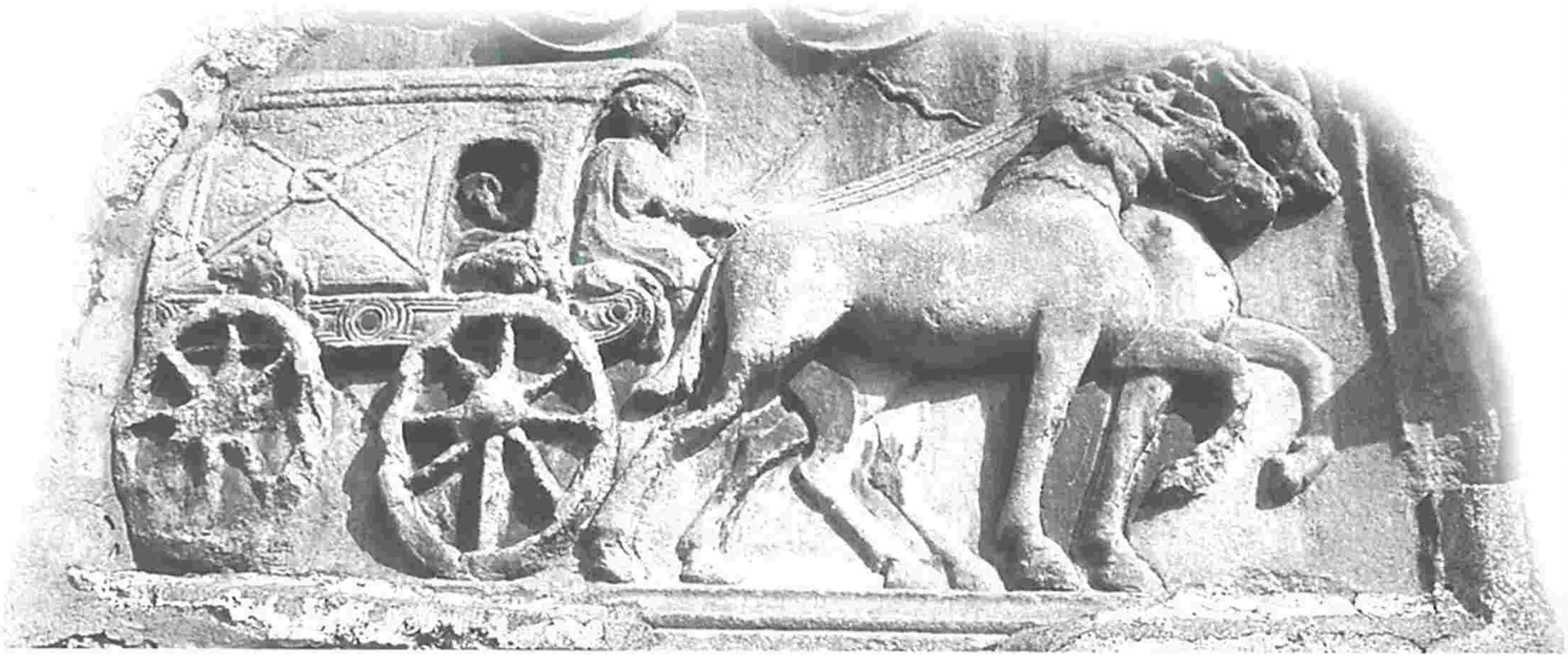
DIE RÖMISCHE VIA CLAUDIA AUGUSTA IN TIROL



