

Neues von der Via Claudia Augusta

Von Armon P l a n t a

Es ist für den Straßenforscher, der sich nicht nur damit begnügt, seine Forschungsergebnisse aus vorhandener Literatur, sondern durch systematische Begehungen und Untersuchungen im Gelände zu sammeln, immer wieder faszinierend festzustellen, wie sich seine Ergebnisse nach und nach zu einem Ganzen abrunden. An Hand der gefundenen Details kann er z. B. auch bei allgemein bekannten römischen Wegen, wie der Via Claudia Augusta, sagen, wo sie im Gelände verliefen, wie sie gebaut waren, wie intensiv sie benutzt wurden usw.

Es ist allgemein bekannt, daß die mittelalterlichen und zum Teil auch noch die neuzeitlichen Wege besonders in den Tälern zum großen Teil auf den römischen Trassen verlaufen. Besonders auffallend ist diese Tatsache in Tirol. Hier wurden die Wege durch alle Zeiten hindurch, wenn möglich, immer auf der gleichen Trasse geführt und fortlaufend den gesteigerten Bedürfnissen angepaßt. Das geschah in unschwierigem Gelände so vorzüglich, daß diese Straßen streckenweise bis vor dem Bau der neuen Autostraße sogar dem Autoverkehr genügten. Große Korrekturen gab es nur in schwierigem Gelände, so z. B. die erste schon um 1350 mit der Verlegung der Talstraße zwischen Zams und Starkenbach auf die linke Talseite, die zweite um 1500 mit dem Bau der Straße südwestlich von Imst, später mit der Ausmerzung der großen Gegensteigung über Fließ und die Fließer Platte, oder 1854 mit dem Bau der Kajetanbrücke und der heutigen Straße über Hochfinstermünz nach Nauders usw.

Da der genaue Verlauf der Via Claudia Augusta zwischen Glurns und Imst bis jetzt (abgesehen von unserer Publikation vom 15. Okt. 1977 in der Tiroler Tageszeitung über die Fließer Platte) nicht genau, oder zum Teil auch unrichtig festgelegt war, möchten wir hier unsere neuesten Forschungsergebnisse veröffentlichen. Es handelt sich dabei um die folgenden Wegabschnitte:

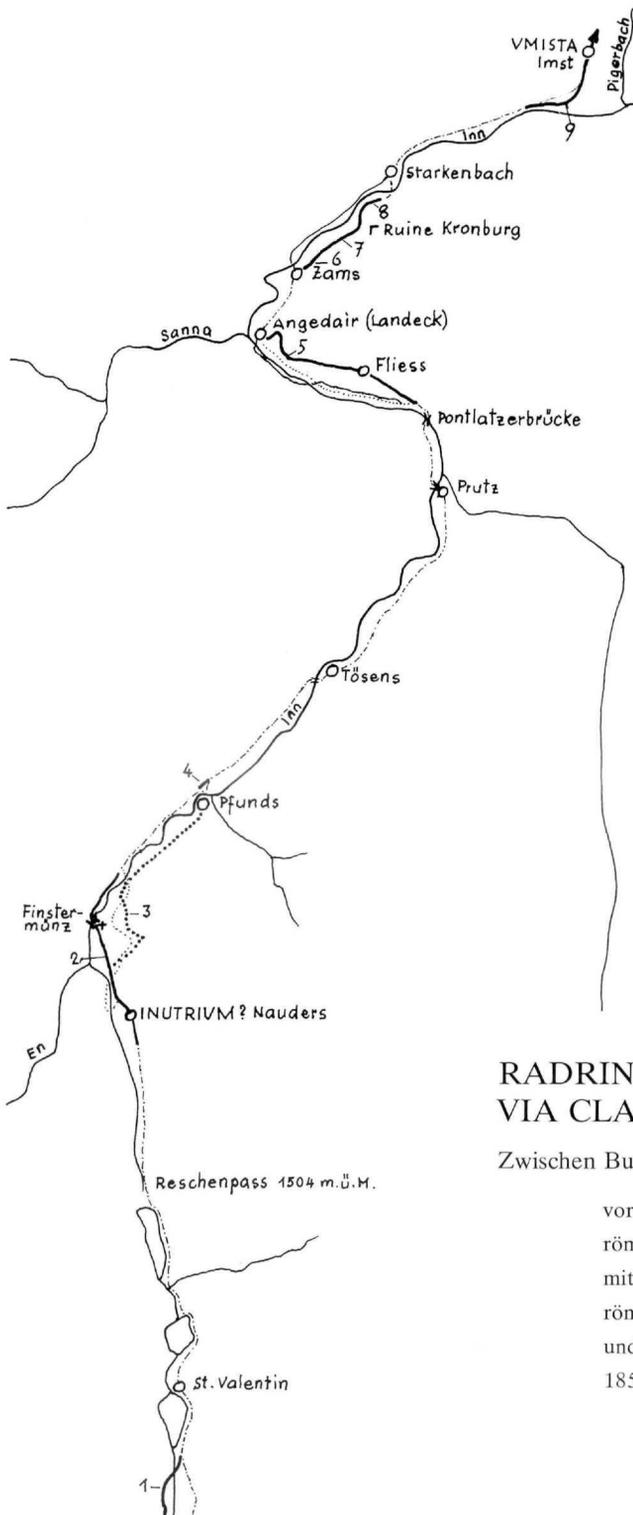
Burgeis – St. Valentin / Nauders – Pfunds / Pfunds – Pontlatzerbrücke / Pontlatz – Landeck (Angedair) / Zams – Starkenbach / Starkenbach – Imst.

Burgeis – St. Valentin

Die alte Reichsstraße führte ab Burgeis dem Westufer der Etsch entlang bis vor den Haidsee vor St. Valentin. Bemerkenswert sind kurz nach dem Dorfausgang die genau gefügten Zyklopenmauern beidseits des Weges. Sie brauchen nicht römisch zu sein, schön sind sie auf jeden Fall. Dieser Weg dient noch heute der Land- und Forstwirtschaft.

Kurz vor dem aufgegebenen Elektrizitätswerk quert das Sträßchen eine hervorstehende Felsenase, die nachträglich weggesprengt wurde (Abb. 1). Talseits sind dort Radrinnen im Fels sichtbar. Wir legten sie zur Untersuchung noch besser frei, und sie zeigen, daß man früher ganz außen um den Felsen fuhr.

Da an dieser Stelle die mittelalterlichen vierrädrigen Wagen mit 100 cm mittlerem Radabstand die Radrinnen der zweirädrigen römischen Karren (mit 107 cm mittlerem Radabstand) benutzen mußten, erweiterte sich natürlich diese Radspur und das in Richtung derjenigen



RADRINNEN AN DER VIA CLAUDIA AUGUSTA

Zwischen Burgeis und Imst

- vorrömischer Saumweg
- römischer Fahrweg
- mittelalterliche Korrektur/Autostr.
- römisch-mittelalt.-neuzeitl. Trasse
- und noch heutige Hauptstraße
- 1854 und später gebaut

Armon Planta
23 Juli 1979



Abb. 1: Zwischen Burgeis und St. Valentin, Blick gegen Süden auf die einstige Via Claudia Augusta und spätere Reichsstraße.

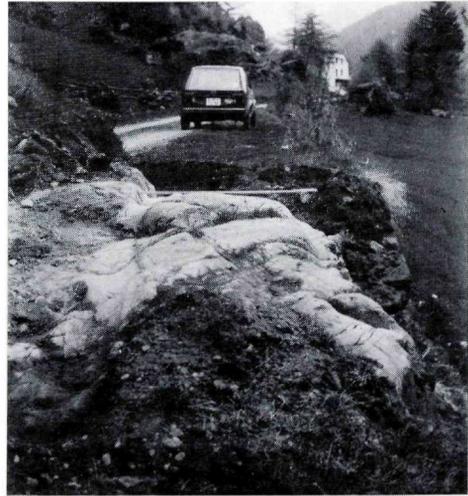


Abb. 2: Zwischen Burgeis und St. Valentin. Beim Felsvorsprung sind römisch-mittelalterliche Radrinnen erhalten.

Seite nach der der Wagen beim Fahren seitwärts gedrängt wurde, d. h. in diesem Falle bergseits nach innen (Abb. 2, Profile 1/2).

Nauders – Pfunds

Von dieser Stelle bis zum Stillebachtal nördlich von Nauders wird es schwer sein, Spuren des römischen Weges zu finden. Darum konzentrierten wir uns auf diesen äußerst schwierigen Geländeabschnitt. Ganz sicher bis 1854 führte die Reichsstraße von Nauders bis zur nun verschwundenen Talsperre (bei der Einmündung des Waldigestentals) nur auf der rechten Talseite. Von dieser Festung zeugt nur noch der für Deutschsprachige nicht mehr verständliche Name »Waldigestental«. Auf romanisch hieße das »Val da Chastè« = Schloßtal. Hier führte die Straße durch ein Tor, und nicht wie heute am rechten Bachufer durch eine Galerie. Auch der Verkehr nach dem Engadin mußte diese Stelle passieren, da die Österreicher den Bau einer direkten Straße von Finstermünz nach Martina (Martinsbruck) nicht zuließen, und dort darum nur ein armseliges Weglein die viel kürzere Verbindung durch das Haupttal erlaubte. Ab dem später weiter talwärts gebauten Fort führte die Reichsstraße bis zu ihrer Biegung ins Haupttal bis 1854 etwa 30 m tiefer als die heutige Straße. Von der letzteren aus ist von der alten Reichsstraße fast nichts mehr zu sehen. Sie führte, die Felsen möglichst meidend, durch stets rutschende Steilhänge (Abb. 3). Nur an wenigen Stellen mußte der Fels geschnitten werden. Der erste Einschnitt befindet sich 140 m südlich des talseitigen Ausstellplatzes (Pt. 1.188), ca. 30 m tiefer als die Straße. In der alleinstehenden (wegen der Hochspannungseitung oben abgestutzten) Felsrippe gibt es zwei bemerkenswerte künstliche Einschnitte (Abb. 4). Der obere ist überhängend in Form einer Halbgalerie und gehört zur letzten hier



Abb. 3: Nauders, Stillebachtal, Teleaufnahme von der Engadinstraße her. Die Pfeile zeigen den Verlauf der Via Claudia Augusta = Reichsstraße bis 1854.
H = Halbgalerie

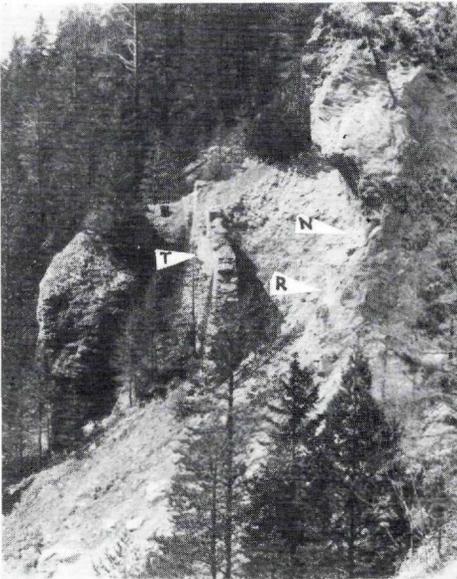


Abb. 4: Nauders, Stillebachtobel, Blick gegen NW (H-Pfeil auf Foto 3).

