



# I TERRITORI DELLA *VIA CLAUDIA AUGUSTA*: INCONTRI DI ARCHEOLOGIA

(a cura di Gianni Ciurletti, Nicoletta Pisu)

## LEBEN AN DER *VIA CLAUDIA AUGUSTA*: ARCHÄOLOGISCHE BEITRÄGE

(herausgegeben von Gianni Ciurletti, Nicoletta Pisu)

### Estratto

Trento, novembre 2005 / Trient, November 2005

VEREIN VIA CLAUDIA AUGUSTA BAVARIAE E.V.  
REGIONALVEREIN MIAR  
AUTONOME PROVINZ BOZEN-SÜDTIROL  
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE  
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO  
CITTÀ DI FELTRE  
REGIONE DEL VENETO  
COMUNE DI OSTIGLIA



This project has received  
European Regional  
Development Funding  
through the INTERREG IIB  
Community Initiative



Interreg III B



# Die *via Claudia Augusta* in Nordtirol – ein Jahrzehnt Forschung

Johannes Pöll  
Bundesdenkmalamt Tirol

## Einleitung

Der Name der *via Claudia Augusta* ist durch zwei in der Regierungszeit von Kaiser Claudius (41-54 n. Chr.) aufgestellte Meilensteine überliefert. Beide Meilensteine wurden im südlichen Abschnitt der Reichsstraße, bei Rabland<sup>1</sup> im oberen Etschtal und in Cesio Maggiore bei Feltre/ Feltria<sup>2</sup>, gefunden. Die Inschriften auf den Steinen unterscheiden sich nur in einigen Details, welche aber immer wieder zu Diskussionen Anlass geben<sup>3</sup>. Entsprechend der Kaisertitulatur wurde der Rablander Stein noch im Jahre 46 n. Chr. aufgestellt, der Stein aus Cesio bereits im Frühjahr 47 n. Chr.<sup>4</sup> Der Streckenverlauf führte, von Altino/ *Altinum* an der oberen Adria über das Valsugana nach Trient/ *Tridentum*. Von dort verlief sie durchs Etschtal zum am Alpenhauptkamm gelegenen Reschenpass und weiter durch das Obere Inntal zum Fernpass und über Füssen/ *Foetibus* nach Augsburg/ *Augusta Vindelicum* und schließlich zu ihrem Endpunkt bei Burghöfel/ *Submuntorium* an der Donau<sup>5</sup>.

## Arbeitsmethode

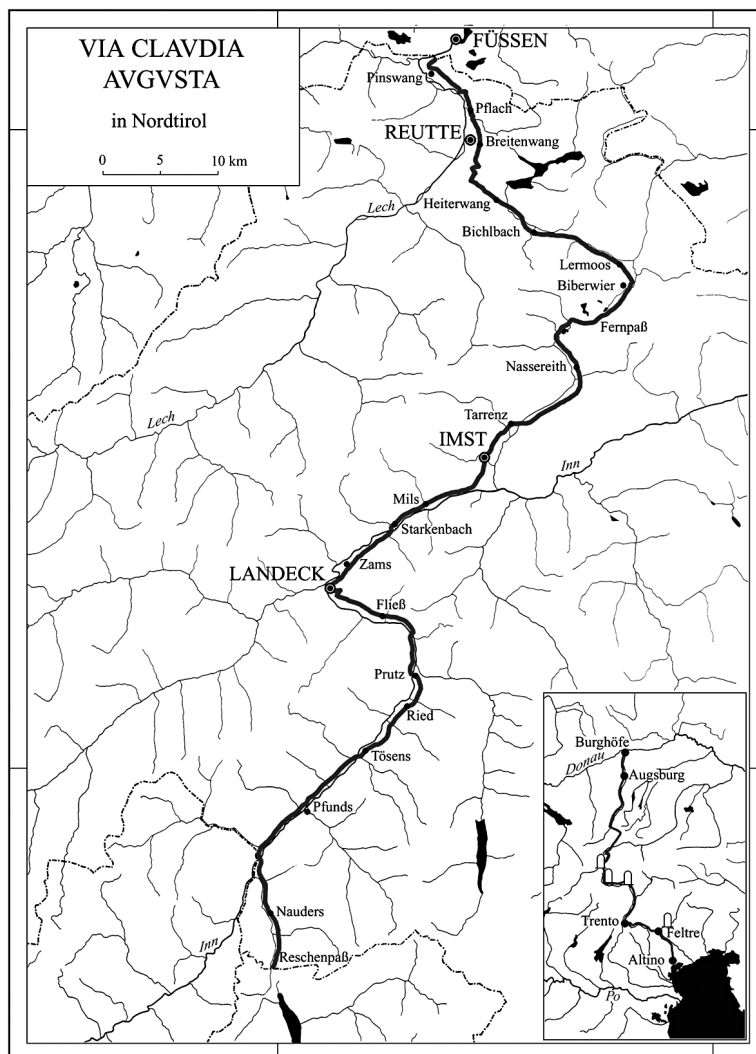
In einer Reihe von Studien hat sich die ältere Forschung mit dem Trassenverlauf der *via Claudia* im alpinen Abschnitt beschäftigt (Abb. 1). In diesen Forschungsarbeiten ist ein Mangel an konkreten Geländeerkundungen bemerkbar<sup>6</sup>. Dies war und ist bis heute eine Domäne der Heimatforschung, die auf diesem Gebiet auch eine Reihe von Erfolgen zu bieten hat. Aus dieser Richtung kommt auch Armon Planta, der aus Graubünden stammende Altstraßenforscher, der Anfang der achtziger Jahre sich dem Verlauf der *via Claudia* zwischen dem Reschenpass und Imst widmete<sup>7</sup>. Für das Außerfern kann auf Detailstudien von Richard Knussert, einem Allgäuer Heimatforscher, verwiesen werden, der sich der römischen Trassen in diesem Landesteil angenommen hat<sup>8</sup>.

Das Ziel des 1992 am Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck begonnenen Forschungsprojektes zur *via Claudia*, das bis heute andauert, war die Erkundung und Dokumentation aller römischen Straßenabschnitte zwischen Füssen und Nauders. Methodisch standen dabei Begehungen von Straßentrassen, sowie deren Kartierung und Fotodokumentation im Vordergrund. Ergänzend wurden an neuralgischen Punkten einzelne Sondageschnitte angelegt.

