dicht geflochten, das weitere Neubauten kaum nötig sind, dringender sind hier freilich Ausbauten und Modernisierungen .

\*\*\* \*\*



## WEST-DAUPHINE

### Zwischen Drac und Rhone

Die Alpen des westlichen Dauphine zeichnen weisen größtenteils eher einen Mittelgebirgscharakter aus, denn eher langsam steigen die Alpen hier von der Rhone hin zum Kamm der Westalpen an . Nur durch seine geologische Beschaffenheit bedingt, erscheint es eher trist und karg, deutlich im Gegensatz zum Zentralmassiv auf der anderen Seite der Rhone .

Besiedelt wurde das Bergland zwischen Drac und Rhone schon recht frühzeitig, da es hier recht zahlreiche Höhlen mit steinzeitlichen Fundmaterial gibt ist diese Besiedlung auch zweifelsfrei nachgewiesen . In der Eisenzeit drangen Kelten in das Gebiet ein, ein gutes Jahrhundert vor der Zeitenwende kamen es aber unter römischer Herrschaft . So blieb es dann für mehr als ein halbes Jahrtausend, bis die Burgunder hier die Herrschaft von den Römern übernahmen . Diese Machtübernahme verlief nicht problemlos, entlang des Rhonetales, aber auch durch die Westalpen verliefen in dieser Zeit des Überganges von der Spätantike hin zum frühen Mittelalter, wichtige Durchzugsrouten verschiedenster Völkerschaften, vor allen von Westgoten . Die Burgunder errangen in dieser Zeit ihre Unabhängigkeit von Rom und konnten diese über Jahrhunderte hinweg bewahren . Dies allerdings unter der Maßgabe das sie sich schon sehr frühzeitig unter dem Schutz einer stärkeren Macht stellten . Das war Anfangs das fränkische Reich, später dessen Erbe das Heilige Römische Reich . Mit Ausklang des hohen Mittelalters gelingt es den Franzosen Schritt für Schritt das einstige burgundische Herrschaftsgebiet unter ihre Herrschaft zu bringen . Bis heute blieben sie bei diesen .

Verkehrsmäßig ist das Gebiet unterschiedlich gut erschlossen, Autobahnen tangieren es nur am Rande, was aber in dem Fall ausreichend ist . Von Eisenbahnen ist es ebenfalls ausreichend erschlossen . Über-aus gut ist das Gebiet aber Straßen erschlossen . Auch die meisten Seitentäler stellen keine Sackgassen da und sind mit Paßstraßen untereinander verbunden . Diese Straßen sind zwar meist einfach, aber dennoch ausreichend ausgebaut .

### Col de la Croix Haute (1176m)

Aspres -> Grenoble

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 1

Der Col de la Croix Haute, zu deutsch 'Paß des Oberen Kreuzes', ist seit alters her ein bedeutender Paß . Zum Beispiel überschritt ihn der französische König Charles VIII. mit einen kleinen Heer . Noch heute hat er einige Bedeutung, immerhin ist die Straße über den Paß eine Europastraße .

Auch eine Eisenbahnstrecke führt über den Paß, die sogenannte Croix Haute-Bahn . Trotz des schwierigen Geländes wurde die gesamte Bahn von Grenoble bis Marseille in nur wenigen erbaut, den eigentlichen Paßabschnitt zwischen Vif und Aspres sur Buech wurde zwischen 1874 und 1878 erbaut . Die topographischen Verhältnisse zwangen die Erbauer der Bahn zum zahlreicher Kunstbauten . Ursprünglich wollte man ja entlang der Drac, über Gap bauen, aber diese Variante wäre wohl noch komplizierter zu bewerkstelligen gewesen . Bei Monastier de Clermont unterquert sie mittels eines 838m langen Tunnels den Col du Fau . Auch die moderne Straße nutzt den Col du Fau, um wieder in ein Seitental der Drac zu gelangen, denn beide hatten schon kurz hinter Grenoble das Dractal verlassen . Seinen Scheitelpunkt findet die Croix Haute-Bahn bei 1175,6m im nur 135m langen Tunnel unter dem Croix Haute . Gute 316km ist die eingleisige Bahnstrecke lang und sie besitzt 43, zumeist eher kürzere Tunnel mit einer Gesamtlänge von immerhin insgesamt 10.091m . Die Straße bezwingt den Croix Haute ohne Tunnel, beide befinden sich aber auf der gesamten Strecke zwischen Grenoble und Apres immer in gegenseitiger Nähe .

# ALPENPÄSSE - WEST-DAUPHINE

## Col de Cabre (1180m)

Aspres -> Luc

Trassierung ; ausgebaute Straße, SG 2

Der Col de Cabre ist ein sehr alter Übergang, er hatte schon immer eine wichtige überregionale Bedeutung . Bis heute hat sich dies nicht geändert, die Fernverkehrsstraße über den Paß ist zwar nur zweitrangig, dennoch eine wichtige Verbindung zwischen dem Rhonetal und dem Departement Hautes Alpes .

Wichtiger als der Col de Cabre war aber lange Zeit der etwas nördlich von diesem gelegene Pas des Mont Toussiers . Über diesen führte eine Römerstraße, in einem alten Itenarium ist scheinbar eine solche aufgeführt . Noch im Mittelalter wurde für diesen Paß der alte römische Name 'Gaura Mons' gebraucht . Dann wurde der Weg vom Mont Toussier hin zum Col du Cabre verlegt, der Weg über den Mont Toussier verfiel alsbald und wurde allenfalls noch lokal genutzt . Heute führt über selbigen nur noch ein verlassener Bergpfad .

Nördlich des Col de Cabre und Mont Toussier gibt es noch weitere wichtige Übergänge . Der Col de Grimone (1318m) verbindet den Col de la Croix Haute (1176m) mit Châtilon-en-Dios . Und noch weiter nördlich befindet sich der Col de Menée (1457m) Châtilon-en-Dios Verbindung mit Clelles . Beide Pässe besitzen moderen, aber überaus kehren und kurvenreiche Kunststraßen .

Nördlich der Menée-Straße erhebt sich wie ein Riegel das Massiv Montagne de Lans, über welches keine Straßen führen . Dieses ist zwar nicht so sonderlich hoch, aber unter Kontrolle des Militärs . Rechts und Links dieses Massives gibt es eine Reihe von kleinen Pässen, die oftmals auch eine Straßen besitzen . Besonders interessant dabei ist das Col de Rousset (1254m), wo die Paßstraße den Übergang mittels eines kleinen Tunnels überwindet .

Auch Südlich des Col de Cabre gibt es einige wichtige Übergänge . Die beiden wichtigsten sind wohl der Col des Tourettes (1126m) und der Col de Saulce (1126m)

## Die Col de Cabre-Bahn

Noch wichtiger als die Straße ist die Bahnlinie über den Col de Cabre, sie ist zwar keine Hauptlinie, sollte aber einmal eine werden, denn ursprünglich war sie gedacht als erster Teil einer Bahn die über den Montgenèvre hin nach Italien führt . Bereits 1859 begann man die Planungen und 1863 die Bauarbeiten der ersten Etappe zwischen Livron und Crest, welche man 1871 abschließen konnte . Zwischen 1878 und 1884 baute man an dem Abschnitt Gap - Briancon, und in den Folgejahren rückte man beidseitig des Col de Cabre immer näher an selbigen heran . Aber bis 1894 dauerte es noch, bis man endlich die letzte Lücke von Aspres sur Buech nach Die schließen konnte . Für 25 Mio. Franc war die mit 225km bis heute längste Gebirgsbahn der Alpen entstanden . Die Fortsetzung der Col de Cabre-Bahn von Briancon über den Montgenèvre und Susa nach Turin war schon abgemachte Sache, es kam dennoch nicht dazu . Wohl bedauerlicher Weise wurde aus der Col de Cabre-Bahn keine Montgenèvre-Bahn, denn noch heute würde diese zu den international wichtigen Alpentransversalen gehören .

Die Col de Cabre-Bahn ist eine recht tunnelreiche Bahn, natürlich wurde dann auch der eigentliche Paß mittels eines Tunnels unterquert . Am 22.März 1886 begannen die Bauarbeiten von beiden Seiten des Tunnels . Zur besseren Lüftung wurde ein 115m langer zusätzlicher, senkrechter Tunnel abgeteuft . Die Arbeiten gingen zügig voran, vor allem auch deshalb, weil man modernste Techniken und Hilfsmittel anwandte . Dann geschah aber am 20.Juni 1887 ein Unglück, leicht entzündliche Gase waren explodiert . Die Explosion tötete nicht nur 6 Arbeiter, sondern zerstörte auch einen Teil des bestehenden Tunnels, man benötigte mehr als ein halbes Jahr, bis man die Rekonstruktionsarbeiten an jener Stelle abschließen konnte . Auf der östlichen Tunnelseite bohrte man noch mittels Handbohrmaschinen, immerhin kam man auch mit diesen im Schnitt gute 4 Meter täglich voran . Auf der westlichen Tunnelseite kamen hingegen Luftdruckbohrmaschinen des System Ferroux zum Einsatz . Hier kam man im Schnitt pro Tag 4,5 Meter voran, später schaffte man sogar 7 Meter und mehr . Nach gut acht war der 3764m lange Tunnel fertig gestellt .

## ALPENPÄSSE - WEST-DAUPHINE

Aber mit 885m ist der Scheitelpunkt des Tunnels deutlich unter dem der gesamten Bahn, die ihren höchsten Punkt im Bahnhof von Briancon bei 1204m findet . Er ist der mit Abstand längste der insgesamt 32 Tunnel, die alle zusammen eine Gesamtlänge von 13.308m aufweisen .

Die Col de Cabre-Bahn wurde von Anfang an als Hauptbahn geplant, immerhin wollte man ja einst noch den Montgenèvre mit ihr bezwingen . So wurde auch bei der Anlage der Tunnel und Viadukte, schon immer ein zweites Gleis mit eingeplant, in kleineren Abschnitten sogar schon mit verlegt . Allerdings wurde 1945 das zweite Gleis wieder demontiert, um damit Kriegsschäden an anderen Stellen auszubessern . Eine erste Umverlegung der Trasse der Col de Cabre-Bahn mußte im Bereich des Scheiteltunnels schon beim Bau selbiger erfolgen . Hier hatten Geländeerutsche den bereits fertiggestellten Trassenabschnitt gefährdet, weswegen hier völlig neutrassiert wurde . In den 50er Jahren mußte dann eine zweite Trassenverlegung erfolgen, diesmal aber zwischen Ghorges und Embrun . Hier wurde ein Stausee erbaut und 14.5km der Col de Cabre-Bahn von diesem überflutet .

\*\*\* \*\*



## SÜDLICHE SEEALPEN

### Zwischen Sarazenen und Genuesern

Zum Mittelmeer stürzen die Alpen auf zum Teil weniger als 100km von einer Höhe von über 3000 Metern, auf Meeresspiegel ab . Dieses ganze Gebirgsareal ist durchzogen von einer Vielzahl, zum Teil schluchtenartiger Täler, von denen eine Vielzahl verkehrstechnisch gut erschlossen sind .

Das Gebiet der südlichen Seealpen kann auf eine sehr lange Besiedlung zurückblicken . Archäologische Funde lassen auf eine ununterbrochene Besiedlung, seit dem Auftauchen des Urmenschen schließen . Anders als in anderen Gebieten drangen die Gletscher der Eiszeit hier nur in einen kleinen Teil des Gebietes vor . Die Randzonen der eiszeitlichen Gletscher bildeten trotz aller Härte, bereits für Neanderthaler, und später auch für den Cro-Magnon-Menschen, nicht die schlechtesten Lebensbedingungen .

Von den Völkern der prähistorischen Zeit ist nur wenig bekannt, wie sie hießen weiß man heute nicht . Höchstwahrscheinlich kann man aber davon ausgehen, das sie eng verwandt waren mit den ligurischen Völkern, auf die ein halbes Jahrhundert vor der Zeitenwende, die griechischen Kolonisten und Kaufleute trafen . Die Griechen beherrschten die südlichen Seealpen bis die Römer dieses Gebiet 121 v.u.Z eroberten . Die südlichen Seealpen lagen in dieser Zeit auf den für die Römer den wichtigen Landweg in die narbonesische und schon länger besetzten hispanischen Provinzen . Anfangs hatten die Paßübergänge der Südalpen noch keine Bedeutung für die Römer, dies änderte sich erst gut hundert Jahre später, als die Römer die gesamten Seealpen bis zum Genfer See, erobern konnten .

Nach dem Zusammenbruch des römischen Reiches werden die südlichen Seealpen als 'Provincia' westgotisch, später ostgotisch . Seit dem Jahre 536 gehören sie zum Reiche der Franken, ebenso wie schon kurz zuvor Burgund . Mit der Zeit schmelzen 'Provincia' und 'Burgund' zusammen, und kommen im Hohen Mittelalter an das Heilige Römische Reich Deutscher Nation, bei dem es bis ins 14.Jh. bleibt . Im 9.Jh. lassen sich bei St.Tropez Sarazenen nieder, in der Folge beherrschen diese den Großteil der Seealpen und rücken über zahlreiche Alpenpässe bis an den Bodensee vor. Erst nach 100 Jahren können, nach einen gemeinsamen Vorgehen mehrerer Fürsten, die Sarazenen dauerhaft vertrieben werden .

Noch zur Herrschaft Kaiser Friedrich II. wird das französische Geschlecht der von Anjou mit der Grafschaft Provence beliehen, welche später auch dem französischen Königreich angeschlossen wird, bei dem es trotz Separations- und Autonomiebewegungen bis heute geblieben ist . Eine andere Entwicklung nehmen die östlichen Gebiete der südlichen Seealpen, zum Teil bildet sich dort die Grafschaft Nizza, auch Savoyen und Genua sichern sich umfangreiche Gebiete . Die Grafschaft Nizza gelangt mit dem Wiener Kongress an das savoyische Königreich von Piemont-Sardinien . Im Zuge der italienischen Einigung kommt die Grafschaft Nizza aber an Frankreich, Monaco gerät unter französischer Kontrolle . Die Grafschaft Tenda bleibt aber bei Italien, trotz einer mehrheitlich franko-provenzialisches Bevölkerung, französischen Wünschen, und den Vereinbarungen die neue Grenze der Wasserscheide anzupassen, da der König von Italien dort ein geliebtes Jagdrevier besaß .

Nach dem Italien im 2.Weltkrieg das Gebiet von Mentone direkt und auch Nizza de facto wieder annektiert hatte, mußte es in einen Friedensvertrag 1947 die Grafschaft Tenda an Frankreich abtreten . Es war zwar nicht das einzige Gebiet, welches Italien an Frankreich abtrat, aber das umfangreichste und das einzige welches auch eine nennenswerte Bevölkerung aufwies .

Es gibt eine Vielzahl, zum Teil sehr gut ausgebaute Straßen und auch eine Reihe von Eisenbahnlinien . Autobahnen bzw. Schnellstraßen gibt es aber nur im Küstenbereich am Mittelmeer, welches ob seiner Lage und Bedeutung einen sehr hohen Erschließungsgrad aufweist . Das Hinterland ist deutlich schlechter erschlossen, Pläne zum Bau von Autobahnen bzw. Schnellstraßen tauchen zwar immer wieder auf, kommen aber nicht recht vorran . Ähnlich die Situation im Bereich des

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Alpenhauptkammes, den dieser wird nur ungenügend überschritten, weshalb die Verbindung Turin - Nizza, bisher eher unzufrieden ausgebaut ist .

### **Col de Salèse (2031m)**

Gorges de Valabres -> St.Martin  
Trassierung ; Militärstraße

Über den Col de Salèse führt eine ehemalige Militärstraße, diese wurde von italienischen Pionier-einheiten noch erbaut, als der Col de Salèse zu Italien gehörte . Mit der neuen Grenzregelung von 1947, die den Col de Salèse zu einen französischen Paß werden ließen, und der anschließenden veränderten politischen Lage verlor der Col de Salèse auch seine militär-strategische Bedeutung und wird nur noch als Verbindung zum Weiler Mollières genutzt .

Ursprünglich werden die Italiener wohl noch an eine Weiterführung der Salèse-Straße hin zum Col de Lombarda. Ideal dafür wären der Col Mercière (2342m) und der Col de la Valette (2356m), die beide Mollières mit Chastillon verbinden . Beide hatten einst nur eine geringe lokale Bedeutung, was sich auch in der Moderne nie änderte, zumal sie letztendlich auch nie mit einer Militärstraße versehen wurden . Der Col St.Martin (1500m) der St.Martin mit dem Tinée verbindet war da schon bedeutender und dies nicht nur für die lokale Bevölkerung, noch mehr für das französische Militär, bildete er doch den nördlichst möglichen Übergang vom Tal des Tinée mit dem des Vésubie und da unmittelbar unterhalb der Grenze . Heute hat er diese Rolle verloren, aber die einstige vom Militär gebaute Straße ist modern ausgebaut, wenn auch kehlenreiche Straße .

Schon seit Jahrzehnten besteht ein Projekt zum Bau eines rund 12.4km langen Straßentunnel unter dem Massiv des Cima dell'Argentera . Dieser Straßentunnel, der ziemlich genau unter dem Col de 'Ciriégia (2551m) zu liegen kommen sollte, ist auch unter den Namen 'Tunnel du Mercantour' bekannt und soll eines Tages Teil einer Schnellstraßenverbindung Turin-Nizza bilden und so den Tendatunnel entlasten . Der Col de 'Ciriégia ist sonst aber kein bedeutender Paß, auch wenn er die direkte nördliche Fortsetzung vom Tal des Vésubie in das der Valletta darstellt .

### **Col des Fenestres (2471m)**

(Colle delle Finestre)  
Caccia -> St.Martin  
Trassierung ;

Über den Col des Fenestres, auf italiensch auch Colle delle Finestre genannt, verlief einst ein vielbegangener Saumweg, der ähnlich dem über dem Tendapaß, vor allem dem Salzhandel diente. Obwohl er um einiges höher war als der Tenda, war er dessen wichtigster Konkurrent unter den Alpenpässen . Um den Tendapaß zu meiden, wurde von den savoyischen Herzog im 15.Jh. in zwei Anläufen der alter Saumweg am Finestrepäß ausgebaut . Aber da der Col des Fenestres im Winter weiterhin überaus gefährlich war, konnte er dauerhaft dem Tendapaß nicht den Rang ablaufen . Wie im Royatal auch, standen die Arbeiten am Col des Fenestres unter der Regie des Lehnsnehmer des Salzmonopols . Dieser hatte nicht nur selbst ein großes Interesse an brauchbaren Wegen, sondern konnte diese auch aus seinen Einnahmen finanzieren .

Neben den Gefahren des Col des Fenestres waren es vor allen topographische Gründe, die die mittelalterliche Bedeutung des Col des Fenestres zurückgehen ließen . In der Neuzeit, mit den fortschreitenden Ausbau des Tendapaßes, ging der Verkehr noch stärker zurück . Savoyische Pläne aus dem 17.Jh. und 18.Jh. sahen vor, als Ergänzung zur Tendapaßstraße, auch eine gleichwertige über den Col des Fenestres zu errichten . Vor allem die Gefahr, das auf diesen Wege französischen Truppen ein Eindringen in Savoyen erleichtert werden könnte, ließ die savoyischen Bauherren, immer wieder auf die Tendastraße zurückkommen .

Westlich des Col des Fenestres, liegt der Pas des Pagari (ital. Col di Pagarry), über welchen ebenfalls ein seit dem Mittelalter begangener Saumweg führt . Anders aber als der Col des Fenestres, wurde der Pagaripaß niemals nenneswert ausgebaut, weshalb er nur eine lokale



# ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Bedeutung aufwies .

Nachdem dann noch die Tendabahn erbaut wurde, hatte der Col des Fenestres nur noch eine gewisse Bedeutung für das italienische Militär . Es hätte sich aber alles anders entwickeln können, denn im Rahmen der Planungen des Baus einer Eisenbahn Turin-Nizza, entstanden auch Projekte zum Bau einer Finestrebahn .

Als 1947 die Grenzlinie aus dem Vesubie auf die Paßhöhe verlegt wurde, verlor der Col des Fenestres auch seine Bedeutung für das italienische Militär und wird heute nur noch von Bergwanderern aufgesucht .

## Die Finestrebahn

Mitte des 19.Jh. schlug die Stadt Cuneo ein Alternativprojekt zur geplanten Tenda- bzw. Navabahn vor, diese Bahn sollte von Cuneo kommend, das Gessotal folgend den Col des Fenestres mittels eines Tunnel unterqueren, um dann Nizza über die Versubie auf direkten Wege zu erreichen . Im Gegensatz zur Tendabahn hätte diese Route weitere Paßdurchstiche unnötig gemacht, gegenüber der Navabahn wäre die über den Col de Fenestres um gut die Hälfte kürzer . Aus ähnlichen Gründen wurde auch an eine Unterquerrung des Pagaripaßes erwogen, der von Bousset nach Roguebilliere führt . Die Hochebene, auf der sich der Pagaripaß befindet, hätte aber den notwendigen Tunnel unnötig verlängert . Demgegenüber wäre der kleine Umweg, den die Finestrebahn durch das oberste Vesubietal machen müßte durch aus vertretbar . Es wurden für eine Finestrebahn sogar entsprechende Projekte ausgearbeitet, zumeist in Normalspur, aber auch in Schmalspur . Einig war man sich aber, das der Col des Fenestres immer mit einem mehrere Kilometer langen Tunnel unter quert werden sollte .

## Colle di Tenda (1871m) \*\*\*

Limone -> Tende

Trassierung ; ausgebaute Straße; SG 3-4

Man kann davon ausgehen, das der Colle di Tenda auch schon in der Steinzeit dem Menschen bekannt war . Nur wenige Kilometer südwestlich, am Mont Bego fand man in einer Höhe von 2100 bis 2500m zahlreiche Felszeichnungen . Die Menschen die dort die Zeichnungen in den Fels ritzen wußten sicher auch den benachbarten und niederen Tendapaß zu nutzen, wie wohl auch andere benachbarte Pässe, besonders wohl auch den Col de Sabbione (2330m) . Die Felsbilder sind vor allem in zwei Zonen zu finden, einmal im Nordosten des Mont Bego in einer Talmulde und im Tal des Merveilles . Sie sind von unterschiedlicher Größe, von wenigen Zentimetern bis zu drei Metern, und setzen sich aus geometrischen Symbolen, Waffen, Geräten, Menschen- und Tierfiguren zusammen . Mit Ende der Bronzezeit reißen dann die Felszeichnungen ab, dennoch muß der Kultplatz auch weiterhin eine Nutzung erfahren haben, den kaum anders sind Felszeichnungen und Inschriften aus römischer und wohl auch nachrömischer Zeit erklärbar . So kann man auf einen Felsen die Inschrift lesen 'Hoc qui scripsit patri mei filium pedicavit', zu gut deutsch 'Der das schrieb, hat mit dem Sohn meines Vaters Unzucht getrieben'.

In der römischen Kaiserzeit wurde die alten Saumwege über den Tendapaß zu einer einfachen Straße ausgebaut, sie war nicht befahrbar, wohl aber von Saumtieren nutzbar . Diese 'Via Municipalis', oder auch 'Via Salinaris' diente, neben einer nicht unwichtigen militärischen Nutzung, vor allem dem Salzhandel . Der Gedanke ist nicht abwegig, das der Salzhandel über den Tendapaß, schon zu Römerzeiten jahrtausende alt war . Bei den Römern, und auch später, hatte der Tendapaß kaum mehr als eine regionale Bedeutung . Wohl wurde er noch im frühen Mittelalter relativ rege begangen, aber bis zum Ende des frühen Mittelalters, war von der römischen Straße kaum noch etwas erhalten .

## Der mittelalterliche Verkehr

Im 10.Jh. wurde der Tendapaß für längere Zeit von den Sarazenen besetzt, die von hier aus ins

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

piemontesische einfielen und umliegende Bleibergwerke ausbeuteten . Man kann davon ausgehen das unter den Sarazenen der Tendapaßweg gewisse Erneuerungen erfahren hat, zumindest dessen südlicher Teil durch das Royatal . Nachdem die Sarazenen Ende des 10.Jh. endgültig vertrieben werden konnte, zog wieder eine zunehmende Rechts- und Landessicherheit auch in die Provence ein . Bald ließen die Grafen von Ventimiglia den Weg wiederherstellen, der ihre Stadt, über den seinerzeit 'Corniae'-Paß genannten Tendapaß, mit den Piemont verband . Dieser Weg war wohl rege begangen, aber leider fehlen dazu entsprechende zeitgenössische Aussagen, so wird er dann auch erstmals im Jahre 1220 als 'stratam qua tenditur de versus Penam ad Burgum S.Dalmasi ...' erwähnt, also als 'Straße über den Tenda ... nach Borgo di S.Dalmazzo' . Im Jahre 1272 findet man in den Urkunden von Piene erstmals den Begriff 'Rubariam Stracta', also Royaweg, mit welchen die Südrampe des Tendapaßes gemeint ist . Interessant ist an dieser Erwähnung, das bekannt ist, das im Mittelalter sehr alte Wege eben als 'Stracta' bezeichnet wurden .

Am Ende des 13.Jh. erlangten die Grafen der Provence die Herrschaft über die Gebiete südlich (Ventimiglia) und nördlich (Cuneo) des Tendapaßes und damit auch über den Tendapaßweg . Diese Grafen wachten nun über den sehr einträglichen Salzhandel und es scheint einige umfangreiche Ausbauten stattgefunden zu haben, bei denen einige niedrige Adelsherren wohl etwas übertrieben haben . Denn im Jahr 1348 sieht sich der Senechal der Provence veranlaßt, das die gemeinen Leute nur noch zur Ausbesserung der Wege verpflichtet werden durften, wenn dieses auf seiner Anordnung oder auf dringendes Verlangen betroffener Gemeinwesen zu geschehen habe .

Unter den wirklich nennenswertesten Straßenbauten des späten Mittelalters sind besonders die Brückenbauten zu nennen . Die steinernen römischen Brücken waren längst verfallen oder zerstört, zum Überqueren selbst kleinerer Flüsse nutzte man zumeist Furten oder einfache Holzbrücken . Am Ende des hohen Mittelalters reichten diese Provisorien aber kaum noch aus, und man baute neue Steinbrücken . Beispiele dessen stellen die Turmbrücke von Sospel (11.Jh.) und eine Brücke oberhalb von Piene (15.Jh.) dar . Aber im 13. und 14.Jh. standen die durchgeführten Ausbesserungen an den Wegen, anderen Bauarbeiten zurück . Man errichtete, wie andern Orts auch, eher zahlreiche Anlagen um den Paßweg zu sperren und an diesen Zölle zu erheben . Davon ist beispielsweise noch heute die 'Porte de Genes' (Genua-Tor) bei Breil aus dem 14.Jh. erhalten .

Mit dem Tendapaß in dessen Zentrum, wird später die im 12.Jh. entstandene Grafschaft Tenda relativ unabhängig . Die im ganzen späten Mittelalter im 'Heiligen Römischen Reich - Deutscher Nation' herrschende Rechtsunsicherheit bringt auch dem Tendapaß viel Schaden . Reisende werden ausgeraubt oder mit horrenden Zollforderungen 'legal' geschröpft . Im Jahre 1407 wurde der Tendapaß sogar durch den Grafen von Tenda geschlossen, weil dieser von Ortschaften am Tendapaßweg, höhere Einnahmen aus dem Tendapaßverkehr verlangte . Savoyen war die Grafschaft Tenda schon lange ein Dorn im Auge, da diese gegen die savoyischen Handelsinteressen arbeitete, militärisch war sie aber bisher nicht zu bezwingen, so ließ man einen neuen Weg bauen. Dieser neue Weg verband den savoyischen Besitz um Nizza, mit dem Kernland und führte über den westlich gelegeneren Col des Fenestres . Aber im Winter war der Col des Fenestres zu gefährlich, weshalb man immer wieder auf den Tendapaß zurückgreifen mußte, trotz aller dortigen Unannehmlichkeiten .

So tun die Savoyer alles um die Herrschaft über die Grafschaft Tenda zu erringen . Nachdem sie dort bereits im 15.Jh. einen erheblichen Einfluß errangen, wird sie aber erst im Jahre 1575/81 endgültig savoyisch . Die Savoyer erringen dadurch die vollständige Kontrolle des südlichsten, aller wichtigen Alpenpässe . Aber bereits seit dem frühen 15.Jh. förderten sie die Nutzung des Paßes und betrieben einen umfangreichen Ausbau des Tendapaßweges . Am 4.Juli 1436 ermächtigt der savoyische Graf Luigi den Bürger Paganino des Pozzo aus Cuneo, auf den Weg von Saorge nach Breil Zölle zu erheben, als Gegenleistung mußte Paganino den bestehenden Weg ausbauen, insbesondere sollte die Holzbrücken durch steinerne ersetzt werden . Bei den Arbeiten im Fels wurde auch schon Schwarzpulver eingesetzt, um die Wege leichter in den Fels zu treiben . Paganino machte seine Arbeit so gut, das er nun auch die Arbeiten über den Tendapaß bis Limone fortsetzen sollte, und auch die Stadtherren von Ventimiglia beauftragten ihn, einen guten Weg zwischen ihrer Stadt und Breil anzulegen, um die einst blühenden wirtschaftlichen Verbin-

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

dungen mit den savoyischen Piemont wieder zu beleben .

Um den Umweg über den Pas de Strafurco zu umgehen, wurde der neue Weg entlang der Roya angelegt, womit ein wesentlich kürzerer, weniger steiler und leichter begehbarer Weg entstand . Auch Mentone begann einen Weg zu bauen, der sich an diesen Weg anschloß . Nizza, welches bisher vom Tendapaß-handel profitierte, bekam nun Angst den so einträglichen Handel zu verlieren und intervenierte beim Herzog von Savoyen . Dieser zeigte zwar Verständnis für die Einwände Nizzas, tat aber letztendlich wenig zur Sicherung derer Interessen . Bald begannen sich auch andere Gemeinden, hauptsächlich um die Zolleinnahmen, zu streiten, was sehr abträglich für den Verkehr über den Tenda war . Paganino, dem zur Finanzierung des Wegeausbaus das Recht zur Erhebung von Wegzöllen verliehen wurde, nahm daran großen Schaden, er wurde bald ins Gefängnis geworfen, wo er völlig finanziell ruiniert starb .

Savoyen, welches über die lokalen Streitigkeiten am Südteil des Tendaweges sehr verärgert war, baute seinerseits wieder den alten Weg über den Col des Fenestres aus . Der Fenestresweg hatte trotz aller klimatischen und topographischen Schwierigkeiten, eben den Vorteil, das er nur über savoyisches Gebiet führte . Der Tendapaßweg blieb dagegen nach wie vor vom guten Willen des Graden von Tenda und den machtvollen Gemeinden südlich des Tendas abhängig . Dieser 'gute Wille' war so wankelmütig, das sich 1491 sogar der französische König Charles VIII. zum eingreifen veranlaßt sah und dem Grafen verbot, zukünftig den Tendaverkehr zu behindern .

### Der neuzeitliche Verkehr

Es sollte dennoch einige Jahrzehnte dauern, bis endlich klare Verhältnisse am Tendapaß entstehen . Im Jahre 1581 war es soweit, nach sechs Jahren umfangreicher Verhandlungen gelang der Anschluß Tendas an Savoyen . Nunmehr konnte auch an den Bau einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Turin und den Häfen der Cote d'Azur gedacht werden . Im Zeitalter des beginnenden Merkantilismus, erkannte Savoyen bald die Bedeutung des Tendaweges und der Häfen an deren Ende, mit denen es die geradezu feindlichen Häfen Genua und Marseille nicht nur umgehen konnte, sondern ihnen sogar Konkurrenz zu bieten . Freilich machte dies einen gut ausgebauten Paßweg erforderlich, vorzugsweise den über den Tendapaß . Bereits 1592 wurden die ersten Bauarbeiten in Angriff genommen, diese betrafen die schlechtesten Wegstrecken zwischen Tenda- und Brouispaß . Der neue Weg führte nicht mehr durch die Dörfer Breil, Saorge und La Brigue, sondern wurde von la Giandola bis Tenda entlang der Roya in den Felsen gesprengt .

