

Oberhalb Partschins, mit Blick auf Meran und Dorf Tirol

Mit dem Fahrrad auf den Spuren der Römer



Erlebnisse und Erfahrungen einer Fahrradtour im April 2012 über den Reschenpass. Von Landeck/Tirol, bis zum Kalterer See und zurück.

© WHG 2012

Übersicht:

07	Einleitung und Planung
09	Von Gleiszellen nach Kaltern
32	Zwei Tage in Partschins
39	Die Rückfahrt
54	Wetterrückschau und Zeitungsbericht
56	Geschichte der Via Claudia Augusta
60	Der Stausee am Reschenpass
70	Finstermünz
72	Geschichte des Grand Hotels Hochfinstermünz
79	Kajetansbrücke und Passstraße
82	Wanderung über die "alte Straße"
86	Schloss Naudersberg
87	Ötzi, Der Mann aus dem Eis
93	Das Denkmal auf der Malser Haide
95	Die Vinschgerbahn
98	Das Schnalstal
108	Partschins und die Schreibmaschine
115	Dorf Tirol und die Erdpyramiden
119	Schloss Juval
120	Kaltern
123	Die Vellau, der Wandermittelpunkt
125	Die "Herz Jesu Feuer" Romantik
130	Unterkunftverzeichnis
135	Seilbahnen
136	Fahrplan Vinschgerbahn
137	Nützliche Telefonnummern
138	Fahrplan Postbus Landeck - Nauders
139	Fahrplan Bus Partschins - Meran
140	Kartenteil
147	Richtwerte Luftdruck Fahrrad

Schon längere Zeit hatte ich mich mit dem Gedanken befasst, noch einmal den Reschenpass bis Südtirol zu fahren. Vor mehr als 20 Jahren bin ich diese Strecke, damals noch mit meiner Frau, schon dreimal gefahren. Rückblickend war das für mich eine der schönsten Routen die ich erlebt habe.

Der Auslöser, dass ich im Jahr 2012 nun endlich (mit 66) gefahren bin, war eine Anzeige der DB. "Mit dem ICE für 39 Euro durch Europa (Europa - Spezial)"

Im Internet habe ich dann im Februar versucht dieses Ticket für mich und mein Fahrrad, von Winden nach Landeck/Tirol und zurück, zu erwerben.

Das ging allerdings nicht so einfach, weil ich ja mein <u>eigenes</u> Fahrrad mitnehmen wollte.

Nach einigen Telefonaten hatte ich dann die richtige Nummer herausgefunden, unter der man dieses Ticket <u>und</u> eine internationale Fahrradkarte für den ICE bestellen konnte. (01805-151415)

Der Preis für die Rückfahrkarte Winden-Landeck-Winden betrug dann 78 Euro und zweimal 12 Euro für die Internationale Fahrradkarte.

Die Tickets haben "Zugbindung" – d.h. man kann sie nur für den ausgewählten Tag und Zug benutzen.

Die Hinfahrt von Winden war damit auf Montag den 23.April und die Rückfahrt von Landeck/Tirol auf Mittwoch den 1.Mai festgelegt.

Danach fing dann die eigentliche Planung der Fahrt an: Mein 35 Jahre altes Hercules - Fahrrad (das schon fast alle früheren Touren mitgemacht hatte) musste etwas "modernisiert" werden. Bremsen, Schläuche und Mäntel mussten erneuert werden.

Die neuen Mäntel waren mit Kohlefaser/Kevlar Gewebe – angeblich "pannensicher" von einem US-Hersteller.

Dann habe ich eine Liste mit möglichen Unterkünften entlang der Radroute Landeck - Kaltern zusammengestellt.

Wichtige Telefonnummern mussten rausgesucht werden, falls etwas schief geht: z.B. Ärzte, Busverbindungen entlang der Strecke.

Neues Kartenmaterial (sehr empfehlenswert: Kompass-Karten Tirol, Digital) – da konnte ich mir die ganze Strecke auf DINA4 ausdrucken und meine vorgesehene Fahrtstrecke einzeichnen.

In früheren Jahren sind wir meist auf der Straße gefahren, weil es auch kaum Radwege über den Alpenhauptkamm gab. Außerdem hatte ich gelesen dass die Reschenpassstraße einige Jahre für Radfahrer gesperrt war - wegen Steinschlag und gefährliche, unbeleuchtete Tunnel.



1986 auf der Reschenpaßstraße



1986 am Reschenpass

In den letzten 10 Jahren wurden die alten, kurzen "Naturtunnel" durch moderne, beleuchtete und längere Tunnel ersetzt. Nach dem letzten Bauabschnitt, dem "Finstermünztunnel", ist die Passstraße auch wieder für Radfahrer freigegeben.

Inzwischen hat man jedoch große Teile der ehemaligen alten Römerstraße, der "Via Claudia Augusta", die über den Rechenpass und das Vinschgau bis Venedig führte, für Fahrradfahrer sehr gut ausgebaut.

Wer sich über die Via Claudia Augusta noch mehr informieren möchte, kann das im Internet unter: www.viaclaudia.org – dort findet man auch eine interaktive Karte mit der man sich ein Teilstück, oder die ganze Route, ausarbeiten kann.

Wolfgang	Hax	Juni	20	12
VVOIIGATIG	ι ιαλ,	ouiii	20	

.....

Am 23.4.2012 ging es dann endlich los. Der Wetterbericht hatte für den Anreisetag 17 Grad und wenig Bewölkung vorhergesagt. Für den 24. April war jedoch Dauerregen in weiten Teilen Mitteleuropas angekündigt.

Na, schau'n mer mal...

Von Gleiszellen bis Winden erst einmal 12 Km mit dem Fahrrad. Ich war eine halbe Stunde zu früh am Bahnhof. Dort um 11 Uhr in den Nahverkehrszug nach Karlsruhe.

In Karlsruhe musste ich dann umsteigen in den ICE in Richtung München. Der Zug war pünktlich und die Plätze für mich und das Fahrrad waren reserviert. Von den 16 Fahrradplätzen waren nur 2 belegt. (Im April sind eben noch nicht so viele mit dem Rad unterwegs).

In Ulm war noch mal Umsteigen angesagt. Es ging weiter mit einem ICE der **ÖBB**. Der sollte mich dann bis Landeck bringen, über eine der schönsten Bahnstrecken Deutschlands und Österreichs.

Die Strecke führt entlang des Bodensees nach Lindau, Bregenz, durch das Klostertal und den Arlbergtunnel, bis Landeck.

Leider hatte der österreichische Zug noch kein modernes Fahrradabteil. Man musste das Rad in einen ganz gewöhnlichen, altmodischen Gepäckwagen heben. (So wie vor 20 Jahren).

Ich wurde aber entschädigt, mit einer wirklich traumhaft schönen Fahrt durch das Klostertal. Auf der teilweise eingleisigen Strecke fuhr der Zug hoch oben am Berghang entlang. Links über mir steile Felsen und rechts ein Abhang, der gleich neben den Gleisen fast senkrecht bis zum Tal abfiel. Die Tiefstehende Abendsonne gab den Bergen einen goldenen Glanz.

Hinter dem fast 11 km langen Arlbergtunnel war es nicht mehr weit bis zu meinem Ziel. Um kurz nach 18 Uhr erreichte der Zug dann Landeck/Tirol.

Für diesen ersten Tag hatte ich zuhause schon eine Übernachtung in Prutz gebucht weil ich wusste, dass ich erst spät ankomme und nicht bis in die Nacht nach einem Zimmer suchen wollte.

Prutz liegt etwa 17km hinter Landeck (780m hoch) in Richtung Reschenpass und 100 Meter höher.

Gleich hinter Landeck in Richtung Reschenpassstrasse führte meine Route rechts ab von der Bundesstraße. Nach der Überquerung des Inns kam ich sofort auf die "Via Claudia Augusta". Die Strecke war gut ausgeschildert, stellenweise wurde aber auch die alte Bezeichnung "Inntalradweg" verwendet

Eine herrliche Radstrecke führte nun am Inn vorbei. Der Weg ist meist hoch über dem Inn – auf der anderen Seite sah man die Bundesstraße.

Die ersten 6km ging es ziemlich rauf und runter.....da wurde man schon etwas neidisch, wenn man auf der anderen Seite vom Inn die Reschenpassstrasse sah, die einen leichten und gleichmäßigen Anstieg hatte.

In dem kleinen Ort Urgen musste ich wieder den Inn überqueren und kam nun doch auf die Bundesstraße.

Hier hatte man auf einer Strecke von 5 km den alten Straßenbegrenzungsstrich entfernt und durch einen neuen ersetzt. Er wurde ein wenig zur Straßenmitte verlegt und so ergab sich ein etwa 80cm breiter Randstreifen.

Da es wohl in diesem Bereich keine andere Möglichkeit gab, hatte man den Randstreifen wohl kurzerhand zur "Via Claudia" erklärt.....



ViaClaudia ein kurzes Stück auf der Reschenstraße

Kurz vor einem kleinen Tunnel konnte ich jedoch die Bundesstraße wieder verlassen und über die "Pentlatzerbrücke" abermals den Inn überqueren.

An dieser Stelle hatte schon zur Zeit der Römer eine Brücke der Via Claudia Augusta den Fluss überquert. Die jetzige Brücke wurde 1899 gebaut. Vorher war hier eine gedeckte Holzbrücke. Diese Brücke hat für die Tiroler auch deshalb eine historische Bedeutung, weil hier wichtige Kampfhandlungen der "Tiroler

Freiheitskriege" gegen die Bayern und Franzosen stattgefunden haben.

Bis Prutz waren es jetzt nur noch wenige Kilometer. Vor dem Ort musste ich nochmals die Flussseite wechseln. Inzwischen war die Sonne untergegangen und es wurde langsam dunkel.

Erst nach einiger Zeit, nachdem ich den Ort zweimal durchquert hatte, fand ich meine gebuchte Unterkunft – das "Motel Heiss".

Die Straßenlaternen gingen an und ich war froh dass ich endlich angekommen war. Das Haus wurde von einer älteren Dame mit ihrem ca. 50jährigen Sohn betrieben. Erinnerte mich ein wenig an das Motel aus Hitchcocks "Psycho".

Um halb neun gab es noch etwas zu essen im Gasthof "Gemse", der nur 300 Meter entfernt lag. Ich war der einzige Gast. Die Saison hatte noch nicht angefangen....

Der zweite Tag:

Mutter und Sohn hatten mir ein hervorragendes Frühstück bereitet. Mit gebratenem Tiroler Speck und zwei Spiegeleiern.

Während des Frühstücks hatte ich öfter aus dem Fenster geschaut. Es war noch trocken.

An diesem zweiten Tag stand mir die schwierigste Etappe von Prutz bis Burgeis, (hinter dem Reschenpass) bevor. Etwa 55 km und auch noch 650m Höhenunterschied. Außerdem war ja auch noch Regen angesagt.

Nach einer halben Stunde, kurz nach 8, als ich losfahren wollte begann es dann wirklich zu regnen. Na ja, dann hatte der Wetterbericht also doch recht gehabt.

Nachdem ich einige hundert Meter gefahren war, wurde der Regen so stark das ich in einem Car-Port mein Gepäck und mich, so gut es ging, "regenfest" gemacht habe. Meine Regenjacke war auch nicht mehr die Jüngste, aber ich hatte sie noch vor der Fahrt frisch imprägniert.

Mit "noch" gutem Mut fuhr ich dann weiter über die schöne, aber nasse, Via Claudia in Richtung Ried und Tösens. Der gut ausgebaute Radweg führte entlang einem Berghang und war deshalb etwas "hügelig". Nachdem ich über eine Stunde im Regen gefahren war, hatte ich weder Mensch noch Auto gesehen. Wer geht auch schon bei so einem "Sauwetter" vor die Tür

Um halb 10 hielt ich dann ziemlich genervt kurz vor Tösens, bei etwa 2 Grad über Null, unter einer Brücke. Der Dauerregen war natürlich das Schlimmste. Aber ab und zu musste ich auch anhalten und auf die Karte sehen. Das ging nur unter Brücken oder an einer Scheune mit Vordach. Das war jedes Mal eine Prozedur: Nasse Handschuhe ausziehen, auf Sattel legen, Hände mit Taschentuch trocknen, Karte unter der Regenjacke hervorholen. Brille rauskramen die erstmal sofort beschlug, weil sie aus der warmen Hosentasche an die kalte feuchte Luft kam. Brille putzen und warten bis sie nicht mehr beschlug. Karte ansehen und weiteren Weg merken. Dann die Gelegenheit noch nutzen um eine SMS nach zuhause zu schreiben: "Es geht mir gut".

Nun wieder alles verpacken und verstauen. Als letztes die glitschigen Handschuhe wieder anziehen – und weiter ging es.

Im Ort Tösens habe ich das Fremdenverkehrsbüro gesucht, weil ich fragen wollte, ob der Postbus mich und mein Rad bis Nauders mitnimmt, obwohl er noch nicht für Radfahrer gerüstet war und nur einen Skiträger am Heck hatte.

Vor dem Tourist - Info erst einmal wieder die gleiche Prozedur wie vorhin unter der Brücke.

Der freundliche Herr im Fremdenverkehrsbüro beantwortete meine Frage zunächst mit einem Blick auf seine Uhr um dann mit ausgestrecktem Arm aus dem Fenster zu zeigen: "Da fährt er gerade". "Aha" konnte ich nur dazu sagen.

Dann erfuhr ich, dass die Postbusse ab **1.Mai** dreimal täglich einen Anhänger für den Fahrradtransport mitführen. Der April gilt noch als Wintersaison, da fährt der Bus nur mit einer "Skihalterung" am Heck.

Der nächste Bus sollte in zwei Stunden kommen. "Da können Sie den Busfahrer ja fragen ob er ihr Fahrrad im Gepäckraum unter dem Bus mitnimmt! Wenn der Bus nicht zu voll ist, machen die das meistens".

Zwei Stunden warten, um dann vielleicht doch nicht mitgenommen zu werden, das war mir zu unsicher. Zerknirscht habe ich mich dann entschlossen weiterzufahren, obwohl ich inzwischen schon leicht "durchnässt" war.

Um kurz nach 10 erreichte ich Pfunds (970m). In den Regen mischten sich inzwischen einzelne, dicke Schneeflocken.

Hinter Pfunds beginnt der eigentlich Anstieg zum Reschenpass. Bis zur Kajetansbrücke, die vor über 150 Jahren gebaut wurde, konnte ich noch 3 Km auf einem Radweg fahren.

Ab der Kajetansbrücke musste ich mich entscheiden, ob ich bis Nauders (1350m) weiter über die Passstrasse mit der ca. 3km langen Tunnelstrecke fahre (oder schiebe) – oder ob ich die Schweizer Seite über Martina nach Nauders nehme.

Die Strecke über Martina ist etwa 6km länger und man muss etwa 100 Höhenmeter mehr fahren. Dafür aber nur ein kleiner Tunnel und sehr wenig Verkehr.

Für mich war schon vor der Fahrt klar die Reschenpassstraße durch die neuen Tunnel zu fahren, weil ich auch sehen wollte was sich in den letzten 20 Jahren in diesem Bereich geändert hatte

Hinzu kamen in der jetzigen Situation, der Dauerregen und die Kälte: Im Tunnel bis vor Nauders war es sicher wärmer und trocken!

Mein abgelaufener Personalausweis hielt mich noch zusätzlich von einer Fahrt durch die Schweiz ab. Die Grenzbeamten in der Schweiz sind oft sehr pingelig.

Also fuhr ich weiter die Bundesstraße entlang, die sich nun durch ein enges Tal, vorbei an steilen Felswänden nach oben windet.

Mein größtes Problem waren inzwischen jedoch meine Hände. Ich hatte zwar Handschuhe an, die waren aber vollkommen durchgeweicht, kalt und nass. Ich hatte zwischendurch mal ausprobiert ohne Handschuhe zu fahren, aber das war noch schlimmer bei etwa plus 1 Grad.

Nach 3 Kilometern auf der Autostraße erreichte ich dann gegen halb 12 den Eingang des unteren Finstermünztunnels. Er wurde erst 2009 fertig und ist nach modernsten Gesichtspunkten gebaut. Gut belüftet, beleuchtet und an jeder Straßenseite ein "Bürgersteig" der etwa 60cm breit ist.

Der Regen war inzwischen zu Schneeregen geworden, ich war zunächst einmal froh, ein "Dach" über den Kopf zu haben. Am Tunneleingang habe ich mir die Handschuhe und die Kapuze ausgezogen.

Wegen der leichten Steigung im Tunnel und um kein Verkehrshindernis zu sein, bin ich dann mit meinem Rad brav auf dem linken Bürgersteig losgegangen. Zum Glück war sehr wenig Autoverkehr. Wahrscheinlich weil der Wetterbericht vor einer Fahrt über den Reschenpass gewarnt hatte.

Der untere Finstermünztunnel ist etwa 550 m lang. Nach 10 Minuten war ich am anderen Ende. Nun musste ich für ein paar hundert Meter wieder durch den Schneeregen. Dieses Stück habe ich auch weiter "geschoben".

Bei besserem Wetter hätte ich mir gerne mal die Gebäude des sagenhaften, ehemaligen "Grand Hotels" angesehen dass, heute zwischen den Tunnelabschnitten, am "Finstermünzpass" liegt. Aber dazu hatte ich ja hoffentlich bei meiner Rückfahrt eine bessere Gelegenheit.

Eigentlich ist der Finstermünzpass (1188m hoch) kein richtiger Pass (Wasserscheide), er bezeichnet nur eine Engstelle, die durch ein Felsmassiv führt.

Kurz danach sah ich auch schon den nächsten Tunnel vor mir. Den Hochfinstermünztunnel. Er wurde schon 1995 fertig und ist etwa genauso lang wie der untere Finstermünztunnel. Etwas kleiner im Querschnitt und etwas schmalere Bürgersteige..

Nach etwa 10 Minuten lag auch dieser Tunnel hinter mir. Noch einige kurze Galerien und Tunnel, dann erreichte ich das Sperrfort Nauders, gleich hinter der Tunnelstrecke. Es wurde 1840 fertig gestellt und war eine Straßensperre, um das Inntal vor Truppeninvasionen aus der Lombardei und dem Engadin zu schützen. Heute dient es als Militärmuseum, welches auch die Dauerausstellung "Verkehr über den Reschenpass" enthält. (So. und Mi. 15:00 geöffnet)

Als ich vorbeikam beschäftigten, sich meine Gedanken jedoch mehr damit, ob ich in Nauders übernachten sollte, wie viel Km ich noch bis Burgeis vor mir habe und ob ich das alles überhaupt schaffe? Körperlich fühlte ich mich ganz gut – aber meine Moral war fast am Nullpunkt angekommen.

Inzwischen war auch noch der Schneeregen in Schnee übergegangen. Am Straßenrand blieb er schon liegen. Nun musste ich erst mal noch die letzte große Steigung, die Serpentinen vor Nauders, noch schieben. An ein Fahren war meiner Meinung nach überhaupt nicht mehr zu denken, weil der Straßenrand schon sehr glatt wurde und außerdem war es mir zu steil.

Also habe ich dann noch mal eine gute halbe Stunde geschoben, dann war ich endlich in Nauders. Eigentlich hätte ich mir jetzt in Nauders eine Unterkunft suchen können. (müssen?) Es war kurz vor ein Uhr.

Überall im Ort waren die Rollläden runter. Die Saison für den Wintersportort war vorbei. (Obwohl es grade heftig schneite). Ich hatte keine Lust, jetzt alle Unterkünfte aus meiner Liste anzurufen, um am Ende doch keine zu finden die geöffnet hatte.

Bis zu meinem geplanten Tagesziel Burgeis waren es jetzt noch 23 km. Normalerweise nicht viel, zumal es nur noch 160 Höhenmeter bis zum Reschenpass in 6km Entfernung waren.

Dann habe ich mir gedacht: Wenn es schlimm wird, noch etwa 2 Stunden weitergehen bis zum Pass. Vielleicht könnte ich dann ja noch die letzten 17 km fahren....alles in allem würde ich wohl noch 3 Stunden brauchen. Dann wäre ich um 16 Uhr da. Eigentlich immer noch eine gute Zeit!

Seit dem Frühstück hatte ich noch nichts gegessen und wenig getrunken. Sollte ich in Nauders etwas essen? Ich verwarf den Gedanken wieder. Essen macht müde, ich wäre dann bestimmt nicht mehr weitergegangen.

Also ging ich weiter. Ohne Essen. Der Schneefall wurde immer heftiger und dichter. Dazu ein starker Wind. Ich sah aus wie ein Schneemann. Sogar auf den Speichen blieb der Schnee liegen.

Normalerweise hätte man schon gleich hinter Nauders wieder auf einem Radweg fahren können. Aber das war mir zu gefährlich und außerdem konnte man kaum noch einen Weg erkennen. Ab Nauders waren die Wiesen mit einer dicken Schneeschicht bedeckt. Ich sah noch nicht einmal einzelne Grashalme die aus der Schneeschicht herausragten.

Also ging ich weiter auf der Passstraße, auf der linken Seite um entgegenkommenden Autos besser ausweichen zu können. Die meisten Autofahrer fuhren ziemlich langsam und waren wohl selber froh wenn sie in der Fahrspur bleiben konnten.

Auf den letzten Kilometern bis zum Pass verläuft die Straße fast kerzengrade und hat nur noch eine geringe Steigung, die man gut fahren **könnte**. Aber das ging gar nicht mehr.

Die Straße hatte jetzt eine geschlossene Schneedecke. Die Fahrspur war spiegelglatt. Am äußersten Straßenrad, wo ich ging, war der Schnee locker und etwa 6-8 cm hoch. Man musste kräftig schieben und stapfen.

Nach etwa 5 Kilometern laufen und Schneegestöber war ich müde, hatte eiskalte und nasse Füße, sowie Hunger und Durst Meine Hände konnte ich kaum noch bewegen.

Da tauchte auf der anderen Straßenseite plötzlich aus dem dichten Nebel eine Tankstelle auf. Die war auch noch geöffnet. Die Straße war jetzt vollkommen zugeschneit, kaum noch Verkehr.

Ich glaube - auch jetzt noch - das war meine Rettung!



Kurz vor dem Grenzpass

Ich bin sofort auf die andere Straßenseite gegangen. Fahrrad mit allem Gepäck draußen stehen lassen und rein in das kleine Tankstellenbistro. Als erstes bemerkte ich: Es war warm!

Der Mann von der Tankstelle hat mich angesehen als ob ich von einem anderen Planeten komme.

Ich habe ihn gefragt ob ich mich etwas aufwärmen und einen Kaffee haben könnte

Er hat mir nicht geantwortet, aber er zeigte auf den Kaffeeautomaten und auf einen Nebenraum – da standen zwei Bistro-Tische mit Barhockern und es war eine **Heizung** im Raum!

Nachdem ich erst mal einen Kaffee aus dem Automaten geholt hatte, habe ich mich halb ausgezogen. Mütze, Regenjacke, Schuhe, Strümpfe und Handschuhe. Alles im Nebenraum auf die Heizung gelegt. Dann habe ich mich dazugesetzt und den ersten Kaffee getrunken. Danach noch einen, aus diesen "herrlich warmen Plastikbechern".

Meine nackten Fußspitzen habe ich derweil zwischen die Rippen der Heizung gesteckt.

So saß ich dann ungefähr eine Stunde. Einige Teile auf der Heizung waren getrocknet. Meine Schuhe waren zwar noch nicht ganz trocken, aber sehr warm.

Ungefähr um 15:00 Uhr hab ich mich wieder fertig gemacht. Auf der Straße war in dieser Zeit die Schneedecke etwa 10 cm dick geworden. Es schneite immer noch unvermindert weiter. Aber ich war wieder guten Mutes und glaubte nun, dass ich es wohl ohne Notarzt oder Taxi schaffen kann.

Also wurde weiter geschoben.

Nach ca. 500 Metern kam schon die Grenze nach Italien, mit dem Schild "Reschenpass 1455m". Da habe ich natürlich angehalten, um ein paar Fotos zu machen.

Aber dieses Schild, welches in den letzten 30 Jahren dreimal erneuert wurde zeigt nur an, dass es sich um einen "Grenzpass" handelt. Kein richtiger Pass. Das muss bei dieser Gelegenheit ja mal gesagt werden!

Die "richtige" Passhöhe und Wasserscheide, kommt erst nach 1,8 km auf italienischem Gebiet und ist 1507m hoch. Von hier fließen dann alle Wasser nach Süden. So auch die Etsch, die mich in den nächsten Tagen noch bis zur Mündung der Passer bei Meran und teilweise noch bis kurz vor Kaltern begleiten würde.

Die letzen 1,8 km und 50 Höhenmeter habe ich dann mit frohem Herzen mein Rad durch den Schnee geschoben.

Jetzt ging es mir trotz Kälte und Nässe ziemlich gut, zumal ich sah dass es anderen noch schlechter ging.



Noch nicht oben...die richtige Passhöhe ist 1507m

Im Bereich der Passhöhe kam kein Auto mehr von der Stelle. Alles stand. Teilweise waren die Fahrzeuge in den Graben gerutscht, manche standen quer und versuchten mit durchdrehenden Reifen von der Stelle zu kommen. Einige zogen Schneeketten auf. LKW hupten aus der Ferne, weil sie nicht wussten warum es nicht weiterging. Mit einem Lächeln im Gesicht bin ich an allen vorbeigestapft. War das jetzt so was wie Schadenfreude?

Hinter der eigentlichen Passhöhe kamen mir dann schon die ersten Räumfahrzeuge entgegen. Da musste man jedes mal einen Meter in den Seitengraben gehen, sonst wäre man mit Schnee überschüttet worden.

Ein Fahrer ist mir mit seinem Räumfahrzeug mehrmals begegnet. Er hob jedes Mal die die Hand und versucht einen kleinen Bogen um mich zu fahren. Aber viel hat es nicht genützt. Auch Carabinieri sah man jetzt mit blinkenden Lichtern in Richtung Passhöhe fahren.

Nach einem weiteren Kilometer schieben hatte ich den Ort Reschen und den Reschensee erreicht.

Hier war die Straße soweit frei und gestreut, dass ich mich wieder getraut habe zu fahren!!

Inzwischen war es fast 16 Uhr. Bis hierhin hatte ich, mit kurzen Unterbrechungen, fast 15km geschoben.

Von nun an ging es wieder besser vorwärts. Leider musste ich weiterhin auf der Bundesstraße fahren, weil ringsherum noch alles schneebedeckt war. Da ich wegen der Glätte, nicht so nah am Straßenrand fahren konnte, mussten die Autos einen großen Bogen, bis auf die Gegenfahrbahn machen, um mich zu überholen. Das wird denen sicher nicht gefallen haben.

An der alten Kirche von Graun die im Reschensee steht, habe ich dann eine kurze Pause für ein Foto gemacht. Ich war der einzige der auf dem großen Parkplatz angehalten hatte. Bei gutem Wetter tummeln sich hier ganze Völkerscharen.

Die Fahrt am Reschensee entlang, zog sich doch länger als ich gedacht hatte. Hinter dem großen See kam dann noch der kleinere Haidersee.

Da hätte ich eigentlich rechts abzweigen müssen um wieder auf die Via Claudia zu kommen. Diese Strecke wollte ich dann lieber bei besserem Wetter auf meiner Rückfahrt erkunden, zumal man außer der Hauptstraße immer noch keine Nebenstraßen im Schnee erkennen konnte.

Also fuhr ich weiter auf der Bundesstraße. Immer mehr merkte man jetzt, dass es leicht bergab ging. Hinter dem Haidersee wurde es dann zu einem richtigen Gefälle. Die Straße war wieder frei.

Der Schneefall war zu leichtem Regen geworden und der Himmel wurde etwas heller. Als ich die zweite Serpentine an dem Denkmal "Gebeinehaus", welches jeder schon mal gesehen hat der den Reschenpass gefahren ist, vorbei kam dachte ich: "Das war es – geschafft!"

Nach wenigen Minuten war ich dann in Burgeis. Mir kommt es jetzt noch wie ein Traum vor, als ich von der Bundesstraße in den Ort fuhr, hatte der Regen fast aufgehört und die Sonne kam etwas zum Vorschein.



Der Ortler vom Zimmer in Burgeis (am Schneetag,abends)

Im Ort habe ich die einzige Person die ich auf der Straße sah, nach der Pension "Almrausch" gefragt.

Die Unterkunft war aus meiner Liste und ich hatte mich 2 Stunden vorher angekündigt.

Freundlicher Empfang, gutes Zimmer mit **Heizung**. Auf der habe ich dann über Nacht alles Mögliche richtig getrocknet. Sogar die Zeitschrift die ich im Gepäck hatte, musste getrocknet werden.

Nachdem ich mich einigermaßen eingerichtet hatte war auch schon Zeit zum Abendessen.

Inzwischen waren fast alle Wolken weg und die Abendsonne tauchte das Ortlermassiv, das ich von meinem Fenster sehen konnte, in ein herrliches Licht.

Auf Rat meiner Gastgeber bin ich zum Abendessen in den "Bruggerhof" gegangen – nur 100m entfernt - den ich gerne weiterempfehlen möchte. (Essen, siehe Foto)

Auf meiner Rückfahrt hätte ich gerne hier übernachtet, aber der Gasthof war die ganze Woche ausgebucht.



