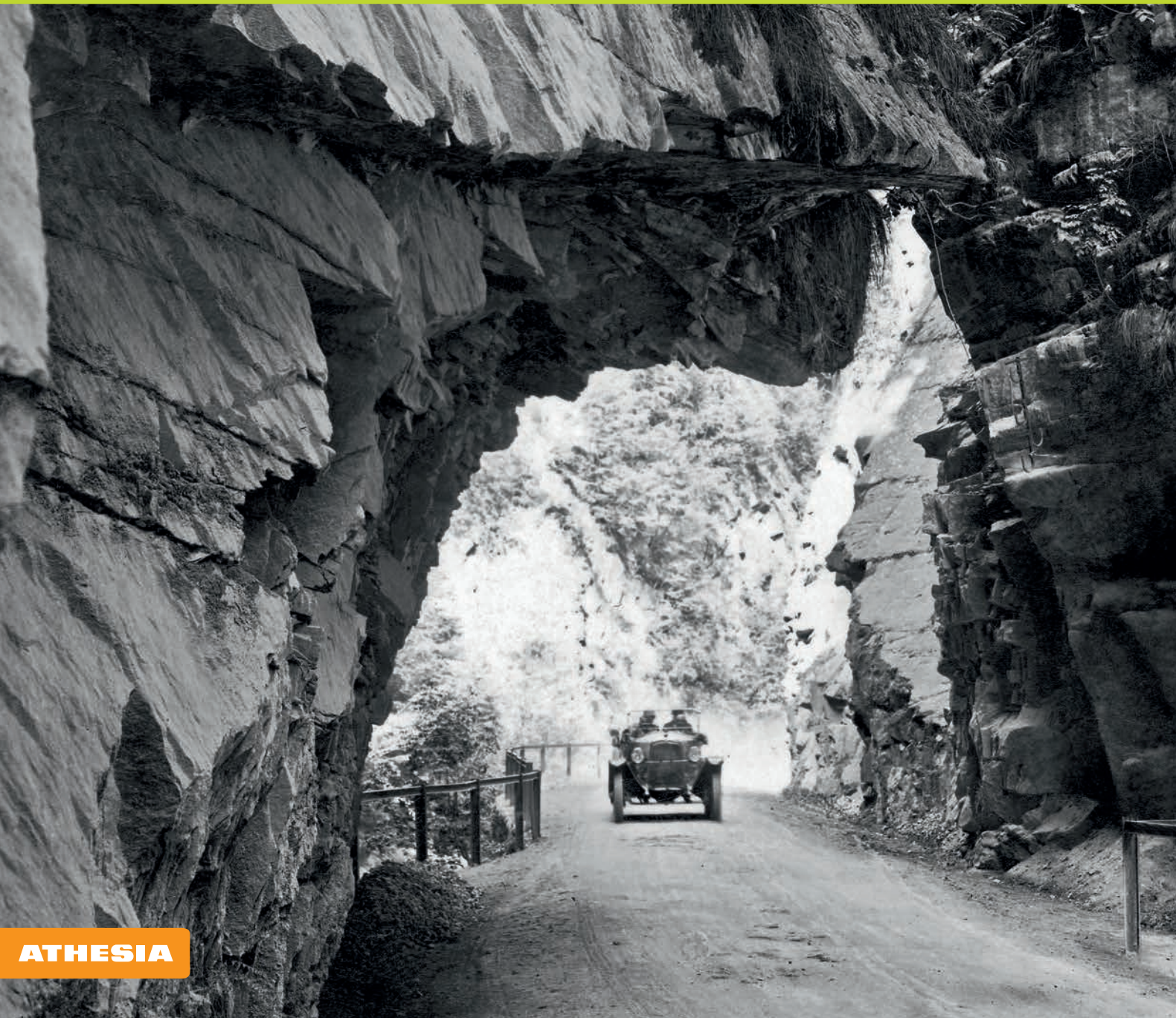


Kathrin Eisath

Die Eggentaler Straße

Eine straßenbauliche Pionierleistung





Die Drucklegung dieses Buches wurde ermöglicht durch die Südtiroler Landesregierung / Abteilung Deutsche Kultur die Gemeinden Karneid, Deutschnofen, Welschnofen und den Tourismusverein Eggental.

BIBLIOGRAFISCHE INFORMATION DER DEUTSCHEN NATIONALBIBLIOTHEK
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet abrufbar:
<http://dnb.d-nb.de>

Dezember 2017
Alle Rechte vorbehalten
© by Athesia AG, Bozen
Umschlagfoto: Dorfmuseum Welschnofen
Karte auf Seite 168/169: Athesia-Tappeiner Verlag
Design & Layout: Athesia-Tappeiner Verlag
Druck: Athesia Druck, Bozen
ISBN 978-88-6839-286-4
www.athesia-tappeiner.com
buchverlag@athesia.it

Kathrin Eisath

Die Eggentaler Straße

Eine straßenbauliche Pionierleistung



Inhalt

- 7** Vorwort
- 13** Rund um das Eggental
- 47** Situation vor dem Bau der Eggentaler Straße – Verbindungen ins Tal
- 57** Der Bau der Eggentaler Straße
- 81** Die Konkurrenzstraßen
- 87** Erweiterung
- 123** Zerstörung der Straße durch Unwetter und andere Unglücksfälle
- 137** Entwicklungen und Ausbau bis 1990
- 141** Der Ausbau der Eggentaler Straße seit den 1990er Jahren
- 157** Die Bunker im Eggental
- 163** Schlussbetrachtung
- 170** Anhang



Die „norette Bruck“ wurde öfters bei Unwettern durch die aufkommenden Wassermassen „verrückt“, weshalb sie mit Ketten verankert und im Volksmund als „noret“ bezeichnet wurde.

Die Straßen Südtirols und ihre Geschichte sind so alt wie die Geschichte der Einwohner selbst. Seit dem Zeitpunkt, als sich Menschen auf der Suche nach Nahrung auf Wanderschaft begeben haben, gibt es Wege und Pfade. Straßen führen Menschen zusammen, sie ermöglichen Waren- und Handelsverkehr, Meinungs- und Kulturaustausch und bieten Raum für Fortschritt und Entwicklung.

Das vorliegende Buch befasst sich mit der Geschichte der Eggentaler Straße, einer wichtigen Verbindung vom Bozner Becken in den Dolomitenraum. Die Entwicklung dieser von den topografischen Verhältnissen und der Geologie stark geprägten Verkehrsader befindet sich seit ihrer Eröffnung im Jahr 1860 in einem ständigen Fluss. Sie wurde und wird ständig verbessert, ausgebaut und für den Verkehr sicherer gemacht, um den Umweltverhältnissen und den wachsenden Anforderungen an den Straßenverkehr gerecht zu werden.

Diese Arbeit, die auf meiner im Jahr 2016 am Institut für Zeitgeschichte der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck eingereichten Masterarbeit basiert, konzentriert sich in erster Linie auf die baulichen Tätigkeiten der Eggentaler Straße im 19. Jahrhundert, behandelt darüber hinaus aber auch neuere Bauprojekte, die seit dem Jahr 1998 geplant und umgesetzt werden.

Bei der Bearbeitung des Themas ergaben sich einige interessante Nebenaspekte, die fallweise aufgegriffen wurden.

Die Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Eggentaler Straße beruht vor allem auf den Texten von Georg Zwanowetz, Rosa Maria Stocker-Bassi, Eduard Pichler und Ignaz Kircher sowie auf Recherchen in historischen Zeitungsartikeln. Aber auch Dokumente aus einschlägigen Archiven wurden ausgewertet: das historische Alpenarchiv der Alpenvereine, das Tiroler Landesarchiv, das Staatsarchiv Bozen, das Südtiroler Landesarchiv, ebenso die reichen Bestände des Tiroler Landesmuseums Ferdinandeum.

In den Quellen, die aus der Zeit vor der Jahrhundertwende stammen, wurden Ortschaften wie Eggental, Welschnofen und Birchabruck teilweise anders geschrieben, als in der heutigen Zeit üblich, daher ist oft *Eggenthal*, *Wälschnofen*, oder *Pirchebruck* zu lesen. Für Ausdrücke im Dialekt wurde versucht, eine adäquate Übersetzung zu finden bzw. diese näher zu erklären.



Ich freue mich sehr, dass dieses Buch die Geschichte der Eggentaler Straße dokumentiert und damit auch ein Stück Entwicklungsgeschichte des Eggentales aufzeigt.

Der Bau war für die damalige Zeit eine technische Meisterleistung. Diese wichtige Anbindung brachte das ganze Tal wirtschaftlich und touristisch voran. Vor dem Bau dieser Straße war das gesamte Gebiet ja nur schwer erreichbar: vom Eisacktal über Blumau nach Steinegg und Gummer, von Bozen und dem Etschtal durch das Brantental. Durch das Brantental wurde früher vor allem Holz transportiert.

Mit der Eröffnung der Eggentaler Straße begann eine neue Zeit, die seit Jahrhunderten geltende Lebensgewohnheiten langsam, aber grundlegend veränderte. Es ist zu begrüßen, wenn all dies in diesem Buch aufgearbeitet wird. Im Buch wird auch sehr viel historisches Bildmaterial von der Eggentaler Schlucht gezeigt. Technik- und Baugeschichte werden hier hautnah erlebbar. Man bekommt einen Einblick in die Straßenbaukunst der damaligen Zeit, aber auch von der wildromantischen, Respekt einflößenden Eggentaler Schlucht. Neben der Straße ragten die Felswände in die Höhe und berührten sich fast stellenweise. Neben der Straßenführung drängte sich der wilde Eggentaler Bach, welcher für die Straße eine Gefahr darstellte.

Im Laufe der vergangenen Jahre musste die Straßenverwaltung immer wieder komplexe Hangsicherungsarbeiten machen, um die Gefahren für den ständig zunehmenden Verkehr auf ein Minimum zu reduzieren.

Mittlerweile haben Tunnels den ersten Teil der alten Straße (vier Kilometer) ersetzt. Damit konnte das Risiko von Steinschlagereignissen ausgegrenzt werden. Heute verfügt das Eggental über eine moderne, zeitgemäße Straßenverbindung, die der Bevölkerung mehr Sicherheit und Mobilität garantiert. Auch im Tal selber haben sich in den vergangenen Jahren die Erschließung und der Ausbau der Straßeninfrastruktur sehr positiv entwickelt.