Dieser neue Weg zielte freilich auf den Hafen von Nizza ab, in Ventimiglia blieb dies freilich nicht unbemerkt und man dachte seinerseits daran die eigenen Wege auszubauen oder zumindest an den 'Herzöglichen Weg' Anschluß zu erhalten . An diesen gingen die Arbeiten zügig voran, 1612 erfolgte am Ort La Panice, unweit Limones, ein erster Versuch eines Tunnelbaus . Nach gut 75m mußte man diesen aber wieder aufgeben, scheinbar verfügte man hier nicht, über die technologischen Fähigkeiten, wie z.B. am Col de la Traversette, einige Jahrzehnte zuvor . Auch wenn man sich an diesen wohl orientiert hat, zumindest wohl initiiert . Im Jahre 1616 wurde die Straße dann fertiggestellt, durchgängig befahrbar war sie aber freilich nicht, zwischen Cuneo bzw. Limone und L'Escarene war sie weiterhin nur ein Maultierpfad .

Der 'Herzögliche Weg' war um einiges gefahrloser zu passieren als die alten Wege, auch wurde die Wegstrecke erheblich verkürzt . Er begann in Nizza und schlängelte sich von L'Escarene zum Col de Braus hoch (1002m), nach einen notwendigen Abstieg nach Sospel (349m), begann der Anstieg zum Col du Perus (654m) und, nach einen wiederholten kurzen Abstieg, ging es zum Col de Brouis (879m) . Im groben folgt auch die heutige Departementsstraße 2204 noch diesen Verlauf . Im Gegensatz zu den früheren Wegen, führte der Herzögliche Weg aber nicht mehr über Breil, Saorge und la Brigue, was den Bau einer Raststätte bei Saorge notwendig machte . An den Abschluß des Baus des Herzöglichen Weges, erinnert noch heute eine in die Felswand gehauene Tafel, an der N204 zwischen Breil und Fontan, die an den Erbauer Herzog Karl Emanuel I. erinnert . Um den neuen Weg zu fördern, senkte Savoyen auch die Zölle entlang des Weges, insbesondere in Nizza .

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Der 'Herzögliche Weg' wurde gut vom Verkehr angenommen, der Verkehr über diese Straße wuchs aber so stark an, das schon 1680 diskutiert wurde, diese Straße weiter auszubauen, oder aber den Weg über den Col des Fenestres als zweite Straße herzurichten . Der Tendapaßweg oblag immer der Gefahr, einer Sperrung durch eine Intervention Genuas, ein Weg über den Col des Fenestres hatte dieses Problem zwar nicht, bot aber andererseits den Franzosen ungeahnte Möglichkeiten . So entschloß man sich doch, zum Ausbau des Tendapaßweges, erste Arbeiten wurden auch bald begonnen, mußten aber wegen Ausbruchs eines Krieges der Augsburger Liga, eingestellt werden . Die Franzosen besetzten bald das Royatal, in einer Meldung an seinen König in Paris, sprach der französische Gouverneur von Nizza sogar, das die Straße von Nizza bis Piemont mit Kutschen und Karren unter guten Umständen befahrbar sei . Was aber wohl nur eine Wunschvorstellung war .

Nachdem die Franzosen abgezogen waren, waren Orte, wie Wege rund um den Tendapaß zer.stört . Die betroffenen Gemeinden oblag die Wiederherstellung, aber wegen der hohen Kosten mußten sie den Herzog in Turin um Unterstützung bitten . Nach der Wiederherstellung war bald wieder der Verkehr so rege wie einst . Ein besonderes Problem bildeten die engen Gassen von Tenda, wo der Verkehr immer wieder ins stocken geriet. So sah sich der dortige Gemeinderat bald veranlaßt, einen Einbahnverkehr einzurichten . Während der Verkehr südwärts die Hauptstraße nutzen durfte, mußte der nordwärts gerichtete Verkehr die Gassen entlang der Stadtmauern nutzen .

Mit den Aufstieg von Savoyen nahm der Verkehr über den Tendapaß deutlich zu, die beiden Kriege anfangs und Mitte des 18.Jh. taten daran kaum einen Abbruch . So zählte man 1776 18.317 in Nizza abgegangene Maultiere, von denen 16.124 ihre Last bis Cuneo brachten, wo auf Fuhrwerke abgeladen wurde . Dazu kamen noch jährlich über 30.000 Saumtiere der Salzkara-wannen . Angesichts der Tat-sache das so um die 150 Saumtiere täglich den Tendapaß über-querten, kann er sich durchaus mit den anderen großen Pässen der Alpen messen .

### Die neuzeitliche Fahrstraße

Etwa ab Mitte des 18.Jh. zeigt sich die Kapazität des Tendapaßweges aus ausgeschöpft, wieder erwägt man einen Ausbau, diesmal zur Fahrstraße . Und wieder einmal gibt es auch ein Konkurrenzprojekt für den Col des Fenestres . Nach umfangreichen Untersuchungen einer Kommission, gibt am 23.Mai 1780 der savoyische König grünes Licht, für eine durchgehende Fahrstraße Turin-Nizza. Im folgenden Jahr begannen die Arbeiten, und man kam relativ gut voran . Nicht so glücklich war man beim zweiten Versuch des Baues eines Tunnels unter dem Tendapaß . Am bereits 1612 begonnen Panice-Tunnel wurden 1784 die Bauarbeiten durch Sträflinge wieder aufgenommen und selbiger um 164m auf gut 240m verlängert, bis man dann auch hier die Arbeiten wieder einstellen mußte . Der Eingang und die Reste des Tunnels kann man noch heute sehen, eine später angebrachte Gedenktafel erinnert vor Ort an die Bauversuche . Im Jahre 1788 wurden die Bauarbeiten vorläufig beendet, man war zwar noch nicht ganz fertig, hatte aber doch die Wegver-hältnisse deutlich verbessert . Allerdings benötigte man für die Reise Nizza-Tenda immer noch zwei Tage, da besonders auf den Abschnitt südlich Breils kaum Ausbauten stattfanden .

Die eigentliche Paßstraße bauten die Savoyer zu einer kehrenreichen Straße aus, die alleine auf der Südrampe 48 Kehren besaß . Diese mit Naturbelag versehene Straße wurde später zu einer Festungsstraße ausgebaut, noch heute ist sie in kaum veränderter Ausführung für den Autover-kehr nutzbar, so es die Witterungsverhältnisse vor Ort es auch zulassen .

Kaum waren die Arbeiten an der Tendapaßstraße beendet, brach die Revolution in Frankreich aus. Das revolutionäre Frankreich versuchte sich und seine Revolution zu exportieren . Im Jahre 1793 besetzten Franzosen den Brouispaß, im folgenden Jahr auch den Tendapaß . Die berühmte sardische Festung Saorge wurde daraufhin von den Franzosen völlig geschliffen . Am Ende des Krieges mußte Savoyen 1796 auf die Grafschaft Nizza verzichten, welche in der Folge an Frank-reich . Bald kam es aber auch zu Erörterungen den Ausbau der Tendastraße wieder aufzunehm-en, sie sollte von einer einfachen Fahrstraße, zu einer regelrechten Heerstraße ausgebaut werden, außerdem sah man neben den Bau eines Straßenastes nach Ventimiglia auch endlich die Fertigstellung des bereits zweimal begonnen Tendapaßtunnels vor . Im großen und ganzen berief

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

man sich aber immer noch auf alte savoyische Pläne, die man nur geringfügig den neuen politischen und militärischen Verhältnissen anpaßte . Mittlerweile artete aber das Projekt immer weiter aus, zusätzliche Straßenäste sollten direkt die Straße Turin-Nizza, mit den zahlreichen Küstenstädten verbinden . Kaiser Napoleon nahm sich nun persönlich dem Straßenprojekt an, er kannte sich vor Ort aus, da er 1796 den Paß für einen Kriegszug gegen Piemont benutzte . Im Jahre 1809 begann man mit der topographischen Festlegung der Trasse, es gab mehrere Varianten, einig war man sich aber damit den Tendapaß zu nutzen . Die Kriegshandlungen von 1794 hatten aber an der Tendapaßstraße erhebliche Schäden hinterlassen, die es zu beheben galt, noch bevor man den Bau an anderen Abschnitten der Straße Turin - Nizza in Angriff nehmen konnte . Immerhin konnte mittels Provisorien die Befahrbarkeit bisher erhalten werden . Aber der Zusammenbruch des Napoleonischen Reiches, ließ auch deren Straßenbaupläne ein jähes Ende bereiten .

Bereits 1815 geriet Nizza wieder an Savoyen, welches damit auch Genua erhielt und nun als Königreich Sardinien bekannt war . Mit den Anschluß Genuas sah es anfangs so aus, als benötige Savoyen nicht mehr die Tendapaßstraße . Tatsächlich verfiel auch der Hafen von Nizza, und damit war der Umweg über die Pässe Nizzas nicht mehr erforderlich, nunmehr war es möglich eine moderne Tendastraße, von der Paßhöhe nach Ventimiglia zu bauen, womit auf zusätzliche und unnötige Aufstiege verzichtet werden konnte . Auch der Tunnelbauplan wurde wieder aufgegriffen, den eine Tendapaßstraße besaß für Sardinien einige militärische Bedeutung, denn noch immer bestand die Gefahr eines Angriffes Frankreichs . Aber es sollte noch Jahrzehnte dauern, bis der Bau der Straße wieder aufgenommen wurde .

Am 27.November 1852 war es soweit, ein königliches Genie-Corps wurde mit den Bau der Straße von Breil nach Ventimiglia beauftragt, aber es ging nicht sehr zügig voran . Die Kriege die Sardinien zur Einigung Italiens, vor allen gegen Österreich führte, ließen kaum Gelegenheit für den Bau einer Straße, im Rücken des Landes . Als dann das neuentstandene Italien 1860 die Grafschaft Nizza, als Gegenleistung für Waffenhilfe vertragsgemäß an Frankreich abtrat, sah es schon so aus, als würde es auch das Ende der Tendastraße bedeuten . Tenda aber, welches westlich der Wasserscheide lag, war auf persönlichen Wunsch König Emanuels aber weiterhin bei Italien verblieben und somit vom italienischen Hinterland verkehrsmäßig abgeschnitten . Da alle bisherigen Wege nun durch Frankreich führten, wurde der wintersicher Ausbau des Fahrweges über den Tendapaß um so wichtiger . Die Hafenstadt Taggia intervenierte gegen diese Pläne und schlugen vor, anstatt dessen eine Fahrstraße durch das Argentinatal zu bauen . Aber die Tendapaßroute wurde für günstiger gehalten, zumal auch Frankreich Interesse an einen Ausbau der 'kaiserlichen Straße 204' hatten . Es ging aber nicht so recht voran, da man sich auf französischer Seite über die Wichtigkeit der Anschlußstraßen, insbesondere der nach Nizza stritt . Besonders das Kriegsministerium in Paris äußerte ohnehin erhebliche Bedenken zu diesen Straßenbauten .

So kam es, das sich die Gemeinde Breil am 4.Juni 1865 beschloß, einen Gemeindeweg zu bauen. Italien seinerseits begann 1866 den Bau einer Straße von Ventimiglia aus . Nach elf Jahren Bauzeit, war dann die französische Grenze nördlich von Piene erreicht . Für die Fortsetzung der Straße über die Grenze hinweg und dem Anschluß an die Tendastraße Turin-Nizza, stand aber nur ein bescheidener Gemeindeweg zur Verfügung . Auf der Tendastraße war aber der Verkehr weiterhin sehr stark . Der französische Zoll in Fontan fertige im Jahre 1872 22.000t Güter und 76.447 Stück Vieh ab . Eine Reise mit einer Postkutsche von Nizza nach Tenda dauerte mittlerweile nur noch 12 Stunden, nach weiteren 12 Stunden war man in Cuneo . Auch gab es eine bescheidene Kutschenverbindung Tenda-Mentone, aber Ventimiglia war weiterhin nicht zeitgemäß angeschlossen .

### Der Tendastraßentunnel

Bereits 1851 gab das Sardische Parlament in Turin den Startschuß, für den neuerlichen Baubeginn eines Tunnels unter dem Tendapaß . Der steile Kamm, denn der Tendapaß darstellt, bot sich gerade für einen wegekürzenden Tunnel an, wie kaum an einen anderer Paß . So wurde schon im Jahre 1612 und nochmals 1784 mit Arbeiten an einen Tunnel oberhalb Panice begonnen, die aber immer wieder eingestellt werden mußten . Aber auch diesmal kam es nicht zu einen Tunnelbau, finanzielle Schwierigkeiten verhinderten den Bau . Erst am 3.Februar 1873 gab das italienische

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Parlament 2,12 Mio. Lire für den Bau des Tendatunnels frei .Vom Projekt eines Panictunnel war man abgekommen, mittlerweile bevorzugte man einen deutlich längeren Tunnel, der den steilen Kamm des Tendapaßes faktisch ausschaltete . Unmittelbar nach der Finanzierungszusicherung, begann man noch 1873 mit den Bohrarbeiten auf der Südseite des Tunnels bei 1279m Höhe, auf der Nordseite begann man nur wenig später die Bauarbeiten auf 1320m Höhe . Der 5m hohe und 6.3m lange Tunnel erhielt schließlich eine Länge von 3182m, im Februar 1882 konnte er dem Verkehr übergeben werden . Der neue Tunnel kürzte die Tendastraße um bemerkenswerte 12km ab und machte gute 500m Höhenverlust überflüssig . Für eine lange Zeit war er der längste Straßentunnel der Alpen, mehr als 80 Jahre sollte es dauern, bis ein längerer erbaut wurde .

Bis 1893 war die Tendastraße auch durchgängig von Cuneo bis Ventimiglia hergestellt . Es hatte gute zwei Jahrzehnte hartnäckigen Kampfes der betroffenen Gemeinden gegen das Pariser Kriegsministerium benötigt, bis man in Paris endlich einsah, das der Bau nicht zu verhindern war . Nunmehr versuchte man das Projekt zumindest zu kontrollieren, eine Verlegung der Straße vom rechten, auf das linke Royaufer machte eine Sperrung der Straße durch die französische Brouisfestung möglich . Dennoch blockierte das Militär noch ein weiteres Jahrzehnt, aber nicht sehr erfolgreich . Als nach einen weiteren Jahrzehnt endlich die Straße fertig war, waren es vor allem topographische Gründe gewesen, die die Fertigstellung verzögert haben . Wenige Jahre nach der Eröffnung des Tunnels, wurde im Jahre 1886 die alte Tendastraße aus militärischen Gründen für den Verkehr gesperrt und erst in jüngster Zeit wieder geöffnet .

Ein bereits am 7.Mai 1861 abgeschlossener Staatsvertrag regelte nicht nur den Verkehr auf der Tendapaßstraße, sondern hatte auch allgemein positive Auswirkungen auf dessen Verkehr . Denn er erlaubte neben einen zollfreien Transit durch französisches Gebiet, auch die zollfreie Einfuhr von in Tenda hergestellten Produkten nach Frankreich . 1912 wurde die bisher verkehrende Postkutsche Vievola-Nizza, durch eine moderne Autocar-Verbindung ersetzt . Der zaghafte Baufortschritt bei der Tendabahn, hatte für die Tendapaßstraße einen Bedeutungszuwachs . Mußte doch über diese Straße für die jahrzehntelangen Bauarbeiten, das Baumaterial, wie auch die Arbeiter herangeschafft werden . Im 1.Weltkrieg stieg die Bedeutung des Tendapaßes weiter an, weil über ihn eine wichtige Nachschublinie führte . Auch der wirtschaftliche Aufschwung Italiens und Frankreichs in der Nachkriegszeit hatte seine positiven Folgen für die Tendapaßstraße . Und als 1930 endlich die Tendabahn ihre Aufgabe voll übernehmen konnte, hatte sich der Straßenverkehr schon eine derartige Position erobert, das die Tendastraße nach der Eröffnung der Bahn, keinen großen Abschwung mehr erlebte, wie so viele andere Paßstraßen der Alpen bei gleicher Gelegenheit .

### **Von der Handels-, zur Touristenstraße**

Bereits ab 1880 erlebte die Tendastraße einen Bedeutungswandel, bedingt durch die Veränderung der politischen Situationen ebte der Handelsverkehr ab . Das tat der Bedeutung der Tendastraße keinen Abbruch, denn neben den erwachenden Touristenverkehr, stieg die militärische Bedeutung der Tendastraße stark an . Während Frankreich seine Festungsbauwerke etwas zurückgesetzt von der Tendastraße erbaute, baute Italien seine Festungsanlagen umfangreich aus. Besonders stark waren diese am Tendapaß selbst, zur Sicherung und Versorgung der italienischen Festungsanlagen bauten italienische Pioniereinheiten, zahlreiche Militärstraßen und -wege . Die beiden Bedeutendsten zweigen vom Tendapaß ab . Es sind dies zwei Kammstraßen, die beide trotz aller Verfallsspuren heute noch nutzbar sind . In östlicher Richtung führt die Ligurische Grenzkammstraße, in westlicher Richtung ein Armierungssträßchen zur Baisse de Peyrefique . Beide Straßen, wie auch die alte Tendastraße, erschließen zahlreiche Festungsbauwerke aus einem guten Jahrhundert Gegnerschaft .

In den 'Goldenen Zwanzigern' wuchs der Personenverkehr auf der Tendastraße stark an, da die Tendabahn noch nicht fertiggestellt war, wurde 1921 erst einmal eine provisorische Autobuslinie eingerichtet . Diese verkehrte bis 1930, im Laufe dieses Jahres wurde zwar die Tendabahn fertiggestellt, aber auch die politischen Spannungen zwischen Italien und Frankreich verschärften sich . Die Grenz- und Zollkontrollen wurden immer extremer, zur Überwachung des Autotransitverkehrs verfiel man gar auf eine besonders kuriose Methode; Französische Zöllner nahmen in allen aus Italien kommenden Fahrzeugen Platz, und begleiteten diese auf ihren gut 25km langen

# ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Transit zwischen Fontan und Piene .

Bei Eintritt Italiens in den 2. Weltkrieg auf deutscher Seite im Jahre 1940, trug die Straße bei den nun auch in den Seealpen entflammenden Kämpfen, nur geringe Schäden von, die schnell wieder beseitigt werden konnten . Weniger Glück hatte die Tendapaßstraße in den Monaten zwischen Herbst 1944 und Mai 1945, als im Royatal die Front zwischen Alliierten und deutscher Wehrmacht zum Stillstand kam . Was die Alliierten bei ihren Bombardements, der Untergrund bei seinen Sabotageakten nicht zerstörten, zerstörte die deutsche Wehrmacht bei ihren Abzug . Wie bei der Bahn, sprengte man auch bei der Straße, Brücken, Viadukte und Tunnelleingänge . Sogar Brücken aus dem Mittelalter und was man nicht sprengen konnte, vermiente man zumindest . Im Sommer 1945 zeigte sich das Royatal kaum weniger zerstört, wie die Städte Berlin oder Dresden, um den Verkehr wieder einigermaßen aufrecht zu halten, baute man eine provisorische Straße, diese nutzte abwechselnd die Trasse der alten Straße und der Bahnlinie . Sogar im Flußbett der Roya wurde eine provisorische Piste angelegt . In der Schlucht von Saorgne mußte man sogar alte Maultierpfade benutzen . Zur Überquerung des Tendapaßes mußte man wieder die alte Paßstraße benutzen, später wurde auch der Bahntunnel kurzzeitig für den Fahrzeugverkehr geöffnet . In den ersten Friedensjahren dauerte eine Reise von Nizza nach Cuneo wieder 24 Stunden und man war damit auf den Standard des Postkutschenzeitalters zurückgefallen .

Bis 1945/47 gehörte der Tendapaß beidseitig zu Italien, erst südlich des Ortes Tenda lag die italienisch-französische Grenze . Mit einem Friedensvertrag den Frankreich mit Italien abschloß, kam Tenda zu Frankreich und die Grenze verlief fortan hier auf der Wasserscheide . Eine anschließende Volksabstimmung ergab erwartungsgemäß eine starke Mehrheit für Frankreich . Seinen Namen hat der Tendapaß von der Ortschaft Tenda, südlich der Paßhöhe, welche wie der Paß französisiert fortan als 'Tende' bezeichnet wurde . Der Tendapaß wird zuweilen, vor allem in älteren Dokumenten, auch als Col di Cornio bezeichnet .

Während man in den ersten Nachkriegsjahren die Instandsetzungsarbeiten noch darauf beschränkte, kleinere Schäden auszubessern, die Tunnel frei zu räumen und zerstörte Brücken durch Holzprovisorien zu ersetzen, begann ab etwa 1948 auch wieder der Wiederaufbau . Bis 1955 wurden die Tunnelzufahrten asphaltiert, etwa Mitte der 60er Jahre war man im großen und ganzen mit dem Wiederaufbau fertig und man konnte sich an den Ausbau der Straße wenden .

Es gab umfangreiche Vorstellungen und Pläne die alte bisherige 'Nationalstraße N 204', zu der modernen 'Europastraße E 74' auszubauen, sogar ein neuer Straßentunnel sollte gebaut werden . Die alte Tendastraße sollte zu einer Schnellstraße ausgebaut werden, die sich in Breil in einen Ast nach Menton und einen nach Ventimiglia aufteilte . Wenn diese Pläne dann auch nie verwirklicht wurden, weil man ohnehin an dem Ort eine Schnellstraße Cuneo-Nizza plante - die Mercantourroute, als moderne Wiederauflebung der Finestrepas-Alternativen, so modernisierte man doch die Tendastraße umfänglich . Besonders auf italienischer Seite waren die Ausbauten sehr umfangreich und betrafen sogar zahlreiche Neutrassierungen . Betreffs des Nizza-Astes der Straße, wurde ab 1962 erwogen, den Nizza-Ast der Bahn stillzulegen und deren Trasse, besonders aber deren beiden Paßtunnel bei Sospel, für den Straßenverkehr auszubauen . Wer die dortigen Straßen kennt, weiß welche Erleichterung dadurch erreicht würde, zumal die entsprechenden Tunnel einst alle in Doppelspur ausgeführt wurden . Entsprechende Erfahrungen bekam man, als man einen Teil der Trasse der Überlandstraßenbahn Menton-Sospel zu einer modernen Schnellstraße ausbaute . Anfang der 90er Jahre wurden die Schnellstraßenpläne für den Tendapaß fallengelassen, aus touristischen und umweltpolitischen Erwägungen beschloß man die Tendapaßstraße auch weiterhin zu modernisieren, aber nicht über eine überregionale Alpenstraße hinaus, aufzuwerten .

## Die Tendabahn

Schon die Baugeschichte des Straßentunnels ist eine Geschichte vieler Versuche und noch mehr Rückschlägen, der Versuch des Baus der Tendabahn übertrifft diese noch um ein vielfaches . Es sollte viele Anläufe benötigen, bis der Bau endlich begann, immer wieder wurde er unterbrochen, immer wieder gab es Rückschläge . Letztendlich ist es schon als ein großes Wunder, das es die Tendabahn nicht nur gibt, sondern das es sie auch heute noch gibt . Eine dermaßen lange und

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

komplexe Geschichte, die es verdient erzählt zu werden .

Erste Pläne für eine Bahnlinie von Turin hin zur Mittelmeerküste, die im Grenzgebiet Italiens zu Frankreich verlaufen und Nizza erreichen sollte, gab es schon um 1845 . Das damals von einem italienischen Grafen vorgeschlagene Projekt betraf aber noch eine Route, die einen weiten östlichen Bogen über Ceca nahm, die Seealpen sollte diese Bahn am Colle San Bernardo, unweit Caressios überqueren und von Albenga an der Küste entlang, Nizza erreichen . Bei einem Besuch des sardischen Königs in Nizza, versprach er den baldigen Bau einer Bahnverbindung Turin - Nizza . Bald wurde Ingenieur Filippo Cerotti beauftragt, ein Projekt auszuarbeiten . Cerotti sah den Bau einer Normalspurbahn vor, die den Tendapaß mit einem 6500m langen Tunnel unterqueren sollte . Beiderseits des Tunnels waren schiefe Ebenen vorgesehen, deren Steigung mit wasserbetriebenen Standseilbahnen überwunden werden sollte . Das Tal der Roya folgend, wäre Nizza dann über Ventimiglia und Mentone zu erreichen gewesen . Wie üblich bei solchen Projekten entstanden bald Alternativvorschläge . Cuneo wünschte sich eine Bahn über den Col des Fenestres, an der ligurischen Küste wollte man aber eine Bahnverbindung über den Navapaß .

Aber dann wurde 1860 Nizza an Frankreich abgetreten, bald erhielt Nizza auch von Frankreich aus einen Bahnanschluß, der bis 1872 nach Ventimiglia verlängert war . Frankreich und Italien hatten kein Interesse mehr an einer Tendabahn, boten doch die Planungen zum Ausbau der Tendastraße genug Anlaß für gegenseitige Streitereien . Aber regionale Seiten waren da anderer Meinung und wünschten sich weiterhin den Bau einer Tendabahn, weitere Projekte wurden alsbald vorgelegt . Ein Ingenieur Tommaso Agudio schlug 1869 den Bau einer Schmalspurbahn vor, welche der bestehenden Straße in Seitenlage folgen sollte . Große Steigungen sollten mit Hilfe von Seilbahnen überwunden werden . Für die Querung des Tendapaßes, wollte man den Straßentunnel mitbenutzen . Im März 1872 stellte Ingenieur Henri Lefevre ein Projekt einer von Nizza kommenden Bahn vor die den Tendapaß mit einem 14.9km langen Tunnel unterqueren sollte . Aus Breil kam der Vorschlag zum Bau einer schmalspurigen Zahnradbahn von Cuneo über Tenda und Breil nach Ventimiglia, doch Frankreich war gegen diesen Plan . Von Seraphin Piccon kam der Vorschlag einer Schmalspurbahn, die direkt von Cuneo nach Nizza führen sollte . Die insgesamt 103km lange Strecke sollte den Tenda in einen 5100m langen Tunnel, auf einer Höhe von 1150m Höhe durchqueren . Wie bei der Mont Cenis-Bahn, sollte auch auf dieser Bahn das System Fell in Anwendung kommen . Es folgte bald der Plan einer Schmalspurbahn, die wieder den Straßentunnel benutzen sollte, das neue war nur, das sie auf italienisches Gebiet verblieb, da mit dem Bau eines 13km Tunnels zwischen la Brique und Buggio im Nerviatal, französisches Gebiet umgangen werden konnte . Starke Steigungen sollten auch hier, mit Hilfe von Seilzügen oder Zahnstrecken überwunden werden . Aus dem Jahr 1875 stammt ein Projekt, was auf letzteres fußt, nunmehr betraf es eine Schmalspurzahnradbahn, die von la Briga mit einem 3km langen Tunnel ins Argentinatal führen sollte, durch einen weiteren ebenso langen Tunnel wäre man ins Nerviatal und weiter bis Ventimiglia gelangt . Im Jahre 1876 wurde auch der Vorschlag geäußert, die Bahnlinie über den Col de Lombarda, Isola und das Tineetal zu führen,

Am 25.Juli 1879 wurde durch das italienische Parlament ein Gesetz angenommen, das den Bau der Tendabahn betraf . Aber die internationale Politik machte einen Strich durch diese Planungen, denn zwischen Italien und Frankreich herrschte in den 80er Jahren des 19.Jh. ein frühe Ausgabe des 'Kalten Krieges' . Man baute jetzt lieber Festungsanlagen auf beider Seite, auch die am Tendapaß wurden umfangreich ausgebaut, die alte Paßstraße in diese mit einbezogen . Aus strategischen Gründen begann Italien dennoch den Bahnbau, um Tenda besser mit Italien zu verbinden . Am 16.Juli 1887 begann der erste Spatenstich bei Cuneo, am 1.Juni 1891 war die Bahnstrecke bis Limone fertig, und man wagte sich an den Bau der Untertunnelung des Tendapaßes .

Anders als in den meisten früheren Plänen, sah man den Bau eines eigenen Tunnels für die Bahn vor, dieser sollte deutlich tiefer liegen, als der Strassentunnel, was ihn aber auch deutlich länger machte . Nach ersten Sondierbohrungen im Jahre 1889, begann im folgenden Jahr der eigentliche Anstich des 8094,64m langen Tunnels . Mit einem Scheitelpunkt von 1037m liegt er fast 900m unter der Paßhöhe . Anfangs gingen die Bauarbeiten zügig voran, aber im September 1883 stieß man im südlichen Abschnitt auf eine lehmurchzogene Gesteinsschicht, auf den nördlichen Abschnitt sah es auch nicht besser aus, denn hier stieß man auf eine Wasserader . Versuche die



## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Einbruchsstelle mit Hilfe senkrechter Stollen trocken zu legen, schlugen fehl, bald sah sich der Bauunternehmer gezwungen, die Arbeiten einzustellen . Der italienische Staat übernahm nun die Bauführung und es gelang den von daraufhin an eingesetzten Spezialisten tatsächlich, die kritische Zone zu durchstoßen und den Tunnel trocken zu legen. Nach dem dies erreicht war, übernahm wieder der ursprüngliche Bauunternehmer, den weiteren Vortrieb. Am 15. Februar 1898 erfolgte der Durchstich, ein gutes halbes Jahr später wurden Ehrengäste auf der Stollenbahn durch den noch unfertigen Tunnel gefahren . Nach weiteren guten zwei Jahren, war der Ausbau beendet, und am 1. Oktober 1900 konnte die Strecke von Limone bis Vievola, am südlichen Tunnelausgang, eröffnet werden . Auf die Fertigstellung des letzten Abschnittes Vievola-Tenda mußte man aber noch lange warten .

Mit zunehmenden Baufortschritt wurde man auf französischer Seite immer unruhiger . Während das Militär den Baufortschritt am liebsten ungeschehen machen wollte, wollten zivile Kreise in der Provence einen unbedingten und baldigen Anschluß an die Tendabahn . Nach Ausbau der französischen Festungsanlagen um Sospel, waren auch in Frankreich die Weichen für einen Bahnbau gestellt . Aber nun blockierte Italien, welches seinerseits nun den Bau einer rein italienischen Bahn, über Triora und Nervia favorisierte . Aber die Beziehungen zwischen Italien und Frankreich verbesserten sich, und so schlossen beide Staaten am 6. Juni 1904 einen Staatsvertrag zum Bau einer Bahnlinie Nizza-Tende, welche einen Abzweig Breil-Ventimiglia erhalten sollte . Die Bahnlinie Nizza-Tende verlief größtenteils über französisches Territorium, eine eigenartige Ausnahme bildete der Tunnel unter dem Col de Braus, der auf 2305m durch italienisches Gebiet verläuft, während beide Tunnelmünder auf französischem Gebiet liegen .

Ab 1907 wurden die ersten Bauarbeiten eingeleitet und ab 1912 erleichterte auch die Überlandstraßenbahn Sospel-Mentone den Transport von Baumaterial so erheblich, das es zu einer baldigen Fertigstellung kam . Am 7. September erreichte der erste Personenzug aus Breil Tenda, und am 16. Mai 1914 konnte auch der Abschnitt Ventimiglia-Airole für den Bahnverkehr eröffnet werden! Neben dem Tenda-tunnel, wurden weitere 61 Tunnel auf den Rampen errichtet, davon acht Tunnel über 1000m und eine Vielzahl von Kehrentunnel . Bei einer Gesamtlänge von 96km gibt es ganze 45km Tunnellänge, fast die Hälfte der Strecke . In der allgemeinen Eröffnungseuphorie sah man schon eine direkte Bahnverbindung Provence-Deutschland, aber der 1. Weltkrieg machte diese Pläne zunichte . Glücklicherweise konnte am 1. Juni 1915 auch noch der letzte Abschnitt Tenda-Vievola für den Verkehr freigegeben werden . Die gesamte Bahnstrecke wurde zwar nur eingleisig erbaut, dennoch baute man einige Abschnitte im Hinblick auf eine spätere Doppelspurigkeit aus . So baute man beispielsweise auch einige Tunnel in einen doppelspurigen Profil aus, wie den Tendatunnel, bei dem durch den breiteren Ausbau nebenher auch noch eine bessere Lüftung erreicht wurde .

Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges wurden die Bahnbauarbeiten erst auf französischer Seite, und mit dem Kriegseintritt Italiens auch auf deren Seite eingestellt . Teilweise wurde die Gleisanlagen sogar demontiert, um sie an der Front für Feldbahnen wiederzuverwenden . Ab 1917 erfolgten dann umfangreiche Truppentransporte auf den fertiggestellten Abschnitten der Tendabahn, um die in Venetien vordringenden österreichischen Truppen zu stoppen . Erst 1920 wurden die Bauarbeiten wieder aufgenommen und erst 1922 war die Bahnstrecke Tenda-Ventimiglia durchgehend fertiggestellt . Aber auf Grund militärischer Bedenken kam es nicht zur Eröffnung eines Personenverkehrs auf dieser Strecke . Ungeachtet erheblicher Proteste aus der Bevölkerung, wurden nur Güter transportiert, vornehmlich Baumaterial für die Fortsetzung des Baus auf dem Ast Nizza - Breil . Erst ab 1927 fuhren die ersten Personenzüge, noch waren dies aber nur Sonderzüge für die Arbeiter am Bau des Nizzasastes . Nachdem kurz vorher schon die Bahnstrecke Cuneo-Ventimiglia für den Verkehr eröffnet wurden, folgte am 31. Oktober 1928 die Betriebseröffnung auf den Abschnitt Nizza-Breil, mit Fortsetzung nach Norden hin . Ab dem 1. März 1929 befuhren die Zugverbindung San Remo-Genf, sowie Nizza-Basel die Tendabahn, ab 1930 sogar eine die Nizza mit Berlin verband . So errang die Tendabahn bald einige Bedeutung für den Personenverkehr, aber der Güterverkehr blieb eher unbedeutend, wurden doch die Hauptlinien durch den Fréjustunnel bzw. entlang der Küste bevorzugt . Auch begann der Straßen-transport durch Lastkraftwagen seinen Siegeszug, hier am Tenda eben schon bevor der erste Güterzug fuhr und somit Traditionen schuf .

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Aber die Freude an der Tendabahn sollte nicht lange Zeit anhalten, ab 1930 stiegen die Spannungen zwischen Italien und Frankreich . Die Truppenbewegungen vermehrten sich, und die Festungsanlagen wurden umfangreich ausgebaut . parallel dazu nahmen auch die Zoll- und Grenzkontrollen zu, was als-bald viele potentielle Tendareisende abschreckte . Transitierende Züge zwischen Tenda und Ventimiglia, wurden durch Frankreich sogar abgeschlossen . Frankreich sperrte sich sogar gegen die Elektrifizierung der Tendabahn, soweit sie auf deren Territorium verlief . Erst als der französische Generalstab erkannte, das eine elektrische Traktion leichter verwundbar war, somit auch der Bahnbetrieb leichter zu unterbrechen war, erklärte man sich dazu einverstanden . Bis 1935 war dann auch der französische Teil der Tendabahn elektrifiziert und auch auf dem Nizza-Ast bereitete man die Elektrifizierung vor .

Eine Verschärfung der Situation setzte mit dem Äthiopienkrieg Italiens ein, denn ab Anfang 1936 wurde Italien einen Wirtschaftsembargo ausgesetzt . Der zwischenstaatliche Güterverkehr kam zum Erliegen, nur eine gewisse Art von legalen Schmuggel hatte noch einige Zeit Bestand . Der Annektionsvertrag von 1860 wies gewisse Klauseln auf, die einen Handel von landwirtschaftlichen Gütern erlaubten, und welcher bis aufs Äußerste ausgereizt wurde . Aber es kam noch schlimmer, am 10.Juni 1940 erklärte Italien Frankreich den Krieg, die Franzosen sprengten daraufhin zahlreiche Teile der Bahnstrecke . Der Kampf wurde aber schon nach einigen Tagen eingestellt, da Frankreich vor Hitler-Deutschland, und somit auch vor Italien kapitulierte . Bald stellten französische Genietruppen den Bahnbetrieb im Royatal wieder provisorisch her . Italien seinerseits besetzte einige Grenzgebiete Frankreichs, einige annectierte es sogar, wie die von Mentone und Fontan, womit auch ein Großteil der Tendabahn unter italienischer Hand stand . Aber um Saorge bestand noch bis 1942 eine französische Zone, bis auch diese von Italien besetzt wurde . Ab 4.August 1940 verkehrten wieder erste Züge, bis November 1940 war der Bahnbetrieb einigermaßen normalisiert, auch wenn er nur mit einigen Provisorien funktionierte . Zahlreiche Truppentransporte rollten über die Tendabahn, und der Schrott der vor Toulon von den Briten versenkten französischen Kriegsflotte, wurde ebenfalls über die Tendabahn zu den oberitalienischen Stahlwerken transportiert .

Als 1943 die Italiener zu den Alliierten wechselten, und die deutsche Wehrmacht nun auch Italien besetzte, besetzten sie auch das Gebiet um die Tendabahn . Vorher sprengten aber die Italiener die Brücke von Saorge, die 1940 schon die Franzosen gesprengt hatten . Deutsche Pioniereinheiten versuchten den Bahnbetrieb wieder herzustellen und gegenüber den Sabotageakten des französischen Widerstandes aufrecht zuhalten . Ab dem 2.Januar 1944 konnten wieder die ersten Züge verkehren, aber nicht für lange . Im August 1944 drangen die Alliierten bis kurz vor Sospel vor, wurden dort aber von deutschen Truppen gestoppt . Erst im Oktober zogen sich die Deutschen von Sosoel nach Saorge zurück, nicht aber ohne schwere Zerstörungen an dem Nizza-Ast der Tendabahn zu hinterlassen . Aber nicht alle Zerstörungen stammten von deutscher Hand, die Bombardierungen der Alliierten taten ihren nicht geringen Teil und auch der Untergrund war nicht gerade untätig . Im April 1945, als die Rote Armee schon vor Berlin stand, war der Tendapaß und die Tendabahn noch in deutscher Hand . Systematisch sprengte die Wehrmacht alle Brücken über die Roya, die von der Bahn genauso wie die der Straße . Ganze 25 Eisenbahnbrücken, Viadukte und Tunnelleingänge waren gesprengt worden, die Bahnanlagen selbst waren vor allem durch die alliierten Bombardements mehrfach unterbrochen . Ein Viadukt wurde viermal zerstört und dreimal wieder aufgebaut .

Die Zerstörungen waren so stark, das man mit dem Ende des Krieges die Tendabahn aufgab, da auch die Straßen vielfach unbenutzbar waren, verlegte man sie in einigen Passagen kurzerhand auf die wenigen noch bestehenden und jetzt brachliegenden Bahntrassen und unversehrten Tunnel . Dennoch wurde bis Ende 1946 der Bahnverkehr Cuneo-Vievola wieder ermöglicht, ab 1947 auch der zwischen Nizza und Breil . Nach dem am 16.September 1947 Italien das obere Royatal bis zur Paßhöhe des Tenda an Frankreich abtrat, stellte Italien umgehend auch den Bahnbetrieb zwischen Limone und Vievola ein . Bahnersatzbetriebe mit Autobussen übernahmen nun den Verkehr . Die nun außer Dienst gestellten Streckenpassagen blieben fortan Ruinen und es sah tatsächlich lange Zeit so aus, als sollte sich daran nichts ändern . Nur die Bahnstrecke Limone-Vievola, unter dem Tendapaß hindurch, hatte noch mal zwei kurze Nutzungsepochen, einmal zwischen 1949 und 1958 für den Gütertransport, und noch einmal saisonal zwischen 1964 und 1965, als man im Winter versuchsweise die Beförderung begleiteter Kraftfahrzeuge durch den

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Tendatunnel betrieb . Angesichts der Zerstörungen und abseitigen Lage der Tendabahn, sah es tatsächlich so aus das die Tendabahn das Los so vieler anderer, zu Neben-bahnen verkommener Strecken, zu Teil werden würde - die endgültige Aufgabe und Demontage von Bahnanlagen und Trasse . Aber es sollte anders kommen, und die Geschichte der Tendabahn sollte letztendlich ihr Happy-End bekommen .

### Die Wiedergeburt der Tendabahn

Bereits kurz nach dem Anschluß Tendas an Frankreich im Jahre 1947, sicherten die französischen Behörden, die baldige Wiederherstellung der Tendabahn zu . Die Zerstörungen der Bahn waren aber zu groß, der zu erwartende wirtschaftliche Gewinn zu niedrig, als das man wirklich Anstalten machte, zum Wiederaufbau der Tendabahn . Es sollte wieder werden, wie in den vorangegangenen hundert Jahren - ein zäher Kampf interessierter Gemeinden und Persönlichkeiten . Ein Hoffnungsschimmer entstand, als die Nato 1953 vorschlug die Bahn auf eigene Kosten wieder aufzubauen und den Betrieb der Französ-sichen Staatsbahn SNCF zu übertragen. Diese wollte aber eine zu erwartende defizitäre Bahn nicht übernehmen und lehnte ab . Einen weiteren Vorstoß machte die Stadt Cuneo im Jahre 1955, als sie in Frankreich anfragte, die Tendabahn nach Ventimiglia wiederherzustellen, aber Frankreich reagierte ausweichend . Im Januar 1963 ließ Frankreich endlich verlauten, das es die Tendabahn hauptsächlich als italienische Transitachse betrachte, und wenn Italien einen Wiederaufbau wünsche, es auch die Kosten zu tragen habe . Nun ging man sogar daran, den Nizza-Ast der Tendabahn, der zwischen Nizza und Breil noch in Betrieb war, stillzulegen um dessen Trasse für eine Straße zu nutzen . Dessen doppelspurige Tunnel unter dem Brauspaß (5938m) und Mont Grazian (3882m) hätten sich tatsächlich bestens für eine Straße geeignet . Französische Behörden fragten in Italien auch an, wie deren Standpunkt zu einen Um-bau des Bahntunnels unter dem Tendapass zu einen Straßentunnel aussehe . Aber vor allen das Belüftungsproblem, gab diesen Projekten dann doch keine Zukunft, der technische Aufwand erwies sich als unvertretbar .

Im Jahre 1954 eröffnet Italien eine neue Eisenbahnlinie Turin-Savona, diese ersetzt nicht nur die bisher dort verlaufende Bahnstrecke, sondern soll auch Aufgaben der Tendabahn mit übernehmen . Bis Ende der 60er Jahre war die Tendastraße wieder derart hergestellt, das sie die meisten Provisorien, die einstmals zur Trasse der Bahn gehörten, frei werden konnten . 1970 schloßen Frankreich und Italien endlich einen Vertrag, der den Wiederaufbau der Tendalinie betraf . Die ersten Arbeiten betrafen vor allem Räumungs- und Sicherungsarbeiten, auch mußten noch zahlreiche Blindgänger entfernt werden . Erst im September 1973 konnte mit den Wiederaufbau im unteren Royatal begonnen werden . Auf französischen Gebiet begann offiziell der Wiederaufbau im Jahre 1976 . Und am 6.Oktober 1979 wurde mit einen Festakt die Tendabahn im alten und vollem Umfang mit einen Festakt wieder in Betrieb genommen, ein Jahr später folgte die Aufnahme des regulären Betriebes . Nunmehr waren gut 100 Jahre seit der Annahme des italienischen Baubeschlusses vergangen, 51 bzw. 49 Jahre seit der ersten Inbetriebnahme, wobei in der ganzen Zeit nur für kaum mehr als zehn Jahre von einen regulären und normalen Bahn-betrieb gesprochen werden kann, zuzüglich noch gute fünf Jahre kriegsbedingter Bahnbetrieb . Kaum eine Bahnstrecke der Welt hatte eine unglücklichere Geschichte hinter sich .

Die Bahnstrecke Limone-Ventimiglia wurde ausschließlich auf Kosten Italiens erbaut, inklusive des französischen Streckenabschnitts . Nach Fertigstellung der Tendabahn, wurde aber der Streckenabschnitt Piene-Limone, also inklusive des Tendatunnels, der SNCF unterstellt .

Die Tendabahn wurde schnell wieder vom Verkehr angenommen, wie einst war besonders der Personenverkehr recht stark, sogar zahlreiche Sonderzüge mußten verkehren weil der Andrang so stark war . Aber man machte auch Fehler, so wurde einerseits die Tendabahn nicht wieder elektrifiziert, was Lokwechsel nötig machte . Auch gibt es keine einheitliche Verwaltung der Tendabahn, einzelne Streckenabschnitte, werden von unterschiedlichen Direktionen von SNCF und FS verwaltet . Leider wurden die Anfangserfolge zunichte gemacht, Schuld daran war wohl auch eine mangelnde Werbung und Verkaufsförderung, wie man sie sonst auf ähnlichen Strecken betreibt . Sogar die gleich nach Betriebseröffnung wieder eingerichtete Zugverbindung Bern-Ventimiglia, wurde nach und nach aufgelöst und 1987 durch eine Verbindung Bern-Genua ersetzt . Bereits 1986 wurde der Güterverkehr wieder eingestellt, der ohnehin fast nur aus der Verschiebung von

# ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Leerwaggons bestand . Im lokalen und regionalen Verkehr aber ist auf der Tendabahn ein ausreichender Betrieb von Personenzügen zu verzeichnen . Bedingt durch diesen ist die Aufrechterhaltung der Tendabahn auch für die Zukunft durchaus gesichert und in einem geeinten Europa steht dem auch nichts mehr politisch gegenüber .

## **Col Linaire (1432m)**

La Brigue -> Ligurische Grenzkammstraße  
Trassierung ; Militärstraße; SG 4

Über den Col Linaire führte seit dem späten Mittelalter ein regional begangener Saumweg, er verband die Tendapaßroute bzw. den Ort Tenda, mit dem kleinen Hafenstädtchen Taggia, und darüber hinaus auf kürzesten Wege auch mit Genua . In den 60er Jahren des 19.Jh. regte die Gemeinde Taggia am unteren Ende des Argentinatales die Fortsetzung der Tendastraße durch das Argentinatal an . Eine solche Route hätte den Col Linaire oder einen seiner benachbarten Pässe benötigt und den Vorteil erbracht, das auf diesen Wege eine rein italienische Tendastraße entstanden wäre, denn seit 1860 gehörte das Royatal um Saorge und Breil zu Frankreich . Aber Italien entschloß sich, es bei der alten Führung der Tendastraße zu belassen und den Verkehr mit einen Staatsvertrag zu regeln . Wenige Jahre später kam das Gebiet des Col Linaire wieder ins Gerede, diesmal betraf es eine Linienführung einer noch zu bauenden Tendabahn, die ebenso auf ausschließlich italienischen Territorium verlaufen sollte . Der Col Linaire sollte dabei von einen gut 3km langen Tunnel unter quert werden, wobei man zumeist an die Anlage einer Zahnrad-Schmalspurbahn dachte . Mit einen weiteren 3km langen Tunnel gedachte man ins Nerviatal, und somit nach Ventimiglia zu kommen .

Tatsächlich wurde aber durch italienische Pioniereinheiten, eine Militärstraße erbaut, die Tenda mit der Grenzkammstraße und darüber hinaus mit das ligurische Hinterland verband . Diese heute stark verfallene Straße ist auch heute unter guten Umständen nutzbar .

Neben diesen Militärstraßen, bauten die Italiener später noch weitere Militärstraßen, deren Zentrum zwischen dem Col Linaire und dem Colle Carezzo gelegen ist . Diese sogenannte Grenzkammstraßen aus der Regierungszeit Mussolinis, sind zu großen Teilen sind noch heute nutzbar . Sie lagen einst einige Kilometer rückwärtig zur Grenze, und sollten die Verbindung zu anderen Militärstraßen und den zahlreichen kleineren Festungsanlagen gewährleisten . Nach den Grenzregulierungen von 1945/47 verlaufen aber nunmehr Teile dieser Straßen kurzzeitig auch auf französischer Seite . Zwar werden die Straßen nur spärlich unterhalten, aber die größten Schäden werden schon ausgebessert . Sie sind auch, trotz des häufigen Grenzwechsel, ohne weiteres befahrbar, sollten aber nur von geeigneten Kraftfahrzeugen und erfahrenen Fahrzeugführern benutzt werden . Beide Grenzkammstraßen wechseln häufig den Gebirgskamm, weshalb sie auch häufig verschiedene Paßübergänge queren . Die wichtigsten unter ihnen sind, für die ..

## **Nördliche Ligurische Grenzkammstraße**

Col di Tenda -> Monesi  
Col de la Boaire (2192m)  
Col des Seigneurs (2111m)  
Col delle Vécchie (2099m)  
Passo di Tanarello (2045m)

und die ...

## **Südliche Ligurische Grenzkammstraße**

Monesi -> Pigna (Ventimiglia)  
Passo di Collarente (1599m)  
Colla di Sanson (1694m)  
Colla Melosa (1540m)  
Colla di Langan (1127m)  
Col Garezzo (1801m)

## ALPENPÄSSE - SÜDLICHE SEEALPEN

Colle San Bernardo -> Ligurische Grenzkammstraße  
Trassierung ; Militärstraße; SG 4

Die den Col Garezzo querende Militärstraße, unterquert den Paßübergang in einen kurzen Tunnel auf einer von 1795m Höhe . Diese Straße gehört zu den zwischen 1880 und 1900 bzw. 1930 und 1942 erbauten Militärstraßen, die an dieser militärisch empfindlichen Stelle am äußersten Ende der Alpen überaus zahlreich sind . Die Nutzung dieser Pässe ist zumeist aber älter, lokal wurden sie wohl schon immer begangen, dies zumal diese recht gut auch zugänglich waren .

### **Colle di Nava (941m) \*\***

Ormea -> Pieve di Teco  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße, SG 2

Der Colle di Nava ist ein seit altersher bedeutender Paß, nachdem wohl schon vorrömische Wege über ihn führten, welcher in der Römerzeit ausgebaut wurden . Im hohen Mittelalter errangen die Hafenstädte Liguriens eine hohe Bedeutung, mit ihnen die Pässe im Hinterland . Für die aufstrebende Hafenstadt Imperia, war dies der Navapaß . Schon im späten Mittelalter wurde dieser zur Straße ausgebaut, im 18./19.Jh. folgte der Ausbau zu einer modernen Kunststraße . In jüngster Zeit wird die Navastraße modernisiert, wobei einige Kilometer östlich des Navapaßes, ein 3km langer Straßentunnel erbaut wird, was eine vollkommene Neutrassierung der Straße zwischen Ormea und Pieve notwendig macht . Im Rahmen der Planungen einer Bahnstrecke Cuneo-Ventimiglia, war zeitweise auch eine Bahnstrecke in Erörterung, die den Navapaß über- bzw. unterqueren sollte . Zu Gunsten der Tendabahn verzichtete man aber auf diese Bahnstrecke, weshalb die Bahn bis heute in Ormea endet .

### **Colle San Bernardo (957m) \*\***

Garesio -> Albenga  
Trassierung ; gut ausgebaute Straße, SG 2

Der Colle San Bernardo hat eine vergleichbare Geschichte wie der Navapaß, heute hat er nicht ganz dessen Bedeutung, aber in der Römerzeit führte über ihn eine Straße . Über den standard dieser Straße ist nicht viel bekannt, da der Paß selbst nicht so hoch ist und keine zu großen Schwierigkeiten aufweist, war sie wohl, zumindest für einfache Karren, auch befahrbar gewesen . Wenn man mal vom nur lokal bedeutenden Colle di Melogno (1028) absieht, ist der Colle San Bernardo der 'letzte' Paß der Alpen, bevor diese bei Savona 'im Mittelmeer versinken' .

Über den Colle San Bernardo führt heute eine überaus kurven- und kehrenreiche Bergstraße, dennoch hat er wegen seiner geringen Höhe eher Mittelgebirgscharakter . Für eine Autobahnverbindung Ceva-Allassio hat er zwar eine überaus ideale Lage, entsprechende Pläne aber sind zur Zeit noch nicht spruch-reif, zumal die Navastraße seit den letzten Jahren modern ausgebaut wird . In der zweiten Hälfte des 19.Jh. sprachen ligurische Gemeinden immer wieder den Bau einer Bahnverbindung Ceva-Albenga an, die aber nie in Angriff genommen wurde .

\*\*\* \*\*



## VÖLKER DER ALPEN

### Alamannen

Noch zur Herrschaft des Römischen Reiches, drangen Alamannen erstmals in die Voralpenregion ein, mit dem Zusammenbruch Roms um das Jahr 400, folgte dann auch bald, ein Eindringen in tiefere Regionen der Alpen . Das Römische Reich mußte sich aus den Alpen immer weiter zurückziehen, evakuierte sogar große Teile der romfreundlichen Bevölkerung, die Dagebliebenen hatten kaum Möglichkeiten sich vor den eindringenden Alamannen entgegenzusetzen und konnten sich nur noch zurückziehen oder sich den Alamannen unterordnen .

Mit der rätio-römischen Urbevölkerung und auch den gallo-römischen in deren Norden und Westen, vermischten sich die Alamannen schnell und besiedelten mit der Zeit, weitere Alpenregionen . Ein Vorgang der erst im hohen Mittelalter abgeschlossen war, so wurde erst im 13.Jh. das tirolische Stanzertal und Teile des Waadt Alamannisch besiedelt .

Während die ebenfalls germanischen Burgunder, die im Westen der heutigen Schweiz siedelten, romanisiert wurden, konnten die Alamannen ihr Deutschtum behalten . Das um so mehr, da Alamannien, als Herzogtum Schwaben, ein wichtiger Bestandteil des fränkischen, und noch mehr des deutschen Reiches war . Erst im Hochmittelalter begannen sich die Alamannen der Alpen, sich als Eidgenossenschaft zu verselbständigen .

Bis dahin war gerade die heutige Deutsch-Schweiz, ähnlich dem Elsaß, eines der wichtigsten Reichsteile überhaupt . Beide profitierten von ihrer zentralen Lage, wie auch den Resten alter römischer Kultur und bildeten somit auch im Heiligen Römischen Reiche - Deutscher Nation, eine Art Kulturzentrum . So stammen dann auch viele deutsche Herrscherhäuser des Hochmittelalters aus den Alamannischen Gebieten der Schweiz oder hatten dort bedeutenden Besitz ... die Kyburger oder Zähringer gehörten eher zu den eher lokalen, Staufer und Habsburger hatten gar Bedeutung weit über das Reich hinaus . Natürlich brauchten sie für ihre Besiedlung, die über die Alpenkämme hinüberreichte, auch die Pässe . Sie benutzten dabei in erster Linie die alten römischen Straßen . Bis sie auch selbst Paßwege bauten, oder zumindest ausbauten, sollte es aber wenigstens bis in das hohe Mittelalter brauchen . Als eine Bevölkerung die sich, zumindest im frühen Mittelalter, eher hauptsächlich um Land- und Viehwirtschaft kümmerten, waren gute Paßwege auch eher Nebensache .

### Bajuwaren, Bayern

Die Herkunft der Bayern ist unbekannt, wie umstritten . Allgemein nimmt man an, das ihr Ursprung in Böhmen zu suchen ist, woher auch der Volksname stammen soll . Noch in der Spätantike drangen diese, wohl noch als Teil der Markomannen, über den Böhmerwald ins heutige Bayern nördlich der Donau . Später drangen sie auch über die Donau bis an den Alpenrand vor und sorgten so mit, daß die römische Macht in den Alpen zusammenbrach und sich die Römer aus den Alpen endgültig zurückziehen mußten . Im frühen Mittelalter zogen Bayern, nun als Bajuwaren bezeichnet, in den Alpenraum westlich der Linie Lechtal, Arlberg und Reschen, bis weit auf die Alpensüdseite vor . Sie verdrängten oder vermischten sich schnell mit den rätio-romanischen, gallo-romanischen oder veneto-illyrischen, sowie auch der slawischen Bevölkerungen, auf die sie in den verschiedenen Alpentäler trafen und sorgten so dafür, das heute in Österreich die deutsche Sprache gesprochen wird . Aus der Siedlungslage der Bayern nimmt man auch an, das sie über den Jahrhunderten nicht nur slawische, sondern vor allem auch zahlreiche hunnische, alanische, awarische und auch ungarische Gruppen in ihren Volksstamm aufnahmen . Durch diesen Einfluß ist wohl gut zu erklären, warum die Bayern sich so stark von den anderen Deutschen unterscheiden - dies eben auch gerade im Aussehen . Andererseits ist möglicherweise gerade darin auch eine Ursache zu finden, warum gerade Bayern immer schon eine Sonderstellung im deutschen Staatsgebilde inne hatte .

# ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

Da die bayrischen Herzöge im Heiligen Römischen Reich - Deutscher Nation immer sehr rebellisch waren, spalteten die deutschen Kaiser schon im frühen Mittelalter Teile der bayrischen Alpenbesitzungen von Bayern ab . Mit dem Ende des Hochmittelalters, war Bayern auf das Voralpengebiet beschränkt und konnte sich auch nicht mehr dauerhaft auf die Alpenregion ausdehnen .

Beim Wegebau in den Alpen zeigten sich die Bayern von Anbeginn an auch nicht gerade als Meister . Wie alle anderen Völker nutzten sie hauptsächlich die alten römischen Anlagen und beschränkten sich auf bescheidenste Instandsetzungen . Wohl von den alten rätio-romanischen Ureinwohnern lernten sie aber dennoch einiges zum Wegbau, den sie dann im hohen Mittelalter auch wieder selbst aufnahmen . Die ersten größeren 'Ingenieurleistungen' aber, die entlang der Alpenwege auch in dem Raum der bayrischen Besiedlung entstanden, wurden dann auch meist von ausländischen, zumindest aber von 'Nicht-Bayrisch-Alpinen-Ingenieuren' durchgeführt .

## **Burgunder, Franko-Provencalen**

Die Burgunder waren Germanen, die einst an den Gestaden der Ostsee lebten, Bornholm hieß einst mals 'Burgunderholm' . Irgendwann gefiel diesen aber ihre angestammte Heimat nicht und sie beschlossen gegen Rom in den Krieg zu ziehen . Ihr Kriegsgott war ihnen aber wohl nicht sonderlich holt, sie unterlagen und wurden von den Römern nun am Oberrhein angesiedelt . Hier blieben sie aber weiterhin recht rebellisch, weshalb sie später in die Gegend am Genfer See angesiedelt wurden . Hier muß es ihnen ganz gut gefallen haben, jedenfalls tauchen sie bald als treue Gefährten der Römer in den Kämpfen gegen andere Germanen auf . Aber als das Römische Reich zusammenbricht, schwenken sie schnell um und gründen ihr eigenes Königreich . Dabei wußten sie bestens die bestehenden römischen Macht-strukturen zu übernehmen, auch die Kultur und Zivilisation der Römer übernahmen sie gerne . Da in ihren Machtbereich die romanisierte, ursprünglich keltische Bevölkerung nicht evakuiert wurde, und somit auch ein 'grobes Latein' von der Masse gesprochen wurde, nahmen die Burgunder auch schnell diese Sprache an . Wie es bei solchen Anpassungen die Regel ist, wurde die Sprache nicht einfach nur übernommen, es entstand eine völlig neue, das sogenannte Franko-Provencalische . Erst in neuerer Zeit wurde dieses vom dem ihm stark verwandten Französischen verdrängt . Die Herrschaftsgrenze Burgunds gegen Alamannen und Langobarden wurde dann im Groben auch die Grenze die heute das Franko-Provenzalische bzw. Französische gegenüber dem Deutschen und Italienischen einnimmt .

Große Straßenbaumeister waren die Burgunder aber nicht, sie hatten wohl auch kein großes Interesse am Paßverkehr. Ohnehin waren die Paßwege in ihren Herrschaftsbereich in einen erbärmlichen Zustand, da die verschiedensten Heere über ihnen zogen . Die einen kamen aus dem Rhonetal und wollten in die Poebene, die anderen kamen aus dieser und wollten in das Rhonetal . Die Burgunder waren aber dennoch stark genug, ihr Herrschaftsgebiet rechtzeitig vom Genfer See bis an das Mittelmeer auszudehnen . So entstand das Königreich Burgund, was erst unter fränkischen und später, nach einer gewissen unabhängigen Phase, unter deutscher Oberherrschaft kam . Beide Male geschah dieser Schritt freiwillig, da die Burgunder sich an einen stärkeren Partner anlehnen mußten um sich gegen Einfälle aus Italien zu wehren . Die neuen Oberherren der Burgunder zeigten sich recht liberal und ließen den Burgunder eine umfangreiche Autonomie . Dennoch gingen sie in diesen Reichen jedesmal unter, um dann eine Wiedergeburt zu erfahren, wenn sich die Machtverhältnisse änderten . Im späten Mittelalter entstanden so die neuen Reiche des Savoyen und des Neuburgunds .

Die Burgunder waren gute Handwerker, so nimmt es dann auch kein Wunder das diese schnell, nach dem es wieder geordnete Verhältnisse gab, einige der alpinen Wege und Straßen wieder instand setzten . Interessant ist auch zu sehen, das viele der französischen und italienischen Ingenieure, sie sich im 19.Jh. bei so vielen Verkehrsbauten der Alpen einen Namen machten, ursprünglich aus savoyischen, also ehemals burgundischen Gebieten stammen .



# ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

## Etrusker, Illyrer, Noriker

Die Etrusker lebten eigentlich südlich der Alpen, in der Poebene und im Apennin, die Toskana hat ihren Namen von den Etruskern . Als Handelsleute kamen sie auch schon früh in den Alpen, initiierten wohl auch den Ausbau von ersten Wegen und die Anlage von Unterkünften . Bald siedelten sie sich auch in den Alpen an, besonders nachdem ihre Heimat erst von den Kelten (die Poebene) und dann von den Römern (die Toskana) erobert wurde . Zuweilen nimmt man an das die Räter eigentlich Etrusker seien, diese aber bereits Jahrhundert zuvor, wohl in der mittleren Bronzezeit in die Alpen kamen . Es wird auch für möglich gehalten das Etrusker, wie auch die Räter, zu der eigentlichen europäischen Urbevölkerung aus Zeiten der Eiszeit gehören, von denen heute nur noch die Basken überlebt haben . Möglich auch, das die Ligurier und Illyrer ebenfalls zu dieser Urbevölkerung gehörten . Erstere wurden aber schon früh von den Kelten assimiliert, letztere bildeten wohl zusammen mit den Kelten die Basis zur Gründung des Norischen Reiches .

Das Norische Reich war nur ein lockeres Reich, es hatte wohl einen eigenen König, aber die Machtbasis war wohl eher locker . Dennoch konnte sich, wohl unter etruskischen aber auch keltischen Einfluß, hier bereits eine eigene Hochkultur entwickeln . An der Zeitenwende nahmen aber die Angriffe barbarischer Germane und Kelten stark zu, die Noriker riefen daher die Römer zur Hilfe, die kamen wohl recht gerne . Zwar behielt Norikum noch lange eine hohe Autonomie, aber dennoch war es bald romanisiert . Mit den Zusammenbruch des Römischen Reiches wurden die meisten der Noriker nach Italien evakuiert, ihr Land war somit entvölkert und konnte von Slawen so kampflos übernommen werden . Die norische Kultur war aber zu dieser Zeit schon seit vielen Jahrzehnten vergangen .

Die Noriker waren wohl die ersten, die befahrbare Straßen auch über die Alpenpässe hinweg anlegten . Ihre Kenntnisse hatten sie von Kelten und Etruskern, wohl aber auch aus eigenen Erfahrungen die sie beim Bergbau gewannen . Die Römer nahmen gerne die guten norischen Wege in Anspruch, zumal es in deren Bereich auch schon eine umfangreiche Versorgungsstruktur gab . Wohl machten sie gerade das norische System des Paßverkehrs zum Muster für andere Alpengebiete .