In jüngster Zeit werden die Begehungen ergänzt durch gezielte Prospektionen unter dem Einsatz eines Metalldetektors. Diese Methode ist aus denkmalpflegerischer Sicht nicht vorbehaltlos zu befürworten<sup>9</sup>, doch rechtfertigen im speziellen Fall die auf diese Art unter mehr oder weniger kontrollierten Bedingungen gewonnenen neuen Erkenntnisse in Bezug auf die Trassenführung jedenfalls diese Arbeitsweise. Durch Kleinfunde aus Metall kann nicht nur die oft äußerst schwierige chronologische Einordnung von Altstraßenresten erreicht

Abb. 1. Karte mit dem schematisch dargestellten Verlauf der via Claudia Augusta auf Nordtiroler Boden zwischen dem Reschenpass und Füssen (Deutschland) (Karte: G. Grabherr, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ. Innsbruck).

Fig. 1. Carta con il percorso schematico della via Claudia Augusta in territorio nordtirolese tra il passo di Resia e Füssen (Germania) (Carta: G. Grabherr, Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).



werden, sondern die Entdeckung neuer Fundstellen, deren Auffinden mit normalen Mitteln kaum möglich gewesen wäre.

### *Merkmale römischer Straßen im Gebirge*

Bautechnische Eigenheiten römischer Straßen, die vor allem für die Nordwestprovinzen gelten, ließen sich auch im Untersuchungsraum nachweisen. Bei der Linienführung versuchten die Straßenbauer auf einer möglichst kurzen Strecke das Gelände zu überwinden. Besonders in flachen Landschaftsteilen fallen daher lange, geradlinige Straßensegmente auf. Überlandstraßen bestehen durchwegs aus einem verfestigten, dammartig aufgeschütteten Schotter,- bzw. Kieskörper, der je nach Beschaffenheit des Untergrundes einen Unterbau aus Holz oder größeren Steinen aufweisen kann. Im Flachland ist eine Straßenbreite von 5-7 m und darüber die Regel. Häufig lassen sich noch die Straße begleitende Straßengrübchen erkennen, die zur Abführung des Oberflächenwassers angelegt worden sind<sup>10</sup> (Abb. 2).



Abb. 2. Blick Richtung Süden auf den Schotterdamm der via Claudia bei Füßen im Förggensee (Foto: J. Pöll, BDA).

Fig. 2. Veduta verso sud del terrapieno in ghiaia della via Claudia presso Füßen sul lago Förggen (foto dell'autore).

Abb. 3. Am nördlichen Anstieg auf den Striglberg-Kratzer bei Pinswang verläuft die Trasse der via Claudia über felsiges Terrain. Immer wieder sind Abriebspuren der Wagenräder zu beobachten (Foto: J. Pöll, BDA).

Fig. 3. Lungo il versante che porta al Striglberg-Kratzer, presso Pinswang, il tracciato della via Claudia attraversa un piano roccioso, dove sono riconoscibili tracce di usura provocate dalle ruote dei carri (foto dell'autore).



Bergstrecken in steilem Gelände können durchaus schmaler sein. Anstiege wurden mit Rücksicht auf die Befahrbarkeit mit nicht zu großen Steigungen überwunden, lieber setzte man mehrere Kehren in einen Hang<sup>11</sup>. Auf Grund der langen Nutzungsdauer erscheinen diese Trassen heute oft als tief ausgefahrene Hohlwege. Dort wo als Untergrund der blanke Fels ansteht, sind allenthalben Wagenspuren zu erkennen. Diese Geleiserillen können durch natürlichen Abrieb entstanden sein, oder sind bewusst eingemeißelt worden, um den Wagen auf der rutschigen Felsoberfläche Halt und Führung zu geben<sup>12</sup> (Abb. 3).

Die Trasse der *via Claudia* ließ sich im Untersuchungsgebiet bis heute nicht durchgehend zweifelsfrei festlegen. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass die römische Straße an gewissen Streckenabschnitten bis in die Neuzeit weitergenutzt wurde bzw. wird<sup>13</sup>. Gerade für den Abschnitt zwischen Pinswang und Reutte, im Zwischentoren oder zwischen Fließ und Pfunds im Oberen Gericht sind daher positive Belege über längere Strecken nicht zu erbringen. Hingegen sind an solchen Stellen, wo sich bereits ab dem Mittelalter Veränderungen in der Führung der Verkehrsachse ergeben haben, Spuren der alten Trassen gut im Gelände erhalten<sup>14</sup>.

## **Die via Claudia Augusta und zugehörige Infrastruktureinrichtungen im Gelände - Fallbeispiele**

### **Der „Prügelweg“ von Lermoos**

Im Lermooser Becken nördlich des Fernpasses im Tiroler Außerfern, Bezirk Reutte, tritt die *via Claudia* deutlich hervor. Sie überquert das Lermooser Moos, ein Torfmoor, in gerader Führung vom Süden des Ortes Lermoos ausgehend auf eine Strecke von ca. 1,5 km bis zum Ortsrand von Biberwier, wo sie den heutigen Ortskern südlich umgehend Richtung Fernpass ansteigt.

Der hervorragend erhaltene Straßendamm wurde zwischen 1992 und 1995 im Rahmen des Via Claudia-Projektes systematisch an mehreren Stellen feldarchäologisch untersucht<sup>15</sup>.

Bei der Straße handelt es sich um eine Holz-Schotter-Konstruktion. An der



Abb. 4. Lermoos, Prügelweg - via Claudia Augusta. Grabung 1995. Blick auf die spätantiken Holzlagen Mitte des 4. Jh. n. Chr. (Foto: J. Pöll, BDA).

Fig. 4. Lermoos, strada in tronchi - via Claudia Augusta. Scavo 1995. Veduta dello strato di legni tardoantico, metà del IV secolo d.C. (foto dell'autore).