Christian Gallmetzer

Bürgermeister der Gemeinde Deutschnofen



Ich freue mich ganz besonders über das Buchprojekt „Die Eggentaler Straße – eine straßenbauliche Pionierleistung“ und danke der Autorin für ihre in mühevoller Kleinstarbeit zusammengetragenen historischen Informationen und für die aufschlussreiche Bilddokumentation.

Diese Chronik zeigt auf, welche mutigen Entscheidungen und Pionierarbeiten unsere Vorfahren getroffen und gemeistert haben und wie sie mit zähem Fleiß und besonderem Gemeinsinn unsere Dörfer in bewegten Zeiten durch den Bau der Eggentaler Straße erschlossen und ihre Existenz gefestigt haben.

Es ist gut, dass man sich in der modernen Zeit auch mit der Vergangenheit beschäftigt, um daraus Erkenntnisse zu gewinnen und so für die Zukunft den Weit- und Ausblick sowie den Mut zu Visionen zu haben.

Ich danke der Autorin Kathrin Eisath für die Herausgabe dieses wertvollen Buches und wünsche, es möge den Lesern ein kurzweiliges Lesevergnügen und eine große Freude bescheren.

Martina Lantschner

Bürgermeisterin der Gemeinde Karneid

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'M. Lantschner'.





Liebe Leserinnen und Leser,
es ist besonders erfreulich, dass eine aus dem Tal stammende Autorin die Geschichte über den Bau der Eggentaler Straße in so detaillierter und aktueller Form aufgearbeitet hat und in diesem Buch dokumentiert.

Die Errichtung dieser Straße hat die Geschichte der Gemeinden des Tales – Deutschnofen, Welschnofen und Karneid – wesentlich geprägt, und der vollendete Bau beeinflusste deren wirtschaftliche Entwicklung in ausschlaggebender Weise.

Für Welschnofen bedeutete die Inbetriebnahme der Straße, auf einmal mit dem Rest der Welt verbunden zu sein und die nachfolgende langsame, aber grundlegende Veränderung althergebrachter Lebensgewohnheiten und Lebensformen. Sie brachte auch die Abtrennung von Karneid mit sich, und Welschnofen wurde zehn Jahre nach der Einweihung der Eggentaler Straße eine eigenständige Gemeinde, ab 1870. Zusätzlich trug der Weiterbau der Straße über den Karerpass ins Fassatal wesentlich zum Aufschwung des Fremdenverkehrs und zur touristischen Entwicklung unserer Gemeinde bei.

Dieses Buch von Kathrin Eisath ist vor allem aber unter dem Aspekt der zunehmenden Modernisierung und des zeitgemäßen Ausbaus der Straße, im Besonderen des ersten, sehr spektakulären Teiles zu sehen. Es vermittelt der Nachwelt und vor allem der Jugend des Tales die Eindrücke von früher und die entsprechende Geschichte.

Ihnen allen eine spannende Lektüre.

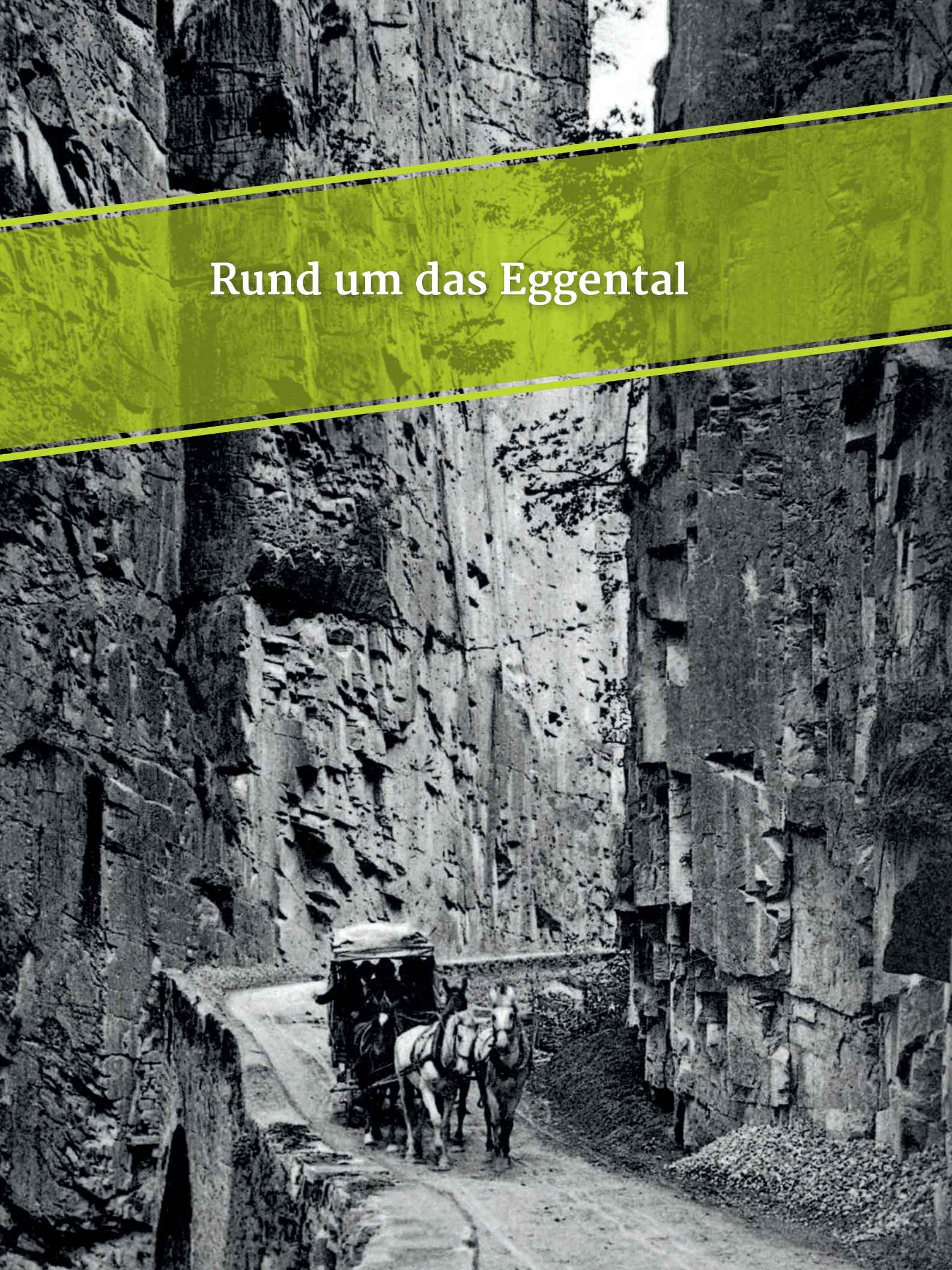
Herzlichen Dank der Autorin und alles Gute für die Zukunft.

Markus Dejori

Bürgermeister der Gemeinde Welschnofen

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Markus Dejori'. The signature is fluid and cursive, written on a white background.

Rund um das Eggental



Einleitung

Die ursprüngliche Zielsetzung dieser Arbeit, aus der das nun vorliegende Buch gewachsen ist, nämlich die Baupläne der ersten Eggentaler Straße aufzuspüren und ihren ehemaligen Verlauf darzustellen, erwies sich als ein erfolgloses Unterfangen. Trotz intensiver Suche ließen sich diese bisher weder in Tiroler noch in Südtiroler Archiven auffinden.

Vor der Darstellung der Geschichte der Eggentaler Straße ist ein kurzer Einblick in die Geologie des Eggentales und die Besiedelung der Talschaft nötig. Auch werden die ursprünglichen Wege aus und in das Tal, die sogenannten „Boaz“-Wege beschrieben.

Holz ist ein zentrales Thema: Die Holzwirtschaft ist bis heute ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für das Eggental, und die Bestrebung nach einfacheren Transportmöglichkeiten gilt als einer der Hauptgründe für den Bau der Eggentaler Straße. Das Karersee- und das Latemargebiet weisen sehr große Waldungen auf, aus denen das Holz bis zum Bau einer Straße nur sehr umständlich und kostspielig nach Bozen und weiter in den Süden transportiert werden musste.

Der Fremdenverkehr setzte im 19. Jahrhundert im Eggental erst allmählich ein und wurde besonders durch den Bau der Dolomitenstraße gefördert. Seine Entwicklung wirkte sich erst spät, aber umso nachhaltiger auf die Wirtschaft des Tales aus.

Zum besseren Verständnis dient auch ein kurzer Einblick in das Straßenwesen Tirols zu jener Zeit; auch werden die Nebenlinien der Eggentaler Straße betrachtet.

Der Bau der Eggentaler Straße wurde durch den Landesausschuss Tirol im November des Jahres 1859 beschlossen und von dem renommierten Ingenieur Franz Schweighofer geplant und gebaut. Schweighofer war Bau- und Bezirksingenieur 1. Klasse und amtierte seit dem Jahre

1850 im Kreis an der Etsch im österreichischen Kronland Tirol.

Der Bau der Eggentaler Straße war die Grundlage für die weitere Erschließung des Gebietes: So wären die Welschnofner Straße, die Dolomitenstraße und die Deutschnofner Straße ohne deren Bau nicht realisiert worden. Die Idee einer Straße durch das Eggental bestand seit geraumer Zeit, nach dem Beschluss zu ihrer Umsetzung wurde sie erstaunlich zügig errichtet. Die Bauzeit betrug nur acht Monate – eine straßenbauliche Pionierleistung. Ihre für Dezember 1860 vorgesehene Einweihung wurde wegen schlechten Wetters auf Jänner 1861 verschoben. Die Straße erfreute sich schon bald wachsender Beliebtheit, nicht nur bei den Einwohnern des Eggentales, sondern auch beim boomenden Fremdenverkehr. Ihre Sicherung war aufgrund der ungünstigen Gelände- und Witterungsverhältnisse eine ständige Herausforderung; Erdbeben, Steinschlag und Unwetter verlegten immer wieder den Straßenverlauf. Größere Unwetter wie jene aus den Jahren 1867, 1882, 1939, 1948 und 1966 werden daher eingehend behandelt.

Interessant sind auch die Bunkeranlagen, die im Eggental errichtet wurden, diese wurden circa um 1940 gebaut und werden in dieser Arbeit berücksichtigt.

Dank der Unterlagen des Straßen- und Tiefbauamtes können auch die neue, kurz vor der Jahrtausendwende realisierte Straßenführung und die Tunnelprojekte in dieser Arbeit vorgestellt werden. Auf allzu detaillierte technische Angaben zu den einzelnen Bauvorhaben wurde bewusst verzichtet, da dies die Grenzen dieser Arbeit sprengen würde.

