DIE RÖMER AUF DEN PÄSSEN DER OSTALPEN

“Archaeology is the most fun you can have with your pants on.”

– Kent Flannery –

Copyright (c) 2004 Rupert Gietl.
Permission is granted to copy, distribute and/or modify this document under the terms of the GNU Free Documentation License, Version 1.2 or any later version published by the Free Software Foundation; with the Invariant Sections being: "*1. Einführung in das Thema, 2. Pässe und Passübergägnge der Ostalpen, 3. Abschluss, 4. Anhang*" Front-Cover Texts being "*Rupert Gietl Die Römer auf den Pässen der Ostalpen*", and no Back-Cover Texts.
A copy of the license is included in the section entitled "GNU Free Documentation License".

Dank

Die Idee zu dieser Arbeit entstand im Frühling 2001 während meiner Zeit in Mainz und Wiesbaden. Dass ich dort sein durfte, habe ich Hans Franzen zu verdanken, Pierre Even war mir dort ein stets ein hilfreicher Ansprechpartner, die Vermittlung kam durch Franz Glaser zu Stande.
Robert Fleischer und Jürgen Oldenstein bestärkten mich in meiner Idee, Andreas Lippert gab mir wertvolle Hinweise und war mir in sehr zuvorkommender Weise behilflich.
Klaus Löcker berichtete mir von seinen Grabungserfahrungen am Hochtor, mein treuer Bruder Georg begleitete mich mehr als einmal durch Wald und Fels, bei Regen und Schnee, auf der Suche nach den Spuren römischer Vergangenheit.
Jene schönen Stunden werden mir immer in Erinnerung bleiben.
Mein lieber Freund Roman Igl sparte nicht mit heilsamer Kritik und bot seine Hilfe bei vielfacher Gelegenheit an, Hans Moser, mein Bibliothekar, macht mehr als einmal unmögliches möglich und hat damit einen wertvollen Beitrag zum Gelingen dieser Arbeit geleistet.
Für Übersetzung oder Korrektur der Kurzzusammenfassungen am Ende der Arbeit, stehe ich in der Schuld folgender Freunde:
Margarita de Guzman (Englisch), Denis Francisci (Italienisch), Marie-Anne Falco (Französisch), Günther Obwegs (Rätoromansich), Saso Poglajen (Slowenisch) und Norbert Seeber (Latein).

Ohne die Betreuung durch Hannsjörg Ubl, seinen unerschöpflichen Wissensschatz und die immer zuvorkommende Behandlung, wäre wohl kein einziges Wort niedergeschrieben worden. Unsere gemeinsame Wanderung am Plöckenpass und die unzähligen Abende in Dietenheim waren ein wunderbares Erlebnis. Ich bin froh, während dieser Jahre nicht bloß einen Betreuer, sondern einen Lehrer gehabt zu haben, wie es ihn heute nur noch selten gibt.

Wien, Mai 2004

Rupert Gietl

Die römischen Passstraßen und Wege über die Ostalpen
Hauptverkehrslinien
Nebenlinien / Lokale Verbindungen
1=Reschenpass 2=Pillerhöhe 3=Fernpass 4=Jaufenpass 5=Brennerpass
6=SeefelderSattel 7=KrimmlerTauern/Birnlücke 8=Falzaregopass
9=Kreuzbergpass 10=Karnischer Sattel 11=FelberTauern
12=Plöckenpass 13=Gailbergsattel 14=Iselsberg 15=Hochtor
16=PassLueg 17=Korntaufen/Zollsenöhl 18=Findeisgöll
19=Nassfeldpass 20=Jaukenpass 21=Kreuzberg 22=Korntauern
23=MallnitzerTauern 24=Postebhapass/Sattel von Camporosso
25=LaußnitzHöhe 26=RadstätterTauern 27=Koppenpass und Pöl-
schenpass 28=Sölkpass 29=Pyrhnpass 30=Wurzenpass 31=Loibl pass
32=Seebergsattel 33=Birnbaumer Sattel
Castra Regina
Augusta Vindelicum
Pons Aeni
Iuvavum
Ovilava
Lauriacum
Vindobona
Carnuntum
Solva
Flavia Solva
Poetovio
Celeia
Emona
Juenna
Virunum
Teurnia
Immurium
Aguntum
Veldidena
Tridentum
Verona
Altinum
Aquileia

Die Römer auf den Pässen der Ostalpen:

Dank
Inhaltsverzeichnis

1 Einführung in das Thema:

1.1 Die antiken Quellen: Alpen und Bergstraßen 11

1.1.1 Älteste Quellen zu den Alpen 11
1.1.2 Der Name „Alpen“ 13
1.1.3 Ausdehnung und Gliederung 17
1.1.4 Die Ostalpen in den antiken Quellen 21
1.1.4.1 Geographische Quellen 21
1.1.4.2 Historisch-politische Quellen 22
1.1.4.3 Wirtschaftsgeschichtliche Quellen 25
1.1.5 Pässe und Passstraßen 26

1.2 Das Erlebnis Berg für den antiken Menschen: Die Alpen und deren Überquerung im Bewusstsein der Römer 29

1.2.1 Der kulturelle Rahmen 29
1.2.2 Der Eintritt der Alpen in das römische Bewusstsein 31
1.2.3 Die Rolle der Religion im Gebirge 34

1.3 Die Römer in den Ostalpen: Wirtschafts- und verkehrsgeschichtlicher Abriss 37

1.3.1 Das 2. und 1. Jahrhundert v. Chr. 37
1.3.2 Die Frühe und Mittlere Kaiserzeit 39
1.3.3 Spätantike und Frühmittelalter 43

2 Die Pässe und Passübergänge der Ostalpen:

2.1 Methodische Probleme, Eingrenzung des Untersuchungsgebietes, Auswahl der Plätze 47

2.1.1 Methodische Ansätze der Altstraßenforschung 47
2.1.2 Eingrenzung des untersuchten Gebietes und Auswahl der Plätze 50

2.2 Pässe und Passzugsysteme 53

2.2.1 Passzugsystem Verona-Augusta Vindelicum 1 53

2.2.1.1 Der Reschenpass **55**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.1.2 Die Pillerhöhe **65**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die archäologischen Hinterlassenschaften

2.2.1.3 Der Fernpass **71**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.2 Der Jaufenpass **81**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.3 Passzugsystem Verona-Augusta Vindelicum 2 **85**

2.2.3.1 Der Brennerpass **87**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.3.2 Seefelder Sattel **101**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.4 Kleinere Übergänge auf dem Territorium von Aguntum **109**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften
Krimmler Tauern / Birnlücke
Falzaregopass
Kreuzbergpass
Der Kartitscher Sattel
Felber Tauern

2.2.5 Passzugsystem Aquileia-Juvavum 1 **117**

2.2.5.1 Der Plöckenpass **119**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften
Die Veneterstraße
Die Straßentrassen der Römerzeit
Die Respectus-Straße
Die Hermia-Straße
Die Valentiniansstraße
Die Straßen der Nordseite

2.2.5.2 Der Gailbergsattel 149
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.5.3 Der Iselsberg 153

2.2.5.4 Das Hochtor am Großglockner 155
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.5.5 Der Pass Lueg 163
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.6 Kleinere Übergänge über die Karnischen- und Gailtaler Alpen 169
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften
Das Kornhofertörl
Das Zollnertörl
Das Findenigtörl
Der Nassfeldpass
Der Jaukensattel
Der Kreuzberg

2.2.7 Mallnitzer Tauern / Korntauern 175
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraßen und deren archäologische Hinterlassenschaften
Hinweise auf prähistorische und antike Passbegehungen
Trassenbeschreibung
Charakteristik der Straßen
Keltische und römische Passopfer am Mallnitzer Tauern
Datierung

2.2.8 Passzugsystem Aquileia-Juvavum 2 **189**

2.2.8.1 Potebba Paß / Sattel von Camporosso **191**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.8.2 Radstätter Tauern & Laussnitzhöhe **201**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße über den Radstädter Tauern und deren archäologische Hinterlassenschaften
Die Passstraße über die Laussnitzhöhe und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.8.3 Der Pass Lueg **215**

2.2.9 Koppensattel / Pötschenpass **217**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraßen und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.10 Der Sölkpass **223**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.11 Der Pyrhnpass **229**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.2.12 Kleinere Übergänge über die Karawanken **235**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften
Der Wurzenpass
Der Loiblpass
Der Seebergsattel

2.2.13 Birnbaumer Sattel **243**
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

2.3 Ein Vergleichsbeispiel: Die römische Straße über den Julier 259
Topographie
Forschungsgeschichte
Die Passstraße in den antiken Itinerarien
Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften
Altstraßenreste im Einzugsbereich des Julierpasses
Die wirtschaftliche Bedeutung des Julierpasses in römischer Zeit

3 Abschluß:

3.1 Zusammenfassung / Beantwortete und offene Fragen 275
3.2 Summary 287
3.3 Résumé 289
3.4 Sommario 291
3.5 Ressümé 293
3.6 Povzetek 295
3.7 Comprehensio 297

4 Anhang

4.1 Abgekürzte Literatur 299
4.2 Bibliographie 303
4.3 Abbildungsverzeichnis 315
4.4 Lebenslauf des Autors 318
4.5 GNU Free Documentation License 319

N
E
S
W
Alpin1
Elevation Range
0 - 293.333
293.333 - 586.667
586.667 - 880
880 - 1173.333
1173.333 - 1466.667
1466.667 - 1760
1760 - 2053.333
2053.333 - 2346.667
2346.667 - 2640
2640 - 2933.333
2933.333 - 3226.667
3226.667 - 3520
3520 - 3813.333
3813.333 - 4106.667
4106.667 - 4400
0 - 1

1 Einführung in das Thema:

1.1 Die antiken Quellen: Alpen und Bergstraßen

1.1.1 Älteste Quellen zu den Alpen

Vom größten Gebirgszug Europas, den Alpen, hatten die antiken Völker des Mittelmeerraums, besonders die Griechen und Römer, ursprünglich nur vage Vorstellungen. Seit dem 7. Jh. v. Chr. tauchte bei den Griechen immer wieder das fabelhafte Gebirge der `Ripa‹a Ôrh auf, hinter dem man die Heimat der Hyperboreer vermutete. Ob die Rhipäen mit den Alpen gleichzusetzen sind, bleibt für diese frühe Zeit nur eine Vermutung[1].

Im Westen kamen die Griechen erstmals mit der Gründung der Stadt Massalia um 600 v. Chr. geographisch ins nähere Blickfeld der Alpen.
Die ältesten griechischen Geographen und Historiker, die sog. Logographen, kennen die Alpen noch nicht. Weder Hekataios von Milet (ca. 560/550 - 490 v. Chr.), noch dessen spätere Zeitgenossen Charon von Lampsakos (5. Jh. v. Chr.), Hellanikos von Mytilene (ca. 480-400 v. Chr.) oder andere, von deren Schriften sich noch etwas erhalten hat.
Herodot nennt den Namen der Alpen als erster, jedoch als Bezeichnung eines Flusses und nicht eines Gebirges. „Alpis“ und "Karpis", bezeichnet er als Nebenflüsse der Donau, die nördlich der Ombriker (=Umbrer) fließen. Demnach kannte er die Namen der Alpen und der Karpaten, verband mit ihnen aber nicht die Gebirgszüge zu beiden Seiten der Donau[2].
Diese Erwähnungen zeigen einen zweiten Weg, auf welchem frühe Nachrichten von den Alpen zu den griechischen Gelehrten gelangt sind, nämlich von Osten, über die Donau und das Schwarze Meer.
Die Interpretation der Namen „Karpis“ und „Alpis“ als Flussnamen muss allerdings nicht unbedingt falsch sein: Der „Karpis“ wurde vereinzelt in der Forschung mit dem Fluss Save in Verbindung gebracht und zwar als Namen für den „Fluss aus den Karnischen Alpen“. Der „Alpis“ wurde ergänzend dazu als „der Alpenfluss“ der Drau gleichgesetzt. Diese fließt nördlich der Ombriker, die nachweislich am südlichen Ostalpenrand entlang nach Italien eingewandert sind[3].

Im Laufe des 5. und besonders im 4. Jh. v. Chr. blühte der Handel Massalias mit den Kelten im Norden auf und zusammen mit der keltischen Einwanderung nach Italien kam auch das Wissen von den Westalpen und deren Pässen in die griechische

[1] Älteste Erwähnung: Alkman, fr. 90. Poseidonios, FGrH 169 F48 identifiziert sie mit den Alpen.
[2] Herodot, IV, 49: ™k d tÁj katÚperqe cèrhj Ombrikîn K£rpij potamÕj kaˆ ¥lloj ”Alpij prÕj boršhn ¥nemon kaˆ utoi ·šontej ™kdidoàsi ™j aÙtÒn. In diesem Punkt irrt sich Herodot zwar, dafür begeht er nicht den Fehler, den unter anderem Plinius gemacht hat, einen Mündungsarm der Donau durch die Ostalpen in das adriatische Meer fließen zu lassen. Dieses Missverständnis kommt wahrscheinlich daher, dass man das Volk der Istrer, mit dem Ister, dem antiken Namen der Donau, in Verbindung brachte. Plinius, n.h. III, 24, 27.
[3] B. Saria, Ostdeutsche Wissenschaft V, 1958, 90-91. P. Kretschmer, Glotta XXI, 1933, 112f.

Welt[1].
Aus der 1. Hälfte des 4. Jahrhunderts v. Chr. stammen mehrere Fragmente des Per…limšnwn des Timagetos, der sich mit dem Lauf des Istros (der Donau) beschäftige. Nach ihm entspringt der Istros in den rhipäischen Bergen, fließt in den *Keltensee* und teilt sich schließlich in zwei Arme, von denen einer (die Rhone) ins Tyrrhenische Meer, der andere (die Donau) in den Pontos Euxenios mündet[2]. Da unter dem *Keltensee* wahrscheinlich der Genfersee zu verstehen ist, kann man annehmen, dass Timagetos auch schon etwas detailliertere Informationen über die Alpen besaß, diese aber nicht überliefert sind[3].
Ebenso verhält es sich mit den spärlichen Überresten der `Istor…ai des Ephoros, der ein Zeitgenosse des Timagetos war. Pseudoskymnos gibt um 110 v. Chr. in seinem geographischen Lehrgedicht *Periegesis ad Nicomedem regem* im Anschluss an Ephoros einige Verse wider, die auf die Alpen bezogen sein könnten: Er spricht von einer hohen Säule, die nahe der äußeren Kelten, der Veneter und der Ligurer ins Meer vorragt und an der der Istros entspringt[4].

Abb. 1 Die Weltkarte des Erathostenes

Aristoteles kennt neben einem Gebirgszug im Land der Kelten namens *Pyrene* (die Pyrenäen) im Norden des Mittelmeeres die arkynischen Berge, auf denen große, nach Norden fließende Flüsse entspringen[5]. Damit sind sicher die Alpen gemeint[6].

Erst mit dem Übergang Hannibals über die Westalpen im Spätherbst 218 v. Chr.

---

[1] R. Heuberger. Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 347. Vergl. Polybios II, 17. Livius V, 33-35.
[2] Der Kleine Pauly 5 (1979) 833 s.v. Timagetos (F. Lasserre).
[3] R. Heuberger. Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 347-351.
[4] Ephoros bei Pseudoskymnos 188-195: ToÚtwn d□ ke‹tai legomšnh tij ™sc£th / st»lh bÒreioj: œsti d\ Øyhl¾ p£nu / e„j kumatîdej pšlagoj ¢#ate…nous\ ¥kran. / O„koàsi tÁj st»lhj d□ toÝj ™ggÝj tÒpouj / Keltîn. Heuberger (Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 352) spricht sich dagegen aus und verlegt die Nordsäule in die Bretagne. M. Cary und E. H. Warmington (Die Entdeckungen der Antike, 1966, 239) sehen in diesen Versen hingegen eine Beschreibung der Westalpen.
[5] Aristoteles, Meteor I, 13.
[6] Eine ausführliche Beweisführung dazu: R. Heuberger, Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 352-358.

gelangten neue Kenntnisse aus dem Inneren dieses Gebirge in den Mittelmeerraum, vielleicht über die Bewohner Karthagos bis nach Alexandria, wo der Geograph Eratosthenes (ca. 284-202 v. Chr.) in seiner Erdbeschreibung zwar das arkynische Gebirge erwähnt (er nennt es *Orkynia*), ihm aber nur einen kleinen Platz in seiner Weltkarte einräumt[1]. (Abb. 01) Da Eratosthenes gleichzeitig jedoch als erster die Breite der nördlichen Balkanhalbinsel richtig bestimmt hat[2] und u. a. den Stamm der Taurisker nennt (Ter…skoi)[3], kann man annehmen, dass ihm das unmittelbar nördlich angrenzende Gebirge bekannt war, wenn auch nicht in seiner wahren Ausdehnung[4].

Lykophron aus Alexandria lässt in seinem Gedicht *Alexandra* die Trojanerin Kassandra einen Einbruch der Etrusker in Italien bis zu den *hochragenden salpischen Felsen* prophezeien[5]. Mit *salpischen Felsen* sind wohl die Alpen gemeint. Das Gedicht *Alexandra* kann in seiner erhaltenen Form nicht sicher dem Lykophron aus Alexandria, der am Hof von Ptolemaios II. (285-246 v. Chr.) lebte, zugeschrieben werden, da es durch inhaltliche Bezüge in die Zeit nach 197 v. Chr. datiert[6]. Dennoch hatte der Autor schon etwas genauere Vorstellungen vom Gebirge im Norden Italiens und kannte dessen Namen.

Die älteste, sichere Erwähnung der Alpen in der antiken Literatur findet sich erst bei Polybios in dessen Beschreibung des Hannibalzuges. Er liefert als erster eine genauere Beschreibung des Gebirges, das er im Jahr 151 v. Chr. selber überquert hat[7].

Von diesem Zeitpunkt an treten die Alpen immer mehr ins Blickfeld der Römer, zuerst als Schutz und Grenze[8], nach Cäsar als zu überwindendes Hindernis auf dem Weg nach Norden[9].

1.1.2 Der Name „Alpen“

Welchen Ursprung und welche Bedeutung der Name des größten europäischen Hochgebirges hat, war bereits in der Antike umstritten und ist bis heute nicht geklärt. Die antiken Autoren vertreten drei unterschiedliche Positionen:

---

[1] Eratosthenes Fr. 73.
[2] Eratosthenes Fr. II C 4-7, 18-21; III A 20-23, 34-40; III B 97-100, 108-114 (Berger 1880). Haider I, 1993 221-222. Anm. 31.
[3] Eratosthenes Fr. III B 117 = Stephan von Byzanz s.v. Taur…skoi.
[4] Haider I, 1993 S. 221: Eratosthenes beschreibt nach Haider die Siedlungsgebiete der Taurisker als „um die Alpenberge herum“ gelegen. (Fr. III B 117. Berger 1880 = Stephan von Byzanz s.v. Taur…skoi) Das wäre die früheste sichere Nennung des Namens „Alpen“: ...Taur…skoi, œqnoj perˆ t£ ”Alpeia Ôrh... Meiner Einschätzung nach handelt es sich aber hierbei um eine spätantike Aussage Stephans und nicht des Eratosthenes.
[5] Lykophron, Alexandra, 1361.
[6] Dabei kann es sich aber auch um spätere Interpolationen handeln. Der Neue Pauly 7 (1999) 569 s.v. Lykophron (4)(B. Zimmermann).
[7] Polybios, 2,15,8ff. 3,47,6ff. 34,10,15ff. Nissen I S. 139.
[8] Cato bei Servius Aen. X,13: …quae secundum Catonem et Livium muri vice tuebantur Italiam. Vgl. Livius, XXI,35. Polybios, 3,54. Cicero, prov. 34. in Pis. 81. Philon V,37. Plinius III,31 XII,5. Herodianos VIII,1,5. Isidorus, Or. XIV,8,18.
[9] E. Olshausen, Einführung in die Historische Geographie der Alten Welt (1991) 170.

Der Grammatiker Sextus Pompeius Festus (2. Jh. n.Chr.) leitet das Wort *Alpen* vom lateinischen Wort *albus* – sabinisch *alpus* – ab. Nach ihm haben die Alpen ihren Namen vom weißen Glanz des Schnees erhalten[1].
Dagegen berichtet Servius (nach 370 n.Chr.), dass für die Kelten das Wort *alpes* soviel wie „hohe Berge“ bedeutete[2]. Isidorus von Sevillia (frühes 7. Jh. n. Chr.) wiederholt dies[3].
Strabon erwähnt in dieser Frage die beiden Städte *Albingaunum* und *Albintimilium* (Albenga und Ventimiglia) an der ligurischen Küste und die Gebirgsvölker der Albier und Albioiker im Hinterland. Außerdem berichtet er, dass eine frühere Bezeichnung der Alpen *Albia* und auch *Alpionia* gewesen sei [4].

Die Meinung des Festus hat unter den modernen Autoren kaum Zustimmung gefunden[5]. Dagegen spricht einiges für die Überlieferung des Servius: Eine weite Verbreitung des Wortes *alpes*, sowie ähnlicher Namen im keltischen Sprachgebiet ist tatsächlich vorhanden. So existiert z.B. heute noch im Kymrischen das Wort *alp*, das soviel wie *schroffer Felsen* oder *Abgrund* bedeutet[6].
Folgt man Strabon, so könnten die Kelten das Wort vielleicht von den Ligurern übernommen haben, als sie in vormals ligurisches Gebiet eingewandert sind. Von dort aus könnte der Name *Alpes* auch nach Westen zu den massaliotischen Griechen und nach Süden zu den Italikern gelangt sein[7].
Die Überlieferung des Polybios spricht dafür, dass dieser Name in der Mitte des 2. Jh. v. Chr. in Italien allgemein geläufig war, denn er verwendet nur diese Bezeichnung. Womöglich stand sie auch schon in den Annalen des Q. Fabius Pictor (2. Hälfte 3. Jh. v. Chr.), den Polybios vor allem bei seiner Beschreibung der Kämpfe mit den italischen Kelten zitiert[8].

Da die Alpen von verschiedenen Stämmen und Völkern bewohnt waren (u. a. Ligurer, Raeter, Illyrier und vor allem auch Kelten) steht fest, dass ursprünglich verschiedene Namen für dieses Gebirge nebeneinander existiert haben müssen. Reste dieser alten Namen haben sich erhalten, z.B. der Begriff „Tauern“[9].
Die in den Werken der griechischen Geographen des 4. und 3. Jh. v. Chr. öfter vorkommenden „orkynischen Berge“ sind wahrscheinlich eine aus dem Sprachgebrauch des keltischen Westens von den Massalioten und übrigen Griechen übernommene Bezeichnung für das Hauptgebirge Europas. Letztlich hat sich der Name *Alpen*, auf Grund der römischen Übernahme des Begriffes, als Bezeichnung für das gesamte Gebirge durchgesetzt[10].

---

[1] Festus 4,8ff.: album quod nos dicimus a Graeco quod est «¢lfÒν», est appellatum. Sabini tamen alpum dixerunt. Unde credi potest nomen Alpium a candore nivium vocitatum. Festus entnahm diese Information aus dem Werk De verborum significatu des Verrius Flaccus, einem Gelehrten augusteischer Zeit.
[2] Servius, Georg.III (474 Aen.X,13): Gallorum lingua alti montes Alpes vocantur.
[3] Isidorus, Or.XIV,8,18.
[4] Strabon, IV, 6,1 Nissen.
[5] Vergl. Nissen I S.140. RE I,2 (1894) 1599, s.v. Alpes (J. Partsch), F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, S. 47.
[6] RE I,2 (1894) 1599, s.v. Alpes (J. Partsch).
[7] Nissen I S.141.
[8] Polybios, II, 18-35. R. Heuberger, Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 365-366.
[9] Nissen I 137-141. Dieser könnte auf das hypotetische keltische Wort *teuro* im Sinne von „Bergrücken, Anhöhe“ zurückgeführt werden. K. Finsterwalder, Der Name Taurisker, der deutschsprachige Begriff Tauern und romanische Taurus-Namen in den Ostalpen. Gedenkschrift für W. Brandenstein = Innsbrucker Beiträge zur Kulturwissenschaft 14 (1968) 355.
[10] R. Heuberger, Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 365-366.

Einige Autoren weiteten den Begriff *Alpen* auch auf andere Gebirgszüge aus. Dies zeigt, dass man den Namen grundsätzlich für jedes hohe Gebirge verwenden konnte. Besonders nahe liegend ist die Verwandtschaft zum Namen *Apennin*[1]. Silius Italicus (ca. 35-100 n.Chr.) spricht von den *geminas Alpes*, womit er die Alpen und den Apennin meint[2]. Cassiodor (ca. 485-580 n.Chr.) nennt den Apennin eIn Alpe*njoch*[3]. In der Tabula Peutingeriana werden die Karpaten als *Alpes Bastarnicae* bezeichnet, Jordanes erwähnt die Alpen im Zusammenhang mit Dakien und Mysien und Plinius spricht von den *Alpes Delmaticae*[4]. In einer Inschrift aus Hamam Berda bei Hippo in der Provinz *Africa* ist von den *Alpes Numidicae* die Rede[5], sogar der Berg Athos erhielt den Alpennamen[6], außerdem nennt Orosius (4./5. Jh. n.Chr.) die Pyrenäen *Alpes*[7].

Die Gleichsetzung der Rhipäen, dem schon erwähnten, kaum bekannten nordischen Gebirge, mit den Alpen, findet man zurerst bei Protarchos von Tralles (vor 1. Jh. v. Chr.) und dem Geographen Poseidonios (ca. 135 bis 50 v. Chr.)[8]. Dieser berichtet, dass die höchsten Berge Mitteleuropas zuerst *Rhipäen*, später *Olbia*, schließlich *Alpen* geheißen hätten.

Im Griechischen tauchen verschiedene Formen des Wortes *Alpen* auf:
”Alpeij, t¦ ”Alpeia oder ”Alpia Ôrh, nach dem Vorbild des Lateinischen t¦ 'Alpein¦ oder 'Alp‹na Ôrh[9], in der Lyrik und im Byzantinischen ist auch die Form ¹ ”Alpij bekannt[10].

Die Römer verwendeten den Plural *Alpes*, um die Gesamtkette zu bezeichnen, aber nicht nur in der Lyrik findet man auch die Singularform *Alpis*[11]. Mit einem Beiwort versehen dient dieser Name zur Bezeichnung von Örtlichkeiten im Gebirge, meistens von Passhöhen, die für die Römer von größerem Interesse waren, als die Bergmassive selbst. Deshalb wurden die Namen dieser Passhöhen oft auf die umliegenden Gebirgszüge ausgedehnt, im Gegensatz zu der heutigen Praxis, Berghöhen nach ihrer Haupterhebung zu benennen.
Auf diese Weise kamen die Cottischen, Grajischen, und Penninischen Alpen zu ihren Namen, sie wurden nach den Pässen *Alpis Cottia* (Mont Genèvre 1860 m), *Alpis Graia* (Kl. St. Bernhard 2192 m), und *Alpis Poenina* (Gr. St. Bernhard 2472 m) benannt. Andere Berggruppen erhielten ihren Namen von benachbarten Völkern oder nach ihrer Lage. Beispiele hierfür sind die Raetischen, die Norischen, die Karnischen, die Venetischen Alpen, sowie die Meeralpen[12].

---

[1] Tab. Peut. In Alpe (Apennina) RE I,2 (1894) 1600,3 s.v. Alpes (J. Partsch)
[2] Silius Italicus II, 333: Nunc geminas Alpes Apenninumque minatur.
[3] Cassiodor. Var. VIII, 31
[4] Tab. Peut. 8,2. Jordanes, Getica 34: Introrsus illis Dacia est, ad coronae speciem arduis Alpibus emunita,… Getica 102:...ad Eusciam rusus trans Alpes in Mysia proturbavit. Plinius, n. h. XI, 240.
[5] CIL, VIII, 22210.
[6] Apollinaris Sidonius (ca. 430-486 n.Chr.) II, 511.: …cui ruptus Athos, cui reminge Medo turgida siluosam currebant vela per Alpem. IX, 45.
[7] Orosius VII, 40,8: ...qui tutari privato praesidio Pyrenaei Alpes moliebantur…
[8] Protarchos bei Stephan von Byzanz, s.v. „`UperbÒreoi œqnoj“, Poseidonios bei Athenaios IV, 233: t£ te p£lai m□n `R…paia kaloÚmena Ôrh, e□q' Ûsteron ”Olbia prosagoreuqšnta, nàn d□ ”Alpia.
[9] Polybios II,14. F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, S. 47.
[10] Anthol. graec. III, pag. 185. Ramsauer S. 47. Nissen I S. 140 Anm. 2.
[11] Ovid a a III, 150. Lucan I, 688. III, 299. Juvenal X, 152. Claudius Claudianus bell. gild. 82. Ders. Cons Stil. III, 285. Apollinaris Sidonius V, 16. Florus II, 6. Itin. Ant. pag. 296.
[12] F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, S. 48. RE I,2 (1894) 1601, 45-52 s.v. Alpes (J. Partsch). Nissen I S. 140.

Da sich die Römer also wenig für die Gipfel der Alpen interessierten, ist kaum ein Gipfelname überliefert: Außer etwa dem *Mons Vesulus*, dem jetzigen „Monte Viso“ (Abb. 02), dem *Mons Caenia* (modern *la Caillole*), wo der Varus (Var) entspringt, dem *Mons Gaura* (heute *Col de Cabres*) und dem *Mons Matrona*, dem jetzigen „Mont Genèvre“, sind die Namen einzelner Gipfel in der Antike nie überliefert[1].

Abb. 2 Der Monte Viso / Mons Vesulus

[1] F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, S. 48. Mons Vesulus: Plinius n h III, 16. Solinus 8. Martianus Capella VI, 640. Mons Caenia: Plinius n h III, 35. Mons Gaura: Itin. Hieros. pag. 555. Mons Matrona: Caesar, Gall I, 10. Ammianus Marcellinus XV, 10. Itin. Hieros. pag. 556. Itin. Brigant. 23. 24.

1.1.3 Ausdehnung und Gliederung

Nur wenige antike Autoren beschäftigen sich in ihren Werken eingehender mit der Gestalt und Ausdehnung der Alpen, die meisten beschränken sich auf bekannte Topoi wie z. B. den Vergleich mit einer hohen Mauer, einem Wall oder einem Bollwerk[1].
Die Lyriker geizen nicht mit Beiworten, Vergleichen und phantasievollen Umschreibungen: Ovid und Vergil nennen die Alpen *aëriae* – hoch in die Lüfte aufragend – für Silius Italicus reichen ihre Gipfel bis an die Wohnungen der Götter[2]. Arrian vergleicht sie in ihrer Höhe mit dem Kaukasus[3].

Zur Ausdehnung und Gestalt des Gebirges äußern sich die Quellen unterschiedlich.
Um die Länge und Breite der Alpen zu schätzen oder zu berechnen, musste man zuerst deren Grenzen bestimmen.
Was das südwestliche Ende und die gleichzeitige Grenze zum Apennin betrifft, herrscht unter den antiken Autoren Einigkeit: *„...Vada (...) iacet inter Appenninum et Alpis...“*[4] Gemeint ist *Vada Sabatia*, das heutige Savona, bzw. der nördlich davon gelegene, 490 Meter hohe Sattel des Colle dell' Altare auch Colle Cadibona genannt[5].
Im Osten grenzt Strabon die Alpen auf der *Okra*, dem Pass des Birnbaumer Waldes ab[6]. Eine andere Begrenzungsmöglichkeit boten die Flüsse *Varus* (20km westlich von La Turbie) und *Arsia* (im Südwesten von Istrien)[7].
Wie groß man sich die Alpen im Altertum teilweise vorstellte zeigt der Geograph Pomponius Mela (1. Jh. n. Chr.), der sie im Osten über den Balkan bis nach Thrakien ausdehnt[8].
Wenn man keine weiteren Angaben zur ost- westlichen Ausdehnung der Alpen machen wollte, genügte auch die Wendung „*a mari supero ad inferum*“, womit die Strecke zwischen dem Tyrrhenischen und Adriatischen Meer bezeichnet wird[9]. Dies ist gleichzeitig auch die älteste Form der Eingrenzung, die sich schon bei Polybios findet[10].
Die Südgrenze der Alpen eindeutig zu bestimmen, erleichtert ihr schroffer Abfall in die Poebene, die Nordgrenze festzulegen war hingegen aus historischen Gründen für die Autoren nicht so einfach, da die Alpen von Süden her in die Sphäre des römischen Reiches hineinwuchsen und ihre Nordseite deshalb erst relativ spät genauer bekannt wurde. Ein Beispiel dafür bietet Strabon, der noch in augusteischer Zeit den Schwarzwald und das Juragebirge zu den Alpen rechnet und dazu die

---

[1] Als erster Cato der Ältere bei Servius, Aen. X, 13. Livius, XXI, 35. Polybios, III, 54. Isidorus, orig. XIV, 8, 18. Cicero, Phil. V, 13, 37. Cicero, Pison. 33. Cicero, prov. 14. Plinius, n. h. III, 31. XII, 5. Herodian VIII, 1, 5. Orosius, I, 2, 62.
[2] Ovid, met. II, 226. Vergil, georg. III, 474. Silius Italicus, XI, 136.
[3] Arrhian, per. p. E. XI, 5: ...kate…domen tÕn KaÚkason tÕ Óroj, tÕ Ûfoj m£lista kat¦ t¦j ”Alpeij t¦j Keltik£j.
[4] D. Brutus an Cicero, fam. XI, 13, 2. Ebenso Strabon IV, 6, 1. Ptolemaios, III, 1, 40.
[5] RE I,2 (1894) 1600 s.v. Alpes (J. Partsch).
[6] Strabon, IV, 6, 1. V, 1, 3.
[7] Plinius, n. h. III, 132.
[8] Pomponius Mela II, 4, 9.
[9] CIL V 7817, Plinius, n. h. III, 132.
[10] Polybois, II, 14, 6.

Flüsse Saône, Doubs und die Seine in den Alpen entspringen lässt[1]. Er besaß offenbar noch keine genaue Vorstellung von der Nordflanke eines Gebirges, das durch die Rhone im Westen und Nordwesten, eine Reihe von Seen im nördlichen Alpenvorland und die Donau von der Innmündung abwärts eigentlich relativ klar begrenzt wird[2].

Trotz der teilweise lückenhaften Vorstellungen von den Grenzen der Alpen, hatten die antiken Autoren ein ziemlich zutreffendes Bild von der Gestalt des Gebirges: Während nach Polybios die Alpen noch die Grundlinie des als Dreieck beschriebenen Italien bilden und sich in west- östlicher Richtung erstrecken[3], beschreibt sie Strabon ganz richtig als einen Bogen, dessen konvexe Seite gegen das Land der Kelten und dessen konkave Seite gegen Italien gewendet sei[4]. Plinius ergänzt diese Vorstellung mit Hilfe eines bildlichen Vergleiches, wenn er die Alpen „halbmondförmig“ nennt[5]. Livius bemerkt die ungleiche Steilheit der Nord- und Südflanke, die der viel gelobten Mauer Italiens viel von ihrer Schutzfunktion raubt, da die Überquerung von Norden her wesentlich weniger mühsam ist[6].
Strabon wiederum rundet das Bild ab, indem er erklärt, dass die Alpen von Ligurien bis zum Etschtal ein zusammenhängendes Ganzes bilden, erst östlich davon niedriger werden und sich nur noch vereinzelt hohe Gipfel aus verschiedenen Ketten erheben[7].

Mit diesen Informationen vor Augen ist es nun möglich zu verstehen, auf welcher Wissensgrundlage die antiken Autoren ihre absoluten Angaben zur Ausdehnung der Alpen gemacht haben.

Ob bereits in der Antike versucht wurde, die Ausdehnung der Alpen und die Höhe ihrer Gipfel zu vermessen, ist nicht überliefert[8]. Dass Ingenieure damals über die Fähigkeiten dazu verfügten, ist jedenfalls bekannt:
Plinius berichtet vom Griechen Dikaiarchos, er habe verschiedene Berge in Griechenland vermessen und ihre Höhe bestimmt[9]. Im 3. Buch der *naturalis historia* nimmt er sich allerdings kein Vorbild an den relativ genauen Messungen der Griechen und erwähnt gleich im Anschluss Alpengipfel, die bis zu einer Höhe von 50.000 Schritten (ca. 75.000m) aufragen. Der höchste Berg der Alpen ist nach ihm der *Mons Vesulus* (3845m), an dem er auch den *Padus* entspringen lässt[10]. Der Mons Vesulus wurde wahrscheinlich deswegen zum König unter den Alpengipfeln erklärt, weil er pyramidenförmig in einsamer Lage aus einer relativ niedrigen Kette

---

[1] Strabon, IV, 3, 2. Ebenso Ptolemaios, II, 10, 3.
[2] Nissen I 142.
[3] Polybios, II, 14, 4-8; II, 15, 8; III, 47, 4; XXXIV, 10, 18. Vergl. R. Heuberger. Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30, 1950, 367-368.
[4] Strabon, II, 5, 28.
[5] Plinius, n. h. III, 38:…quo longissime in meridiem ab Alpium paene lunatis iugis in maria excurrit Italia.
[6] Livius, XXI, 35: pleraque Alpium ab Italia sicuti breviora ita arrectiora sunt. Vergl. RE I,2 (1894) 1600,63-68 s.v. Alpes (J. Partsch) Nissen I 142-143.
[7] Strabon, IV, 6, 9.
[8] F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, S.51.
[9] Plinius n. h. II, 162. Suda s.v. Katametr»sij tîn ™n Peloponn»sw Ñrîn. Dikaiarchos, ein Schüler des Aristoteles, hat u. a. den Pelion, Olymp, Akrokorinth und andere Berge vermessen, er benutzte dabei wahrscheinlich eine Dioptra und errechnete z. B. für den Pelion eine Höhe von 1250 Schritten (ca. 1850m) in senkrechter Richtung. Die tatsächliche Höhe des Peliongebirges liegt bei 1620m. RE V,1 (1903) 560-561 s.v. Dikaiarchos (3) (E. Martini).
[10] Plinius n. h. III, 117.

aufragt und eindrucksvoll die ligurische Ebene beherrscht[1]. Der Mont Blanc (4804m) hingegen wird in der antiken Überlieferung nicht erwähnt, da ihn die Verkehrswege mieden[2].
Auch Polybios meldet sich in dieser Frage schon zu Wort. Er berichtet, dass im Vergleich zu sämtlichen Gebirgen Griechenlands, von denen jedes in einem Tag zu ersteigen sei, ein Aufstieg auf die Alpen ganze fünf Tage in Anspruch nehme[3]. Er spricht dabei aus persönlicher Erfahrung, denn er betont ausdrücklich, selber eine Reise über die Alpen gemacht zu haben, um sich eine eigene Anschauung der dortigen Verhältnisse zu verschaffen[4].
Strabon spricht von den höchsten Gipfeln im Land der Meduller (Kottische Alpen), die 100 Stadien (ca. 18.000m) Höhe erreichen und Richtung Italien steil abfallen[5].

Die groben Fehler der antiken Geographen bei der Höhenbestimmung der Alpen lassen sich auf zwei Gründe zurückführen: Zum einen beziehen sich die Zahlen von Plinius und Strabon wahrscheinlich nicht auf die Höhe in senkrechter Richtung (*ratione perpendiculi*)[6], sondern auf die stark variierende Anstiegs- bzw. Abstiegslänge vom Fuß des Gebirges bis zur Höhe des Alpenhauptkammes[7]. Zum anderen spiegelt sich hier in der mangelnden Genauigkeit der Überlieferung das Desinteresse der Römer an den höchsten Gebirgszügen der Alpen wider. Die bewohnten Täler und die Pässe zählten mehr[8].
Abgesehen davon handelt es sich bei den erhaltenen Quellen nicht um Berichte von Mensores oder anderen Ingenieuren, denn, wie J. Partsch schreibt, „...die Begrenzung und Gliederung des Gebirges haben die Schöpfer des Straßennetzes gewiss weit genauer gekannt, als die Stubengeographen, welche der Nachwelt nur ein verkümmertes, durch grobe Irrtümer (Strab. IV 191. 202) entstelltes Bild der antiken Anschauung dieses Hochgebirges übermitteln.“[9].
Dieses Zitat ist vielleicht etwas polemisch, aber es drückt völlig richtig aus, dass den Römern nach ihrem Vordringen und Überschreiten der Alpen, nach den ausgedehnten Straßenbauten über die Pässe und den damit verbundenen Vermessungsarbeiten auf hohem Niveau sicher ein einigermaßen brauchbares Kartenbild des Gebirges zur Verfügung gestanden hat[10].

Polybios gibt uns die ältesten genaueren Informationen zur absoluten Ausdehnung der Alpen, indem er ihre Länge auf 2200 Stadien (ca. 400 km) unterschätzt[11].
Sein Zeitgenosse Caelius Antipater kam mit seiner Angabe von 1000 Meilen (ca. 1480 km) *a Supero mari ad Inferum* schon auf einen genaueren Wert.

---

[1] Nissen I 147, F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, 51. Appian (bel. civ. I, 109) und Servius (Aen. X, 708) lassen an dieser Stelle auch die Rhone entspringen.
[2] E. Olshausen, Einführung in die Historische Geographie der Alten Welt (1991) 162. RE I,2 (1894) 1602 s.v. Alpes (J. Partsch).
[3] Polybios XXXIV, 10, 15.
[4] Polybios III, 48, 12.
[5] Strabon IV, 6, 5.
[6] Plinius n. h. II, 162.
[7] Strabon IV, 6, 5: tÕ goàn Ñrqiètaton aÙtîn Ûyoj stad…wn ˜katÕn œcein fasˆ t¾n ¢n£basin, k¢nqšnde p£lin t¾n ™pˆ toÝj Órouj toÚj tÁj Ital…aj kat£basin.
[8] Vergl. Polybios III, 55, 9. RE I,2 (1894) 1601 s.v. Alpes (J. Partsch). F. Ramsauer, ZDÖAV 32, 1901, 48. Nissen I 172-173. Olshausen, (1991) 162.
[9] RE I,2 (1894) 1601, 31-37 s.v. Alpes (J. Partsch).
[10] B. Saria, Ostdeutsche Wissenschaft V, 1958, 93-94.
[11] Polybios, II, 14, 9. XXXIV, 10, 17.

Der Alexandriner Timagenes (2. Hälfte 1. Jh. v. Chr.) gibt 25 Meilen weniger an[1]. Tatsächlich beträgt die Länge der Alpen auf Kammhöhe gemessen 1541 km, am Fuß 1110 km[2].
Plinius nennt uns eine Ausdehnung von 745 Meilen (ca. 1100km) am italischen Fuß des Gebirges, vom *Varus* bis zur *Arsia*[3].
Betrachtet man die Genauigkeit dieser Angaben, liegt es auf der Hand, dass Vermessungen die Grundlage dieser Zahlen gewesen sein müssen. Zumindest die Errechnung der Strecke am Fuß der Alpen entlang dürfte nach Anlage des dortigen römischen Straßennetzes kein Problem gewesen sein.

Was die Breite der Alpen betrifft, sind die Angaben in den Quellen bedingt durch die geographische Situation unterschiedlich:
Cornelius Nepos (1. Jh. v. Chr.) spricht von 100 Meilen (ca. 148km), Livius von 3000 Stadien (ca. 540km)[4].
Plinius, der diese Angaben überliefert, erklärt die Unterschiede dadurch, dass beide Autoren von verschiedenen Stellen aus gemessen hätten. Außerdem seien die Alpen tatsächlich verschieden breit: Über 100 Meilen zwischen Italien und Germanien, an anderen Stellen nicht einmal 70 Meilen (ca. 103km).
Heute gibt man die Breite der Alpen an ihrer ausgedehntesten Stelle mit 172 km an[5].

Je besser die Römer die Alpen kennen lernten, umso nötiger wurde es für sie, das größte Gebirge Europas in einzelne Abschnitte zu untergliedern. Wie bereits erwähnt, entlehnten sie zu diesem Zweck meist die Namen einzelner Passübergänge, Stämme oder auch Personennamen[6].
Im Folgenden konzentrieren wir uns auf die antiken Quellen, die sich mit den Ostalpen beschäftigen.

[1] Plinius, n. h. III, 132.
[2] Nissen I 143.
[3] Plinius, n. h. III, 132.
[4] Plinius, n. h. III, 132.
[5] Nissen I 143.
[6] Nissen I 146. RE I,2 (1894) 1601, 45-52 s.v. Alpes (J. Partsch).

1.1.4 Die Ostalpen in den antiken Quellen

1.1.4.1 Geographische Quellen

In zahlreichen lateinischen und griechischen Quellen tauchen für einzelne Teile der Ostalpen getrennte Namen auf. Dabei lässt sich beobachten, wie dieser Großraum am nördlichen Rand der mediterranen Welt zuerst langsam in den Gesichtskreis der Griechen eintrat und erst viel später auch von den Römern „entdeckt“ wurde.
Von den frühesten antiken Kenntnissen über die Alpen wurde bereits gesprochen, in diesem Zusammenhang steht die Nachricht des Hekataios von Milet, der das Volk der Kauliker, auf einem Berg am oberen Ende des Ionischen Golfes (der Adria) wohnend, erwähnt. Sie werden auf dem Birnbaumer Wald angesiedelt[1]. Durch Handelsbeziehungen entlang der Bernsteinstraße erweiterte sich der griechische Horizont im Laufe des 5. und 4. Jhs. v. Chr. immer weiter nach Nordosten, Pseudo-Skylax (ca. 350-300 v. Chr.) kennt bereits die Karner[2], Eratosthenes nennt um 250 v. Chr. die Teriskoi (Teurisker), die „um die Alpenberge herum“ siedelten, was damals wohl nur die Julischen Alpen, die Karawanken und die Steiner Alpen bedeutet haben kann[3].
Strabon überliefert die älteste geographische Beschreibung des Ostalpenraumes, die erhalten geblieben ist. Er liefert neben dem Kenntnisstand in augusteischer Zeit auch das Wissen, das bereits in den älteren Werken des Polybios, Poseidonios und Timagenes zu diesem Thema zu finden ist[4].
Strabon charakterisiert die Ostalpen völlig richtig als breiter und niedriger im Vergleich zu den Westalpen und beschreibt verschiedene Bergketten. Über die Hauptkette der Ostalpen bietet diese antike Quelle nur wenige Informationen, die sich eindeutig bestimmen lassen. Strabon nennt drei Gebirgszüge, die vielleicht mit dem Alpenhauptkamm, den südlichen und den nördlichen Kalkalpen gleichzusetzen sind: Das *Apenninon*-Gebirge, mit dem See, aus dem der Fluss *Isaras* (Etsch) entspringt, das *Tullon*-Gebirge und die *Phligadia*-Berge, die nördlich der Vindeliker liegen[5].
Beinahe zeitgleich mit dem Werk Strabons ist auch die Weltkarte des Agrippa entstanden, die ebenfalls eine Beschreibung dieses Gebietes enthalten haben muss.
Plinius gibt nur eine sehr kurze Beschreibung der Geographie Noricums[6]. Er skizziert den Landescharakter, zählt die Städte auf und erwähnt die beiden Flüsse Save und Drau[7].
In der ersten Hälfte des 2. Jh. n. Chr. zeichnet Ptolemaios ein genaueres Bild des Landes, indem er zu den Ortsnamen auch mehr oder weniger präzise Koordinaten ihrer Lage angibt[8].

---

[1] Hekataios FGrH 1 Fr. 92. Haider I, 1993, 220 mit Erwähnung der älteren Forschung.
[2] Pseudo-Skylax, Peripl. 19f. Haider I, 1993, 221.
[3] H. Berger, Die geographischen Fragmente des Eratosthenes (1880) F III B 117. Haider I, 1993, 221.
[4] Strabon IV, 6, 9. Haider II, 1993, 255.
[5] Haider II, 1993, 255 Anm. 59 bietet die jüngste genauere Analyse und Interpretation dieser vieldiskutierten Textstelle.
[6] G. Alföldy, Noricum (1974) 8.
[7] Plinius n. h. III, 133 und 146.
[8] Ptolemaios II, 13, 1ff.

Die lateinischen Quellen überliefern bereits eine größere Anzahl von Gebirgsnamen in den Ostalpen, von denen einige bis heute lebendig geblieben sind:
Die Ketten des Alpenhauptkammes und der nördlichen Kalkalpen erhalten ihre lateinischen Namen analog zur Provinzeinteilung: *Alpes Raeticae*[1] für den westlichen und *Alpes Noricae*[2] für den östlichen Teil.
Alpes Tridentinae steht für die Dolomiten und die Brenta-Gruppe[3].
Alpes Carnicae bezeichnet die Karnischen Alpen mit der Quelle des *Savus*[4].
Die *Alpes Iuliae*[5] dehnen sich vom Pontebbapass südwärts bis an den *Mons Ocra aus.* Der Name *Alpes Venetae* ist den *Alpes Iuliae* gleichzusetzen[6].
Die Bezeichnung *Alpes Pannonicae*, die bei Tacitus an zwei Stellen auftaucht[7], ist noch nicht sicher geographisch bestimmt. Nach älterer Deutung bezeichnet der Begriff keinen eigenen Teil der Ostalpen, sondern wird für die Pässe verwendet, die nach Pannonien führen, also hauptsächlich den Übergang über den Birnbaumer Sattel[8]. Zu Recht ist von der jüngeren Forschung darauf hingewiesen worden, dass Tacitus die *Alpes Pannonicae* im Zusammenhang mit *Poetovio* nennt und sie deshalb eher im Bereich zwischen Zagreb und der Buckligen Welt zu lokalisieren sind[9].
An die *Alpes Carnicae* schließen im Osten, die *Alpes Caravancae*, die Karawanken an, sie werden durch das Tal des *Savus* von den *Alpes Iuliae* getrennt und umfassen außerdem das Pohoje (Bachergebirge)[10].
Die Ausläufer der Alpen im Südosten bilden die *Alpes Delmaticae*[11] und die *Dardani Alpini*[12]. Das nordöstliche Alpenvorland, speziell der Wienerwald trägt den Namen tÕ kštion ×roj, der bei Ptolemaios erwähnt wird und das Gebirge an der Grenze zwischen Noricum und Pannonien bis zur Donau bezeichnet[13].

1.1.4.2 Historisch-politische Quellen

Im Folgenden sollen einige antike Quellen zum Ostalpenraum vorgestellt werden, die politische Ereignisse beschreiben, welche mit den Pässen der Ostalpen in Zusammenhang stehen. Es handelt sich dabei vor allem um militärische Begebenheiten:
Livius behandelt die Ereignisse rund um die Gründung Aquileias und die Probleme mit Norikern und Illyrern in den ersten Jahrzehnten des 2. Jhs. v. Chr..
Es war im Jahr 186 v. Chr. zu einer Überschreitung eines bis dahin unbekannten Passes über die Südostalpen durch keltische Einwanderer gekommen, daraufhin reiste erstmals eine römische Gesandtschaft über die Karnischen Alpen nach

[1] Horaz Carm. 4, 4, 17. Tacitus Hist. I, 70.
[2] Florus Epit. III, 3, 38; IV, 12, 4.
[3] Plinius n. h. III, 121. Cassius Dio 54, 22. Haider II, 1993, 255.
[4] Plinius n. h. III, 147. RE I,2 (1894) 1604 s.v. Alpes (J. Partsch).
[5] Tacitus Hist. III, 8. Ammianus Marcellinus XXXI, 9, 4. Sozomenos Hist. eccl. VII, 22.
[6] Ammianus Marcellinus XXXI, 16, 7. RE I,2 (1894) 1604 s.v. Alpes (J. Partsch).
[7] Tacitus Hist. II, 98, III, 1.
[8] RE I,2 (1894) 1604 s.v. Alpes (J. Partsch).
[9] Haider II, 1993, 255 Anm. 65.
[10] Ptolemaios II, 14, 1. VIII, 7. Haider II, 1993, 255.
[11] Plinius n. h. IX, 240.
[12] Notitia Dignitatum Occ. 31.
[13] Ptolemaios II, 13, 1; 14,1; 15, 1. RE III (1899) 2013f. s.v. Cetius mons (M. Ihm)

Noricum[1]. Drei Jahre später wurde das Problem im Senat erneut behandelt und die Römer, die auf einer Respektierung der Alpengrenze gegenüber den Kelten beharrten, drohten damit, im Konfliktfall selber den neuen Pass in Richtung Norden mit einem Heer zu überschreiten[2].
Nach wenigen Jahren überschritt tatsächlich erstmals nachweislich ein römisches Heer einen Pass der Ostalpen, nämlich wahrscheinlich die Okra in Richtung Makedonien. Wieder ist es Livius, der berichtet, wie der Konsul C. Cassius Longinus mit seinen Truppen im Jahr 171/170 v. Chr. von *Aquileia* in Richtung Osten abmarschierte[3].
Im gleichen Jahr führte der Bruder des norischen Königs (rex / *regulus*) Cincibilus vor dem Senat in Rom Beschwerde wegen römischer Übergriffe auf seine Bundesgenossen und den *ager populorum Alpinorum*[4].
In Folge dieser Kontakte dürfte es auch zu dem später von Appian erwähnten lockeren Freundschaftsvertrag, dem sog. *hosptium publicum* zw. Rom und den keltischen Bewohnern der Ostalpen gekommen sein[5].
Im Jahr 129 v. Chr. wiederholte sich dieses Szenario, als C. Sempronius Tuditanus die Okra überquerte, um u. a. gegen eine Gruppe von Tauriskern in der Nähe von Nauportus vorzugehen. Der Feldzug könnte außerdem dazu gedient haben, die römischen Handelsinteressen an dieser Passstraße zu sichern[6].
Für das Jahr 113 v. Chr. berichtet Appian in seiner *Keltica* von der Schlacht zw. Kimbern und Römern in der Nähe von *Noreia*[7]. Zuvor hatte der Konsul Papirius Carbo die Alpenpässe in Richtung Italien besetzen lassen, um einen Einfall der Germanen zu verhindern und zwar genau an der Stelle, „wo der Durchgang am engsten ist“.
Auch die nächste Quelle steht im Zusammenhang mit dem Kimbernkrieg: L. Cornlius Sulla führt im Jahr 101 v. Chr. ein römisches Heer nach Noricum, um den keltischen Stamm der Tiguriner zu vertreiben, welcher die Kimbern bei ihrem Einfall in Oberitalien unterstützt hatte. Der Feldherr berichtet in seinen *Comentarii rerum gestarum* selbst darüber[8]. Die Tiguriner siedeln auf den *Norici Alpium tumuli,* die in Mittelkärnten lokalisiert werden[9]. Einige Forscher interpretieren diese Quellen so, dass die Römer im Laufe des Vormarsches die nach Norden abziehenden Tiguriner über die Tauernpässe verfolgt hätten[10].
Es folgen zahlreiche Quellen zum Alpenkrieg des Augustus, die keinen Zweifel daran lassen, dass die römischen Truppen auf ihrem Vormarsch im Sommer 15 v. Chr.

---

[1] Livius XXXIX, 22, 6f; 45, 6.
[2] Livius XXXIX, 54, 12: Alpes prope inexsuperabilem finem in medio esse; non utique iis melius fore, (quam) qui eos primi pervias fecissent. („Die Alpen liegen wie eine unüberwindliche Grenze dazwischen; diejenigen, die als erste die Alpen passierbar machen würden, nicht unbedingt auch den Vorteil davon haben würden“. Übersetzung und Analyse der Passage: G. Dobesch, die Kelten in Österreich, 316ff.)
[3] Livius XIIIL, 5, 3. G. Dobesch, die Kelten in Österreich (1980) 116ff. Es handelt sich dabei offensichtlich um den Hauptübergang nach Italien, da der Senat fürchtete, dass auf dieser Route vielen Völkern der Zugang nach Italien ermöglicht werde. (Livius XIIIL, 1, 9.)
[4] Livius XLIII, 5, 1-10.
[5] Appian Kelt. 13,2. G. Dobesch, RÖ 4, 1976, 17-37.
[6] CIL I^2 652. G. Alföldy, Noricum (1974) 34. G. Dobesch, die Kelten in Österreich (1980) 322. Anm. 18.
[7] Appian Kelt. 13,1. Vergl. Strabon V, 1, 8. Livius per. 63. Neue Aspekte zur Lokalisierung Noreias zuletzt: K. Strobl, Carinthia I, 193, 2003, 25-71.
[8] HHR I, CCLXX ff., 195f.
[9] Florus, Epit. I, 38, 18. Haider II, 1993, 249f. Anm. 1 nennt auch abweichende Lokalisierungen.
[10] Haider II, 1993, 250. R. Heuberger, Tiroler Heimat 16, 1952, 19ff. Dagegen stellen das ganze Ereignis in Frage: G. Alföldy, Noricum (1974) 294 Anm. 59. G. Dobesch, Zur Geschichte der Noriker im Jahrhundert vor der römischen Okkupation. In: Die Kultur der Kelten (1989) 13.