Die Via Claudia Augusta ist die einzige römische Straße durch Tirol, deren antiker Name uns noch heute bekannt ist. Er ist auf zwei römischen Meilensteinen überliefert, die in den Jahren 46/47 n. Chr. in der Regierungszeit des Kaisers Claudius (41-54 n. Chr.) aufgestellt wurden. Der eine wurde 1552 bei Rabland im Vinschgau, der andere 1786 eingemauert in der Kirche von Cesio Maggiore bei Feltre entdeckt. Ein dritter Meilenstein ist 1849 in Eyrs gefunden worden, wurde aber bald an einen Meraner Bildhauer verkauft, der daraus eine Grabplatte herstellte. Ob dieser Stein bei der Auffindung eine Inschrift trug, ist nicht bekannt. Aus den Inschriften der Steine von Rabland und Cesio geht hervor, dass schon Drusus im Zuge des Alpenfeldzugs unter Kaiser Augustus 15 v. Chr. die Straße nach der Eroberung des Territoriums der Alpen und deren Vorland bis zur Donau angelegt hat, und Claudius sie nun (wohl zur via publica - also zur Staatsstraße) ausgebaut hat. Als Ausgangspunkt der Straße wird auf dem Meilenstein von Cesio Altinum und auf dem Rablander Stein der Po angegeben. Als Endpunkt scheint auf beiden Steinen die Donau auf. Diese Nennung zweier auf den ersten Blick unterschiedlicher Ausgangsorte ein und derselben Straße führte zur Annahme zweier Zubringerstraßenzweige, die sich in Tridentum/Trient vereinigten. Der östliche Ast führte von Altinum/Altino aus, dem wichtigen Seehafen auf halber Strecke zwischen Ravenna und Aquileia, über Feltria/Feltre und die Valsugana nach Trient, der westliche Zweig nähme seinen Ausgang wohl in Hostilia/Ostiglia am Po und erreichte Trient über Verona. Es konnten auf beiden Streckenführungen bisher römische Straßen nachgewiesen werden, jedoch dürfte der Name Via Claudia Augusta nur für die Strecke von Altinum aus zutreffend sein. Der Po mit seinen Nebenflüssen bildete in der Antike nach der Überlieferung des Plinius (Naturalis Historiae III, 117 ff.) im Mündungsbereich die septem maria (sieben Meere) und eine ausgedehnte Sumpflandschaft, welche im Norden bis über die Brentamündung hinausreichte. Somit lag Altinum gleichsam am nördlichsten Rand des Podeltas. Ebenso zeigt die Erwähnung des Po als Ausgangspunkt und der Donau als Zielpunkt der Via Claudia die propagandistische Komponente römischer Meilensteine, bei der eine Straße als Verbindung zwischen dem größten Strom Italiens und dem größten, den Römern bekannten Strom Europas als bedeutende Klammer und Zeichen der überragenden, omnipräsenten Herrschaft Roms erscheinen musste.

Der weitere Verlauf von Trient nach Norden ist weitgehend gesichert. Die Via Claudia Augusta zieht über Bozen in den Vinschgau (Meilenstein von Rabland), über den Reschenpass und Nauders, dem antiken Inutrium, ins Inntal. Dem Inn (Aenus) folgt sie bis Imst (Umiste), wo sie sich nordwärts ins Gurgltal wendet und über den Fernpass und das Zwischentoren den Lech (Licca) bei Reutte erreicht. Diesen begleitet die Via Claudia über Füssen (Foetes) und Augsburg (Augusta Vindelicum) bis zum Kastell Submuntorium/Burghöfe an der Donau, der damaligen Grenze des Imperium Romanum.

Im Allgemeinen weisen römische Hauptstraßen einen mehrschichtigen, zu einem meist ca. 9 Meter breiten Damm aufgeschütteten Straßenkörper auf, der mit einer Kiesfahrbahn abgedeckt ist und von seitlichen Drainagegräben begleitet wird. In Städten und bei den republikanischen Straßen Italiens bestand die Fahrbahn aus Pflastersteinen, wie von der Via Appia her hinlänglich bekannt. Das für den Straßenbau ungünstige alpine Gelände veranlasste die römischen Ingenieure, auch andere Bautechniken anzuwenden.