über 7 m breiten Basis wurden nach der Einmessung der Straßenflucht und der Beseitigung von Unebenheiten zwei Reihen Holzstämmen verlegt, über die der Schotterdamm als eigentliche Fahrbahn aufgebracht wurde. Dieser Straßenkörper wurde im Laufe der Jahrhunderte sukzessive erhöht, wobei je nach Untergrund mehr oder weniger neue Holzschichten und Schotterauflagen nötig waren (Abb. 4).

Das besondere an dieser Anlage ist nicht nur die Konstruktionsweise und der vorzügliche Erhaltungszustand, sondern die Möglichkeit mittels Dendrochronologie die verschiedenen Holzlagen zu datieren<sup>16</sup>. Aus der exakten Altersbestimmung über einen Zeitraum von fast 400 Jahren lassen sich nicht nur die Entwicklung des Lermooser Straßenstückes selbst skizzieren, sondern darüber hinaus deutliche Bezüge zur in groben Zügen bekannten Provinzgeschichte herstellen, die sich in der Holzstraße widerspiegeln<sup>17</sup> (Abb. 5).

Der durch die Fälldaten belegte Erstbau ist ins Jahr 46 n. Chr. zu setzen, was als eine glänzende Bestätigung für das auf den Meilensteinen angeführte Datum zu sehen ist. Viele systematische Reparaturen und Ausbesserungen im Laufe des 2. Jh. n. Chr. belegen die Pflege des Straßenkörpers und sind in Zusammenhang mit der Blüte der Provinz in einer lang andauernden Friedensperiode zu sehen. Ein erster leichter Einschnitt ist am Ende des 2. Jh. n. Chr. festzustellen. Möglicherweise spiegelt sich darin die schwerpunktmäßige Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrsgeschehens auf die Brennerroute wieder, was durch eine Reihe severischer Meilensteine untermauert wird.

Ab der Mitte des 3. Jh. n. Chr. einsetzende schwere Germaneneinfälle scheinen sich auf die Provinzverwaltung und damit indirekt auch auf die *via Claudia Augusta* negativ ausgewirkt zu haben. Das gipfelt darin, dass um 260 n. Chr. die Trasse durchs Moor offensichtlich eine gewisse Zeit lang aufgelassen wurde, was durch eine Vertorfungsschicht über dem Schotterkörper belegt wird. Eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten fand unter Probus ab 279 n. Chr. statt, dem es gelungen ist, nach einigen Kriegserfolgen gegen die Germanenscharen diese Krisensituation zu bewältigen.

Unter seiner Amtsführung wurde auch mit dem Ausbau des spätantiken Donau Iller-Rhein-Limes begonnen. Eine Ehreninschrift aus Augsburg nennt ihn daher nicht zu Unrecht als „*restitutor provinciarum et operum publicorum*“. Bis ans Ende des 4. Jh. scheint die Trasse dann weiter zu existieren, aber nicht mehr als 7 m breite Schotterstraße, sondern als gerade einmal 3 m breiter Prügelweg.

Abb. 5. Lermoos, Prügelweg - via Claudia Augusta. Schematische Darstellung der beobachteten Bauabfolge an der Straße durch die Jahrhunderte (Grafik: J. Pöll, BDA überarbeitet von G. Grabherr, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ. Innsbruck).

Fig. 5. Lermoos, strada in tronchi - via Claudia Augusta. Scavo 1995. Rappresentazione schematica delle fasi costruttive della strada durante i secoli (grafica dell'autore, rielaborazione di G. Grabherr, Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).

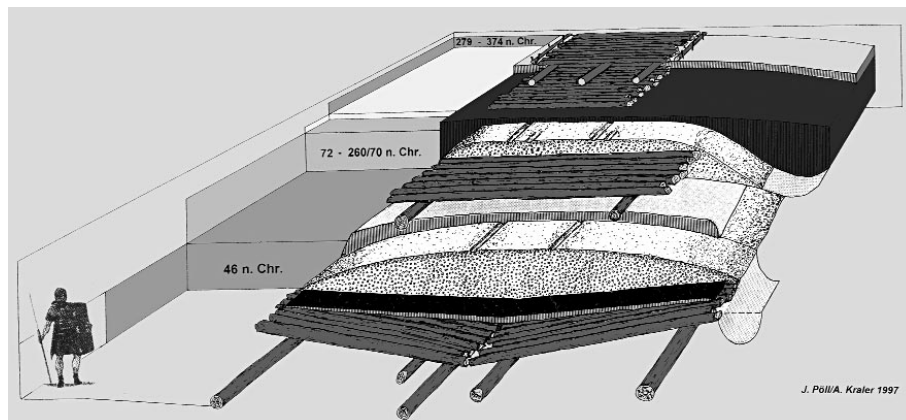


Abb. 6. Lermoos, Prügelweg - via Claudia Augusta. Grabung 1995. Hipposandale aus Eisen (Foto: J. Moser, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ. Innsbruck).

Fig. 6. Lermoos, strada in tronchi - via Claudia Augusta. Scavo 1995. Ferri da cavallo (foto J. Moser, Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).



Der Fundniederschlag war im Vergleich zur Größe der ausgegrabenen Fläche recht ansehnlich und gerade in Phasen als die Trasse nicht mehr intensiv gewartet wurde, scheinen vermehrt Objekte verloren gegangen zu sein. Vorwiegend handelt es sich um Objekte die mit den Benutzern der Straße in direktem Zusammenhang stehen: Hipposandalen, Wagenteile, persönliche Gegenstände, wie Messer, eine Spinnwirtel oder Münzen, die auf der Reise verloren gingen<sup>18</sup> (Abb. 6).

#### *Römische Siedlungsstrukturen in Biberwier – Reste einer Straßenstation?*

Prospektionsarbeiten von Gerald Grabherr, Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck, haben erst jüngst zur Entdeckung eines Fundplatzes in Biberwier geführt, dem entlang des Tiroler Abschnittes der *via Claudia* eine herausragende Stellung zukommt<sup>19</sup>.

Es scheint nämlich, soweit kann man die vorliegenden Ergebnisse vorläufig interpretieren, erstmals die Entdeckung einer Straßenstation an der *via Claudia* in Nordtirol gelungen zu sein. Solche Stationen wurden in regelmäßigen Abständen von etwa einer Tagesreise, d.h. je nach Gelände zwischen 25-40 km, entlang den vom *cursus publicus*, der römischen Reichspost, genutzten Verkehrslinien angelegt. In diesen erhielten die staatlichen Kuriere Kost und Logie und wurden die Zug bzw. Reittiere gewechselt.

