

Straßenforschung in Tirol

Zum Verlauf der neuen Via Claudia Augusta bei Zirl

von Armon Planta

Der einzige Beweis, den es für den römischen Fahrweg zwischen Zirl und Seefeld gibt, ist ein 1835 ob Fragenstein gefundener 6 m tief unter dem Boden liegender römischer Meilenstein. Als wir das dortige Gelände begingen, wunderten wir uns, nirgends Radrinnen und auch keine sonstigen Spuren eines einstigen großen Verkehrs wie z. B. tiefe Hohlwege anzutreffen. Wir erlaubten uns dann, an der bis heute gültigen Wegführung der neuen Via Claudia Augusta zu zweifeln und begaben uns auf die andere Talseite, um den ganzen Zirler Wald vor uns zu haben. Wir würden den

Abb. 1: Vier verschiedene Hohlwege im eher flachen Gelände östlich der Hochspannungsleitung westl. Wört oberhalb der Hauptstraße. Vom Dach des VW-Busses im vordersten Hohlweg fotografiert (Richtung S).



Weg zwischen Wört und Eigenhofen (beides Fraktionen von und westlich von Zirl) beginnen, ihn am Hang oberhalb Eigenhofen steigen lassen, hinauf in die Waldterrasse westlich von Kalkofen, genau so wie es ein auf der Karte eingezeichneter Weg auch tut.

Und dort fanden wir die neue Via Claudia Augusta! Kaum hatten wir nach Wört die Straße verlassen, fielen uns talseits neben dem heutigen Hohlweg noch drei weitere, nicht steile Hohlwege auf, als Hinweis auf einen großen einstigen Verkehr (Abb. 1). Dann führte die Via Claudia Augusta horizontal gegen Eigenhofen. Im einstigen Ackergelände ist nur noch der heutige Weg erhalten. Westlich davon, im Wald, verläuft aber parallel zum jetzigen Weg etwas tiefer am Hang ein älterer, mächtigerer. Östlich von Eigenhofen beginnt er zu steigen und wird darum vom heutigen Weg geschnitten. Er führt dann (heute von einer Grube unterbrochen) in den von Eigenhofen heraufführenden Fahrweg, der kurz oberhalb seiner ersten Kehre in die weniger steile neue Via Claudia Augusta mündet. Nun begleiten den heutigen Fahrweg auf der Bergseite mindestens noch zwei ältere Wege. Sie alle mündeten, gleich dem heutigen Fahrweg in einen ca. 100 m langen und 8 m tiefen Hohlweg (Abb. 2). Kurz darauf gelangen wir zu einem felsigen Steilstück. Auch hier treffen wir oberhalb des Weges auf mindestens drei ältere Wegvarianten, und überall hat es Radschleifspuren und Einschnitte im Fels! (Abb. 3/4/5). Ihre Entstehung lässt sich sehr einfach erklären. Die oberste Wegvariante ist die älteste. Die stetige, durch die beim Abwärtsfahren gesperrten Räder geförderte Erosion am felsigen Hang zwang die Menschen, den Weg stets tiefer



Abb. 2: Mächtiger Hohlweg schräg zum Talhang auf 740 m ü. M. nördlich von Eigenhofen. Beweis für großen Verkehr! (Richtung O)



Abb. 3: Radschleifspuren und Felseinschnitte nördlich Eigenhofen (Zirl nach österr. Karte 1:50000 beim **b** von Dirschenbach) nordöstlich der felsigen Stelle des heutigen Forstweges

1—2 = Felseinschnitt
3 = Radschleifspur



Abb. 4: Der bröckelige Fels ließ leider keine Radrinnen entstehen, auch keine Doppelspuren.

▲ = Radschleifspur

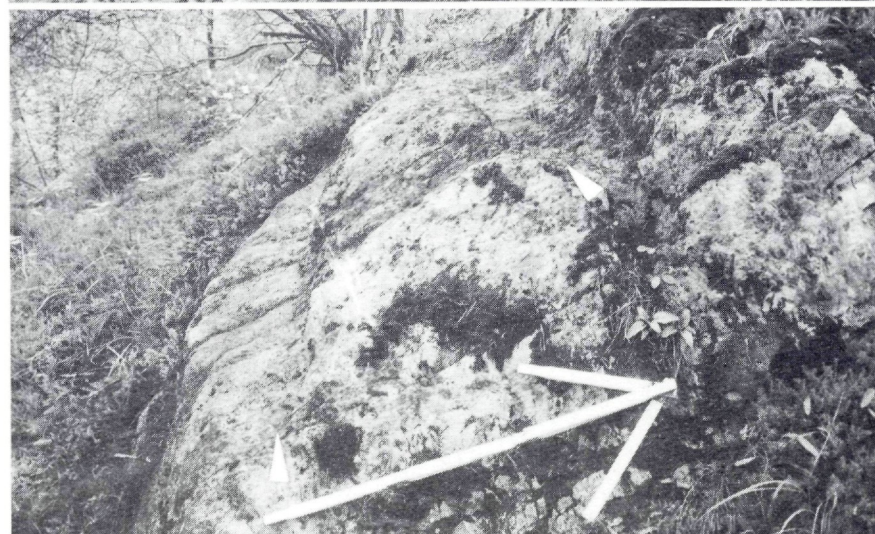
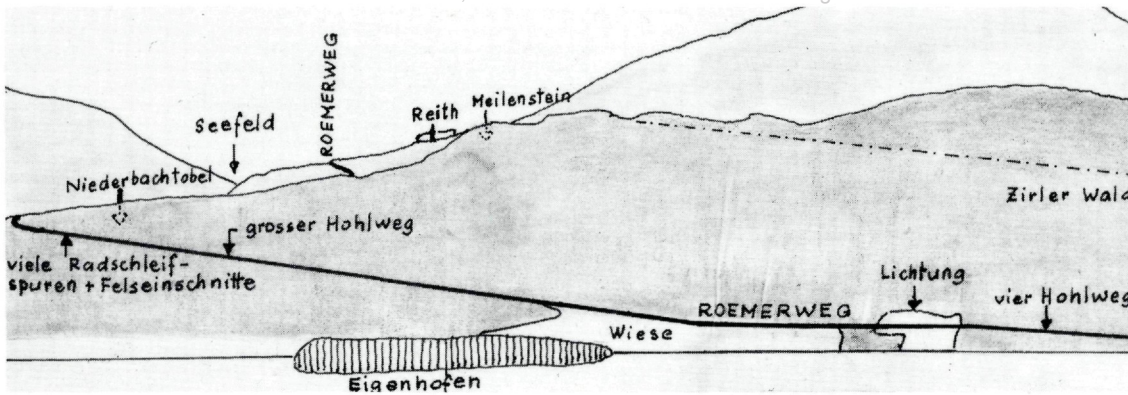