## Kelten

Erste archäologische Spuren, die einen unverkennbar keltischen Stil zeigen, datieren um 450 v.u.Z. . Ab dieser Zeit finden sich in antiken Texten auch erste Erwähnungen der Kelten . Die Kelten, die wahrscheinlich aus dem nördlichen Frankreich stammten, besiedelten mit der Zeit auch die nördlichen, wie die auch südlichen Voralpengebieten, und drangen von dort aus bis weit nach Osten in viele Alpentäler ein . Zum Teil vermischten sie sich auch schon bald mit der alten rätischen Urbevölkerung, ohnehin wurden sie mit den Vordringen der Römer latinisiert . Es war dann auch das gallische oder zumindest 'gallisierte' Volk der Helveter, von den ein römischer Geschichtsschreiber berichtet, es übertreffe in der Kriegstüchtigkeit alle anderen Gallier . Sie waren es auch die der Confoederatio Helvetica (CH) ihren Namen gab . Dennoch stellten die Kelten keine ausgesprochenen Bergbewohner da, zumeist siedelten sie lieber im Flachland, oder zumindest in den weiten Tälern . Die Höhenlagen oder unzugänglichen Täler überließen sie zumeist den rätischen Ureinwohnern .

Im Wegebau zeigten sie sich dennoch außerordentlich beflissen, man weiß von zahlreichen Pässen die sie erstmals mit Wegen erschlossen . Dabei waren ihre Wege wohl noch recht einfach, kleinere Steinbrücken oder größere Stützmauern waren wohl eher die Ausnahme, falls sie überhaupt vorkamen . Wenn man schon Brücken baute, dann wohl einfache aus Baumstämmen, ohnehin stellte Holz das Hauptmaterial beim Wegebau da, da man mit Ästen und Zweigen auch schlechte Bodenverhältnisse wegsam machen konnte, in dem man in sumpfigen Gebieten sogenannte Knüppeldämme anlegte .

Die Römer nahmen dann auch in ihren Straßenbau zahlreiche Erfahrungen der Kelten mit auf . Darüber hinaus auch deren Traditionen - wie der Einrichtung von Heiligtümern die zumeist dem Gott Jupiter geweiht waren . Dort konnten Reisende dem Jupiter, oder anderen Göttern ein Opfer

# ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

darbringen . Anfangs waren dies wohl auch Tieropfer, später hauptsächlich Münzopfer - so fand man dann auch auf vielen Pässen zahlreiche Münzen, die aus der Zeit der Kelten, bis hinein in ins frühe Mittelalter datierten .

## Räter, Räteromanen

Als die Römer in die zentralen Regionen der Alpen vordrangen, trafen sie dort vor allem auf das Volk der Räter . Der Ursprung der Räter ist unbekannt, auf Grund linguistischer Forschungen hält man sie mit den Etruskern verwandt, eventuell auch mit den Basken, sie würden dann zur mutmaßlichen europäischen Urbevölkerung gehören . Neuere Theorien sprechen gar von Verwandtschaften mit den Semiten Vorder-asiens . Als sicher gilt nur das sie, anders als die Germanen, Kelten oder eigentlichen Römer, nicht indogermanischen Ursprungs seien .

Im Römischen Reich assimilierten sich die Räter schnell mit ihren Besatzern, nahmen auch bald deren Sprache und Kultur an und bildeten so die Grundlagen zum Entstehen der heute als Räteromanen bezeichneten Volksgruppe Graubündens . Das stetige Vordringen italienischer und besonders deutscher Siedler im Mittelalter und vor allem die anschließende Beherrschung des rätoromanischen Siedlungsgebietes durch italienische und deutsche Kirchen- und Landesfürsten, drängte die rätoromanische Sprache aber immer weiter zurück . Dem Räteromanischen half dann auch nicht weiter, das es bereits 1678/79 zum Druck der ersten Bibelübersetzung ins Unterengadiner Romantsch kam . Das in vielerlei stark von einander differierenden Dialekten gespaltene Romanisch, wird heute nur noch in Graubünden, und einigen Tälern in Südtirol bzw. Venetien gesprochen . Räteromanisch spricht man noch in Graubünden, Ladinisch in kleinen Teilen Südtirols, und Friaulisch, welches früher oftmals nur als italienischer Dialekt angesehen wurde, im äußersten Nordosten Venetiens .

Mutmaßlich waren es die Räter, die über die Alpenübergänge erste Wege bahnten . Diese waren anfangs nur bescheidene Naturpfade, aus denen sich mit der Zeit wohl auch Saumpfade und sogar erste Wege entwickelten, noch bevor Kelten oder Römer die Übergänge in Besitz nehmen und ihre eigenen Wege bauen konnten . Dabei kamen die Räter wohl nicht ganz an den standard der Kelten oder gar Noriker heran, hatten dazu allerdings auch nicht den Bedarf . Anders als die Kelten, die weitreichende Beziehungen, so auch im Handel, hatten und damit auch gute Wege benötigten, waren die Räter zumeist Bergbauern die die Alpenwege nur für ihre eigenen und lokalen Bedürfnisse benötigten . Sicher profitierten auch schon früh die Räter vom prähistorischen Alpenverkehr und verdingten sich als Führer und Säumer, eine Tätigkeit die es zwangsläufig mit sich bringt, die bestehenden Wege in Ordnung zu halten und weiter auszubauen . Man muß daher davon ausgehen, das auch die Räter einem den Kelten ähnlichen Wegebau betrieben, das davon aber nur weniger zeugt, weil er nur schwer datierbar ist und vom späteren keltischen und römischen Wegebau überlagert wurde .

## Römer, Italiener

Die Römer kamen kurz vor der Zeitenwende in die Alpen, binnen eines Jahrhunderts besetzten sie diese faktisch vollständig - mal trafen sie dabei auf große Gegenwehr der Einheimischen, mal unterstützten diese die Römer . An der gesamten alpinen Bevölkerung war wohl kaum mehr als 1% tatsächlich römischen, also lateinischen, Ursprungs . Dennoch war es ihnen möglich innerhalb weniger Jahrhunderte die alpine Bevölkerung faktisch völlig zu romanisieren, ja sie sogar recht früh zu römischen Bürgern zu machen, die später einen erheblichen Anteil an der Verteidigung des römischen Reiches hatten . Auch im Verkehrsbau setzten die Römer Maßstäbe . Auf eigene Erfahrungen, wie auch der Einheimischer bauend, wußte man außerordentlich leistungsfähige und haltbare Verkehrswege zu bauen . Manchmal waren es nur einfache Saumwege, aber zuweilen auch befahrbare Straßen . Die Römer hatten bereits im 2.Jahrhundert einen technischen standard im Straßenbau, den man erst wieder zu Beginn des 19.Jh. erreichen konnte .

Im 5.Jh. brach das römische Reich zusammen, im Norden und Osten der Alpen herrschten nun

## ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

Barbaren über die dort größtenteils evakuierten und entvölkerten, ohnehin verwüsteten Landschaften . Im Nordwesten hatten die bereits teilromanisierten germanischen Burgunder die Macht übernommen, im Westen die ebenfalls germanischen Westgoten . Der Großteil der Alpen die heute italienisch bevölkert sind konnten die Römer bis zum letzten Moment ihre Macht behalten, erst als Rom selber dauerhaft von den germanischen Barbaren erobert wurde, mußten sie auch hier die Macht abgeben . Die ehemalige römische Macht blieb aber nicht vakant, sofort übernahmen Ostgoten, bzw. später die Langobarden die Herrschaft . Dies ging wohl so flüssig von statten, daß es für die Einheimischen oftmals keinen Umbruch bedeutete . Aber die Ostgoten und Langobarden übten nur die Macht aus, eine tatsächliche Ansiedlung erfolgte hier in den unwirtlichen Alpen nur in Ausnahmefällen . Schnell wurde das germanische Volkselement von der romanischen Volksmasse aufgesogen, nur ein paar Scherben, Baureste und der Name der Lombardei blieb am Ende von den germanischen Okkupanten . Dennoch bot gerade dessen Machtausdehnung die Grundlage für die heutige italienische Nation .

Der langsame Machtwechsel brachte es mit sich, daß in den ostgotisch bzw. langobardisch besetzten Gebieten nicht nur die dortigen Wege besser erhalten blieben, auch die örtlichen Macht- und Bevölkerungsstrukturen blieben erhalten, mit ihnen auch einige Kenntnisse der Säumerei und des Wegebauwes . Es ist dann gerade auch dieses Gebiet, in dem die ersten Wegausbauten bzw. Neuanlagen vermutet werden oder sogar bekannt sind . Aber im hohen Mittelalter sind die Verhältnisse südlich des Alpenhauptkammes kaum besser als nördlich, erst mit der Neuzeit bessern sich die Zustände . Im 19.Jh. erringen dann gerade wieder die Italiener neuen Ruhm im Straßen- und Eisenbahnbau . Dabei ist es anfangs gar nicht mal das sie die besseren Baumeister waren, sondern einfach der Umstand das sie die billigsten waren . Daher wurden sie schon frühzeitig gerne für alle möglichen Baustellen angestellt, gerade auch die der Verkehrsbauten . Dies brachte dann letztendlich ihnen die Erfahrung und den guten Ruf ein, der sie im 19.Jh. zu den furiosesten technischen Großtaten trieb, nicht nur in den Alpen, auch nördlich davon bauten sie, wie beispielsweise an der badischen Höhlentalbahn .

### Sarazenen

Man glaubt es kaum, aber auch die Sarazenen spielen eine gewisse Rolle in der Geschichte der Alpenregion . Sie waren wohl meist moslemische oder gar animistische Berber, die aus Nordafrika stammten, einige auch aus dem sarazenisch besetzten Spanien und anderen moslemisch beherrschten Ländern . Sicher gab es auch (ehemalige?) Christen unter ihnen und wohl auch Normanen . Die Sarazenen waren Räuber, mit Sicherheit aber keine Glaubensfanatiker, eine Strafe für die heimgesuchten Gegenden waren sie aber dennoch . Sie hatten sich im 9.Jh. mit Fraxinetum dem heutigen La Garde de Freinet, unweit von St.Tropez, einen Stützpunkt in den Seealpen geschaffen . Von Fraxinetum drangen sie entlang der Alpentäler bis weit in nördliche Gebiete . Zwischen 940 und 980 fielen sie mehrfach ins Wallis ein, drangen sogar über Furka und Oberalppaß bis nach Chur vor und plünderten das Kloster Disentis . Bis an den Bodensee und an den Berninapaß sollen sie gelangt sein, um die dortigen Bewohner heimzusuchen .

Bei ihren Raubzügen wurde auch so mancher Sarazene gefangen genommen, andere ließen sich nieder, gezwungen durch den Winter, die eigene Entkräftung, oder einfach nur weil ihnen der Rückweg abgeschnitten wurde . Sie nahmen wohl bald das Christentum an und verschmolzen mit der einheimischen Bevölkerung . Einige Ortschaften in abgelegenen Alpentälern und auch so manche alteingesessene Familie, bis nach Graubünden hinein, beruft sich auf vermeintliche oder tatsächliche sarazenische Wurzeln .

Die Sarazenen nutzten bei ihren Raubzügen gerne die alten römischen Straßen und Wege . Sie selbst und auch ihre Pferde, waren zwar trittsicher und erfahren im Gebirge, aber sie benötigten dennoch einigermaßen gute Wege, die sie faktisch nur in den alten Römerstraßen vorfanden . Da sie selbst nur Räuber waren und keinerlei staatliche Intuition hatten, taten sie auch so gut wie nichts zum Erhalt oder gar Ausbau der Straßen und Wege . Wohl mögen sie zwar die eine oder andere Talbevölkerung zu einer Wegbesserung gezwungen haben, aber die Einheimischen werden schon aus eigenem Antrieb diese Arbeit umfangreich sabotiert haben, in der Hoffnung das ihre sarazenischen Peiniger andere Wege nehmen würden und sie selbst in der Zukunft

# ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

verschonen würden .

## Slawen, Slowenen

Wann die ersten Slawen sich im Alpengebiet ansiedelten ist umstritten, es gibt Historiker die annehmen, daß das Norische Reich eigentlich ein slawisches sei . Und auch die Illyrer werden zu weilen als eigentlich slawisch bezeichnet . Wahrscheinlicher ist aber, das die Slawen erst im ausgehenden 5.Jh. in die Alpen kamen . In ihrer Urheimat, im heutigen Weißrussland und der Westukraine, waren sie in den Sog der Völkerwanderung gekommen . Wie so andere Völkern wurden sie heimatlos, schlossen sich mal diesen, mal jenen Völkern mit an und zogen mit diesen kreuz und quer durch Europa . Besonders viele müssen sich den Goten, Alanen und Hunnen angeschlossen haben, mit diesen kamen sie nach Böhmen, an die Donau und Elbe, und letztendlich auch in die Alpen .

Anders aber als die Völker, an die sie sich anschlossen, verstanden sich die Slawen nicht so sonderlich gut aufs Krieg führen . Mutmaßlich sollten sie dies auch nicht, sondern waren für die Versorgung ihrer 'Herren' und, mehr oder weniger geeigneten, Beschützer verantwortlich . Sie waren Bauern und Handwerker, keine Soldaten . Und als dieses waren sie letztendlich auch besser in der Lage, ihr sprachliches Volkselement durchzusetzen als ihre jeweiligen Herren, die es ohnehin immer wieder schneller weiterzog, als die Bauern und Handwerker folgen konnten und wollten . Dennoch kann man annehmen, das in der westslawischen Bevölkerung ein hohes Maß auch an germanischen und den verschiedenen asiatischen Völkern seinen Einzug gehalten hat . Nicht nur weil Krieger, auch bei ihren untertänigen Völkern, nicht gerade zimperlich mit der 'dortigen Damenwelt' umgingen . Sondern auch weil nicht jeder aus diesen Völkern automatisch ein Kämpfer war oder sein wollte, und es daher vorzogen sich der agrarisch orientierten Bevölkerung anzuschließen und sich letztendlich diesen anzupassen . Dazu kamen außerdem, je nach Gebiet wo sie sich nieder-ießen, auch unterschiedliche Gruppen, die ursprünglich die Gebiete bewohnten . Je nach Urbevölkerung und germanischen bzw. asiatischen Zuwanderungen, und der tatsächlichen slawischen Gesamtstärke, entstanden dann überall unterschiedliche und neue Volksgruppen . Ein Vorgang welcher etwa im 5.Jh. begann und gute 2,3 Jahrhunderte später beendet war .

Als Handwerker und Bauern verstanden sie sich weder besonders gut auf die Anlage oder Instandhaltung von Wegen, noch hatten sie an einer Säumerei ein großes Interesse . In kaum einen Alpengebiet waren daher die Wegverhältnisse schlechter, als gerade in den slawischen Siedlungsgebieten . Und die Slawen waren im Gefolge ihrer Kriegsherren weit nach Westen vorgedrungen . Bis wie weit genau ist umstritten, wohl war aber ihr weitestes Vordringen entlang der Brenneroute gestoppt worden, da über diese zur selben Zeit die Bajuwaren eindringen . Diese verstanden sich deutlich besser aufs Krieg führen und Herrschen als die bodenständigen Slawen, innerhalb weniger Jahrhunderte eroberten sie das gesamte slawische Siedlungsgebiet in den Alpen . Dabei übernahmen sie nicht nur einfach die Macht, sondern brachten in begrenzten Umfang auch Neusiedler mit . Wohl waren es aber nicht diese der Grund, das heute Österreich deutsch und nicht slawisch ist, sondern der das sie auch das Christentum mitbrachten . Mit der Ausbreitung des Christentums, wurde in dessen Folge auch zumindest die deutsche Sprache und wohl auch Kultur verbreitet . Nur im äußersten Südwesten konnten sich die Slawen bis in heutige Zeit halten . Es sind dies dort die Slowenen, die nicht nur vom Namen her mehr mit den Slowaken verwandt sind, als mit den benachbarten Kroaten . Beide, Slowenen und Slowaken kamen gemeinsam in das Land hinter Tatra und Karpaten, wurden aber eben später durch die deutsche und awarische bzw. ungarische Er- oberungspolitik getrennt .

## Ungarn, Awaren

Bei ihren Raub- und Kriegszügen durch Italien und Deutschland, verschmähten die Ungarn auch nicht die Alpen . Im Jahre 917 zerstörten sie Basel und 926 auch St.Gallen . Erst mit der Schlacht beim Lechfeld wurden die Ungarn vom deutschem Kaiser besiegt, womit die Ungarngefahr endlich

## ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

dauerhaft gebannt werden konnte . Bei den Alpenpässen nutzten sie aber wohl nur die niedrigen und da vor allem auch nur die in Ost-West-Richtung . Die nordsüdlichen Pässe, oder gar die hochgelegenen Pässe über den Alpenhauptkamm nutzten sie wohl kaum . Das lag nicht nur daran, das sie die nicht brauchten weil sie einfach nicht auf ihren Wegen lagen, sondern vor allen daran, das anders als die Sarazenen, die Ungarn und ihre Pferde nicht sehr gebirgssicher waren . Dennoch werden manche Sarazenenüberfälle, z.B. in Graubünden, zuweilen den Ungarn angehängt . Aber wenn man schon sieht, wie sehr sie - im Gegensatz zu den ihnen verwandten Awaren - die östlichsten Alpenpässe mieden, gibt es kaum einen Grund anzunehmen, das sie die noch viel schwerer begehbareren Landschaften in den Zentralalpen hätten verunsichern können .

Dennoch haben die Ungarn und wohl noch mehr die Awaren, einen nicht unerheblichen Teil an der Entwicklung der Wege und des Verkehrs in den Ostalpen . Da sie die ungarische Tiefebene bis ins Alpenvorland unsicher machten und faktisch sperrten, mußte hier zwangsläufig derjenige den Weg über einen Alpenpaß nehmen, der ihn sonst vielleicht umgangen hätte . Schon damals zog Verkehr weiteren Verkehr an sich, und brachte auch zwangsläufig eine gewisse Infrastruktur mit sich .

### Walser

Mit dem Ende des Römischen Reiches scheint das obere Wallis größtenteils entvölkert gewesen zu sein . Sofern es noch Reste der alten Bevölkerung gab, waren diese wohl Bergbauern die in einzelnen und abgelegenen Gehöften und Weihern lebten . Im frühen Mittelalter drangen dann über den Grimsel, den Lötschen und anderen benachbarten Pässen Alamannen ins Wallis vor. Sie scheinen eine ihnen genehme Umwelt vorgefunden zu haben, denn sie bildeten schnell eine eigene Kultur, die sich deutlich von der der anderen Alamannen, die nördlich des Wallis lebten, unterscheidet . Wohl bedingt durch die relativ isolierte Lage, entwickelte sich auch ein Walliser Dialekt, der für einen Deutschen und selbst einen Deutsch-Schweizer, zumeist völlig unverständlich ist . Die Walser paßten sich hervorragend an die Naturverhältnisse des östlichen Wallis an, hilfreich war ihnen dabei das sie eine eindrucksvolle Bewässerungswirtschaft trieben um die trockenen Tallagen bewirtschaften zu können . Man nimmt an das die Walser die Kunst solche Bewässerungsanlagen zu bauen, von Sarazenen erlernten, die im 9.Jh. auch das Wallis des öfteren heimsuchten . Die Art der walserschen Bewässerungsanlagen ist einfach zu ähnlich der in den gebirgischen Regionen Südspaniens und Nordafrikas .

Die Lebensbedingungen im Wallis waren wohl so günstig, das es im hohen Mittelalter zu einer wahren Bevölkerungsexplosion kam . Die Walliser, die vorrangig in den Hochlagen der Täler siedelten, weil sie dort Viehwirtschaft betrieben, besiedelten bald auch andere unzugängliche Täler und Hanglagen . Im hohen Mittelalter zogen sie zuerst über die benachbarten Pässe in die Nebentäler des Aostatals (d'Ayas, di Cressoney) und Piemonts (Valsesia, Anzasca, Divero, Formazzo) . Später zogen die auch, zumeist über Furka und Oberalp, aber auch über den Nufenen und San Bernardino, auch ins bündnerische (Avers, Safien) . Auch dort konnten sich die Walser gut anpassen und von den Landschaften profitieren, der dabei entstandene Bevölkerungsüberschuß wanderte dann noch mal in einer großen Wanderungsbewegung nach Vorarlberg (oberes Paznaun und oberes Montafon) . Der dann weiterhin entstandene Bevölkerungsüberschuß ging dann oft auch den Weg nach Amerika, wo der schweizer Auswanderungsanteil zu einen großen Teil von Wallisern bestritten wurde .

Bedingt durch den Wunsch auch entlegenste Almen zu beweiden, waren die Walser schon früh gezwungen alte Naturpfade auszubauen, so das ein ungefährlicher Viehtrieb ermöglicht werden konnte . Dabei trieben sie zuweilen über hunderte Meter hinweg, Wege in den Fels oder legten an steilen Abschnitten aufwendige Steighilfen an . Auch um den Handelsverkehr kümmerten sie sich, in dem sie schon frühzeitig den Saumverkehr übernahmen . Eine derartige Aufgabe brachte es schon fast automatisch mit, sich um den Erhalt und Ausbau der alten Wege zu kümmern, die oftmals schon Jahrhunderte oder gar Jahrtausende alt waren . Auch die alten römischen Wege und Straßen in ihren Bereich, wie die über den Simplon, waren derart zerfallen, das teilweise eine Neuanlage unumgänglich wurde . Bekannt dabei wurden dann vor allem auch die wagemutigen Brücken und Stege die sie über Schluchten aus Holz errichteten und dem damaligen Reisenden

# ALPENPÄSSE - VÖLKER DER ALPEN

viel Schrecken brachten .

\*\*\* \*\*

## ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

### Die Alpen in prähistorischer Zeit

Auf der Suche nach neuen Jagd- und Weidegründen, aber auch wohl aus Furcht vor Feinden, wurden schon frühzeitig die Alpen bis in die mittleren Lagen von den ersten Europäern besiedelt. Langsam, aber stetig schritt die Besiedlung der Alpen durch den Menschen fort, bis in die entlegensten Täler hinein. Und bis in jüngste Zeit verließ er auch immer wieder seine hochgelegenen Siedlungen, um im vermeintlich angenehmeren Tiefland zu leben. Der Grund darin lag schon früh im Druck den Klimaschwankungen, wie auch veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen, auslösten.

Höhlen, wie die Appenzeller Wildkirchlihöhle, helfen uns noch heute daran zu erinnern, wie vor 50.000 Jahren die ersten Alpenbewohner lebten, bevor die letzte Eiszeit zu ihren großen Schlag ausholte, und für viele Jahrtausende große Gebiete der Alpen zu einer lebensfeindlichen Wüste machte. So wie die Wildkirchlihöhle, gibt es in den gesamten Alpengebieten, vornehmlich an dessen Rand, eine Vielzahl von Höhlen, die bereits von der immensen Lebenskraft des Neanderthalers und auch modernen Menschen der Urzeit berichten.

Mit Rückgang der eiszeitlichen alpinen Gletschermassen vor etwa 20.000 Jahre, wurden die vom Eis freien Täler bald wieder mit Pflanzen und nachfolgend von Tieren besiedelt. Auf der Suche nach neuen Jagd- und Weidegründen, folgte dann auch bald der steinzeitliche, aber moderne Mensch, der sich von uns kaum noch wesentlich unterschied! Von anderen Gruppen abgedrängt, wie auch durch die Teilung von Sippschaften, wurden bald immer höhere Lagen besiedelt. In einen unendlich langsamen, aber steten Vorgang erreichte die Besiedlung eine Grenze, die ähnlich der heutigen ist - in besonderen Wärmeepochen wie zur Bronzezeit, und zum Teil sogar in der Steinzeit zum Teil auch deutlich darüber lag.

Anfangs kann man wohl nur im Sommer in die Gras- und Waldlandschaften der Täler, aber spätestens seit 8000 Jahren wurden die Alpen wohl schon dauerhaft und großflächig besiedelt. Das Leben war hart und karg, beflügelte aber schon früh die Schaffenskraft des Menschen. Hausbau, wie auch Metallurgie, hat es in großen Teilen der Alpen schon seit über 6000 Jahren gegeben und auch schon der Beginn von Viehzucht und Ackerbau wurden nachgewiesen. Und mit den Warenüberschuß, entwickelte sich auch bald ein reger Handel zwischen den Alpentälern und darüber hinaus.

Die Wege über die Pässe waren den Einheimischen schon lange bekannt, zum Teil war es sogar so, das einige der Alpentäler über die Pässe hinüber besiedelt wurden, da oft der Weg aus dem Tiefland in die Hochtäler, durch gefährliche Schluchten versperrt war (z.B. im oberen Wallis). Und schon vor über 7000 Jahren herrschte ein 'reger' Verkehr über eine ganze Reihe von Alpenpässen, begangen von Hirten mit ihren Herden, wie auch von Kaufleuten mit ihren Waren. Nicht zu letzt auch von Erzsuchern auf der Suche nach Metallerzen, wie wahrscheinlich der Mann, der am Hauslabjoch in den Öztaler Alpen verstarb und 5300 Jahre später, als Gletschermumie 'Ötzi', wieder 'das Licht der Welt' erblickte!

Noch weit bis in die Bronzezeit hinein herrschte in den gesamten Alpen eine nicht-indogermanische Bevölkerung vor. Wohl schon am Ende der Steinzeit drangen erste indogermanische Siedler, die zuweilen auch als Indoeuropäer bezeichnet werden, auch in die äußersten nördlichen und östlichen Randregionen der Alpen ein. Anders als im übrigen Europa konnten sie in den Alpen jedoch nicht so schnell vordringen. So kommt es auch, das noch zu römischen Zeiten, im Großteil der Alpen Völker lebten, die nicht indogermanisch waren. So die Ligurier, Etrusker und Räter, wohl auch die Karanten und Veneter. Sie alle waren wohl eher mit den Basken oder sogar kaukasischen Völkern verwandt, als mit den Indogermanen. Erst im frühen Mittelalter starben die nicht-indogermanische Völkerschaften aus, oder vielmehr noch wurden sie von den indogermanische assimiliert. Heute spricht man Deutsch, Italienisch, Französisch, Slowenisch und Romanisch, und auch wenn sich in den alpinen Dialekten zum Teil einiges aus den alten, vor-indoger-

## ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

manische Sprachen erhalten hat . Immerhin konnte sich hier in den Alpen die nicht-indogermanische Bevölkerung länger halten, als sonst wo in Europa, dies zum Teil um Jahrtausende . Es ist verständlich, das sich gerade hier mehr entsprechendes kulturelles oder linguistisches Substrat finden tut, als andern Orts in Europa .

Der beginnende Handel in und über die Alpen hinweg, hatte für den zivilisatorischen Fortschritt, das gedeihen dörflichen, wie ersten frühen urbanen Lebens, eine wichtigere Bedeutung als obrigkeitliche Maßnahmen von kommenden und gehenden Herrschern . Der natürliche Erwerbstrieb des Menschen hat sich schon so erstaunlich früh über die schroffe Bergwelt hinweggesetzt . Die ersten uns bekannten transalpinen Händler ligurischer, illyrischer, etruskischer oder keltischer Abstammung, begingen schon Wege, die andere Händler vor Ihnen schon seit Jahrtausenden begangen haben . Man weiß heute, daß der vorgeschichtliche Verkehr auch über die Alpen hinweg viel stärker war, als bisher vielfach angenommen wurde . Es scheint ein Gewerbe gegeben zu haben, das nicht nur älter als das bisher als ältestes angenommene war, sondern auch verbreiteter - eben das Händlergewerbe . Entwickelte sich der Handel anfangs nur von Dorf zu Dorf, so wurde er doch schon früh, sicherlich aber schon in der mittleren Steinzeit, auch durch Fernhändler ausgeführt . Anders sind die vielen Funde kaum zu erklären, die man vieler Orts in Europa machte und die oftmals mehrere tausend Kilometer von ihren Ursprungsorten entfernt gemacht wurden . Die Handelsleute nutzten dabei vor allen die alten Wanderwege die die damaligen Normadenvölker schon einige Zeit vor ihnen ausgekundschaftet haben .

In unserer heutigen Zeit, mit all ihren Kommunikationsmitteln und staatlicher Organisation, vergißt man oft die Bedeutung, besonders dieser frühzeitlichen Händler . Händler genossen eine immerwährende Neutralität, denn schon früh wurde den Alteingesessenen bewußt, das ein toter oder ausgeraubter Händler nicht mehr wiederkommt . Damit verbunden war nicht nur der Verlust von 'Export- wie Importmöglichkeiten' der Alpenbewohner, sondern auch der Verlust der nahezu einzigen Nachrichtenverbindung ins weite Umland . Händler warnten vor heranziehenden Raubstämmen, wie Heerscharen, berichteten über politische, wie religiöse Entwicklungen im Umland und machten die Alpen schon früh zu das, was sie auch noch heute ist, mehr eine Drehscheibe Europas, als eine Barriere !

Besiedelt waren die Alpen im Osten von Illyrern, im Südosten von Etruskern und im Westen von den, wohl mit den Etruskern verwandten Rätern . In den französischen Alpen siedelten Ligurische Stämme . Ab 450 v.u.Z drangen in einer Art Zangenbewegung die Kelten in die Alpen ein und vermischten sich zum Teil mit den dortigen Bevölkerungen . Rätische Siedler die vor den Kelten in das Land zwischen Alpen und Donau flohen, wurden dort bald von anderen keltischen und vor allen germanischen Stämmen, in die Alpen zurückgedrängt . Die Kelten und ganz besonders die Germanen drangen immer wieder in die Alpenregionen ein, nicht um hier zu siedeln, sondern um zu plündern . So kam es dann, das die freiheitsliebenden Bergvölker, wie die Räter, es vorzogen unter der relativ angenehmen Herrschaft der Römer zu leben, als unter der der Kelten und Germanen .

Die ersten transalpinen Straßen entstanden noch mehr als bessere Trampelpfade, sie waren dabei aber kaum schlechter als die Wege im Alpenvorland, indes waren sie bereits frühzeitig wichtig für das damalige Europa . Mit ihnen und den sich entwickelnden Verkehr entstand dann schon früh auch ein Säumergewerbe, wie auch schon eine Herbergswirtschaft, und auch das Handwerk profitierte davon . Hatten diese ersten Wege schon in der Steinzeit eine enorme Bedeutung für das Umland bis hin zur Ostsee, Nordsee und dem Mittelmeer gehabt, so wuchs ihre Bedeutung mit der Eisen- und Bronzezeit erst richtig an . In den Alpen entstanden so schon früh Metallurgie und Bergbau, und alpine Produkte, wie zum Beispiel Salz fanden ihren Weg weit über die Alpen hinaus .

Erste Straßen gingen vom Aostatal nach Westen über den Kleinen Sankt Bernhard in das Tal der Isère oder nach Norden über den Großen Sankt Bernhard ins Tal der Rhone. Auf den Pässen, wie in Orten entlang der Paßwege wurden vielerlei Gebrauchsgegenstände aus Etrurien, Oberitalien und anderen mediterranen Gegenden gefunden . Manche Händler legten geheime Warendepots an, um nicht mit all ihren wertvollen Waren durch unsicheres Gebiet zu müssen . Das mehrere dieser Depots in jüngster Zeit wiedergefunden wurde, zeigt, das die Angst der Händler nicht



# ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

immer unbegründet war . Weitere frühe transalpine Verbindungen führten vom Lago Maggiore nordwärts, durch das Tessintal über verschiedene Pässe des Gotthardmassivs . Auch der Weg vom Comer See über die Bündener Pässe Splügen bzw. den Septimer ins Rheintal hatten schon große Bedeutung . Vom Gardasee und Etschtal gingen Wege durch das Vinschgau und den Finstermünz, bzw. das Eisacktal und den Brenner, ins Inntal . Aus den Raum Innsbruck, welcher schon in historischer Zeit eine ähnlich wichtiges Zentrum war, wie Chur oder Zürich, gingen die Wege den Fernpaß, Scharnitz oder dem Inn, ins nördliche Alpenvorland .