Abendessen nach Schneetag, Burgeis im Bruggerhof

Burgeis bei Mals im Oberen Vinschgau ist reich an Denkmälern, Toren, Freitreppen und mit Fresken bemalte Hausfassaden. Der Name des Bauerndorfs geht auf eine Römerbefestigung die zum Schutz der *Via Claudia Augusta* erbaut wurde zurück.

Sehenswert ist der St. Michael Brunnen, die Fürstenburg - die heute die Fachschule für Landwirtschaft beherbergt und das Kloster Marienberg. Oberhalb des Stiftes, auf über 2000m, liegt der nach den Benediktinern benannte Pfaffensee.

Leider war es zu spät, mir das alles noch anzusehen. Das gute Essen im Bruggerhof hatte mich noch zusätzlich zu den Strapazen des Tages müde gemacht. Ich nahm mir vor, dass ich beim nächsten Mal einen Tag länger bleibe. Um kurz nach 8 lag ich im Bett

Der dritte Tag:

Meine Pension "Amlrausch" hatte "Frühstücks-Buffet" – aber da ich der einzige Gast war, hatte man nur einen Teller mit den üblichen Sachen auf eine Anrichte gestellt. Den konnte ich mir dann komplett holen.

Nach dem Frühstück um 8 Uhr war es wieder soweit. An meinem dritten Tag wollte ich bis Partschins, oberhalb von Meran fahren. Das waren von Burgeis etwas mehr als 60km.

Das Wetter war, wie vorhergesagt, traumhaft schön. Keine Wolke, nicht zu warm – ideal für Genussradler.

Um wieder auf den Via Claudia Radweg zu kommen, musste ich im unteren Ortsteil von Burgeis die Etsch überqueren. Hoch über mir thronte das Benediktinerstift Marienberg. Hell angestrahlt von der Morgensonne. Mit 1340m Meereshöhe ist das Kloster das höchstgelegene Benediktinerkloster Europas.

Gleich auf der anderen Seite der Etsch ging es links abwärts ins Tal, in Richtung Schleis/Glurns.



Unterhalb Burgeis, heute geht es nach Partschins

Idyllisch schlängelte sich der Radweg entlang dem rechten Ufer der Etsch. Schon nach kurzer Zeit hörte man, schon im April(!), die ersten Sprühanlagen zischen.

Vor Schleis wurde am frühen Vormittag schon eine riesige Wiese besprüht. In Ort musste ich abermals die Etsch überqueren um weiter nach Glurns zu kommen. In Glurns kam ich dann wieder auf die rechte Seite der Etsch.

Glurns zählt mit 880 Einwohnern zu den kleinsten "Städten" im Alpenraum. Imposant ist die vollständig erhaltene mittelalterliche Stadtmauer. Glurns ist eine der acht **Städte** Südtirols und war schon im Mittelalter Verkehrsknotenpunkt. Die Stadt brannte in seiner Geschichte mehrmals nieder und wurde immer neu errichtet, auch wurde Glurns immer wieder Opfer von Hochwasser der Etsch.

Interessant für Urlauber sind der Batholomäusmarkt, der Adventsmarkt und ein großer Jahrmarkt.

Nachdem ich eine kleine Runde im Ort gedreht hatte, musste ich jedoch weiter, denn ich hatte noch einige Kilometer vor mir.

Der Kaffee vom Frühstück in Burgeis machte mir derweil schwer zu schaffen. Der war wohl etwas stark gewesen. Ich beschloss doch besser morgens wieder Tee zu trinken.

Nun ging es eine lange Zeit (fast 7km) mit leichtem Gefälle immer geradeaus auf dem Damm der Etsch. Erst kurz vor Spondinig kam ich wieder in die Nähe der Vinschgerbahn und der Bundesstraße.

Seit meiner Abfahrt in Burgeis hatte ich noch kein Auto und keine Menschenseele gesehen.

300m vor dem Bahnhof Spondinig musste ich dann links abbiegen. Kurz danach überquerte ich die Etsch und gleich dahinter die Bahnstrecke. Nun musste ich ein kurzes Stück, (ca 600m) über die Bundesstraße fahren um dann rechts neben der Hauptstraße über einen Wirtschaftsweg weiterzuradeln. Nach weiteren 1,2 km kreuzte dieser Weg die Reschenpassstraße die durch das Vinschgau bis Meran führt.

Nach einiger Zeit erreichte ich den Ort Eyrs. Ohne weitere Abzweigung kam ich nach 4 Kilometern nach Laas. Im Ort musste ich mich dann rechts halten. Der Weg führte so wieder zurück über die Bahnstrecke und über die Etsch auf die andere Seite vom Fluss. (Klingt alles ziemlich kompliziert, ist aber sehr einfach, wenn man den Weg auf einer Wanderkarte verfolgt).

Oberhalb von Laas wird der "Laaser Marmor" abgebaut – ein bei Architekten und Steinbildhauern beliebter strahlend weißer Marmor. Im Dorf selbst ist das sogenannte "Weiße Gold" in Brunnen, Pflastersteinen, Skulpturen überall zu sehen. In den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts begann der systematische Abbau des Marmors und er ist heute in der ganzen Welt als Skulpturen, Brunnen, Grabkreuze oder Baumaterial zu finden.



Blühende Apfelplantagen bei Laas

Wieder auf der anderen Etschseite angekommen, war ein kleiner Ort mit dem Namen Obermühlen. Von hier ab wurde der Radweg etwas "unebener" – es ging oft rauf und runter, obwohl die Etsch nie weit weg war.

Auf dieser Strecke kamen mir auch zum ersten Mal, einzelne durchgestylte "Biker" mit ihren stromlinienförmigen Helmen und ihren schicken Rädern entgegen.

Nach einiger Zeit gefiel mir der Weg schon besser, weil er ständig am Waldrand vorbeiführte. Inzwischen war es doch schon ziemlich warm geworden. Da konnte ich den Schatten schon gut vertragen.

Nach 4km musste ich über eine schöne Holzbrücke und nach abermals einem Kilometer wieder zurück auf die vorherige Flussseite. Diese Wegstrecke war eine der wenigen Abschnitte der ViaClaudia die nicht geteert waren.

3km weiter erreichte ich den kleinen Ort Göflan. Er liegt direkt an der rechten Seite der Etsch. Einen Kilometer entfernt, auf der anderen Seite ist Schlanders.

Schlanders ist der Hauptort des Oberen Vinschgaus. Wer den Bauernmarkt am Mittwoch in Mals verpasst hat, kann ihn hier am Donnerstag nachholen. Weit über das Städtchen hinaus ist der 97 m hohe Kirchturm der Pfarrkirche Maria Himmelfahrt zu sehen – er ist der höchste in ganz Tirol. Besonders sehenswert ist die Schlandersburg, in der heute eine Bibliothek untergebracht ist.

Ich wollte diesmal jedoch nicht durch Schlanders, sondern weiter an der Etsch entlang fahren und blieb auf der rechten Flussseite. In Göflan musste ich die Eisenbahnstrecke überqueren und fuhr dann zwei Kilometer zwischen Etsch und Bahnstrecke, bis ich an eine Straße kam.

Die führte links wieder nach Schlanders zurück. Ich musste mich jedoch etwas rechts halten und kam so auf den "Aufelderweg" der in etwas größerem Abstand weiterhin zwischen Etsch und Bahnlinie mich bis zum Bahnhof Goldrain führte.

Kurz vor dem Bahnhof überquerte ich abermals die Schienen. Ich fuhr jetzt auf der rechten Seite der Bahnlinie. (Wer Interesse hat kann das besser auf einer Karte nachverfolgen)

Nach Überquerung des Plimabachs fuhr ich durch das weniger schöne Gewerbegebiet von Latsch. Um Punkt 13 Uhr kam ich im Ortszentrum an der Kirche an.

Im gleichen Moment begannen die Glocken ohrenbetäubend laut zu läuten. "Die armen Menschen, die in der Nähe dieser Kirche wohnen", dachte ich.

Inzwischen war es schon sehr warm geworden, bei immer noch wolkenlosem Himmel. Der Kaffee vom Frühstück in Burgeis quälte mich immer noch. Ich dachte: "Vielleicht hilft es, wenn ich etwas esse?"

Gleich neben der Kirche (Die Glocken läuteten immer noch) habe ich dann große Mittagspause gemacht. Eine Pizzeria hatte Tische und Stühle auf der Straße stehen, dass hat für Radwanderer den Vorteil das man sein Gepäck nicht mit in das Lokal nehmen muss.

Ich bestellte Spaghetti Bolognese, ein Bier und hinterher noch einen Wein. (Einem "Sportradfahrer" stehen jetzt wohl die Haare zu Berge) Nach einer Stunde ging es dann wieder auf die Via Claudia Augusta, die jetzt weiterhin in der Nähe der Bahnlinie verlief.

Meine Kaffeeprobleme waren übrigens nach der Mittagspause endgültig weg.

Nach 4 Kilometern kam ich in Kastelbell am Bahnhof an.

Wie der Ortsname erahnen lässt, prägen markante Schlösser das Gesicht des Dorfes: das Schloss Kastelbell und das Schloss Juval. Das Schloss Juval ist in Besitz des ehemaligen Bergsteigers Reinhold Messner.

Wer hier in der Nähe einmal übernachten sollte und gerne wandert, findet sehr schöne Waalwege.

Diese Bewässerungskanäle sind im niederschlagsarmen Vinschgau sehr oft anzutreffen und sind Zeugen einer Zeit, in der mit dem kostbaren Nass noch sorgsam umgegangen wurde. (Näheres dazu im Anhang)

In Kastelbell begann ein sehr schöner Abschnitt der ViaClaudia, die von hier bis hinter Partschins etwa 20km auf dem linken Etschdamm (auch Etschdamm - Promenade genannt) verläuft.

An einigen Stellen haben sich die Gastgeber schon ganz auf die Radfahrer eingestellt. Da locken Schilder und Hinweise auf erfrischende Getränke, Kaffee & Kuchen, Eis und natürlich auch Wein und Bier. Teilweise sind auch noch Raststationen im Bau.

An diesem Mittwoch war Feiertag in Italien (Tag der Befreiung 25.4.) Wahrscheinlich tummelten sich deshalb, für diese Jahreszeit erstaunlich, viele Radfahrer, Wanderer und Skater auf der Strecke.

Ich fuhr vorbei an Tschars und Staben. Die Schienen der Vinschgerbahn sah ich die ganze Zeit auf dem Damm an der anderen Seite der Etsch. Ab und zu kam einmal ein bunter Zug der Vinschgerbahn.

Weiter ging es an den Orten Naturns und Plaus vorbei. Der Betrieb auf dem Radweg wurde immer mehr. Jetzt konnte ich mir in etwa vorstellen, was hier im Sommer los ist.

Naturns hat ein hübsches Dorfzentrum, und ein Klima, welches an besonders geschützten und sonnigen Winkeln Feigen, Kiwis und Zitronen gedeihen lässt. Liebhaber alter Kulturgüter können die aus dem 7. Jahrhundert stammenden Fresken in der St. Prokulus Kirche besichtigen und erfahren bei einer Führung noch interessante Einzelheiten.

3 Kilometer hinter Plaus musste ich den Etschdammradweg am Bahnhof verlassen und links in Richtung Rabland fahren. An der Bundesstraße bin ich noch einmal links abgebogen, da wo die Bäume mit den "russischen Pflaumen" stehen. Von diesen Bäumen hat Uschi vor 11 Jahren einen Ableger gezogen, der hat 8 Jahre in unserem letzten Wohnort Dhronecken gestanden und ist 2009 mit nach Gleiszellen umgezogen.

Am "Rösslwirt" ging es rechts in Richtung Partschins. Leider steht da kein Hinweisschild. Wer sich nicht auskennt muss schon sehr aufpassen.

Nun ging es (nach einem langen Radfahrtag) noch mal richtig bergauf. Sehr warm war es. Partschins liegt gut 100 Höhenmeter über Rabland. Von den zwei Kilometern bis Partschins bin ich dann wohl einen Kilometer gelaufen.



Die neue Seilbahn zur Texelgruppe in Partschins

Auf halber Höhe kam ich an der neuen "Texelseilbahn" vorbei, die in der Nähe vom Schönleithof bis auf den Gipfel vom Giggelberg (1550m) fährt.

Diese Seilbahn ist eine der Wenigen, die auf einer Länge von 1500 Metern ohne Stütze auskommt. Trotzdem gilt die Texelbahn als eine der sichersten Seilbahnen Europas.

Hinter dem Partschinser Friedhof ging es noch ein Stück relativ flach weiter bis zum "Stiegenwirt", von hier waren es noch etwa 400 Meter bis zu meiner Unterkunft in der Pension "Schönaussicht" – aber die hatten es noch in sich.

Mindestens 25% Steigung. Schieben, stehen bleiben, schieben, dann hatte ich es geschafft. Es war 16 Uhr, nach 61 Kilometern. Mein Zimmer hier hatte ich schon mittags mit dem Handy (aus meiner Liste) reserviert.



Erst mal war ich "happy", dass ich es bis zu "unserem" Lieblingsort geschafft hatte. Hier hatte ich das Zimmer für zwei Tage reserviert.

Nach wenig auspacken, ein wenig frisch machen, frisches Hemd, verschwitztes Hemd im Waschbecken durchgewaschen und im Fensterrahmen aufgehängt, war es auch langsam wieder Zeit für`s Abendessen.



Pension "Schönaussicht" in Partschins

Um halb 7 bin ich dann runter in's Dorf gegangen und habe erst einmal alle Speisekarten angesehen. Beim "Kronenwirt" hat mir die Karte besonders gut gefallen, wegen "Forst-Bräu" und "Tiroler Geröst'l mit Speckkrautsalat".

Der vierte Tag:

Der vierte Tag war "Ruhetag" in Partschins. Heute musste ich mal nirgendwo "ankommen". Faulenzen wollte ich aber auch nicht. Also bin ich nach dem Frühstück nach Meran gefahren. Immerhin ist das ein Höhenunterschied von 330 Meter. (Meran liegt 290 Meter hoch, Partschins 620 Meter)

Die Abfahrt war natürlich wunderbar. Steil runter von Partschins bis Töll. Von hier führte der Radweg zunächst in Richtung Algund und zweigt an der Straße nach Algund rechts ab nach Meran.

Kurz hinter der Abzweigung kam ich an ein Teilstück mit stark duftenden Pflanzen. Es lohnt sich hier einmal hindurchzugehen. (ich weis allerdings nicht, ob die Blumen auch in anderen Jahreszeiten so duften)



Duft-, und Blumenstück am Radweg nach Meran



Über 7 Serpentinen führt der Radweg nach Meran

Seitlich versetzt davon begann ein neu angelegter Fahrradweg. In 7 Kehren kam ich hinunter bis an die Etsch. (die Kehren waren sogar nummeriert). Unten angekommen ging es wieder immer an der Etsch entlang, Richtung Meran.

Nach zwei Kilometern kam ich an der überdachten Holzbrücke vorbei, die auf die andere Seite der Etsch zur Forst-Brauerei führt. Es war noch zu früh, hier abzubiegen.....aber ein Foto hatte ich hier schon mal mit Selbstauslöser gemacht.



Tagesausflug nach Meran, Brücke zur Forstbrauerei

Der Radweg führte immer weiter an der Etsch entlang bis an die Stelle wo die Passer in die Etsch mündet.

Dort ging es dann links weiter an der Passer entlang bis in die Innenstadt. Sehr einfach und leicht zu finden.

Nach zwei Stunden in Meran bin ich dann den gleichen Weg zurückgefahren.

Inzwischen war es 13 Uhr. An der Holzbrücke zu Forst-Brauerei bin ich dann links abgebogen zum Biergarten der Brauerei. "Forst" gilt als die größte und beste Brauerei in Italien. Dort kommt man in der Zeit von April bis Oktober nie vergebens, denn der Biergarten ist von morgens 10 Uhr bis nachts 12 Uhr geöffnet, jeden Tag der Woche.

Bei herrlichem Sonnenschein habe ich mir dann ein frisches Bier und einen Teller mit Käse-, Speck-, und Spinatknödel bestellt. Für den Rückweg nach Partschins wollte ich "Kräfte" sammeln, damit ich die 330 Höhenmeter, in der Mittagshitze, bis zu meiner Unterkunft auch schaffe. :o)



Im Biergarten der Forstbrauerei - Knödel noch nicht da

Gegen halb drei musste ich mich dann langsam, in Richtung Partschins, auf den Weg machen.



Spinat-, Speck-, und Käseknödel & frisches Bier

Kurz hinter der überdachten Holzbrücke, wieder auf der anderen Seite der Etsch, ging es dann natürlich (wie erwartet) sieben Kehren nach oben, die ich auch mal wieder mehr gegangen als gefahren bin. (ist alles nur eine Frage der Einstellung – manchmal ist das Fahrrad auch ganz gut zum "festhalten"!)

Oben angekommen fuhr ich weiter bis Töll, von hier bin ich den ersten Weg hinter dem Gasthaus an der Hauptstraße rechts, steil nach oben in Richtung Partschins gegangen. Die Hälfte des Rückweges hatte ich schon mal hinter mir.

Es war sehr heiß, deshalb wieder: schieben, anhalten, fahren, anhalten, schieben usw. – aber es ging!

Nach 2 Stunden Pause im kühlen Zimmer hab ich mich dann wieder fertig gemacht zum Abendessen.

An dem Abend war ich beim Stiegenwirt. (Da haben wir früher ein paar Mal übernachtet) War nicht so toll. Beim Kronenwirt hatte es mir besser gefallen.

Der fünfte Tag:

So früh wie möglich (halb 8 Uhr) habe ich gefrühstückt. Es ging wieder weiter! In Richtung Kaltern. Zuerst natürlich wieder die schöne, steile Abfahrt bis Töll. Dann noch einmal die Serpentinen runter zur Etsch. An der Forst-Brauerei über die Holzbrücke bis zur Hauptstraße. Diesmal konnte ich jedoch leider nicht einkehren.

Die Brauerei Forst wurde übrigens 1857 von zwei Meraner Unternehmern gegründet. Schon damals erkannten die Beiden, dass der Ort, an dem sich die Brauerei heute noch befindet, ideal war. Gutes Quellwasser, ein weitläufiger Talboden und saubere Luft in einer (zumindest damals) intakten Natur, umgeben von majestätischen Bergen. Im Laufe der Jahre entwickelte sich "Forst" schließlich zu einer der größten Brauereien Italiens.

Noch heute ist "Forst" im Besitz der Familie Fuchs, die seit Jahrzehnten ihrem Grundsatz treu bleibt: höchste Qualität die in Italien ihresgleichen sucht! Die ideale Trinktemperatur der Forst Biere liegt zwischen 7°C und 10°C. Bei zu hohen Temperaturen geht der frische, spritzige Geschmack verloren.

300 Meter hinter der Brauerei ging es dann rechts ab in Richtung Marling. Erst leichte Steigungen, aber dann war es ziemlich flach, nur vor Lana waren noch leichte Anstiege. Im Park von Lana kurze Pause. (da waren wir früher schon öfter)

Lana ist eine moderne Gemeinde, mitten im Etschtal gelegen, befindet sie sich in einer verkehrsgünstigen Lage zwischen Meran und Bozen. Zugleich ist der Ort Ausgangspunkt beliebter Wanderungen. Die ausgedehnten Obstgärten in Lana prägen nicht nur das Ortsbild der Gemeinde, sondern auch den Alltag der Einwohner. 500 Betriebe erbringen pro Jahr eine Ernte von 60.000 - 70.000 Tonnen der verschiedenster Sorten.

Im Frühling, während der Blüte, muss bei Temperaturen unter Null die Frostschutzberegnung eingeschaltet werden, um jene Gefrierwärme zu erzeugen, welche die empfindlichen Blüten vor Unterkühlung schützt.

Die Drahtseilbahn von Lana auf das Vigiljoch war eine der ersten Personenseilbahnen der Welt. Bereits 1912 von dem Lananer Ingenieur und Seilbahnpionier Luis Zuegg (1876-1955) geplant, wurde sie dann schon 1916 gebaut.



Blick von Lana auf Meran und Dorf Tirol

Hinter Lana fuhr ich dann leicht bergab in die Ebene der Etsch. Hier beginnen endlose Wein-, und Obstplantagen. Eigentlich kann man keinen Weg beschreiben, weil es so viel Wege gibt. Aber eine gute Karte hilft auch hier.

Immer wieder kam ich vorbei an (um diese Jahreszeit hier) schon verblühten Obstbäumen. 20km führten die Wege durch Apfelplantagen bis Andrian, alles flach. Viele Jausenstationen und Raststellen auf der ganzen Strecke, die ich jetzt nicht einzeln beschreiben möchte. Ich habe auf einer Bank im Schatten, mit Thunfisch, Weißbrot und Rotwein aus einer kleinen Flasche, Mittagspause gemacht. Die Zutaten hatte ich mir in einem Laden in Lana gekauft.

Hinter Andrian musste ich dann wieder aufwärts, von 270 Höhenmeter auf 420. Immerhin 150 Höhenmeter bis nach St. Pauls – danach war der Radweg wieder relativ flach. An sich war die Steigung nach St.Pauls nicht so schlimm, aber wegen der großen Hitze doch sehr anstrengend und schweißtreibend bei den hohen Temperaturen am Nachmittag.



Marktplatz in Kaltern

Nach 8 km endlich Ankunft in Kaltern. Kurz über den schönen Marktplatz gefahren, ein Eis und dann weiter in Richtung **Kalterer See**, denn in der Nähe vom See hatte ich am Nachmittag per Handy im Gasthof "Seeperle" ein Zimmer reserviert. Mit 42 Euro die teuerste Unterkunft während der ganzen Fahrt.

Erst nach 17 Uhr bin dann angekommen. Zum Glück konnte ich im Gasthof wo ich übernachten wollte, auch essen. 56km waren es an dem Tag, ohne größere Gefälle, aber einige Steigungen. Eigentlich hat mir die Hitze mehr zu schaffen gemacht, als die Fahrerei. Am nächsten Tag musste ich ja wieder die gleiche Strecke zurückfahren, deshalb bin ich auch gleich nach dem Essen im Gasthof, im Bett gelandet.

Den Ort Kaltern kannte ich ja von früheren Radtouren recht gut. Deshalb möchte ich hier noch zwei Sehenswürdigkeiten von Kaltern und Umgebung aufführen:

Es Johnt sich das Weinmuseum zu besuchen. Zahlreiche Exponate führen Geschichte und Bedeutung des Weines im Raum Südtirol anschaulich vor Augen: riesige Weinpressen, Trink- und Traggefäße, Weinfässer und Keltergeräte. Man erfährt auch aufschlussreiche Geschichten zum Thema Wein: So hatten einst die Kalterer zum Schutz vor Traubendiebstahl einen Flurhüter - den sogenannten "Saltner" - angestellt. Noch im Jahr 1914 gab es in Kaltern neun solcher "Traubenwächter"(In Gleiszellen gab es so etwas noch bis nach dem 2. Weltkrieg.) Eine Fahrt mit der 1903 eröffneten Mendelbahn lohnt sich immer. Bei ihrer Eröffnung war sie die erste elektrisch betriebene Bahn Tirols und die steilste und längste durchgehende Standseilbahn Europas. Der erhebende Rundblick über das Etschtal und das Südtiroler Unterland ist immer wieder beeindruckend. Die Streckenlänge ist 2,37 km; Fahrzeit 12 Minuten: 850 m Höhenunterschied.

Nicht weit weg, in Tramin, ist die berühmte Schnapsbrennerei Roner. Sie wurde zwar erst 1946 gegründet, ist aber inzwischen schon ein weltbekanntes Markenprodukt.

Der sechste Tag (Rückfahrt):

Am nächsten Tag bin ich fast den gleichen Weg zurück in Richtung Meran/Partschins gefahren. Wieder war es sehr sonnig und sehr warm. Und dann die Prozedur noch mal: hoch von Meran nach Töll und dann nach Partschins.

War natürlich wieder sehr anstrengend, als ich die letzten Meter zur Pension "Schönaussicht" hochschieben musste. Mein Zimmer hatte ich schon bei meinem letzten Aufenthalt reserviert.



Partschins, Schönleitalm und der "Steinkranke"

Für die, die noch nie in Partschins waren: Hier gibt es ein geheiztes Freibad. Noch mehr Wasser ist beim Partschinser Wasserfall, ein atemberaubendes Naturschauspiel, bei dem die Wasserfontänen über 97 m herabbrausen. Ganz im Trockenen spielt sich ein Besuch im Schreibmaschinenmuseum ab: ein Partschinser war Erfinder der ersten Schreibmaschine. (näheres dazu im Anhang)

Partschins ist vor allem auch für Wanderer interessant, viele Wanderungen haben in Partschins ihren Ausgangspunkt, so kann man z.B. mit der Texelbahn auf den Meraner Höhenweg gelangen und ein sehr schöner Waal-Wanderweg mit geringer Steigung, führt zur Vellau. Von dort hat man einen herrlichen Ausblick in das Meraner Tal und nach Dorf-Tirol.

Eine sehr schöne Tour ist auch, wenn man über die Schönleitalm bis zum "Durster" wandert. Die "Durster-Alm" liegt etwa 300 Höhenmeter über dem Schönleithof und hat bei den Einheimischen den Spitznamen "Der Steinkranke", weil die Familie das ganze Anwesen aus gefundenen Bruchsteinen gebaut hat.

Dort kann man jedenfalls gut zu Mittag essen und sehenswert sind die Gebäude mit Innenhof auf jeden Fall. Die Familie hat auf der Alm auch eine große Himbeerplantage angelegt.

Wem das gehen zu anstrengend ist, kann die "Durster-Alm" auch mit dem Auto über einen Schotterweg erreichen, oder man fährt mit der Texelbahn bis zum Giggelberg und wandert dann über den Durster und der Schönleitalm bis ins Tal.

Ich war an diesem Abend noch einmal beim Kronenwirt in Partschins. Am nächsten Tag wollte ich mich dann mit der Vinschgerbahn ein Stück den Reschenpass hochfahren lassen.

Der siebte Tag:

Wieder ein schöner Tag. Nach dem Frühstück habe ich gleich das Fahrrad gepackt, dann bin ich zuerst noch zum Dorfmetzger "Gamper" gefahren und habe ein paar "Spezialitäten" eingekauft (1 Woche haltbar, verschweißt) - und weiter ging es.

Halb 9 Abfahrt von Partschins in Richtung Rabland. An der Bundesstraße wieder bei den "Blutpflaumen-Bäumen" abgebogen zur Etsch und Bahnstrecke.

Bei schönem Wetter fuhr ich den gleichen Weg zurück den ich gekommen war. Auf dem Etschdamm war so früh noch nicht viel los. Nur einzelne Radfahrer begegneten mir.

Etwas mehr als 2 Stunden radelte ich noch einmal den Etschdammradweg bis Kastelbell zum Bahnhof. Als ich dort ankam waren noch 20 Minuten Zeit, bis der nächste Zug der Vinschgerbahn kommen sollte. Ich hatte mich vorher erkundigt und erfahren, dass man Fahrkarten im Zug an einem Automaten kaufen kann. Mit mir sind noch 4 Radfahrer eingestiegen, im Zug waren schon 12 Räder. Es war schon allerhand los, an diesem 29.April.....



Die ViaClaudia und die Etsch bei Schlanders

Ich war als erster am Fahrkartenautomat im Zug. Nach mehreren Versuchen habe ich es nicht geschafft ein Ticket für mein Rad und mich zu ziehen. Ein Einheimischer hatte schließlich Erbarmen mit mir und hat mir geholfen. Mein Rad und ich kosteten bis Mals zusammen 10,50 Euro, für eine Strecke von etwa 40 Kilometern.

Als die anderen Radfahrer, die mit mir eingestiegen waren, ihre Fahrkarten ziehen wollten ging gar nichts mehr! Sie haben dann in die Runde gerufen: "Ihr seid alle Zeuge das der Automat nicht funktioniert hat "

Kurz nach 12 Uhr kam der Zug in Mals an. Fast alle Radfahrer waren bis hier mitgefahren. Da sie alle kein Gepäck dabei hatten, sind sie wohl von Mals, mit ihren Rädern, wieder in Richtung Meran zurück gefahren.

Der Bahnhof in Mals liegt im unteren Teil vom Ort. Es war der heißeste Tag bisher. Es muss um 30 Grad gewesen sein, als ich aus dem Zug gestiegen bin. Ich hatte "nur" noch 200 Höhenmeter auf etwa 8 Kilometer bis Burgeis vor mir.

Erst mal musste ich durch Mals vom tiefsten Punkt, im Schatten der Häuser, bis zum oberen Ortsende schieben, Hinter dem Ort

überquerte ich dann die Bundesstraße. Danach konnte ich wieder fahren. Eine herrliche Strecke. Endlose Wiesen mit einem Radweg der sich mit geringer Steigung bis Burgeis schlängelte. Auf einer Bank, mit Blick in das sonnige Vinschgau, habe ich dann noch eine längere Mittagspause gemacht und einen "Partschinser Pfefferbeißer" probiert.