Abb. 5: zwei Radschleifspuren.



am Hang zu bauen. Oft waren dazu Einschnitte in den Fels notwendig. Vergeblich gruben wir aber nach doppelten Radrinnen als eindeutigsten Beweis für den Römerweg. Das äußerst brüchige Gestein ließ keine entstehen. Eine leichtere, etwas längere Wegvariante führt mit einer Doppelschleife vor einer Runse (beim **b** von Dirschenbach) schon vorher in den flacheren Wald hinauf (siehe Abb. 6).

Wenn man diese zahlreichen, eindrucklichen Wegspuren mit den wenigen bei Fragenstein vergleicht, kann man nur zum einen Schluß kommen: Der Römerweg war hier. Dabei führte er auch nicht durch Reith, sondern westlich unterhalb des Dorfes vorbei. Die Meilensteine — derjenige in Reith ist ja unbeschrieben! — könnten auch im Mittelalter z. B. von den Besitzern der Burg Fragenstein dorthin versetzt worden sein, um ihrer neuen Aufstiegsroute nach dem Seefelder Plateau einen »Stammbaum« zu verschaffen. Es wären nicht die ersten Meilensteine, die versetzt worden wären. Es könnte aber auch sein, daß der Fundort des Meilensteins bei Zirler Wald nicht richtig angegeben worden wäre.

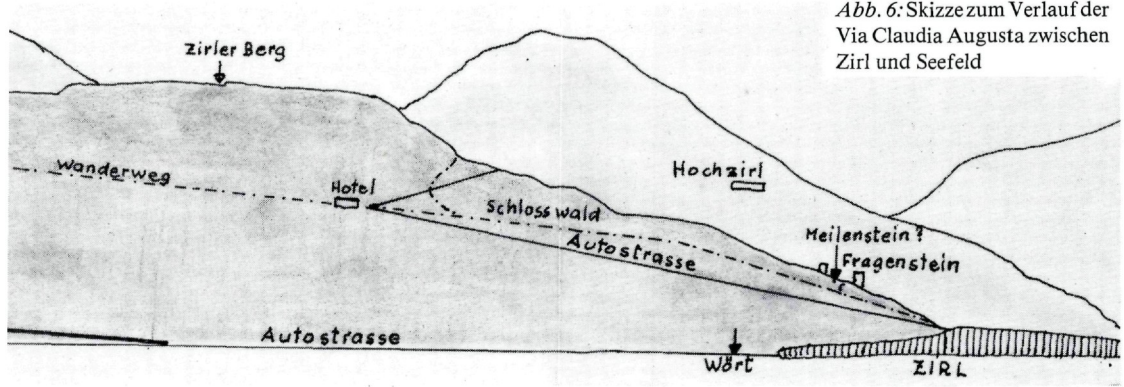
Wir fragen uns: Warum sind diese eindrucklichen Spuren der neuen Via Claudia Augusta nicht schon früher jemandem aufgefallen? Stellte man sich bis heute die Römerwege in den Alpen nicht zu großartig vor? Beschreibungen von Römerstraßen trafen geradezu von Superlativen wie: »ungeheure Kühnheit der Weganlage ohne Rücksicht auf Geländeschwierigkeiten«, »stets gleich bleibendes Gefälle«, »eindruckliches Zeugnis römischer Ingenieurkunst« usw. Dabei handelt es sich bei den so überschwänglich beschriebenen Anlagen (wenigstens in der Schweiz) um solche aus der frühen Neuzeit, ja sogar aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. So galt z. B. ein 1815 auf dem Großen St. Bernhard gebautes Sträßchen bis vor kurzem in Fachkreisen als Römerweg, oder das Bild eines 1822 gebauten Winterwegviaduktes vom St. Bernhardin hing mehrere Jahre im Rätischen Museum als Zeugnis einer nicht existierenden Strada Romana und versetzte alle Besucher in helle Begeisterung. Ist es darum verwunderlich, wenn es nur allzu viele Römertürme, Römerwege und Römerbrücken gibt?

Es ist allgemein bekannt, daß sich das verkehrsfeindliche Frühmittelalter mit den vorhandenen Römerwegen begnügte. Wenn die Römerwege wirklich so vollkommen gewesen wären, hätten sie beim Aufkommen eines größeren Handelsverkehrs keiner Korrekturen bedurft, wie sie gerade im oberen Inntal an der Via Claudia Augusta festzustellen sind.

Eindrucksvolle Wegeinschnitte im Fels bei der Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Im Juni 1979 wurde ich vom Bezirkshauptmann Wolfgang Lunger in Landeck auf den alten Talweg von Landeck nach dem Arlberg zwischen Grins und Strengen aufmerksam gemacht und

Abb. 6: Skizze zum Verlauf der Via Claudia Augusta zwischen Zirl und Seefeld



zwar besonders auf eine Stelle bei der Lärchkapelle mit Radrinnen im Fels. Noch am gleichen Tag schaute ich mir die Stelle an. Der Felseinschnitt mit Radrinnen und Tritten ist sehr gut erhalten und gilt im Volk als Römerweg (siehe Profil, Weg E östl. der Lärchkapelle), obschon es sich nach meiner Ansicht nur um einen mittelalterlichen, oder vielleicht gar neuzeitlichen Wegabschnitt handeln kann (Abb. 8).