N = neuzeitlicher Felseinschnitt

R = römischer (vielleicht auch mittelalterlicher) Felseinschnitt

T = Mauer von Straße von 1720 zu der auch der neuzeitliche Felseinschnitt gehört



Abb. 5: Erinnerungstafel, die von den Straßenbenützern nicht gesehen werden konnte: FACIT / 17 + 20 / CW MW

gebauten Reichsstraße (1720). Von dieser ist wenige Meter westlich des Einschnitts noch ein mächtiges Stück der talseitigen Stützmauer erhalten. Sie enthält – den einstigen Straßenbenützern unsichtbar! – eine Erinnerungstafel an das Baujahr 1720 mit den Monogrammen zweier Erbauer (Abb. 5). Für einen Archivforscher wäre es interessant herauszufinden, ob einer der Erbauer mit dem Monogramm CW vielleicht mit Christian Wildener, dem Erbauer der beiden Viamalabrücken (1737–1739), identisch wäre. Reste dieser einst mindestens 700 m langen talseitigen Stützmauer sind noch auf ihrer ganzen einstigen Länge vorhanden. Diese großartige Straße wurde schon nach 135 Jahren aufgegeben. Sie benutzte die gleiche Trasse wie die Via Claudia Augusta und der mittelalterliche Reichsweg, von denen an der vorhin genannten Felsrippe auch ein eindruckliches Zeugnis erhalten blieb. Unterhalb des Felseinschnitts von 1720 gibt es den Rest eines älteren. Er ist äußerst genau gearbeitet, führte aber den Weg nicht wie derjenige von 1720 gerade durch die Felsnase sondern um diese herum. Wir interpretieren diesen Einschnitt als römisch, obschon er auch mittelalterlich sein könnte (Abb. 6).

Von dieser Stelle bis nach Finstermünz (tanter munts?) ist die Trasse der Via Claudia Augusta, resp. der alten Reichsstraße, von kurzen Unterbrechungen abgesehen, noch erhalten. Besonders beachtenswert ist die Stelle 30 m unterhalb des Pt. 1.188. Ein durch uns angelegter

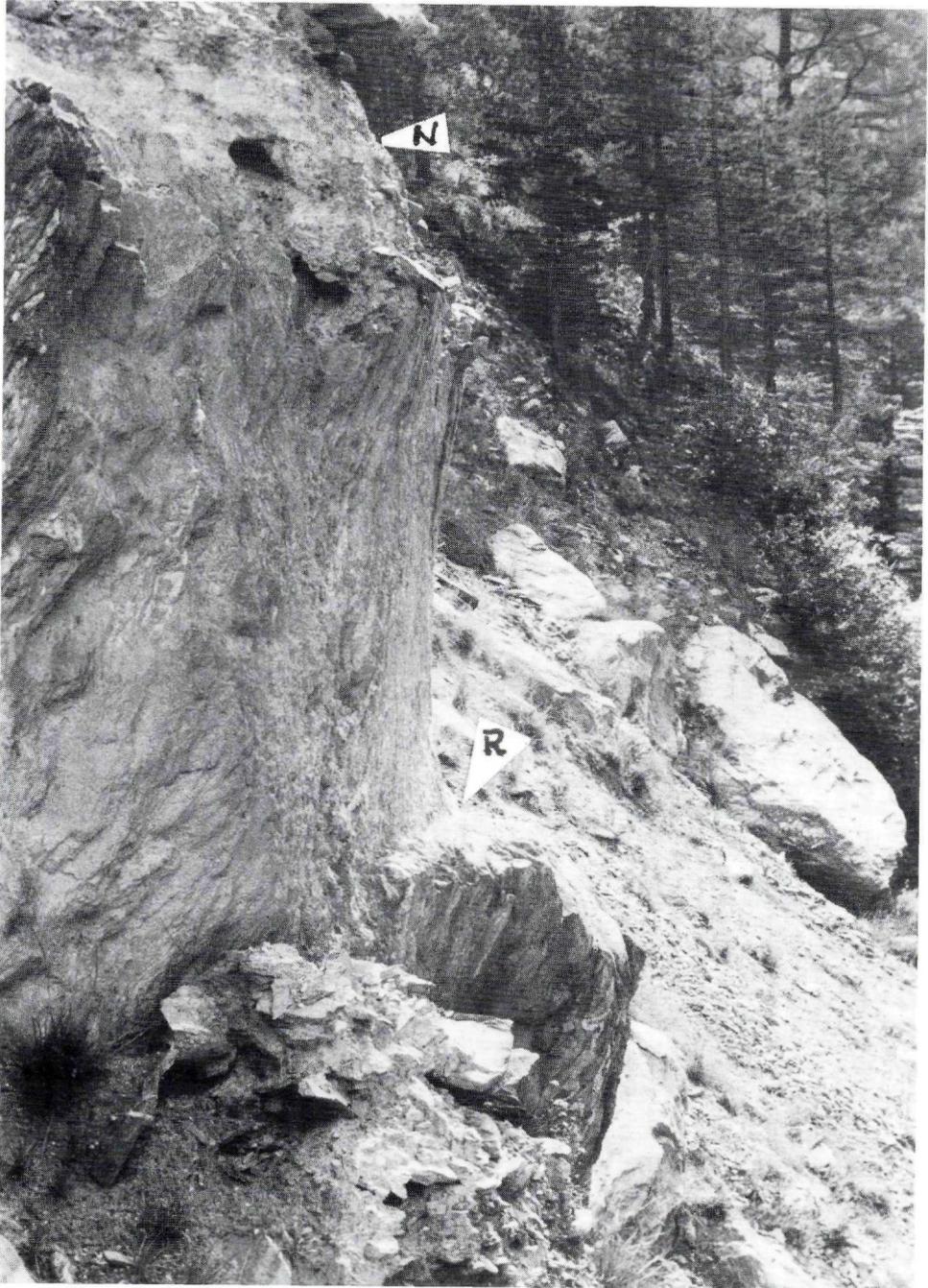


Abb. 6: Römischer (vielleicht mittelalterlicher) Felseinschnitt, im Gegensatz zum neuzeitlichen oberen, z. T. mit Hangschutt gefüllten Einschnitt, sehr fein gehauen.

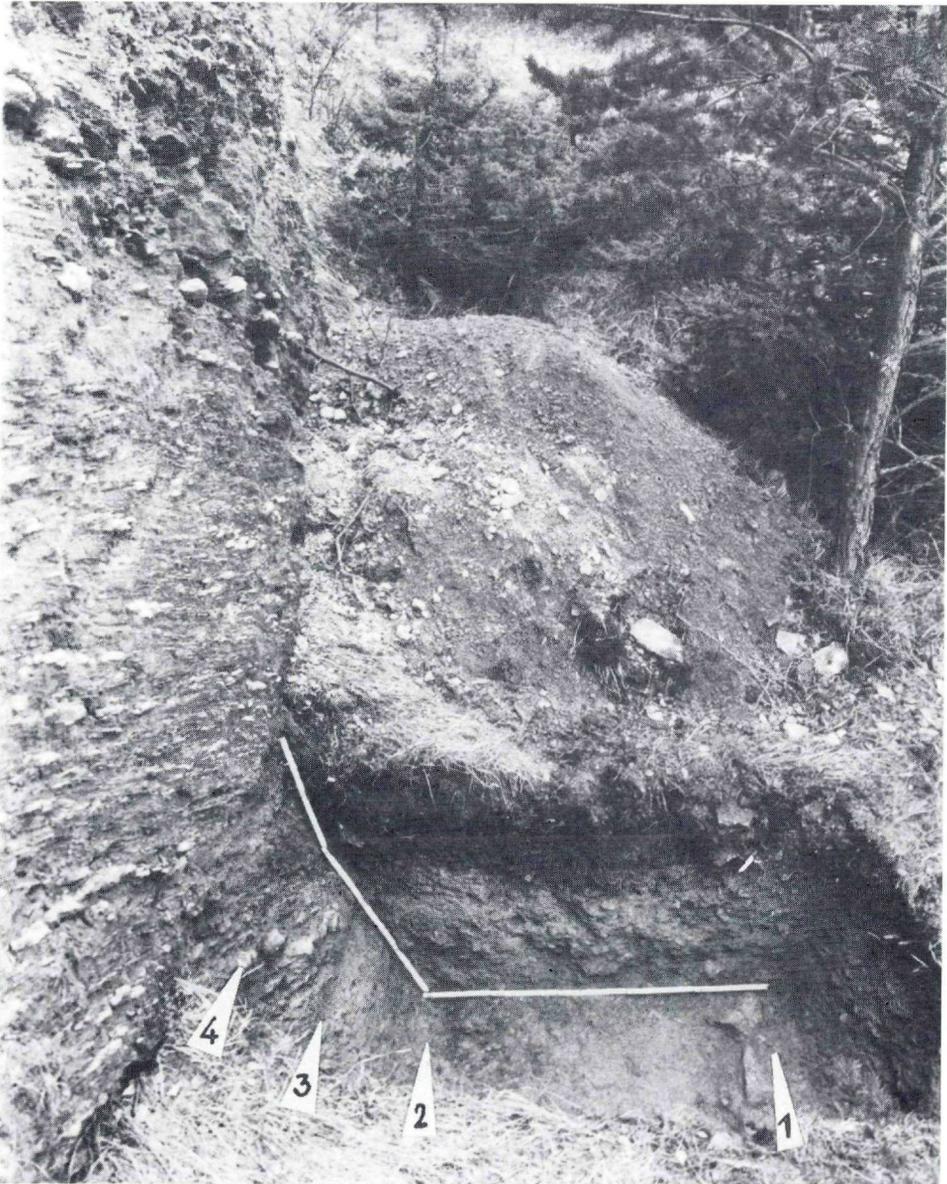


Abb. 7: Nauders, 30 m unterhalb Pt. 1.188 auf der Straße Via Claudia Augusta bis 1854, Blick gegen Süden.

Schnitt: zuunterst sehr fester, vom Rost rötlich verfärbter Straßenkörper auf anstehendem Bündnerschiefer mit Radrinnen. An der Seitenwand Einkerbungen der Radachsen.

- 1 = äußere breite Radrinne (noch nicht ganz ausgegraben)
- 2 = innere schmale Radrinne
- 3 = Einkerbung der mittelalterlichen Radachsen
- 4 = Einkerbung der römischen Radachsen (sehr ausgewittert)

Schnitt bis auf den brüchigen Bündnerschiefer ergab folgendes Resultat: Der römisch-mittelalterliche Fahrweg führte um die dortige Felsnase durch einen natürlichen (oder künstlichen) Einschnitt. Dabei entstanden Radrinnen, zuerst römische, dann mittelalterliche. Die ca. 130 cm hohen römischen Karrenräder rieben mit ihren Achsen auf der Innenseite des Einschnitts auf 65 cm Höhe eine heute sehr verwitterte Kerbe in den Fels.

Da an dieser Stelle der Weg um eine Felsnase führte, wurden beim Fahren auch die schmalen, niedrigeren mittelalterlichen Wagen nach der Bergseite gedrückt. Deswegen ergab sich eine Verbreiterung der talseitigen römischen Radrinne gegen den Berg zu, während die bergseitige Radrinne (fast) nur tiefer wurde. Am aufgehenden Fels sieht man in 35 cm Höhe die viel besser erhaltene Einkerbung durch die mittelalterlichen Radachsen (Abb. 7).

Der äußerst kompakte feinsandig-lehmige, mittelalterlich bis neuzeitliche Straßenkörper über den Radrinnen ist mit auffallend vielen rostigen Nägeln durchsetzt, die den ganzen Straßenkörper rötlich verfärbten. Beim Straßenbau von 1720 wurde der äußere Felskopf entfernt, der nun entstandene flache Fels und der einstige Straßenkörper zweimal mit einer gesamthaft



Abb. 8: Nauders, Blick von oberhalb Finstermünz gegen das Engadin.

1 = heutige, 1854 gebaute Straße nach Nauders

2 = Via Claudia Augusta, Reichsstraße bis 1854

3 = vermutlich ältester Weg von Finstermünz ins Engadin

4 = bis 1922 benutzter einziger schlechter Fahrweg von Finstermünz ins Engadin

5 = 1922 gebaute Straße von Schalkl nach Martina

mehr als 20 cm mächtigen Kiesschicht überdeckt. So ergab sich talseits an dieser Stelle ein schöner Ausweichplatz (Profil 3).