Alpenpässe überquerten. Es fehlen zusammenhängende Berichte von Zeitgenossen, auch das 138. Buch des Livius, das diesen Feldzug zum Thema hatte, ist verloren, Strabon und Velleius Paterculus berichten kurz[1]. Nur Cassius Dio beschreibt den Feldzug etwas ausführlicher[2]. Im Zusammenspiel mit den beiden Meilensteinen des Claudius aus Rabland und Cesiomaggiore wird klar, dass im Zuge des Krieges der erste, literarisch sicher belegte, römische Straßenbau über einen Pass der Ostalpen (den Reschen) erfolgte[3]. Drusus führte sein Heer weiter nach Norden und überquerte außerdem den Fernpass und den Seefelder Sattel[4]. Die Unterwerfung der norischen Ambisonten[5], die im Gebiet des oberen Salzachtales angesiedelt werden, machte damals ebenfalls eine Überquerung der Pässe Thurn und Grießen für die aus dem Inntal kommenden Römer nötig[6].

Mit der Eingliederung des Ostalpenraumes und dessen Erschließung durch römische Straßen erhalten wir, zusätzlich zu den literarischen Quellen, Informationen von zahlreichen Meilensteinen, die unser Wissen über die Römer auf den Pässen der Ostalpen ergänzen. Meilensteine aus den verschiedenen Jahrhunderten römischer Herrschaft finden sich im Einzugsbereich des Reschenpasses, des Brenners und des Seefelder Sattels für Raetien[7], am Pass Lueg, dem Radstätter Tauern, der Laußnitzhöhe, am Pontebbapass für Noricum und am Birnbaumer Sattel, in der *regio X Venetia et Histria*[8].

Tacitus berichtet darüber, wie es im Laufe des Vierkaiserjahres 69 n. Chr. beinahe zur Konfrontation zwischen raetischen Truppen, die Vitellius treu waren und norischen Truppen, die auf der Seite des Vespasian standen, gekommen wäre. Dabei könnte es wiederum militärische Aktivitäten auf den Pässen gegeben haben[9].

Mit dem Jahr 169 n. Chr. rückten die Pässe der Ostalpen erneut ins Zentrum großer militärischer Auseinandersetzungen. Ammianus Marcellinus berichtet, wie die Quaden in einem schnellen Vorstoß über die Julischen Alpen *Aquileia* belagert und *Opitergium* zerstört haben[10]. Dabei drangen sie wahrscheinlich entlang der Reichsstraßen, die von der Donau nach Italien führten, vor und überschritten den Birnbaumer Sattel. Auch im Zuge der römischen Gegenoffensiven könnten Alpenpässe eine Rolle gespielt haben. Julius Capitolinus erwähnt in seiner Vita des Kaisers Pertinax, dass dieser an der Spitze der *Legio I Adiutrix* Raetien und Noricum mit Erfolg von den Feinden befreit habe[11]. P. W. Haider setzt die Erbauung der Passstraßen über den Korntauern und Mallnitzer Tauern mit diesem Ereignis in Zusammenhang[12].

Mitte des 3. Jhs. überquerte erneut ein Heer den Birnbaumer Sattel: Kaiser Maximinus Thrax marschiert über *Emona* nach *Aquileia*, um die Stadt zu belagern. Dabei hat er vor allem mit Versorgungsschwierigkeiten zu kämpfen und seine Soldaten hungerten nach dem Marsch über die Alpen[13].

---

[1] Strabon IV, 6, 9; VII, 1, 5. Velleius Paterculus II, 39, 3; 95, 2; 104, 4.
[2] Cassius Dio LIV, 22.
[3] CIL V, 8002; 8003. W. Czysz, Die Römer in Bayern (1995) 29.
[4] W. Czysz, Die Römer in Bayern (1995) 29. Vergl. W. Zanier, Der Alpenfeldzug 15 v. Chr. und die augusteische Okkupation in Süddeutschland. In: Die Römer zwischen Alpen und Nordmeer (2000) 13f.
[5] Plinius n. h. III, 136. CIL V 7817.
[6] Haider II, 1993, 251.
[7] Walser, 1983, Karte „die raetischen Straßen nach Reinecke“ im Anhang.
[8] Winkler, 1985, Karte „Römische Straßen und Meilensteine in Noricum“ im Anhang.
[9] Tacitus, Hist. I, 70f. Haider II, 1993, 251f.
[10] Ammianus Marcellinus XXIX, 6, 1.
[11] SHA. Pert. 2, 6f.
[12] Haider II, 1993, 254.
[13] SHA. Max. Thr. 7, 3f.

Für das Jahr 352 n. Chr. erwähnt Ammianus Marcellinus dass sich die Soldaten des Usurpators Magnentius durch einen gefangenen *Comes* Zugang zu den Passfestungen der Julischen Alpen verschafften und diese sperrten[1]. Den weiteren Fortgang dieser Kämpfe schildert Kaiser Julian[2].
Ammianus Marcellinus berichtet für das Jahr 360 n. Chr., wie sich beim Vormarsch Julians nach Illyrien der *Praefectus Praetorio* Taurus mit Hilfe des *cursus publicus* auf schnellstem Wege über die Julischen Alpen nach Italien in Sicherheit brachte[3]. Dafür kommt nur die Straße über den Birnbaumer Sattel in Frage. Die Stelle beweist, dass die Infrastruktur entlang der Passstraße Mitte des 4. Jhs. n. Chr. noch voll funktionstüchtig war. Wenig später schildert derselbe Autor die Sorge Julians, feindliche Truppen könnten die Befestigungen auf den Pässen der Julischen Alpen besetzen und ihm den Zugang nach Italien abschneiden[4]. Konkret bezieht sich diese Stelle auf die bekannten Befestigungen der *Claustra Alpium Iuliarum*, vor allem auf die Festung *Ad Pirum*, welche die *via publica* zw. *Aquileia* und *Emona* sperren konnte[5].
Orosius und Zosimos überliefern für das Jahr 388 und 394 erneute militärische Aktivitäten in den Passfestungen auf den Julischen Alpen, wobei jene von 394 n. Chr. zur Zerstörung von *Ad Pirum* führte[6].

1.1.4.3 Wirtschaftsgeschichtliche Quellen

Für die antike Verkehrsgeschichte einer Region sind schließlich neben geographischen und historischen Quellen auch jene zur Wirtschaft von Bedeutung.
Die Rohstoffe und Erzeugnisse, die der antike Mensch im Gebirge förderte, herstellte, auf Straßen transportierte und handelte, sind in zahlreichen Schriftquellen erwähnt. Nur ein Teil davon bezieht sich ausdrücklich auf die Ostalpen, die meisten können jedoch auf diese übertragen werden. Einer der wichtigsten Gewährsmänner zu diesem Thema ist Plinius, der in den verschiedensten Büchern seiner Naturalis Historia zahlreiche Informationen überliefert hat. Verstreute, aber wertvolle Angaben finden sich darüber hinaus bei Historikern, wie z.B. Polybios[7].
Der Geograph Strabon teilt den Wirtschaftsraum Alpen in mehrheitlich karge, frostige Höhen sowie landwirtschaftlich nutzbares Hügelland und Täler ein[8]. Bei Agrarschriftstellern, wie z.B. Columella[9] und sogar bei Lyrikern, wie Horaz und Ovid[10] finden sich weitere Informationen.
Strabon, nennt die Hauptprodukte der hochalpinen Land- und Forstwirtschaft[11]: Harz, Pech, Wachs, Honig und Käse[12]. Zahlreiche Wildtiere sind bekannt, die sicher

[1] Ammianus Marcellinus XXXI, 11, 3.
[2] Flavius Claudius Iulianus, Kwnst£ntioj À perˆ basile…aj, 3.17, 20-24.
[3] Ammianus Marcellinus XXI, 9, 4.
[4] Ammianus Marcellinus XXI, 13, 21.
[5] J. Šašel (Hrsg.), claustra alpium Iuliarum (1971).
[6] Paulus Orosius, Hist. advers. pag. 7. 35, 3-5. Zosimus, Hist. nov. 4.46.2.
[7] Polybios XXXIV, 10 bei Strabon IV, 6, 12.
[8] Strabon IV, 6, 9.
[9] Columella VI, 24.
[10] Horaz Carm. I, 16, 9. Ovid Met. XIV, 712.
[11] Strabon IV, 6, 9.
[12] Käse aus den Alpen war in Rom bekannt: Plinius n. h. XI, 240. SHA Anton. Pius XII, 4.

intensiv bejagt wurden[1]. Plinius erwähnt den Lavendel, eine aromatische Pflanze, die weit über die Provinzgrenzen hinaus exportiert wurde[2]. An günstigen Südhängen baute man Wein an, den man mit Erfolg nach Italien verhandelte. Besonders der raetische Wein galt als Lieblingsgetränk des Augustus[3]. Obwohl Noricum als nur bedingt für die Landwirtschaft geeignet befunden wurde, gab es eine bestimmte Sorte von Weizen, der sehr kältebeständig war[4]. Daneben war es natürlich vor allem das Nutzholz, das in großen Mengen abtransportiert wurde und einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellte. Von den riesigen Waldgebieten berichten u. a. Polybios, Strabon und Plinius[5]. Bis in die Spätantike spielte die Textilproduktion im Ostalpenraum eine wichtige Rolle, Noricum galt als Exportland für verschiedene Bekleidungsstücke aus Schafwolle[6].

Abb. 3 Die Goldbarrengußform vom Magdalensberg

Die größte wirtschaftliche Bedeutung messen die antiken Quellen allerdings dem Bergbau im Ostalpenraum bei: Polybios überliefert die bekannte Episode, wonach Taurisker kurzzeitig zusammen mit Römern in Noricum nach Gold geschürft hätten, was zum Verfall des Goldpreises führte[7]. Das viel gelobte *ferrum Noricum* übertrifft in römischer Zeit alle anderen Erzeugnisse an Wert, seine Qualität wird von Horaz und Ovid gelobt, Plinius erwähnt dessen stählerne Härte, die in der römischen Welt unübertroffen war[8]. Er bezeugt für Noricum ebenso die Förderung von Gold[9] (Abb. 03).

Der bereits in prähistorischer Zeit bedeutende Salzabbau spiegelt sich in den Schriftquellen nicht wider.

1.1.5 Pässe und Passstraßen

Während Polybios von den Pässen der Westalpen bereits die drei wichtigsten nennt, kennt er in den Ostalpen nur einen Pass auf dem Gebiet der Raeter[1]. Strabon

[1] Wilde Rinder und Pferde, Elche (Strabon IV, 6, 10.), Gemsen, Steinböcke und Schneehasen (Plinius n. h. VIII, 214; 217.),Fische und Federwild (Plinius n. h. IX, 63; X, 56.)
[2] Plinius n. h. XXX, 43.
[3] Sueton, Aug. 77. Vergil, Georg. II, 96. Strabon IV, 6, 8. Columella III, 2.
[4] Inde Noricus ager frigidus et parcius fructuosus Isidorus Ety. XIV, 4, 12. Zum Weizen im Alpenraum: Plinius n. h. XVIII, 69.
[5] Polybios III, 55, 9. Strabon IV, 6, 2. Plinius n. h. XXXI, 43.
[6] Junior, Expositio totius mundi 57.
[7] Polybios XXXIV, 10 bei Strabon IV, 6, 12.
[8] ensis Noricus Horaz Carm. I, 16, 9. Epo. 17,71. Noricus ignis Ovid Met. XIV, 712. Plinius n. h. XXXIV, 145.
[9] Plinius n. h. XXXIII, 66ff.

ergänzt diese Aufzählung durch die Nennung des befahrbaren Passes von *Aquileia* über die *Ocra* bis nach *Nauportus*[2]. Diese beiden Pässe bleiben die einzigen in den Ostalpen, die in die antiken Schriftquellen Eingang gefunden haben.
Häufiger als geographische Informationen zu Pässen sind Beschreibungen des alpinen Straßenverkehrs mit seinen Schwierigkeiten und Gefahren:
Strabon berichtet, wie die Salasser von Cäsar dafür bezahlt wurden, dass sie im Gebirge Straßen bauten und Brücken errichteten[3]. Cäsar spricht selbst davon, dass die Bergstraßen (der Westalpen) nur unter großen Gefahren begangen werden konnten und die Händler zudem Zölle an die einheimischen Stämme zu entrichten hatten[4].
Einen wichtigen Beitrag zur Errichtung von Bergstraßen leistete Augustus. Der Kaiser ließ nach Möglichkeit Straßen vor allem über die Westalpen errichten, doch war es auf Grund des schwierigen Geländes nicht überall technisch durchführbar[5].
Berühmt ist Strabon für seine Beschreibung der Gefahren, die einem Reisenden auf einer Passstraße drohen konnten: Die Wege verliefen oftmals an tiefen Abgründen entlang und jeder falsche Schritt konnte zum tödlichen Absturz führen. Die Spur war so schmal, dass ungeübte Personen, Trag- oder Zugtiere schwindlig wurden. Deshalb setzte man einheimische Rassen zum Warentransport ein, denn diese hatten einen sicheren Tritt.
Neben diesen akuten Gefahren für Leib und Leben mussten sich die Reisenden immer wieder mit zerstörten Straßen und unpassierbaren Flussübergängen herumschlagen, die ständige Reparaturarbeiten notwendig machten[6]. Auch das Räuberunwesen bedeutete eine Gefahr[7].
Um den Tragetieren einen besseren Stand im schwierigen Gelände zu geben, wurden ihnen sog. Hipposandalen angelegt. Entlang von vielen Passstraßen wurden solche gefunden und auch in den Quellen kommen diese vor[8].
Während der warmen Jahreszeiten versuchte man die Wagen durch Seile von hinten zu sichern und langsam die Straßen hinunter rollen zu lassen. Männer und Ochsen mussten sie unter großem Kraftaufwand zurückhalten[9].
Im Winter, wenn die Strassen und Wege vom Schnee verdeckt sind, setzten einheimische Führer Schneestangen, um zu verhindern, dass ortsunkundige Reisende von Weg abkamen. Waren diese Stangen durch Neuschnee verdeckt oder durch Lawinen weggerissen worden, konnte der Weg nur durch einen vorausgehenden Einheimischen gewiesen werden[10]. Trotzdem rissen Eislawinen immer wieder ganze Karawanen mit sich in den Abgrund[11].

---

[1] Strabon IV, 6, 12.
[2] Strabon IV, 6, 10.
[3] Strabon IV, 6, 7.
[4] Caesar, b. g. III, 1, 2.
[5] Strabon IV, 6, 6.
[6] CIL V, 1862, 1863, 1864.
[7] In. It. X4, 339.
[8] Plinius n.h. XXXIII, 49, 1. Berichtet von Neros Gattin Poppea, dass sie den Lieblingstieren ihrer Karossen goldene Schuhe anfertigen ließ: iumentis suis soleas ex auro quoque induit. Sueton, Divus Nero, XXX,3 erwähnt silberne Hufschuhe, die bei den Ausfahrten des Kaisers zum Einsatz kamen: soleis mularum argenteis. Ebenfalls Sueton, Divus Vespasianus, XXIII, 2, überliefert, wie ein Maultierkutscher seinen Tieren Hufschuhe anlegte: ad caliciandas mulas.
[9] Ammianus Marcellinus XV, 10, 4ff.
[10] Ammianus Marcellinus, ebenda.
[11] Strabon, IV, 6, 6.

Zwei bekannte Beispiele für die Überschreitung von Alpenpässen im Winter sind der Marsch des Stilicho über den Splügenpass und die Überquerung des Radstädter Tauern durch Maximus, aus der *Vita Sancti Severini*[1].
Über die Existenz und die Pflege religiöser Handlungen auf den Passstraßen geben die antiken Quellen keine Auskunft. Nur das Ende des Passheiligtums des *Jupiter Poeninus* auf dem Großen St. Bernhard wird erwähnt, mit dem allgemein das Ende aller öffentlichen kultischen Aktivitäten auf den Alpenpässen angesetzt wird. Der Kirchenvater Augustinus berichtet, Kaiser Theodosius habe nach der Schlacht am *Fluvius Frigidus* 394 n. Chr. den Sturz der goldenen Statue des *Jupiter* auf der Passhöhe befohlen[2].

[1] Claudius Claudianus, bell. get. 340ff. Eugippius, Vita Sancti Severini 29.
[2] Augustinus c.d. V, 26, 30.

1.2 Das Erlebnis Berg für den antiken Menschen: Die Alpen und deren Überquerung im Bewusstsein der Römer

1.2.1 Der kulturelle Rahmen

Dass die Überquerung der Alpen für den antiken Menschen ein emotionsgeladenes und mit religiösen Vorstellungen verbundenes Vorhaben war, bezeugen zahlreiche antike Schriftquellen und Passfunde. Greifbar wird die Bedeutung des Gebirges für den antiken Menschen vor allem in den Bereichen Natur und Religion, Politik und Strategie, sowie als Wirtschaftsfaktor und Verkehrshindernis.
Wir besitzen für die Alpen nur antike Überlieferungen, die uns die Sichtweise von Außenstehenden zum Thema „Gebirgsbewohner und ihr Lebensraum“ schildern. Diese hatten zum Gebirge fast immer ein distanziertes und oft negatives Verhältnis[1], nur in wenigen historischen Schriftquellen werden die Alpen teilweise ambivalent gesehen:
In ihrer Funktion als Schutzmauer Italiens gegen die Bedrohungen von Norden erscheinen sie von der Republik an bis in die Spätantike in positiven Schilderungen[2].
Wenn es aber darum geht, die Schrecken und die Gefährlichkeit der Alpen zu beschreiben, bieten die antiken Autoren eine Fülle von Topoi und Anekdoten.
Bereits Polybios erwähnt mehrmals eisige Stürme und riesige Schneemassen[3]. Livius tut es ihm gleich, berichtet von der berüchtigten Kälte und prägt den berühmt gewordenen Ausdruck von der *foeditas* (Häßlichkeit) der Alpen[4]. Strabon beschreibt Steinschläge und Lawinen[5], die den Reisenden in den Tod reißen, Frontin Hochwasser in Folge der Schneeschmelze[6].
Von den Lyrikern werden die verschiedensten Topoi verwendet, um den Schrecken dieses Gebirges deutlich zu machen: Tibullus und Lucanus bezeichnen sie als *gelidae* (eisig)[7], Ovid als *ventosae* (sturmumbraust) und *latebrosae* (schluchtenreich).[8] Apollinaris Sidonius schildert den ewigen Schnee, ebenso wie der Satiriker Petronius[9]. Juvenal spricht von den *Alpes saevae*[10]. Generell sind Gebirge und Urwälder die „Mängel der Erde“, wie es Lucretius ausdrückt[11].
Diese Sichtweise scheint aber nur auf das Hochgebirge beschränkt gewesen zu sein, denn es gibt in der antiken Literatur auch begeisterte Beschreibungen einzelner Berge[12].

---

[1] Lexikon der historischen Geographie, 160 s.v. „Gebirge (Berg)“ (H. Sonnabend). J. Šašel, La montagna romana: problemi e metodi della ricerca, in: Sestinum. Communita antiche dell' Appennino tra Etruria e Adriatico, 1989, 211. =J. Šašel, Opera selecta (1992) 546.
[2] Als erster Cato der Ältere bei Servius, Aen. X, 13. Polybios, III, 54. Cicero, Phil. V, 13, 37. Cicero, Pison. 33. Cicero, prov. 14. Plinius, n. h. III, 31. XII, 5. Herodian VIII, 1, 5. Isidorus, orig. XIV, 8, 18. Orosius, I, 2, 62. Allerdings geben sich die Römer keinen Illusionen hin, was die Sicherheit dieses Bollwerkes betrifft: Livius, XXI, 35.
[3] Polybios II, 15. III, 55.
[4] Livius XXI, 58, 3.
[5] Strabon IV 204.
[6] Gromatici Veteres 50, 21 (Ed. K. Lachmann 1848).
[7] Tibullus IV, I, 109. Lucanus I, 183.
[8] Ovid, am. II, 16, 19. consol. ad Liviam 15.
[9] Apollinaris Sidonius, carm. VII, 525. Petronius, sat. 122.
[10] Juvenalis, X, 166.
[11] Lucretius 5, 200ff. 1, 404f. 5, 1370ff.
[12] Strabon V, 3, 8 beschreibt den Vesuv und rühmt dessen Fruchtbarkeit.

Die Historiker bieten vor allem im Zusammenhang mit militärischen oder sonstigen Überquerungen der Alpen durch größere Gruppen, genauere Beschreibungen dessen, was den Teilnehmern an schrecklichem widerfahren ist. Einen der ältesten und gleichzeitig den berühmtesten dieser Züge beschreibt Polybios: Den Alpenübergang des Hannibal[1]. Livius berichtet ebenfalls davon und schildert das Entsetzen, welches der Anblick des Hochgebirges bei den karthagischen Soldaten ausgelöst hat. Diese Stelle dürfte jedoch viel eher die Furcht der Römer vor diesen Gegenden widerspiegeln und gibt einen guten Einblick in die Mentalität der republikanischen Zeit[2]. Bis in spätantike Quellen, wie z.B. eine Lobhymne des Claudius Mamertinus auf Kaiser Maximianus oder die Beschreibung des Weges über den Mons Matrona durch Ammianus Marcellinus, setzt sich diese Tradition fort[3]. Sie geht sogar bis in die Übergangszeit zum Frühmittelalter hinein, wenn Claudius Claudianus den Marsch des Stilicho über den Splügenpass erwähnt oder Eugipp in der *Vita Sancti Severini* einen winterlichen Aufstieg beschreibt, der als *audax temeritas* (verwegene Waghalsigkeit) bezeichnet wird[4].
Aus all diesen Stellen geht hervor, dass neben den direkten Bedrohungen für das menschliche Leben, von den Römern[5] vor allem die Kälte des Gebirges als größte Plage empfunden wurde. Angesichts der beschränkten Möglichkeiten zu heizen und sich dementsprechend zu kleiden, musste diese als starke Beeinträchtigung der Lebensqualität gesehen worden sein[6].
Darum waren die Alpen auch kein bevorzugter Lebensraum des mediterranen Menschen in der Antike[7]. Aus demselben Grund entwickelte sich nie so etwas wie Begeisterung für die Schönheit der Natur oder der Landschaft, wie man sie z.B. aus römischen Beschreibungen des Tempe - Tales, Asiens oder Ägyptens kennt. Die Römer bereisten viel lieber kulturell und historisch wichtige Orte in Griechenland und im Osten[8]. Ein plastisches Beispiel dafür ist die Überlieferung Suetons über die Reisen Cäsars: Er habe sich die Langeweile der Alpenüberquerungen mit dem Verfassen einer Schrift über Grammatik und zahlreicher Gedichte vertrieben[9].
Die Römer schätzten das Leben auf dem Land und betrachteten es als eine der Grundlagen für die kulturelle Entwicklung. Da aber die Alpen in den Augen der Römer, auf Grund ihres feindlichen Klimas, nur wilde und barbarische Völker hervorgebracht hatten[10] und darüber hinaus kaum Landwirtschaft zuließen[11], konnten sie nicht als Lebensraum und Grundlage für die Entfaltung römischen Lebens geeignet sein[12].
Das römische Naturverständnis wandelte sich allerdings teilweise seit dem Ende der Republik und die malerischen Beschreibungen der Schrecken des Gebirges

---

[1] Polybios, III, 39ff.
[2] Livius, XXI, 31ff. U. Fellmeth in: Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5, 1993 (1996) 84.
[3] Claudius Mamertinus, Genethl. Maximiani II. IX. Amminaus Marcellinus, XV, 10.
[4] Claudius Claudianus, bell. get. 340ff. Eugippius, Vita Sancti Severini 29.
[5] Der Begriff *Römer* ist in diesem Zusammenhang selbstverständlich nur in seiner spätrepublikanisch-frühkaiserzeitlichen Bedeutung, als Bürger der mediterranen Regionen Italiens zu verstehen.
[6] Lexikon der historischen Geographie, 242 s.v. Kälte (H. Graßl).
[7] Lexikon der historischen Geographie, 393 s.v. Paß (H. Sonnabend).
[8] Ramsauer, S. 64.
[9] Sueton, Caes. 56.
[10] Livius, V, 33.
[11] Noch Isidorus bezeichnet die Landschaft im Ostalpenraum als *ager frigidus et parcius fructuosus.* Isidorus, Etym. 14, 4, 5. J. Šašel, Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte 1, 1990, 564.
[12] Fellmeth, 1993, 84.

verkamen wohl bis zu einem gewissen Punkt zu einem literarischen Topos[1]. Die Natur wurde pragmatischer behandelt und durch Gewinnmaximierung im Großgrundbesitz und Rohstoffausbeutung gewissermaßen „entzaubert“. Im Zuge dessen wurden auch die Hochgebirgsregionen erschlossen und instrumentalisiert. Sie verloren dadurch an Schrecken[2]. So konzentrierte sich das Interesse der Römer an den Alpen weitgehend auf deren verkehrsmäßige Erschließung und Überquerung, sowie auf deren Ausbeutung im wirtschaftlichen Sinn[3]. Die Eingriffe in die natürliche Bergwelt wurden weitgehend positiv bewertet, die Römer bemühten sich nun, den Schrecken des Gebirges Herr zu werden, die gefährlichen topographischen Verhältnisse zu beseitigen und die Naturlandschaft Gebirge in eine Kulturlandschaft Gebirge zu verwandeln[4]. Die Beherrschung der Natur wird zu einer Antriebsfeder für das römische Denken und Handeln. So zählt z.B. der Kaiserbiograph Sueton den Plan des Kaisers Caligula, eine Stadt hoch oben in den Alpen errichten zu lassen, zu dessen positiven Vorhaben[5].
Doch in den Schriftquellen fand diese neue Einstellung nicht immer ungeteilte Zustimmung: Plinius berichtet für Spanien von der Abgrabung ganzer Berge, der Umleitung von Flüssen und der Abholzung von Wäldern, um die dort vorhandenen Edelmetalle zu fördern und kritisiert dies als Frevel an der göttlichen Natur. Für diesen rächt sie sich mit Naturkatastrophen[6]. Ähnliche Probleme könnte man sich in kleinerem Ausmaß auch für die Erzabbaugebiete der Alpen vorstellen.

1.2.2 Der Eintritt der Alpen in das römische Bewusstsein

Bis in die Mitte des 3. Jahrhunderts v. Chr. hatten die Römer kaum politischen Kontakt mit dem Alpenraum. Erst mit dem Ausgreifen Roms nach Oberitalien in der 2. Hälfte dieses Jahrhunderts weitet sich der Macht- und Bewusstseinshorizont bis an den Alpensüdrand aus. Betrachtet man speziell die Ostalpen, war alles, was an römischen Initiativen in dieser Zeit über diesen Horizont hinaus ging, lediglich auf Handelsinteressen, vor allem mit dem erzreichen Noricum und entlang der Bernsteinstrasse, zurückzuführen. Dieser Trend verstärkte sich nachhaltig ab 183/81 v. Chr. als die Kolonie *Aquileia* gegründet wurde und der Warenverkehr mit den Kelten im Ostalpenraum einen nachhaltigen Aufschwung erlebte[7].
Politisch gesehen legte Rom seine Grenze entlang des Kammes der Karnischen und Julischen Alpen fest[8]. Dieser Grundsatz wird bei Livius ganz klar ausgesprochen. Im Jahre 183 v. Chr. schickte der Senat eine Gesandtschaft zu den ostalpinen Kelten, die vor Einfällen nach Italien warnen sollte:
„*Die Alpen liegen als nahezu unübersteigbare Grenzscheide in der Mitte zwischen Römern und Galliern; es sei keineswegs sicher, dass diejenigen, die als erste das*

[1] M. Dolci, BAR IS 1128, 2003, 11.
[2] Fellmeth, 1993, 84.
[3] RE I,2 (1894) 1610, 42-45 s.v. Alpes (J. Partsch).
[4] H. Sonnabend, Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5, 1993 (1996) 159.
[5] Sueton, Cal. 21.
[6] Plinius, n.h. 33, 1f.
[7] Fellmeth, 1993, 79.
G. Alföldy, Noricum (1974) 7 spricht noch davon, dass erst mit der Gesandtschaft des Senates an die *Norici* im Jahre 186 v. Chr. der erste Römer seinen Fuß nördlich der Karnischen Alpen gesetzt habe.
[8] G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 317.

Gebirge gangbar machen würden, den Vorteil davon haben würden"[1].
Im Jahr zuvor waren nämlich Kelten über einen bisher unbekannten Weg von jenseits der Alpen in das Gebiet des späteren *Aquileia* eingewandert[2]. Die Frage, um welche Route es sich dabei gehandelt hat, beschäftigte seitdem zahlreiche Forscher[3]. Wenn Livius von einem bisher unbekannten Weg spricht, so wirft dieser Satz ein Schlaglicht auf die unterschiedliche Art und Geschwindigkeit, mit welcher sich die Römer die Ostalpen erschlossen haben: Der Führungsschicht in Rom kann eln Alpenübergang dieser Region um 180 v. Chr. unbekannt sein, das schließt aber nicht aus, dass dieser durch römische Privatleute oder Italiker, etwa zu Handelszwecken bereits begangen wurde[4]. Diese Entwicklung verdeutlichte sich noch im Laufe des 2. Jahrhunderts v. Chr. als mit dem Aufblühen Aquileias der römische Handel nach Noricum zu florieren beginnt. Dabei spielt ein sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Aspekt des Problems eine Rolle, der hier bisher unberücksichtigt geblieben ist: Die Römer, die mit dem inneralpinen Raum Handel trieben, gehörten wahrscheinlich dem städtischen Dekurionen- oder dem Ritterstand an[5]. Ihnen wäre wenigstens eine Erschließung der Passstraßen nach Noricum oder zumindest eine militärische Sicherung derselben zweifellos gelegen gewesen[6]. Da aber die Außenpolitik vom Senat bestimmt wurde und dessen wirtschaftliche Interessen anders gelagert waren, wurde das Problem der Alpenübergänge im Osten bis in die augusteische Zeit nicht in Angriff genommen.
Dass die Interessen der Kolonien Norditaliens im Senat in republikanischer Zeit eher schwach vertreten waren zeigt die Tatsache, dass die frühesten uns bekannten Senatoren aus Aquileia erst 106 v. Chr. bzw. 90 v. Chr. in Rom aktiv werden[7]. Bis in die Zeit des Augustus brachten es generell nur wenige Senatoren Norditaliens bis zur Prätur[8]. Die politischen Konflikte der späten Republik hatten es bis dahin unmöglich gemacht, einen Ausgleich zwischen den Interessen der verschiedenen sozialen Gruppen zu erzielen und sich stärker in den Alpen zu engagieren[9]. Der Südfuß der Alpen, bzw. dessen erste Kette, bildete in der Überlieferung die natürliche Grenze des römischen Territoriums. Alle Gebiete hinter dem Italien am nächsten liegenden Kamm, waren bereits Teil der *Gallia Transalpina* und damit *trans Alpes,* auch, wenn diese nach heutigem Verständnis mitten in den Alpen oder an deren Südseite liegen[10].
Der Senat betrachtete also am Beginn des 2. Jahrhunderts v. Chr. die Übergänge zwischen Oberitalien und dem keltischen Noricum als (zumindest politisch) ungangbar. Auch die Wendung von der „nahezu unübersteigbaren Grenzscheide"

---

[1] Livius XXXIX, 54, 11f: denuntient Gallicis populis ... Alpes prope inexsuperailem finem in medio esse; non utique iis melius fore, qui eas primi pervias fecissent. Übersetzung: G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 316.
[2] Livius, XXXIX, 45, 6: Galli Transalpini per saltus ignotae antea viae, ut ante dictum est,in Italiam transgressi oppidum in agro, qui nunc est Aquileiensis, aedificabant.
[3] Z.B. O. Wanka, Der Verkehr über den Pass von Pontebba-Pontafel und den Perdil im Alterthum und Mittelalter, Prager Studien 3 (1898) 5. R. Egger, Carinthia 160, 1970, 596ff. Dagegen: H. Vetters, ÖJh 46, 1961-63, 201ff. G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 57ff.
[4] G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 70. Vergl. Livius XIV, 17, 8.
[5] Fellmeth, 1993, 83.
[6] Wenn man etwa an die Episode der, von den Einheimischen um die Mitte des 2. Jahrhunderts v. Chr. aus Noricum vertriebenen, italischen Goldgräber denkt. Strabon 4, 6, 12. Nach Polybios.
[7] Cn. Octavius Ruso, *quaestor* des C. Marius im Jahre 106 v. Chr., Herkunft aus Aquileia unsicher. Q. Titius Mutto, triumvir monetalis 90 v. Chr. Herkunft aus Aquileia wahrscheinlich.
[8] G. Alföldy, Städte, Eliten und Gesellschaft in der Gallia Cisalpina. = Heidelberger Althistorische Beiträge und Epigraphische Studien 30, 1999, 261f.
[9] Fellmeth, 1993, 83.
[10] Haider I, 1993, 223.

(*prope inexsuperabilem finem*) suggeriert, dass es sich dabei nicht nur um eine Abgrenzung der Machtsphäre, sondern auch um eine natürliche/psychologische Grenze in der Vorstellung der römischen Führungsschichten gehandelt hat[1]. Das zeigt sich darin, dass diese immer empfindlich, aber gleichzeitig sehr vorsichtig und vor allem defensiv auf politische Bewegungen im nordöstlichen Grenzbereich Italiens reagiert haben[2]. In dieser Phase gehen politische Impulse vor allem von Seiten der keltischen Alpenbewohner aus, sei es, indem Gesandtschaften vor dem Senat auftreten oder den Römern Hilfstruppenkontingente angeboten werden[3].
Wirtschaftliche Kontakte zwischen Italien und dem mittleren Donaugebiet sowie den Kelten in den Ostalpen müssen jedoch bereits für die Zeit vor der Gründung *Aquileias* angenommen werden. Wie erwartet spiegelt sich die Nähe des römischen Reiches, gefolgt von dessen langsamer Expansion, im archäologischen Material der Ost- und Südostalpen wider[4].
Mit dieser Entwicklung war sicher eine Vergrößerung des römischen Wissens über die geographische, wirtschaftliche und politische Situation im Ostalpengebiet und darüber hinaus bis an die Donau verbunden. Der römische Horizont erweiterte sich somit weit über die ersten, trennenden Bergketten zwischen Italien und den nordöstlichen Regionen hinaus.
Die offiziellen römischen Autoritäten zogen nur langsam nach, etwa durch ein *hospitium publicum* mit den norischen Stämmen aus der Zeit um 170 v. Chr..
Dieses *hospitium publicum*, auf das sich die Römer bei ihrer versuchten Intervention gegen die Kimbern bei Noreia beriefen, muss nicht einmal mit gestiegenem römischen Interesse an den ostalpinen Regionen zusammenhängen, sondern könnte auch mit einer Hinwendung zum illyrisch-pannonischen Raum zu tun haben, schließlich war erst wenige Jahre vorher (119 v. Chr.) Siscia erobert worden[5].
Appian beschreibt diese Art eines Abkommens sinngemäß als eine wenig verbindliche Form eines freundschaftlichen Vertrages[6]. Dies findet seinen Niederschlag in der Politik des 1. Jahrhunderts v. Chr. im Laufe dessen der Senat immer wieder als defensive Kraft an der Grenze der ersten Alpenketten festhält[7].
Bezeichnenderweise kamen neue Impulse erst durch G. Iulius Caesar, der während seiner Statthalterschaft in den Provinzen *Gallia Cisalpina* und *Illyricum* ab 59 v. Chr. mehrmals in Aquileia überwinterte und sich ein eigenes Bild von der Situation am Alpenrand bilden konnte. Auf ihn gehen die engere Anbindung der Transpadana, intensive Bürgerrechtsverleihungen und engere politische Kontakte mit der Führung des Regnum Noricum zurück[8].
Erst mit dem Feldzug unter Augustus wurden die Alpen jedoch ein Teil des römischen Reiches und das erst nachdem zuerst fast das ganze Alpenvorland unter Kontrolle gebracht worden ist. Damit waren dann die Vorraussetzungen geschaffen, aus dem ehemaligen Feindesland und langjährigen Grenzland, einen römischen Siedlungsraum zu bilden[9].
Zusammenfassend kann man sagen, dass sich die Alpen den Römern in zwei verschiedenen Geschwindigkeiten erschlossen haben: Während die politischen Führungsschichten der Republik mit Scheu in Richtung Norden blickten und kein

[1] G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 317.
[2] J. Šašel, Roman Frontier Studies 1969, 174. Auch: J. Šašel, Opera selecta (1992) 404.
[3] Livius XLIII, 5, 1-10. XLIV, 14, 1-2.
[4] G. Piccotini, ANRW II 6, 1977, 289ff.
[5] Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 39.
[6] Appian, Celt. 13,2.
[7] G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 320.
[8] P., Scherrer, Situla 40, 2002, 12.
[9] Fellmeth, 1993, 81.

Interesse an einer Expansion über den, Italien am nächsten liegenden, Kamm der Alpen hatten, engagierten sich die großen Händlerfamilien der nordostitalienischen Kolonien aktiv bis tief hinein in den Alpenraum und erschlossen ihn dem römischen Bewusstsein schon lange vor der Eroberung durch die Stiefsöhne des Augustus.
Die Abneigung der führenden Senatorenschicht kann einerseits auf anders gelagerte wirtschaftliche Interessen zurückzuführen sein, andererseits hatten sich vielleicht gerade unter den Senatoren im geographisch und klimatisch fernen Rom überdurchschnittlich lange die psychologisch-kulturellen Vorurteile im Bezug auf die Alpen, welche im vorigen Kapitel kurz angesprochen wurden, gehalten.
Jene Römer, die im Zuge ihrer Handelsaktivitäten gleichzeitig tief in den östlichen Alpenraum vorgedrungen waren und dort ständige Vertretungen unterhielten, hatten im Vergleich zu den Senatoren ein pragmatischeres Verhältnis zu den Alpen. Sie legten, durch Handels- und Gewinninteressen getrieben, die in den Quellen so häufig beschriebenen Vorurteile ab und bereiteten den Weg für die vollständige Erschließung des Alpenraumes in der Kaiserzeit.

1.2.3 Die Rolle der Religion im Gebirge

Der Einfluss der Religion, auf die Art und Weise, wie die Römer den Alpen begegnet sind, macht sich in vielen Zeugnissen bemerkbar. Dem respektvollen und teilweise angsterfüllten Verhältnis zwischen Mensch und Gebirge entspricht die Tatsache, dass auf den Gipfeln, in den Wäldern, Tälern, Schluchten und Quellen viele Götter und göttliche Wesen angesiedelt wurden[1]. Die Berge selbst galten in der Antike als Werk der Götter[2]. Infolgedessen war ein Eingriff in die Bergwelt (Überquerung, wirtschaftliche Ausbeutung) ein Akt, bei dem auf die Götter Rücksicht genommen werden musste. Die zahlreichen Votivfunde und Inschriften geben Auskunft darüber.

Bei dem Pragmatismus im Umgang mit dem Gebirge, wie er oben kurz beschrieben wurde, handelte es sich um eine Grundtendenz, die den eingewanderten Römern sicher dabei half, die Alpen als Lebens- und Wirtschaftsraum leichter zu erschließen. Für das Individuum, wie z.B. den Reisenden, der diese Region durchqueren wollte, war die eben erwähnte Furcht vor den Naturgewalten und deren göttlichen Ursprung nach wie vor präsent. Diese Mentalität lässt sich bis in die Spätantike hinein verfolgen[3]. So kam es dazu, dass die antiken Menschen verschiedenster Epochen und Kulturen das Bedürfnis hatten, ihre Götter durch Gelübde gnädig zu stimmen, bevor sie eine Reise in diese gefährlichen Gegenden unternahmen. Die Römer taten sich dabei besonders hervor, da ihr Glaube es ermöglichte, verbindliche Verträge mit ihren Göttern abzuschließen. Ein ausgezeichnetes Beispiel dafür bilden die bisher gefundenen 51 Votivtäfelchen von der Passhöhe des Großen St. Bernhard, wo Reisende in römischer Zeit Bitt- und Dankopfer *per itu et reditu* darbrachten[4]. Reste

[1] Lexikon der historischen Geographie, 161 s.v. „Gebirge (Berg)“ (H. Sonnabend).
[2] Herodot 7, 129 berichtet, die Thessaler glaubten, dass Poseidon ihre Berge geschaffen habe.
[3] H. Sonnabend, Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5, 1993 (1996) 155.
[4] G. Walser, Summus Poeninus, Historia Einzelschriften 46 (1984) 71f.

eines Passheiligtums dieser Größe kennen wir auf dem Scheitelpunkt einer römischen Straße in den Ostalpen bisher nicht[1].
Dennoch finden sich speziell in diesem Gebiet zahlreiche religiöse Zeugnisse der Römer, die mit der Überquerung von Pässen in Zusammenhang stehen.
Zum einen lassen sich aus Kleinfunden oder aus Inschriften einige Hinweise erschließen, zum anderen kann aus den besser erforschten und quellenreicheren Westalpen einiges an Information übertragen werden.
Hermias weihte seine Straßenbauinschrift auf dem Plöckenpass dem *Jupiter Optimus Maximus*, den Göttern der Drei- und Vierwege, sowie dem ganzen restlichen Pantheon[2]. Jupiter spielt hier sicher eine ähnliche Rolle wie auf dem Großen St. Bernhard, er ist der Herr der höchsten Gipfel und für das Wetter verantwortlich, dem der antike Reisende im Hochgebirge auf Gedeih und Verderb ausgeliefert war. Ein Weihealtar vom Loiblpass stellt auf einem Seitenrelief möglicherweise ebenfalls den Jupiter dar und würde damit in derselben Tradition stehen[3]. Von diesem Pass kennen wir noch zwei weitere Inschriften[4]: Sie nennen die sonst unbekannte Göttin *Belestis*. Auf Grund des Fundortes an einer Passstraße wird *Belestis* als Schützerin der Reisenden im Gebirge gedeutet[5]. Vom Hochtor am Großglockner stammt die bekannte Herkulesstatuette, die 1933 gefunden wurde[6]. Außerdem kennen wir ein Herkulesbleivotiv und eine Inschrift, die auf ein Herkulesheiligtum am nördlichen Ausgangspunkt der Straße über den Pontebbapass hinweisen[7]. Einen Tempel des *Herkules invictus* auf dem Danielsberg, am Weg von *Teurnia* zum Mallnitzer Tauern, Korntauern und Hochtor, belegen zwei weitere Inschriften[8]. Dem Gott der Wanderer brachten die Reisenden in den Ostalpen auf dem Höhepunkt oder nach Beendigung einer Passüberquerung Dankesgeschenke dar. Auch aus den Westalpen, vom Großen St. Bernhard, sind zwei Herkulesbronzen bekannt[9]. In der Literatur sind außerdem Altäre auf den *Alpes Graiae*, die Herkules als erster überquert haben soll, bezeugt[10].
Außer diesen Gottheiten, die an und auf Pässen der Ostalpen direkt bezeugt sind, wurden vor allem Mars, Merkur, Minerva, Silvanus und die Pastores von jenen Berufsgruppen angerufen, die sich unter ihren Schutz gestellt hatten[11].
Die Mehrzahl der Passfunde sind jedoch stumme Zeugen des antiken Glaubens, die sich keiner Gottheit zuweisen lassen: Auf dem Mallnitzer Tauern fand sich eine Steinplatte mit Loch, die als Basis für eine kleine Kultfigur in einem Schrein gedient haben könnte, vom Hochtor stammen dazugehörige Arme und Beine von Bronzefigürchen, die als Kultstatuetten anzusprechen sind[12]. Daneben sind es vor allem Münzen, die auf diesem Pass niedergelegt wurden, ebenso wie am Hochtor, dem Korntauern, auf dem Sölkpass, dem Seebergsattel oder dem Kreuzbergsattel in den Gailtaler Alpen. Das Spektrum reicht dabei von republikanischen Denaren bis zu spätantiken Kleinmünzen. Auch Gegenstände des täglichen Gebrauchs fanden als

---

[1] Das Höhenheiligtum auf der Pillerhöhe ist wahrscheinlich nicht ein Passheiligtum an der Via Claudia Augusta: M. Tschurtschentaler, U. Wein, Das Heiligtum auf der Pillerhöhe und seine Beziehungen zur Via Claudia Augusta. In: E. Walde (ed.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 251f.
[2] CIL V, 1863.
[3] CIL III, 11539. P. Scherrer, Carinthia 176, 1986, 143f.
[4] ILLPRON 654. CIL III, 4773.
[5] H. Kenner, ANRW II, 18.2 S.891.
[6] H. Kenner, SBWien 125, 1988, 62
[7] CIL III, 4718. H. Dolenz, FÖ 40, 2001, 644.
[8] CIL III, 4726, 4727.
[9] H. Kenner, SBWien 125, 1988, 81.
[10] Petronius, sat 122.
[11] RGA2 XXII (2003) 447f. s.v. Pässe (A. Lippert)
[12] Moosleitner 1997, 25.

Votivgaben Verwendung: Fibeln (Plöckenpass, Gailbergsattel, Hochtor, Krainer Rak[1]) oder ein Schreibgriffel (Mallnitzer Tauern).
Im Laufe der Römerzeit treten die Passfunde in verschieden starker Intensität auf: Kennen wir aus dem 1. Jh. n. Chr. relativ viele Fundmünzen von Passhöhen, nimmt deren Zahl in der mittleren Kaiserzeit merklich ab[2]. Im Verlauf der Spätantike steigt die Zahl der Münzopfer wieder an, um in der 2. Hälfte des 4. Jhs. ihren Höhepunkt zu erreichen und mit dem Ende jenes Jahrhunderts abzubrechen. Wie erwähnt, deuten literarische und archäologische Quellen darauf hin, dass das Ende der Passheiligtümer mit der Erhebung des Christentums zur Staatsreligion unter Kaiser Theodosius zusammenhängt[3].

[1] L. Pauli, ANRW 18.1, 1986, 843f.
[2] Das Beispiel des Großen St. Bernhard mit der größten Zahl an Fundmünzen zeigt im 2. Jh. n. Chr. einen Rückgang der Münzweihungen von ca. 50%: L. Pauli, ANRW 18.1, 1986, 823.
[3] A. Lippert, G. Dembski, AKorrBl 30, 2000, 263.

1.3 Die Römer in den Ostalpen: Wirtschafts- und verkehrsgeschichtlicher Abriss

1.3.1 Das 2. und 1. Jahrhundert v. Chr.

Als Rom nach dem Ende des 2. Punischen Krieges vermehrt sein Interesse auf die *Gallia Cisalpina* zu richten begann, nahm die Geschichte der Römer in den Ostalpen ihren Lauf.
Mit der Übernahme des Siedlungsgebietes der verbündeten Veneter, die sich im Laufe des 2. Jhs. v. Chr. vollzogen haben muss[1], positionierte sich Rom an zwei wichtigen Dreh- und Angelpunkten für den wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Anschluss des ostalpinen Gebietes:
181 v. Chr. wurde die Kolonie *Aquileia* nahe des nördlichsten Punktes der Adria gegründet[2]. Sie ermöglichte es, die römische Herrschaft in Nordostitalien fest zu etablieren, sowie Handelskontakte nach Istrien, in den Ostalpenraum und an die Donau zu knüpfen.
Etwa zur gleichen Zeit übernahmen die Römer auch die ursprünglich raetische und euganeische[3], später venetische[4] Stadt *Verona* an der Etsch, die ebenso strategisch wie verkehrsgünstig gelegen war. Von Verona aus wurde schon in vorrömischer Zeit der Handel mit dem Inneren der Alpen und den noch weiter nördlich gelegenen Gebieten organisiert[5].
Auch wenn sich aus archäologischer Sicht für das 2. Jh. v. Chr. noch kaum intensive Handelskontakte zw. Rom und den Bewohnern der Ostalpen nachweisen lassen, beginnen sich mittlerweile aus der Verteilung des spärlichen Fundmaterials erste Handelswege der Römer nach Norden abzuzeichnen. Von Verona ausgehend ist es vor allem die Brenner- und Reschenlinie, von Aquileia aus tritt zunächst der Plöckenpass hervor[6]. Auf den Scheitelpunkten dieser Linien zeigen sich neben eisenzeitlichen auch sehr frühe römische Funde[7].
Historisch wird das Einsetzen intensiverer Handelsbeziehungen zw. Rom und den Bewohnern der Ostalpen mit dem Freundschaftsvertrag von 170 v. Chr. angesetzt[8]. Damit begann eine wirtschaftliche Verflechtung, welche im 1. Jh. v. Chr. ihren vorläufigen Höhepunkt erreichen sollte.
Wie schnell sich diese entwickelte, zeigt die bereits im Kapitel „wirtschaftsgeschichtliche Quellen“ kurz angesprochene Episode von der Vertreibung der Italiker aus dem Goldbergbau durch die Taurisker, die sich noch zu Lebzeiten des Polybios, also wahrscheinlich während des zweiten oder dritten Viertels des 2. Jhs. v. Chr. abgespielt hatte[9]. Dass es sich dabei nur um eine vereinzelte Trübung im

---

[1] Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 33.
[2] Livius XL, 34, 2f.
[3] Plinius, n.h. 3, 130.
[4] Livius I, 1, 2f.
[5] Der Neue Pauly 12/2 (2002) 77 s. v. Verona (E. Buchi). Die Kenntnis über das schrittweise Vordringen römischer Handels- und Siedlungspolitik in die alpinen Bereiche Venetiens, sowie von Trentino – Südtirol durch wurde zuletzt durch die italienische Forschung stark erweitert. Siehe: D. Francisci, La romanizzazione dell'area alpina (Trentino - Alto Adige e Veneto): modelli interpretativi dell'evoluzione insediativa (Diplomarbeit Padova 2004).
[6] Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 36, 39.
[7] Feil, 1998, 261. Moosleitner 2002, 679. Siehe dazu auch die Kapitel „Die Pillerhöhe“ und „Das Hochtor am Großglockner“.
[8] RGA^2 XXI (2002) 325f. s.v. Noricum (H. Ubl)
[9] Polybios XXXIV, 10 bei Strabon IV, 6, 12.

Verhältnis zw. den Römern und den keltischen Bewohnern der Ostalpen handelte, zeigt das *hospitium publicum*, auf welches sich der Konsul Cn. Papirius Carbo im Vorfeld der Schlacht bei Noreia im Jahre 113 v. Chr. berief[1].
Neben den nach Norden führenden Verkehrswegen, weisen die archäologischen Funde auf eine schrittweise Ausweitung des römischen Einflusses nach Osten hin, die im 2. Jh. v. Chr. von Aquileia aus einsetzt[2].
In der 1. Hälfte des 1. Jhs. v. Chr. verdichten sich sowohl die historischen, als auch die archäologischen Hinweise auf den Ausbau römischer Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen mit dem Ostalpenraum:
89 v. Chr. wurde Verona mit dem *ius Latii* ausgestattet und die Stellung der Stadt somit deutlich aufgewertet[3]. G. Iulius Caesar trieb in den Jahren nach 59 v. Chr. die Romanisierung der Gebiete bis an den Südostrand der Alpen durch zahlreiche Siedlungsgründungen voran. Der Ausbau des Straßensystems ging mit dieser Entwicklung Hand in Hand, wie z. B. die Lage von Iulium Carnicum an der Plöckenpassstrasse zeigt[4]. Zudem soll ab dem Beginn des Gallischen Krieges auf den verbesserten Verkehrsrouten zw. Noricum und Italien vermehrt Eisen für den Nachschub Caesars gehandelt worden sein[5].
Auch auf den Verbindungen nach Osten zeichnen sich schon vor der Mitte des 1. Jhs. v. Chr. erste römische Funde bis nach Nauportus und Emona hin ab. Alle wichtigen Fundstätten römischer Erzeugnisse aus dieser Zeit liegen entlang der Handelsstraßen, welche die Südostalpen überquerten[6].

Unter diesen Einflüssen kam es ab dem fortgeschrittenen 2. Jh. v. Chr. im Alpenraum zu einem Wandel in Kultur, Ökonomie und Gesellschaft, der sich u. a. im Gebrauch neuer Werkzeuge, im Aufkommen einer eigenständigen keltischen Münzprägung und in der Bildung von Großsiedlungen niederschlug[7]. Politisch geht mit dieser Entwicklung die Bildung des Regnum Noricum einher, das sich nach der Abwehr der Boier im Jahre 60 v. Chr. und der Übernahme der Vorherrschaft über deren Siedlungsraum, nach der boischen Niederlage gegen die Daker im Jahre 45 v. Chr. formierte.
Für diesen Zeitraum ist auf dem Magdalensberg die Entstehung eines der frühesten städtischen Zentren in Noricum, von dem aus Handel mit Oberitalien getrieben wurde, durch archäologische Grabungen nachgewiesen. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte kam es zu einem Zuzug römischer Kaufleute, vor allem Freigelassener oberitalischer Großhandelsfamilien, die ständig in den größeren und kleineren Handelszentren Noricums anwesend waren[8]. Mit dem Aufstieg des Emporions auf dem Magdalensberg muss auch der Ausbau der Verbindung nach Aquileia über das Kanaltal und den Pontebbapass in Verbindung stehen. Zusammen mit der Siedlung auf der Gurina, an der Plöckenpasslinie und mit Nauportus an der Bernsteinstrasse, bildeten sich Knotenpunkte für den Italienhandel heraus[9]. Das Hauptinteresse der Römer galt in der Anfangszeit sicher hauptsächlich Rohstoffen wie Gold, Eisen oder Edelsteinen[10].

---

[1] Strabon V, 1, 8. Appian, Kelt. 13,2.
[2] Horvat, 1995, 36. Siehe auch das Kapitel „Der Birnbaumer Sattel“.
[3] Plinius n. h. 3, 138.
[4] Winkler, 1985, 9.
[5] P. Scherrer, Situla 40, 2002, 12. K. Strobl, Carinthia 193, 2003, 31.
[6] Horvat, 1995, 38.
[7] O. Urban, Österreichische Geschichte bis 15 v. Chr. (2000) 336ff.
[8] P. Scherrer, Situla 40, 2002, 13ff.
[9] Genser, 1994, 332.
[10] RGA^2 XXI (2002) 325 s.v. Noricum (H. Ubl).

Unter diesen Vorzeichen vollzog sich die römische Annexion der Ostalpen im Zuge mehrerer militärischer Aktionen zw. 35 und 9 v. Chr.:
Den Anfang setzte Octavian im Jahre 35 v. Chr., als er die Julischen Alpen überschritt und im Kampf gegen dalmatische Stämme das Savetal besetzte. Spätestens im Jahre 23 v. Chr. stießen die Römer von Verona aus über das Etschtal nach Norden bis *Tridentum* / Trient vor, 16 v. Chr. drang der Prokonsul P. Silius Nerva in die Val Camonica und in die Val Trumpia ein[1]. Ein Jahr später folgte schließlich der Alpenfeldzug des Drusus und Tiberius, der zur Überquerung des Alpenhauptkammes und zur Expansion bis ins bayrische Alpenvorland führte[2]. Tiberius erweiterte das römische Territorium in der Folge um die noch unbesetzten Gebiete Illyricums und um Pannonien. Noricum wurde während dieser Expansionsbewegungen unter relativ geringem Widerstand annektiert[3].
Dass diese Feldzüge mit ausgedehnten Infrastrukturmaßnahmen einhergingen, zeigt die berühmte Inschrift auf dem Meilenstein von Rabland, wonach Drusus bereits während des Alpenkrieges eine Straße über das Etschtal, den Reschen- und Fernpass ins Alpenvorland errichten ließ[4]. Diese dienten zur Versorgung und Kommunikation mit den Truppen jenseits der Alpen. In diesen Jahren ist aber auch mit einem sprunghaften Anstieg des zivilen Verkehrs auf den Pässen und Bergstrassen zu rechnen.

