



**Österreichische Gesellschaft
für Festungsforschung**

oeqf.email@yahoo.com



info@ortlerfront.org

„Zum Kleinboden führte sogar von Stilfs aus eine luxuriöse, neue, vielfach serpentinierte Fortifikationsstraße, welche in Zukunft die Pläne der Nachfahren Christomanos' wesentlich wird fördern können...“

(in: Lempruch, Der Koenig der Deutschen Alpen)

Die Entstehungsgeschichte der Armierungsstraße Gomagoi – Kleinboden/Schafseck

Warum wurde die Straße gebaut?

Dass die bestehende Straßensperre Gomagoi technisch nicht mehr entsprach und die an sie gestellte Aufgabe nur mehr ungenügend erfüllen konnte, war um die Jahrhundertwende des letzten Jahrhunderts bereits hinlänglich bekannt. Es war daher nur konsequent, dass es immer wieder Überlegungen für Ersatzbauten bzw. einer Stärkung der bestehenden Sperre gab. 1907 legte beispielsweise eine fortifikatorische Lokalkommission erneut Anträge für den Ausbau der Sperre Gomagoi vor. Diese umfassten primär neue permanente Befestigungsanlagen auf Schafseck und Kleinboden.

Auf Grund der nur begrenzten finanziellen Mittel für den Ausbau der Befestigungen in Tirol kamen die Vorschläge für die Sperre Gomagoi aber nie über das Projektstadium hinaus. Wozu man sich aber letztendlich entschloss, war der Bau der Armierungsstraße, da diese auf jeden Fall gebraucht wurde, ob nun permanente Werke auf Kleinboden/Schafseck errichtet würden oder nur feldmäßige Anlagen, wie es dann auch 1913/1914 geschah. Der zu dieser Zeit bestehende Weg über Stilfs auf die Höhen des Kleinboden und Übergrimm war nur für Gebirgsgeschütze praktikabel. Feld- und Positionsgeschütze konnten diesen nicht benützen.

Wann wurde die Armierungsstrasse gebaut?

Im Jahr 1908 wurde dem Kriegsministerium ein genereller Trassenplan vorgelegt, der eine Trassenführung von der Stilfserjochstraße ab zirka Stilfser Brücke über Stilfs vorsah. Jedoch entschied man sich nach der Abwägung von militärischen, finanziellen und technischen Argumenten, die Straße ab Gomagoi über einen nicht erhaltenen Fahrweg zu führen.

Das Detailprojekt wurde von der Geniedirektion Brixen, welche auch bauleitende militärische Behörde war, Ende 1909 bis Februar 1910 verfasst. Der Verfasser des Projektes war vermutlich der Hauptmann des Geniestabes, Leopold Sedlar von Svojic, der von 1907 bis 1911 der zuständige Objektsenieoffizier für Gomagoi und Nauders war.

Dieser führte auch die Verhandlungen bezüglich der Grundablöse mit den Gemeinden Stilfs, Prad und den betroffenen privaten Eigentümern. Je nach Nutzung der Parzelle bekamen die Verkäufer bis zu 3 Kronen pro Quadratmeter. Die Gemeinde Stilfs überließ den Grund von Gomagoi bis Platzer-Weg, eine Quelle und Baumaterial kostenlos dem k.u.k. Ärar. Der Vorteil für die Gemeinde bestand darin, dass sie eine Strasse erhielt, die sie ohne spätere Kosten für die Gemeinde, mitbenutzt werden durfte. Auch führte die neue Straße knapp an Stilfs heran und stellte so eine neue Zufahrt zum Ort dar.

Die Ausschreibung des Straßenbaues erfolgte im April 1910 und im Juni 1910 wurde das Bauunternehmen J.Eissler & Brüder mit der Herstellung beauftragt. Das auch zur Ausschreibung eingeladene Bauunternehmen Stecher & Wallnöfer aus Prad, welches schon einige Jahre an der Stilfserjochstraße arbeitete, war anscheinend nicht Bestbieter und so kam das Unternehmen aus Wien zum Zug, welches auch schon andere (Werks)Bauten für das Militär errichtet hatte.

Am 1. Juli 1910 wurde mit den Bauarbeiten begonnen und sie sollten innerhalb von 7 Baumonaten beendet werden. Auf Grund des späten Baubeginns gab es Probleme bei der Arbeiterbeschaffung. Hinzu kam noch, dass die Arbeitslöhne und Preise durch die hohe Lage der Baustelle, durch den Fremdenverkehr und durch verschiedene gleichzeitig im Bau befindliche Arbeiten in der Umgebung (zB. Bau einer elektrischen Zentrale im Schnalstal, Hotel Waldhaus in Trafoi, Flussregulierung in Graun) in die Höhe getrieben wurden bzw. lokale Arbeitskräfte fast gar nicht zu bekommen waren.