Nach Querung einer Runse, nun am Hang des Inntals, führten alle Fahrwege von der Via Claudia Augusta bis 1854 noch etwas aufwärts durch einen, wahrscheinlich natürlichen, mit Schutt vom letzten Straßenbau gefüllten Felseinschnitt und dann hinunter nach Finstermünz (Abb. 8 und 9).



Abb. 9: Nauders, südl. Schackl: Brückenstelle Finstermünz. Bis 1854 Reichsstraße zum Südtirol. Vorne, auf der linken Innseite, gehört nur noch ein schmaler Wegstreifen zu Österreich.

Es sei uns an dieser Stelle noch erlaubt, kurz auf die *vorrömische Verbindung Vintschgau – Oberes Inntal* einzugehen.

Der Reschenpaß ist mit seinen nur 1.510 m ü.M. von Westen her der niedrigste Alpenübergang. Die Verbindung von Nauders nach dem Unterengadin weist topographisch keine Schwierigkeiten auf, währenddem es schon schwieriger ist, ins Oberinntal zu gelangen. Wir dürfen aber ganz sicher annehmen, daß auch dieser Weg schon in vorrömischer Zeit benutzt wurde. Die Brücke bei Finstermünz ist aber sehr wahrscheinlich erst zur Römerzeit beim Bau der fahrbaren Via Claudia Augusta gebaut worden. Darum galt es für uns im Gelände einen Weg zu finden, der wenigstens als Saumweg benutzt werden konnte. Dabei kam uns die schweizerische Landeskarte 1 : 25.000, Blatt 1.179, Samnaun, zu Hilfe. Auf dieser ist nämlich

ein Fußweg eingezeichnet, der heute 750 m südlich der Tschingelswiese von der Straße abzweigt. Früher mag er etwa so wie heute die Straße von der Gegend der Tschingelswiesen (tschengla = Felsband) bis zu dieser Stelle geführt haben. Von hier weg benutzt er in Richtung Nauders den einzig möglichen Durchgang auf niedrigster Höhe über dem Inn mit seiner höchsten Stelle auf 1.240 m ü. M. (Abb. 10). Da dieser Fußweg noch heute begangen wird, wurde er besonders beim steilen Aufstieg gegenüber Schalkl durch einige Kehren entschärft. Bei der

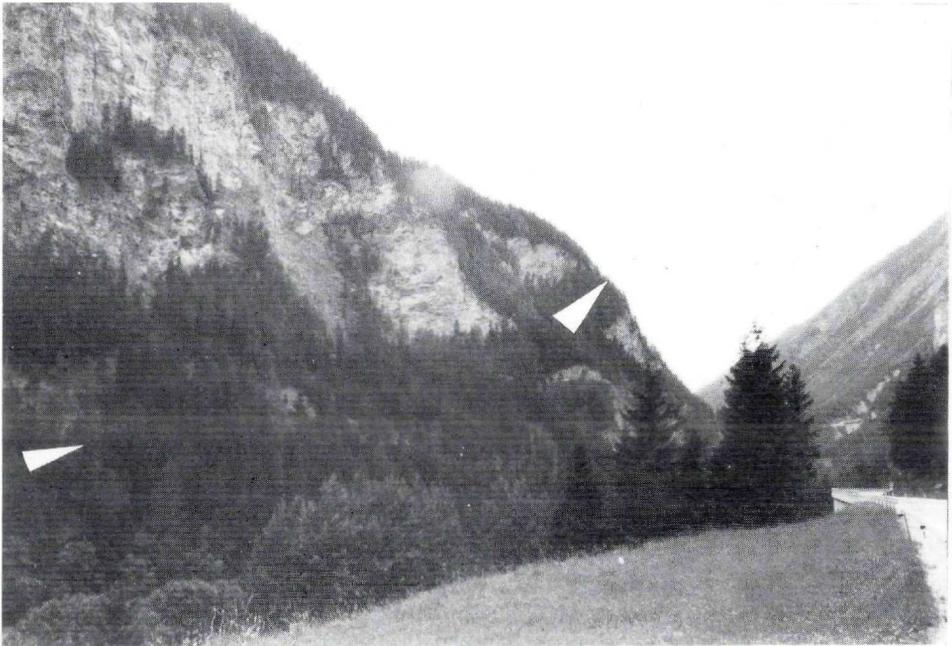


Abb. 10: Urgeschichtlicher Saumweg von Pfunds nach Nauders. Er führt von den Tschingels-(Felsband)wiesen (südl. der Kajetanbrücke) auf das Plateau oberhalb Hochfinstermünz. Auf der schweizerischen Landkarte 1 : 25.000, Blatt Samnaun, Nr. 1.179 ist dieser Aufstieg als Fußweg ab der heutigen Straße (Koord. 203) eingezeichnet.

Schlüsselstelle, wo er auf 1.220 m Höhe das Felsband quert, ist es wahrscheinlich, daß diese Querung früher tiefer, d. h. direkt über dem heutigen Abgrund erfolgte. Heute führt an Stelle der auf der Karte eingezeichneten Seilbahn für Holztransporte ein neu-gebauter Waldweg in das Gelände nordöstlich des Kirchlitals. Ungefähr dort, wo die Seilbahn auf der Karte die Höhenlinie 1.260 schneidet, befindet sich eine Kehre des neuen Waldweges. Etwa 20 m tiefer verläuft der uralte Saumweg, leider südlich dieser Stelle durch den Wegbau zerstört. Der bis hierher auf der Karte eingezeichnete Fußweg kann aber nur der vorrömische Saumweg nach Nauders sein, wenn er sich auch von hier bis unter die großen Felswände südlich von Hoch-Finstermünz verfolgen läßt. Ab hier ist dieser Weg seit dem Bau der Brücke bei

Finstermünz sinnlos, d. h. er wurde seit 2.000 Jahren nicht mehr, oder höchstens nur zu Umgehungen benutzt.

Nun gibt es tatsächlich einen solchen Weg! Er läßt sich teilweise unschwer, teilweise schwer im Gelände verfolgen. Südwestlich von Pt. 1.311 biegt er ca. auf der Höhenlinie 1.240 m ins Kirchlital. Zuerst führt er waagrecht, dann ins Tobel hinunter, um dieses etwa auf 1.220 m Höhe zu queren. In seinem südlichen Steilhang ist nicht mehr viel von diesem Weg sichtbar, er ist aber ab der Biegung aus dem Tobelhang in den Haupttallhang wieder sehr gut zu erkennen und von hier bis zum nächsten Tobel, das er etwa auf 1.180 m quert, gut zu begehen (Abb. 11). Südlich davon konnten wir keine sicheren Spuren mehr finden. Obschon auf der Karte nicht ersichtlich, beginnen Ansätze der steilen – von der Straße geschnittenen – Felswände 20 bis 30 m tiefer als die Straße. Genau am Fuße dieser Felsansätze führte der urgeschichtliche Saumweg, der z. T. noch gut erkennbar ist, z. B. daran, daß sich der Felsaushub darauf gestaut hat. Südlich des Unteren Lahnstrichs (d. h. westlich der ersten Straßengalerie) verlief der Weg so wie die Trasse aller späteren Fahrwege.

Der hier beschriebene vorrömische Saumpfad nach Pfunds ist auch aus dem Grunde wahrscheinlich, weil dort schon damals eine Brücke über den Inn führen mußte, da ein Weg nach Tösens am rechten Innufer durch die Talsohle nicht möglich war. So wäre Pfunds als vorrömisches Brückenkopfdorf zu verstehen.

Der hier beschriebene vorrömische Saumweg war für den Fahrverkehr nicht ausbaubar,

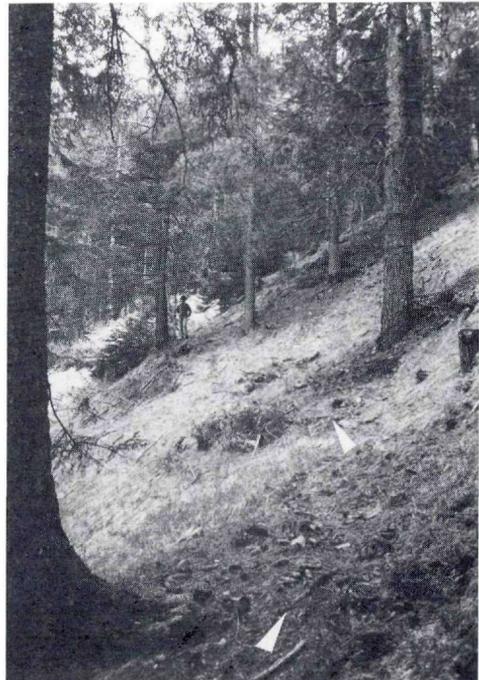


Abb. 11: Nauders, Hochfinstermünz, südl. Kirchlital oberhalb der Straße (Koordinaten 832, 650/202, 175, nach schweiz. Landeskarte) urgeschichtlicher Weg von Nauders nach Pfunds ohne Innbrücke. Dieser Weg war seit dem Bau der Brücke bei Finstermünz sinnlos. Hier ist er als schmale Terrasse im Hang gut erkennbar.

darum mußte für die Via Claudia Augusta bei Finstermünz eine Brücke gebaut werden. Von da an spielte sich ab dieser Stelle bis nach Tschupbach der ganze Verkehr auf der linken Talseite ab.

Pfunds – Pontlatz

Daß der Übergang des vorrömischen Talweges von Pfunds auf die linke Talseite (Stuben) noch vor der Felsnase nördlich von Pfunds erfolgte, ist dem von Süden kommenden Radurschelbach zuzuschreiben. Die große Felsnase mußte mit einer Gegensteigung überquert werden. Das gilt wahrscheinlich auch für die Via Claudia Augusta und vielleicht auch noch für den mittelalterlichen Weg. Zu dieser Annahme kommt man, wenn man die unnötige Gegensteigung der zuletzt neuzeitlichen Straße östlich der Felsnase bis zum Ochsenbühel zu erklären sucht. Notwendig wäre sie des Inns wegen nicht gewesen, sofern der Weg seit jeher direkt über den Inn durch die Felsnase geführt hätte (Abb. 12).

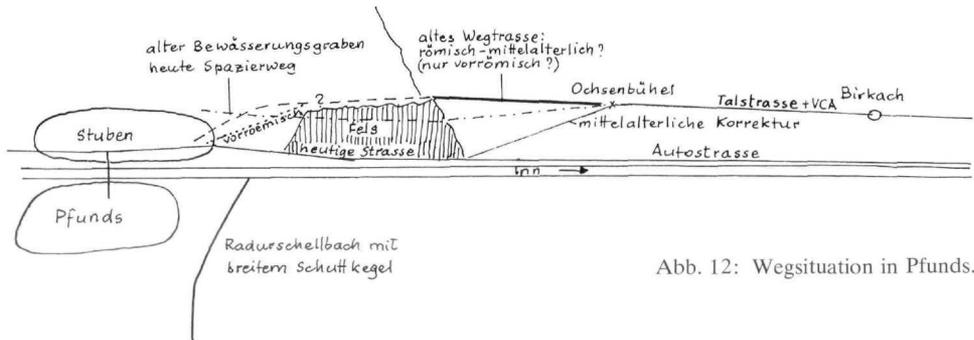


Abb. 12: Wegsituation in Pfunds.

Dem aufmerksamen Beobachter fällt auf, daß ab dem Ochsenbühel nach Birkach die Straße wieder abwärts führt. Darum ist es nicht verwunderlich, wenn vom Ochsenbühel eine alte eindruckliche Wegtrasse mit der gleichen geringen Steigung wie von Birkach bis hierher weiter nach Westen (zwischen den beiden auf der österreichischen Karte 1 : 50.000 eingezeichneten Fußwegen) bis zu einem natürlichen Einschnitt in eine markante Felsrippe führt (Abb. 13). Ab hier bis Stuben lassen sich aber die Spuren dieses einstigen Fahrweges nur noch erraten. Die Verbindungsstraße, die sich im Gegensatz zur neuen Autostraße bis Tschupbach an den linken Talhangansatz hält, verläuft nach unserer Meinung auf der einstigen Via Claudia Augusta, das ist im oberen Inntal und im Vintschgau überall dort der Fall, wo diese keiner späteren Korrekturen bedurfte. Es ist darum höchst unwahrscheinlich anzunehmen, die Via Claudia Augusta hätte ab Tschupbach über das Plateau Serfaus – Fiss – Ladis zur Pontlatzerbrücke geführt. Vielmehr ist sie bis dorthin durchgehend mit der heutigen Talstraße identisch. Erst unsere Zeit erlaubte nach den Innkorrekturen den Bau der Autostraße mitten in der Talsohle.