Wir wissen zwar um die Existenz dieser staatlichen Einrichtungen, aber wenn es darum geht, bestimmte Siedlungs,- bzw. Gebäudetypen als charakteristisch für eine Straßenstation zu definieren, stoßen wir auf große Unsicherheiten. In jüngster Zeit setzt sich vermehrt die Ansicht durch, dass es kein einheitliches Grundschemata für diese Baukomplexe gegeben hat. Größe, Anzahl und Struktur der Objekte hängen offenbar von regionalen Eigenheiten und der Wichtigkeit einer Station im Streckennetz ab<sup>20</sup>.

Bebauungsreste finden sich in Biberwier auf einer sanft geneigten Wiesenfläche, nur etwa 200 m südlich des Moorrandes. Dieser Geländeabschnitt weist Merkmale für einen günstigen Siedlungsplatz auf: flaches Terrain direkt

im Nahbereich der Straße, dazu ein kleiner Bachlauf der die Wasserversorgung garantiert. Nicht zuletzt ist die Lage des Platzes am Beginn des Anstieges zum Fernpass gut gewählt, denn ab diesem Punkt mussten den Fuhrwerken zusätzliche Zugtiere vorgespannt werden.

Untersucht wurde ein etwa 12,5 x 10 m messender rechteckiger Pfostenbau, dessen Interpretation derzeit noch offen bleiben muss. Bedingt durch nachantike landwirtschaftliche Nutzung der Flächen haben sich keine Reste von Fußböden bzw. auf diesem Niveau anzunehmende Einbauten wie z.B. Feuerstellen erhalten, was eine Beurteilung des Baues natürlich erheblich erschwert<sup>21</sup>. Außerhalb der südlichen Wandflucht hat man wahrscheinlich in der Spätantike bzw. im Frühmittelalter ein Körpergrab mit Steinumfassung angelegt. Ein weiteres, 13,6 x 12,2 m messendes, nördlich von Pfostenbau 1 liegendes und gleich orientiertes Pfostengebäude wurde 2003 angeschnitten<sup>22</sup> (Abb. 7).

2002 entdeckte man, dabei den Ergebnissen einer vorangegangenen geophysikalischen Untersuchung folgend, eine mindestens 35 m lange und etwa 4 m breite Steinlage. Diese lässt sich als Überrest der an den Gebäuden vorbeiführenden Straße erklären.

Vom äußerst umfangreichen Fundmaterial seien nur einige wenige Objekte angeführt, welche die hervorragende Stellung dieses Fundplatzes unter-

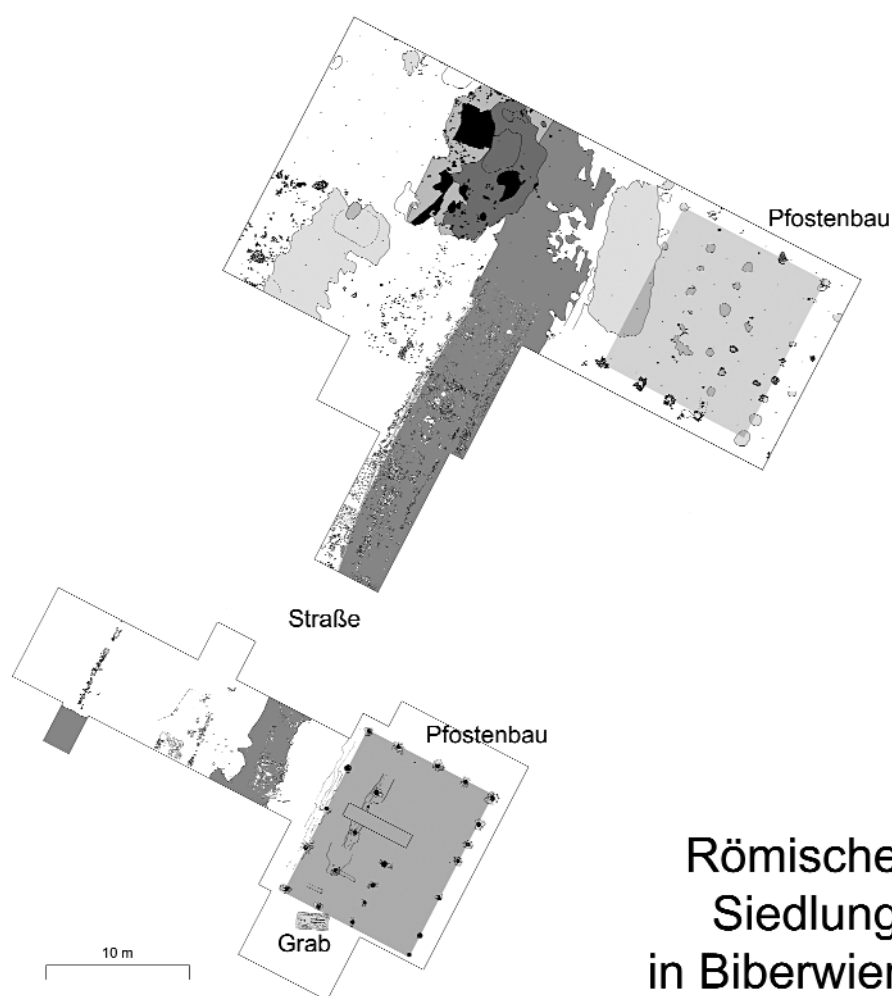


Abb. 7. Plan der Ausgrabungen an der römischen Siedlung von Biberwier 1999-2003 (Plan.: G. Grabherr, Inst f. Klass. Arch. d. Univ. Innsbruck).

Fig. 7. Pianta degli scavi nell'insediamento romano di Biberwier 1999-2003 (plan.: G. Grabherr, Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).



Abb. 8. Biberwier - römische Siedlung.  
Warenetikett aus Blei. Rückseite mit  
eingeritzter Preisangabe (4 1/2 Denare)  
(Foto: J. Moser, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ.  
Innsbruck).

