



## Leitfaden

für eine gelungene Fernwanderung

# Via Claudia Augusta

Wie die meisten Römer zu Fuß durch Europa

**2/5** Reutte - Fernpass - Gurgital - Imst - Landeck - Reschenpass

Karten im Format 1:35.000, die einen guten Eindruck von der großen Vielfalt an Landschaften geben; Geschichte; eine bunte Auswahl an Sehenswürdigkeiten; über 200 Gastgeber, die sich auf Sie freuen.



### **EINLEITEND:**

**Geschichte**

**Zum Reise-Leitfaden**

**Routen-Beschreibung**

**Steckbrief der Route**

**Unkomplizierter, komfortabler Shuttle von Italien nach Deutschland**

**Mehr Geschichte und mehr Kultur**

**Interaktive Reiseplanung und Navigations-App**

### **ANHANG:**

**Übernachtung und Camping**

### **IMPRESSUM:**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über [www.dnb.de](http://www.dnb.de) abrufbar.

© 2020, Christoph Tschaikner

Herstellung und Verlag: BoD – [Books on Demand](http://www.bod.de), Norderstedt

ISBN: 978-3-7519-8646-5

### **EIGENTLICHE ROUTENBESCHREIBUNG:**

**10 Naturfluss Lech am Tor zu Tirol**

**11 Das Reuttener Becken und die Burgenwelt Ehrenberg**

**12 Das nördliche “Zwischentoren” - Leben von und mit der Straße**

**13 Die Naturarena auf der Tiroler Seite der Zugspitze**

**14 Der Fernpass – Historische Weg durch Bergstur-Landschaft**

**15 Ein malerisches Tal mit großer Bergbauergangenheit**

**16 Oppidum Humiste – Rätische & römische Wurzeln von Imst**

**17 Auf Römerspuren von Imst in den Raum Landeck**

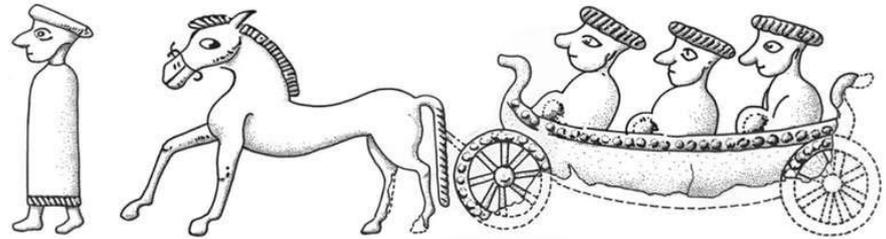
**18 TirolWest - Viel Geschichte und Genuss an des Landes Eck**

**19 Das “Obere Gericht” im Oberen Inntal**

**20 Das Dach der Tour, der Reschenpass**

## Geschichte(n) der Via Claudia Augusta: Die Wege vor den Römern

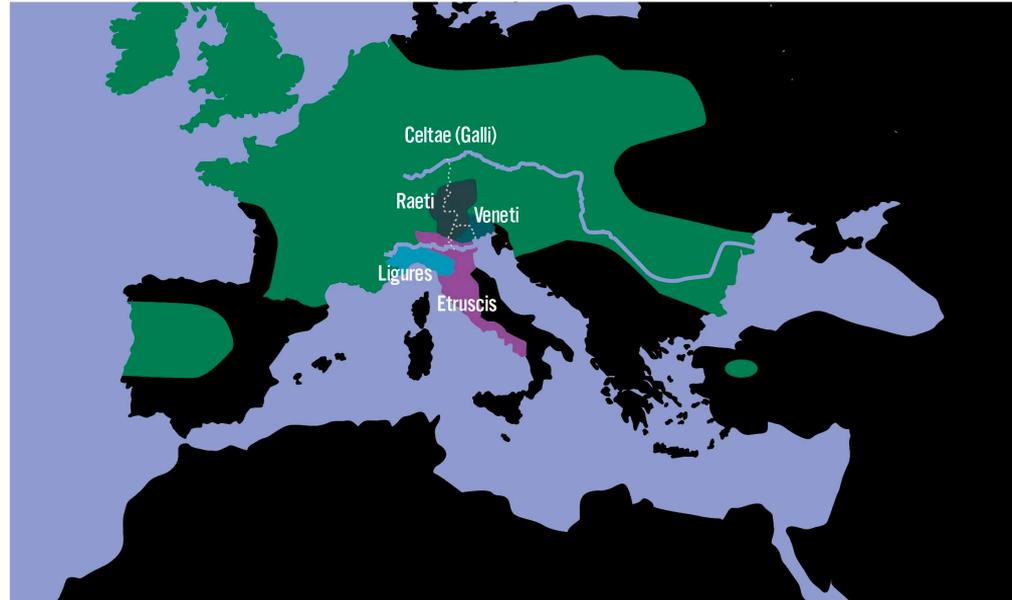
Auch vor den Römern führten Wege über die Alpen. Die Räter und Kelten benötigten aber keine breiten, komfortablen Straßen. Sie hatten keinen gemeinsamen, straff geführten Staat, sondern waren stammesmäßig organisiert. Sie produzierten und transportierten auch nicht in Massen, wie die Römer. Die Wege in der Ur- und Frühgeschichte darf man deshalb in Tälern als Karrenwege vorstellen, die die Siedlungen miteinander verbanden, über Pässe oft auch nur als Saumpfade, auf denen Tragetiere die Ware transportieren.