Um halb drei bin ich dann in Burgeis angekommen. So früh hatte ich während meiner ganzen Tour noch nirgendwo mein Tagesziel erreicht. Da blieb auch noch Zeit für eine Pause auf dem Bett, mit etwas lesen und zum ersten Mal Musik hören. Um 19 Uhr habe ich dann im "Bruggerhof" gegessen. War wieder sehr gut. Den "Bruggerhof" werde ich mir merken.

Der achte Tag:

Um 8 Uhr gefrühstückt, halb 9 bin ich dann losgefahren. Ich musste am heutigen Tag wieder Prutz (18km vor Landeck) erreichen, damit ich es am Tag danach schaffe, rechtzeitig am Bahnhof in Landeck zu sein.

Am frühen Vormittag war es auch in Burgeis schon sehr warm, obwohl ich ja auf 1300 Meter Höhe war. Heute hatte ich wieder eine größere Etappe vor mir. Zum Glück waren es bis zum Pass nur noch 200 Höhenmeter – danach eine Abfahrt von fast 700 Höhenmetern

Diesmal konnte ich den schönen Radweg entlang der "jungen" Etsch fahren und natürlich teilweise auch gehen, denn er war doch ziemlich steil. (Die Serpentinen über die Malser Haide wären wohl leichter gewesen) Der Weg führte immer an der Etsch entlang bis zum Haidersee. Steil, dafür aber kürzer und schöner als die Bundesstraße. Auf der Hinfahrt, vor einer Woche, musste ich ja wegen Schnee die Passstrasse benutzen.

Hinter dem Haidersee habe ich dann den Radweg am Ufer vom Reschensee neben der Straße benutzt. Nach 5 Kilometern erreichte ich, diesmal bei strahlendem Sonnenschein, den im Wasser stehenden Turm der Grauner Kirche. Dort habe ich dann eine große Pause gemacht, etwas gegessen und ein Foto. Diesmal war sehr viel Betrieb auf dem Parkplatz vor dem Kirchturm. Besonders viele Motorräder. Am nördlichen Ende des Reschensees konnte man noch immer den Ortler in der klaren Luft erkennen.

Gegen 13 Uhr bin ich langsam weitergefahren um noch lange den herrlichen Ausblick zu genießen. Kurz bevor ich den Radweg am Ufer verlassen musste, habe ich noch ein Foto vom Ortler mit dem See im Vordergrund gemacht.



Letzter Blick auf den Reschensee

Kurz hinter Reschen erreichte ich die "richtige" Passhöhe von 1507m, allerdings habe ich an dieser Stelle noch nie ein Schild gesehen auf dem das angezeigt wird. Danach führte der Weg mit leichtem Gefälle in Richtung österreichische Grenze. 500 Meter weiter konnte ich schon die Tankstelle mit Bistro erkennen die auf dem Hinweg im Schneetreiben meine Rettung war.

Schnell noch ein Foto am Grenzpass, diesmal bei Sonnenschein, und eins von der Tankstelle. Dann radelte ich weiter, in 300 bis 400 Meter Entfernung von der Bundesstraße, auf der gut ausgebauten Via Claudia Augusta. Leichtes Gefälle, Rückenwind und strahlender Sonnenschein machte die Fahrt bis Nauders zu einem großen Vergnügen.



Der Grenzpass - 1 Woche später bei der Rückfahrt

Gleich hinter Nauders endete der schöne, ausgebaute Radweg der Via Claudia Augusta. Ich musste jetzt auf die Reschenstraße wechseln.

Hier in Nauders, muss man sich auch wieder entscheiden ob man den Umweg über den Ort Martina in der Schweiz fährt, oder über die Reschenpassstraße. Da ich Tunneldurchfahrten nicht so schlimm finde, hatte ich mich schon vorher für die Reschenpassstraße entschieden.

Vor mir lagen nun etwa 7 Kilometer auf der - um diese Zeit - viel befahrenen Autostraße und die etwa 3 km Tunneldurchfahrten. Etwas Herzklopfen hatte ich schon, zumal ich mir vorgenommen hatte, diesmal durch die Tunnel zu fahren und nicht zu gehen.

Von Vorteil war natürlich, dass auf der ganzen Strecke immer ein ordentliches Gefälle war und wahrscheinlich kaum ein Autofahrer es wagen würde mich zu überholen.

An der Serpentine hinter Nauders hielt ich noch einmal an, für ein Foto und um meinen hellen, roten LED-Blinker am Gepäckständer einzuschalten, damit man mich besser sehen konnte.



Serpentine zwischen Nauders und der Tunnelstrecke

Zum Glück kamen die meisten Fahrzeuge mir an diesem Tag entgegen, wie man auch auf dem Foto gut sehen kann. Nur wenige fuhren in meine Richtung.

Mit Tempo 55 fuhr ich dann die Serpentine hinunter. Kurz danach kam ein erster, kurzer Tunnel den ich schnell durchfahren hatte, ohne das ein Auto mich überholt hatte.

Nach der längeren Galerie erreichte ich den oberen Finstermünztunnel mit ca. 45 km/h, hinter mir hatte sich eine kleine Schlange gebildet. Vor dem Tunneleingang war eine Ausbuchtung in der ich anhielt und die Autos erst mal vorbeigelassen habe.

Da es ja allgemein bekannt ist, dass Autofahrer auf unübersichtlichen Strecken immer "Kolonne" fahren, habe ich die

nächste "Kolonne" noch abgewartet und bin dann mit etwas Abstand hinterhergefahren.

Bei dem Gefälle im Tunnel konnte ich gut hinter den Autos mit knapp 50kmh mithalten. Meine einzige Sorge war nur, dass ich bei dem Tempo nicht zu nahe an die Bordsteinkante des Gehweges im Tunnel kam. Die Durchfahrt, einschließlich der Galerien war in 3 bis 4 Minuten vorbei.

Wer noch nie mit dem Fahrrad durch einen langen Tunnel gefahren ist, muss sich erst daran gewöhnen das der Lärm von Autos und Motorrädern enorm verstärkt wird. Andererseits ist es in einem langen Tunnel "totenstill", wenn man allein durchfährt.

Direkt hinter dem oberen Finstermünztunnel erreichte ich wieder das alte Hotel "Hochfinstermünz". Hier habe ich diesmal angehalten und mir alles in Ruhe angesehen. Einige Räume konnte man betreten. Ich war sehr traurig, weil ich feststellen musste, dass hier schon einiges geplündert und zerstört war. Mehr dazu kann man im Anhang dieses Berichts nachlesen.

Nach dieser längeren Pause, die mich sehr nachdenklich gemacht hatte, habe ich dann erst mal wieder eine "Autokolonne" abgewartet und bin dann wie im oberen Tunnel hinterhergefahren und erreichte nach ein paar Hundert Metern den "unteren Finstermünztunnel", der erst seit 4 Jahren fertig ist.

Kein Auto kam hinter mir, deshalb hielt ich mitten im Tunnel an und machte ein Foto vom "Rad im Tunnel".

Danach bin ich bis zum Ende weitergefahren und habe dort nochmals angehalten um mir die alte Passstrasse noch einmal in Ruhe anzusehen. Sie führt seitlich am Hang vorbei und ist heute gesperrt. Vor 20 Jahren sind wir da noch hergefahren. Durch viele Erdrutsche und Steinschläge war sie halb verschüttet. Da kamen die Erinnerungen zurück, als wir diese Straße vor mehr als 25 Jahren zum ersten Mal gefahren sind.



Im unteren Finstermünztunnel

Jetzt konnte ich auch meinen hellen "Blinker" ausschalten. Hinter dem Tunnel war die Straße relativ breit ausgebaut. Nun waren es auch nur noch 3 Kilometer bis Ortseingang Pfunds. Dort konnte ich dann wieder die Reschenstraße verlassen und auf der Via Claudia weiterfahren.

Von hier waren es noch etwa 17 Kilometer bis Prutz. Der Weg führte durch Wiesen und an einzelnen Höfen vorbei. Durch das leichte Gefälle kam ich schnell weiter bis Tösens.

Im Ort entdeckte ich einen einsam gelegenen Gasthof der mich zu einem kühlen Glas Bier verleitete. Es war auch hier, auf der Nordseite des Alpenhauptkamms, sehr warm an diesem Tag und ich hatte seit dem Frühstück in Burgeis noch nichts getrunken. Eine Stunde habe ich dort an einem Tisch, in der Sonne, vor dem Haus gesessen. Der "Haushund" lag die ganze Zeit brav unter meiner Bank.

Gegen 16 Uhr erreichte ich dann Prutz, wo ich wieder im gleichen Haus wie bei der Hinfahrt übernachten wollte. (im "Psycho"- Motel Heiss)

Zum Abendessen bin ich dann auch wieder in die "Gemse" gegangen, da dieser Gasthof um diese Zeit der einzige war, der im Ort offen hatte

Der neunte & letzte Tag:

Mein Frühstück im Motel Heiss war genauso gut wie auf der Hinfahrt. Mutter und Sohn haben mich wieder verwöhnt mit Ham & Eggs, Tiroler Schinken und anderen netten Sachen.

Nach dem Frühstück hatte ich noch 2 Stunden Zeit bis zur Abfahrt meines Zuges in Landeck. Bis dorthin waren es noch 17 Kilometer und 100 Höhenmeter Gefälle. Da es Feiertag war und noch früh, bin ich von Prutz bis Landeck nicht die Via Claudia gefahren, sondern die Bundesstraße. Das ging natürlich etwas schneller, deshalb war ich auch über eine Stunde vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof Landeck.

Diesmal wurde im gebuchten österreichischen IC kein Gepäckwagen mitgeführt. Für die Rückfahrt hatte ich natürlich auch eine Platzkarte für mich und mein Rad. Am Wagenstandsanzeiger konnte ich sehen, wo ich einsteigen musste.

Als der Zug ankam und ich in den Waggon eingestiegen war, musste ich mit Entsetzen feststellen, dass in jedem Wagen nur je **EIN** Fahrradplatz, jeweils vorne und hinten im Wagen, vorgesehen war.

Ich habe mein Rad erstmal da hingestellt, wo ich eingestiegen war. Dann habe ich mir vorsichtshalber noch mal meine Fahrkarte angesehen. Da stand denn: Wagen 255, vorne. Ich war jedoch in Wagen 255, hinten im Waggon. Na ja, dachte ich, mal sehen was kommt.

Ich habe erst einmal auf einem "unreservierten" Platz in der Nähe vom Fahrrad gesetzt.

Bis Bludenz ging alles gut. Aber da stieg eine Dame mit ihrem Fahrrad ein die gleich den Fahrradplatz, den ich belegt hatte, für sich für sich reklamierte. Da mir ja inzwischen klar war das ich am falschen Ende mit meinem Rad war, blieb mir nichts anderes übrig als das Rad rückwärts durch den engen Mittelgang des ICE zu schieben, denn "außen rum" ging nicht, weil der Zug wieder fuhr.

Ich hatte das Gefühl, dass 1000 Augen auf mich gerichtet waren. Alle haben wohl gedacht: "Warum schiebt der alte Mann sein Rad von einem Ende bis zum anderen Ende?"

Nach einer gefühlten Ewigkeit, endlich angekommen musste ich feststellen, dass mein reservierter Fahrradplatz mit mehreren großen Koffern voll gestellt war. Ich war inzwischen so genervt, dass ich mein Rad einfach davor gestellt habe. Wer mehr als 50 Kilo wog, wäre da nicht mehr so einfach vorbeigekommen.



Zunächst bin ich beim Rad stehen geblieben, damit ich es in den Bereich zwischen den Waggons schieben konnte, falls jemand auf das Klo oder unbedingt an diesem Ende vom Waggon aussteigen wollte.

Es dauerte nicht lange da kam schon der Schaffner. Der sagte als erstes: "So geht das nicht! Wenn der Zug bei Tempo 200 bremst fliegt, Ihr Rad wie ein Geschoss durch die Gegend"

Ich zeigte Ihm meine Reservierung für den voll gestellten Platz. "Aha, dann müssen wir den Besitzer der Koffer ausfindig machen".

Danach hat er sich nicht mehr blicken lassen. So löst man in Österreich ein Problem :o)

(Außerdem konnte mein Rad nicht bei einer Vollbremsung durch den Waggon fliegen, weil es direkt **vorne** an der Tür stand)

Bald kam der Mann mit seinem Getränkewägelchen. Das war eine Prozedur! Er musste erst mal rückwärts fahren, ich mit dem Rad hinter ihm her. Wo die Waggons zusammengekuppelt sind, konnten wir aneinander vorbei. Danach hat der hat sich auch nicht mehr blicken lassen.

In Ulm konnte ich dann endlich umsteigen in den "deutschen" ICE nach Karlsruhe. Direkt hinter dem Triebwagen war wieder Platz für 16 Fahrräder. Nur vier Plätze waren belegt. Das war ein Genuss!

Danach noch einmal umsteigen in den Nahverkehrszug nach Winden. Ankunft in Winden um kurz nach 17 Uhr. Jetzt noch 12 Kilometer mit dem Rad. In Klingen habe ich dann noch in "Pen's Bier und Weinstube" etwas gegessen. Das war es dann. 320 Kilometer in 8 Tagen, plus einen Ruhetag in Partschins......

Fazit:

Wer nicht auf überfüllten Flughäfen oder verstopften Autobahnen, einen Teil seines Urlaubs verbringen möchte, sollte es mal mit einer Fahrradtour oder Wanderung über den Alpenhauptkamm versuchen.

Eine Alpenüberquerung, da sind sich alle Radfahrer und Wanderer einig, gehört zu den großartigsten Erlebnissen überhaupt!

Nicht sportliche Höchstleistungen sollten im "fortgeschrittenen Alter" im Vordergrund stehen, sondern die Nähe zur Natur und den Leuten.

Zum Glück ist es heute möglich fast 90%, der Strecke zwischen Landeck und Kaltern, fernab vom Verkehr zu fahren oder zu gehen. Dazu hat ganz wesentlich der Ausbau der Via Claudia Augusta beigetragen. Deshalb ist **diese** Alpenüberquerung ganz besonders für Familien oder rüstige Senioren geeignet.

Überall gibt es gute Übernachtungs- oder Einkehrmöglichkeiten. Und wer einmal über den Reschenpass ins Vinschgau gekommen ist und merkt, wie es mit jedem Kilometer wärmer und sonniger wird und dabei an endlosen Apfelplantagen und weiter unten, an Rebmeeren vorbeikommt wird diese Eindrücke nie vergessen!

In diesem Jahr habe ich nach fast 20 Jahren die Tour zum ersten Mal allein gemacht. Alles in allem waren es 320km in 9 Tagen, davon ein Tag Pause in Partschins.

Ich schätze, dass ich in dieser Zeit auch etwa 30km geschoben habe, davon allein schon 15 km am zweiten Tag. Im Schnee am Reschenpass. Ich möchte jedoch auf keine Minute verzichten.

Ich habe wieder viele Erinnerungen mit nachhause genommen. Diese Tour hat mich sehr beeindruckt, vielleicht sogar noch mehr als frühere. Die Strecke ist auch durchweg gut ausgeschildert.

Nicht immer sieht man Schilder "Via Claudia", dafür aber dann "Inntalradweg" oder "Etschtalweg".

Wenn ich gesund bleibe, werde ich es wohl im nächsten Jahr noch mal versuchen. Es gibt immer etwas Neues zu entdecken oder zu erleben.



Nicht immer steht ViaClaudia drauf - aber gut ausgeschildert

Im Anhang habe ich einiges Wissenswerte über die Strecke und die nähere Umgebung an der Strecke zusammengetragen.

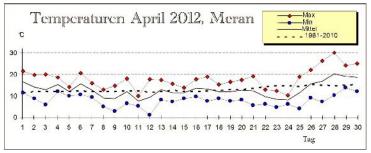
Bei der Suche nach Informationen, bin ich auf einige erstaunliche Geschichten gestoßen, die sicher noch nirgendwo in dieser Art so zusammengefasst wurden.

Außerdem sind meine kompletten Unterkunftslisten sowie einige Karten, Bus und Zugverbindungen im Anhang zu finden.

Wer an noch mehr Informationen interessiert ist, kann die über E-Mail erhalten. Anschrift: intersurf@web.de

Gleiszellen, Juni 2012, WHG





Ein April der Superlative! Zwar entsprach das Monatsmittel der Temperaturen fast genau dem langjährigen Durchschnitt, im Detail gab es ein häufiges Auf und Ab der Werte. Im Zusammenhang mit den extremen Temperaturschwankungen herrschte rege Tiefdrucktätigkeit mit überdurchschnittlich viel Niederschlag, der die winterliche Trockenheit beendete.

Ein erster Kaltlufteinbruch folgte genau an den Osterfeiertagen mit viel Neuschnee im Gebirge und Frost in den Tal lagen. Am Ostermontag kam im Großteil Südtirols die Frostberegnung zum Einsatz, um ein Erfrieren der Apfelblüten zu verhindern. Dort wo nicht beregnet werden konnte oder der Nordföhn die Frostberegnung abschwächte, traten teils erhebliche Frostschäden auf. Am Morgen des 9.April wurde die tiefste Temperatur des Monats mit -9,1° in Toblach gemessen.

Ende April kippte die Wetterlage dann ins andere Extrem. Mit einer kräftigen Südwestströmung gelangte sehr warme Luft aus Nordafrika, angereichert mit etwas Saharastaub, zu den Alpen und sorgte für Rekordhitze im April. An der Wetterstation in Auer wurde am 28. April mit 30,9° die höchste jemals im April gemessene Temperatur erreicht. Der bisherige Rekord lag bei 30,8°. Neue Temperaturrekorde gab es auch in Bozen (30,3°) und Bruneck (28,6°).

DIE RHEINPFALZ - NR 147

Pensionär kämpft sich durch den Schnee

PORTRÄT: Wolfgang Hax aus Gleiszellen fährt mit dem Fahrrad über den Reschenpass zum Kalterer See

der Römer, das war der lang gelwg-te Wunsch von Wolfgang Hax aus Gleiszelten, Mit seinem 35 Jahre alten Hercukes Fahrrad wagte es der 66-jahrige Pensionals im April die-ses Jahres noch einmel von Land-Wit dem Fahrrad auf den Spuren JUN JEPN ALLMARN-STUBINGER

eck in Tirol aus über den Rescheu-pass bis zum Kalterer See nach ita-Frau Uschi, Jihilge is mit dem gleivor 20 Jahren befuhren er und seine lies or fabren.

d a Angrista, emer der schönsten für name to strocke. Zurückelickend was der ehemalige Röss-sweg, Viz Clate Wolfgang Hax und einer der Gründe, sich im Rentenalter nochwal alther Fahrrad, schon cumol die ge-

der Zeit ang "Mit dem ICE für 39 Lura fahrradkente reservert hatte, ging es im Februar mit den Vorbereitungar für das siebeutägige Abenteuer los. Das Fahrrad musste auf vorder dings war die Bahn. Eine Anzeige i. i sionar der Entschluss fassen, es zu problered, Nachidem Brin elle Rabin ein Ticker und eine internationale mann gebracht werden. Naue Bremderch Europe fahren" ließ den Pen sen, Schläuche und eine Umpiante king mit einem spezielten Gewiche die vor Reifenparmen schützen soll Der eigentliche Ausloser aller ES CHAINT MILET

material wurde gesichtet und eine Lete zusammengestellt nur Telefor-nummern für Auste, Bissochandur-

water as groupt. Bes neueste Karton

alle Probleme gewappnet zu sein. Der Wetterbeicht war durchwachgen and möglichen Unterkünften entlang oer Radstrecks, um gegen

Grad Celsius and ab den

FOTOS (2): ALLMANISCHITHINGERPRINKT Kaine Scheu vor Wind und Wetter; Badler Wolfgang Hax aus Gleisvellen hatte bei seiner Fahrt von Landeck (Tired) his zem Kalterer Sec mit Schneg zu kämp

Die nättsten Tage war radelir ange-sagt, Direkt neben der Bundesstraße auft die Via Claudia Ar grafa, früher sagt. Penn ging es .os von Gleiszelen nach Winden zum Bahnhof mit dem bajarrad, abenes u.n 18 Uhr errelease er elas Ziel: Landeck in Tirol. nachster Tag wat Dougragen ange-

baut, wurde sie 1899 nochmals ir. Wetter ging to weiter nach Puniv bis nachsten Tag war das wundertiare Wetter weg, dafur gab es Deserte-Eure markante Stelle ist die Fentlatzerbrücke, die über den Inn funct. Voc. den Römern als Holzbrücke ge-Steln errichtet. Bei erunderbatem ir, den Gasthof "Zun Gemse" Am auch als instalradwcg bezaichnet.

fronciacin Handen effectible dar un-beugsame Radio, demonta sein Ziel und freute sich über da Zimmer mit wurde schlieger. Mit baker und seven füßen Burst und fast eingeund 659 Meter hochgelegene Burgers, Als ehrscht mehr fahren wollte te und nach dem nächsten Bus fragte, fuhr diesen in diesem Monaert vor meiner Nase davon. Also blieb fing es an zu schneten. Der Schnee b ieh am 3traßenrand iegen, Am fieschiepen and das Schnebgestöbegen, gleich bei der morgenolichen Abiabe, na 55 Klumeter en fern e erzählt Wolfgang Hax schmunze nd. Nach zehn Killometerr scherouss konnie der sudpla ser nicht ereitt falten, also en ssie er mir nichts anderes abrig, als weiter

wunderbate Wetter zurück, Vor eidingunges für das Fortsetzen der Rei-se. Keine Wolke, nicht zu warm und ideale Bedingungen für einen Ge-nussender. Die Vie Undals Augusta Ab der vischsren Morgen war das nem Lag au' dett enderen war der Scholer verschwunden use macht Sonne and Warme Platz, ideals Be-

während seiner Trait erfahren ikir -fen, ber ichtet Woltgang Hax, Schiekame jeder befahren oder wanden" ergane de: Gir szeller, oweite Radiertour ist schmin Vorbo-

Viel über land und Leute halv er

Minchestolles Programm

-

"Die Rheinpfalz" berichtete am 27.6.2012.....

Anhang:

Geschichten und Wissenswertes entlang der Via Claudia Augusta - zwischen Landeck und Kaltern.

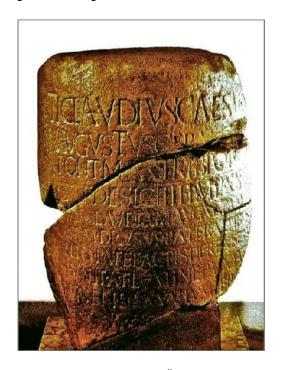
1: Die Geschichte der "Via Claudia Augusta":

Kaiser Augustus begann im Jahre 15 v. Chr. mit der Erschließung von neuen Provinzen nördlich der Alpen. Dazu wurde bereits damals die Strecke von Feltre über Trient und den Reschenpass, das Oberinntal und den Fernpass bis zum Lech ausgebaut. Endgültig fertig gestellt, für Fuhrwerke befahrbar, erneuert und bis zur Donau verlängert wurde die Straße unter Kaiser Claudius.

Die Via Claudia Augusta war in den ersten Jahrhunderten die wichtigste Verbindung zwischen der Adria und dem Voralpenraum. Von besonderer Bedeutung war die Straße für die römische Reichspost. Überwacht wurde sie von einer aus pensionierten Legionären gebildeten Verkehrspolizei, die für den Erhalt der Straße und für die Sicherheit ihrer Benutzer zu sorgen hatte. Im Laufe der Jahre bildete sich entlang der Straße eine lebhafte Infrastruktur. Es entstanden Gasthäuser und Pferdewechselstationen, die im Laufe der Jahre oft zu Städten und Dörfern anwuchsen.

1552 wurde in Rabland, ein großer Meilenstein der Via Claudia Augusta gefunden. Er war durch ein Hochwasser des Zielbaches (Partschinser Wasserfall) freigelegt worden, bei dem 25 Tote zu beklagen waren. Es handelt sich bei diesem Fund nicht um einen gewöhnlichen römischen Meilenstein, sondern um ein Straßendenkmal des Kaisers Claudius (14 - 54 n. Chr.). Die berühmte Meilensäule ist ungefähr 80 cm hoch und misst 72

cm in der Breite, ist aus Quadrater Marmor und in zwei Teile zerbrochen. Die Bedeutung des Rablander Meilensteines liegt vor allem darin, dass es sich um das älteste römische Schriftdenkmal aus dem Alpenraum handelt, das unmittelbar auf die Erbauung einer Heerstraße, nämlich der "Via Claudia Augusta", Bezug nimmt.



Der Text lautet in der Übersetzung:

"Tiberius Claudius, Caesar, Augustus, Germanicus, Oberpriester, Inhaber der tribunizischen Gewalt zum 6. Male, designierter Konsul zum 4. Male, Oberfeldherr zum 11. Male, Vater des Vaterlandes, baute die via Claudia, die sein Vater Drusus nach der Eroberung der Alpen gebahnt hatte, vom Flusse Po zum Donaustrom auf einer Lange von CC(350 ?) Meilen aus." Es scheint so als ob der Stein, viele Jahre nach seiner Entdeckung, beim heutigen Gasthof "Hanswirt" (früher "Stainguat", 1552 "Supphof", 1740 "Löwenwirt") in Rabland aufgestellt war.

Eine Nachbildung steht seit 1977 am Eingang des Gasthofes. Im Herbst des Jahres 1933 schenkte Friedrich Graf Toggenburg das, zu dieser Zeit, in seinem Park befindliche Original Denkmal dem Stadtmuseum Bozen, wo es heute noch zu bewundern ist.

Mit dem Ausbau der "Via Raetia" über den Brennerpass, verlor die Via Claudia Augusta ab dem 2. Jahrhundert als Alpenübergang an Bedeutung, blieb jedoch über viele Jahrhunderte ein, bis ins Mittelalter, bedeutsamer Verkehrsweg. Spuren der Via Claudia Augusta finden sich auch heute noch entlang der gesamten Strecke.

Im Gemeindegebiet von Rieden am Forggensee beispielsweise verläuft die Trasse am Grund des 1954 aufgestauten Forggensees und ist während des Winters, wenn das Wasser weniger wird, deutlich sichtbar. Während des Aufstauens im Frühjahr ist sie bei einer Stauhöhe bis etwa 775 m über NN für kurze Zeit als letzten, aus dem Wasser ragenden Damm zu sehen.

Mitte der 1990er Jahre wurde die Via Claudia in einer grenzüberschreitenden touristischen und kulturellen Zusammenarbeit wieder entdeckt und revitalisiert.

Vor allem für **kulturell** und **kulinarisch** interessierte Touristen ist die Strecke gedacht, die manche erwandern oder mit dem Fahrrad bewältigen.

Meist ist die Route sehr gut beschildert, zwischen Augsburg und Füssen durchgehend mit neuer Beschilderung. Auch im österreichischen Teil ist die Route größtenteils beschildert und dokumentiert. In Südtirol ist die Strecke vorbildlich ausgeschildert, an manchen Stellen findet man aber noch

Schilder mit der Aufschrift "Etschtalradweg" - in Italien sieht man die Schilder der Via Claudia etwas weniger.

Für Radfahrer verkehren auf Fernpass und Reschenpass zeitweise Shuttletaxis mit Fahrrad-Transportmöglichkeit, die aber nicht ganz billig sind.

Am Reschenpass kann man ab 1.Mai bis 15 Räder in einem Busanhänger der staatlichen Postbusse kostenlos mitnehmen.

Seit einigen Jahren verkehrt auch wieder die "Vinschgerbahn" – eine Zugverbindung von Meran bis unterhalb vom Reschenpass nach Mals. Auch in diesen Zügen kann man bis zu 15 Räder mitnehmen. Hier beträgt der Preis für ein Rad 6 Euro für die ganze Bahnstrecke.

Die abwechslungsreiche "Via Claudia Augusta" ist in sehr kurzer Zeit, nach dem Donauradweg, zur beliebtesten Radstrecke Europas geworden.

Deshalb sollte man bei einer Planung einer Fahrradtour davon ausgehen, dass in den Monaten Juli bis Ende September mit viel "Radfahrerverkehr" zu rechnen ist. Einen großen Anteil haben natürlich die "Kurzstreckenfahrer", die nur einen Tagesausflug von ihrer Unterkunft machen.

Deshalb sollte der "Genussradler" die Zeit von Ende April bis Mitte Juni nutzen. Vielleicht noch die zweite Hälfte Oktober.

In den Monaten dazwischen ist es auch schwieriger eine Unterkunft zu finden, dann ist es außerdem zu heiß und man muss aufpassen das man als "Vergnügungsradler" (z.B. wenn man sich die herrliche Landschaft ansieht) nicht zum Verkehrshindernis wird.

2: Der Reschenstausee und wie es dazu kam...

Im Jahre 1949/50 wurden die Dörfer Graun und Reschen im Oberen Vinschgau Opfer eines rücksichtslosen Stauprojektes. Die Geschichte dieser Seestauung liest sich wie ein Krimi.

Über 6 km lang ist der Reschensee; Mit seiner Wassermenge von 116 Millionen Kubikmetern erzeugt er rund 250 Millionen kWh Strom im Jahr. Eine stolze Leistung technischen Fortschritts?