Fig. 8. Biberwier - insediamento romano.  
Targhetta in piombo per merci: retro con  
incisa l'indicazione del prezzo (4 1/2 denarii)  
(foto J. Moser, Ist. Arch. Class. Università di  
Innsbruck).

streichen<sup>23</sup>. Hinweise auf den Zusammenhang dieser Siedlungsstelle mit dem Verkehr auf der *via Claudia* belegen Teile vom Pferdegeschirr wie Riemenverteiler und Beschläge vom Zaumzeug. Dazu kommen die obligaten Hippo-sandalen. Den offiziellen, staatlichen Charakter belegen Funde, die die Anwesenheit von Militär implizieren, darunter Geschosbolzen oder Fibeln (z.B. Auccissafibeln), die zur Militärtracht zählen.

Auf Handelsgut, das an diesem Ort umgeschlagen wurde, weist eine kleine Bleietikette, die auf einer Seite den Besitzer, auf der gegenüberliegenden die Warenbezeichnung mit Preisangabe aufweist (Abb. 8). Auskunft über weitreichende Handelswege gibt vor allem das Keramikspektrum. Aus Oberitalien eingeführte, so genannte Sariusware zählt zur ältesten Keramik am Ort (Abb. 9). Sie datiert augusteisch oder allenfalls noch tiberisch und weist unmittelbar auf die Okkupationszeit. Salurner Henkeldellenbecher, die ihr Hauptverbreitungsgebiet im Trentino haben, finden sich gehäuft. Erwähnenswert sind Fragmente von Weinamphoren, deren Herkunft die Insel Rhodos ist.

Ein guter Überblick über die Chronologie des Platzes ergibt sich aus der 123 Stück umfassenden Münzreihe. Diese setzt bereits in spätrepublikanischer Zeit ein und reicht bis ans Ende des 4. Jh. n. Chr. mit einem deutlichen Schwerpunkt im 1. Jh. n. Chr., was nur allzu deutlich den Bezug zur *via Claudia Augusta* untermauert.

### *Zwischen Nassereith und Imst – Kleinfunde enthüllen einen Trassenabschnitt*

Bei Nassereith mündet die *via Claudia* in das Gurgeltal. Gerade für diesen Abschnitt bis zur Bezirkshauptstadt Imst ist erst vor kurzem durch regelmäßige Geländebegehungen unter dem Einsatz eines Metallsuchgerätes Fundmaterial ans Tageslicht gekommen, welches die Festlegung der Trasse auf einer Geländestufe auf der südlichen Talseite, heute im Wald und abseits der Bundesstraße gelegen, welche auf der gegenüberliegenden Talseite verläuft, erlaubt (Abb. 10). Tatsächlich finden sich, teilweise überprägt durch junge Forstwege, allenthalben Spuren eines Kiesdammes. Grubenartige Vertiefungen, heute erosionsbedingt stark verflacht, könnten Reste römischer Materialentnahmegruben darstellen<sup>24</sup>.



Abb. 9. Biberwier - römische Siedlung.  
Sariusschale, aus mehreren Fragmenten  
zusammengesetzt und ergänzt (Foto:  
G. Grabherr, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ.  
Innsbruck).

Fig. 9. Biberwier - insediamento romano.  
Coppetta di Sarius, ricomposta da numerosi  
frammenti ed integrata (foto G. Grabherr,  
Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).

Abb. 10. Gurgeltal zwischen Nassereith und Strad. Die Punkte markieren die an der Trasse der via Claudia entdeckten und mit GPS eingemessenen Kleinfunde. Plan: J. Pöll, BDA. Th. Weinold, Inst. f. Geodäsie d. Univ. Innsbruck.

Fig. 10. La Gurgeltal fra Nassereith e Strad. I punti indicano i reperti scoperti lungo il tracciato della via Claudia e posizionati col sistema GPS (Pianta dell'autore e di Th. Weinold, Ist. per la Geodesia Università di Innsbruck).



Von den etwa 400 Fundobjekten seien hier nur einige wenige Objekte aufgezählt, darunter Hipposandalen, Radnaben, Fibeln, ein Schwertortband, Cingulumbeschläge oder die Schnalle eines Militärgürtels. Besonders bemerkenswert ist ein römisches Langschwert (Spatha), das 1998 nur 20 m vom Straßendamm entfernt, entdeckt worden ist. Die Waffe trägt zweimal den Herstellerstempel NAMIOF (=Namio fecit)<sup>25</sup> (Abb. 11).

### *Die Fließer Platte – eine Schlüsselstelle mit Karrgeleisen*

Glücklicherweise hat sich oberhalb von Landeck an der Grenze zu Fließ ein sehr schöner Altstraßenzug der *via Claudia* erhalten. Auf der Fließer Platte, einem Felsstock, der nach dem Anstieg durch den Schlosswald überwunden werden musste, finden sich mehrere künstliche Felseinschnitte, wobei der oberste wegen der dort gemessenen Spurweite der Geleiserillen von 1,07 m in römische Zeit zu datieren ist<sup>26</sup> (Abb. 12).

Armon Planta ist es nach langjährigen Geländeuntersuchungen in Graubünden gelungen, das römische Alter einiger Karrengeleisreste herauszustellen, was bis heute in der Forschung weithin akzeptiert wird. An den Routen über den Julier-, bzw. Malojapass und den Septimerpass konnte er dabei in den Felstrassen durchwegs eine Spurbreite von 1,07 m messen<sup>27</sup>. In Nordtirol entdeckte er an mehreren Stellen Spurrillen im Fels an denen er die Spurbreite von 1,07 m feststellen konnte, so in Nauders-Finstermünz, Fließ-Fließer Platte und Zams-Kronburg. Da sowohl auf der Fließer Platte, als auch in Zams-Kronburg sich die Geleisetrassen mit der Spurweite von 1,07 m als die relativchronologisch ältesten herausstellten und diese sich zudem in den gesamttopografischen Rahmen des Verlaufes der römischen Reichsstraße gut einfügen, sah er sich in seiner Ansicht vom römischen Alter dieser Altstraßenrelikte bestätigt.