Anlässlich dieser Begehung fiel mir auf, daß es im Fels, ca. 80 m nördlich der Kapelle, oberhalb des jetzigen Weges, mehrere ältere Wege parallel zum heutigen Weg gibt. Außer der obersten Wegvariante sind alle in den Fels geschnitten. Leider wächst auf diesem Fels dichter Tannenwald, sodaß es schwierig war, dort zu fotografieren und noch schwieriger, dort zu graben (Abb. 1, 2). Anfangs Mai 1980 begab ich mich mit meinem ältesten Sohn dorthin, um zwei erste Querschnitte anzulegen. Wir taten das auf den Wegen C und D (Die Benennung erfolgt von oben nach unten und zugleich in der Zeitfolge alt → jung). Beide Schnitte zeigen je einen in den Fels gehauenen Weg. Der obere Weg C wurde nicht befahren, der Weg D dagegen weist Radspuren und bergseits eine Nabenkerbe (25 cm über dem Wegniveau) auf (siehe Profile).

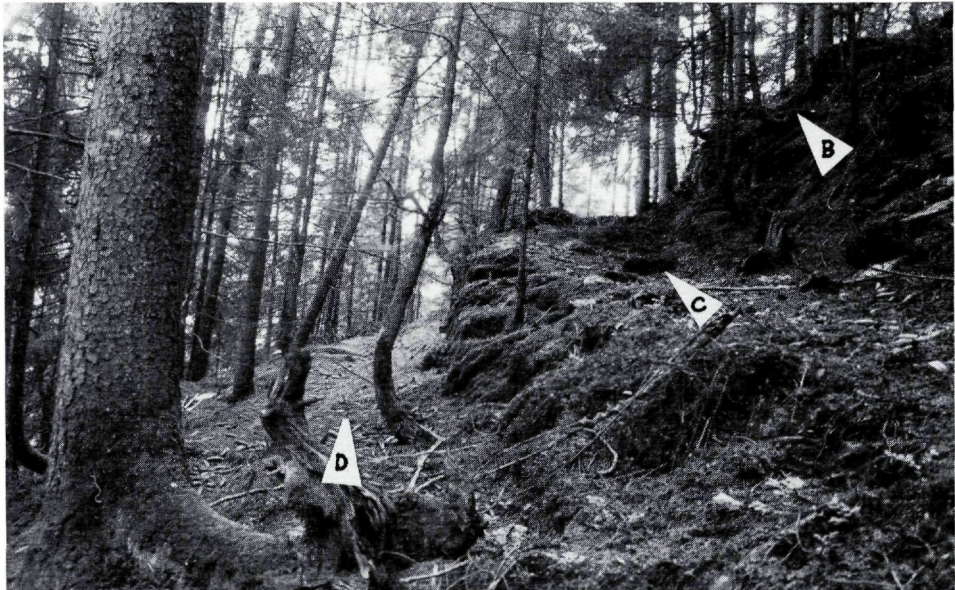


Abb. 1: Ti/Grins/Lärchkapelle: Bestmögliche Gesamtübersicht über die in den Fels gehauenen Wege B, C, D