Lage des Eggentales und kurzer geologischer Überblick

Das Eggental befindet sich in Südtirol (Italien) in den westlichen Dolomiten. In der Nähe der Südtiroler Hauptstadt Bozen zweigt das Eggental vom Eisacktal in südöstlicher Richtung ab. Folgt man der Straße durch das Eggental für circa 14 Kilometer, erreicht man die Ortschaft Birchabruck. Dort vereinen sich der von Deutschnofen kommende Zanggenbach mit dem Welschnofner Bach zum Eggentaler Bach. Der Eggentaler Bach entwässert das Eggental und speist in Kardaun den Eisack.

In Birchabruck teilt sich das Tal und führt links in das Rosengartengebiet der Gemeinde Welschnofen (Seehöhe 1182 m). Der Karerpass (Seehöhe 1745 m) bildet im Norden die Grenze zum Fassatal mit den angrenzenden Gemeinden Vigo und Moena.

Die rechte Gabelung führt in das Gemeindegebiet von Deutschnofen (Seehöhe 1357 m), zunächst zur Ortschaft Stenk, die ein Weiler der Fraktion St. Nikolaus/Eggen ist. Hier gabelt sich das Tal erneut in zwei Teilstücke. Das linke führt in das Dorf Eggen (Seehöhe 1130 m) und den Weiler Obereggen (Seehöhe 1550 m), das rechte nach Deutschnofen bzw. nach Rauth und zum Lavazèjoch. Kurz vor der Ortschaft Rauth zweigt die Straße nach Deutschnofen ab, von wo aus man nach Petersberg und zum Kloster Maria Weißenstein gelangt.

Dieses Gebiet ist in zwei Gemeinden unterteilt: die Gemeinde Welschnofen und Deutschnofen, die Grenze zwischen den Gemeindegebieten bildet der Welschnofner Bach.

Das Zanggenmassiv erhebt sich im Süden, hier bildet sich ein kleiner Gebirgspass heraus, das Reiterjoch, der auch die Grenze zwischen dem Eggen- und dem Fleimstal bildet. Entlang der

Gipfel des Rosengartens und des Latemars verläuft die Grenze zwischen Südtirol und dem Trentino.

Das Eggental bildet eine enge Schlucht, in dem sich der Eggentaler Bach canyonartig in das Vulkangestein des Perms – diese Zeit dauerte von 298,9 bis 252,2 Millionen Jahren v. Chr. – eingeschnitten hat. Die Vulkangesteine gehören zum „Etschtaler-Vulkanit-Komplex“, früher als Bozner Quarzporphyr bezeichnet, und decken das gesamte Eggental mit einer Mächtigkeit von über 1000 Meter.¹

Eggental-Panorama



¹ Autonome Provinz Bozen, Geologischer Exkursionsführer, S. 23–54.



Das Rosengartenmassiv mit der Siedlung Karersee

Beim „Etschtaler-Vulkanit-Komplex“ im Eggental (Bozner Quarzporphyr) handelt es sich im Allgemeinen um ein kompaktes Gestein, das durch eine ausgeprägte Klüftung oberflächlich aufgelockert und in Blöcke zerlegt ist. Regen, Frost und Trockenheit führen zu Rutschungen, Muren, Felsstürzen und Stein-schlägen. Diesen Umwelteinflüssen ist die Eggentaler Straße seit ihrem Bau ausgesetzt, die immer wieder Sperrungen der Straße aus Sicherheitsgründen erforderten. Aufgrund dieser geologischen Gegebenheiten war man seitens der Gemeinden und des Landes stets bestrebt, Hindernisse zu beseitigen, um den Verkehr aufrechtzuerhalten.

Als die Landesverwaltung in den 1970er Jahren für das Amt für Geologie und Baustoffprüfung einen Standort suchte, ergab es sich beinahe von selbst, diesen am Eingang des Eggentales anzulegen. Von dort aus können die Geologen den Zustand des Geländes optimal beobachten und die Straße bei einem Felssturz oder Stein-schlag sperren lassen.²

So problematisch die Geologie für den Zugang zum Eggental und für die Stabilität der Straße ist, so bilden die Dolomiten einen wesentlichen Gunstfaktor. Das Eggental ist das „Eingangstor in das Zauberreich der Dolomiten“, die am 26. Juli 2009 vom Welterbekomitee der UNESCO (*United*

² Mündliche Mitteilung von Corrado Morelli, 2015.



Postkarte von Birchabruck mit Blick auf den Rosengarten

Nations Educational, Scientific and Cultural Organization = Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur) in die Liste des Welterbes der Menschheit aufgenommen wurden. Aufgrund ihrer landschaftlichen Schönheit sowie der geomorphologischen Bedeutung wurden sie als weltweit einzigartig bewertet.³ Die Verleihung dieser Auszeichnung erfolgt aufgrund strenger Kriterien, die vom Komitee der UNESCO-Organisation gründlich überprüft werden. Die Bewahrung dieses Erbes liegt dann nicht mehr nur im Interesse des jeweiligen Landes, sondern der gesamten Völkergemeinschaft; seine Beeinträchtigung würde einen Verlust für die gesamte Menschheit bedeuten. Eine repräsentative Gruppe von neun verschiedenen Gebirgsgruppen der Dolomiten wurde als „serielles Welterbegut“ in der Welterbeliste der

UNESCO erfasst. Der Begriff „seriell“ wurde deshalb verwendet, weil diese Berggruppen landschaftlich, geologisch und geomorphologisch eine Einheit bilden, aber räumlich voneinander getrennt sind. Das Gebiet umfasst rund 142.000 Hektar.⁴ Fünf der neun Gebirgsgruppen befinden sich in Südtirol. Dazu zählen die Naturparks Drei Zinnen, Fanes-Sennes-Prags, Puez-Geisler und Schlern-Rosengarten mit dem Latemar sowie die Bletterbachschlucht.⁵

Die Straße ins Eggental führt direkt zu zwei Teilen dieses Welterbes, nämlich zum Rosengarten mit dem Latemar sowie zur Bletterbachschlucht.⁶

Besiedelung

Die ersten Spuren einer Besiedelung des Eggentales reichen weit in vorchristliche Zeit zurück. Es sind dies hauptsächlich saisonal aufgesuchte Jägerrastplätze, die an wichtigen Übergängen vorwiegend im Hochgebirge anzutreffen sind: 1977 führten die Universität Ferrara und das Stadtmuseum Bozen am Jochgrimm, einer Senke zwischen den beiden Erhebungen des Schwarz- und des Weißhorns, Grabungen durch. Hier förderten die Fachleute kleine Steingeräte und deren Bruchstücke zutage. Die Funde, wie beispielsweise Stichel, Spitzen, Kratzer, Zinken, Klingen und geometrische Formen datieren in die Zeit 6000 bzw. 5500 v. Chr. Es wird angenommen, dass sich dort ein Rastplatz von Jägern befand.

- 3 Ingrid Runggaldier, Die Dolomiten – Unesco Weltkulturerbe, Teil 2, Die alpinistische und touristische Erschließung der Dolomiten – mit besonderem Blick auf Gröden und Umgebung, in: Südtirol in Wort und Bild, Bozen 55 (2011), 1–6.
- 4 <http://www.provinz.bz.it/natur-raum/themen/unesco-allgemeines.asp>, eingesehen am 23.04.2015.
- 5 Gerhard Eisath, Geologie der Umgebung von Obereggen und dem südwestlichen Latemar (Westliche Dolomiten, Südtirol, Italien), naturwissenschaftliche Diplomarbeit, Innsbruck, 2013, S. 6.
- 6 Ingrid Runggaldier, Die Dolomiten – Unesco Weltkulturerbe, Teil 1, Die Entdeckung der Dolomiten, in: Südtirol in Wort und Bild, Bozen 54 (2010), S. 1–7.



Wichtige archäologische Funde aus dem Eggental: der Weihstein von Gummer und eine Lanzenspitze aus der Bronzezeit

Am Karerpass wurden 1980 einige Silexabschläge gefunden, die der Mittelsteinzeit (ca. 8000–5500 v. Chr.) zugeordnet werden können. Weitere Objekte fand man im Jahr 1982 etwa 100 Meter unter dem Hirzelsteig zwischen der Paolina- und der Kölner Hütte: eine dolchartige Waffe aus Feuerstein (Serpentin) sowie ein Flachbeil aus Kupfer, das heute im Archäologiemuseum in Bozen ausgestellt ist.

Spuren einer dauerhaften Siedlung in tieferen Lagen sind rund um Deutschnofen vereinzelt zu finden. Hier ist besonders das Burgstallegg hinter dem Burgstallerhof und auf der Enzbirch beim Schadnerhof zu nennen. Die Herkunft

dieser Menschen ist noch wenig erforscht. Rosa Maria Stocker-Bassi schreibt:

„Über die Herkunft dieser Menschen weiß man recht wenig; man sagt, es seien Angehörige keltischer, etruskischer und illyrischer Volksstämme gewesen, die anfangs in den Alpentälern hausten. Die Römer nannten diese Leute im Gebirge ganz allgemein Räter.“⁷

Diese Räter erzeugten Harz, Pech, Kienholz, Wachs sowie Honig und Käse, wie ein römischer Schriftsteller berichtet. Sie lebten dort, wo die Natur schwer zugänglich war und wo man sich gut verteidigen konnte.

Ihre Unterkünfte legten sie am Rande des Weidelandes ringförmig an, eng aneinandergelagert. Ringsum errichteten sie einen Wall, der zum Schutz dienen sollte. Diese Steinwälle gaben den Siedlungsstätten auch ihren Namen: Wallburgen, die, wie bereits erwähnt, bei Enzbirch und am Burgstallegg lagen. Dort wurden bei Grabungen Scherben von altertümlichen Tongefäßen, Knochen und Branderde gefunden. 1972 entdeckte man auf dem Burgstallegg die Hälfte einer Handmühle, wie sie im letzten Jahrhundert vor Christi Geburt verwendet wurde.

Georg Innerebner beschreibt in „Die Wallburgen Südtirols“ verschiedene Wallburgen im Eisacktal, im Bozner Becken und Unterland, darunter auch das Burgstallegg ober Birchabruck, unter Angabe der genauen geografischen Lage, mit geologisch-botanischen Hinweisen der Siedlungsreste:

„Nach Innerebner sind vorgeschichtliche Baureste einwandfrei erkennbar; an der N- und S-Seite (Sattelaufgang) noch starke Steinrümmerfelder des einstigen, die eigentliche Kuppenfläche umgebenden

⁷ Rosa Maria Stocker-Bassi, Aus der Geschichte des ehemaligen Gerichtes Deutschnofen, S. 13.