In den Jahren 1992 bis 1995 führte das Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck an der Via Claudia Augusta in einem Abschnitt zwischen Biberwier und Lermoos Ausgrabungen durch, wo diese in schnurgerader Führung das Lermooser Moos, einem zum Torf-

ARUNDA
SÜDTIROLER KULTURZEITSCHRIFT

moor verlandeten See, durchquert. Um auf diesem weichen Untergrund einen festen Schotterkörper als Fahrbahn zur dauernden Benutzung aufzuschütten, bedurfte es eines hölzernen Unterbaus, der die Straße tragen konnte. Da aber auch bei den im Verlauf der römischen Herrschaft anfallenden Straßenreparaturen natürlich der hölzerne Unterbau immer wieder ausgebessert oder erneuert werden musste, konnte erstmals eine genaue chronologische Entwicklung einer römischen Staatsstraße durch dendrochronologische und palynologische Untersuchungen bestimmt werden. Bemerkenswert ist, dass das aus den Schlagdaten der für die Basislage verwendeten Bauhölzern erschlossene Baujahr genau mit dem aus den Meilensteininschriften überlieferten Datum 46 n. Chr. übereinstimmt. Reparaturarbeiten in größerem Umfang, die teilweise einem Neubau entsprachen, sind für die Jahre 74, 95 und 102 n. Chr. nachweisbar. Im 2. Jahrhundert sind häufig Holzlagen eingebracht worden, was auf eine intensive Benützung der Straße schließen lässt. Gegen Ende des Jahrhunderts ist ein deutlicher Rückgang der Instandhaltungstätigkeiten zu konstatieren, der in einer zumindest teilweisen Verödung der Moorstraße in der Zeit von 260/270 n. Chr. gipfelt. Dieser Rückgang fällt zeitlich mit Baumaßnahmen an der Brennerstraße zusammen, die durch Meilensteine seit der Regierungszeit des Septimius Severus (193-211 n. Chr.) überliefert sind. Die Baumaßnahmen am Prügelweg wurden 279 n. Chr. wieder aufgenommen, jedoch wurde die Straßenbreite auf die Hälfte zurückgenommen, und anstelle einer Schotteroberfläche dienten nun die Holzstämme selbst als Fahrbahn. Den letzten dendrochronologisch nachweisbaren Ausbau erfuhr die Moorstraße 374 n. Chr. unter Kaiser Valentinian I. Eine Weiterbenutzung der Wegtrasse bis ins 6. Jahrhundert legt der palynologische Befund nahe.

Neben dieser Verkehrsabwicklung quasi „über Stock" wählten die Römer im felsigen Gelände auch die Variante „über Stein", indem der Felsuntergrund zu einer ebenen Fläche abgearbeitet wurde und als Fahrbahn diente.

Nach langjährigem intensivem Wagenverkehr gruben sich die Wagenräder auch in diesen harten Untergrund allmählich ein und es entstanden Geleisrillen als Wagenspur. Bisher sind solche entlang der Via Claudia Augusta in Tirol auf der Fließer Platte, am Fuße der Kronburg, am Milser Berg, auf der Südrampe des Fernpasses, beim Weißensee, am so genannten „Scharfen Eck" nördlich Biberwier und auf der Nordrampe des Stiglbergs bei Pinswang bekannt.

Aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten von 107 cm in römischer Zeit und 100 cm im Mittelalter und der frühen Neuzeit ist nur für die Geleisestraßenstücke im Umfeld der Fließer Platte und am Fuß der Kronburg eine Entstehung in der Antike nachweisbar. Aber auch an diesen Stellen begleiten mittelalterlich-neuzeitliche Geleisrillen die römischen.

Weiters gruben sich die Räder von Fuhrwerken mit 107 cm Spurweite auch in die Holzstämme der römischen Straße durch das Lermooser Moor ein, wodurch der antike Ursprung dieser Spurweite bewiesen wird.

Vom Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert sind außer einigen kleinräumigen Streckenverlegungen im Verlauf der Via Claudia Augusta lediglich die Übergänge des Finstermünz- und Fernpasses sowie die Routen über Fließ, Rifenal, Strad und den Stiglberg bei Pinswang aufgegeben worden, ansonsten verlief der Alpentransit weiter auf der römischen Staatsstraße.

Die, von den neuen Tunnelabschnitten abgesehen, heute noch befahrene Straße von der Kajetansbrücke über Hochfinstermünz zur Festung Nauders ist nach Plänen von Ghega und Duile 1854 fertig gestellt worden und ersetzte die bis dahin genutzte römische Führung. Der letzte nachweisliche Ausbau der von der Pontlatzer Brücke über Fließ nach Landeck führenden römischen Fahrstraße erfolgte 1666.

