

Als unser Dorf an die neue Straße rückte

Um Christi Geburt war das Inntal bereits ein bedeutendes Durchzugsgebiet. Auf ihrem Weg nach Gallien, Germanien oder Britannien zogen die Römer mit Ross und Wagen-meist links des Innflusses-auf eigens angelegten Straßen. Brücken oder Furten gab es kaum.

Im Laufe der Jahrhunderte wurden an verschiedenen Stellen Brücken über den Inn gebaut, die jedoch sehr häufig durch Hochwasser weggerissen wurden. So entstanden immer wieder neue Verkehrswege. Brücken waren stets wichtige Verbindungen. Auch für Roppen hat sich die Verkehrslage im Laufe der Zeiten öfters geändert. Zwei alte Weilernamen deuten auf das Vorhandensein von Brücken hin: Ötzbruck und Obbruck. Eine Innbrücke nahe der heutigen Holzbrücke unterhalb „Obprugg“ wird bereits 1456 urkundlich erwähnt- als Mautbrücke für Marktfahrer aus dem Ötztal, die mit Vieh und Waren nach Imst zogen. (Maut wurde bis zum Jahre 1938 eingehoben.)

Mit der ersten Erwähnung von „Etzbruk“um 1270 muss in diesem Bereich ebenfalls eine Brücke (ein Steg) über den Inn oder die Ache geführt haben als wichtige Verbindung zum Gericht Petersberg bei Silz und zur Burg „Auenstein“oberhalb Oetz. (Historiker sind sich über die Brückenführung nicht einig.)

Unsere älteren Leute werden sich noch gut an den Bau der neuen Bundesstraße erinnern.

In den „Innsbrucker Nachrichten“ vom 18. Mai 1939 ist zu lesen:

„Obwohl das Inntal als Hauptverkehrslinie von Westen nach Osten leitet, gibt es in diesem Tale noch eine Ortschaft, die eigentlich nur mit der Bahn zu erreichen ist: Roppen im Oberinntal zwischen den Bahnstationen Imst und Ötztal gelegen. Die beiden einzigen für Kraftfahrzeuge nicht gesperrten Zufahrtswege sind wohl nur sehr bedingt als Straßen zu bezeichnen, da sie in ihrer Anlage gerade nur die Spurweite eines Autos oder eines Fuhrwerkes aufweisen: Das ist zum einen die Verbindung, die von der Arlberger Reichsstraße in kurvenreicher Strecke am Südhang des Tschirgants abzweigt und steil ins Inntal herabführt- zum anderen der Fahrweg durch den Sautner Wald vom Ötztal herüber. Deshalb ist es für die Roppener Kinder auch immer ein Ereignis, wenn ein Auto in ihrem Heimatort auftaucht.“

Nicht immer dürfte Roppen so sehr vom Verkehr abgeschnitten gewesen sein, als dies durch den Bau der alten Landesstraße der Fall war, die weiter nördlich der Ortschaft an der „Trankhütte“ vorbeiführte.

Aus den I.N.: „Diese Abgeschlossenheit ändert sich nun mit einem Schlag. Die alte, kurven- und gefällsreiche Reichsstraße entsprach nicht mehr den Anforderungen des immer stärker werdenden Verkehrs und stellte sich auch als nicht ausbaufähig heraus. Man suchte daher eine völlig neue Linienführung, durch die Roppen nicht mehr abseits der Straße bleibt..

Die neue Innbrücke, die knapp unterhalb von Roppen in hohem, stützungsfreiem Betonbogen den Innfluss überspannt, ist – als größte und gewaltigste Stahlbetonbrücke Tirols – im Wesentlichen bereits fertig gestellt. In ihrer Verlängerung übersetzt die Brücke am Südufer auch die Gleiskörper der Arlbergbahn. Gleich dahinter wird an einer Abzweigung in die eigentliche Ortschaft Roppen gebaut, die dann nur noch wenige hundert Meter vom neuen Reichsstraßenband abliegt.“

Maße: Länge: 253 m; Bogenweite: 68 m

Höhe : 26 m; Breite: 9m

Quellen:Chronik Roppen

Innsbrucker Nachrichten v.18.5.39

Brücken in Tirol: Landesbauamt

M. Therese Heiß

Roppen, Juni 2004

Der Bau der Betonbogenbrücke über den Inn von 1937-1939

Mit dem Bau der Brücke wurde im Herbst 1937 begonnen. Die Fundamente sollten noch in der frostfreien Zeit gesetzt werden und für das Einschlagen der Piloten nutzte man das Niederwasser des Flusses. Die Fundamente für den Bogen und die Hauptpfeiler benötigten 60 bzw. 90 Betonpfähle. Wie bei allen Brücken bestand auch hier das Gerüst für den Betonbogen aus zwei Teilen. Das Untergerüst besteht in der Regel aus den Piloten mit den Längsschwellen. Darauf werden die Schraubenspindeln aufgestellt, die das Obergerüst tragen und ein vorsichtiges Absenken des Lehrgerüsts ermöglichen, damit keine Deformation des Gewölbes entsteht. Alle Teile des Gerüsts müssen sorgfältig zusammengefügt und verbunden werden. Jeder Balken muss vollflächig aufstehen.

Den ganzen Winter hindurch wurde gearbeitet. Das Material für den Beton wurde von der Breitmure hergeführt. Noch vor Eintritt der Schneeschmelze im Hochgebirge Mitte Mai 1938 musste das Gerüst wieder entfernt sein.

Der Übergang von der spannungslosen Ruhelage der Brücke auf dem Lehrgerüst zum frei tragenden Zustand ist in der Regel mit einem geringen Absinken des Tragwerkes verbunden, bis das Gleichgewicht der äußeren und inneren Kräfte hergestellt ist. Die Setzung des Lehrgerüsts betrug lediglich 34 mm, die des Betonbogens 5mm.

Die erfolgte Abnahme des Lehrgerüsts bildet bei großen Brücken immer ein freudiges Ereignis in ihrer Baugeschichte. Denn sie befreit die Brücke nunmehr von den Gefahren des Wassers und ihre Erbauer von einer großen Sorge, besonders dann, wenn, wie es fast immer der Fall ist, die Hochwasserperiode schon nahe bevorsteht.

Im zweiten Jahr mussten die Pfeiler für die sog. Landöffnungen betoniert werden.

Durchlaufende Plattenbalken bildeten schließlich den Untergrund der Fahrbahn. Im Mai 1939 konnte die Brücke ihrer Bestimmung übergeben werden.

Quelle: Brücken in Tirol

M. Therese Heiß
Roppen, Juni 2004