Die Etsch und ihre kartographische Aufnahme durch Ignaz von Nowack 1802 bis 1805

Wilfried Beimrohr

Die Etsch einst und heute

Die Etsch (im Italienischen *Adige*) entspringt in den Ötztaler Alpen in 1550 m Höhe auf der Südtiroler Seite des Reschenpasses. Mit einer Wasserführung von 235 m^3/s ist die Etsch nach Po, Ticino und Tiber der viertgrößte und mit einer Länge von 415 km der zweitgrößte Fluss Italiens, nur der Po ist länger. Ihre wichtigsten Nebenflüsse im Gebirge sind, von links einmündend und von Norden nach Süden, Passer, Eisack und Avisio sowie, von rechts einmündend, Plima, Falschauer und Noce. Die Etsch durchfließt den Vinschgau mit seinen fünf Talterrassen, überwindet die Talsperre der Töll und gelangt in den Meraner Talkessel und damit in das Etschtal. Bei Meran wird die westöstliche Flussrichtung plötzlich gebrochen, die Etsch wendet sich jäh nach Südosten und strebt dem Talkessel von Bozen zu. Dort richtet sie sich nach Südwesten aus, die Richtung wird sie bis zum Austritt aus den Alpen beibehalten. Unterhalb von Bozen durchfließt sie das Südtiroler Unterland, die Salurner Klause und erreicht nach rund 140 km das Gebiet der italienischen Provinz Trento (Trient), passiert die Provinzhauptstadt Trento (Trient) und durcheilt in der Nähe von Rovereto eine Stromenge. Etwas unterhalb von Borghetto verlässt die Etsch das Vallagerina (Lagertal), wie das Etschtal unterhalb von Trient genannt wird, somit das trienterische und damit alttirolische Territorium und wälzt sich durch die Engstelle der Veroneser Klause. In der Ebene knickt die Etsch nach Südosten ab und erreicht Verona. Im Unterlauf ist die Etsch mit dem Mündungsgebiet des Po verbunden und verzweigt sich. Die Etsch selbst mündet bei Porto Fossone in die Adria und begrenzt das Po-Delta nach Norden. Im oberen Vinschgau von der Quelle bis Glurns weist die Etsch mit 2,8 % im Durchschnitt das stärkste Gefälle auf. Zwischen Meran und Bozen ist sie etwa 40 m breit und hat ein Gefälle von rund 0,1 %. Von Bozen bis zur Südtiroler Provinzgrenze bei Salurn sinkt das Gefälle der ca. 70 m breiten Etsch auf 0,1 ‰.

Über weite Strecken ist der Etsch ein Gebirgsfluss, der nach rund 220 km die Alpen verlässt und in die Poebene sich ergießt. Noch im frühen 19. Jahrhundert, bevor die großen Flussverbauungen einsetzten, war die Etsch auf Tiroler Gebiet ein weithin ungebändigter Fluss, der fast regelmäßig über seine Ufer trat und seine Umgebung überschwemmte. Daher begleiteten Auwälder, Schilfgürtel und vor allem Sümpfe den Fluss. Das Problem der Etsch waren ihre Zuflüsse und Nebenbäche aus den Bergen, die viel Geschiebe mit sich führten und die Etsch gleichsam verstopften und zum Rückstau des Wassers führten; regelmäßige und lang anhaltende Überschwemmungen ließen daher das Land oberhalb des Zuflusses versumpfen. Im Vinschgau, wo die Etsch nahe ihrem Ursprung noch drei Seen (Reschen-, Mitter- und Haidersee) durchqueren musste, war das Gebiet um Glurns, Schluderns und Agums eine Sumpfgegend. Berüchtigt waren im Etschtal zwischen Meran und Bozen als Sumpfgelände das Laninger (Lana), Gargazoner, Nalser und Terlaner Moos. (Sümpfe wurden in Tirol als Moose oder Möser bezeichnet.) Unterhalb von Bozen im Bereich von Sigmundskron, wo sich Etsch und Eisack vereinigen, kam es ebenfalls zu Versumpfungen, im Unterland ober und unter Leifers, zwischen Branzoll und Auer, unter Neumarkt bis Salurn gab es ausgedehnte sumpfige Strecken. Oberhalb der Mündung des Noce in die Etsch wurden die Grundstücke der Gemeinde Mezzocorona (früher Mezzo Tedesco oder Deutschmetz) versumpft.