1.3.2 Die Frühe und Mittlere Kaiserzeit

Im Zuge dieser militärischen Aktionen endete also die Eigenständigkeit des Regnum Noricum. Eine mehrere Jahrzehnte dauernde Okkupationszeit begann, die besonders für Zentralnorikum und die an den Süden angrenzenden Regionen ein starkes Zunehmen von Rohstoffausbeutung, Gewerbe und Italienhandel mit sich brachte[5].
Das Verwaltungszentrum in augusteischer und tiberischer Zeit bildete die Siedlung auf dem Magdalensberg, die sich in der Folge großer wirtschaftlicher Prosperität erfreute[6]. Die wichtigen Bergwerke wurden kaiserliches Eigentum (*patrimonium*) und an große aquileienser Handelsfamilien verpachtet. Diese besetzten ihre Kontore mit Freigelassenen, welche den Import/Export-Handel zw. Noricum und dem Umschlagplatz Aquileia organisierten. Spuren dieser Händler in Form von Inschriften finden sich vor allem entlang der schiffbaren Flusstäler und an den interregionalen Hauptstraßen[7]. Noricum lieferte neben Eisen, Gold und anderen Metallen, vor allem Wolle, Felle, Leder und Kleidung. Im Gegenzug importierte man aus Italien typische Erzeugnisse römischer Ess- und Wohnkultur, wie z. B. Terra Sigillata, Glas, Lampen, Kunsthandwerksprodukte, sowie Wein, Öl, Oliven, usw. (Abb. 05) Die Handelskontakte reichten aber noch weiter, bis nach Kleinasien und Mauretanien[8]. Der eindrucksvolle Fund einer kaiserlichen Goldbarrengussform auf dem

[1] Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 59.
[2] Zanier, 2000, 11ff.
[3] RGA² XXI (2002) 327 s.v. Noricum (H. Ubl).
[4] CIL V, 8003.
[5] G. Alföldy, Noricum (1974) 52.
[6] Ebenda, 70ff.
[7] P. Scherrer, Situla 40, 2002, 19, 22.
[8] RGA² XXI (2002) 328 s.v. Noricum (H. Ubl).

Magdalensberg illustriert die relativ große Bedeutung, die Noricums Wirtschaft für Rom bereits während der Okkupationszeit erlangen konnte[1] (Abb.03).
Im selben Zeitraum vollzieht sich die Entwicklung Raetiens wesentlich langsamer. Erst während des 2. Jahrzehnts n. Chr. lässt sich ein deutliches Ansteigen der Funde erkennen. Ebenso, wie in Noricum, etablierten sich römische Siedlungen zuerst entlang der wichtigsten Straßenverbindungen, hier allerdings aus militärischen Gründen. Die Verbindungswege von Italien mussten gesichert werden. In der Nähe von Füssen entsteht am Austritt der *Via Claudia Augusta* aus dem Gebirge ein Handelsposten, des weiteren werden entlang der Linie Bodensee – Salzburg eine Reihe halbmilitärischer Siedlungen gegründet[2].

Abb. 4 Waren des norischen Handels

Mit dem Regierungsantritt des Claudius im Jahre 41 n. Chr. beginnt schließlich für den Ostalpenraum eine entscheidende Phase der Konsolidierung und des wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Aufstiegs.
Spätestens zu diesem Zeitpunkt wird Raetien von einer militärischen Präfektur zu einer procuratorischen Provinz erhoben, Noricum erhält denselben Rang unter Claudius[3]. Damit geht auch die Errichtung der Zollgrenze zw. dem *publicum portorium Illyrici* und der *quadragesima Galliarum* entlang der gemeinsamen Provinzgrenze einher. Hier wurde vom Staat ein Zoll von 2.5% eingehoben, wie die bekannte Weiheinschrift des Aetetus aus Partschins überliefert[4]. Beispiele aus den Ost- und Zentralalpen haben gezeigt, dass diese und andere Zollgrenzen in der Folge Einfluss auf die Handelsströme von Italien nach Norden und der Donau entlang genommen haben. Sie beeinflussten u. a. wie weit und auf welchen Strecken es lukrativ war, bestimmte Waren über die Alpen zu transportieren[5].

[1] G. Piccotini, Germania 72/2, 1994, 476ff.
[2] Zanier, 2000, 17.
[3] Dietz, 2000, 3. G. Alföldy, Noricum (1974) 78ff.
[4] CIL V 5090 = Dessau ILS I 1561.
[5] D. Gabler, RCRF 21/22, 1982, 51ff. R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 143.

Als Indikator für die sich schnell vollziehende Romanisierung Noricums gilt die Verleihung des Status eines *municipium* an mehrere norische Zentren (*oppida*), die bei Plinius überliefert ist[1]: Die Siedlung auf dem Magdalensberg wird aufgegeben und ins nahe gelegene Zollfeld verlegt. Auch der Name *Virunum* wird transferiert[2]. Weitere claudische *municipia* waren *Celeia* (Celje / Cilli), *Teurnia* (St. Peter in Holz), *Aguntum* (Lienz) und *Iuvavum* (Salzburg). Diese Zentren waren untereinander durch ein Straßennetz verbunden, welches wahrscheinlich schon auf wichtige vorrömische Verbindungen zurückgeht und jetzt noch weiter ausgebaut wurde[3].
In Raetien wirkte besonders Claudius durch seine Straßenbauprojekte. Er begann mit systematischen Arbeiten am Großen St. Bernhard und an der Reschenlinie, er verbesserte zudem, im Zuge der sukzessiven Befestigung der Donaugrenze, die Verkehrsverbindungen im Alpenvorland und entlang der Kastellinie im Norden[4].
Somit können die ersten Regierungsjahre des Claudius als die wichtigste Epoche des römischen Straßenbaus im Alpenraum bezeichnet werden.
In Noricum wird während der zweiten Hälfte des 1. Jhs. n. Chr. die Romanisierung im Südteil der Provinz bedeutend vorangetrieben. Wirtschaft und Verkehr nehmen weiter zu, in den Städten lebt eine romanisierte Bevölkerung zusammen mit eingewanderten Italikern. Mit Flavia Solva erlangt unter Vespasian eine sechste Siedlung in Noricum den Status eines *municipium*. Auch die Zahl der *vici* nimmt in diesen Jahrzehnten stetig zu. Nördlich der Alpen und an der Donau geht die Romanisierung, mit Ausnahme der Gegend um Juvavum, langsamer voran. Trotzdem vergrößerte der Ausbau der Grenzverteidigung den Transport- und Kommunikationsbedarf mit Italien und entlang der Grenze[5].
Gleichzeitig verdichtet sich zum Ende des 1. Jhs. n. Chr. zunehmend das Netz von archäologisch greifbaren *villae rusticae*[6], welche die benötigten Nahrungsmittel produzierten und darüber hinaus auch Rohstoffe wie Holz, Felle, Leder, Wachs oder Wolle auf den Markt brachten. Besonders für den Raum um Juvavum sind diese gut nachgewiesen[7]. Neben Eigenproduktion zur Selbstversorgung behielten Import und Export weiterhin ihre Bedeutung bei. Handelspartner Nummer eins für den Ostalpenraum blieb Italien, wie literarische und archäologische Quellen belegen[8].
Dass sich der Schwerpunkt der Handelsbeziehungen des Ostalpenraumes von der Wende des 1. zum 2. Jh. n. Chr. langsam von Italien in die Westprovinzen zu verlagern begannen, zeigt vor allem der Keramikimport: Italische Sigillata wird von südgallischer Ware verdrängt, dieser wurden im Laufe des 2. Jhs. zunächst mittelgallische und schließlich obergermanische Produkte vorgezogen[9]. Somit verlagerte sich der Handelsverkehr von den Nord-Süd verlaufenden Straßen zw. Italien und Raetien / Noricum auf die West-Ost verlaufenden Verbindungen zw. Gallien/Obergermanien und dem östlichen Alpenraum. Hierbei war die Donau als Transportweg sicher von großer Bedeutung.

---

[1] Plinius n. h. III, 146.
[2] Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 69f.
[3] Winkler, 1985, 11.
[4] Walser, 1983, 8. Meilenstein von Rabland: CIL V, 8003.
[5] Winkler, 1985, 11.
[6] Genser, 1994, 334.
[7] Genser, 1994, 343.
[8] Zur Nennung des *ferrum Noricum* in Quellen des 1. Jhs. siehe oben S. 26. Italische Händler in Südnoricum: P. Scherrer, Situla 40, 2002, 13ff.
[9] Heger, 1981, 88. Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 213.

Der Wohlstand im östlichen Alpenraum näherte sich Mitte des 2. Jhs. n. Chr. schließlich seinem Zenit, unter Hadrian erhielten *Ovilava* und *Cetium* munizipales Stadtrecht[1].
Der Beginn der Markomannenkriege setzte dieser Phase der Blüte ein abruptes Ende und führte zu Änderungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr:
Nach dem Einbruch von Markomannen, Quaden und Naristen über die gut ausgebauten Verkehrswege bis nach Oberitalien und der Zerstörung von Opitergium (Oderzo)[2], wurden die Ostalpen von jahrelangen Kämpfen zw. Römern und Germanen, sowie von einer durch Soldaten aus dem Orient eingeschleppten Seuche heimgesucht[3]. Im Zuge dieser Kämpfe spielten Straßenverbindungen eine entscheidende Rolle. Es könnte auch zur Neuerrichtung einiger Bergstraßen gekommen sein[4].
Die Folge waren weitreichende Umgestaltungen in Verwaltung und militärischer Verteidigung: Zwei neue Legionen wurden an der Donau stationiert. Die Bauinschrift am Lager der *legio III Italica concors* in *Castra Regina* stammt aus dem Jahre 179/180 n. Chr., und ca. um die selbe Zeit traf die *legio II Italica pia*, nach kurzem Aufenthalt in Albing, in *Lauriacum* – Lorch ein[5]. Damit änderte sich der rechtliche Status Raetiens und Noricums, beide wurden zu sog. „Einlegionenprovinzen“ Provinzen und der aus dem Senatorenstand kommende Legionskommandant zum Statthalter.
Dies hatte Einfluss auf die Hauptverkehrsrouten über die Ostalpen: In jenen Jahren beobachtet die archäologische Forschung eine Verlagerung des Verkehrs vom Reschenpass auf den Brenner[6], was mit der Entwicklung des neuen Legionslagers in Regensburg in Verbindung gebracht wird. Dasselbe Bild bietet sich auch in Lauriacum und im nahe gelegenen Ovilavis, wo sich nun das militärische Oberkommando und die Zivilverwaltung Noricums befanden. Die sog. „Norische Hauptstraße“, von Aquileia nach Lauriacum, wurde damit zur Hauptverkehrader zw. Italien und den beiden Hauptorten an der Donau[7].
Auch wirtschaftliche Veränderungen waren die Folge der Markomannenkriege: Die Ausbeutung der norischen Bergwerke durch private Pächter (*conductores*) wurde von Kaiser Marc Aurel in die Hände eines kaiserlichen Beamten mit Sitz in Virunum gegeben. Auch die Zollverwaltung und die Regelung des Verkehrs in Noricum kamen in staatliche Hände[8]. Nach dem Sieg über die Germanen und der Konsolidierung der Donaugrenze erholten sich besonders die Gebiete am Limes sehr rasch, da das Militär einen starken Wirtschaftsfaktor darstellte.
Mit der Machtübernahme der Severer im Jahre 193 n. Chr. begann eine weitere wichtige Phase für den Ausbau der Verkehrsverbindungen im Ostalpenraum. In diese Zeit fallen nicht nur groß angelegte Ausbesserungsarbeiten entlang wichtiger Passlinien[9], sondern auch die Neuanlage von Bergstraßen[10] und die Errichtung zahlreicher Meilensteine. Das severische Straßenbauprogramm hängt wohl mit mehrmaligen großen Truppenbewegungen entlang der Donau zw. 193 und 214 n.

---

[1] Municipium Aelium Cetium: CIL 5658 = 11799 (S. 2286); CIL 5663 = 11806 (S. 2286). Ael. Ovilavae: CIL 11785, CIL IX 2593.
[2] Amm. XXIX, 6, 1.
[3] G. Alföldy, Noricum (1974) 152ff.
[4] Siehe unten, im Kapitel „Korntauern und Mallnitzer Tauern“.
[5] Walser, 1983, 13; K. Genser, Der röm. Limes in Österreich 33, 1986, 126ff.
[6] Siehe unten, im Kapitel „Der Brennerpass“.
[7] Winkler, 1985, 12ff.
[8] RGA^2 XXI (2002) 330f. s.v. Noricum (H. Ubl).
[9] Siehe unten, im Kapitel „Der Brennerpass“.
[10] Siehe unten, im Kapitel „Radstädter Tauern und Laußnitzhöhe“.

Chr. zusammen[1]. Unter Caracalla (211-217 n. Chr.) wurde außerdem mit Lauriacum das letzte Mal einer norischen Zivilsiedlung das munizipale Stadtrecht verliehen, Ovilava wurde zur Kolonie gemacht[2].
Mit dem Beginn des 3. Jhs. n. Chr. treten die Ostalpen in die letzte große Phase römischer Straßenbau- und Erhaltungstätigkeit ein. Caracalla ordnete den Bau einer Straße *iuxta amnem Danuvii* zw. Ovilavis und der Grenzsiedlung zu Raetien, Boiodurum, an[3]. Sie wurde im Jahre 212 n. Chr. fertig gestellt und diente in erster Linie militärischen Zwecken. Es folgten reichsweite Ausbesserungs- und Wiederherstellungsarbeiten des Straßennetzes, welche unter der Regierung des Maximinus Thrax (235-238 n. Chr.) durchgeführt wurden und durch zahlreiche Meilensteine belegt sind. Ausschlaggebend waren ebenfalls hauptsächlich militärische Gründe, denn eine große Zahl von Soldaten sollte möglichst schnell an alle Krisenherde des Reiches verlegt werden können. Diese Aktivitäten haben Maximinus Thrax in der Forschung den Namen „letzter Straßenbaukaiser“ eingebracht[4].
Im Laufe der akuter werdenden Reichskrise, litten Wirtschaft und Verkehr immer stärker unter der politischen Unsicherheit. Zahlreiche Germaneneinfälle, interne Machtkämpfe und ständig steigende Abgaben für die Erhaltung des Militärapparates und die Instandhaltung des Straßennetzes belasteten vor allem die ländliche Bevölkerung der Ostalpen. Der Handel nahm besonders ab der Mitte des 3.Jhs. deutlich ab, die für Raetien und Noricum wichtigen Keramikmanufakturen von Westerndorf und Pfaffenhofen scheinen im Zuge von Barbareneinfällen zerstört worden zu sein[5]. Zudem waren die Verkehrsverbindungen am Limes häufig bedroht und die Straßen nach Italien wurden nicht mehr so gut in Stand gehalten[6]. Daneben kam die römische Währung durch eine jahrzehntelange galoppierende Inflation immer mehr unter Druck und schadete der Wirtschaft zusätzlich[7].

1.3.3 Spätantike und Frühmittelalter

Erst mit dem Regierungsantritt Kaiser Diocletians (284 n. Chr.) kam es auf breiter Basis zu einer Neuorganisation des Staates nach innen und nach außen. Für die Ostalpen bedeutete diese Reform vor allem Provinzteilung. Noricum wurde in *Noricum ripensis* und *Noricum Mediterraneum* geteilt, die Grenze verlief entlang des Alpenhauptkamms. Der Osten Raetiens wurde zur neuen Provinz *Raetia Secunda*, der Westen zur Provinz *Raetia Prima*. Gleichzeitig kam es auch zu einer verstärkten militärischen Sicherung der Alpenübergänge, wie einige erhaltene spätantike Kastelle auf Pässen oder an Passstraßen zeigen[8].
In ökonomischer Hinsicht bedeutete die Neuorganisation u.a., dass der Staat zunehmend versuchte, regulierend in die Wirtschaft einzugreifen, um die innere Stabilität zu erhalten und die allgemeine Versorgung sicherzustellen. Die

[1] Walser, 1983, 14f.
[2] Widersprüchlich diskutiert. Zusammenfassend: RGA[2] XXI (2002) 331. s.v. Noricum (H. Ubl).
[3] CIL III, 5755 = 11846; It. Ant. 249, 2 – 249, 5.
[4] Walser, 1983, 15f.; Winkler, 1985, 16.
[5] A. Höck, Aspetti del commercio di epoca tardoromana nel Tirolo, in: Attraverso le Alpi, uomini, vie a scambi nell'antichità (2002) 221.
[6] Pöll, 1998, 60, berichtet auf Grund der Grabungsergebnisse aus dem Lermooser Moos, von einer vorübergehenden Verödung der Via Claudia Augusta in der Zeit zw. 260-270 n. Chr.
[7] G. Alföldy, Noricum (1974) 177ff.
[8] Siehe z. .B. unten, in den Kapiteln: „Der Brennerpass“ S. 87ff., „Der Seefelder Sattel“ S. 101ff. , „Der Pontebbapass“ S.181ff. und „Der Birnbaumer Sattel“ S. 243ff.

bekannteste diesbezügliche Regelung stellt das Maximaltarif-Edikt des Diocletian dar, in welchem etwa 1400 Höchstpreise von Waren und Dienstleistungen festgelegt sind[1].
Aus der ersten Hälfte des 4. Jhs. haben sich wieder einige Meilensteine erhalten, welche auf Arbeiten an der norischen Hauptstraße[2], den Passtrassen des Radstädter Tauern und des Brenners hindeuten oder zumindest deren Bedeutung für die kaiserliche Repräsentation belegen[3]. In Raetien wurde die Via Claudia Augusta ab Probus (276-282 n. Chr.) für ca. ein Jahrhundert wieder regelmäßiger in Stand gehalten, ebenso wie andere Bergstraßen weiter westlich[4]. Dass sich der Charakter des Verkehrs aber gewandelt hatte, zeigt der Straßengrabungsbefund aus dem Lermooser Moos: Die ursprüngliche Straßenbreite war in der Spätantike auf beinahe die Hälfte (3 m) reduziert worden, der Straßenbelag war nicht mehr Schotter, sondern eine Bohlenlage[5].
Allgemein nahm das Fernhandelsvolumen in der Spätantike ab, doch besonders an Hand von Keramik lassen sich die am meisten frequentierten Verkehrswege dennoch rekonstruieren: Bereits im Laufe des 3. Jhs. n. Chr. hatte vermehrt der Import von afrikanischer Keramik eingesetzt. Diese kam vor allem über Aquileia in den östlichen Alpenraum und wurde mit Hilfe von Flussschifffahrt oder über Land verteilt. Der Import von Argonnen Sigillata erreichte hingegen nur den Westen und Nordwesten der Ostalpen[6]. Offenbar gab es Schwierigkeiten mit dem Transport nach Binnennoricum oder dieser war nicht mehr rentabel. Der Südteil Noricums scheint wirtschaftlich grundsätzlich eher Italien zugewandt gewesen zu sein, als der Norden.
Wirtschaft und Verkehr im Ostalpenraum entwickeln sich während des 4. Jhs. n. Chr. in starker Abhängigkeit der politischen Situation und vor allem der Sicherheitslage. Funktionierende militärische Kommandostrukturen bedurften vor allem eines funktionierenden Straßennetzes, um die Versorgung und Führung des Heeres zu gewährleisten. Waren diese Vorraussetzungen gegeben, konnte sich sowohl der Lokal-, als auch der Fernhandel frei entfalten, außerdem blieb das Militär weiterhin ein wichtiger Wirtschaftsfaktor[7]. Waren diese Bedingungen nicht erfüllt, wie z. B. durch Usurpationen oder Angriffe von außen, litt auch die Wirtschaft darunter[8].
Im Allgemeinen scheint die Lage während des 4. Jhs. relativ stabil geblieben zu sein: Der Italienhandel ging ununterbrochen weiter, zudem zeigen verschiedene keramische Produkte norischer Provenienz, dass auch der Binnenhandel noch funktionierte und es genug Abnehmer für professionell hergestellte Keramik gab[9].
In Ufernoricum ändert sich die Lage im fortgeschrittenen 5. Jh. n. Chr. Importe aus dem Mittelmeergebiet und aus dem Westen werden noch von Eugipp bezeugt[10], diese reißen jedoch mit dem Abzug der Romanen im Jahr 488 n. Chr. ab. In jener Phase wurde auch die lokale Produktion von Feinkeramik eingestellt und durch handgemachte Grobkeramik aus Eigenproduktion ersetzt. In Binnennoricum

---

[1] Giacchero, 1974, 1ff.
[2] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 171-228.
[3] Widersprüchlich dazu die Aufgabe der *mansio* Immurium am Ende der constantinischen Zeit und das Versiegen der Funde aus Gabromagus im 2. Viertel des 4. Jhs. n. Chr. Siehe unten, in den Kapiteln „Radtstädter Tauern und Laußnitzhöhe“ S. 201 und „Der Pyhrnpass“ S. 229.
[4] Pöll, 1998, 60; Ladstätter, 2002, 321.
[5] Pöll, 1998, 55.
[6] Ladstätter, 2002, 328ff.
[7] RGA[2] XXI (2002) 331. s.v. Noricum (H. Ubl).
[8] Zu den politischen Ereignissen, welche den ostalpinen Verkehr in der Spätantike beeinflussten, siehe oben, im Kapitel „Historisch-politische Quellen“ S. 22.
[9] Ladstätter, 2002, 330.
[10] Siehe oben, S. 26f.

hingegen lässt sich bis ins beginnende 7. Jh. die Einfuhr von mediterraner Feinkeramik nachweisen[1]. Ersteres deutet darauf hin, dass die Kaufkraft der Gebiete jenseits des Alpenhauptkammes im 5. Jh. nicht mehr ausreichte, um sich diese Waren zu bestellen. Daneben wurde ab der Aufgabe der Provinz durch Odoaker keine zentralisierte Straßensicherung und Instandhaltung mehr vorgenommen. Die südlichen Teile der Ostalpen erlebten hingegen besonders während der ersten Jahrzehnte des 6. Jhs. nochmals eine Zeit relativer Blüte, die vor allem von reichen Provinzialen getragen wurde. Diese stellten eine Konsumentengruppe dar, welche sich bis ins beginnende 7. Jh. mit Feinkeramik und mediterranen Lebensmitteln versorgen ließ und dadurch den Handel über die Pässe nach Italien für eine letzte Periode aufrechterhielt[2].

[1] S. Ladstätter, CarnuntumJb 1998, 1999, 60ff.
[2] Ebenda, 62.

2 Die Pässe und Passübergänge der Ostalpen:

2.1 Methodische Probleme, Eingrenzung des Untersuchungsgebietes, Auswahl der Plätze

2.1.1 Methodische Ansätze der Altstraßenforschung

Die Altstraßenforschung gilt unter den archäologischen Teildisziplinen zu Recht als eine der schwierigsten, besonders in Bergregionen[1].
Eine grundlegende methodische Definition der Ziele, Quellen und Möglichkeiten der Altstraßenforschung im alpinen Bereich stammt von J. Pöll, der sie den Untersuchungen zur *Via Decia* durch G. Grabherr vorangestellt hat[2].
Er verweist dabei auf die Schwierigkeiten, die dem Archäologen aus dem Gegensatz zw. einer meist schlechten archäologischen Quellenlage und der Existenz einer Vielzahl von mehr oder weniger fundierten Hypothesen erwachsen[3].
Deshalb muss, um zu ernstzunehmenden Ergebnissen zu gelangen, das Zusammenspiel archäologischer, epigraphischer, numismatischer und historischer Quellen die Grundlage aller kritischen Schlussfolgerungen bilden.
Zu diesen primären Quellen zählen:

- Antike Straßenkarten und Straßenverzeichnisse, allen voran die Tabula Peutingeriana und das Itinerarium Antonini.
- Altstraßenreste. Diese stehen im Zentrum des Forschungsinteresses, bringen aber gleichzeitig eine Reihe von Problemen mit sich: Die Art der Fortbewegung auf Straßen und Wegen war von der Urgeschichte bis in die Neuzeit annähernd gleich und hat diese dementsprechend geformt. Die topographische Situation entlang der Zugänge und auf den Pässen ließ vielerorts nur wenige Variationsmöglichkeiten zu und führte zur Weiterbenutzung von bereits vorhandenen Pfaden und Wegen durch die Römer und bis in unsere Zeit. Dies gilt vor allem für den Regionalverkehr[4].
  Forschungen zur Bauweise von römischen Passstraßen haben bisher ihren Schwerpunkt vor allem in den Westalpen und beschränken sich auf die zentralen Routen über den Großen St. Bernhard oder den Julier. Klassische Hangterrassenwege, wie sie für die großen römischen Fahrstraßen in den Westalpen nachgewiesen werden konnten, finden sich in den Ostalpen nur noch vereinzelt, z.B. am Plöckenpass oder am Mallnitzer- und Korntauern. Falls es weitere solche Straßen in den Ostalpen gegeben hat, sind sie wahrscheinlich der nachantiken Weiterbenutzung und Veränderung zum Opfer gefallen. Dies ist vor allem entlang der wichtigen Verkehrsrouten der Fall. Grundsätzlich sollte bei jedem dieser befahrbaren Pässe außerdem eine mögliche Trennung der Linienführung von Wagen- und Fußverkehr berücksichtigt werden. Nur am Korn- und Mallnitzer Tauern lässt sich dies bisher vielleicht nachweisen. Aber vermutlich bestand der Großteil der

[1] Walser, 1983, 38.
[2] J. Pöll, Methodische Ansätze zur Altstraßenforschung in den Alpen. In: G. Grabherr, Die „Via Decia“. Eine postulierte römische Reichsstraße. (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 7-21.
[3] Pöll, Methodik, 1994, 7f.
[4] Pöll, Methodik, 1994, 14. Besonders für Tirol: A. Planta, VLMTir 60, 1980, 155.

römischen Transitverbindungen in den Ostalpen aus Saumwegen, die kaum Altstraßenreste hinterlassen.
Eine sehr umstrittene Form von Altstraßenresten sind Geleisespuren. Da diese regional und in verschiedenen Epochen sehr stark variieren können, wird seit langem diskutiert, ob und inwieweit die Spurbreite von Wagengeleisen ein datierendes Element darstellt[1]. Besonders in der älteren Forschung und in neuzeitlichen Berichten wird im Bereich mehrerer Pässe von Altstraßenresten und Geleisespuren berichtet, die oft vorschnell in römische Zeit datiert werden[2]. Leider lassen sich die Spuren für diese Beobachtungen heute in vielen Fällen nicht mehr im Gelände wieder finden und somit nicht beurteilen. Ein sehr repräsentatives Bild ergibt sich, wenn man die bekannten Geleisereste aus Tirol miteinander vergleicht: Von 21 bekannten Stellen mit Geleiseresten, datieren 11 mit Sicherheit ins Mittelalter, hingegen nur 3 mit Sicherheit in römische Zeit, die restlichen 7 Befunde können nicht genauer eingeordnet werden[3].

- Gesicherte Reste von Rast- und Wechselstationen entlang von Passstraßen, wie z.B. *Immurium*[4], *Gabromagus*[5] *oder Ad Pirum*[6].
- Funde und Befunde, die mit religiösen Praktiken auf Passhöhen in Zusammenhang stehen, wie z.B. am Hochtor[7], am Mallnitzer Tauern[8], am Sölk-[9] oder am Loiblpass[10]. Dazu kommen noch Verlustfunde entlang der Straßen, wie z.B. Schuhnägel, Wagenteile, Münzen oder die zahlreich vorkommenden Hipposandalen. Beispiele aus dem Einzugsbereich von ostalpinen Pässen gibt es am Pötschenpass[11], in Leermoos[12], *Gabromagus*[13], *Immurium*[14] und *Ad Pirum*[15].
- Gesicherte Reste von Sperrfestungen am Fuß- oder Scheitelpunkt eines Passes, allen voran die Anlagen der *Claustra Alpium Iuliarum*[16].
- Geländebeobachtungen, Prospektionen und Straßengrabungen, wie z.B. am Korntauern und Mallnitzer Tauern[17]. Diese archäologisch erzielten Erkenntnisse spielten lange Zeit in der Forschung nur eine untergeordnete

---

[1] Denecke, 1979, 449ff. P. Mayr, Der Schlern 57, 1983, 267f. G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 82ff. Zusammenfassend zuletzt: J. Pöll, Tracce di antiche vie nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“, in: Attraverso le Alpi, uomini, vie a scambi nell'antichità (2002) 73-81.
[2] Plöckenpass: Grassi, Notizie storiche della Carnia (Udine 1782) 8ff. Pontebbapass: Bulle, Gleisestrassen, 41.
[3] J. Pöll, Tracce di antiche vie nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“, in: Attraverso le Alpi, uomini, vie a scambi nell'antichità (2002) 77, 80f.
[4] R. Fleischer, AS 4, 1998.
[5] P. Assmann (Ed.), Die römische Straßenstation Gabromagus (Windischgarsten) = Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich 9, 2000.
[6] W. Schmid, ÖJh 27, 1932, Beiblatt 206f. T. Ulbert, Ad Pirum, MBVF 31, 1981.
[7] F. Moosleitner, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg (Salzburg). In: Kult der Vorzeit in den Alpen. Ausstellungskatalog Innsbruck (1997) 25ff.
[8] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 251ff.
[9] B. Hebert, FÖ 39, 2000, 46.
[10] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 276f.
[11] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 72.
[12] J. Pöll, 1998, 13-15.
[13] Ch. Schwanzar, Metall-, Glas- und Beinfunde der Grabungen 1984/85, 1995 sowie Altfunde. In: P. Assmann (ed), 2000, 37.
[14] V. Moucka-Weitzel, Die Kleinfunde von Immurium-Moosham. In: AS 4, 1998, 171.
[15] U. Giesler, Die Kleinfunde. In: T. Ulbert, Ad Pirum (Hrusica). MBV 31, 1981, 77.
[16] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981.
[17] Lippert I, 1993, 11ff.

Rolle[1]. In der jüngeren Forschung werden verstärkt Grabungen durchgeführt, um Informationen über Chronologie und Bautechnik der Straßen zu gewinnen. In Leermoos, auf der Pillerhöhe, am Korntauern und Mallnitzer Tauern sowie am Pötschenpass führte dies bereits zu Erfolgen[2].

- Dazu kommen noch zunehmend Luftbildauswertungen, auch wenn diese in den oft bewaldeten Bergregionen nur unter Einschränkungen einsetzbar sind, ermöglichen sie über der Waldgrenze eine genaue Aufnahme des Geländes und eine Reihe von großflächigen Analysen. Anhand eines Beispieles sollen in dieser Arbeit zusätzlich einige dieser neuen Methoden der Feldforschung erprobt werden, die bisher in der ostalpinen Altstraßenforschung wenig Verwendung fanden und für die Zukunft unbedingt ins Auge gefasst werden sollten[3]: Eine Luftbildauswertung der heute noch im Gelände erkennbaren Spuren von Altstraßen am Plöckenpass, in Kombination mit einer GPS gestützten Begehung. Die ersten systematischen Befliegungen im Ostalpenraum wurden bereits in den 50er Jahren des 20. Jhs. durchgeführt und dokumentieren seitdem die starken Veränderungen, die sich durch anthropogene Einflüsse während der letzten Jahrzehnte ergeben und viele archäologische Spuren bereits verwischt haben. Auf diese Quellen wird sich die Forschung in Zukunft vermehrt zu stützen haben.
- Schließlich Meilensteine und Bauinschriften, wie am Radstätter Tauern, der Laußnitzhöhe[4], am Pontebbapass[5], am Plöckenpass[6], am Gailbergsattel(?)[7], sowie am Brenner und am Seefelder Sattel[8].

Der gesamte Ostalpenraum stellt mit seiner Vielzahl an sehr heterogenen Passübergängen ein so großes Forschungsgebiet dar, dass es in dieser Arbeit bei den meisten Plätzen ratsam erschien, sich nach dem Studium des jeweils bekannten Materials bei der Thesenbildung sehr zurückzuhalten. Eine Ausnahme bildet dabei lediglich der Plöckenpass, hier wurden u. a. Vermessungen, Geländebegehungen und photogrammetrische Auswertungen durchgeführt, die es ermöglichten, die bisher aufgestellten Theorien kritisch zu prüfen.

---

[1] Denecke, 1979, 470.
[2] Lermoos: Pöll, 1998. Pillerhöhe: Tschurtschenthaler, Wein, 1998. Korntauern und Mallnitzer Tauern: Lippert I, 1994. Pötschenpass: Wegzeiten, FÖMat 4, Sonderheft 1, 2004.
[3] Winkler, 1985, 34.
[4] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 15-27.
[5] CIL III, 5703.
[6] R. Egger, Die Felsinschriften der Plöckenalpe. In: Römische Antike und frühes Christentum. Ausgewählte Schriften von Rudolf Egger (Klagenfurt 1967) 97-104.
[7] Winkler, 1985, 68 Nr. 13.
[8] Walser, 1983, 66-73.

2.1.2 Eingrenzung des untersuchten Gebietes und Auswahl der Plätze

Das Untersuchungsgebiet wurde nicht auf Grund römischer Provinz- oder moderner Staatsgrenzen festgelegt, sondern unter Berücksichtigung von geographischen Gesichtspunkten und bisherigen Schwerpunkten in der archäologischen Forschung.
Geographisch gesehen bildet die Linie Allgäuer Alpen – Arlberg – Ortlergruppe eine günstige Trennlinie zu den Schweizer Alpen und den weiter westlich gelegenen Bergregionen. Das Untersuchungsgebiet reicht von dort bis zu den nordöstlichen Ausläufern der Alpen und zum südwestlichen Übergang in das Dinarische Gebirgssystem. Aus kaiserzeitlicher Sicht sind dies jene Alpenregionen der Provinzen Raetien und Noricum, die durch Verkehrslinien mit der *X. regio Venetia et Histria* verbunden sind.
Aus forschungsgeschichtlicher Sicht bildet der Reschenpass eine Art Grenze zwischen der schweizerischen und österreichischen Forschung. Ca. 70 km südwestlich liegt bereits der Julierpass, der Gegenstand intensiver archäologischer Untersuchungen durch Schweizer Archäologen war[1]. A. Planta hat sich noch mit dem Reschenpass und der Via Claudia Augusta beschäftigt[2], alle östlicher gelegenen Pässe wurden hauptsächlich durch deutsche, österreichische, italienische und slowenische Archäologen und Heimatforscher bearbeitet.

Die Auswahl der bearbeiteten Pässe erfolgte hauptsächlich dem Forschungsstand entsprechend, da es nicht möglich war, an allen in Frage kommenden Übergängen, die bisher unbehandelt geblieben oder vernachlässigt worden sind, eigene Feldforschungen durchzuführen. Dies führte dazu, dass z.B. der Neumarkter Sattel und Triebener Tauern, die von der *via publica Aquileia – Lauriacum* überschritten werden[3] und in beinahe jeder Spezialpublikation, die sich mit den römischen Straßen in Noricum beschäftigt, verzeichnet oder aufgelistet sind[4], in keinem eigenen Kapitel vorgestellt werden, wohingegen z.B. der Nassfeldpass zw. Pontebba und dem Gailtal behandelt wird, obwohl bisher Hinweise auf eine römische Begehung nur vermutet werden können[5]. Dasselbe gilt für die kleinen Übergänge auf dem Territorium von *Aguntum*, die hauptsächlich deshalb Erwähnung finden, weil der Autor selbst aus dem *Ager Aguntinus* stammt und jene Plätze persönlich kennt.

Die verschiedenen Pässe sind nach Möglichkeit so angeordnet, dass sie zu Passzügen zusammengefasst werden können. Unter einem Passzug versteht man eine Reihe von Übergängen, welche zur Überwindung eines breiten Gebirges begangen werden müssen[6]. Dies ist ein typisches Charakteristikum der Ostalpen.
Die Ostalpen sind in ihrem Aufbau relativ einfach strukturiert: Die innere Zone besteht aus Urgestein und hat die Form von hohen Gebirgskämmen. Sie ist Wasser und Wetterscheide. Die Längstäler laufen normalerweise in ostwestlicher Richtung und trennen im Norden und Süden gleichlaufende Kalkgebirge ab. Die Längs- und

[1] A. Planta, HA 7, 1976, 1ff. C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 34ff.
[2] A. Planta, VLMTir 60, 1980, 155-187. Ders., Verkehrswege im alten Raetien, 3. Neues von der Via Claudia Augusta (Tirol). Zum Verlauf der neuen Via Claudia Augusta bei Zirl (Tirol). Eine wichtige Alpentransversale in ihrem Schnittpunkt mit dem untersten Engadin.(Chur 1987).
[3] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 212ff.
[4] z. B. Winkler, 1985. G. Grabherr, Michlhallberg (2000) Abb. 64.
[5] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 133.
[6] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 120.

Quertäler prägen das Straßennetz seit jeher. Deshalb sind die Ostalpen für den Verkehr so durchlässig, wie kein zweites europäisches Gebirge[1].
Der geomorphologische Aufbau der Alpen wird durch diese Längs- und Quertäler bestimmt. Längstäler folgen dem Faltenverlauf des Gebirges, Quertäler führen an die Kämme der einzelnen Gebirgsketten heran und spielen wegen ihrer Kürze und trotz ihrer Enge eine große Rolle für den Alpenverkehr[2].
Die Pässe im östlichen Alpenraum lassen sich jedoch nicht immer zu Passzügen gruppieren. Vielmehr bietet sich häufig ein Nebeneinander von mehreren Übergängen mit unterschiedlicher Bedeutung für den antiken und modernen Verkehr. Deshalb werden im Folgenden die Passzüge und Einzelpässe in einer Reihe, von Westen beginnend, nach Osten und Südosten verlaufend, vorgestellt.

[1] H. Nusser, Die Geomorphologie der Alpen (1997) 127.
[2] H. Nusser, Die Geomorphologie der Alpen (1997) 111.

2.2 Pässe und Passzugsysteme

2.2.1 Passzugsystem Verona-Augusta Vindelicum 1

Der Reschenpass

2.2.1.1 Der Reschenpass

- Topographie

Der Reschenpass (1504m) bildet den Endpunkt des Etschtales und ermöglicht einen relativ niedrigen Übergang über den Alpenhauptkamm. Durch den ca. 50km langen Abschnitt des Vischgaues, der in ost-westlicher Richtung verläuft, ist der Zugangsweg von der norditalienischen Ebene bis zur Passhöhe jedoch besonders lang. Erst ab Mals wendet sich das obere Etschtal wieder in Nord-Süd Richtung und bildet mit dem Tal des Stillerbaches, welcher in den Inn abfließt, eine gerade Linie. Die Passhöhe hat den Charakter einer breiten Einsattelung, die sich wahrscheinlich durch eiszeitliche Gletschertransfluenz gebildet hat. Das Gefälle nach Süden ist deshalb relativ gering, mehrere Seen konnten entstehen. Der Abstieg auf der Nordseite ist im ersten Abschnitt wesentlich steiler, doch schließlich kann über das obere Inntal und den Fernpass das nördliche Alpenvorland in sehr direkter Linie erreicht werden.

Abb. 5 Geländeschnitt Reschenpass S-N

- Forschungsgeschichte

Betrachtet man den Reschenpass vor dem Hintergrund der Erforschung der Via Claudia Augusta, so reicht das Interesse der Wissenschaft an diesem Übergang schon bis an den Beginn der Neuzeit zurück, als mit der Auffindung des Meilensteins von Rabland die Existenz einer römischen Straße über den Reschen bekannt wurde. Seitdem hat sich eine so große Zahl von Althistorikern, Archäologen und Lokalforschern über deren Verlauf geäußert, dass es kaum mehr möglich ist, eine Übersicht darüber zu geben[1].
Ein Großteil der Forschung des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jhs. beschäftigte sich vor allem mit der Auswertung und Interpretation der schriftlichen und epigraphischen Quellen. Geländebegehungen oder archäologische Arbeiten blieben dahinter zurück[2]. Besonders zu nennen ist hier W. Cartellieri, der in seinem Werk über die römischen Alpenstraßen für den Reschen eine erste historisch-archäologische Untersuchung vorgelegt hat[3]. Die erste rein geländebezogene Arbeit

[1] E. Walde, Bemerkungen zum Ausgangspunkt der Via Claudia Augusta, in: E. Wlade (Ed.) Via Claudia, Neue Forschungen (1998) 309.
[2] H. Wopfner, Tiroler Heimat N.F.IV, 1931, 125. W. Dondio, Der Schlern 47, 1973, 98.
[3] W. Cartellieri, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (1926) 78ff.

zum Reschenpass stammt von A. Planta, der von Burgeis bis Nauders immer wieder Altstraßenreste lokalisieren konnte und beschrieben hat[1]. (Abb. 10) Seit der Entdeckung des Heiligtums auf der Pillerhöhe, dem Beginn der systematischen archäologischen Erforschung der Via Claudia Augusta und im Zuge des Innsbrucker Projektes „Probleme der Altstraßenforschung- Passübergänge- Höhenheiligtümer“ hat auch das Wissen zum Handel und Verkehr über den Reschenpass zugenommen[2]: Im Zuge dessen hat P. Fliri die römischen Funde aus dem Vinschgau vorgelegt[3], A. Höck tat dasselbe auf der Nordseite des Passes[4].
Da die Erforschung der Via Claudia Augusta noch in vollem Gange ist, sind auch zum Reschenpass in Zukunft noch weitere Ergebnisse zu erwarten.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Das bekannteste Zeugnis für die Existenz einer antiken Passstraße über den Reschen ist der Meilenstein aus Rabland, der 1552 nach einem Hochwasser entdeckt wurde[5]. (Abb. 06) Sein Standort, zusammen mit seiner Inschrift, sind sichere Beweise für den Verlauf einer *via publica* über den Reschenpass. Das Formular gibt darüber hinaus noch Auskunft über die erste Trassierung und über den Zeitpunkt des Ausbaus der Straße zu einer staatlichen Fernverbindung.

Abb. 6 Der Meisenstein von Rabland

Die archäologische Forschung über die römische Passstraße auf den Reschen (und über den zum gleichen Passzug gehörigen Fernpass) kann seither versuchen, diese Fakten im Fundmaterial und durch Befunde zu bestätigen. Es ergibt sich dadurch die Möglichkeit, in der Entstehungszeit dieser Straße die archäologische Evidenz mit Hilfe der historisch - epigraphischen Überlieferung zu deuten[6]. Was das spätere Schicksal der Reschenlinie betrifft, ist die Situation genau umgekehrt: Epigraphische Zeugnisse sind nicht vorhanden und auch in den Itinerarien ist sie nicht verzeichnet. Hier kann die archäologische Forschung wertvolle

[1] A. Planta, Neues von der Via Claudia Augusta. In: VLMTir 60, 1980, 155-187.
[2] E. Walde, Via Claudia, Neue Forschungen (1998) 9.
[3] P. Fliri, Meran und Umgebung in römischer Zeit (Diplomarbeit Innsbruck 1998)
[4] A. Höck, Römische Kleinfunde im Bereich der Via Claudia Augusta (VCA) zwischen Nauders und Vils und die römische Siedlung bei Karres. In. E. Walde (Ed.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 177-221.
[5] CIL V, 8003. K. M. Mayr, Der Schlern 39, 1965, 157.
[6] Die Ausgangslage ist am Reschen (und auch am Fernpass) somit genau umgekehrt wie z. B. am Brennerpass, wo über die Frühzeit der Straße nicht viel bekannt ist und sich die Forschung auf archäologische Erkenntnisse stützen muss, wohingegen die verschiedenen Entwicklungsphasen in den späteren Jahrhunderten römischer Herrschaft durch historisch - epigraphische Quellen einigermaßen beleuchtet sind.

Erkenntnisse liefern[1].
Im Vinschgau haben sich einige Funde erhalten, welche die römische Präsenz auf der Südseite des Reschenpasses dokumentieren. Für die Verkehrsgeschichte ist ein Meilenstein zu nennen, der in der Nähe von Eyrs, im oberen Vinschgau gefunden wurde, jedoch modern umgearbeitet ist und somit auch nicht untersucht werden konnte[2]. Folgende publizierte und datierte Funde sind bekannt: Aus vorrömischer Zeit zwei republikanische Münzen aus Algund (2./1. Jh. v. Chr.)[3]. Aus dem 1. und 2. Jh. n. Chr. gibt es den Meilenstein aus Rabland, einen Grabstein aus Partschins[4], eine Fibel aus Trafoi[5] sowie einen Grabstein und einen Aphroditekopf aus Mals[6]. An den Anfang des 3. Jhs. datiert ein Diana-Altar aus Partschins[7] und aus der Spätantike stammen Reste eines römischen Gebäudes unter der Prokulus-Kirche aus Naturns[8].
Zwischen Mals und dem nördlich des Reschen gelegenen Nauders gibt es keine römischen Funde.
Gesicherte römische Siedlungen im Vinschgau befinden sich in Partschins und Mals, daneben gibt es Hinweise auf römerzeitliche Bauten aus Naturns, Latsch, Kortsch und Schluderns[9].
Betrachtet man die Münzreihe aus dem Vinschgau, dann fällt auf, dass sich fast ¾ der Gepräge aus der Zeit zw. dem 1. Jh. v. und 2. Jh. n. Chr. datieren lassen. Damit zeigen sie die vorrömische Handelsroute an, die sich z.B. auch durch spätrepublikanisches Importgut vom Ganglegg bei Schluderns greifen lässt[10]. (Abb. 07) Die chronologische Verteilung der Münzen dokumentiert außerdem die stetige Bedeutungszunahme der Via Claudia Augusta bis ins 2. Jh. n. Chr., die auch nördlich des Reschen festgestellt werden konnte[11].

Abb. 7 Römisches Gebäude vom Ganglegg

Nördlich des Passes bietet sich ein ähnliches Bild: Vom Burghügel in Nauders stammen drei Münzen, eine des Domitian, eine des Antoninus Pius und eine des

[1] Besonders wichtig sind hierbei die Grabungen von Leermoos und am Piller Sattel
[2] Fliri, 1998, 215.
[3] Fliri, 1998, 181. 299. Diese zeigen zusammen mit der republikanischen Münzreihe vom Piller Sattel (Feil, 1998, 261.), dass es über den Reschenpass schon gut ein Jahrhundert vor der Eroberung der Alpen hier Handel durch oder mit Römern gegeben hat.
[4] CIL V, 5089.
[5] Fliri, 1998, 298, Anm. 15. Zeigt zusammen mit den etruskischen Kriegerstatuetten möglicherweise eine Verbindung über das Stilfser Joch nach Süden an.
[6] CIL V, 5091. V. Innerkofler, die römische Steinplastik in und aus Südtirol. (Diplomarbeit Innsbruck 1995) 44ff. Fliri, 1998, 226ff.
[7] CIL V, 5090.
[8] Fliri, 1998, 202.
[9] H. Steiner, P. Gamper, Der Schlern 75, 2001, 381ff.
[10] H. Steiner, P. Gamper, Der Schlern 74, 2000, 661.
[11] Pöll, 1998, 59.

Constantius II.. Daneben wurden 1956 zwei Körpergräber freigelegt, die durch Amphorenfragmente ins 1./2. Jh. n. Chr. datiert werden konnten[1].
Nauders wird mit dem bei Ptolemaios genannten *Inoutrion* gleichgesetzt[2]. W. Cartellieri vermutet hier eine *mansio* mit Zollstation, auch R. Heuberger interpretiert die Siedlung als Straßenstation, die vielleicht kultische Bedeutung als Passheiligtum gehabt haben könnte[3]. Es lässt sich aber weder die Benennung des von Ptolemaios nicht weiter beschriebenen Ortes, noch ein Kultplatz nachweisen. Von Nauders aus reihen sich die römischen Funde entlang der Via Claudia Augusta den Inn abwärts aneinander[4]: Aus Pfuns stammen Brandgräber unbestimmten Alters, aus Serfaus ist ein Denar des Vespasian (geprägt 74 n. Chr.) bekannt, daneben eine Münze des Hadrian und ein stark abgenutzter As des Septimius Severus (geprägt 196/97 n. Chr.). Aus Ried im Oberinntal gibt es ebenfalls Münzfunde, ein Exemplar des Gordianus III. (238-244 n. Chr.) und ein Stück des Constantinus (330-337 n. Chr.) geprägt. In Faggen wurden 1993/94 und 1996 ein gestempelter Terra Sigillata Teller aus Westerndorf, eine Lavezschale und zwei Bodenfragmente oxidierend gebrannter Keramik ausgegraben. Um Landeck konzentrieren sich zahlreiche Kleinfunde und auch Mauerreste, die auf das Vorhandensein einer größeren Siedlung hinweisen[5].

Abb. 8 Altstraßenreste zw. Burgeis und St. Valentin

Altstraßenreste, bzw. andere Hinweise auf den konkreten Verlauf der Passstraße über den Reschenpass gibt es kaum, Rast- und Wechselstationen konnten bisher auch nicht lokalisiert werden, auch wenn Cartellieri Mals als den natürlich geeigneten Platz für die letzte *mansio* südlich der Passhöhe bezeichnet. Er argumentiert mit der geographischen Lage am Eingang ins Münstertal, über welches man ins Addatal gelangen konnte und mit dem Hinweis, dass hier im Mittelalter ein beliebter Übernachtungsort für Reisende gewesen sei. Dieselben Argumente gelten auch für Nauders, das XVII m.p. (25km) von Mals entfernt liegt und ebenfalls mittelalterliche Raststation an der Reschenstraße war[6]. Vergleicht man den Vinschgau mit dem ähnlich orientierten Pustertal, so fällt auf, dass dort die *mansiones* beide Male an der

[1] Höck, 1998, 193.
[2] Ptolemaios II, 12.
[3] Cartellieri, Alpenstraßen 79f. R. Heuberger, Der Schlern 22, 1948, 65f.
[4] Höck, 1998, 193ff.
[5] Höck, 1998, 194f.
[6] Cartellieri, Alpenstraßen 78f.

Abzweigung zu Seitentälern mit Pässen liegen[1]. Darüber hinaus sprechen auch die qualitätsvollen Funde aus Mals für die Existenz einer größeren Siedlung. A. Planta lokalisiert die Straße ab Burgeis, südlich des Passes, am Westufer der Etsch, leicht erhöht am Hang verlaufend. Er konnte dort an einer Stelle Reste von breit ausgefahrenen Geleisen mit 1 m Spurbreite dokumentieren. (Abb. 08) Er interpretiert diese als ursprünglich römisch (1.07 m Spurweite)[2]. Seit 1140 besteht in der Nähe der Passhöhe das Hospiz St. Valentin, für welches es jedoch keinen antiken Vorgängerbau gibt[3]. Falls sich auf der Passhöhe irgendwelche Straßenreste erhalten haben, kann man annehmen, dass diese vom modernen Stausee bedeckt worden sind.
Die nächsten Hinweise auf Reste einer römischen Passstraße stammen bereits von der Nordseite, zw. Nauders und Finstermünz, wo unterhalb der 1720 gebauten und im 19. Jh. aufgegebenen Reschenstraße ein Felseinschnitt einer älteren Trasse von

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

Abb. 9 Finstermünz: Altstraßenreste nach Planta

A. Planta entdeckt wurde. Diese ist auf alle Fälle vor 1720 errichtet worden, ob in römischer Zeit oder im Mittelalter, bleibt offen[4] (Abb. 09).
Unweit nördlich dieser Stelle überquert die Straße den Inn auf der Finstermünzer Brücke. Planta setzt die erste Brücke an dieser Stelle mit der Erbauung der Via Claudia Augusta an. Von dort bis zur Pontlatzer Brücke ist die römische Straße mit den späteren Trassen gleichzusetzen, erst dann steigt sie auf die 200 m höher

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 34. Dal Ri, 1990, 613. R. Constantini, Sebatum. In: Città Romane 4 (=Atlante tematico di topografia antica XII Supplemento 2002) 120.
[2] A. Planta, VLMTir 60, 1980, 155f.
[3] Cartellieri, Alpenstraßen 79.
[4] A. Planta, VLMTir 60, 1980, 159.

gelegene Terrasse von Fliess, während die späteren Straßen weiter im Tal verlaufen[1]. Dort überquert die Via Claudia Augusta die Fliesser Platte, auf der sich mehrere Geleiserillen mit unterschiedlicher Spurbreite erhalten haben. (Abb. 11) Zwei Paare sind 1.07 m, ein Paar 1.0 m breit, im Fels oberhalb der Spuren ist die Jahreszahl 1666 eingemeißelt. Planta datiert die beiden Geleise mit 1.07 m in römische Zeit und das Geleis mit 1.0 m ins 17. Jh.[2]. Von hier führt die Via Claudia Augusta schließlich nach Landeck.
Als Passfußstation im Norden würde sich Landeck-Perjen anbieten, das rund XXXII m.p. (47.5 km) von Nauders entfernt liegt. Neben den bereits erwähnten Funden spricht auch die geographische Lage für diese Lokalisierung[3].

Abb. 10 Altstraßenreste nach A. Planta

Allein durch die Funde und Befunde entlang der vermuteten Passstraße über den Reschen lassen sich keine konkreten Aussagen über die Chronologie dieser Straße während der römischen Kaiserzeit machen.
Die spätrepublikanischen Waren vom Ganglegg, südlich des Reschen, zusammen mit republikanischen Denaren und keltischen Münzen von der Pillerhöhe, nördlich des Passes, zeichnen ein deutliches Bild des Verkehrs und Handels über das Reschenscheideck im 2. und 1. Jh. v. Chr..
Um zu einer Chronologie dieser Verbindung in der frühen und mittleren Kaiserzeit zu kommen, bietet es sich an, für den Reschen und den Fernpass die dendrochronologischen Ergebnisse der

[1] A. Planta, VLMTir 60, 1980, 167.
[2] Planta, 1987, 29, 34.
[3] Cartellieri, Alpenstraßen 80f.