„Schindlklieder“ bei der Arbeit



Traditionelle Bretterfuhrer beim Edl-Kreuz
in Birchabruck

„Moderne“ Holzfuhrer ab circa 1950

gewährten die Bozner Wirte und Handelsleute den Deutschnofner Bauern regelmäßig Kredit.“³⁷

Das verkaufte Holz wurde in drei Kategorien eingeteilt: das „Reifholz“, das heute Merkantilholz genannt wird³⁸, das „Weingarholz“, das für den Perglbau in Überetsch und im Raum Bozen diente, und schließlich das „Brennholz“, das meist durch das Eggental getriftet wurde³⁹. Der Holzhandel ist bis heute wichtiger Bestandteil der Eggentaler Wirtschaft, mehrere große Holzverarbeitungsunternehmen sind im Tal angesiedelt. Der Fortschritt und die Entwicklung des Straßenbaus im Eggental sind in erster Linie auf die Holzwirtschaft und den damit verbundenen Holzhandel zurückzuführen.

Der Fremdenverkehr

Der Tourismus, im 19. Jahrhundert überwiegend als „Fremdenverkehr“ bezeichnet, erlebte in der Zeit zwischen 1858 und 1914 einen enormen Aufschwung, der auch das Straßenwesen und dessen Entwicklung stark beeinflusste.

Die Anfänge des Tourismus in Tirol setzten bereits im 16. Jahrhundert ein, als die Sommerfrische und das Bäderwesen zunehmende Verbreitung fanden. Zudem bildete der Transitverkehr im Alpenraum eine seit der Antike zentrale Grundlage. Wirtshäuser und kleinere Gasthöfe waren entlang der Haupt- und Nebenstraßen entstanden und bildeten das Rückgrat der gastgewerblichen Infrastruktur; Gastwirte waren als soziale Gruppe ebenso angesehen wie als wirtschaftliche Akteure, wiewohl sie noch nicht verbandlich organisiert waren.⁴⁰

37 Stocker-Bassi, Aus der Geschichte des ehemaligen Gerichtes Deutschnofen, S. 121.

38 Unter Reifholz verstand man alles Holz, das an Holzkaufleute zum weiteren Verkauf abgegeben wurde. Seinen Namen erhielt es vom Reifplatz in Leifers, der späteren Holzlagerstätte der Gemeinde.

39 Stocker-Bassi, Aus der Geschichte des ehemaligen Gerichtes Deutschnofen, S. 121/122.

40 Adolf Lässer, 100 Jahre Fremdenverkehr in Tirol. Die Geschichte einer Organisation (Tiroler Wirtschaftsstudien 40), Innsbruck 1989, S. 85.

Trotz jahrhundertelanger Tradition entwickelte sich der Tourismus in seiner heutigen Form erst ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Wichtige Voraussetzungen waren neben der erleichterten Anreise mit moderneren Verkehrsmitteln auch ein neues Verständnis des Menschen für die Natur, erst recht eine gesteigerte Wertschätzung der Berge und des Alpinismus. Die Pflege des Fremdenverkehrs wurde auf örtlicher Ebene durch die bald nach 1850 gegründeten Kurvorstellungen von Meran, Bozen, Gries und Arco übernommen, ebenso wie die später folgenden Verschönerungsvereine von Bruneck und Innsbruck. Im Jahr 1869 wurden die ersten Sektionen des Deutschen Alpenvereins in Tirol begründet, die ab 1873 der „Deutsche und Österreichische Alpenverein“ ablöste.⁴¹ Neben ihrem eigentlichen Ziel, der Erschließung und Erforschung der Gebirgswelt, waren die Alpenvereine maßgebliche Förderer des Fremdenverkehrs. Unter den Tiroler Pionieren befanden sich Pfarrer Franz Senn, Prof. Karl Wilhelm von Dalla Torre, Prof. A. Hueber, Leopold Pfandler und Anton von Schumacher.

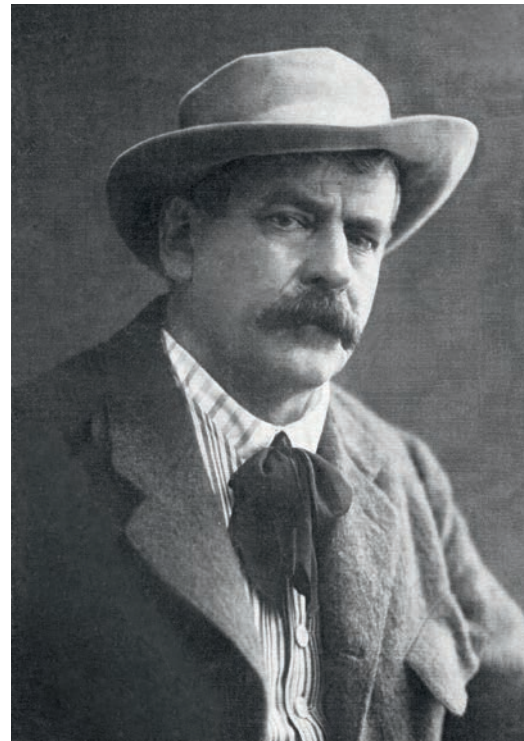
Der Zusammenschluss des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins verstärkte die Maßnahmen zur bergsteigerischen Erschließung der Ostalpen, so wurden zahlreiche Wege und Hütten gebaut, die auch heute noch viele Touristen und Bergsteiger ins Land locken. Nach einem 1880 veröffentlichten Bericht der Handelskammer brachte der Fremdenverkehr dem Kammerbezirk Bozen jährliche Einnahmen von über zwei Millionen Gulden ein.

Diese Zahlen sicherten dem Thema Fremdenverkehr zwar erhöhte Aufmerksamkeit, aber erst 1889 wurde in Brixen die Gründung eines Fremdenverkehrsvereins für Deutschsüd-

und Osttirol beschlossen.⁴² Dieser schloss sich bereits im August 1889 mit allen anderen Tiroler Fremdenverkehrs- und Kurvereinen zusammen und förderte auch den Straßen- und Wegebau im Land. Ein Hauptpromotor war Anton Kofler, Sekretär der Innsbrucker Kammer für Handel und Gewerbe, der am Ausbau des Fremdenverkehrs maßgeblich beteiligt war. Kofler trat auch vehement für den Ausbau des Tiroler Straßen- und Bahnnetzes ein, woran deutlich wird, wie wichtig ein funktionierendes Verkehrsnetz für die Entwicklung des Fremdenverkehrs war.⁴³

Der Fremdenverkehr im Eggenal entwickelte sich erst ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, als der Bau der Eggentaler Straße, der spätere

Der Tourismuspionier Theodor Christomannos



41 Anneliese Gidl, Alpenvereine. Die Städter entdecken die Alpen, Wien 2007, S. 87–107.

42 Zwanowetz, Das Straßenwesen Tirols, S. 47–49.

43 Institut für Neuzeit- und Zeitgeschichtsforschung, Österreichisches Biographisches Lexikon 1850–1915, http://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_K/Kofler_Anton_1855_1943.xml, Stand vom 08.01.2015.

Der Wintertourismus – mutige Pioniere entwickeln einen neuen Wirtschaftszweig

Der Wintertourismus hielt Mitte des 20. Jahrhunderts Einzug in das Eggental und veränderte es aus wirtschaftlicher Sicht nachhaltig. Der Bau zunächst kleiner, aber feiner Skigebiete wirkte sich positiv auf das Tal aus. Sowohl auf dem Karerpass als auch etwas später in Eggen, Deutschnofen, Petersberg und Obereggen entstanden nach und nach Liftanlagen, die technisch immer ausgefeilter wurden:

Bereits 1950/51 entstand am Karerpass der Paolina-Skilift, der Gäste bis unter die Masarspitze hinaufbrachte. In diesen Jahren kann man auch die Anfänge des Skigebiets sehen. 1952/53 folgte der Latemarlift, 1954/55 der Christomanoslift. 1967 wurde die Laurinbahn II gebaut, die die Nigerstraße mit der Kölner Hütte verband. Der Bau weiterer Skiliftanlagen wie der Laurinbahn I von Welschnofen bis zur Nigerstraße in den 1970er Jahren sorgte für nachhaltige Belebung in den Wintersaisons.⁵¹ Damit einhergehend stieg die Anzahl der Nächtigungen im Wintertourismus beträchtlich.⁵²

Die Erfolgsgeschichte des Skigebiets kam in den 1990er Jahren nur kurz zum Stillstand: Finanzieller Druck und fehlende Investitionen sorgten beinahe für die Schließung des Gebiets. Doch seit 2008 wird das Skigebiet revitalisiert, umstrukturiert und ausgebaut. Es gelang, das Skigebiet erfolgreich zu bewerben und zu einem florierenden Unternehmen auszubauen.

1961 öffnete auch in Deutschnofen eine Skiliftanlage, die von Gastwirten initiiert wurde. Petersberg erhielt 1967 eine Skiliftanlage. Zudem profitierte Eggen vom Bau einer Liftanlage, die 1962 eröffnet wurde. Der Lift beim



Auch Sessellifte entwickeln sich ...

Bewallerhof, zwischen Eggen und Obereggen, war bis ins Jahr 1970 in Betrieb.

Als in Obereggen die ersten Skiliftanlagen gebaut wurden, setzte auch hier ein Aufschwung ein, von dem viele bis heute profitieren. Im Sommer 1970 gründete man in Obereggen eine Liftgesellschaft. Die Erschließung des Latemargebiets für den Wintersport sollte der Beginn einer Erfolgsgeschichte werden. Bis dahin war Obereggen ein verschlafenes Bergdorf mit nur kleinen Betrieben. Im Winter 1972 konnte der erste Skilift „Eben“ seinen Betrieb aufnehmen. 1975 wurde das Gebiet durch vier weitere Liftanlagen mit dem Skigebiet Pampeago, das seit 1968 existierte, verbunden. Bereits 1977 verfügte das Skigebiet über sieben Liftanlagen, und am Beginn der 1980er Jahre erfolgten die ersten Tests mit Schneekanonen, die 1983 in Betrieb genommen wurden.

⁵¹ Radius, Carezza Ski: Zukunft mit Tradition, Geschichte, Erinnerungen, Visionen, 2010, S. 10 f.

⁵² Pfeifer, Deutschnofen 1850–1914, S. 52–70; Kircher, 100 Jahre Fremdenverkehr, S. 67 f.