Pontlatzerbrücke – Angedair

Von der Pontlatzerbrücke führte die Via Claudia Augusta in gleichmäßiger Steigung oberhalb des Alten Zolls hinauf auf die Terrasse von Fließ (romanisch *fless* = Biegung, hier Talbiegung



Abb. 13: Pfunds: alte Straßentrasse zwischen Ochsenbühel und der Felsrippe des Felsabfalls in den Inn nördl. Pfunds.

Von der Felsrippe bis nach Stuben läßt sich der einstige Weg nur ahnen.

gemeint). Der Höhenunterschied beträgt nur 200 m; dafür ist das Gelände für den Verlauf der Via Claudia Augusta viel günstiger als unten im engen Taleinschnitt (Abb. 14). Von Fließ bis zur Fließplatte, wo das Innental um den Rücken des Venetberges biegend wieder zum normalen Südwest-Nordost-Verlauf zurückfindet, ist die Via Claudia Augusta, abgesehen von einer einzigen Unterbrechung bei Eichholz, ein heute noch benutzter Feld- und Wanderweg. Die Schlüsselstelle dieses Weges befindet sich bei der Platte (Abb. 15). Hier beginnt der relativ steile Abstieg nach Angedair, zuerst noch durch den z. T. felsigen Hang mit vielen Radspuren und Radrinnen. Sollte der einstige Fahrweg weiter unten weniger steil werden als der vorrömische Saumpfad, der oberhalb der Platte ziemlich flach auf einen natürlichen Felseinschnitt zu-

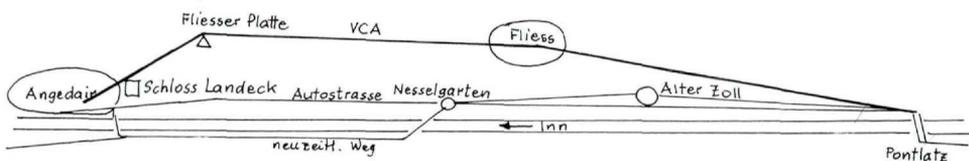


Abb. 14: Wegsituation zwischen Pontlatzbrücke und Angedair.



Abb. 15: Fließ/Landeck: Gesamtansicht der Platte

U = vorrömischer Talweg. Er führt zuerst weniger steil auf einen natürlichen Felseinschnitt zu. Von diesem talwärts wäre der Bau eines Fahrweges schwierig gewesen.

R = römischer Einschnitt, der auf der rechten Seite bis 1666 diente, während auf der linken Seite durch die fortwährende Erodierung des Bodens der Weg tiefer verlegt werden mußte.

M = mittelalterlicher Einschnitt.

N = neuzeitlicher Einschnitt von 1666 zur gründlichen Wegkorrektur.

J = in den Fels gemeißelte Jahreszahl 1666.

führt, mußte der Abstieg schon bei der Platte beginnen. Damit die Wagen nicht umkippten, erhielt der schiefe Felsrücken im Laufe der Zeit auf der Südseite zwei (Abb. 16) und auf der Nordseite vier Einschnitte, deren drei sich auf der Südseite im oberen Einschnitt vereinigen, der ganz sicher römisch ist (Abb. 17). Da nördlich der Platte der Fels anfänglich tief unter dem Boden lag, wurde letzterer von den ab hier gesperrten Wagenrädern jeweils aufgewühlt, zu Tal geschleppt oder durch Regen- und Schmelzwasser wegerodiert. So war es dann auf der Nordseite der Platte bald nicht mehr möglich den obersten Einschnitt zu benützen (Abb. 18 + Profil 4). Darum wurde der Weg noch in römischer Zeit tiefer verlegt. Es entstand die zweite doppelte römische Fahrspur. Beide weisen einen mittleren Radabstand von 107 cm auf. Die untere römische Fahrspur wurde aber wahrscheinlich noch im Mittelalter mit schmälere Wagen befahren. Die fortschreitende Erosion nordseits der Platte verlangte aber eine fortlaufende talseitige Verlegung der Trasse. Fälschlicherweise wurden die beiden römischen doppelten Radspuren in Fachkreisen als Ausweichstelle interpretiert. Man stelle sich vor, daß die

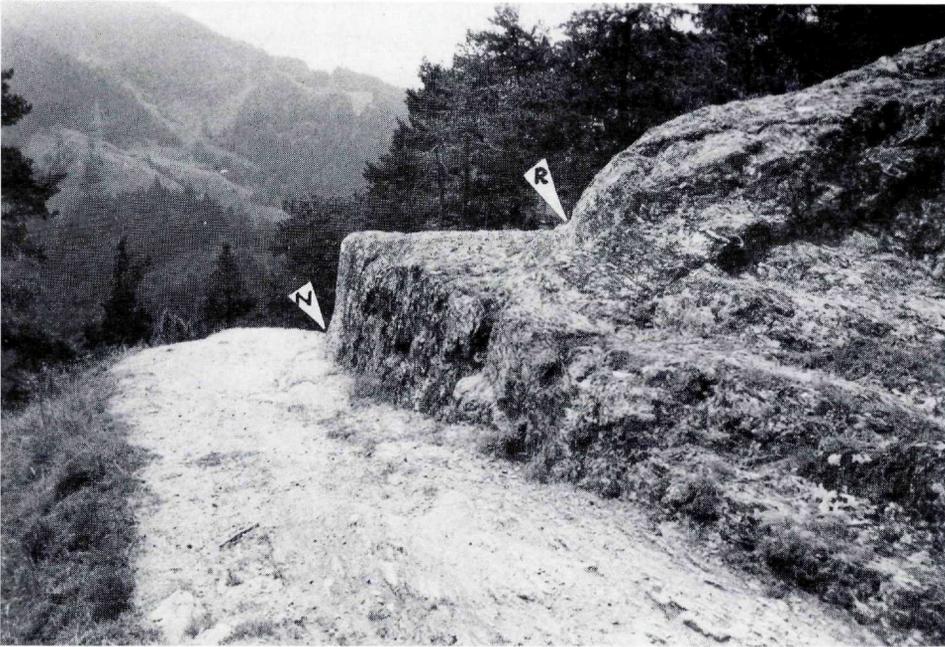


Abb. 16: Fließ: Bei der Platte, Blick gegen NW.
R = römischer Felseinschnitt, der bis 1666 benutzt wurde
N = neuzeitlicher Felseinschnitt

Via Claudia Augusta genau an ihrer schwierigsten Stelle eine Ausweichmöglichkeit hätte haben sollen, obschon es solche beidseits der Platte in günstigerem Gelände ohne bauliche Anlagen gab!

Der fortschreitenden Bodenabtragung wegen entstanden im Mittelalter und in der Neuzeit auf der Nordseite der Platte noch zwei weitere Einschnitte, die aber nur mit dem bergseitigen Rad befahren werden konnten. Erst 1666 – die Jahreszahl ist in den Fels gehauen – schritt man zu einer radikalen Korrektur. Der vierte – auf der Südseite zweite – Einschnitt erfolgte. Um die gewonnene Straßentrasse 4 m breit zu machen, wurde talseits auf extra dazu aus dem Fels gehauenen Stufen eine Stützmauer gebaut (Profil 5). In diesem Wegstück gibt es neuzeitliche Radrinnen mit 99 cm mittlerem Radabstand. Der Weg über Fließ muß aber schon ziemlich rasch aufgegeben worden sein (1720?). Das verraten die auf dieser letzten Wegkorrektur eher dürrtigen Radspuren, verglichen mit den zahlreichen und tieferen mittelalterlichen Radrinnen nordwärts dieser Stelle. Nun führte die Reichsstraße dem Inn entlang am Alten Zoll vorbei. Seitdem dient dieser markante Wegeinschnitt nur noch als Forst- und Wanderweg. Der Leser wird sich nun fragen, wieso wir in der Interpretation der beschriebenen Wegeinschnitte so sicher sind. Dazu verhelfen uns die im Fels entstandenen Radspuren. Wir hatten in den vergangenen Jahren das Glück, den römischen Fahrweg am Julier-Malojapaß und am Septimer zu finden. Überall an felsigen Stellen konnten wir bis zu 45 cm tiefe Radrinnen frei-

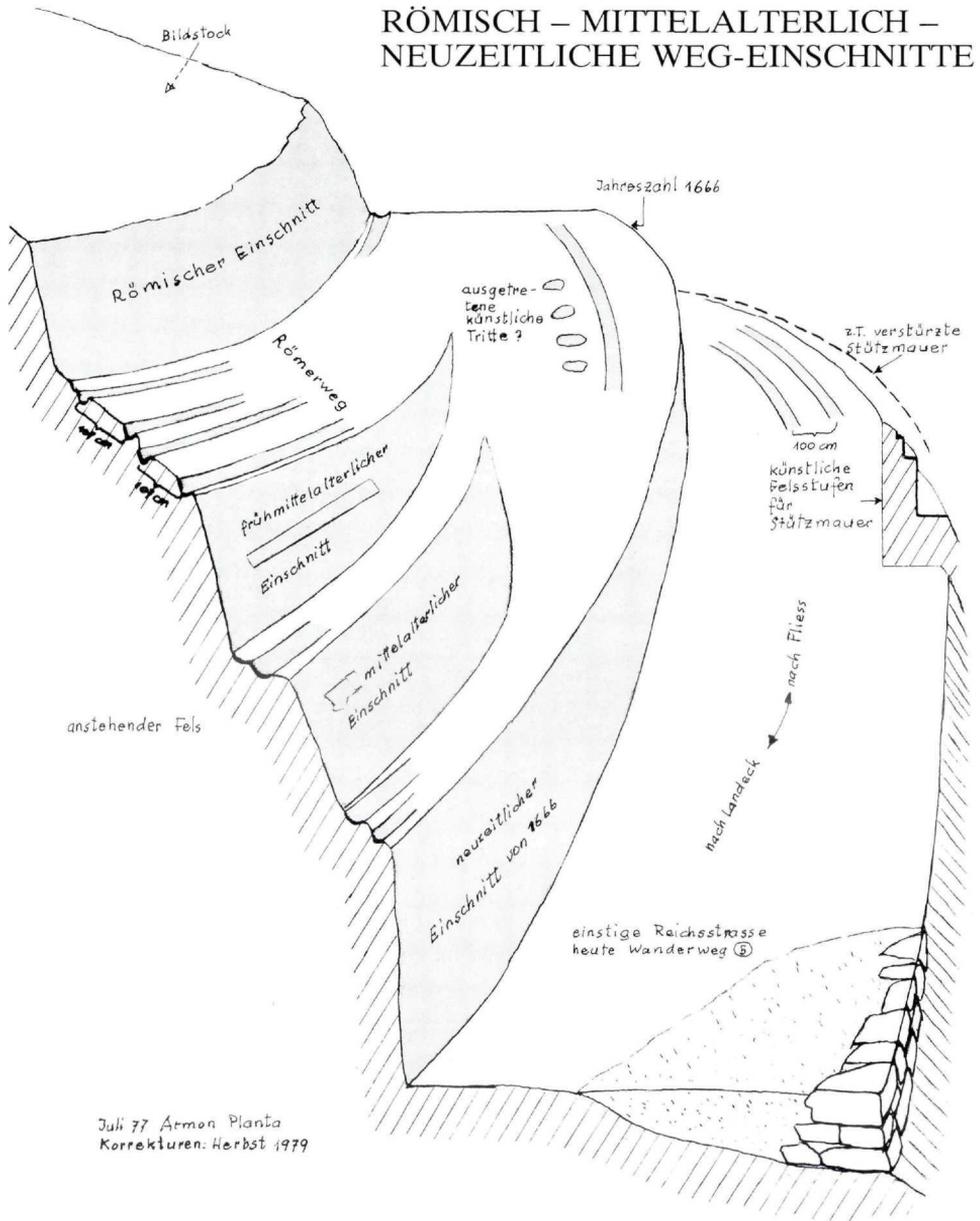


Abb. 17:
südöstlich von Landeck am Wanderweg 5 bei der Platte (Bildstock)
Profilskizze als Schnitt Ost-West. Blick gegen Süden.