Grabungen im Lermooser Moos heranzuziehen[1].
Die erste Trasse der Via Claudia Augusta über den Reschen wurde von den Soldaten des Drusus im Jahre 15 v. Chr. angelegt, sie lässt sich aber in Lermoos nicht nachweisen. Das kann daran liegen, dass Drusus lediglich den bereits bestehenden, latènezeitlichen Weg für das Heer ausbessern ließ und erst sein Sohn Claudius die neue Straße ausbauen ließ[2].
Der Ausbau der Straße zu einer *via publica* wird nach den ältesten Bauhölzern im Lermooser Befund ins Jahr 46 n. Chr. datiert und stimmt somit mit der Bauinschrift des Claudius auf dem Meilenstein von Rabland überein[3]. Im Laufe des 2. Jhs. n. Chr. sind regelmäßige Reparaturen festzustellen, außerdem haben sich auf einigen der eingebauten Hölzer Radspuren mit einer Breite von 1.06 m erhalten. Dies deutet auf eine gut funktionierende Instandhaltung und eine starke Frequentierung der Straße während des 2. Jhs. n. Chr. hin[4].
Eine Änderung ergibt sich nach 180 n. Chr.: Die Fahrbahn befindet sich in einem schlechten Zustand und wird jahrzehntelang nicht repariert, mehrere verlorene Hipposandalen zeigen, dass es für Saum- und Zugtiere zunehmend schwierig wurde, sich auf der Straße fortzubewegen[5]. Es ist dies die Zeit nach den Markomannenkriegen, in der mit dem Ausbau der Brennerroute und der Stationierung einer Legion in Regensburg, die Verkehrsströme zunehmend von der Via Claudia Augusta nach Osten abgelenkt wurden[6]. Diese Entwicklung gipfelt in einer zeitweißen Unbenützbarkeit der Straße um 260/70 n. Chr., als es immer wieder zu germanischen Vorstößen über die Pässe nach Oberitalien kommt[7]. Ein Münzschatz aus Imst könnte mit einem solchen Ereignis in Verbindung stehen, wird aber innerhalb des 3. Jhs. unterschiedlich datiert[8].
Im letzten Viertel des 3. Jhs. kommt es wieder zu einer Bedeutungszunahme der Via Claudia Augusta. Die Versorgungslager von *Teriolis* / Zirl und *Foetibus* / Füssen werden errichtet[9], Befestigungen und Infrastrukturverbesserungen an den Hauptverkehrsrouten durchgeführt. Diese erreichen ihren letzten Höhepunkt unter Valentinian I. (364-375 n. Chr.) und beziehen auch Passstraßen mit ein, wie eine Bauinschrift am Plöckenpass zeigt[10]. In Lermoos stammen die Spuren letzter Ausbesserungsarbeiten aus

Abb. 11 Die Fliesser Platte

[1] Pöll, 1998, 49ff.
[2] CIL V, 8003. Pöll, 1998, 56 Anm. 194.
[3] Pöll, 1998, 53f.
[4] Pöll, 1998, 54f.
[5] Pöll, 1998, 55.
[6] Pöll, 1998, 59. Siehe unten, im Kapitel „Der Brennerpass“.
[7] Pöll, 1998, 60.
[8] Höck, 1998, 195 Nr. 15
[9] Not. Dig. (Ed. O. Seek, 1876) OC. XXXV, 11.
[10] Egger, 1962, 204.

dem Jahr 374 n. Chr.[1]. Die Straße über den Reschenpass hat das Ende der römischen Herrschaft sicher noch einige Zeit überdauert, ist aber wahrscheinlich wegen mangelnder Wartung im Hochgebirge sicher bereits nach einigen Jahren nur noch eingeschränkt passierbar gewesen und schließlich aufgegeben worden.

[1] Pöll, 1998, 60.

Abb. 12 ***Via Claudia Augusta*** **und Pillerhöhe**

2.2.1.2 Die Pillerhöhe

- Topographie

Der 1560 m hohe Übergang über den Pillersattel liegt an der Ostseite des oberen Inntals und verbindet die heutige Ortschaft Fließ im Inntal mit dem östlich parallel verlaufenden Pitztal. Das hier freigelegte Höhenheiligtum liegt am Kreuzungspunkt der Hohlwege von Piller nach Fließ und von Wenns ins Pitztal. Dieser Weg über die Pillerhöhe ermöglicht eine Umgehung der schwierigen Innschlucht südlich von Landeck und kürzten außerdem die Strecke von Prutz nach Imst (Verlauf der *Via Claudia Augusta*) um mehrere Kilometer ab[1].

Abb. 13 Geländeschnitt Pillerhöhe

- Forschungsgeschichte

Die Forschungsgeschichte zur Pillerhöhe ist relativ jung, doch ausgesprochen intensiv und bis heute nicht abgeschlossen: Das Höhenheiligtum wurde am 6. Mai 1992 von K. Erhart und F. Neururer entdeckt und von diesem Jahr an in jährlichen Kampagnen bis 1997 durch das Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck untersucht[2]. Dabei beschränkte man sich nicht nur auf das Heiligtum selbst, sondern erforschte auch die Altwege in dessen Umgebung und versuchte das Verhältnis zur unweit nördlich vorbeiziehenden *Via Claudia Augusta* zu klären[3]. Die sich ergebenden Fragestellungen auch im Mittelpunkt einer topographischen Aufnahme der Altwege um den Piller Sattel, welche im Jahr 2001 in Angriff genommen wurde und sich die Dokumentation und Erfassung der Wegverbindungen rund um das Heiligtum zum Ziel gesetzt hat[4].

[1] E. Walde, M. Tschurtschenthaler, PAR 43-44, 1993-94, 25.
[2] Ersterwähnung: E. Walde, FÖ 31, 1992, 463. E. Walde, M. Tschurtschenthaler, PAR 43-44, 1993-94, 25f.
[3] M. Tschurtschenthaler, U. Wein, Das Heiligtum auf der Pillerhöhe und seine Beziehungen zur Via Claudia Augusta. In: E. Walde (ed.), Via Claudia, Neue Forschungen (1998) 226-259.
[4] J. Pöll, FÖ 40, 2001, 74-79.

- Die archäologischen Hinterlassenschaften

Der Brandopferplatz auf der Pillerhöhe geht mit seinen ältesten Funden bis in die mittlere Bronzezeit zurück und besteht im Kern aus zwei großen Verbrennungsplätzen, einem Depot für die Opferreste und einem Bereich für die Opfernden[1] (Abb. 14). Bis zum Übergang von der Hallstadt- zur Latènezeit wurden vor allem Haustiere und pflanzliche Nahrungsmittel geopfert, bis zur mittleren Latènezeit folgten vor allem Trachtzubehör, Schmuck und Werkzeug, bevor der Brandopferplatz zw. 410 und 260 v. Chr. zeitweilig aufgegeben wurde oder sich zumindest das Opferbrauchtum verändert hat[2].

Abb. 14 Der Brandopferplatz auf der Pillerhöhe

Aus dem Jahr 133 v. Chr. stammt die erste römische Münze von der Pillerhöhe, ein Denar des *Publius Calpurnius*. Die republikanische Münzreihe reicht bis zu einigen Denaren und Quinaren des *M. Porcius Cato* aus dem Jahr 47/46 v. Chr.[3]. Diese Münzen stammen alle aus der Zeit vor der ersten Trassierung der *Via Claudia Augusta* im Zuge des Alpenfeldzuges 15 v. Chr. und deuten wahrscheinlich auf

[1] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 229.
[2] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 236f.
[3] Feil, 1998, 261.

Handelskontakte zum norditalienischen Raum hin. Sie fanden sich zusammen mit keltischen Münzen aus der 1. Hälfte des 1. Jhs. n. Chr. (Latène D1), die vor allem im Bereich zw. Ostgallien und Bayern geprägt wurden und in der Schweiz und Süddeutschland häufig zu finden sind[1]. Dies könnte darauf hinweisen, dass sich im 1. Jh. v. Chr. der römisch-keltische Handel zw. Norditalien und dem süddeutschen Voralpengebiet verstärkt über die Reschen-Route bewegte.
In dieser Phase beginnt der allmähliche Wandel von Sach- zu Münzopfern, der sich bis in die Spätantike fortsetzt. Die römische Eroberung hinterließ keine Spuren am Heiligtum, die Reihe der augusteischen Münzen kann nicht in eine Phase vor und nach der Eroberung unterteilt werden, Weihungen von Münzen des Tiberius und des Claudius zeigen eine ungestörte Kontinuität bis in die Mitte des 1. Jhs. n. Chr. Von da an nimmt die Zahl der Opfergaben im Heiligtum bis zur ersten Hälfte des 3. Jhs. kontinuierlich ab[2].
Eine letzte Blüte erlebt der Opferplatz in der Spätantike: Fast 850 Gepräge aus der Zeit zwischen der Mitte des 3. Jhs. und dem Ende des 4. Jhs. wurden ausgegraben. Der Großteil stammt aus der 1. Hälfte des 4. Jhs. Die jüngste Münze in der Reihe ist ein Centenionalis des Kaisers Arkadius aus dem Jahre 395 n. Chr.[3].

Abb. 15 Prähistorische Wegtrasse auf der Pillerhöhe

Das Heiligtum auf der Pillerhöhe steht geographisch in engem Zusammenhang mit der nahen *Via Claudia Augusta*. Diese führte höchstwahrscheinlich, vom Reschenpass kommend, knapp südlich am Talboden vorbei in Richtung Landeck. Es gibt bisher keinen erhaltenen Rest einer Altstraße, der beweisen würde, dass die *Via Claudia Augusta* über die Pillerhöhe geführt wurde, der Übergang kann in römischer Zeit höchstens als Ausweichroute verwendet worden sein[4]. Die Altwege im Umkreis der Pillerhöhe gehören wahrscheinlich zur Infrastruktur des Heiligtums und ermöglichten den Pilgern einen Zugang von Süden und Nordosten. Sie dürften demnach bereits auf die vorrömische Zeit zurückgehen. Erste Untersuchungen zum prähistorischen Wegenetz, zur Konstruktionstechnik und zum Verhältnis zw. lokalem und überregionalem Verkehr wurden im Jahr 2001 durchgeführt[5] (Abb. 15). Dabei konnte neben prähistorischen, auch ein Stück eines als römisch angesprochenen Weges anhand von Funden nachgewiesen werden (Abb.15a)[6].

[1] Feil, 1998, 261.
[2] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 238.
[3] Feil, 1998, 279.
[4] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 249.
[5] J. Pöll, FÖ 40, 2001, 78.
[6] FÖMat 4, Sonderheft 1, 2004, 18.

Der Brandopferplatz auf der Pillerhöhe wird von den Ausgräbern nicht als Passheiligtum angesprochen, da aus archäologischer Sicht kein kultischer Bezug zw. der Strasse und dem Heiligtum abgeleitet werden kann. Die Ausgräber meinen, dass auf der Pillerhöhe keine Bitt- und Dankopfer *per itu et reditu* dargebracht worden sind[1].

Dennoch steht das Heiligtum notgedrungen seit der Okkupation Raetiens durch Rom in engem Kontakt mit der nahe vorbeiziehenden Fernstrasse. Die Untersuchungen an der Via Claudia Augusta in Lermoos bieten dafür ein stabiles chronologisches Gerüst[2]:
Die Straße wurde demnach im Jahr 46/47 errichtet und erreichte ihre größte Bedeutung um die Mitte des 2. Jhs. n. Chr. Wie bereits erwähnt, entwickelte sich das Heiligtum auf der Pillerhöhe in dieser Zeit genau in der entgegengesetzten Richtung und wurde Ende des 2. Jhs. fast aufgegeben. Die Ausgräber führen dies auf die voranschreitende Romanisierung zurück und sehen darin einen Ausdruck der Distanz zwischen Heiligtum und Strasse[3]. Deshalb muss auch der starke Rückgang des Verkehrs über den Reschen ab der 2. Hälfte des 2. Jhs. n. Chr. nicht in direktem Zusammenhang mit der kontinuierlichen Abnahme der Opfertätigkeit auf der Pillerhöhe stehen. Dasselbe gilt für die letzte Blüte von Straße und Heiligtum in der Spätantike. Die letzte Reparatur an der *Via Claudia Augusta* in Lermoos findet 373/74 n. Chr. statt, die Münzreihe auf der Pillerhöhe endet mit Arkadius 395 n. Chr. Parallelen für ein Ende der Kulthandlungen um 395 n. Chr. bieten die Passheiligtümer am Hochtor[4], auf den Mallnitzer Tauern[5] und auf dem Großen St. Bernhard[6]. Die Passheiligtümer besaßen aber, wie bereits beschrieben, einen anderen Charakter als der Brandopferplatz auf der Pillerhöhe und verloren mit dem Abbrechen der Wegopfer ihre Bedeutung vollständig. Auf dem Pillersattel hingegen ist es nicht unwahrscheinlich, dass sich die Kulthandlungen bis ins 5. Jh. fortgesetzt haben[7].

[1] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 251.
[2] J. Pöll, 1998, 15-111.
[3] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 252.
[4] F. Moosleitner, 1997, 25.
[5] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 253f.
[6] G. Walser, Historia Einzelschriften 46, 1984,
[7] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 240.

Abb. 15a: Die Altwege am Piller Sattel, aufgenommen seit 2001. Nördlich des Brandopferplatzes konnte ein Abschnitt eines römischen Weges (orange) nachgewiesen werden.

Der Fernpass
Lermoos
LermooserMoos
Biberwier
5
Fernpass
(1216m)
Alter Fern
F
(1268m)
Fernstein
Nassereith
Holzleiten
Dormitz
F2
4
Tarrenz
N
W
E
S
Maßstab 1 : 50.000
0 1 2 3 4 Kilometers
Römerstraße / -weg (Verlauf nicht genau bekannt bzw. angenommen)
Mittelalterliche Straße
Römerstraße (gesichert)
Prähistorisch
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Grabstein
Altstraßenrest
Heiligtum
Diverses
Hipposandale
Mansio (vermutet)
Mansio
Siedlung
Gebäude
Altar
Fibel
Grab
Keramik

2.2.1.3 Der Fernpass

- Topographie

Will man, von Landeck kommend, aus dem oberen Inntal das Lechtal und das bayrische Alpenvorland erreichen, muss man den Fernpass (1216 m) überqueren. Er ist einer der wenigen Durchgangswege durch die nördlichen Kalkalpen, welche den inneralpinen Raum vom nördlichen Alpenvorland abtrennen. Der Fernpass ist durch einen Bergsturz von der Lorea Gruppe im Spätwürm entstanden, der die Furche des Gurgltales nach Norden hin absperrte[1]. Der Aufstieg beginnt in Imst (828 m), führt über das Gurgltal nach Norden, an Nassereith vorbei zur Passhöhe. Das Gebiet nördlich der Passhöhe wird durch das Lermooser Becken beherrscht. Von der Passhöhe an bildete sich durch Rückstau eine See- und Moorlandschaft, welche sich zum Teil bis heute erhalten hat. Vom Lermooser Becken aus kann man in drei weitere Täler gelangen:
Am wichtigsten für die Römerzeit war sicherlich die Verbindung über die Zwischentoren nach Nordwesten ins untere Lechtal und weiter nach *Foetibus* (Füssen) und schließlich nach *Augusta Vindelicum*. Hier verlief die *Via Claudia Augusta*. Weiters konnte man über das Loisachtal *Parthano* (Garmisch-Parthenkirchen) erreichen und dort auf die römische Brennerroute treffen[2]. Der dritte und wahrscheinlich weniger bedeutende Übergang führte nach Osten, über Ehrwald ins Gaistal und nach Leutasch.

Abb. 16 Geländeschnitt Fernpass

- Forschungsgeschichte

Nachdem W. Cartellieri 1926 in seinem Werk über die Alpenstraßen auch den Fernpass genauer beschrieben hat[3], folgte wenige Jahre später I. Mader, der sich erstmals genauer mit allen Altstraßen auseinandersetzte, die seit der Römerzeit über den Fernpass geführt hatten[4]. H. Bulle besuchte den Übergang ebenfalls persönlich und untersuchte den Fernpass auf Geleisespuren hin. Er beging den von Mader als

[1] K. Oeggl, Palynologische Untersuchungen aus dem Bereich des römischen Bohlenweges bei Lermoos, Tirol, in: E. Walde, Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 147.
[2] It. Ant. 275, 2.
[3] W. Cartellieri, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (1926).45ff.
[4] I. Mader, die Fernstraßen. In: THBl 10, 1932, 21-27.

römisch angesprochenen Weg und verfasste eine Beschreibung von dieser[1]. In den 50er Jahren führte L. Franz noch einmal ähnliche Untersuchungen durch[2].
Die größten Fortschritte in der Erforschung der römischen Hinterlassenschaften am Fernpass wurden jedoch ab den 90er Jahren des 20. Jhs. gemacht:
In den Jahren 1992 bis 1995 erfolgte die für die alpine Altstrassenforschung Richtung weisende Ausgrabung des Prügelweges im Lermooser Moos[3].
Der aktuelle Wissensstand zu den gesamten Kleinfunden südlich und nördlich des Fernpasses wurde zuletzt im Jahr 1998 durch A. Höck vorgelegt[4]. Seitdem kamen jedoch durch die Begehungen im Rahmen des Forschungsprojektes „*Via Claudia Augusta*“ zahlreiche Neufunde hinzu[5]. G. Grabherr legte zw. 1998 und 2000 römische Baureste in Biberwier frei, die möglicherweise mit einer *mansio*/*mutatio* in Verbindung stehen doch erst aus Fundberichten bekannt sind[6].
Die hier versuchte Zusammenfassung der römischen Hinterlassenschaften entlang der Fernpassstraße besitzt auf Grund dieser Fülle an neuen, noch nicht veröffentlichten Arbeiten, nur einen vorläufigen Wert[7].

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Die römischen Kleinfunde, die aus dem Bereich zw. Imst, als dem südlichen Ausgangspunkt der Fernpassstrecke, und dem Lermooser Becken stammen, zeichnen den Straßenverlauf deutlich nach.
In Imst wurde neben einer Münze des Antoninus Pius, die inzwischen verschollen ist ein spätantikes Körpergrab mit Münzbeigaben gefunden[8]. Die Münzreihe setzt sich wie folgt zusammen: Zwei Folles des Constans[9], ein Follis des Constantius II. aus den Jahren 337-340 n. Chr.[10], sowie ein Centenionalis und zwei Maiorinae desselben Kaisers, die erst nach der Münzreform des Jahres 348 geprägt wurden[11].
Folgt man dem Gurgltal in Richtung Norden, so gelangt man nach Tarrenz, wo östlich des Ortes bei km 7.35 in den Jahren 1938/39 durch F. und H. Miltner Grabungen durchgeführt worden sind[12]. Das Fundmaterial wird nur sehr allgemein charakterisiert: Aus zwei durch ein Steinpflaster getrennten Schichten stammen Eisenfunde, Terra Sigillata und andere Keramik, die Funde umfassen ein Spektrum von der frühen Kaiserzeit bis in die Spätantike[13]. Erwähnenswert sind im

[1] H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums. Sitzungsberichte der bayrischen Akademie der Wissenschaften philosophisch – historische Klasse (1948) 115f.
[2] L. Franz, , Beiträge zur Altstraßenforschung in den Alpenländern. In: Carinthia 146, 1956, 465ff.
[3] J. Pöll, Ein Streckenabschnitt der Via Claudia Augusta in Nordtirol. Die Grabungen am Prügelweg Lermoos/Bez. Reutte 1992-1995. In: E. Walde (Ed.), Via Claudia – Neue Forschungen (1998) 15-130.
[4] A. Höck, Römische Kleinfunde im Bereich der Via Claudia Augusta (VCA) zwischen Nauders und Vils und die römische Siedlung bei Karres. In. E. Walde (Ed.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 177-221.
[5] G. Grabherr, FÖ 40, 2001, 678f.
[6] *G. Grabherr,* FÖ 39, 2000, 689f.
[7] G. Grabherr nannte beim Österreichischen Archäologentag 2003 in Graz am 08.12. 2003 die Zahl von 480 Neufunden aus der Römerzeit, welche im Rahmen von Geländebegehungen mit dem Metallsuchgerät entlang der Via Claudia Augusta mittlerweile gemacht wurden.
[8] Höck 1998, 195.
[9] Höck 1998, 184 Nr. A 12-13. Die Stücke datieren 347-48 n. Chr.. Eines stammt aus der Münzstätte Tier, das andere aus Siscia
[10] Höck 1998, 184 Nr. A 14. Münzstätte unbekannt.
[11] Höck 1998, 184 Nr. A 15-17. Der Centenionalis wurde in Aquileia geprägt, für die Maiorinae kommen mehrere Münzstätten zw. Lugdunum und Thessalonica in Frage
[12] F. Miltner, Fundberichte aus den Reichsgauen der Ostmark 3, 1942, 72ff. Höck, 1998, 197 Nr. 23.
[13] Eine frühaugusteische Münze (ca. 14 v. Chr.), ein Stück Konstantins des Großen (306-337 n. Chr.). Höck 1998, 197 ebenda.

Zusammenhang dieser Arbeit vier Hipposandalen- Fragmente, die auch aus dieser Grabung stammen[1].
In Tarrenz fanden sich des Weiteren noch zwei Münzen aus dem 1. und 3. Jh. n. Chr.[2]. Außerdem wurde bei einem Sondierschnitt im Ortsteil Strad eine trocken gemauerte Steinsetzung freigelegt, in deren nächster Umgebung sich eine durchbrochene Scheibenfibel fand. Dies könnte eine kaiserzeitliche Datierung der Struktur möglich machen[3].
Vom Weg von Strad talaufwärts nach Dormitz sind bereits aus dem 19. Jh. nicht näher spezifizierte Münzen und andere Artfakte römischer Herkunft bekannt[4]. Zu diesen Altfunden gesellten sich durch die neuesten Aktivitäten zur Erforschung der Via Claudia Augusta in der Nähe von Dormitz weitere Stücke hinzu: Zwei Fibelbruchstücke, ein Bronzering, das Fragment einer blauen Glasperle, mehrere Sigillatabruchstücke und ein Sesterz des Marc Aurel[5]. Der Ortsnamen „Dormitz“ legt natürlich die Herleitung aus dem lateinischen *dormitium* und die Lokalisierung einer *mansio* oder *mutatio* nahe[6], archäologische Hinweise darauf fehlen bisher jedoch weitgehend. Es besteht die Vermutung, dass von hier aus eine Straße nach *Veldidena* abzweigte. Sie führte über die Bockleite nach Holzleiten, von wo ein inschriftenloser Meilenstein stammen soll (Abb. 17) und weiter nach Telfs[7].

Abb. 17 Der Meilenstein vom Holzleiten

Setzt man jedoch seinen Weg in Richtung Nordwesten fort, gelangt man schließlich nach Nassereith, unmittelbar südlich des Aufstieges zum Fernpass. Hier liegt von der Ruine Fernstein eine Münze Trajans aus der Zeit zw. 103 und 111 n. Chr. vor[8].
Auf der Passhöhe des Alten Fern wurden im Juli 1998 auf einer markanten Geländekuppe neben der *via publica* zwei Sondagen angelegt, die zwar keine Baureste freilegen konnten, jedoch aus einem römischen Begehungshorizont sechs Schuhnägel mit Kegelkopf, sowie einen Dupondius des Vespasian und ein As des

[1] Höck 1998, 187f. E 4-7.
[2] Ein Stück des Caligula (37-41 n. Chr.) und eines des Gordianus III. (238-244 n. Chr.). Höck 1998, 197 ebenda.
[3] G. Grabherr – A. Höck, FÖ 39, 2000, 691ff.
[4] Höck 1998, 197 Nr. 24.
[5] G. Grabherr, FÖ 40, 2001, 678f. Es handelt sich dabei um eine eingliedrige kräftig profilierte Fibel vom Typ Cambodunum, aus der 2. Hälfte des 1. Jhs. n. Chr. und um eine kräftig profilierte Fibel in einer Variante, die im Tiroler Raum zw. dem 2. und der 1. Hälfte des 3. Jhs. n. Chr. vorkommt. Die Sigillatabruchstücke stammen wahrscheinlich aus südgallischen Töpfereien, bei der Münze handelt es sich um einen Sesterz des Marc Aurel für Diva Faustina, geprägt zw. 176 und 180 n. Chr.
[6] P. Leber, Carinthia 146, 1956, 479f.
[7] I. Mader, THBl 10, 1932, 22.
[8] Höck 1998, 197 Nr. 25.

Hadrian erbrachten[1]. Die Ausgräber deuten die Münzen wohl zu Recht als Votivgaben *per itu et reditu*. Ebenfalls von der Passhöhe stammten des Weiteren eine Hipposandale und eine Fibel[2]. Unweit nördlich der Passhöhe, wurde auf halbem Weg zum Weißensee bei Prospektionen mit dem Metallsuchgerät vor kurzem ein relativ gut erhaltener spätantiker Kammhelm im steilen Gelände unterhalb der römischen Straßentrasse gefunden. Er lag in 70 cm Tiefe, scheint ursprünglich in einem Ledersack eingepackt gewesen zu sein und kann wohl als Verlustfund angesprochen werden[3].

Abb. 18 Biberwier: Frühkaiserzeitlicher Holzpfostenbau

Auf der Nordseite des Passes verdichten sich nun sowohl Funde, als auch Befunde aus römischer Zeit. Aus dem Gemeindegebiet von Biberwier kennt die Forschung mehrere Hipposandalen. Vier Stück wurden beim Bau eines Tennisplatzes am südöstlichen Dorfrand entdeckt[4], eine wurde auf dem Weg zum Fernpass gefunden[5]. Daneben kommt Biberwier in den letzten Jahren durch die Freilegung eines frühkaiserzeitlichen Holzpfostenbaues immer größere Bedeutung für die Verkehrsgeschichte des Fernpasses zu (Abb. 18).

G. Grabherr berichtete erstmals für das Jahr 1998 vom Fund mehrerer Münzen auf diesem Areal[6]. In den Jahren 1999 und 2000 wurde schließlich eine Fläche von beinahe 300 m^2 systematisch freigelegt[7]. Zum Vorschein kam ein rechteckiger Bau, getragen von 22 Pfosten, die in vier Reihen aufgestellt waren. Er überdeckte ursprünglich eine Fläche von 12.5 x 10 m (Innenmaß 40 x 32 Fuß). Laut Aussage des Fundmaterials datiert das Gebäude in frühtiberische Zeit und wird als Scheune,

[1] G. Grabherr, FÖ 37, 1998, 828f. Der Dupondius wurde 72 n. Chr. geprägt, das As 121/22 n. Chr.
[2] Höck 1998, 207 Anm. 82. Verweist auf die Publikation dieser und weiterer Funde vom Fernpass durch W. Leitner in den FÖ 35, 1996. Diese ist allerdings nicht erfolgt.
[3] G. Grabherr im Referat „in itinere amissa“ Zwei neuentdeckte Militaria aus Tirol. Österreichischer Archäologentag in Graz am 08.11.2003.
[4] Pöll 1998, 18.
[5] Höck 1998, 187, E1-3.
[6] G. Grabherr, FÖ 37, 1998, 829.
[7] G. Grabherr, FÖ 39, 2000, 689.

Speicher oder Wagenremise gedeutet[1]. Zwei Abfallgruben, welche angrenzend untersucht wurden, lieferten vor allem Material des 1. Jhs. n. Chr. Das Fibelspektrum (16 Exemplare) reicht von frühkaiserzeitlichen Formen bis hin zu Typen aus dem 3. Jh. n. Chr. Die 82 geborgenen Münzen der Ausgrabung reichen von Republiksdenaren der 2. Hälfte des 2. Jhs. v. Chr.[2], bis in die Mitte des 4. Jhs. n. Chr. Die meisten Stücke gingen im 1. Jh. n. Chr. verloren. Militärische Präsenz zeigt der Fund eines Geschoßbolzens und ein Ösenknopf[3]. An Keramik fanden sich Stücke der in augusteisch-tiberischer Zeit in Oberitalien hergestellten und der Terra Sigillata ähnlichen Sariusware, die hier erstmals in Nordtirol angetroffen wurde. Weiters fand sich Sigillata südgallischer Provenienz und zwei Weinamphoren vom Typ Dressel 43 aus Kreta[4]. Vom Handel entlang der Via Claudia Augusta zeugt ein Warenetikett aus Bleiblech, wie es für römische Niederlassungen im frühen Raetien typisch ist. Es nennt neben den Namen der vermutlichen Händler, den Preis von 4 ½ Denaren[5].

Bereits vor Abschluss der Grabungsarbeiten deutete G. Grabherr den Befund als Teil einer *mansio* entlang der *Via Claudia Augusta*. Die leicht erhöhte Lage direkt an der Trasse zw. dem Lermooser Prügelweg und dem Aufstieg zum Fernpass macht dies sehr wahrscheinlich. Nach der Veröffentlichung der für das Jahr 2000 angekündigten geophysikalischen Prospektionen wird bestimmt Gewissheit in dieser Frage herrschen[6].

In Biberwier befindet sich ebenso das sog. „Scharfe Eck“, ein sehr gut erhaltenes Stück Geleisestraße, das mit seiner Spurbreite von 1m allerdings ins Mittelalter datiert[7] (Abb. 19).

Abb. 19 Das "Scharfe Eck" in Biberwier

Vom südöstlichen Dorfrand von Lermoos zieht nun die *Via Claudia Augusta* durch das Lermooser Moor in Richtung Nordwesten. Hier hat sich ein besonders wichtiges Zeugnis für die Erforschung des römischen Straßenverkehrs über die Alpen erhalten: Der Prügelweg von Lermoos[8] (Abb. 20) Unter Luftabschluss haben sich dort die vollständigen Holzlagen des Unterbaues der *via publica* konserviert. Sie gliedern sich in mehrere Bauphasen, die auf Grund dendrochronologischer Untersuchungen zw. der Mitte des 1. Jhs. n. Chr. und der 2.

[1] G. Grabherr, FÖ 39, 2000, 690.
[2] G. Grabherr FÖ 38, 1999, 871.
[3] Grabherr, FÖ 39, 2000, 690.
[4] Grabherr, ebenda.
[5] G. Grabherr, FÖ 38, 1999, 870.
[6] G. Grabherr, FÖ 38, 1999, 871.
[7] J. Pöll, Tracce di antiche vie nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“, in: Attraverso le Alpi, uomini, vie a scambi nell’antichità (2002) 76f.
[8] Pöll 1998, 15ff.

Hälfte des 4. Jhs. n. Chr. datieren[1]. Demnach erbauten die Römer die erste Straße durch das Moor im Jahre 46 n. Chr.. Zwei V-förmig quer gelegte Stammreihen bildeten den Unterbau, auf dem eine geschotterte Dammstraße von ca. 7m Breite aufgesetzt wurde. Zwei Gräben sorgten für die Entwässerung[2]. Von diesem Datum an ließen sich kontinuierliche Instandsetzungs- und Neubauarbeiten an der Trasse bis in die Zeit um 260/70 n. Chr. nachweisen. Größere Arbeiten entlang der ganzen Strecke wurden etwa im Jahre 102 n. Chr. durchgeführt, eine neue Lage von Hölzern wurde über der Fahrbahn verlegt und geschottert. Man reagierte damit wahrscheinlich auf das Absinken der älteren Trasse[3]. Nach 154 n. Chr. lässt die Konsequenz bei den Ausbesserungsarbeiten jedoch deutlich nach und es werden vermehrt Althölzer wiederverwendet. Eine natürlich gewachsene, dünne Torfschicht

Abb. 20 Bohlenlage mit Geleisespuren im Lermooser Moos

über der Fahrbahn zeigt einen Bruch in der Nutzung der Straße zw. ca. 260/70 und 279 n. Chr. an[4]. Damit beginnt die spätantike Phase, die ca. ein Jahrhundert andauert. Die Holzlagen dienen nun als direkter Fahrbahnuntergrund. 374 n. Chr. werden die letzten Arbeiten an der Straße durchgeführt, eine Nachnutzung bis mindestens ins 6. Jh. n. Chr. ist jedoch wahrscheinlich[5].
Das Fundmaterial dieser Straßengrabung ist sehr typisch: Verlustfunde aus dem Bereich der Transportgefährte, wie z. B. Hipposandalen, Wagenteile, Schuhsohlen, Nägel und Haken, daneben persönliche Besitztümer, wie Messer, Münzen und ein Spinnwirtel[6].

[1] K. Nicolussi, Die Bauhölzer der Via Claudia Augusta bei Lermoos (Tirol) In. E. Walde (Ed.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 114ff.
[2] Pöll 1998, 53. Diese Bauweise wurde nicht durchgehend angewandt, sondern jeweils an die Untergrundgegebenheiten angepasst.
[3] Pöll 1998, 54.
[4] Pöll 1998, 51.
[5] Pöll 1998, 55.
[6] Pöll 1998, 49.

Wie sich die Straße nordwestlich des Lermooser Mooses genau fortsetzte, ist heute noch nicht geklärt, die laufenden Forschungen werden jedoch auch hier sicher bald Ergebnisse erbringen. Die Fortsetzung in Richtung Ehrenberger Klause und weiter nach Reutte und *Foetibus* (Füssen) ist aber schon durch zahlreiche Funde gesichert[1].

Neben diesen Zahlreichen Funden und Befunden sind auch Altstraßenreste am Fernpass bekannt. L. Franz folgte auf der Grundlage der Forschungen von I. Mader zwei Altstraßen, welche als die Vorgänger der heutigen Fernpassstrasse anzusehen sind[2]: Die sog. „Alte Fernstraße“, die südwestlich des Fernsteinsees ihren Ausgang nimmt, die mittelalterliche Klause durchquert und am Sameranger- und Schanzl- und Fernbodensee vorbei beim Alten Fernwirt in die moderne Straße nach Biberwier mündet. Der Bau dieser Trasse war 1543 abgeschlossen worden, dürfte jedoch bis

Abb. 21 Geleisereste bei Fernstein (Aufnahme L. Franz 1955)

ins Mittelalter zurückreichen, zugehörige Geleiserillen scheinen somit aus dieser Epoche zu stammen[3] (Abb. 21).
Die zweite Altstraße, die auf der ÖK als „Römerweg“ eingetragen ist, geht ebenfalls vom Fernsteinsee aus und steigt zum Samerangersee auf. Von dort aus läuft sie auf den oberen Schenkel der großen Haarnadelkurve zu, welche von der modernen Fahrstraße gebildet wird und kreuzt diesen ungefähr in der Mitte[4]. Bis zu dieser Stelle haben sich bis zur 1. Hälfte des 20. Jhs. nur wenige Wegspuren erhalten. Der Weg setzt sich danach gerade in Richtung Alter Fern fort und überschreitet den Pass auf 1268 m (Abb. 22). Damit erreichte sie ihren Scheitelpunkt nicht auf der niedrigsten Einsattelung des Fernpasses, sondern rund 60 m höher. Der Abstieg Richtung Biberwier erfolgt in der Form eines Hohlweges und erreicht schließlich das Ostufer des Weißensees[5].

[1] Höck 1998, 198.
[2] L. Franz, Carinhia 146, 1956, 465ff.
[3] Bulle, Geleisestraßen, 114.f.
[4] I. Mader, THBl 10, 1932, 22f.
[5] L. Mader, ebenda. L. Franz, Carinthia 146, 1956, 468.

H. Bulle hat die Trasse genauer beschrieben[1]: Südöstlich des Weißensees überquert diese eine Wiese in Form eines niedrigen Dammweges, an anderer Stellen fand sich noch eine 0.4 m hohe Stützmauer, bei der eine Wegbreite von 2.3 m ermittelt werden konnte, daneben zeigten Schliffspuren eine Geleisebreite von 1 m an. Der Aufstieg zur Passhöhe verläuft beinahe gerade, einzelne Abschnitte verfügen über eine mehr oder weniger große, dafür aber konstante Steigung. H. Bulle wertet dies als Zeichen für den antiken Ursprung der Trasse. In diesem Bereich wird die Straße hauptsächlich als Hohlweg geführt. Von der Höhe des Alten Fern abwärts kann sie noch leicht bis zur Kreuzung mit der modernen Verbindung verfolgt werden, besondere Merkmale sind jedoch keine erhalten[2].

Abb. 22 Hohlweg südlich des Alten Fern

Nördlich und südlich des Fernpasses sind noch an zwei Stellen Geleisereste zeichnerisch und photographisch von H. Bulle dokumentiert worden: Ein Rest am

[1] Bulle, Geleisestraßen 116.
[2] Bulle, Geleisestraßen 116f.

Milserberg bei Imst[1] und der bereits erwähnte am „Scharfen Eck“ am nördlichen Dorfausgang von Biberwier[2].
Über das spät- und nachantike Schicksal der römischen Fernpassstrasse hat bereits die Grabung im Lermooser Moos Auskunft gegeben, erst im Mittelalter erlangte diese Verbindung zw. Nord und Süd ihre alte Bedeutung zurück, so starb etwa Kaiser Lothar II. 1137 in Breitenwang auf seiner Rückreise von Rom und mit diesem Ereignis trat der Fernpass wieder zurück ins Licht der Geschichte[3].

[1] Bulle, Geleisestraßen 113. Taf. 26 Abb. 62.
[2] Bulle, Geleisestraßen 117 Taf. 26a Abb. 63. Spurweite 1 m.
[3] Über die nachantike Verkehrsgeschichte des Fernpasses: I. Mader, THBl 10, 1932, 23ff.

Der Jaufenpass
Vipitenum
Zollwirtshaus
Jaufenpass (2129m)
Stuls
Jaufenburg
2
St. Leonhard in Passeier
St. Martin in Passeier
F
Riffian
Passer
6 Schenna
statio Maiensis
N
W
E
S
0 4 8 12 Kilometers
Saumweg (angenommen)
Via Publica
Maßstab: 1 : 150.000
Prähistorisch
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Grabstein
Mansio
Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
Zollstation
Altstraßenrest
Heiligtum
Altar
Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale

2.2.2 Der Jaufenpass

- Topographie

Der 2129 m hohe Jaufenpass bildet einen Gebirgseinschnitt, der die Ötztaler von den Sarntaler Alpen trennt und über das Passeiertal eine Verbindung zwischen dem Etschtal und dem oberen Eisacktal darstellt.

Abb. 23 Geländeschnitt Jaufenpass

- Forschungsgeschichte

Der Frage, ob über den Jaufenpass ein römischer Weg geführt hat, wurde bisher nicht systematisch im Gelände nachgegangen. Frühe Grabungen am theoretischen Ausgangspunkt der Straße in der Nähe von Sterzing wurden bereits 1883 von A. B. Meyer durchgeführt[1]. In der älteren Literatur war an verschiedenen Stellen von einer römischen Passstraße über den Jaufen die Rede[2], in jüngerer Zeit wurden die römischen Funde im Passeiertal und im südlichen Wipptal kartiert, ohne jedoch spezifisch auf den Jaufenpass einzugehen[3].

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Über die römische Vergangenheit eines Jaufenweges, der von der *statio Maiensis,* dem heutigen Mais bei Meran, nach *Vipitenum* führte, ist fast nichts bekannt. Für eine Passbegehung seit dem Mesolithikum sprechen mehrere Funde von Geräten und Pfeilspitzen aus Silex, die auf der Passhöhe und auf den umgebenden Kämmen gefunden wurden[4].
Bereits 1893 hat F. Duhn in seinem Werk über die römischen Alpenpässe auf die Ähnlichkeit zwischen dem Namen „Jaufen“ und dem lateinischen „Jovis“ hingewiesen und eine Untersuchung der Passhöhe angeregt. Der Name könnte nämlich ein Hinweis darauf sein, dass hier, ähnlich wie am Großen St. Bernhard, eine Verehrung

[1] A. B. Meyer, Ausgrabungen am Zollwirtshaus bei Sterzing in Tirol. MAG 14, 1884, 99ff.
[2] O. Stolz, Verkehrsgeschichte des Jaufen, Schlern-Schriften 12, 1927, 127-175. R. Heuberger, Klio 27, 1934, 321. E. Sternbach, Der Urweg über den Jaufen, Schlern-Schriften 232, 1965, 26-32.
[3] A. Fleckinger, Fundtopographie des südlichen Wipptales (Diplomarbeit Innsbruck 1995). P. Fliri, Meran und Umgebung in römischer Zeit (Diplomarbeit Innsbruck 1998) 162-167.
[4] Fleckinger, 1995, 117ff.

des Juppiter stattgefunden hat[1]. Bis heute haben sich allerdings keinerlei Hinweise religiöser Aktivitäten auf der Passhöhe ergeben.
Aus dem Passeiertal gibt es verschiedene römische Funde: Aus Schenna, am südlichen Eingang des Tales nordöstlich von Meran, sind neben dem Bodenstein einer spätantiken(?) Handmühle, insgesamt sechs Münzen aus der Zeit zw. dem 1. Jh. v. Chr. und der ersten Hälfte des 3. Jhs. n. Chr. gefunden worden[2]. Als nächstes folgt talaufwärts ein republikanischer Denar aus Riffian, der zw. 164 und 75 v. Chr. geprägt wurde[3], eine Fibel vom Typ Almgren 68 (Anfang 2. Jh. n. Chr.) aus St. Martin in Passeier, je eine Münze des Nero und des Trajan aus Jaufenburg bei St. Leonhard in Passeier, direkt am Beginn des Passaufstiegs, sowie ein drittes Exemplar aus St. Leonhard, dessen genauer Fundort aber unbekannt ist. Es handelt sich dabei um einen Follis des Constantius I. Die Fundreihe wird durch einen Denar des Julius Caesar und durch ein verschollenes, undatiertes Armband aus Passeier abgeschlossen[4]. Die Münze des Caesar wurde in Stuls gefunden und weicht somit schon von der Linie zum Jaufenpass hin ab und wendet sich eher dem Timmelsjoch zu. Eine römische Besiedlung konnte im Passeiertal bisher nicht nachgewiesen werden, die bekannten Funde könnten deshalb theoretisch mit der Passbenutzung in

Abb. 24 Blick vom Jaufenpass in Richtung Süden, ins Passeiertal

Verbindung stehen[5].
Bevor man den 2129 m hohen Pass überqueren kann, muss man also das Passeier- und das Waltental durchwandern. Der Abstieg nach Sterzing ist etwas kürzer, bemerkenswert ist einzig, dass sich am Ort der Vereinigung des Weges über den

[1] F. Duhn, Alpenpässe im römischer Zeit (1893) 70, 89 Anm. 48.
[2] Fliri, 1998, 160f.
[3] Fliri, 1998, 162.
[4] Fliri, 1998, 163-167.
[5] Fliri, 1998, 294.

Jaufen mit dem Weg über den Brenner, beim Zollwirtshaus einen Kilometer südlich von Sterzing, im Jahre 1883 einige Gräber aus der späten Kaiserzeit gefunden haben[1]. Der Ausgräber war A. B. Meyer, der in denselben Jahren seine Forschungen auf der Gurina im Gailtal durchführte. Bei den wenigen Funden, welche bei der Ausgrabung des Gräberfeldes geborgen werden konnten, handelt es sich vorwiegend um stark fragmentierte Gebrauchskeramik, einige Sigillatascherben und Bronzeartefakte, sowie um eine Münze des Probus (276-282 n. Chr.). Das Gräberfeld wurde anhand dieser Funde ins 3.-4. Jahrhundert n. Chr. datiert[2].
Meyer erwähnt im Zusammenhang mit seinen Entdeckungen bei Sterzing Geleisespuren, die sich anscheinend noch auf der Ostseite der römischen Jaufenstraße finden lassen[3].
Es ist vorstellbar, dass dieser Weg in römischer Zeit solange von gewisser Bedeutung gewesen ist, solange die Brennerstraße im unteren Eisacktal noch nicht ausgebaut war und die Nord-Süd Route durch das Etschtal führte. Denn dann konnte man neben einer Überquerung des Ritten, nur über den Jaufen den Brenner vom Etschtal aus erreichen[4].

Aus dem Mittelalter sind ebenfalls wenige Ereignisse überliefert: Die Überführung der Gebeine des Heiligen Korbinian von Mais nach Passau im Jahre 765 führte über diesen Weg[5], ebenso einige Jahrhunderte später die Reise von Kaiser Ludwig dem Bayern mit seinem Gefolge im Jahre 1342[6].

---

[1] A. B. Meyer, MAG 14, 1884, 99ff.
[2] A. B. Meyer, MAG 14, 1884, 103.
[3] A. B. Meyer, MAG 14, 1884, 100.
[4] Cartellieri, Alpenstraßen 76. Th. Mommsen, Römische Geschichte V (1894) 19 Anm. 1 lässt ebenfalls offen, auf welchem Weg die römische Straße von Meran aus nach Norden verlief.
[5] H. Schuler, die Stiftskirche des Hl. Laurentius zu Wilten in Vergangenheit u. Gegenwart (1920) 8. Cartellieri, Alpenpässe 77 Anm. 1.
[6] O. Wanka, Die Brennerstraße im Altertum und Mittelalter (1900) 138.

2.2.3 Passzugsystem Verona-Augusta Vindelicum 2

Der Brennerpass

0 5 10 15 20 25 Kilometers

* Usprünglicher Standort (14 Meilen südlich von *Veldidena*)

** Heutiger Aufstellungsort (Herkunft unbekannt)

Maßstab: 1 : 300.000

Via Publica (Verlauf angenommen)
Via Publica (Verlauf nach Grabherr 1994)
Saumweg (Verlauf angenommen)
Variante nach Cartellieri

Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert

Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Grabstein
Colonia/ Municipium
Mansio
Mansio (vermutet)
Siedlung
Kastell
Gebäude
Altstraßenrest
Heiligtum
Altar
F Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale

2.2.3.1Der Brennerpass

- Topographie

Der Brennerpass (1363m) bildet den niedrigsten Einschnitt in den Alpenhauptkamm im Bereich der Ostalpen. Er ist die Wasserscheide zw. dem Eisack, der nach Süden abfließt, in die Etsch und ins Adriatische Meer mündet und der Sill, die nach Norden abfließt, in den Inn mündet und schließlich ins Schwarze Meer entwässert. Der Brenner trennt die Stubaier Alpen im Westen von den Zillertaler Alpen im Osten.
Der Zugang von Süden ist relativ leicht, der eigentliche Anstieg zum Pass beginnt in Sterzing (*Vipitenum*), auf 948 m Höhe. Von dort müssen auf einer Strecke von ca. 14 km etwas mehr als 400 Höhenmeter bis zur Passhöhe überwunden werden. Die Passhöhe selbst ist ein langgestrecktes Passtal mit flacher Sohle, was zur Bildung einer moorigen Hochfläche geführt hat, die ursprünglich von mehreren Seen eingenommen wurde. Von diesen ist der heutige Brennersee als einziger erhalten geblieben[1]. Der Abstieg der Sill entlang ist länger, bis Matrei (*Matreium*) sind es ca. 14 km und 370 Höhenmeter, es folgt die ca. 13 km lange Sillschlucht, die im Westen umgangen werden muss, bis man schließlich nach Wilten (*Veldidena*) - Innsbruck (580 m) gelangt. Ab dort bot sich dem antiken Verkehr die Möglichkeit, über Land und den Seefelder Sattel oder über Wasser, auf dem Inn, das bayrische Alpenvorland zu erreichen[2].

Abb. 25 Geländeschnitt Brenner

- Forschungsgeschichte

Die Erforschung der römischen Straße über den Brenner beginnt relativ früh. Im 16. Jh. lässt Erzherzog Ferdinand von Tirol alle bekannten Meilensteine aus der Umgebung von Innsbruck sammeln und auf die Burg Ambras bringen[3]. Dadurch wurden viele Steine vor der Zerstörung bewahrt, leider aber auch aus ihren ursprünglichen Fundzusammenhang gerissen. Auf Grund der Tatsache, dass die Route über den Brennerpass in beiden wichtigen Itinerarien der Antike vorkommt, setzte sich schon zu Beginn des 19. Jh. die althistorische Forschung damit

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 130.
[2] P. W. Haider, Tiroler Heimat 54, 1990, 5-24.
[3] Cartellieri, Alpenstraßen 133.

auseinender[1]. In der 2. Hälfte des Jahrhunderts beginnt auch die archäologische Forschung Spuren der Römer an der Passstraße zu dokumentieren[2]. Eine der ersten größeren archäologischen Arbeiten zum Brennerpass stammt von O. Wanka von Rodlow aus dem Jahre 1900[3]. Es folgt wenige Jahre später eine Monographie von P. H. Scheffel zum selben Thema[4]. Nach der Annexion Südtirols durch Italien beginnt sich auch die italienische Forschung für das Thema zu interessieren[5]. Zunächst wird die Diskussion in der Zwischenkriegszeit jedoch durch die Arbeiten H. Cartellieris und R. Heubergers bestimmt[6]. Gleichzeitig tauchen erste Altstraßenreste auf der Passhöhe auf[7]. H. Bulle befasst sich in seiner Arbeit über römische Geleisestraßen ebenfalls mit dem Brenner[8]. Die großen Bauarbeiten an den Verkehrsverbindungen über den Pass führen zu weiteren Entdeckungen in der Nachkriegszeit.
Zuletzt behandelte G. Grabherr im Zuge seiner Arbeit über die *Via Decia* den nördlichsten Abschnitt der Brennerstraße zw. Spielberg und Veldidena[9] und A. Fleckinger die Fundtopographie des südlichen Wipptlales[10]. In Fleckingers Arbeit finden sich alle römischen Funde zw. Franzensfeste und der Passhöhe des Brenners, die bis in die 90er Jahre des 20. Jh. bekannt geworden sind. Mit den archäologischen Zeugnissen der Verkehrsgeschichte des Eisacktales in römischer Zeit beschäftigten sich schließlich L. Allavena-Silverio und G. Rizzi im Laufe der letzten Jahre[11].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die Bedeutung der römischen Passstraße über den Brenner ist daraus ersichtlich, dass sie sowohl in das *Itinerarium Antonini*, als auch in die *Tabula Peutingeriana* Eingang gefunden hat.
Im *Itinerarium Antonini* kommt der Brennerpass zweimal vor: Als Teil der Straße von *Augusta Vindelicorum* (Augsburg) nach *Verona*[12], und als Teil des *compendium* von *Aquileia* nach *Veldidena*[13].
Die *Tabula Peutingeriana* beschreibt ebenfalls die Straße von *Augusta Vindelicorum* bis *Verona*, die Verbindung nach *Aquileia* fehlt in dieser Quelle jedoch[14]. Die Passhöhe des Brenners ist dabei nicht eingetragen, die Alpenkette wurde fälschlicherweise zw. den Stationen *Auodiaco/Abodiaco* (Epfach) und *Coveliacas*

---

[1] V. Pallhauser, Beschreibung der römischen Heerstraße von Verona nach Augsburg (München 1816).
[2] Fl. Orgler, Zeitschrift des Ferdinandeums 3. Folge 22, 1878, 62-84.
[3] O. Wanka von Rodlow, Die Brennerstraße im Altertum und Mittelalter. (= Prager Studien Heft 7, 1900).
[4] *P. H. Scheffel,* Die Brennerstraße zur Römerzeit (Berlin 1912).
[5] A. De Bon, La strada romana del Brennero. In: Athesia Augusta 8, 1940.
[6] W. Cartellieri, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (Leipzig 1926). R. Heuberger, Die Römerstraße von Vipitenum nach Veldidena. In: THBl 8, 1930, 135ff. Ders., Zur Geschichte der römischen Brennerstraße. In: Klio 27 (1934) 331ff.
[7] L. Franz, Alte Geleisestrassen in Tirol. In: VLMTir 31, 1951, 135ff.
[8] H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums. Sitzungsberichte der bayrischen Akademie der Wissenschaften philosophisch – historische Klasse (München 1948).
[9] G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 39-44.
[10] A. Fleckinger, Fundtopographie des südlichen Wipptales (Diplomarbeit Innsbruck 1995)
[11] L. Allavena Silverio, G. Rizzi, La strada romana di Elvas nella viabilità antica della Valle Inarco. In: FDS 1, 2002, 511-553. G. Rizzi, Una *mansio* sulla via romana a Bressanone. In: Studi Trentini di Scienze Storiche LXXXII (2003) 185-204.
[12] It. Ant. 274, 8f. Diese führt u. a. über den Seefelder Sattel
[13] It. Ant. 279, 2f. , Diese Variante bezieht auch den Plöckenpass und den Gailbergsattel mitein.
[14] Tab. Peut. IV, 2-3.

(Hechendorf?) im bayrischen Alpenvorland eingezeichnet, auch der Innübergang ist nicht korrekt dargestellt[1].
Die beiden Itinerarien liefern unterschiedliche Angaben zu den Stationen im engeren Einzugsbereich des Brennerpasses:
Von *Verona* kommend erreicht die Passstraße bei *Pons Drusi* (Bozen)[2] den Eisack, dem sie bis zur Passhöhe folgt. Im *Itinerarium* ist diese Station nicht eingetragen. Die Distanz bis nach *Sublavium* (Kollmann) beträgt XIII m. p., beide Quellen nennen diese Station übereinstimmend[3].
Es folgt *Vipitenum* (Sterzing 948 m), XXXII bzw. XXXV m. p. entfernt[4]. Von hier beginnt der eigentliche Aufstieg zum Brennerpass. Die Passhöhe ist in den Itinerarien nicht angegeben. Es fehlt der typische Stationsname „*In Alpe*“, der u. a. auch bei zwei Pässen der Ostalpen vorkommt[5]. Durch den kurzen Anmarschweg von den letzten Passstationen lässt sich jedoch das Fehlen einer *mansio* auf der Passhöhe plausibel erklären, die Existenz einer *mutatio* wäre hingegen stark zu vermuten.
Während an der Südseite größtenteils Übereinstimmung zw. beiden Itinerarien herrscht, gibt es bei den Stationen auf der Nordseite keine gemeinsamen Angaben, die verglichen werden könnten.
Geht man geographisch vor, trifft man zuerst auf den Ort *Matreium* (Matrei am Brenner 990 m), der nur in der *Tabula* verzeichnet ist und XX m. p. von *Vipitenum* entfernt liegt[6].
Es folgt die Nennung von *Veldidena* (Wilten 580 m) an zwei Stellen des *Itinerarium Antonini*, mit einer Distanzangabe zu *Vipitenum* von XXXVI m. p.[7]. Die *Tabula* hingegen nennt *Veldidena* nicht.
Mit der folgenden Station, die wiederum nur auf der *Tabula* auftaucht, befindet man sich bereits im Einzugsgebiet des nächsten Passes, nämlich des Seefelder Sattels. Es handelt sich dabei um den Ort *Vetonina*, der möglicherweise mit dem spätantiken *Teriolis* (Zirl) gleichzusetzen ist und XVIII m. p. von *Matreium* entfernt liegt[8].
Die Stationsangaben in den jeweiligen Itinerarien spiegeln die unterschiedliche Bedeutung einzelner Stationen zu verschiedenen Zeiten wider. Zum Zeitpunkt der Entstehung der *Tabula Peutingeriana* scheint man beim Passübergang langsamer vorangekommen zu sein, als zur Entstehungszeit des *Itinerarium Antonini*, denn die Tagesetappe zw. *Vipitenum* und *Matreium* ist mit XX m. p. (29.5 km) eher durchschnittlich bemessen. Als das *Itinerarium Antonini* aufgezeichnet wurde, mussten die Reisenden von *Vipitenum* bis *Veldidena* an einem Tag XXXIV m. p. (53.2 km) zurücklegen. So viele Meilen im Gebirge an einem Tag zu reisen, war sicher nur den Benützern des *cursus publicus* möglich, was bedeutet, dass *Matreium* auch zu dieser Zeit für Händler oder Privatleute seine Bedeutung als letzte Station nördlich der Passhöhe behalten haben wird.

---

[1] Walser, 1983, 34.
[2] Tab. Peut. IV, 3.
[3] G. Rizzi, Studi Trentini di Scienze Storiche LXXXII, 2003, 202ff. versucht auf Grund seiner jüngsten Forschungen im Eisacktal eine Neuinterpretation der beiden Itinerare und verlegt die *mansio Sublavium* nach Brixen-Stufles, was aber noch zu beweisen ist.
[4] It. Ant. 275, 4. Tab. Peut. IV, 3.
[5] Radstädter Tauern: *in alpe*, Tab. Peut. IV, 5. Birnbaumer Sattel: *in alpe iulia*, Tab. Peut. IV, 5 – V, 1.
[6] Tab. Peut. IV, 2.
[7] It. Ant. 275, 3. 280, 4.
[8] Tab. Peut. IV, 2. Walser, 1983, 34. Allerdings sollte meiner Einschätzung nach bei der Lokalisierung der *mansio Vetonina* auch die Namensähnlichkeit mit *Veldidena* berücksichtigt werden.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Für eine Nutzung des Brennerweges als Verkehrslinie in vorrömischer Zeit, gibt es bislang nur sehr wenige Hinweise. Ein Lappenbeil aus der mittleren oder späten Bronzezeit vom Sattelberg, einer Alm über der Westseite der Brennersenke, ist der einzige Hinweis auf eine vorrömische Begehung, der aus dem nächsten Umfeld des Passes stammt[1]. Deutliche Spuren einer prähistorischen Niederlassung existieren in Mühlbachl-Matrei. Die Siedlungsfunde reichen dort von der mittleren Bronzezeit bis in Latène D und in die römische Epoche. Aus einem urnenfelder- und hallstattzeitlichen Brandgräberfeld stammen Bronzebleche der Situlenzeit und andere Importstücke aus Italien, die zeigen, dass es schon in prähistorischer Zeit Verbindungen nach Süden gegeben hat[2]. Die Bedeutung des Brennerpasses lässt sich jedoch vor allem durch die Siedlungsgebiete der Fritzens-Sanseno-Kultur sehr deutlich ablesen. Er bildete den geeignetsten Übergang zw. den beiden Verbreitungszentren nördlich und südlich des Alpenhauptkammes[3].