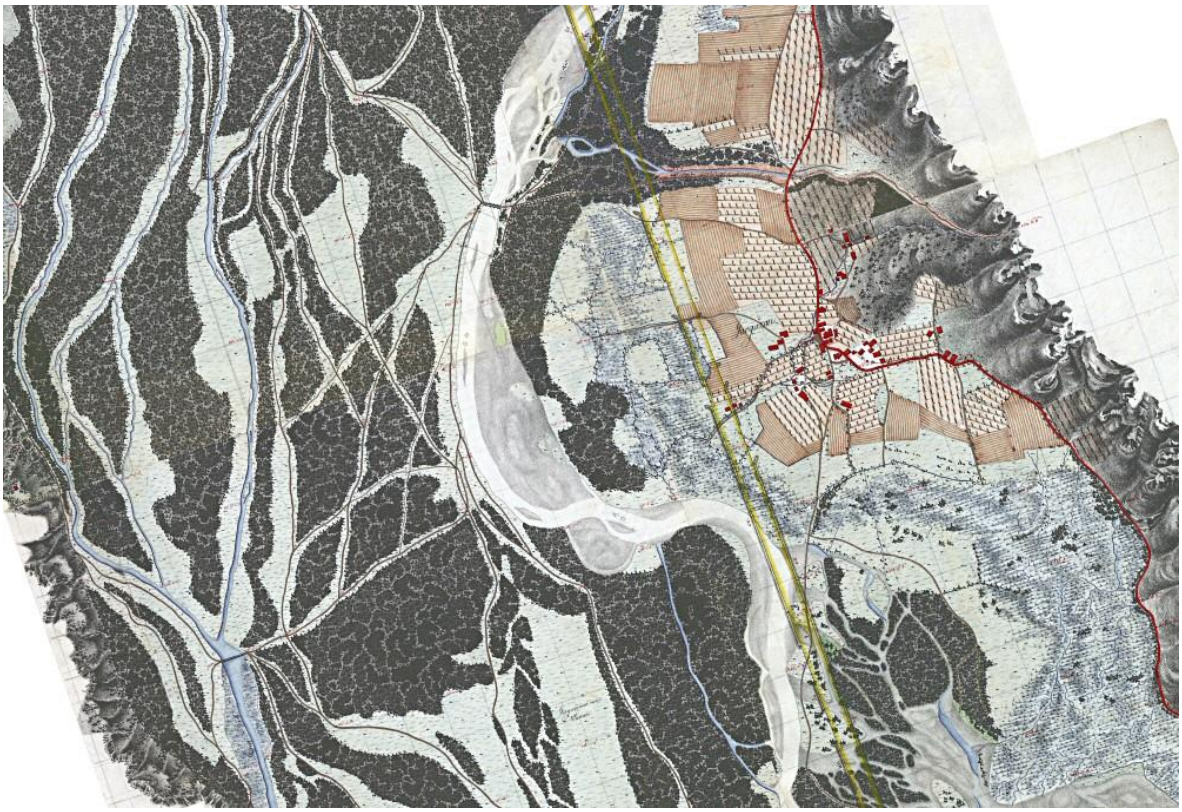
Durch diese ausgedehnten Feuchtgebiete wurde nicht nur der Landwirtschaft wertvoller Grund und Boden entzogen, dadurch wurde das Ausbreiten von Infektionskrankheiten begünstigt, die wiederum besonders die Kindersterblichkeit ansteigen ließen. Diese spezifischen Sumpfkrankheiten würden, so glaubten die Zeitgenossen, durch die schlechten Gerüche in der Luft (Miasmen) verursacht. Hinter dem sprichwörtlichen „Salurner Tod“, „Leiferer Tod“ oder „Deutschmetzer Tod“ steckte die gefürchtete Malaria, die zumindest seit dem 18. Jahrhundert im Etschtal endemisch verbreitet war.

Die Etsch zerfiel immer wieder in zahlreiche, oft wechselnde und gewundene Arme, sie pendelte hin und her, zog Schleifen. Das war wiederum häufig zwischen Meran und Bozen der Fall. Flusskrümmungen gab es auch zwischen Branzoll und San Michele all´Adige, eben bei Branzoll, Auer, Neumarkt und Salurn sowie im Bereich der alten Noce-Mündung gegenüber San Michele. Auf der weiteren Flussstrecke war besonders Trient durch eine starke Serpentine im Norden der Stadt gefährdet, die das Tal gleichsam absperrte. Weitere Krümmungen machte der Fluss im Bereich Romagnano und Mattarello, Calliano, Nomi und Chiusole.

