

Neue Forschungen zu den antiken Paßstraßen über den Mallnitzer Tauern und den Korntauern

Andreas Lippert

Eingelangt am 07.12.1998

1 Zusammenfassung

In den Jahren 1989-1992 wurden im Rahmen eines interdisziplinären Forschungsprojektes zwei Fahrstraßen über den Korntauern (Seehöhe 2460 m) und den Mallnitzer Tauern (Seehöhe 2450 m) erstmals näher untersucht. Verlauf, Bauweise und Anlage der beiden Paßstraßen konnten nach den im Gelände noch erhaltenen Resten und Spuren rekonstruiert und in römische Zeit datiert werden. Fundstücke von zwei Schuhnägeln, eines gebrochenen Zeltpflockes und einer Ziernadel aus Eisen, die aus dem Straßendamm bzw. dem näheren Straßenbereich der Mallnitzer Tauernroute stammen, sind römischer Zeitstellung und bilden zusätzliche Datierungshilfen.

Die neuen archäologischen Feldforschungen im Sommer 1998 galten der Erkundung von bautechnischen Einzelheiten der Straße über den Mallnitzer Tauernpaß. Ein Profilschnitt im unteren Teil der Bergstrecke unmittelbar südlich des Naßfeldes erwies eine tief eingeschnittene, breite Hangtrasse mit sorgfältiger Pflasterung aus zwei Streifen von Steinplatten in der Mitte. Freilegungen knapp nördlich des Paßüberganges hingegen zeigten eine 1,9 m breite gepflasterte Fahrbahn mit massiven Randeinfassungen aus Steinblöcken. 1998 wurden auch Opferplätze aus spätkeltischer und römischer Zeit am Mallnitzer Tauern, v.a. mit Münzgaben, erforscht.

2 Summary

Further investigations on the ancient mountain pass roads crossing the Mallnitzer Tauern and the Korntauern (Salzburg/Carinthia)

From 1989 till 1992 an interdisciplinary research project investigating two ancient roads leading over the Korntauern mountain pass (2460 m above sea level) and the Mallnitzer Tauern mountain pass (2450 m above sea level) was carried out. Regarding the course, the construction and the line of these mountain pass-roads, remains of which could be traced on many places, a Roman age road can be considered. Near the road crossing the Mallnitzer Tauern mountain pass two significant Roman shoe nails were found. Already in earlier seasons objects dating from the Roman period were discovered in the bank of the road over the Mallnitzer Tauern mountain pass, such as the fragment of a tent peg and an ornamental pin.

In the summer of 1998 new archaeological field work was done in order to get further information about construction details of the Mallnitzer Tauern road. A trench on the lower mountain side close to the Nassfeld tableland revealed an alignment cut deeply into the slope. The road bank was paved carefully in the middle by two tracks of stoneplates. Uncovering another part of the road immediately north of the mountain pass brought to light a 1.9 meter wide paved lane with big, higher leveled rim stones. During 1998 investigations also took place on some Late Latène (Celtic) and Roman offering sites situated near the mountain pass. Mainly silver and bronze coins were deposited as votive offerings there.

3 Keywords

Hohe Tauern National Park, Korntauern, Mallnitzer Tauern, Roman mountain pass-roads, transalpine connection routes, military roads, gold mining area, Celtic and Roman offering site

4 Einleitung

In den Hohen Tauern sind Reste von Straßen erhalten, die großartige Zeugnisse technischer Hochleistungen aus römischer Zeit darstellen. Schon im 19. Jahrhundert erwähnten einige Gelehrte die auf der Nordseite des Korntauern noch besonders gut sichtbaren Straßenpartien aus massiv geschichteten Steinblöcken. Im Volksmund waren dafür die Bezeichnungen „Römerstraße“ und „Heidenstraße“

gänglich. In jüngerer Zeit gab es Bedenken zu dieser Zeitstellung und die These eines eigens angelegten Transportweges durch die Gewerken der Fugger-Familie, die im Gasteiner Raum am Anfang des 16. Jahrhunderts im Bergbau und im Handel mit Edelmetall tätig waren (vgl. REINECKE 1933 und zuletzt HASSINGER 1976: 228, Abb. 200). F. GRUBER ist dieser auf keinerlei bekannten Quellen fußenden Fehlmeinung hinsichtlich ihrer Entstehung und Verbreitung nachgegangen und hat sie völlig entkräften können (GRUBER 1993: 283-289).

Eine weitere Straße, die analoge Merkmale in Anlage und Bauweise zeigt, verlief nur einige Kilometer weiter westlich über den Mallnitzer Tauern. Sie war bisher unbekannt und wurde vom Bergbauhistoriker Fritz GRUBER (Böckstein) entdeckt und zur Diskussion gestellt. Da die beiden Straßen sowohl technisch als auch historisch von größtem Interesse erschienen, wurde in den Jahren 1989 bis 1992 ein zweiphasiges interdisziplinäres Projekt durchgeführt, das vom Jubiläumsfonds der Österreichischen Nationalbank großzügig unterstützt wurde (LIPPERT 1993a, 1994, GRABHERR & PÖLL 1995).

5 Die Korntauernstraße (Abb.1)

Die Straße über den Korntauern bildete offensichtlich eine Süd-Nord-Verbindung von Teurnia über das Mölltal und Mallnitz hinüber in das Gasteinertal. Von der Mündung der Gasteiner Ache in die Salzach könnte es Fortsetzungen in einer der beiden bzw. in beiden Talrichtungen gegeben haben: einerseits salzachaufwärts über Bruck, dann nach Norden über das Saalachtal ins Voralpenland zur Donau, andererseits salzachabwärts über Salzburg-Iuvavum und entlang des Inn zum Donautal. Bekannt sind jedoch bisher nur die über den Korntauern führenden Streckenteile (LIPPERT 1993a: 30-43).

Oberhalb von Mallnitz östlich des Bahnkörpers zieht über einen weiten Schwemmkegel eine gerade alte Wegverbindung etwa zum Standplatz der heutigen Talstation der Ankogel-Seilbahn. Aber erst im Wald oberhalb des Stappitzsees sind einzelne in den Hang eingetieftete Straßenabschnitte erkennbar. Von hier ist die Straße immer besser bis zum Tauernsee, meist in langen Transversalen, und weiter im steilen Gelände bis unmittelbar zur Korntauernscharte (Seehöhe 2460 m) gut zu verfolgen. Auf der Nordseite ist knapp unterhalb des Passes ein kurzes Stück der Dammstraße mitten in einer Blockhalde erhalten geblieben. Aber erst im Bereich des großen Sumpfbodens sind wieder längere Straßenteile vorhanden. Man kann den weiteren Verlauf bis zur Waldgrenze und etwas darunter im Gebiet der Jagdhütte Czernin (Seehöhe ca. 1800 m) finden. Die Route weiter zum Anlaufstal ist allerdings noch ungeklärt. Möglicherweise führte die Straße nicht über den steilen Berghang links vom Tauernbach, da hier nur sehr kurze Segmente mit einer großen Zahl von Kehren in Frage gekommen wären. Wahrscheinlicher ist eine Trassenführung von der Waldgrenze nach Osten unter dem Viehzeitkogel vorbei zur Radeckalm (Seehöhe 1573 m). Erst von dort könnte die Straße über das Anlaufstal nach Gastein gezogen sein.

6 Die Straße über den Mallnitzer Tauern (Abb.1)

Mallnitz ist der Ausgangspunkt auch für die zweite Altstraße (LIPPERT 1993a: 11-22). Im Bereich der Laschgalm führt eine in den Hang tief eingeschnittene breite Transversale aus dem Tal herauf. Der weitere Verlauf der Straße bis zum Tauernkreuz (Seehöhe 2230 m) läßt sich gut nachvollziehen.

Legende zu Abb. 1:

1: Paß Lueg, Seehöhe 552 m, 2: Radstädter Tauern, 1739 m, 3: Neumarkter Sattel, 894 m, 4: Tarviser Sattel, 814 m, 5: Laussnitzhöhe, 1589 m, 6: Großglockner-Hochtor, 2575 m, 7: Mallnitzer Tauern, 2450 m, 8: Korntauern, 2460 m, 9: Gailbergsattel, 982 m, 10: Plöckenpaß, 1360 m, 11: Pyrhnpaß, 945 m, 12: Triebener Tauern, 1265 m, 13: Iselsberg, 1204 m, 14: Ost-Ende Taxenbacher Enge, 650 m, 15: Kniepaß, 635 m, 16: Koppensattel, 692 m, 17: Pötschenpaß, 982 m, 18: Wurzenpaß, 1073 m, 19: Naßfelder Sattel, 1552 m, 20: Brenner, 1374 m, 21: Reschen, 1508 m, 22: Pillerhöhe, 1394 m, 23: Fernpaß, 1209 m, 24: Seefelder Sattel, 964 m, 25: Jaufen, 2094 m