Abb. 18: Fließ/Landeck: Römische Radrinnen zuoberst im Einschnitt der Fließer Platte mit mittlerem Radabstand von 107 cm. Da nordseits der Platte durch die gesperrten Räder der Boden wegerodiert wurde, mußte die Fahrspur bald tiefer verlegt werden. So konnten keine tiefen Radrinnen entstehen. Auch in der nächsten tieferliegenden Spur sind die römischen Radrinnen nicht tief, da die Via Claudia Augusta über den Reschen nur bis ca. 200 n. Ch. stark benutzt wurde.

legen. Diese haben stets einen mittleren Radabstand von 107 cm, der übrigens mit dem Radabstand der römischen Jurawege übereinstimmt. Da über den Julierpaß im Mittelalter ganz sicher nur gesäumt wurde und die dortigen Radrinnen in der topographischen Beschreibung des Chronisten Campell schon 1572 als Relikt einer vergangenen Zeit vermerkt werden, können sie nur römisch sein. Die viel niedrigeren Pässe Österreichs wurden aber ganz sicher seit der Römerzeit immer befahren. Nur benutzte man bis in unsere Zeit vierrädrige Wagen mit einem mittleren Radabstand von 100 cm. Für solche Wagen erstellte man im Mittelalter Geleise in den Felsen südlich von Imst (Abb. 19) und nordöstlich des Schlosses Fernstein, und von selbst entstandene doppelte Radrinnen gibt es, wie schon erwähnt, an vielen Stellen im Wald zwischen der Fließer Platte und dem Schloß Landeck. Wir haben einige davon ausgegraben (Profile 6/7). Die nicht tiefen römischen Radrinnen zeugen vom nur bis ca. zum Jahre 200 dauernden Transit, der später den viel kürzeren Brenner bevorzugte, die tiefen und zahlreichen mittelalterlichen Radrinnen dagegen vom großen Handelsverkehr, der sich ab Landeck auf den Arlberg und den Fernpaß verteilte. Erwähnenswert wäre in Angedair noch die hohe Straßendammaufschüttung westlich der Kirche. Sie entstand aus der Abtragung aus den vielen Hohlwegen im Schloßwald. Die Kirche wurde ganz sicher nicht willentlich in die heute bestehende Senke gebaut, sondern einfach neben die einstige Talstraße.

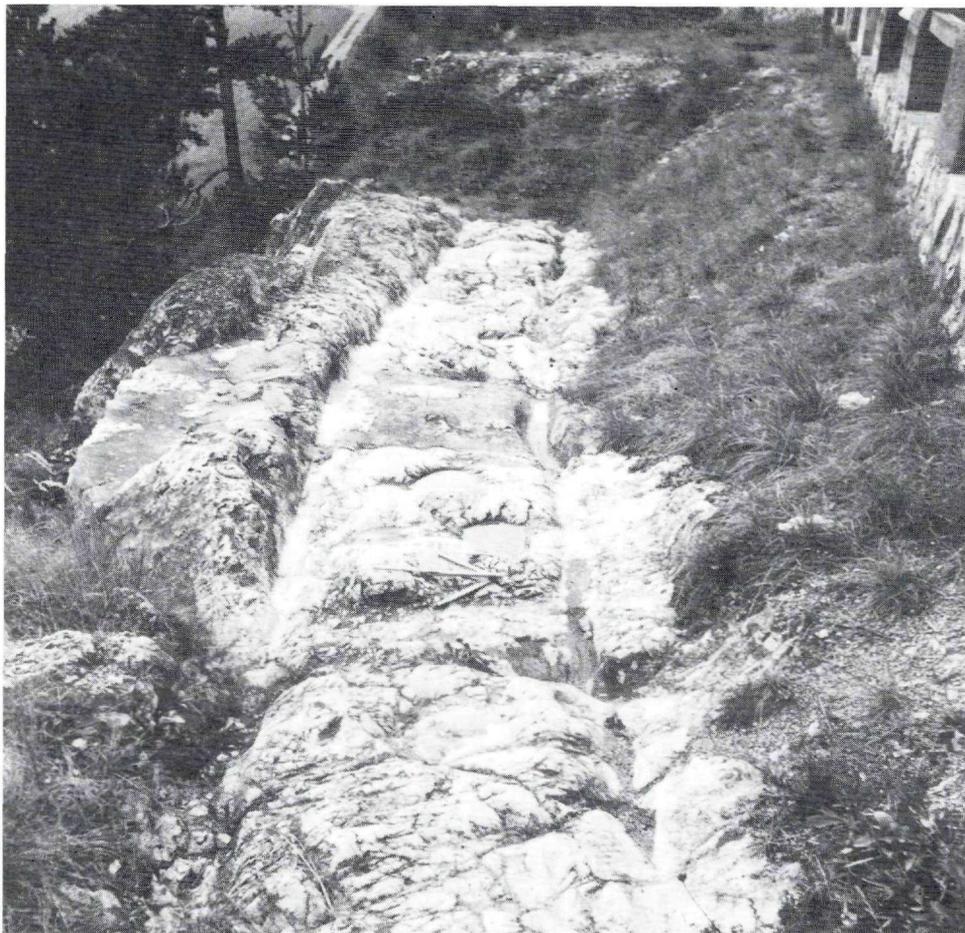


Abb. 19: Imst, Milser Berg, südlich der heutigen Straße (südl. des g von Berg). Mittelalterliche Radgeleise mit 100 cm mittlerem Radabstand. Dazwischen Tritte. Die Via Claudia Augusta benutzte bis zum Hüttchen des Straßenbauamtes die gleiche Trasse. Diese wurde um 1500 verbessert.

Landeck – Starkenbach

Bis heute nimmt man an, die Via Claudia Augusta habe schon bei Landeck die Sanna überquert, um über Perjen und Lötz nach Starkenbach zu führen. Man kam zu dieser Annahme, weil am nördlichen Ende von Perjen tiefe (für die nur 200 Jahre benutzte Via Claudia Augusta zu tiefe) Radrinnen im Fels zu sehen sind. Diese haben aber einen mittleren Radabstand von 100 cm und sind darum mittelalterlich. Dazu wäre es schwer zu verstehen, wieso die Römer bis nach Starkenbach die in ihrem letzten Abschnitt fast unüberwindliche Route auf der linken Innseite gewählt hätten.



Abb. 20: Zams, Blick von der Ruine Kronburg gegen Zams.

1 - 2 - 3 = Via Claudia Augusta

Sch. = Schnitt durch die Via Claudia Augusta, siehe Bild.

Wir glauben einwandfrei beweisen zu können, daß die Via Claudia Augusta und auch noch der frühmittelalterliche Weg bis gegenüber Starkenbach auf der rechten Innseite waren.

Schon das geographische Dorfbild von Zams verrät eindeutig die einstige Verkehrssituation. Der von Angedair kommende Weg findet in der Dorfmitte bei der Kirche seine eindeutige Fortsetzung in gleicher Richtung auf die steile Runse gegen Rifenal zu. Die rechtwinkelige Biegung dem Inn zu ergab sich erst später. Da es vor der Innkorrektur am steilen Felsabfall nördlich von Zams kein stets gesichertes Durchkommen gab, mußte der Weg über den die Talmitte sperrenden Felshügel gewählt werden (Abb. 20). Erst etwa um 1350 zwang der aufkommende Handelsverkehr die Ausmerzung der mühsamen Gegensteigung von 200 m über Rifenal, indem man nun die Talstraße auf die linke Innseite verlegte, wozu aber der senkrecht in den Inn abfallende Fels südwestlich von Starkenbach bezwungen werden mußte.

Kehren wir wieder nach Zams zurück. Durch die steile, heute von fast undurchdringlichem Maquis bewachsene Runse führen zwei alte Wege hinauf. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes benötigten sie nur eine kurze Doppelschleufe. Diese beiden Wege sind aber nicht identisch mit dem bis noch vor 30 Jahren einzigen Weg nach Rifenal, der sich, wie die heutige Fahrstraße, an den östlichen Talhang hält.

Die Via Claudia Augusta wird heute fast zuoberst in der Runse auf deren NW-Seite von einem



Abb. 21: Zams, zuoberst in der Runse gegen Rifenal, zwischen Feld- und Erschließungsweg westl. der Straße, (l. auf Bild 20).

Aus dem Fels geschnittene Trasse mit 40% Steigung! Die Pfeile zeigen den senkrechten Ansatz des Einschnitts (Blick talwärts gegen SW). Besonders beim obersten Pfeil auf dem Bild sieht man sehr gut wie der Fels geschnitten ist.

Feldweg gequert, und wenig oberhalb durch eine neu in den Fels gesprengte Straße zwischen diesen beiden Wegen verlief sie schräg hinauf im steilen Hang. Sie ist hier auf mehr als 15 m Länge aus dem bröckeligen Fels gehauen und weist eine Steigung von 40% (!) auf (Abb. 21). Wenige Meter oberhalb der neuen Straße führt sie durch einen natürlichen Felseinschnitt in die ebene Wiese und von da gegen Nordosten. Dieser Wegabschnitt wird noch heute für den Viehtrieb benutzt und ist darum beidseitig eingezäunt. Dann hält sich die Via Claudia Augusta an den nördlichen Waldrand, gegen die Wiese durch eine Mauer getrennt, und führt zuletzt vor dem Steilabfall der verlassenen Kiesgrube wieder mitten durch die Wiese.

Jenseits des Unterbruches verläuft der Weg nordseits einer einstigen Wiesenmauer weiter (nicht zu verwechseln mit der Trasse einer einst zur Kiesgrube gehörenden Rollbahnanlage). Auf der Ostseite des mächtigen Felskopfes gegen den Köllbach endet der jüngere Weg wieder



Abb. 22: Zams, vom Weg nach Allfutzalpe beim P von Pfaffenacker österr. Karte. 1 : 50.000. Aufnahme gegen Patscheid. Die beiden Pfeile am Rand zeigen den Verlauf der Via Claudia Augusta, der Pfeil in der Mitte die Stelle, wo wir den Schnitt durch die Trasse machten.

im Leeren einer noch früher verlassenen Kiesgrube. Am folgenden Hang bis zum Köllbach sind zwei eindeutige Wegtrassen vorhanden. Auf der Ostseite des Baches fehlen anfänglich jegliche Wegspuren, was im hier stets rutschenden Gelände (das beweisen zwei schief stehende Fischbehälterhütten) auch nicht verwunderlich ist.

Nach der folgenden Rinne ist die Via Claudia Augusta aber sehr gut bis zum Schuttkegel des Meranzbaches als alter Straßenzug sogar von der anderen Talseite her gut zu erkennen (Abb. 22). Die Trasse ist durchgehend 3 m breit, und nicht umsonst stehen auf ihm vier Ställe. Wir legten in der Wiese des Landwirtes Paul Kopp aus Zams etwa 30 m westlich seines Stadels einen Schnitt durch die Straße (Abb. 23). Erst nach 60 cm steinlosem Humus stießen wir auf den 2,5 m breiten, 40 cm mächtigen Straßenkörper aus plattigem Schotter. Dieser lag an der Oberfläche flach und hatte in den Zwischenräumen sehr feste, schwarze, sandige Erde (Abb. 24). Die Schotterpackung liegt auf der anstehenden Moräne.