Die römische Route über den Brennerpass ist aus archäologischer Sicht in erster Linie durch Meilensteine und Altstraßenreste gesichert, in den letzten Jahren ist es zudem durch die Kartierung römischer Kleinfunde möglich geworden, Rückschlüsse auf Straßenverlauf und Nutzungsperioden zu ziehen[4]. Während jedoch die Datierung der meist beschrifteten Steine keine Probleme bereitet[5], herrscht über die Zeitstellung der Straßenreste oftmals Uneinigkeit[6]. Dies ist einerseits auf fehlendes Fundmaterial aus Straßengrabungen zurückzuführen, andererseits auf die Schwierigkeit, Geleisestraßen exakt zu datieren[7].
Aus der Umgebung von *Veldidena*, dem nördlichen Ausgangspunkt der Brenner-Passstraße, sind bisher sieben Meilensteine bekannt[8]. Aus *Matreium* sind zwei weitere Exemplare erhalten geblieben[9], südlich des Passes kennt die Forschung bisher vier Steine: Ein Stein aus dem historischen Stadtkern von Sterzing, der 1979 unweit seines ursprünglichen Aufstellungsortes gefunden wurde[10], ein Stein aus Freienfeld, südöstlich von Sterzing[11], ein unbeschriftetes Exemplar aus Mauls[12] und ein Fragment aus Stufles[13]. Dazu kommt noch eine Reihe von unbeschrifteten Steinen, die zw. der Passhöhe des Brenners und *Parthano*[14] (Garmisch-

---

[1] Fleckinger, 1995, 11.
[2] Lexikon Ur- und Frühgeschichtlicher Fundstätten Österreichs (1965) 168f. s.v. „Mühlbachl-Matrei“ (O. Menghin).
[3] A. Lang, U. Schulz, W. Zanier, Eine frührömische Holz-Kies-Straße im Eschenloher Moos. In: E. Walde (Ed.), Via Claudia (1998) 318.
[4] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 76f.
[5] Walser, 1983, Nr. 14, 15, 16. S. 72f.
[6] H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums. SBMünchen (1948) 106ff. L. Franz, VLMTir 31, 1951, 145.
[7] G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 85f.
[8] CIL III, 5980, 5981, 5982, 5983, 5984, 5989. Walser, 1983, Nr. 8-13. S. 66ff. A. Höck, Aspetti del commercio di epoca tardoromana nel Tirolo, in: Attraverso le Alpi, uomini, vie a scambi nell'antichità (2002) 220 Abb. 1 zeigt einen Neufund, der 1999 in der Wiesengasse in Innsbruck Pradl ausgegraben wurde, es handelt sich um einen Stein des Septimius Severus.
[9] Walser, 1983, Nr. 14. S. 72. CIL III, 5985.
[10] A. Donati, Année Epigraphique 1982, 195. In einer Überschwemmungsschicht gefunden: L. Allavena Silverio, G. Rizzi, FDS 1, 2002, 545.
[11] Walser, 1983, Nr. 16. S. 73.
[12] U. Tecchiati, Denkmalpflege in Südtirol 2001, 2002, 243.
[13] L. Allavena Silverio, G. Rizzi, FDS 1, 2002, 523f.
[14] It. Ant. 275, 2.

Partenkirchen) gestanden haben sollen und vielleicht auf die Entstehungszeit der Straße zurückgehen[1].
Das Gros der Meilensteine trägt Name und Titulatur des Septimius Severus. Das älteste Stück stammt aus Schönberg (südlich von *Veldidena*), datiert in das Jahr 195 n. Chr. und steht mit dem Marsch severischer Legionen aus dem Osten nach Gallien in Zusammenhang. Der Kaiser ließ für den Krieg gegen den Usurpator Clodius Albinus die Straßen in Raetien und Noricum erneuern[2]. Dies ist der älteste epigraphische Beleg für eine römische Straße über den Brennerpass.
Wenige Jahre später, im Jahr 201 n. Chr., erfolgte in Raetien und Noricum eine großangelegte Sanierung des Straßennetzes, welche auch für die Brennerstrecke und deren Zubringer gut dokumentiert ist. Ein passendes Vergleichsbeispiel hierfür bilden einige Meilensteine entlang der Passstraße über den Radstädter Tauern, die im selben Jahr aufgestellt wurden[3]. Mit sechs Exemplaren ist beinahe die Hälfte der bekannten Steine zu diesem Anlass errichtet worden. Es handelt sich dabei um folgende Denkmäler: Ein Stein unbekannter Herkunft, der sich heute im Schloss Ambras befindet[4], ein Stein aus der Wiesengasse in Innsbruck-Pradl[5](Abb 26), ein Exemplar, das ursprünglich wahrscheinlich 14 Meilen südlich von *Veldidena* aufgestellt war[6], ein Fragment aus *Matreium*[7], der 1979 gefundene Stein aus *Vipitenum*[8], ein Stein aus Freienfeld[9] und um das Fragment aus Stufles.
Alle Inschriften der Meilensteine aus dem Jahr 201 n. Chr. enthielten ursprünglich den Satz „*vias et pontes restituerunt*“[10], was bedeutet, dass eine ältere Trasse wieder instand gesetzt wurde. Ob sich diese Stelle auf die Straße von 195 n. Chr. bezieht oder auf einen älteren Vorgänger, lässt sich

Abb. 26 Severischer Meilenstein von Innsbruck-Pradl

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 94. Kritisch dazu: L. Franz, Carinthia 146, 1956, 473 Anm. 13. Könnte der neu entdeckte, unbeschriftete Stein aus Mauls ein Argument für diese Theorie sein?
[2] CIL III, 5980. Walser, 1983, 43. Dagegen: R. Heuberger, Klio 27, 1934, 330.
[3] Winkler, 1985, Nr. 82, 85, 88, 90, 94, 101, 105, 113.
[4] CIL III, 5982. Walser, 1983 Nr. 11. S. 69.
[5] A. Höck, Aspetti del commercio di epoca tardoromana nel Tirolo, in: Attraverso le Alpi, uomini, vie a scambi nell'antichità (2002) 220.
[6] CIL III, 5981. Walser, 1983 Nr. 8. S. 66f.
[7] Walser, 1983, Nr. 14. S. 72. Nicht mit letzter Sicherheit bestimmt.
[8] A. Donati, Année Epigraphique 1982, 195.
[9] Walser, 1983, Nr. 16. S. 73.
[10] z.B. CIL III, 5981, 5987.

nicht mit Sicherheit sagen. Die Reparaturen wurden von der Forschung bereits früh auf eine ältere Fernstraße bezogen, die möglicherweise schon in augusteischer Zeit über den Pass angelegt wurde[1]. Jüngste Untersuchungen der nördlichen Fortsetzung der Brennerstraße im Eschenloher Moos brachten ein Straßenstück zu Tage, welches zu einer Straße von überregionaler Bedeutung zu gehören scheint und dessen Erbauung mit Hilfe von Dendrochronologie ins Jahr 43 n. Chr. datiert werden konnte. Dazu kommt eine Reihe von frühkaiserzeitlichen Kleinfunden, die entlang der Nordseite der Brennerstraße bekannt sind[2]. Damit erhärtet sich die Vermutung, dass die Brennerroute schon während der julisch-claudischen Epoche ausgebaut wurde.
Die Reparaturmaßnahmen des Septimius Severus stellen in diesem Zusammenhang keine Überraschung dar, wie ein Vergleich mit den Trassen über den Plöcken, den Mallnitzer-, Korn- und Radstädter Tauern zeigt. Eine Passstraße konnte innerhalb weniger Jahre erheblichen Schaden nehmen[3].
Der nächste Kaiser, der sich um die Brennerstraße gekümmert hat, war Maximinus Thrax, von dem ein Meilenstein aus Lueg bei Matrei, erhalten geblieben ist[4]. Der Stein datiert ins Jahr 236 n. Chr. und war bis ins 16. Jh. im Zollhaus von Lueg eingemauert. Die Distanzangabe von *CXXX m. p. ab Augusta Vindelicorum* stimmt ungefähr mit dem frühneuzeitlichen Aufstellungsort überein. H. Cartellieri sieht darin einen Anhaltspunkt, dass die Straße im 3. Jh. n. Chr. die Talenge von Lueg passiert hat[5], man darf allerdings nicht vergessen, dass keiner der Meilensteine am Brenner *in situ* gefunden wurde und sich somit keine genaueren Hinweise auf den Straßenverlauf ableiten lassen.

Abb. 27 Geleiseplatten am Gasthaus Blättermühle bei Gossensaß

Aus Schönberg stammt das Fragment eines Meilensteins von Kaiser Decius Trajanus aus dem Jahre 250 n. Chr.[6]. Die Entfernungsangabe bezieht sich nicht auf *Augusta Vindelicorum*, sondern auf *Brigantium* (Bregenz).
Die jüngsten Exemplare stammen beide aus der Umgebung von *Veldidena* und wurden unter der Regierung von Kaiser Julian im Jahre 363 n. Chr. aufgestellt[7]. Wahrscheinlich beziehen sie sich allerdings nicht auf konkrete Straßenbauarbeiten an der Brennerroute, sondern sind vielmehr reine Ehreninschriften für den Kaiser[8].

Von der Südseite des Brenners sind mehrere Altstraßenreste bekannt: Das besterhaltene Stück befindet sich auf dem Reiterfeld bei Franzensfeste, im Bereich der Einmündung des *compendium Aquileia-Veldidena*[9] in die Brennerstraße. Es handelt sich dabei um aus dem Fels gehauene Geleisereste

[1] Bereits Cartellieri, Alpenstraßen 94. Bezieht sich auf Strabon IV, 6, 6.
[2] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 76f.
[3] Zum direkten Vergleich die Inschrift CIL V, 1863 vom Plöckenpass, die von einer gefährlichen Brücke und einer neuen Straße spricht.
[4] CIL III, 5985.
[5] Cartellieri, Alpenstraßen, 133.
[6] CIL III, 5989.
[7] CIL III, 5983, 5984.
[8] Walser, 1983, 50.
[9] It. Ant. 279, 2.

am orographisch linken Ufer des Eisack[1]. Mögliche Spuren der römischen Straße finden sich darüber hinaus in Mittewald und nördlich von Mauls[2]. Die Fundorte der Meilensteine von Freienfeld und Sterzing sind weitere, punktuelle Hinwiese. Reste von Pflastersteinen eines Geleiseweges südöstlich von Gossensaß, am Gasthaus „Blättermühle“ sind schon länger bekannt (Abb. 27). Sie sind vor 1952 aus einem Hohlweg ausgegraben und zu einer Trockenmauer aufgeschichtet worden. Ihrem Charakter nach entsprechen sie ähnlichen Exemplaren von der Passhöhe[3].
Auf der Passhöhe des Brenners wurden bisher dreimal Altstraßenreste freigelegt: (Abb. 28)
Im Jahr 1935 fand man eine mit großen Granitplatten gepflasterte Trasse, auf der mehrere parallele Geleise eingetieft waren. Die volle Breite des Straßenkörpers wurde nicht ermittelt, die Spurweiten der Rillen schwankten jedoch zw. 0.8 m und 1 m. Das Fundmaterial war mittelalterlich und neuzeitlich, darunter Hufeisen und Nägel, Bronzefragmente sowie Münzen aus der Zeit Maria Theresias[4]. Eine Datierung dieses Straßenrestes in römische Zeit scheint somit auszuscheiden.

Abb. 28 Altstraßenreste vom Brennerpass (heute in Schönberg)

15 Jahre später wurden bei Entwässerungsarbeiten Platten mit eingetieften Rillen aufgedeckt. Diese konnten jedoch nicht mehr rechtzeitig dokumentiert werden. In einer Holzkohleschicht unter der Fahrbahn fanden sich drei Hufeisen, die offenbar ins 16. und 17. Jh. datieren und somit von der zeitlichen Stellung mit dem Fund von 1935 übereinstimmen könnten[5].
Im Jahr 1967 wurde bei Arbeiten an der Brenner Autobahn, im Bereich des Brennersees, ein 47 m langes Altstraßenstück angeschnitten und freigelegt. Die Trasse verlief in Nord-Süd Richtung, wies eine Steigung von 10.3% auf und war mit Steinblöcken ausgelegt, die eine Länge von über 2 m erreichten. Im Zuge der archäologischen Untersuchungen entdeckte man darunter außerdem zwei ältere Straßenkörper, die mit Geleisen versehen waren und unter Hinweis auf die Meilensteine entlang der Passstraße in die Mittlere Kaiserzeit datiert wurden. Etwa 250 m nördlich dieser Stelle befinden sich westlich der Bahnstation Brennersee drei Geländestufen, auf welche die gepflasterte Trasse ausgerichtet ist. Bei Untersuchungen dieser Geländestufe entdeckte man bei den beiden untersten in den Fels eingetiefte Fahrbahnreste[6].

[1] A. Alberti, L. Dal Ri, Denkmalpflege in Südtirol 1989/90, 1995, 52f.
[2] Fleckinger, 1995, 50.
[3] L. Franz, Carinthia 146, 1956, 469.
[4] L. Franz, VLMTir 31, 1951, 135f.
[5] L. Franz, VLMTir 31, 1951, 138f.
[6] L. Plank, FÖ 9, 1966-70, 85.

Setzt man die jüngsten Funde am Brennerpass mit den älteren in Verbindung und betrachtet man sie zusammen mit den Ergebnissen einer Grabung in Patsch aus dem Jahr 1994 (Abb. 29) und einiger älterer Grabungen entlang der Ellbögener Landesstraße[1], dann ist es kaum möglich, die bisher am Brenner gefundenen Altstraßenreste als römisch anzusprechen. Sie scheinen zu einer mittelalterlich-neuzeitlichen Trasse zu gehören, die von der römischen Linie *Matreium* – Schönberg – *Veldidena* abweicht und nach Hall in Tirol führt[2].
Neben Altstraßenresten gibt es außerdem eine Reihe von römischen Kleinfunden aus dem engeren Bereich der Passstraße, die einige Aussagekraft besitzen: Bisher unpublizierte Auerbergtöpfe aus Matrei, Schönberg, Natters und Wilten[3], daneben frühkaiserzeitliche Fibeln aus Mühlbachl und Natters[4].
Von der Nordseite des Passes sind weiters nicht genauer bestimmte römische Münzen aus Schönberg bekannt[5], daneben ein Münzschatz aus Navis – Matrei, der Münzen des Kaisers Probus (276/282 n. Chr.) enthält[6].

Abb. 29 Frühneuzeitliche Straßenreste aus Patsch

Seit dem 19. Jh. sind 2 Münzen Galbas vom Brennerbad, ca. 3 km südlich der Passhöhe bekannt[7]. Aus Gossensaß stammen mehrere Münzen des Nerva und des Trajan, außerdem wurden 1909 bei Bauarbeiten ein Krug mit einem Münzhort aus diocletianischer Zeit gefunden. Es handelt sich dabei um 16 Gold-, 82 Silber- und 341 Kupfermünzen[8]. Weniger als einen Kilometer von Gossensaß entfernt befindet

[1] L. Franz, Carinthia 146, 1956, 469ff.
[2] J. Pöll, THBl 70, 1995, 58. Es wurde ein 14 m langer, gepflasterter Straßenrest mit einer Breite von 2.1 m und einer Spurweite von 1.29 m von Rillensohle zu Rillensohle ausgegraben. Das Fundmaterial (ca. 80% Metallfunde, 20% Keramik) lässt auf eine Nutzungsphase ab dem 16. Jh. schließen.
[3] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 77, Abb. 52, 53.
[4] St. Demetz, 1999, 264 Liste XXIV 2.1.1 Nr. 4. A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 76.
[5] R. Heuberger, THBl 8, 1930, 138.
[6] Der Schatzfund ist entweder um 1300 oder 1772 entdeckt worden. H. Oberrauch, FDS 1, 2002, 863. Vergl. P.W. Haider, Geschichte des Landes Tirol 1 (1985) 156f.
[7] Fl. Orgler, Zeitschrift des Ferdinandeums 3. Folge 22, 1878, 62-84. R. Heuberger, Klio 23, 1929, 34f.
[8] Fleckinger, 1995, 64. Fl. Orgler, Zeitschrift des Ferdinandeums 3. Folge 22, 1878, 68.

sich die Ruine Strassberg, wo Kleinfundmaterial und Münzen aus der Kaiserzeit entdeckt wurden. Daneben gibt es verschiedene römische Zeugnisse aus der Umgebung von Sterzing: Neben dem Meilenstein handelt es sich vor allem um Münzen und Gräber, eine Grabinschrift aus dem 2./3. Jh. n. Chr., die in die Pfarrkirche eingemauert wurde[1] und der bekannte Mithras-Altar, der wahrscheinlich aus dem Gebiet zw. Mauls und Sterzing stammt[2].
Die genaue Lage und Ausdehnung von *Vipitenum* konnte trotz dieser zahlreichen Spuren bisher dennoch nicht geklärt werden[3].

Abb. 30 Römische Brennerstraße nördlich von Schupfen (Zw. Schönberg und Innsbruck)

Auf Grund der spärlichen Informationen gibt es für den genauen Verlauf der Brennerstraße von *Vipitenum* bis *Matreium* keine konkreten Hinweise. H. Cartellieri setzt sie im Gossensasser Becken mit der modernen Straße gleich und lässt sie bei Pontigl (*ponticulus*?) den Eisack auf die Sonnenseite des Tales überschreiten. Dann führt er sie jedoch nicht über den Brennersattel, sondern über die westlich gelegenen Almen nach Vinanders und weiter über Nösslach und Steinach. Dabei handle es sich um den Saumweg des Drusus, während der Weg über den Brennersattel erst in der späteren Kaiserzeit angelegt worden sei[4]. Die Theorie Cartellieris wurde von der Forschung aber nicht weiterverfolgt und heute herrscht schweigender Konsens darüber, dass die römische Straße über den Brenner, diesen jederzeit an seinem niedrigsten Punkt überquerte.
Sillabwärts führte die römische Straße wahrscheinlich so wie die heutige Bundesstraße entlang der schattseitigen Hänge der westlichen Talflanke nach Norden[5]. Den möglichen Straßenzug von Schönberg bis zum Kastell von *Veldidena* kann man teils als ca. 2.5 m breiten Hohlweg, teils neuzeitlich oder modern überbaut, verfolgen[6] (Abb. 30).

[1] CIL VI, 5084.
[2] L. Allavena Silverio, G. Rizzi, FDS 1, 2002, 545f. Anm. 154.
[3] Fleckinger, 1995, 56.
[4] Cartellieri, Alpenstraßen 130ff. Diese Theorie wurde erstmals von P. H. Scheffel, Die Brennerstraße zur Römerzeit (1912) aufgestellt.
[5] W. Sydow, FÖ 34, 1995, 557.
[6] G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 39-44.

Obwohl aus archäologischer Sicht nur wenige detaillierte Aussagen über die römische Passstraße am Brenner möglich sind, existiert dennoch eine relativ breite althistorische Literatur aus der ersten Hälfte des 20. Jhs., die sich mit der Geschichte der römischen Brennerstraße beschäftigt. Im Mittelpunkt steht dabei vor allem die Frage nach der Erbauungszeit, dem Verhältnis zur Via Claudia Augusta und der historischen Deutung der Meilensteine.
Cartellieri zieht aus seinen Forschungen den Schluss, dass möglicherweise seit augusteischer Zeit ein Saumweg über den Brenner bestanden haben könnte, dieser aber bis zur Zeit der Markomannenkriege nur ein „stiller" Nebenweg der *Via Claudia* gewesen sei. Er schreibt den großen Ausbau zur *via publica* Septimius Severus zu, basierend auf den Meilensteinen und den veränderten Verkehrsbedürfnissen seit der Verlegung der *Legio III Italica* nach *Castra Regina* im Zuge der Markomannenkriege[1].
Auch Heuberger nimmt sich in einer Reihe von Arbeiten dieser Frage an, tritt für eine kontinuierliche Entwicklung der Straße aus prähistorischen Saumpfaden ein und wertet die Brennerstraße in ihrer frühen Phase deutlich auf. Er spricht sich gegen einen plötzlichen Bedeutungszuwachs in severischer Zeit aus[2].
Diese Fragestellung bleibt bis in die Gegenwart aktuell, zuletzt nahm G. Rossada wieder dazu Stellung. Er tritt wie Heuberger für eine wichtige Rolle der Brennerstraße seit der ersten Romanisierung ein[3].
Betrachtet man die von A. Fleckinger zusammengestellte Liste der römischen Münzen des südlichen Wipptals, zeichnet sich ein Anstieg der Funde ab der Mitte des 2. Jhs. n. Chr. ab[4]. Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangen auch L. Allavena-Silverio und G. Rizzi, die bei ihrer Untersuchung der Verkehrsverbindungen im Eisacktal eine verstärkte römische Präsenz ab dem 2. Jh. n. Chr. festgestellt haben[5].
Durch die kontinuierliche Forschung der letzten Jahre auf dem Gebiet nördlich des Brenners konnten zu diesen Fragen wichtige neue Erkenntnisse erarbeitet werden, die darauf hinauslaufen, dass die Brennerstraße nicht erst Ende des 2. Jhs. n. Chr. von Bedeutung war, sondern bereits in der frühen Kaiserzeit einen Ausbau zur *via publica* erfahren hat[6].

Leider liegen von zahlreichen Grabungen der letzten Jahre, welche südlich des Brenners, vor allem im Brixner Becken, durchgeführt wurden, noch keine Publikationen vor. Deshalb fehlt ein repräsentatives Fundspektrum, an Hand dessen wechselnde Handelsintensität und Einflüsse durch den Bau der römischen *via publica* über den Brenner nachgewiesen werden könnten. Fest steht, dass Ende des 2. Jhs. n. Chr. die Instandhaltung der Via Claudia Augusta stark vernachlässigt wurde und wenige Jahre darauf die Meilensteine des Septimius Severus entlang der Brennerstrecke anzusetzen sind[7].
In Elvas (Brixen) wurde 1977 ein kleines Gebäude ausgegraben, welches im 1. und 2. Jh. n. Chr. als Werkstatt verwendet wurde. Rätische Bauweise und sehr spärliche Einflüssen italischer Keramik deuten auf schwachen Einfluss von Süden während der ersten beiden Jahrhunderte römischer Herrschaft hin[8]. Aus einer weiteren Grabung in Waidbruck stammt ein Fundkomplex bestehend aus Terra Sigillata,

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 94f.
[2] R. Heuberger, Klio 23, 1929, 34f. Ders. Klio 27, 1934, 322f.
[3] G. Rossada, FDS 1, 2002, 51.
[4] Fleckinger, 1995, 53f.
[5] L. Allavena Silverio, G. Rizzi, FDS 1, 2002, 546.
[6] A. Lang, U. Schulz, W. Zanier, Eine frührömische Holz-Kies-Straße im Eschenloher Moos. In: E. Walde (Ed.), Via Claudia (1998) 318. A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 76f.
[7] Pöll, 1998, 59.
[8] L. Allavena-Silverio, FDS 1, 2002, 468.

Lampenfragmenten, rätischer Ware und einer Münze der Iulia Soëmias aus dem Jahr 222 n. Chr.[1]. Obwohl die Grabung nur auf sehr begrenztem Raum stattfand, ist es interessant, dass sich die Terra Sigillata nur aus Importstücken aus Rheinzabern, Westerndorf und Pfaffenhofen zusammensetzt und um die Mitte des 2. Jhs. einsetzt, während keine gallische oder italische Sigillata vorkommt[2]. Vergleicht man die Befunde mit Grabungen aus den wenige km südlich gelegenen Ortschaften Neumarkt[3] und Leifers[4], fällt auf, dass dort ausschließlich italische und gallische Sigillata gefunden wurde. Beide Orte liegen an der Via Claudia Augusta, unweit südlich der Abzweigung ins Eisacktal und in Richtung Brennerpass. Die starke Präsenz italischer Keramik wurde als Beweis für eine frühe Romanisierung gewertet[5]. Es sieht so aus, als ob erst im Laufe der 2. Hälfte des 2. Jhs. der südliche Zugang zum Eisacktal für den Handel geöffnet wurde und die Hauptverkehrslinie bis dahin vor allem über das Pustertal und den Brenner verlaufen sei.

Abb. 31 M. Junkelmann (Bildmitte) mit seinen Legionären am Südaufstieg zum Brenner

Der Befund aus dem Eschenloher Moos zeigt jedoch sehr deutlich, dass seit der Mitte des 1. Jhs. n. Chr. eine gut ausgebaute Straße über den Brenner bestanden hat. In der Nähe des Nordausganges der Brennerstrecke, auf dem Döttenbichl bei Oberammergau, der nur wenige Kilometer von *Parthanum* / Partenkirchen entfernt liegt, wurden zudem Anfang der 90er Jahre des 20. Jhs. Militaria aus den ersten Jahren römischer Okkupation gefunden, die darauf hindeuten, dass die Brennerlinie ein römischer Verkehrsweg der ersten Stunde gewesen ist[6].
Dieses Ungleichgewicht im archäologischen Material vom Nord- und Südfuß der

[1] P. Veneri, FDS 1, 2002, 703.
[2] P. Veneri, FDS 1, 2002, 723.
[3] S. di Stefano, FDS 1,2002, 196. Es handelt sich dabei um ein 29 x 25 m großes Gebäude, welches von den Ausgräbern als mögliche *mansio* von *Endidae* (It. Ant. 276, 6) interpretiert wird.
[4] S. di Stefano, I. Pezzo, FDS 1, 2002, 585.
[5] S. di Stefano, I. Pezzo, FDS 1, 2002, 591.
[6] W. Zanier, Der Alpenfeldzug 15 v. Chr. und die augusteische Okkupation in Süddeutschland, in: L. Wamser (Hg.), Die Römer zwischen Alpen und Nordmeer, Ausstellungskatalog Rosenheim 2000, 13ff.

Brennerstrecke könnte damit zu erklären sein, dass in der frühen Kaiserzeit der Brenner hauptsächlich über eine ausgebaute Straße durch das Pustertal erschlossen wurde[1] und erst in severischer Zeit einen direkten Anschluß über das Eisacktal nach Süden erhielt. Durch die Restaurierungs- und Ausbauarbeiten des Septimius Severus und durch die politischen und administrativen Umlagerungen in Raetien scheint der Brenner endgültig überregionale Bedeutung erlangt zu haben.
Der Ausbau der Brennerstraße führte aber möglicherweise auch dazu, dass Einfälle von germanischen Stämmen im 3. Jh. über den Pass in Richtung Italien vorgetragen werden konnten. Dabei ist besonders an den Angriff der Juthungen im Jahr 271 n. Chr. zu denken, der im Augsburger Siegesaltar dokumentiert ist[2]. Allerdings lässt sich diese These durch archäologisches Material nicht belegen. Für das 3. Jh. n. Chr. fanden sich bisher weder in *Veldidena*, noch in den erforschten Siedlungen an der Brennerroute Hinweise auf größere Zerstörungen. Die Brennerroute scheint durch das ganze 3. Jh. hindurch offen und intakt geblieben zu sein[3].
Im 4. Jh. vergrößert sich die Bedeutung des Brenners noch einmal, wie die Kastelle von *Veldidena* und *Teriolis* zeigen. Vor allem im Zuge der Anstrengungen Valentinians, die Reichsgrenzen um 370 n. Chr. noch einmal zu sichern, musste auch den Verbindungslinien nach Italien wieder vermehrte Aufmerksamkeit zugewendet werden[4]. Außerdem zeigt das Vorhandensein von Terra sigillata africana nördlich den Brenners, dass noch im 5. Jh. n. Chr. rege Handelskontakte mit Italien und darüber hinaus bestanden, die erst im Laufe des 6. Jhs. langsam zu Ende gingen[5].
Die Brennerstraße behielt jedoch über die Antike hinaus ihre Bedeutung bei. Im Mittelalter schlugen die Deutschen Könige bei 66 von 144 Alpenüberquerungen (Hin- und Rückmarsch) den Weg über den Brenner ein[6].

---

[1] Aus *Littanum* sind bereits relativ reiche Funde aus den ersten Jahrzehnten des 1. Jhs. n. Chr. bekannt: L. Dal Ri, G. Rizzi, Denkmalpflege in Südtirol 1991-95, 1995, 30.
[2] L.Bakker, Germania 71, 1993, 369ff. P. W. Haider, Tiroler Heimat 58, 1994, 8.
[3] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 81.
[4] M. Mackensen, Die Provinz Raetien in der Spätantike, in: L. Wamser (Hg.), Die Römer zwischen Alpen und Nordmeer, Ausstellungskatalog Rosenheim 2000, 216.
[5] A. Höck, FÖMat, A 14, 2003, 61.
[6] H. Nissen I, 164.

Der Seefelder Sattel

0 4 8 12 Kilometers

Maßstab: 1 : 150.000

Via Publica (Vermutlicher Verlauf)
Via Publica (Verlauf nach Grabherr 1994)
Variante nach Planta (1982)
Variante nach Cartellieri

Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert

Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Grabstein
Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Kastell
Gebäude
Altstraßenrest
Heiligtum
Altar
F Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale

2.2.3.2 Der Seefelder Sattel

- Topographie

Der Seefelder Sattel (1185m) stellt neben dem Fernpass einen weiteren Durchgang durch die nördlichen Kalkalpen dar. Über ihn kann man vom Inntal ins bayrische Alpenvorland gelangen. In der Antike gehörte er zum Passzugsystem des Brenners und ermöglichte, von Italien aus, die Donau zu erreichen.
Ihren südlichen Ausgangspunkt nimmt die Strecke in Zirl *Teriolis* (622m), ca. 10 km westlich von Innsbruck. Die 600 Höhenmeter bis zum Scheitelpunkt werden zu einem großen Teil bereits auf den ersten drei Kilometern, beim Aufstieg auf den Zirler Berg überwunden. Ab Leithen (1010m) gestalten sich die topographischen Verhältnisse etwas einfacher. Die Sattelfläche besteht aus ausgedehnten Feuchtgebieten, was auch Einfluss auf die antike Straßenführung gehabt haben könnte. Die südliche Passrampe ist insgesamt ca. 8.5km lang.
Auf der Nordseite ermöglicht ein 8km langer Taleinschnitt, nach Scharnitz (964m) zu gelangen, nach weiteren 5km folgt Mittenwald / *Scarbia*[1] (912m), wo sich das Gebirge wieder zu weiten beginnt. Den Abschluss der Passstrecke bildete in der Antike Garmisch-Partenkirchen / *Parthanum*[2] (717m). Die nördliche Passrampe überwindet somit auf einer Länge von insgesamt ca. 30km eine Höhendifferenz von rund 500 Höhenmetern.

Abb. 32 Geländeschnitt Seefelder Sattel

- Forschungsgeschichte

Eine besondere Rolle bei der Erforschung der römischen Straße über den Seefelder Sattel spielte der Martinsbühel östlich von Zirl. Erste Münzfunde tauchen hier bereits Mitte des 18. Jh. auf[3].
Wie mit zahlreichen anderen Übergängen auch, befasste sich H. Cartellieri 1926 mit dem Seefelder Sattel. Er konzentriert sich vor allem auf den Martinsbühel, doch er beschreibt ebenso den vermeintlichen Verlauf der Passtrasse bis nach *Parthanum*[4].

[1] Tab. Peut. IV, 2.
[2] It. Ant. 275, 2.
[3] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 10.
[4] W. Cartellieri, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (1926) 145-152.

In den 80er Jahren des 20. Jhs. meldete sich A. Planta zu Wort und beschrieb einen alternativen Aufstiegsweg an der Südseite des Passes[1].
Im Zuge seiner Arbeit über die Via Decia aus dem Jahr 1994 verfolgte und beschrieb G. Grabherr die Altstraßenreste zw. dem Martinsbühel und Seefeld ausführlich und zeigte alle bekannten und möglichen Linienführungen an der Südseite des Seefelder Sattels auf[2].
Wichtige Beiträge zur Chronologie und zur Infrastruktur dieser Verbindung lieferten schließlich A. Lang, U. Schulz und W. Zanier mit der Ausgrabung eines Teils der römischen Straßentrasse im Eschenloher Moos[3], sowie A. Höck, mit seiner Vorlage der zahlreichen Notgrabungen, welche seit 1993 am Martinsbühel bei Zirl durchgeführt wurden[4].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Wie bereits erwähnt, gehörte der Seefeldersattel in römischer Zeit zur Brennerstrecke und aus diesem Grund fand er ebenfalls Eingang in die *Tabula Peutingeriana* und in das *Itinerarium Antonini*.
Beide Quellen beschreiben die Straßenstationen zw. *Augusta Vindelicum* und *Verona*. Für die Teilstrecke über den Seefelder Sattel nennen beide Quellen unterschiedliche *mansiones*: Das *Itinerarium Antonini* beschreibt zwei Wegvarianten, um nach *Parthanum*, dem nördlichen Ausgangspunkt der Überquerung zu gelangen: Von *Augusta Vindelicum* ausgehend[5] und von *Lauriacum* ausgehend[6]. Entlang der gesamten Strecke über den Pass werden keine weiteren Stationen mehr genannt, es folgt sofort *Veldidena* / Wilten nach XXX m. p. (44.3 km)[7].
Die Tabula nennt im Gegensatz dazu andere Stationen, die ein etwas genaueres Bild ergeben[8]: Von *Tartenum-Parthanum* aus gelangt man nach XV m. p. (22.1 km) nach *Scarbia* (Mittenwald) und nach weiteren XVIIII m. p. (28 km) nach *Vetonina*, einer Station, welche nicht mit Sicherheit

Abb. 33 Der unbeschriftete Meilenstein von Reith

[1] A. Planta, VLMTir 62, 1982, 99ff.
[2] G. Grabherr, Die Via Decia. Eine postulierte römische Reichsstrasse. (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 49-54..
[3] A. Lang, U. Schulz, W. Zanier, Eine frührömische Holz-Kies-Straße im Eschenloher Moos. In: E. Walde (Ed.), Via Claudia (1998) 315-325.
[4] A. Höck, Archäologische Forschungen in Teriola 1. Die Rettungsgrabungen auf dem Martinsbühel bei Zirl von 1993-1997. Spätrömische Befunde und Funde zum Kastell, FÖMat A 14, 2003.
[5] It. Ant. 274,8 - 275,2.
[6] It. Ant. 256, 4 – 257,6.
[7] It. Ant. 275,3.
[8] Tab. Peut. IV, 2.

lokalisiert werden kann und zwischen *Teriolis* / Zirl und *Veldidena* / Wilten zu suchen ist[1]. Diesem folgt dann *Matreium* und der Aufsteig zum Brenner.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Die topographisch und archäologisch markanteste Stelle entlang der Route über den Seefelder Sattel bildet der Martinsbühel, welcher als der südliche Passfußpunkt in römischer Zeit gelten kann. Ein Schlaglicht auf die dortige Situation in der Spätantike wirft die Nennung der Garnison *Teriolis* in der *Notitia Dignitatum*[2]. Zwei dort stationierte Kommandeure werden erwähnt: Der *Praefectus legionis tertiae Italicae transvectioni specierum deputatae*, der für die Sicherung der Nachschubwege zuständig war und der *Tribunus gentis per Raetias deputatae*. A. Höck schätzt, dass beiden Offizieren jeweils etwa 700 Mann unterstanden haben könnten[3].

Abb. 34 Römischer Hohlweg am Zirler Berg

Durch eine Reihe von Kleinfunden kann eine erste Besiedlung in frührömischer Zeit nachgewiesen werden, sie steht in einer Reihe mit zahlreichen anderen Orten im Inntal und an der Brennerroute, aus welchen frühkaiserzeitliches Material stammt[4]. Während der mittleren Kaiserzeit scheint der Hügel nicht bewohnt gewesen zu sein, die Siedlung dieser Phase erstreckte sich wahrscheinlich auf dem westlich gelegenen Kirchfeld bei Zirl[5]. Erst in der Spätantike kam es zum Bau eines stark befestigten, 2.55 ha großen Kastells, welches in direktem Sichtkontakt zum nur 10 km weiter östlich gelegenen Lager von *Veldidena* stand. Von der Innenbebauung des Lagers *Teriolis* ist bisher nur wenig bekannt[6]: Zwei Hallenbauten (10m bzw. 7.5m breit und ca. 40m lang) können als Magazine gedeutet werden und finden Parallelen in

[1] RE VIII A 2 (1958) 1837f. s.v. Vetonina (E. Pollatschek).
[2] Not.dig. occ. XXXV, 22; 31.(O. Seek) Identifizierung mit Zirl – Martinsbühel: O. Menghin, Forsch. u. Mitt. zur Gesch. Tirols u. Vorarlbergs 10, 1913, 177-185.
[3] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 79.
[4] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 76f. Auf eine hallstattzeitliche Besiedlung weist das Randstück einer Schale/Tasse hin, welches ins 7./6. Jh. v. Chr. datiert. Ebenda 55.
[5] Bisher deuten allerdings nur Kleinfunde darauf hin. A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 77. Ders. FÖ 39, 2000, 693.
[6] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 79f.

mehreren spätantiken Kastellen[1]. Auch Reste der hölzernen *contubernia* konnten freigelegt werden, sie bestanden in drei Bauphasen während des 4. Jhs. n. Chr. und waren mit Y-förmigen Schlauchheizungen ausgestattet[2].
A. Höck setzt die Erbauung des spätantiken Kastells auf dem Martinsbühel in die Zeit des Aurelian und des Probus und somit in die erste Phase der Konsolidierung nach den schweren Germaneneinfällen, die Raetien in den vorangegangenen Jahrzehnten getroffen hatten. Das mittlere Tiroler Inntal und die Brennerroute scheinen dabei weitgehend verschont geblieben zu sein und boten einen guten Ausgangspunkt für Nachschub und Wiederaufbau[3]. Im 4. Jh. n. Chr. sind die spätkonstantinische und schließlich die valentinianische Zeit die wichtigsten Perioden des Kastells, als die Anlage beinahe über den ganzen Hügel ausgedehnt wird. Die Auflassung erfolgte erst im Laufe des 5. Jhs. n. Chr., der genaue Zeitpunkt kann noch nicht mit Sicherheit bestimmt werden[4].

Dass die römische Brennerstraße nach der Überquerung des Inn zwischen dem Kastell und der unmittelbar nördlich aufragenden Martinswand verlaufen sein muss, stand für die Forschung schon seit langem fest[5]. Sie setzte sich nach Westen hin fort und gelangte nach Zirl, wo sich wahrscheinlich eine Abzweigung in Richtung Via Claudia Augusta befunden hat[6]. Die Brennerstraße setzte ihren Weg jedoch über den Zirler Berg, Seefeld und Scharnitz nach Garmisch Partenkirchen / *Parthanum* fort[7].
Über den genauen Verlauf im Bereich des Zirler Berges herrscht unter den Altstraßenforschern Uneinigkeit: Als erster beschrieb H. Cartellieri einen direkten Aufstieg von Zirl an der Ruine Fragenstein vorbei und weiter nach Leithen und Reith. Für diese Variante spricht ein Münzfund aus der Ruine und ein Meilenstein des

Abb. 35 Am Aufstieg zum Zirler Berg

[1] *Veldidena*, A. Wotschitsky, JÖAI 41, 1954, Sp. 9-10. Abb. 3. *Stein am Rhein*, W. U. Guyan, HA 22/23, 1975, 46. *Rostrum Nemaviae* (Goldberg bei Türkheim), I. Moosdorf-Ottinger, MBV 24, 1981, Beilage 6. *Lorenzberg bei Epfach*, J. Werner, MBV 8, 1969, 85f., 255ff. Texttafel F, Beilage., *Eining*, M. Mackensen, Germania 72, 1994, 503ff.
[2] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 80.
[3] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 80f.
[4] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 81.
[5] O. Menghin, Forsch. u. Mitt. zur Gesch. Tirols u. Vorarlbergs 10, 1913, 185.
[6] G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 47f.
[7] Dagegen: H. Koller, die Stadt Innsbruck und ihr ältestes Straßennetz. Innsbrucker historische Studien 9, 1986, 11ff.

Decius aus dem Jahr 250 n. Chr. von wenig oberhalb[1]. Der Meilenstein wurde 1835 bei Straßenarbeiten gefunden und zeigt damit möglicherweise an, dass sich die römische und die moderne Trasse entsprechen oder in unmittelbarer Nähe zueinander befinden.
Eine zweite Möglichkeit schlägt A. Planta vor: Er verfolgt einen Altweg westlich von Zirl bis nach Eigenhofen. Von dort setzt sich dieser als Hohlweg den Niederbachtobel entlang in Richtung Norden fort und westlich an Reith vorbei nach Seefeld[2].
Eine dritte Variante wird schließlich von G. Grabherr vertreten, er folgt weitgehend der modernen Straßenführung, entdeckt aber auch Reste eines Hohl- bzw. Hangweges, der mit einer Breite von bis zu 4.2 m gleichmäßig ansteigt[3].

Abb. 36 Geleisestraße in der Nähe von Klais

Die von Cartellieri und Grabherr vorgeschlagenen Straßenverläufe vereinigen sich spätestens an der Nordseite des Zirler Berges und gelangen nach Leithen, von wo ein unbeschrifteter Meilenstein stammt. Ein zweites, ebenfalls unbeschriftetes Exemplar stammt aus Reith[4] (Abb. 33). Nördlich der darauf folgenden Ortschaft Auland zweigt schließlich die sog. *Via Decia* von der Brennerstraße ab. Man befindet sich an dieser Stelle praktisch auf dem Scheitelpunkt des Seefelder Sattels, auf 1185 m[5]. Wie aus den Ortsnamen „Seefeld“ und „Auland“ hervorgeht, ist die Talsohle in diesem Bereich von Feuchtgebieten geprägt und aus diesem Grund wird die Fortsetzung der Straße am rechten Talrand vermutet. Cartellieri beschreibt den weiteren Verlauf bis zur Ruine Milser, nördlich von Seefeld und schließlich entlang des Drahnbaches bis nach Scharnitz[6]. Aus Scharnitz stammt eine römische Münze aus augusteischer Zeit[7].Von dort sind es nur noch ca. 5 km bis nach *Scarbia* / Mittenwald, von wo ein heute verschollener, vermutlich unbeschrifteter Meilenstein stammen soll[8]. Ein Auerbergtopf und ein gut erhaltenes Stück Altstraße aus Klais (Abb. 36)

[1] CIL III, 5988. Cartellieri, Alpenstraßen 149. G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 36f.
[2] A. Planta, VLMTir 62, 1982, 99ff.
[3] G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 52f.
[4] Walzer, 1983, 65 Nr. 6.
[5] G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994)
[6] Cartellieri, Alpenstraßen 149. Auch aus diesem Bereich stammt ein unbeschrifteter Meilenstein, er stand bei km 14.2 zw. Seefeld und Scharnitz, ist jedoch heute Verschollen: Walser, 1983, 65, Nr. 5.
[7] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 77.
[8] Walser, 1983, 34, 65 Nr. 4. CIL III, 5979.

belegen die frühe römische Präsenz entlang dieser Strecke[1]. Schließlich gelangt man nach *Parthanum* / Partenkirchen, von wo ein ebenfalls verschollener Meilenstein stammt. Seine Inschrift ist jedoch teilweise überliefert und scheint in das Jahr 201 n. Chr. zu datieren[2].

Der Seefelder Sattel kann während der römischen Epoche in seiner verkehrsgeschichtlichen Bedeutung nur als Teil der Brennerlinie betrachtet werden. Deshalb wird für die chronologische Analyse und die Einordnung in das römische Straßensystem der Ostalpen auf das Kapitel „Der Brennerpass“ verwiesen.

[1] A. Höck, FÖMat A 14, 2003, 76f. Abb. 53.
[2] CIL III, 5978. Walser, 1983, 64f. Nr. 3.

Kleinere Übergänge auf dem Territorium von *Aguntum*
Mittersill
Uttendorf
Bramberg
Möhlbach
Weyer bei Bramberg
Tauernspital
Felber Tauern (2481m)
Hochtor (2576m)
Birnlücke (2665m)
Krimmler Tauern (2633m)
Virgen
Matrei
Kals am Großglockner
Luttach
Sand in Taufers
Lappach
Mühlen in Taufers
Iselsberg (1117m)
Oberlienz
Aufhofen
Aguntum
Sebatum
Littanum
Strassen
Brixen / Stufles
Mantêna / Montal
Welschellen
Al Plan / St. Vigil
St. Martin de Tor / St. Martin in Thurn
La Val / Wengen
Kreuzbergpass (1636m)
Falzaregopass (2105m)
Calalzo
0 20 40 Kilometers
N
W
E
S
Saumweg (vermutet)
Via Publica
Maßstab: 1 : 300.000
Prähistorisch
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Grabstein
Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
Altstraßenrest
Heiligtum
Altar
F Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale

2.2.4 Kleinere Übergänge auf dem Territorium von Aguntum

- Topographie

Die von Westen nach Osten verlaufende Linie des Puster- und Drautals bildet das verbindende Element fast aller Übergänge auf dem Territorium von *Aguntum*. Diese beiden Längstäler bilden die Grenze zw. den Südlichen Kalkalpen und den Zentralalpen und ermöglichen es, durch mehrere Nord-Süd ausgerichtete Quertäler, nach Norden den Alpenhauptkamm und nach Süden die Dolomiten und die Karnischen Alpen zu überschreiten. Das *Municipium Claudium Aguntum* bildet den östlichen Endpunkt dieser Linie in römischer Zeit, im Westen wird sie durch das Brixner Becken und die Brennerstraße abgeschlossen.
Durch das Tauferer-Ahrntal, über den Krimmler Tauern (2633 m) und die Birnlücke (2665 m) ist es möglich, den Alpenhauptkamm zu überschreiten und über das Krimmler Achental ins Salzachtal zu gelangen.
In dieselbe Richtung zielt der Übergang über den 2481 m hohen Felber Tauern, der das Lienzer Becken über das Isel-, Virgen- und Tauerntal mit dem Salzachtal verbindet.
Die folgenden Übergänge sind in Richtung Süden bzw. Südosten ausgerichtet:
Der Kartitscher Sattel (1525 m) verbindet das Pustertal über das Tiroler Gailtal und das Lesachtal mit dem Oberen Gailtal.
Der Kreuzbergpass (1636 m) ermöglicht, vom Pustertal über das Sextnertal ins Comelico und das Piavetal zu gelangen.
Schließlich gibt es noch den 2105 m hohen Falzaregopass, der vom Pustertal aus über das Gadertal zu erreichen ist und ebenfalls ins Piavetal führt.
Neben diesen existieren aber noch zahlreiche weitere Übergänge, die in römischer Zeit sicherlich vom Lokalverkehr begangen wurden, uns jedoch bisher noch kein Fundmaterial beschert haben, wie z. B. der Staller Sattel, über den man vom Antholzer- ins Defreggental gelangen kann oder den Weg durch das Höhlensteintal nach Corina und ins Piavetal[1].
Es fällt auf, dass die zentralen römischen Siedlungen im Pustertal alle an der Einmündung von Tälern liegen, welche Zugang zu verkehrsmäßig günstigen Pässen ermöglichen.

- Forschungsgeschichte

Hinweise auf eine römische Straße durch das Gadertal und über seine Pässe nach Süden werden in der Literatur schon im 19. Jh. aufgegriffen[2]. H. Cartellieri befasste sich 1926 mit den zahlreichen Abzweigungen von der Pustertaler Strasse zwar nur am Rande, doch zeichnete er im Großen und Ganzen bereits jenes Bild vor, das sich bis heute noch kaum verändert hat[3]. Auf italienscher Seite beschäftigte sich am Beginn der 40er Jahre A. De Bon mit der Pustertaler Straße und deren Anschlüssen

[1] Der Weg durch das Höhlensteintal wird von G. M. Tabarelli, Strade romane nel Trentino e nell'Alto Adige (1994) 141, als mittelalterlich angesprochen, doch könnte der Fund eines Meilensteins (CIL III, 5706 = 11831) bei der Gratscher Brücke bei Toblach, am Eingang des Hölensteintales, als ein Hinweis auf eine Abzweigung nach Süden gesehen werden.
[2] J. Th. Haller, Das k.k. Landgericht Enneberg in Tirol. Ein historisch-statistisch-topographischer Abriß. In: Beiträge zur Geschichte, Statististik, Naturkunde und Kunst von Tirol und Vorarlberg 6, 1831, 6. G. Loss, Livinallongo e il Castello di Andraz (1858) 344. A. Vittur, Enneberg [=Gadertal] in Geschichte und Sage (1912) 23.
[3] W. Cartellieri, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (1926) 34, 36, 39.

nach Süden[1]. Mit seiner ersten Zusammenfassung zu den archäologischen Hinterlassenschaften Osttirols verdichtete O. Menghin 1949 die Hinweise Cartellieris und machte es möglich, einen Überblick über die älteren Funde am Zugang zum Felber Tauern, dem Kartitscher Sattel und dem Kreuzbergpass zu gewinnen[2].
1975 brachte St. Karwiese diese Zusammenstellung auf den neuesten Stand der Forschung[3]. L. Dal Ri nahm erstmals im Jahr 1988 neuere Grabungsergebnisse aus *Sebatum* zum Anlass, die Vermutung zu äußern, es habe eine *via vicinalis* ins Gadertal und über die Pässe Campolongo und Falzarego bestanden[4].
G. M. Tabarelli schneidet in seiner Monographie über die römischen Straßen in Trient und Südtirol kurz den Kreuzbergsattel an, setzt sich aber im Zuge der Beschreibung der Pustertaler Straße auch mit den anderen bekannten Übergangsmöglichkeiten auseinander[5].
Mit den von Sebatum ausgehenden Verkehrswegen hat sich schließlich zuletzt in kurzer Form R. Constantini befasst[6].

- Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften

Abb. 37 Geländerelief Nordseite Birnlücke

- Krimmler Tauern / Birnlücke

Bereits H. Cartellieri betonte die verkehrsgeographische günstige Lage von *Sebatum* und den römischen Einfluss, den die in den Brunecker Talkessel einmündenden Täler aufweisen[7]. Er bezieht sich dabei u. a. auf das Tauferer Ahrntal, wo es keltische und römische Funde bis weit in den Norden hinauf gegeben hat: Münzen aus Aufhofen, Lappach und Luttach, sowie eiserne Waffen und Geräte bei Sand in Taufers[8]. Weiters konnte in der Nähe von Mühlen in Taufers eine kleine römische Nekropole aufgedeckt werden[9]. Dies hat dazu geführt, dass neben einer *via vicinalis* ins Gadertal, auch eine solche Straßenverbindung ins Ahrntal vermutet wird[10].

[1] A. De Bon, La strada romana della Punteria, Athesia Augusta 6, 1940.
[2] O. Menghin, Archäologische Forschungen in Osttirol 1943 u. 1944. In: Der Schlern 23, 1949, 232ff. u. 287ff.
[3] St. Karwiese, Der Ager Aguntinus (1975).
[4] L. Dal Ri, Tracce di manufatti stradali di epoca romana in provincia di Bolzano. In: La Venetia nell'area Padano-Danubiana. Le vie di comunicazione. Convegno internazionale Venezia 6-10 Aprile 1988. (1990) 613.
[5] G.M. Tabarelli, Strade romane nel Trentino e nell'Alto Adige (1994).
[6] R. Constantini, Sebatum. In: Città Romane 4, Atlante tematico di topografia antica XII Supplemento (2002) 120.
[7] Cartellieri, Alpenstraßen 39.
[8] Cartellieri, Alpenstraßen 39. Anm. 4.
[9] R. Lunz, Ur- und Frühgeschichte Südtirols (1973) 21, 73. Anm. 81.
[10] Constantini, 2002, 120. Tabarelli, 1994, 184 relativiert diese Theorie sowohl für das Gader-, als auch für das Ahrntal.

Will man nicht annehmen, dass die Straße eine Sackgasse darstellte und bedenkt man sowohl die Erzvorkommen im hintersten Ahrntal, als auch die wichtige transalpine Verkehrsverbindung über den Krimmler Tauern (2633m) ins Zillertal, welche im Mittelalter bestanden hat, kann eine römische Begehung dieser Übergänge ohne weiteres ins Auge gefasst werden. Zu dem kommt noch die Möglichkeit, über die Birnlücke (2665m) und das Krimmler Tal in den Oberpinzgau zu gelangen (Abb. 37/38). Dort fand sich in Weyer bei Bramberg, ca. 13km vom nördlichen Passfußpunkt entfernt, ein römischer Gutshof, der vielleicht auch mit dem Übergang über das Stangenjoch (1713m) nach Tirol in Verbindung stand. Für dessen Datierung kann nur ein Fragment eines Terra Sigillata Gefäßes Drag. 37 aus Rheinzabern herangezogen werden, das einen *terminus post* in spätantoninisch-severische Zeit ergibt[1]. Römische Präsenz beweisen zudem mehrere römische Münzfunde, darunter je ein Aureus des Otho aus Bramberg und Mühlbach (Gde. Bramberg) daneben ein Aureus des Vespasian für Titus und ein Sesterz des Hadrian[2].

Abb. 38 Blick über das Krimmler Tal nach Süden

- Falzaregopass

Das südlich von Sebatum ausgehende Gadertal bietet verschiedene Verkehrsmöglichkeiten: Über Fanes oder Fodara Vedla, außerdem über den Arparora- / Valparola-Pass, kann man ins Ampezzanische, ins Cadore und nach Friaul gelangen. Von *Sebatum* aus wäre dieser Weg kürzer, als über *Aguntum* und den Plöckenpass, allerdings länger, als über den Kreuzbergpass. Wie auch in anderen Alpentälern wird im Gadertal und in Buchenstein in der Volksüberlieferung von einer „strada romana“ gesprochen, die eine Verbindung zur norditalienischen Ebene herstellte und mit Saumtieren begangen wurde[3]. Dies muss nicht wörtlich als „römisch“ übersetzt werden. Höchstwahrscheinlich gab es bereits prähistorische Wegverbindungen, ähnlich wie über die kleineren Übergänge in den Karnischen Alpen. Diese könnten von den Römern weiterbenützt und stellenweise ausgebaut

[1] N. Heger, PAR 7/28, 1978, 20.
[2] Heger, ebenda.
[3] L. Craffonara, Ladinia 22, 1998, 102.

worden sein. Eine *via vicinalis* könnte somit die Pustertalerstraße mit der Via Claudia Augusta Altinate verbunden haben[1].
Aus dem Gadertal sind einige römische Bodenfunde bekannt: Eine Münze des Maxentius und eine Öllampe mit dem Stempel *Marci* stammen aus La Val / Wengen[2]. Aus St. Martin de Tor / St. Martin in Thurn stammt eine älter Nachricht, wonach in der Nähe der Burg mehrmals römische Münzen gefunden worden waren[3]. Aus Welschellen gibt es ebenfalls mehrere Münzen des 4. Jhs. n. Chr. (Licinius, Constantin II., Constans und Constantius II.)[4]. Zwei Doppelknopffibeln wurden in Mantëna / Montal und Al Plan / St. Vigil entdeckt[5].
Bereits bei älteren Grabungen im Südbereich von *Sebatum* war ein längerer Straßenzug aufgedeckt worden, der in den Jahren 1981-84 weiterverfolgt werden konnte[6]. Die ca. 5 m breite Trasse, die durch Münzen datiert sein soll, verläuft auf den Eingang des Gadertales zu und könnte neben der Funktion als Verbindungsweg zum Hauptort Sebatum, auch als saisonaler Übergang über den 1800 m hohen Campolongo-Pass und den 2100 m hohen Falzarego-Pass ins Piave Tal gedient haben.

Abb. 39 Siedlungen, mit Flur- oder Hofnamen, die von *vicus* abgeleitet werden könnten

[1] L. Craffonara, Ladinia 22, 1998, 105f. Anm. 189.
[2] R. Lunz, Ladinia 3, 1979, 153.
[3] R. Lunz, Ladinia 3, 1979, 154. Allerdings wurde der ursprüngliche Dorfkern im Spätmittelalter durch einen Felssturz verschüttet, was keine Schlüsse auf ältere Besiedlung zulässt. L. Craffonara, Ladinia 22, 1998, 75.
[4] L. Craffonara, Ladinia 22, 1998, 77.
[5] R. Lunz, Ladinia 3, 1979, 154.
[6] Dal Ri, 1990, 613.