So darf man sich vorrömische Saumpfade vorstellen.

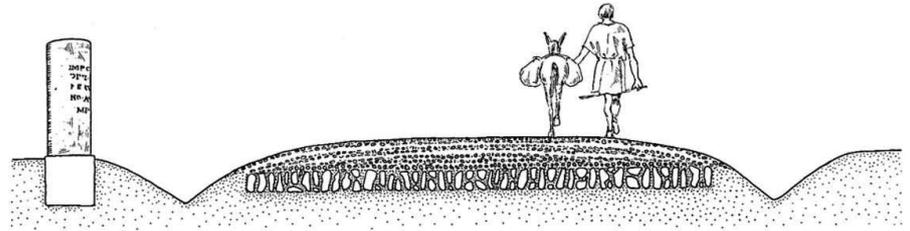


Schon die Etrusker, Veneter, Räter und Kelten standen mit einander in Kontakt und benutzten dafür den Fern- und Reschenpass.



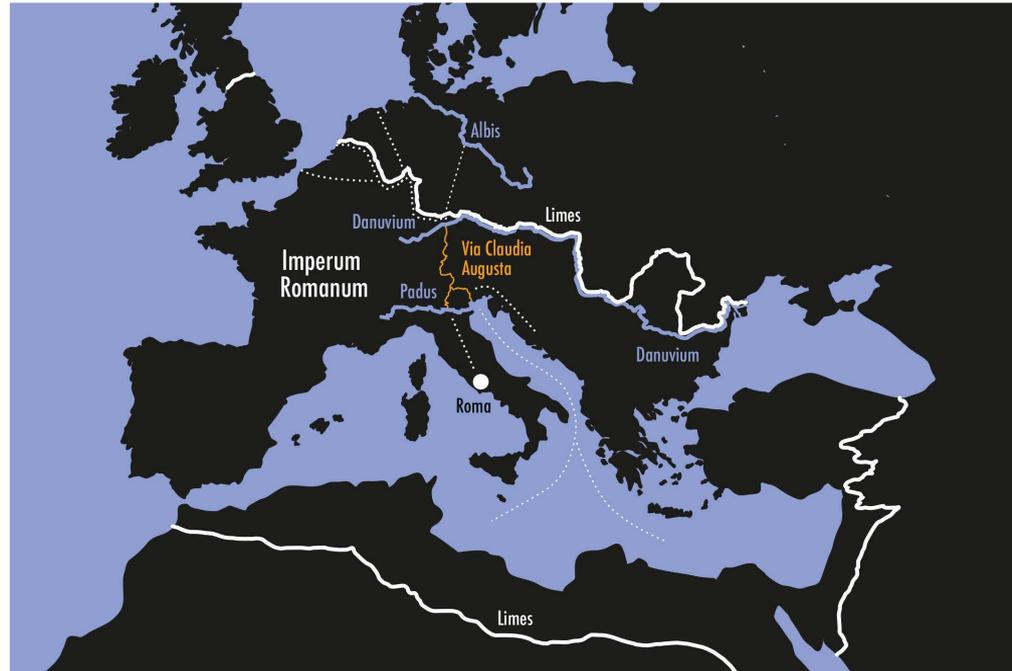
## Geschichte(n) der Via Claudia Augusta: Der Ausbau zur antiken Alpen-Autobahn