Die Etsch bei Laas

Im frühen 19. Jahrhundert repräsentiert die in den Alpen fließende Etsch noch verschiedene Flusstypen: Im Oberlauf, im Vinschgau, entsprach sie zum Teil dem gestreckten Typ: Das Gerinne geht gerade aus, das hohe Gefälle bedingt eine hohe Fließgeschwindigkeit, es wird vorwiegend grobes Material sedimentiert, Wasser- und Uferzone sind deutlich voneinander abgegrenzt. Im Mittellauf, vor allem zwischen Meran und Bozen, entsprach die Etsch dem furkierenden (verzweigten) und dem gewundenen Flusstypus. Beim furkierenden Typ spaltet sich der Hauptstrom in mehrere Nebenarme und Seitengerinne auf. Die Uferlinie verändert sich rasch und es entstehen

oft Schotterbänke. Häufig nimmt der Fluss den ganzen Talboden ein. Beim gewundenen Typ zeigt der Fluss schon Ansätze zu mäandern, doch kommt es auch hier durch Aufzweigungen zu Flussbetterweiterungen mit Inselbildungen. Au- und Flusslandschaft gehen wie beim furkierenden Typ in einander über. Bei Mattarello etwa vertrat die Etsch den pendelnden Typus: Der Fluss „pendelt“ zwischen den Talflanken, er zieht Schleifen oder Serpentinen. Die Richtungsänderungen werden durch die Talflanken selbst sowie durch Schwemmkegel und Terrassensysteme bewirkt. Der Fluss fächert sich nicht auf und es bilden sich daher auch keine Flussinseln.



Etsch-Karte von Nowack 1805: Bei Gargazon fächert sich die Etsch auf

Im Gegensatz zum Inn beschreibt die um 1823 von der Landesbaudirektion in Innsbruck publizierte „Hydrographische Ergänzungstabelle der Land- und Wasserstraßenkarte von Tirol“ den Flussverlauf auch unterhalb von Bozen, wo der Fluss wegen der Schiffbarkeit von wirtschaftlichem Nutzen war, recht oberflächlich. Man begnügte sich mit Verweis auf das Nowacksche Kartenwerk mit einigen Angaben zum Gefälle des Flusses. Darüber hinaus sind nur einige Breiten des Flussgerinnes überliefert, dessen Länge in Tirol mit 28 ¼ geographische Meilen (209,6 km) angegeben ist, überliefert: bei der Brücke in Burgeis 9, bei Goldrain 12, bei Latsch 19, im Etschtal bei Forst 17 oder 18, unterhalb Meran 24 Klafter[1]. Bei Neumarkt betrug die Flußbreite 42, bei Salurn 60 und bei Trient 48 Klafter. Tief war der Fluss in diesem Bereich bei Niedrigwasser bei 7 bis 8 Schuh[2].

Die Sicherung der Flussufer war den anrainenden Grundbesitzern und Gemeinden überlassen, die aber nur dann eingriffen, wenn der Fluss Siedlungen zu überschwemmen und wertvolles Acker- und Wiesenland wegzureißen drohte. Der Staat errichtete und unterhielt an der Etsch nur dort Archen oder Wasserschutzbauten, finanziert über den Wegbaufonds, wo die vorbeiführende Landstraße von

[1] 1 Wiener Klafter = 1,89 m
[2] 1 Wiener Schuh = 31,6 cm; 6 Wiener Schuh = 1 Wiener Klafter

Überschwemmungen bedroht war. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, unter der Regentschaft Kaiserin Maria-Theresias, richtete der Staat ein stärkeres Augenmerk auf den Straßen- wie auf den Fluss- oder Wasserbau. Für letzteren agierte seit den 1740er Jahren in der Grafschaft Tirol ein Oberarcheninspektorat, das 1792 in die Landesbaudirektion für Tirol und Vorarlberg integriert wurde.

Der erste Oberarcheninspektor, Anton Rangger legte bereits 1747 einen Bericht über die *„Sicherstellung des Etschflusses, Eisack und Talfer; An- und Abzapfung, Austrocknung wie auch Fruchtbarmachung der Morasten und Möser“* vor. Im Gegensatz zum Inn wurde die Etsch aber von Rangger nicht kartiert, wie auch groß angelegte Verbauungen ausblieben. Auf private Initiative, wenn auch staatlich unterstützt, wurden in den 1760-er und 1770-er Jahren die Sigmundskroner Au und das Traminer Moss trockengelegt und urbar gemacht.