Der aus dem Wasser ragende Kirchturm von Alt-Graun erinnert, gleichsam als stumme Anklage, daran um welchen nie zu bezahlenden Preis hier "Fortschritt" erkauft wurde. Hier war einst eine blühende Landschaft, mit dem malerischen Dorf Graun. Es war ein stattliches Dorf, erfüllt vom Durchzugsverkehr zwischen Bozen und Landeck, mit breitgiebeligen Gasthäusern, so der "Adler" (Fam. Warger) und die "Traube" (Fam. Reinhartl) als Haltestelle für die Post. Wo nicht alte Fresken die Häuser schmückten, taten es die Erker und Stiegenaufgänge, überall aber die bunteste Blumenzier an den Fenstern, auf den Söllern. 163 Häuser in Graun und Reschen sowie 523 ha fruchtbarer Kulturboden fielen den Fluten zum Opfer. Über die Hälfte der 650 Bewohner von Graun mussten in die Fremde ziehen, rund 1000 Menschen waren von der Katastrophe betroffen.

120 bäuerliche Betriebe verloren ihre Daseinsgrundlage, die fast ausschließlich an die Viehzucht geknüpft war. Wir fragen uns heute: Wie konnte es nur zu diesem grausamen und willkürlichen Eingriff kommen? Gab es keine Möglichkeit, diese Katastrophe zu verhindern?

Auf einen Stausee am Reschen hatte man es schon unter der österreichischen Monarchie abgesehen; die italienische Regierung griff im Jahr 1920 diesen Plan auf und erteilte eine Konzession für die Anhebung des Wasserspiegels um 5 Meter. Das Ausmaß dieser Stauung wäre nicht sehr beunruhigend gewesen, da es die Orte Graun und Reschen

nicht gefährdet hätte.



Kirche von Graun 1923



Kirche von Graun April 2012

Später übernahm aber der Konzern Montecatini (heute Edison) diese Konzession und arbeitete ein neues, weit gefährlicheres Projekt aus. Sechs Tage nach der Unterzeichnung Optionsabkommens zwischen Hitler und Mussolini. am der 1939. leate Konzern sein neues Ausführungsprojekt vor; es sah eine Stauung der Seen von 1475 auf 1497 Meter, also um 22 Meter, vor, was den Untergang von ganz Graun und eines Großteils von Reschen zur Folge haben würde. Die Art, wie man diese Pläne der betroffenen Bevölkerung mitteilte und deren Einverständnis einholte, war kriminell. Das Vorhaben wurde nämlich vom faschistischen Gemeindesekretär in Graun nur in italienischer Sprache unter vielen anderen Erlässen und nur für zwei Wochen publiziert, so dass die betroffenen Bürger es überhaupt nicht zur Kenntnis natürlich nahmen und deshalb auch keinen Finwand erhoben. Nach Ablauf der acht Tage konnte der Sekretär weitermelden, dass niemand etwas gegen das Projekt einzuwenden habe. Obwohl dieses Vorgehen auch im damaligen faschistischen Italien vollständig gesetzwidrig war, ermächtigte das römische Ministerium die Montecatini am 6.April 1940 zum Baubeginn und erklärte zugleich die Arbeiten für dringend und unaufschiebbar.

Aber die Kriegsereignisse machten einen Strich durch die Rechnung und nach der Besetzung Norditaliens durch die deutsche Wehrmacht im Jahre 1943 wurden die Arbeiten ganz eingestellt. Schon glaubte man in Graun und Reschen dieses Schreckgespenst für immer los zu sein, besonders da ja der Faschismus gestürzt und Italien nach dem Krieg zu demokratischen Verhältnissen zurückgekehrt war. Doch zur Bestürzung, der betroffenen Bevölkerung erschienen am 20. März 1947 zwei Vertreter der Gesellschaft Montecatini in Graun und gaben bekannt, dass nun die Arbeiten zur Verwirklichung des Stauprojektes wieder aufgenommen und bis 1949 abgeschlossen sein würden.

Man sandte Hilferufe nach allen Seiten aus, so auch an den Außenminister Gruber von Österreich und an die Kommunistische Partei Italiens; in einer Eingabe an das Ministerium für öffentliche Arbeiten forderte man den Widerruf der Konzession.



Ansichtskarte Reschen vor dem Stauseeprojekt

Der Innsbrucker Geologe Raimund von Klebelsberg erarbeitete ein wissenschaftliches Gutachten, in welchem er darauf hinwies, dass der Grund des Grauner Sees nicht stark genug sei, dem Druck des Wassers am Staudamm standzuhalten. Auch wurde damals schon vermutet, dass der See nur selten richtig voll wird, weil die Wasserzufuhr zu gering sei. Außerdem drohte man der Gesellschaft Montecatini mit einem Gerichtsverfahren, da die Bevölkerung bei der Publizierung des Planes der 22-Meter-Stauung, für die eine Neuprojektierung und eine neue Konzession erforderlich gewesen wären, im Jahre 1939 offenbar getäuscht worden war Die um 17 m erhöhte Stauung wurde nämlich nicht als wesentliche Abänderung des ursprünglichen Planes (Stauung um 5 m) anerkannt.

Diese Drohung schien den Konzern wirklich nervös gemacht zu haben, weil er dadurch sein Projekt in Gefahr sah. Deshalb wartete der Chefingenieur mit der Gegendrohung auf, wenn das Projekt widerrufen werde, fordere die Gesellschaft vom Staat Ersatz für die hohen Auslagen.

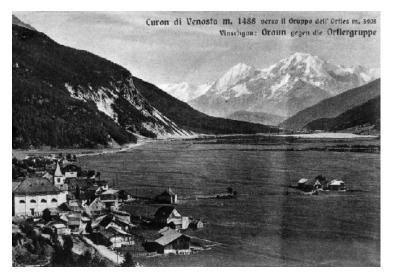
Diese geplante Anzeige wäre, so scheint es, das einzige Mittel gewesen, um das wahnsinnige Stauprojekt zu Warum aber die Gemeinde Graun tatsächlich Gerichtsverfahren angestrebt hat ist nicht mehr dieses feststellbar. Das die Gesellschaft Montecatini gleich dem Krieg mit solcher Eile und Hartnäckigkeit dieses Stauprojekt vorantrieb, hatte einen besonderen Grund, der in die Schweiz führt. Im schweizerischen Rheinwald sollte ein E-Werk gebaut werden, welches das Dorf Splügen und einen Teil von Mendels überflutet hätte. Die Rheinwalder wehrten sich aber dagegen und der Bundesrat erteilte keine Konzession. Darauf wandte sich die schweizerische Gesellschaft "Elektro-Watt" an den Konzern Montecatini, um sich am Reschenstauwerk zu beteiligen. Man schloss am 30.08.47 einen Vertrag: Elektrowatt bot der Montecatini 30 Millionen Schweizer Franken als Dafür musste die Montecatini zehn Jahre Darlehen an. hindurch 120 Millionen kWh Winterenergie in die Schweiz liefern

Man musste sich mit der Tatsache abfinden, dass das Stauprojekt nicht mehr verhindert werden konnte.

Damit begann die Tragödie zweiter Teil. Tatsache ist, dass den Leuten in Graun und Reschen bereits das Stauwasser in die Häuser hinein floß, ohne das über eine endgültige Abfindung entschieden worden wäre. Schon gar nicht kümmerte sich die Montecatini darum, wohin die ausgewasserten Menschen gehen sollten.

Und was das Geld betraf, so entsprachen die Beträge, die für die enteigneten Felder angeboten wurden, in keiner Weise dem tatsächlichen Wert.

Am 3. Juli 1948 sprachen der Fürstbischof Johannes Geißler und Pfarrer Rieper beim Papst in Rom vor und baten ihn, bei der italienischen Regierung zu intervenieren, damit die betroffene Bevölkerung wenigstens gerecht entschädigt werde. An wen hätte sich der mutige und tapfere Pfarrer sonst auch wenden sollen? Ministerpräsident Degaspari war jedenfalls nicht willens, ihn mit einer Grauner Delegation zu empfangen, obwohl man sie eigens für diese Besprechung nach Trient bestellt hatte. Ob die Papstaudienz ihre Wirkung tat ist nicht bekannt. Um nicht zahlen zu müssen, hielten die Montecatini hartnäckig an der Meinung fest, der oberste Vinschgau sei eine ertragsarme und unfruchtbare Gegend, in der es sich nicht zu leben lohne.



Alt-Graun mit Kirche

Den bei den ersten Parlamentswahlen im Jahre 1948 gewählten Südtiroler Abgeordneten, besonders Friedl Volgger, ist es zu verdanken, dass der damalige Landwirtschaftsminister und spätere Präsident der Republik, Antonio Segni, nach Graun kam.

Darüber berichtet Volgger in seinem Buch "Mit Südtirol am Scheideweg": Dort bot sich Segni ein unvergessliches Bild, ein Bild, von dem er später immer und immer wieder sprach. Auf der ganzen Ebene, welche später unter Wasser gesetzt werden sollte, weideten Kühe, Jungvieh und Pferde.

Dem Ministerpräsidenten standen Tränen in den Augen. Er könne diese Entwicklung nicht hindern, aber er werde dafür sorgen, dass die Bauern mindestens richtig entschädigt würden". Segni hielt den Montecatini - Herren eine ordentliche "Standesunterweisung"; es kam zu einer Vereinbarung zwischen der Montecatini und den Vertretern der Bevölkerung. Eine paritätische Kommission musste die alten Liegenschaften neu bewerten.

Doch das Trauerspiel war noch nicht zu Ende. Die Entscheidung über die endgültige Abfindung sollte im April 1949 gefällt werden, sie kam aber erst im Oktober des Jahres 1949.

Aber schon am 1. August 1949 wurden erstmals probeweise die Schleusen am Staudamm geschlossen und das Wasser begann die noch nicht abgeernteten Felder zu überfluten, ohne dass man vorher die Bevölkerung gewarnt hätte. Das alarmierte die Grauner Bürger. Es wurde Sturm geläutet.

Mit Stöcken bewaffnet und wutentbrannt marschierte die männliche Dorfbevölkerung wenige Tage später nach Reschen, um die Herren der Montecatini, die dort ihr Büro hatten, zur Rechenschaft zu ziehen. Diesen aber war offenbar die drohende Gefahr schon gemeldet worden. Im Auto wollten sie sich davonstehlen. Sie wurden aber von der aufgebrachten Volksmenge, allen voran der Pfarrer Alfred Rieper, angehalten und gezwungen, nach Reschen zurückzufahren. Dort mussten sie sich den Protest der Grauner anhören.

Aber die herbeigerufene Polizei griff ein, Pfarrer Rieper, Alois Theiner und Pietro Giacomelli wurden nach Mals gebracht, wo man sie verhörte. Pfarrer Rieper wurde aufs gröbste beschimpft und sogar tätlich angegriffen.

Im Winter 1949/50 "durften" die Grauner noch in ihrem alten Dorf bleiben. Bereits im Frühherbst 1949 waren alle vor die schwere Entscheidung gestellt, abzuwandern und in der Fremde eine neue Existenz aufzubauen oder sich an den Hängen von St. Anna oberhalb von Graun neu anzusiedeln. An die 30 der 120 Parteien entschieden sich für das Verbleiben in Graun und beauftragten den Architekten Erich Pattis mit der Planung der neuen Siedlung. Für viele Familien aber war in Graun und Reschen kein Platz mehr, sie mussten das Land ihrer Väter verlassen, irrten überall in Südtirol und Italien umher, um eine neue Heimat zu finden.

In Graun und Reschen begann man die Sprengladungen zu zünden, um die Häuser, Pfarrkirchen und altes Kulturgut zu vernichten, alles um des "Fortschritts" Willen. Kann diese Art des Fortschritts wirklich "von nationalem Interesse" sein?

Ein Augenzeuge schreibt darüber: "Graun liegt in den letzten Zügen. Wie bei einem Todkranken stirbt Glied für Glied ab. Tag für Tag dringt das Wasser weiter vor, Tag für Tag erdröhnen die Sprengungen, und sobald sich der Rauch verzogen hat, ist wieder ein Haus in sich zusammengesunken.

Sonntag, 9.Juli 1950, letzter Gottesdienst. Anstelle der Seitenaltäre gähnte die Leere der verputzten Mauer. Die Orgel war bereits entfernt worden. Herzergreifend waren die Abschiedsworte des Pfarrers von der Kanzel. Viele Leute haben geweint. Am Nachmittag wurde das Allerheiligste nach dem St. Anna Kirchlein auf dem Hügel über dem sterbenden Dörflein übertragen. Sonntag, 16. Juli, 8 Uhr abends, läuten die Glocken ein letztes Mal zum Abschied von ihrem alten Graun. Gemeinsam läuten sie eine halbe Stunde, und dann fünf

Minuten lang die Große. Dieser letzte Gruß der Glocken wird jedem Grauner unvergesslich bleiben.

Am 18. Juli verließ die große Glocke den Turm, den sie seit 1926 bewohnt hatte. Am nächsten Tag folgte ihr die alte Glocke, welche (aus dem Jahre 1505) Weh und Freude des Dörfleins begleitet hatte. Zugleich wurde mit dem Abdecken des Kirchendaches, und der Sprengung begonnen. Am 23. Juli 1950 (an einem Sonntag) wurde der erste Sprengversuch der Kirche unternommen.

Untrennbar mit dem Untergang von Graun ist die Geschichte vom "Schwarzen Trinali" verbunden. Über vierzig Jahre war sie Köchin In einem St. Moritzer Gasthof, ihre alten Tage wollte sie noch in Ruhe verbringen. Sie verfügte über eine ziemlich umfangreiche Büchersammlung, die sie gern den Bewohnern von Graun und Reschen zur Verfügung stellte.

Der Schweizer Naturschutz besuchte die Frau im Oktober 1949. als das Wasser bereits den ersten Stock ihres Hauses überflutet hatte. Um das Heim zu verlassen, musste sie durch ein Fenster kriechen. Schon bei Sprengarbeiten vorher hatte Montecatini ein großer Stein das Dach ihres Hauses durchschlagen. Entschlossen erklärte sie dem Vertreter des Naturschutzes: "Zuerst haben sie mich gesteinigt, jetzt wollen sie mich ersäufen. Aber ich weiche nicht, sondern ziehe in den oberen Stock, wo bereits meine Hennen sind. Und wenn das Wasser auch noch dahin kommt, steige ich in die Dachkammer hinauf." Mit Gewalt hat man dann schließlich das "Schwarze Trinali" aus dem Haus geschleppt!

Auch die ViaClaudia ist in den Fluten des Reschensees verschwunden. Bei sehr niedrigem Wasserstand kann man noch an einigen Stellen den Damm des Römerweges erahnen. Erst hinter dem Stauwerk kann man der alten Straße wieder steil hinab nach Burgeis folgen. Sie ist heute asphaltiert und dient als landwirtschaftlicher Nutzweg und als Radweg.

Am Südende des Haidersees führt die ViaClaudia beim "abgebrannten Haus" über die Etsch und weiter nach Burgeis.

Durch die Stauung hatten nicht einmal die Toten mehr ihre Ruhe auf dem Friedhof. Seit 1422 waren die Toten auf diesem Friedhof begraben worden. Bevor die Toten vom alten Friedhof ausgegraben wurden, musste man alles desinfizieren. Nur hart gesottene Burschen konnten diese Arbeit verrichten. Niemand, außer den Arbeitern durfte den Friedhof betreten. Die Männer trugen hohe Gummistiefel, Gummihandschuhe und Gasmasken bei der Arbeit. Die Gebeine der Toten wurden aufgestapelt und auf den neuen Friedhof getragen.

Die Familiengrabstätten um die Kirche herum wurden mit Baggern niedergewalzt. Holzkreuze schwammen bald im Wasser. Kreuze aus Schmiedeeisen und einige Grabsteine kamen auf den neuen Friedhof. Nicht alles wurde gerettet, vieles ging verloren. So z.B. auch ein Grabstein mit folgendem Spruch:

HIER RUHT MEIN WEIB,
GOTT SEI'S GEDANKT.
SIE HAT IHR LEBEN LANG
MIT MIR GEZANKT.
DARUM LIEBER LESER,
RAT ICH DIR,
GEH WEIT VON HIER
SONST STEHT SIE AUF
UND ZANKT MIT DIR!

Mit Tatkraft, Mut und seelsorglichem Spürsinn stand der Pfarrer von Graun, Alfred Rieper der Bevölkerung zur Seite und ließ seine Pfarrangehörigen auch in den kritischen Zeiten nicht allein. Alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel setzte er in Bewegung, um das Unheil von Graun abzuwenden und um den Leuten zu ihrem Recht zu verhelfen. Gefährlich wurde für ihn die Lage, als er sich zum Anführer der aufgebrachten Bauern machte; man drohte ihm sogar mit Gefängnis.

Er war einer der wenigen, die den von der Auswanderung Betroffenen hilfreich zur Seite stand, indem er alle möglichen Pfarreien anschrieb, um käufliche Grundstücke zu finden. Seit 1942 bis zu seinem Tod im Jahre 1996 ist Hochwürden Rieper in seinem geliebten Graun geblieben.

3: Wie der Name "Finstermünz" entstanden ist:

Der Sage nach soll ein Herzog von Tirol am Pass eine Falschmünzerwerkstatt betrieben haben. Tatsächlich kommt die Bezeichnung von "Vintscher Münz", wobei Vintscher die Vintschgauer, bezeichnet. Der Begriff Münz geht dabei auf "munitio" = Befestigung zurück.

Unterhalb der Reschenstraße bei Hochfinstermünz liegt in der Innschlucht die Grenzfestung Altfinstermünz. An dieser Stelle ist der Inn die natürliche Grenze zum Nachbarland Schweiz (Engadin). Bereits zur Römerzeit führte an dieser Stelle die Via Claudia Augusta auf einer Brücke über den Inn. Die Via Claudia war mehrere Jahrhunderte lang die bedeutendste Verbindung von Süden (Italien) nach Norden (Deutschland).

Die erste urkundliche Erwähnung von Finstermünz war im Jahre 1263 ("castrum luech zu vinstermincz"). Herzog Sigmund "der Münzreiche" und Kaiser Maximilian (um1500) ließen Finstermünz zu einer Befestigungsanlage und zu einer Zollund Mautstätte ausbauen.

Herzog Sigmund ließ am rechten Innufer das kleine Schloss Sigmundseck in den Felsen bauen. Dieser viereckige Turm war entweder durch einen hölzernen Wehrgang (heute nicht mehr vorhanden) oder durch den Felsengang von der Höhle aus erreichbar.

Im Innern sieht man ein Wachzimmer mit Fenster und einem Geschützloch. Im ersten Stock war die Wohnung für die Wächter mit Wohnstube und Küchenteil.

Ab dieser Zeit wurde 300 Jahre lang Zoll (Maut) erhoben. Erst mit der Verlegung des Zollamtes nach Martina verlor Finstermünz an Bedeutung.

Es ist heute kaum vorstellbar, dass sich der gesamte Warenund Personenverkehr über den Reschenpass bis 1854 durch die Brücke der Festung Altfinstermünz quälte. An der Festung vorbei, führte die Via Claudia Augusta bzw. die spätere Straße bis 1854, als bis zu 5 m breite Hangstraße, ohne Kehre, hinauf zur Festung Nauders. Dieser historische Weg ist leider noch immer wegen Steinschlaggefahr offiziell gesperrt. Man sollte ihn auf jeden Fall nach Frost und Regen meiden!

Seit dem Straßenneubau 1854 stand Finstermünz im Abseits und drohte zu verfallen. (Die Unterscheidung in Alt-, und Hochfinstermünz kam erst, nachdem die neue Passstraße gebaut war) Seit 2001 kümmert sich der Verein Altfinstermünz um die Renovierung.



Altfinstermünz

Wenn man am alten Grand Hotel anhält, sollte man sich mal die Zeit nehmen um von Hochfinstermünz nach Altfinstermünz hinab zu steigen.

Das sind etwa 100 Höhenmeter. Wegen der Felsen ist die Anlage tatsächlich erst dann komplett zu sehen, wenn man ganz unten ist. Der Abstieg geht zwar sehr schnell, der Aufstieg bei "sommerlichen" Temperaturen dauert dann aber schon etwas länger.

4: Geschichte des "Grand Hotels" am Reschenpass.

Jeder der schon einmal über den Reschenpass gekommen ist, hat sicher die einsam stehenden Gebäude am Finstermünzpass gesehen, die in den letzten Jahren langsam verfallen.

Diese Gebäude waren einmal das berühmte "Alpenhotel Finstermünz".

Alte Fotografien und Gästebücher zeugen von der Vergangenheit. Auch das mit Sorgfalt instand gehaltene Originalmobiliar und die Ansammlung kurioser Gegenstände tragen alle Spuren von früher. Mit einiger Mühe und unverwüstlicher Gastfreundschaft hielt Emmi Priebsch, ganz allein, bis vor wenigen Jahren den Betrieb noch immer am Laufen.

Sie war Wirtin mit Leib und Seele. Die 1930 hier geborene Emilie Priebsch konnte beredt und humorvoll die Geschichte des Hauses, die eng an ihre eigene geknüpft war, Revue passieren lassen.

Frau Emmi hatte ein gewaltiges Gedächtnis und begrüßte jeden Gast, der schon einmal im Hotel auch nur auf eine Tasse Tee zu Besuch war, persönlich.

Ihre liebenswürdige Art und ihr Bemühen das Hotel Hochfinstermünz in Betrieb zu halten beeindruckten jeden Besucher.

Sie erzählte von den glanzvollen Tagen des Hotels ebenso wie von dem langsamen aber stetigen Niedergang des Hotels.

Das Hotel Hochfinstermünz war von den 1920er-Jahren bis in die 1950er-Jahre eine der besten und nobelsten Adressen Tirols. Wenn sie ihr Gästebuch aufschlug, konnte sie Persönlichkeiten aus aller Welt aufzählen. Ursprünglich als Materiallager für den Bau der neuen Reschenpassstraße errichtet, hat das Haus glanzvolle Tage hinter sich. Ende des 19. Jahrhunderts kamen die Gäste aus Paris, Wien, Berlin und Boston. In den Dreißigern stieg Luis Trenker samt Familie zweimal hier ab, als er in der Gegend "Der Rebell" und "Der Feuerteufel" mit Leni Riefenstahl beziehungsweise Judith Holzmeister drehte.



Hotel Hochfinstermünz in den 50ziger Jahren



2003 kam das Hotel nochmals zu Ehren. Noch zu Lebzeiten von Emmi drehte hier Erwin Rehling einen Kulturfilm über das Hotel mit dem Titel: "Verwehter Glanz - Frau Emmi und das Alpenhotel"



Emmi vom Hotel Hochfinstermünz

Gemeinsam mit Luis Trenkers Sohn Ferdinand erinnerte sich Emmi in dem Film an vergangene Zeiten. Länge: 44 min.

Frau Emmi betrieb zeitlebens das Grand-Hotel. Es ist in der Einrichtung und im Zustand unverändert aus der Zeit nach dem ersten Weltkrieg. Auch der zweite Weltkrieg ging am Grand-Hotel vorüber. Seit vielen Jahren lebte Emmi alleine im einstigen Grand-Hotel. Das Haus verfiel. Frau Emmi war weiter die Wirtin vom Grand-Hotel, weil sie von ganzem Herzen Wirtin war. Man konnte immer auf einen Tee zu ihr kommen. So noch bis vor wenigen Jahren. Wer heute nach Ihr sucht wird sie nicht mehr antreffen. Was wird wohl aus dem Grand-Hotel werden?

Magdalena Dietl Sapelza schreibt in der Ausgabe 17/2003 im "Der Vinschger" über das Grand-Hotel:

"Drei Köpfe aus Pappmaschee hinter den Fenstern des alten Hotels Hochfinstermünz erinnerten Vorbeifahrende noch bis vor kurzem an die Filme "Der Rebell" und "Der Feuerteufel", die Luis Trenker als Regisseur und Hauptdarsteller 1932 und 1939 mit den Filmpartnerinnen Leni Riefenstahl beziehungsweise Judith Holzmeister dort gedreht hatte. Die Köpfe gehörten zu den Puppen, die als "Komparsen" für halsbrecherische Abstürze an der Felswand hinter dem Haus dienten. Als Neunjährige konnte Emmi einst die legendären Filmstars hautnah erleben. In den letzten Jahren waren es nur noch die Busunternehmer aus dem Vinschgau, die über diese Geschichte Bescheid wussten. "Di Vinschger sain ollm mitn Omnibus stean bliebm unt hoobm di Grint oungschaug", schildert Emi, "ober koaner isch inni kemman eppas trinken". Vor Jahren stießen spielende Katzen die Köpfe zu Boden. Emmi hob sie nicht mehr auf, weil sie sich immer so geärgert hatte. "Vielleicht hoobm si inzwischn di Mäus gfressen", bemerkt sie mit einem verschmitzten Lächeln im Gesicht "



"Das einstige Nobelhotel mit sechzig Betten verfügte bereits zur Jahrhundertwende über Etagenbäder und ein Freischwimmbad, damals ein besonderer Komfort. Bis zu fünfzehn Angestellte umsorgten während der Sommermonate die durchwegs wohlhabenden Gäste, die meist aus England kamen, oder arbeiteten im hoteleigenen landwirtschaftlichen Betrieb. Die dreieinhalb Hektar Grünland auf dem Schuttkegel am Fuße von Hochfinstermünz ernährten sieben Kühe, mehrere Schafe und Schweine."

Das Hotel Hochfinstermünz geht auf ein Gebäude zurück, das für die Errichtung der Reschenstrasse 1853 - 1855 gebaut wurde. Dieses Gebäude war später ein einfacher Gasthof. Emmis Vater hat es in den 1920er Jahren erworben und zum noblen Alpenhotel ausgebaut.

Der Vater von Emmi legte auf Eleganz besonderen Wert. Auch nächtlich ankommenden Reisenden öffnete er stets im besten Anzug gekleidet die Tür. Im Lauf der Zeit und durch seine exponierte Lage auf einer der wichtigsten Alpenverbindungen hat das Alpenhotel viele Gäste erlebt, von nächtlichen Schmugglern bis hin zu höchsten Politikern.

Frau Emmi kann von allen diesen Gästen eine Menge erzählen, auch Erzählungen von Unfällen und mysteriösen Morden in der Region. Sie hat schließlich ihr ganzes Leben in einer Region verbracht, wo sonst weitum niemand lebt.

Ebenso kann Frau Emmi eindringlich von der Vergänglichkeit des Lebens erzählen. Mit ihrer Erzählung "Auf der Bank wo Sie sitzen, ist mein Lebensgefährte in meinen Armen entschlafen" konnte sie überraschen und bedrücken.

Irgendwann wurde das Leben der Menschen stressig. Und dieser Stress macht auch dem Alpenhotel zu schaffen. Früher war Hochfinstermünz ein eigener Ortsteil mit Ortstafel, als man diese abmontiert hatte, rasten die Menschen in ihren Autos nur noch an der Hotelanlage vorbei. Die Menschen rasen heute nur noch über den Reschenpass um so schnell wie möglich zu ihrem Ziel in einer der italienischen Hotelburgen an der Adria zu sein. Kaum jemand kennt noch das Gefühl einer Alpenreise, das Gefühl einen Berg erreicht zu haben und diesen auch zu genießen.

Es ist schwer zu sagen, ob das Hotel noch einmal zum Leben erweckt wird. Hätte man den neuen Tunnel 300 Meter länger gebaut, wäre das Hotel auf einer Insel der Ruhe gelegen. In Verbindung mit Altfinstermünz hätte hier ein Urlaubsparadies entstehen können.

(Die Fotos von Emmi und die Innenaufnahme sind von Wolfgang Morscher)

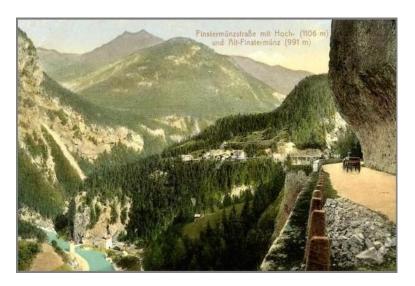
Solange es noch steht, sollte man sich alles noch einmal ansehen. Auch weil hier ein Weg der Via Claudia Augusta, der allerdings nur für Wanderer geeignet ist, hinunterführt zum Inn und Altfinstermünz.



Seit Emmi nicht mehr da ist....(2012)

Zuletzt noch ein Text aus einem Prospekt von 1932:

"Luft-Kurort Hochfinstermünz mit Alpenhotel Hochfinstermünz" An der staubfreien Straße Landeck - Meran mitten im Tannenund Lärchenwald. Gutgeführtes bürgerliches Haus, hat Post und Telegraph, Trafik, kath. Kapelle, große Speiseräume, drei offene Veranden, Salon, Lesezimmer, Rauchzimmer, Dunkelkammer mit Photo-Utensilien, Garagen und Boxen für 15 Auto, Shell-Benzin, Dynamin, Aral und verschiedene Öle. Schönste Aussicht ins Engadin, viele Spaziergänge, großer Park mit Liegestühlen, Tennisplatz, Schwimmbad, gutes Familienhotel für länger. Aufenthalt, Diätkost, Mittagessen von S 3.- bis S 6.- je nach Menu. Sehr geeignet für Gesellschaften. Im Hotel sind viele Jagdtrophäen sowie ein sehenswerte lebender Adler. Finstermünz, der älteste Paß-Übergang Europas, mit der alten Zollbrücke an der Römerstraße (Altfinstermünz), oben am Felsen Schloß Siegmundseck. Schlittenverbindung mit dem Samnauntal "



Ansichtskarte aus der Zeit um 1910, unten links Altfinstermünz, im Hintergrund das Hotel Hochfinstermünz, rechts die von Karl Ritter von Ghega erbaute Passstraße, die damals noch Finstermünzstraße hieß.