Wohl einer der wichtigsten und ältesten Wege, war der Alpentheil der Bernsteinroute, der von Triest an der Adria, über die Karawanken und den Semering, an die Donau bei Canuntum führte . Er fand sich immer in Konkurrenz mit einen Umweg entlang der Alpen und wurde vor allen immer dann genutzt wurde, wenn das Alpenvorland der heutigen ungarischen Tiefebene, wieder einmal von raublustigen Steppen-völkern heimgesucht wurde .

Im großen und ganzen kann man sagen, das nahezu alle heute noch befahrenen oder begangenen Alpenpässe, schon in dieser vorhistorischen Zeit begangen wurden . Im Gegenteil, es gibt eine ganze Reihe von Pässen, die in vorhistorischer Zeit eine nicht geringe Bedeutung hatten, aber die heute nahezu in Vergessenheit geraten sind und selbst von Bergwanderern kaum noch begangen werden . So der Federauner Sattel bei Villach, wo man noch heute Felsenrillen sehen kann, die von Menschenhand wohl schon in prähistorischer Zeit, zum Schutz vor dem Abrutschen der Karren geschaffen wurden .

## Der Alpenverkehr in der Antike

Die Römer kommen eigentlich recht spät in die Alpen, sogar die Griechen waren schon vor ihnen da . Diese kamen vor allem aus dem Donauraum in die Ostalpen und von ihrer Kolonie Massilea in die Westalpen . Auch die Etrusker kamen schon vor den Römern in die Alpen, anfangs noch als Fernhandelskaufleute, scheinen sie sich später sogar in einigen nördlichen Alpentälern, wie bei Chur oder Innsbruck, angesiedelt zu haben . Mutmaßlich wollten sie nicht unter römischer Herrschaft leben und flüchteten zu ihren alten Handelskontoren, möglich aber auch das sich eben diese Handeskontore mit der Zeit zu eigenständigen etruskischen Siedlungen entwickelten . Aus den letzten Jahrhunderten haben wir zahlreiche Beispiele wie so etwas abläuft .

Bedingt durch ihre weit nach Norden und Nordosten, in einer Art Sichelschnitt, vorgreifende Expansion, wie auch zur Grenzsicherung waren die Römer gezwungen die Wege durch die Alpen und damit die gesamten Alpen zu erobern . Erste Saumwege in Schluchten und über die Paßübergänge, sowie wohl schon eine Reihe von Straßen in den Tälern, wurde schon von den Kelten und Etruskern erbaut . Wo auch immer römische Soldaten auftauchten, waren römische Kaufleute schon lange vor ihnen da und konnten ihnen sicher auch nützliche Hinweise zum Weg geben . Diese, wie auch viele andere Paßwege, wurden dann von den Römern ausgebaut, so das sie von ihren Heeren und Boten, aber auch von Zivilpersonen benutzt werden konnte. Der Ausbauzustand war so gut das sie zum Teil noch weit übers Mittelalter hinaus von der einheimischen Bevölkerung, allerlei Heerscharen und Kaufleuten genutzt werden konnten . Allerdings wies der Ausbauzustand große Unterschiede auf, manche erhielten nur einfache Saumwege, andere befahrbare Wege . Gerade bei letzteren scheute man sich nicht vor dem Bau von zum Teil wagemutigen Stützmauern und Brückenbauwerken . Tunnel baute man wohl nur, jedenfalls hier in den Alpen, wen diese nicht mehr als nur wenige Meter lang waren, zumeist waren dies dann nur einfache Sporn-tunnel . Moderne Straßenbauer waren dann auch immer wieder überrascht, wie sehr doch schon ihre antiken Vorgänger, mit ihren einfachen Mitteln, zu den selben Ergebnissen bei der Führung der idealsten Trasse kamen, als sie selbst mit ihren modernsten Geräten . Hierbei wurde ein Niveau erreicht, an dem erst wieder zu Beginn des 19.Jh. angeknüpft werden konnte .

Oftmals waren die römischen Straßen auch gepflastert, in abschüssige Abschnitte meißelte man Spurrillen in den Fels um ein abgleiten zu verhindern . Da diese Spurrillen oft abgenutzt wurden, mußten sie immer wieder ausgebessert werden, was in manchen Straßenabschnitten nachweisbar allein in den vier, fünf römischen Jahrhunderten mehr als ein dutzend mal geschah . Auch anders weitig wurden immer wieder Instandsetzungen, Ausbauten und auch Modernisierungen notwendig,

## ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

dabei scheuten die Römer immer wieder Kosten und Mühe . Allerdings wälzten sie diese oft auf die einheimische Bevölkerung, eher selten zahlte ein Kaiser oder eine andere höher gestellte Person einen Straßen- oder Wegebau aus eigener Tasche . Auch das Militär befaßte sich nur eher nebenher, wenn es die Lage erforderte, mit dem Wege- oder gar Straßenbau . Vielmehr belegte man die einheimische Bevölkerung mit Fron- und Spanndiensten, ein Prinzip welches zwar immer wieder auf starken Widerstand traf, aber dennoch erfolgreich war . Als dann die gewaltige staatliche Macht wegfiel, die das Römische Reich ausübte, wurden auch die Wege und Straßen auch nicht mehr instand gehalten und verfielen alsbald .

Anfangs sahen die Römer die Alpen eher als eine natürliche Grenze an, die sie nicht sonderlich zu schützen brauchten, aber spätestens seit der Überquerung der französischen Seealpen durch das karthagische Heer unter Hannibal änderte sich diese Einstellung langsam . Hannibal war über einen westalpinen Paß mit 50.000 Mann, 9000 Reitern und 37 Kriegselefanten nach Italien vorgezogen und fügte in einen Überraschungsangriff den Römern erheblichen Schaden zu . Nur durch Glück konnte Rom gerettet werden . "Die scheußlichen Alpen ... mit ihren in die Unterwelt hinab reichenden Abgründen" blieben nicht nur den römischen Geschichtsschreiber Livius suspekt, sondern bis spät ins Mittelalter, und noch in die Neuzeit hinein, allen 'Flachländern' . Militärische und auch wirtschaftliche Erfordernisse brachten zwar kein Umdenken, wohl aber doch ein 'arrangieren' mit den alpinen Verhältnissen . Die Römer errichteten ein weitmaschiges Straßennetz, gesäumt und geschützt durch Straßenstationen wie auch militärischen Anlagen, in ihrem gesamten Reich und damit dann auch in den gesamten Alpen .

Erste Wege und Straßen führten über alte, oft schon von den Vorgängern der Römern befestigte Wege, wie die über den Septimer, Splügen, Simplon, Großen St.Bernhard oder Montgenèvre . Aber bald dehnte sich der Straßenbau auch auf andere Pässe aus, die zuvor zwar begangen wurden, aber doch weniger Bedeutung hatten, wie der Kleine St.Bernhard, Grimsel, San Bernardino, Reschen, Plöcken oder auch Brenner . Auch Herbergen, sogenannte Mansio, wurden schon errichtet, während Zollstationen meist im Tal lagen, besonders dort wo die Provinzgrenzen aufeinander trafen . Auch wenn die Herrschaft der Römer auf die Alpenregion z.T. kaum mehr als drei Jahrhunderte umfaßte, war dies die umfassendste Umwälzung in dieser Region, seit der neolithischen Revolution, und in vielen Regionen, gab es bis zum aufkommen des Tourismus keine größere Umwälzung . Der Einfluß eines Großreiches, mit seiner hohen Kultur, Finanzkraft, Infrastruktur und staatlichen Ordnung, auf eine einfache, wenn auch bei weitem nicht kulturlose Region, wie die der Alpen hatte Folgen, die noch heute in den gesamten Alpen zu spüren und zu sehen sind .

Die bis dahin nur gelegentlichen und flüchtigen Kontakte mit der außeralpinen Welt, wurden zu einer dauernden Verbindung, als der emsige Straßenbau den das Militär verlangte, auch höchste Alpenpässe mit festen Wegen erschloß und sich römisches Militär und Beamtschaft an den Knotenpunkten des Verkehrs ansiedelte . Die Sitte Heiligtümer oder gar Tempel auf den Paßhöhen oder zumindest entlang der Paßwege anzulegen und dort Opfer zu stiften, stammt wohl aus vorrömischer Zeit, (wie auf dem Kleinen St.Bernhard), sie wurde von den Römern aufgegriffen und ausgedehnt (wie auf dem Großen St.Bernhard oder Julier) und hat in der Anlage christlicher Hospize, Klöster und Kapellen, auch über die Antike hinaus seine Fortsetzung gefunden .

Schon bevor die Etrusker in die Alpen kamen, entstanden erste kleine Städte, an den Verzweigungen der wichtigsten Alpenwege . Als die Römer kamen fanden sie schon eine ganze Reihe von Städten vor, welche in der Folgezeit einen erheblichen Aufschwung nahmen . Viele dieser Städte wie Teriola, das heutige bei Innsbruck gelegene Zirl, verloren in der Folgezeit wieder an Bedeutung . Manche, wie Aventicum, welches um die Zeitenwende schon an die 20000 Einwohner gehabt haben soll, hatten eine Ausdehnung, die ihre modernen Nachfolger (Avenches) nur zu einem kleinen Teil erreichen . Andere Städte wie Curia (Chur), Augusta Praetoria (Aosta), Cambodonum (Kempten) oder Pons Aeni (Rosenheim) hatten bis ins Mittelalter hin eine hohe Bedeutung, verloren diese aber mit der beginnenden Industrialisierung an Städte im weiteren Voralpenbereich, die oft an den alten römischen Straßen lagen und von ihnen, oder gar ihren Vorgängern gegründet wurden - wie Wien, Mailand, Turin, Lyon, Genf, Basel oder Augsburg .

Der Einfluß der Römer auf die vorrömische Bevölkerung war so groß, das noch im Mittelalter in

# ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

großen Teilen der Alpen, rätisch-romanische Sprachen gesprochen wurden und dies immer noch getan wird, auch wenn sie sich nur noch auf einige Sprachinseln in Graubünden, Südtirol und im venetischen Alpenrand beschränken. Die von den Römern in die Region um Genf angesiedelten germanischen Burgunder, nahmen daher auch, anders als die später ins Land gekommenen Alamannen, eine romanische Sprache an.

## Der Alpenverkehr im Mittelalter

Mit dem Mittelalter wurden die Alpen dichter bevölkert, besonders deutschsprachige Bauern siedelten auch in den entlegensten Alpentälern. Mit der Neuzeit kam es zwar zu einem Rückgang der Besiedlung, welche aber mit dem Tourismus und der Wasserwirtschaft ins Gegenteil gekehrt wurde. So gab es um 1350 mit 3 Mio. Einwohnern ein Bevölkerungsmaximum (gegenüber 2 Mio. Einw. unter römischer Herrschaft), mit dem Beginn der 'Kleinen Eiszeit', dem Zusammenbruch der kaiserlichen Macht und den vielen totbringenden Seuchen nahm dann die Bevölkerung wieder ab, eine Situation die sich erst wieder im 16. Jh. umkehrte.

Zwar verloren im Mittelalter einzelne Pässe an Bedeutung, aber andere gewannen durch Ausbau und politische Verhältnisse an Bedeutung, auch weiterhin waren die Alpen ein wichtiger Transitraum. Nach dem schon in der Antike germanische und keltische Völkerschaften die verschiedensten Alpenpässe gern nutzen, taten dies in späteren Zeiten auch Hunnen, Awaren, Ungarn und sogar Sarazenen auf ihren Raubzügen. Gern genutzt wurden sie auch von den deutschen Kaisern auf ihre Krönungs- und Niederwerfungszügen gegen Rom. Ortschaften wie Chur, an einer wichtigen Nordsüdroute und mit Zugang zu einer ganzen Reihe von Pässen gelegen, erhielt von vielen Kaisern zahlreiche wertvolle Privilegien und Schenkungen. Während die Pässe also schon frühzeitig viel genutzt wurden, wurden aber die Gipfel tunlichst gemieden, oft war eine Gipfelbesteigung sogar verboten. Sechs Geistliche die im Jahre 1387 den Gipfel des Pilatus bestiegen, wurden sofort ins Gefängnis gesteckt.

Erste germanische Stämme die von den Römern in den Alpen angesiedelt wurden, waren wohl die Burgunder, die bei Genf eine neue Heimstatt fanden. Möglich auch, dass die vielen Kriegszüge die die Germanen nach Italien machten und die immer über irgendwelche Alpenpässe führten, auch Germanen entlang der Wege zurück ließen. 'Fußkranke' hat es schon immer gegeben, und schon immer ließ man diese besser entlang des Weges zurück, als sich mit ihnen zu belasten. Bald folgten an dem Ort auch Markomannen bzw. Bajuwaren und Alamannen, sowie eine Vielzahl anderer germanischer und nicht-germanischer Völkerschaften. Und so manche alte Ortschaft führt ihre Gründung oder ihre Bevölkerung gar auf die Gründung von 'fußkranken' Hunnen, Awaren, Sarazenen, Langobarden und sogar Schweden zurück.

Schon ab dem 4. Jahrhundert, noch zur römischen Herrschaft, siedeln sich erste Alamannen im schweizer Rheingebiet an, von dort drangen sie später, etwa im 5./6. Jh. bis an die Grenzen des romano-burgundischen Herrschaftsbereich im Südwesten und des romano-langobardischen Herrschaftsbereich im Südosten der heutigen Schweiz. Die Pässe des Alpenhauptkammes, ja sogar der Voralpenregion waren aber erst einmal die Grenze und wurden erst in den kommenden Jahrhunderten nach und nach überschritten. Gerade in dieser Zeit wurden eine Reihe von Paßstraßen neu angelegt und ausgebaut, dies meist unter Regie des Militärs, welches oftmals auch die Arbeiten durchführte.

Ende des 5. Jh., als das alte Rom faktisch nicht mehr existent war und die Ostgoten Italien besetzten, drangen diese von der Poebene aus auch in die Alpen, nur wenig später folgten ihnen die Langobarden. Dabei überschritten beide aber nur selten die Pässe nach Norden und begnügten sich in der Regel mit der militärischen Befestigung der Paßwege im alpinen Raum, um einen möglichen Feind den Weg in das eigentliche Flachland zu versperren. Dieses Machtvakuum im nördlichen Alpenraum nutzten nicht nur die Alamannen, sondern auch die Bajuwaren, ab dem Jahre 530 etwa strömen diese verstärkt in neue Siedlungsgebiete. Zunächst in die Ostalpen zwischen Enns und Salzach, später auch in das heutige Tirol und von da, bis in die Tallagen der norditalienischen Alpen. Nachdem die Langobarden, die schon umfangreich die römische Geschichtsschreibung und Kultur zu nutzen wußten, den Vorstoß der Bajuwaren südlich von

## ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

Bozen stoppten, wurde dieses Gebiet in der Folge zu der noch heutigen Sprachgrenze . Nun wendeten sich die Bajuwaren verstärkt gegen Südosten . In Karantien, das heutige Kärnten, treffen sie auf die erst kurz zuvor bis in tirolische Randlagen vorgedrungenen Slowenen und können diese wieder zurückdrängen bzw. assimilieren . So ist schon mit den Beginn des Mittelalters die germanische Sprachgrenze in großen Teilen der Alpen bis weit über den Alpenhauptkamm vorgeschoben worden . Einen letzten großen 'Brückenkopf' der romanischen Sprachen, nördlich des Alpenhauptkammes, bildeten dann vor allen auch nur noch die späteren Räteromanen, dessen Gebiet das der Alamannen wie ein Keil teilt und bis ins hohe Mittelalter hinein bis an den Bodensee reichte .

In den Anfangsjahren der germanischen Herrschaft in den Alpen ist die römische Kultur nur oberflächlich untergegangen, besonders in den abgelegenen Tälern, wo die angestammte Bevölkerung auch weiterhin relativ unangetastet bleibt, halten sich alte römische und sogar vorrömische Riten . Mit den wieder er-starken von Christentum und staatlicher Organisation, erwacht auch wieder ein Teil dieser Kultur . Durch die besondere Situation der Alpen, die mit ihren entlegenen Tälern, ihren Einwohnern mehr Schutz bieten, als das übrige eher flache Europa, haben sich in den Alpen Reste sehr alter Völker gehalten . Jede Gruppe die die Alpen durchzog, hat zumindest ihre 'Fußkranken' zurückgelassen und das bis in die Steinzeit zurück . Anhand sprachlicher Überreste und uralter Bräuche versucht man diese Reste uralter Völkerschaften in vielen Teilen der Alpen, so in den Seealpen, im Aostatal, im Bergell, im Veltlin, in Kärnten und auch Friaul zu lokalisieren .

Das Christentum, in Teilen der Alpen schon seit der Römerzeit heimisch, muß noch auf viele Jahrhunderte mit heidnischen Religionen konkurrieren . Wie in anderen Teilen des ehemaligen Reiches, sind dabei weniger alte keltische, als häufiger römische und germanische Religionsvorstellungen die Konkurrenz, so ganz besonders der aus Persien von römischen Legionären ins Land gebrachte Mithraskult . Mithrasheiligtümer und Tempel gibt es noch bis ins 10.Jh. hinein, so fand man ein bis ins Mittelalter genutztes Höhlenheiligtum, oberhalb der Viamala, an der alten Römerstraße vom Bodensee in die Po-Ebene gelegen . Erst nachdem die Missionseiferer selbst immer stärker heidnische Traditionen annehmen und 'christianisierten', wie das Oster- oder Weihnachtsfest, und Kapellen und Kirchen auf alten heidnischen Kultstätten errichteten, konnte sich das Christentum endgültig ausbreiten . Dies natürlich nicht ohne 'staatliche' Gewalt und Unterstützung . Diese reichte aber nicht in jeden Winkel der Alpen, dort wo es abgelegene Täler gab, konnten sich auch Andersdenkende leicht zurückziehen . Und so waren die Alpen, mit ihren vielfältigen Rückzugsmöglichkeiten auch in Zukunft immer wieder ein Ort vielfältiger Glaubensansichten, wo sich Heiden und später auch Häretiker halbwegs sicher niederlassen konnten .

Mit den wieder erstarken der staatlichen Macht durch die deutschen Kaiser, wurde das Leben in den Alpen wieder sicherer . Nach den Jahrhunderten des wirklich finsternen frühen Mittelalters, die der so rechtssicheren Antike folgte, begann nun wieder eine Zeit die es zwar noch lange nicht mit der Antike aufnehmen konnte, folgte nun eine relativ stabile Zeit . Auswärtige Feinde wurden einerseits ferngehalten, andererseits verteilten die deutschen Könige und Kaiser in den Alpen jede Menge Privilegien . Die Wege über die Alpen hatten für sie eine enorme Bedeutung, nur wenn sie sicher waren, konnten die deutschen Heer- und Krönungszüge Italien erreichen . Die ottonischen und salischen Kaiser bauten dabei vor allen auf tirolische Pässe, aber auch auf die burgundischen . Die staufischen Kaiser bevorzugten hingegen die rätischen Übergänge, da ihre Wege einerseits eine direkte Verbindung von ihren deutschen, zu ihren italienischen Besitzungen erlaubten, andererseits auch durch vielerlei Reichsländer die im direkten Besitz des Kaisers waren, führten . So ist zu erklären, das Uri und Schwyz, zu starken staufische Bastionen und machtvollen Reichsländern am Weg über den gerade erst neu erschlossenen Paß des St.Gotthard wurden, dabei eine starke wirtschaftliche und rechtliche Position errangen, die sie auch in Zukunft zäh verteidigten . Die Kaiserzüge selbst waren für die Anwohner des Weges den der Heerzug nahm ein wahrer Alptraum, aber diese kamen glücklicher Weise nicht so oft . Die Privilegien aber die man den durchziehenden abluhsen konnte, waren dauerhaft und gewinnbringend .

Als dann die kaiserliche Macht mit den Tode Friedrich II. 1250 stetig zerfiel, kam es dann auch im gesamten Alpengebiet - wie auch in anderen Reichsteilen - zu einer Zersplitterung der territorialen Macht, aus welchen sich dann zu Beginn der Neuzeit wieder neue Mächte entwickeln konnten . In

## ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

den Alpen waren dies vor allen Savoyen und die Eidgenossenschaft, aber auch die habsburger Länder, sowie Tirol und Salzburg . Grundlage dieser neuen Mächte waren die zuvor vom Kaiser verteilten Privilegien und Schenkungen, die geistliche und weltliche Fürsten, aber auch ganze Ortschaften oder einzelne Familien erhalten haben . Zur Sicherung ihrer Ansprüche, betreiben daher die privilegierten Fürstenfamilien und Gemeinden der Alpen, eine expansive Bündnis- und Eroberungspolitik, und geraten dabei auch unter-einander mehrfach gegeneinander !

Eine andere Entwicklung nimmt die geistliche Macht, sie profitiert von der Zersplitterung des Reiches und kann die eigene Macht und Herrlichkeit ausbauen . Dies ändert sich erst mit Reformation und Gegenreformation, und dem wieder erstarken der weltlichen Macht . Mit Hospizen und Klöstern entlang der Paßrouten, die ihren Ursprung oft schon im frühen Mittelalter hatten, sorgt sich die Kirche um das seelische und oft genug auch um das körperliche Wohl der Reisenden . In ihnen können Reisende sich erholen und vor den Wetterunbilden flüchten . Finanziert wird diese Hilfe durch Spenden, Schenkungen und Privilegien, und die Klöster die diese Hilfe betreiben machen dabei unter dem Strich auch ein gutes Geschäft . Den dabei erreichten Wohlstand und Einfluß, kann man noch heute in den vielen herrlichen Klöstern und Kirchen entlang der Paßrouten erleben .

Die Römerwege und -straßen waren schon am Ende der Antike in keinen so guten Zustand mehr, es fehlte jetzt schon die staatlich leitende Hand, die einen notwendigen Ausbau hätte koordinieren können . Als diese 'Hand' langsam wieder erstand, wurden jetzt auch einige dieser alten Wege wieder ausgebaut und sogar neue erbaut . Im frühen Mittelalter wird sich die kaiserliche Macht dabei allenfalls auf eine gewisse finanzielle Unterstützung beschränkt haben, später fiel auch diese weg . Einheimische Adlige werden daher vorrangig die Instandsetzung und den Ausbau alter und neuer Wege geleitet haben . Sie waren es auch, die in erster Linie vom Verkehr profitierten . Nicht nur des Kaisers Dank konnte ihnen sicher sein, was allein schon recht profitabel in jeder Hinsicht war, sondern auch reiche Einnahmen aus Zoll- und Mautgeldern . Dies müssen gerade die Adligen an den Wegen über den Mont Cenis oder den Reschen frühzeitig erkannt haben, den gerade hier erfolgte schon im frühen Mittelalter relativ umfang-reiche Ausbau- und Instandsetzungsarbeiten . Später wurden auch andere Wege ausgebaut, dabei standen dem Reisenden bereits im hohen Mittelalter zwar mehr Wege über Alpenübergänge als zur Römerzeit zur Verfügung, diese waren aber auch zumeist in einen deutlich schlechteren Zustand als die in der Römerzeit

Der qualitative Rückstand war äußerst stark, waren erst römische Brücken- oder Stützmauern verfallen, so mußte man die Hindernisse die diese überbrückten, umständlich umgehen . Erst am Ende des Mittelalters schloß man wieder ein wenig an, und schaffte es wieder größere Brücken und Stützkonstruktionen, und auch erste kleine Tunnel wieder zu erbauen . Dennoch blieb man weiterhin gesamt gesehen unter dem standard der Römer weit zurück . Dies lag vor allem auch daran, wie der Straßen- und Wegebau geleitet und finanziert wurde . Die Römer hatten einen umfangreichen, recht zentralen Staats- und Verwaltungsapparat, im Mittelalter regierte allgemein in allen Bereichen ein höchst förderales Prinzip, dazu herrschte auch eine recht hohe Rechtsunsicherheit. Kein gutes Umfeld für private Investitionen, denn nur durch diese war ein Wegebau möglich, vom obersten Landesherrn oder gar vom Staate war kaum finanzielle Unterstützung zu erwarten . Während diese Investitionen dann im frühen Mittelalter zumeist von Adligen ausgeführt wurden, waren dies im hohen Mittelalter besonders die betroffenen Gemeinden . Am Ende des Mittelalters, als das Bürgertum erstarkt war, übernahmen auch einzelne Personen und Familien, die nicht dem alten Adel entsprangen, den Wegebau . Dabei wurde oftmals nur in kleinen Abschnitten aus- oder neugebaut, der durchgängige Ausbau eines Paßweges war eher eine Seltenheit .

Differenziert waren auch Qualität und Quantität des Alpenverkehrs . Waren dies im frühen Mittelalter vor allem das Militär, welches die alten Wege nutzten, gewann im hohen Mittelalter auch wieder der Handelsverkehr an Bedeutung . Der Rückgang des 'Krönungszugsverkehr' der deutschen Kaiser zum Ende des Mittelalters, wurde daher mit den erstarkenden Handelsverkehr, der mit den erstarken der Städte und des Handwerkes entstand, mehr als ausreichend kompensiert . Den im Gegensatz zu den Krönungs- und Heereszügen, die selbst in eigenem Land, wie im Feindesland requirierten was immer sie benötigten, brachten die Kaufleute Geld und Waren, die den eigenen Wohlstand förderten . Während abgelegene Täler die nicht vom Verkehr profitieren

# ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

konnten alsbald verarmten und zuweilen sogar entsiedelt wurden, breitete sich der Wohlstand entlang der alpenquerenden Verkehrswege gut aus .

## Der Alpenverkehr in der Neuzeit

Mit dem Ende des Mittelalters und der fortschreitenden Handelswirtschaft, wie auch des Militärwesens, gewann der Alpenstraßenbau wieder an Bedeutung . Noch umfangreicher als im späten Mittelalter, wurden auch in der frühen Neuzeit Familienclans oder ortsansässigen Herrschern, das Privileg vergeben, für den Bau, Ausbau bzw. Unterhalt eines Saumweges, Straße oder ähnlichen, Maut- oder Zollgebühren erheben zu dürfen . Dies war zumeist ein einträgliches Geschäft, die Einnahmen waren hoch, die Ausgaben meist gering . Weshalb dann auch die Wege eher schlecht, als recht waren, zumeist lagen sie damit oft noch unter den allgemeinen technischen Stand, der mit einigem Wille bereits möglich gewesen wäre . Dies ändert sich erst im 18.Jh., als im Zeitalter von Aufklärung und Merkantilisierung der Staat, mit seinen modern aufgebauten Verwaltungsapparat, wieder verstärkt eingreift .

Kriegsschauplatz waren die Alpen auch in dieser Zeit, wenn auch nicht mehr so stark wie im Mittelalter . Die Schweiz blieb vom Dreißigjährigen Krieg sogar größtenteils verschont, sie konnte - wie später bei den beiden Weltkriegen - ihre bewaffnete Neutralität ausnützend, sogar recht gut daran verdienen . Anders war es bei den Napoleonischen Kriegen, da traf es die Schweiz ebenso wie die anderen Alpengebiete - revolutionäre Unruhen und Kriegszüge waren an der Tagesordnung . So brach am 19.September 1799 der russische Feldmarschall Suworow mit 21.000 Russen und 4500 Österreicher, mit 5000 Pferden und auf 25 Mauleseln geladenen Kanonen im Tessin auf, zu einen Heerzug gegen die Franzosen die sich in der Nordschweiz aufhielten . Nachdem er sich den Übergang über den Gotthard erkämpfte, erreichte er am 26.September Atdorf - heute benötigt man für diese Strecke kaum mehr noch als eine Stunde ! Nach dem er über den Kinzigpaß ins Muotatal vordrang, mußte er sich aber mit seinen Heer über den Pragelpaß ins Glarnerland und weiter über den Panixerpaß nach Graubünden zurück ziehen, da sich mittlerweile die strategische Gesamtlage in der Zentralschweiz geändert hatte .

Seit der Reformation erfolgten für die Alpen, aber besonders auch für die Schweiz, auch eine Reihe von inneren religiösen Auseinandersetzungen, die bis in das 19.Jh. hinein anhielten . In Savoyen, den französischen Alpen, in Salzburg oder auch den habsburger Landen, hatte die Gegenreformation großteils schon in der Folge des Dreißigjährigen Krieges gesiegt . Durch die gezielte Vertreibung von verschiedenen reformierten Gruppen, verblieben außerhalb der protestantischen Gebiete der Schweiz fast nur Katholiken .

Anfangs besonders von Frankreich und Österreich betrieben, schlossen sich bald auch Italien und die Schweiz einen regen Festungsbau an . Gigantische, zum Teil unterirdische Festungsanlagen und Sperrforts, dienten der Absperrung wie Sicherung der so wichtigen Paßrouten . Auf den 3130m hohen Monte Chaberton errichteten die Franzosen eine Artillerie-Festung um von ihren verbunkerten Stellungen den Montgenèvepaß abzusichern . Besonders in Südtirol befinden sich umfangreiche Festungsanlagen an der Brennerroute, die dann als sie italienisch wurden, von ihren neuen 'Herren' oftmals 'umgedreht' wurden . In der Schweiz befinden sich gigantische Festungsanlagen, die auf den Deutsch-Französischen Krieg zurückgehen und die bis in die Zeit des kalten Krieges umfangreiche Ausbauten erfuhren . Dies unter anderen deutlich sichtbar bei Airolo (zum Schutz der Gotthardroute) und um Sargans, (zum Schutz der Bündner Pässe).

Seit dem späten Mittelalter stieg die Qualität der Alpenwege- und straßen spürbar an, man schloß zuweilen sogar wieder an den römischen Standard an . Aber erst mit Beginn des 19.Jh. konnte man erstmals seit 1500 Jahren wieder neue Maßstäbe im Straßenbau setzen . Zweifellos hätte man aber schon ab dem 16.Jh. und sogar davor, auch die Mittel gehabt diese neuen Maßstabe zu setzen, wenn man es nur gewollt hätte . Einzelne Straßenbauingenieurtechnische Leistungen, wie Brücken und auch erste Tunnelbauten, zeigen dies deutlich auf . Mit den aufkommenden Kapitalismus setzte für die gesamte Alpenregion eine entwicklungsmaße Revolution ein, wie sie nur noch mit der der Römerzeit zu vergleichen ist . Rings um den Alpen, und auch in vielen Tälern entstand eine vielfältige Industrie die eine unbedingte Verbesserung der meisten der Verkehrswege be-

# ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

durften . Mit Beginn des 19.Jh. wurde daher der Straßebau in der gesamten Alpenregion forciert . In der Folge wurden viele lang genutzte Paßübergänge aufgegeben, zu Gunsten einiger weniger . Als dann im letzten Viertel des 19.Jh. auch die Eisenbahn begonnen hat sich durch die Alpen 'durch zu kämpfen', ließ der Straßenbau wieder nach .

Bedingt durch eine Wiedererwärmung des Klimas und das Abebben der großen Seuchen, erfolgt mit der beginnenden Neuzeit auch in den Alpen wieder ein umfangreiches Bevölkerungswachstum . Hohe Geburtenraten lassen ab dem zweiten Drittel des 19.Jh. die Bevölkerungszahlen regelrecht explodieren . Zur Steuerung der Bevölkerungsentwicklung mußten von der Obrigkeit hier und da sogar Heiratsverbote ausgesprochen - wie 1831-50 im öztalerischen Obergurgl . Freilich waren diese Maßnahmen für das gesamte Gebiet der Alpen wenig hilfreich, geeignetere Möglichkeiten zur Kompensation des Bevölkerungswachstum waren aber schon im Entstehen . Mit der beginnenden Industrialisierung die etwa ab Mitte des 19.Jh. massiv die Alpen erreicht, werden Ackerbau und Viehzucht in vielen Tälern immer weniger lohnend, die Verlockungen der Städte im Flachland, oder gar der Länder in Übersee sind groß . So kommt es dann, in der Folge, trotz weiterhin hoher Geburtenraten, in den Gebirgsregionen ab etwa 1870, in den Randregionen schon 20, 30 Jahre zuvor, zu einen starken Bevölkerungsrückgang . Die Ab- und Auswanderung ist in einigen Regionen so stark, das viele Siedlungen und gar Täler, besonders die hochgelegenen und abgelegenen, faktisch von einer dauerhaften Besiedlung aufgegeben werden . Erst im 20.Jahrhundert wird dieser Trend wieder geändert .