- Kreuzbergpass

H. Cartellieri traute es sich 1926 nicht zu, zu entscheiden, ob die *mansio Littanum* bei Innichen absichtlich am Eingang des Sextnertales und damit am Zugang zum Kreuzbergpass und ins obere Piavetal angelegt wurde[1]. Auf alle Fälle sind römische Funde aus dem Sextnertal bekannt, von dort stammt eine spätantike Zwiebelknopffibel[2].
Im Jahr 1992 wurden in Innichen verschiedene Sondierungen und Grabungen durchgeführt, welche die bisher ältesten römischen Funde in *Littanum* zu Tage brachten. Sie stammen aus den ersten Jahrzehnten des 1. Jhs. n. Chr.[3]. Damit kann man die Entstehung einer ersten römischen Verkehrslinie durch das Pustertal vielleicht schon in die erste Zeit nach dem Alpenfeldzug ansetzen.
Die Bedeutung der Linie Piavetal – Kreuzbergpass – Pustertal – Brenner während der ersten beiden Jahrhunderte römischer Okkupation könnte auch mit der anscheinend erst unter Septimius Severus erfolgten Erschließung der Kunterschlucht zusammenhängen[4]. In der Forschung wurde bereits angenommen, dass der Kreuzbergpass in der Frühen Kaiserzeit für den Verkehr von Venetien nach Raetien von Bedeutung gewesen sein könnte. Die umstrittene Interpretation des Ortsnamens *Sexten*, im Sinne von, *ad sextum* wurde zur Unterstützung dieser These ins Feld geführt, ebenso wie ein verlorener Meilenstein des Philippus Arabs aus Innichen[5]. Während der letzten Jahre wird auf der italienischen Seite des Passes wieder verstärkt nach Spuren einer römischen Straße gesucht.

- Der Kartitscher Sattel

W. Cartellieri denkt als erster an die Möglichkeit einer Verbindung die Gail aufwärts auf den Kartitscher Sattel und ins Pustertal[6]. St. Karwiese hält dies für sehr wahrscheinlich, allerdings scheinen sich bisher noch keine römischen Funde entlang dieser Linie abzuzeichnen[7]. Lediglich in Strassen, am Fuße des Aufstiegs zum Kartitscher Sattel vom Pustertal aus, steht ein unbeschrifteter Meilenstein[8], der Volkssage nach soll sich an dieser Stelle eine römische Siedlung mit dem Namen *Messa* befunden haben. Unter der Ortschaft befinden sich außerdem nach Auskunft Einheimischer römische Mauerreste, die mittlerweile jedoch großteils überbaut worden sind.

- Felber Tauern

Als erster fasst wiederum H. Cartellieri den Felber Tauern (2481 m) bei seiner Beschreibung der Pustertaler Straße ins Auge[9]. Er erwähnt römische Funde in Oberlienz, Lesendorf, Windischmatrei, Obermauern und Kals. St. Karwiese beschreibt in seiner Bezirksgeschichte Osttirols eine römische Straße, welche von

---

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 36.
[2] O. Menghin, Der Schlern 23, 1949, 292 Nr. 4.
[3] L. Dal Ri, G. Rizzi, Denkmalpflege in Südtirol 1991-95, 1995, 30.
[4] Gassner - Jilek - Ladstätter, 2002, 94f.
[5] G. M. Tabarelli ‚Strade romane nel Trentino e nell'Alto Adige (1994) 141f. Dieser soll allerdings Teil der Pustertaler Straße gewesen sein.
[6] Cartellieri, Alpenstraßen 7 Anm. 43.
[7] Karwiese, 1975, 49, 60. Wedenig 1986, 31 Anm. 71.
[8] Winkler, 1985, Nr. 61. FÖ 9, 1969, 209.
[9] Cartellieri, Alpenstraßen 34.

Aguntum über das Iseltal in Richtung Norden auf den Felber Tauern zuführt[1]. Er geht auch genauer auf die zahlreichen römischen Funde aus dem Isel- und Virgental ein: Relativ reiche Hinterlassenschaften aus Oberlienz und Lesendorf gehören topographisch gesehen noch in den Einzugsbereich des Lienzer Talkessels. Hier sticht besonders die Nachricht über den Fund einer römischen Villa[2], sowie marmorner Architekturfragmente (Türschwellen, Säulentrümmer, Kapitelle, usw.) südöstlich der Kirche von Oberlienz hervor. Zusammen mit immer wiederkehrenden Berichten von „Löchern im Boden", die auf Hypokaustheizungen hindeuten, ergibt sich für dieses Gebiet eine relativ intensive Besiedlung während der Kaiserzeit[3]. Die Spanne der Münzfunde reicht hier von einem As des Claudius bis zu einem Solidus des Kaisers Marcian (450-457 n. Chr.)[4].

Nach zwei Dritteln des Iseltales, welches im engeren Sinne nur bis Matrei reicht, zweigt in Richtung Westen das Defreggen- und in Richtung Osten das Kalsertal ab. O. Menghin erwähnt römische Funde im Kalsertal, darunter eine Urne mit mehreren Münzen (ein Exemplar des Commodus) und angeblich auch eine geflügelte Nike aus Bronze, welche 1931 bei Kanalbauarbeiten entdeckt worden sein soll. Er bringt diese Zeugnisse römischer Anwesenheit allerdings nicht mit den Pässen in den Pinzgau und nach Heiligenblut in Zusammenhang, da er diese für zu hoch hält (über 2500 m), sondern mit Bergbau[5]. Mittlerweile wissen wir durch das Beispiel des nahe gelegenen Hochtors am Großglockner, dass auch Höhen von über 2500 m kein Hindernis für antiken Passverkehr waren. Die Funde aus dem Kalsertal können somit ohne weiteres als Hinweise auf die Begehung dieser Übergänge gewertet werden.
Erreicht man Matrei, intensiviert sich die Funddichte merklich: Neben Fibelbruchstücken und Münzen ohne genauere Ortsangabe wurden von Bauern immer wieder Münzen auf ihren Feldern aufgelesen, z. B. ein Sesterz, welcher vermutlich für Faustina d. J. geprägt wurde, 1937 auf dem Acker des Kalserbauern in Hinteregg gefunden[6]. Daneben sind von Schloss Weißenstein zwei Bronzemünzen des Hadrian und eine des Probus bekannt[7]. Aus Bichl, einem auffallenden Hügel im Süden von Matrei, stammt eine Chloritschieferstele mit grob gearbeitetem Kopf im Stil einer Herme, mit der Inschrift POPA / IUS / SENA / TOR, die mit der Erschließung des Virgentales für den römischen Handel in spätrepublikanischer Zeit in Verbindung gebracht wird, jedocj vermutlich nicht antik ist[8]. Der Name Matrei geht St. Karwiese zu Folge auf das indoeuropäische *mater* zurück. Er verbindet den Namen mit der Vorstellung, das an Bodenschätzen reiche Gebirge sei mit einem Mutterschoß zu vergleichen[9].
Wendet man sich von Matrei aus nach Nordwesten, gelangt man auf das Gebiet der Gemeinde Virgen, wo ebenfalls römische Artefakte zu Tage getreten sind: Mehrere, in Datierung und Herkunft ungesicherte Objekte, wie z.B. zwei Krughälse, eine Glocke und eine Hakenfibel, werden von O. Menghin als römisch angesprochen[10]. Von der Burg Rabenstein stammen mehrere Münzen, darunter angeblich ein

[1] Karwiese, 1975, 17.
[2] O. Menghin, Der Schlern 23, 1949, 240.
[3] Karwiese, 1975, 55.
[4] O. Menghin, Der Schlern 23, 1949, 240.
[5] Ebenda 292.
[6] Ebenda 294. Nr. 9.
[7] Karwiese, 1975, 53.
[8] E. Preuschen, R. Pittioni, Carinthia 143, 1953, 585. Diese Annahme relativieren wohl zu Recht Karwiese, 1975, 43. E. Weber, RÖ 3, 1975, 281ff. und Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 39 Anm. 44.
[9] Karwiese, 1975, 52.
[10] O. Menghin, Der Schlern 23, 1949, 295. Nr. b, c, d.

Exemplar des Philippus Arabs[1]. Auf dem Hügel „Burg“ (1404 m), oberhalb von Obermauern, wird eine Siedlung vermutet, die möglicherweise auch in römischer Epoche bestanden hat. Diese Funde weisen neben den Bergbauaktivitäten in diesem Gebiet, auch auf einen Weg von lokaler Bedeutung ins Ahrntal über das 2843m hohe Umbaltörl hin.
Der Anstieg zum Felber Tauern hingegen beginnt östlich von Matrei, von wo er nach der Überquerung der die Prosegg-Klamm nach Landschütz (1146 m) führt, dessen Name auf das slawische Wort (V)*lašica* = „Gegend der Welschen“ zurückgeführt wird. Ähnliche Ortsnamen finden sich auch in der Umgebung von *Aguntum*. Ob daraus ein römischer Ursprung abgeleitet werden kann[2], müssen archäologische Forschungen erst zeigen. Von Landschütz aus führt der Weg schließlich ins Gschlöß und auf die Passhöhe.

Abb. 40 Mittersill (im Vordergrund) Blick nach Süden, auf den Zugang zum Felber Tauern

Auf der Nordseite steigt man relativ rasch zum 1313m hoch gelegenen Hintersee ab, gelangt nach ca. 6km zum Tauernhausspital (1169m) und erreicht, immer dem Felberbach folgend nach insgesamt 15km Mittersill (788m) im Salzachtal (Abb. 40), von wo zwei römische Grabsteine bekannt sind:
Es handelt sich um ein heute verschollenes Relief mit unbekanntem Fundort, das in Schloss Mittersill aufgestellt war und zwei Frauen in einheimischer Tracht zeigte. Es datiert ca. ins 2. Jh. n. Chr.[3]. Daneben um eine Grabinschrift für den 55-jährig verstorbenen *Calventius*, den Sohn des *lutumarius*, die ursprünglich in der Kirche von Felben bei Mittersill eingemauert war und später nach Wien überführt wurde[4].
In der Umgebung von Mittersill existieren zudem mehrere prähistorische Höhensiedlungen, von denen mindestens eine, der Steinbichl oberhalb von

[1] Ebenda 296. Nr. 6.
[2] Karwiese, 1975, 49.
[3] CSIR III/1, 39, Nr. 67.
[4] CIL III, 5522.

Uttendorf, eine kontinuierliche Besiedlung von der Spätlatènezeit bis in die Spätantike aufweist[1]. Diese könnten mit dem Kreuzungspunkt zw. dem Nord-Süd Passverkehr auf der Linie Kalser- / Felber Tauern – Pass Thurn und dem Ost-West Verkehr durch das Salzachtal zusammenhängen.

[1] Höglinger, 1997, 211.

2.2.5 Passzugsystem *Aquileia-Juvavum* 1

Der Plöckenpass

2.2.5.1 Der Plöckenpass

- Topographie

Der 1360 Meter hohe Plöckenpass formt einen niedrigen Einschnitt in die Karnischen Alpen und ermöglicht einen leichten Übergang von Venetien ins Innere des Gebirges. Seiner Form nach handelt es sich um einen Schartenpass.
Die Karnischen Alpen bilden in diesem Bereich eine Wasserscheide zwischen den Gebieten im Norden, die von der Drau und den Gebieten im Süden, die vom Tagliamento entwässert werden[1].
Wenn man von Süden kommend, über das Tal des But, den Plöckenpass erreicht, hat man die Möglichkeit, über das Gailtal und den 970 m hohen Gailbergsattel schnell ins Drautal zu gelangen.

Abb. 41 Geländeschnitt Plöckenpass

- Forschungsgeschichte

Am Beginn der Neuzeit erfolgten bereits die ersten Nennungen der Inschriften am Plöckenpass, so die früheste im Jahre 1482 von Marcus Sabellicus, der in seinem Werk über die Altertümer Aquileias die verschollene Caesar-Inschrift am Plöcken erstmals erwähnt.
Wenige Jahre später, am 1. Oktober 1485 überquerte der Bischof von Caorle den Pass und einer seiner Begleiter, Paolo Santonino aus Udine, hielt die Reise in seinem Tagebuch fest. Er beschreibt den Pass als schwer zu passieren, steil und felsig, sowie für Mensch und Tier unwegsam und erwähnt auch eine Inschrift, kann sie jedoch nicht entziffern[2].
Mehrere Gelehrte des 16. Jhs. beschrieben diese Inschrift ebenfalls, so auch die Valentinians-Inschrift[3].

Mit der gezielten Erforschung der römischen Hinterlassenschaften am Plöcken wurde ebenfalls relativ früh begonnen.
Erste genauere Nachrichten stammen aus dem Jahr 1782 von Nicolò Grassi[4].

---

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 8.
[2] R. Egger, Die Reisetagebücher des Paolo Santonino 1485-1487 (1947) 13.
[3] CIL V, pag. 177.
[4] N. Grassi, Notizie storiche della Carnia (Udine 1782) 8ff.

1784/85 wurde die Gegend nördlich des Passes erstmals im Zuge der Josephinischen Landesaufnahme im Maßstab 1:28.800 kartographiert, einige der Straßenzüge, welche den Archäologen interesieren, sind dort schon verzeichnet[1].
1792 und 1806 unternahm Siegmund v. Hohenwart zwei Reisen auf der Plöckenstrasse, er besichtigte dabei die Inschriften auf der Passhöhe und berichtet von dem Römerweg, der in kurzer Entfernung südlich der Grenze auf der westlichen Talseite verlaufen soll. Dort entdeckte er an mehreren Stellen Geleise, teilweise stark überwachsen, mit einer Breite von 4 Schuh und ½ Zoll (1,3m)[2].
Zur gleichen Zeit, im Jahre 1804, folgte auch die erste kartographische Aufnahme der Südseite des Passes[3].
Als nächster berichtete Michael Freiherr v. Jabornegg-Altenfels vom Plöckenpass,

Abb. 42 Die Passhöhe war im Jahre 1910 noch völlig unbebaut

den er im Sommer 1847 überschritt. Er spricht von deutlich sichtbaren Wagengeleisen im Bereich der Einsattelung und von einer alten Straße, die auf der italienischen Seite sanft gegen Westen abfällt. Daneben fand er eine im Jahr vorher angelegte Trasse für den Holzhandel vor, welche die alte Straße auf der Passhöhe verlässt und am Osthang steil ins Tal verläuft. Dort vereinigten sich beide Straßen erneut[4]. Ein weiterer Wanderer bereichert das Bild, welches wir vom Plöckenpass in der Mitte des 19. Jhs. haben durch seine Tagebuchaufzeichnungen, die einen Marsch von Kötschach zur Passhöhe beschreiben[5].

[1] Josephinische Landesaufnahme, Kärnten, BIXa 54 Sektion 79 (1784/85).
[2] S. v. Hohenwart / L. v. Vest, Botanische Reisen (Klagenfurt 1812) II S. 8, 41ff. u. 51
[3] Josephinische Landesaufnahme, Friaul, BVIIa 144 Sektion XV.5, XVI.5.
[4] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 126b-127b.
[5] N. N. Mayer, Aus meinem Tagebuche. Von Kötschach in die Plecken. In: Carinthia 48, 1858, 66. Wedenig 1986, 25 Anm. 37, 38.

In der zweiten Hälfte des 19. Jhs. mehren sich die Erwähnungen der Römerstraße. Besonders interessant ist eine Notiz von Karl Hauser, der ebenfalls von der am Westhang südlich der Passhöhe verlaufenden Römerstrasse spricht und hinzufügt, dass diese (teilweise?) beim Bau einer modernen Straße gesprengt wurde[1].

Die erste genauere topographische Karte, auf der die Straßen über den Pass eingetragen wurden, stammt aus dem Nachtrag zu A. B. Meyers Gurina – Publikation aus dem Jahre 1885. Dieser wurde vom Lokalforscher F. C. Keller verfasst und beschäftigt sich mit den Altstraßen im Gailtal[2]. Die Karte im Maßstab von 1:75.000 bildete die Basis für alle späteren Forschungen, doch wurde ihre Authentizität und Genauigkeit später in Frage gestellt[3]. Gleichzeitig mit diesen ersten wissenschaftlichen Begehungen von österreichischer Seite aus, beschäftigen sich im 19. und beginnenden 20. Jh. auch italienische Gelehrte mit dem Plöckenpass[4].

Einen wichtigen Beitrag zur Erforschung und Dokumentation der Altstraßen über den Pass leistete um 1910 Oliver Klose (Abb. 42/43), der kurz vor der Erbauung der neuen Straße auf österreichischer Seite im Auftrag der K.K. Zentralkommission für Kunst und Historische Denkmale einen Lokalaugenschein durchführte, Vermessungen vornahm und einige wertvolle Photographien anfertigte[5] (Abb. 42/104).

Er untersuchte vor allem den Bereich zwischen Plöckenhaus und Passhöhe. Dabei entdeckte er neben der modernen Straße ein ca. 30m langes Stück Dammstraße, das er mit der römischen Straße über die Radstädter Tauern vergleicht und einen ca. 470m langen, geradlinigen Straßenzug. Dieser liegt unterhalb der modernen Straße, besteht aus in den Fels gehauenen Stufen und

Abb. 43 Skizze der Altstraßenreste am Plöckenpass von O. Klose (1910)

[1] K. Hauser, MAG 1886, 62ff. O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 128a.
[2] F.C. Keller, Die alten Straßen des Obergailthals (Dresden 1886). Ein Anhang an: A. B. Meyer, Gurina im Obergailthal (Kärnthen) (Dresden 1885).
[3] Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 135b bemerkte, dass die Straßen meistens einfach auf der Trasse bereits in der Spezialkarte eingezeichneter Fahr- oder Fußwege eingetragen wurden.
[4] z.B. G. Gortani, Monte Croce, le sue strade e le lapidi (1900). P. Sticotti, Archeografo triestino, 1906, 164ff.
[5] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 124a Anm. 1.

steigt mit einem Gefälle zwischen ca. 7 und 15% an[1]. Er deutet diesen als römischen Saumweg.
Besonders intensiv beschäftigte sich der in Kötschach-Mauthen ansässige Medizinalrat Heinrich Koban mit den venetischen und römischen Straßenverbindungen über den Pass. Er beging die Gegend erstmals bereits in den 90er Jahren des 19. Jhs., forschte vor allem in den 40er und 50er Jahren des 20. Jhs. und veröffentlichte seine Ergebnisse in mehreren Aufsätzen[2]. Diese bilden bis heute eine der Hauptinformationsquellen zu den antiken Hinterlassenschaften am Plöckenpass (Taf. S. 141f.).

Sämtliche neuere Forschungen im Bereich der Passhöhe und deren Umgebung leiden jedoch unter den zum Teil massiven Eingriffen in die Landschaft, die durch den 1. Weltkrieg verursacht wurden. Zahlreiche Bunker, Sperrmauern und befestigte Transportwege erschweren die Suche nach den römischen Trassen.
Der Bau einer vollständig neuen Straße auf der italienischen Seite in der Zwischenkriegszeit, die Errichtung von Zollgebäuden, Geschäften und Parkplätzen auf der Passhöhe sowie eine neue Galerie, welche sich auf österreichischer Seite von oberhalb des Plöckenhauses bis knapp unter die Grenze ausdehnt, erschweren bzw. verhindern eine angemessen Neuaufnahme der römischen und prähistorischen Hinterlassenschaften. Außerdem erodiert das Gestein der Gegend in einer Form, die Spurrillen zum Verwechseln ähnlich sieht und eine sichere Bestimmung schwierig macht, wie schon Klose Anfang des 20. Jhs. bemerkte[3]. Unter diesem Eindruck stehen die jüngeren Arbeiten zum Plöckenpass, die fast keine neuen Informationen bieten. Unter diesen ist vor allem auf die wichtige Diplomarbeit von R. Wedenig aus dem Jahr 1986, auf die Aufsätze von G. Piccotini und R. Wedenig, sowie von M. Faleschini hinzuweisen[4], F. Canali de Rossi beschäftigte sich zuletzt mit der Valentinians – Inschrift und der letzten Wiederherstellung der Strasse[5].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die Plöckenstrecke fand bereits am Beginn des 3. Jhs. n. Chr. Eingang in das Itinerarium Antonini[6]. Hier ist sie als 215 Meilen langes *compendium* (Abkürzung) zwischen *Aquileia* und *Veldidena* genannt. Die letzte Station vor der Passhöhe von Süden kommend ist *Iulium Carnicum*, darauf folgt die insgesamt 22 Meilen lange Strecke über den Plöckenpass bis zur *mansio Loncium*[7].
Das Itinerarium Antonini wird in diocletianische Zeit datiert, geht wahrscheinlich aber bereits auf Quellen vom Beginn des 3. Jhs. n. Chr. zurück[8]. Unklar ist jedoch, ob die dort genannten Routen ausschließlich Fahrstraßen mit Meilensteinen sind oder ob auch Saumwege aufgenommen wurden[9].

---

[1] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 131a-132b.
[2] H. Koban, Carinthia 136/138, 1948, 247-266. 144, 1954, 126-131. 147, 1957, 159-162. 155, 1965, 262-265.
[3] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 130b.
[4] R. Wedenig, Gebirgspässe im südlichen Noricum, eine historisch – topographische Bestandsaufnahme. (Diplomarbeit Graz 1986). G. Piccotini, R. Wedenig, Antike Passübergänge zwischen Noricum und der X. italischen Region. AntAlt 28, 1986, 199ff. M. Faleschini, Ipotesi ricostruttiva del tracciato vario romano da Timau al passo di Monte Croce Carnico. Quaderni dell' Archeologia del Veneto 13, 1997, 190-195.
[5] F. Canali de Rossi, Tyche 14, 1999, 23-28.
[6] G. Parthey, M. Pinder, It. Ant. Augusti et Hierosolymnitanum (Berlin 1848).
[7] It. Ant. 279, 2f.
[8] RE IX 2 (1916) 2337 s.v. Itinerarien (Kubitschek).
[9] RE IX 2 (1916) 2338 Anm. 29 s.v. Itinerarien (Kubitschek).

Dies ist natürlich eine Frage, die im Zusammenhang mit dem Plöckenpass von großem Interesse ist, da entlang der Strecke bisher keine Meilensteine gefunden wurden. Diese könnten im Laufe der Jahrhunderte durch die starke Erosion verloren gegangen sein oder sie waren auch ursprünglich nicht vorhanden. Einerseits beweist die Anbringung von Inschriften durch den Zoll, dass es sich um eine wirtschaftlich wichtige Strecke gehandelt haben muss, andererseits weist der Ausdruck *compendium* möglicherweise auf den sekundären Charakter der Straße hin.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Funde aus der prähistorischen Siedlung *Gurina* im Gailtal haben gezeigt, wie intensiv die Beziehungen zwischen Italien und den Alpenbewohnern schon seit dem Ende der Urnenfelderzeit um 800 v. Chr. waren[1].
Dass der Plöcken dabei eine wichtige Rolle spielte, zeigt der Fund zweier venetischer Felsinschriften in Würmlach[2], einer früheisenzeitlichen Fibel[3] und die Spuren eines prähistorischen Saumpfades, dessen Einrichtung auf die Veneter um 400 v. Chr. zurückgeführt wird[4].
Dass es einen regen Handelsverkehr über den Pass gegeben hat, zeigte die Ausgrabung auf der *Gurina* bei Dellach. Überquert man den Plöcken von Norden kommend, kann man über das Tal des Tagliamento in die Tiefebene gelangen oder nach Westen, über Sappada oder den Passo di Mauria ins Piavetal. Dort gibt es in der Gegend von Pieve di Cadore das Heiligtum von Làgole und weitere venetische Felsinschriften[5].

Abb. 44 Plöckenpass Südseite, Blick von Westen. Deutlich zu erkennen, der steile Felsabbruch, der das Tal gegen die Passhöhe absperrt.

Das wichtigste Ereignis für die Entwicklung dieser Strecke aus römischer Sicht ist die Gründung der Kolonie Aquileia im Jahre 181 v. Chr. Mit diesem Datum begann die schrittweise Erschließung der Ostalpen durch die Römer, die besonders Mitte des 2.

[1] Jablonka, 1992, 63.
[2] Cartellieri, Alpenstraßen 8. Theodor Mommsen entdeckte 1857 die sogenannte "Würmlacher Felseninschrift", die zweite ist nicht genauer bekannt, da verschollen. Koban (Carinthia 136-138, 1948, 260) berichtet von einem Felssturz im Bereich des sog. Brünig, auf halbem Weg zwischen der Passhöhe und Mauthen, bei dem die Inschrift begraben worden sein soll.
[3] Es handelt sich dabei um eine Fibel aus der Hallstattzeit Periode C/D.
[4] H. Koban, Carinthia 147, 1957, 161.
[5] Jablonka, 1992, 27.

Jhs. v. Chr. einen Aufschwung erlebte, als bei den Tauriskern reiche Goldvorkommen entdeckt wurden[1]. Der Aufschwung der ganzen Gegend ab dieser Zeit schlägt sich nachweislich im Fundmaterial von *Gurina* nieder. In der Spätlatènezeit nehmen die Funde von römischer Fein- und Importkeramik dort stark zu, um im späten 1. Jh. v. Chr. einen Höhepunkt zu erreichen und in die Kaiserzeit überzuleiten[2].

Aquileia war der Ausgangspunkt des römischen Weges über den Plöckenpass, ebenso wie für die nach Osten abzweigende Straße über den Pontebbapass.

Von Aquileia kommend teilte sich die Straße im Tal des Tagliamento. Der Plöckenpass hatte von diesen beiden Übergängen in römischer Zeit immer die geringere Bedeutung, behielt aber seinen Wert durch die Verbindung zu anderen wichtigen Straßen wie z. B. zu der durch das Pustertal und zum Saumweg über das Hochtor[3].

Die Handelsbeziehungen der Alpenbewohner mit den Römern und die politischen Kontakte zwischen beiden Seiten führten bis zum Ende der Republik zum weiteren Ausbau der Straßenverbindungen:

Nach der Niederlage der Römer gegen die Kimbern bei *Noreia* im Jahre 113 v. Chr. gründete Aquileia in sullanischer Zeit zum Schutz des Verkehrs ein Kastell bei Tricesimo, das gleichzeitig als Militärposten und als Handelsniederlassung diente[4].

Auf Grund einer Inschrift am Plöckenpaß, die durch mehrere Abschriften aus dem 15. und 16. Jh. überliefert ist, vermutete man im 19. Jh., dass schon Caesar eine Straße über den Pass anlegen lies. Zumindest glaubte man, die Reste eines Saumpfades, in die Zeit der Eroberung datieren zu können und diesen an den prähistorischen Weg anzuknüpfen[5].

Nach der Unterwerfung der Karner im Jahre 35 v. Chr. folgte unter Augustus der Ausbau der Strecke zu einer Heerstraße, die nach Julius Caesar *Via Iulia Augusta* genannt wurde[6]. Im Zuge dessen erweiterte man das Kastell bei Tricesimo zu einer Straßenstation und benannte es nach der Meilenzahl (XXX m.p.) der von Aquileia aus vorbeilaufenden Straße *Ad Tricesimum*[7].

Folgt man der Straße weiter Richtung Norden, liegt am Eingang des Gebirges der Ort *Glemona*, aus dem zahlreiche Inschriften erhalten sind und dessen Namen von Paulus Diaconus gennannt wird. Eine weitere Verbindung, von *Iulia Concordia* ausgehend, mündet hier in die *Via Iulia Augusta*[8].

Von *Glemona* an verläuft die Strecke durch das Tal des Tagliamento. In der Nähe des modernen Ortes *Stazione per la Carnia*, an der Stelle, an der das Fellatal in östlicher Richtung vom Tal des Tagliamento abzweigt, trennt sich die

---

[1] Strabon IV,6,12 (208). Diese Stelle bezieht sich wahrscheinlich auf die Goldvorkommen in den Hohen Tauern, welche die Römer kurzzeitig intensiv ausbeuteten, bevor sie von den Einheimischen wieder vertrieben wurden.

[2] Jablonka, 1992, 64f.

[3] Cartellieri, Alpenstraßen 11.

[4] Die Niederlage bei Noreia überliefert Strabon V,1,8. Eine Bauinschrift anlässlich eines Mauerbaues aus Tricesimo ist erhalten: R. Egger, Historisch epigraphische Studien in Venetien, ÖJh XXI-XXII,1922-1924, 309-313.

[5] Cartellieri, Alpenstraßen 13. A. Muchar, Das römische Noricum Bd. I (Graz 1825) 250, erwähnt eine angebliche Inschrift am Plöckenpaß: CAI. IVL. CAESAR. HANC. VIAM. INVIAM. ROTABILEM. FECIT. Die Existenz der Inschrift wird von der neueren Forschung bestritten. Winkler, 1985, 38. Außerdem gibt es keine Anhaltspunkte für eine Datierung des Saumpfades in das 1. Jh. v. Chr..

[6] RE X 1 (1917) 105 s.v. Julium Carnicum (H. Philipp).

[7] Unter diesem Namen ist die Straßenstation noch im It. Ant. (pag. 279/280) zu finden.

[8] Cartellieri, Alpenstraßen 19f. Paulus Diaconus, hist. Lang. IV, 37. Die Strasse von *Julia Concordia* nach *Glemona* ist in ihrem Verlauf nicht geklärt, jedoch durch Meilensteine (CIL V_2 7994/99) gesichert.

Pontebbastraße nach Virunum von der Plöckenstraße, die weiter nach Norden, nach *Aguntum* führt.
Die Gründung von *Forum Iulium Carnicum* (Zuglio) an der Plöckenpaßstraße gehört ebenfalls in das römische Konzept der Alpenerschließung. In claudischer Zeit bringt es C. Baebius Atticus, ein *II vir* aus *Iulium Carnicum*, sogar bis zum *Procurator in Norico*[1].
Diese Fakten verdeutlichen, dass der Plöckenpaß schon in der frühen Kaiserzeit von nicht zu unterschätzender Bedeutung gewesen sein muss.
Zu einem kaiserzeitlichen Ausbau der Passstrasse in größerem Stil ist es nicht gekommen auch Meilensteine fehlen bisher völlig. Dennoch eröffnen drei Felsinschriften auf der Südseite des Passes einen guten Einblick in die weitere Geschichte und den Charakter dieser Straße in der Kaiserzeit und Spätantike. Bei allen dreien geht es um die Instandhaltung der Bergstraße, die durch Naturgewalten immer wieder in Mitleidenschaft gezogen wurde.
Die älteste dürfte wohl die sogenannte „*Respectus* - Inschrift“ sein, die sich etwas unterhalb der Passhöhe, westlich der Abzweigung der alten von der neuen Straße befindet[2] (Abb. 46).

Respectus T(iti) Iul[i(i)] / Pers[e]i
c(onductoris) p(ublici) p(ortorii)
vecti/gal[is] Illyr(ici) ser(vus) vil(i-
cus) / stat(ionis) [T]im[av]ien[sis/
it]er in[vium ubi iugi]/ter
conme[antes pe]riclitabant[ur / ad
ius]tam stabi[litatem redd(idit)] /
Sex(to) Erbo[nio ... cur(ante)].

Nach R. Egger[3]

Respectus, Sklave des Titus Iulius Perseus,
des Pächters der öffentlichen Abgabe(n)
des Zolls von Illyricum,
Verwalter der Station Timavum,
hat der unwegsamen Fahrbahn,
wo die Reisenden ständig in Gefahr gerieten,
wieder die richtige Haltbarkeit gegeben
unter der Leitung des Sextus Erbonius...

Nach G. Winkler[4]

Abb. 45 Respectus Inschrift Original und Umzeichnung

Die Inschrift enthält mehrere interessante Details: *Respectus* war in der Zollstation *Timavum* (Timau, die letzte Ortschaft südlich des Paßanstieges) damit beschäftigt, die Zölle an der Grenze zwischen Italien und dem Zollbezirk *Illyricum* zu einzuheben, dem auch die Provinz *Noricum* angehörte[1].

[1] G. Winkler, Die Reichsbeamten der von Noricum und ihr Personal (1969) 33ff..
[2] CIL V, 1864.
[3] Egger, 1962, 198.
[4] Winkler, 1985, 39.

Er tat dies im Dienste des *Titus Iulius Perseus*, der dieses Recht vom Staat gepachtet hatte. Dem Zollposten des *Respctus* entsprach ein weiterer auf der Nordseite des Passes im Obergailtal[2].
Dieselbe Situation begegnet uns auch auf dem nahegelegenen Pontebbapass, wo Zollstationen in den Orten *statio Plorucensis* (Resiutta) und *statio Bilachiniensis* (Camporosso/Saifnitz), diesseits und jenseits bzw. auf der Passhöhe, durch Inschriften bekannt sind[3].
Dieser Umstand gibt uns einen *terminus ante quem,* da ab dem Regierungsende von *Marc Aurel* die Zölle direkt von kaiserlichen Beamten eingehoben wurden[4]. Das Vorkommen des Titels *conductor* (Pächter), der noch dem alten System angehört, gepaart mit dem Titel *publicus portorius vectigalis Illyrici* lässt vermuten, dass die Inschrift eben genau aus dieser Zeit des Wechsels stammen könnte[5].
Respectus leitete somit als ortskundiger Zöllner die Bauarbeiten, welche in Zusammenarbeit mit der Gemeinde *Iulium Carnicum* durchgeführt wurden. Es scheint also das Gemeindeterritorium bis mindestens zur Passhöhe gereicht zu haben, denn die an den Alpenübergängen gelegenen Städte Oberitaliens waren an der Verwaltung der Paßstrassen beteiligt[6].

Der private Steuerpächter *Titus Iulius Perseus* hatte natürlich ein Interesse daran, dass möglichst viel Handel über den Pass geführt und Zoll bezahlt wurde. Eine Grundvoraussetzung dafür war eine sichere Straße.
Das bedeutet, dass spätestens um die Mitte des 2. Jhs. n. Chr. eine römische Straße über den Plöckenpass bestanden hat, die bereits so alt war, dass sie dringend repariert werden musste. Dabei muss es sich nicht unbedingt um eine große Zeitspanne gehandelt haben, da die Kräfte der Erosion und des Klimas innerhalb weniger Jahre eine Bergstraße unbegehbar machen können[7]. Ob es sich um einen Saumweg oder um eine Straße gehandelt hat, geht aus der Inschrift nicht hervor.

---

[1] Cartellieri, Alpenstraßen 14.
[2] CIL III_2 4720.
[3] CIL V_2 8650. (Pontebba). CIL III_2 4716. (Saifnitz), Cartellieri, Alpenstraßen 14.
[4] Winkler, 1985, 39.
[5] Egger, 1962, 198.
[6] Egger, 1962, 199.
[7] S. von Hohenwart bereiste 1792 erstmals den Plöckenpass. Als er 16 Jahre später, im Jahre 1806 seine 2. Reise unternahm, berichtete er folgendes: „Die schöne Straße, die ich bei meiner ersten Reise hier antraf,... war schon größtenteils durch Regengüsse und Schneelawinen zu grunde gerichtet, so dass man jetzt nicht einmal im stande war, mit einem Pferd zu fahren.“ (Nach O. Klose Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 129b = S. v. Hohenwart / L. v. Vest, Botanische Reisen, Klagenfurt 1812, S. II 5f.)

Die zweite Inschrift befindet sich oberhalb der Passhöhe, etwas westlich an einer Felswand angebracht. Es handelt sich dabei um die sogenannte „Hermia - Inschrift“[1]. (Abb. 47)

Abb. 46 Hermia Inschrift: Umzeichnung und Original

[I(ovi) o(ptimo)] m(aximo) / [Triviis Quadri]viis ceterisque dibu[s = diis / ar]am c[u]m [signo] sollemne votum di[c(avit)] / Hermia succeptor operis aeterni: / titulum
immanem montem Alpium / ingentem litteris
inscripsit quod saipe (=saepe) / invium, commiantium
(= commeantium)
periclitante / populo ad pontem transitum
non / placuit cura[r]e T(ito) Attio Braetiano / q(uaestore) eorum viro ornato viam nov(am) / demonstrante
Hermia multa ni/mis fides operisque paratus
una/nimes omnes hanc viam explicuit.

Nach R. Egger[2]

Übersetzung:
Dem besten und größten Jupiter, den Göttern der Drei- und Vierwege und den übrigen Göttern hat Hermia, der Vollender eines ewigen Werkes, einen Altar mit einem Götterbild als feierliches Gelübde geweiht:
Mit Buchstaben schrieb er eine riesige Inschrift auf einen gewaltigen Alpenberg. Weil man es nicht für gut befand, den oft ungangbaren Übergang, da die Masse der Reisenden bei einer Brücke in Gefahr geriet, zu erhalten, hat Hermia, als Titus Attius Braetianus ihr [= der Bürger von *Iulium Carnicum*] Kassenverwalter, ein geachteter Mann, eine neue Trasse wies, sehr treu und arbeitsbereit diesen Weg gebahnt, wobei alle einhellig mithalfen.
Nach G. Winkler[3]

[1] CIL V, 1863.
[2] Egger, 1962, 200.
[3] G. Winkler, 1985, 40.

Anhand des Schriftbildes und der Buchstabenform wird diese Inschrift annäherungsweise an den Beginn des 3. Jhs. n. Chr. datiert. Sie ist rein formal interessant, da sie aus einer etwas ungeschickten Mischung von Prosa, jambischen Senaren und einem Distichon besteht. Dadurch wird die Lesung und Interpretation des Textes etwas erschwert[1].

Geweiht ist sie dem *Jupiter Optimus Maximus* sowie den Weggottheiten der Drei- und Vierwege. Jupiter tritt wahrscheinlich in der Form des blitzeschleudernden Zeus auf, der den Reisenden in Form von Gewittern und Stürmen während der Überschreitung des Passes erscheint und gnädig gestimmt werden muss[2]. Weihungen an die Wegegötter kommen im römischen Reich häufig vor[3], aus *Noricum* gibt es nur ein Beispiel aus *Teurnia*, wo ein kleiner Altar für die *Quadriviae* von R. Egger als Stiftung für den glücklichen Übergang über den Radstätter Tauern gedeutet wird[4]. Der Altar, den Hermia zusammen mit seinen Mitarbeitern (*cum suis,* Zeile 2*)* für diese Götter geweiht hat, stand möglicherweise in der kleinen Nische, die sich rechts neben den ersten Zeilen der Inschrift befindet.

Zum Inhalt: Wiederum handelt es sich um eine Inschrift in Folge von Bauarbeiten, die durch die anhaltende Gefahr für die Benutzer der Passstraße notwendig geworden waren. Diesmal wurde die alte Trasse nicht erneuert, sondern überhaupt aufgelassen und durch eine neue, weniger gefährliche Trasse ersetzt. Es waren nämlich Reisende immer wieder bei einer Brücke in Gefahr geraten. Die neue Straße wurde in ihrem Verlauf von *Attius Braetianus*, einem Beamten aus *Iulium Carnicum*, festgelegt und überquerte den betreffenden Fluss offenbar an einer anderen Stelle.

Aus dem Wortlaut der Inschrift ist noch ganz deutlich der Stolz der Erbauer spürbar, die unter großen Mühen ein „ewiges Werk“ (*opus aeternum*, Zeile 3) geschaffen und dieses durch eine Inschrift auf einem „ungeheuren Alpenberg“ (*immanem montem Alpium* Zeile 4) dokumentiert haben.

---

[1] Egger, 1962, 200.

[2] G. Walser, Der Jupitertempel auf dem Großen St. Bernhard. In: Studien zur Alpengeschichte in antiker Zeit. = Historia Enzelschriften 86 (1994) 101f.

[3] RE XXIV (1963) 714-720 s.v. quadruviae (Heichelheim).

[4] Egger, 1962, S.202 Anm. 8.

Die dritte und wohl am spätesten zu datierende Inschrift findet sich ca. 300 Höhenmeter unter der Passhöhe, südöstlich gelegen, knapp unterhalb der neuen Straße bei einem Ort genannt *Mercato vecchio*[1]. Ihre Lesung ist im Einzelnen nicht unumstritten, die Kernaussage ist jedoch klar: (Abb. 48)

Abb. 47 Valentinians Inschrift: Umzeichnung und Original

Munificentia d(ominorum) Aug(ustorum)
/ n(ostrorum) hoc it(e)r ubi homines et /
animalia cum periculo / commeabant
apertum est / curante Apinio Program- /
matio cur(atore) r(ei) p(ublicae) Iul(iensium)
Kar(norum) / d(ominis) n(ostris) Valentinia-
no / et Valente Aug(ustis) III con(sulibus)

Nach R. Egger[2]

R. Egger ist in seiner Analyse der ersten Lesung von Th. Mommsen gefolgt, F. Canali de Rossi kritisiert vor allem die Auflösung des Namens „*Apinio Programmatio*“ und schlägt statt dessen *Apinio proc<u>ran*(*te*) | *Matio cur*(*atore*) vor. Das Gentile *Matius* ist im Gegensatz zum sonst unbekannten *Programmaticus* in Venetien häufig vorkommend[3].
Die Übersetzung lautet also nach Canali de Rossi:

Durch den freigiebigen Einsatz unserer Herren und Kaiser
wurde dieser Weg, wo Menschen und
Tiere nur unter Gefahr dahinzogen,
unter der Leitung des Apinius
und unter der Aufsicht des Matius, des Kurators der Stadtgemeinde *Iulium*

[1] CIL V, 1862.
[2] Egger, Felsinschriften, 203.
[3] F. Canali de Rossi, Tyche 14, 1999, 24-28.

*Carni*cum, während des 3. Konsulates unserer Herren,
der Kaiser Valentinianus und Valens, eröffnet.

Diese dritte und wahrscheinlich späteste Inschrift am Plöckenpass kann durch die Kaisertitulatur des *Valentinian* und des *Valens* ins Jahr 373 n. Chr. datiert werden. Wiederum kommt ein Vertreter von *Iulium Carnicum* als leitender Beamter der Reparaturarbeiten vor. O. Klose sieht im wiederholten Auftreten von Beamten aus *Iulium Carnicum* einen Hinweis darauf, dass es sich bei der Plöckenstrecke nicht um eine Reichsstraße, sondern um eine *via vicinalis* gehandelt hat, für deren Instandhaltung die Gemeinde zusammen mit der nördlich angrenzenden Nachbarin aufkommen muss[1]. Das Territorium von *Aguntum* könnte im Norden bis an die Passhöhe gereicht haben[2]. Auch *Teurnia* kommt in Frage[3].
Damit ergäbe sich am Plöckenpass eine ähnliche Situation wie am Radstätter Tauern, auf dessen Passhöhe die Grenze zwischen den Territorien von *Iuvavum* und *Teurnia* verläuft[4].
Theoretisch könnte man also ohne weiteres die Existenz von ähnlichen Straßenbauinschriften auf der Nordseite des Plöcken annehmen. Diese wären dann von Beamten und Straßenbaumeistern aus *Aguntum* oder *Teurnia* oder den Zöllnern aus der Zollstation nördlich der Passhöhe aufgestellt worden.
Lokale Kräfte mussten für die Restaurierung der Straße im Jahre 373 n. Chr. allerdings nicht aufkommen, wie das Wort *munificentia* eindeutig belegt. Es handelte sich vielmehr um Mittel, welche aus der Staatskasse zur Verfügung gestellt worden waren. Nach R. Egger stehen die Arbeiten des Jahres 373 n. Chr. in Zusammenhang mit dem Grenzschutzprogramm an der Donau, das von *Valentinian* und *Valens* durchgeführt wurde[5]. Dadurch kann auch den direkten Befehl von Seiten des Kaisers erklärt werden.
Dies ist bis heute das späteste römische Zeugnis von der Plöckenpassstraße.
Venantius Forunatus, welcher um das Jahr 565 über die Alpen nach Tours reiste und dabei u.a. durch das Drautal kam, überquerte höchstwahrscheinlich nicht den Plöckenpass[6].

Aus dem Frühmittelalter sind bisher keine Zeugnisse von Passverkehr bekannt geworden, doch bereits im Jahre 1234 erwähnt ein Vertrag zwischen dem Patriarchen Berthold von Aquileia und Meinhard von Görz eine *„strata que ducit per Montem Crucis.“*[7].

- Die Veneterstraße

Von der ältesten Straße, deren Erbauung den Venetern zugeschrieben wird, finden sich auf der Südseite des Passes keine Spuren mehr, sie wird wohl von den Trassen römischer Zeit überlagert[8]. Auch nördlich des Passes kann ihr Verlauf über weite Strecken hin nur vermutet werden. (Abb. 48) Die einfachste Variante führt vom

[1] Damit ist Klose jedoch sicher im Unrecht, da die Straßenerhaltung generell Sache der Anrainer und der Städte gewesen ist. M. Rathmann, Beih. BJb 55, 2003, 136ff.
[2] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 134b. Basiert vor allem auf: Th. Mommsen, CIL V pag. 172.
[3] Jablonka, 2001, 218.
[4] E. Weber, MGSL 112-113, 1972-73, 250. Dagegen: G. Alföldy, BJb 170, 1970, 163ff.
[5] Egger, Felsinschriften, 204.
[6] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 134a. Anm. 3.
[7] J. Ficker, MIÖG 1, 1880, 298.
[8] H. Koban, Carinthia 144, 1954, 127.

Übergang (1360m) am westlichen Felsabhang sanft abfallend, ca. zwei Kilometer in nördlicher Richtung bis hinunter zur Theresienhöhe (1316m) und von dort weiter bis zur Valentin-Alm (1220m). Hier setzt sich der Weg am linken Ufer des Valentinbaches bis zu einem „Lagerstatt“ genannten Platz fort, quert dort den Bach und bleibt bis Mauthen über dessen rechtem Ufer. Dieser letzte Streckenabschnitt ist im Volksmund als „Heidensteg“, „Rennweg“ oder „Alter Weg“ bekannt[1]. Koban spricht diese Trasse ursprünglich als den Venter- und ältesten Römerweg an[2].

In seinem „Ergänzungsbericht über den Verlauf der alten Plöckenpaßstraßen“[3] revidiert er jedoch seine Ansicht, nachdem er am sogenannten „Leitersteig“ relativ große Randsteine, Stützmauern und auffällig breite Wegabschnitte gefunden hatte,

Abb. 48 Plöckenpass Nordseite: Orthophoto auf Geländemodell

dazu kam noch die Entdeckung eines grob behauenen Felsblockes mit einer Mörtellage im Bett des Angerbaches, der als Brückenpfeiler interpretiert wurde. Der Fund einer künstlich durchschnittenen Felsrippe sowie einer vermeintlichen Radspur etwas weiter nördlich erhärtete noch diesen Verdacht[4]. Nach Koban muss es sich bei diesem Abschnitt um den alten Venetersaumpfad handeln (von den Römern - vielleicht unter Cäsar - zu einer Fahrstrasse ausgebaut), da nach der Erbauung der günstigeren Variante Theresienhöhe – Valentin-Alm (Abb. 49) sicher kein zweiter Weg über den steilen, unwirtlichen und gefährlichen Leitersteig notwendig gewesen wäre[5]. Der sog. Veneterweg würde von der Passhöhe absteigend, dem fast 500 m

[1] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 133b.
[2] H. Koban, Carinthia 136-138, 1948, 249-251.
[3] H. Koban, Carinthia 155, 1965, 262-264.
[4] H. Bulle, Geleisestraßen 82. H. Koban, Carinthia 155, 1965, 262f. Piccotini und Wedenig haben diese Angaben neurdings kontrolliert, konnen jedoch weder den Brückenkopf, noch die Radspur wiederfinden. AntAlt 28, 1986, 127 Anm. 30.
[5] H. Koban, Carinthia 155, 1965, 264. Allerdings widerspricht sich Koban, der bei seiner ersten Erwähnung des „Leitersteiges“ diese Passage noch als die „einzige vollkommen lawinensichere Stelle“ bezeichnet. H. Koban, Carinthia 147, 1957, 160.

langen Straßenstück, das von Klose erstmals dokumentiert wurde, folgen und, ähnlich der modernen Straße, auf das obere Ende des Leitersteigs zulaufen[1].
Zwei weitere Varianten, welche von Meyer und Koban beschrieben werden, kommen dagegen kaum in Frage: Der bei Meyer eingetragene, steile Hangpfad über die Himmelbergeralm und eine Variante, die beinahe identisch mit der modernen Fahrstraße ist[2].
Folgt man diesem Weg vom Fuß des Leitersteiges an talauswärts, verliert sich seine Spur mehrmals, da die Ostseite des Valentintales, vom Angerbach abwärts, auf einer Strecke von ca. 2 km sehr steinschlag- und murengefährdet ist. Einem Steinschlag in diesem Bereich scheint auch eine weitere venetische Inschrift zum Opfer gefallen zu sein, welche um 1880 noch gesehen wurde[3]. Hat man den gefährdeten Streckenabschnitt jedoch hinter sich gelassen, kann man dem sog. Veneterweg leicht folgen. Dieser verläuft bis zu 100 m über dem Valentinbach und wird auf der Bergseite über lange Strecken von einer 1-1.5 m hohen Stützmauer in kyklopischer Bauweise vor Erosion geschützt. An einigen Stellen konnte noch ein Straßenbelag aus einer „harten gelblichen Masse, die fester als Lehm ist“[4] festgestellt werden. Am Ausgang des Valentintals biegt der Veneterweg dann nach Osten ab, läuft an der Fundstelle der bekannten Würmlacher Inschriften vorbei und in gerader Linie auf die Gurina zu[5]. Die Inschriften sind der letzte Anhaltspunkt für den Wegverlauf, denn am Talboden haben sich durch die regelmäßigen Hochwasser der Gail keine Spuren erhalten[6].
Diese mehr als 14 km lange Strecke zeichnet sich durch geradlinige Führung und einem durchschnittlich fast gleichbleibenden Gefälle von 5% aus, ausgenommen die Passage über den Leitersteig. Die oben beschriebene Stützmauer wird neuerdings nicht mehr in die vorrömische Zeit datiert, sondern um einiges jünger eingeschätzt[7].
Ob es sich beim Veneterweg um einen Saumweg oder um eine Fahrstraße gehandelt hat, ist unklar. Bulle bezeichnet die 1.5 bis 2 m breite Trasse direkt nördlich der Passhöhe, welche von Klose als römischer Saumweg bezeichnet wurde (siehe oben), als Fahrweg, auch wenn er keine Spuren von Geleisen finden kann[8].
Was spricht gegen eine befahrbare Straße? Der Weg über den Leitersteig hat eine Steigung von mindestens 20%, gleichzeitig wurden dort keine Geleise oder Stufen als Steighilfen entdeckt. Die Felsrillen, die etwas weiter nördlich des Leitersteiges gefunden wurden, sind wahrscheinlich eine natürliche Erscheinung und keine Wagengeleise[9]. Mayer bezeichnet den Weg über den Leitersteig in seinem Tagebuch als „wahre(n) Kniebeiß“[10], damit ist hier Wagenverkehr kaum anzunehmen.
Für eine Befahrbarkeit mit Wagen spricht, dass die Felsstufen, welche von Klose dokumentiert wurden, nur in der Wegmitte liegen (Breite maximal 40cm) und an ihren Aussenkanten scharf abgeschnitten sind[11]. Die Stufen könnten damit den Zugtieren als Steighilfe gedient haben, ohne den Lauf der Räder zu behindern.

---

[1] H. Bulle, Geleisestraßen 79f.
[2] H. Koban, Carinthia 138, 1948, 265.
[3] H. Bulle, Geleisestraßen 81.
[4] H. Bulle, Geleisestraßen 86.
[5] H. Bulle, Geleisestraßen 89.
[6] Wedenig, 1986, 23.
[7] G. Piccotini, R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 126 Anm. 29.
[8] H. Bulle, Geleisestraßen 79.
[9] H. Koban, Carinthia 136-138, 1948, 261.
[10] Mayer, Aus meinem Tagebuche. Von Kötschach in die Plecken. In: Carinthia 48, 1858, 66.
[11] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 131a-132b. H. Bulle, Geleisestraßen 78.

Um sich vom Charakter der Straße in vorrömischer und römischer Zeit ein Bild machen zu können genügt es nicht nur die erhaltenen Wegreste zu verfolgen, sondern man muss sich vielmehr fragen, wer die Menschen waren, die diesen und viele andere Pässe überquerten und vor allem warum sie dies taten.
Für die sogenannte Veneterstraße und den ganzen Zeitraum von der Eisenzeit bis hinein in das 1. Jh. n. Chr. gibt uns das nahegelegene Handels- und Bergbauzentrum Gurina im Gailtal wichtige Antworten auf diese Fragen. In diesem Zusammenhang spielen vor allem die Stichworte „Bergbau und Metallverarbeitung“ sowie „Güteraustausch und Handel“ eine wichtige Rolle[1].

Zusammenfassend kann zum Veneterweg folgendes gesagt werden:
Während sich auf der Südseite des Plöckenpasses keinerlei Spuren eines vorrömischen Weges finden lassen, bietet der Abschnitt zwischen der Passhöhe und

Abb. 49 Der Weg von der Theresienhöhe zur Valentinalm ist deutlich im Gelände zu erkennen

dem Valentintal zwei Möglichkeiten:
Erstens ein sanft absteigender Weg zur Theresienhöhe und dann nach Westen hinunter zur Valentinalm. (Abb. 50) Etwas weiter talauswärts wechselt der Weg an den Osthang, wo er durch die dort gefundenen Inschriften sicher mit den Venetern in Verbindung gebracht werden kann.
Zweitens, der von der Passhöhe in Richtung Plöckenhaus abfallende Felsweg, der in Form des sogenannten „Leitersteiges“ das Steilstück hinunter in das Valentintal überwindet und sich dann kontinuierlich an der östlichen Talseite hält.

[1] Jablonka 2001, 194.

Für die erste Variante spricht deren relative Einfachheit und Naturgegebenheit, mit der sie sich für eine Streckenführung anbietet, wie schon Koban betont[1]. Tatsächlich verläuft hier die spätere, römische Trasse (siehe unten).
Für die zweite Variante spricht eine Reihe von Straßenresten, welche sich aber in keinem Fall irgendwie datieren lassen.
Falls man auf der Existenz einer venetischen Fahrstraße beharren will[2], so muss diese, meiner Meinung nach, über die Theresienhöhe geführt haben. Gibt man sich mit einem venetischen Saumweg zufrieden, kann dieser ohne weiteres den Leitersteig benützt haben. Eine Entscheidung lässt sich nicht treffen, solange es keine neuen Funde oder Befunde entlang der Strecke gibt.

- Die Straßentrassen der Römerzeit

Zu welchem Zeitpunkt der Veneterweg das erste Mal durch die Römer wieder instand gesetzt bzw. ausgebaut wurde, lässt sich noch nicht mit Bestimmtheit feststellen. Da, wie bereits erwähnt, die Existenz einer Straßenbauinschrift Caesars von der neueren Forschung abgelehnt wird, kann man nur vermuten, dass dieser Handelsweg bereits während der julisch-claudischen Epoche von den Römern ihren neuen Bedürfnissen angepasst wurde[3]. Als *terminus ante quem* kann der Tod des Claudius gelten, der sowohl *Iulium Carnicum* zur *Colonia* erhoben[4], als auch das *Municipium Aguntum* gegründet hat. Dies sollte eigentlich die Existenz von guten Verkehrswegen zwischen beiden benachbarten Städten voraussetzen.

- Die Respectus-Straße

Parallel zu den drei Inschriften fand Koban auf der Südseite des Passes drei Wegtrassen, die er mit ihnen in Verbindung brachte. Von der Respectus – Inschrift ausgehend, folgte er jenem Weg in westlicher Richtung, von dem bereits die älteren Quellen berichten (siehe oben). Nach ca. 350m überquert dieser Weg den Colinettabach, fällt in südöstlicher Richtung über eine Almwiese ab (Abb. 50) und läuft an der Ostseite einer, durch zahlreiche Bunker ausgehöhlten, Waldkuppe

Abb. 50 Blick von der befestigten Waldkuppe nach NO, die Altstraße ist deutlich in der Bildmitte zu erkennen

[1] H. Koban, Carinthia 136-138 (1948) 249.
[2] So H. Bulle, Geleisestraßen 78,
[3] Cartellieri, Alpenstraßen 13. Bulle, Geleisestraßen 77.
[4] Cartellieri, Alpenstraßen 21.