5: Die Kajetansbrücke

Die Kajetansbrücke ist eine Steinbogenbrücke über dem Inn in der Gemeinde Pfunds in Tirol. Hier beginnt eigentlich erst die Passstrasse auf den Reschen. 1854 wurde mit dem Bau der von Karl Ritter von Ghega (* 10. Januar 1802 als Carlo Ghega in Venedig; † 14. März 1860 in Wien) geplanten und gebauten Hochfinstermünzstraße nach Nauders begonnen (sie entspricht dem heutigen Bundesstraßenverlauf).

Im Zuge der Neuanlage der Bundesstraße nach Nauders wurde eine Holzbrücke an dieser Stelle erbaut, die nach dem damaligen Statthalter von Tirol, Kajetan von Bissingen, benannt wurde. (Vor dem Bau der Brücke führte der Weg über die Brücke von Finstermünz)



Österreichische Banknote mit dem Erbauer der neuen Reschenstraße

Die ursprüngliche Brücke hatte über der Flussöffnung einen großen Holzbogen, der auf beiden Seiten von Steinbogen eingerahmt wurde. Ursprünglich war es die größte freitragende Aufgrund gestiegenen Holzbrücke Tirols des Verkehrsaufkommens wurde der Holzbogen 1956/1957 durch einen Bogen aus Stahlbeton ersetzt. Von der Kajetansbrücke aus führt die römische Via Claudia Augusta als Wanderweg zum nahegelegenen Altfinstermünz, wo die alte Straße, vom Reschenpass kommend, über den Inn führte, was durch die Eröffnung der Kajetansbrücke an Bedeutung verlor, und wo sich die Zollstätte befand (das Zollamt wurde schon 1779 nach Martina/Martinsbruck verlegt)

5.1: Ausbau der Reschenpasstrasse bis 2009



Bau des unteren Finstermünztunnels. Links die alte Passstrasse und zwei kurze Naturtunnel.

Der untere Finstermünztunnel hinter Pfunds gilt als der sicherster Tunnel Tirols und wurde im Jahr 2009 endgültig fertig. Die B180 Reschenstraße verläuft im Anstieg von Pfunds nach Nauders in sehr steilem und felsigem Gelände. Der 462 Meter lange Tunnel wurde nach modernsten Sicherheitsstandards gebaut. Für die Tunnelauskleidung wurde erstmals Selbstverdichtender Beton verwendet. Die Fahrbahnbreite des Tunnels beträgt 8,5 Meter und ist somit um einen Meter breiter als in vielen anderen Tunnels. Außerdem sind an beiden Straßenseiten Bürgersteige, die breit genug sind um ein Fahrrad zu schieben. Nach Beendigung der Tunnelarbeiten ist die Reschenpasstrasse wieder ganz für Fahrräder freigegeben.

Technische Daten:

Tunnellänge: 462 m, Länge der Galerien: 72 m. Somit beträgt die Gesamtlänge des Bauwerkes 534 m, mit Energieversorgung, Beleuchtung, Fernsehüberwachungsanlage, Notrufanlage, Tunnelfunk und Zentrale Leittechnik. Der Straßenbereich südlich bzw. oberhalb des Gasthofes Finstermünz wurde 1995 bereits durch Galerien und Tunnels gesichert. (Der "obere" Finstermünztunnel)



Eröffnung des unteren Finstermünztunnels

Bereich nördlich unterhalb des Gasthofes lm hzw Hochfinstermünz war die Straße noch an mehreren Stellen durch Felsabbrüche, Steinschlag und Schneerutsche bedroht. Die Zulaufstrecken zu den neuen Tunnelportalen mussten durch aufwendige Voreinschnittsarbeiten sowohl im Süden als auch im Norden hergestellt werden. Dabei wurden Felsböschungen bis ca. 50 m Höhe abgetragen und ein Naturtunnel im Norden zur Gänze beseitigt. Im Süden wurde außerdem die Errichtung einer talseitigen Böschungssicherung durch "bewehrte Erde" bzw. Geogitter auf eine Länge von rd. 90 m in einer Höhe von 5 – 6 m erforderlich.

6: Wanderung über die alte Straße zwischen Pfunds und Nauders:

Am Sperrfort Nauders beginnt die Straße der Vergangenheit! Die alte Straße fällt steil ab und erreicht bei Finstermünz den Inn. Hier steht eine kleine Kapelle, das alte Zollhaus. Inmitten des Inns steht der alte Turm mit der Holzbrücke. Und an den Felsen "geklebt" Sigismundseck, erbaut von Herzog Sigismund. Diese Zollstation hieß "Finstermünz".

Nach dem Bau der Hotelanlage "Hochfinstermünz" an der neuen Passstrasse, wurde der Begriff "Altfinstermünz" für die Zollstation verwendet.

Die Römer waren keinesfalls die Erfinder der künstlichen Straßen. Doch sie waren die ersten, die ein europaweites Straßennetz in aller Konsequenz angelegt haben. Rund 270.000 km war die gesamte Länge des römischen Straßennetzes, davon fielen allein etwa 80.000 km bis 100.000 km auf gut ausgebaute Fernstraßen, wie sie die Via Claudia Augusta darstellte.

Erst im 18. Jahrhundert wurde dieser Stand wieder in Europa erreicht. Bei der Planung und beim Bau der Straßen erwiesen

sich die römischen Ingenieure als wahre Meister. Sie wählten stets die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten und glichen die Straße nur im unwegsamen Gelände (Flusstäler, Berg, etc.) den Gegebenheiten an. Mit dem Bau eines Dammes als Untergrund für die Straße wurden die Instandhaltungen minimiert.

Auf der Reise entlang der Via Claudia Augusta kann man an mehreren Stellen die verblüffende Wirkung dieser Konstruktionen erleben. Nach Möglichkeit verliefen die Straßen von Landmarke zu Landmarke. Eine Reihe von Wachtürmen, die meist in Sichtweite aufgestellt waren, sicherte die Strecke und dient der Nachrichtenübermittlung.

Dazwischen gab es Übernachtungsmöglichkeiten und Gastwirtschaften sowie Mutationes, die auch Zug und Reittiere zum Wechsel bereitstellten. Ein normaler Reisender legte am Tag etwa 20 röm. Meilen (= knapp 30 km) zurück. Entsprechend sind die Versorgungsstationen auch in diesen Abständen zu finden gewesen. Meilensteine am Rand der Straße dienten der Information, nicht selten verherrlichen ihre Inschriften den Erbauer der Straße. Zwei Meilensteine mit sinngleicher Inschrift sind uns entlang der Via Claudia Augusta erhalten geblieben.

Bericht von einer Wanderung über den alten Weg: (aus <u>www.wegegehen.de</u>)

Wir begannen unsere Wanderung, zu einer der schönsten Orte der Via Claudia Augusta, von Nauders. Die alte Römerstraße führt am Ortsausgang linksseitig der heutigen Straße steil bergab, wechselt aber noch vor der Spitzkehre der Fahrstraße auf deren rechte Seite. Vor uns die steil aufragenden Felswände beidseitig der engen Klamm. Weiter steil bergab geht es durch das Tal des Stillebaches zur Festung Nauders.

Rechts neben der Festung führt ein Abgang hinab zur alten Kaiserstraße.



Doch der war leider wegen Unpassierbarkeit gesperrt. wir notgemussten drungen den Tunnel mit tosendem Verkehrslärm und mit wenig sicherer Begeh-Fußgänger barkeit für benutzen. Man kann an einer Verbauung zur alten Passstraße wechseln. Doch auch hier Warnschilder. deren Notwendigkeit durch intensiven Spuren Steinschlages untermauert werden

Wir riskierten es dennoch den Rucksack auf dem Kopf - ein kurzes Stück der Straße zu gehen, möchten es aber ausdrücklich nicht weiterempfehlen!

Zugänglich freilich wird dieser wohl schönste Abschnitt der Via Claudia Augusta bald wohl nicht mehr sein. Schon heute darf Trasse man die der Römerstrasse Fort vom Nauders nach Altfinstermünz nicht mehr begehen. Mancher riskiert es noch auf

eigene Gefahr. Aber die Steinschlaggefahr im oberen Abschnitt, den wir bei unserer ersten Begehung selbst erlebten ist so groß, dass man von einer Begehung besser absehen sollte. Bleiben dem Freund dieses Abschnittes der Via Claudia Augusta am Ende nur noch die schönen alten Stiche, um den Verlauf der Via Claudia Augusta hinauf zum Finstermünzpass zu erleben. Diese Abbildungen zeigen am deutlichsten wie gleich-mäßig die Strasse die Höhenunterschiede überwindet.

Über einen Pfad erreichten wir dann wieder die Via Claudia Augusta, die sich etwa 100 Meter tiefer an den Steilhang schmiegt. Tief unten der junge Inn und hoch oben die Felswände, deren Porösität das ganze Unterfangen nicht gerade zu einer gemütlichen Wanderung machen.

Wir hatten Glück und einen Tag, der die Steinschlaggefahr vom Wetter her minimierte. Froh waren wir dennoch, als wir endlich die Absperrung an der unteren Seite des Weges passiert hatten. Nun waren wir sicher, und konnten in aller Ruhe die Schönheit der alten Straße genießen, die in urwüchsiger Natur eingebettet in einmaliger Schönheit talwärts führt.

Der Höhepunkt der Tour aber ist Altfinstermünz, daß schon im 19. Jahrhundert die Maler romantischer Landschaftsbilder anzog. Am Eingang von Altfinstermünz die malerische Mariahilfkapelle, die sich derzeit in der Restaurierung befindet. Altfinstermünz ist heute menschenleer. Zuletzt wurde das stattliche Gebäude der Zollstätte als Gastwirtschaft und Brauerei benutzt. Die Straße führt durch die Tordurchfahrt der fünfstöckigen Klause hin zur überdachten Brücke über den wild schäumenden Inn. In der Mitte des Inns ein wuchtiger Brückenturm, durch den sich im Mittelalter der gesamte Verkehr über die Straße abspielte.

Am anderen Ufer erreicht man den Weg entlang der Grenze zur Schweiz, und nach einem Marsch von 1 bis 2 Stunden die Kajetansbrücke, die man unterquert. Hier besteht Anschluss an den Postbus. Zurück nach Nauders oder weiter nach Pfunds. Wer noch Kondition hat, dem ist der weitere Marsch auf der Via Claudia Augusta natürlich nicht verwehrt.

8: Schloss Naudersberg

Die Burg Nauderberg (oder auch Schloss Naudersberg) wurde in ihrem Kern um 1200 angelegt und wird 1239 erstmals urkundlich erwähnt; ihr jetziges Aussehen stammt jedoch aus der Zeit des Wiederaufbaus nach den Engadiner Kriegen (1499). Von 1330-1919 wurde sie als landesfürstliches Gericht (siehe oben) genutzt und war auch Wohnsitz des jeweiligen Pflegers und Richters.

Da die Burg nie von einem Landesfürsten bewohnt wurde, ist auch immer nur das Nötigste zu ihrer Erhaltung getan worden;



dadurch zeigt sich die Burg auch heute noch im originalen mittelalterlichen Bauzustand Die Burg 1980 gelangte in Privatbesitz und wurde - mit denkmalpflegerischer Begleitung zur Bewahrung der historischen

Gegebenheiten – behutsam renoviert. Heute dienen die ehemaligen Stallungen als Schlossrestaurant.

Die alten Arreste und die Gefängnisküche liegen ebenfalls im Erdgeschoss; im 1., 2. und im Dachgeschoss wurde ein Museum mit alten bäuerlichen und handwerklichen Gerätschaften eingerichtet. Der 2. Stock wird auch für Veranstaltungen und Bildergalerien genutzt; dort befinden sich auch die Gerichtskanzlei und die Schlosskapelle sowie die Richterstube, in der heute auch standesamtliche Trauungen stattfinden.

9: Ötzi, der Mann aus dem Eis

Nicht weit von Partschins, am Ende des Schnalstales, befindet sich der Gletscher vom Hauslabjoch. Gleich in der Nähe ist das Tisenjoch. Dort wurde er am 19.September 1991 in 3.210 m Höhe gefunden: Der Mann aus dem Eis

Mit Hilfe der Radiokohlenstoffdatierung wurde der Todeszeitpunkt des Mannes zwischen 3359 und 3105 v. Chr. bestimmt, sein Alter beträgt damit circa 5.300 Jahre.

Erst beim Rückzug des Gletschers durch starkes Abtauen im ungewöhnlich heißen Sommer des Jahres 1991 wurde der "Mann aus dem Eis" freigelegt.

Da "Ötzi" in der Grenzregion zwischen dem österreichischen Bundesland Tirol und der italienischen Provinz Südtirol gefunden wurde, erhoben zunächst beide Staaten Anspruch auf ihn.

Obwohl sich die Fundstelle auf der Österreich zugewandten Seite der Wasserscheide befindet, lag sie doch, 93 Meter von der Grenze entfernt auf Südtiroler Gebiet. Das ergab eine genaue Vermessung im Oktober 1991.

Die Bergung wurde am 23. September 1991 durch das Institut für Gerichtsmedizin der Universität Innsbruck durchgeführt. Da die Bedeutung der Leiche nicht sofort erkannt wurde, ereigneten sich einige Pannen:

Der Polizist, der am Entdeckungstag die Eisleiche aus dem Eis befreien wollte, beschädigte mit Pickel und Presslufthammer Ötzis Hüfte.

Vier Tage später packten Polizisten die Leiche und andere Fundgegenstände in einen Plastiksack. Weil der Bogen für den Sack zu groß war, wurde er zerbrochen. Der Bestatter brach Ötzis Arm, um ihn in einen Sarg legen zu können und in die Gerichtsmedizin nach Innsbruck zu bringen.

Der Gerichtsmediziner war geneigt, die Leiche zur Bestattung freizugeben, da bei alten Leichen kein Mörder am Leben und juristisch zu belangen ist. Erst dann wurde der Prähistoriker Konrad Spindler von der Universität Innsbruck informiert.



Rekonstruktion Ötzi

Der ca. 1,58 m große und gefriergetrocknete Leichnam ist 15 kg schwer. Er ist nahezu unversehrt und vollständig. Das wahrscheinliche Sterbealter wird mit 45–46 Jahren angegeben. Da der Körper beim Gefrieren schrumpft, muss er von größerer Statur gewesen sein.

Der Rumpf weist einen Bandscheibenverschleiß der Lendenwirbelsäule und eine durch einen Pfeilschuss in die linke Schulter verursachte Verletzung auf. Dem Mineralienstatus der Zähne nach zu schließen kam er aus dem Eisacktal.

Erst 2011 wurden verschiedene Zahnerkrankungen wie Karies und leichte Parodontose diagnostiziert. Auffallend ist weiterhin

das Diastema (die Zahnlücke zwischen den oberen Schneidezähnen).

Drei Gallensteine, die erst 2011 ausführlich beschrieben wurden, deuten auf einen wahrscheinlich erhöhten Cholesterinspiegel des Gletschermannes hin. Außerdem deuten Borrelien darauf hin, dass er der älteste nachgewiesene Fall einer durch Zecken übertragenen Borreliose ist.

Der rechte Oberarmknochen ist postmortal gebrochen, wie erst durch pathologische Neuuntersuchungen im Jahre 2011 bekannt wurde. (Das war der Bestatter!)

Die letzten Tage im Leben des Gletschermannes konnten vor allem durch die Untersuchung seines Darminhaltes durch Botaniker der Universität Innsbruck erhellt werden. Demnach hielt er sich zunächst im Bereich der Baumgrenze auf, die damals bei ungefähr 2400 Metern lag. Er stieg dann entweder in das Schnals- oder Etschtal ab und etwa sechs Stunden vor seinem Tode wieder hinauf in Richtung Tisenjoch.

Mindestens etwa 24 Stunden vor der Pfeilattacke, die zum seinem Tod führte, war Ötzi in einen Nahkampf verwickelt. Davon zeugen Schnittverletzungen am linken Arm und den Händen sowie Kratzspuren auf dem gesamten Körper, besonders am Rücken.

Im Sommer 2011 wurde bekannt, dass Ötzi noch rund eine Stunde vor seinem Tod eine Rast einlegte und ein ausgiebiges Mahl zu sich nahm, wozu auch Alpensteinbock-Fleisch gehörte.

Im Jahre 2007 ist ein schlüssiges Szenario von Ötzis Tod publiziert worden, das einen Mord durch eine Pfeilattacke sehr wahrscheinlich macht. Die Pfeilspitze war erst etwa 10 Jahre nach der Bergung der Mumie entdeckt worden. Sie unterscheidet sich von Ötzis eigenen Pfeilspitzen in Material und Machart, stammt also mit hoher Wahrscheinlichkeit von seinem Verfolger. Der Angreifer schoss den Pfeil in den Rücken des Gletschermannes, als dieser möglicherweise noch rastete.

Ötzi starb nicht an den unmittelbaren Folgen der Pfeilwunde, sondern durch ein anschließendes schweres Schädeltrauma. Es ist jedoch offen, ob das Schädeltrauma durch einen rückwärtigen Sturz infolge des Pfeilschusses erfolgte, oder durch einen Schlag auf den Kopf.

Allerdings könnte der Tod auch als unmittelbare Folge einer arteriellen Blutung eingetreten sein. Neueste Funde von Fibrin in der Pfeilwunde lassen auch auf einen direkten Tod durch den Pfeilschuss schließen.

Der Pfeilschaft wurde, wahrscheinlich durch Fremdeinwirkung, wieder aus dem Rücken des Opfers entfernt. Das wertvolle Beil mit Kupferklinge wurde noch bei der Mumie gefunden, was einen Raubmord unwahrscheinlich macht.

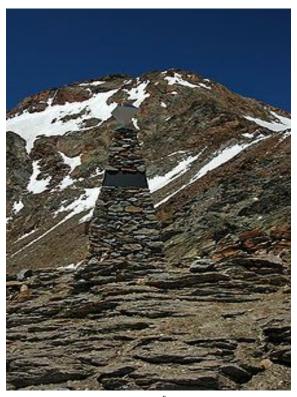
Ötzis Schuhe bestehen aus verschiedenen Materialien. Für den Schaft wurde Rindleder verwendet, dessen Haarseite zur Nässeabwehr nach außen zeigte. Die Sohle bestand aus besser isolierendem Bärenfell, dessen Haarseite innen lag. An der Unterseite der Sohle wurde ein quer laufender und sich überkreuzender Lederstreifen angebracht, der damit die älteste bekannte Profilsohle eines Schuhs darstellt.





Schuhe und Kupferbeil von Ötzi

Das mitgeführte Kupferbeil ist vollständig erhalten. Die Klinge besteht zu 99 % aus Kupfer, das laut Analysen aus dem Salzburger Land stammt.



Fundstelle Ötzi's

Seit März 1998 wird die Gletschermumie im Original im Südtiroler Archäologiemuseum in Bozen ausgestellt. Die Mumie wird in einer Kühlzelle gelagert, welche mit -6,5 °C und 97–99 % Luftfeuchtigkeit die Bedingungen im Inneren des Gletschers imitieren und damit den Gefriertrocknungsgrad optimal erhalten soll. Da die Mumie trotzdem jeden Tag vier bis sechs Gramm Wasser verliert, wird ihr dieses alle drei Monate wieder zugeführt. Dazu wird in der Kühlzelle warmes Wasser als feiner Nebel versprüht, der sich auf die Mumie legt, teilweise in die Haut dringt und darauf eine dünne Eisschicht bildet.

Als Entdecker gelten nach einem mehrjährigen Rechtsstreit seit November 2003 die beiden deutschen Bergwanderer Erika und Helmut Simon aus Nürnberg. Der lange Rechtsstreit um die Gletschermumie endete Juni 2009 damit, dass die Südtiroler Landesregierung Erika Simon einen Finderlohn in der Höhe von 175.000 Euro auszahlte. Ihr Mann war im Jahre 2004 während einer Bergwanderung bei Bad Hofgastein tödlich verunglückt.

10: Das Kriegerdenkmal auf der Malser Heide



Aus einem Artikel einer Vinschgauer Zeitung:

Während des 1. Weltkrieges gelang es keinem italienischen Soldaten Süd-Tiroler Boden zu betreten. Es gelang dem italienischen Militär nicht Süd-Tirol zu erobern. Die Standschützen, die österreichischen Truppen, Kaiserjäger und Kaiserschützen und das Deutsche Alpenkorps verwehrten dem Angreifer Italien den Einmarsch in das Land.

Süd-Tirol wurde von Italien am Verhandlungstisch ergattert, als Belohnung für seinen Verrat am Bündnispartner und den Kriegseintritt auf Seiten der Ententemächte, gegen Österreich-Ungarn und das Deutsche Reich.

Um dem landfremden Durchreisenden den Eindruck zu erwecken, als hätte Italien Süd-Tirol im Ersten Weltkrieg Krieg erobert, wurde an den Grenzübergängen nach Norden Gebeinhäuser errichtet. Sie stehen im Pustertal bei Innichen, im Eisacktal vor Gossensaß und auf der Malserheide am Reschenpaß. Die Toten die dort beerdigt sind wurden extra nach Süd-Tirol gebracht, gefallene Soldaten die z.B. bei den Isonzoschlachten gestorben sind, wurden vom faschistischen Italien nach Süd-Tirol überführt. Es ging dabei nur darum, den Eindruck zu erwecken, als hätten italienische Truppen Süd-Tirol erobert, bis zur Unrechtsgrenze. Hier wird das Geschäft der Lüge mit toten Soldaten betrieben, die nie in Süd-Tirol gekämpft haben. Diese Gebeinhäuser wurden auch von den Regierungen Nachkriegsitaliens nicht abgerissen. Sie stehen noch heute, unverändert und renoviert, als Zeugnis der faschistischen Lüge in Süd-Tirol.

Missbrauch sterblicher Überreste in den faschistischen Mausoleen (Burgeis, Gossensaß und Innichen) zur Zierde der durch Tirol verlaufenden Unrechtsgrenze.

"Will man einer Minderheit ihre Identität nehmen, so muss man ihr auch ihre Symbole nehmen. Genau dies ist auch in Südtirol geschehen. Die Italiener hatten sich ihr Symbol geschaffen, das Siegesdenkmal; jetzt ging es um die Beseitigung bzw. Zerstörung der wichtigsten Südtiroler Denkmäler. die Symbolcharakter hatten: das Waltherdenkmal, den Laurinbrunnen ... und das Bozener Museum".

Das Waltherdenkmal wurde in einem Hinterhofpark versetzt, der Laurinbrunnern wurde zerstört und als Kriegsbeute in das Kriegsmuseum nach Rovereto gebracht, der Turm des Museums wurde abgerissen, um so auch die äußere Gestalt des Museums zu italianisieren. Erst nach langjährigen Verhandlungen konnte das Waltherdenkmal 1981 wieder auf seinem angestammten Platz zurückkehren, das Laurindenkmal wurde in den achziger Jahren restauriert und steht seither auf dem Platz vor dem Landhaus, und das Bozener Museum erhielt seinen Turm wieder zurück. Seit dem Machtantritt des Faschismus wurden in Südtirol u.a. folgende Denkmäler zerstört bzw. von ihrem Standort entfernt:

Das Bronzestandbild von Balthasar Trogmann in Meran; das Kriegerdenkmal in Brixen; das Kriegerdenkmal in Bruneck; das Tiroler Kaiserjägerdenkmal in Bozen und das Standbild der Kaiserin Elisabeth in Meran, das zwar belassen, aber mehrfach durch Abschlagen des Kopfes entehrt wurde, so daß es im Jahre 1933 bereits den vierten Kopf trug.

Im April und Mai 1938 wurden unter der Leitung des italienischen Feldkaplans Don Antonio Animale über 179 italienische Soldaten, die zum Großteil erst nach dem Ende des 1. Weltkrieges gestorben sind, und 54 österreichische Soldaten und italienische, in Bozen verstorbene Kriegsgefangene im italienischen Soldatenfriedhof St. Jakob exhumiert und in das Gebeinhaus auf dem Reschen überführt. Hier handelt es sich um eine Verdrehung der Geschichte durch Vortäuschung falscher Tatsachen: Die österreichischen Soldaten, die für ein einiges Tirol und für ihr Vaterland Österreich - Ungarn ihr Leben geopfert haben, werden zu "soldati", zu "militari" der italienischen Armee der Jahre 1915 bis 1918 gemacht und als "Caduti italiani" - wie dies am Eingang des Mausoleums zu lesen ist - begraben. Welch eine Niedertracht! Welch ein Hohn auf geschichtliche

Tatsachen, auf Ehre und Treue des Soldaten. Wäre es nicht höchst an der Zeit, diese üble, beleidigende und verletzende Verzerrung der Geschichte, diese alle europäischen Ideale beschämenden faschistischen Relikte zu beseitigen? Der Südtiroler Schützenbund ruft dazu alle europäischen Demokraten auf.

11: Die Vinschgerbahn

Die Vinschgerbahn wurde am 7. Juli 1903 als normalspurige österreichische private Lokalbahn konzessioniert und am 1. Juli 1906 gleichzeitig mit dem neuen Bahnhof in Meran der seit 1881 bestehenden Lokalbahn Bozen-Meraner Bahn in Betrieb genommen. Den Betrieb führten damals die k.k. österreichischen Staatsbahnen.

Nach dem für Österreich-Ungarn verlorenen Ersten Weltkrieg wurde Südtirol im November 1918 von Italien besetzt und auf Grund des Vertrages von St. Germain 1920 annektiert. Der Betrieb wurde daher ab 1918 von den Italienischen Staatsbahnen FS übernommen. Für die nächsten 60 Jahre wurde von der FS nur wenig in die Infrastruktur der Bahn investiert.

Die italienischen Staatsbahnen waren fest entschlossen, ihre Strukturen zu verschlanken und defizitäre Infrastrukturen insbesondere in der Peripherie abzubauen. Im Jahr 1987 wurde die Vinschgaubahn von den Italienischen Staatsbahnen zur Gesamtstilllegung vorgesehen.

Ende der 1980er Jahre wurde jeweils in den Sommermonaten die Bahn durch Omnibusse ersetzt, die eigens aus der Lombardei gemietet wurden. Am 9. Juni 1990 rollte dann der letzte planmäßige Zug durch den Vinschgau, bevor die Strecke stillgelegt wurde.

Den Personenverkehr übernahmen Regionalbusse des Südtiroler Automobildienstes SAD. Die Unzufriedenheit der lokalen Bevölkerung, aber auch der Touristen mit der Zunahme des Straßenverkehrs im Vinschgau ließ jedoch die Stimmen, die nach einer Wiederinbetriebnahme der Bahn riefen, nie ganz verstummen.



Am Ufer der Etsch bei Naturns

Der Personenverkehr ist nach Abschluss einer Sanierung am 5. Mai 2005 wieder aufgenommen worden, dabei werden acht neue Niederflur-Triebwagen mit Dieselantrieb eingesetzt. Ab der Eröffnung verkehrte die Bahn im Stundentakt bei vorerst unveränderten Busfahrplänen im Vinschgau. Während dieser als Probebetrieb bezeichneten Phase wollte man Erfahrungen im Betrieb sammeln. Seit Herbst 2005 verkehren zusätzlich Eilzüge, die bis/ab Kastelbell nur in den größeren Orten halten. Damit wird zu den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt erreicht. Mitte Dezember 2006 wurden einige Züge bis nach Bozen durch gebunden. Insbesondere in den Sommermonaten sind die Züge

oftmals überlastet. Für den stark nachgefragten Fahrradtransport reichen die Kapazitäten oft nicht aus.

Seit 2010 läuft eine Studie, die prüfen soll, ob der Vinschgau mit dem schweizerischen Graubünden per Bahn verbunden werden soll. Dabei steht eine Linie von Mals über das Münstertal ins Unterengadin zur Debatte.

Das Projekt für eine neue Bahnverbindung zwischen dem Engadin und dem Vinschgau bezweckt, zwei bedeutende Wirtschafts- und Kulturräume, das Schweizerische Mittelland mit Bozen und der Brennerbahn zu verbinden.

Am 12. April 2010 ereignete sich auf dem Streckenabschnitt zwischen Latsch und Kastelbell, der in einer Schlucht gelegen ist, ein schweres Unglück. Eine ca. 15 Meter breite und 30 Meter hohe Mure erfasste um 9:02 Uhr den Regionalzug R108, der von Mals in Richtung Meran unterwegs war. Die Schlamm- und Geröllmassen rissen das vordere Segment des Gelenktriebwagens aus den Schienen, woraufhin das gesamte Fahrzeug entgleiste. Auslöser des Unglücks war ein defektes Ventil an der Beregnungsanlage einer Obstwiese oberhalb der Unglücksstelle. Dadurch drangen große Mengen Wasser in den Hang ein, die diesen schließlich in Bewegung setzten.

