

Bevor wir näher auf die Zeit unter Bamberg eingehen, zu einer Institution, die auf unserem Ortsgebiet schon in vorchristlicher Zeit bestand – der Verkehrsweg nach Friaul, Oberitalien, Venedig, Rom. Denn bereits vor den Römern gab es Verkehrswege, die unser Gebiet durchzogen und weiter über das Kanaltal nach Oberitalien führten. Seit Salz gewonnen und Eisen abgebaut wurde, also seit dem 5. Jahrhundert v. Chr. herrschte ein im Laufe der Zeit immer stärker werdender Warenaustausch mit dem oberitalienischen Raum. Die damals herrschenden Kelten betrieben bereits einen bedeutenden Warenhandel, der mit ziemlicher Sicherheit auch schon durch unser Gebiet erfolgte.

Man darf sich diese ersten „Verbindungswege“ durch das Kanaltal allerdings nicht als Karrenwege, geschweige denn als Straßen vorstellen, sondern als Saum- und Fußwege durch das größtenteils unwegsame Gebiet. Die meisten dieser Wege führten entlang von Flüssen, wo die Gegend zu den damaligen Zeiten noch am ehesten begehbar war, während abseits davon sich vielfach dichter Wald befand. In unserem Gebiet also entlang der Gail und dann der Gailitz? Letzteres wohl nur kurz bei der Einmündung der Gailitz in die Gail. Denn dann versperrte die beginnende „Schlitzschlucht“ bis zum Tarviser Becken einen Weg unmittelbar neben dem Fluss. Und das wiederholte sich in weiterer Folge auch im zum Teil sehr engen Fellatal. Warum also ein Verkehrsweg durchs Kanaltal, dessen Führung wegen der geographischen Gegebenheiten größtenteils nicht den leichteren Weg entlang eines Flusslaufes nehmen konnte, sondern auf die dicht bewaldeten Berghänge ausweichen musste? Trotz dieser geographischen Hindernisse war aber der Weg durch das Kanaltal der niedrigste Alpenübergang in unserer Gegend. Denn der höchste Punkt ist mit 816m der „Saifnitzer Sattel“ und führte der Weg auch sonst durch kein extrem steiles Gelände, sondern zog sich eher eben an den Hängen des Kanaltales entlang.

Die Kelten waren es auch, welche auf Kärntner Gebiet, ein erstes bedeutendes

Wegenetz schufen. Denn neben der Landwirtschaft betrieben die Kelten bereits Bergbau, im Oberösterreichischen Salzgewinnung und war auch das Handwerk bereits ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Damit einher ging aber auch der Beginn einer regen Handelstätigkeit unter anderem mit dem oberitalienischen Raum, wozu man auch schon zu damaligen Zeiten eines guten „Verkehrsnetzes“ bedurfte. Und in Kärnten betrieben die Kelten schon von ca. 300 v. Chr. an eine intensive Eisengewinnung in Hüttenberg. Das Rohprodukt und die daraus erzeugten Gebrauchsgegenstände bedurften aber eines Abnehmers, den man vor allem im oberitalienischen Raum und in späterer Folge bei den Römern fand. „Ferrum Noricum“ war ein begehrter Exportartikel.

Ein Großteil des damaligen Wegenetzes bestand aus nur zu Fuß oder mit Packpferden begehbaren Pfaden, wenige Wege waren schon mit Karren befahrbar. Das verstärkt aufkommenden Handelsvolumen mit Oberitalien, in weiterer Folge aber speziell mit den Römern, verlangte aber auch nach einer dem Volumen entsprechendem Wegenetz.

Das Zentrum der keltischen Herrschaft in Kärnten befand sich auf dem Magdalensberg. Und von dort erstreckten sich die Handelswege in alle Richtungen, so auch nach Italien. Viele Möglichkeiten einer Wegeverbindung dorthin gab es eigentlich nicht. Entweder durchs Gailtal und über den Plöcken, über den man den oberitalienischen Raum erreichte, oder eben der Gail entlang und weiter durch das Gebiet des Kanaltales.