Situationsplan der LÄRCHKAPELLE bei Grins

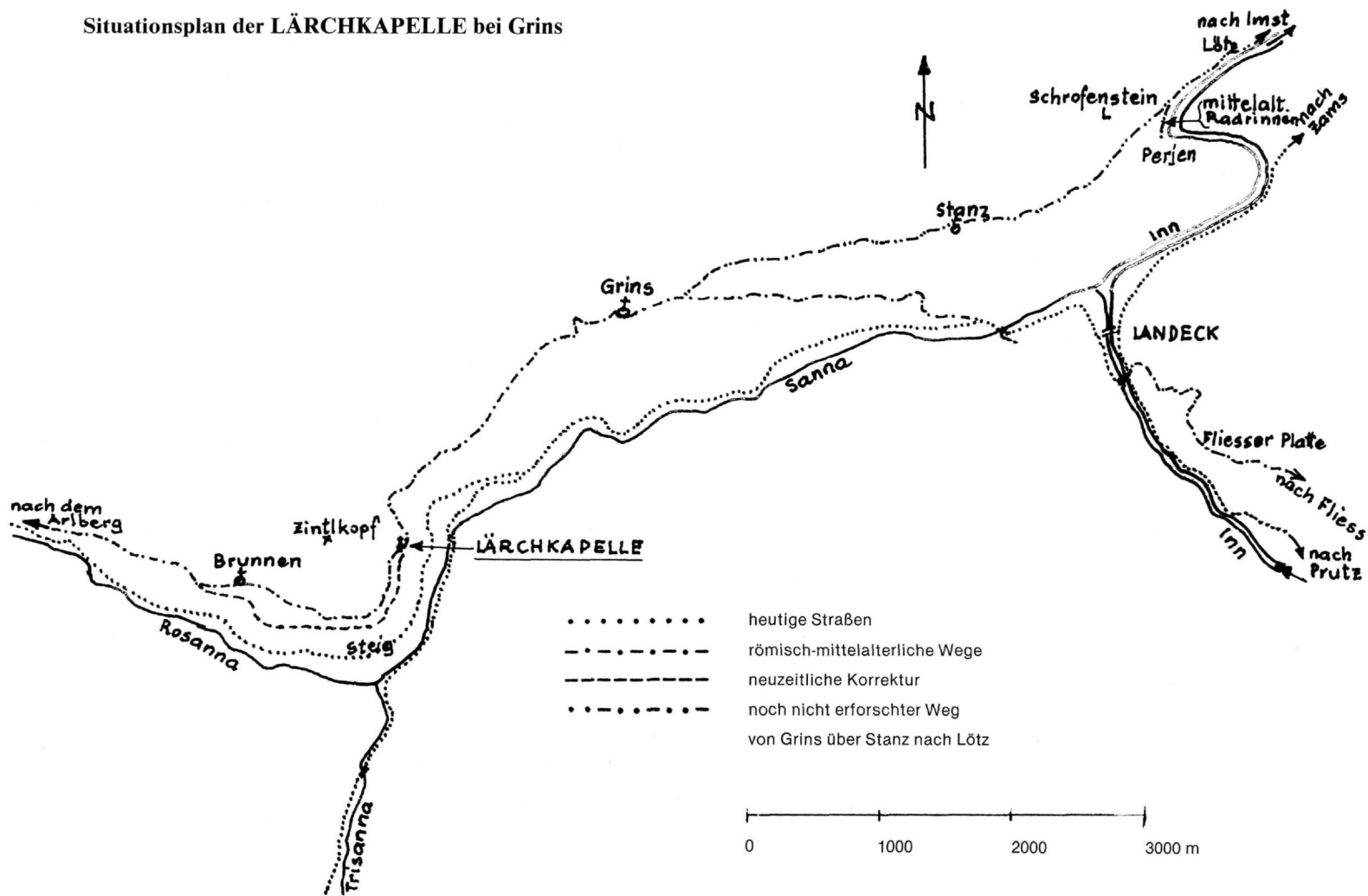




Abb. 2: Lärchkapelle: Blick von Weg B talwärts auf die Wege C und D

Anfangs Juni 1980 legten meine Frau und ich Schnitte durch die Wegvarianten A bis E an, zeichneten von den Wegvarianten — ausgenommen A — je ein oder zwei Profile im Maßstab 1:20 sowie ein Gesamtprofil im Maßstab 1:50 von 23 m Länge und 14 m Höhe.

Die einzelnen Wegvarianten:

Weg A: Er verläuft oberhalb des Felsens. Ein Schnitt ergab einen Fuß- oder Saumweg auf dem anstehenden Boden (Abb. 3). Nördlich des Felsbuckels führte er ziemlich steil hinunter. Diese Steilheit kann aber auch durch Bodenfluktuation entstanden sein, da der Weg — auch der heutige — kurz darauf über einen wieder höher liegenden Felskopf führt. Der Weg A könnte urgeschichtlich-römisch sein. Obschon die Arlbergroure nicht auf der römischen Straßenkarte figuriert, beweist das nicht, daß diese Route während der Römerzeit nicht benutzt wurde.

Weg B: Er verläuft im Gesamtprofil 2,75 m tiefer und ist in den Fels gehauen. Er ist leider nicht mehr in seiner einstigen Breite erhalten, weil talseits bei der Anlage des Weges C ein Teil davon weggeschnitten wurde. Bei dieser Variante könnte es sich um eine römische oder frühmittelalterliche Wegkorrektur handeln. Wir neigen eher zur ersteren Annahme, obschon keine Radspuren feststellbar sind (Abb. 4).

Weg C: Er ist der eindrucksvollste der 5 Wegvarianten. Leider können wir den Schnitt 1,6 m südlich des Gesamtprofils nicht ganz deuten. Was bedeutet der eindeutige Felseinschnitt bergseits auf 60 cm Höhe? Könnte es sich um einen römischen Einschnitt für die Radnaben handeln? Dann wären die Radachsen aber auffallend länger gewesen als bei den üblichen römischen Wagen. Da

Abb. 3: Lärchkapelle:
Der älteste Weg A führt über
den talwärts beginnenden
Felskopf hinweg. Es ist
unverständlich, daß diese
günstigste Trasse nicht
beibehalten wurde.



Abb. 4: Lärchkapelle:
Blick von unterhalb des
Weges A talwärts auf die
Wege B/C/D (D nicht gut
sichtbar)





Abb. 5: Lärchkapelle: Weg C

- 1 = Wegniveau
- 2 = Radschleifspur?
- 3 = Nabengerbe?
- 4 = unerklärlicher Einschnitt
- 5 = Ansatz des Felseinschnitts

Abb. 6: Lärchkapelle: Weg D bei Profil 1'

- 1 = talseitige Radrinne
- 2 = bergseitige Radrinne
- 3 = Radnabengerbe (25 cm höher als Radrinne)
- 4 = Ansatz des Felseinschnitts





Abb. 7: Lärchkapelle Weg D, Profil 2

1 = hier muß eine Auffüllung gewesen sein, da
2 = Wegniveau 20 cm höher
3 = bergseitige Radspur

4 = unerklärlicher künstl. Felsabsatz
5 = Ansatz des Felseinschnitts

diese Wegvariante zudem keine Radspuren aufweist, wäre sie zwar für Fahrverkehr gebaut aber nie dafür benutzt worden. Es wäre zwar auch möglich aber sehr unwahrscheinlich, daß man im tieferliegenden Einschnitt ein Steinbett oder eine Pflasterung anlegte, die aber heute vollständig verschwunden sind. Oder handelt es sich beim oberen Einschnitt bloß um den Rest eines älteren Weges? Wahrscheinlich stammt diese Anlage aus dem Mittelalter (Abb. 5).

Weg D: Aus dem Profil 1 ist klar ersichtlich, daß dieser Weg mit niederen kleinrädigen Karren befahren wurde (Abb. 6). Die Scheuerkerbe der Radnaben liegt im Gegensatz zum Weg E (östlich der Lärchkapelle) mit der Scheuerkerbe 35 cm über dem Wegniveau 10 cm tiefer. Schwer zu interpretieren ist das zweite Profil des Weges D (Abb. 7). Klar ist dabei einzig, daß sich das Wegniveau dort befand, wo die Radspur ist. Wie erklärt sich aber der bergseitige Einschnitt 40 cm über dem Wegniveau? Talseits nimmt die Höhendifferenz zwischen dem anstehenden Fels und dem bergseitigen halben Wegniveau gegen Norden zu. Auf dem Fels muß es also eine Mauer oder wenigstens eine Steinfüllung gegeben haben. Davon ist aber keine Spur (mehr) zu sehen. Wurde die Mauer bei der Anlage des Weges E als Steinbruch benutzt?

Weg E: Er dient heute nur noch als Wanderweg und gilt als Römerweg. Diese Wegvariante ist besonders östlich der Lärchkapelle sehr eindrücklich (Abb. 8). Hier ist der Felseinschnitt auch talseits eingetieft. Zwischen den beiden 98 cm auseinanderliegenden Radrinnen zeigt der Fels ein-



Abb. 8: Lärchkapelle: Weg E, d. h. heutiger Wanderweg. Zuletzt benutzter Fahrweg aus dem Mittelalter oder sogar aus der Neuzeit.