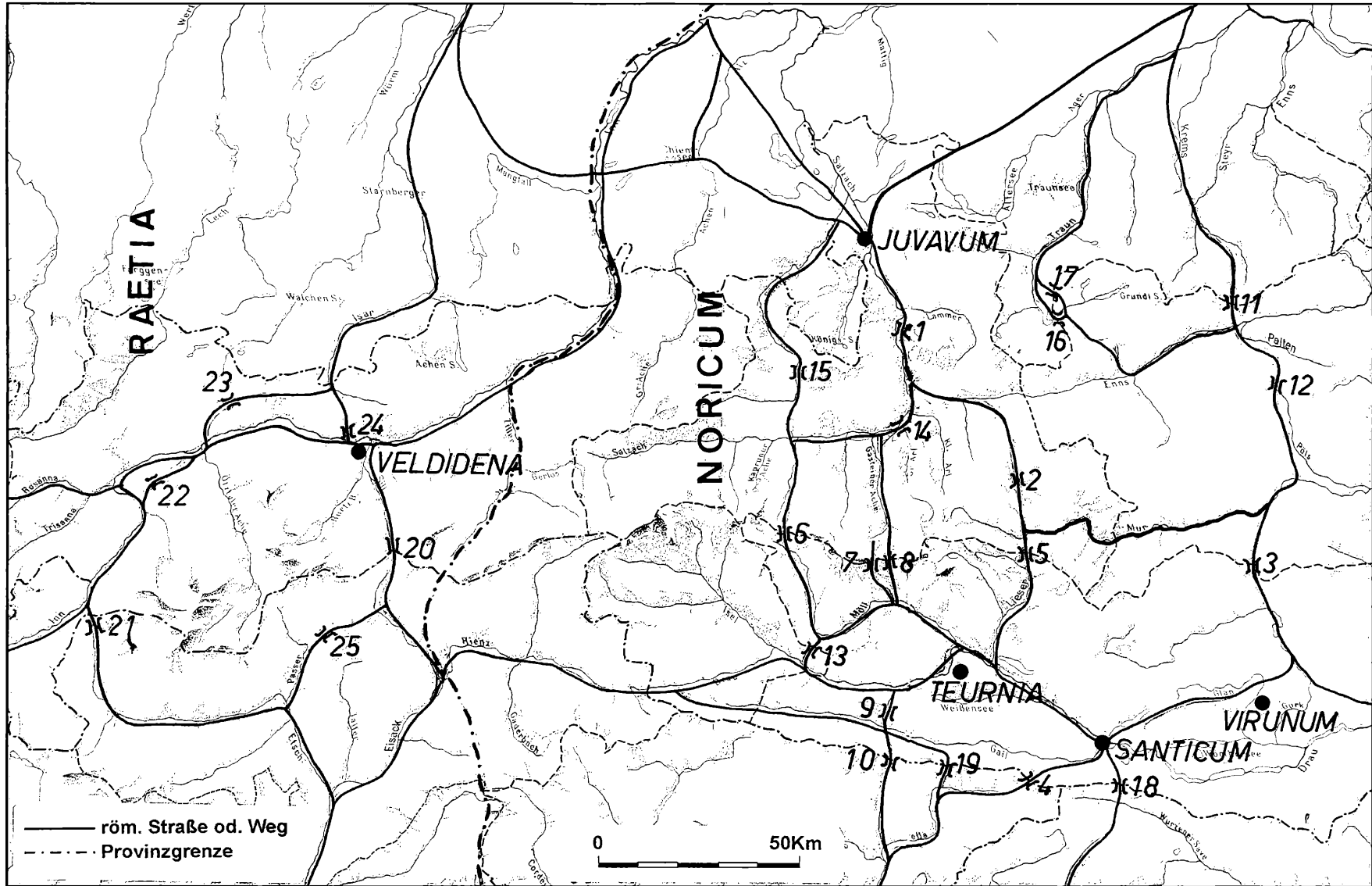


Abb.1 Antike Straßenverbindungen und Pässe in den Ostalpen

Fig. 1: Ancient road links and passes in the Austrian Alps

In der darüber liegenden Region bis zum Alpenhauptkamm (Mallnitzer Tauern, Seehöhe 2450 m) scheint jede Spur verlorengegangen zu sein, da die Straße auf der zutage tretenden, stark verwitterten plattigen Felsoberfläche angelegt war. Jedoch ist die Trasse im steilen Berghang unmittelbar nördlich des Sattels wieder leicht zu finden. Sie zieht in langen Transversalen und mit wenigen Kehren über das obere zum unteren Eselkar und zwar im steileren Gelände östlich der mittelalterlichen und späteren Saumpfade. Auch in der Tauernleiten nimmt die Straße im allgemeinen die östliche Bergflanke in Anspruch, um schließlich vor der Eggeralm den Talboden zu erreichen. Im Naßfeld (Seehöhe ca. 1650 m) sind keine Hinweise zu gewinnen, wo der antike Weg verlief. Erst wieder auf der gegenüberliegenden nördlichen Seite des früher überschwemmungsgefährdeten Hochtales zeichnet sich eine Hangstraße in Richtung Bockhart deutlich im Gelände ab. Sie zieht schließlich oberhalb des unteren Bockhartsees zum Plateau des oberen Bockhartsees und am Ostrand davon entlang zur Baukarlleiten. Auf etwa 30 m Länge ist sie hier an einer Stelle mehrere Meter hoch von einer Halde des spätmittelalterlichen Bergbaues überschüttet. Der aus mächtigen Felsblöcken errichtete breite Straßendamm besitzt weiter im Norden eine gut erhaltene Kehre, von wo er aufwärts in die Baukarlleiten, also in Richtung des Erzrevieres am Silberpfennig führt. Im Rutschgelände auf 2140 m Seehöhe ist der weitere Verlauf allerdings bereits unterbrochen.

Es ist jedoch soviel klar, daß die Route über den Mallnitzer Tauern und weiter in den Bockhart eine Stichstraße in das Bergbaugebiet darstellte. Eine straßenartige Verbindung zwischen dem Naßfeld und dem Gasteinertal durch die steile Talschlucht der Naßfelder Ache gab es damals nicht. Ein entsprechendes Ergebnis haben genaue Untersuchungen an den Hängen der westlichen Talschlucht gebracht (LIPPERT 1993a: 22-23).

7 Charakteristik der beiden Tauernstraßen

Die beiden Paßstraßen sind durch eine Reihe gleichartiger Konstruktionsmerkmale gekennzeichnet (LIPPERT 1993a: 47-49). Der Straßenverlauf paßt sich im gegliederten Gelände den Kuppen und Gräben weitgehend an. Die einzelnen, sehr oft auffallend gerade verlaufenden Abschnitte (Segmente) sind sehr lang und es gibt nur ein Minimum an Kehren. Die Streckenteile stoßen an den Wendepunkten meist in spitzen Winkeln zusammen. Die Kehren selbst sind deutlich verbreitert und auch etwas in die Länge gezogen.

Auf gefährliches Gelände wurde bei der Planung der Straßen kaum Rücksicht genommen. Die einzelnen Transversalen queren oft mehrere Bäche, mehr oder weniger fließende Blockhalden, instabile Schutthänge oder auch Felshänge, wo Stufen für Stützmauern ausgemeißelt werden mußten (so z.B. im Eselkar, LIPPERT 1993a: 15-19, Abb. 2). Nach einer Kehre wurden dann in der Regel nochmals dieselben Hindernisse in einer neuerlichen weiten Hangquerung in Kauf genommen.

In den unteren, erdbedeckten Berghängen wurden die Trassen durch Einschneiden und Aufschütten gebaut. Im Bereich der Blockhalden oder im felsigen Hochgebirgsraum baute man Straßendämme aus mächtigen Felsblöcken mit geschotterter Oberfläche.

Die Breite der Straßen beträgt nie viel unter 3 m, durchschnittlich 3,2-4 m, manchmal sogar bis 4,5 m. Die Steigung an allen heute noch erhaltenen Straßenstrecken übersteigt 12 % nur ausnahmsweise und liegt im Durchschnitt zwischen 9 % und 11 %. Schon aufgrund dieser Werte, also der verhältnismäßig großen Breite und der geringen Steigung, sind die Straßen sicher nicht nur für Reisende zu Fuß, für einfache Lastenkarren oder Saumpferde geeignet gewesen. Die Straßen konnten vielmehr auch von ein- oder zweiachsigen Last- und Reisewagen befahren werden.

Die Straßen sind sicherlich von technisch und organisatorisch höchst versierten, wohl militärischen Baumeistern errichtet worden. Die Vermessung, die Beschaffung und der Transport der Baumaterialien (Holz, Stein und Erde) sowie Verpflegung und Unterkunft für hunderte Arbeitskräfte, die auf einzelne Baulose aufgeteilt waren, erforderten eine optimale Koordination. Die damit befaßten Ingenieure hatten jedoch mit Straßenbau im Alpenraum keine Erfahrung und zogen auch keine einheimischen Ratgeber, die die Geländegefahren kannten, heran. Die Straßen waren damit einer baldigen

Unbenützbarkeit geweiht, rutschten an vielen Stellen ab oder wurden von Geröll bedeckt. Man reagierte darauf zunächst mit Ausbesserungen, dem Bau von Ausweichen und Streckenvarianten. Solche sind im unteren Bockhart, in der unteren Tauernleiten, im oberen Eselkar und östlich der Laschgalm im Bereich des Mallnitzer Tauern bekannt. Insgesamt dürften die beiden Paßstraßen schätzungsweise kaum länger als zehn Jahre durchgängig bestanden haben, da es zu viele, nicht verlegbare Strecken gab, die von der Natur ständig bedroht waren (LIPPERT 1993a: 21-22).

8 Die Begehung des Korntauern und des Mallnitzer Tauern in der Frühzeit

Der um den Korntauern und den Mallnitzer Tauern innerhalb der Hohen Tauern gelegene Gebirgsabschnitt ist schon früh aufgesucht worden. Zwei spätneolithische Steinäxte in der Hochgebirgszone weisen auf menschliche Anwesenheit bereits im 4. Jahrtausend v. Chr. hin (LIPPERT 1993b: 137-139). Sie steht mit Erzprospektion, Hochweidewirtschaft oder Opferbräuchen im Zusammenhang. Weitere urgeschichtliche Funde aus dem Nahbereich der beiden Pässe sind erst wieder aus der Spätlatènezeit bekannt. Am Mallnitzer Tauern sind beiderseits des Überganges spätkeltische Münzopferplätze entdeckt und im Sommer 1998 archäologisch erforscht worden. Von hier stammen unter anderem auch mehrere kaiserzeitliche spätantike römische Münzen, die auf ein mehr oder weniger kontinuierliches Motivbrauchtum am Paß schließen lassen. Die Münzopfer am Paß sind Ausdruck von Bitte und Dank an Gottheiten, die für ein sicheres Reisen angerufen wurden (DEMBSKI & LIPPERT 1999). Ähnliche Paßopferplätze sind vom Großglockner (MOOSLEITNER 1997) und aus den Westalpen von spätkeltischen und römischen Alpenübergängen bekannt (PAULI 1981: 175-188).

Vom Korntauern gibt es je eine Münze der römischen Kaiser Antoninus Pius (Mitte 2. Jh.) und Commodus (Ende 2. Jh.). Diese Münzfunde belegen zumindest eine Benützung dieser Paßroute in der römischen Kaiserzeit (LIPPERT 1993b: 142-143). Im übrigen kann zwischen diesen römischen Münzen und den Motivmünzen einerseits und den beiden Paßstraßen andererseits kein direkter Konnex hergestellt werden, weil die Straßen im unmittelbaren Bereich der entsprechenden Fundstellen nicht erhalten waren. Doch scheinen die Opferstellen am Mallnitzer Tauern in römischer Zeit auf die Straßenführung bezogen gewesen zu sein. Die Straße und die Motivplätze liegen nämlich entlang derselben Linie über Nord- und Südsattel östlich der Hagener Hütte.

9 Datierung und Funktion der Paßstraßen

Es besteht kein Zweifel über die Zeitstellung der Straßen in der römischen Kaiserzeit. Zum einen weisen die beschriebene Konstruktionsweise und die typische Art der Anlage klar darauf hin (zusammenfassend mit Literaturangaben: LIPPERT 1993a: bes. 49-50, 1994: 411-413). Weitere wichtige Indizien sind zwei Fundstücke, die in der Trasse der Paßstraße über den Mallnitzer Tauern mithilfe der Metallsonde gefunden wurden. Im Suchbereich 1a östlich der Laschgalm lag das Bruchstück eines flachen eisernen Zeltpflockes (WEIN 1993: 115, Taf. 6/2). Es kann sich kaum um einen abgebrochenen Feuerstahl, wie zunächst vermutet wurde, handeln. Die Öse des S-förmig geschwungenen Hakens ist nämlich zu eng, um einen Finger durchzustecken (Abb. 2/3 und 12). Vielmehr kommt ein römischer Zelthering in Frage, wie solche u.a. von Lauriacum-Enns bekannt sind (vgl. Museum Enns, Inv.-Nr. 147/92-1132).

Weiters ist in der unteren Zone von Suchbereich 1, ebenfalls östlich der Laschgalm, etwa 15 cm unterhalb der äußeren Trassenoberfläche eine eiserne Nadel mit hammerförmigen Kopf und zwei Rippen am Schaft Hals entdeckt worden (WEIN 1993: 111, Taf. 6/1). Die 6 cm lange Ziernadel (Abb. 2/2 und 12) besitzt ein bronzenes Pendant von der Grabenbäckerquelle in Badgastein (LIPPERT 1993b: 168, Taf. 4/2). Dieses zeigt einen facettierten Schaft und drei Rippen am oberen Schaft. In Lauriacum gibt es, um Vergleiche zu nennen, etwas größere Nadeln mit kegelförmigen Kopf und zwei Rippen unmittelbar darunter (Museum Enns, Inv.-Nr. L 6/25-121/2 und L 66/73-101/2). Sie sind somit den Nadeln von den Hohen Tauern ähnlich. Vermutlich wurden römische Schmucknadeln dieser Form regional variabel hergestellt.