Und wie Untersuchungen des „Römerweges“ bei Maglern, also der späteren Römerstraße, und derselben Straße vor allem bei Federaun ergaben, stammen die dort noch sichtbaren „Gleisspuren“ aus vorrömischer Zeit, also mit ziemlicher Sicherheit von den Kelten oder eventuell schon aus Zeiten des als Illyrer bezeichneten Volkes. Ob es sich bei dieser Straße schon zu Keltenzeiten um einen durchgehend befahrbaren Weg gehandelt hat, kann nicht mit

Sicherheit gesagt werden. Aber die noch heute teilweise sichtbaren Wegspuren bei Tarvis, bei Maglern, vor allem aber bei Federaun lassen darauf schließen, dass dann die Römer eine bereits bestehende Wegeverbindung durchs Kanaltal zu einer dann als Straße bezeichneten Verbindung ausgebaut haben. Denn mit der immer enger werdenden Verknüpfung des Handels zwischen dem stetig wachsenden Römischen Reich und Noricum und der schließlich auch politischen Vereinigung, wuchs auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Verkehrsverbindung. Spätestens als sich Aquilea zum Zentrum des heutigen Friaul zu entwickeln begann.

Eine erste Besiedelung von Aquilea bestand zwar schon seit der frühen Eisenzeit (etwa 800 – 500 v.Chr.). Die wirkliche Gründung erfolgte dann 181 v.Chr. im Rahmen des Römisch-gallischen Krieges. 186 v.Chr. waren keltische Siedler nach Italien gezogen und gründeten auf dem Boden des späteren Aquileas eine Niederlassung. Diese Kelten wurden in weiterer Folge von den Römern aus diesem Raum vertrieben und gründeten diese, um diesen Raum dauerhaft für Rom zu sichern, eine Kolonie und wurden dort 3000 Veteranen mit ihren Familien und Offizieren angesiedelt. In weiterer Folge entwickelte sich die Stadt nicht nur in Folge der Eroberung des Ostalpenraumes zu einer militärischen Drehscheibe, sondern immer mehr auch zu einem wirtschaftlichen Zentrum. Unter Kaiser Augustus wurde Aquilea zum Hauptort der römischen Region X „Venetia und Histria“ und führten von dort im Laufe der Zeit die Via Annia nach Rimini, nach Osten eine Straße nach Emona (Laiabach) und vor allem die Via Julia Augusta nach Noricum. Diese führte über Julium Carnicum (Gebiet des heutigen Zuglio) und den Plöckenpass bis ins Drautal, wo sie sich bei Irschen teilte und einerseits nach Westen über Aguntum (bei Dölsach) und dem heutigen Pustertal nach Veldidena (Innsbruck) führte, nach Osten über Teurnia (beim heutigen St.Peter im Holz) nach Virunum, also ins Herz von Noricum. Von Zuglio zweigte später die Straße

durch das Kanaltal ab, deren Ausbau aber erst im Laufe des 2.Jahrh. n.Chr. erfolgte. Im Gegensatz zu den Naturwegen der Kelten, haben die Römer ihre Straßen schon unter Berücksichtigung klimatischer Aspekte erbaut, mit frostsicherem Unterbau und somit weitgehend unabhängig von der Feuchte des Bodens passierbar, möglichst geradlinig in der Ebene und mit Kunstbauten wie Stützmauern und Brücken wurden die Steigungen durchs Gebirge überwunden. Die Befestigung erfolgte durch einen vorgegebenen Schichtaufbau der Straße, der sich lediglich durch das regional unterschiedlich zur Verfügung stehende Baumaterial unterschied. Zum Bau einer solchen Straße war zunächst gegebenenfalls eine Rodung notwendig, immer ein Aushub von ca. einem Meter, um den Grund zu sichern. Dann wurde das Ganze mit groben Steinen, dann mit Kies und darauf mit Sand aufgefüllt und dann mit Pflastersteinen auf einer vorgegebenen Breite die Fahrbahndecke ausgeführt. Randsteine formten Rinnen, sodass die Feuchtigkeit jederzeit abrinnen konnte. Das Kopfsteinpflaster konnte auch durch behauene Steine, Basalt oder Steinplatten ersetzt werden. Wichtig war immer nur der Schutz vor dem Eindringen von Feuchtigkeit in den Untergrund.

Die Straße durchs Kanaltal ist nicht der klassische Gebirgspass, dazu ist die Talwasserscheide beim Sattel von Saifnitz mit 717m zu niedrig. Die Schwierigkeit der Wegführung lag also nicht in der Höhe, sondern in dem teils engen und steilwandigen Tal der Fella und der Gailitz. Auf der einen Seite des Sattels die Fella, welche zur Adria, auf der anderen Seite die Gailitz (Slizza), welche zur Drau und in weiterer Folge zur Donau und zum Schwarzen Meer entwässert. Der entscheidende Pluspunkt des Weges durch das Kanaltal war aber nicht so sehr die geringe Höhenüberwindung, sondern die problemlose Benützung des Weges zu jeder Jahreszeit.

**Dr. Gerhard Grubelnik**

Fortsetzung folgt