Im Schuttkegel des Meranzbaches lassen sich keine Spuren des Römerweges feststellen, aber ein positives Ergebnis wäre an dieser Stelle eher ein Beweis gegen das hohe Alter des gesuchten Weges. Nördlich des Schuttkegels führte die Via Claudia Augusta auf einer Schotterstraße des Inns parallel zum heutigen Fahrweg, der kurz vor der Geländebiegung auch auf diese hinauf führt. Bei der nun folgenden Geländebiegung wurde der Weg beim Bahnbau bergseits verlegt.

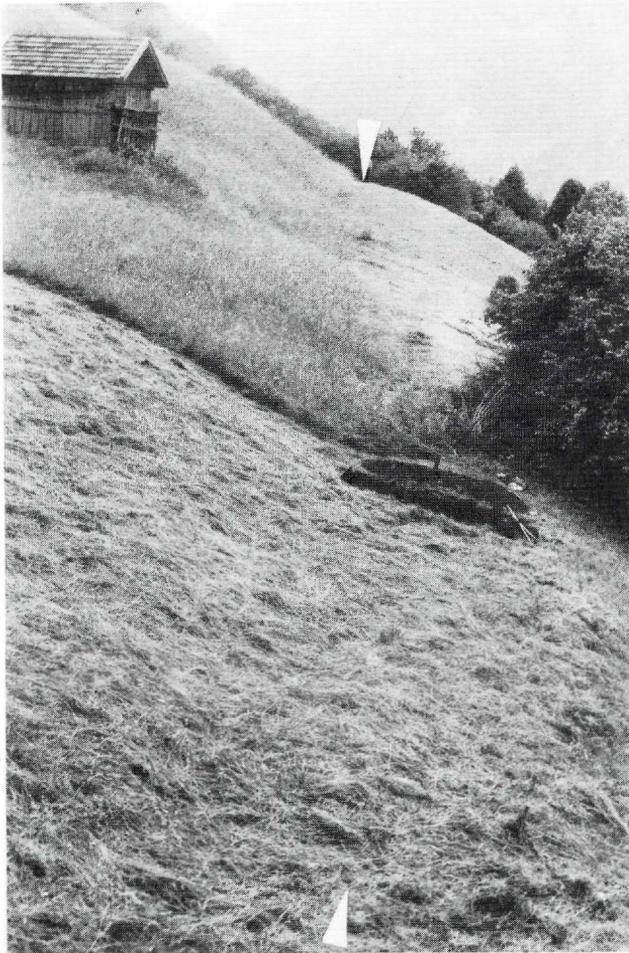


Abb. 23: Zams, Patscheid: Blick vom Stalldach links des mittleren Pfeiles auf Bild 22 gegen SW. Die Pfeile zeigen den Verlauf der Via Claudia Augusta. Dazwischen der von uns angelegte Schnitt.

Nun gelangen wir zum Steilabfall des Kronberges und damit auch zur Schlüsselstelle des Weges, der hier ein natürliches Band in der Felswand ca. 20 m über dem einstigen Innbett benutzte (Abb. 25). Ohne Schwierigkeiten ließ sich dieser natürliche Durchgang zu einem Fahrweg ausbauen, der noch heute benutzt wird. Dieser ist überall 1,4 m breit. An seiner höchsten Stelle bis 10 m östlich des höchsten Punktes legten wir den Fels frei. Dabei kamen die schon vorher z. T. sichtbaren Radrinnen und Tritte ganz zum Vorschein. Die Fahrinnen zeigen z. T. einen mittleren Radabstand von 107 cm (Profile 8, 9, 10, 11) und z. T. einen solchen von 100 cm (Abb. 26). Dazu gibt es breitere Radrinnen, die zu beiden Radabständen passen. Gegen Osten ist der Weg steiler und besitzt darum in den Fels gehauene Tritte (Abb. 27, Profil 12). Diese sehr wichtige Stelle beweist, daß wir hier auf der Via Claudia Augusta und dem mittelalterlichen Fahrweg stehen. Die untiefen Radrinnen hier und die tiefen Radrinnen bei Perjen beweisen die Verlegung der Straße um 1350 auf die linke Talseite.

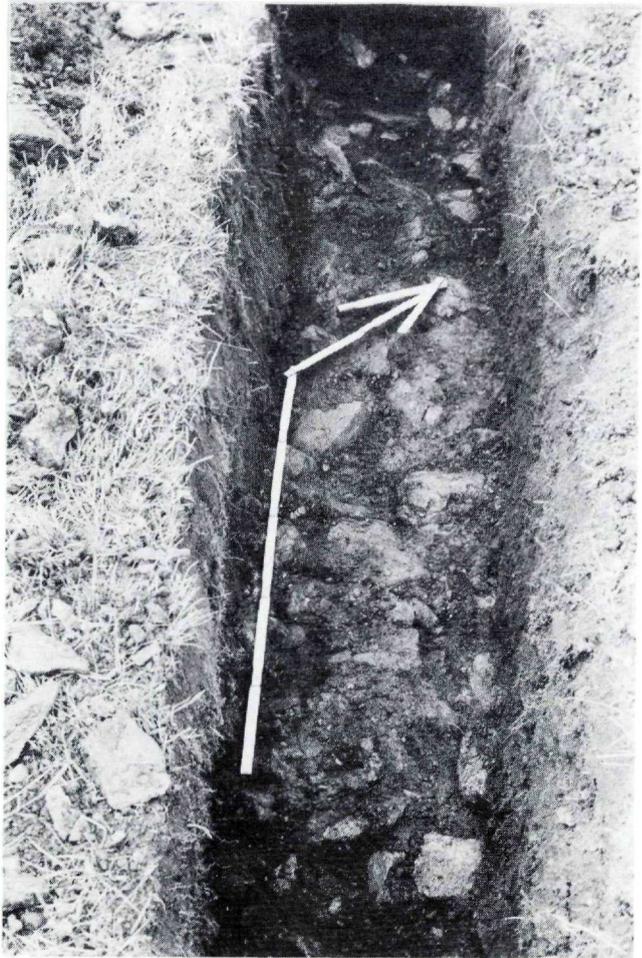


Abb. 24: Zams, Patscheid: Schnitt (Abb. 22 und 23). Zuoberst 60 cm (!) steinloser Humus, darunter 2,5 m breiter Straßenkörper aus Schotter. Dazwischen schwarze, sandige Erde.

Durch die Wiesen von Unterpatscheid verlief der Weg wenige Meter bergseits des heutigen Fahrweges (Abb. 28). Er ist noch (bis zum Autobahnbau) gut im Gelände sichtbar. Vor der Mündung des Starkenbachs querte der Weg an dieser günstigen Stelle den Inn, wie das die Landstraße nach Schönwies noch bis vor kurzem tat.

Starkenbach – Imst

Von Starkenbach führte der Weg auf der linken Talseite über Mils nach Imst. Bis heute stritt man sich, ob der freigelegte Geleiseweg im Fels des Milser Berges talseits der heutigen Straße römisch oder mittelalterlich sei. Der mittlere Abstand der Rinnen von 100 cm und auch ihre beachtliche Tiefe weisen sie eindeutig dem Mittelalter zu (Abb. 19). Diese Tatsache spricht

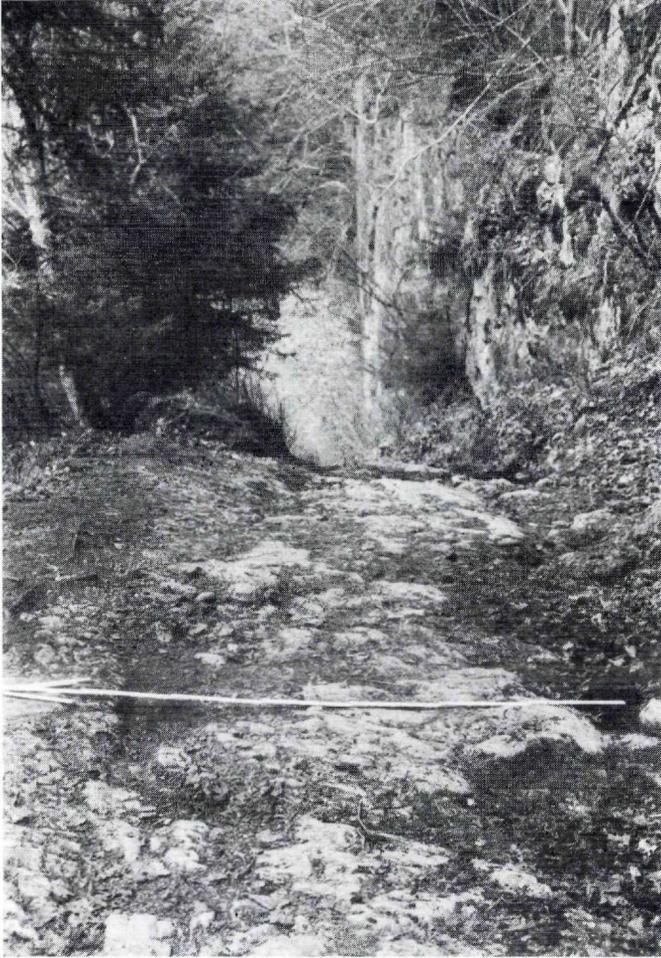


Abb. 25: Zams, Unterpatscheid, nördl. der Ruine Kronburg (nach österr. Karte 1 : 50.000 beim U von Unterpatscheid): Schlüsselstelle der Via Claudia Augusta mit eindeutigen römischen Radrinnen von 107 cm mittl. Radabstand, Blick gegen O.

aber nicht dagegen, daß vorher schon die Via Claudia Augusta auch diese Trasse benutzte, da es hier keine andere Möglichkeit eines Durchganges gibt (Abb. 29).

Der römisch-frühmittelalterliche Weg führte aber bei der kleinen Wegmacherhütte nordöstlich der Geleisestelle steil abwärts (Abb. 30). Er verrät sich durch das vom späteren Straßenbau herabgerollte und auf ihm liegende Geröll. Wir wagten darum an dieser »verrückten« Stelle zwei Schnitte, und beim zweiten (oberen) hatten wir Erfolg. Wir fanden auf dem Fels ein gut erhaltenes, ca. 10 cm mächtiges Straßenniveau aus feinem, schmutzig-lehmigem Schutt mit 30% Steigung. Auf der Bergseite befand sich am Humus erkennbar im Straßenkörper eine Radrinne, wahrscheinlich, um das Ausrutschen des Wagens gegen den Abgrund zu verhindern (Abb. 31). In den nun folgenden Schrofen fehlt vom Weg jegliche Spur.



Abb. 26: Zams, Schlüsselstelle der Via Claudia Augusta westlich von Unterpatscheid (siehe Abb. 25). Eindeutig römische Radspur von 107 cm mittlerem Radabstand. Dazwischen gibt es keine mittelalterlichen Radspuren.

Abb. 27: Zams, Blick gegen W, steileres Wegstück vor dem Scheitelpunkt. Darum Tritte, Radrinnen nur mittelalterlich. Vermutlich handelt es sich um eine nachträgliche Wegkorrektur, vielleicht bei der Anlage der Tritte?