Automobile auf der Dolomitenstraße

Das Skigebiet Obereggen kann heute auf 40 erfolgreiche Jahre zurückblicken.⁵³

Automobile im Eggental

Am 15. August 1910 brannte das Karerseehotel lichterloh und konnte nicht mehr gerettet werden: eine Katastrophe, der wir allerdings die erste dokumentierte Automobilfahrt auf der Eggentaler Straße verdanken.⁵⁴ Noch am selben Abend kam Bezirkshauptmann Haymerle zum Hotel, um sich über die Sachlage zu informieren und nutzte dafür ein Automobil.

Diese Nachricht ist deshalb so erstaunlich, da auf der gesamten Strecke der Eggentaler Straße eigentlich ein striktes Automobilfahrverbot bestand, das auch nach Fertigstellung der durchgängig befahrbaren Dolomitenstraße

im Jahr 1909 vom Karerpass bis nach Cortina d'Ampezzo nicht aufgehoben wurde.

Einschlägige Zeitungen sind voll von Klagen über diesen Umstand, da große Umwege in Kauf genommen werden mussten. Die Allgemeine Automobilzeitung etwa schreibt am 16. Oktober 1910:

„Von Bozen ins Karerseegebiet führt durch das Eggental ein alter Sandweg, den Automobile nicht benützen dürfen, weil er zu schmal und zu steil ist. Automobile müssen daher den weiten Umweg über Fleims und Fassa machen, um von Bozen zum Karersee zu gelangen [...]“

Dass dieses Fahrverbot aber nicht für alle galt, beweist eine Episode vom September 1910. Es wird berichtet, dass Erzherzog Ludwig Viktor von Österreich seinen Chauffeur anwies, durch das

⁵³ Christian Pfeifer, 40 Jahre Obereggen, 1970–2010: Vom Traum zum Top-Skigebiet, Frangart 2010, S. 22–29.

⁵⁴ Kircher, 100 Jahre Fremdenverkehr, S. 48.

Eggental zu fahren. Entgegen allen Warnungen, die Straße sei zu steil, zu eng und zu gefährlich, setzte er seine Fahrt fort und wurde dabei von Bauern, besonders in Welschnofen, aufgehalten. Erst nachdem die Bauern über den Insassen informiert wurden, gaben sie den Weg frei.⁵⁵

Im Juni 1911 wurde das Verbot durch den Gemeindevausschuss aufgehoben, sodass Automobile bis Welschnofen fahren durften, obwohl die Straße bis dahin immer noch nicht verbreitert worden war. Ausgenommen war die Strecke Welschnofen-Karererpass. Diese lag nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeindeverwaltung Welschnofen.⁵⁶ Seit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelten sich sogenannte Automobilclubs wie der Deutsche Automobil-Club (gegründet 1899), der Österreichische Touring-Club (gegründet 1896) und der Österreichische Automobil-Club (gegründet 1898). Vertreter dieser Clubs waren bereits bei der Eröffnung der Dolomitenstraße anwesend. Sie waren bemüht, die Straßen im Tiroler Gebiet mit motorisierten Fahrzeugen befahrbar zu machen.

Der Erfolg der Dolomitenstraße führte letztendlich auch zu einem Ausbau der Eggentaler Straße. Es dauerte aber noch bis 1916/17, bis auch Lastwagen das Eggental passieren konnten. Im Oktober 1916 kam es im Eggental zum ersten Automobilunfall mit einem Toten: Ein Offiziersauto überfuhr Johann Pichler, der mit seinem Ochsenfuhrwerk unterhalb des Adlerwirtshauses nach Hause unterwegs war.⁵⁷

Nach dem Ersten Weltkrieg bewarben die Automobilclubs die Dolomitenstraße und auch die Straße durch das Eggental in ihren Automobilzeitungen.⁵⁸ Und auch die Hotels entlang der

Strecke setzten immer mehr auf die Automobilisten als Gäste. Für diejenigen, die sich kein Automobil leisten konnten, wurden Postautomobilfahrten eingerichtet.

1921 ließ eine Verkehrsgesellschaft namens „Stat“ ein Luxusauto an Sonntagen zwischen

Die Dolomitenstraße bei Cortina d'Ampezzo

Buchenstein, damals noch Teil der Habsburgermonarchie, heißt heute Livinallongo del Col di Lana und liegt in der Provinz Belluno.



55 Schlesische Tagblatt, 22.09.1910, S. 2 f.

56 Eduard Pichler, Welschnofen, Von der alten Zeit, Herrschaft und Untertan, Bd. III, Bozen-Wien, Welschnofen 2003, S. 286.

57 Kircher, Welschnofen – Von der alten Zeit, Der Alltag, Bd. I, Welschnofen 1994, S. 52; Der Tiroler, 06.05.1916, S. 3.

58 Allgemeine Automobil-Zeitung, 15.08.1920, S. 10.

Meran, Bozen und dem Karerpass Fahrten unternahmen, wobei der Fahrtpreis für die ganze Tour Meran–Karerpass 40 Lire betrug.⁵⁹ Bis Ende des Sommers führte dies zu einem Verkehrsaufkommen von nicht weniger als 27.000 Automobilen auf der Eggentaler Straße.⁶⁰

Die Verbindung Eggen–Obereggen war bis 1932 nur mangelhaft ausgebaut, sodass Automobile nicht bzw. nur mit größter Mühe Deutschnofen erreichten. 1932 soll Doktor Müller aus Klausen als Erster es geschafft haben, mit seinem Fiat über den Schwandweg, den Weg von Eggen nach Obereggen, zu überwinden, indem er im Schrittempo mit einem Fuß außerhalb der Tür, jederzeit sprungbereit, den Weg nach Deutschnofen bewältigte.

1938 erstand der Ortnerbauer aus Obereggen, Anton Pichler, sein erstes Auto, das er wegen des beschwerlichen Weges im Winter beim Gasthof Wagger unterstellte.⁶¹

Automobile wurden im Laufe der Zeit immer beliebter und wurden nach und nach erschwinglicher. Tagesausflüge und Fahrten ins Eggental wurden ein beliebter Zeitvertreib.

Noch heute veranstaltet man jährlich verschiedene Oldtimerfahrten wie beispielsweise den „Eggentaler Herbst Classic“, eine Oldtimer-Ralley in Südtirol.

Die Situation der Verkehrswege in Tirol zwischen 1750 und 1850

Bereits in der Bronze- und Eisenzeit gelangten erste Reisende, meist Händler, aus weiter Ferne in den Alpenraum. Von Griechenland, dem

Vorderen Orient und aus Italien brachen sie in Richtung Alpenhauptkamm auf, um Handel zu betreiben.

Seit dem Fund des „Mannes aus dem Eis“ oder auch kurz „Ötzi“, der 1991 im Gletschereis des Similaun im Vinschgau gefunden wurde, erweiterten sich die Erkenntnisse über die Nutzung von Handelswegen. Der Fund bestätigt, dass es bereits vor über 5000 Jahren Wege und Saumpfade gab, die intensiv genutzt wurden. Die Vorzüge der großen Passübergänge (Reschenpass, Timmelsjoch, Brennerpass) waren damals hinlänglich bekannt, trotzdem erlebten sie ihre Blütezeit erst im Hochmittelalter.

Militärstrategische Überlegungen standen meist im Mittelpunkt größerer Wege- und Straßenbauprogramme. So auch in der Römerzeit:

Anlass für die Eingliederung des Königreiches Noricum und die Eroberung der späteren Provinz Raetia in das Römische Reich um 15 v. Chr. war unter anderem die strategische Lage dieser Gebiete. Die Römer benötigten vor allem ein gut ausgebautes Straßennetz, um die Truppenkontingente rasch an die Brennpunkte entlang der römischen Außengrenzen am Rhein und an der Donau verschieben zu können. Die bisher vorhandenen Wege wurden begradigt und in großem Stil ausgebaut. Als das Römische Reich zerfiel, verfielen auch viele Straßen.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts verbreitete sich von Frankreich ausgehend der Merkantilismus, die staatlich gelenkte Handelswirtschaft, in Europa. Seit dieser Zeit wurde auch dem Straßenbau wieder vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt.⁶²

In der zweiten Hälfte der Regierungszeit von Kaiserin Maria Theresia (1740–1780) bzw.

59 Allgemeine Automobil-Zeitung, 13.03.1921, S. 21.

60 Wiener Sporttagblatt, 26.09.1923, S. 8.

61 E.ma Eggental Magazine, Gemeinde Karneid, Gemeinde Welschnofen, Gemeinde Deutschnofen, 2010, S. 50–52.

62 Autonome Provinz Bozen–Südtirol, Abteilung 6 Vermögensverwaltung (Hrsg.), Itinera, Die Militärstraßen der Befestigungsanlagen in Südtirol, Lavis, 2000, S. 26–28.

Situation vor dem Bau der Eggentaler Straße – Verbindungen ins Tal



Bevor an den Bau einer Straße, ob über Land oder in Siedlungen, gedacht werden kann, sind vorab gewisse Überlegungen und Untersuchungen zu treffen. Auch die geologischen Gegebenheiten müssen in diese Planung mit einbezogen werden.

Bei Straßenbauprojekten bzw. bei der Planung einer Straße sind zunächst vorhandene Straßen und Wege ob ihres Verkehrsaufkommens zu untersuchen, dabei auch der Warenaustausch mit zu berücksichtigen.

Die Planung einer Straße erfordert vorab eine Schätzung der zukünftigen Verkehrs- und der Bevölkerungsentwicklung. Solche Prognosen fielen im 19. Jahrhundert schwer, da man noch mit Eisenbahn, Postkutsche und Kutschenwagen reiste.

Diese Untersuchungen gestalteten sich auch beim Bauprojekt der Eggentaler Straße mangels Daten problematisch.

„Die Entscheidung über die Baunotwendigkeit und Bauwürdigkeit einer Straße ist im Allgemeinen eine wirtschaftspolitische oder auch sozialpolitische Ermessensfrage. Jeder Straßenbau beeinflusst nicht nur die Wirtschaftsbeziehungen zwischen den durch ihn verbundenen Gebieten, sondern erschließt auch das durchzogene Gebiet und befruchtet das Wirtschaftsleben in ihm.“⁷³

Die „Boaz“-Wege und Protzenwege

Das enge Nadelöhr der Eggentaler Schlucht erschwerte lange Zeit die Zufahrt vom Eisack in das Eggental. Instabiles Gesteinsmaterial führte immer wieder zu Felsstürzen und Muren, weshalb die Schlucht lange als unpassierbar galt. Es mussten alternative Verbindungsmöglichkeiten aus dem Tal heraus gesucht und je nach der Art des Transportgutes gewählt werden. Für leichtes Transportgut wurde gerne die Route von Welschnofen über Gummer und Karneid begangen. Die Fracht wurde in sogenannten „Kraxen“ oder „Grompen“ (Körbe) meist auf dem Rücken transportiert. Dazu zählten Produkte wie Eier, Stoffe und andere bäuerliche Erzeugnisse. Auch Kleintiere wie Hühner, Lämmer oder Hasen wurden auf diese Art befördert. Große Lieferungen wie Holz wurden mithilfe von Ochsen gespannen in sog. „Tagfahren“ durchgeführt.

