

Für Oberthörl spricht der Umstand, dass das „Tal“ des heutigen Ledererbaches umfahren werden konnte, dagegen die Steilheit des Weges nach Oberthörl hinauf. Ich konnte leider diesen Verlauf nicht einwandfrei eruieren. Gegen den weiteren Verlauf entlang der heutigen Bundesstraße spricht der Nachteil der Errichtung eines Baues zur Überbrückung des Ledererbaches. Eine Erwähnung einer solchen „Brücke“ habe ich auch nirgends gefunden und wurden auch keinerlei Reste eines solchen Bauwerkes je erwähnt. Trotz der Steilheit spricht daher einiges für den weiteren Verlauf über Oberthörl. Die Römerstraßen folgten in der Regel, soweit vorhanden, dem Verlauf der schon zu Keltenzeiten errichteten Wege. Da die Kelten aber noch keine großartigen Brückenkonstruktionen kannten, war die Umgehung des Ledererbachgrabens über das Gebiet des heutigen Oberthörl naheliegend. Zudem erwähnt auch noch die Chronik des 19. Jahrh. über den damaligen Straßenverlauf (der damals im Großen und Ganzen noch dem Verlauf der ehemaligen Römerstraße entsprach) Oberthörl. Daher ist es naheliegend, dass die Trasse der Römerstraße seinen weiteren Verlauf über Oberthörl nahm.

Den weiteren Verlauf dürfte dann die Straße entlang der heutigen Gemeindestraße hinter dem ehemaligen Zollhaus bis zur alten Bundesstraße (heute Hohenthurner Straße) genommen haben. Dann stellt sich aber die Frage des weiteren Verlaufes, insbesondere deren Anbindung an das am Fuße des Schlosswaldes gelegenen „Meclaria“. Lag der Ort direkt an der „via per Canales“ oder an der Straßenabzweigung der Römerstraße durch das Gailtal. Dass der Ort an einer der beiden Straßen gelegen ist, ist wohl unzweifelhaft. Aber wo lag diese Abzweigung? Aus topographischen Gründen gibt es nicht viel Möglich-

keiten. Denn der weitere Verlauf der „via per Canales“ durch den „Maglerner Wald“ ist auf Grund der dort noch heute sichtbaren Reste unzweifelhaft. Also muss die Abzweigung irgendwo zwischen der alten Bundesstraße und dem heutigen Ort Maglern gelegen sein. Nimmt man die Abzweigung bei der alten Bundesstraße an, wäre der weitere Verlauf der „via per canales“ vorbei an der alten Volksschule und durch das Ortsgebiet des heutigen Maglern naheliegend. Dafür spricht auch der Umstand, dass auch die Straße bis ins 19. Jahrhundert diesen Verlauf genommen hat. Dagegen spricht jedoch der Umstand, dass in diesem Fall „Meclaria“ nicht an der Hauptstraße gelegen wäre. Wie war dann allerdings der Verlauf der Straße von „Meclaria“ bis zum Beginn der „Gnicé“ (Gnischitze)? Mangels entsprechender Funde muss diese Frage leider unbeantwortet bleiben. Klar ist aber, dass der weitere Verlauf über die „Gnicé“ und den „Maglerner Wald“ nach Stossau bis zum dortigen Übergang über die Gailitz führte. Das bezeugen jedenfalls die noch heute beim neuzeitlichen Transformationsgebäude sichtbaren Spurrillen.



*Steiler Anstieg der Straße*

*Spurrillen*

Der schmale Bergrücken zwischen Maglern und Stossau ist hier durch die steile Südwand zur Gailitz abgegrenzt und ist durch den südlich der Gailitz gelegenen Bergstock Greuth die Benützung der Talsohle auf Grund der dort schluchtartigen

Gegebenheit unmöglich. Daher blieb nur der steile Weg über den Bergrücken. Warum die Straße allerdings die scheinbar günstigere Talsohle des „Krebsenbaches“ vermied, ist nicht ganz klar. Wahrscheinlich liegt dies an den Wasserverhältnissen des stark mäandernden „Krebsenbaches“ und der damit verbundenen „Sumpfbildung“ bei zahlreichen Überschwemmungen, welche aufwendige Dammbauten notwendig gemacht hätten. Eine der möglichen Erklärungen, aber keine abschließende, zumal die damaligen tatsächlichen geologischen Verhältnisse nicht bekannt sind. Aber die Erklärung mit dem Wasser könnte durchaus der Grund sein, dass man den doch ziemlich steilen Anstieg zwischen Stossau und Maglern in Kauf nahm.

Zu Beginn der steilsten Stelle des Straßenverlaufes, beim heutigen elektrischen Transformatorhäuschen, kann man noch heute, als gut sichtbare Reste der Straße, „Geleisrinnen“ erkennen. Gegenüber dem Transformatorhäuschen, gegen den Talabsturz zur Gailitz hin, bestand eine, jedoch aus neuerer Zeit stammende, längere Stützmauer aus quaderartigen Steinen, die heute jedoch nicht mehr sichtbar vorhanden ist und deren Lage nur mehr durch den dort bestehenden Erdwall erkenntlich ist. Eine solche Absicherung zum Abfall zur Gailitz hin dürfte aber schon seit Bestehen der Straße bestanden haben.

Beim Steilanstieg der Straße beim Transformatorhäuschen ist deutlich ersichtlich, dass die Straße auf einem Untergrund geführt wurde, der aus Kalkschieferstein besteht.

Und dort sind auch die Spurrillen erkennbar. Und zu diesen „Geleisspuren“ muss man eine weitverbreitete, aber nur teilweise richtige, Meinung richtigstellen. Bereits

in der Volksschule wurde uns, die auch sonst verbreitete Ansicht, vermittelt, dass diese geleisartigen Rillen durch die zahlreichen Fuhrwerke im Laufe der Jahrhunderte entstanden sind. Dies stimmt aber nur zum Teil. Denn bei der auf glitschig, glattem Gestein und nahe dem Abgrund zur Gailitz gelegenen Straße musste den Benützern eine Sicherung gegen Rutschen und Schleudern gegeben werden. Und so sind die Spurrillen primär nicht durch den Gebrauch entstanden, sondern durch handwerkliche Arbeit, die Geleisrillen wurden in den Gesteinsuntergrund gemeißelt. Erst durch die viele Benützung erfolgte natürlich eine Vertiefung dieser Rillen, aber die Gestaltung der Rillen erfolgte durch händische Arbeit. Durch diese Gestaltung der Fahrrinnen wurde gewährleistet, dass die Fuhrwerke weder rutschten noch seitwärts ausbrachen und somit dem tödlichen Abgrund gefährlich nahekommen konnten. Diese „Einmeißelung“ erfolgte zum Teil schon zur Zeit der Kelten und zeugt von einem wohldurchdachten Straßenbau. Und zwischen diesen genormten Spurrillen wurden zudem noch trittsichere Stufen gemeißelt, um einen zusätzlichen Halt zu gewährleisten. Und solche „Geleisrinnen“ und Trittstufen wurden überall dort geschaffen, wo die Beschaffenheit des Untergrundes es für eine rutsch- und trittsichere Benutzung der Straße notwendig machte. Besonders gut und schön ersichtlich sind diese Künste des Straßenbaues am Federauner Sattel. Und schließlich ist noch zu bedenken, dass der Straßenverlauf der „via per Canales“ bis zum Bau der Reichsstraße Mitte des 19. Jahrhunderts als Verkehrsweg nach Italien in nahezu unveränderter Form benützt wurde.

**Dr. Gerhard Grubelnik**  
Fortsetzung folgt