## Der Alpenverkehr in der Moderne

Mit den 1.Weltkrieg tritt eine grundlegende Veränderung in der alpinen Demographie und Wirtschaft ein, die allerdings zum Teil schon Jahre zu vor begann . Nun werden - zumindest kurzfristig - auch wieder die Alpen als Agrargebiet wieder interessant . Begünstigt durch den zwischenzeitlichen Ausbau der Verkehrswege, bot sich der alpenländischen Nahrungsmittelwirtschaft auch wieder das zwischenzeitlich faktisch schon verlorene Flachland, als Markt an . Noch größeren Einfluß erreicht der Tourismus, und zum Teil auch die Energiewirtschaft . Die einstmals so wichtige Bergwerksindustrie spielt aber nur noch in wenigen Gebieten eine Rolle . Nun werden längst aufgegeben Täler und Siedlungen wieder besiedelt, und kleine Weiler und Höfe, entwickeln sich zu Dörfern . Spätestens ab Ende der 60er Jahre dann, hat der Lebensstandard in den meisten Regionen der Alpen einen Standard erreicht, der den Städten und Regionen des Umland entspricht und zum Teil sogar übertrifft .

Am Beginn des 20.Jh. sah es fast schon aus, als hätte der Straßebau in den Alpen ausgedient . Die Eisenbahn war viel effektiver als jede Straße, so hatten Straßen nur noch dort eine Daseinsberechtigung, wo sich ein Bahnbau nicht lohnen würde . Mit dem 1.Weltkrieg und den Kriegseintritt Italiens stieg der Bedarf an guten Straßen in den Alpen aber wieder an, denn es fehlten Bahnen zur Frontversorgung . Zwar erstellte man eine Reihe von Feldbahnen, auch welche die über die Pässe führten, aber Straßen waren doch schneller zu erstellen . Mit Beginn der privaten Automobilisierung in der Nachkriegszeit wurde auch der Ruf nach zivilen Straßen allen Orts wach . Ein Ruf der in den 50er und 60er Jahre seinen Höhepunkt erreichte . Wobei bis zum Ende des 2.Weltkrieg immer noch der Schwerpunkt auf den Bau militärstrategisch wichtiger Straßen und Paßübergänge lag, und erst danach auf den von Transit- oder gar Touristenstraßen . Mit den 60er Jahren und den Beginn des Massentourismus beginnt dann auch der Bau einer Reihe von Straßen die allein touristischen Aspekten dienen . Auch die zahlreichen Wasserkraftwerke sorgen mit ihren Zufahrtsstraßen, die allerdings oft Sackgassen bleiben, für eine weitere Erschließung .

Mit dem wachsenden Umweltbewußtsein in den 80er Jahren bricht der Neubau von Straßen nahezu ab, bis auf wenige kleine Ausnahmen werden keine weiteren neuen Paßstraßen eröffnet . Pläne gibt es zwar immer noch zahlreiche, aber wachsender Widerstand in der Bevölkerung und chronisch leere Kassen, verhindern diese dann zumeist . So bleibt es dann größtenteils beim weiteren Ausbau der bestehenden Verbindungen und der damit verbundenen weiteren Konzentration auf diese Strecken . Anders aber als bei den Straßen, sieht die Situation bei der Eisenbahn aus, dort gibt es vielfache Pläne zu umfangreichen Aus- und Neubauten die die Verkehrsflüsse der Zukunft, in den Alpen und darüber hinaus dauerhaft ändern können . Wie gerade hier die Entwick-

# ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

lung verläuft kann kaum abgesehen werden .

## Der Alpenverkehr in der Zukunft

Ob es einige Leute wahr haben wollen oder nicht, auch in der Zukunft, jedenfalls die nächsten beiden Jahrhunderte, wird es in und durch die Alpen Verkehr geben . Sogar noch mehr als jetzt . Derzeit ist ein Großteil des alpinen Transitverkehrs ein Nordsüdverkehr, der Westostverkehr ist eher geringfügig . Aber alsbald wird sich dies ändern, der Handel zwischen West- und Osteuropa wird ansteigen . Wenn eines Tages vielleicht eine Verbindung unter oder über die Straße von Gibraltar gebaut wird, dann wird auch noch vom Maghreb Verkehr dazukommen . Ein Teil dieses Verkehrs wird eher über Deutschland laufen, aber der Verkehr von und zum Balkan hin und darüber hinaus nach Klein- und Vorderasien, wird die Alpen zumindest tangieren .

Komplizierter wird aber die Frage nach der Art des Verkehrs, Individualverkehr wird es sicher wohl auch weiterhin geben, die heutige Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung ist anders gar nicht vorstellbar . Also wird es auch einen Bedarf an Straßen geben . Wahrscheinlich aber werden die Autos der Zukunft nicht mehr direkt gesteuert, sondern mittels Leitsystemen . Dies eröffnet ganz neue Aspekte und damit die Möglichkeit einen Alpenbasistunnel für den Straßenverkehr . Beim heutigen Straßenverkehr wäre so ein Tunnel verkehrstechnisch ein kaum zu meisterndes Problem . Aber bei Fahrzeugen die durch Leitsysteme gesteuert werden, könnten alle entsprechenden Probleme gemeistert werden . Hingegen ist mit neuen Straßen über die Alpen kaum noch zu rechnen . Sicher wird es hier oder dort noch eine gebaut werden, diese werden aber eher die Ausnahme seien . Nennenswerte Ausbauten der bestehenden Straßen wird es hingegen öfter noch geben, insgesamt werden aber auch diese nicht an die Fortschritte der letzten Hochsaison zwischen den 50er und 70er Jahre des 20.Jh. heran reichen .

Wenn auch beim Personenverkehr auch in Zukunft der Individualverkehr den Hauptanteil bilden wird, wird sich beim Frachtverkehr ein Großteil wieder hin zum Bahnverkehr wenden . Man kann darüber streiten ob hin zum Bahnsystem der herkömmlichen Art (Rad-Schiene) oder einer neueren Variante (Magnetschwebbahn) oder auch beiden, an die Notwendigkeit für entsprechend leistungsfähige Trassen ändert sich auch hier nichts . Sollte auch nur ein Teil der heute per LKW durch die Alpen transportierten Güter tatsächlich von der Straße auf die Schiene verlagert werden, dann erreicht nicht nur das bisherige und mittelfristig zukünftige Bahnsystem der Alpen schnell seine Grenzen, sondern die Lärmbelastung für die Alpenbewohner wird nicht viel geringer, als die durch einer Straße . Diese wollen immer mehr ihre Ruhe haben, mehr noch als jeder Flachlandbewohner sie hat, und sich gegen jedes Verkehrsprojekt wenden, so wie es ja auch schon heute schon der Fall ist . Es ist daher durchaus im Bereich des Möglichen und Machbarem, das einstmals gar ein oder mehrere Alpenbasistunnel gebaut werden . Und wenn auch nur für eine ohnehin idealer Weise in einer Röhre verlaufenden Magnetschwebbahn .

Trassenvarianten für solch einen Tunnel gebe es mehrere, einer wird schon seit längeren immer wieder in Gespräch gebracht, und zwar die Variante Murnau-Verona so, die aber eher ungeeignet ist, da sie die Alpen an ihrer breitesten Stelle durchsticht . Immerhin würde selbst eine Trasse Murnau-Schio es auf über 210km bringen und das alles in einem Bereich wo es mit einer Brennerbahn schon eine leistungsfähige Verbindung gibt . Die kürzesten Varianten für einen solchen Tunnel würden sich über die Schweiz ergeben, nur sprechen gleich mehrere Gründe gegen einen Alpenbasistunnel unter schweizer Territorium, zumindest in diesem Bereich . Nichtmitgliedschaft in der EU, Isolationismus der Schweizer und die dortigen bestehenden und in Ausbau sich befindlichen Verkehrswege . So wird die Gotthardroute derzeit in einem Standart ausgebaut, daß sie in 20-30 Jahren die Alpen ohnehin größtenteils in einem Tunnel queren wird . Dazu noch die Lötschberg-Simplon-Route als Ergänzung, lassen kaum noch Platz für weitere Trassen . Ähnlich ergeht es der nächstbesten Trasse für einen Alpenbasistunnel, der zwischen Turin und Grenoble, denn hier wird demnächst mit den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke begonnen, die ebenfalls zu einen Großteil im Berg verläuft .

Deutlich mehr Chancen hätte ein etwa 100km langer Alpenbasistunnel zwischen Cuneo (Piemont) und Digne (Provence), er könnte idealer Weise den Verkehr von Südosteuropa und Südfrankreich,



## ALPENPÄSSE - ALPENGESCHICHTLICHER ÜBERBLICK

Richtung Italien und Balkan und umgekehrt, bündeln . Ebenso sinnvoll wäre ein etwa 200km langer Alpenbasistunnel zwischen Bergamo und Wangen . Er könnte zwar erheblich verkürzt werden und etwa zwischen Lecco und Feldkirch verlaufen (160km), dennoch ist davon abzuraten weil sicher die Vorarlberger sich eine solche Strecke im Berg wünschen würden, zumal Bregenz ohnehin in einem Tunnel umfahren werden müßte . Dieser Tunnel wäre überaus interessant als leistungsfähige Alternative für den Nordsüdverkehr, könnte aber auch interessant sein für den inneralpinen Verkehr . Mittels unterirdischer Bahnhöfe, könnten so das Veltlin, das Engadin, das Prättigau und das Walgau angeschlossen werden . Zudem könnte dann auch die Schweiz zur Finanzierung herangezogen werden, da ein nicht unerheblicher Teil unter schweizer Gebiet verlaufen würde und dem Kanton Graubünden einen Nutzen bringen würde . Eine Gleisanbindung im Prättigau, könnte so auch einen Anschluß Zürichs an diesen Tunnel herstellen und den Graubündnern endlich ihre 'Alpenbahn' bringen . Interessant wäre auch eine Verbindung von Gemona im Friaul mit Salzburg (etwa 190km), sie könnte nicht nur einen Teil des Nordsüdverkehrs aufnehmen, sondern auch einen Teil des Verkehrs zwischen Nordwesteuropa und Südosteuropa, bzw. Nordosteuropa und Südwesteuropa . Über unterirdische Bahnhöfe könnten das Gailtal, das Drautal und das Pongau angeschlossen werden, dort gibt es auch überall Bahnlinien, die auf die verschiedensten Arten mit angeschlossen werden könnten . Die zu überwindenden Höhenunterschiede würden kaum mehr als 250m betragen und könnten mittels Spiraltunnels leicht bewältigt werden .

Diese Tunnel sollten mindestens dreirohrig gebaut werden, zwei Röhren mit je zwei Gleisen im Richtungsverkehr und eine mittige Röhre als Zugangs- und Rettungsstollen . Eventuell wäre auch eine fünfrohrige Variante empfehlenswert, dann könnte man dort zwei Röhren für den Individualverkehr nutzen . Mittels moderner Tunnelbohrmaschinen und zahlreicher Zwischenangriffsstollen, könnte die Bauzeit auf 20 Jahre gebracht werden .

\*\*\* \*\*



## DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

### Was sind Pässe

Ein Paß ist eine Stelle in einem Gebirgskamm, der ein übertreten von einer Seite des Kammes auf die andere erlaubt . Um noch genauer zu sein, ein Paß ist eine zwischen zwei Bergen tieferliegende Stelle, die durch ihre Tieflage einen Überwechseln des Kammes begünstigt . Das ist es dann aber auch alles, was alle Pässe gleich haben, allenfalls noch ein mehr oder weniger großer See auf oder unmittelbar an der Paßhöhe ist eine Eigenschaft, die viele Pässe gemein haben . Sonst aber unterscheiden sich alle Pässe sehr . Da gibt es Pässe, wo der Übergang nur ein schmaler Einschnitt ist wie der Furkapaß, andere Pässe stellen breite Einsattelungen dar, wie der San Bernardino . Dann gibt es noch 'einseitige' Pässe, für die der Maloja ein Musterbeispiel ist . Sowie Pässe die auf deren einen Seite eine Steilseite aufweisen und auf der anderen auf eine unwirtliche Hochfläche stoßen, wie das Stilsfer Joch oder der Mont Cenis . In der Regel sind die eigentlichen Paßübergänge zu meist leicht zu begehen, die schwierigen Passagen bei einer Paßquerung findet man eher in tieferliegenden Talabschnitten, wo die natürlichen Paßwege durch gefährliche Schluchten versperrt sind - bekannteste Beispiele dieser Engpässe sind die Via Mala, die Eisack oder die Schöllenen . Manche dieser Engstellen werden auch als Paß bezeichnet, wie das Paß Lueg, aber sie stellen dennoch keinen Paß im herkömmlichen Sinn da .

Die Begehbarkeit der Pässe ist unterschiedlich und vollkommen unabhängig von der Höhe . So ist der Theodulpaß mit seiner Höhe von über 3300 Metern schon frühzeitig rege begangen worden, bis er im Mittelalter durch den Vorstoß eines Gletschers faktisch gesperrt wurde . Andere Pässe waren schwer begehbar, weil der Grund des Überganges, die oftmals abgeflachte Sättel sind, stark morastig sind . Die Wege führten dann früher oft oberhalb des eigentlichen Überganges an der Hangseite entlang, so am San Bernardino oder Simplon .

Recht unterschiedlich sind auch die Bezeichnungen für einen Paß . Während der Begriff 'Paß' vor allem im deutschen Sprachraum genutzt wird und dabei aus dem österreichischen Raum stammt, kennt besonders der deutsche Sprachraum noch zahlreiche weitere Bezeichnungen . Im ehemals norischen Raum nennt man einen Paß auch 'Tauern', was in etwa 'Tor' bedeutet, eine Bezeichnung die in früheren Zeiten selbst zuweilen auch genutzt wurde, wie beim 'Hochtor' der Glocknerstraße . Im tirolerischen ist die Bezeichnung 'Joch' verbreitet, was in etwa 'Sattel' bedeutet . Die Walliser nennen einen Paß 'Furka', was in etwa mit 'Eingabelung' gleichzusetzen ist . Auch die Italiener nennen einen Paß zuweilen 'Forcola', wenn sie nicht die Bezeichnungen 'Passo' oder 'Colle' nutzen . Die Franzosen sind da deutlich bescheidener, zumeist bezeichnen sie einen Paß als 'Col', seltener auch als 'Fenetre', was soviel wie Fenster bedeutet . Die Kelten bezeichneten einen Paß, als 'Alpis' und die Römer als 'Mons', was in etwa mit 'Berg' gleichzusetzen ist . Noch im Mittelalter bezeichnete man einen Paß als 'Berg', was noch heute in alten Paßnamen wie 'Stallerberg' ersichtlich ist . Bei Franzosen und Italiener hat sich ebenfalls teilweise das 'Mont' erhalten . Auch die Ladiner haben eine eigene Bezeichnung für einen Paß, welchen sie als 'Sella' bezeichnen, deren direkte Transscription 'Sattel', ist ebenfalls in Österreich stark verbreitet . Als weitere vereinzelt auftretenden Bezeichnungen kann man unter anderen noch nennen - 'Colmen' oder 'Kulmen' (Ost-schweiz), 'Loch' (Westschweiz) oder 'Lücke' .

Kreativ war man auch bei der Benennung der einzelnen Pässe . Der Brenner ist eventuell nach einem einst dort lebenden Volk benannt, andere nach umliegenden topographischen Bedingungen, wie der Lukmanier . Manche Paßnamen sind uralte, wie der Septimer, andere eher jung, wie der des Jaunpaßes . Gerne nannte man Pässe auch nach Göttern (Mons Jovis), später nach Heiligen (St.Bernhard) . Beliebte sind auch in der Nähe liegende Ortschaften (Stilsfer Joch) . Bei einigen Namen ist der Ursprung ungeklärt, wie beim Julier, von anderen ist eine umfangreiche Namensgeschichte überliefert, wie beim Großen St.Bernhard . Zuweilen haben die Pässe sogar ihren Namen aus verschiedenen Bezeichnungen für einen Paß erhalten, wie der 'Furkapaß' oder das 'Sellajoch' .

# ALPENPÄSSE - DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

## Die Entwicklung des Straßenbau

Die Anfänge des Baus von Straßen, oder genauer gesagt, Wegen reicht weit zurück . Man weiß das schon die Menschen der Steinzeit die Paßübergänge nutzten, man kann daher annehmen, das sie es auch waren, die erste Wege anlegten . Im Flachland haben sich solche Wege oft in Moorgegenden erhalten, wo es ein Wegebau meist schon früh notwendig war und auch recht einfach zu bewerkstelligen . Anfangs waren die ersten Paßwege nicht mehr als Trampelpfade, sogenannte Naturwege, welche durch häufige Nutzung bald auch zu 'gewordenen Wegen', allgemein auch Pfade genannt, wurden . Beide Wegarten passen sich den Naturgegebenheiten an, sind stark gewunden und verzweigen bzw. über-kreuzen sich oft . Zielgerichtet und damit gebündelt sind diese vor allen im Bereich von Hindernissen, Furten und auch Siedlungen .

Aber bald lernte man auch Hindernisse mit einfachen Leitern, Seilen oder mit als primitive Brücken genutzten Baumstämmen zu umgehen und machte so aus den . Man nennt diese Art 'gebahnte Wege', eine Vielzahl von Paßwegen entspricht noch heute diesem standard, der für den Wandersmann, oder auch dem Grenzschutz vollkommen ausreichend ist . Ins Neolithikum fällt vielleicht schon die Anlage erster Saumwege durch sumpfiges oder abfallendes Gelände der Hochgebirgsgegenden, die man mit Felsplatten oder Ästen sicherer begehbar machte . Bis in die jüngste Vergangenheit nutzt man diese Methode gerne, jetzt für eine trittsichere Anlage von Wanderwegen . In der Bronzezeit begann man auch erste Stufenwege in den Fels zu schlagen, bald schlug man ganze Wege durch Felsen oder Felswände und errichtete sogar erste einfache Brücken . Diese als 'gebaute Wege' bezeichneten Wege bedurften schon einer gewissen Instandhaltung und Organisation . Bisher ging dies alles ja noch recht unorganisiert ab, je nach Bedarf und Zeit, erledigten die Ortsansässigen die kleineren Ausbauten . Nun aber waren diese schon so umfangreich, das sich dazu mehrere Ortsansässige organisieren und abstimmen mußten . Ja teilweise war dieser Organisationsbedarf so erheblich, das die Aufwendungen dazu schon regional abgestimmt werden mußten, also einer gewissen Staatsmacht bedurften . Zu Beginn der Antike gab es dann besonders in den Bereichen, wo eine solche staatliche Organisation schon erkennbar war, eine Vielzahl von ausgebauten Saumwegen, in den anderen Bereichen gab es einfachere Wege . Gemeinsam war ihnen aber zu meist, das diese oft schon seit Jahrtausenden begangenen wurden, vor allem von Hirten, Kaufleuten und anderen umherziehenden Leuten .

Einen Evolutionssprung machte der Straßenbau in den Alpen, der bis dahin allenfalls nur ein Wegebau war, als die Römer in das Gebiet eindringen . Als Straßen bezeichnare Wege gab es gerade mal im norischen Herrschaftsbereich, wo es auch schon vor den Römern, eine staatliche Ordnung gab, die den aufwendigen Bau von Straßen durchführen konnten. Sie bauten die alten keltischen, norischen, rätischen oder etruskischen Saumwege weiter aus, legten sogar erste in voller Länge befahrbare Paßstraßen an . Den Römern ging es bei Anlage ihrer Straßen vor allen darum, eine möglichst gerade Trassierung zu erreichen . Ihre Straßen umgingen seltener Hindernisse, als das sie ihre Straßen über sie hinweg anlegten, dabei scheuten sie oftmals auch nicht vor steilen und zusätzlichen An- und Abstiegen zurück . Im Flachland ging das ja alles noch recht problemlos, im Gebirge lagen die Dinge aber anders . Hier mußten Fachleute ans Werk . Es wurden erste Felsnasen abgetragen oder mit kurzen Sportunneln durchquert, man scheute sich nicht, Einschnitte und Rampen anzulegen . Als Meisterleistung römischer Ingenieurkunst gelten die vielfältigen Brücken, die sie auch in den Alpen anlegten . Diese kann man manchmal noch heute bestaunen, wie die Brücke von Pondel, im Val di Cogne unweit Aostas . Die dortige steingemauerte Brücke überspannt mit einen 15m weiten Bogen in einer Höhe von 52m die Schlucht und man kann sie noch heute durchschreiten . 'Durchschreiten', weil sie nicht nur zu den Seiten hin, sondern auch nach oben hin geschlossen ist, nur kleine Fenster in den Seitenwänden ermöglichen den Blick in die Tiefe . Die Brücke ist sehr schmal, nur zwei Meter ist sie breit, im inneren konnten sich nicht mal zwei Mann problemlos begegnen, auch weiß man bis heute nicht, warum man sie anlegte, den sie verbindet keine irgendwie wichtigen Örtlichkeiten . Auch die Annahme, es handle sich dabei um einen Äquadukt, ist nicht sehr schlüssig .

Man weiß von einer Vielzahl von Tunnelbauten die die Römer in ihren Reich anlegten, wenn auch die meisten als Wasserleitungen dienten, diente so mancher auch dem Straßenverkehr . So ein 300m langer Straßentunnel der den Furlopaß östlich Roms, unterquerte . Solche Tunnel scheint es in den Alpen nicht gegeben zu haben, was aber nicht heißen muß das es sie tatsächlich nicht

## ALPENPÄSSE - DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

gab, es kann möglich sein, das Witterung und Bergdruck sie, oder zumindest ihre Portale, längst wieder zerstört haben. Hin-gegen gibt es eine Vielzahl von kurzen Sporn-tunneln die man auf die Römer zurückführt. Manche sind längst zerfallen, manche aber kann man noch heute begehen. Zahlreich auch die Straßenanlagen der Römer, die in den Fels geschlagen wurden und so eine Anlage ähnlich einer Galerie fanden, da gerade diese Straßen von außen gut sichtbar sind, andererseits auch gut vor Zerstörung geschützt sind, kann man in vielen Teilen der Alpen, besonders aber in denen der Westalpen, noch solche Wegabschnitte sehen, die bis auf die Römer zurück geführt werden.

Der Straßenbau der Römer war schon recht entwickelt und konnte seiner Qualität erst in jüngster Zeit übertroffen werden. Der mehrschichtige Straßenbelag einer Römerstraße besteht meist aus einer Schotter-schicht, die oftmals mit einer Sand und Kiesschicht planiert wurde. Seltener geschah es das man die Wege und Straßen mit Steinplatten auslegte, zuweilen konnte man auch den glatt gemeißelten Fels als Straßenbelag nutzen, in den man dann oftmals auch Gleisrillen trieb, um an steilen Hängen den Karren und Wagen einen sicheren Halt zu geben. Auch schon die Verwendung von Mörtel, Zement und sogar von Asphalt ist nachgewiesen. Bis in die Mitte des 18.Jh. ändert sich am Straßenbelag nur insofern etwas, als das man ihn sichtbar primitiver ausführte. Erst dann beginnt eine Trendwende, man erreicht aber erst im Laufe des 19.Jh. einen zu den Römern tatsächlich höheren Standard. In dieser Zeit beginnt der Einsatz neuer Baustoffe auch den Straßenbau zu revolutionieren, mit einem verstärkten und bald ausschließlichen Einsatz von Beton und später auch Asphalt, war ein qualitativ hochwertiger Straßenbelag entstanden.

Nach dem die römische Macht in den Alpen zusammenbricht, bricht nicht nur ihr dortiger Straßenbau zusammen, sondern bald zerfällt auch das Geschaffene. Für eine lange Zeit fühlt sich niemand mehr so richtig verantwortlich, der die alten Wege und Straßen instand halten würde oder gar modernisieren könnte. Dies ändert sich langsam vor allem erst dann wieder, als mit den deutschen Kaisern wieder eine ordnende staatliche Macht entsteht, die erkennt wie notwendig eine sichere Passierung der Alpen für ihre Interessen war. Zur Sicherung derer Interessen, sprich zur Sicherung ihrer Heerzüge vor allem gegen Italien, verteilten die Kaiser zahlreiche Privilegien entlang ihrer Paßwege. Im hohen Mittelalter, werden erste Wege auch wieder umfangreich instandgesetzt, zuweilen sogar neuangelegt, wie der Gotthardweg. Im späten Mittelalter, in dem lokale Herrscher und Privatleute, zunehmend die Einnahmequelle 'Paßverkehr' entdecken, beginnt man auch erste Paßstraßen wieder neu anzulegen, wie die über den Simplon oder Brenner.

Mit dem Ende des Mittelalters schafft man auch wieder den Anschluß an den römischen Wege- und Straßenbau, dies gute 1000 Jahre nach den Römern. Man baute nicht nur neue Saumwege, sondern legte auch erste Fahrstraßen über einige Alpenpässe völlig neu an. Erstmals seit der Römerzeit baute man nun auch wieder erste Tunnel, den Anfang machen die Italiener, die in den italienischen Alpen westlich Saluzzo wird den ersten Scheiteltunnel anlegen. Nicht nur das Militär, vor allem der Handel und das Handwerk rufen regelrecht nach guten Paßstraßen, und der Staat kommt diesen Ruf immer mehr nach, da er das Auge auf die zu erwartenden Einnahmen legte. Zunehmend werden jetzt alte Wege ausgebaut, neue Straßen angelegt. Aber erst mit Napoleon schafft man eine neue Dimension im Straßenbau, jetzt erst überflügelte man die Römer und bald überflügelte man auch sich selbst immer mehr.

Anfang des 19.Jh. begann man zahlreiche Paßwege und -straßen zu modernisieren und auszubauen, dabei war es oftmals nötig diese zu erheblichen Teilen neu zu trassieren. Dies zumeist schon in einem Standard, der den später erfundenen Kraftfahrzeugen in dessen Anfangsphase durchaus angemessen war. Mitte des 19.Jh. dringt dann auch die Eisenbahn verstärkt in die Alpen vor, die Semmeringbahn ist die erste richtige Bergbahn die die Alpen überquert. Nur wenige Jahre später, beginnt man mit dem Bau des Fréjustunnel, in dessen Folge eine Vielzahl weiterer Tunnelprojekte stehen. Der nun beginnende Bahnbauboom, läßt die Straßen oftmals wieder verfallen, neue Straßen werden wieder seltener erbaut, aber mit dem Beginn des 1. Weltkrieg ändert sich die Situation wieder.

Die Ersten die nach neuen Straßen rufen sind die Militärs, sie sind es dann auch die zum Beispiel im Kriegsgebiet Südtirols zahlreiche neue Straßen anlegen. Bald bedarf auch der aufkommende Kraftverkehr neue Straßen, einem am Straßenzustand gemessenen begreiflichen Wunsch, den

# ALPENPÄSSE - DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

man in der Regel aber erst nach dem 2. Weltkrieg nachkommt . So beginnt man Mitte der 50er Jahre, als die wichtigsten Paßstraßen dem ansteigenden Verkehr nicht mehr Herr werden, mit einer Neuanlage von Schnellstraßen. Dies macht dann auch den Bau neuer, viele Kilometer langer Tunnelbauwerke notwendig, die Tunnel unter dem Mont-Blanc und San Bernardino waren nur erste Meilensteine für eine Reihe weiterer Tunnelbauten . Diese Entwicklung mündete bisher in der Fertigstellung des Gotthardtunnels, des längsten Straßentunnels der Welt, aber auch dies wird nur ein Meilenstein sein .

Mitte der 70er Jahre beginnt auch eine Renaissance beim Bahnbau, die alten Strecken werden modernisiert, teilweise sogar umfangreich neutrassiert . In Planung sind bald auch einige Neubaus Strecken, bei denen der Bau neuer bis zu 50km langer Basistunnel, den Verkehr von Hochgeschwindigkeitszügen erlauben soll . Die Krönung dieser Entwicklung wird wohl Mitte des 21. Jh. im Bau eines Alpenbasistunnel liegen, dessen Bau man schon seit längeren für die Strecke von Garmisch nach Verona diskutiert . Solch ein Bau würde die ohnehin stark belastete Umwelt in den Alpen entlasten, und Europa näher zusammenrücken lassen, von der innovativen Leistung ganz zu schweigen . Zweifelsohne wäre einer oder mehrere dieser Tunnel auch angebracht, die Alpen liegen nun mal in der Mitte Europas und können nur schwerlich umfahren werden . Und da sich die Bewohner der Alpen zunehmend gegen oberirdische Trassen wehren, bleibt einfach nur noch der Weg tief unten im Fels .

Aber bei weiten nicht jeder Paß kann mit einer modernen Straße überwunden werden, bei den meisten Pässen gibt es auch weiterhin nur einfache Wege, Wanderwege eben . Diese sind mal Naturwege, mal gewordene oder auch gebahnte Wege, auch als Almwege werden sie bezeichnet. Eine Sonderstellung stellen die Berg- oder Wandersteige dar, die vom normalen Wanderer nur unter einer gewissen Gefahr und mit einigen Mut begangen werden können und meist von Bergsteigern, Alpinisten bzw. Soldaten errichtet wurden . Besonders in den Dolomiten sind diese recht zahlreich oder auch auf sehr hochgelegenen Übergängen . Eine weitere Sonderstellung nehmen Militärwege bzw. -straßen ein, sie sind zumeist einfach erbaut, von Kraftfahrzeugen nur schwer befahrbar, für das Militär und den modernen Wanderer aber ausreichend . Man trifft diese besonders häufig in den Westalpen an, in den Ostalpen übernimmt ihre Funktion oft ein Almweg . Dieser ist ebenfalls einfach erbaut und unter gewissen Aspekten auch befahrbar, kann aber nicht den standard einer modernen Straße erfüllen . Immerhin, das was heute allenfalls nur noch als Weg bezeichnet wurde, wurde einstmals mit allen Fug und Recht als Straße bezeichnet werden .

## Schifffahrt in den Alpen

### Der vergessene Aspekt

Das Thema Schifffahrt in den Alpen mag auf den ersten Blick ein wenig absurd klingen, ist es aber bei genaueren Hinsehen keineswegs . Besonders die großen Seen die vom Rand der Alpen zum Teil weit bis in selbige hinein reichen, waren bis weit in das letzte Jahrhundert, ein wichtiger Teil des Weges, den der Alpenverkehr nahm . Anders als die zum Teil abenteuerlichen und gefährlichen Wege über Land, waren die Wege über die Seen vergleichsweise sicher und bequem, und wurden immer gerne genutzt .

### Auf Inn und Etsch

Der Nutzen der Flußschifffahrt ist heute in der Alpenregion zu vernachlässigen, nur wenige Abschnitte zumeist nur sehr bedingt schiffbarer Wasserwege, reichen in die Randregionen der Alpen hinein. Dies war aber noch im Mittelalter und der frühen Neuzeit anders, die Flüsse wurden nicht nur für einfache Holzflößerei genutzt, sie befuhren sogar Kähne, bis tief in die Alpen . So wurde beispielsweise ein großer Teil des Verkehrs auf der Brennerroute, mit Kähnen bewältigt die den Inn bis Hall bzw. den Etsch bis Bozen befuhren . Um das Jahr 1300 betonten die Bürger von Hall, das ihre Haupteinnahmequelle eben diese Flußschifffahrt sei . Hall war der Endpunkt für die Schiffe die man 'Hohenauerinnen' nannte, bei einer Länge von 40m, konnten sie bis zu 800 Zentner fassen - was etwa 30 Wagenladungen entsprach . Diese Schiffe wurden bei ihrer Reise,

## ALPENPÄSSE - DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

bergaufwärts von Kufstein nach Hall von 20 Pferden getreidelt, bei den damaligen Straßenverhältnissen brauchte man für den Transport zu Land mehr als sechsmal so viele Pferde. Dazu kam dann auch eine höhere Bequemlichkeit, die auch Reisende gerne nutzten, und der Zeitgewinn, vor allem bei der Reise bergabwärts, wo man für die Strecke Hall-Kufstein nur 6 Stunden brauchte.