Schon während des Alpenfeldzuges begannen Augustus' Stiefsöhne Drusus und Tiberius die bestehenden Wege für den Militärtross auszubauen. Bis 46 n. Chr. wurde die Via Claudia Augusta immer wieder verbessert. Die erste europa-verbindende Straße über die Alpen war schließlich in der Regel 6 – 8 Meter breit und erlaubte somit auch Gegenverkehr. An Engstellen gab es sogar Verkehrsregelung. Sie war in der Mitte gewölbt und viel nach außen hin, zu den Straßengräbern rechts und links, ab. Somit war sie nach Regen oder Schnee schnell wieder trocken. Das war wichtig, diente sie doch der raschen Bewegung der Truppen. Die antike Alpen-Autobahn ermöglichte und förderte aber auch einen regen Handel ohne Zölle und Maut. Wenn man so will war das Imperium Romanum der erste europäische Binnenmarkt. Die Via Claudia Augusta war nicht nur über längere Zeit die wichtigste Straße über die Alpen. Sie verband den äußersten Norden mit dem Süden Europas, ja sogar mit dem Süden und Osten des Reiches, das bis Nordafrika und in den Nahen Osten reichte. Wenn Claudius Paternus Clementianus, der in Nordafrika wirkte, bevor er Statthalter in Noricum war, in seine Heimat, im heutigen Epfach / Denklingen / Bayern reiste, setzte er vermutlich mit dem Schiff zum damaligen Adriahafen Altinum über und fuhr dann auf der Via Claudia Augusta über die Alpen. Als Kaiser Claudius Britannien eroberte, kehrte er vermutlich auf der Via Claudia Augusta nach Rom zurück. Und auch auf den Balkan und weiter in den Nahen Osten reiste man das erste Stück über die Via Claudia Augusta.



Der Verlauf und die Bedeutung der Via Claudia Augusta

Profil einer römischen Schotterstraße.



## Geschichte(n) der Via Claudia Augusta: **Weiternutzung bis es nicht mehr ging, im Mittelalter**

Nach dem Niedergang des römischen Reiches wurden die Römerstraßen weitergenutzt. Sie wurden aber nicht mehr regelmäßig gepflegt und in Stand gesetzt, wie in der Römerzeit. Entsprechend schlecht war der Zustand der Straßen. Durch mit angezogenen Bremsen bergab rutschende Wagen wurden die in der Mitte gewölbten Straßen der Römer sukzessive zu Hohlwegen. Aufwändige Straßenabschnitte wie

die schwimmend auf Holzstämmen verlaufende „Prügelstraße“ zwischen Lermoos und Biberwier wurden aufgelassen. Die Straße durch die Talenge nördlich von Bozen, die die Brenner-Route ab 200 n. Chr. erstmals zur einfachsten und meistbefahrenen Straße über die Alpen gemacht hatte, verfiel. Die Reisenden mussten wieder eine dritte Passhöhe, den Ritten, bewältigen und die Via Claudia Augusta war wieder

für Jahrhunderte die bedeutendste Straße über die Alpen. Zum schlechten Zustand und der Gefährlichkeit der Straßen kam auch noch die Unsicherheit, ausgeraubt zu werden. Entsprechend spärlich war der Handelsverkehr. Die Wirtschaft siechte dahin.

Typischer Hohlweg am Fernpass.



Überfall auf Reisende durch Straßenräuber.



## Geschichte(n) der Via Claudia Augusta: Neuerliche Investition in Straßen

Gegen Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit begannen Adelige und Kaufleute wieder in eine Verbesserung der Straßen zu investieren, um die Wirtschaft zu beleben und die Steuer-Einnahmen zu entwickeln. Der Bozner Kaufmann Kunter kümmerte sich um die Erneuerung der Straße durch die Talenge nördlich von Bozen. Im Unterschied zur Römerzeit war es üblich, für die Benützung der Straßen Maut zu kassieren. Die Starkenberger, ein bedeutendes Geschlecht aus

Tirol, das in die Sanierung der Via Claudia Augusta zwischen Fernpass und Landeck investierte, galt als „Raubritter“, weil sie ihre Investitionen über Maut wieder hereinholten. Zusätzlich kassierten die Fürsten Maut. Gewisse Waren wie Salz unterlagen sogar den Regeln des sogenannten Rodfuhrwesens. Sie durften nur von lokalen Fuhrunternehmern transportiert werden und mussten an Orten mit Niederlagerecht ab- und umgeladen werden. Ein gänzlich anderes System als

der erste europäische Binnenmarkt, ohne Maut und Zölle, der Römer. In beiden System lebten aber viele Menschen entlang der Route von und mit der Straße. Die Via Claudia Augusta war nicht mehr die wichtigste und meistbefahrene Straße, war aber weiter ein bedeutender Alpenübergang. Endgültig von der Brennerroute überflügelt wurde sie erst mit dem Bau der Brennerbahn und dann mit der Brennerautobahn.

An der Klause im Süden des Piave-Tales.



Die Salzstraße beim Schloss Fernstein.



Wagen entlang der Salzstraße.