Daher mussten Arbeiter aus Süd-Tirol, Kroatien und Böhmen herangezogen werden.

Diese und noch weitere Gründe wurden von der Baufirma zur Begründung einer Nachtragsforderung von 385.000 Kronen herangezogen.

Die Arbeiten an der Armierungsstraße wurden Ende April 1911 fortgesetzt und die Vollendung des Bauwerkes erfolgte Ende Oktober 1911. Auf Grund der fortgeschrittenen Jahreszeit wurde die Kollaudierung der Straße auf die Jahre 1912 und 1913 (Strecke Kleinboden – Schafseck) verschoben.

De facto war dies aber noch nicht wirklich das Ende der Straßenherstellung, denn auf Grund von Nachtragsarbeiten und witterungsbedingten Schäden (1912 - Km10.1 bis Km10.2 und 1913 Km 5.4 bis Km 9.9) mussten Wiederherstellungsmaßnahmen bzw. Umbauten getätigt werden.

Wie wurde gebaut?

Die Trassierung erfolgte mit einer Steigung von 9.85 % und wies eine minimale Breite von 3 m auf. Im Hinblick auf die geplante Errichtung von Panzerwerken auf Kleinboden/Schafseck und den damit verbundenen Transporten von tonnenschweren Stahlpanzerteilen, welche zu dieser Zeit alle von der Firma Skoda in Pilsen gefertigt wurden, musste die Straße bautechnisch für diese höchsten Belastungen durch den Panzertransport per Automobil ausgelegt werden.

Für die Gewinnung der für die Stütz- und Wandmauerprofile notwendigen Steine wurden 4 Steinbrüche eingerichtet. Diesen befanden sich bei km 0.5, km 1,9, km 3,1 und in der Gegend von Platz. Der Transport der Steine erfolgte größtenteils per Rollbahn.

Für die Unterbringung der Arbeiter wurden zwei Wohnbaracken für je 100 Mann errichtet. Die Arbeiterküchen wurden in einfachster Weise mit Flugdächern hergestellt.

Nächst Kleinboden wurden 2 einfache Wohnbaracken für Beamte und Partieführer hergestellt. Maximal waren 550 Arbeiter gleichzeitig tätig.

Die Baukanzlei des Unternehmens wurde in einem gemieteten Haus in Stilfs etabliert.

Auf die Straßenstrecke von ca. 13 km Länge entfallen 15 Serpentin und 4 Wendeplatten an scharfen Wendungen.

Kosten:

1910 wurden seitens des Ministeriums 400.000 Kronen der Geniedirektion für den Bau der Strasse bewilligt. Die Lage im Hochgebirge, die kurze Bausaison, das wasserreiche Gelände sowie technische Erfordernisse führten zu Mehrkosten. Um etwaige weitere Mehrkosten bei einer zukünftigen Grundablöse für die Werksbauten auf Kleinboden/Schafseck vorzubeugen, wurden diese Grundflächen gleichzeitig mit den für den Straßenbau benötigten Flächen angekauft.

Weiters mussten Stütz- und Futtermauern an Stelle von Dammschüttungen ausgeführt werden. Dies war notwendig, um erstens Grundeinlösekosten zu sparen und zweitens der Forderung der politischen Behörden, den ohnehin sehr beschränkten bäuerlichen Kulturboden (Wiesen und Acker) zu schonen. Es wurde daher darauf geachtet, die Trasse möglichst auf unkultivierten Boden anzulegen. Trotzdem beliefen sich die Grundeinlösekosten für den k.u.k. Ärar auf 30,423 Kronen.

Die Gesamtkosten der Herstellung der Einleitungsarbeiten, nach Berechnungen des Militärs, waren 429,900 Kronen.

Hinzu kam noch ein nicht genau feststellbarer Teilbetrag von der Gesamtsumme eines Vergleiches über 500.000 Kronen, den die Heeresverwaltung mit der Bauunternehmung Eisseler hinsichtlich der Nachtragsforderung für die Straße Kleinboden und drei weiteren Bauausführungen schloss.

Ab 1913 wurden für die Instandhaltung der Straße, Objekte und Gebäude Josef Mantinger aus Stilfs beauftragt, welcher eine Vergütung von 60 Kronen pro Monat dafür erhielt.

In den Folgejahren diente die Straße der Errichtung der feldmäßigen Befestigungsanlagen auf Kleinboden und Schafseck, sowie der Versorgung dieses Frontabschnittes während des ersten Weltkrieges.

**K.u.k. Militärbauleitung
B. K.**



(Der Text wurde erstellt unter Zuhilfenahme von Akten aus dem Österreichischen
Staatsarchiv Wien)