



Leitfaden

für eine gelungene Fernwanderung

Via Claudia Augusta

Wie die meisten Römer zu Fuß durch Europa

1/5 Donau - Augsburg - Landsberg a.L. - Schongau - Allgäu - Füssen

Karten im Format 1:35.000, die einen guten Überblick geben, sicher den Weg weisen und auf Besonderheiten aufmerksam machen; Geschichte; eine bunte Auswahl an Sehenswürdigkeiten; zahlreiche 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 abrufbar.

© 2020, Christoph Tschaikner

Herstellung und Verlag: BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7519-9147-6

EIGENTLICHE ROUTENBESCHREIBUNG:

01 Donauwörth im Donau-Ries – nördlichster Punkt der der Straße

02 Durch das „Lechtal“ – von Submuntorium nach Gersthofen

03 Augsburg – einstige Provinz-Hauptstadt Augusta Vindelicum

04 Durch das Lechfeld – von Augsburg bis Landsberg am Lech

05 Landsberg am Lech – Brücke zur Via Claudia Augusta

06 Fuchstal und Lech-Hochufer – von Landsberg nach Schongau

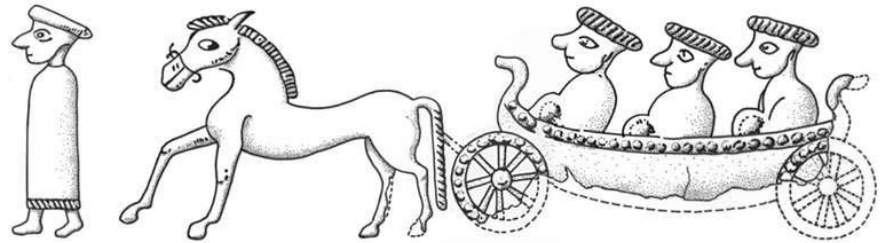
07 Schongau & Peiting – an der historischen Straßenkreuzung

08 Auerbergland – um den schon Jahrtausende besiedelten Berg

09 Füssen & Schwangau – königliches Allgäu vor den Alpen

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

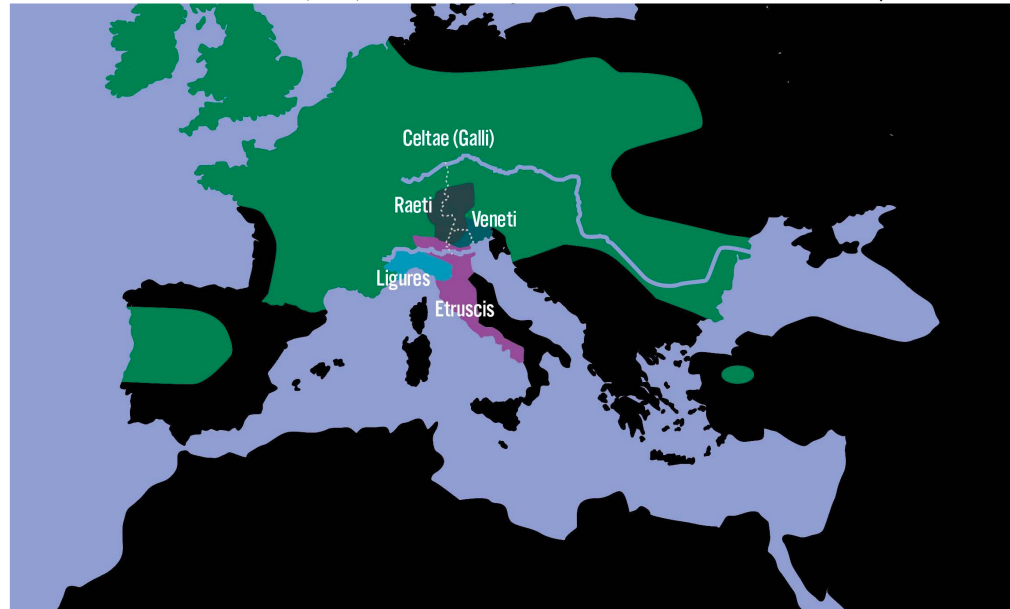
Auch vor den Römern führten Wege über die Alpen. Die Räter und Kelten benötigten aber keine breiten, komfortablen Straßen. Sie hatten keinen gemeinsamen, straff geführten Staat, sondern waren stammesmäßig organisiert. Sie produzierten und transportierten auch nicht in Massen, wie die Römer. Die Wege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



So darf man sich vorrömische Saumpfade vorstellen.

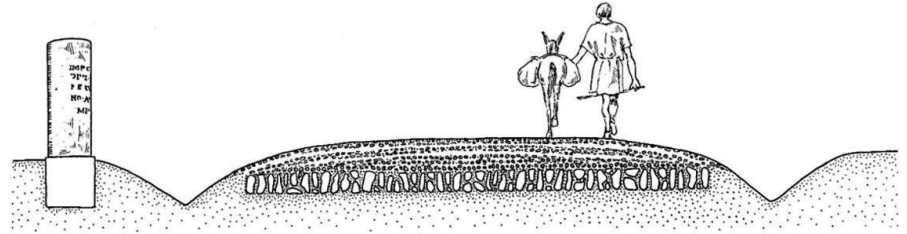


Schon die Etrusker, Veneter, Räter und Kelten standen mit einander in Kontakt und benutzten dafür den Fern- und Reschenpass.



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 fiel 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: **Weinternutzung, 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. Aufwendige 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 Benutzung 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.