Bei dem Unfall wurden 9 Menschen getötet; alle 28 weiteren Personen, die sich im Zug befanden, wurden verletzt. Damit handelte es sich um das schwerste Zugunglück in der Geschichte Südtirols. Am 2. Juni 2010 nahm die Bahn den fahrplanmäßigen Betrieb wieder auf.

12: Ausflug von Partschins in das Schnalstal

Das Schnalstal, oder einfach Schnals, ist das touristisch meist erschlossene Seitental des Vinschgaus in Südtirol. Aus Partschins kommend erschließt es sich rechts, nach 10 Kilometern bei Nauders, durch einen schmalen Taleingang steil bergauf.

Am Beginn des 20 Kilometer langen Tales steht in exponierter Lage das Schloss Juval, welches sich im Privatbesitz des Bergsteigers und Autors Reinhold Messner befindet. Das Tal wird vom Schnalser Bach durchflossen, der im oberen Teil des Tales zum Vernagt-Stausee aufgestaut wird. In diesem Bereich werden Höchstgrenzen der bergbäuerlichen Siedlungen erreicht, die Finailhöfe (1.953 m) zähl(t)en zu den höchsten Kornhöfen der Alpen.



Wie nur wenige vergleichbare Regionen zeigt das Schnalstal auf relativ geringer Entfernung Klima- und Vegetationsbereiche vom Apfel- und Weinbau bis zum hochalpinen Gletscher.

Am Talende, im Wintersportort Kurzras, befindet sich eine der ältesten und größten Seilbahnanlagen Südtirols, die Schnalstaler

Gletscherbahnen. Es ist teilweise ein Gletscherskigebiet, daher kann man an einigen Liften das ganze Jahr Ski fahren. Für Bergwanderer sind zahlreiche Wanderwege vorhanden. Empfehlenswert sind insbesondere die Wanderungen vom Vernagt-Stausee über den 1306 urkundlich genannten Bergbauernhof Tisenhof (1.814 m) zur Similaunhütte (3.019 m, privat), von Kurzras zum Schutzhaus Schöne Aussicht (2.842 m), privat) und durch das Pfossental, einem nur teilweise befahrbaren Seitental des Schnalstals, bis zum Eisjöchl.

12.1: Leo Gurschler und das Schnalstal

www.piccolohotelgurschler.com

Die Entwicklung der Fremdenverkehrsindustrie im Schnalstal ist sicher das gemeinsame Werk vieler Tatkräftiger Frauen und Männer im ganzen Tal. Dennoch ist das, was in Schnals an Fortschritt eingekehrt ist, mit dem Werk eines einzigen, großartigen Mannes verbunden, der als Initiator und Pionier die Entwicklung nicht nur mit einer Fülle eignere ldeen eigener körperlicher geistig-seelischer Leistungen und vorangetrieben hat, sonder ihr schließlich sogar die eigene opferte und Existenz dann an ihren schier erscheinenden Schwierigkeiten zerbrach. Dieser Mann Leo Gurschler, Ehemann von Giuliana und Vater Hermann, Martina, Caroline und Michael, Für die Leute war er so etwas wie ein Statussymbol des aufstrebenden Schnalstales und ein Stück Zuversicht zudem.

Leo Gurschler ist in den Bergen groß geworden. Schon mit zehn Jahren war er auf der Weißkugel. Kein Felshang war ihm zu steil, kein Gipfel zu hoch, kein Grat zu schmal, keine Skipiste zu schwierig. So ist er auch in den reiferen Jahren immer so etwas wie ein Gipfelstürmer geblieben, einer, der nicht auf halbem Wege aufgab, der nicht vor der geringsten Gefahr zurückschreckte, der unermüdlich sein Ziel verfolgte, der den

Bergkameraden Mut zu machen verstand und sie mitriss. Er ist ein unerschrockener Gratwanderer geblieben, den es nicht schwindelte, wenn er in die Tiefe schaute, wohl wissend, dass ein Fehltritt die Katastrophe bedeuten konnte, ein Gratwanderer, der den Mut nicht verlor, solange es noch irgendein en Halt gab. Er ist ein leidenschaftlicher Skifahrer geblieben. Geschicklichkeit und Reaktionsfähigkeit, Sinn für Balance zeichneten ihn aus, Tugenden, ohne die der mitten im Leben Stehende nicht auskommt.

Man muss das alles wissen und in das Urteil über Leo Gurschler mit einbeziehen, sonst wird man diesem Manne, der so tragisch endete, nicht gerecht, auch dass er mit Leib und Seele Jäger war, also ein Mensch, dem Wind und Wetter nichts anhaben konnten, der die Freiheit der Natur liebte und nichts so sehr verabscheute wie die Stubenhockerei, der zu beobachten, den günstigen Augen-blick abzuwarten verstand, der seine Beute verfolgte und treffsicher zu erlegen wusste.

Leo war ein Mensch, der anderen seine Hilfe nie versagte, besonders dann, wenn "Not am Manne" war. Er war der Mann, der einsprang, wenn andere nichts mehr tun konnten. Mit seinem Hubschrauber rettete er etliche Leben.

Leo war ein Mann, der zupackte, ein "Macher" im guten Sinne des Wortes, ein Praktiker. Er hat dies tausendfach bewiesen, insbesondere beim Bau der Gletscherbahn. Er brütete immer wieder über neue Ideen weiter, unermüdlich und mit der Energie einer Lokomotive unter Volldampf. Trotz aller Rückschläge wollte er etwas schaffen, weiterarbeiten, nur wusste er nicht so recht wie, wo und was.

Und so hat Leo eben nicht alles erreichen können, was er sich in den Kopf gesetzt hatte (ein Elektrizitätswerk für Kurzras, eine Kunstschneeanlage, der Hintereislift, Sendestationen....). Aber sein größter Traum ist Wirklichkeit geworden, die Erschließung des Hochjochferners als ganzjähriges Skigebiet. Es ist seine

Idee und zu einem ganz beträchtlichen Teil auch sein Werk. Er soll schon als Dreizehnjähriger dem Vater vorgeschlagen haben, er solle doch eine Seilbahn auf die Grawand bauen. Der Vater aber habe das für eine Dummheit, das Hirngespinst eines Bengels gehalten. Den Leo hat dieser Gedanke aber niemals mehr losgelassen....

Im zarten Alter von siebzehn Jahren war er selbständiger Bauer und Gastronom in Kurzras, Herr über das größte und wohl reichste Anwesen im Schnalstal überhaupt. Schon hatte er wie auch schon sein Vater Hermann und sein Großvater Serafin ein unantastbares Ansehen. Beide waren im Pioniere des bescheidenen Rahmen Fremdenverkehrs gewesen und hatten in ihrer Zeit respektable Erfolge damit erzielt. Als Leo mit dem Plan herausrückte, eine Seilbahn auf die Grawand zu bauen, damit sich die Anhänger des Skisports und fern das ganze Jahr über auf dem Hochjochgletscher tummeln konnten, stieß er im Gemeinderat nicht mehr – wie einst bei seinem Vater – auf taube Ohren. Man war sich im klaren, dass die Seilbahn den Skilauf das ganze Jahr über ermöglichen müsse, dass Wartezeiten an der Gletscherbahn zu vermeiden seien und dass das ganze Projekt großzügig und modern angegangen werden müsse. Nur so könne es die Attraktivität gewinnen, welche die Schnalstales entscheidend wirtschaftliche Lage des 7U verbessern in der Lage sei.

Schon bald wurde das "Jahrhundertprojekt der Gemeinde Schnals" bekannt gemacht. So wurde am 6. Juli 1972 die Aktiengesellschaft der Schnalstaler Gletscherbahn gegründet mit einem Kapital von 50 Millionen Lire (ca. 29.000.-Euro). Diese bescheidene Summe deutet schon in etwa auf die unermesslichen Schwierigkeiten bei der Verwirklichung dieses Projekts hin. In der Tat, wenn die junge Gesellschaft die bevorstehenden finanziellen Probleme auch nur im Entferntesten

geahnt hätte, wäre manchem Aktionär der Mut vergangen. Die Ungunst des Geländes, das immer neue, unvorhersehbare Hemmnisse aufwarf, auf der einen Seite und die erste große Ölkrise des Jahres 1974 mit der nachfolgenden Wirtschaftsrezession auf der anderen ließen die Kosten unvorstellbar in die Höhe schnellen.

Hinzu kamen noch die bereits 1973 beginnende Inflation der Preis und in deren Gefolge Zinssteigerungen, zum Teil bis über die 20%-Grenze hinweg. Da zeigte sich bald, dass die Gemeinde Schnals überfordert gewesen wäre, und man musste die Aktiengesellschaft auch für nicht im Tal Ansässige öffnen. So hat Leo unzählige Gespräche mit geführt, neue Aktionäre geworben, seine eigenen Anteile erhöht.







Die Baggerfahrt

Mit dem Baubeginn stellten sich gleich auch die größten technischen Schwierigkeiten ein. Wie hätte es auch anders sein können? Jeder, der zum ersten Mal von Kurzras auf die Grawand hinaufschaut, dem wird es als schier unbegreiflich erscheinen, wie man dort oben auf dem Grat die Bergstation einer Seilbahn mit schwersten Konstruktionsteilen und Maschinen hat errichten, wie man vor allem die viele Tonnen schweren Tragseile da hinauf hat ziehen können. Solchen Anforderungen waren nur Menschen gewachsen, die in dieser rauen Bergwelt groß geworden waren.

Unbestritten war Leo Gurschler die Seele und die Triebfeder des Unternehmens. Auch in der rein körperlichen Leistung hat er den Bauarbeitern niemals nachgestanden. Das beste Beispiel dafür ist seine abenteuerliche Fahrt mit dem schweren Löffelbagger auf die Grawand.

Die Firma lieferte den Bagger, doch Leo selbst musste ihn auf den Grat bringen, da sich der Baggerführer dazu nicht in der Lage sah, da kein Fahrweg vorhanden war.

So folgte Leo der schmalen Trasse der Winterabfahrt die zum Teil fast waagrechte, gelegentlich sogar abfallende Strecken und seitliche Neigungen hatte, die das Gefährt zum Abrutschen oder Kippen bringen konnten.

Es mussten Felsrippen gesprengt werden, der Bagger musste mit Stahlseilen an der Wand gesichert werden. Wenn die Raupen allein es nicht mehr schafften, den Koloss aufwärts zu bewegen, zog ihn Leo mit dem ins Gestein verkrallten Löffel Zentimeter für Zentimeter weiter. Auf dem Gletscher gab es weitere Probleme, denn die Raupenketten fanden keinen Halt mehr und das Gerät drohte abzurutschen. So mussten eigens dafür "Steigeisen" angefertigt werden; auch wurde der Treibstoff hinterher getragen. literweise von den Helfern fünfzehntägiger. bis zu achtzehnstündiger Arbeit, hatte Leo es endlich geschafft.

Diese persönliche Leistung bei einem Unternehmen wird ihm so leicht kein normaler Sterblicher nachmachen. Doch bis zum großen Tag, gab es noch etliche unvorstellbare Probleme.

Am 12. Juli 1975 endlich war es soweit, die Schnalstaler Gletscherbahn konnte ihren Betrieb aufnehmen. Nun war Leo Gurschlers Jugendtraum in Erfüllung gegangen, vielleicht großartiger, als er es je zu hoffen gewagt hatte. Von jetzt an erwirtschaftete die Anlage Einnahmen, und das hat sie zum Wohle des Schnalstales und mit gesicherten Arbeitsplätzen als gesundes Unternehmen bis zum heutigen Tage tun können.

Von vornherein hat Leo gewusst, dass eine Gletscherbahn ohne ein bestimmtes Quantum an Dauerbenutzern nicht existenzfähig ist. Und so sah Leo im Sportdorf das zweite Standbein der Gletscherbahn. Nach seinen Vorstellungen sollte in der

Kurzraser Tal Aue ein zehn Hektar großes Dorf mit 240 Bungalows und einem 80-Betten-Hotel entstehen.

Nach kurzer Zeit hat er bereits mit dem Gedanken gespielt, in der Nähe des alten Kurzhofes, der ja inzwischen schon um das Gasthaus und ein Sporthotel erweitert war, fünf oder sechs Großhotels zu bauen. Dies wurde jedoch von der Landschaftsschutzkommission nicht genehmigt. So entwarf ein Planungsteam aus Bozen "den in seiner Architektur den großen Linien der Berglandschaft folgenden" Block von drei Großbauten, wie sie jetzt stehen.

Leo Gurschler hat es keineswegs verdient, dass man ihn als den alleinigen Sündenbock der Neu-Kurzraser-Architektur abstempelt! Sie hat ihm nicht vielmehr als Nachteile gebracht: Seine Einnahmen aus dem Verkauf des Baugrundes blieben geringer als veranschlagt, und er war gezwungen, das ganze Objekt in einem Durchgang innerhalb eines kurzen Zeitraumes und nicht – wie geplant – sukzessive je nach dem vorhandenen Kapital zu bauen. Zudem kamen noch die unzähligen Kritiken, verärgerte Leserbriefe und Zeitungsartikel. Auch erhielt er anonyme Briefe und Anrufe, welche ihn sehr stark belasteten!!!

So dass sich Leo Gurschler in den frühen achtziger Jahren in einem unentwirrbaren Netz gefangen sah, das von Gesellschaftern, Banken, Firmen, Gläubigern und Schuldnern dicht geknüpft war.

Der schwerste Schlag aber war der Verlust des Hofes gewesen, den seine Vorfahren in fünf Generationen seit Anfang des 19. Jahrhunderts geführt, dessen Reichtümer sie gemehrt hatten.

In seinen schwersten Jahren hatten sich wohl auch manche Schnalser, eigene Mitarbeiter als auch am Unternehmen weniger Beteiligte von Leo abgewandt. Wem Kurzras nicht mehr gefiel, gab ihm die Schuld. Er begegnete immer häufiger abweisenden Blicken, und das bei Leuten, die noch

seine Freunde gewesen waren. Welcher Junge Mensch kann soviel Bürde auf einmal tragen ??????

Leo schied am 28. Oktober 1983 aus dem Leben. Wer weiß, wie das Schnalstal heute sein könnte? Welche Träume hatte er noch? Was hätte er alles verändern, verbessern und errichten können?

Im Laufe der Jahre entdeckten auch Skistars wie Gustav Thöni, Ingemar Stenmark, Alberto Tomba, Deborah Compagnoni, Martina Ertl, und andere Größen des internationalen Ski-Leistungssports den Hochjochferner als ideales ganzjähriges Trainingsgebiet und ist dies bis heute geblieben. Auch im Sommer ist der Andrang groß: zum einen kann man Skifahren und zum anderen verleitet die herrliche Landschaft zu wunderschönen Wanderungen auf verschiedenste Höfe und Almen.

Giuliana, seine Ehefrau musste nun vier Kinder (Hermann, Martina, Caroline und Michael) aufziehen und eine neue Existenz aufbauen. Mit der Unterstützung und der Hilfe der Schwiegermutter, Maria Oberhofer, hat sie ihr Ziel erreicht. Nun sind die Kinder an der Reihe dieses Werk im Piccolo Hotel Gurschler weiterzuführen.

Hofgeschichte Gurschlerhof:

Der Stammhof dieses alten Bauerngeschlechtes liegt auf der Höhe an der hinteren Talseite des engen, romantischen Schnalsertales und nennt sich Gurschlhof.

Wie lange unsere Linie dort ansässig war ist unbekannt. Sicher ist dass die Urahnen um 1500 schon auf dem Gorfhof waren, von dort aus über Gamp in Kurzras durch die Heirat des Johann Gurschler mit Maria Gorfer, der Erbtochter des Kurzhofes, auf den Kurzhof kamen, wo sie zur Zeit Fortsetztung finden.

Gurschl, der Stammhof des weit und breit verzweigten Geschlechtes der Gurschler, ist zweifelsohne einer der ältesten Höfe unseres Tales. Schon um 1270 wird er im Urbar der Herren von Schnals erwähnt als "Curschl". Um das gleiche Jahr finden wir ihn aufgezeichnet in einer Urkunde der Landesfürsten von Tirol, deren Lehen der Hof wahrscheinlich war. Das Alter des Hofes und sein Name, der sich bis zum heutigen Tag erhalten hat und nach dem die unzähligen Gurschler Südtirols, Österreichs und Deutschlands ihren Namen erhalten haben, bürgt für ein hohes Alter des Geschlechtes selbst, das in Ermangelung genauer, fortlaufender Urkunden außerordentlich schwierig ist, zu erforschen.

Auch die Kirchenbücher sind Lückenhaft geführt, geben eine Menge gleicher Namen an, ohne weiter Zusammenhänge zu bestimmen. Im Jahre 1620 treten im Kirchenbuch gleich mehrere Gurschler - Familien auf, deren Verwandtschaft jedoch mit dem ersten Ahnen, Martin Gurschler, nicht bestimmt ist.

So entstehen gleich anfangs mehrere Linien, deren Verwandtschaftsgrad aber nicht bestimmt werden kann, weil die Anfangsbestimmung fehlt. Niemand kann jedoch an die Verwandtschaft zweifeln.

Aus einer dieser Linien stammt jener Martin Gurschler, der um 1753 Anwalt in Naturns war und als solcher in Naturns auf seine Urkunden ein Petschaftssiegel aufdrückte, dass wir hier als Wappen benützen. Das die hiesigen Gurschler bessere Beziehungen zu hochangesehenen Herren nach außen hatten, folgt auch daraus, dass ein Martin Gurschler, hier getraut am 28. Juli 1721 mit Maria Rappin, Johann Franz, Graf Hendl zum Trauzeugen hatte.

All das lässt auf hohe Achtung des Gurschlerschen Geschlechtes schließen. Eine genaue Erforschung aller Länder deutscher Zunge, wo Gurschler leben, ließe einen Einblick in die Leistungen und Arbeiten des Geschlechtes im Laufe der Jahrhunderte gewähren.

Durch die Aufhebung des Karthauserklosters durch Josef II sind viele Urkunden abhanden gekommen. Die noch übrig gebliebenen wanderten ins Ferdinandeum nach Innsbruck.

Hofgeschichte Kurzhof:

Der Kurzhof war ursprünglich Lehen der Landesfürsten, der Grafen von Tirol. Von diesen ging er über in den Besitz der Herren und später Grafen von Annenberg und ihrer Erben, Grafen von Stachelburg und Mamming. Unter Friedrich IV, mit dem Beinamen "Der mit der leeren Tasche", fochten die Bauern auf Seite ihres geliebten Fürsten und erhielten dafür gleiche Rechte wie der Adel und der geistliche Stand. Der Bauer zahlte zwar Zinsen seinem Grundherren für die Erbleihe, sonst war er vollständig frei, er war der eigentliche Besitzer seines Hofes. Friedrich war der Liebling der Tiroler. Um 1300 wird der Kurz-Hof zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Die ersten Hofbewohner waren bloß Pächter und erlangten ihre volle Freiheit erst nachdem Tirol an das Haus Habsburg überging (1363), besonders unter Friedrich IV.

Durch die Heirat Maria Gamper (Kurz-Hof) mit Johann Gurschler (Gamp-Hof), wurde der Kurz-Hof um einiges erweitert; der ganze Besitz des abgebrannten Gamp-Hofes wurde an den Kurz-Hof angegliedert. Unterdessen hatte sich der Kurz-Hof durch den Fleiß und das Verständnis seiner Bewohner zu einem weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannten Tummelplatz für Berg- und Skifreunde empor geschwungen.

1861 war der Pfad von Zwieselstein über das Hochjoch bis Kurzras fertig gestellt worden und zumindest seit diesem Jahr betrieb Kurzras auch ein Gasthaus. In den dreißiger Jahren und dann wieder seit Mitte der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ist Kurzras als Zentrum des Alpinismus stark gewachsen.

Hotels und Ferienwohnungen beherbergen Hunderte von Bergwanderern, Skifans und Sonnenhungrigen, und die 135 Arbeitsplätze sichern die Existenz eines großen Teiles der Schnalser Bevölkerung. Der Kurzhof aber hat aufgehört zu bestehen. Seit 1983 ist der volle bäuerliche Betrieb eingestellt.

Die Gurschlers bauten auch die beiden Schutzhütten auf der Hoch- und dem Niederjoch. Überhaupt haben sich die Entwicklung Gurschlers die des Alpinistik. um Fremdenverkehrs und des Skisports Schnalstal im sehr verdient gemacht und auf diese Weise auch seine wirtschaftliche Progression vorangetrieben. Der Bau des Sportzentrums Kurzras in Verbindung mit der Errichtung der Schnalstaler Gletscherbahnen hat den mit 1326 ha größten Hof des Schnalstales in eine schwere Krise gestürzt und Leo Gurschler, dem letzten Bauern, den Tod gebracht.

13: Der Erfinder der Schreibmaschine war aus Partschins

Wahrscheinlich Brief. war der erste der "Schreibmaschine" getippt wurde, an den Landadeligen Ritter Franz von Goldegg. Der Brief trägt das Datum, vom 8. August 1869, und geschrieben hat ihn der Südtiroler Tischler, Lebenskünstler und Erfinder Peter Mitterhofer aus Partschins. Peter Mitterhofer geboren am 20. September 1822 in Partschins, Südtirol; († 27. August 1893 in Partschins). Er hatte im Haus seines Vaters das Zimmermannshandwerk gelernt. Nachdem er lange Zeit daheim gearbeitet hatte, begab er sich auf die Handwerkerwalz, wobei er bis zu seinem 40. Lebensjahr u. a. Österreich, Deutschland, Holland und Frankreich bereiste.

Nach seiner Rückkehr heiratete er 1862 die sechs Jahre ältere Marie Steidl, eine Zimmermannstochter, und übernahm die in die Ehe eingebrachte Zimmerei in Partschins.



Peter Mitterhofer



Geburtshaus, 1896 abgerissen

Die erste Schreibmaschine war noch aus Holz und es war nicht einfach sie zu bedienen. Aber das Grundprinzip war erkannt, und die Vielzahl von Ideen, Entwicklungen und Problemlösungen, auf die Mitterhofer gekommen war, lässt ihn in einer Reihe stehen neben den großen Erfindern der Menschheitsgeschichte, neben Gutenberg, Edison oder Daimler. Doch leider ist der Südtiroler Handwerker nie so bekannt geworden.

Immer schon war Peter Mitterhofer ein Querulant. ein Selbstdenker, der mit den örtlichen Autoritäten, dem Pfarrer, dem Dorfpolizist und dem Bürgermeister, in Konflikt geriet. Und immer schon war ihm der Horizont, nur Zimmermann und Handwerker zu sein, zu beschränkt. Er macht Musik, zieht als Unterhaltungskünstler Bauchredner und durch Dorfgaststätten. Zu den wenigen schriftlichen Lebenszeugnissen des Peter Mitterhofer zählt ein Anschlagzettel, mit dem der Tausendsassa zu einer "Abend-Unterhaltung" einlädt, bei der er sich als "Tonkünstler und Bauchredner" anpreist und ankündigt, sich "im künstlichen Blasen mit freiem Munde", Singen und Pfeifen zu "producieren". Die Instrumente, auf denen er spielt, baut Mitterhofer sich selbst. Dazu zählt das "hölzerne Glachter". also Gelächter, eine Art Xylophon, das anstatt mit Klöppeln mit Tasten angeschlagen wurde, die über Verbindungshebel die Hämmerchen in Bewegung setzen konnten.

Einige sehen darin den Ursprung der Erfindung seiner Schreibe-Maschine. Ältere Partschinser dagegen wussten noch zu berichten, dass Mitterhofer, als er sechs Wochen Arrest im Gefängnis von Meran absitzen musste, auf die Idee gekommen sei. Von 1864 bis 1870 baut der Zimmermann fünf Schreibmaschinen. Nach der Fertigstellung des, verschollenen, dritten Modells muss Peter Mitterhofer das Geld ausgegangen sein.

Beim Bau des dritten, sogenannten "Wiener Modells" kommt Mitterhofer auf die vielleicht verrückteste Idee: Er beschließt, nach Wien zu gehen und seine Erfindung dem österreichischen Kaiser Franz Joseph vorzuführen, um ihn, den Kaiser, um finanzielle Unterstützung zu bitten.

Womöglich benötigte er die Finanzhilfe aber auch, um weitere Verbesserungen an seinen Modellen durchzuführen: die ersten drei Maschinen waren nämlich noch aus Holz gefertigt, vor allem die Anschaffung eines Typenschriftsatzes aus Metall kostete viel Geld.

"Nach Wien gehen" ist übrigens wörtlich zu verstehen: Die über Kilometer von Partschins nach Wien musste Handwerker auf Schusters Rappen zurücklegen. Dabei kam dem weitere seiner Erfindungen zugute: "Buckelkraxe" war eine Art Schubkarre, die sich durch Ausspannen des Rads in eine Rückentrage verwandeln ließ. Mit diesem Gerät schaffte Mitterhofer seine Schreibmaschine nach Wien, Im Dezember 1866 kam er in der Kaiserstadt an. Von einem Bekannten ließ er sich ein "Gesuch" schreiben, mit dem er um einen "kleinen Subventionsbeitrag aus Staatsmitteln bis zur Verfertigung eines korrekten Apparats" ersuchte. In diesem Schreiben finden sich bereits alle Vorzüge zusammengefasst, die einer Schreibmaschine nachzusagen sind.

Außerdem erlaubte sich Mitterhofer den Hinweis, "der Bittsteller ist arm, und besaß nicht die Mittel zur Anschaffung feiner Werkzeuge". Das nächste Wunder: Der "einfache Mann" aus Südtirol findet tatsächlich am kaiserlichen Hof Gehör. Die staatliche Kabinettskanzlei übergibt dem Polytechnischen Institut in Wien Mitterhofers "Schreibapparat" und lässt ein Gutachten erstellen. Zwei Monate muss Mitterhofer in Wien ausharren. Januar 1867 bescheinigt das Institut der Erfindung, dass "ein tadelloses Funktionieren bei präziser Ausführung außer Zweifel stehe und die Überwindung der eigentlichen Schwierigkeiten dem Erfinder in sehr vollkommener Weise gelungen ist"

Kaiser Franz Joseph gewährt daraufhin tatsächlich eine Subvention von 200 Gulden. Eine "stattliche Summe", als Anerkennung seines unverdrossenen Strebens.



Ein Modell aus dem Museum in Partschins

Peter Mitterhofer baut nun Jahr um Jahr ein neues Modell. Vom Buchdrucker aus Meran besorgt er sich gebrauchte metallene Typen, auch Konstruktionsrahmen und Tastatur werden nun aus Metall gefertigt. Im August 1869 kann er auf seinem neuen Modell den erwähnten Brief an Ritter von Goldegg schreiben. Ende des Jahres zieht er neuerdings nach Wien, um dem kaiserlichen Hof seine Arbeit zu präsentieren. Mitterhofer hofft auf nochmalige Unterstützung für eine "fabrikmäßigen Erzeugung" seiner Schreibmaschine.

Doch diesmal musste er feststellen, dass er mit seiner Erfindung nicht ernst genommen wurde und beim Ersten mal wohl nur mit einem Almosen abgespeist wurde.

Er hätte es bereits ahnen können. Als er 1867 erstmals einer Öffentlichkeit seine Schreibmaschine vorgestellt hatte, schrieben die "Innsbrucker Nachrichten" einen ironischen Artikel, der sich über den Erfinder lustig machte.

Ähnlich muss man diesmal wohl auch in Wien gedacht haben. Als Anerkennung für seine "Arbeit" wurde er nochmals mit 150 Gulden abgefunden, aber niemand interessierte sich weiter dafür. Er geht, zu Fuß, zurück nach Partschins und beschäftigte sich fortan nie mehr mit Schreibmaschinen.

Vier Jahre später stellen die Amerikaner den ersten, vom Waffen- und Nähmaschinen-Hersteller Remington kommerziell produzierten "type-writer" vor.

Dieses Gerät hat so viele Konstruktionsmerkmale mit Mitterhofers Erfindung gemeinsam, dass gemutmaßt wurde, die Amerikaner hätten bei der Wiener Weltausstellung 1873 den Tiroler Prototyp zu Gesicht bekommen.

Auch Remington hatte anfangs große Schwierigkeiten, eine Schreibmaschine zu vermarkten.

Eine der bleibenden Errungenschaft dieser Schreibmaschine ist die Tastaturanordnung nach dem QWERTY-Layout, benannt nach den Buchstaben der ersten sechs Tasten (im Deutschen QWERTZ), die mit wenigen Änderungen bis heute auch noch für Computerkeyboards gültig ist. Dabei kam es zu dieser Anordnung aufgrund eines gravierenden technischen Mangels: Die Typenhebel verhakten sich schnell ineinander, weswegen häufig benutzte Buchstaben nicht nebeneinander liegen durften. Tatsächlich war Mitterhofers Schreib-Apparat selbst den ersten Typewriter-Modellen von Remington um 30 Jahre voraus. Schon Mitterhofers Maschine besaß einen Typenhebelkorb, eine dreireihige Blocktastatur und Mehrfachschaltung. Anders als die ersten Typewriter aus dem Hause Remington beherrschten Schreibmaschinen Mitterhofers bereits Groß-Kleinschreibung und produzierten beim Schreiben sichtbare Schrift. sich bei den Remington-Geräten Da es Unteranschlagmaschinen handelte, verdeckten die Typen das eben Geschriebene. Erst 1896 verkauft die Fa. Underwood die erste Schreibmaschine, die Schrift wieder sichtbar macht.