In diesem Zusammenhang taucht der Begriff „Boaz“-Weg auf. Darunter versteht man alte Verbindungsstraßen zwischen dem Eggental, Deutschnofen und der Talsohle des Eisacktales. Ignaz Kircher schildert die Bedeutung dieser Verbindungswege für die Bevölkerung:

„Über die ‚Boazwege‘, wie sie von alten Welschnofnern auch heute noch bezeichnet werden, vollzogen sich der gesamte Verkehr und die anfallenden Transporte von und in die Landeshauptstadt. Der wichtigste und am meisten begangene war der bereits genannte Weg über Birchabruck und Bremer, der auch fast ausschließlich von den Fassanern benützt wurde, die über den Karerpaß, Temblweg, Bewall und Eggen kamen. Alles Frachtgut nach Bozen, wie Holzkohle, Pigl (Holzteer), Lörget, Kienholz, Gerberlohe, Tierhäute, Schafwolle, Flachs u. a., wurden meistens in Pennen auf Ochsenfuhrwerken

73 Steffens, Bender, Bautechnik, Straßenbau, Grundlagen, S. 21.

Der Bau der Eggentaler Straße



Planungen und Vorarbeiten

Der Bau einer Straße durch das Eggental war ein lang gehegtes, aber erst spät verwirklichtes Vorhaben, um das Holz und die Erzeugnisse des Tales leichter in die Stadt zu befördern und zu vermarkten. Das Interesse daran wuchs besonders, als 1825 die Binnenzölle in den österreichischen Provinzen beseitigt wurden und das Holz aus Südtirol in Oberitalien besseren Absatz als bisher fand. Auch die Gemeinde Vigo verwies schon 1831/32 auf die Notwendigkeit und die Vorteile einer durchgehenden Straße von Vigo di Fassa bis Bozen und auf den bisherigen, unzulänglichen Zustand des Weges. Deshalb meldeten sich Vertreter der Gemeinde beim Kreisamt Bozen mit dem Vorschlag, eine gut befahrbare Straße von Vigo über den Karerpass nach Welschnofen, Gummer, Karneid bis nach Bozen zu errichten. Der damalige Landrichter Stainer lehnte diesen Vorschlag jedoch ab, wobei die Gründe unklar blieben, wie Pichler berichtet:

„Kaum ein Zehntel der Einwohner der Gemeinden Karneid und Deutschnofen hätte einen wirtschaftlichen Vorteil; die Straße, die für Last- und Reisewagen eine Minimalbreite aufweisen müsste, wäre viel zu teuer, die Instandhaltung ebenso; der Karerpass habe für diese zwei Gemeinden keine Bedeutung, eine Öffnung dieser ‚Pforte‘ würde nur gefährliches Gesindel (Bettler aus Fassa und Fleims) anziehen; die Auslagen könnten nicht gedeckt werden und schließlich hätten nur die Italiener (Fassaner und Fleimstaler) einen echten Vorteil.“⁸⁸

Es ist aus heutiger Sicht erstaunlich, dass der Landrichter Stainer die offensichtlichen Vorteile für den Transport und die Holzwirtschaft nicht berücksichtigte.

Um einen neuen Weg für die Holzbeförderung zu realisieren, schritt man im Jahre 1833 deshalb an die Gründung einer „Weg-Interessenschaft“ von Welschnofen–Eggental. 64 Mitglieder aus Welschnofen, Gummer, Eggen und Deutschnofen zählten zu dieser Gemeinschaft. Bereits im selben Jahr erteilte diese den Auftrag, ein Projekt für eine teilweise oder völlige Neutrassierung des Weges „zwischen Kardaun und Welschnofen und Eggental und den in den Kardaunerbach hineinragenden Bauerngütern“⁸⁹ zu realisieren.

Der Förster Mathias Pichler verwies im November 1833 in einer Vorerhebung auf den starken Verkehr von Welschnofen nach Kardaun:

- „Jährlich werden im Durchschnitt auf gegenwärtigem Wege an Holz, Kohle und anderen Forstprodukten Fuhren gemacht, und zwar von Welschnofen aus 413, von Eggen(tal) aus 504; würde der Weg bequemer gemacht, würden sich die Fuhren um die Hälfte steigern.
- Jährlich gehen Saumpferde oder Maultiere mit Gerberlohe Richtung Bozen, mit Getreide und Wein von Bozen nach Welschnofen, und zwar von Welschnofen 918 und von Eggen(tal) 1428.
- Von Fassa und Moena usw. dürften jährlich über Welschnofen den derzeitigen Weg nach Bozen 870 Saumtiere nehmen.
- Ebenso dürften jährlich bei 1610 Stück Vieh von Fassa, Welschnofen und Eggen(tal) nach Bozen getrieben werden.
- Der jährliche Personenverkehr betrage bei 1560 Personen aus Welschnofen, bei 3120 aus Eggen(tal) und bei 4000 aus Fassa und Fleims.
- Die Welschnofner Fuhrleute müssen beim Oberwieser in Gummer abladen und die Fracht den Gummerern, Steineggern oder Karneidern um einen festgesetzten Preis überlassen.

88 Pichler, Welschnofen, Von der alten Zeit, Herrschaft und Untertan, Bd. III, S. 214.

89 Ebd., S. 214.

Programm

zur feierlichen Eröffnung der

Neuen Gemeinde-Commerzialstraße

von Bozen nach Welschnofen und Eggenthal.

Die feierliche Eröffnung dieser neuen Fahrbahn, welche die Stadt Bozen mit Welschnofen und Eggenthal in kürzester Richtung verbindet, wohin bekanntlich bisher nur ein sehr steiler, mit großen Beschwerden zu übersteigender Saumweg führte, beginnt **am 1. Dezember d. J.** mit einer heiligen Messe in der Erpfuhrkirche zu Kardann um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr morgens, worauf die geistliche Einsegnung an der Einmündung der Straße zu Kardann erfolgt.

Hierauf bewegt sich der Festzug während dem Anstehen der Wägen mit Begleitung der Musik von Karneid und einer Abtheilung Schützen mit ihrer Fahne in folgender Ordnung in das Innere des Thales.

- 1) Zuerst eine vierpännige Post-Kutsche mit dem k. k. Herrn Bezirkshauptmann als Bezirksvorstand, nebst dem Herrn Prääsidenten der Handelskammer und dem Herrn Bürgermeister der Stadt Bozen.
- 2) Dieser folgt ein zweiter Wagen mit dem bankleitenden k. k. Bezirks-Ingenieur und dem Oberbau-Inspizienten.
- 3) Hierauf ein vierpänniger Stellwagen mit der Gemeinde-Vorsetzung und dem Straßenbau-Comitee, dem sich
- 4) die anderen beikommandirten Wägen von Gärten und Theilnehmern an diesem Feste anreihen werden.
- 5) Diesen schließen sich die Unter-Inspizienten mit den bei diesem Baue theilhaftigen Uebernehmern, Werkmeistern und Arbeitern an.
- 6) Am Tunnel ober dem Wasserfall, eine halbe Stunde hinter

Kardann, wird die Musik von Welschnofen mit einer Schützen-Abtheilung in ihrer Nationaltracht mit ihrer Fahne die Ankommenden erwarten, und nach kurzemhalte zum Behufe der Anschauung der dortigen wildschönen Natur durch die inneren Felsenklüften nach vorheriger Aufstellung einer Gedenktafel, und unter Abflingung der Volkshymne begleiten.

- 7) Im Welscher Birchabruck wird dann die Musik von Eggenthal mit einer weitem Schützenabtheilung von dorthier, ebenfalls in Nationaltracht, die Heranziehenden empfangen, und nach kurzem Verweilen zu allfälliger Gefeisungen gemeinschaftlich mit der Musik von Welschnofen dieselben bis dorthin begleiten.
 - 8) In Welschnofen angelangt, wird ein Mittagessen im Gasthause des Jos. Kaufmann (zu einem Gulden österreichischer Währung für die Person) stattfinden, wofür allfällige Theilnehmer sich vorläufig zu subscribiren eruchen werden.
- Während dem Mahle werden sich die beiden vorgenannten Musikbänden produziren.
- 9) Nach demselben wird um 3 Uhr Nachmittags die Rückreise nach Bozen angetreten, und somit der für die erfreuliche Zukunft dieser beiden Thäler so merkwürdig bleibende Festtag geschlossen.
 - 10) Zur weitem Feier desselben wird auch sowohl in Welschnofen als zu Birchabruck ein Scheibenziehen gegeben werden, worüber das Nähere in der heutigen Bozner Zeitung bekannt gegeben ist.

Durch diese neue Commerzialstraße, welche nun von Kardann bis Welschnofen in einer Länge von 9000 Klafter, nebst einer ebenfalls bereits fertigen 3000 Klafter langen Seitenbahn von Birchabruck in das Eggenthal obageachtet der bisher geglaubten Unmöglichkeit der Ueberwindung der von der Natur entworfenen höchsten Hindernisse mit den verhältnißmäßig sehr geringen Kosten von kaum 70,000 Gulden in einem so kurzen Zeitraume von 8 Monaten und zwar mit Vermittelung aller Gegenleistungen hergestellt worden ist erhält Welschnofen

und Eggenthal eine selbst für 72 Schuh lange Merkantilshöler fahrbare Kommunikation, und wird somit in den Stand gesetzt, die Forstprodukte seiner reichhaltigen Wälder, in welchen obgeachtet der hohen Holzpreise mancher Stamm wegen Unmöglichkeit der Ausfuhr bisher verfaulen, in Absatz zu bringen, und seine Lebensbedürfnisse dagegen auf bequeme Art sich aus Bozen zuführen, indem dahin der Weg nun fast um die Hälfte durch diese Klute abgekürzt wird.

Darum Freude und Jubel im Thale!

Das Wegbau-Comitee ergreift nun diese Gelegenheit im Namen der betreffenden Thalbewohner allen Seiten den schuldigen Dank zu erstaten; welche, wie immer, zu diesem jugendreichen Unternehmen ihre Unterstützung und Beihilfe beigetragen haben, weshalb dieselben, auch zur allfälligen Theilnahme an dieser Feier, hiemit in Kenntniß gesetzt werden.