Etschkarte von Nowack 1805: Einmündung des Eisack unterhalb von Bozen in die Etsch

Die Etschkarte des Ignaz von Nowack 1802–1805

1802 begann die Landesbaudirektion in Innsbruck den Inn unterhalb von Wattens aufzunehmen. 1802 beorderte Erzherzog Johann, der Bruder Kaiser Franz I. von Österreich, in seiner Funktion als General-Genie-Direktor, somit als Chef des militärischen Festungsbaus, den Major im Genie-Korps Ignaz von Nowack ins südliche Tirol mit dem Auftrag, das Etschtal entlang der Etsch zu vermessen und zu kartieren sowie ein Projekt zur Regulierung der Etsch zwischen Meran und Ala und zur dauerhaften Trockenlegung der Sümpfe auszuarbeiten. Im Herbst machte sich Nowack, der auf eine ansehnliche soldatische Mannschaft aus Sappeuren und Mineuren, die heute den Pionieren entsprechen würden, zurückgreifen konnte, an die Arbeit. Die Gemeinden hatten für die Unterkünfte dieser militärischen Vermesser zu sorgen, bei Bedarf Vorspann- und Handlangerdienste zu leisten,

und die nötigen Holzstangen und Pfähle zu liefern. Innerhalb von nicht drei Jahren lieferte Nowack zwei Abhandlungen und ein Kartenwerk ab.

In der *„Oekonomischen Carte des Etsch-Stromes und darum liegenden Gegend in der Grafschaft Tyrol“*, 1805 fertiggestellt, erfasst Nowack auf 131 Blättern, jedes ca. 46 x 57 cm groß, die Etsch und ihre Umgebung auf Talbreite von Algund und Meran bis Besenello in der Länge von 14 deutschen Meilen (rund 105 km). Das Kartenwerk zeichnet sich durch hohen Detailreichtum hinsichtlich Topographie und Landnutzung aus. Mit eigenen Signaturen sind Wald, Äcker, Weingärten und Wiesen, aber auch die Sümpfe oder Moraste und die durch Überschwemmungen zerstörten Kulturgründe versehen und eingezeichnet. Selbstredend sind mit eigenen Signaturen die Archen aus Holz oder Stein, die Dämme und die Faschinen sowie die Abzugskanäle ausgewiesen. Da eine Nivellierung vorgenommen wurde, sind im Plan die Koten oder die Geländepunkte mit ihren vermessenen Höhen vermerkt. Die Projektvorschläge, meist Flussbegradigungen, Durchstiche genannt, sind gelb eingezeichnet. Verwendet wurde der bei Aufnahme von Flüssen und Straßengebieten damals übliche Maßstab 1 Zoll[3] = 48 Klafter, was in etwa 1:3.400 entspricht. Das Kartenwerk wird unter der Signatur Landesbaudirektionspläne O 2b vom Tiroler Landesarchiv aufbewahrt. Die Landesbaudirektion ließ 1825/26 die von Nowack begonnene Aufnahme der Etsch auf der Strecke Nomi bis zur Grenze unterhalb von Borghetto weiterführen, unter anderem durch Alois Negrelli. Das Kartenwerk, das anschließend an das Nowacksche mit der Blattzahl 134 beginnt und mit Blattzahl 170 endet, ist ebenfalls im Besitz des Tiroler Landesarchivs (Landesbaudirektionspläne O 9).

Etsch-Karte von Nowack 1805: Bei Matarallo „pendelt“ die Etsch

Im Gegensatz zum Inn, den die Landesbaudirektion zur selben Zeit kartierte, wurde eine Nivellierung oder Höhenmessung vorgenommen, um das Gefälle der Etsch bestimmen zu können. Dem Fluss

[3] 1 Wiener Zoll = 2,63 cm; 12 Wiener Zoll = 1 Wiener Schuh; 6 Wiener Schuh = 1 Wiener Klafter (189 cm)

entlang wurden Sondierungsstangen geschlagen, um Breite und Tiefe der Etsch zu messen. In kurzen Abständen wurden Pegel-Messpfähle geschlagen, um dort über alle drei Jahre den Pegelstand zu registrieren; gemessen wurde auch die Fließgeschwindigkeit des Flusses bei unterschiedlichen Pegelständen. Erhoben wurde somit eine Fülle grundlegender Daten.