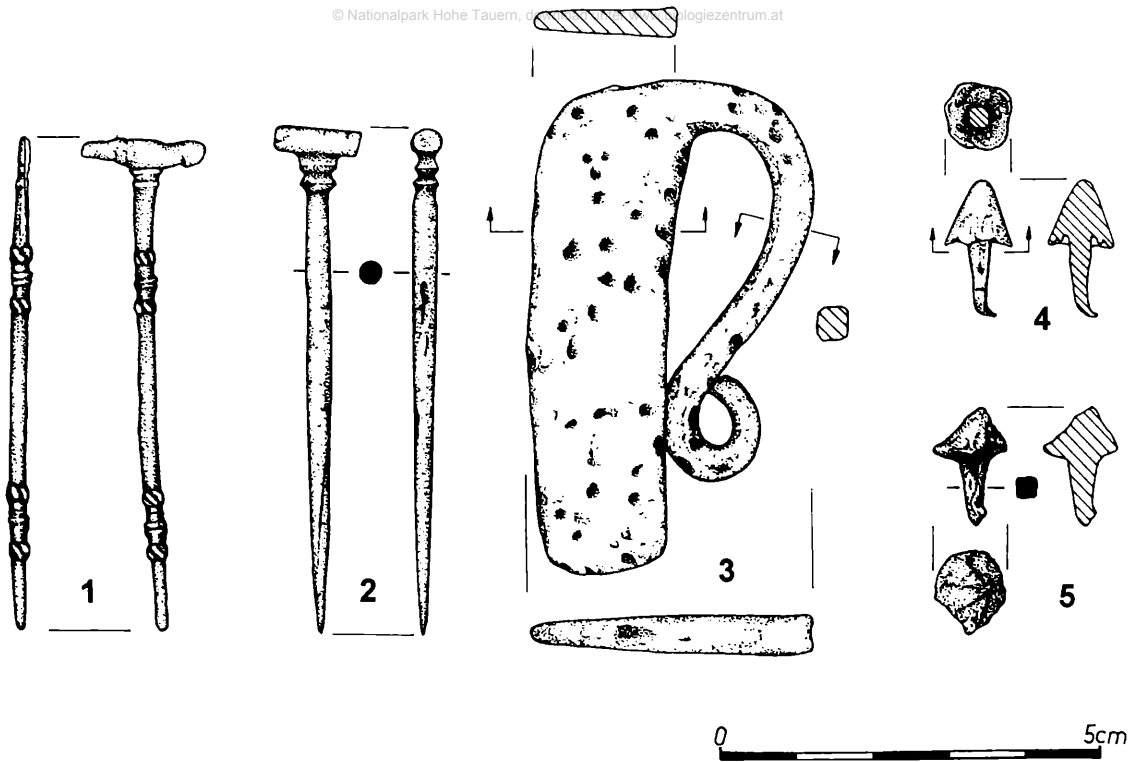


Abb. 2: 1: Bronzene Nadel von Berching-Pollanten (Bayern), 2-5: Fundstücke aus Eisen aus dem Bereich der Straße über den Mallnitzer Tauern

Fig. 2: 1: Bronze needle from Berching-Pollanten (Bavaria), 2-5: finds of iron from the area of the road crossing the Mallnitzer Tauern mountain pass

Eine bronzene Nadelvariante, die in der Länge und Kopfform mit der Mallnitzer und der Badgasteiner Nadel vergleichbar ist, stammt aus einer Siedlungsgrabung in Berching-Pollanten, Bayern (Ber.-Poll. Nr. 15422, Mitteilung von Thomas FISCHER, Prähistorische Staatssammlung München). Diese Nadel besitzt an verschiedenen Stellen des Schaftes Rippen und turbanförmige Profilierungen (Abb. 2/1). Die Ausgräber können sie aus stratigraphischen Gründen innerhalb der Spätlatène- und römischen Kaiserzeit allerdings nicht näher einordnen.

P. HAIDER hat sich ausführlich mit der Funktion und der historischen Bedeutung der beiden römischen Paßstraßen beschäftigt (HAIDER 1993, 1994). Er zieht mehrere Möglichkeiten für eine Bauzeit während der römischen Zeit in Betracht, doch gibt er einem Datum mit recht überzeugenden Argumenten den Vorzug (HAIDER 1994: 28). Für das Jahr 171 und die unmittelbar darauf folgende Zeit sind umfangreiche militärische Maßnahmen Roms überliefert, die der Vertreibung der bis weit in den Süden über Noricum eingedrungenen Germanen galten. Archäologisch schlagen sich diese Vorstöße anhand von genau zu diesem Zeitpunkt vergrabenen Münzschatzhorten und erfolgten Zerstörungen deutlich nieder (HAIDER 1993: Abb.9). General Pertinax versuchte möglicherweise, in dieser Situation die Feinde im Westen zu umgehen, um einen langen und erbitterten Stellungskrieg zu vermeiden. Man könnte sich nun vorstellen, daß zu diesem Zweck rasch eine neue Paßstraße, nämlich über den rund 50 km westlich vom Radstädter Tauernpaß, der unter germanischer Kontrolle war, gelegenen Korntauern gebaut wurde. Über diese Ausweichroute konnten römische Truppen unbehelligt ins Salztal und von dort zum Donaulimes gelangen. Die zweite Paßstraße über den Mallnitzer Tauern läßt sich in diesem Zusammenhang durchaus auch erklären: Der Bau der von Mallnitz abzweigenden Stichstraße über den Tauern in den Bockhart sollte der günstigen Zufahrt und dem zügigen Abtransport der hier anstehenden und erschmolzenen Golderze dienen, um damit die umfangreichen militärischen Operationen zu finanzieren.

10 Umwelt und menschliche Eingriffe in keltischer und römischer Zeit

Im Zuge des Forschungsprojektes wurden auch aufschlußreiche paläobotanische Ergebnisse erzielt, die über die Vegetationsentwicklung und das Klima, aber auch über menschliche Eingriffe, wie Rodungen, Aussagen zulassen (KRAL 1993). Nach den Ergebnissen der Pollenanalysen waren das Naßfeld und der Bereich Bockhart in der Eisenzeit dicht mit Erle, Fichte, Tanne und Lärche betanden. Nach der einschneidenden Klimaverschlechterung seit dem 8. Jahrhundert v. Chr. kam es gegen Ende des Jahrtausends wieder zu einer Erwärmung, die erst wieder mit dem 2. Jahrhundert n. Chr. zu Ende ging. Schon am Beginn der günstigen Klimaphase (2. Jh. v. Chr.) sind intensive Waldrodungen feststellbar, die etwa um Christi Geburt ihren Höhepunkt erreichten. Die damit geschaffenen Almweideflächen bzw. weitgehend waldfreien Zonen waren damals wesentlich größer als in der spätbronzezeitlichen Rodungsphase. Das Schlägern von Bäumen in diesem Ausmaß könnte somit auch der Beschaffung von Holz für die Verzimmerung im Bergbau und als Brennmaterial bei der Verhüttung von Erzen gedient haben. Erst im frühen Mittelalter schloß sich der Waldbestand wieder einigermaßen.

Diese anthropogenen Spuren im Waldbild der ausgehenden Eisenzeit (Spätlatène) und in der römischen Kaiserzeit sind also sehr auffällig. Das Naßfeld lag eigentlich ziemlich unzugänglich abseits des Gasteinertales und war nur durch eine enge, unwegsame Schlucht mit ihm verbunden. Das über 1600 m Seehöhe gelegene Hochtal war daher nicht nur siedlungsungünstig, sondern ebenso wie das Bockhartgebiet für eine Weidewirtschaft nicht gerade ideal. Man bevorzugte in dieser Zeit außerdem gewöhnlich Almen oberhalb der Waldgrenze. Eine Erklärung für die starke Rodungstätigkeit könnte aus diesem Grund im Bergbau auf Gold- und Silbererze am Radhausberg und im Bockhart liegen. Dazu kam nach dem Bau einer Stichstraße in römischer Zeit sicher eine, wenn auch kurze Phase der Intensivierung der Erzgewinnung.

11 Die neuen Feldforschungen

11.1 Paßopferfunde

In den Jahren 1997 und 1998 wurden weitere Forschungen in Angriff genommen, nachdem sich zusätzliche Fragestellungen ergeben hatten. Die Bauweise der Straße im felsigen Gelände sowie im unteren Bereich der Berghänge sollte noch besser erkundet werden. Außerdem war es notwendig, die Paßübergänge am Korntauern und Mallnitzer Tauern nochmals genau zu begehen und zu sondieren, da mit den Opferfunden am Großglockner (MOOSLEITNER 1997) derartige Funde auch hier wahrscheinlich geworden waren. Zusätzlich sollte damit dem Sondengehen durch Laien zuvorgekommen werden. Fundstücke ohne gesicherten Befund und genau eingemessenen Fundort sind bekanntlich archäologisch völlig wertlos.

Am Korntauern sind trotz systematischer Suche keine Münzen zutage gekommen. Es wurden jedoch kleine Teile von Gußkuchen aus Bronze geborgen. Sie gehören der Bronzezeit an. Am Mallnitzer Tauern konnte ein größerer und ein kleinerer Münzopferplatz (Mitarbeiter: L. GRAUPNER und A. TADIC) planmäßig prospektiert und aufgedeckt werden. Über diese Votivfunde von den beiden Pässen wird an anderer Stelle noch eingehend berichtet werden.

11.2 Bergbau-Survey

Im Rahmen eines anderen Forschungsprogrammes wurde im Sommer 1998 nach Bergbauspuren aus antiker Zeit gesucht. Goldgewinnung in den Hohen Tauern in spätkeltischer und römischer Zeit wird auch durch neue archäologische Funde am Magdalensberg nahegelegt (PICCOTTINI 1994). Schon in dem früheren Projekt waren am Bockhart und am Silberpfennig dahingehend geologisch-archäologische Untersuchungen durchgeführt worden. Sie brachten Kenntnisse von Tagbauen im Gratbereich zwischen der Baukarlleiten und der Erzwiese. Es gelang aber nicht diese Bergbautätigkeit zu datieren. Immerhin wurden wichtige mineralogische Einzelheiten zur Qualität des dort abgebauten Golderzes