Richtung Süden (Karte S.138). Die folgenden 300m verlaufen in leichten Kurven durch Wald und Almwiesen abwärts. Das Ende dieses Streckenabschnittes bildet eine steil abfallende Felswand, welche die ganze Westseite des oberen Passplateaus gegen das Tal hin abschließt (Abb. 44).
Auf der ca. 900m langen Strecke zwischen der Passhöhe und dieser Felswand ist die Straße so günstig angelegt, dass sie leicht von Wagen befahren werden könnte. So beträgt auf dem ca. 550m langen Teilstück zwischen dem Colinettabach und der Felswand das durchschnittliche Gefälle ungefähr 9,6%, der Weg ist fast durchgehend ca. zwei Meter breit.
Ist man am unteren Ende dieses Wegabschnittes angelangt, wird der bereits erwähnte Felsgürtel durch einen schmalen, relativ engkurvigen Steig mit starkem Gefälle überwunden. Am Fuß des Felsgürtels setzt sich der Weg sehr schmal in Richtung Westen fort, wobei er im Verlauf von einigen 100 m bergauf verläuft. Dieser Abschnitt unterhalb des Gürtels ist sehr erosionsgefährdet, wie mehrere Kegel großer Felsbrocken zeigen. Verfolgt man den modernen Weg weiter, trifft man auf die Kehre einer Forststraße, bei der sich ein Hinweisschild für den „Römerstraße“ genannten Wanderweg befindet.

Abb. 51 Zick-Zack aufsteigender Weg unterhal des Felsgürtels, bereits in der Josephinischen Landesaufnahme verzeichnet

Von hier aus geht ein Weg Richtung Osten abwärts, der durch zahlreiche Kehren den teilweise sehr steilen Abhang Richtung Talboden bewältigt (Abb. 51). Hat man eine Höhe von ca. 1150 m erreicht, trifft man wiederum auf eine Forststraße, die in ost-westlicher Richtung am Hang entlang verläuft. Koban beschreibt einen Weg, der von dieser Stelle in mehreren Kehren noch weiter auf den Talgrund zuläuft und teilweise Randsteine und Geleisespuren aufweist.[1] Einen modernen Steindamm und den Fluss Chiaula überquerend, lässt Koban die Straße am orograhisch rechten Ufer des

[1] H. Koban, Carinthia 144 (1954) 128.

Baches Richtung Timau weiterlaufen. Kurz vor Timau musste die Straße wieder auf das linke Ufer zurückwechseln, auf dem die moderne Siedlung liegt und sich wahrscheinlich auch die antike befand. Von dieser gibt es allerdings bisher keine Bodenfunde[1]. Da bei Timau der Wildbach bei Hochwasser den ganzen Talboden überschwemmt, möchte Koban an diese Stelle die gefährdete Brücke setzen, von der in der Hermia-Inschrift die Rede ist[2].
Dieses Teilstück der Plöckenpaßstraße ist schon früh in der Literatur erwähnt und als Muster einer römischen Gebirgsstraße gewürdigt worden[3]. Nach Koban handelt es sich dabei um den alten Veneterweg, welcher durch die Maßnahmen des Respectus wieder in Stand gesetzt wurde.[4]
Im Laufe des Jahres 2002 hatte der Verfasser mehrere Male die Gelegenheit, zu Fuß die Südseite des Plöckenpasses nach römischen Hinterlassenschaften zu untersuchen. Dabei folgte er den von Koban vorgelegten Beschreibungen und fand einen Großteil von ihnen bestätigt[5].
Einige Ergänzungen sollen an dieser Stelle folgen:

Abb. 52 Künstlich durchbrochene, große Felsrippe

Während sich die sogenannte Respectus-Straße in ihrem oberen Bereich, von der Passhöhe bis zum Felsengürtel in ihrem Verlauf sehr leicht verfolgen lässt, sind Spuren einer Altstraße im unteren Bereich teilweise schwerer im Gelände auszumachen. Dies trifft vor allem für den nach Westen führenden Pfad direkt unterhalb des Felsengürtels zu. Die römische Straße verlief in diesem Abschnitt wahrscheinlich leicht abfallend unterhalb des modernen Steiges, querte so den Hang und lief dann in engen Kehren bergab. Dieser Bereich wurde jedoch höchstwahrscheinlich durch Erosion zerstört. Ähnliches gilt für den untersten Wegabschnitt vor der Überquerung des Baches Chiaula. Hier verliert sich der Pfad relativ bald nach der Überquerung der Forststraße auf 1150 m Meereshöhe.

[1] G. Piccotini, R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 129.
[2] H. Koban, Carinthia 144 (1954) 130.
[3] A.B. Meyer, Straßenzüge 106. Cartellieri, Alpenstraßen 25.
[4] H. Koban, Carinthia 144 (1954) 127.
[5] Vor allem H. Koban, Carinthia 144 (1954) 126-131.

Von den zahlreichen Geleisespuren, über die seit dem Ende des 18. Jhs. immer wieder berichtet wurde, konnte der Verfasser leider keine einzige mehr mit Gewissheit feststellen. An mehreren Stellen hat es den Anschein, als ob sich noch Spuren von Geleisen finden ließen. Nach genauem Vergleich mit den typischen Abschliffspuren, welche sich in dieser Gegend überall auf dem Gestein finden lassen, ist jedoch der Schluss wahrscheinlich, dass diese Spuren natürlichen Ursprungs sind. Bemerkenswert sind im oberen Abschnitt vor allen zwei künstlich durchbrochene Felsrippen. Eine kleinere im Bereich südlich der mit Bunkern befestigten Waldkuppe, eine größere, mehrere Meter hoch, unweit oberhalb der großen Felswand (Abb. 52).

Abb. 53 Ausgemeiselte Stufen am Durchgang durch den großen Felsgürtel

Der große Felsgürtel, der den oberen Bereich der Passstrasse nach unten abschließt, wird von einem Weg durchbrochen, an dem sich noch mehrere ausgemeißelte Felsstufen befinden, welche teilweise die volle Breite des Steiges einnehmen (Abb. 53). In diesem Bereich wird ein Höhenunterschied von etwas weniger als 20 m auf einer Strecke von 60 m überwunden, was einer durchschnittlichen Steigung von etwas mehr als 25% entspricht.

Das Teilstück, das ansteigend nach Westen zieht, ist wahrscheinlich als neuzeitlich anzusprechen. Der römische Weg ist, wie bereits erwähnt, eher leicht abwärts und damit direkt auf den unteren Bereich der „Respectus-Straße“ zugelaufen. Da der Hang aber stark in Bewegung ist, finden sich keine Spuren mehr.

Der nun folgende untere Abschnitt ist noch in gutem Zustand. Tal- und bergseitige Stützmauern lassen sich an mehreren Stellen ausmachen (Abb. 54). Die noch erhaltenen bergseitigen Mauerreste sind aus grob- oder unbehauenen Steinen aufgeschichtet und noch bis zu einem halben Meter Höhe erhalten. Auf der Talseite haben sich dagegen nur wenige Spuren erhalten, meistens aneinander gereihte Randsteine oder Reste von Stützmauern, jedoch

Abb. 54 Stützmauern im unteren Abschnitt

höchstens mit ein oder zwei Steinlagen. Auf einzelnen Passagen lässt sich noch so etwas wie eine Pflasterung erkennen, an anderen Stellen ragt anstehender Fels aus der Trasse und erschwert das Durchkommen.
Wagengeleise lassen sich auch hier nirgends mit Bestimmtheit feststellen. Der heutige Zustand dieses Teilstückes ist wahrscheinlich durch militärische Ausbauten besonders in der ersten Hälfte des 20. Jhs. entstanden, die Trassenanlage kann aber durchaus älter sein[1]. Dies zeigt vor allem auch die franziszeische Karte aus dem Jahre 1804. In dieser ersten Landesaufnahme der Südseite des Plöckenpasses ist die Respectusstraße als Steig eingetragen. Der heute noch zu verfolgende, zick-zack-förmige Verlauf ist bereits dort aufgenommen worden (Abb. 56). In seiner Art entspricht er etwa dem Leitersteig auf der Nordseite des Passes[2].
Welchen Charakter hat nun diese Trasse? Koban, Bulle und Cartellieri stimmen mit Verweis auf die älteren Quellen überein, in der sogenannten „Respectus-Staße" einen römischen Fahrweg zu sehen[3]. Die Berichte über Wagengeleise einer Spurbreite von 1.3 m und der, über weite Strecken günstige, Verlauf der Trasse machen so einen Schluss auf den ersten Blick möglich. Während Koban auf diese Problematik nicht weiter eingeht, vermutete Cartellieri vor ihm, dass diese Straße in bescheidenem Ausmaß für zweirädrige Ochsenkarren befahrbar gewesen sein muss[4]. Bulle steigert diese Annahme noch, indem er von der 1.3 m breiten Spur auf einen ungewöhnlich starken Wagentyp zum Holztransport in der Antike schließt[5]. Lediglich Klose widerspricht dieser Auffassung, indem er anführt, dass er auf der Nordseite des Passes keine entsprechenden Geleisespuren finden konnte und dass die bis dahin entdeckten Reste durchaus auch einem späteren Fahrweg angehören könnten[6].
Piccotini und Wedenig schließen sich in der letzten bisher abgegebenen Stellungnahme unter Berufung auf die Inschriften und die Altstraßenreste der Meinung an, es müsse sich bei dieser Trasse um eine Fahrstraße handeln[7].

Wenn man die oben beschriebenen Beobachtungen berücksichtigt, muss man zum Schluss kommen, dass es sich bei der Respectus-Strasse, sollte sie wirklich in dieser Form verlaufen sein, um keine durchgehende Fahrstrasse, sondern zumindest streckenweise um einen Saumweg gehandelt haben muss. Es gibt besonders im obersten Bereich längere Passagen, die ohne weiteres mit Wagen befahren worden sein könnten, andere jedoch sind mit Bestimmtheit nur mit Saumtieren zu bewältigen. Koban spricht einen der wichtigsten Gründe gegen die Existenz einer durchgehend mit Wagen befahrbaren Straße selbst an: Er berichtet, vergeblich nach einem günstigeren Weg gesucht zu haben, um den Felsgürtel zwischen dem oberen und dem unteren Streckenabschnitt zu überwinden. Selbst Einheimische erklärten ihm, dass es keinen anderen Steig als diesen gibt[8]. Piccotini und Weding, die die Plöckenpassgegend zuletzt persönlich besucht haben, bezeichnen diese Stelle ebenso als „unumgänglich"[9].

---

[1] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 128.
[2] Wedenig, 1986, 28.
[3] Nur Koban verwendet den Begriff „Respectus-Straße". H. Koban, Carinthia 144, 1954, 127-130. H. Bulle, Geleisestraßen, 74f. Cartellieri, Alpenstraßen 25.
[4] Cartellieri, Alpenstraßen 25.
[5] Bulle, Geleisestraßen 74f.
[6] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 130b ff.
[7] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 127.
[8] H. Koban, Carinthia 144, 1954, 127.
[9] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 127.

Auch der untere Bereich weist mit seiner Zick-Zack-Linienführung, seinen ultrakurzen Segmenten mit konstanter Steigung, mit den engen, spitzwinkligen Kurven und den Straßenbefestigungswerken einige wesentliche Charakteristika einer Fahrstrasse auf[1]. Die durchschnittliche Steigung und jene einzelner Segmente ist jedoch zu hoch und der Kurvenradius zu eng, um einen Wagen zu wenden. Außerdem ragt immer wieder anstehender Fels aus der Fahrbahn, welcher das Vorwärtskommen eines Wagens sehr behindern würde. Eine so angelegte Straße könnte nicht ohne durchgehende Spurrillen auskommen. Diese sollten aber wegen der Räder, die bei der Abwärtsfahrt blockiert wurden, noch tiefer ausgeschliffen sein. Nichts dergleichen ist erhalten.

Wie kann man sich also den Charakter dieser Straße vorstellen?

Die in den modernen Quellen immer wieder vorkommenden Geleisereste deuten auf einen Wagenverkehr hin. Die heutige Topographie und das Wissen um den Verlauf der Straße lässt die Annahme einer durchgehenden Befahrbarkeit der Respectus-Straße allerdings nicht zu. Dies alles gilt natürlich nur, falls sich das Gelände in den letzten 1500 Jahren nicht grundlegend verändert hat.

Man kann annehmen, dass es für diese Strecke eine organisierte Form des Passverkehrs gegeben hat. Erfahrene Säumer und Träger, in Gilden organisiert, die ihren Dienst von den benachbarten *Mansiones* aus versahen, sind z.B. für den Großen St. Bernhard bekannt[2]. Auch für den Plöckenpass wird angenommen, dass entlang der Strecke wesentlich mehr Rast- und Versorgungsstationen existierten, als in den offiziellen Reisehandbüchern verzeichnet sind[3].

Falls man für die Respectus-Straße also weiterhin den Charakter einer Fahrstraße annehmen will, so könnte es sein, dass die unumgängliche Steilstelle zwischen dem oberen und unteren Abschnitt vielleicht mit Hilfe von Säumern überwunden worden ist und man oben mit einem anderen Wagen, wiederum von lokal ansässigen Führern bereitgestellt, weiterfuhr.

Hält man nicht an einer Fahrstrasse fest, sondern nimmt man stattdessen einen durchgängigen Saumweg an, stellt sich dieses Problem nicht.

[1] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 64-67.
[2] G. Walser, Summus Poeninus, Historia Einzelschriften 46 (1984) 24f.
[3] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 130.

Abb. 55 Die Karten der 1. Landesaufnahme Venetiens (1804) und Kärntens (1784/85) gemeinsam georeferenziert, zeigen die Situation am Plöckenpass am Ende des 18. Jhs.

Plöckenpass
Südseite
Altstraßenreste
Hermias - "Strasse"
Respectus - "Strasse"
Valentinians - "Strasse"
Felsstufen
Wegbefestigungen
Abschliffspuren
Pflasterreste
Felsdurchbruch
Maßstab: 1 : 10.000
N
E
S
W
0
500
1000
1500 Meters

Der Plöckenpass
Straßenreste der Südseite
Altstraßenreste Klause (1910)
Hermias-Inschrift
Respectus-Inschrift
Befestigte Walkuppe
Torsteinalle Hinweisschild "Römerstraße"
Steil-abbruch
Serpentinenweg
Valentinians-Inschrift
Talseitige Stützmauern
Colonia/ Municipium
Gebäude
Kastell
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Grabstein
Altar
Fibel
Keramik
Diverses
Hipposandale
Mansio
Zollstation
Mansio (vermutet)
Altstraßenrest
Siedlung
Heiligtum
Inschrift
Münze
Gräberfeld
Grab
Hermias - "Strasse"
Valentinians - "Strasse"
Respectus - "Strasse"
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Maßstab: 1 : 20.000
0
1
2
3
4
Kilometers
N
S
E
W

- Die Hermia-Straße

Die zweite Straße, von deren Existenz wir durch eine Inschrift wissen, ist die des Hermia(s)[1]. Aus ihr ergibt sich ein Hinweis auf ihren möglichen Verlauf: Eine Brücke, bei welcher Reisende häufig in Gefahr gerieten, wurde durch eine neue

Abb. 56 Unterer Bereich der Hermia Straße: Behauener Randstein (?)

Streckenführung umgangen. Wie bereits oben erwähnt, vermutet Koban die besagte Brücke in der Nähe von Timau[2]. Eine alternative Trasse kann somit nur nördlich des Flusses am Abhang des Tales entlanggelaufen sein, um schließlich zur Passhöhe aufzusteigen. Entlang dieser Straße soll noch eine weitere Inschrift existiert haben, die allerdings verschollen ist[3]. Die Straße erreicht eine Höhe von ca. 1050 m und verläuft dann nur noch in mäßiger Steigung weiter westwärts, über den Colinettabach hinweg und trifft dort auf die Respectus-Straße. Auf deren Trasse steigt sie dann fast bis zur Passhöhe auf. Kurz vorher, vor der neuerlichen Überquerung des Colinettabaches, trennen sich die Trassen wieder und die Hermia-Straße gewinnt noch einige Höhenmeter, bevor sie ebenfalls den Bach überschreitet und auf die Inschrift zuläuft, die an einer Felswand oberhalb der Passhöhe angebracht ist[4]. Die Weihung für Jupiter, die Wege- und andere Götter könnte ein Hinweis auf eine nahe Kreuzung sein[5]. Diese wäre wahrscheinlich am südlichen Ende der Passschlucht zu suchen und würde die gleichzeitige Nutzung verschiedener Passwege wahrscheinlich machen. Dies kann jedoch nicht bewiesen werden.

---

[1] CIL V 1863.
[2] H. Koban, Carinthia 144, 1954, 130.
[3] A. B. Meyer, Gurina im Obergailthal (Kärnthen), (1895) 90f.
[4] H. Koban, Carinthia 144 ,1954, 130.
[5] G. Piccolini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 128.

Koban erklärt diese ungewöhnliche Linienführung damit, dass nach schneereichen Wintern die Plöckenschlucht bis in den Hochsommer hinein unpassierbar ist, während der etwa höher liegende Bereich westlich viel früher aper wird[1].
Klose sah im Bereich der Inschrift noch einige Spurrillen, die sich heute jedoch nicht mehr feststellen lassen. Felsstürze scheinen das Bodenniveau in der Zwischenzeit um einiges angehoben zu haben, denn die letzten Zeilen der Inschrift ragen nur noch wenige Zentimeter über den Boden heraus. Als A. B. Meyer am 20. April 1894 die Inschrift besichtigte, befand sie sich noch ca. zwei Meter über dem Bodenniveau[2].
Der untere Bereich der Hermia-Straße wird heute größtenteils durch eine Forststraße überlagert, auf der sich nur einige undeutliche Spuren, wie zum Beispiel Pflasterreste, ein bearbeiteter Randstein oder talseitige Stützmauern finden lassen (Abb. 55). Bei all diesen Hinterlassenschaften fällt eine eindeutige Zuweisung allerdings schwer. Die Straße ist in diesem Abschnitt durchgehend über zwei Meter breit und steigt sehr geradlinig und konstant an. Die Linienführung würde römischer Planung entsprechen, der heutige Zustand lässt allerdings keine Rückschlüsse mehr auf die Bauart zu. Es kommt hinzu, dass die Hermia-Straße, anders als die beiden anderen Trassen, in der ersten Landesaufnahme von 1804 nicht eingetragen ist und somit der, zugegebenermaßen späte, *terminus ante quem* im 18. Jh. ausfällt.

- Die Valentinianstraße

Abb. 57 Talseitige Stützmauern im Kreuzungsbereich Hermia - Valentiniansstraße

Die sogenannte „Valentinianstraße“, die von Südosten kommend den Pass erreicht, ist beim Bau der modernen Straße 1933-35 weitgehend zerstört, bzw. überlagert

[1] H. Koban, Carinthia 144, 1954, 127.
[2] A. B. Meyer, Gurina im Obergailthal (Kärnthen), (1895) 90.

worden[1]. Diesem bisher letzten Ausbau gingen aber bereits andere Straßenverbesserungsarbeiten voraus, welche die Bestimmung des römischen Charakters der Strecke schwer machen. Im Jahr 1846 wurde diese Straße für Gespanne befahrbar gemacht, um den Holzhandel zu erleichtern[2].
Mehr als ein halbes Jahrhundert vorher, um 1780, hat N. Grassi die Gegend auf der Suche nach römischen Straßen bereist. Er erwähnt die „Valentinianstraße“ auf der Ostseite des Passes als Fußweg, der auch mit einem Pferd noch bequem bewältigt werden konnte. Er stellt sie der Trasse auf der Westseite gegenüber, welche er durch das Vorhandensein von Geleisen als Wagenstraße charakterisierte[3]. Aus diesem Grund wurde angenommen, dass es sich auch in römischer Zeit bei der „Valentinianstraße“ nur um einen Saumweg gehandelt hat[4]. Sie ist auf der ältesten maßstäblichen Landesaufnahme aus dem Jahre 1804 als enge, teilweise kurvenreiche Straßenvariante eingetragen.
Die Valentinian-Straße läuft bis kurz unter *Mercato vecchio* auf der Trasse der Hermia-Straße, steigt dort aber weiter an und zieht nach zwei Kehren an der Inschrift des Valentinian vorbei. In diesem Bereich haben sich noch längere Abschnitte von Stützmauern erhalten (Abb. 57). Sie dürften von der Ausbauphase des Jahres 1846 stammen. Kurz oberhalb der Inschrift wird die Trasse aber erstmals durch die moderne Straße abgeschnitten. Zwischen den Serpentinen dieser Straße lassen sich noch vereinzelt Reste starker talseitiger Stützmauern ausmachen, diese verlieren sich jedoch bald. Nach den Angaben Kobans verläuft die Straße immer auf der Ostseite der Colinetta, von der letzten Kehre bis zur Passhöhe unter der heutigen Trasse.
Ob es sich bei der Valentinianstraße um eine Neutrassierung oder um eine Wiederherstellung gehandelt hat, geht aus der Inschrift nicht hervor. Wenn man den Hinweis auf eine Kreuzung im Passbereich ernst nimmt, welcher vielleicht aus der Hermia-Inschrift hervorgeht (siehe oben), dann könnte man annehmen, dass die Variante auf der Ostseite bereits vor der 2. Hälfte des 4. Jhs. existiert hat.

- Die Straßen der Nordseite

Reste eines Passheiligtums, einer Raststation oder einer spätantiken Sperrfestung haben sich auf der Passhöhe nicht erhalten[5]. Unter den wenigen, ungenau lokalisierten Streufunden befinden sich einige römische Münzen und zwei Fibeln, von denen Klose eine für spätantik hält[6].
Über den Verlauf der römischen Straßen vom Plöckenpass nach Mauthen gibt es mehrere Möglichkeiten, die in der Literatur vorgeschlagen wurden[7]. Während über die Linie einer älteren römischen Trasse auf der venetischen nur spekuliert werden kann[8], wird für eine spätere Phase die Variante Theresienhöhe – Valentinalm angenommen. Diese setzte sich dann ungefähr auf der Trasse der heutigen Straße am linken Ufer des Valentinbaches bis nach Mauthen fort[9]. Auf diesem letzten Abschnitt fanden sich noch Überreste einer Straßenstützmauer, sowie eines

[1] H. Koban, Carinthia 144, 1954, 131.
[2] M. Freiherr v. Jabornegg-Altenfels, Kärntens römische Altertümer (Klagenfurt 1870) 172.
[3] N. Grassi, Notizie storiche della Carnia (Udine 1782) 8f.
[4] O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 136b.
[5] Cartellieri, Alpenstraßen 27.
[6] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 129 Anm. 37. O. Klose, Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 136a Anm.4.
[7] Wedenig, 1986, 24ff.
[8] Cartellieri, Alpenstraßen 27.
[9] Zuletzt bei G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 131.

spätantiken Turmes, südwestlich von Mauthen auf einem Hügel bei der Kirche Maria Schnee[1].
Das erste, flache Stück der Trasse über die Theresienhöhe ist noch in der josephinischen Landesaufnahme von 1784-85 zu finden, es endet allerdings abrupt, sobald die Straße nach Westen, in sehr erosionsgefährdetes Gelände abfällt. Von der Klassifizierung her ist dieser Straßenrest der damaligen Plöckenpassstraße gleichgestellt, was wohl bedeutet, dass es sich Ende des 18. Jhs. in gutem Zustand befunden haben muss[2]. Von der Theresienhöhe gelangt man heute über einen

Abb. 58 Die Altstraßen der Nordseite nach Koban

Wanderweg mit geringer Steigung entlang des steilen Nordhanges des Cellon / Frischenkofel zur Valentinalm, wo der Weg bei der Bachüberquerung kehrt macht und sich am Nordufer des Valentinbaches talabwärts wendet.
Ob der Plöckenpass während der römischen Kaiserzeit befahrbar war lässt sich somit nicht mit Gewissheit aussagen. Meiner Meinung nach kommt eine durchgehende Befahrung der Südseite, besonders der Respectus/Hermias – Trasse kaum in Frage, die Valentinianstraße könnte für den Wagenverkehr eher geeignet

[1] F. C. Keller, Ausgrabungen bei Mauthen im oberen Gailthale. Carinthia 76, 1886, 187f.
[2] Der Weg über den Leitersteig hat als schmalere, stark gewundene Linie ebenfalls Eingang in die erste Landesaufnahme gefunden.

gewesen sein, ist jedoch modern so stark zerstört, dass wohl auch intensivere Forschungen keine Entscheidung über diese Frage bringen werden.
Es ist anzunehmen, dass der Großteil des antiken Handels- und Personenverkehrs mit Saumtieren über diesen Pass geführt wurde.

Abb. 59 Der Plöckenpass. Blick nach NO. Orthophoto auf DEM

Der Gailbergsattel

2.2.5.2 Der Gailbergsattel

- Topographie

Eng mit der Straße über den Plöckenpass verbunden, ist es die römische Trasse über den Gailbergsattel, welche die Verbindung ins Drautal und nach *Aguntum* oder *Teurnia* herstellte.
Der 981 m hohe Sattel bildet einen einfachen und relativ breiten Übergang (Abb. 61), der lediglich beim Abstieg ins Drautal durch einen felsigen Abhang und eine Schlucht Hindernisse für den Straßenbau bereithält.

Abb. 60 Geländeschnitt: Gailbergsattel

- Forschungsgeschichte

Die archäologischen Hinterlassenschaften entlang der römischen Straße über den Gailbergsattel wurden bisher niemals systematisch erforscht. A. B. Meyer und K. Hauser machten sich jedoch im Zusammenhang mit der Erforschung der Siedlung *Gurina* und der Lokalisierung der *mansio Loncium* bereits in den Jahren 1885 und 1891 Gedanken über den Straßenverlauf auf dem Pass[1]. Es folgten mehrere Zufallsfunde im Zuge von Bauarbeiten im Laufe des 20. Jhs. und, seit den 1990er Jahren, Prospektionen und Grabungen in Oberdrauburg[2].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die Passstraße über den Gailbergsattel ist, ebenso wie die Straße über den Plöckenpass, Teil des im *Itinerarium Antonini* genannten *compendium* von *Aquileia* nach *Veldidena*[3]. Lokalisiert man die *mansio Loncium* bei Mauthen[4], so liegt der Gailbergsattel am Beginn des letzten, 18 Meilen langen Abschnittes zwischen *Loncium* und *Aguntum.*

[1] A. B. Meyer, Gurina im Obergailthal (Kärnthen) (1885) 107. K. Hauser, Carinthia 81, 1891, 65ff.
[2] *R. Franke,* FÖ 37 (1998) 774-776.
[3] It. Ant., 279, 2ff.
[4] G. Piccotini – R. Wendenig, AntAlt 28, 1986, 129. War in der Forschung von Beginn an nicht unumstritten, da man die nahegelegene *Gurina* mit *Loncium* identifizierte: K. Hauser, Über die Lage von Loncium an der römischen Plöckenstraße, Carinthia I, 81, 1891, 65ff.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Der Straßenverlauf ist, wie im vorigen Kapitel bereits erwähnt, vom Plöckenpass bis zum spätantiken Turm bei Maria Schnee südlich von Mauthen bekannt. Wo die Straße die Talsohle und die Gail überquerte, ist wegen der starken Veränderungen des Flussbettes im Laufe der Jahrhunderte nicht mehr zu rekonstruieren[1]. A. B. Meyer beschreibt einen Altweg, welcher von Kötschach ausgeht und einen künstlichen Felseinschnitt im Bereich des Hauses Nr. 74 aufweist[2]. Erst bei der 761 m hoch gelegenen Einsiedelkirche, nordwestlich von Kötschach, kann die Spur wiederaufgenommen werden. Von dieser Stelle an ist die römische Trasse besonders auf der Südseite des Passes über längere Abschnitte als Feldweg im Gelände zu verfolgen.[3] Dabei nutzt sie einen Felseinschnitt und eine Nord-Süd verlaufende Geländemulde, um gleichmäßig an Höhe zu gewinnen.
In Laas, wenige Kilometer nördlich von Kötschach, fand man 1894 eine unbeschriftete Steinsäule, die als Meilenstein gedeutet wurde, inzwischen allerdings

Abb. 61 Der Gailbergsattel. Blick von Mauthen in Richtung N

verschollen ist[4].
Oberhalb der Ortschaft Laas verläuft die Trasse an der westlichen Talseite entlang und unterhalb der Burg Pittersberg vorbei.[1] Dort wurden bei Sprengungen 1915 ca.

[1] Bis zur Regulierung der Gail im Jahre 1875 wurde die Talsohle regelmäßig überschwemmt: Wedenig 1986, 23.
[2] A. B. Meyer, Die alten Straßen des Obergailthals (1886) 107f. Wedenig 1986, 31.
[3] Cartellieri, Alpenstraßen 30. A. B. Meyer, Gurina im oberen Gailthal (Kärnthen) (1895) 95.
[4] F. Jantsch, Archiv für Vaterländische Geschichte und Topographie 24/25, 1936, 24.

20 Goldsolidi des Justinian I. gefunden, außerdem sind noch andere Kleinfunde bekannt. Die Burg liegt strategisch hervorragend auf einem felsigen Hügel, was zur Annahme geführt hat, dass dort bereits in der Spätantike eine Sperrfestung bestanden haben könnte. In diesem Fall böte sich das spätantike Kastell auf dem Hoischhügel bei Maglern, an der Straße von *Aquileia* nach *Virunum*, als gutes Vergleichsbeispiel an[2].

In diesem Bereich liegt die Römerstraße unter der modernen Trasse, was dazu führte, dass eine 1894 bei Straßenbauarbeiten entdeckte Steinsäule als Meilenstein in situ gedeutet wurde. Dieser ist inzwischen verschollen, er soll aber unbeschriftet gewesen sein.[3]

Die Straße bleibt an der westlichen Talseite, etwas höher als ihr modernes Pendant und erreicht nach etwas weniger als einem Kilometer den Pass.[4]

Da die Passsenke selbst durch Feuchtwiesen und Moore nur schwer passierbar war, hielt sich der Weg weiterhin konstant etwas erhöht an den westlichen Abhängen.[5] Insgesamt überwindet man etwas weniger als 300 Höhenmeter von Kötschach bis zum höchsten Punkt der Route.

Es sind einige Passfunde auf dem Gailberg gemacht worden, darunter eine bronzene Fibel, ebenfalls beim Straßenbau 1894 entdeckt, die vermutlich in das 1./2. Jahrhundert n. Chr. datiert[6], sowie ein Dolchmesser mit Teilen der Scheide, über welches keine genaueren Informationen bekannt sind.[7]

Dem Verlauf des Abstieges in Richtung Drautal kann nicht mehr mit Sicherheit gefolgt werden. Es gibt eine direkte Möglichkeit westlich des Silbergrabens, an der südlichen Talseite des Drautales entlang und dann nach Aguntum.[8] Der Vorschlag stammt von K. Hauser, der diesen Trassenverlauf annahm, um die zu große Entfernung zw. *Loncium,* von Hauser mit der Gurina identifiziert, nach *Aguntum* zu verkürzen, die im *Itinerarium Antonini* 18 Meilen beträgt. Die höchstwahrscheinlich falsche Gleichstellung von Loncium mit der weiter östlich liegenden Gurina und nicht mit Mauthen, machte die Annahme dieser kürzeren Linienführung notwendig. Noch G. Piccotini und R. Wedenig nahmen 1986 diese Variante als die wahrscheinlichere an, da entlang dieser Strecke, in Flaschberg, ein Bronzeschwert, eine Münze des Constantius II., sowie frühmittelalterliche Gräber entdeckt worden waren.[9]

Viel wahrscheinlicher ist aber, dass die Drau direkt nach dem Abstieg an der Ostseite des Silbergrabens überquert wurde. Hat man nämlich den Talboden des Drautales erreicht, gelangt man in die heutige Ortschaft Oberdrauburg. Anders als in Mauthen, gibt es hier zahlreiche römische Funde und Befunde. Nachdem seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts immer wieder Streufunde gemacht wurden, wurden ab 1994 Feldbegehungen, geomagnetische Prospektionen und schließlich Grabungen durchgeführt.[10] Diese konzentrierten sich vor allem auf das Schröttelhofer Feld, nordwestlich der modernen Ortschaft, welches auf einer überschwemmungssicheren Hochterrasse über der Drau liegt. Die Befunde wurden von den Ausgräbern

---

[1] G. Piccotini (Ed.), archäoloischer Atlas von Kärnten (1989) Nr. 301 S. 53.
[2] Lexikon der ur- und frühgeschichtlichen Fundstätten Österreichs (1965) s.v. „Pittersberg-Ruine“ S. 53.
[3] G. Piccotini – R. Wendenig, AntAlt 28, 1986, 131.
[4] Cartellierii, Alpenstraßen 30.
[5] G. Piccotini – R. Wendenig, AntAlt 28, 1986, 131.
[6] K. Hauser, Carinthia 85, 1895, 1. Datierung: A. Lippert- G. Dembski, Archäologisches Korrespondenzblatt 30, 2000, 265. Nr. 2.
[7] K. Hauser, Carinthia 87, 1897, 27 Nr. 2.
[8] K. Hauser, Carinthia 81, 1891, 69.
[9] K. Hauser, Carinthia 81, 1891, 69 Anm. 1. G. Piccotini – R. Wendenig, AntAlt 28, 1986, 131.
[10] H. Stadler - R. Franke - S. Ortisi, Arheološki vestnik 48, 1997, 53ff.

ursprünglich als die Überreste einer Siedlung mit Straßenstation angesprochen[1]. Mittlerweile wird der Komplex eher als Teil eines Gutshofes angesehen[2]. Die ältesten Strukturen stammen von einer prähistorischen Verteidigungsanlage, deren zugehörige Siedlung noch nicht vollständig eingegrenzt werden konnte:
Neben Resten einer frühen römischen Besiedlungsphase in Form von Holzgebäuden (Latène D_2 bis 1. Hälfte 1. Jahrhundert n. Chr.), kamen mehrere Steinbauten mit Mosaiken zu Tage, die aufgrund der Keramik und der Kleinfunde zwischen dem 1. und dem 3. Jahrhundert n. Chr. in Nutzung gestanden haben müssen. Sie wurden nach der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. auf den einplanierten Holzgebäuden errichtet. Die Holzbauphase ist deswegen interessant, weil sich im Fundmaterial der erste große Importschub italischer Keramik nach Noricum niedergeschlagen hat: Schwarze Sigillata, Feinware aus augusteischer Zeit, spätpadanische Sigillata und Amphoren, die hauptsächlich aus Istrien stammen.[3] Aus diesen Funden kann auf ein starkes Ansteigen des Passverkehres auf den südlich gelegenen Übergängen am Beginn der Kaiserzeit geschlossen werden. Bei den Steinbauten der folgenden Phase scheint es sich um ein Wohnhaus und einen ummauerten Hof zu handeln, der für Handwerk und andere wirtschaftliche Tätigkeiten genutzt wurde. Die Besiedlung setzte sich bis ins 4. Jahrhundert fort, die spätantike Phase kann wegen der Bodenerosion allerdings nur noch durch Streufunde nachgewiesen werden.[4]
Die Siedlung in Oberdrauburg fällt vor allem durch ihren großen Reichtum an qualitätsvollen Metallfunden auf. Neben über 100 Münzen, beginnend mit keltischem Kleinsilber, bis hin zu römischen Münzen aus der 2. Hälfte des 4. Jahrhunderts, kommen vor allem Trachtzubehör und Schmuck im Fundspektrum vor. Eine fackelförmige Öllampe, welche ursprünglich Teil eines Bronzekandelabers war, wurde wahrscheinlich aus Italien importiert.[5]
In Oberdrauburg mündete die Passtrasse in die von Virunum und Teurnia kommende Straße, die am linken Ufer der Drau verläuft.

[1] R. Franke, FÖ 37, 1998, 774.
[2] V. Gassner, S. Jilek, S. Ladstätter, Am Rande des Reiches. Die Römer in Österreich (2002) 96 Anm. 84. Siehe zuletzt: K. Strobl, Die Noreia-Frage. Neue Aspekte und Überlegungen zu einem alten Problem der historischen Geographie Kärntens. Carinthia I, 193, 2003, 25-71.
[3] K. Gostenčnik, FÖ 40, 2001, 647.
[4] Stadler – Franke – Ortisi, a. O. 56. R. Franke, FÖ 37, 1998, 774f.
[5] R. Franke, FÖ 37, 1998, 775.

2.2.5.3 Der Iselsberg

Dass der Iselsberg (1117m) in der Antike eine Rolle als Passübergang gespielt hat, erklärt sich alleine aus seiner geographischen Lage: Er liegt auf der wichtigen Nord-Süd Verbindung über den Großglockner – Gailbergsattel – Plöckenpass nach Italien,

Abb. 62 Geländeschnitt: Iselsberg

die bereits in vorrömischer Zeit begangen wurde und verbindet das Drautal (Aguntum) mit dem oberen Mölltal (Winklern). Bei der Gründung von Aguntum wurde diesem Umstand Rechnung getragen, denn die Stadt (737m) liegt unmittelbar am südlichen Fußpunkt des Aufstieges zum Pass (Abb. 62/ 63). Auch von der Nordseite

Abb. 63 Der Iselsberg (Einsattelung in der rechten, oberen Bildhälfte) von Lavant aus. Auf dem Talboden des Drautals (linke mittlere Bildhälfte) liegt Aguntum

des Passes sind zahlreiche römische Funde bekannt[1].
Funde und Befunde, die diese Bedeutung belegen würden, sind indes bisher äußerst wenige bekannt geworden: Aus Göriach (Gde. Dölsach) stammen eine bronzene Fibel, sowie Strukturen, die als Ziegelbrennofen angesprochen wurden, zudem sind verschiedene Altstraßenreste unbekannter Zeitstellung erhalten[2].

[1] Siehe in Kapitel: Das Hochtor am Großglockner.
[2] Karwiese, 1975, 46.

Das Hochtor am Großglockner

2.2.5.4 Das Hochtor am Großglockner

- Topographie

Die Route über das Hochtor stellt die kürzeste Verbindung zw. dem östlichen Oberitalien und dem Salzburger Becken dar. Es bildet einen 2576 m hohen Einschnitt zw. der Glocknergruppe im Westen und dem Hocharn im Osten. Der Zugang von Süden her erfolgt aus dem Drautal über den Iselsberg ins Mölltal. Der Aufstieg beginnt bei der heutigen Ortschaft Heiligenblut (1291 m) im hintersten Mölltal. Der heutige Abstieg nach Norden erfolgt über das Ferleiten- und Fuschertal ins Salzachtal (Abb. 71), wogegen Funde dafür sprechen, dass in der Antike das Seidlwinkl- und das Raurisertal begangen wurden.

Abb. 64 Geländeschnitt: Hochtor am Großglockner

- Forschungsgeschichte

Die archäologische Forschung am Hochtor nahm am 13. September 1933 ihren Anfang, als beim Bau der Großglockner Hochalpenstraße auf Kärntner Seite eine 18.5 cm große Herkulesstatuette aus massiver Bronze entdeckt wurde[1] (Abb. 66/67). In folgenden Sommer unternahm M. Silber eine Grabung oberhalb der Fundstelle, die jedoch nach zwei Tagen wegen schlechten Wetters abgebrochen werden musste. Die Statuette wurde zusammen mit den Ausgrabungsergebnissen 1939 publiziert[2]. 1972 tauchten Zweifel an der Originalität des Fundortes auf, nachdem R. F. Ertl einen Bericht veröffentlichte, wonach die Statuette von Ingenieuren der Straßenbaufirma am Hochtor deponiert worden sei, um ihrem archäologiebegeisterten Vorgesetzten eine Freude zu bereiten[3]. In Folge dessen ging R. Fleischer diesen Behauptungen nach und kam

Abb. 65 Fundskizze Herkulesstatuette (1933)

[1] F. Jantsch, Carinthia 124, 1934, 12f.
[2] M. Silber, ÖJh 31, 1939, Beibl.5-22.
[3] R. F. Ertl, Nachrichtenblatt der Gesellschaft der Freunde Carnuntums 11, 1972, 15.

zum Schluss, dass eine Manipulation des Fundes eher unwahrscheinlich sei, aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne[1]. E. Walde veröffentlichte 1975 eine Zeichnung einer Herkulesstatuette aus Lienz, die im Jahre 1756 in einer Handschrift aus der UB Innsbruck abgebildet ist und ihrer Meinung nach mit dem Stück vom Hochtor gleichgesetzt werden muss[2].

Abb. 66 Die Herkulesstatuette vom Hochtor

H. Kenner zog schließlich 1988 einen vorläufigen Schlussstrich unter die Diskussion, indem sie die Aussagen der Verantwortlichen Ingenieure analysierte, Waldes These widerlegte und für die Echtheit des Fundortes eintrat[3]. 1994/95 wurden erstmals seit M. Silber wieder archäologische Untersuchungen am Hochtor durchgeführt, die zu einigen Neufunden führten und die letzten Zweifel an der Echtheit der Herkulesstatuette ausräumten. F. Moosleitner hat einige davon publiziert[4]. O. Harl führte im Sommer 1995 in Zusammenarbeit mit dem Salzburger Museum Carolino Augusteum Vermessungen, Prospektionen und Grabungen am Scheitelpunkt des Hochtors durch[5]. 1997 wurde ein weiterer und vorläufig letzter Suchschnitt unterhalb der Passscharte eingetieft[6]. F. Moosleitner hat zuletzt einen ausführlicheren Bericht über diese Aktivitäten der 90er Jahre vorgelegt[7].

- Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften

Der Weg über das Hochtor bildet den höchsten Punkt einer Reihe von Pässen, die die Ebenen Venetiens mit dem Salzburger Becken und dem Donauraum verbinden. Die nur rund 200 km lange Strecke überquert von Süden her kommend den Plöckenpass (1357 m), den Gailbergsattel (981 m), den Iselsberg (1117 m), das Hochtor (2576 m) und den Kniepass (584 m) oder Pass Lueg (552 m). Entlang dieser Strecke existieren Funde, die eine Frequentierung seit der mittleren Bronzezeit denkbar machen[8].

---

[1] R. Fleischer, PAR 24, 1974 Heft 3-4, 13.
[2] E. Walde, THBl. 50, 1975, 2ff.
[3] H. Kenner, SBWien 125, 1988, 61ff.
[4] F. Moosleitner, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg (Salzburg). In: Kult der Vorzeit in den Alpen. Ausstellungskatalog Innsbruck (1997) 25ff.
[5] Moosleitner 2002, 679.
[6] Moosleitner 2002, 686.
[7] F. Moosleitner, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg. In: L. Zemmer-Plank (Ed.), Kult der Vorzeit in den Alpen 1. Teil, Schriftenreihe der ARGE-ALP (2002) 675-689.
[8] H. Kenner, SBWien 125, 1988, 80f. Lippert II, 1993, 157.

Im engeren Einzugsbereich des Hochtores handelt es sich dabei um ein Griffplattenschwert (BZ B) vom Westfuß des Ritterkopfes (Rauris-Bucheben) ca. 7

Abb. 67 Hochtor: Chronologische Verteilung der Fundmünzen

km östlich des Hochtores[1], um einen Dolch und ein Randleistenbeil (beide ca. BZ B), vom Mittertörl bzw. vom Nordeingang des Hochtortunnels[2] und um eine urnenfelderzeitliche Bronzenadel aus Sagritz im Mölltal[3].

Es folgen der bekannte Goldtorques von der Maschlalm, im Seidlwinkltal, aus der jüngeren Eisenzeit (Latène B)[4], und ein Depot von sechs keltischen Silbermünzen (Latène D) aus dem Ortsgebiet von Rauris[5]. Auf der Südseite des Passes sind aus Heiligenblut Brandgräber mit Bronze- und Eisenfibeln, sowie Eisenmesser der Periode Latène D bekannt[6]. Diese Funde bilden chronologisch bereits eine gemeinsame Gruppe mit den ältesten römischen Funden von der Passhöhe. Es handelt sich dabei um neun republikanische Münzen, geprägt zw. 211 und 135 v. Chr. (Latène C).

Abb. 68 Das Hochtor von Westen

Das Gros der Münzfunde von den Abhängen unterhalb der Passhöhe stammt aus dem 1. Jh. v. Chr. und wird von norischem und tauriskischem Kleinsilber gebildet (147 Stück)[7]. Es handelt sich dabei um 132 Stück vom Gurina- und Kreuztyp, die in die zweite Jahrhunderthälfte datieren. Nur ein kleiner Teil des keltischen Kleinsilbers ist nicht norischen oder tauriskischen Ursprungs: Eine westliche Potin-Münze, zwei Stücke vom Manchinger Typ und eine Münze vom Velemertyp[8]. Daneben fand sich u. a. eine spätkeltische

[1] M. Hell, ArchA 21, 1957, 6ff. Lippert II, 1993, 148f.
[2] R. Pittioni, ArchA 33, 1963, 108ff.
[3] G. Piccotini, Archäologischer Atlas von Kärnten (1989) Nr. 348. Lippert II, 1993, 157.
[4] F. Moosleitner, SMBl. 39, 1978, Nr. 2, 13ff. Lippert II, 1993, 158f.
[5] Lippert II, 1993, 159f.
[6] G. Piccotini, Archäologischer Atlas von Kärnten (1989) Nr. 135. FÖ 8, 1961/65, 77.
[7] Es handelt sich dabei um die Summe der keltischen Kleinsilberfunde aus den Jahren 1995 und 1997. Moosleitner 2002, 679, 686.
[8] Moosleitner 2002 679.

Bronzespange und eine Scharnierfibel[1]. Laut H. Kenner könnte auch die Herkulesstatuette in diese Periode datiert werden[2].
Aus der Kaiserzeit stammen insgesamt 11 Fundmünzen, daneben eine Spiralfibel und mehrere Hand- und Beinfragmente von weiteren Bronzestatuetten. Die Münzreihe der frühen und mittleren Kaiserzeit setzt mit einem As des Augustus ein, welches im Jahr des Alpenfeldzuges (15 v. Chr.) geprägt wurde. Von Kaiser Claudius stammen vier Stück, von Kaiser Trajan drei. Das letzte Stück aus dieser Gruppe bildet ein Denar des Septimius Severus. Aus dem oberen Mölltal kennen wir aus dieser Zeit zwei kaiserzeitliche Grabinschriften, welche die römische Präsenz am südlichen Zugangsweg zum Hochtor gut belegen[3]. Auf der gegenüberliegenden Seite des Hochtors, aus Bruck, am Nordfuß der modernen Großglocknerstraße, sind fünf Brandgräber des 1.-3. Jhs. n. Chr. bekannt, welche auf eine römische Siedlung am Beginn des Aufstieges zum Hochtor während der Kaiserzeit hindeuten[4]. Auch entlang des 2. Abstiegsweges, über das Seidlwinkl- und Rauristal (Abb. 72), sind römische Funde bekannt, so ein Münzdepot, Keramikfragmente und diverse andere Kleinfunde aus Taxenbach[5].

Abb. 69 Das Hochtor von Osten

Aus der Spätantike haben sich wieder mehr Münzen erhalten: Im späten dritten Jh. setzt die Serie mit 6 Stück aus der Zeit zw. den Kaisern Gallienus (260 n. Chr.) und Probus (280 n. Chr.) wieder ein, der Schwerpunkt stammt allerdings aus dem dritten Viertel des 4. Jhs.[6] Insgesamt haben sich bisher 45 Münzen dieser Epoche am Hochtor gefunden (Abb. 68). Deren jüngste Prägung ist ein Centenionalis des Theodosius I., gemünzt zw. 383 und 388 n. Chr.[7].
Die Feststellung dieses antiken Überganges führte zu Untersuchungen, die klären sollten, ob auf der Passhöhe ein Heiligtum oder eine Raststation existiert hat. Die erste Grabung wurde 1934 von M. Silber durchgeführt. Er stellte keine Baureste fest, man fand lediglich das Fragment einer offenen Tonlampe, die zunächst nicht genauer datiert werden konnte[8], sich aber mittlerweile als wahrscheinlich mittelalterlich herausgestellt hat[9]. An gleicher Stelle wurden im August 1995 noch einmal Grabungsschnitte angelegt, die allerdings erneut erfolglos blieben[10].

---

[1] Moosleitner 1997, 25.
[2] H. Kenner, SBWien 125, 1988, 80.
[3] CIL III, 4725 aus Döllach. und FÖ 2, 1935/38, 10. s.v. Pockhorn.
[4] Höglinger, 1997, 209.
[5] Höglinger, 1997, 209.
[6] Moosleitner 2002, 680.
[7] Moosleitner 1997, 25f.
[8] M. Silber, ÖJh 31, 1939, Beibl. 15.
[9] Es handelt sich dabei offenbar um eine Tiegellampe, die im Bergbau verwendet wurde: Moosleitner 2002, 677.
[10] Moosleitner 2002, 679.

Die vorläufig letzte Untersuchung im Jahr 1997 galt dem Saumweg unterhalb der Scharte. Bis in eine Tiefe von 1.5m konnten in dem stark fließenden Abhang noch Münzen gefunden werden. Außerdem sicherte man einen ca. 1 m langen Holzpfosten, Fragmente zweier keltischer Eisenfibeln und eine ca. 10 cm langen Bronzelanze, bei der es sich wahrscheinlich um das Attribut einer der Götterstatuetten auf der Passhöhe gehandelt hat[1].

Durch den Vergleich mit dem Fundkomplex vom Mallnitzer Tauern, wo der Großteil der Münzen ebenfalls aus dem 1. Jh. v. Chr. stammt[2], gelingt es, ein vollständigeres Bild von der Situation auf dem Hochtor ab dem 1. Jh. v. Chr. zu gewinnen:

Abb. 70 Das Fuschertal - Das nordwestliche Zugangstal zum Hochtor. Blick nach Süden. Im Vordergrund das Salzachtal

Die Statuetten waren wahrscheinlich in trocken gemauerten oder hölzernen Schreinen auf der Passhöhe aufgestellt, was auch erklären würde, warum sich keine Baureste erhalten haben[3]. Die Statuette des Herkules und die Beinfragmente mit Fußzapfen vom Hochtor passen in diesem Zusammenhang mit dem Fund zweier gelochter Steinplatten vom Mallnitzer Tauern zusammen. Herkules wurde hier, wie auch z.B. in *Meclaria* – Maglern, am Nordausgang der Route über den Pontebbapass, als Beschützer der Reisenden verehrt. Am Hochtor ist somit analog zum Mallnitzer Tauern mit einer Reihe von kleineren Kultschreinen zu rechnen, die

[1] Moosleitner 2002, 686.
[2] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 257f.
[3] Moosleitner 2002, 686.

entlang des Kammes auf der Passhöhe aufgestellt waren[1]. Die Münzfunde zeigen, dass die meisten Opfer auf der kleinen Scharte, dem niedrigsten Einschnitt des Überganges dargebracht wurden, aber noch bis zu einer Erhebung etwas weiter östlich, die bereits 15 Höhenmeter über dem Scheitelpunkt des Weges liegt, könnten die Schreine gereicht haben. F. Moosleitner stellt die Überlegung an, dass dort, genau in Falllinie oberhalb der späteren Fundstelle, die Herkules-Statuette einst aufgestellt gewesen sein könnte[2].
Das Ende religiöser Kulthandlungen kann aus den Münzreihen, analog zum Mallnitzer Tauern[3], zum Brandopferplatz auf der Pillerhöhe[4] oder – u.a. literarisch überliefert – zum Großen St. Bernhard[5], mit dem Verbot der heidnischen Religionen durch Theodosius im Jahr 395 n. Chr. angesetzt werden.

Abb. 71 Das Rauristal. Der nordöstliche Zugang zum Hochtor. Blick nach Süden. Im Vordergrund das Salzachtal. Im Hintergrund der Zentralalpenhauptkamm.

Welche Schlüsse kann man nun aus dem erhaltenen archäologischen Fundmaterial auf dem Pass und entlang der gesamten Verkehrsroute für die römische Zeit ziehen?

[1] Moosleitner 2002, 680f. Bearbeitetes Steinmaterial konnte am Hochtor allerdings trotz intensiver Suche nicht gefunden werden. Dies hängt einmal mit dem extremen Klima zusammen, andererseits hat die Erosion die Kammlinie seit der Antike verändert, sie verläuft heute um einige Meter weiter nördlich.
[2] Moosleitner 2002, 682.
[3] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 261f.
[4] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 240.
[5] L. Pauli, ANRW 18.1, 1986, 823. Augustinus, c.d. V, 26, 30.

Das Einsetzen der römischen Funde im 2. Jh. v. Chr. kann analog zu anderen Pässen, zu einer Vielzahl von Fundorten und zur literarischen Überlieferung mit dem Aufkommen eines starken Italienhandels in Verbindung gebracht werden[1]. Die große Menge keltischen Materials aus dem 1. Jh. v. Chr. ist dazu sicher ein Indiz für einen entsprechenden Brauch der Niederlegung von Wertgegenständen zur Bitte oder zum Dank für die glückliche Überquerung.
F. Moosleitner verbindet den darauf folgenden, starken Rückgang der Funde in der frühen und mittleren Kaiserzeit vor allem mit dem Bau der via publica über den Radstädter Tauern und der Verlagerung der Verkehrsachse nach Osten[2].
In diesem Zusammenhang spielen erneut die Fundkomplexe vom Mallnitzer Tauern, vom Brandopferplatz auf der Pillerhöhe und vom Großen St. Bernhard eine Rolle: Überall an diesen Plätzen zeigt sich ein Rückgang der Fundmenge im 1., 2. und in der 1. Hälfte des 3. Jhs. n. Chr. Zumindest am Großen St. Bernhard kann dieser Rückgang sicher nicht mit einer Verlagerung der Verkehrswege in Zusammenhang gebracht werden, ganz im Gegenteil dürfte das Verkehrsaufkommen besonders im 2. Jh. einen Höhepunkt erreicht haben. Also hängen diese Schwankungen in der Münzreihe möglicherweise mit Veränderungen im Votivbrauchtum zusammen.
Fest steht, dass es sich bei diesem Weg immer nur um einen Saumweg gehandelt hat, und somit die erste Fahrtraße hier erst im 20. Jh. errichtet wurde[3].

[1] Moosleitner 2002, 683.
[2] Moosleitner 2002, 683f.
[3] Moosleitner 1997, 25.

Der Pass Lueg

Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Zollstation
Kastell
Gebäude
Wallanlage
Altstraßenrest
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Heiligtum
Grabstein
Altar
Inschrift
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale
F Fibel
Sperrmauer

N W E S

Via Publica

Maßstab: 1 : 75.000

Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich

2.2.5.5 Der Pass Lueg

- Topographie

Der Pass Lueg (552 m) befindet sich an jener Stelle, wo die Salzach die nördlichen Kalkalpen durchbricht und bei Golling in das Salzburger Becken einfließt (Abb. 73). Er trennt zusammen mit der Salzach das Tennengebirge im Osten vom Hagengebirge im Osten und ermöglicht den Durchzugsverkehr von den südlich gelegenen Pässen am Hochtor, Korntauern und am Radstädter Tauern, nach *Juvavum* und an die Donau. Es handelt sich dabei um eine relativ schwierige Stelle, da die enge Schlucht der Salzach den Verkehr auf das rechte Ufer beschränkt und dort sehr steile Auffahrtsrampen zu überwinden waren, die heute weitgehend entschärft sind[1]. Eine weitere Schwierigkeit stellt das teilweise stark erodierende Gestein dar, welches immer wieder Sicherungsarbeiten an den Felswänden notwenig macht.