Ignaz von Nowack dürfte um 1762/63 geboren sein, der Geburtsort wie auch das genaue Geburtsdatum ist unbekannt. Er trat 1881 als Ingenieur-Kadett in die österreichische Militärakademie ein und musterte im Jahr darauf als Leutnant aus. Er gehörte dem Genie-Korps an, jener Waffengattung, die als Pioniertruppe für den Festungs- und Stellungsbau zuständig war. Zwischen Dezember 1802 bis August 1805 weilte er in Tirol und war mit der Aufnahme der Etsch beschäftigt. Er brachte es im Laufe seiner militärischen Karriere bis zum Generalmajor. Seine letzte Tätigkeit war die eines Festungskommandanten im slawonischen Esseg, heute Osijek in Kroatien, wo er auch 1826 starb.

Ignaz von Nowack unterbreitete, wie gefordert, einen Vorschlag, wie die Etsch unterhalb von Meran bis Besenello umfassend reguliert werden sollte. Er empfahl, den Fluss an vielen Stellen zu begradigen, wodurch die Etsch um 2 ½ Meilen, also mehr als ein Sechstel ihrer Strecke, verkürzt worden wäre, überdies sollte das Gerinne der Etsch, jeweils angepasst an die Zuflüsse, gleichmäßig breit und tief sein. Nowack erkannte, dass das wasserbauliche Problem der Etsch mit ihren Seitenbächen und Seitenflüssen zusammenhing. Um der Entwaldung und der damit zusammenhängenden Bodenerosion in den wasserzuführenden Seitentälern entgegenzuwirken, empfahl er, die Hänge mit Bäumen, Sträuchern und Flechtzäunen zu befestigen, die Viehweiden möglichst einzuschränken und die Holztrift in den Bächen zu verbieten. Nowack sprach sich auch für die Trockenlegung der Sümpfe durch den Bau weiterer Entwässerungskanäle aus. Wo das nicht möglich war, sollte mit Hilfe der Kolmationstechnik (Auflandungstechnik) durch geschicktes Leiten des Wassers und Anpflanzen von Weiden und Pappeln ein Auflanden der Sümpfe, der Moraste und der Altarme der Etsch erreicht werden. Dadurch sollten 8,811.108 Quadratklafter (316 km^2) sumpfiges Terrain urbar gemacht werden können und die Luft für die hiesige Bevölkerung von 50.000 Menschen, die wegen der ungesunden Luft von Fiebern angefallen würden, verbessert werden.

Etschregulierungen im 19. Jahrhundert

Erst 1818/19 wurde das etwas adaptierte Verbauungsprojekt Nowacks von der Landesbaudirektion zur Vorlage an die Wiener Hofkanzlei eingereicht und dort wurde es 1822 und 1826 genehmigt. In Folge wurde die Etsch im Bereich Gmund, Vill, Neumarkt, Laag und Kurtinig begradigt und mit der Regulierung des Eisacks in die Etsch begonnen.

In den 1840er Jahren machte der Trienter Kreisingenieur Leopold von Claricini-Dornpacher eine topographische Aufnahme der Etsch von Meran bis zur damaligen Landes- und späteren Staatsgrenze, das als Lithographie veröffentlichte Kartenwerk hat den Maßstab 1:20.737. Auf dieser Grundlage erstellte Florian Pasetti Ende 1845 ein neuerliches Gutachten über eine systematische Regulierung der Etsch, von dem weitere Impulse ausgingen, die Arbeiten fortzusetzen. 1849 bis 1853 wurde, wie von Pasetti vorgeschlagen, die Einmündung des Noce einige Kilometer nach Süden verlegt, sowie die Etsch vor Trient und, im Zuge des Bahnbaus der Strecke Bozen – Verona, bei Nomi und Marco begradigt.

Zügig und im großen Umfang, die Hochwasserkatastrohen 1868 und 1882 hatten die Notwendigkeit vor Augen geführt, wurde eine Gesamtregulierung der Etsch ab den 1870-er Jahren in Angriff genommen. Die gesetzlichen Grundlagen dazu wurden 1879 und 1886 durch Reichs- und Landesgesetze geschaffen. Die Etsch wurde in drei zu regulierende Abschnitte eingeteilt: Sektion I:

Passer- bis Eisackeinmündung in einer Länge von 28,7 km; 1886 wurde eingeschoben die Sektion Ia: Eisackmündung bis Gmund in einer Länge von 11,8 km; Sektion II: Gmund bis San Michele in einer Länge von 23,5 km; Sektion III: San Michele bis Sacco in einer Länge von 41 km. Die noch 1879 begonnenen Bauarbeiten schritten schnell voran, in der Sektion I waren sie 1888/89, in der Sektionen Ia und II 1894 beendet. Die Dämme wurden damals auf Hochwasserstand gebracht, d. h. 60 cm über den Wasserstand der Überschwemmungen von 1868 und 1882. Begradigt wurde die Etsch bei Marling, Gargazon, Vilpian, Terlan und Sigmundskron. Im Mündungsbereich des Avisio wurde eine große Talsperre errichtet. Per Gesetz wurde die 1879 gegründete Etsch-Regulierungs-Genossenschaft Passer-Eisackmündung 1891 in die Etsch-Regulierungs-Erhaltungs-Genossenschaft Passer-Eisackmündung umgewandelt und 1893 gesetzlich die Etsch-Regulierungs-Erhaltungs-Genossenschaften Eisackmündung-Gmund und Gmund-San Michaele gegründet. Diesen Genossenschaften, die sich aus Pflichtbeiträgen finanzierten, wurde die Erhaltung der Wasserschutzbauten an der Etsch überantwortet.

Etsch-Karte von Nowack 1805: Trient und die berüchtigte Schleife der Etsch

Schifffahrt und Flößerei auf der Etsch

Unterhalb von Bozen war die Etsch wirtschaftlich von Bedeutung, denn von Branzoll abwärts war der Fluss mit Schiffen zu befahren, die Flößerei war schon ab Nals möglich, spielte aber erst unterhalb von Bozen eine Rolle. Das etwa 10 km südlich von Bozen gelegene Branzoll war der Hafen oder die Hauptlände von Bozen. Wegen der Untiefen sowie der vielen Sandbänke und Flussinseln war eine Schiff- und Floßfahrt auf der Etsch nicht unheikel. Als gefährlich galten die Durchfahrt unter der Brücke in Gmünd bei Pfatten und besonders die Passage im Bereich von Zambana, weil hier der einmündende Noce Material ablagerte und Gegenströmungen erzeugte, weiters die Passagen bei

Marco und bei der sogenannten „Manica“ oberhalb von Mori, soweit es den Tiroler Anteil an der Etsch betraf. Durchfahrten unter Brücken verlangten den Schiffsleuten hohe Konzentration und Aufmerksamkeit ab, deswegen war die Passage auf der Etsch in Verona mit den sieben Brücken gefürchtet. Flöße gebaut wurden vor allem in Nals, Auer, Neumarkt, Laag, Salurn, San Michele, Lavis, Nave San Felice, in Trient unterhalb der Brücke San Lorenzo, Calliano und Sacco. Die größten Flöße hatten eine Länge von 18 m und waren gut 8 m breit. Auf den Flößen wurde vornehmlich Schiffs-, Bau- und Brennholz transportiert. Die Handelsschiffe auf der Etsch waren kleiner als die, die den Inn von Hall abwärts befuhren. Die größten Etschschiffe waren 20 m lang und 4 breit und hatten einen Tiefgang von 1,6 m. Sie konnten eine Last von über 33 Tonnen tragen. Eine Fahrt auf dem Fluss, vorausgesetzt die Jahreszeit war günstig und das Wetter gut, dauerte von Branzoll bis Trient einen halben Tag, in weiteren eineinhalb Tagen war Verona erreicht. Die Gegen- oder Bergfahrt, bei der das Schiff mit zehn bis zwölf Pferden auf dem parallel zum Ufer verlaufenden Trappel- oder Treppelweg den Fluss hinaufgezogen wurde, dauerte von Verona bis Branzoll sechs bis sechseinhalb Tage.

Flussabwärts wurden Schiffs- und Bauhölzer als regionale Exportgüter nach Trient, Verona und bis Venedig transportiert. Hingegen brachten die Schiffe für den lokalen Bedarf vor allem Getreide nach Branzoll. Als Transitgüter aus deutschen und österreichischen Landen wurden um 1800 auf der Etsch per Schiff verarbeitetes Leder, Textilien, Eisen- und Messingwaren befördert. Mit der Gegenfahrt wurden nach Branzoll als Transitgüter gebracht Seidenwaren, Baumwolle, Reis, Zitronen und andere Südfrüchte, Dörrfrüchte, Oliven- und Lorbeeröl, Käse, geräucherte und marinierte Fische, Kolonialwaren und Wein. Der Warentransport erfolgte auf- wie abwärts zu zwei Drittel auf dem Wasserweg, nur zu einem Drittel auf dem Landweg.