Es wird die erfolgreichste Maschine aller Zeiten - über 12 Millionen mal produziert.

Peter Mitterhofer und seine Schreibmaschinen gerieten vollständig in Vergessenheit. Drei seiner Prototypen fand Alois Gstrein, eine Neffe Mitterhofers, nach dessen Tod 1911 zwischen zwei Holzwänden auf dem Dachboden versteckt. Ein

Gedenkstein an der Dorfkirche von Partschins rühmt den mittlerweile berühmtesten Sohn des Dorfes historisch nicht ganz korrekt mit den Worten:

"Hier ruhet Peter Mitterhofer Der erste Erfinder der Schreibmaschine Die Andern, die von ihm lernten, durften die Früchte seines Talentes ernten".

Das Erfinden allerdings ließ Mitterhofer bis zu seinem Tod nicht sein. Als seine Frau schwer erkrankte, wollte er ihr die körperlich harte Hausarbeit erleichtern und erfand eine "hölzerne" Waschmaschine.



Das 1998 in Partschins errichtete Schreibmaschinenmuseum zeigt eine zusammengetragene Sammlung von Schreibmaschinen aus aller Welt und gibt mit ihren über 2.000 Exponaten einen Einblick in deren Entwicklungsgeschichte bis zur Ablösung durch den Computer.

14: Dorf Tirol und die Erdpyramiden

Dorf Tirol hat 2465 Einwohner (Stand 2010) und gehört zum Burggrafenamt. Der Ort erstreckt sich auf rund 550 Metern bis hinauf zum Naturpark Texelgruppe und der Spronser Seenplatte auf rund 2.500 Metern. Während im unteren Teil des Dorfes Zypressen, Palmen, Oleander oder Zitronenbäume gedeihen, trifft man in den hohen Lagen auf Nadelhölzer und Alpenblumen. Die umliegenden Gipfel sind oft bis in den Sommer hinein schneebedeckt. Das Klima in der Gemeinde Tirol ist mediterran geprägt, im Sommer mit verhältnismäßig wenig Niederschlägen und einer hohen Zahl an Sonnenstunden von April bis Oktober. Als Geburtsjahr Tirols gilt das Jahr 1248: Fortan hieß das Land "dominium comitis Tyrolis". Die Landesordnung ist noch heute im Schloss Tirol zu besichtigen, ebenso eine der ersten bildlichen Darstellungen des Tiroler Adlers, wie er heute noch im Landeswappen Tirols zu finden ist. Im 14. Jahrhundert endet die

Es begann der Verfall des Schlosses, das Zeitweise auch als Steinbruch genutzt wurde. Nach der Annexion Südtirols durch die Bayern wurde das Schloss zu einem geringen Preis an die Stadt Meran versteigert. Nach dem ersten Weltkrieg ging Schloss Tirol in den Besitz des italienischen Staats über, 1974 kam es zurück an das Land Südtirol.

goldene Zeit von Schloss Tirol und die Residenz wurde von nach

Innsbruck verlegt.

Eine schöne Wanderung nach St. Peter von Dorf Tirol aus, in einer ca. 30-minütigen Gehzeit, mit herrlichem Panoramablick: Man folgt dem Schlossweg, durchquert den Tunnel bis nach Schloss Tirol und St. Peter. Der Schlossweg ist nur für die Bewohner von St. Peter mit dem Auto befahrbar.

Vom Westen über Algund oder Gratsch kann man St. Peter mit dem Auto über die Laurinstrasse und Schloss Thurnstein erreichen.

Ein öffentlicher Linienbus verkehrt werktags stündlich ab 8.30 Uhr bis 19.00 Uhr von Meran bis nach Thurnstein. St. Peter bietet gute Anbindungen an unterschiedlichste Spazier- und Wanderwege wie zum Beispiel zum Algunder Waalweg, zum Kulturweg, hinauf zum Farmer Kreuz oder nach Vellau.



St.Peter

Der Fremdenverkehr ist einer der Hauptwirtschaftszweige von Dorf Tirol. Die zahlreichen Beherbergungsbetriebe – vom 5-Sterne-Haus über Frühstückspensionen, Ferienwohnungen bis hin zu Bauernhöfen - sorgen jährlich für rund 700.000 Übernachtungen.

Im Schloss Tirol befindet sich heute das Südtiroler Landesmuseum, das einen Überblick über die ersten Besiedlungen der Alpenregion ab dem 7. Jahrhundert v. Chr. gibt. Unter anderem können eine aus der Bronzezeit noch völlig intakte Schmelzofenanlage besichtigt werden.

Am Burghügel von Schloss Tirol befindet sich ein Pflegezentrum für Vögel. Verletzte Wildvögel bekommen hier fachgerechte Pflege bis sie nach ihrer Genesung wieder in die Freiheit entlassen werden.

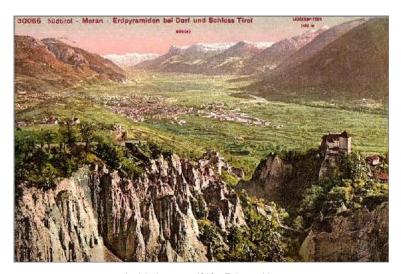
Zweimal täglich finden Flugvorführungen statt: Falken, Adler, Geier, Eulen und Bussarde stellen ihre Flugkünste unter Beweis und fliegen auch dicht über die Köpfe der Zuschauer.



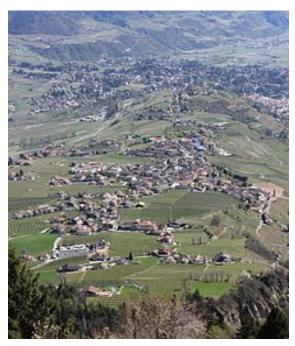
Schloss Tirol. Winternacht

Oberhalb von Dorf Tirol findet man die bekannten Erdpyramiden. Die Voraussetzungen zur Entstehung von Erdpyramiden sind vor allem die besonderen Eigenschaften der Erde, das Klima, eine geschützte Lage gegenüber Winden, sowie das Vorkommen von größeren, harten Steinen bzw. Felsblöcken als Schutz für die Erdpyramide.

Die Bildung der Pyramiden erfolgt dann in folgenden Phasen: durch starke Regenfälle wird der Untergrund aufgeweicht und große Teile des Hanges rutschen ab; es bildet sich eine Steilkante, weitere Regenfälle schneiden Furchen in den Hang, ausgedehnte Trockenphasen dazwischen ermöglichen es dem Erdmaterial, auszuhärten und widerstandsfähiger gegen die Erosion zu werden. Dabei bilden sich langsam Säulen aus, die häufig, aber nicht immer, durch Decksteine geschützt sind. Verliert eine Säule den Schutzstein, so nimmt sie die Gestalt eines Zuckerhutes an. Im Laufe der Zeit wird sie dann immer stärker erodiert, bis sie verschwindet.



Ansichtskarte von 1910 - Erdpyramiden



Dorf Tirol von den Muthöfen aus gesehen

15: Schloss Juval bei Kastelbell

Das Schloss Juval ist eine mittelalterliche Burg mit romanischem Kern am Eingang des Schnalstales (Vinschgau). Es liegt oberhalb von Naturns im Gemeindegebiet von Kastelbell-Tschars, etwa 1.000 m über Meereshöhe.

Der Name Juval leitet sich ab von Mons Jovis ("Berg Jupiters'), einer Bezeichnung, die für kuppige Bergformationen an wichtigen Wegverbindungen in Gebrauch war.

Schloss Juval wurde von Hugo von Montalban um 1278 auf einem prähistorischen Siedlungsplatz erbaut. 1368 zählte die Anlage zum Besitz der Herren von Starkenberg und wurde 1540, nach häufigerem Besitzwechsel, von der Familie Sinkmoser erworben. Die Burg fiel später dem Geschlecht der Hendl zu, die sie 1813 an den Bauern Josef Blaas verkauften. Die Anlage verfiel in der Folgezeit.



1913 erwarb der Holländer William Rowland die Ruine. In seinem Auftrag wurde sie unter der Planung und Bauleitung des Meraner Architekten Adalbert Wietek vorbildlich saniert.

1983 wurde die Burg vom Südtiroler Bergsteiger Reinhold Messner für damals umgerechnet 60.000 DM erworben und restauriert. Das Schloss dient nicht nur als sein Wohnsitz,

sondern beherbergt auch dessen Tibetika-Sammlung und weitere Sammelstücke. Schloss und Sammlung können besichtigt werden.

Seit 2004 führt die gelernte Sennerin Monika Schölzhorn mit ihrer Familie den "Schlosswirt" von Juval. Knapp unterhalb des Schlosses gelegen, werden die Gäste hier von Ostern bis November mit liebevoll zubereiteten Gerichten verwöhnt.

Gegessen wird im großen Mansardensaal eingerahmt von einer Bergbildersammlung von Reinhold Messner. Oder in der gemütlichen alten Bauernstube, sowie im kleinen Felsengarten. Auf der Speisekarte stehen vorwiegend Südtiroler Spezialitäten aber auch Gerichte aus der regionalen und internationalen Küche. Dabei werden hauptsächlich die hofeigenen Erzeugnisse

verarbeitet und Juvaler Eigenbauweine aufgeschenkt. Um ihre Produkte zu vermarkten, haben sich im Vinschger Bauernladen engagierte Bauern zu einer Genossenschaft zusammengeschlossen. Es ist ein Anliegen der Genossenschaft, qualitativ hochwertige Produkte von ausgesuchten Produzenten

anzubieten.

16: Kaltern

Die Gemeinde Kaltern (7.500 Einwohner) liegt am bekannten Kalterer See und ist umgeben von einer mediterranen Landschaft aus Weinreben, Wald und Obstwiesen. Der Kalterer See ist der wärmste Badesee in den Alpen.

Die "Ora", ein Wind der jeden Nachmittag vom Gardasee herauf weht, zieht viele Surfer und Segler hierher. Hoch über dem Wasser, auf einem markanten Hügel, steht die Leuchtenburg, das inoffizielle Wahrzeichen Kalterns.

Der Kalterer See gab dem ehemals bekanntesten Wein aus der Gegend, dem "Kalterersee Auslese", seinen Namen. Unter diesem Begriff wurde der leichte Vernatsch vertrieben und in großen Mengen weltweit verkauft. Inzwischen haben sich die

Kellermeister auch auf andere Weine spezialisiert, vor allem Weißweine sind inzwischen sehr beliebt.



Kalterer See

Bereits ab Mitte Februar sollten Wanderer das Frühlingstal im Auge behalten. Dann schon sprießen dort die ersten Blumen. Der Friedensweg hingegen verbindet durch einen Waldweg das Zentrum von Kaltern mit Altenburg, einem kleinen Flecken, etwas abseits des Geschehens.

Vom Ortsteil St. Anton aus fährt die Mendelbahn hinauf auf den Mendelpass. Diese 1903 erbaute Standseilbahn ist eine der Attraktionen, die man sich in Kaltern einfach ansehen sollte.

Alle Früheren Begriffe weisen auf den lateinischen Begriff "caldarum" hin, der soviel wie "Kupferkessel" bedeutet.

Ein Kupferkessel ist auch im Wappen von Kaltern enthalten. Das Zentrum von Kaltern ist der schöne Marktplatz. Hier finden die Platzkonzerte statt und die Bauern der Umgebung bieten an diesem Ort dienstags ihre Waren feil. Die Pfarrkirche von Kaltern wurde 1191 zum ersten Mal erwähnt, in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts brannte das Kirchenschiff fast komplett aus und

musste wieder aufgebaut werden. Nur der Turm, 72,5 m hoch, blieb damals ohne Schaden.

Das Südtiroler Weinmuseum erzählt in seinen Ausstellungen die Geschichte des Weinbaus. Die Entwicklung der Methoden des Weinbaus wird in einem kleinen Lehrpfad gezeigt. Die Weinakademie hingegen vermittelt erlebtes "Weinwissen". Ein breit gefächertes Angebot für alle, die sich für Wein interessieren. Ein weiteres Highlight in Kaltern ist der Genuss eines guten italienischen Capuccinos bei sonnigem Wetter an einem der Tische auf dem Marktplatz.

In Richtung Tramin stehen noch alte Höfe und Ansitze, die sehr an den Süden erinnern. Die Kirche des Ortsteiles liegt direkt an der Straße und stammt aus dem 17. Jahrhundert. Das Innenleben wurde im 18. Jahrhundert gestaltet.

Der Kalterer See ist Sommer und Winter ein sehr beliebter Treffpunkt für Besucher. In der Hitze suchen Gäste und Kalterer hier angenehme Abkühlung. In der kalten Jahreszeit friert das Gewässer meist zu.

Der Kalterer See liegt eingebettet in Weinbergen und Obstwiesen. Er hat eine Länge von ungefähr 1,8 km und ist 0,9 km breit, bedeckt also eine Fläche von ca. 155 ha. An seiner tiefsten Stelle misst man 5,6 m, mittlere Tiefe 3,5 m, außerdem liegt er auf 216 m Meereshöhe. Die Badesaison dauert meist von Anfang Mai bis September.

Weil der See die wärmsten Quellen in den Alpen besitzt, ist es jedes Jahr eine Überraschung, ob es kalt genug ist, damit der See zufriert und die winterliche Landschaft von einer ganz speziellen Seite genossen werden kann.



Der Kalterer See liegt etwa 4 km entfernt vom Zentrum der Gemeinde Kaltern. Die Wassertemperatur des Sees liegt durch seine geringe Tiefe bereits im Frühjahr auf ca. 17° bis 19°C. Im Hochsommer erreicht das Wasser manchmal sogar bis zu 28°C. Die Temperatur außerhalb des Wassers ist aufgrund der südlichen und tiefen Lage des Sees bis zu 10°C höher als in den umliegenden Bergregionen.

Für manche Weinsorten ist das Wetter hier schon zu warm. Vor allem Weißweine gedeihen besser im Eisacktal, dem zweiten größeren Weinanbaugebiet in Südtirol. Auch im Vinschgau gibt es noch Weinberge.

In der Gegend um Kaltern werden meist Goldmuskateller, Gewürztraminer, Rosenmuskateller, Silvaner, Lagrein, Vernatsch und Ruländer angebaut. Der süße Rosenmuskateller (ital. Moscato rosa), ist besonders beliebt als Dessertwein. Inzwischen gibt es dieser Wein u.a. auch in Gleiszellen/Südl. Weinstraße, aber er wird hier sehr viel trockener ausgebaut als in Tramin/Kaltern.

17: Die Vellau zwischen Partschins und Dorf Tirol

Vellau liegt am Südhang der Alpen oberhalb der Kurstadt Meran auf ca. 950m. ü. d. M. Diese einmalige Lage inmitten des Naturparks Texelgruppe verspricht 300 Tage Sonnenschein im Jahr.

Von dort hat man einen herrlichen Ausblick über Meran hinweg bis nach Bozen, vom Ortlermassiv bis zu den Dolomiten. Die Bergstation vom Sessellift befindet sich beim Gasthaus Gasteiger, ca. 500m von der Kirche in Vellau entfernt. Man kann dort die berühmte Südtiroler Gastfreundschaft, an der Übergangsstation vom Sessellift (aus Algund kommend) zum "Korblift" in Richtung Leiteralm, genießen.



Waalweg zwischen Algund und Vellau

Während der Fahrt zur Leiteralm erlebt man in den grünen Gondeln ein einzigartiges Panorama. Der Korblift ist einer der ganz wenigen Aufstiegsanlagen in den Alpen, der nur für Wanderer konzipiert wurde und schon allein deshalb einen Besuch wert. Schwindelfrei sollte man allerdings schon sein, denn die kleinen Panorama-Gondeln sind auch nach unten durchsichtig.

Rustikale Bergbauernhöfe und das beschaulichen Kirchlein zur Dreifaltigkeit bestimmen das heiligen Ortsbild. Für Wanderfreunde bietet Vellau als Ausgangspunkt Wandermöglichkeiten: Ob hoch oben zu den Gipfeln der 3000er oder in den grünen, hochalpinen Tälern des Naturparks Texelgruppe oder doch lieber ganz beschaulich entlang der Waalwege inmitten der blühenden Obstwiesen und Weinbergen. Ein schöner Weg führt von Vellau mit leichtem Gefälle direkt bis Partschins. Die meiste Zeit immer entlang der Waale, die im Sommer auch die Luft in unmittelbarer Nähe kühlen.

Man kann Vellau mit dem PKW oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch von Partschins gut erreichen.

Die Fahrt mit dem Linienbus ist auf der kurvenreichen Straße von Algund bis Vellau ein kleines Abenteuer.



Vordergrund: Vellau, links hinten Dorf Tirol, rechts Meran

18: Herz-Jesu-Feuer in Südtirol

Das Herz-Jesu-Feuer ist ein im Raum Bozen im Jahr 1796 entstandener Brauch, der heute noch in allen Teilen Tirols gepflegt wird und mit der Herz-Jesu-Verehrung zusammenhängt. Der Brauch, im Juni Feuer zu entzünden, geht auf frühere Sonnwendfeuer bzw. Johannisfeuer zurück, die dann in Erinnerung an das Herz-Jesu-Gelöbnis von 1796 umgedeutet wurden.

Im Frühjahr 1796 traf ein Krieg das Land Tirol vollkommen überraschend und dementsprechend unvorbereitet. Das Land blieb während der Jahre, als der Kaiser gegen die Franzosen in Belgien und Norditalien kämpfte, unberührt von den Kampfhandlungen.

Die Tiroler verfügten nämlich über das Privileg, das Kaiser Maximilian I. im 16. Jahrhundert festsetzte, weder an Kriegen außerhalb des Landes teilnehmen zu müssen, noch diese Kriege finanziell zu unterstützen. Im Gegenzug mussten die Tiroler

dafür aber die Verteidigung ihres Landes selbst übernehmen. Diese Tatsache war später der Regierung in Wien allerdings immer ein Dorn im Auge, weshalb Kaiser Joseph II. die Volksbewaffnung der Südtiroler vernachlässigte.

Das Land Tirol wurde im April 1796 in Kriegsbereitschaft versetzt. Dies bedeutete, dass alle waffentauglichen Männer militärisch geschult wurden. Schon nach drei Wochen wurde ein 7.000 Mann starkes Heer in die südlichen Grenzen geschickt. Vom 30. Mai bis 1. Juli desselben Jahres trat der, 24 Mitglieder umfassende, Ausschuss der Tiroler Landstände in Bozen zusammen, um über die Situation zu beraten.

Es war die Idee des Pfarrers Anton Paufler, die der Abt Sebastian Stöckl aufgriff und dem Tiroler Landtag vorschlug, das Land dem "Heiligsten Herzen Jesu" anzuvertrauen und so göttlichen Beistand zu erhalten.



Herz-Jesu-Feuer auf den Gipfeln Südtirols

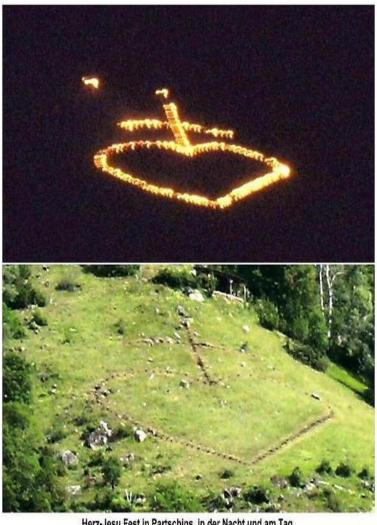
Dieser Vorschlag wurde von den Ausschussmitgliedern einstimmig angenommen. Man achtete besonders darauf, dass dieser feierliche Schwur das ganze Land betraf, um damit ein einigendes Band zu schaffen. Dies hatte zur Folge, dass der "Landsturm" einen bis dahin noch nie erlebten Zulauf an Freiwilligen erlebte. Als daraufhin Hofers Truppen in der Schlacht gegen die Franzosen und Bayern **überraschend** siegten, wurde der Herz-Jesu-Sonntag zum höchsten Feiertag ernannt

Damals gab es nicht viele Möglichkeiten mit entfernten Landsleuten zu kommunizieren. Aus diesem Grund wurden an bestimmten Gipfeln Signalfeuer entzündet, um damit den Landsturm einzuberufen. Diese Bergfeuer hatten aber auch etwas Überirdisches an sich, sodass sie anlässlich der feierlichen Begehung des Herz-Jesu-Festtages entzündet wurden. Somit traten die Herz-Jesu-Feuer, gegenüber den, bis zu diesem Zeitpunkt üblichen, Sonnwendfeuern, immer mehr in den Vordergrund.

Diese Tradition wird heute noch gepflegt und der "Landesbund" mit dem Herzen Jesu jedes Jahr erneuert. Die Feuer werden oft in Form von Herzen, Kreuzen oder den Zeichen Christi angeordnet. Entfacht werden sie entweder am Samstag oder Sonntag nach dem Herz-Jesu-Fest, da dieses Fest in Tirol am Sonntag nach dem eigentlichen Festtag gefeiert wird. Aus dem religiösen Gedanken von 1848 (Erneuerung des Gelöbnisses) ist heute ein Brauchtum geworden, das auch touristisch vermarktet wird.

Am Herz-Jesu-Sonntag im Jahr 1920 ereignete sich ein interessanter Vorfall: Es war das Jahr, in dem die Bergfeuer zum ersten Mal nach Ende des Ersten Weltkriegs nunmehr im Königreich Italien entzündet wurden.

Da die italienische Armeeführung diesen Brauch nicht kannte und an einen beginnenden Volksaufstand glaubte, wurden sämtliche in Bozen stationierte italienische Truppen in Alarmbereitschaft versetzt.



Herz-Jesu Fest in Partschins, in der Nacht und am Tag

Die Herz-Jesu-Feuer werden jedes Jahr am 3. Sonntag nach Pfingsten entzündet.

Unterkunftverzeichnis

Stand: April 2012

Vorwahlen: Österreich 0043, Italien 0039 (Ortsvorwahl mit 0), Deutschland 0049

Ort	Name	Telefon	E-Mail Homepage www.
Zams	H Thurner, Magdalenaweg 6	05442-61245	Mobil: 0043(0)699-11196548 hotel-thurner.info
Zams	G Kreuz, Rifenal 15 (971m)	05442-61240	office@gasthofkreuz.at gasthofkreuz.at
Landeck	Tourismusbüro Tirol West	05442-65600	info@tirolwest.at (Landeck) tirolwest.at
Prutz	P Motel Heiss, Reschenstr.8	05472-6240	dominikus.heiss@gmail.com tiroler-oberland.com
Prutz	G Gasthof Rose, Dorfstr. 16	05472-6265	info@gasthof-rose-tirol.com gasthof-rose-tirol.com
Prutz	H Post, Dorfstraße 1	05472-6217	hotel@postprutz.at postprutz.at
Ried	Tourismusbüro Tiroler Oberland	05472-6421	info@ried-prutz-pfunds.at tiroler-oberland.com
Ried	P Haus Tirol	05472-6290	haus-tirol@tirol.com haustirolried.at
Ried	G Gasthof Rieder Stubn	05472-21336	info@riederstubn.com riederstubn.com
Tösens	G Gasthof Tschuppbach	05477-443	gasthof.tschuppbach@aon.at gasthof-tschuppbach.at
Tösens	G Gasthof Wilder Mann	05477-203	senn@toesens.at toesens.at
Tösens	G Inntaler Hof	05477-240	gasthof@inntalerhof-tirol.at inntalerhof-tirol.at
Pfunds	H Edelweiss, Stuben	05474-5264	info@edelweiss-pfunds.at edelweiss-pfunds.at
Pfunds	P Pension Fuchs	05474-5452	info@pension-fuchs.at pension-fuchs.at

Ort	Name	Telefon	E-Mail Homepage www.
Pfunds	P Schöne Aussicht	05474-5238	office@schoene-aussicht- pfunds.at schoene-aussicht-pfunds.at
Pfunds	H Hotel Traube	05474-5210	info@traube-pfunds.at traube-pfunds.at
Pfunds	H Hotel Sonne	05474-5232	info@sonne-pfunds.at sonne-pfunds.at
St.Valentin	H Hotel Lamm	0473-634641	info@hotel-lamm.it hotel-lamm.it
St.Valentin	H Hotel Alpenrose	0473-634639	info@hotel-alpenrose.it hotel-alpenrose.it
Prad Stilfs	G Schwarzer Adler, Markt	0473-616019	info@albergoaquilanera.it albergoaquilanera.it/de/
Prad Stilfs	G Gasthof Stern, Silberg.	0473-616123	info@gasthof-stern.it gasthof-stern.it
Prad Stilfs	Tourismusbüro Prad/Stilfs	0473-737062	info@reschenpass.it sankt-valentin.info
Burgeis	G Bruggerhof	0473-831556	info@bruggerhof.it bruggerhof.it
Burgeis	G Gasthof Gerda	0473-831425	restaurant.gerda@rolmail.net gerda-burgeis.it
Burgeis	G Gasthof St.Nikolaus	0473-831360	gasthof.st.nikolaus@rolmail.net gasthof-st-nikolaus.it
Burgeis	P Almrausch, Burgeis172	0473-831437	almrausch@dnet.it almrausch.it
Mals	Tourismusbüro Obervinschgau	0473-831190	mals@rolmail.net ferienregion-obervinschgau.it
Mals	G Gasthof Iris, Mals	0473-831166	gasthof.iris@hotel-iris.it hotel-iris.it
Schluderns	P Ortlerblick	0473-615286	hotel.ortlerblick@rolmail.net ortlerblick.com
Schluderns	G Zum Weißen Rössl	0473-615300	info@burggasthof.com burggasthof.com

Ort	Name	Telefon	E-Mail Homepage www.
Schluderns	H Gufler	0473-614127	info@hotel-gufler.com hotel-gufler.com
Glurns	P Glurnserhof	0473-831607	garni.glurnserhof@rolmail.net glurnserhof.com
Schlanders	Tourismusverband Vinschgau	0473-620480	info@vinschgau.net vinschgau.net
Schlanders	H Goldene Rose	0473-730218	info@hotel-goldenerose.it hotel-goldenerose.it
Schlanders	H Goldener Löwe	0473-730188	goldener.loewe@dnet.it goldener-loewe.it
Schlanders	P Schweitzer	0473-730174	pension.schweitzer@rolmail.net pension-schweitzer.com
Schlanders	G Sonne	0473-730100	gasthof.sonne@dnet.it gasthof-sonne.info
Laas	G Schwarzer Adler	0473-626140	info@schwarzeradlerlaas.191.it Vinschgaustr.53
Laas	G Zur Sonne	0473-626523	info@sonnelaas.com sonnelaas.com
Laas	G Paflur	0473-739977	wellenzohn.helen@rolmail.net Tanas 31
Latsch	Tourismusbüro Latsch - Martell	0473-623109	info@latsch.it latsch-martell.it
Latsch	P Tannenhof	0473-623373	alton@dnet.it pension-tannenhof.eu
Latsch	P Gallus	0473-623952	info@pension-gallus.it pension-gallus.it
Latsch	H Obermoosburg	0473-742203	info@obermoosburg.it obermoosburg.com
Goldrain	P Marlene	0473-742387	info@garnimarlene.com residence-marlene.com
Kastelbell	P Feldhof, Latschingerstr.2	0473-624168	info@pension-feldhof.com pension-feldhof.com

Ort	Name	Telefon	E-Mail Homepage www.
Kastelbell	P Panorama, Alte Str. 18	0473-624183	info@pension-panorama.it pension-panorama.it
Kastelbell	G Gstirnerhof, Törggelekeller	0473-624032	gstirnerhof@rolmail.net gstirnerhof.eu (Radlertreff)
Naturns	G Falkenstein, Weinbau	0473-667321	info@gasthof-falkenstein.com gasthof-falkenstein.com
Naturns	G Goldene Rose	0473-661026	goldenerose@hotmail.com goldene-rose.info
Partschins	Tourismus Meraner Land	0473-967157	info@partschins.com partschins.com
Partschins	G Stiegenwirt	0473-967139	info@stiegenwirt.net stiegenwirt.net
Partschins	P Schönleit, Wasserfallweg	0473-967334	5 Doppelzimmer Oberhalb von Partschins
Partschins	P Schönaussicht, W'asserfallweg 18	0473-967225	info@schoenaussicht.it schoenaussicht.it
Partschins	P Österreicher, Partschins	0473-967012	info@garnioesterreicher.it garnioesterreicher.it
Partschins	P Pension Lahn, Rabland	0473-967299	info@pension-lahn.com pension-lahn.com
Partschins	P Pföstlhof, Mitterhofstr.43	0473-967072	info@pfoestlhof.com pfoestlhof.com
Partschins	P Schönegg, Mitterhofstr16	0473-967246	schoenegg@dnet.it schönegg.com
Partschins	P Garni Weghueb, Rabland	0473-967555	info@weghueb.it weghueb.it
Marling	Tourismusbüro Marling	0473-447147	mail@marling.info marling.info
Marling	P Pension Oberhartl	0473-448448	info@pensionoberhartl.it pensionoberhartl.it
Marling	H Traubenwirt	0473-447216	info@traubenwirt.com traubenwirt.com

Ort	Name	Telefon	E-Mail Homepage www.
Marling	P Bründlerhof, Innterhof 13	0473-449840	bruendlerhof@brennercom.net bruendlerhof.com
Lana	Tourismusbüro Lana	0473-561770	info@lana.info lana.info
Lana	G Grüner Baum, Romstraße 7	0473-292359	info@gruener-baum.it gruener-baum.it
Lana	P Wohlauf, St.Agatha-Weg	0473-562742	info@wohlauf.it wohlauf.it
Lana	P Gartscheid, Kapuzinerstr.	0473-561134	info@gartscheid.it gartscheid.it
Kaltern	Tourismusbüro Kaltern	0471-963169	info@kaltern.com kaltern.com
Kaltern	P Roter Adler, Goldgasse4	0471-963115	info@roter-adler.com roter-adler.com
Kaltern	P Latemar, St.Anton-Pfuss	0471-963083	pension-latemar@gmx.it pensionlatemar.com
Kaltern	G Seeperle, am Kalterer See	0471-960158	info@seeperle.com seeperle.com
Kaltern	H Weißes Rössl, Marktplatz	0471-963137	weisses.roessl@rolmail.net weisses-roessl-kaltern.com
Kaltern	H Peterlinhof, Saltnerweg	0471-962677	info@peterlinhof.it peterlinhof.it
Tramin	Tourismusbüro Tramin	0471-860131	info@tramin.com tramin.com
Tramin	P Weinlandstübl, Noldinstr.15	0471-860150	weinlandstuebl@tramin.com weinlandstuebl.tramin.com
Tramin	P Rebenheim, Keller Weg 4	0471-860308	info@rebenheim.com rebenheim.com
Bozen	Tourismusbüro Südtirol	0471-999999	info@suedtirol.info Suedtirol.info/

SEILBAHNEN

	Talstation	Bergstation	Höhe	Tel.
Hochmuth	Dorf Tirol	Hochmuth	1400	0473 923480
Meran 2000	Naiftal	Piffing	1900	0473 234821
Verdins-Tall	Verdins	Tall	1458	0473 949450
Umlaufbahn	Falzeben	Meran 2000	1900	0473 234821
Taser	Schenna	Taser	1450	0473 945615
Vigiljoch	Lana	Vigiljoch	1486	0473 561333
Vöran	Burgstall	Vöran	1187	0473 278187
Aschbach	Rabland	Aschbach	1362	0473 967198
Schnalstal	Kurzras	Grawand	3210	0473 662171
Hirzer	Saltaus	Klammeben	1980	0473 645498
Naturns/Unterstell	Naturns	Unterstell	1300	0473 668 418
Sulden	Sulden	Schaubachhütte	2610	0473 613 047
Texelbahn	Partschins	Giggelberg	1544	0473 965 013

SESSELLIFTE

	Talstation	Bergstation	Höhe	Tel.
Dorf Tirol	Meran	Küchelberg	514	0473 923 105
Vellau	Algund	Vellau	900	0473 448 660
Leiteralm	Plars	Vellau	980	0473 448 532
Grube	Oberkirn	Grube	1808	0473 949 535
Vigiljoch	Vigiljoch	Larchbühel	1850	0473 562 223
Lazaun	Kurzras	Lazaun	2430	0473 662 171

GONDELLIFTE

	Talstation	Bergstation	Höhe	Tel.
Leiteralm	Vellau	Leiteralm	1550	0473 448 532
Ritten	Pemmern	Schwarzseesp.	2067	0471 352 993
Pfelders	Pfelders	Grünboden	2002	0473 646 721

Die Seilbahnen und Sessellifte verkehren normalerweise von 8.00 bis 18.00 Uhr, Seilbahnen stündlich, Sessellifte meist durchgehend. Telefonisch kann man die aktuellen Preise und Uhrzeiten erfragen.