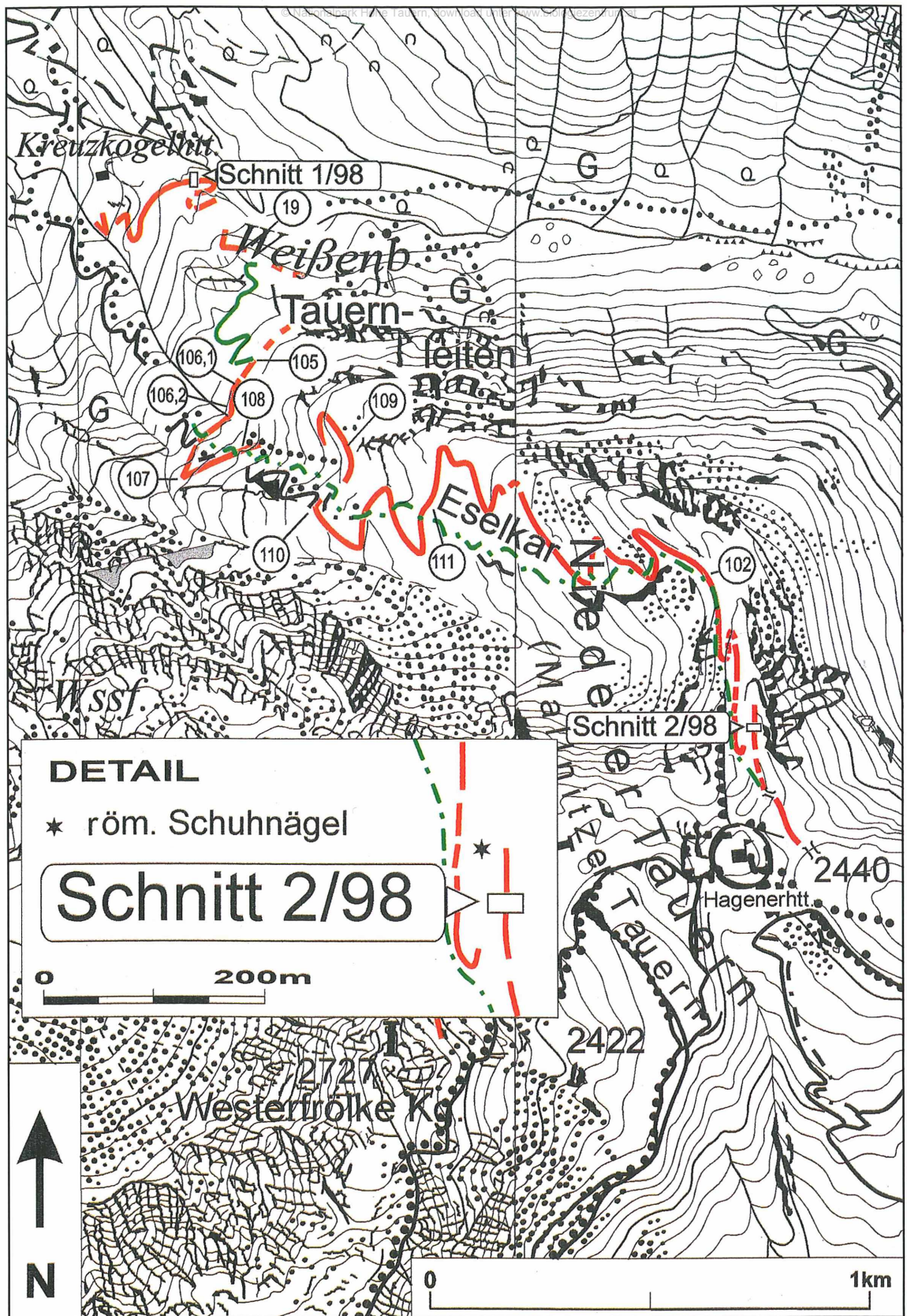


Abb. 3: Verlauf der Straße über den Mallnitzer Tauern-Nord mit den eingetragenen Suchschnitten des Jahres 1998

Fig. 3: Route of the northern part of the road crossing the Mallnitzer Tauern mountain pass, the excavation trenches of 1998 are marked

festgestellt (GSTREIN 1993). Die neuen systematischen Begehungen und Sondierungen erfolgten vornehmlich am Radhausberg östlich des Naßfeldes und nur im kleinen Umfang im Bereich des oberen Bockhart und auf der Baukarlleiten. Die Ergebnisse und Erfahrungen aus diesen Untersuchungen sind Inhalt eines eigenen Beitrages (RIESER & SCHRATTENTHALER 1999).

11.3 Straßenforschung (Abb.3)

In Verbindung mit einer Lehr- und Forschungsgrabung wurden im Juli und August 1998 zwei Stellen der Römerstraße über den Mallnitzer Tauern näher untersucht. In beiden Fällen handelt es sich um besser erhaltene Straßenpartien auf der Nordseite des Mallnitzer Tauern.

Der erste Platz befindet sich auf der unteren Tauernleiten, wo der in den Hang eingeschnittene Weg nach zwei gut erkennbaren Kehren oberhalb der Eggeralm ein langes gerades Stück nach Osten in Richtung hinteres Weißenbachtal zieht (Abb. 9). Die Straße ist hier besonders tief und breit in den Hang eingesetzt.

Von der steilen oberen Böschung wurde ein rund 6,5 m langer Schnitt quer über die Trasse zur unteren Böschung gezogen. Östlich anschließend wurde eine breite Fläche geöffnet, um die Straßenaufschüttung kennenzulernen (Schnitt 1, Abb. 4). Zuoberst war eine dünne braune Humusschichte (Abb. 5/1) und darunter eine gut entwickelte Podsol Schichte in graublauer Farbe mit einer Mächtigkeit von 6-8 cm zu erkennen (Abb. 5/2). Podsol bildet sich in subalpinen Böden immer im Bereich einer verwitternden, ausgelaugten und humuslosen Erdoberfläche. Der Prozeß der Podsolbildung ist gewöhnlich erst nach 500 Jahren abgeschlossen.

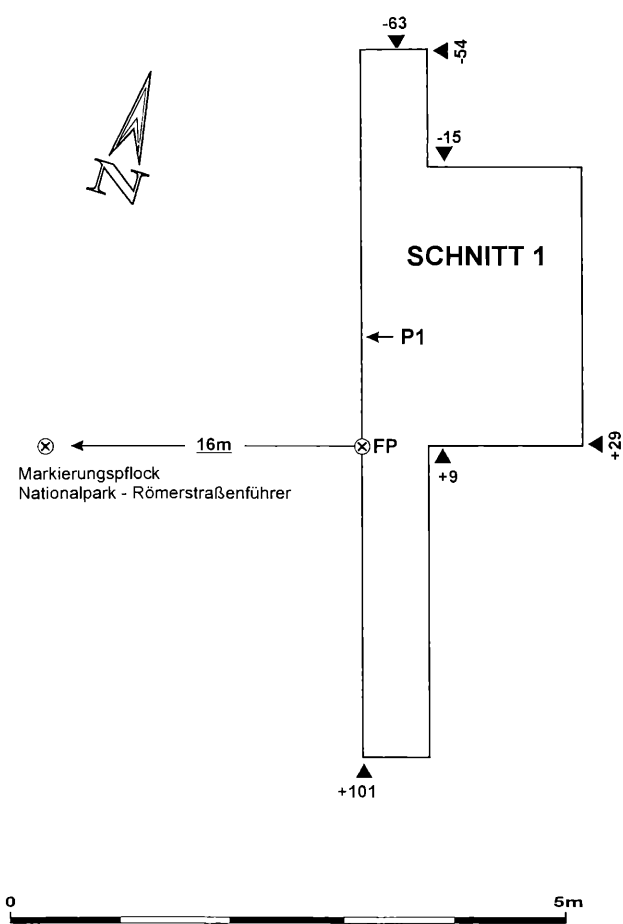
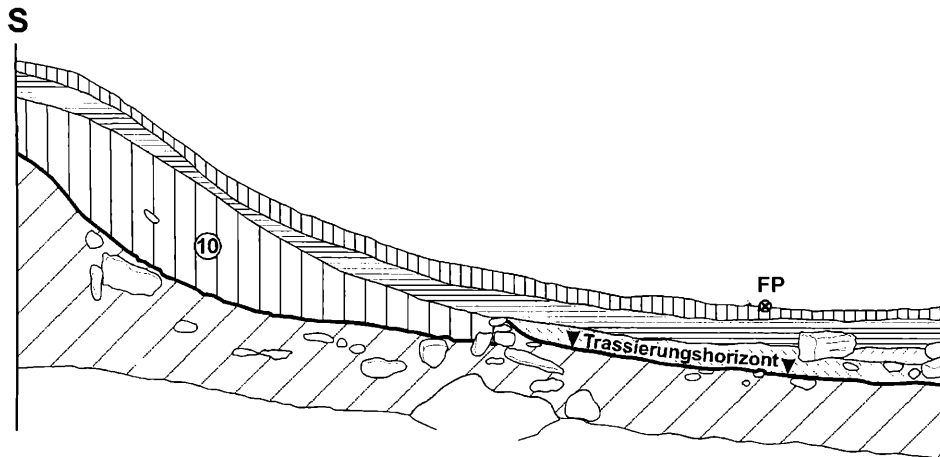


Abb. 4: Mallnitzer Tauern, Schnitt 1/1998 - Grabungsfläche

Fig. 4: Mallnitzer Tauern, section 1/1998 - excavation area



SIGNATUR

- | | | | | | |
|---|--|--------------------------------|---|--|------------------------|
| ① | | Modriger Humus | ⑦ | | Schotter, abgeschwemmt |
| ② | | Rezenter Podsol | ⑧ | | Älterer Podsol |
| ③ | | Sandige Sedimentation | ⑨ | | Braunerdeschicht |
| ④ | | Verwitterte schottrige Schicht | ⑩ | | Fliesschicht |
| ⑤ | | Gewachsener Boden | | | Gelegte Steinplatten |
| ⑥ | | Erdige Schwemmschicht | | | Steine |

Abb. 5: Mallnitzer Tauern, Profil von Schnitt 1/1998

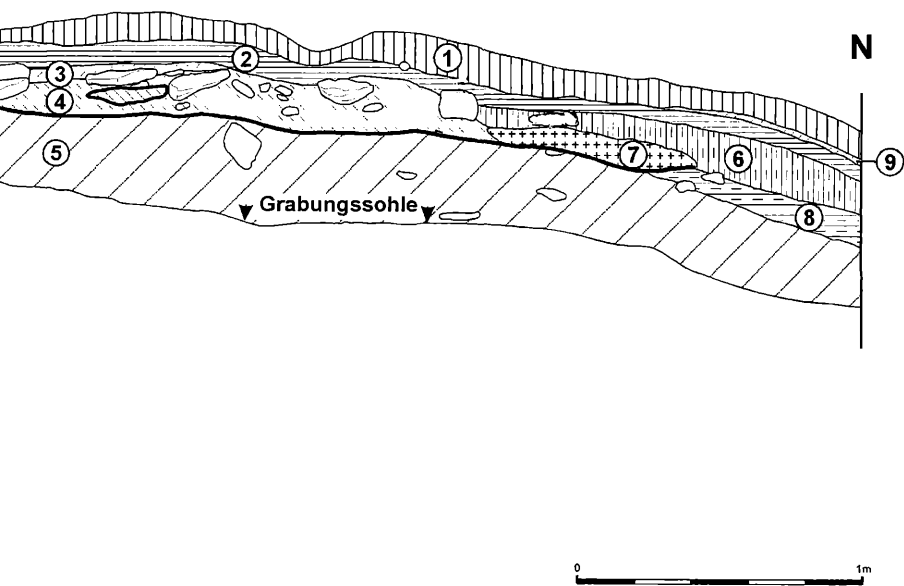


Fig. 5: Mallnitzer Tauern, profile of section 1/1998

Darunter war in der Mitte der Trasse eine etwa 2 m breite Pflasterung aus Steinplatten, die teilweise schon außer Verband lagen (Abb. 6 und 10). Die in situ, also Originalanlage befindliche Pflasterung zeigte deutlich eine Verlegung größerer Platten an den Außenseiten und kleinerer Platten und Steine im Innenfeld. Der mittlere Abstand der jeweils größeren Aussenplatten quer über die Trasse betrug 1,10 m. Die Spurweite römischer Wagen lag erfahrungsgemäß bei 107 bzw. 108 cm (PLANTA 1976). Somit kommt dieses Maß auch bei der Mallnitzer Tauernstraße in Frage.