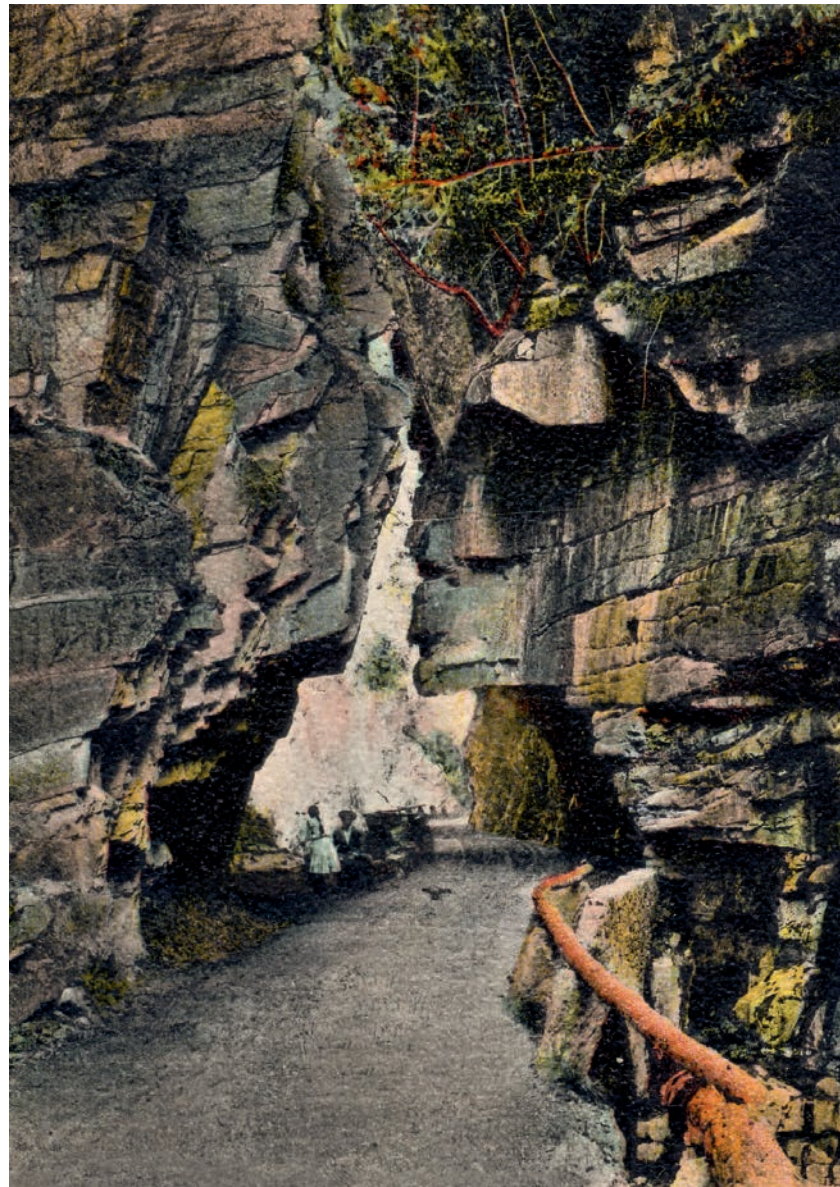
Das Wegbau-Comité für Welschnofen und Eggenthal,

den 18. November 1869

Andra Egger, Kaucomitee Vorstand.



3



4

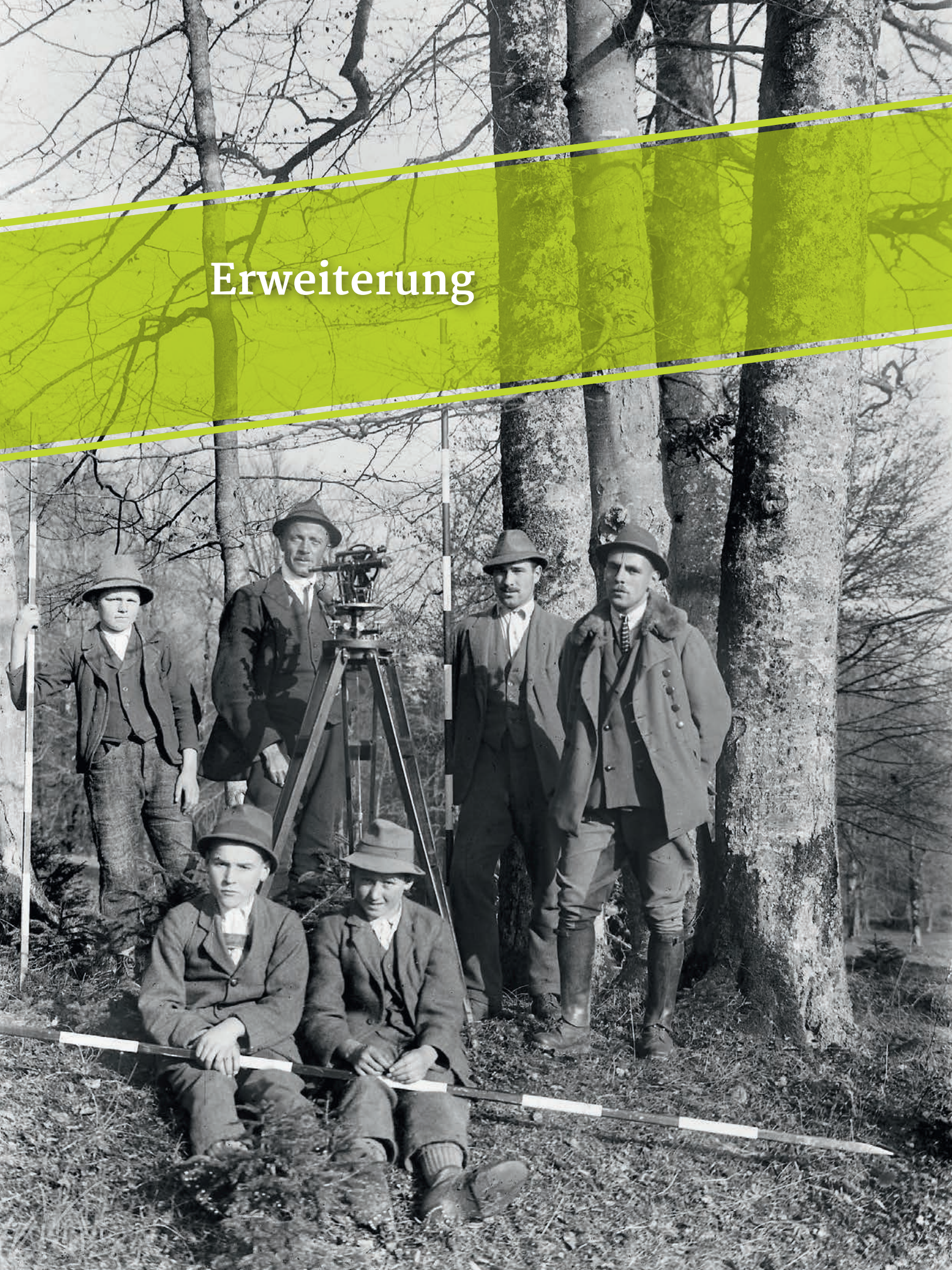
1 Aussichtsplattform des Fremdenverkehrsvereins

2 Die Treppe zum Wasserfall wurde bei Unwettern sehr oft beschädigt.

3 Bogenbrücke nach dem Tschnunggen Bödel, kurz vor den „Kusssteinen“

4 „Kusssteine“ – in den Überhängen der Felsformationen kann man Gesichter erkennen, die sich beinahe berühren.

Erweiterung



Grundproblem der Trassierung

Der erste Bau der Eggentaler Straße war die Grundlage für deren weitere Verbesserung. Einer der Gründe dafür lag darin, dass die Straße durch Unwetter zerstört wurde und man deshalb die Trassierung änderte, zudem entsprach sie in ihrer anfänglichen Form nicht mehr den Anforderungen der sich ständig entwickelnden Gesellschaft.

Der modernisierte Streckenabschnitt der Eggentaler Straße im Bereich der ehemaligen Bischofsmühle



Zunächst wurden nur kurze Abschnitte neu trassiert, später aber ganze Straßenzüge, wie etwa die Dolomitenstraße, die Deutschnofner Straße und die Nigerstraße, ausgebaut.

Die ursprüngliche Trassierung der Eggentaler Straße entspricht nicht mehr dem heutigen Verlauf, denn schon 1867 und später 1882 wurde die Straße durch Unwetter und Überschwemmungen teilweise zerstört.

In den Jahren zwischen 1860 und 1882 verlief die Straße von der Kardauner Säge auf der orografisch rechten Seite des Baches bis hin zum Zusammenfluss des Eggen- und des Welschnofner Baches. Anschließend entspricht sie der heutigen Führung bis zur Kafmannsäge.

An dieser Stelle überquerte sie nochmals den Bach und ging durch das „Boaner Loch“ durch das Dorf, vorbei am Engelwirt und der Kirche durch die sogenannte „Elz“. Nach der teilweise erfolgten Zerstörung durch die Unwetter von 1882 musste man eine Neutrassierung vornehmen.¹⁴⁷ Eine einschneidende Veränderung der Trasse wurde kurz vor Welschnofen vorgenommen. Nun führte die neue Trassierung den Bach entlang zum Gasthaus Löwen, weiter bis zum Welschnofner Hof und zur Schwarzmühle. Dieser Abschnitt wurde 1885 für den Verkehr freigegeben. Seit jeher gab es Pläne und Wünsche, die Eggentaler Straße weiter auszubauen und an Bozen anzubinden. Während des Fremdenverkehrstages der Bezirkshauptmannschaft am 5. März 1906 wurde mitgeteilt, dass die Straße ins Eggental vom Landesbauingenieur begangen worden sei und nun ein Projekt zur Verbesserung in Höhe von 20.000 Kronen vorliege. Des Weiteren sei das Telegrafennetz ausgebaut worden und die Verbindung Kardaun, Eggental,

¹⁴⁷ Kircher, 100 Jahre Fremdenverkehr, S. 15.



Die Brücke bei Kardaun

Birchbruck, Welschnofen, Karersee, Deutschnofen gesichert.

Während dieser Sitzung wurden künftige Straßenprojekte bzw. entsprechende Anträge erörtert: Für die Verbesserung der Welschnofner Straße hatte sich bereits Bezirkshauptmann Graf Ceschi eingesetzt, auch die Verstaatlichung sollte vorangetrieben werden.

