

# Jahrtausendwerk mit Schwierigkeiten

Vor kurzem ist ein 300 Seiten starkes Dorfbuch über **Gargazon** erschienen, welches der langjährige Bürgermeister von Lana und Landeskundler **Christoph Gufler** im Auftrag des Bildungsausschusses und der Gemeinde Gargazon verfasst hat. Nachdem die „Tageszeitung“ in der letzten Wochenendausgabe einige Auszüge daraus wiedergegeben hat, geben wir diesmal die Ausführungen über die **Etschregulierung** wieder.



Dammbruch an der Etsch, 1960



Große Etschüberschwemmung im September 1960, alte Staatstraße, Zone Berghütten

große Pläne, k(l)eine Wirkung

Die Ursache für die jahrhundertelangen Überschwemmungen des Etschtales war der Verlauf der Etsch, die ohne festes Bett mit uneheligen Seitenarmen breit durch das Tal floss. Die Pläne für eine Beradigung des Flusslaufes reichen weit in die Geschichte zurück. Schon Michael Gaismair hatte in seiner revolutionären Landesordnung von 1526 eine Verbauung der Etsch und die Trockenlegung der Sümpfe vorgesehen. Es sollten aber 200 Jahre vergehen, bis unter Kaiserin Maria Theresia konkrete Schritte unternommen wurden. Es blieb vorerst jedoch bei großen Plänen, die nicht ausgeführt wurden. 1802 beauftragte Erzherzog Johann den Major im k.k. Geniecorps Ignaz von Nowack damit, das Etschtal zu vermessen und ein Projekt zur Regulierung der Etsch zwischen Meran und Ala auszuarbeiten. Die 131 kolorierten Blätter des „Nowack – Planes“ stellen eine präzise Bestandaufnahme des Etschtales um 1805 dar. 1845 arbeitete der Adjunkt der „k.k. Bauinspektion“ für die venetianischen Provinzen Florian Pasetti auf 129 handgeschriebenen Seiten ein neues Gesamtprojekt für die Etschregulierung aus, das 1846 von Kaiser Ferdinand genehmigt wurde, aber ebenfalls nicht zur Ausführung gelangte. Der Bericht Pasettis nennt in den Hauptgründe dafür: „An der rechten als auch linken Seite (der Etsch) gibt es ausgedehnte Sümpfe, und die Bewohner jener Gegenden, die über diesen Um-

stand befragt wurden, halten es in ihrem Interesse für nützlich und gar für notwendig, jene Sümpfe zu erhalten, um aus denselben Streu für ihre Thiere und Dünger zu gewinnen, woran sie Mangel leiden“. Diese ablehnende Haltung der Anrainergemeinden sollte sich noch lange erschwerend für die Etschregulierung auswirken.

„Die ärmste Gemeinde des Etschtales“

Trotz all dieser Bemühungen geschah bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wenig, um die Etsch wirksam zu verbauen. Erst der geplante Ausbau des Eisenbahnnetzes brachte den großen Umschwung, wie Kurt Werth in seinem Standardwerk über die Flussregulierung vermerkt: „Die Erkenntnis der strategischen Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Inland der Monarchie und Verona machte plötzlich möglich, was über Jahre zwar als notwendig erkannt und deklariert, aber nie durchgeführt wurde: der Bau der Eisenbahnlinie in Verbindung mit einer sicheren Etschregulierung“. Mit dem Reichsgesetz vom 23.4.1879 wurde die Etschregulierung zwischen der Passermündung und Sacco beschlossen. Wie es damals im Etschtal ausschaute, schildert die „Bozner Zeitung“ am 28.9.1874: „Durch die mehr und mehr fortschreitende Entwaldung der Seitenthäler haben die Verheerungen der Hochwässer mit jedem Jahre riesigere Dimen-



Straßenüberquerung nur mit Boot möglich.

sionen angenommen. Scholle um Scholle reißen die vom Gebirge herabstürzenden wild aufgejagten Fluthen von den Gemeinden Mais, Burgstall und Gargazon ab; wo wir gestern noch üppige Weingärten, reiche Obstgärten sahen, wälzen sich heute die Wässer der Etsch oder haben riesige Schuttmassen alles Leben, alle Vegetation begraben. Immer höher steigt der Wasserspiegel, schon hat die Vermoosung die tiefliegenden Obstgärten der Gemeinden Lana und Nals ergriffen, schon sind tausende von Obstbäumen die noch vor 6-8 Jahren reichen Ertrag gaben, total abgestorben, und immer weiter fressen sich die fieberhauchenden Moose in das Mark des ländlichen Wohlstandes“. Umso verwunderlicher ist es, dass sich die Etschtaler Gemeinden klar gegen die geplante Etschregulierung aussprachen.