Die Steinplatten liegen in einer gelben, sandig-schottrigen Schichte eingebettet (Abb. 5/3-4). Diese bis zu 20 cm starke Aufschüttung ist auch noch seitlich der Pflasterung zu erkennen. Sie liegt unmittelbar auf der Trassierungsebene der Straße, die im Profil deutlich aufscheint, und entstand durch eine steile Einböschung in den oberen Hang sowie eine leicht talwärts geneigte Planierung. Von Bedeutung ist auch die Tatsache, daß bei der Trassierung eine ältere Podsolische Schicht (Abb. 5/8) entfernt wurde, die nur noch an der Talkante erhalten und von einer abgeschwemmten Schotterdecke (Abb. 5/7) bedeckt ist. Die Trassenebene liegt auf dem grobschottrigen, mit Schieferstücken durchsetzten gewachsenen Boden (Abb. 5/5).

Die beim Straßeneinschnitt entfernte Kubatur ist beachtlich. Im Bereich des Profilschnittes läßt sich die Menge des abgegrabenen Materiales auf 1 m Straßenlänge hochrechnen. Sie betrug rund 1,2 m³. Auch dies zeigt, wie umfangreich die Straßenarbeiten schon bei der insgesamt 8-9 km langen Bergstrecke auf der Nordseite des Mallnitzer Tauern gewesen sind. Im unteren Drittel mußte die Straßen-trasse in den Hang eingeschnitten werden, weiter oben baute man in Dammkonstruktion aus großen Steinblöcken. In der obersten, meist rein felsigen Gebirgszone wurden an vielen Stellen Stufen und Nischen in den Fels gemeißelt, um Stützmauern und Trasse aufzunehmen.

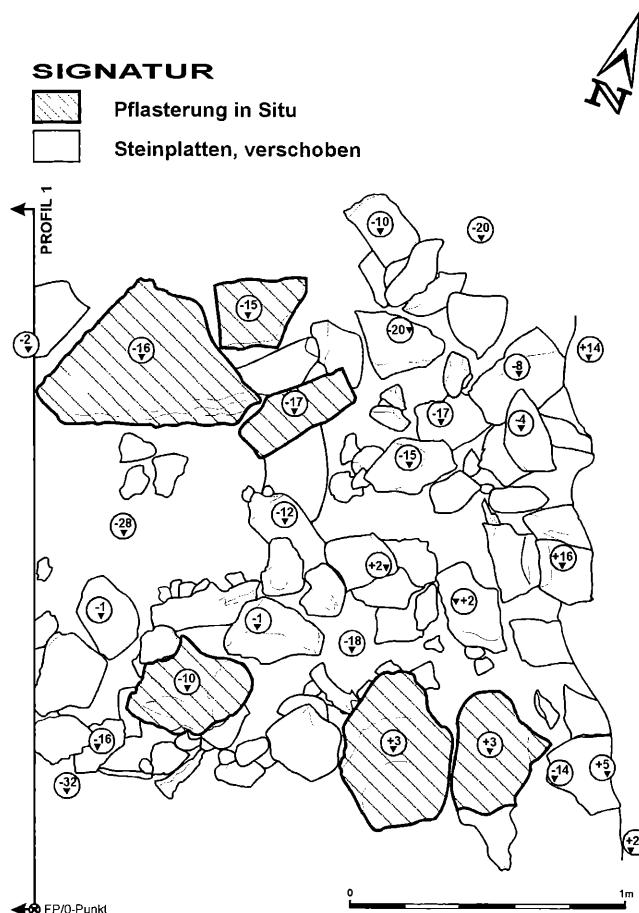
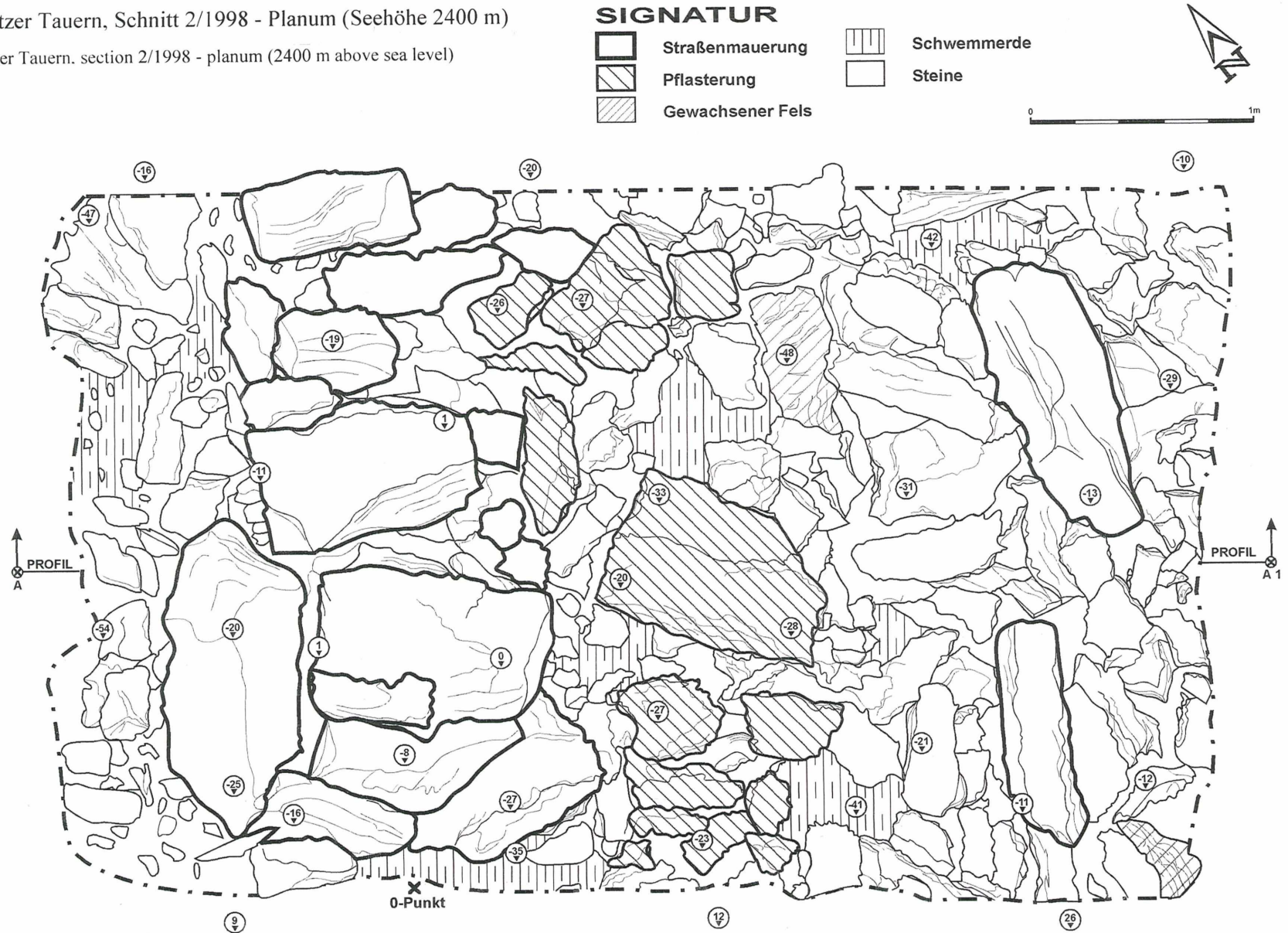


Abb. 6: Mallnitzer Tauern, Schnitt 1/1998 - Planum (Seehöhe 1708 m)

Fig. 6: Mallnitzer Tauern, section 1/1998 - planum (1708 m above sea level)

Abb. 7: Mallnitzer Tauern, Schnitt 2/1998 - Planum (Seehöhe 2400 m)

Fig. 7: Mallnitzer Tauern, section 2/1998 - planum (2400 m above sea level)



Damit kommen wir nun auch zu den Ergebnissen des zweiten Grabungsschnittes im oberen Verlauf der Straße (Schnitt 2, Abb. 7 und 11). Er wurde etwa 40 m westlich der längst abgestürzten letzten Kehre vor dem Paßübergang quer zur Trasse gezogen. Die Straße verlief hier in einem leichten Bogen um einen Bergvorsprung, dann über einen eigens abgekanteten Felszug zum sogenannten Nordsattel, der noch nicht am Alpenhauptkamm liegt. Erst nach Durchquerung eines Kars, in dem sich ein kleiner See befindet, gelangte die präsumptive, hier nicht faßbare Straße zum sogenannten Südsattel, der eine tiefe Scharte im West-Ost streichenden Alpenkamm bildet.

Der Schnitt wurde in einer Breite von 3 m und einer Länge von 5 m angelegt. Es zeigte sich, daß man die Trasse bergseitig in den Hang eingeschnitten hatte, indem Geröll und Schutt an der Oberfläche entfernt worden waren. An der untersuchten Stelle besitzt das Gelände aber sonst einen natürlichen Absatz, den man für die Trassenführung genutzt hatte. Reste der Pflasterung waren stark verschoben. Sie bestand aus 40-100 cm langen, flachen Steinplatten. Zum Berg hin war die Pflasterung durch lange, hochgestellte Steinblöcke begrenzt. An ihnen konnte außen von oben zufließendes Wasser seitlich abrinnen. Talseitig lagen auf der Trasse mächtige, wohl ausgesuchte rechteckige Blöcke quer zur Straße. Sie ragten um 10-20 cm über die Pflasterung und sind daher ebenfalls als Einfassung, hier aber zum Schutz vor dem Abgleiten von Mensch, Tier und Fahrzeugen zu verstehen (Abb. 8). Die Breite der eigentlichen gepflasterten Fahrbahn war schwer zu bestimmen, da die Bordsteine etwas verkippt waren. Eine Breite von 1,8-1,9 m kann aber angenommen werden. Ein Wagen oder Karren mit etwa 107 cm Spurweite und etwa 1,4 m Breite des Wagenkastens konnte also einigermaßen bequem passieren.