Transport von Privatfahrrädern mit der Vinschgerbahn:

Für den Transport des eigenen Fahrrads im Zug muss ein zusätzliches Ticket für den Radtransport gelöst werden. Das Ticket kostet 6 € und muss bei jeder Fahrt entwertet werden. In den Bahnhöfen **Meran, Marling und Algund** ist es zu bestimmten Uhrzeiten (Berufsverkehr) nicht gestattet, mit dem Fahrrad in die Vinschger Bahn einzusteigen. Das Verbot gilt von 8 bis 12 Uhr sowie am Nachmittag für den Zug, der um 17.16 Uhr in Meran abfährt. Im Juli und August wird auch der Zug mit Abfahrt um 16.16 Uhr in Meran in das Verbot mit

eingeschlossen.

	ABFAHRT	ANKUNFT	DAUER	TARIF*	WERKEHRS. MITTEL
1	13:18 Algund Dhf	14:38 Mals Bhf.	01:20		Q
2	13:48 Algund Bhf	14:55 Mals Bhf.	01.07		@
3	15:18 Algund Bhf	16:38 Mals Bhf.	01:20		₩
4	15:48 Algund Bhf	16:55 Mals Bhf.	01:07		Q
5	17:18 Algund Bhf	18:38 Mals Bhf.	01:20		
6	17:48 Algund Bhf	18:55 Mals Bhf	01:07	***********	\(\text{\ti}\xititt{\text{\ti}\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\tex{\tex
Z	19:18 Algund Bhf	20:38 Mals Bhf.	01:20		\(\text{\tin}\text{\tetx{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\text{\ti}\}\text{\tetx{\text{\text{\texi}\text{\text{\texi}\text{\text{\text{\text{\ti}\text{\text{\text{\text{\text{\texi}\text{\ti}}}\\tinttitex{\text{\text{\text{\texit{\text{\texi}\text{\texit{\text{\tet
8	19:48 Algund Bhf	20:55 Mals Bhf.	01:07		

Am Bahnhof Meran wird Lkw-Fahrradtransport bis Mals angeboten. Das Fahrrad kann nach Wahl in einem der Bahnhofs-Radverleihe in Naturns, Latsch, Schlanders, Spondinig oder Mals abgeholt werden. Vom Bahnhof Naturns aus fährt täglich ein Fahrradtransporter um 9.40 Uhr nach Mals.

Nützliche Telefonnummern

Notruf	118
Infomobilität und Fahrplanauskunft	840 000 471
Wetterdienst des Landes Südtirol	+39 0471 414740
Fahrradverleih Vinschgau und Bozen	+39 0473 201500
Fahrradverleih Pustertal	+39 0474 913450
Fahrradverleih Mühlbach	+39 0472 522045
Fahrradverleih Wipptal	+39 0472 659147
Fahrradtransport Vinschgau	+ 39 0473 201500
Rhätische Bahn/Chur	+41 (0) 81 288 61 04
Postbus (Verbindung Zernez/Engadin)	+41 81 864 16 83
Bike-Shuttledienst Landeck-Nauders	+43 5442 64422

Bikeshuttle & Busreisen Taxi, Reisebüro & Ausflugsfahrten Familie Schmid 6543 Nauders Österreich

Fahrradtransport am Reschenpass und in das Vinschgau Richtpreis ab:

ca. 30 Euro für 2 Räder und 2 Personen je nach Entfernung

Tel. 0043 664 1217050 (Mario) oder 0043 664 3374840 (Hans) Fax: 0043 5473 87460

Mail: info@bikeshuttle.at

 täglich Mai · Oktober. 	 Tutti i giorni, da maggio a ottobre. Daily May · October. 	 Daily May · October.
 Kapazität max. 18 Räder. 	 Capacità: max. 18 ciclisti. 	 Capacity: max. 18 bicycles.
 Zusätzlich einzelne Räder zu 	 Inoltre, si ammetteranno ciclisti 	 Additionally individual bicycles
allen anderen Abfahrtszeiten	singoli a tutti gli altri orari di	at all other departure times
der Linien 4218 und 4220.	partenza delle linee 4218 e 4220.	on the 4218 and 4220 lines.
 Radtransport kostenios. 	 Trasporto biciclette gratuito. 	 Free bike transport.

andeck → Nauders	1200					Nauders → Landeck					
Landeck Bhf	8:02	10:05	12:15	14:05	16:05	Nauders PA	09:45	100	13:45	5:45	17:55
Tieß - Nesselgarten	8:19	10:19	12:29	14:19	16:19	Kajetansbriicke	09:57	11:57	13:57	5:57	18:07
Prutz PA	8:26	10:26	12:36	14:26	16:26	Pfunds PA	10:02	2000	14:02	6:02	18:12
Ried PA	8:32	10:32	12:42	14:32	16:32	Tösens PA	10:19		14:19	16:19	18:29
üsens PA	8:41	10:4	12:51	14:41	16:41	Ried PA	10:28	12:28	14:28	6:28	18:38
Pfunds PA	8:57	10:57	13:07	14:57	16:57	Prutz PA		12:34	14:34	6:34	18:44
ajetansbrücke	9:01	11:01	13:11	15:01	17:01	Fließ - Nesselgarten	10:40	12:40	14:40	6:40	18:50
auders PA	9:13	11:13	13:23	15:13	17:13	Landeck Bhf		12:53	14:53	6:53	19:03

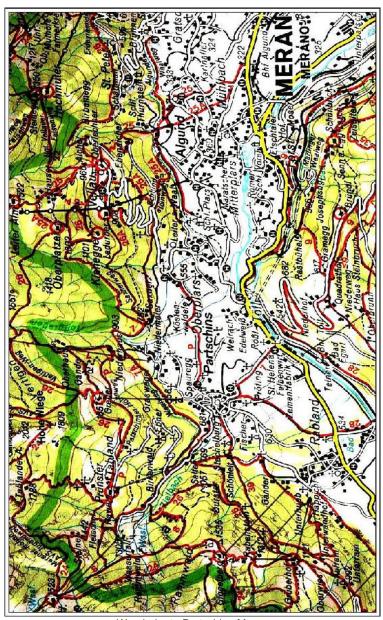
Same Helling tal Schaden befor Farry sak i sisselisk I ur saar Had verantworflok | Non csi assumaalcunaresponsabit ta perenentual danni. I cisista siessi soon responsabit dellayropnablocietta. I No iabitify fondamagas, Each person is responsible for their everbicycle!



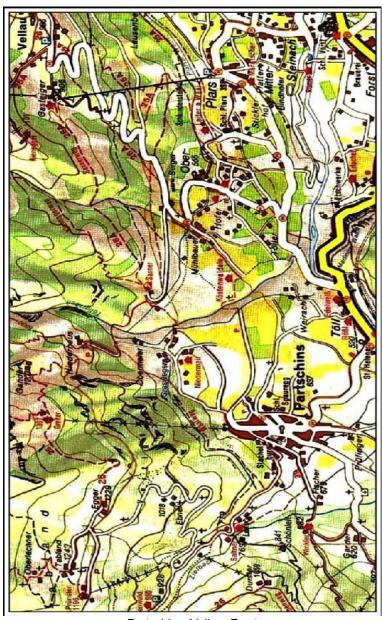
An Werktagen | nei giorni feriali | on workdays +43 (0)5442 - 64422

FAX +43 (0)5442- 64422- 15 | www.postbus.at

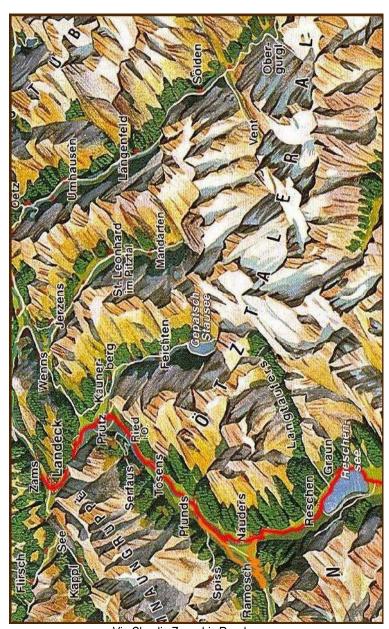
213 _{BU}	SIMI	ERAN	I-ALC	SUNI	D-PA	RTS	CHIN	S (M	ONT	AG-F	REIT	AG
	2000						von delle		Minuten		bis	, ,
Meran Bahnhof		1 1	6.50	7.50	8.20	8.50	9.20	OE.	.20 .35	EΔ	12.50	13.05
Rennweg			6.52	7.52	8.22	8.52	9.22		.22 .37		12.52	13.07
Weingartnerstr. 1			6.57	7.58	8.28	8.58	9.28		.28 .43		12.58	13.13
Algund Gemeinde			6.58	8.00	8.30	9.00	9.30	.15	.30 .45	.00	13.00	13.15
Mitterplars 1			7.00	8.03	8.33	9.03	9.33		.33 .48		13.03	13.18
Töll 1			7.05	8.09	8.39	9.09	9.39		.39 .54		13.09	13.24
Partschins			7.09	8.13	8.43	9.13	9.43	.28	.43 .58	.13	13.13	13.28
		von dalle		Minuten		bis alle						
Meran Bahnhof	13.20	13.50	.05	20 .35	.50	18.20	18.50	19.20	19.50	20.20	1	1
Rennweg	13.22	13.52		22 .37		18.22	18.52	19.22	19.52	20.22		
Weingartnerstr. 1	13.28	13.58	.13	28.43	.58	18.28	18.58	19.27	19.57	20.27		
Algund Gemeinde	13.30	14.00		30 .45		18.30	19.00	19.28	19.58	20.28		
Mitterplars 1	13.33	14.03		.33 .48		18.33		19.30		20.30		
Töll 1 Partschins	13.39 13.43	14.09		39 .54 43 .58		18.39 18.43	19.09 19.13	19.35	20.05	20.35		
raitschins	13,43	14,13	.28	43 .06	.13	10.43	13.13	19.39	20.09	20.39		
Water State of the	Sales Sales	Soult, Mail	Maria.	Call age	San Cal		Signal of the	Brieg Olan	Call B.	Partchi		
• • • • • • • • • • • • • • • • • • •	70000)-((((0 —	-(()—((\mathcal{A}	elle chara	O=(Participu D	2	
##****/*/*/* ⊙ _ •_•_•	70000	AN-AL	GUN	-(()—((\mathcal{A}	STAC	O=(l No
(13/4/4 ⊚- 0-0 -	70000	5 6 6	GUN	-(()—((\mathcal{A}	尸	O=(Minuten mhuti		bis alle
⊙-•-• -	70000	5 6 6	.GUN	-(()—((\mathcal{A}	ISTAC	G)	Minuten	.50	alle
Meran Bahnhof Rennweg	70000	5 6 6	.GUN	D-PAI 6.50 6.52	7.50 7.52	HINS 8.20 8.22	(SAN 8.50 8.52	Von dalle 9.20 9.22	.05	Minuten mhuti .20 .35 .22 .3/	.52	alle 12.50 12.52
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1	70000	5 6 6	.GUN	6.50 6.52 6.57	7.50 7.52 7.58	HINS 8.20 8.22 8.28	8.50 8.52 8.58	Von dalle 9.20 9.22 9.28	.05 .07	Minuten minutl .20 .35 .22 .37 .28 .43	.52 .58	alle 12.50 12.52 12.58
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde	70000	5 6 6	GUN	6.50 6.52 6.57 6.58	7.50 7.52 7.58 8.00	HINS 8.20 8.22 8.28 8.30	8.50 8.52 8.58 9.00	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30	.05 .07 .13	Minuten mhuttl .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45	.52 .58 .00	12.50 12.52 12.58 13.00
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1	70000	5 6 6	GUN	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00	7.50 7.52 7.58 8.00 8.03	HINS 8.20 8.22 8.28 8.30 8.33	8.50 8.52 8.58 9.00 9.03	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33	.05 .07 .13 .15	Minuten mhutl .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48	.52 .58 .00	12.50 12.52 12.58 13.00 13.03
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1	70000	5 6 6	.GUN	6.50 6.52 6.57 6.58	7.50 7.52 7.58 8.00	HINS 8.20 8.22 8.28 8.30	8.50 8.52 8.58 9.00	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten mhuttl .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45	.52 .58 .00 .03 .09	alle 12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1	MERA	AN-AL	GUN	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13	HINS 8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39	8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.39	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	alle 12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Germeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	MER/	AN-AL	Minuten minuti	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13	8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43	8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.33 9.43	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	alle 12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Täll I Partschins	Von dalle	AN-AL	Minuten minuti 20.50	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13 bis alle 18.50	HINS 8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43	8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.39 9.43	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	alle 12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartherstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Täll 1 Partschins	von delle 13.20 13.22	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.53 8.00 8.03 8.09 8.13 bis alle 18.50 18.52	8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43	8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.39 9.43	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplers 1 Töll 1 Partschins	von delle 13.20 13.22 13.28	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52 28.58	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13 bis alls 18.50 18.52 18.58	## 8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43	(SAN 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.43 20.20 20.22 20.27	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde	von dalle 13.20 13.22 13.28 13.30	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52 28.58 30.00	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13 bis alle 18.50 18.52 18.58 19.00	820 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43	(SAN 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.50 19.52 19.57 19.57	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.43 20.20 20.22 20.27 20.28	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde	von delle 13.20 13.22 13.28	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52 28.58	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13 bis alls 18.50 18.52 18.58	## 8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43	(SAN 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.50 19.52 19.57 19.57	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.43 20.20 20.22 20.27	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1	von delle 13.20 13.22 13.28 13.30 13.33	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52 28.58 30.00 33.03	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05	7.50 7.52 7.58 8.09 8.13 bis alle 18.50 18.52 18.58 19.00	8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.43 19.20 19.22 19.27 19.27 19.28	(SAN 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.50 19.52 19.57 19.58 20.00	yon dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.39 9.43 20.20 20.22 20.27 20.28 20.30	.05 .07 .13 .15 .18	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54	.52 .58 .00 .03 .09	alle 12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52 28.58 30.00 33.03 39.09 43.13	6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05 7.09	7.50 7.50 7.50 8.00 8.03 8.03 8.13 bis alle 18.50 18.50 19.03 19.09 19.13	HINS 8.20 8.22 8.30 8.33 8.43 19.20 19.27 19.27 19.28 19.30 19.35 19.39	8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.50 19.57 19.58 20.00 20.05 20.09	von dalle 9.20 9.22 9.23 9.30 9.33 9.39 9.43 20.20 20.27 20.27 20.28 20.30 20.39	.05 .07 .13 .15 .18 .24	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54 .43 .58	.52 .58 .00 .03 .09 .13	alle 12.50 12.52 12.58 13.00 13.03 13.09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20.50 22.52 28.58 30.00 33.03 39.09 43.13	6.50 6.52 6.57 6.57 7.00 7.05 7.09	7.50 7.50 7.50 7.50 7.50 7.50 7.50 7.50	8.20 8.22 8.28 8.30 8.33 8.33 8.43 19.20 19.27 19.28 19.30 19.30 19.35 19.39 HINS	(SAM 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.52 19.57 19.57 20.00 20.05 (SON	Vandolle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.33 9.39 9.43 20.20 20.22 20.23 20.35 20.39 N- U.	.05 .07 .13 .15 .18 .24	Minuten minuti .20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54 .43 .58	.52 .58 .00 .03 .09 .13	alle 12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20 .50 22 .52 28 .58 30 .00 33 .03 39 .09 43 .13 GUNI	0-PAI 6.50 6.52 6.57 6.58 7.00 7.05 7.09	7.50 7.52 7.58 8.03 8.03 8.03 8.13 18.50 18.50 19.00 19.03 19.03 19.13	## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	(SAM 8.50 8.52 9.00 9.03 9.13 19.50 19.57 19.58 20.00 20.00 (SON	Van dolle 9,20 9,22 9,28 9,39 9,39 9,43 20,20 20,27 20,28 20,30 9,30 9,41 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5	.053) .07 .07 .13 .15 .18 .24 .28	Minuten mhartl 20, 35 5, 22, 37 7, 28, 43 30, 45 8, 33 9, 54 4, 43, 58	.52 .58 .00 .03 .09 .13	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll I Partschins Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20,50 50 52,52 52 28,58 30,00 33,03 39,09 43,13 GUNI	0.50 6.52 6.53 7.00 0.7.05 7.09	7.50 7.50 7.50 7.50 7.50 7.50 7.50 8.03 8.09 8.13 bis 818.50 19.00 19.03 19.09 19.13 RTSC	## HINS ## 8.20 ##	(SAM 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.03 9.13 19.50 19.52 20.00 (SON	Von dolle 9.20 9.22 9.30 9.33 9.39 9.43 20.20 20.20 20.27 20.28 20.30 N- U. bie bie bie bie 8.50	.05 .07 .13 .15 .18 .24 .28	Minuten mhattl 20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .33 .48 .39 .54 .43 .58	.52 .58 .00 .03 .09 .13	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Toll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Toll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20 .50 22 .52 28 .58 30 .00 33 .03 39 .09 43 .13 GUNI	0.50 6.52 6.57 6.56 7.00 7.05 7.09	7.50 7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.09 8.13 8.52 18.52 18.53 18.52 18.53 18.52 18.53	## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ## ##	(SAM 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.57 19.57 19.52 20.09 (SON	Van dolle 9,20 9,22 9,28 9,39 9,39 9,43 20,20 20,27 20,28 20,30 9,30 9,41 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5 0,5	.053) .07 .07 .13 .15 .18 .24 .28	Minuten mhartl 20, 35 5, 22, 37 7, 28, 43 30, 45 8, 33 9, 54 4, 43, 58	.52 .58 .00 .03 .09 .13	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Germeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20 .50 22. 52 28 .58 30 .00 33 .03 39 .09 43 .13 GUNI	0.50 0.52 0.52 0.54 0.58 0.7.00 7.05 7.09	7.50 7.50 7.50 8.03 8.09 8.13 bis 818.50 19.03 19.09 19.13 RTSC	## HINS 8.20 8.22 8.28 8.39 8.33 8.39 8.43 19.20 19.27 19.27 19.28 19.30 HINS Miniatiri 20.50 .22.52 8.33 .00	(SAM 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.52 20.00 20.05 20.09 (SON	Van dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.39 9.39 9.43 20.20 20.22 20.30 20.35 8.52 8.58 8.58 8.58 9.00	.05 .07 .07 .13 .15 .18 .24 .28	Minuten mhattl 20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .43 .58 .43 .59 .51 .51 .52 .53 .45 .55 .55 .55 .55 .55 .55 .55 .55 .55	.52 .58 .00 .03 .09 .13	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gerneinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennweg Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti minuti 20,50 520,50 222,52 28,58 30,00 33,03 39,09 43,13 GUNI	0.50 6.52 6.57 6.58 6.57 6.59 7.05 7.05 7.09	7.50 7.50 7.52 7.58 8.00 8.03 8.03 8.13 8.18 18.50 18.52 19.00 19.13 RTSC	8.20 8.22 8.28 8.28 8.30 8.33 8.39 8.43 19.20 19.27 19.35 19.39 HINS Minuten minuti minuti 20.50 22.28.58 33.30,33 33.30 33.30	(SAN/ 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.09 9.13 19.57 19.57 19.58 20.09 (SON/ 11	Van dalle 9.20 9.22 9.23 9.30 9.33 9.43 20.20 20.27 20.27 20.28 20.39 N- U. bis alle 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03	- (63) - (95) - (97) - (13) - (15) - (18) -	Minuten miletti .20 .35 .22 .37 .30 .45 .33 .48 .33 .48 .34 .35 .68 .75 .25 .25 .25 .25 .25 .25 .25 .25 .25 .2	.52 .58 .00 .03 .09 .13	12,50 12,52 12,58 13,00 13,03 13,09
Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins Meran Bahnhof Rennwag Weingartnerstr. 1 Algund Gemeinde Mitterplars 1 Töll 1 Partschins	Von delle 13.20 13.22 13.33 13.39 13.43	AN-AL	Minuten minuti 20 .50 22. 52 28 .58 30 .00 33 .03 39 .09 43 .13 GUNI	0.50 0.6.50 0.6.50 0.6.50 0.6.50 0.7.00 0.7.05 0.00 0.7.09 0.7.00 0.7.00 0.7.00 0.7.00 0.7.00 0.7.00 0.5.00	7.50 7.52 7.58 8.03 8.03 8.03 8.13 bis alle 18.50 19.00 19.13 RTSCI	## HINS 8.20 8.22 8.28 8.39 8.33 8.39 8.43 19.20 19.27 19.27 19.28 19.30 HINS Miniatiri 20.50 .22.52 8.33 .00	(SAM) 8.50 8.52 8.58 9.00 9.03 9.13 19.52 19.57 19.58 20.05 20.09 [SON]	Van dalle 9.20 9.22 9.28 9.30 9.39 9.39 9.43 20.20 20.22 20.30 20.35 8.52 8.58 8.58 8.58 9.00	.05 .07 .07 .13 .15 .18 .24 .28	Minuten mhattl 20 .35 .22 .37 .28 .43 .30 .45 .43 .58 .43 .59 .51 .51 .52 .53 .45 .55 .55 .55 .55 .55 .55 .55 .55 .55	.52 .58 .00 .03 .09 .13	



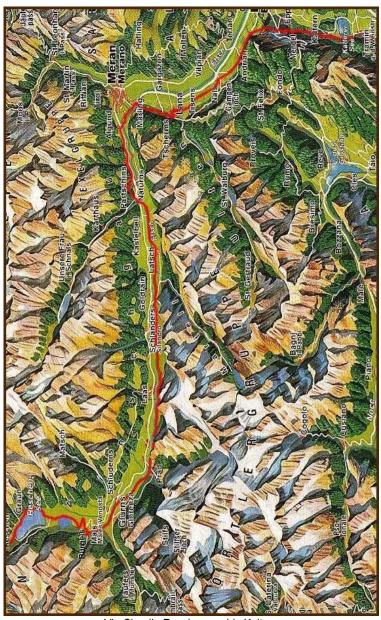
Wanderkarte Partschins-Meran



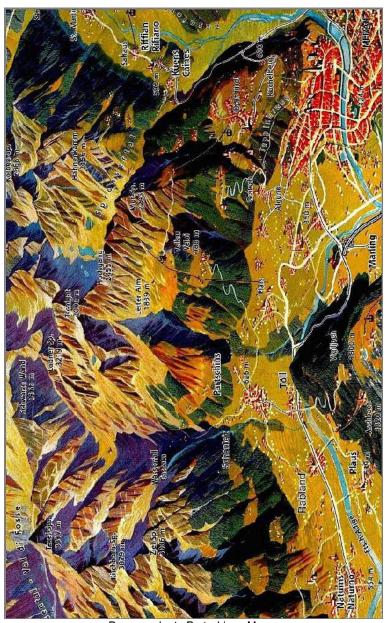
Partschins, Vellau, Forst



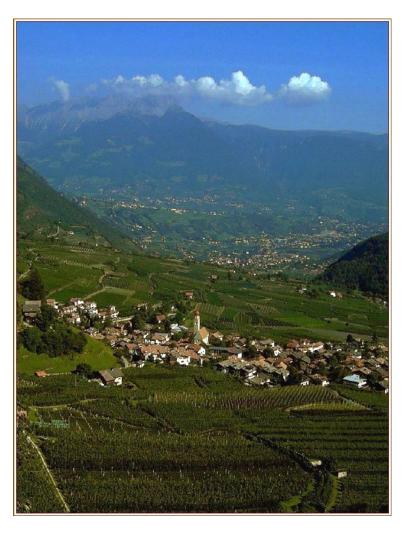
Via Claudia Zams bis Reschensee



Via Claudia Reschensee bis Kaltern



Panoramakarte Partschins - Meran



Blick vom Schönleithof

LUFTDRUCK-RICHTWERTE FÜR FAHRRADREIFEN

Der erforderliche Luftdruck in Fahrrad-Reifen richtet sich nach der Reifenart, der Bauart des Fahrrades (vom Touren- bis zum Rennrad) und nach dem Körpergewicht der Fahrerin oder des Fahrers. Die Luftdruck-Richtwerte können deshalb ca. 0,5 bar über- oder unterschritten werden.

Der richtige Luftdruck in Fahrradreifen lässt sich kraftsparend und sicher per Stand- oder Fußpumpe mit integriertem oder separatem Manometer korrigieren. Hand- oder Rahmenpumpen sind immer nur für den Notfall unterwegs konzipiert.

(Normalräder)

mm	Zoll	vorne	hinten
57-305	16 x 2,125	2,0	2,5
57-406	20 x 2,125	2,0	2,5
57-507	24 x 2,125	2,0	2,5
57-559	26 x 2,125	2,0	2,5
47-305	16 x 1,75 x 2	2,5	3,0
47-406	20 x 1,75 x 2	2,5	3,0
47-507	24 x 1,75 x 2	2,5	3,0
47-559	26 x 1,75 x 2	2,5	3,0
47-622	28 x 1,75 x 2	2,5	3,0
37-540	24 x 1 3/8	3,5	4,0
37-590	26 x 1 3/8	3,5	4,0
37-622	28 x 1 3/8 x 1 5/8	3,5	4,0



Ausgangspunkt für viele Wanderungen: Vellau

Alles zusammengetragen und geschrieben für Uschi und alle die gerne Fahrradfahren,
Partschins und das Vinschgau lieben.

Wer Fehler findet, darf sie gerne behalten!

Gleiszellen Juni 2012-WHG



"L'homme est né libre, et partout il est dans les fers. Tel se croit le maître des autres, qui ne laisse pas d'être plus esclave qu'eux."

J.J.R.