Danach wurde eine erste Straße unten durch die Innschlucht südlich von Landeck gebaut. Diese teilweise auf der ortographisch linken Innseite verlaufende Straße ist allerdings schon durch die Überschwemmungen des Jahres 1774 endgültig zerstört worden, was zum Bau der noch heute verwendeten Trassenführung unterhalb des Landecker Schlosses 1776 führte.

Vom steilen Weg über Rifenal wanderte der Verkehr im 14. Jahrhundert mit dem Bau der Innbrücke bei Zams auf die nördliche Talseite. Der Verlauf im Gurgltal über Strad ist schon in der von Peter Anich 1774 angefertigten Karte von Tirol nicht mehr verzeichnet, und die Überwindung der Gegensteigung am Stiglberg bei Pinswang wurde erst durch den Bau der Ulrichsbrücke Ende des 18. Jahrhunderts obsolet.

Entlang römischer Staatsstraßen unterhielt der Cursus publicus - die römische Reichspost - Straßenstationen, die den amtlichen Kurierdienst und Verkehr aufrechtzuerhalten hatten. Diese lagen üblicherweise im Abstand einer Tagesreise voneinander entfernt, was je nach Gelände etwa 25 bis 40 km betrug. Hier wurden Zug- und Reittiere sowie Quartiere für die Nacht bereitgehalten, um eine bestmögliche Funktion der für die Verwaltung des Reiches erforderlichen Nachrichtenverbindungen zu gewährleisten. Unerlässlich für solche Pferdewechselstationen (mutationes) waren in jedem Fall Ställe, Wagenschuppen und Speicherbauten für die Futterlagerung sowie Wohn- und Arbeitsräume für die Bediensteten. Bei den größeren Rasthäusern (mansiones) ist zusätzlich mit entsprechenden Unterkünften für die Reisenden in einer Herberge zu rechnen. Weiters

ARUNDA
SÜDTIROLER KULTURZEITSCHRIFT
BLICK EINAUSBLICK

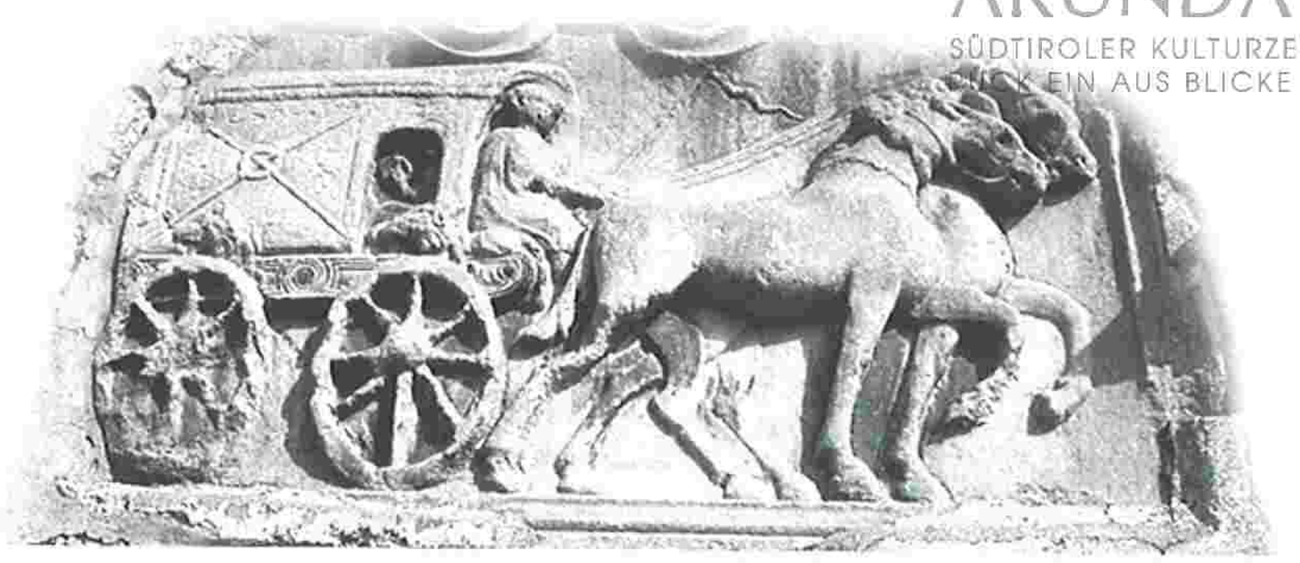
können Badegebäude den Komfort erhöht haben, und kleine Heiligtümer mögen dem Reisenden dazu gedient haben, die Götter um eine glückliche Reise zu bitten oder für eine ebensolche zu danken. Handwerksbetriebe wie Schmieden waren für die Instandhaltung des Fuhrparks verantwortlich. Für die polizeiliche Überwachung der Straßen waren die Benificiarier - für Sicherungsaufgaben abkommandierte Militärs - zuständig. Diese Posten konnten auch an Straßenstationen angeschlossen sein.