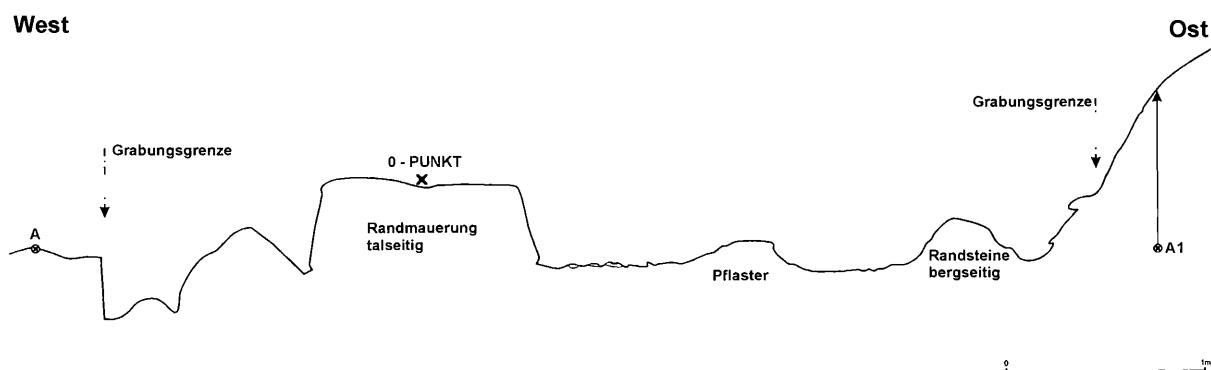


Abb. 8: Mallnitzer Tauern, Schnitt 2/1998 - Oberflächenprofil West-Ost, Ansicht von Süden

Fig. 8: Mallnitzer Tauern, section 2/1998 - surface profile west-east, view from the south

Die etwas unterhalb errichtete, heute völlig verstürzte Kehre befand sich vor einer steilen Felsfläche. Etwa 20 m am Hang unter der ehemaligen Kehre wurden durch Sondengehen zwei Eisennägel mit hohen konisch-kegeligen Köpfen gefunden (Abb. 2/4-5 und 12). Einer der Nagelköpfe weist pyramidenartig geschmiedete Facetten auf (Abb. 2/5). Es handelt sich bei den beiden Stücken mit hoher Wahrscheinlichkeit um die Benagelung römischer Schuhsohlen (Hinweis von H.-J. UBL, Bundesdenkmalamt Wien; vgl. auch GARBSCH 1986: 14-16). Die Schuhnägel können im übrigen einzig und allein von der Straßentrasse stammen, womit sie weitere Datierungselemente bilden.

12 Baugeschichtliche Anmerkungen zu den Tauernstraßen

In den überlieferten antiken Straßenkarten bzw. Verzeichnissen scheinen die Fahrwege über den Korntauern und Mallnitzer Tauern nicht auf (vgl. WINKLER 1985). Die auf einer Vorlage aus augustäischer Zeit zurückgreifende, im frühen 3. Jahrhundert entstandene und in der Spätantike ergänzte

Tabula Peutingeriana zeigt keinerlei entsprechende Eintragung. Das Itinerarium Antonini, das auf einem Stationsverzeichnis von Kaiser Caracalla (211-217) beruht und zur Zeit von Kaiser Diocletian entstanden ist, enthält trotz späterer Zusätze ebenfalls keine Anhaltspunkte für die Existenz der Tauernstraßen.

Dennoch besteht kein Zweifel an der römisch-kaiserzeitlichen Datierung der beiden Paßwege. Anlage, Konstruktionsweise und einige römische Fundstücke von den Trassen sind eindeutige chronologische Belege. Es wird sich kaum um *viae publicae*, also Haupt- und Staatsstraßen, gehandelt haben. Diese dienten nämlich in erster Linie dem staatlichen und privaten Güterverkehr, der Reise der kaiserlichen Kuriere und Beamten und seit Kaiser Augustus auch als Routen der Reichspost, also des *cursus publicus* (SCHNEIDER 1998). Es ist eher an *viae militares* zu denken, die sich aus den *viae publicae* ableiten lassen und vor allem Truppenbewegungen dienten (HAIDER 1985).



Abb. 9: Luftbild (Ausschnitt) aus dem Jahr 1954 (Nr. 13108) vom südlichen Naßfeld und der Tauernleiten unterhalb des Mallnitzer Tauern mit gut erkennbaren Trassen der antiken Straße (weiße Pfeile)
(Genehmigung der Wiedergabe durch das BEV Wien, Zl. 70.401/98)

Fig. 9: Aerial photograph (detail) from 1954 showing the southern "Nassfeld" and the "Tauernleiten" below the Mallnitzer Tauern pass, the white arrows mark the well visible route of the ancient road

Sowohl Staats- als auch Militärstraßen wurden von Truppeneinheiten der römischen Armee vermessen, trassiert und gebaut. Beim Bau konnten aber auch Lohnarbeiter und sogar Kriegsgefangene eingesetzt werden. Auch Anrainer wurden bisweilen unentgeltlich zu Straßenarbeiten herangezogen. Die Oberaufsicht für die Baumaßnahmen hatte der Statthalter. Er war auch für die Sicherheit und Befahrbarkeit der Straßen verantwortlich. Zur Beaufsichtigung der Straßen stationierte der Statthalter eigens vom Frontdienst befreite Stabsoffiziere, die Benefiziarier. Die Instandhaltung der Straßen mußte gewöhnlich durch die einheimische Bevölkerung gewährleistet werden.

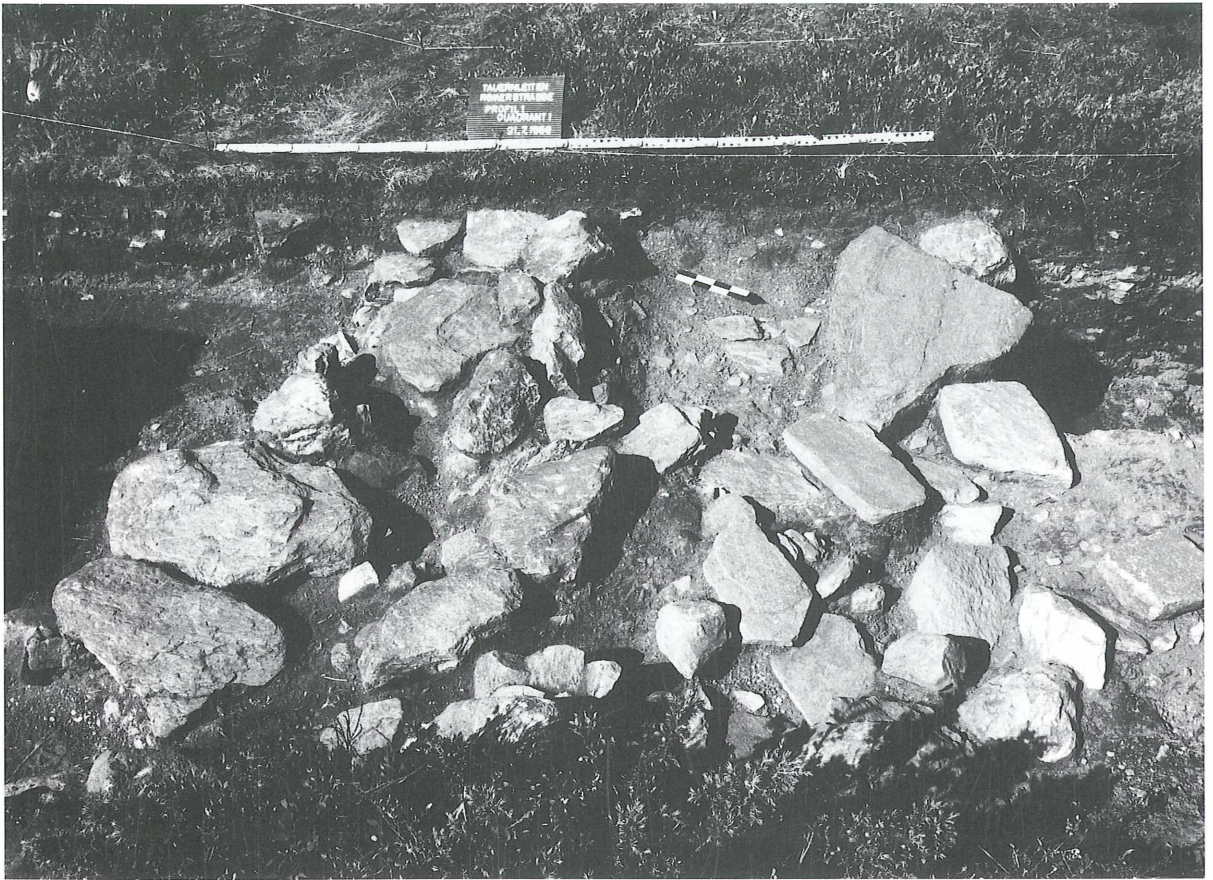


Abb. 10: Mallnitzer Tauern - Tauernleiten, Schnitt 1/1998, Pflasterung der Straße, Ansicht von Osten

Fig. 10: Mallnitzer Tauern - "Tauernleiten", section 1/1998, pavement of the road, view from east

Foto : A. Lippert

Aus dieser kurzen Darstellung geht hervor, daß keineswegs ein lokaler Straßenbaumeister zum Zug kommen mußte. Bei Militärstraßen, wie jener über den Hohen Tauern (Korntauern), die rasch gebaut werden mußten, war vielleicht nicht einmal der zuständige Statthalter, in diesem Fall jener von Noricum mit Sitz in Virunum, der Auftraggeber. Die jeweils kommandierenden Generäle waren mit Planung und Bauaufsicht solcher Straßen betraut. Dies erklärt möglicherweise auch die zwar technisch höchst aufwendige und nahezu perfekte Straßenbauweise, aber gleichzeitig ortsunkundige Planung (LIPPERT 1993a: 21-22). Der Verfall der Tauernstraßen dürfte schnell vonstatten gegangen sein. Dies ist umso eher anzunehmen, als in den dünn besiedelten Alpentälern kaum ausreichend geeignete Arbeitskräfte für Reparaturen zur Verfügung standen.

An den Tauernstraßen wurden bisher keine Meilensteine gefunden. Möglicherweise wurden solche auch nie aufgestellt, da es sich um rein militärische Verbindungswege handelte, die auf eigenen, dem Militär vorbehaltenen Karten eingetragen waren. Die Offiziere, die die Straßen benutzten, werden

wohl über derartige Karten, in denen Stützpunkte, Raststationen und Entfernungsangaben aufschrieben, verfügt haben.

Ein Vergleich mit anderen römischen Paßstraßen im Ostalpenraum ist derzeit noch recht schwierig. Die ältere Altstraßenforschung leidet hier vielfach an wenig kritischen Beschreibungen. Außerdem fehlt meist eine geeignete Dokumentation von Konstruktion und Anlage römischer Wege (vgl. KLOSE 1910, KOBAN 1954). Neuere Untersuchungen sind jedoch kaum angestellt worden. Entscheidend besser ist der Forschungsstand immerhin in den Westalpen.



Abb. 11: Mallnitzer Tauern - oberes Eselkar, Schnitt 2/1998, gemauerte Straße, Ansicht von Südosten

Fig. 11: Mallnitzer Tauern - upper "Eselkar", section 2/1998, stonework of the road, view from south-east

Foto: A. Lippert

Eine mit den Straßen über den Korntauern und den Mallnitzer Tauern ziemlich gut vergleichbare Bauweise zeigt die im Jahr 201 n. Chr. unter Kaiser Severus errichtete Streckenvariante von der Reichsstraße über den Radstädter Tauern. Sie verlief von der Raststation beim heutigen Moosham über die Laussnitzhöhe nach Teurnia. Wahrscheinlich wurde sie zunächst vornehmlich aus

militärischen Gründen gebaut und stellte eine Schnellverbindung ins Drautal dar. Die bisherige Strecke in den Süden über den Neumarkter Sattel nach Virunum ins Drautal war jedenfalls länger. Im Gelände ist diese Straße zwischen Pichla und Laussnitzhöhe meist noch gut zu verfolgen (NAROBÉ 1960). Die Trasse besitzt im allgemeinen eine Breite von nur 2,5 m, an geländegünstigen Stellen auch bis zu 3,5 m (Ausweichen?). Wegen der geringen Breite ist aber eher ein Saum- und Karrenweg anzunehmen. Ein römisches Brandgrab im nahegelegenen Schindergraben enthielt die Eisenbeschläge eines zweirädrigen Wagens. Obwohl wahrscheinlich nur einfache Fahrzeuge die Straße benutzten, vermeidet die Trasse aber jegliche größere Steigung (im Durchschnitt beträgt sie rund 8,3 %). Die Straße besteht aus langen, geraden Segmenten und weist nördlich der Laussnitzhöhe eine Bergstrecke von insgesamt 8800 m auf. Bei einer Höhendifferenz von 725 m wurden nur sieben Kehren bzw. Serpentinaen angelegt.