Die Etsch im Vallagerina

Die Etsch in Tirol hatte als Wasserstraße und Transportweg zwei Besonderheiten: Seit 1578 hatte eine Handelskompanie aus Sacco, einem Vorort von Rovereto, auf Grund einer landesfürstlichen Privilegierung das Monopol auf den Warentransport im Tiroler Bereich der Etsch. 1744 wurde dieses Speditionsmonopol auf den Landweg ausgeweitet und zusätzlich ein Vorkaufsrecht auf Holz in den waldreichen Gemeinden Deutschnofen, Welschnofen und Aldein zuerkannt. Damit kontrollierte die Handelskompanie aus Sacco den gesamten Warenverkehr zwischen Italien und Deutschland im Etschtal und hatte den Verkauf des Bauholzes nach Italien in der Hand. Trotz Protesten der Bozner Handelsherren und der bäuerlichen Waldbesitzer beließ es die österreichische Regierung bei diesen Vorrechten mit dem Argument, dadurch werde der Holzhandel gefördert und der Schmuggel unterbunden. Erst 1806, unter der Regierung Bayerns, wurde das Privileg aufgehoben und damit das Monopol gebrochen und die Schifffahrt gewerberechtlich freigegeben. Mit Schiffen, und das war die zweite Besonderheit, durften keine Transporte talabwärts unternommen werden, dafür durften nur Flöße genommen werden. Der Grund dafür dürfte gewesen sein, dass damit die Konkurrenz der venezianischen Schiffsunternehmer ausgeschaltet werden sollte. Die Schiffe, die talauswärts fuhren, wurden mit jenen Pferden beladen, die sie samt Fracht hinaufgezogen hatten. Flöße hatten auf dem Fluss, da sie schwerer als Schiffe zu manövrieren waren, Vorrang, Schiffe auf der Berg- oder Gegenfahrt hatten ihnen auszuweichen bzw. die Vorbeifahrt abzuwarten. Die Flößerei und Schifffahrt gab nicht wenigen Leuten Brot und Arbeit. Flößer und Schiffsleute waren raue, aber selbstbewusste und berufsstolze Gesellen. Der Schifffahrt auf der Etsch versetzte der 1859 abgeschlossene Bau der Bahnstrecke Bozen bis Verona den Todesstoß. Die Flößerei hielt sich, wenn auch immer eingeschränkter, bis zum Ersten Weltkrieg.

Wirtschaftliche Gegebenheiten an der Etsch

Abschließend schauen wir uns noch die wirtschaftlichen Gegebenheiten entlang der Etsch an, möglichst zeitnahe zum Nowackschen Kartenwerk über die Etsch. Als Auskunftsquelle dient die schon zitierte Hydrographische Ergänzungstabelle, die um 1823 publiziert worden ist. Demnach waren die Handelsartikel, die im Etschgebiet produziert und exportiert, zum Teil dort selbst konsumiert wurden, nach landschaftlicher Beschaffenheit recht verschieden: Aus den Bergen rundum Welschnofen und Deutschnofen kam vornehmlich Holz, Fleims (Val di Fiemme) und Fassa (Val di Fassa) sowie Nons- und Sulzberg (Val di Non und Val di Sole) lieferten Rinder, Schafe, Ziegen, auch Butter, Schmalz und Käse, alles Güter, die nach Italien ausgeführt wurden. Nachgefragt wurden auch die Produkte der neu errichteten Glasfabrik in Spormaggiore (deutsch Altspaur), die mineralischen Wässer aus Rabbi und Pejo (deutsch Pei) auf dem Sulzberg. Der einträglichste Handelsartikel im Lande an der Etsch war Seide, die um Trient und im Nonsberg erzeugt wurde und meist in England, dann auch in Wien, Mailand, in der Schweiz und in Frankreich abgesetzt wurde. In Ala arbeiteten Samtfabriken, von dort wurde auch Wein und Branntwein, die beide vornehmlich im nördlichen Tirol und in Bayern Abnehmer fanden, exportiert. Der Tabakanbau wurde in Trient, Rovereto, Mori usw. stark betrieben.