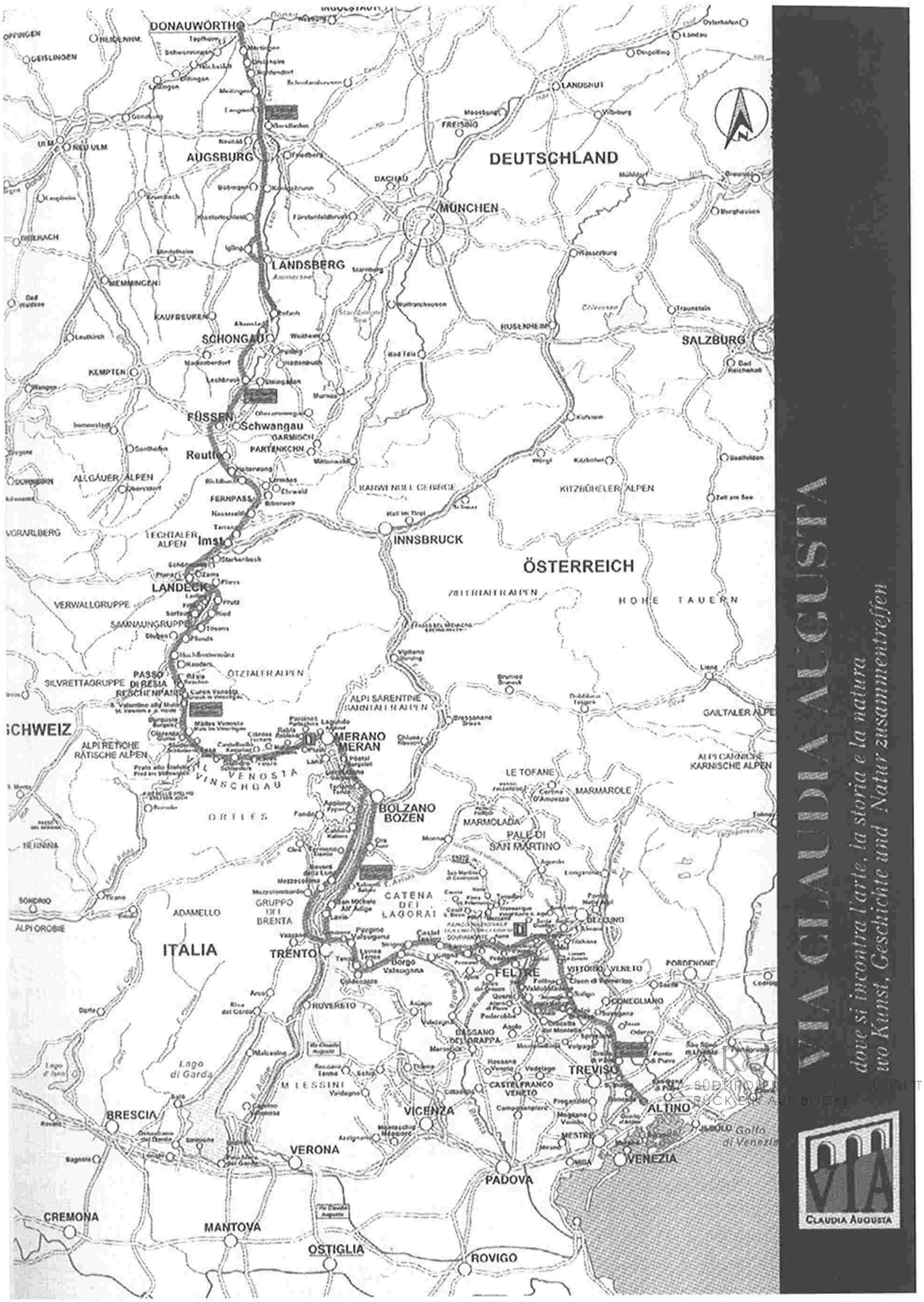
Am Tiroler Abschnitt der Via Claudia Augusta ist eine römische Straßenstation in Biberwier am Fuß des Fernpasses lokalisiert und 1999 und 2000 vom Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck in Teilen archäologisch untersucht worden. Sie liegt an einem markanten Platz entlang der römischen Straße am Übergang von der Bohlenstraße durch das Lermooser Moor zum steilen Anstieg Richtung Fernpass. Von dem wohl mehrere Gebäude umfassenden Ensemble wurden bisher ein Holzgebäude des 1. Jahrhunderts n. Chr. mit 125 m^2 Grundfläche wie auch Abfallgruben derselben Zeitstellung und ein vermutlich spätantik-frühmittelalterliches Körpergrab ausgegraben. Die bei den Grabungen und entlang des Straßenverlaufs geborgenen Funde zeigen deutlich die weitläufigen Handelsverbindungen und -ströme im Römischen Reich auf, die eben auch über die Via Claudia Augusta verliefen. Feinkeramik, wie beispielsweise das glänzend rote Tafelgeschirr Terra Sigillata, wurde aus Oberitalien, Südfrankreich, dem Rhônetal und dem Rheinland importiert. Einfacheres Kochgeschirr stammt in der Form von so genannter Auerbergware aus dem Bereich des Pustertales, und Kochtöpfe aus Lavezgestein sind zwischen dem Val d'Aosta und Graubünden hergestellt worden. Man scheute in römischer Zeit auch nicht die Mühen, um Wein aus der Ägäis nach Biberwier an den Nordrand der Alpen zu bringen. Die größten Übereinstimmungen des Fundgutes aus Biberwier sind mit den frührömischen Siedlungen im bayerischen Alpenvorland gegeben, was eine enge kulturelle Verbindung impliziert. Weitere Straßenstationen an der Via Claudia auf Tiroler Boden werden in Nauders, Pfunds, Prutz, Landeck, Imst, Dormitz, Bichlbach und Breitenwang vermutet.