- 1 = Scheuerkerbe der Radnaben (35 cm über der Radrinne)
- 2 = Felseinschnitt eines älteren Weges

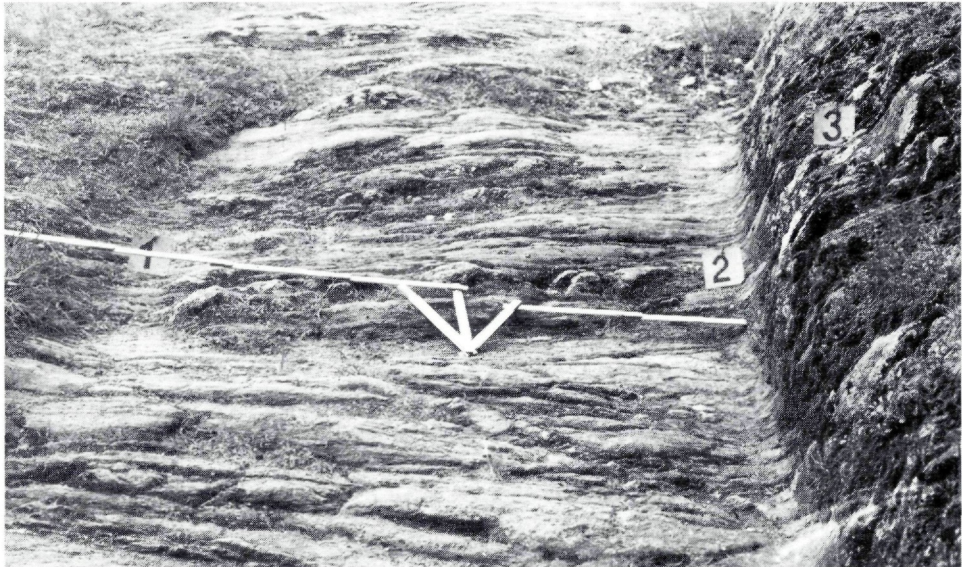


Abb. 9: Lärchkapelle: Weg E, Detail zur obigen Abbildung.

- 1 + 2 = Radrinnen dazwischen künstl. Tritte im Fels
- 3 = Scheuerkerbe der Radnaben



Abb. 10: Lärchkapelle: Weg D, Profil 2

- 1 = heutiges Gelniveau
- 2 = einstiges Wegniveau mit
- 3 = bergseitiger Radschleifspur
- 4 = Schleifkerbe der Radnaben

Der Weg hat sich bei 1 nicht etwa gesenkt. Er liegt auf Fels und muß darum einst eine Auffüllung bis zum Fahrniveau gehabt haben.

gehauene Tritte für das Zugtier. Die Scheuerkerbe der Radnabe liegt hier 10 cm höher als beim Weg D, d. h. 35 cm über der Radrinne (Abb. 9). Diese Weganlage ist eindeutig die jüngste, also spätmittelalterlich oder sogar neuzeitlich.

Schwieriger ist die Interpretation des zweiten Profils des Weges E (Abb. 10). Wie erklärt sich die Höhendifferenz von 40 cm zwischen dem einstigen Wegniveau mit Radschleifspur und dem heutigen Wegniveau auch auf anstehendem Fels? Handelt es sich um das gleiche wie bei Profil 2 D? Dann wäre hier die Auffüllung durch Erosion abgetragen. Oder wurde das heutige Wegniveau langsam sinkenden Wegpartien — z. B. südlich dieser Stelle — angepaßt?

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß an diesem Felsbuckel die mindestens 5 verschiedenen Wegvarianten überraschen, denn notwendig gewesen wären sie nicht. Obschon nördlich des Felsbuckels das Gelände mit dem Weg langsam abrutscht, hätte dieser bis zum nächsten Felsbuckel von Zeit zu Zeit höher in den Hang gelegt werden können. Stattdessen wählte man die viel mühsamere Korrektur im Fels und das mindestens vier mal! Die folgende Skizze soll zeigen, daß die oben beschriebenen Wegeinschnitte gar nicht notwendig gewesen wären.

Es hat keinen Sinn zu spekulieren, warum gerade hier so viel unnötige Arbeit vollbracht wurde. Handelte es sich um Launen der jeweiligen Feudalherren, die ja die mühsame Felsspitzerei nicht selber tätigen mußten? Bewunderswert sind die vier Wegeinschnitte im Fels auf jeden Fall.



Abb. 11: Perjen (bei Landeck)

Mittelalterlicher Talweg (heute Spazierweg nach Lötzt) mit tiefen Radrinnen mit ca. 100 cm mittlerem Abstand. Sie gelten in Österreich als römisch (siehe Situationsplan!)