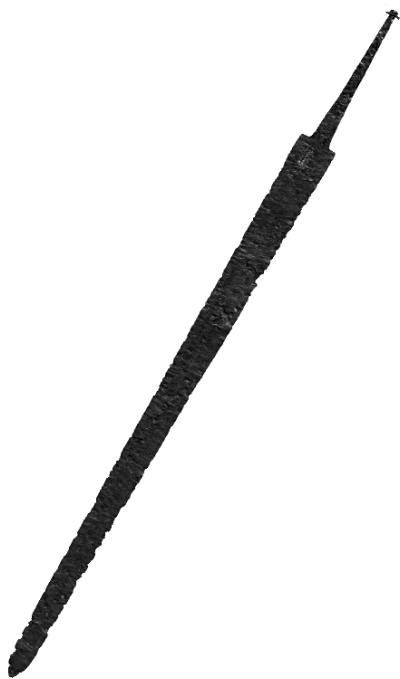


Abb. 11. Strad-Nassereith. Entlang der Trasse der via Claudia gefundene römische spatha (Foto: G. Grabherr, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ. Innsbruck).

Fig. 11. Strad-Nassereith. La spatha romana rinvenuta lungo il tratto della via Claudia (foto G. Grabherr, Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).

Eine eindrucksvolle Untermauerung der Ergebnisse Plantas liefert ein Befund am bereits erwähnten „Prügelweg“ von Lermoos: in zwei mittelkaiserzeitlichen (Mitte 2. Jh. n. Chr.) Reparatschichten wurden Radrillen auf den Bauhölzern angetroffen. Neben den Spurweiten von 1,30 bzw. ca. 1,40 m ließ sich zudem zweimal ein Radabstand von 1,06 m messen<sup>28</sup>.

### Über den Piller Sattel – eine Nebenroute der via Claudia?

Der Piller Sattel oberhalb von Fließ schafft eine Verbindung des Oberen Gerichtes mit dem vorderen Pitztal. Für eine Durchzugsstraße von Nord nach Süd ist er vor allem deshalb attraktiv, weil damit eine deutliche Verkürzung der Strecke zwischen Prutz und Imst einhergeht. Dieser Übergang wurde in den vergangenen Jahren intensiv erforscht. Nach der Ausgrabung eines prähistorisch-römerzeitlichen Brandopferplatzes am Scheitelpunkt der Pillerhöhe, an dem sich für die Spätantike die Sitte des Münzopfers gut belegen lässt, schien die Fragestellung berechtigt, ob die Funktion dieses Platzes als Passheiligtum gesehen werden könnte<sup>29</sup>. Dies wurde von Michael Tschurtschenthaler mit guten Gründen als nicht beweisbar eingestuft. Es existieren keine Belege dafür, wonach die Trasse der *via Claudia* über Landeck - Zams - Starkenberg - Mils - Imst aufgelassen oder nur weniger frequentiert worden wäre. Gegen eine Verlegung der Straße über die Pillerhöhe spricht weiters die nicht unbeträchtliche Seehöhe des Überganges, welche 1559 m beträgt<sup>30</sup>.

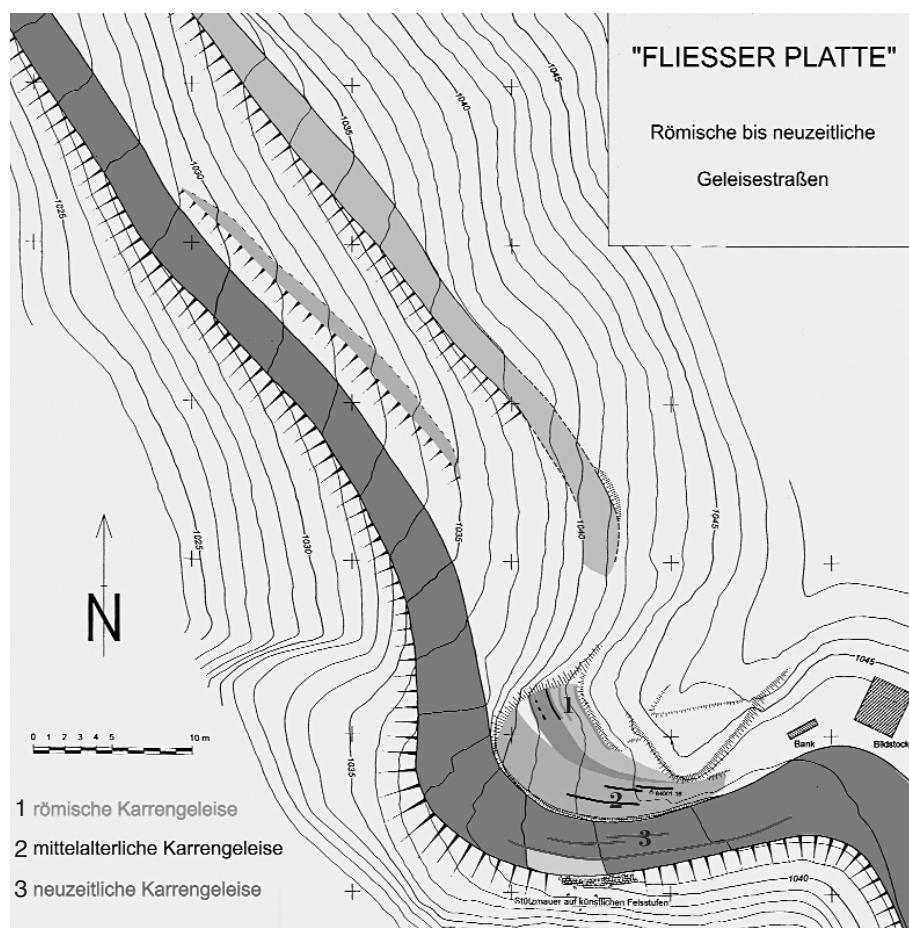


Abb. 12. Topografische Aufnahme des Geländes auf der Fließ Plate mit Darstellung der verschiedenen Karrengeleise, die im Laufe der Jahrhunderte von Norden nach Süden hangabwärts verlegt wurden (Plan: G. Grabherr, Inst. f. Klass. Arch. d. Univ. Innsbruck).