Besagte Ergänzungstabelle führt entlang der Etsch im Vinschgau eine Reihe von Ortschaften im Zusammenhang mit ihren Jahrmärkten an. Mals wird als ansehnlicher Marktflecken bezeichnet *„in dieser wohl bewohnten kornreichen Gegend“*. Schlanders sei nicht nur wegen seines Jahrmarkts am 2. Dezember bemerkenswert, hier ende das kalte nordische Klima, es beginne das sanftere Klima Italiens, dort sehe man die ersten Kastanienbäume und Weinberge. In Meran, der alten Landeshauptstadt, gebe es vier Märkte (Montag vor dem Faschingssonntag, 8 Tage vor Pfingsten, 25. November und 2. Dezember). Gehandelt werde auf diesen Märkten vorwiegend mit Getreide, Acker- und Weinbaugerätschaften und mit Rindern. Gehandelt wird in Meran auch mit Wein, Branntwein

und Obst, vor allem Äpfeln, die nach Österreich, Ungarn, Polen und bis nach Russland verschickt werden. Mit dem Saumweg über den Jaufen hat Meran mit Hall eine direktere und kürzere Verbindung als mit der Landstraße über Bozen und Brixen. Ab Nals ist die Etsch mit Flößen zu befahren, womit das Holz aus den Wäldern von Mölten befördert wird. Eppan und Kaltern werden als gesegnete Weingegenden bezeichnet. Die Kreisstadt Bozen wird als wichtigster Handelsort des Landes gerühmt. Hier konzentriert sich der Handel aus Italien, der Schweiz und den deutschen Ländern sowie Österreich. Abgehalten werden sechs Rustikal- (Bauern-) und Viehmärkte sowie vier von ausländischen Kaufleuten besuchte Hauptmärkte, jeder jeweils über 15 Tage dauernd: um Mitfasten, um Fronleichnam; um Mariä Geburt und um St. Andrä. In Leifers befindet sich eine Legstätte, von der aus das Holz aus den Wäldern des Eggentals geflößt wird. Trient oder Trento hat sechs Märkte von Februar bis Dezember, meist Viehmärkte, und einer, am 8. August, auf Seide. Die Stadt hat an der Etsch Handelsverbindungen nach Bozen, Rovereto und Verona und über die Valsugana mit Venedig bzw. über Vezzano in Judikarien nach Brescia. Rovereto ist berühmt für seine Seidenspinnereien, Seiden- und Tabakfabriken und hat vier Jahrmärkte. Ala, früher ein Markt, seit 1820 eine Stadt, ist bekannt für seine Samtfabriken.

Verwendete Literatur:

Hydrographische Ergänzungstabelle der Land- und Wasser-Straßenkarte von Tirol, o. J. (im TLA Bibliothekssignatur 23.420)

Bericht des Adjuncten der Venediger k. k. Oberbau-Direction Florian Pasetti über die Etsch-Regulierung (der handschriftliche Bericht, als Lithographie vervielfältigt, ist im TLA als Handschrift 4371 überliefert)

Otto STOLZ: Geschichtskunde der Gewässer Tirols (Schlern-Schriften 32), Innsbruck 1936

Helmut GRITSCH: Schiffahrt auf Etsch und Inn, in: Alpenübergänge vor 1850. Landkarten – Straßen – Verkehr, hg. von Ute Lindgren, Wiesbaden 1987, S. 47–63

Alfred WEBER VON EBENHOF: Die Etschregulierung in Tirol und Italien. Vortrag gehalten in der Vollversammlung des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines am 18. April 1891 (Seperatdruck aus der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines)

Alfred WEBER VON EBENHOF: Der Gebirgs-Wasserbau (Flussregulierung und Hauptschlucht-Verbauung) im alpinen Etschbecken und seine Beziehungen zum Flussbau des oberitalienischen Schwemmlandes. Wien 1892

Kurt WERTH: Geschichte der Etsch zwischen Meran und San Michele. Flussregulierung, Trockenlegung der Möser, Hochwasser. Lana 2003

Gregory EGGER/ Klaus MICHOR/ Susanne MUHAR/ Beatrice BEDNAR (Hg.): Flüsse in Österreich. Lebensadern für Mensch, Natur und Wirtschaft. Innsbruck-Wien-Bozen 2009

Martin ESCHGFÄLLER: „Oeconomische Karte des Etsch Stromes und der umliegenden Gegend in der Grafschaft Tyrol“, in: Der Schlern 88 (2014), Heft 10, S. 84–91

Kurt WERTH: Die Flößerei und Schiffahrt auf der Etsch, in: Südtirol in Wort und Bild 54 (2015), Heft 4, S. 7–9

©Tiroler Landesarchiv 2019