Die Straße ist in den Hang gewöhnlich tief eingeschnitten. Auf der Oberfläche sind zur Befestigung Steine geschüttet bzw. gelegt worden. Die Trasse ist leicht nach außen geneigt, um Regenwasser abrinne zu lassen. Häufig sind am Straßenrand größere Steinblöcke eingebaut, die die Straßenoberfläche um bis zu 50 cm überragen. Es kommen aber auch Randsteine an der Bergseite vor, um Wasser in einem Graben abzuleiten.

Eigentliche Fahrstraßen über die Alpenpässe sind in römischer Zeit offensichtlich selten gewesen. So war die Via Claudia Augusta über den Reschenpaß (nur 2,5-3 m breit) in den bergigen Abschnitten nur ein Saumweg (PLANTA 1987: 34-35). Auch die Via Claudia Augusta über den Brenner, von der Teile des Plattenweges gut erhalten blieben, scheint nicht unbedingt eine Fahrstraße gewesen zu sein (PLANK 1972: 403, Abb. 558-559). Mit Wahrscheinlichkeit kann man aber die Strecke über den Birnbaumer Sattel (Okra) im Südteil der Julischen Alpen schon in römischen Zeiten für befahrbar annehmen (BREITWIESER & LIPPERT 1999: 127). Desgleichen mag der römerzeitliche Ausbau des Weges über den Plöckenpaß zumindest für die Benützung von Karren gereicht haben (KOBAN 1954: bes. 130). Um einen Saum- und Karrenweg handelte es sich offenbar auch bei der römischen Staatsstraße über den Radstädter Tauern und, wie schon ausgeführt, über die Laussnitzhöhe nach Teurnia (NAROBÉ 1960: 16). Auch über das Hochtorn am Großglockner, westlich von Korntauern und Mallnitzer Tauern, scheint ein römischer Weg gezogen zu sein, wie Opferfunde nahelegen (zuletzt MOOSLEITNER 1997). Von Iuvavum-Salzburg verlief er über das Salzahtal und dann über die schon urgeschichtlich belegte Route durch das Rauris- und Seidlwinkltal zum nahezu 2600 m hohen Paß, dann über das Mölltal nach Süden. Ein anderer Zugang aus dem Alpenvorland führte durch das Saalachtal am Zeller See vorbei und quer über das Salzahtal ins Fuschertal zum Hochtorn. Spuren eines vielleicht antiken Saum- oder Karrenweges (SILBER 1939) oder gar einer Straße (MAY DE MADIIS 1886) bedürfen allerdings noch eingehenderer Untersuchungen. Bei den anderen wichtigeren östlichen Pässen fehlen bislang noch weiterführende und eindeutige Beobachtungen.

In den Westalpen ist ein brauchbarer Überblick dank der Forschungen von A. PLANTA und J. RAGETH gegeben. Erstaunlicherweise sind nur im Jura echte Fahrstraßen für vierrädrige Wagen (Abb. 14) belegbar. Aufgrund der regelmäßigen Radrinnen läßt sich hier (wie aber auch andernorts bei römischen Straßen) ein Radabstand von 107-108 cm feststellen (PLANTA 1979).

Immerhin für die Benützung von einachsigen Wagen, also jedenfalls Karren, waren die verhältnismäßig breiten (bis zu 3,6 m) Paßwege über den Kleinen St. Bernhard (PLANTA 1975, BENDER 1979) und den Großen St. Bernhard (PLANTA 1979, BENDER 1979) geeignet. Ähnlich sind die Wege über den Julier (PLANTA 1976), den Septimer (PLANTA 1986) und den Maloja (PLANTA 1976) zu beurteilen. Der Maloja-Paß wurde mit einem an steilen Strecken tief in den Felsen ausgehauenen und Stufen versehenen Weg überquert.

Über den Splügen verlief ein einfacher Saumpfad (RAGETH 1987: 56, Anm. 40). Auch die sonst für Karren geeigneten Wege wurden wohl hauptsächlich doch von Säumern, auch zusammen mit Packpferden, begangen. RAGETH legt überzeugend dar, daß ein Fahren oder Ziehen von Lastwagen über die Pässe nicht unbedingt vorteilhafter als das Säumen war. Ein Saumpferd konnte nämlich immerhin bis zu 150 kg, ein kräftiger Mann bis zu 50 kg tragen. Für den alpinen Transithandel war in erster Linie die kürzere Strecke entscheidend. Dabei nahm man die Überwindung auch sehr hoher



Abb. 12: Eiserne Fundstücke aus dem Bereich der Straße über den Mallnitzer Tauern: Fragment eines Zelthakens, Nadel, Schuhnägel

Fig. 12: Finds of iron from the area of the road crossing the Mallnitzer Tauern mountain pass: fragment of a tent-peg, pin, boot nails

(Foto: O. Chrstos)

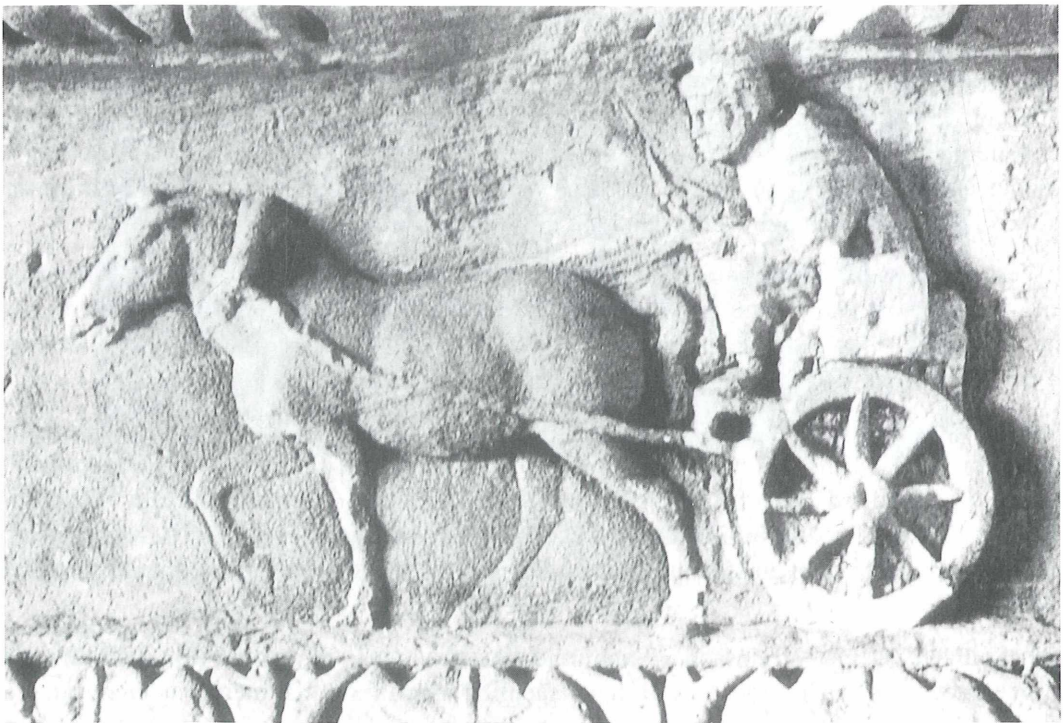


Abb. 13: Zweirädriger römischer Reisewagen auf einem Grabstein in Trier

Fig. 13: Two-wheeled Roman travel coach on a tombstone in Trier, Germany



Abb. 14: Vierrädriger römischer Reisewagen auf der Stele des Zosimus in Verona

Fig. 14: Four-wheeled Roman travel coach on the stele of the Zosimus in Verona, Italy



Abb. 15: Zweirädriger römischer Reisewagen (carpentum) auf einem Sesterz des Tiberius (22/23 n. Chr.)

Fig. 15: Two-wheeled Roman travel coach (carpentum) on a "Sesterz" coin of Tiberius (AD 22/23)

Pässe in Kauf. Auf die Bequemlichkeit, Waren auf großen Fuhrwerken, die mäßig steigender bzw. absteigender, dafür aber längerer Wegstrecken bedurften, verzichtete man eher (RAGETH 1987: 62).

Die Tauernstraßen nehmen sich bei diesen Vergleichen geradezu als luxuriöse Wege aus, auf denen ohne Mühsal mit einem zumindest kleinen zweiachsigen Reise- oder Lastwagen (Abb. 13 und 15) gefahren werden konnte. Natürlich waren diese Straßen aber auch für den Marsch von Truppenverbänden hervorragend geeignet.

13 Zielsetzungen zukünftiger Forschungen

Die erst in den letzten Jahren als römische Fahrwege wiedererkannten Paßstraßen über die Hohen Tauern haben sicher nicht nur für die archäologische, sondern auch für die althistorische Forschung eine weittragende Bedeutung. Die Konstruktion und Anlage der Straßen ist äußerst eindrucksvoll und zeigt einmal mehr, hier aber in nicht leicht vergleichbarer Weise, das hohe Niveau römischer Ingenieurkunst. Darüber hinaus ist aber die Errichtung der beiden Straßen von außerordentlicher historischer Relevanz. Der Bau der Straßen steht wohl mit Maßnahmen von Kaiser Mark Aurel während der Markomannenkriege in Zusammenhang. Truppen sollten schnell an den Donaulimes gebracht werden können, um die germanischen Invasoren von der Flanke her anzugreifen. Außerdem sollte eine Intensivierung des Edelmetallbergbaues im unmittelbaren Einzugsgebiet dieser Route erfolgen, um die hohen Ausgaben der Feldzüge abdecken zu können.

Zu diesen Straßenbauten fehlen jedoch noch einige wichtige ergänzende Informationen. Weitere Funde oder sogar Bauwerke sind durchaus zu erwarten. So ist nicht auszuschließen, daß entlang der Strecke Teurnia-Mallnitz-Vocarium (Pfarrwerfen?) doch noch Meilensteine auftauchen, die verschiedentlich nähere Angaben liefern könnten. Ferner sollten Raststationen vorhanden sein. Erfahrungsgemäß befanden sich *mutationes*, also Pferdewechselstationen, im Abstand von 6-12 Meilen (ca. 9-18 km). Frische Pferde und Maultiere konnten dort gewechselt werden. Im Fall des Korntauern oder des Mallnitzer Tauern würde dies bedeuten, daß zumindest in Mallnitz und in Badgastein, vielleicht aber auch dazwischen in den Paßbereichen *mutationes* bestanden haben.