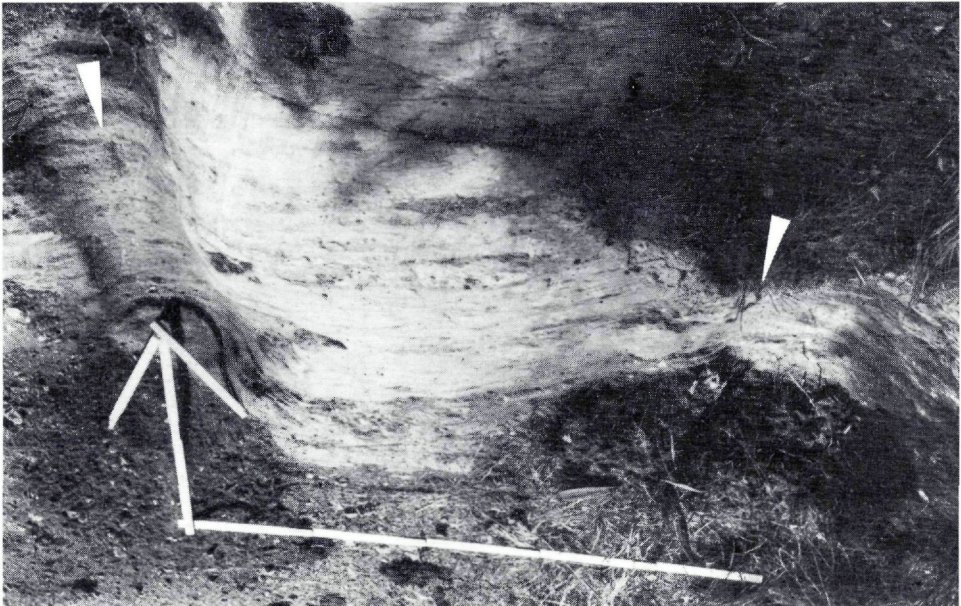
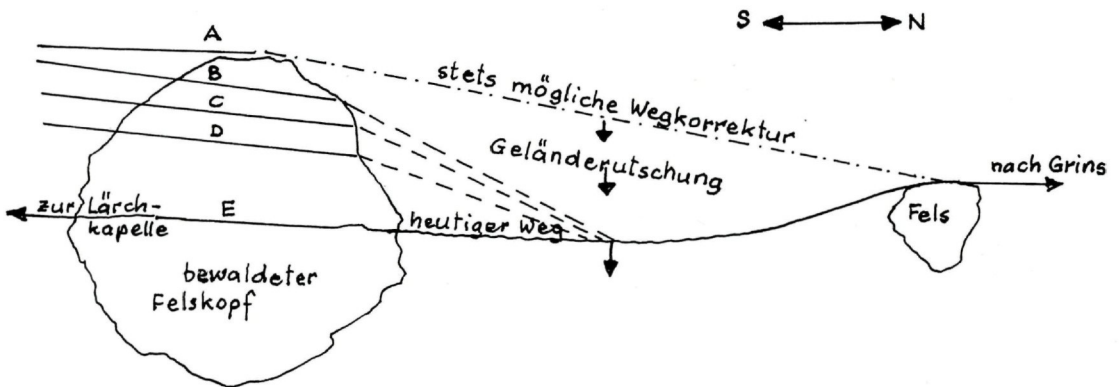


Abb. 12: Perjen (bei Landeck)
Radrinnen

Südlich der Lärchkapelle teilt sich der Weg. Seine obere Variante wird heute als Wanderweg benutzt. Die untere Variante wird nicht mehr begangen. Sie endet oberhalb des Steiges etwa 50 m höher als die heutige Straße im abrutschenden Gelände. Bei diesem Weg handelt es sich um eine wahrscheinlich neuzeitliche Wegkorrektur in schwierigerem Gelände, um eine Gegensteigung von ca. 50 m auszumergen. Da aber auch der obere Weg eindruckliche Felsbearbeitungen aufweist und an einer Stelle noch beide Radrinnen mit 100 cm mittlerem Radabstand noch erhalten sind, ist es sicher, daß er im Mittelalter noch benutzt wurde. Der untere Weg weist an seiner felsigsten Schlüsselstelle Felsbearbeitungen auf, deren Meißelspuren wie diejenigen am Fernstein noch gut sichtbar sind, während sie beim oberen Weg verwitterten.

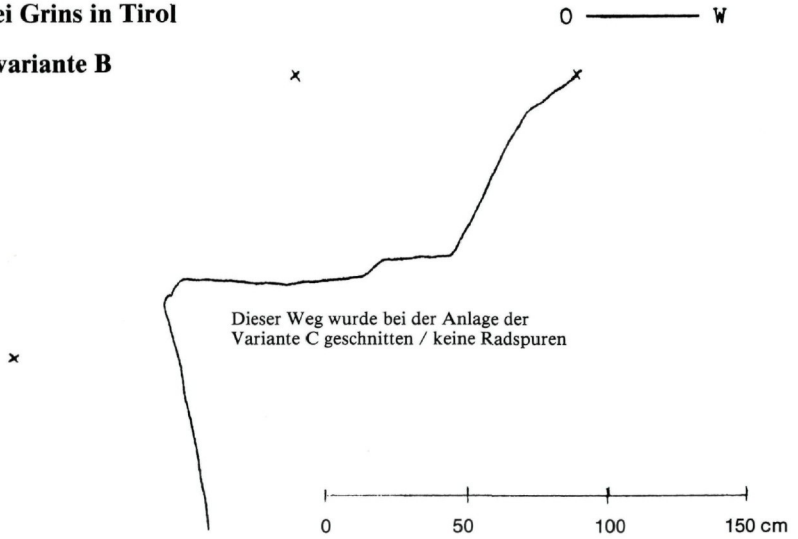
Die untersuchten Wegeinschnitte bei der Lärchkapelle sowie auch die prachtvollen Häuser in Grins beweisen, daß hier einst ein wichtiger Weg vom oberen Inntal über den Arlberg ins Vorarlberg führte. Über dessen Geschichte mögen sich kompetentere Leute als ich äußern, da ich in der Kantonsbibliothek in Chur sehr wenig Literatur darüber fand.



Diese Skizze zeigt, daß die Wegeinschnitte B, C, D und E im Fels gar nicht notwendig gewesen wären und mit weniger Mühe stets die Wegvariante A benutzbar gewesen wäre.