Die Via Claudia Augusta stellte zusammen mit der Brennerroute die wichtigste Alpentransversale zwischen Deutschland und Italien im östlichen Alpenraum dar. In den Zeiten, als kein Fahrweg durch die Eisackschlucht nördlich von Bozen bestand, war die Via Claudia Augusta sogar die einzige für den Fuhrverkehr wirklich taugliche transalpine Verbindung durch Tirol. Am Brennerweg musste, nachdem die römische Straße durch die Eisackschlucht unpassierbar wurde, im Mittelalter wieder der beschwerlichere Weg über den Ritten benutzt werden, bis 1314 Heinrich Kunter einen Saumpfad anlegte, der im 16. Jahrhundert erneut zur Fahrstraße ausgebaut wurde. Hingegen ist die Via Claudia zumindest ab römischer Zeit ohne Unterbrechung benutzt und wenigstens notdürftig instand gehalten worden, wodurch in ihr ein bedeutender Faktor der Entwicklung der von ihr durchzogenen Talschaften gesehen werden kann. Dieser Umstand macht auch verständlich, dass die Via Claudia größtenteils in ihrem Verlauf bis in unser Jahrhundert weiterbenutzt wurde: Erst der Bau von Autobahn und Schnellstraße zog den Transitverkehr endgültig von ihr ab.

Gerald Grabherr

ARUNDA
SÜDTIROLER KULTURZEITSCHRIFT
EIN AUS BLICKE





SÜDTIROL
RÜCKEN AUF BLICKE