Mansiones, also Herbergen, in denen Reisende absteigen und ihre Tiere einstellen konnten, gab es gewöhnlich nur etwa alle 25 Meilen (ca. 38 km). Wieder von Mallnitz aus gerechnet, würde dies eine weitere *mansio* noch im Raum des nördlichen Gasteinertales oder im unmittelbar angrenzenden Haupttal der Salzach voraussetzen. Tatsächlich scheint am östlichen Ende der Taxenbacher Enge westlich vom Stegergut (oberhalb der modernen Talstraße in einem Geländeeinschnitt) eine antike Straßenstation gelegen zu haben (HELL 1972, Fundberichte aus Österreich 8/1961: 80). Sie hat aufgrund neuerer Funde von keltischen Obolen, Großsilberprägungen und einer Lanzenspitze sowie römischen Sesterzen, Assen und Denaren und einer größeren Zahl von Eisenstili von der letzten Phase der Spätlatènezeit bis in das 1. Jahrhundert n. Chr. bestanden (Funde im Salzburger Museum). Südlich des Alpenhauptkammes sind jüngst aus der Nähe von Oberdrauburg zahlreiche gewichtige Belege für einen spätkeltischen und kaiserzeitlichen Straßenstützpunkt zum Vorschein gekommen. Von den Tauerpässen zwischen Gastein und Mallnitz aus gesehen erreichte man diese *mansio* die Möll abwärts zur Drau, dann Drau aufwärts bis zum Kreuzungspunkt von Drau und Gailbergstraße. Diese führte über den Gailberg ins Gailtal und weiter nach Süden über den Plöckenpass (STADLER et al. 1997).

Raststationen gab es aber und gerade in stark wettergefährdeten Zonen, also auf Pässen. Beispiele für römische Gebäudekomplexe aus Rasthaus, Benefiziarierstation und Tempel neben der römischen Straße sind sowohl auf dem Großen St. Bernhard als auch auf dem Kleinen St. Bernhard (BENDER 1979: 8-9, Pläne) bekannt. Bei den Herbergen handelt es sich um vielräumige Gebäude.

In letzter Zeit wurden römische Wege zwischen dem Hallstättersee und dem Ausseerland näher untersucht. Jeweils auf den Scheitelpunkten der Strecken stieß man bei Freilegungen auf Gebäude, die Raststationen gewesen sein könnten. Im Koppental war dies ein Holzgebäude auf Steinsockeln nahe der höchsten Stelle (Seehöhe 691 m). Außerdem wurden an der Wegtrasse nahe dem Pötschenpaß

(Seehöhe 1000 m) Siedlungsreste entdeckt, die vielleicht von einer römischen Herberge stammen (HEBERT & STEINKLAUBER 1997).

Eine weitere, nach wie vor brennende Frage ist jene nach einem keltischen und römischen Bergbau nördlich der Hohen Tauern. Am Radhausberg, im Bereich Bockhart und am Silberpfennig sind Abbauspuren von Goldbergbau aus dieser Zeit anzunehmen. Der umfassende Bergbau im Mittelalter und in der frühen Neuzeit könnte diese Gewinnungsplätze allerdings bereits weitgehend zerstört und beseitigt haben. Auf zufällig erhaltene Reste des Bergbaus und der Verhüttung, möglicherweise in den höheren Erzregionen, ist dennoch zu hoffen, wenn auch die im Sommer 1998 erfolgten Begehungen keine konkreten Anhaltspunkte dafür gebracht haben.

14 Dank

Die archäologischen Untersuchungen am Mallnitzer Tauern und im Naßfeld wurden für die Dauer des Projektes im Juli 1998 von den Nationalparkverwaltungen Kärnten und Salzburg sowie von der Naturschutzbehörde der Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau dankenswerterweise genehmigt. Finanzielle Förderung erhielt das Projekt durch die Nationalparkverwaltung Kärnten, den Verein der Freunde des Nationalparks Hohe Tauern, das Amt der Salzburger Landesregierung, das Bundesdenkmalamt und die Universität Wien. Dafür ebenso wie für die besonders großzügige finanzielle Subvention durch die Gemeinde Mallnitz und die Unterstützung der Grabungen durch Beistellung von Arbeitskräften und Geräten seitens der Gemeinde Badgastein ist gebührend zu danken. Ohne diese maßgeblichen Hilfestellungen hätten die Forschungen nicht im erreichten Umfang durchgeführt werden können.

15 Literatur

- BENDER, H. (1979): Drei römische Straßenstationen in der Schweiz: Großer St. Bernhard-Augst-Windisch. *Helvetica Archaeologica* 10/37: 2-15.
- BREITWIESER, R. & LIPPERT, A. (1999): Paßwege der keltischen und römischen Zeit in den Alpen. - *Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft in Wien* 129: 125-131.
- DEMBSKI, G. & LIPPERT, A. (1999): Keltische und römische Münzopfer am Mallnitzer Tauern. In: BOTT, K. (Hrsg.): Ausstellungskatalog „Gold der Alpen. 4000 Jahre Schmuck und Münzen. Funde aus der Alpenregion“, Klagenfurt: 37-42.
- GARBSCH, J. (Hrsg.) (1986): Mann, Roß und Wagen. Transport und Verkehr im antiken Bayern. - *Ausstellungskatalog der Prähistorischen Staatssammlung* 13, 108pp.
- GRABHERR, G. & PÖLL, J. (1995): Naturwanderweg Römerstraßen. *Naturkundlicher Führer zum Nationalpark Hohe Tauern* 14, 64pp.
- GRUBER, F. (1993): Die hochalpinen Straßenreste aus mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Sicht. - In: LIPPERT, A. (Hrsg.): *Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz*. Bocksteiner Montana 10, Wien: 277-312.
- GSTREIN, P. (1993): Geologie, Mineralogie und Bergbau im Bereich der Reviere Bockhart-Baukarl-Erzwiess im Raum Badgastein. - In: LIPPERT, A. (Hrsg.): *Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz*. Bocksteiner Montana 10, Wien: 185-202.
- HAIDER, P.W. (1985): Von der Antike ins frühe Mittelalter. Kap.: Das Straßennetz. - In: *Geschichte des Landes Tirol* 1. Innsbruck: 156-264.
- HAIDER, P.W. (1993): Historische Überlegungen zu den römischen Straßen über den Korntauern und Mallnitzer Tauern. - In: LIPPERT, A. (Hrsg.): *Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz*. Bocksteiner Montana 10, Wien: 249-276.
- HAIDER, P.W. (1994): Historische Aspekte der römerzeitlichen Paßstraßen über die Hohen Tauern. - In: *Markomannenkriege. Ursachen und Wirkungen*. Brunn: 23-32.
- HASSINGER, H. (1976): Die Übergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis ins 19. Jh. In: *Die Tauern-Autobahn*. Salzburg: 215-246.

- HEBERT, B. & STEINKLAUBER, U. (1997): Urgeschichte und Römerzeit in den steirischen Bergen. *Archäologie Österreichs* 8/2: 47-58.
- HELL, M. (1972): Römische Paßstelle bei Goldegg im salzburgischen Pongau. *Archaeologia Austriaca* 51: 104-118.
- KLOSE, O. (1910): Die Römerstraße über den Plöcken-Paß (Monte Croce). - *Jahrbuch für Altertumskunde*, Wien, 4: 124-137.
- KOBAN, H. (1954): Die alten Straßen auf der Südseite des Plöckenpasses. - *Carinthia* I, 144: 126-131.
- KRAL, F. (1993): Ein pollenanalytischer Beitrag zu archäologischen Fragen im Gasteiner Raum. - In: LIPPERT, A. (Hrsg.): Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz. *Böcksteiner Montana* 10, Wien: 203-216.
- LIPPERT, A. (1993a): Die Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz. - In: LIPPERT, A. (Hrsg.): Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz. *Böcksteiner Montana* 10, Wien: 11-107.
- LIPPERT, A. (1993b): Das archäologische Umfeld seit dem Neolithikum. In: LIPPERT, A. (Hrsg.): Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz. *Böcksteiner Montana* 10, Wien: 137-183.
- LIPPERT, A. (1994): Zwei römische Paßstraßen über die Hohen Tauern. - In: *Markomannenkriege. Ursachen und Wirkungen*. Brunn: 407-429.
- MAY DE MADIIS, L. (1886): Die Straße über die Hohen Tauern bei Heiligenblut. - *Österr. Touristenzeitung*, Wien, VI/8: 85-88.
- MOOSLEITNER, F. (1997): Ein keltisch-römisches Paßheiligtum am Glocknerweg (Salzburg). - In: *Ausstellungskatalog: Kult der Vorzeit in den Alpen*. Innsbruck: 25-27.
- NAROBÉ, F. (1960): Die Römerstraße über den Radstädter Tauern. - *Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde* 100: 15-27.
- PAULI, L. (1981): *Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter*. 2. Aufl. - München, 344pp.
- PICCOTTINI, G. (1994): Gold und Kristall am Magdalensberg. - *Germania* 72: 467-477.
- PLANK, L. (1972): Zeugen frühgeschichtlicher Kulturen. - In: *Die Brenner-Autobahn*. Innsbruck: 393-403.
- PLANTA, A. (1975): Unumgängliche Fragen zur römischen San Bernardino-Route. - *Bündner Monatsblatt*, Chur: 32-48.
- PLANTA, A. (1976): Die römische Julieroute. - *Helvetica Archaeologica* 7/25: 16-34.
- PLANTA, A. (1979): Zum römischen Weg über den Großen St. Bernhard. - *Helvetica Archaeologica* 10/37: 15-28.
- PLANTA, A. (1986): Verschiedene alte Wege und ein unvollendetes Strässchen am Septimer. - In: *Verkehrswege im alten Rätien* 2. Chur: 67-93.
- PLANTA, A. (1987): Neues von der Via Claudia Augusta (Tirol). In: *Verkehrswege im alten Rätien* 3. Chur: 15-79.
- RAGETH, J. (1987): Römische Verkehrswege und ländliche Siedlungen in Graubünden. *Beiträge zur Raetia Romana*, Chur: 45-110.
- REINECKE, P. (1933): Der Heidenweg am Korntauern. - *Germania* 17: 287-288.
- RIESER, B. & SCHRATTENTHALER, H. (1999): Untersuchungen zum römischen Goldbergbau am Radhausberg und seiner Umgebung (Gasteinertal, Nationalpark Hohe Tauern). *Wiss. Mitt. Nationalpark Hohe Tauern* 5: 229-238.
- SCHNEIDER, H.-C. (1998): Römische Straßen. - *Historicum*, Linz: 10-13.
- SILBER, M. (1939): Die Herkules-Statuette von der Großglocknerstraße. - *Jahreshefte des Österr. Archäolog. Inst.*, Wien, 31: 5-22.
- STADLER, H., FRANKE, R. & ORTISI, S. (1997): Eine bislang unbekannte Straßenstation in Oberdrauburg, Kärnten. *Vorbericht*. - *Arheoloski Vestnik, Ljubljana*, 48: 53-62.
- WEIN, U. (1993): Metallsondierung der Altstraßen vom Mallnitzer Tauern, Korntauern und Bockhart. In: LIPPERT, A. (Hrsg.): Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein-Mallnitz. *Böcksteiner Montana* 10, Wien: 109-135.

WINKLER, G. (1985): Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum-Österreich. - Schriften des Limesmuseums in Aalen, Stuttgart, Nr. 5, 152pp.

Adresse des Autors

o. Univ.Prof. Dr. Andreas Lippert
Institut für Ur- und Frühgeschichte
Universität Wien
Franz Kleingasse 1
A-1190 Wien
Austria

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Nationalpark Hohe Tauern - Wissenschaftliche Mitteilungen Nationalpark Hohe Tauern](#)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: [5](#)

Autor(en)/Author(s): Lippert Andreas

Artikel/Article: [Neue Forschungen zu den antiken Paßstraßen über den Mallnitzer Tauern und den Korntauern 205-227](#)