Bei dieser Sitzung forderte der Fremdenverkehrspionier und Erbauer des „Grandhotels Karersee“, Theodor Christomannos, einen Ausbau der Eggentaler Straße von Eggen nach Fleims und Tesero oder über das Lavazèjoch nach Cavalese. Die Gemeinden Deutschnofen und Leifers wünschten sich den Ausbau bzw. eine Verbesserung der Brantentalstraße.¹⁴⁸

Bei einer weiteren Sitzung des Zentralausschusses des Landesverbands für Fremdenverkehr am

10. November 1907 beantragte Johann Frick die Verbesserung der Eggentaler Straße. Dieser Antrag wurde vom Zentralausschuss befürwortet.¹⁴⁹

Bis 1914 durften keine Automobile durch das Eggental fahren, das 1896 erbaute Karerseehotel erreichten sie über die Dolomitenstraße. Dass die Eggentaler Straße nicht für Automobile ausgelegt war, erwies sich als Nachteil für den Fremdenverkehr, sodass Pläne und Projekte für die Erweiterung der Straße ausgearbeitet wurden. Am 3. Juli 1914 genehmigte der Tiroler Landtag ein weiteres Straßenbauprogramm auch für die Eggentaler Straße, das für die nächsten Jahre vorgesehen war.¹⁵⁰

Karl Felix Wolff erinnerte 1931 in der Tageszeitung „Dolomiten“ an ihren Ausbau: Als der Erste Weltkrieg ausbrach, habe die Eggentaler

148 Meraner Zeitung, 09.03.1906, S. 5.

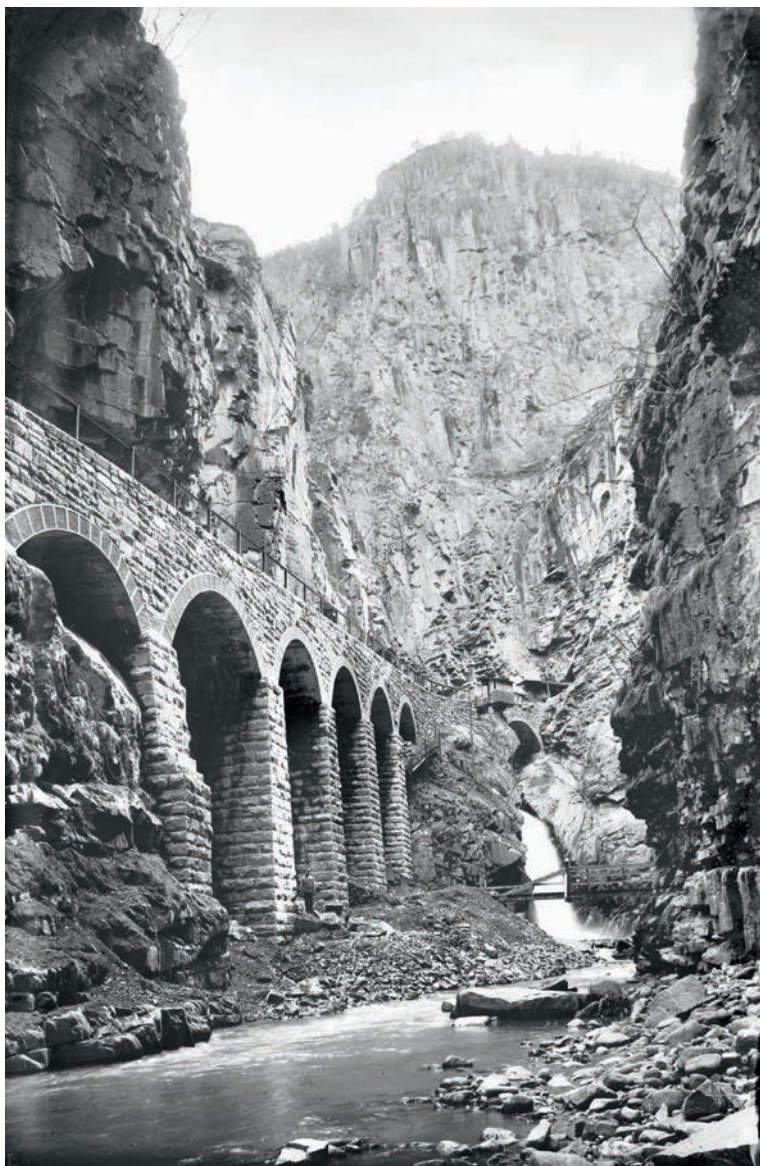
149 Meraner Zeitung, 13.11.1907, S. 10.

150 Meraner Zeitung, 10.07.1914, S. 5/6.



Ausbau der Eggentaler Straße für den
Automobilverkehr

Fertige Bogenkonstruktionen



Straße große Bedeutung erlangt, weshalb man sie zu einer Kunststraße ausbaute. Im Winter 1916/17 arbeiteten über tausend russische Kriegsgefangene an ihrem Ausbau. In Bircha-
bruck war im Winter 1916/17 ein ungarischer Landsturmtrupp einquartiert, der ebenfalls mitwirkte; so konnten bereits im Februar 1917 die ersten Lastautomobile durch die Schlucht fahren, allerdings noch langsam. Durch diesen Umbau schloss die Eggentaler Straße nun an die Dolomitenstraße voll und ganz an.¹⁵¹

Nachdem der Verkehr auf der Straße zunahm und vermehrt Kraftfahrzeuge unterwegs waren, war sie wiederum an die Erfordernisse anzupassen. So mussten der Unterbau der Straße verstärkt, die Fahrbahnbreite verbreitert und die Felshänge, die über die Fahrbahn ragten, mehr ausgehöhlt werden, damit auch Lastkraftwagen darunter Platz fanden. Auch die vielen Holzbrücken wurden durch massive Steinbrücken ersetzt, da sie die schweren Automobile nicht mehr trugen. Deutschnofen hingegen wurde erst am Beginn der 1930er Jahre an die Eggentaler Straße angeschlossen. Schon im Herbst 1934 richtete man eine Verbindung mittels Linienbus nach Deutschnofen ein. Die „Società Alpe“ befuhr zunächst provisorisch die Strecke, ab dem 15. Mai 1935 verkehrte sie regelmäßig. Für Petersberg hingegen blieb die Verbindung über Halbweg nach Leifers auch weiterhin der einzige befahrbare direkte Zugang zur Talsohle.¹⁵²

Die meisten dieser Arbeiten wurden zwischen 1936 und 1938 abgeschlossen. Einen Asphaltbelag erhielt die Dolomitenstraße von Kardaun bis Cortina d'Ampezzo in den 1950er Jahren.¹⁵³

¹⁵¹ Dolomiten, 11.07.1931, S. 1/2.

¹⁵² Stocker-Bassi, Deutschnofner Höfegeschichten, Heft VII, S. 29.

¹⁵³ <http://www.provinz.bz.it/strassendienst/1097.asp>, Stand vom 07.05.2015.



Verbreiterung der Eggentaler Straße
um 1914/15

OESTERR. DIE NEUEN HOCHS DOLOMIT



Originaltopographie von Gust. Jahn

- | | | | | | | | |
|--------------------|-------------------------|----------------------|------------------------------|-----------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1 Antelao, 3264. | 4 Cadinspitzen, 2841. | 7 Drei Zinnen, 3003. | 10 Dreischusterspitze, 3162. | 13 Dürrenstein, 2840. | 16 Croda da Lago, 2700. | 19 Fanis Spitze, 2981. | 22 Heiligenkreuz, 2810. |
| 2 Sorapis, 3260. | 5 Mte. Cristallo, 3109. | 8 Mte. Piano, 2925. | 11 Haunold, 2807. | 14 Civetta, 3220. | 17 Nuvolet, 2578. | 20 Sott-Sab, 2562. | 23 Seekofel, 2810. |
| 3 Marmarole, 2933. | 6 Zwölfer, 3091. | 9 Croda rossa, 3148. | 12 Birkenkofel, 2913. | 15 Mte. Pelmo, 3169. | 18 Tofana, 3241. | 21 Conturinspitze, 3064. | 24 Herrstein, 2441. |

SÜDBAHN TRASSEN IN DEN NEUEN TIROL



Gustav Jahn, „Die neuen Hochstraßen in den Dolomiten“; Farblithografie um 1907

zum Brenner Druck von Carl Georg Meissner & Söhne, Wien V

- | | | | | | | |
|----------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|
| 25 Cima Fradusta, 2900 | 28 Marmolata, 3344 | 31 Langkofel, 3178 | 34 Saß Songher, 2607 | 37 Peitlerkofel, 2874 | 40 Rosengartenspitze, 2981 | 43 Grasleifenspitzen, 2706 |
| 26 Cimone della Pala, 3186 | 29 Punta del Uomo, 3003 | 32 Col Rodella, 2486 | 35 Puezspitzen, 2915 | 38 Plöse, 2603 | 41 Vajolettürme, 2821 | |
| 27 Cima d'Asta, 2848 | 30 Boéspitze, 3132 | 33 Plattkofel, 2970 | 36 Geislerspitzen, 3021 | 39 Latemar, 2864 | 42 Kesselkogel, 3001 | |



Kathrin Eisath

Geboren 1985 in Eggen in der Gemeinde Deutschnofen. Nach der Handelsoberschule H. Kunter in Bozen Studium der Geschichte und Germanistik an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck. Abschluss des Studiums mit der Masterarbeit „Die Geschichte der Eggentaler Straße von den Anfängen bis zur Gegenwart“ bei Univ.-Doz. Dr. Hans Heiss. Seit Herbst 2016 Lehrtätigkeit am Oberschulzentrum J. Ph. Fallmerayer in Brixen und am Oberschulzentrum in Sterzing.



„Freude und Jubel im Thale“ verkündete das Programm, das 1860 anlässlich der Einweihung der Eggentaler Straße nach achtmonatiger Bauzeit in den Zeitungen erschien. Das vorliegende Buch dokumentiert die Geschichte der Straße, die eine wichtige Anbindung des Bozner Beckens an den Dolomitenraum darstellt. Diese wichtige Verbindung brachte ein ganzes Tal wirtschaftlich und touristisch voran. Planung, Finanzierung, Verlauf und Bauphasen sowie weitere interessante Aspekte und positive Folgen für das Gebiet werden in dieser Arbeit näher beleuchtet.

24,90 € (I/D/A)

ISBN 978-88-6839-286-4



athesia-tappeiner.com