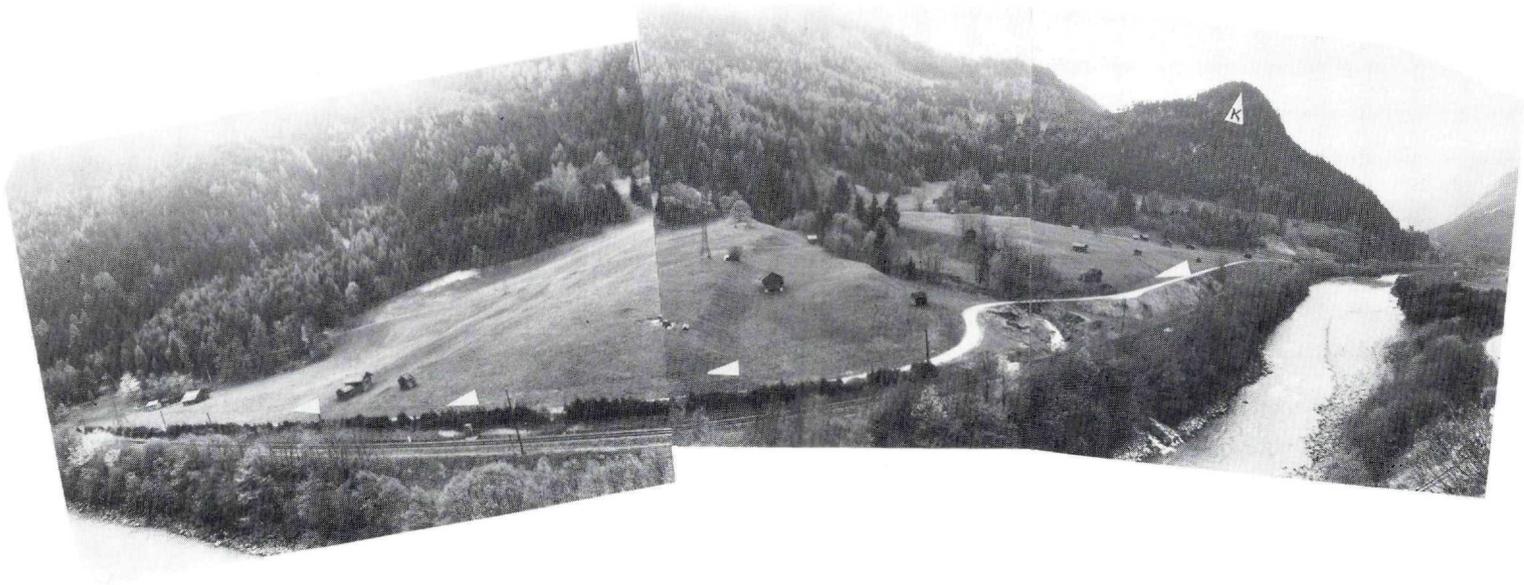


Abb. 28: Verlauf der
Via Claudia Augusta durch die Wiesen von
Unterpatscheid südwestlich von Starkenbach.
R = Ruine Kronburg

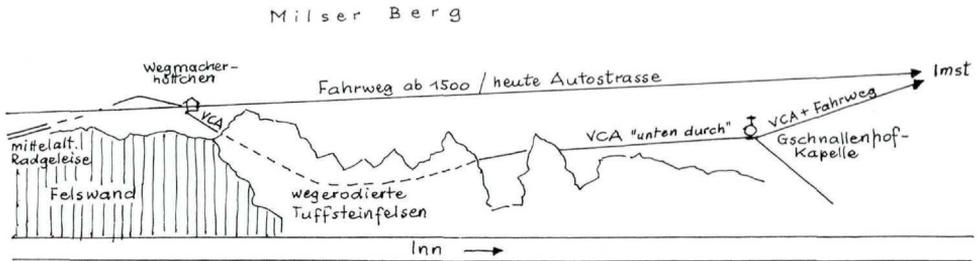


Abb. 29: Wegsituation am Milser Berg

Er muß aber durch diese hinunter und dann wieder hinauf geführt haben. Ostseits einer Erosionsrunse führt der alte Weg – zuerst noch kaum erkennbar – wieder aufwärts, dann wird er wieder durch eine Erosionsrunse unterbrochen. Östlich dieser Runse verläuft der Weg vollkommen waagrecht und zusehends besser erkennbar durch den regelmäßigen Berghang zur Kapelle bei den Gschnallenhöfen (Abb. 32). Von hier gegen Imst ist er mit dem dortigen Feldweg identisch. Da im felsigen Abschnitt dieses Weges der Tuff-Fels sehr brüchig ist, hat ihn die von unten heraufgreifende Erosion vollkommen zerstört und die Menschen schon um

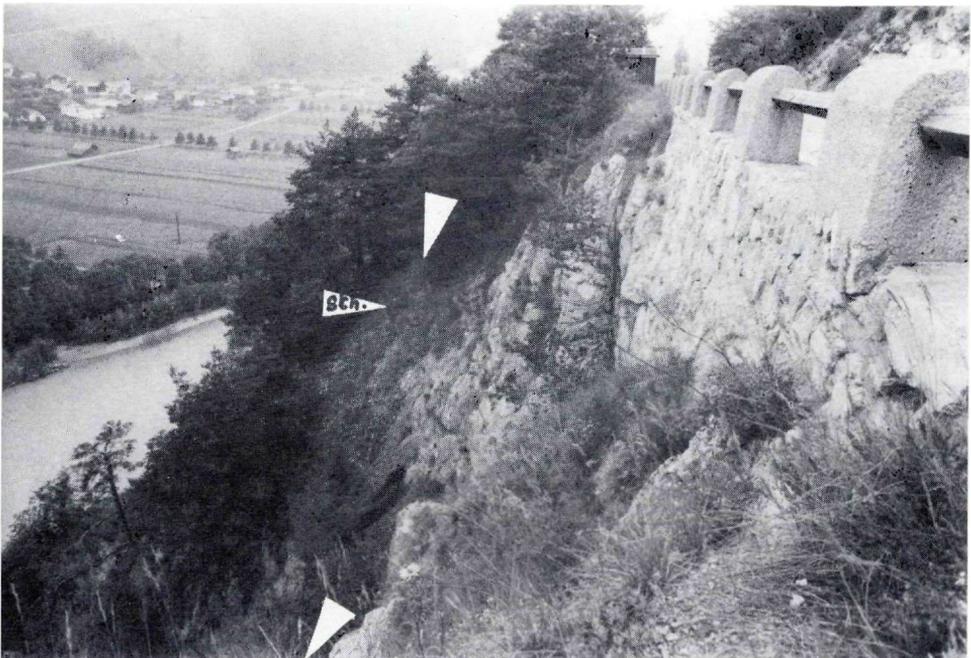


Abb. 30: Imst, Milser Berg, Blick gegen Imsterau. Rechts heutige Straße beim Straßenbauhüttchen. Die beiden Pfeile zeigen den von uns entdeckten Verlauf der Via Claudia Augusta »unten durch«, der bis um 1500 benutzt wurde. Wegen der großen Erosion im Tuffstein mußte der Weg aufgegeben werden.

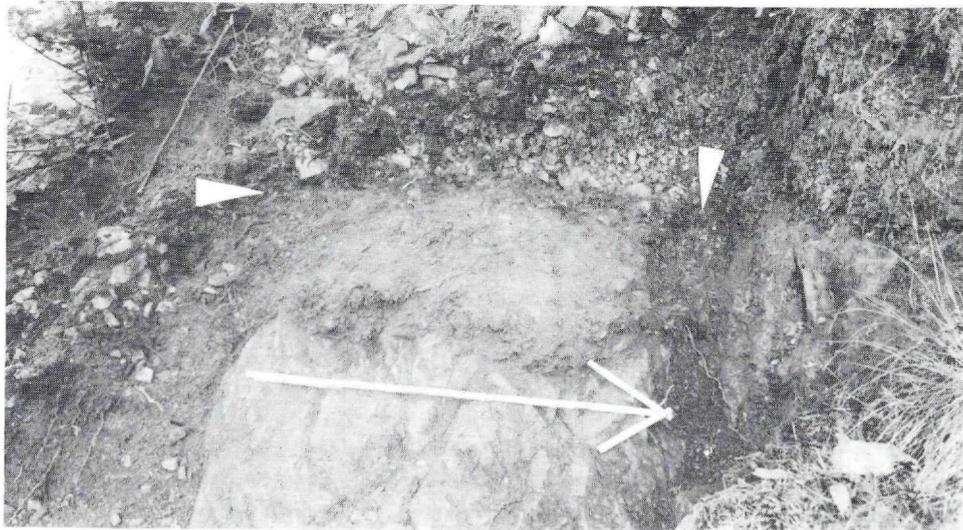


Abb. 31: Imst, Milser Berg:

Sch. = Schnitt auf Abb. 30.

Der waagrechte Pfeil zeigt das Straßenniveau. Darüber Geröll von oberhalb dieser Stelle erfolgtem Straßenbau. Straßenkörper ca. 10 cm dick aus schmutzigem, lehmig-sandigem Kies. Darunter Fels ohne Radrinnen. Der senkrechte Pfeil zeigt die bergseitige Radrinne im Straßenkörper. Steigung der Via Claudia Augusta 30% (!)

Abb. 32: Imst, westlich der Kapelle bei den Gschnallenhöfen.

Trasse der Via Claudia Augusta, benutzt bis ca. 1500 unter dem Namen »unten durch«, hier Blick gegen O. Hinter dem dichten Gebüsch befindet sich die Wiese vor der Kapelle.



1500 gezwungen, den Weg »unten durch« aufzugeben und ihn höher am Hang bequemer anzulegen.

Mit diesen Feststellungen sollte die Frage, ob die Via Claudia Augusta eventuell durch den Imster-Berg geführt haben könnte, hinfällig geworden sein.

Anschrift des Verfassers:

Armon Planta
CH-7551 Sent

Literatur

W. Cartellieri: Die römischen Alpenstraßen über den Brenner, Reschen Scheideck und Plökelpaß (Philologus Suppl.-Bd. VIII/1, 1926)

Willi Dondio: Stand und Problematik der Römerstraßenforschung in Südtirol (Der Schlern 1973, 38 ff.)

Leonhard Franz: Alte Geleisestraßen in Tirol (Tiroler Heimat)

Franz Hakl: Imster Naturdenkmal aus der Römerzeit? (Imster Bezirksblatt 1975, Nr. 8, 20)

Richard Knussert: Zu den Römerstraßen im Raum südlich Kempten (Bayrische Vorgeschichtsblätter, 28, Heft 1/2, 1963, 152–164)

Wolfgang Lunger: Auf den Spuren der Via Claudia Augusta (Tiroler Tageszeitung 1969, 176, 11)

Armon Planta: Unumgängliche Fragen zur römischen St. Bernhardinroute (Bündner Monatsblatt 1975, 1/2, Chur); Die römische Julieroute (Helvetia Archäologica 1976–25, 16 ff., Zürich); La via romana dal Gügla/Differentas vias ed üna strada nüglia glivrada sül pass dal Sett (Radioscola 1978, Nr. 4, Disentis/Mustér); Zum römischen Weg über den Großen St. Bernhard / Zum Römerweg zwischen Maloja und Sils (Helvetia Archäologica 1979–37, 15 ff./42 ff.); Der römische Fahrweg über den Julier und den Maloja (archäologie im grünen in archäologie der schweiz 2-1979-2, Basel)

Oswald Tamerl: Die alte Römerstraße zwischen Imst und Landeck (Imster Bezirksblatt 1975, Nr. 7, 21–22)

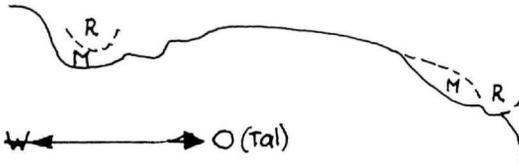
Karl Völkl: Der Obere Weg (Jahrbuch des Südtiroler Kulturinstitutes 1965/66/67, 89–102)

Autor unbekannt: Römerspuren (Imster Bezirksblatt 1975, Nr. 9, 12)

RADRINNEN AN DER VIA CLAUDIA AUGUSTA

Maßstab 1:20

P1

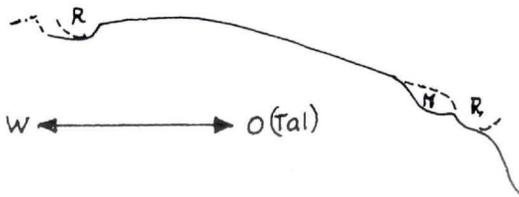


Profile 1 und 2:

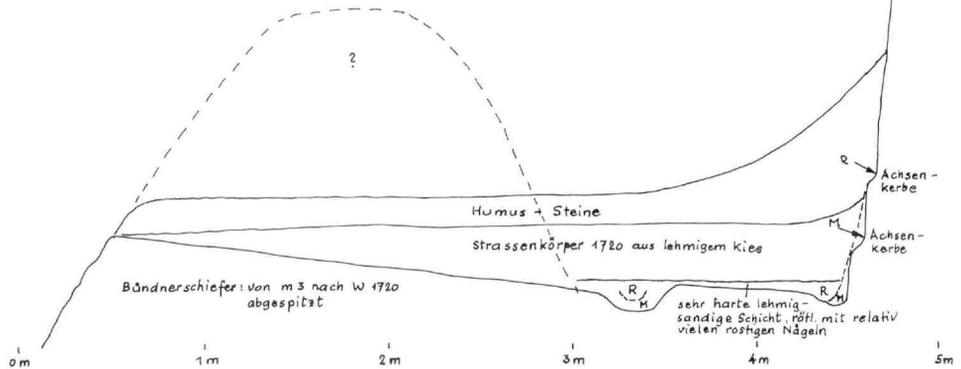
Burgeis, Prov. Bozen, zwischen Burgeis und St. Valentin südlich des einstigen Elektrizitätswerkes.