Lärchkapelle bei Grins in Tirol

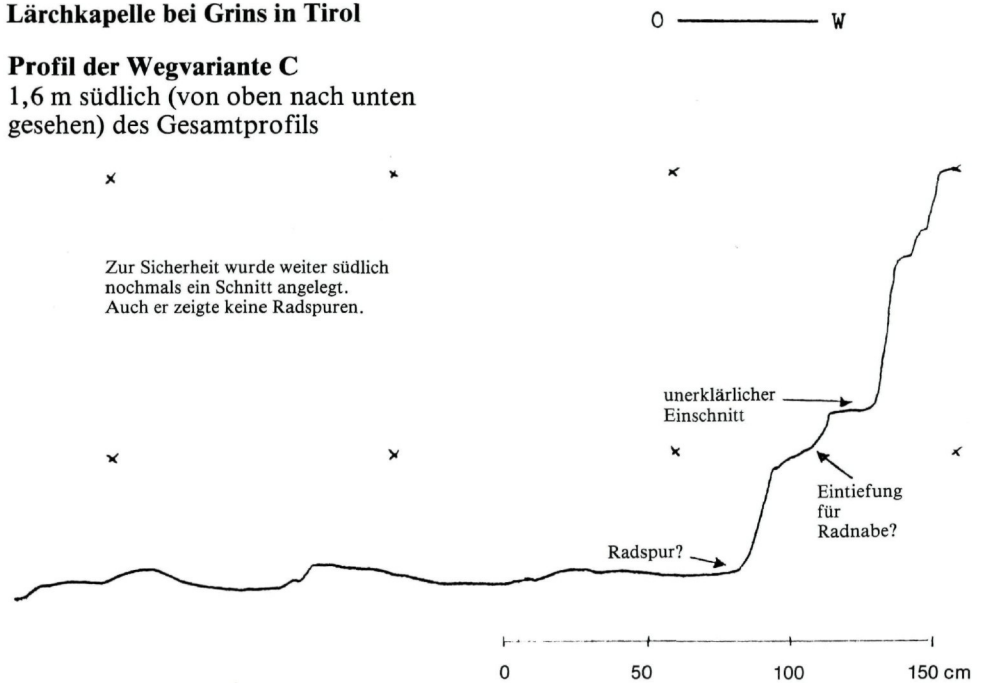
Profil der Wegvariante B



Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Profil der Wegvariante C

1,6 m südlich (von oben nach unten gesehen) des Gesamtprofils

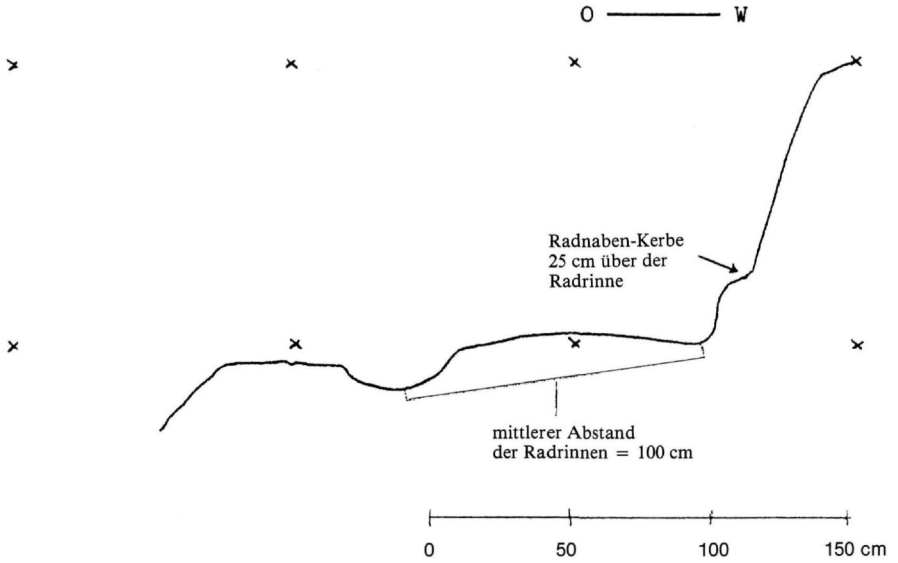


Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Profil ① der Wegvariante D

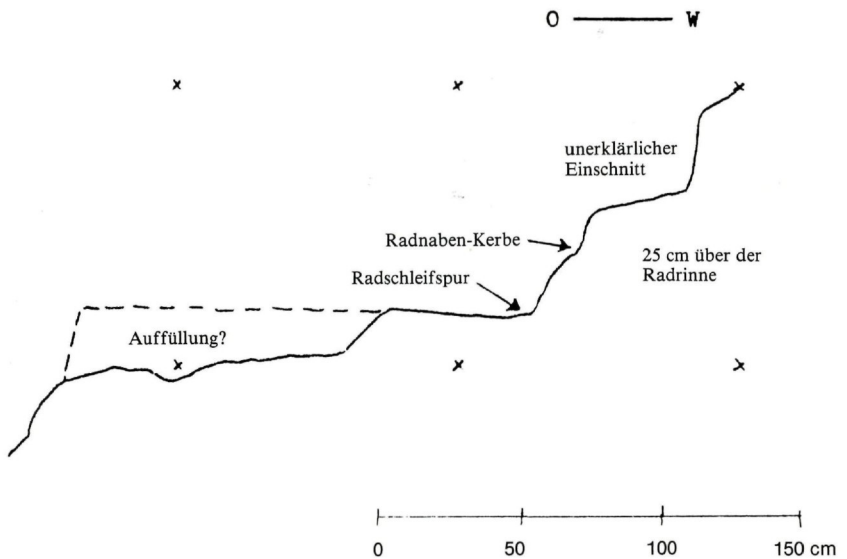
14,6 m südlich des Gesamtprofils

Profil 2 der Wegvariante



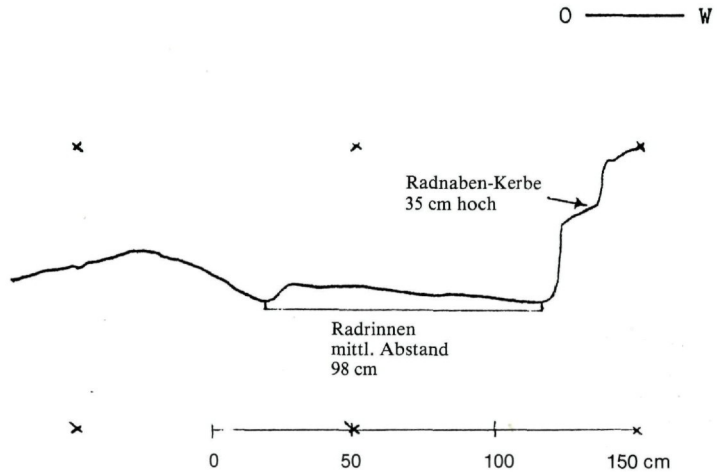
Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Profil ② der Wegvariante D, 1,2 m südlich des Gesamtprofils