Fig. 12. Rilievo topografico della Fließ Plate con la riproduzione dei vari solchi carrai, incisi lungo i secoli nel pendio da nord verso sud (plan.: G. Grabherr, Ist. Arch. Class. Università di Innsbruck).

Man muss sich aber grundsätzlich im Klaren sein, dass auch für den inner-alpinen Bereich während der römischen Epoche ein Netz von nutzbaren Fahrwegen untergeordneter Ausbaustufe vorhanden war. Allein schon die Anbindung der vermuteten Siedlungsstellen auf den über dem Inntal gelegenen Terrassen von Serfaus-Fiss bzw. Fließ, oder jene des vorderen Pitztals, an die *via Claudia* erfordern zwingend ein regionales Verkehrsnetz<sup>31</sup>.

Tatsächlich sind auch am Piller Sattel bzw. in seinem Umfeld eine große Anzahl von Altwegen, so genannte Urwege, im Gelände sichtbar, deren zeitliche Einordnung allerdings noch Schwierigkeiten bereitet<sup>32</sup>. Funde an bzw. in der Nähe dieser Wegführungen lassen zumindest Rückschlüsse auf bereits prähistorische Nutzung zu. Ein kürzlich getätigter Neufund belegt aber auch eine Befahrung des Überganges während der Römerzeit. Ein Radnabensteckbolzen lag neben einer Fahrwegtrasse, die nördlich unterhalb des Opferplatzes vorbeiführt<sup>33</sup>.

### *Ein überraschender Neufund – der Meilenstein von Nauders*

Nauders ist ein Grenzort zu Südtirol und der Schweiz. Die besondere geografische Lage des Ortes am Reschenpass prädestiniert ihn für eine römische Straßenstation. Eine solche wird nicht zuletzt auch deshalb in Nauders vermutet, weil uns von diesem Ort, übrigens dem einzigen im Oberinntal- bzw. Außerfern, sieht man vom noch nicht lokalisierten *Medullum* ab, der römische Name überliefert ist. Der griechisch schreibende Astronom und Mathematiker *Claudius Ptolemaeus* bezeichnet ihn in seiner um 150 n. Chr. in Alexandria entstandenen Geografie des römischen Reiches als *Inoutrion* (lateinisch: *Inutrium*)<sup>34</sup>. Bis zum jetzigen Zeitpunkt existieren aber nur vereinzelte archäologische Belege einer römischen Ansiedlung. Einzig heute verlorene römische Münzen aus dem Bereich des Schlosshügels von Schloss Naudersberg bzw. zwei unweit davon beim Hausbau gefundene Körpergräber, in deren Grabverfüllung Amphorenscherben aufgefunden wurden, sind hier anzuführen<sup>35</sup>.

Seit dem 10. Jänner 2003 ist das Fundspektrum durch ein wesentliches Objekt bereichert. Bereits im Oktober 2002 wurde nämlich beim Garagenanbau an der an der Bundesstraße situierten Pension „Engadin“ ein römischer Meilenstein gefunden<sup>36</sup> (Abb. 13).

Die 1,71 m hoch erhaltene Säule aus weißem Marmor besitzt einen quadratischen Sockel. Die Oberfläche ist stark verwittert, der Oberteil des Schaftes weist zwei alte Bruchflächen auf, die nicht gleichzeitig sein dürften, da eine davon stark verwittert ist. Das bedeutet, dass ein unbestimmt großes Stück des Steines fehlt, was besonders bedauerlich ist, da sich auf jenem die zu vermutende Inschrift befinden müsste. Von dieser hat sich ein Buchstabe, wohl der untersten Zeile, erhalten. Es dürfte sich dabei um ein L handeln. Vor diesem könnte ein X gestanden haben, was allerdings unsicher bleiben muss. Die beiden Buchstaben dürften als Rest einer Meilenangabe zu interpretieren sein.

Wie ist dieser Fund einzuordnen? Einerseits bestätigt er die vermutete Liniensführung der *via Claudia* im Ortsbereich von Nauders. Sie hat sich bis heute als sehr schöner Feldweg am nördlichen Dorfe unterhalb der Bundesstraße erhalten (Abb. 14). Die Fortsetzung ab dem Meilensteinfundort Richtung Süden folgt der alten Dorfstraße, welche in weiterer Folge östlich am Schlosshügel von Schloss Naudersberg vorbeizieht.

Abb. 13. Nauders. Römischer Meilenstein aus Marmor bei der ersten Besichtigung im Jänner 2003 (Foto: J. Pöll, BDA).  
Fig. 13. Nauders. Miliario romano in marmo durante il primo sopralluogo nel gennaio 2003 (foto dell'autore).



Zum zweiten besitzen wird nun den ersten gesicherten römischen Meilenstein auf Nordtiroler Gebiet entlang dieser Reichsstraße. Tatsächlich scheint diese bedeutende Route nur an wenigen Stellen mit solchen Distanzzeigern versehen worden zu sein. Neben den beiden anfangs erwähnten claudischen Säulen aus Rabland und Feltre, haben wir momentan nur Kenntnis von einem Stein aus dem Vinschgau, nämlich aus Eyrs, der allerdings bereits um 1850 von einem Meraner Bildhauer zu einem Grabstein umgemeißelt worden ist<sup>37</sup>.

### Schlussbemerkung

Wie die Entdeckung der Siedlung von Biberwier oder der jüngste Meilensteinfund zeigen, sind die Forschungen an der *via Claudia* nicht als abgeschlossen zu betrachten. Immer wieder gibt der Boden Fundmaterial preis, das bezüglich dieser Reichsstraße und der zugehörigen Infrastruktur neue Erkenntnisse bringt. Es ist daher zu wünschen, dass dieser Tatsache auch von den verantwortlichen öffentlichen Stellen Rechnung getragen wird und archäologisch-historische Forschungen auch in Zukunft finanzierbar bleiben. Kritik ist von wissenschaftlicher Seite jedenfalls angebracht, denn momentan werden die Forschungsergebnisse gnadenlos einer touristischen Vermarktung zugeführt<sup>38</sup>, gleichwohl mangelt es an dringend notwendigen Geldmitteln für wissenschaftliche Grabungs-, Aufarbeitungs-, und Publikationsprojekte<sup>39</sup>.



