

Das Ende eines Dornröschenschlafes

# Ein Dorf rückt an die Reichsstraße

Der Reichsstraßenneubau zwischen Imst und Salming hat die Ortschaft Roppen zum Mittelpunkt

Trotzdem das Inntal als Hauptverkehrslinie von Westen nach Osten leitet, gibt es in diesem Tale, bis jetzt so ziemlich einzig dastehend, noch eine Ortschaft, die eigentlich nur von der Bahn zu erreichen ist: R o p p e n im Oberinntal zwischen den Bahnstationen Imst und Deztal gelegen. Die beiden einzigen für Kraftfahrzeuge nicht gesperrten Zufahrtswege, von der alten Arlberger Reichsstraße in ihrer kurvenreichen Strecke am Südhänge des Tschirgant abzweigend und steil ins Inntal herabführend und der Fahrweg durch den Wald von Sautens im Deztal herüber, sind wohl nur sehr bedingt als Straßen anzusprechen, da sie in ihrer Anlage gerade nur die Spurweite eines Autos aufweisen. Deshalb bedeutet es für die Roppener Kinder auch heute noch immer ein Ereignis, wenn ein Kraftwagen in ihrem Heimort auftaucht. Anders liegt die Sache mit der Eisenbahn, da seit der Elektrifizierung der Arlbergstrecke in Roppen ein Unterwerk liegt, von dem aus der Strombedarf der Bahnstrecke kontrolliert wird.

Nicht immer dürfte die Ortschaft Roppen so sehr vom Verkehr abgeschnitten gewesen sein, als dies bis jetzt in der Neuzeit der Fall war. Die Ortschaft Roppen setzt sich aus einer Reihe von Fraktionen zusammen, die in ihrer Namengebung auf eine verkehrsreichere Vergangenheit zurückweisen. Das eigentliche R o p p e n liegt am linken Innufer; dort, wo die Eisenbahnstation ist und der heutige Ortsmittelpunkt liegt, heißt es eigentlich M a y r h o f; höher am Hang oben nennt sich die Häuseransammlung O b e r e n, talabwärts L ö f f e n, aber die in diesem Zusammenhange wichtigsten Ortsbezeichnungen sind wohl D e g b r u c k und D b b r u c k.

Bei D b b r u c k führt auch heute noch die alte Innbrücke über den Fluß, während die Bezeichnung D e g b r u c k darauf hinweist, daß einmal auch über die Deztaler Ache, knapp vor ihrer Einmündung in den Inn, eine Brücke bestanden haben muß, dies um so mehr, als die Herrschaft Petersberg, deren Burg heute am Hänge südwestlich von Silz noch erhalten ist, im Talboden von Roppen begütert war.

Ueber diese alten Brücken muß also seinerzeit der Hauptverkehrsweg durch das Inntal gegangen sein, da nicht anzunehmen ist, daß man früher die mur- und steinschlaggefährdeten Südhänge des Tschirgant, die auch kaum besiedelt sind, für den Hauptverkehrsweg ausuchte.

## Tirols größte Betonbogenbrücke

Allerdings gewannen die Roppener, wie die Ueberlieferung sagt, im Kleinbergwerksbetrieb seinerzeit aus dem Tschirgant Blei. Ob man annimmt, daß das an Ort und Stelle verhüttete Metall auf Flößen innabwärts verfrachtet wurde, scheint durch das Vorhandensein des Bergwerksbetriebes die seinerzeitige Umlagerung des Verkehrsweges, unter Vermeidung der wohl auch haufällig gewordenen Brücke über die Deztaler Ache, auf die Nordseite des Inntales ihre Erklärung zu finden. Jedenfalls ist auf diese Art Roppen eine

der am wenigsten von den Errungenschaften der Neuzeit betroffenen Ortschaften im Inntal geblieben.

Das ändert sich nun mit einem Schlage. Die alte, kurven- und gefällsreiche Reichsstraße konnte dem neuzeitlichen Kraftwagenverkehr nicht mehr genügen und stellte sich auch als nicht ausbaufähig heraus. Man suchte daher eine völlig neue Linienführung, durch die Roppen nicht mehr abseits der Straße bleibt, sondern in Straßennähe und dadurch zwischen die zwei gewaltigsten Straßenbrückenbauten unseres Gaues zu liegen kommt.

Die neue Innbrücke, die knapp unterhalb von Roppen in etwa 35 Meter hohem, stützungsfreiem Betonbogen den Inn-



Die 35-Meter hohen Pfeilerfürme der werdenden Brücke über die Deztaler Ache

Aufnahmen (3): Hardt-Stremayr, Innsbruck