„Ein Nil im Kleinen“

Die Zeitschrift „Der Tiroler Bote“ zitiert 1876 Auszüge aus einem Protestschreiben, welches die Gemeinden Lana, Burgstall, Gargazon, Andrian, Terlan und Eppan gegen die Etschregulierung an die Landesregierung richteten: „Das den Grundbesitzern der Gemeinden Lana, Burgstall, Gargazon, Andrian, Terlan und Eppan im Herbst vergangenen Jahres zur Begutachtung vorgelegte Regulierungsprojekt der oberen Etsch gründet seine Hoffnungen und Erwartungen auf ein System von Materialablagerungs-Depots, Hochwasserdämmen und Baggerungen, wodurch die Salubrität (Gesundheit) des oberen Etschtales gehoben, unsere landwirtschaftlichen Zustände verbessert und der Wert des Grundbesitzes an der Etsch gesteigert werden soll. Die Über-

zeugung der eventuell beteiligten Grundbesitzer ist es, daß dadurch gerade das Gegenteil erreicht werden würde. Das Austreten der Etsch in den Niederungen von Lana bis Sigmundskron hat für die Vegetation der Wiesen und Maisfelder und besonders auch der Streumöser die günstigsten Folgen, und verleiht da der Etsch den Charakter eines Niles im Kleinen. Da die Salubrität der Luft des ganzen Etschtales nichts zu wünschen übrig läßt, so gibt es in dieser Hinsicht nichts zu regulieren. Die Trockenlegung der Möser ist für die gesamte Landwirtschaft der Umgebung von unermesslichen Nachteil, indem die zur Dünger-Erzeugung nothwendige Streu nur auf den nassen Gründen der Ebene längs der Etsch gewonnen werden kann, und dort bisher in großen Mengen gewonnen wird. Was soll aus unserer Rebkultur, was aus unserer Feldwirtschaft werden, wenn uns die zur Bemairung (Düngung) unserer Güter absolut unentbehrliche Rohrstreu entzogen würde?" Größte Baustelle des Landes

Trotz der Widerstände der Anrainergemeinden wurde das Projekt der Etschregulierung am 29. Dezember 1879 in Angriff genommen und bis zum Herbst 1882 in knapp drei Jahren abgeschlossen. Über den Fortgang der Arbeiten schreibt der „Bote für Tirol“ am 24.4. 1880: „Fast auf der gesamten Strecke des Flusses sind jetzt über 3000 italienische Arbeiter damit beschäftigt, den wilden Gebirgsfluß, der durch seine Überschwemmungen viele Tausende von Morgen fruchtbares Ackerfeld entweder mit Kies oder Steingeröll bedeckte oder in erstickende Sumpffieber erzeugende Sümpfe verwandelte, theils in ein neues Bett zu leiten oder seine vielen Krümmungen abzuschneiden oder seine Wasser so zwischen hohe massive Steindämme einzuengen, daß er solche nicht übertreten kann. Besonders bei Burgstall und Gargazon an der Meran - Bozener Landstraße sind großartige Steinbänke blogelegt aus denen viele tausende von Centnern Felsgestein abgesprengt und auf kleinen angelegten Schienensträngen, aus denen eine winzige Lokomotive lange Reihen von Karren zieht, bis an die Etschufer befördert werden. Die vielen italienischen Maurer und Steinbrecher, die hiebei thätig sind, arbeiten mit dem emsigen und dabei intelligenten Fleiß.“

1600 Arbeiter in Gargazon stationiert

Detaillinformationen über die durchgeführten Arbeiten liefert der „Bote für Tirol“ in seiner Ausgabe vom 4.10.1881: „Die Generalbauunternehmung hat im November 1880 mit der Ausführung des notwendig gewordenen Durchstich-



Alte Karte der Etsch vor der Regulierung

ches die Bauunternehmung J. Bisutti u. Comp. betraut, welche keine Kosten scheute das riesige Werk zur Vollendung zu bringen. Ein Bild der zu überwindenden Schwierigkeiten kann man bekommen, wenn man weiß, daß 17 Kilometer Rollbahnen und zwei Kilometer provisorische Brücken hergestellt werden mußten, die mit drei kleinen Locomotiven befahren wurden, um das aus drei Steinbrüchen gewonnene Steinmaterial für die Uferschutzbauten des neuen Etschbettes herbeizuführen. Die Unternehmung beschäftigte in den Frühjahrsmonaten 1.600 Arbeiter und so konnte es möglich werden innerhalb von vier Monaten bei 250.000 Kubikmeter Meter Erde zu bewegen und 60.000 Kubikmeter Meter Steinbauten auszuführen.“ Am 20.4.1881 berichtet die „Meraner Zeitung“ von einem tragischen Arbeitsunfall, der wohl nicht der einzige gewesen sein dürfte, wie die Erwähnung eines „Notspitals in Gargazon“ vermuten lässt: „Bei den Bauten der Etschregulierung hat sich leider am Freitag Vormittag ein bedauerlicher Unglücksfall ereignet. In der Nähe von Gargazon entgleiste die zum Zuführen von Schutt verwendete Dampfmaschine. Der auf derselben beschäftigte zwanzigjährige italienische Arbeiter Josef Lazzeri wollte von derselben abspringen, kam jedoch so unglücklich unter die Maschine, daß ihm der rechte Unterschenkel vollständig zertrümmert wurde. Man transportierte den armen