Auch von Verona wird berichtet, das die Stadt sehr vom Etsch profitierte. Geräumige Barken befuhren ihn von Venedig kommend, so es die Etsch zuließ, bis nach Bozen. Dabei transportierten sie gleichermaßen Reisende, wie eine Vielzahl von Waren. Diese Fluß- oder besser Bergschiffahrt war aber keine Erfindung des Mittelalters, mit seinen schlechten Straßenverhältnissen. Schon die Römer treidelten auf den Rhein bis Chur, wo man Waren auf Karren und Wagen lud, und Reisende Pferd oder Wagen bestiegen. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn, verschwand aber diese Flußschiffahrt recht schnell. Die Bergflüsse führen zu wenig und unregelmäßig Wasser, Hindernisse im Wasserlauf und das starke Gefälle machten die Flüsse nur für Kähne mit sehr niedrigem Tiefgang und geringen Ausmaßen schiffbar. Aber mittlerweile gibt es ein Umdenken, Wasserwirtschaft und Kanalisierung der Alpenflüsse in den letzten 100 Jahren haben den Flüssen einen relativ stabilen und teilweise sogar hinreichlichen Wasserstand in einem hindernisfreien Bett beschert, der rein technisch eine beschränkte Flußschiffahrt zuläßt. Unter besagten Bedingungen wuchs seit 1997 die Diskussionen an, den Inn in Tirol zumindest teilweise wieder für den Schiffsverkehr zu eröffnen, dabei ist in erster Linie an Ausflugschiffe gedacht. Durch Regulierungen und Stauungen wäre der Inn in einigen Bereichen durchaus schiffbar, aber strenge Umweltbestimmungen haben dies bisher verhindert.

### Der Canal du Stockalper

Zwar wurden in den Alpen eine ganze Reihe von Kanälen geplant und sogar gebaut, aber sie dienten meist den Bedarf Landschaften oder Seen zu ent- oder zu bewässern, und faktisch nie dem der Flußschiffahrt. Einer der wenigen Ausnahmen ist der Canal du Stockalper, der in den Genfer See mündet, aber kaum genutzt wurde, da er nie ganz fertiggestellt wurde. Er sollte vor allem dem Handelsimperium Stockalpers mit deren Weg über den Simplon dienen. Stockalper dachte sich, über den kaum zwei Meter breiten Kanal, vor allen Waren auf flachen Kähnen zu staken um sie im Genfer See auf größere Schiffe umzuladen. Wahrscheinlich plante Stockalper aber auch schon eine spätere Verbreiterung des Kanals, um ihn den Schiffen des Genfer Sees zugänglich zu machen.

### Der Canal d'Enteroches

Ein ähnliches Schicksal bietet der Canal d'Enteroches, der aber augenommen nicht durch die Alpen geht, sondern sie nur tangiert. Er sollte die Mittelgebirgslandschaft zwischen Alpen und Jura durchschneiden und die Flußsysteme von Rhein und Rhone miteinander verbinden.

Der Canal d'Enteroches wurde im 17.Jh. als Verkehrsweg von europäischer Bedeutung ausersehen, als abkürzende Wasserstraße für die holländische Wirtschaft auf den Weg ins Mittelmeer und weiter nach Indien. Für die Holländer führte der Weg bisher über den Atlantik vorbei an feindlich gesonnenen Engländern, Franzosen, Spaniern, damit nicht genug, gab es jede Menge Piraten und Freibeuter. Auf den Kontinent führten die Kanäle und auch die Wege, durch das ebenfalls von Spanien beherrschte Burgund und Belgien. So plante Holland eine transeuropäische Verbindung durch die Schweiz, Elie Gouret, ein bretonischer Hugenotte im Dienst der Niederlande, reichte dem Rat zu Bern eine Denkschrift mit dem Plan eines Schifffahrtskanals ein, er brachte Techniker und Zimmerleute für den Bau von Schleusen und Barken aus Holland und auch das meiste Kapital. Von Yverdon am Neuenburger See, der über den Bieler See und die Aare mit dem Rhein verbunden war, wollte man die Verbindung zum Genfer See herstellen. Nach zweijähriger Bauzeit war Enteroches am Mormont erreicht, wo ein kleiner Hafen angelegt wurde, nach weiteren Jahren erreichte man Cossonay. Zwar war man mittlerweile längst über der Wasserscheide hinaus, und zum Genfer See waren es nur noch gute 20km, aber der Bau mußte dennoch aus Geldmangel eingestellt werden. Der Traum eines transeuropäischen Kanal war ausgeträumt, auch wenn er streckenweise noch bis ins 19.Jh. hinein genutzt wurde. Schiffe mit Wein, Salz und Getreide brachten über ihn ihre Waren bis nach Solothurn und darüber hinaus.

# ALPENPÄSSE - DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

Im Schatten des Baus des Rhein-Main-Donau-Kanals, sowie des Aus- und Neubaus von weiteren transeuropäischen Verbindungen, kam die Diskussion um einen Transhelvetischen Kanal, der faktisch identisch mit dem Canal d'Entreroches wäre, wieder in Gang. Von der gut 400km langen Kanalstrecke, sind schon gute 100km über den bereits bestehenden Zihler Kanal, sowie weiterer kleiner Kanäle, Flußabschnitte der Aare schiffbar, dazu noch die vielen Seen, auf der Trasse. Die Scheitelhöhe des Kanals würde bei 443m die Wasserscheide in einem kurzen Tunnel unterqueren. In wie weit es aber je zu einer Verwirklichung dieses Projektes kommen wird, ist sehr fraglich. Vorerst wurde erst einmal der alte Kanal mit einem Wanderweg erschlossen, der zum Teil auch die nie fertiggestellte Kanaltrasse bis an den Genfer See mit einschließt.

## Der 'Alpenquerkanal'

Man glaubt es kaum, alleine der Gedanke daran erscheint heute völlig absurd zu sein, aber es gab Projekte die Alpen mit einem Schifffahrtskanal zu queren. Erstmals wurde dieser Gedanke im Jahre 1713 aufgeworfen, die österreichische Linie der Habsburger, hat gerade die ehemals spanische Lombardei erhalten und suchte nun nach einer leistungsfähigen und direkten Verbindung Wien-Mailand. Dabei wurde das Projekt eines 'Inn-Maloja-Kanal' geboren, der den Schiffen ermöglichen sollte von Wien aus, über die Donau und den Inn nach Tirol, durch das Engadin und über den Malojapaß hinweg in den Comer See zu gelangen. Vom Comer See wären problemlos Kanalverbindungen zum Po-Fluß und deren Nebenflüssen möglich gewesen, damit hätte dieser Kanal auch Zugang zur Adria geboten. In Zeiten wo selbst Flachlandkanäle die Ingenieure vor größte Schwierigkeiten stellten und die allerwenigsten Straßen der Alpen überhaupt befahrbar gemacht werden konnten, war aber an einen Kanal über den Maloja kaum ernsthaft zu denken.

Erfolgsversprechender war da schon ein Projekt, welches Anfang des 20.Jh. auf italienischer Seite entstand. Gerade die Hafenstadt Genua hatte sich von der Eröffnung des Suezkanals einen sprunghaften Anstieg des Umschlages ausgerechnet, eine Kalkulation die nur geringfügig aufging. Um den Handel Süddeutschlands dennoch abzulenken, plante man daher einen Kanal, der Süddeutschland einen ungleich kürzeren Zugang zum Mittelmeer geboten hätte, als die bisher bestehenden Verbindungen über den Rhein. Dabei sollte der Kanal den Alpenhauptkamm bei einem der Bündner Pässe mittels eines Tunnel durchqueren. Der Anfang des Kanals hätte bei Genua gelegen, von dort wäre er entlang der Polceva zum Giovopajaß angestiegen, nach dem dieser mit einem Tunnel unterquert worden wäre, sollte er entlang der Scrivia zum Po-Fluß hinabsteigen. Über Mailand und Lecco wollten die Planer den Kanal den Comer See erreichen lassen, an deren Ende der Alpenanstieg dann beginnen würde. Entlang der Täler der Flüsse Mera und Liro sollte dann der Splügen erreicht werden, welcher mit einem längeren Tunnel unterquert werden sollte. Die nördliche Fortsetzung dieses Alpenquerkanals sollte dann entlang des Rheintales über Chur in den Bodensee erfolgen, für welchen seinerseits Zugangsmöglichkeiten zum schiffbaren Rhein geplant waren. Ein weiterer zu dieser Zeit ohnehin geplanter Schifffahrtsweg aus dem Bodensee hinaus, wäre der Donauseitenkanal, der den Bodensee mit der Donau verbinden sollte.

Das Projekt warf damals recht viel Wirbel auf und der Kanton Tessin fühlte sich aufgerufen ein paar Abänderungen vorzuschlagen, der den Alpenquerkanal auf dessen Territorium geführt hätte. Im Jahre 1906 schlug daher Tessin vor, den Kanal anstatt in den Comer See, in den Lago Maggiore münden zu lassen. Entlang der Flüsse Tessin und Brenno sollte der Greinapaß erreicht werden, für dessen Unterquerung man ebenfalls einen längeren Tunnel plante. Nördlich des Greinapaßes sollte der Kanal in den Vorderrhein münden um im weiteren Verlauf die ursprünglich geplante Trasse ab Chur zu benutzen. Eine Alternativvariante der Tessiner sah vor, über die Flüsse Tessin und Moesa den San Bernardino zu erreichen, der ebenfalls mit einem längeren Tunnel unterquert werden sollte. Die Nordrampe des Alternativvorschlages hätte dann zwangsläufig die schon geplante Trasse zum Bodensee hin genutzt.

Wer sich schon einmal die größeren Kanäle des Flachlandes ansah, die mit ihren riesigen Schleusentreppen und Schiffshebwerken ja nur wenige dutzende Meter Höhenunterschied überwinden, der wird sich fragen wie das bei vielen 100 Metern geschehen werden sollte, die ein Alpenquerkanal notwendig gemacht hätte. Herkömmliche Kammerschleusen wären dabei völlig



## ALPENPÄSSE - DIE ALPINEN VERKEHRSWEGE

unzureichend, weit über 100 Stück wären alleine für den Anstieg zwischen Mailand und dem Tunnelsüdportal nötig gewesen. Und auch bei Schiffshebwerken, hätten wohl einige Dutzende errichtet werden müssen. Aber der Ingenieur des Projektes eines Alpenquerkanals, der Italiener Caminada, hatte sich sein Projekt gut durchdacht. Die enormen Höhenunterschiede sollten durch Schrägtunnel überwunden werden, diese waren als Doppeltunnel geplant, was einen Einbahnverkehr ermöglicht hätte. Während in dem einen Tunnel ein Schiff auf einer abzulassenden Wassersäule ins Tal hinab steigt, sollte das abgelassene Wasser des einen Tunnel in den anderen Tunnel gepumpt werden. Mit zusätzlich von der Bergseite eingelassenen Wasser, wäre so die dortige Wassersäule angestiegen und hätte ein Schiff sogar über hunderte Meter hinweg in höhere Lagen gebracht. Der überaus enorme Wasserdruck und -bedarf, der eine solche Röhrenanlage nötig gemacht hätte, hätte mit mehreren 'zwischen geschalteten' Toren gemindert werden können.

Von Caminada zwar nicht vorgeschlagen, aber zu dieser Zeit besser erprobt, wäre der Bau von schräggestellten Schiffshebwerken. Große Tröge wären über Gleisanlagen und Seilzügen, ähnlich eines normalen Schiffshebwerkes, auf den Berg gezogen worden, oder ins Tal hinab. Eine Doppelanlage hätte auch hier viel an Energie gespart, ohnehin hätte diese Variante viel an Wasser gespart, und eine Tunnelanlage wäre nicht unbedingt notwendig gewesen, wie es Caminadas Projekt zwingend vorsah. Für die Unterquerung des Splügenpaßes war ein 15km langer Doppeltunnel mit einer Scheitelhöhe von 1247m vorgesehen. Große Teile des Kanals wären wohl in Hanglage errichtet worden, was vielfältige Viaduktbauten, ähnlich der Lötschbergsüdrampe erforderlich gemacht hätte. Der enorme Wasserbedarf solch einen Kanals hätte mit der Anlage von Reservoirs und Ableitungskanälen durchaus geregelt werden können, ebenso wie der enorme Energiebedarf der Schleusenanlagen zu einen großen Teil von der Energie des talwärts strömenden Wassers hätte gewonnen werden können. Mit gewissen Adaptionen hätte der Kanal sogar mehr Energie erzeugen können, als er selbst zu verbrauchen im Stande gewesen wäre, womit eine weitere Quelle erschlossen geworden wäre, die Kosten für den Kanalbau wieder herein zu bringen.

Das Interesse für das Projekt und den Bau eines Alpenquerkanals war nicht nur im oberen Italien und dem Tessin groß, sondern auch in Deutschland. Der Berliner königliche Baurat Contag, bescheinigte dann auch Caminadas Projekt in einem Gutachten durchaus dessen Realisierbarkeit. Auch die Kosten wären wohl im Bereich des machbaren gewesen, auch wenn sie mit 400-550 Millionen Lire wohl deutlich über dem lagen, mit was der Bau einer zusätzlichen Alpenbahn zu Buche geschlagen hätte. Da der Kanal nur eine maximale Scheitelhöhe von unter 1300m aufweisen sollte, wäre er auch zu einen Großteil des Jahres über nutzbar gewesen. Angesichts der damaligen enormen Bedeutung der Binnenschifffahrt und des überaus großen Einzugsgebietes eines solchen Alpenquerkanals, hätte dieser auch mit einer guten Auslastung rechnen können. Er hätte den Weg von den rheinischen Häfen hin zum Mittelmeer und darüber hinaus auch zum Indischen Ozean um einiges abgekürzt, auf der anderen Seite wäre der Weg von den Donauhäfen zum Mittelmeer und zum Atlantik ebenfalls um ein erhebliches verkürzt wurden, und hätte wohl der gesamten europäischen Binnenschifffahrt einen Grad der Belebung gegeben, der bis in heutige Zeiten hinein gewirkt hätte. Angesichts der heutigen umfangreichen Bemühungen die Binnenschifffahrt zu beleben und des enormen Bedarfs an Arbeitsplätzen welcher der Bau eines Alpenquerkanals mit sich bringen würde, kann Caminadas Projekt nach gut einen Jahrhundert durchaus wieder in die Diskussion geraten.

\*\*\* \*\*



# ALPENPÄSSE - Quellenverzeichnis vom 25.11.99

## Quellenverzeichnis vom 25.11.99

Aerni, Klaus	; Historische Verkehrsorganisation	; Bern 1986
Allemann, F.R.	; 26 mal die Schweiz	; München 1979
Autorenkollektiv	; Die Arlbergbahn gestern und heute	; Freiburg 1992
Autorenkollektiv	; Die Brennerstraße	; Bozen 1961
Autorenkollektiv	; Die Römer in den Alpen	; Bozen 1986
Autorenkollektiv	; Engadin-Orientbahn	; Zürich 1898
Autorenkollektiv	; Frühe Zeugnisse	; München 1986
Autorenkollektiv	; Großes ADAC-Alpenbuch	; München 1980
Autorenkollektiv	; Gotthardbasis- und Splügenlinie im Vergleich	; Bern 1979
Autorenkollektiv	; San Bernardino	; Chur 1967
Autorenkollektiv	; Von Landeck über den Reschen nach Meran	; Bozen 1967
Bätzing, Werner	; Kleines Alpenlexikon	; München 1997
Badura, Peter	; 500 Jahre Kesselbergstrasse	; Kochel 1992
Bauer, Frieda	; Die Kämpfe um die Pässe Strub, Scharnitz, ...	; Wien 1987
Bauer U./Frischknecht J.	; Veltliner Fußreisen	; Zürich 1987
Baumer, Franz	; Traumwege durch Rätien	; Passau 1981
Baumann, Hans	; Französische Alpenstraßen	; Wien 1959
Bener, G.	; Studien zur Ostalpenbahnfrage	; Zürich 1907
Bender, Helmut	; Verkehrs- und Transportw. i.d.röm.Kaiserz.	; Göttingen 1980
Bergier, J.-F.	; La decouverte des Alpes	; Basel 1992
Beumann, Helm.	; Transalpine Verbindungen ...	; Sigmaringen 1987
Binggeli, Val.	; Der Lukmanier	; Bern 1963
Birkenhauer, J.	; Die Alpen, gefährdeter Lebensraum ...	; Köln 1996
Botton, Charles	; Le Col de Tende	; Breil 1991
Brandstätter, Otto	; Südtiroler Verkehrswege in alter und neuer Zeit	; Bozen 1970
Bratschi, Rob.	; 100 Jahre bernische Eisenbahnpolitik	; Bern 1963
Brettner, F.	; Die letzten Kämpfe um das Semmering-Gebiet	; Payerbach 1985
Bundi, Martin	; Frühe Beziehungen zw.Graub.und Venedig	; Chur 1988
Burger, Wolf	; Vom Ötztal nach Meran	; Wien 1967
Butz, Rudolf W.	; Die Tendalinie	; Zürich 1980
Cartellieri, Walther	; Die römischen Alpenstraßen über den ...	; Jena 1922
Clavadetscher, O.P.	; Rätien im Mittelalter	; Disentis 1994
Coolidge, William A.B.	; The Alps in nature and history	; London 1908
Denzel, Eduard	; Großer Alpenstraßenführer	; Innsbruck 1990
Dürr, Karl	; Völkerrätsel der Schweizer Alpen	; Bern 1953
Duile, Ferdinand	; Reschen-Scheideck und das Seenplateau	; Innsbruck 1907
Dultinger, Josef	; Die 'Erzherzog Johann-Bahn'	; Rum 1985
Dultinger, Josef	; 75 Jahre Tauernbahn	; Rum 1984
Eck, Helmut	; Graubünden und Tessin	; Köln 1994
Elite Trust	; Effizienz des Alpenstraßenbaus in Österr.	; Vaduz 1973
Etschmann, W.	; Die Kämpfe um den Fernpaß	; Wien 1985
Feist, Leo	; Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn	; Innsbruck 1980
Fibicher, Arth.	; Walliser Geschichte - Bd.1-3	; Sitten 1983-93
Finger, F.A.	; Die Alpenstraßen	; Berlin 1937
Flür, Isidor	; Die Alpenpässe und Bergübergänge im Walgau in ...	; Bregenz 1926
Forcher, Michael	; Felbertauern	; Lienz 1980
Forcher, Michael	; Tirols Geschichte in Wort und Bild	; Innsbruck 1984
Freeston, Charles	; Die Hochstraßen der Alpen	; Berlin 1911
Frey, Anna	; Die österreichischen Alpenstraßen	; Leipzig 1919
Gen.dir.der PTT	; Die schweizerischen Alpenpässe und -straßen	; Bern 1893
Gen.dir.der PTT	; Furkastraße	; Bern 1951
Gen.dir.der PTT	; Grimselstraße	; Bern 1961
Gen.dir.der PTT	; Ofenpaß	; Bern 1955
Gigon, Fernand	; Geschichte und Geschichten über Alpenpässe	; Lausanne 1979
Gotthardmuseum	; Am Höhenweg der Geschichte	; Airolo 1989
Grundmann, Siegfried	; Und 80 mal pfeift die Lok	; Düsseldorf 1968
Gubler, Theo	; Der Kampf um die Straße	; Bern 1953
Haerry, A.	; Die historische Entw. der schw.Verkehrswege	; Frauenfeld 1911
Hassinger, H.	; Geschichte des Zollwesens, Handels u.Verk.	; Stuttgart 1987
Heuberger, R.	; Rätien im Altertum und Frühgeschichte	; Innsbruck 1932/81
Hitzer, Hans	; Die Straße - Vom Trampelpfad zur Autobahn	; München 1971
Höfer, Hans	; Apa Guides - Schweiz	; München 1992
Höhne, Ernst	; Die Alpen, zwischen Chiemsee und Dolomiten	; München 1986
Höhne, Ernst	; Die Alpen, zwischen Allgäu und Gardasee	; München 1986
Höhne, Ernst	; Die Alpen, zwischen Matterhorn und Bodensee	; München 1987
Holzmann, H.	; Romantik der Brennerstraße	; Bozen 1956
Huter, Franz	; Beiträge zur geschichtl. Landeskunde Tirols	; Innsbruck 1959
Huter, Franz	; Erzeugung, Verkehr und Handel ...	; Innsbruck 1977
Hutter, Clemens	; Grossglockner	; Salzburg 1982
Iten, Karl	; Das Schächental	; Altdorf 1983
IVS-Autoren	; Wanderungen auf historischen Wegen	; Thun 1990
Jandaurek, H.	; Die Straßen der Römer	; Wels 1951
Jenny, Rudolf	; Aus der Geschichte des San Bernardinos	; Chur 1968
Kellenbenz, H.	; Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege	; Stuttgart 1978
Klein, Herbert	; Beiträge zur Siedlungsgeschichte Salzburgs	; Salzburg 1965
Klien, Robert	; Zwischen Arlberg, Inntal und Silvretta	; Innsbruck 1992
Kos, Wolfgang	; Über den Semmering	; Wien 1984
Kümmerly + Frey	; Die Schweiz	; Bern 1978
Kunners, W.	; Erpresszüge auf schmaler Spur	; Aachen 1986
Lausberg, W.	; Die Gemmi	; Hamburg 1975
Lichem, Heinz v.	; Die Dolomitenfront	; Augsburg 1993

# ALPENPÄSSE - Quellenverzeichnis vom 25.11.99

Lindgren, Uta	; Symposium Alpenländer vor 1850	; München 1986
Löbl/Neuwirth	; Traumstraßen der Schweiz	; München 1976
Lüoend, Karl	; Das große Buch vom Gotthard	; 1980
Lüthi, Alfred	; Zermatt und die Hochalpenpässe	; Brig 1978
Lukan, Karl	; Alpenwanderungen in die Vorzeit	; München 1965
Lunz, Reimo	; Archäologie Südtirols	; Calliano 1981
Lunz, Reimo	; Ur- und Frühgeschichte Südtirols	; Bozen 1973
Lunz, Reimo	; Vor- und Frühgeschichte Südtirols	; Trento 1986
Maierbrugger, M.	; Turracherhöhe und Nockalmstraße	; Klagenfurt 1984
Mair, Kurt	; Die Hochstraßen der Alpen	; Braunschw. 1960
Marxer-Schädler	; Neue Alpentransversalen	; Schaan 1989
Mayr, Joh.G.	; Atlas der Alpenländer	; Gotha 1865
Menghin, A.	; Weg nach Passeier	; Meran 1891
Mettler, Alfons	; Der Splügen als ostschweizerische Alpenbahn	; Zürich 1907
Mittler, Max	; Pässe, Brücken, Pilgerpfade	; Zürich 1988
Molden, Hanna	; Arlberg	; Wien 1986
Moser, Beat	; Die BLS	; Fürstent. 1998
Müller-Alfred, Th.	; Die deutsche Alpenstraße	; Berlin 1970
Müller, Peter	; Straße durch den Bosruck	; Wien 1983
Nave, Harald	; Unsere Bahnen	; Zürich 1984
Nething, H.P.	; Der Gotthard	; Thun 1976
Nething, H.P.	; Der Simplon	; Thun 1977
Oehlmann, Ernst	; Die Alpenpässe im Mittelalter	; Zürich 1879
Obrecht, Urs	; Das Furka-Loch	; Bern 1979
Overbeck, Bernh.	; Geschichte des Alpenrheintales in röm.Zeit	; München 1973
Pauli, Ludwig	; Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter	; München 1980
Pernter, Herm.	; Die Stilsferjochstraße	; Merano 1925
Planta, Armon	; Verkehrswege im alten Rätien	; Chur 1985-90
Polyglott	; Südtirol-Dolomiten	; München 1990/91
Popelka, Fritz	; Siedlung, Wirtschaft und Kultur im Ostalpenraum	; Graz 1960
Rampold, Josef	; Vinschgau	; Bozen 1971
Rauter+Rainer	; Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen	; Jüdeburg 1992
Rebuffat, Gaston	; Montblanc	; München 1988
Rheinhard, Rap.	; Pässe und Straßen	; Zürich 1903
Riedi, Thomas	; Viamala	; Chur 1992
Rizzi, Enrico	; Beiträge zur alpinen Paßgeschichte	; Anzola 1987
Roth, Richard	; Die schweizerische Eisenbahnpolitik	; Bern 1978
Rothkegel, Joachim	; Die Reschenscheideckbahn und ihre ...	; Augsburg 1976
Rouiller, Jean-Fr.	; Le Tunnel du Mont-Blanc	; Lausanne 1960
Rutschmann, W.	; Gotthardbefestigung	; Zürich 1992
Rutz, Werner	; Alpenquerungen	; München 1978
Rutz, Werner	; Die Alpenquerungen	; Nürnberg 1969
Rutz, Werner	; Die Brennerverkehrswege	; Bonn 1970
RV Verlag	; Die Alpen - Euro Reisebuch	; Stuttgart 1992
Saitz, Hermann	; Tunnel der Welt, Welt der Tunnel	; Berlin 1988
Sandoz, Jean-P.	; Die Bastion am Theodulpaß	; Staefa 1986
Schaffran, E.	; Der Radstädter Tauern	; Wien 1940
Schaumann, Walter	; Die Bahnen zwischen Ortler und Piave	; Wien 1971
Scheffel, P.H.	; Verkehrsgeschichte der Alpen	; Berlin 1908
Scheffel, P.H.	; Die Brennerstraße zur Römerzeit	; Berlin 1912
Schläpfer, D.	; Der Bergbau am Ofenpaß	; Liestal 1960
Schneider, Ascanio	; Gebirgsbahnen Europas	; Zürich 1967
Schneider, Elmar	; Die Wirtschaftsgeographie des Arlberg	; Horn 1962
Schnyder, W.	; Handel und Verkehr über die Bündner Pässe	; Zürich 1973
Schreiber, H.	; Auf Römerstraßen durch Europa	; München 1985
Schreiber, H.	; Sinfonie der Straße	; Düsseldorf 1959
Schröder, Peter	; Wallis und Genfer See	; Köln 1994
Schweiger-Lerchenfeld	; Die Überschienenung der Alpen	; Berlin 1983
Seuffert, Otmar	; Tunnelgeographie Europas	; Bensheim 1994
Simonett, Jürg	; Verkehrserneuerung ... in Graubünden	; Chur 1986
Soelch, Johann	; Das Semmeringgebiet	; Wien 1948
Sölder, Ludwig	; Das Achental	; Innsbruck 1959
Soglio, Salis	; Bahnhistorischer Lehrpfad	; Berguen 1985
Sollath, Adolf	; 100 Jahre Brennerbahn	; Innsbruck 196
Stadler, Franz	; Salzerzeugung, Salinenorte und Salztransport ..	; Linz 1988
Staub, Rudolf	; Der Pass von Maloja	; Chur 1952
Steinbeck, E.	; Die Kämpfe um den Plöckenpaß 1915/17	; Wien 1965
Stöcklin, M.	; Auswirkungen der N-6 mit Rawiltunnel ...	; Zürich 1982
Stolz, Otto	; Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und H.	; Innsbruck 1953
Studer, Bernhard	; Schweizer Bahnen - Unterwegs i.d.Zukunft	; Düsseldorf 1996
Süßmilch-Hörnig M.	; Alpentunnel und Alpenübergänge	; Leipzig 1882
Temming, Rolf	; Illustrierte Geschichte der Eisenbahn	; Braunschw. 1976
Temming, Rolf	; Illustrierte Geschichte des Straßenverkehrs	; Herrsching 1978
Ulbert, Thilo	; Ad Pirum	; München 1981
Vasella, Oskar	; Festschrift	; Freiburg 1964
Vilanek, Johann	; Der Verkehr in Tirol	; Innsbruck 1994
Vonbank, Elmar	; Alpenfront	; Bregenz 1986
Wall, Henning	; Bernina	; Aachen 1982
Walser, Gerold	; Die römischen Straßen in der Schweiz	; Bern 1967
Walser, Gerold	; Studien zur Alpengeschichte	; St.Kathar.1994
Walser, Gerold	; Summus Poenius	; Wiesbaden 1984
Walser, Gerold	; Via per Alpes Graias	; Stuttgart 1986
Wanka, Oskar	; Der Verkehr über den Paß von Pontebba ...	; Prag 1898
Wanner, Kurt	; Rheinwald-Avers	; Chur 1990
Wanner, Kurt	; Splügen - Ein Dorf, ein Paß, ...	; Splügen 1972

# ALPENPÄSSE - Quellenverzeichnis vom 25.11.99

Wegenstein, Peter	; Die Pyhrnbahnstrecke	; Wien 1989
Werner, Joachim	; Münchener Beiträge zur Vor- und Frühgesch.	; München 1981
Winkler, Gerhard.	; Die röm. Straßen und Meilensteine in Norikum	; Stuttgart 1985
Wirz, Werner	; Die Lüftung der Alpenstraßen-Tunnel	; Zürich 1943
Wyss, Rene	; Handel und Verkehr über die Alpenpässe	; Göttingen 1980
Zausnig, Josef	; Der Loibltunnel	; Klagenfurt 1995
Zimpel, H.-G.	; Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaften	; Gauting 1958
Zinniker, Otto	; Der Susten	; Bern 1966
Zwanowetz, G.	; Das Straßenwesen Tirols	; Innsbruck 1986
Zwanowetz, G.	; Die Anfänge der Tiroler Eisenbahngeschichte	; Innsbruck 1962
Zweifel, Edwin	; Die Brüniglinie als Verkehrsstransversale	; Bern 1961

\*\*\* \*\*

# Stichwortverzeichnis

## Das Päßeregister

Das Päßeregister führt sämtliche in dem Buch aufgeführten alpinen Übergänge auf . Bei den Übergängen die verschiedene Namen haben wurde, wie allgemein im Buch, der im Deutschen Sprachraum heutzutage am häufigsten verwendete Name aufgenommen . Über diesen hinaus, wurden auch die gebräuchlichsten einheimischen Bezeichnungen bzw. welche die man in den letzten hundert Jahren für selbigen nutzte, aufgenommen . Ältere Bezeichnungen, auch soweit sie im Buch genannt werden, bleiben aber außerhalb des Verzeichnis, sofern sie heute nicht mehr im Gebrauch sind . Vorangestellt ist dabei immer der Primärnamen, die Sekundärbezeichnung, wie Paß, Col, Sella, Forcola und all der gleichen, ist dem Primärnamen des Überganges immer nachgestellt . So wie dies im Deutschen zumeist ohnehin der Fall ist . Ausnahme bildet die Bezeichnung 'Mont', Paßnamen die vorab ein 'Mont' führen, führen diesen auch im Päßeregister . Ebenso wird mit eher unübliche Sekundärnamen wie 'Corno' oder 'Cime' verfahren . Die im Französischen und Italienischen oftmals verwandten Artikel innerhalb des Paßnamens, sind ebenfalls hinten angestellt, dies auch wenn diese gekürzt sind . Ausnahme bildet dabei nur der gekürzte Artikel '>|<', welcher mit zum Primärnamen dazugehörig betrachtet wird .

Fernerhin ist zu beachten, daß die Seitenverweise zu den Pässen nicht nur den eigentlichen Paß betreffen, sondern auch auch dessen Verkehrswege . So findet man unter dem Begriff 'Furkapaß', im Buch nicht nur den eigentlichen Furkapaß, sondern auch die 'Furkastraße', die 'Furkabahn', den 'Furkatunnel' und ähnliches .