Der römische und der mittelalterliche Weg mußten die nun weggesprengte Felsnase an der gleichen Stelle umfahren. Der mutmaßliche Verlauf der römischen Radrinnen ist gestrichelt. Schleiftendenz gegen Westen.

P2



W ← → O



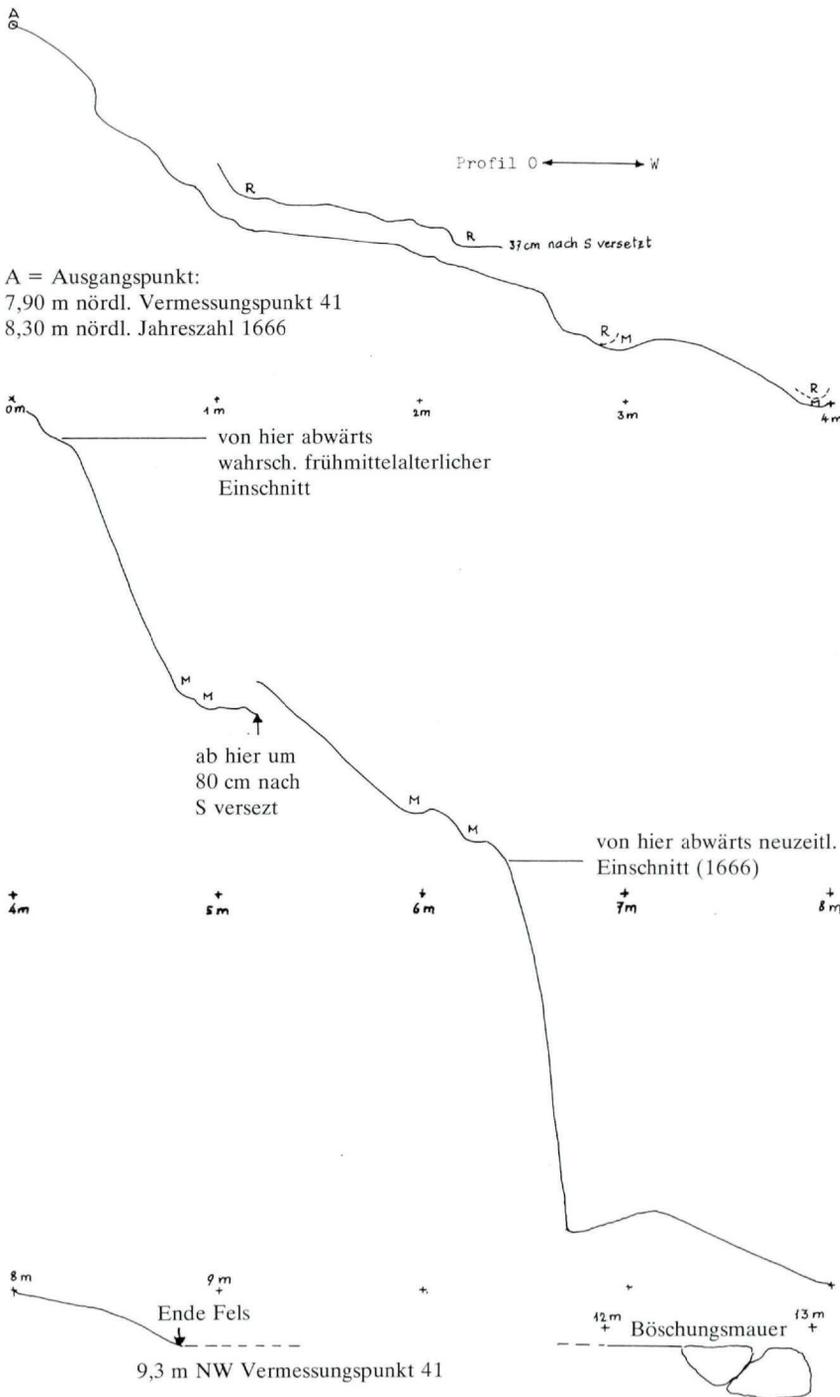
Profil 3:

nördlich von Nauders (Tirol)

nach Schweiz. LK 832.300/200.300

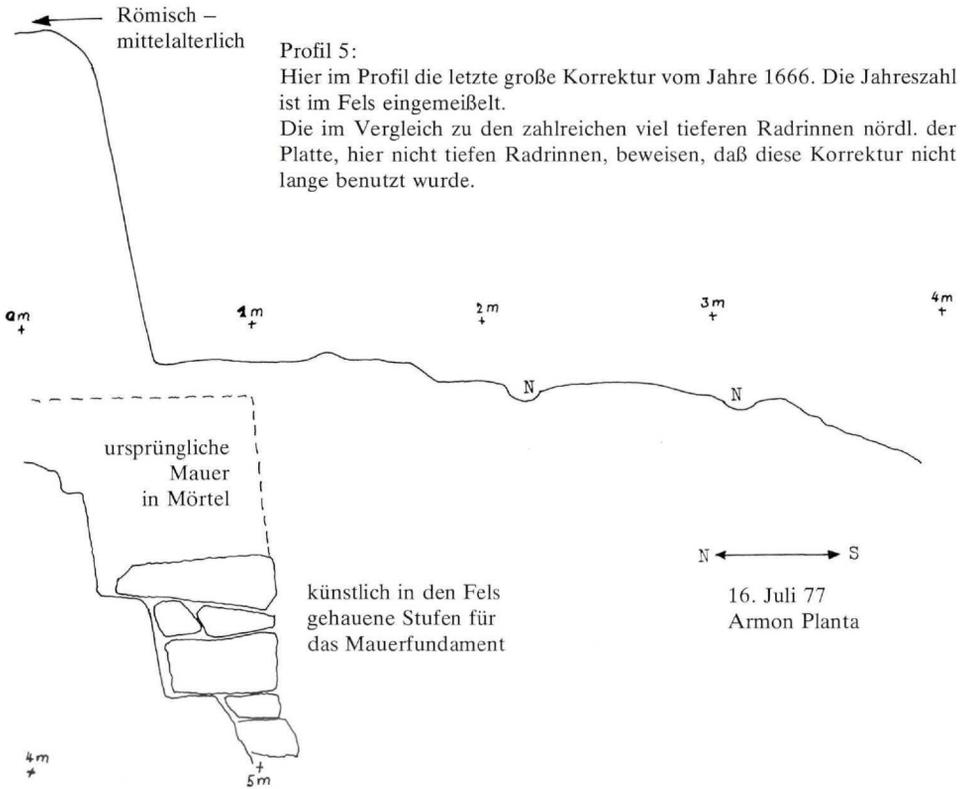
südwestlich Pt. 1.188, ca. 1.130 m ü. M.

Nur an dieser Stelle war die Anlage eines Fahrweges möglich. Die 1720 gebaute Straße wurde bis 1854 benutzt. Da der Weg um eine Felsnase führte, erodierten die Räder nicht nur senkrecht, sondern auch gegen den Fels (Osten)



Profil 4:

Landeck, Tirol, Fließler Platte, Schlüsselstelle des römisch – neuzeitlichen Fahrweges. Er mußte im Laufe der Zeit wegen der Bodenerosion nördlich der Platte stets tiefer verlegt werden. Die letzte große Korrektur erfolgte im Jahre 1666 (Jahreszahl im Fels).

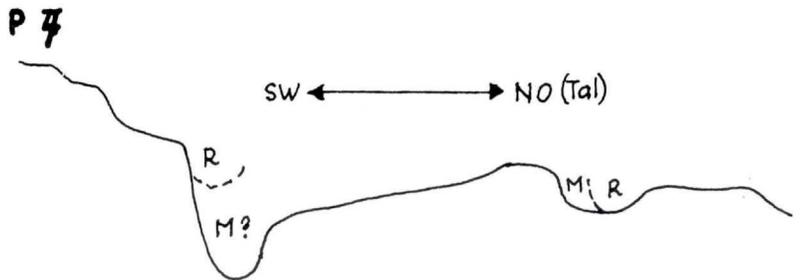


Profile 6 und 7:

Landeck, Tirol, Schloßwald, 76/80 m (dem Weg nach gemessen) nördl. des Vermessungspunktes 41 auf der Fließ-Platte. Die römische Radrinne links im Profil 6 konnte unmöglich durch mittelalterliche Wagen entstehen!
 Die mit M bezeichnete Radrinne links im Profil 7 ist als mittelalterliche Radrinne meines Erachtens zu tief für die nur 70 cm hohen Räder. Aber anders läßt sich das Profil nicht erklären.



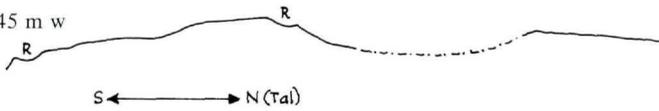
SW ←→ NO (Tal)



SW ←→ NO (Tal)

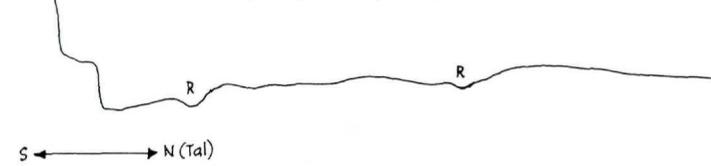
Profile 8 bis 12: Zams, Tirol, westlich Unterpatscheid, nördl. der Ruine Kronburg

P 8: 13,45 m w



P 9

P 9: 0,0 m (Scheitelpunkt)



P 10

P 10: 3,70 m östl. Scheitelpunkt



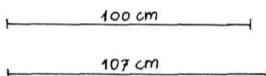
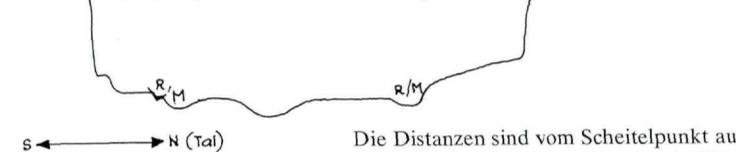
P 11

P 11: 5,03 m östl. Scheitelpunkt



P 12

P 12: 9,9 m östlich des Scheitelpunktes



Die Distanzen sind vom Scheitelpunkt aus gemessen. Profil 8 liegt westl. davon, die Profile 9 bis 11 östl. Während bei den Profilen 9 bis 11 die Radschleifspuren oder Rinnen eindeutig römisch sind (besonders bei Profil 8), sind diejenigen von Profil 12 mittelalterlich. Handelt es sich hier am steilsten Abschnitt (darum mit Tritten) um eine nachträgliche Korrektur?

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1980

Band/Volume: [60](#)

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

Artikel/Article: [Neues von der Via Claudia Augusta. 155-187](#)