

Die „via per Canales“, wie die Verbindung im Mittelalter genannt wird, erlangte in der Kaiserzeit als „via publica“ und „via militaris“ große Bedeutung und wird auch in der „Tabula Peutingeriana“ und im „Itinerarium Antonini“ verzeichnet. Eine „via publica“ war eine Staatsstraße, bei welcher direkt die Verwaltung Roms als Planer und Bauherr auf Kosten der Staatskasse auftrat. Gebaut wurden solche Straßen von Soldaten, Zwangsarbeitern und Strafgefangenen. Und eine „via militaris“ war ebenfalls eine Staatsstraße, welche aber speziell von strategischen und logistischen Gesichtspunkten geleitet war.

Die „Tabula Peutingeriana“ von Konrad Peutinger (1465 – 1547) ist eine kartografische Darstellung in Form einer Rollkarte, die das römische Straßennetz (via publica) im spätrömischen Reich von den Britischen Inseln bis nach Indien und Zentralasien zeigt und heute Bestandteil der Österreichischen Nationalbibliothek ist. Die Tafel selbst ist eine Abschrift einer karolingischen Vorlage, welche wiederum auf das Original einer römischen Straßenkarte von ca. 330 n. Chr. zurückgeht. Diese Straßenkarte liefert nicht nur ein Verzeichnis aller Staatsstraßen, sondern informiert auch über die Lage der wichtigsten Städte und Pferdewechselstationen (mansio).

Das „Itinerarium Antonini“ ist ein Verzeichnis der wichtigsten römischen Reichsstraßen, welches auch Ortsnamen römischer Siedlungen angibt und am Beginn des 3. Jahrhunderts unter Kaiser Caracalla (der im Titel genannte Antonini ist Caracalla) entstand. Im Gegensatz zur „Tabula“ enthält es jedoch keine kartenartige Darstellung.

Die Trasse der Straße von Aquileia nach Virunum trennte sich in der Nähe des heu-

tigen Carnia in die Plöckentrasse und die Straße durch das Eisen (Fella)- und Kanaltal. Bei Resiutta lag die „statio Plurucensis“, von der eine „via vicinalis“ (Provinzstraße) ins Resiatal abzweigte, eine Zollstation zwischen „Italien“ und dem Steuerbezirk „Illyrium“, an der das „portorium publicum Illyrici“ (eine Art Eintrittssteuer) eingehoben wurde. Als nächste Station wird dann „Larix“ erwähnt, ursprünglich bei Saifnitz angenommen, nunmehr aber eher bei Chiusaforte, als Grenzort zwischen der X. Region Italiens und der Provinz Noricum, angesiedelt, wo auch eine Ausweichroute über das Riccolanatal begann. Der Straßenverlauf von Resiutta an ist nicht genau bestimmbar. Da das Fellatal oberhalb von Resiutta jedoch immer enger wird, sind die Möglichkeiten der Linienführung sehr eingeschränkt, sodass es möglich erscheint, dass der Trassenverlauf mit dem der modernen Straße zusammenfällt. Ansonsten könnte man sich am typischen Verlauf römischer Gebirgsstraßen orientieren, überschwemmungssicher, erhöht am sonnseitigen oder klimabegünstigten Hang gelegen.

In weiterer Folge, bis zum heutigen Pontebba, ist die Rekonstruktion des Straßenverlaufes problematisch, da bis dato in diesem Streckenabschnitt keinerlei Beweisfunde getätigt werden konnten. Doch nimmt man an, dass der Verlauf der Straße eher, zumindest teilweise, am linken Ufer der Fella gelegen gewesen ist.

Auf norischer Seite, als Pedant zu „Plurucensis“, bildete dann die „statio Bilachiniensis“, auf der Passhöhe bei Saifnitz die Zollstation. Saifnitz gilt als der Ort des Kanaltales mit der höchsten Funddichte an römischen Fundstücken. Bei der „statio Bilachiniensis“ scheint es sich jedenfalls um mehr als eine einfache „mansio“ gehandelt zu haben.

Eine „mansio“ war ein Rastplatz mit Wachtposten, Rasthäusern, Bädern und Spanndiensten (Pferdewechsel für Reiter und Fuhrwerke) und mit 16 – 18 Personen ständig besetzt. Im Gegensatz dazu waren „mutationes“ lediglich einfache Pferdewechselstationen.

„Bilachiniensis“ scheint über eine „mansio“ hinaus vielmehr ein Zoll- und Verkehrszentrum gewesen zu sein, das schon auf norischem Territorium gelegen, ein Treffpunkt von kulturellen Einflüssen aus Italien und den nördlich und westlich gelegenen Provinzen war.

Die Straße führte dann weiter über das heutige Tarvis über den „Goggauer-Sattel“ zur antiken Siedlung „Meclaria“, bei der es sich vermutlich wohl um eine „mansio“ mit angeschlossenem „Benefiziarium“ gehandelt hat. Ein „Benefiziarium“ war ein mit speziell dafür abkommandierten Soldaten besetzte Station in der Provinz, welche Polizeiaufgaben wahrzunehmen hatte.

Hier trafen in der Römerzeit drei Straßen aufeinander, die von Osten kommende norische Hauptstraße, deren Fortsetzung in Richtung Aquileia über das Kanaltal und die Straße über das Gailtal in Richtung „Gurina – Loncium“. Über „Meclaria“ werden wir uns noch ausführlich im Kapitel Maglern befassen.

Von „Meclaria“ führte die Straße am Südhang des Gailtales weiter und nach Überquerung der Gail über den Federauner Sattel und die heutige Napoleonswiese nach Santicum, dem heutigen Villach.

Die Straße durch das Kanaltal wurde mit der Errichtung der Provinz Noricum zu einer der Hauptverkehrsadern nach Italien und wurde nach der Errichtung einer

Straße über den Rottenmanner Tauern und Pynrpass zu einer der wichtigsten Militärstraßen, welche spätestens mit den Markomannenkriegen eine strategisch höchst bedeutende Stellung erlangte.

Der Verlauf der Straße in unserem Gebiet verlief entlang der jetzigen „Via Romana“ zwischen Tarvis und „Goggau“ und den „Goggauer Sattel“, wo sich noch heute Überreste der Römerstraße finden lassen, weiter zwischen „Oberer Theilung“ und „Unterer Theilung“, etwa dort, wo sich der heutige Radweg befindet, über die „Thörl Sautratte“ und beim heutigen Objekt Unterthörl 1 vorbei.

Bei der „Oberen Theilung“ und der „Unteren Theilung“ handelte es sich um Thörl Wiesenflächen auf heute italienischem Gebiet, welche alle verschwunden sind. Die „Sautratte“ war in etwa das Pondon zur Maglerner „Gnicè“ (Gnischitze).

Weiter ging es dann etwas abwärts bis zum heutigen Objekt Unterthörl 2, dann in etwa dem Verlauf der heutigen Bundesstraße und nach dem Objekt Unterthörl 4 dem Verlauf der Dorfstraße durch den Ort Unterthörl folgend. Bei der Abzweigung des Weges nach Oberthörl stellt sich die Frage, ob die Straße den Verlauf über Oberthörl genommen hat oder weiter den Verlauf bis Ortsende und dann entlang der heutigen Bundesstraße.

Dr. Gerhard Grubelnik

Fortsetzung folgt