

## Grenzsteine am Predilpass

**Zeit:** 1943-1945

Der 1156 m hohe Predilpass (slowenisch Predel, italienisch Passo di Predil) verbindet Tarvis bzw. Raibl in Italien mit Bovec (dt. Flitsch) in Slowenien. <https://de.wikipedia.org/wiki/Predilpass>

Von Raimondo Domeinig im Zuge des INTERREG Projektes „Grenzenlose Grenzsteinsuche“ (GreGor e CisCo) dokumentiert:

Der Predilpass, Italienisch-slowenische Grenze, Säule an der Südseite der Strasse 54, mit sechs aufeinander gesetzten Steinen, die nach oben hin schmaler werden.

Inschriften: PASSO / PREDIL / QUOTA / 1156 / STRADA STATALE / N° 54 / DEL FRIULI

(Liktorenbündel gemeißelt) 1,20x75x3,50 m

Der Straßengrenzstein bestätigt den Straßenbau über den Predilpass bis in das slowenische Bovec zur Zeit des Faschismus und wird auch als „Faschistensäule am Predilpass“. Grundsätzlich bildet der Stein den Endpunkt der Strasse auf den Predilpass.



Foto: Pietro Fabian (Abb.1)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Italienischer\\_Faschismus](https://de.wikipedia.org/wiki/Italienischer_Faschismus)

Partito Nazionale Fascista (1921–1943) und dem Partito Fascista Repubblicano (1943–1945)

### **Historie:**

Schon in der Bronze –und Eisenzeit verband der Weg über den heutigen Predilpass das Socatal mit dem Noricum. Darüber wie auch über die römische Zeit gibt es wenige archäologische Funde. Jahrhunderte lang wurden Holz, Eisen, Salz und auch Vieh in den Süden und im Gegenzug Wein und venezianische Erzeugnisse in den Norden gebracht.

Bereits ab dem Mittelalter war die Straße über den Predilpass als Handelsroute interessant. Im Jahr 1319 baten die Bürger der Stadt Cividale den Bamberger Bischof um Erlaubnis, auf eigene Kosten eine Straße über den Predil bauen zu dürfen. Das Geld dafür spielten sie über eine Maut wieder ein. Als im 16. Jahrhundert Cividale unter venezianische Herrschaft geriet, ebte der Verkehr über den Predilpass wieder ab. Erst 1686 wurde diese Verbindung wieder instand gesetzt und winterfest gemacht. (siehe Claudia Lux, „Kanaltal“ – Entdecken – Erwandern – Erleben; Styria Verlag 2021)

Im Jahr 1756 gab es unter der Herrschaft von Maria Theresia einen Plan zur Erneuerung der Straße über den Predil. Es ging auch darum, Bergleute aus Log für den Bergbau in Raibl über den Predilpass zu bringen. Der Bergbau in Raibl war unter Maria Theresia dem Staat als Eigentum zugefallen. Fast ein Drittel der Bergleute im Bergwerk in Rabelj waren aus den Orten Log und Bovec und mussten täglich über den Predilpass zur Arbeit gehen. Erst im Jahr 1901 wurde mit dem Bau eines Stollens begonnen, in dem auch eine Eisenbahn zum Transport der Bergleute geplant war. Ab dem 18. Jahrhundert gab es regen Verkehr über den Predilpass.

Im Umbruch des 19. Jahrhunderts erlebte der Predilpass drei Feldzüge französischer Divisionen mit zwei Schlachten bei der Festung Kluze und einer dritten Schlacht bei der Festung unter dem Predilpass. An dieser strategisch wichtigen Stelle wurde im Jahr 1850, vor den beiden Kriegen mit Italien, eine neue Festung und ein Denkmal mit einem Löwen errichtet. Diese Pass-Sperre Predil hatte die Aufgabe einen von Süden einbrechenden Gegner aufzuhalten. Man kam aber schon im Jahre 1878 zu der Ansicht, dass dies aber schon bei der Flitscher Klause/Kluze, die durch die oberhalb liegende Festung Hermann verstärkt war, geschehen sollte. Deshalb wurde sie aus den Festungsanlagen ausgeschieden und in weiterer Folge als „Depot Oberbreth“ bzw. ab 1907 als „Depot Predil“ bezeichnet. Es diente in den Jahren 1915 bis 1917 als Depot und Brieftaubenstation. Den Reserven der Kärntner Schützenkompanien diente es von Kriegsbeginn bis 3. Juni 1915 als Unterkunft. (siehe Die Bedeutung der Kärntner Sperrren 1915-1917 von Hubert Fankhauser)



Nach dem zweiten Weltkrieg wurde im Jahr 1947 die der Grenzstein Nummer 8/10 zwischen der Republik Slovenien und der Republik Italien gegenüber vom Strassengrenzstein gesetzt.



Fotos: Elisabeth Janeschitz (Abb.2 und Abb.3)

**Lage:** 46.418759, 13.578032