Burschen in das Nothspital in Gargazon, wo ihm sofort das Bein unterhalb des Knies amputiert werden mußte.“

Gesamtkosten von 11,4 Millionen Gulden

Die Gesamtkosten für das Jahrtausendwerk der Etschregulierung beliefen sich auf 11,4 Millionen Gulden. Damit hatten sich die ursprünglich vorgesehenen Ausga-



Christoph Gufler

ben verdoppelt. 2, 4 Millionen entfielen auf den Bauabschnitt Passer – Eisack. Für dieses Baulos trug der Staat mit 58,9 Prozent den Löwenanteil der Auslagen. 21,1 Prozent steuerten das Land Tirol, 20 Prozent die Interessenten - Wassergenossenschaften bei. Ein im Landesmuseum Ferdinandeum in Innsbruck befindlicher Bericht schildert zusammenfassend die in der Gegend von Gargazon durchgeführten Arbeiten: „Die Arbeiten zur Etschregulierung zwischen Meran und Rovereto begannen 1879. 1880-81 konzentrierte man sich vor allem auf den Bau der Dämme zwischen Sinich und Gargazon. Obwohl der Gargazoner Durchstich noch bei weiten nicht beendet war, wurde von den Arbeitern der Bozen-Meran Bahn der Bau durchbrochen und die Etsch in das unvollendete Flußbett geleitet. Die Eisenbahnlinie wurde am 3.10.1881 eröffnet. 1882 wurde die Garga-

zoner Brücke, deren Zustand als sehr schlecht beschrieben wird, ausgebaut. Es folgte der Bau einer Schleuse oberhalb der Gargazoner Brücke. 1892-1896 erfolgte die Dammerrhöhung zwischen Lana und Vilpian, woran sich neben anderen Gemeinden auch die Gemeinde Gargazon beteiligte. Für die Entwässerung der Talgebiete bei Burgstall und Gargazon wurde 1905 eine eigene Entwässerungsgenossenschaft mit Statut und Ausschuß gegründet.“

Die Eisenbahnlinie Bozen – Meran Anlaß für die endlich in Angriff genommene Etschregulierung war die Absicht von Bozen nach Meran eine Eisenbahnlinie zu errichten. Damit sollte die blühende Kurstadt Meran an das internationale Bahnnetz angeschlossen werden, nachdem die k.k. - Südbahn von Verona nach Bozen bereits 1859 und die Brennerbahn von Innsbruck nach Bozen 1867 in Betrieb gegangen waren. Der Bau der Bahnstrecke Bozen – Meran erfolgte nicht nach, sondern gleichzeitig mit den Arbeiten zur Begradigung und Befestigung der Etsch. Wenn man sich vor Augen hält, wie lange man ohne nennenswerte Ergebnisse an der Etschregulierung herumgebastelt hatte, überrascht die unglaubliche Schnelligkeit mit der dieses Vorhaben umgesetzt wurde. Am 29. Dezember 1879 erfolgte der erste Spatenstich. 1880 führte die Eisenbahngesellschaft Bozen – Meran den Ausbau des linksseitigen Etschdammes durch auf dem die Geleise verlegt wurden. 1881 erfolgte die Begradigung des Flusslaufes mit dem Marlinger Durchstich, dem Kriegauer Durchstich bei Burgstall, dem Gargazoner Durchstich, der Regulierung des Sinichbaches und Dammverstärkungen zwischen Burgstall und Gargazon. Am 4.10.1881 konnte die Bahnlinie Bozen – Meran in Anwesenheit des Handelsministers Baron Pino bereits eingeweiht werden. Die Bauarbeiten hatten also kaum zwei Jahre in Anspruch genommen!

## Das Buch

**Christoph Gufler:** Gargazon. Das Dorf an der Etsch. Von einer Siedlung im Sumpf zur modernen Wohlfühlgemeinde. Hrsg. Bildungs-ausschuss Gargazon.