Abb. 14. Nauders. Die via Claudia nördlich des Dorfes wird heute als Feldweg genutzt (Foto: J. Pöll, BDA).  
Fig. 14. Nauders. La via Claudia a nord del paese è oggi utilizzata come sentiero campestre (foto dell'autore).

<sup>1</sup> CIL, V, 8003=IBR 465; AUßERHOFER 1976, S. 12-14; WALSER 1983, S. 41 f.; 74; HAIDER 1996, S. 21 ff.

<sup>2</sup> CIL, V, 8002=IBR 469.

<sup>3</sup> Bis heute umstritten ist aufgrund der Nennung zweier unterschiedlicher Ausgangspunkte der Streckenverlauf südlich des Alpenhauptkammes. Auf dem Rablander Stein ist der Fluß Po als Ausgangspunkt genannt (...a flumine Pado...), auf dem Stein aus Cesio ist die an der oberen Adria gelegene Hafenstadt Altino/ *Altinum* angeführt (...ab Altino...). Die verschiedenen The-

orien sind zusammengestellt von MAYR 1983a; WALDE 1998; WALDE, GRABHERR 2002, S. 229-238; Vgl. auch die kritische Analyse von ROSADA 2002a.

<sup>4</sup> Das Formular für den später aufgestellten Meilenstein aus Cesio dürfte aber ebenso wie jenes für den Rablander Stein bereits im Jahr 46 n. Chr. ausgegeben worden sein, weshalb anzunehmen ist, dass die gesamte Straßenstrecke zur gleichen Zeit fertig gestellt war. S. dazu WALSER 1980, S. 452 f.

<sup>5</sup> CZYSZ 1990; ders. 2005.

<sup>6</sup> Immer noch als Standardwerk zu sehen ist die Arbeit von CARTELLIERI 1926, S. 45-90; Vgl. VÖLKL 1965-67.

<sup>7</sup> PLANTA 1987, S. 15-56.

<sup>8</sup> KNUSSERT 1955, S. 23 ff; KNUSSERT 1963, S. 153 f., S. 162 ff.

<sup>9</sup> STÖCKLI 2000, S. 21-24; RAGETH 2005, bes. S. 41 ff.

<sup>10</sup> CZYSZ 1985, S. 135 f.

<sup>11</sup> Vgl. GRABHERR 2005, bes. S. 122 f; S. dazu auch LIPPERT 1993, S. 43-50.

<sup>12</sup> SCHNEIDER 2005; PÖLL 2002; BRUNNER 1999.

<sup>13</sup> GRABHERR 2005, S. 117-119.

<sup>14</sup> Neuere kurze Überblicksarbeiten: GRABHERR 1999; WALDE, GRABHERR 2002; GRABHERR 2002a; ders. 2002b; ders. 2005. Eine ausführliche Dokumentation erscheint 2006 in einem neuen Via Claudia-Band (Hrsg. Von E. Walde, Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck).

<sup>15</sup> PÖLL 1994; ders. 1998; PÖLL, NICOLUSSI, ÖGGL 1998.

<sup>16</sup> NICOLUSSI 1998.

<sup>17</sup> PÖLL 1998, S. 53-60.

<sup>18</sup> Ebd., S. 42-49.

<sup>19</sup> GRABHERR 2002c.

<sup>20</sup> PÖLL 2001, bes. S. 248 f; Vgl. beispielsweise auch die Interpretation der römischen Gebäude von Riom, Graubünden (Schweiz), die als Raststation mit landwirtschaftlicher Funktion angesprochen werden: MATTEOTTI 2002, S. 136.

<sup>21</sup> GRABHERR 2002c, S. 37 Abb. 5.

<sup>22</sup> G. Grabherr, Fundber. aus Österreich 42, 2003, S. 750.

<sup>23</sup> GRABHERR 2002c, S. 37-42.

<sup>24</sup> GRABHERR 2005, S. 126 f. Abb. 10.

<sup>25</sup> Das Material wird von G. Grabherr in der in Anm. 14 angekündigten Publikation veröffentlicht.

<sup>26</sup> PLANTA 1987, S. 28-33 Abb. 13; GRABHERR 2005, S. 124 f. Abb. 7-8; WALDE, GRABHERR 2002, S. 223 Abb. 4-5.

<sup>27</sup> PLANTA 1990, S. 7-15.

<sup>28</sup> PÖLL 1998, S. 29-31; ders. 2002, S. 76 f. Abb. 2; Die Abweichung von 1 cm zum „klassischen“ Maß liegt durchaus im vertretbaren Toleranzbereich, da hinsichtlich der oft schwierigen Bestimmung der exakten Rillenmitte ein gewisser Spielraum einzukalkulieren ist.

<sup>29</sup> TSCHURTSCHENTHALER, WEIN 1998.

<sup>30</sup> Ebd., S. 249-251.

<sup>31</sup> Die neu entdeckten Fundstellen in Wenns zeugen von einer dicht besiedelten Landschaft während der Eisen- und Römerzeit; S. dazu HÖCK 2005, S. 412-414.

<sup>32</sup> PÖLL, WEINOLD 2005.

<sup>33</sup> GRABHERR 2002d, Taf. 3/15.

<sup>34</sup> HEUBERGER 1947.

<sup>35</sup> HÖCK 1998, S. 179 f. 193 Taf. 4/4.

<sup>36</sup> J. Pöll, Fundber. Österreich 42, 2003, S. 61 f; ders., S. 57. Denkmalbericht. Kulturberichte aus Tirol [2004] S. 58, 2004, S. 153 f; eine ausführliche Arbeit erscheint 2006 im neuen Via Claudia-Band (vgl. Anm. 14).

<sup>37</sup> AUERHOFER 1976, S. 14.

<sup>38</sup> Besonders augenfällig wird dies, wenn man in einer Internet-Suchmaschine das Stichwort Via Claudia eingibt und die Ergebnisse betrachtet !

<sup>39</sup> Nach letztem Informationsstand stehen im Rahme des Via Claudia-Projektes derzeit keine Mittel für weitere Grabungen in Biberwier bzw. zum Aufarbeiten der vorangegangenen Grabungen zur Verfügung.