## Das Personenregister

Das Personenregister führt Personen auf, die in welcher Form auch immer, ihren Beitrag für den Verkehr und dessen Wege über die alpinen Pässe hatten . Dies betrifft Baumeister und Ingenieure, wie auch gleichermaßen lokale oder nationale Herrscher, Politiker oder sonstige Personen . Dies können auch berühmte Paßreisende sein, da diese gerade in früherer Zeit, die alpinen Übergänge und den ihnen überfließenden Verkehr, auch nichtalpinen Personen zugänglich machte . Aber es können auch Heerführer sein, da die Pässe der Alpen auch schon immer einen hohen militärstrategischen Wert besaßen und mit deren Kriegszügen die Pässe und ihre Wege in den Blickpunkt der Zeitgenossen geriet . Anschließend des Namens ist auch der 'Beruf', bzw. die Gelegenheit aufgeführt, die die genannte Person in Bezug zu dem Thema brachte .

# Stichwortverzeichnis

## Päßeregister

### A

Abries, Col .....	402
Achenpaß .....	41ff, 143
Achenseehöhe .....	41, 43
Adolf-Hitler-Paß .....	28
Ad Pirum .....	76ff, 460
Agnello, Col dell' .....	397, 403
Albrunpaß .....	283, 309, 343ff, 358
Albulapaß .....	201, 219f, 222, 225ff, 231ff, 259
Allos, Col d' .....	408
Alpisella, Passo di .....	206f
Alpligenlücke .....	296
Alppaß .....	61
Ambin, Col de .....	391
Ammersattel .....	28
Angelogapaß .....	239
Antronapaß .....	345, 354f, 358
Aprica, Passo dell' .....	188, 192ff
Aravis, Col des .....	378
Arlberg .....	13ff, 152, 167, 178f, 362, 431
Arlingsattel .....	56
Arlscharte .....	97ff
Arrone, Col d' .....	391
Assietta, Col dell' .....	401
Augstbordpaß .....	361
Autaret, Col d' .....	403

### B

Babapaß .....	71
Balme, Col de .....	372f
Balnisciopaß .....	248
Barbacan, Passo di .....	200
Barnapaß .....	248
Bassachaux, Col de .....	374
Bassett, Col .....	401
Bayard, Col .....	397
Belviso, Passo .....	196
Belviso, Passo .....	196
Bergalgapaß .....	239
Bernhardinpaß .....	250ff, 255f
Berninapaß .....	191, 193, 195, 199ff, 207, 226f, 257, 435
Bettaforca, Col .....	359
Bicocca, Colle .....	404
Bieler Höhe .....	14, 16
Birnbaumer Sattel .....	76
Birnlücke .....	44, 108, 141f
Birrone, Col .....	404
Blegier, Col .....	401
Blutertauern .....	102
Boaire, Col de la .....	428
Bocchetta Campiglia .....	123
Bohinjka Sedlo .....	79
Bondione, Passo .....	33, 196
Bonhomme, Col du .....	372, 378f, 384
Bórcola, Passo della .....	123
Bourget, Col di .....	401
Bragascharte .....	206
Branchino, Passo .....	197
Braus, Col de .....	419, 425, 427

Brenner .....	9, 19, 21f, 29, 34f, 37, 39, 41, 43, 85, 91, 95, 112, 122, 125, 129, 137ff, 142ff, 163, 165ff, 171ff, 178f, 181, 183, 186, 207, 212f, 234, 242, 245, 248, 253, 281, 285, 367, 369, 388, 392, 394, 406, 436, 441f, 446, 451, 453f
Brocchetta di Notar .....	248
Brocconesattel .....	124
Brouis, Col de .....	419f, 422
Bruchjoch .....	128
Brünigpaß .....	293, 303, 309, 313ff, 317, 319ff, 349, 461
Buchauer Sattel .....	55f

### C

Cabra, Col di .....	404
Cabre, Col de .....	400, 412f
Campellipaß .....	196
Campiglio, Pian di .....	188
Campigotto, Sella .....	119
Campo Carlo Magno .....	188
Campolungo, Passo di .....	133, 143
Carezzo, Colle .....	428
Caronella, Passo di .....	196
Cason di Lanza, Passo del .....	116
Cassana, Passo .....	205ff, 224
Cavale, Col de la .....	397
Cayolle, Col de .....	407f
Cereschiâtis, Sella di .....	116
Cevedalepaß .....	187
Champorcher, Colle di .....	386
Champs, Col des .....	408
Chavière, Col de .....	387
Cheville, Pas de .....	325
Cibianapaß .....	122
Cime Blanche, Col de .....	359
Cime de la Bonette .....	386, 407
Cinque Croci, Passo .....	124
Ciriégia, Col de .....	416
Clapier, Col du .....	387f, 391, 398
Colbriconpaß .....	129
Coletta, Col .....	401
Collarente, Passo di .....	428
Collet, Col du .....	378
Collon, Col du .....	360ff
Cologna, Colle .....	404
Colombiere, Col de la .....	378
Compolungo, Passo di .....	133
Cormet de Roselend .....	379
Corno Valdóbbia .....	359
Costalunga, Passo di .....	128
Couillole, Col de la .....	408
Crap, Pass .....	264
Cristallinapaß .....	268, 270
Croce, Col de .....	397, 402
Croce Domini, Passo di .....	189
Croix, Col de la .....	325
Croix Fry, Col de la .....	378
Croix Haute, Col de la .....	397, 411f
Cruschettpaß .....	217
Cuneaz, Col de .....	359

# Stichwortverzeichnis

## D

Dientner Sattel .....	51
Disrutpaß .....	264f, 267
Dordona, Passo di .....	196f
Dosdè, Passo .....	205
Döss dal Termel .....	207
Drusentor .....	221
Duanapaß .....	239
Duran, Passo .....	121
Durand, Col .....	362

## E

Ecrins, Col des .....	397
Eira, Passo di .....	206
Eisenpaß .....	68
Eisjoch .....	167
Elva, Colle di .....	404
Engadiner Joch .....	220
Esischie, Colle d' .....	404
Esserieux, Col des .....	378
Etache Col d' .....	391

## F

Falzarego, Passo di .....	133f
Faschinajoch .....	14, 24
Fau, Col du .....	411
Fedajajoch .....	133
Federauner Sattel .....	83, 441
Felbertauern .....	47, 99, 102, 104, 108ff, 115, 118, 138f, 459
Felikjoch .....	359
Fellilücke .....	296
Fenestres, Col des .....	416ff, 420, 423f
Fenetre (de Bagnes), Col de .....	362
Fenetre de Durand .....	362
Fengapaß .....	13, 15, 172, 220f
Fernpaß .....	18, 27f, 38f, 41, 145, 172, 175, 181, 203, 211f, 218, 234, 441
Festre, Col du .....	397
Filzensattel .....	51
Fimberpaß .....	220
Finestre, Colle delle .....	401
Finstermünz .....	19, 30, 152, 171, 174ff, 441
Flachjoch .....	153
Flatnitzer Höhe .....	88
Flexenpaß .....	14, 20, 24ff
Flüelapaß .....	181, 220, 222ff
Foclaz, Col de la .....	378
Foppa, Passo di .....	193
Foppapaß .....	192, 278
Forcellina .....	238
Forclaz, Col de la .....	372f
Forcola di Livigno .....	207
Forcolapaß .....	248
Fornopaß .....	187
Fosagno, Passo di .....	206
Fours, Col des .....	379
Fraèle, Passo di .....	206ff, 217
Fraganter Scharte .....	99
Fraganter Tauern .....	99
Fratta, Col de la .....	128
Fréjus, Col de .....	228, 290f, 351f, 377, 384, 389ff,

400, 425, 453	
Fugazzepaß .....	122f
Funtana da S-charl, Fuorcla .....	217
Fuorn, Passo dal .....	217
Furggenbaumpaß .....	353
Furggupaß .....	346, 351
Furkajoch .....	14, 305
Furkapaß .....	14, 223, 271, 281, 297f, 304ff, 314, 322, 338, 340, 437, 451
Fuscher Törl .....	102ff, 109
Fusine, Passo di .....	80
Futschölpaß .....	221

## G

Gaibergsattel .....	116, 118f
Galibier, Col du .....	395f
Galise, Col de .....	386
Gampenjoch .....	186, 188
Gampensattel .....	125f
Gamsscharte .....	136
Gardetta, Passo della .....	404
Garezzo, Col .....	428f
Garnerajoch .....	15, 221
Gaviapaß .....	191f, 194, 208, 213
Geant, Col du .....	376
Gemmipaß .....	100, 290, 309, 326ff, 338, 361, 459
Gemstelpaß .....	24
Gerlospaß .....	37, 44ff, 134, 141
Gerlosplatte .....	44f
Giau, Passo di .....	134
Giogo de Bala .....	189
Girard, Col de .....	386
Gaspaß .....	262
Glattjoch .....	89
Goldbergtauern .....	99
Grampielpaß .....	344
Grand Ferret, Col du .....	372, 379
Granges, Col des .....	407
Greinapaß .....	215, 246, 256f, 264ff, 270, 276f, 293, 298, 456
Griespaß .....	302f, 309f, 313f, 345
Grießenpaß .....	49f
Grimm, Joch .....	127
Grimone, Col de .....	403, 412
Grimsepaß .....	290, 293, 303ff, 307, 309ff, 317ff, 331, 338, 344, 351, 437, 442, 459
Grödner Joch .....	130f
Groppopaß .....	302
Großer St. Bernhard .....	154, 165, 324, 347, 349, 351, 357f, 362ff, 375, 377f, 380f, 388, 442, 451
Große Scheidegg .....	337
Gschütt, Paß .....	52
Gsieser Törl .....	140
Guinzana .....	206
Guspessa, Passo di .....	193ff
Gütschsattel .....	296
Gwurfjoch .....	25

## H

Hahntennjoch .....	28
Hauslabjoch .....	170, 439
Heiligenbluter Tauern .....	102f, 109



# Stichwortverzeichnis

Herens, Col d' .....	360
Hirschbichl .....	50f
Hochaimsattel .....	43
Hochalppaß .....	24
Hochjoch .....	170
Hochkrumbachsattel .....	24
Hochtannbergpaß .....	14, 24f
Hochtor .....	93, 99, 102ff
Hofmahdjoch .....	186f
Hohentauernpaß .....	89
Hohe Tauern .....	98
Holzleitensattel .....	30, 32, 34f, 41, 145
Hornbachjoch .....	24
Hörndljoch .....	142f

## I

l'Epine, Col de .....	378
Im Gemärk .....	135
Iselsberg .....	99
Iseran, Col d' .....	378, 385ff, 405
Izoard, Col d' .....	397

## J

Jaman, Col de .....	324
Jaufenpaß .....	148, 152, 155f, 160, 164ff, 171, 178
Jaunpaß .....	85, 323, 451
Jochpaß .....	315, 318f
Joriopaß .....	249, 299
Jufplaun .....	217
Julierpaß .....	217, 222, 225f, 228ff, 241f, 245, 250, 253, 259, 286, 351, 358, 366, 442, 451
Jungfrauojoch .....	337, 349

## K

Kaiserjoch .....	27
Kaiser Tauern .....	107ff
Kapruner Törl .....	107
Karerpaß .....	127f
Katschberg .....	80, 87, 90ff, 100, 109
Kesselberg .....	37ff, 459
Kindbettipaß .....	330
Kinzigpaß .....	277ff, 446
Kirchhamer Tauern .....	102
Kistenpaß .....	265, 276f
Klammljoch .....	141
Klausenpaß .....	274ff
Kleiner St. Bernhard .....	9, 363, 375, 378ff, 383ff, 442
Kleine Scheidegg .....	337
Klosterpaß .....	221
Königsjoch .....	187
Korntauern .....	98f
Kreuzbergpaß .....	135, 137f, 148
Kreuzbergsattel .....	92
Kreuzsattel .....	68
Krimmler Tauern .....	44, 139, 141f
Kristbergsattel .....	25
Krüzlipaß .....	270, 272
Kühtaisattel .....	167
Kunkelspaß .....	277f

## L

Labouret, Col de .....	408
LaCruschpaß .....	265
Lana, Col di .....	132ff, 138
Langan, Colla di .....	428
Langtauferer Joch .....	170f
Lanzetta, Col della .....	403
Larche, Col de .....	380f, 401, 403, 406
l'Argentiere, Col de .....	406
Latenser Furka .....	14
Lattersteig .....	88
Lausnitzhöhe .....	92
Lauson, Col di .....	401
l'Autaret, Col de .....	386
Lautaret, Col du .....	395ff
Lavardet, Forcella .....	119
Lavazè, Passo di .....	127
Lavis-Trafford, Pas de .....	391
l'Echelle, Col de .....	395, 400
Leisse, Col de la .....	387
Lenzerheide .....	225, 259
Ligónico, Passo .....	200
Limajoch .....	135
Linaire, Col .....	428
Lisjoch .....	359
Livigno, Forcola di' .....	205
Loiblpaß .....	72f, 80, 209, 461
Lombarda, Col de .....	407, 416, 424
Losòn, Colle .....	386
Lötschenlücke .....	337
Lötschenpaß .....	246, 291, 293, 309, 314, 317, 323, 326f, 329, 331f, 334ff, 354, 361
Lucca, Colle di .....	404
Lukmanierpaß .....	9, 22, 233, 244f, 250, 253, 256, 264ff, 272f, 275, 277, 290, 293, 298, 451, 459
Lunginpaß .....	239

## M

Maddalena, Colle di .....	406
Mädelejoch .....	24
Madesimopaß .....	241ff
Madrisberg .....	239f
Mahlknecht Joch .....	130
Malaura, Col .....	402f
Mallnitzer Tauern .....	98f
Malojapaß .....	175, 195, 199f, 207, 215, 225, 227, 229, 231ff, 237f, 241, 245, 266, 451, 456
Manghen, Passo .....	124
Maniva, Passo di .....	189
Manse, Col de .....	397
Mär CPAß .....	239, 274
Margherina, Colle .....	404
Margherita, Colle .....	404
Matreier Tauern .....	110
Matschunajöchl .....	221
Maure, Col de .....	408
Mauria, Passo della .....	119
Maurin, Col de .....	403
Mayt, Col .....	402
Megève, Col de .....	378
Meidpaß .....	361
Melogno, Colle di .....	429
Melosa, Colla .....	428

# Stichwortverzeichnis

Mendelpaß ..... 183ff, 188  
 Menée, Col de ..... 412  
 Menouve, Col de ..... 371  
 Mercière, Col ..... 416  
 Misurinapaß ..... 136  
 Mojstrovkapaß ..... 79  
 Mont, Col du ..... 384f  
 Mont Cenis .... 22, 351, 362, 369, 375, 380, 385ff,  
 398ff, 424, 445, 451  
 Monte Croce Carnico ..... 116  
 Monte Croce de Comelico, Passo ..... 138  
 Monte Moro Paß ..... 345, 354f, 365  
 Montets, Col des ..... 372f  
 Montgenevre ... .. 281, 380f, 388, 395ff, 406, 412f,  
 442, 446  
 Montgenèvre ..... 403  
 Mont Toussiers. Pas des ..... 412  
 Morbegno, Passo di ..... 199  
 Morgins, Pas des ..... 373  
 Moriez, Col de ..... 408  
 Morti, Colle dei ..... 404  
 Mortirolopaß ..... 192f, 195, 213  
 Mosses, Col des ..... 324f  
 Moutiere, Col de la ..... 407  
 Murettopaß ..... 199f  
 Murtörl ..... 98  
 Muzelle, Col de la ..... 397

## N

Naßfelder Tauern ..... 98  
 Naßfeldpaß ..... 84, 92, 115f  
 Nava, Colle di ..... 417, 424, 429  
 Neumarkter Sattel ..... 54, 88f  
 Niedere Scharte ..... 99  
 Niedere Tauern ..... 98  
 Niederjoch ..... 170  
 Niemet, Pass da ..... 244  
 Nigerpaß ..... 128  
 Nivolet, Colle del ..... 386  
 Norbertshöhe ..... 15, 172, 175ff, 179, 220  
 Notapaß ..... 188  
 Noyer, Col du ..... 397  
 Nubiere, Colle di ..... 403  
 Nufenenpaß ..... 293, 298, 301ff, 313, 320, 437

## O

Obdacher Sattel ..... 69  
 Oberalppaß ... .. 268, 270f, 281, 296ff, 304, 306ff,  
 314, 322, 435, 437  
 Oberjoch ..... 18, 27f, 172  
 Ocra Mons ..... 76f, 79  
 Ofenpaß ... .. 179, 195, 207, 217ff, 223, 228, 459f  
 Öfenpaß ..... 221  
 Ölen, Col de ..... 359  
 Ornon, Col d' ..... 397  
 Oro, Passo dell' ..... 200

## P

Packsattel ..... 68f  
 Padale, Passo di ..... 186  
 Pagari, Pas des ..... 416f

Palet, Col du ..... 387  
 Palicevosedlo ..... 71  
 Pampeago, Passo ..... 127  
 Panixerpaß ..... 274, 276f, 279, 446  
 Parpaillon, Col de ..... 405  
 Passo di Tremoggia ..... 200  
 Pastirkoupaß ..... 71  
 Pedruna, Passo ..... 206  
 Pelouse, Col de ..... 391  
 Penser Joch ..... 148, 163f, 167  
 Perchauer Sattel ..... 88f  
 Perus, Col du ..... 419  
 Petite Ferret, Col du ..... 372  
 Petit Mont Cenis, Col du ..... 390f  
 Pfandscharte ..... 104f  
 Pfitscher Joch ..... 143f, 156, 164, 167  
 Pfoessentaler Eisjöchl ..... 170  
 Pila, Passo ..... 196  
 Pillon, Col du ..... 325  
 Pinter, Col di ..... 359  
 Pitztaler Jöchl ..... 171  
 Plasseggenpaß ..... 221  
 Plesnitzscharte ..... 108  
 Plöckenpaß ..... 112, 115ff, 149, 442, 460  
 Plumssattel ..... 43  
 Podbrdo ..... 75, 79  
 Polstersattel ..... 68  
 Porcile, Passo di ..... 197  
 Pordojoch ..... 132  
 Portjoch ..... 153  
 Portun ..... 206  
 Porzescharte ..... 119  
 Pötschenhöhe ..... 52  
 Präbichlsattel ..... 58f  
 Pragelpaß ..... 277ff, 446  
 Pramollo, Passo di ..... 115  
 Prasnola, Pass da la ..... 239  
 Predilpaß ..... 80ff, 115, 180  
 Preiner Gscheid ..... 59f, 63f  
 Publino, Passo di ..... 197  
 Pyhrgas ..... 55  
 Pyhrnpaß ..... 53ff, 68, 82, 89, 93, 461

## R

Radlpaß ..... 69  
 Radstädter Tauern ..... 90ff, 100, 109, 460  
 Ranfolly, Col du ..... 378  
 Ranzola, Col de ..... 359  
 Ratschacher Sattel ..... 80  
 Rauhes Joch ..... 25  
 Rauriser Tauern ..... 102f  
 Rawilpaß ..... 326f, 333, 340, 460  
 Razzo, Sella di ..... 119  
 Redebuspaß ..... 123  
 Reidigen ..... 323  
 Reiterjoch ..... 127, 130  
 Reschen ..... 15, 22, 29, 31ff, 91, 138, 145, 147f,  
 150ff, 158, 163, 166ff, 170ff, 177ff, 193, 207f, 211f,  
 215, 219f, 242, 314, 367, 431, 442, 445, 459f  
 Restefond, Col de ..... 407  
 Rhemes, Col di ..... 385  
 Rindslochpaß ..... 75  
 Ristolas, Colle di ..... 403  
 Ritterpaß ..... 344

# Stichwortverzeichnis

Rochilles, Col des .....	396
Rodosella, Col .....	401
Rollepaß .....	124, 128f
Rombo, Passo di .....	167f
Ronachpaß .....	44
Roschiza Sattel .....	73
Rote Chumme .....	330
Roue, Col de la .....	391
Roussa, Col la .....	401
Rousset, Col de .....	412

## S

Sabbione, Col de .....	417
Sacco, Passo di .....	206
Sach, Pass da .....	206
Safierberg .....	258, 262f
Saifnitzer Sattel .....	72
Saifnitzsattel .....	80ff, 92, 115f, 119
Saisies, Col de .....	379
Salèse, Col de .....	416
Samnauner Joch .....	221
Sampéyre, Colle di .....	404
San Angelo, Col .....	136
San Bernardino .....	9, 57, 215f, 225, 231, 241ff, 247, 249ff, 260f, 263ff, 267, 269, 277, 283, 285, 287, 290, 298, 437, 442, 451, 454, 456, 459
San Bernardo, Colle .....	424, 429
San Boldo Paß .....	122
San Carlo, Colle .....	383
Sanciapaß .....	248
Sandjöchl .....	153
Sanetschpaß .....	310, 325f, 328
San Giacomo Paß .....	256, 301f, 343
Sankt Gotthard .....	9, 22f, 145, 154ff, 207, 215, 228, 236, 241, 243ff, 248ff, 253, 255ff, 265f, 268ff, 281ff, 310f, 313ff, 317ff, 322, 330f, 337ff, 343, 349, 351ff, 367, 394, 400, 402, 441, 444, 446, 453f, 459f
San Lugano Sattel .....	126
San Marco, Passo di .....	194, 196ff, 213, 242
San Pellegrino, Passo di .....	129
Sanson, Colla .....	428
Sante Anne, Col .....	408
Saulce, Col de .....	412
Savine-Coche, Col de .....	391
Scaletta, Col della .....	404
Scaletta, Passo .....	196
Scalettapaß .....	206f, 224f, 228, 232
Schadonapaß .....	14
Schanzpaß .....	61
Scharlpaß .....	217
Schlappinerjoch .....	15, 221f
Schlinigjoch .....	218, 222
Schneidjochsattel .....	41
Schoberpaß .....	54, 58
Schrofenpaß .....	24
Schwarztor .....	359
Schweizertor .....	221
Seeberg .....	59
Seebergsattel .....	71f
Seefelder Sattel .....	32, 39f, 42f, 145, 179
Segnespaß .....	277
Seigne, Col de la .....	379
Seigneurs, Col des .....	428

Seiterbergjöchl .....	164
Sella di Campo Rosso .....	82
Sellajoch .....	130f, 451
Selletta, Passo .....	197
Semmering .....	22, 59ff, 75, 93, 101, 158f, 176, 392, 453, 459f
Septimer .....	232
Septimerpaß .....	9, 151, 198, 225ff, 230ff, 241f, 244, 253, 259f, 283, 358, 441f, 451
Sertigpaß .....	225
Servagna, Col di .....	404
Sestriere, Col de .....	401
Simplon .....	9, 253, 283ff, 288, 290, 302, 304, 308ff, 313, 316, 321, 331, 334, 337f, 340, 343ff, 357ff, 362, 365, 369, 371, 377, 388f, 438, 442, 451, 453, 455, 460
Sölkpaß .....	89f
Soustra, Col di .....	403
Splügen .....	200
Splügenpaß .....	181, 198, 202, 209, 211, 216, 225, 227, 231, 233f, 236ff, 250ff, 256ff, 263f, 270, 283, 285, 290, 293, 441f, 456f, 460
St.Jaen, Col .....	408
St.Martin, Col .....	402, 416
St.Michel, Colle .....	408
Stallerberg .....	238f, 451
Staller Sattel .....	140f
Starzeljoch .....	24
Staulanza, Forcella .....	122
Stilfser Joch .....	31, 33, 122, 152, 167, 176f, 187, 193, 195, 203, 208ff, 451
Strafurco, Pas de .....	419
Strelapaß .....	223f
Stritzon Joch .....	167
Stubacher Tauern .....	107
Sulzbacher Thörl .....	108
Surenenpaß .....	319
Sustenjoch .....	318
Sustenpaß .....	274, 311, 313, 315ff
Süsum-Give .....	217

## T

Tanarello, Passo di .....	428
Tartano, Passo di .....	197
Tascheljöchl .....	171
Tegiola, Brocchette della .....	200
Tegiolapaß .....	200
Teleccio, Col de .....	386
Télégraphe, Col du .....	396
Temple, Col de la .....	397
Tendapaß .....	407, 415ff, 459
Terminapaß .....	268
Theodulpaß .....	357ff, 363, 365, 451, 460
Thurn, Paß .....	45ff, 99, 109, 112f, 210
Tiarms, Passo da .....	271
Timmelsjoch .....	163, 165, 167ff
Tisenjoch .....	170
Toblacher Sattel .....	119, 139f
Toi, Col de .....	131
Tomülpaß .....	263
Tonalepaß .....	184, 187f, 192, 195, 290
Torri di Fraèle, Passo .....	208
Tourettes, Col des .....	412
Toutes Aures, Col de .....	408

# Stichwortverzeichnis

Traversette, Col de la .....	402f, 419
Treco, Passo .....	325
Tre Croci, Passo .....	135f
Tremalzo, Passo di .....	188
Triftjoch .....	359
Turracher Höhe .....	80, 87f, 92f
Tuxer Joch .....	144

## U

Uffiernpaß .....	268
Umbrailpaß .....	177, 195, 208f, 212f
Üntschenpaß .....	24
Uomopaß .....	268
Urine, Col d' .....	402
Ursprungpaß .....	43

## V

Valette, Col de la .....	416
Vallee Etroite, Col de la .....	391
Valles, Passo di .....	129
Valletta, Colle della .....	401
Valmara, Col di .....	404
Val Mora, Passo .....	207
Valparola, Passo di .....	133f, 143
Valsecca, Passo .....	197
Valsferberg .....	250f, 258, 263ff, 277
Valtournenche, Col du .....	358
Valüa .....	206
Val Viola, Passo di .....	205
Vanoise, Col de la .....	387
Vars, Col de .....	397, 405, 407
Vaudet, Col di .....	385
Vécchie, Col delle .....	428
Veneróco, Passo del .....	196
Venina, Passo .....	197
Vereinapaß .....	181, 222ff, 293, 308
Vergalder Kreuzjoch .....	221
Vermolera, Passo di .....	205
Verrobio, Passo di .....	199
Vezenapaß .....	123
Vier Töre .....	68
Vivione, Passo di .....	196

## W

Wechselpaß .....	60f
Weisgenscharte .....	99
Weißthor .....	376
Weissthor .....	355f, 359
Werschetzpaß .....	79f
Windauer Filzensattel .....	44
Windisch Tauern .....	110
Wocheiner Sattel .....	79
Wolayer Paß .....	118
Wormser Joch .....	193, 208ff, 212f
Wurzenpaß .....	72, 80
Würzjoch .....	130

## X

Xomo, Passo di .....	123
----------------------	-----

## Z

Zambla, Col di .....	197
Zeinisjoch .....	13, 15ff, 220
Zovettapaß .....	196
Zwillingsjoch .....	359
ZZZ .....	

## A

Albrecht IV. (Herzog) .....	38
Augustus (röm. Kaiser) .....	116, 271, 304, 364, 366, 380f, 398

## B

Bavier, Simon (Ing.) .....	202, 245
Bernhard von Menthon (Hospizgründer) .....	367, 370
Bonvin, Roger (Politiker) .....	307, 314
Brandt, Alfred (Ing.) .....	23, 352

## C

Caesar, Gajus Julius (röm. Kaiser) .....	116, 231, 281, 358, 364f, 380f, 387, 398
Canahl, Carl .....	22
Castelmur, Jakob von (Baumeister) .....	236
Charles VIII. (König) .....	400, 411, 419
Claudius (röm. Kaiser) .....	29, 147, 172, 364ff

## D

Decius (röm. Kaiser) .....	34, 139
Donegani, Carlo (Ing.) .....	176, 209, 242
Drusus (röm. Kaiser) .....	13, 25, 147, 172, 230

## E

Etzel, Carl von .....	159
-----------------------	-----

## F

Faber, Felix .....	29, 34, 151
Favre, Louis (Bauunternehmer) .....	290ff, 352
Ferdinand I. (König) .....	29
Findelkind, Heinrich .....	18
Fischer, Beat von (Postunternehmer) .....	284, 319, 347
Flavius Stilicho (Feldherr) .....	240, 258, 262
Franz Joseph I. (Kaiser) .....	63, 101, 134
Friedrich I. (Kaiser) .....	82, 150f, 267, 368, 399
Friedrich II. (Kaiser) .....	80, 82, 88, 281, 415, 444

## G

Galba, Servius (Feldherr) .....	358, 363
Ghega, Karl Ritter von .....	62ff, 174, 176
Goethe, Johann Wolfgang von (Reisender) .....	11, 152, 243, 284, 372
Gollwitzer, Karl (Ing.) .....	178, 211f

# Stichwortverzeichnis

## H

Hannibal (ant. Feldheer) ..... 380, 385, 387, 391, 398, 403, 442  
Heinrich II. (Kaiser) ..... 251, 267, 299  
Heinrich IV. (Kaiser) ..... 60, 82, 156, 368, 390  
Hitler, Adolf (Politiker) ..... 28, 35, 39, 110, 153, 181, 375, 426  
Holsboer, Willem Jan (Industrieller) ..... 225, 233

## J

Josef II. (Kaiser) ..... 18  
Jupiter (Paßgottheit) ..... 165, 358, 365ff, 370, 381, 433, 451

## K

Karl der Große (Kaiser) ..... 60f, 80, 188, 217, 235, 267, 365, 367f, 388, 399  
Karl I. (Kaiser) ..... 177, 209  
Karl IV. (Kaiser) ..... 18, 44, 82, 141, 236  
Karl Ludwig II. von Saluzzo (Markgraf) ..... 369, 402  
Karl V. (Kaiser) ..... 38  
Karl VI. (Kaiser) ..... 61, 73  
Konstantin (röm. Kaiser) ..... 364f, 387  
Kunter, Heinrich (Baumeister) ..... 150, 156f, 165f

## L

LaNicca, Richard ..... 202, 233, 245, 253, 269, 320f  
Ludwig der Fromme (Kaiser) ..... 235, 370, 388

## M

Maria Theresia (Kaiserin) ..... 152, 174f  
Maxentius (röm. Kaiser) ..... 148, 365  
Maximilian I. (Kaiser) ..... 38, 42, 55, 152, 173, 213, 218, 284  
Maximilian II. (Kaiser) ..... 60  
Mussolini, Benitto (Politiker) ..... 136, 140, 147, 153, 174, 181, 186, 212, 301, 375, 389, 399, 401, 404, 428

## N

Napoleon Bonaparte (Kaiser) ..... 40, 49, 122, 152, 191, 216, 268, 317, 343, 347, 349f, 369f, 376, 389, 397, 400f, 403, 421, 453

## O

Otto I. (Kaiser) ..... 29, 150, 235, 241, 251, 258, 266f

## Ö

Ötzi (Reisender) ..... 170, 439

## P

Pierl, Raimund (Ing.) ..... 104  
Pippin (König) ..... 235, 266, 368, 388  
Planta, Armon (Historiker) ..... 40, 220, 230, 261, 360  
Pocobelli, Giulio (Ing.) ..... 253, 299  
Priuli, Alvise (Baumeister) ..... 198

## R

Riehl, Josef ..... 32, 34  
Rohan, Heinrich von (Heerführer) ..... 205, 207

## S

Schönerer, Matthias ..... 62  
Septimus Severus (röm. Kaiser) ..... 82, 90, 149, 157, 235, 345, 366  
Sigismund (Herzog) ..... 41, 151, 166  
Sigismund (Kaiser) ..... 223f, 251, 268  
Sommeiler, Germain (Ing.) ..... 392f  
Strabo (antiker Historiker) ..... 145, 147, 230, 365, 380f

## T

Teuscher, Wilhelm (Ing.) ..... 332, 334, 338  
Theodosius (röm. Kaiser) ..... 78, 366, 381  
Thurner, Helmut (Ing.) ..... 32, 212  
Tiberius (röm. Kaiser) ..... 13, 116, 147, 172, 230

## V

Valens (röm. Kaiser) ..... 116f, 130  
Valentinian (röm. Kaiser) ..... 116f  
Venantius Fortunatus (Reisender) ..... 82, 149

## W

Wallack, Franz (Ing.) ..... 104ff, 332