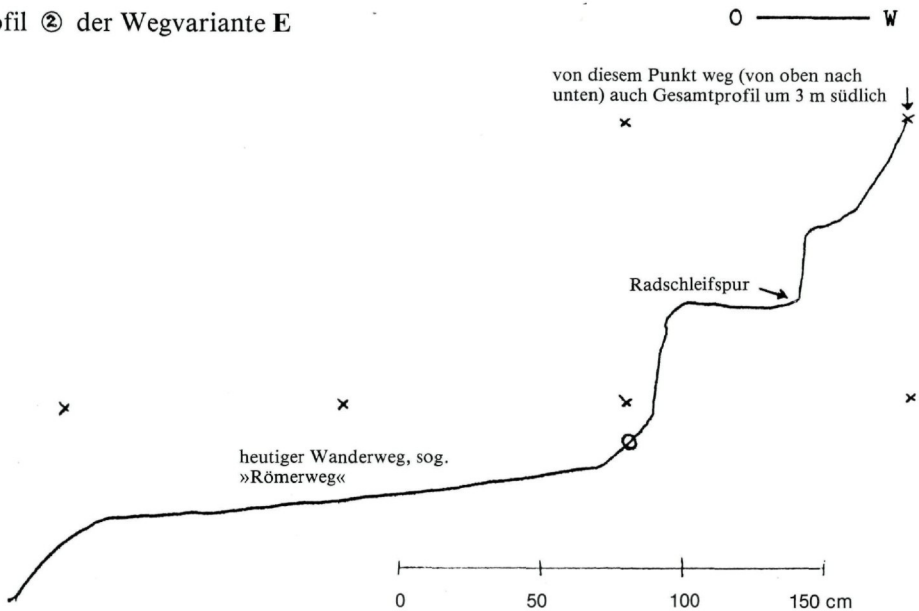
Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Profil ② der Wegvariante E, dem sogenannten »Römerweg«
östlich der Lärchkapelle, d. h. hangabwärts



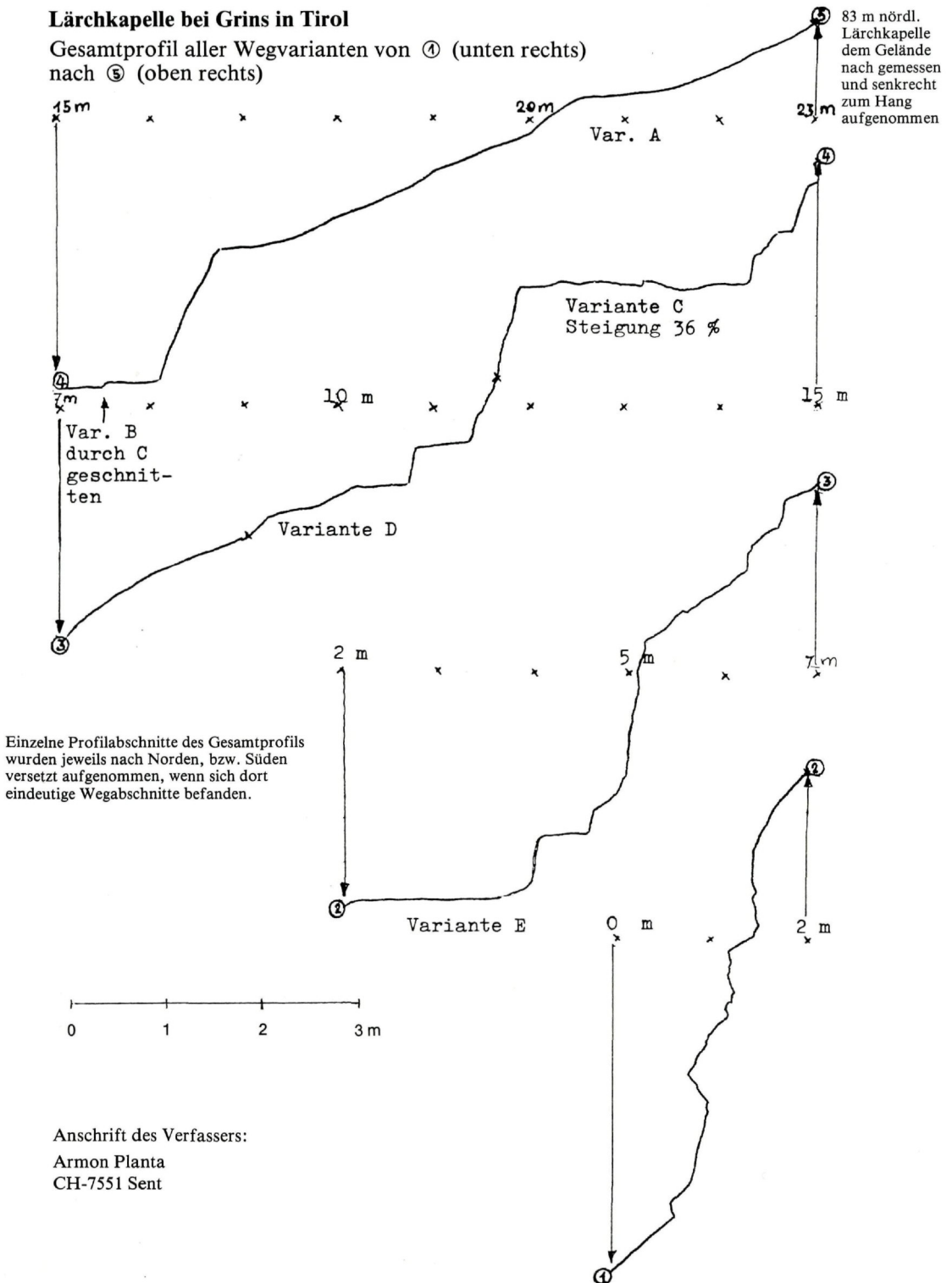
Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Profil ② der Wegvariante E



Lärchkapelle bei Grins in Tirol

Gesamtprofil aller Wegvarianten von ④ (unten rechts) nach ⑤ (oben rechts)



Anschrift des Verfassers:
Armon Planta
CH-7551 Sent

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Veröffentlichungen des Tiroler Landesmuseums Ferdinandeum](#)

Jahr/Year: 1982

Band/Volume: [62](#)

Autor(en)/Author(s): Planta Armon

Artikel/Article: [Straßenforschung in Tirol. 99-116](#)