Abb. 72 Geländeschnitt: Paß Lueg

- Forschungsgeschichte

Die Forschungsgeschichte zum Pass Lueg ist kurz und vor allem mit dem Namen Martin Hell zu verbinden, der die Passstrecke über Jahrzehnte hinweg immer wieder beobachtet hat. Am Rande großangelegter Sicherungsarbeiten entlang der Bundesstraße 51 in den 60er Jahren des 20. Jhs. gelangen ihm einige Entdeckungen zum antiken Straßenverlauf, die zusammen mit einzelnen prähistorischen Funden die Summe der bisher bekannten archäologischen Hinterlassenschaften auf dem Pass darstellen.

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die römische Straße über den Pass Lueg ist in der *Tabula Peutingeriana* verzeichnet[2]. Von der *mansio Ani* (Altemarkt), am nördlichen Fußpunkt der Straße über den Radstädter Tauern, gelangte ein Reisender in der Antike nach 17 Meilen zur *mansio Vocario* (Pfarrwerfen), dem südlichen Ausgangspunkt der Passage über den Pass Lueg. Auf der Passhöhe war laut der *Tab. Peut.* keine Raststation in der

[1] M. Hell, ArchA 51, 1972, 97.
[2] Tab. Peut. IV, 4.

Größe einer *mansio* vorhanden, diese folgte erst nach insgesamt 17 Meilen in *Cuculle* (Kuchl). Von dort aus war *Juvavum* nur noch eine Tagesreise weit entfernt.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Die Benutzung dieses Überganges ist bereits für das Neolithikum, die Frühbronzezeit und die Latènezeit durch Funde belegt[1]. Besonders erwähnenswert ist dabei der sog. „Bronzehelm vom Pass Lueg“ aus der Urnenfelderzeit und ein kammstrichverzierter Topf aus der Spätlatènezeit, die beide hoch über der heutigen Straße gefunden wurden (Abb. 77). M. Hell schloß daraus, dass sich dort ein prähistorischer Weg auf die Passhöhe hinauf befunden haben muss, der den schwierigen Bedingungen in der Schlucht ausgewichen ist[2]. Von der Passhöhe stammen die Reste eines Kupfergusskuchens, wie er in ganz ähnlicher Form unmittelbar südlich des Korntauern gefunden wurde und etwa zw. der mittleren Bronze- und der frühen Eisenzeit datiert[3]. Die 7 km nördlich des Passes gelegene Höhensiedlung auf dem Georgenberg bei Kuchl, aus der Periode Latène C2 (2. Jh. v. Chr.) wird mit der Kontrolle des Pass Lueg und des Handels darüber in Verbindung gebracht[4] (Abb. 78c).

Abb. 73 Der Paß Lueg. Satellitenaufnahme.

Dass eine römische Straße über den Pass Lueg geführt hatte, belegten bereits vor der Entdeckung der ersten Altstraßenreste zwei Meilensteine aus der näheren

Abb. 74 Geleisestraßenreste auf der Südseite

[1] M. Hell, ArchA 51, 1972, 104f.
[2] M. Hell, ArchA 51, 1972, 101f.
[3] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 252.
[4] Th. Fischer, Noricum (2000) 10.

Umgebung: Südlich des Passes fand man in Tenneck, einen Meilenstein des Septimius Severus, der vielleicht von der 26. Meile von *Juvavum* stammt[1].

Abb. 75 Die Straßentrasse der Südseite. Skizze von M. Hell

Nördlich des Überganges folgt ein fragmentierter Stein aus Golling, der wahrscheinlich in severische Zeit datiert[2]. Aus Golling stammen zudem die fragmentierten Reste einer Geleisstraße, die in der Nähe der Pfarrkirche aufgedeckt wurden[3]. Die ersten Altstraßenreste wurden im Jahr 1962 auf der Südseite des Passes entdeckt, es folgten weitere Trassenfunde in den Jahren 1964 und 1967 (Abb. 74).

Am Beginn des Aufstieges zur Passhöhe wurden bei Straßenbauarbeiten an drei Stellen Geleisespuren mit einer Spurbreite von 1.05 m entdeckt[4]. Wenige hundert Meter weiter konnte die Fahrbahn erneut in ihrer vollen Breite angeschnitten werden. Sie liegt unmittelbar an der Salzach, rund 5 m über deren Niveau (Abb. 75). Die Fahrbahnbreite beträgt 1.65 m, die Spurbreite 1.05 m, an beiden Seiten der Fahrbahn ist der Fels abgearbeitet worden: 0.9 m auf der Bergseite und 0.3 m auf der Talseite. Die heute gefährlich anmutende Nähe zur Salzach könnte auf spätere Verlagerungen des Flussbettes zurückzuführen sein[5]. Etwas weiter nördlich, nur wenige Meter über dem rechten Salzachufer fanden sich weitere Spuren. Es handelte sich dabei um einen ca. 15 m langen Straßenabschnitt, der mit einer Breite von 1.6 m in den Fels eingeschnitten war[6].

Abb. 76 Geleisereste von der Passhöhe

Der letzte bisher bekannte Abschnitt der römischen Straße über den Pass Lueg stammt bereits von der Passhöhe, etwas oberhalb der Kirche Maria Brunneck. Die Spurbreite beträgt auch hier konstante 1.05 m[7] (Abb. 76).

Diese Altstraßenreste dokumentieren erneut den Aufwand, der von den

[1] Winkler 1985, 80 Nr. 113. M. Hell, PAR 6, 1956, 37.
[2] Winkler 1985, 80 Nr. 115. CIL III 11840.
[3] M. Hell PAR 12, 1963, 25.
[4] M. Hell PAR 14, 1964, 27: Die Fundstellen liegen bei km 34,401; 34,417 und 34,424.
[5] M. Hell, ArchA 51, 1972, 99. Die Fundstelle liegt bei km 34,442 auf einer Höhe von 487.5 m.
[6] M. Hell, PAR 14, 1964, 27.
[7] M. Hell, PAR 14, 1964, 35.

Römern getrieben wurde, um gefährliche Wegverhältnisse auf einer Passstraße zu entschärfen und Höhenmeter einzusparen. M. Hell stellt sie dem vermuteten prähistorischen Weg über den Pass Lueg entgegen, welcher auf einer höheren, aber dafür weniger gefährlichen Linie verläuft[1]. Römisches Fundmaterial entlang der Passtrasse fehlt bisher anscheinend vollständig, trotzdem ist die Datierung der Straßenreste in römische Zeit sehr wahrscheinlich.

Abb. 77 Latènezeitliche und römerzeitliche Funde und Befunde von der Südseite der Paßhöhe

[1] M. Hell, ArchA 51, 1972, 103.

Abb. 78 Links oben (a): Der Paß Lueg von Süden. Im Mittelgrund Tenneck. Rechts oben(b): Die Nordseite des Paß' Lueg: Im Mittelgrund Kuchl, rechts der Georgenberg. Unten links(c): Der aus interglazialen Konglomeraten bestehende Georgenberg. Unten rechts(d): Blick auf die Salzachschlucht (Hinter dem bewaldeten Hügel) nach Süden.

Kleinere Übergänge über die Karnischen- und Gailtaler Alpen
N
W
E
S
DRAUTAL
Greifenburg
Nach Teurnia
Nach Agontum
Gailbergsattel (981m)
Jaukensattel (1620 m)
Kreuzbergsattel (1077m)
Loncium
Gurina
Plökenpass (1360m)
Kornhofertörl (1785 m)
Timavum
Zollnertörl (1797 m)
Findenigthörl (1863 m)
Nassfeldsattel (1530m)
Pontebbasattel (812m)
Nach Iulium Carnicum / Aquileia
Nach Aquileia
Nach Virunum
Oberveltach
St. Lorenzen im Gitschtal
Nößling
Goderschach
Ratten-dorf
Paularo
Latisana
Pontebba
0
5
10
15
20 Kilometers
Maßstab: 1 : 200.000
Via Vicinalis (?)
Compendium
Via Publica
Saumweg (angenommen)
Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Zollstation
Kastell
Gebäude
Wallanlage
Altstraßenrest
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Heiligtum
Grabstein
Altar
Inschrift
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hippocampus
Fibel
Spermauer
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich

2.2.6 Kleinere Übergänge über die Karnischen- und Gailtaler Alpen

- Topographie

In diesem Kapitel werden im Großen und Ganzen jene Übergänge zusammengefasst, welche zwischen den beiden wichtigen Passlinien Plöckenpass – Gailbergsattel im Westen und Pontebbapass im Osten liegen und entweder die Karnischen- oder die Gailtaler Alpen überwinden.
Die Aufzählung beginnt mit den kleineren Übergängen über die Karnischen Alpen: 7 km östlich des Plöckenpasses liegt das Kornhofertörl (1785 m, Passo Pramosio), welches Timau im Süden mit Dellach im Gailtal verbindet. Nur drei Kilometer weiter östlich folgen bereits das Zollnertörl (1797 m) und das Findenigthörl (1863 m, auch Lodintörl genannt). Den Abschluss bildet der Nassfeldpass (1530 m, Passo Pramollo), der die Ortschaft Pontebba im Kanaltal mit dem Oberen Gailtal verbindet.
In den Gailtaler Alpen liegen zwei kleinere Übergänge, die in diesem Zusammenhang interessant sind: Der Jaukensattel (1620 m), über den man von Dellach (*Gurina*) im Gailtal nach Tratten im Drautal gelangen kann und der Kreuzberg (1074 m), der das Gailtal über das Gitschtal mit Greifenburg im Drautal verbindet.

- Forschungsgeschichte

Die Forschungsgeschichte dieser Pässe ist sehr ungleichgewichtig. Zielgerichtete Untersuchungen fehlen bisher, ein Großteil der Erkenntnisse fiel als „Nebenprodukt“ der archäologischen Erforschung der Siedlung auf der *Gurina* an. Besonders zu erwähnen ist dabei A. B. Meyer, der bereits 1886 zu diesen Fragen Stellung genommen hat[1]. Seitdem warfen vereinzelte Zufallsfunde verschiedenster Art immer wieder Schlaglichter auf die Verkehrsgeschichte dieser Pässe und neue Arbeiten zur *Gurina* fassten Einzelheiten zusammen[2]. Die Gesamtheit der Funde und Befunde wurde aber nie systematisch zusammengestellt. Den besten und jüngsten Überblick über die archäologische Evidenz lieferten zuletzt R. Wedenig in seiner Diplomarbeit und G. Piccotini zusammen mit R. Wedenig in ihrem Artikel über die Pässe zwischen *Noricum* und der *Regio X*[3]. A. Angerer nimmt in seiner Arbeit aus dem Jahr 2002 auch auf diese Übergänge Bezug, stützt sich aber ausschließlich auf die ältere Forschung[4].

- Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften

Nicht nur der Plöckenpass und der Gailbergsattel wurden in der Antike als Übergang genutzt, allgemein lässt sich bereits für die Eisenzeit sagen, dass sicher auch sämtliche begehbare Hochtäler und Pässe in der Umgebung begangen wurden:

---

[1] A. B. Meyer, Die alten Straßen des Obergailthals (Dresden 1886)
[2] P. Jablonka, Die Siedlung auf der Gurina im oberen Gailtal (Diss. Wien 1992) 26f.
[3] R. Wedenig, Gebirgspässe im südlichen Noricum, eine historisch – topographische Bestandsaufnahme. (Diplomarbeit Graz 1986). G. Piccotini, R. Wedenig, Antike Passübergänge zwischen Noricum und der X. italischen Region. AntAlt 28, 1986, 132-135.
[4] A. Angerer, Vom Plöckenpass zur Bernsteinstraße. Römische Verkehrsverbindungen im Alpen-Adria Raum (Diplomarbeit Klagenfurt 2002).

- Das Kornhofertörl:

A.B. Meyer beschrieb eine direkte Route zwischen der *Gurina* und dem Tal des But über das Kornhofertörl (1785 m, Passo Pramosio), allerdings handelte es sich dabei nur um einen Saumweg[1]. Dieser geht vom Dorf Laipacco aus, das einige Kilometer südlich von Timau liegt. Über einen bewaldeten Höhenrücken steigt er zum Kornhofertörl auf und zieht am westlichen Kornhofgraben entlang hinunter nach Weidenburg und Dellach - *Gurina*[2].

- Das Zollnertörl:

Ebenfalls östlich des Plöckenpasses führt das Zollnertörl nach Süden. Als M. Hoernes zwischen 1885 und 1887 auf der *Gurina* eine archäologische Grabung durchführte, überquerte er das Zollnertörl, um nach *Iulium Carnicum* zu gelangen, dabei entdeckte er Reste eines antiken Weges[3]. Darüber hinaus gibt es keine Hinweise auf eine antike Begehung, es ist aber „alter“ Bergbau im Bereich der Zollneralm überliefert[4].

- Das Findenigtörl

Einige Kilometer weiter östlich, am Findenigtörl (1863 m, Cima Val die Puartis), fand man dagegen unmittelbar am Passweg im Jahre 1968 eine venetische Inschrift, ähnlich den Inschriften aus Würmlach[5]. Diese ist nur fragmentiert erhalten, sie nennt mehrere Personennamen, vielleicht von Pilgern, die mit einem Heiligtum auf der *Gurina* in Verbindung stehen könnten. Man kann aus dem Gailtal entweder von Goderschach über den Fuchsgraben oder vom westlich gelegenen Nölbling über die Nölblingeralm zum heute unbedeutenden Findenigtörl aufsteigen. Interessant ist, dass es am Fuß von beiden Wegen Wallanlagen unbestimmter Zeitstellung gibt, die von J. Viertler eventuell mit Passsicherungsaufgaben in Verbindung gebracht werden[6]. Es handelt sich um eine Anlage am Tischboden bei Nölbling und um eine weitere am Streitberg bei Goderschach. Viertler vermutet einen Saumpfad von hier zum Törl und dann durch den Incarjograben hinunter nach Paularo. G. Piccotini und R. Wedenig haben diesen Übergang trotz fehlender römischer Funde in ihre Aufzählung der Pässe zwischen *Noricum* und der *X. Regio* Italiens aufgenommen, da auch hier, ähnlich wie bei den gerade vorgestellten Pässen verkehrsgeographische Verbindungen zur *Gurina* bestehen. Daneben stellt der Saumpfad über das Findenigtörl die kürzeste und fast genau Nord-Süd verlaufende Linie zw. Friaul und dem Gailtal dar. Auf Grund von saisonal unterschiedlich leicht benutzbaren Bergwegen war es sehr vorteilhaft, zwischen mehreren Varianten wählen zu können. Da man sich diese Routen ausnahmslos als Saumwege vorstellen kann, kostete diese „Mehrgeleisigkeit des Passverkehrs“ auch keine zusätzlichen Aufwand[7].

---

[1] A. B. Meyer, Gurina im Obergailthal (Kärnthen), (1895) 110.
[2] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 132.
[3] Jablonka, 1992, 26 Anm. 23.
[4] Wedenig, 1986, 22.
[5] Fundnachricht: Carinthia 159, 1969, 564 Nr. 16.
[6] J. Viertler, Carinthia 160, 1970, 306ff.
[7] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 132.

- Der Nassfeldpass

Damit verlassen wir den unmittelbaren Einzugsbereich des Plöckenpasses und der *Gurina* und wenden uns dem Nassfeldpass (1525 m) zu, der ca. 15 km südöstlich der eben besprochenen Übergänge liegt. Wir befinden uns im Einzugsbereich des Kanaltales. Das Nassfeld ist der zweitniedrigste Pass in den Karnischen Alpen. das Hochplateau wird durch eine ebene, moorige Hochfläche gebildet, der Zugang von Süden her ist schwierig und Schnee liegt bis spät in den Sommer hinein. Diese schwierigen Geländeverhältnisse könnten erklären, warum es bis auf prähistorische Keramik, vor dem Mittelalter keine Spuren gibt[1]. Bei Danz im Gailtal, in der Nähe des nördlichen Fußpunktes der Straße über den Nassfeldpass, befindet sich eine rechteckige Wallanlage, „Haidenturm“ genannt, auf dem Zagrad, die bisher nicht datiert werden kann, aber von ihrer geographischen Lage her gut als Sperre für den Pass gedient haben könnte[2]. Die gleiche Funktion könnte eine weitere Wallanlage bei Danz gehabt haben, sie ist jedoch ebenfalls noch undatiert[3]. Eine Sperrmauer, welche das Gailtal westlich von Rattendorf durchquerte und als römisch bzw. spätantik angesprochen wird, steht wahrscheinlich in keinem Bezug zur Passroute über das Nassfeld[4]. Obwohl eindeutige Funde bisher fehlen, kann man annehmen, dass diese Abzweigung der wichtigen Kanaltalstraße auch in römischer Zeit begangen wurde und unser Unwissen nur auf dem schlechten Forschungsstand beruht.

- Der Jaukensattel:

Keine zwei Kilometer östlich der *Gurina* (850 m) steigen heute mehrere Wege Richtung Norden zum Jaukensattel (1607 m) auf. Der eine führt in direkter Linie von der *Gurina* zum Pass und läuft am Siegelberghof (1187 m) vorbei, von wo Hallstattzeitliche Grabfunde bekannt sind. Eine zweite Möglichkeit, die die Siedlung auf der *Gurina* nicht respektiert, bietet der etwas weiter östlich gelegene Finstergraben[5].
P. Jablonka beschrieb im Jahr 1992 an der Südseite des Jaukensattels eine Saumstraße, die vom Gailtal hinaufführt und auf der ÖK als „Römerweg“ verzeichnet ist[6]. Ob einer dieser beiden Wege damit gemeint ist, ist unklar. Auf der Drautaler Seite ist ein weniger starkes Gefälle zu überwinden, dafür behindert die sehr enge Ochsenschlucht den Abstieg. Der Weg über den Jaukensattel hat bisher kein römisches Fundmaterial hervorgebracht, er ist weniger als Transitstrecke zu betrachten, sondern eher im Zusammenhang mit dem Abbau von Bodenschätzen und seiner unmittelbaren Nähe zur *Gurina* von lokaler Bedeutung[7].

---

[1] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 133.
[2] G. Piccotini, Urgeschichtliche, römerzeitliche und frühmittelalterliche Funde im Bezirk Hermagor. In: G. Moro (Red.), Hermgor. Geschichte, Natur, Gegenwart (1969) 47f.
[3] Zuletzt: M. Fuchs, FÖ 36, 1997, 953.
[4] Wedenig 1989, 43.
[5] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 132.
[6] Jablonka, 1992, 26 Anm. 25. Die “Römerstraße” auf der Südseite des Jaukensattels konnte ich auf der ÖK 1:50.000 (2001) nicht wieder finden.
[7] Wedenig, 1986 22.

- Der Kreuzberg

Wesentlich bessere Anhaltspunkte bietet der Kreuzberg, der nur 11 km östlich des Jauken gelegen ist. Geht man von einer römischen Straße durch das Gailtal und von einem Saumweg über das Nassfeld aus, so würde ein Passweg über den Kreuzberg bei Hermagor in Richtung Nordwesten abzweigen und das ca. 10 km lange Gitschtal bis zum Passfußort Weißbriach durchlaufen. Aus Obervellach (Hermagor) stammt ein Sesterz des Marc Aurel, den man als ersten Hinweis auf die römische Benutzung des Kreuzbergsattels ansehen kann[1]. Die Annahme, dass der antike Weg ungefähr der Gitschtalstraße des 19. Jh. entspricht, wird durch den Fund einer Grabinschrift auf der Wulzentratten, unweit dieser Straße erhärtet[2]. Eine spätantike Höhensiedlung südöstlich von St. Lorenzen im Gitschtal, die auf Grund von Grabungen ins 5./6. Jh. datiert wird, könnte mit der Passstraße in Verbindung stehen, es gibt allerdings keine konkreten Anhaltspunkte dafür[3].
Es sind bislang keine eindeutigen Altstraßenreste auf der Anstiegsrampe bekannt geworden, dafür existieren Funde von der Passhöhe: Direkt auf dem Sattel fand man 1948 ein As des Vespasian[4], etwas weiter nordwestlich wurden Gebäudereste des sog. „Haidentempel“ aufgedeckt und weitere 7 Münzen geborgen, die allerdings ebenso verloren sind, wie ein „Römerstein“ von der nahe gelegenen Franz-Josefs-Höhe. Zwei dieser Münzen sollen Prägungen des Nero gewesen sein. R. Wedenig, der den Pass in den 80er Jahren des 20. Jhs. beging, konnte den „Römerstein“ nicht mehr auffinden und auch die Lage des „Haidentempels“ nur noch vermuten. In den vergangenen Jahrzehnten wurde nämlich die Straße und Raststätte im Bereich der Franz-Josephs-Höhe stark umgebaut[5]. Von dort abwärts fehlen weitere Spuren, theoretisch würde die Passstraße in Greifenburg in die Drautalstraße einmünden[6].

Über fast alle dieser eben genannten Übergänge lassen sich sogar mehrere Trassen von Altstraßen oder Wegen feststellen, die von den Bewohnern der Gegend oft „Römerweg“ genannt werden. Allerdings ist dies nur für die Strecke über den Plöckenpass auch durch Quellen und Inschriften sicher nachgewiesen[7]. Römerzeitliche Begehung lässt sich sicher an Hand der Passfunde nur für den Kreuzberg feststellen. Auf jenen Übergängen, wo Altstraßenreste ausgemacht wurden oder prähistorisches Fundmaterial bzw. mittelalterliche Überlieferung vorhanden ist, würden gezielte Prospektionen, wie sie am Sölkpass erfolgreich vorexerziert wurden, möglicherweise zu weiteren Ergebnissen führen. Solche Untersuchungen machen allerdings nur solange Sinn, wie es auf den Passhöhen nicht zu größeren baulichen Veränderungen kommt.

---

[1] G. Piccotini, Urgeschichtliche, römerzeitliche und frühmittelalterliche Funde im Bezirk Hermagor. In: G. Moro (Red.), Hermgor. Geschichte, Natur, Gegenwart (1969) 46.
[2] Der Ort liegt ca. 3 km südöstlich von Weißbriach. Die Grabinschrift CIL III, 4734 ist heute verloren.
[3] F. Felgenhauer, PAR 34, 1984, 3f. G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 134f.
[4] H. Dolenz, Carinthia 142, 1952, 173f.
[5] Wedenig 1986, 41.
[6] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 134f.
[7] Jablonka, 1992, 26.

Korntauern und Mallnitzer Tauern (Übersicht)

2.2.7 Mallnitzer Tauern / Korntauern

- Topographie

Der Korntauern (2460 m) und der Mallnitzer Tauern (2450 m) bilden Übergänge über den Alpenhauptkamm im Bereich des Gebirgszuges der Hohen Tauern. Über diese beiden Pässe sind das Mölltal im Süden und das Gasteinertal im Norden verbunden. In das Mölltal gelangt man durch das Drautal, *Teurnia* liegt fast genau 30 km vom südlichen Ausgangspunkt der beiden Passstraßen entfernt. Aus dem Gasteinertal gelangt man in das Salzachtal, weiter nach *Juvavum* und an die Donau.
Heute verläuft die Grenze zwischen den Bundesländern Kärnten und Salzburg über beide Pässe, in römischer Zeit waren sie binnennorische Übergänge, die vielleicht ähnlich den Radstätter Tauern, die Grenze zwischen den Stadtterritorien von *Juvavum* und *Teurnia* bildeten.

Abb. 79 Geländeschnitt: Korntauern und Mallnitzer Tauern

- Forschungsgeschichte

Die Altstraße über den Korntauern wurde schon zu Beginn 19. Jh. erstmals beobachtet und als römisch angesprochen[1]. Im Laufe des 20. Jhs. zogen mehrere Arbeiten den antiken Ursprung der Straße über den Korntauern in Zweifel und

[1] Erste Erwähnung des Korntauern als Römerstraße durch J. E. Koch-Sternfeld, Das Gasteiner Tal mit seinen warmen Heilquellen im salzburgischen Gebirge (1810) 53. Weiters wichtig: M. F. v. Jabornegg-Altenfels, Carinthia I 29, 1839, 169f., der selber vor Ort war (Lippert I, 1993, 46 Anm. 7).

postulierten eine Entstehung in der frühen Neuzeit, gleichzeitig wurden die Straßenreste von anderen Autoren weiter als römisch angesprochen[1]. Der frühneuzeitliche Ansatz wurde durch den Bergbauhistoriker F. Gruber im Jahr 1993 endgültig widerlegt[2].
Im Gegensatz zur bereits fast zwei Jahrhunderte zurückreichenden Forschungsgeschichte des Korntauern, ist die antike Verbindung über den Mallnitzer Tauern erst in den 80er Jahren des 20. Jh. durch F. Gruber wieder entdeckt und der der Forschung bekannt gemacht worden[3]. Von da an ging die Erkundung beider Passstraßen stets Hand in Hand:
Von 1989 bis 1992 wurde die Passregion und deren archäologische Hinterlassenschaften im Rahmen eines interdisziplinären Forschungsprojektes untersucht und dessen Ergebnisse durch A. Lippert 1993 veröffentlicht[4]. Es beinhaltete neben Trassenaufnahmen auch Straßenschnitte, Pollenanalysen, Bergbaubegehungen und Prospektion mit einem Metalldetektor. 1998 wurden die Feldforschungen fortgesetzt, es wurden weitere Grabungsschnitte angelegt und der Münzopferplatz auf der Passhöhe des Mallnitzer Tauern erforscht[5].

Abb. 80 Die *Gesatorix*-Münze vom Mallnitzer Tauern

Diese Aktivitäten machten die römischen Straßen über den Mallnitzer- und Korntauern zu den einzigen in den Ostalpen, die sich vom Forschungsstand her gesehen mit den großen Passstraßen der Westalpen vergleichen lassen.

[1] Für eine Entstehung im 16. Jh.: P. Reinecke, Germania 17, 1933, 287f. H. Hassinger, Die Übergänge über die Hohen Tauern vom Frühmittelalter bis ins 19. Jh. In: Die Tauern-Autobahn (1976) 228. Als römisch angesprochen u. a.: Cartellieri, Alpenstraßen 31. N. Heger, Salzburg in römischer Zeit (1974) 63.
[2] F. Gruber, 1993, 283-289. Vgl. Lippert 1999, 206.
[3] Tatsächlich gibt es eine vereinzelte Erwähnung des Mallnitzer Tauern als „alter Heidenweg“ aus dem Jahr 1799 durch F. M. Vierthaler, Reisen durch Salzburg (1799, Nachdruck 1986) 294. Vgl. F. Gruber, 1993, 294 Anm. 100.
[4] A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993).
[5] A. Lippert, Neue Forschungen zu den antiken Passstrassen über den Mallnitzer Tauern und den Korntauern. In: Wissenschaftliche Mitteilungen Nationalpark Hohe Tauern 5 (1999) 205-227. G. Dembski, A. Lippert, Keltische und römische Münzopfer am Mallnitzer Tauern. In: Ausstellungskatalog: Gold in den Alpen (Klagenfurt 1999) 37-42.

- Die Passstraßen und deren archäologische Hinterlassenschaften

  - Hinweise auf prähistorische und antike Passbegehungen

Ähnlich wie am benachbarten Hochtor, lassen sich bereits Spuren von prähistorischen Überquerungen der beiden Tauernpässe nachweisen. Der Fund von zwei spätneolithischen Lochäxten vom Korntauern datiert diesen Übergang bis ins 4. Jts. v. Chr. zurück[1]. Aus der frühen Bronzezeit sind bislang keine Funde aus dem direkten Einzugsbereich der Pässe bekannt. Im Zuge der gezielten Untersuchungen im Bereich der Passhöhen fand man jedoch unmittelbar südlich der Korntauernscharte mehrere Fragmente eines Gusskuchenrandes, der auf Bergbau zw. der mittleren Bronze- und der frühen Eisenzeit hindeuten könnte. Ein ähnliches Stück stammt von der höchsten Stelle des Pass Lueg[2]. Funde und Pollenanalysen deuten darauf hin, dass das Gasteiner- und Raurisertal ab der mittleren Bronzezeit von Siedlern erschlossen wurde. Aus der Latènezeit kennen wir, neben den neuen Funden vom Mallnitzer Tauern, einen republikanischen Denar mit Prägedatum um 104 v. Chr., der 1964 in der Nähe des Wetzelgutes bei Badgastein gefunden wurde. Der gute Erhaltungszustand der Bildfläche lässt eine kurze Umlaufzeit vermuten[3]. Aus derselben Periode (Latène D) stammt auch die *Gesatorix*-Münze vom Mallnitzer Tauern[4] (Abb. 80/81).

Abb. 81 Der Nordsattel am Mallnitzer Tauern von Südwesten

Mit Beginn der römischen Epoche häufen sich die Funde an den Passstraßen:

[1] Lippert II, 1993, 137ff.
[2] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 252. Siehe auch S. 164
[3] Lippert II, 1993, 160f.
[4] Lippert II, 1993, 159.

Eine schwer leserliche Inschrift aus Obervellach, am Eingang in das Mallnitztal[1], ein Dupondius des Commodus (180-192 n. Chr.), gefunden im Jahre 1886 am Stappitzsee, am Fuß des Anstieges zum Korntauern[2], weiters eine Bronzemünze des Antoninus Pius (Prägedatum 148 n. Chr.), die 1888 „am Korntauern“ gefunden wurde und heute verschollen ist[3]. Vom Mallnitzer Tauern stammt eine *Maiorina* der Söhne des Constantin I., die zw. 346 und 354 n. Chr. geprägt und im Jahre 1986 aufgelesen wurde[4]. Von der Nordseite des Korntauern gibt es ebenfalls römische Münzfunde, die auf eine Frequentierung des Passes hinweisen können: Zwei Bronzemünzen des Trajan und des Marcus Aurelius aus Badgastein und Bad Hofgastein, sowie ein Exemplar des Severus Alexander und ein Antoninian des Maximianus Herculius aus Badgastein[5]. Dazu kommt noch eine Fibel vom Typ Gurina aus Bad Hofgastein, die ins 3. Jh. n. Chr. datiert. Am Ausgang des Gasteinertales, in der sog. Klamm fand sich außerdem ein Sesterz des Antoninus Pius, der 148 / 149 n. Chr. geprägt wurde (Abb. 91). Dieser Fund könnte möglicherweise den Verlauf der Straße durch die Schlucht der Gasteiner-Ache anzeigen. Wenige Kilometer östlich befindet sich schließlich die latène- und kaiserzeitliche Siedlung von Goldegg, die das Salzachtal an der Engstelle der Taxenbacher Enge kontrolliert[6].

- Trassenbeschreibung

Die heutige Ortschaft Mallnitz bildete den südlichen Ausgangspunkt für beide Passstraßen:

Abb. 82 Spitzwinklige Kehren Korntauern Nord

[1] G. Piccotini, Archäologischer Atlas von Kärnten (1989) Nr. 279.
[2] G. Piccotini, Archäologischer Atlas von Kärnten (1989) Nr. 233a.
[3] Lippert II, 1993, 163f. Carinthia 78, 1888, 196.
[4] E. M. Feldinger, FÖ 24/25, 1985/86, 282. Lippert II, 1993, 167.
[5] Lippert II, 1993, 161, 166f.
[6] M. Hell, FÖ 8, 1961, 80. Ders. ArchA 51, 1972, 184f.

Den ersten Abschnitt der Korntauernstrasse bildet möglicherweise ein gerade verlaufender Altweg von Mallnitz bis zur heutigen Talstation der Ankogel-Seilbahn. Dort beginnt der Aufstieg in Richtung Passhöhe (Abb. 83). Die Trasse gewinnt in langen, gleichmäßigen Geraden an Höhe und lässt sich bis zum Tauernsee und der Korntauernscharte über weite Strecken im Gelände verfolgen. Dabei überwindet sie 1250 Höhenmeter in 42 Kehren auf einer Strecke von 12 km.
Unmittelbar nördlich des Passes ist ein Teil des römischen Straßendammes

Abb. 83 Korntauern Südseite. Geländemodell mit bekannten Straßenabschnitten

besonders gut erhalten geblieben, außerdem haben sich im Bereich des großen Sumpfbodens längere Trassenteile erhalten. Die Spur der römischen Straße lässt sich im Norden bis knapp unter die Waldgrenze verfolgen und könnte von dort über die Radeckalm und das Anlauftal nach Gastein weitergeführt haben.

Die Straße über den Mallnitzer Tauern lässt sich nordwestlich von Mallnitz erstmals auf der Laschalm als breite, in den Hang eingeschnittene Transversale feststellen und bis zum Tauernkreuz

Abb. 84 Spitzwinklige Kehre im Bockhartbereich

verfolgen. Von dort an, auf den letzten 220 Höhenmetern bis zum Übergang, haben sich keine Spuren der Straße mehr erhalten. Erst nördlich davon, auf dem oberen Eselkar, zeichnen sich die langen Transversalen und wenigen Kehren wieder deutlich am steilen Hang ab. Über die östliche Flanke der Tauernleitern und die Eggeralm erreicht die Straße schließlich das Nassfeld (Abb. 90), auf dem sich keine Straßenreste mehr erhalten haben. Erst an dessen Nordseite kann der weitere Verlauf wieder verfolgt werden: Reste einer Hangstraße führen zum oberen Bockhartsee und in das Bergbaugebiet am Silberpfennig (Abb. 84), wo sie sich im stark fließenden Gelände verlieren. Untersuchungen an den westlichen Hängen der Nassfelder Ache konnten bisher keine Verbindung nach Gastein feststellen, was zur Annahme führte, dass es sich bei der Straße über den Mallnitzer Tauern um eine Stichstraße von Süden in das Erzrevier am Bockhart gehandelt hat[1].

- Charakteristik der Straßen über den Mallnitzer und Korntauern

Durch die archäologischen Untersuchungen in den 90er Jahren des 20. Jhs. besitzen wir neben Einblicken in die antiken Kulttätigkeiten auf der Passhöhe des Mallnitzer Tauern auch eine Menge an strassenbautechnischen Informationen.
In Anlage und Konstruktion ähneln beide Straßen stark der gut erforschten Trasse über den Julierpass:

Abb. 85 Vergleichbare Bautechnick am Julierpass und Mallnitzer Tauern

[1] Lippert I, 1993, 22f.

Sie nutzen das Gelände so gut wie möglich aus und beschränken sich auf ein Minimum an Kehren. Die sehr geraden und langen Segmente im steilen Felsterrain treffen in spitzen Winkeln aufeinander und bieten dort zur Richtungsänderung verbreiterte Bereiche. In den unteren Bereichen kommen daneben auch relativ kurze Segmente vor, wie z.B. in den Tauernleitern. Die tiefer gelegenen Streckenabschnitte wurden in die Berghänge eingeschnitten, das Aushubmaterial talseitig aufgeschüttet. In den höher gelegenen Felshalden errichtete man Dämme aus großen Felsblöcken, für die mitunter Stufen aus dem Fels gehauen werden mussten (Abb. 86). Diese Dämme waren auf ihrer Oberfläche geschottert. Die Straßenbreite der beiden Trassen beträgt durchschnittlich zw. 3.2m und 4m, die Steigung liegt zw. 9% und 11%. Die relativ große Breite ermöglichte zusammen mit der mäßigen Steigung sicherlich eine Befahrung durch zweiachsige Wagen[1].

Abb. 86 Profilzeichung der Straßentrasse am Bockhart

Dies wurde durch zwei Grabungsschnitte im Jahr 1998 bestätigt, die an der Nordseite der Mallnitzer Tauern angelegt wurden. Mit dem ersten Schnitt untersuchte man die Straße auf den unteren Tauernleitern und legte eine ca. 2 m breite Pflasterung frei. An der Außenseite waren größere Platten verlegt, innen kleinere Platten und anderes Steinmaterial. Der innere Abstand zw. den Außenplatten war mit 1,10 m groß genug, um einen römischen Wagen mit 1.07/08 m Spurbreite die Durchfahrt zu ermöglichen[2]. Der zweite Grabungsschnitt brachte ähnliche Ergebnisse, große Blöcke bilden eine talseitige Randmauer, flache Steinplatten bildeten den Untergrund der Schotterung[3].
Ein auffallendes Charakteristikum beider Straßen ist die direkte Linieführung ohne Rücksicht auf geologisch und topographisch ungünstige Bereiche. Dies führte dazu, dass viele Stellen innerhalb von wenigen Jahren durch die Erosion unpassierbar wurden und wahrscheinlich jährlich ausgebessert werden mussten. Auf Grund dieser Bauweise können diese Straßen nur relativ kurz in Gebrauch gewesen sein[4].
Zusammenfassend zeichnen sich die beiden Straßen durch die wichtigsten jener Charakteristika aus, die C. P. Ehrensperger in seiner Arbeit über den Julierpass definiert hat[5]: Gerade Einzelsegmente, spitzwinklige Kehren und stumpfwinklige Segmentübergänge, Zick-Zack-Wegführung, begrenzte Steigung, definierte Breite, Damm- und Terrassenbauweise, Kiesschüttung als Fahrbahnoberfläche und großer baulicher Aufwand (Abb. 85).

[1] Lippert, 1999, 208.
[2] Lippert, 1999, 215.
[3] Lippert, 1999, 217.
[4] Lippert I, 1993, 42.
[5] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 64ff.

- Keltische und römische Passopfer am Mallnitzer Tauern

Viel zahlreicher als die Altfunde im gesamten Einzugsbereich der Passstraßen waren die neu entdeckten Artefakte rund um die drei Sättel, die den Mallnitzer Tauern bilden: Die Archäologen hatten bereits im Vorfeld erwartet, Reste einer Station oder eines Heiligtums vorzufinden. Tatsächlich konnten zahlreiche Funde gemacht werden, mit deren Hilfe es möglich war, die Kultpraktiken auf der Passhöhe in keltischer und römischer Zeit zu rekonstruieren.

Die Funde konzentrieren sich vor allem auf einen Bereich südlich des Südsattels, entlang einer Felsrinne, über die sie im Laufe der Zeit durch Erosion verteilt worden waren. Dort fand sich neben zahlreichen Münzen auch eine gelochte Steinplatte, die, zusammen mit einem zweiten, weiter westlich entdeckten Exemplar, als Basis eines Kultschreins gedeutet wird (Abb. 87). Dieser Fund fügt sich mit jener Herkulesfigur und den anderen Fragmenten von Bronzestatuetten, die am Hochtor ausgegraben wurden, zu einem Ganzen zusammen[1] (Abb. 88).

Abb. 87 Gelochte Steinplatten (4,5), eiserner Stilus (6) vom Mallnitzer Tauern

Insgesamt stammen vom Mallnitzer Tauern bisher 99 keltische und römische Münzen, daneben die besagten Steinplatten, ein kaiserzeitlicher *Stilus* aus Eisen und eine Bronzenadel (Abb. 87). Die angelegten Grabungsschnitte konnten keine Bebauung auf der Passhöhe feststellen[2]. Das Gros der Münzen bilden die keltischen Prägungen. Neben dem Altfund der berühmten Hexadrachme des *Gesatorix* im Jahr 1904[3], stammen 64 Münzen vom Süd-, sechs vom West- und

Abb. 88 Rekonstruktion der Kultschreine auf dem Mallnitzer Tauern

[1] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 252f. F. Moosleitner, 1997, 25ff.
[2] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 253f.
[3] F. Kenner, MZK 4, 1905, 159.

zwei vom Nordsattel. Diesen stehen 13 sicher und sieben wahrscheinlich kaiserzeitliche Münzen gegenüber, die alle bis auf zwei am Südsattel gefunden wurden. Unter diesen befinden sich auch sechs verschmolzene Münzen aus der Spätantike, die vielleicht mit der Zerstörung der Kultschreine in Zusammenhang stehen könnten[1].
Bei den keltischen Münzen handelt es sich fast ausnahmslos um norische Kleinsilbermünzen, die in zwei verschiedenen Prägeperioden entstanden sind: Die älteren vor 113 v. Chr. und die jüngeren beginnend einige Zeit vor 64/63 v. Chr.. Demnach wurde der Mallnitzer Tauern im 1. Jh. v. Chr. nur von der lokalen Bevölkerung begangen, denn Münzen der römischen Republik fehlen völlig.
Die römische Münzreihe beginnt mit einem As des Antoninus Pius aus dem Jahr 153/154 n. Chr. und endet mit 11 Kupfermünzen aus der 2. Hälfte des 4. Jhs.[2]. Der gesamte Fundkomplex kann mit ziemlicher Sicherheit mit Opfern beim Überschreiten der Passhöhe in Verbindung gebracht werden. Das Ende der Kulthandlungen vollzog sich wahrscheinlich zeitgleich mit den anderen bekannten Passheiligtümern im Alpenraum.

- Datierung

Die beiden Passstraßen wurden in keinem Itinerarium überliefert, auf der *Tabula Peutingeriana* sind sie nicht eingetragen.
Für eine allgemeine Datierung in römische Zeit sprechen die Art der Konstruktion, die anderen bekannten römischen Bergstraßen entspricht[3], die Tatsache, dass die Trassen keinen mittelalterlichen oder neuzeitlichen Bauprinzipien folgen und in keiner Überlieferung enthalten sind, sowie auch einige der Metallfunde, die im Zuge der Gelände-prospektionen mit der Metallsonde gefunden wurden.

Abb. 89 Römische Funde von der Straßentrasse Mallnitzer Tauern Süd

Es handelt sich dabei um das Fragment eines flachen Zeltpflocks aus Eisen mit S-förmig geschwungenem Haken, für den es Vergleichsbeispiele aus *Lauriacum* gibt. Er wurde auf der Laschgalm, entlang der

[1] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 253f.
[2] G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 261f.
[3] Julierpass: C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 64ff. Laußnitzhöhe: F. Narobe, MGSL 100, 1960, 16ff. Allgemein: Lippert, 1999, 221.

Passstraße über den Mallnitzer Tauern gefunden[1]. Weiters eine eiserne Nadel mit hammerförmigem Kopf und mehrere Mauskopfnägel nach der Art römischer Sandalenbeschläge[2] (Abb. 89).

Da es von der Strecke nur wenige römische Funde gibt, die sich chronologisch eindeutig festmachen lassen, sind die Datierungsvorschläge hauptsächlich aus althistorischer Sicht gemacht worden. Man versuchte dabei, die bautechnischen Auffälligkeiten mit Ereignissen aus der römischen Geschichte Noricums in Verbindung zu bringen, die dem Ort und der Art und Weise der Erbauung einen Sinn zu geben vermögen.
Wann war im römischen Noricum ein so aufwendiges, aber offensichtlich nur für eine kurze Lebensdauer ausgelegtes Projekt notwendig geworden? Vier Vorschläge wurden bisher gemacht[3]:

Abb. 90 Das Naßfeld (unterer Bildbereich) Bilck nach Nordost. Im Hintergrund das Gasteinertal

Die Vertreibung des Stammes der Tigurnier aus Noricum durch Sulla im Jahre 101 v. Chr., der Aufstand der norischen Ambisonten im Zuge des Alpenkrieges 16/15 v. Chr., der Bürgerkrieg im ersten Vierkaiserjahr 69 n. Chr. und die römischen Gegenoffensiven im Markomannenkrieg 170/171 n. Chr.
Während eine Erbauung der beiden Passstraßen anlässlich der Vertreibung der Tigurnier oder während des Alpenkrieges als eher unwahrscheinlich gelten[4], müssen die Argumente für und gegen die beiden letztgenannten Ereignisse gegeneinander abgewogen werden. P.W. Haider ist in seiner Analyse der historischen Quellenlage dabei zum Schluss gekommen, dass die Fakten eher für die Zeit der Markomannenkriege sprechen, auch, wenn es sich dabei um eine unbewiesene Theorie handelt, die erst durch weitere archäologische Forschung be- oder widerlegt werden kann[5]:

Seit Anfang des Jahres 69 n. Chr. standen sich entlang der Grenze zwischen Raetien und Noricum Truppen der Bürgerkriegsparteien des Vitellius und des Vespasian gegenüber[6]. Da damit alle Verbindungen in ost-westlicher Richtung abgeschnitten waren, vermutet Haider, dass die innernorischen Verbindungsstraßen in aller Eile ausgebaut werden mussten, um den Kontakt zwischen Italien und dem Teil Noricums südlich des Alpenhauptkammes einerseits und den Truppen an der

[1] Wein, 1993, 115. Taf. 6,2. Lippert 1999, 209.
[2] Wein, 1993, 110f. Taf. 6,1.
[3] Haider II, 1993, 249.
[4] Haider II, 1993, 249-251.
[5] Haider II, 1993, 254.
[6] Tacitus Hist. I, 70f.

Donau sowie der Front entlang der Grenze zu Raetien andererseits aufrecht zu erhalten. Eine Straße über den Korntauern ins obere Salzachtal hätte es ermöglicht schnell von Südnoricum an den Inn zu gelangen[1]. Der große Zeitdruck in dieser Situation könnte die sehr direkte Trassenführung erklären.
Haider bietet an dieser Stelle auch an, die Straße über den Mallnitzer Tauern ins Goldabbaugebiet des Bockhart zeitgleich, auf Grund der enormen Staatsausgaben in Folge der Bürgerkriege und Aufstände zwischen den Jahren 66 und 70 n. Chr., zu datieren.

Abb. 91 Die sog. "Klamm", der Durchbruch der Gasteiner Ache ins Salzachtal. Blick nach Süden

Die vierte und letzte bisher vorgeschlagene Erklärungs- und Datierungsmöglichkeit für die beiden Passstraßen ist die Zeit der Markomannenkriege.
Nachdem der germanische Einfall in Italien im Jahr 170 n. Chr. zum Stillstand gebracht worden war, begannen die Generäle Marc Aurels die Feinde entlang der Reichsstraßen wieder aus dem Imperium zurückzudrängen. Der spätere Kaiser Publius Helvius Pertinax hatte dabei Noricum und Raetien als Aktionsgebiet erhalten.
Haider nimmt an, dass Pertinax die Germanen aus dem Süden Noricums zurückdrängte und die Straße über den Korntauern erbauen ließ, um die auf dem Radstätter Tauern zurückweichenden Invasoren ungehindert umgehen zu können. Ähnlich wie anlässlich des ersten Vierkaiserjahres 68/69 n. Chr. könnte die schnell erbaute Straße über den Mallnitzer Tauern ins Goldabbaugebiet des Bockhart auf die finanziell prekäre Situation der Staatsfinanzen seit dem Partherkrieg 166 n. Chr. zurückzuführen sein[2].
P.W. Haider schwankt zwischen einer Datierung in das 1. Vierkaiserjahr und in die Zeit der Markomannenkriege, plädiert schließlich doch für letzteres, wobei erst Neufunde eine endgültige Klärung bringen können[3]. A. Lippert folgt ihm darin, unterstützt durch das Indiz der Münzfunde, die erst in der Mitte des 2. Jhs. n. Chr. einsetzen[4]. Kritik an dieser Ansicht kam zuletzt von V. Gassner und S. Jilek, die der

[1] Haider II, 1993, 252 spricht davon, „dass man trotz des Bestehens der ausgebauten Reichsstraße über den Katschberg und den Radstätter Tauernpass“ die Straße über den Korntauern angelegt hat. Er fragt sich mehrmals, auch in Zusammenhang mit den Markomannenkriegen, wie es zu erklären sei, dass im Abstand von nur 38 km zwei große Straßen die Alpen überqueren. Dazu ist anzumerken, dass die Straße über die Laußnitzhöhe (Katschberg) im Allgemeinen erst in severische Zeit datiert wird (F. Narobe, MGSL 100, 1960, 16ff.). Das bedeutet, dass größere Menschen- oder Gütermengen im 1. und 2. Jh. n. Chr. von Südnoricum nur über die claudische *via publica* von *Virunum* über *Matucaio* (Treibach-Althofen), *Immurium* (Moosham) und *in Alpe* (Radstätter Tauern) nach Nordwesten gelangen konnten.
[2] Haider II, 1993, 253f.
[3] Haider II, 1993, 254.
[4] Lippert 1999, 210.

Feststellung Haiders, dass die Straße in großer Eile und in Unkenntnis der Gefahren trassiert wurde, mit dem Hinweis widersprachen, dass gerade der gute Erhaltungszustand bis in die Gegenwart für das Gegenteil Zeugnis ablege. Weiters stellten sie die Frage, ob für einen Feldzug wirklich ein solch groß angelegter Ausbau notwendig sei und für Truppenbewegungen nicht auch ein Saumpfad genüge[1]. Während mir ersterer Einwand durchaus vernünftig erscheint, ist zu letzterem zu sagen, dass es bei der Überschreitung eines hochalpinen Passes durch ein Heer nicht nur darauf ankommt, die Soldaten von A nach B zu befördern, sondern dass der ganze Zug auch ständig Nachschub erhalten muss, da es im Hochgebirge sowie im ganzen inneralpinen Raum für ein Heer unmöglich war, sich aus dem Land heraus zu versorgen. Vor diesem Hintergrund sind die Straßen über den Mallnitzer- und Korntauern keineswegs zu groß dimensioniert. Die zukünftige Forschung wird in dieser Frage hoffentlich bald neue Ergebnisse erbringen können.

[1] Gassner – Jilek - Ladstätter,2002, 96 Anm. 86.

Altstraßenreste am Mallnitzer- und Korntauern
(nach Lippert 1993) Maßstab: 1 : 75.000

2.2.8 Passzugsystem *Aquileia-Juvavum* 2

Der Pontebbapass / Sattel von Camporosso
Santicum
Napoleonwiese
Strassfried
Seltschach
Würzenpass
Meelaria
Hoischhügel
statio Bilachiniensis
Camporosso
Sattel von Camporosso (797m)
Tarvis
Nassfeld
Pontebba
Larix
Chiusaforte
statio Ploriucensis
Resiutta
Glemona
Ad Silanos
Arzegna
Stazione per La Carnia
Findenig / Kornhoferörl
Plökenpass
N
S
W
E
0
10
20
30 Kilometers
1 : 300.000
Saumweg
Via Vicinalis
Via Publica
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
Zollstation
Beneficiarier-posten
Kastell
Heiligtum
Altstraßenrest
Altar
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Inschrift
Grabstein
F Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale

2.2.8.5 Pontebba Pass / Sattel von Camporosso

- Topographie

Der Pontebbapass, eigentlich genauer der Sattel von Camporosso (Saifnitz), ist nicht mehr der klassische, steile Gebirgspass, vielmehr handelt es sich um eine niedrige Talwasserscheide (797m), bei deren Überquerung die Schwierigkeiten nicht in den Höhenunterschieden, sondern mehr in den engen und steilwandigen Zugangstälern liegen[1]. Auf diesem Sattel trennt sich die Fella, die in den Tagliamento und schließlich die Adria mündet, von der Gailitz, die in die Drau mündet, welche in die Donau und zuletzt in das schwarze Meer abfließt, außerdem grenzen hier die Karnischen Alpen im Nordwesten und die Julischen Alpen im Südosten aneinander[2]. Die Fella prägt den Charakter des von ihr durchflossenen Kanaltales (Canale del ferro), welches einen problemlosen Wagenverkehr zu jeder Jahreszeit ermöglicht. Dieser Vorteil gleicht die Länge des Weges noch heute für den Reisenden mehr als aus, wenn zum Beispiel der Plöckenpass im Winter mehrere Monate lang gesperrt ist.

Abb. 92 Geländeschnitt: Sattel von Camporosso / Pontebbapass

Deshalb führt heute eine Eisenbahnlinie und eine Autobahn über den Pontebbapass[3].

- Forschungsgeschichte

Die Bedeutung der römischen Straße über den Pontebbapass wurde auf Grund ihrer Erwähnung in den beiden wichtigsten antiken Itinerarien bereits im 19. Jh. erkannt: Die ersten intensiveren Untersuchungen in Theorie und Praxis veröffentlichten J. Ficker und K. Hauser am Ende des 19. Jhs.[4]. Ihnen folgten besonders O. Wanka von Rodlow, H. Bulle und H. Deringer mit weiteren Forschungen zum antiken

[1] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 135.
[2] O. Wanka v.Rodlow, Prager Studien 3, 1898, 2.
[3] Cartellieri, a.O. 10.
[4] J. Ficker, Die Alpenstraßen per Canales und per Montem Crucis. MIÖG 1, 1880, 298ff. K. Hauser, Die Römerstraßen Kärntens. MAG 16 (1886) 63ff.

Straßenverlauf[1]. Mit den Stationen entlang der Straße beschäftigten sich u.a. R. Egger[2] und M. Rigoni[3]. Die jüngste Zusammenfassung zum Pontebbapass, die gleichzeitig auch alle anderen Übergänge zw. der X. Regio und Noricum behandelt, stammt von G. Piccotini und R. Wedenig[4].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die *via per Canales*, wie die Verbindung im Mittelalter genannt wurde[5], erlangte von allen wichtigen Übergängen in den Karnischen Alpen die größte Bedeutung, da in der Kaiserzeit eine wichtige *via publica*[6] über diesen Pass ging. Deshalb ist sie auch in der *Tabula Peutingeriana* und im *Itinerarium Antonini* verzeichnet[7].
Bei der genauen Identifikation der bekannten Stationsnamen ergeben sich allerdings Probleme, da auf der *Tabula* zwischen der Station *ad Silanos* (Artegna, südlich von *Glemona*) und *Tasinemeti* (Fahrendorf bei Velden?[8]) drei Namen und vier Entfernungsangaben fehlen. Auch im *Itinerarium* fehlt eine Station, außerdem scheinen sich mittelalterliche Kopierfehler eingeschlichen zu haben. Durch die gemeinsame Berücksichtigung dieser Komponenten, sowie der archäologischen Zeugnisse entlang der Strecke, konnte jedoch ein genaueres Bild der antiken Situation rekonstruiert werden[9].

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Die Trasse über den Pontebbapass zweigt am Fuß der Alpen von *Aquileia* kommend nach Nordosten ab und führt in das Gailtal und die norische Kernregion um die Provinzhauptstadt *Virunum.*
In der Nähe des modernen Ortes *Stazione per la Carnia*, an der Stelle, an der das Fellatal in östlicher Richtung abzweigt und die Fella in den Tagliamento mündet, trennt sich die Pontebbastraße von der Plöckenstraße, die weiter nach Norden, nach *Aguntum* führt.
Bei der Ortschaft Resiutta, im unteren Kanaltal, lag die *statio Plorucensis*, von der aus auch eine *via vicinalis*[10] in das Resiatal ausging. Hier befand sich die Zollstation

---

[1] O. Wanka von Rodlow, Der Verkehr über den Pass von Pontebba-Pontafel und den Predil im Altertum und Mittelalter (= Prager Studien 3, 1898) 1-24. H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums. SBMünchen(1948) 65. H. Deringer, Carinthia 139, 1949, 193ff.
[2] R. Egger, Frühchristliche Kirchenbauten im südlichen Noricum. SoSchÖAI IX (1916) 93ff. (Zur Benfiziarierstation in Meclaria). Ders., Eine römische Straßenstation in Resiutta. In: Römische Antike und frühes Christentum I (1962).
[3] M. Rigoni, Camporosso in Val Canale: Probabile identificazione dell'antica stazione romana sul tracciato Aquileia-Virunum. Aquileia Nostra 43, (1972) 21ff. Dies., Camporosso: una stazione Romana tra la Venetia e il Noricum. Aquileia Nostra 48 (1977) 193ff.
[4] G. Piccotini, R. Wedenig, Antike Passübergänge zwischen Noricum und der X. italischen Region. AntAlt 28, 1986, 135-137.
[5] O. Wanka v. Rodlow, Prager Studien 3, 1898, 24.
[6] Zur Definition einer *via publica*: Ulpian Dig. 43, 8, 2, 20-24. Sie zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus: Der Boden auf dem sie verläuft ist öffentlicher Besitz (*solum publicum*), sie wird als praetorische oder konsularische Straße tituliert, sie dient dem öffentlichen Verkehr, sie wird nicht durch Privatmittel finanziert und sie liegt nicht in einer Stadt. (Vgl. M. Rathmann, Beihefte BJb 55, 2003, 5f.
[7] Tab. Peut. III, 5 – IV, 2. *It. Ant.* 276, Aquileia - Lauriaco
[8] Winkler, 1985, 25.
[9] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 136. Ältere, abweichende Interpretationen: R. Egger, SoSchrÖAI IX, 1916, 93ff. H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 174ff.
[10] Eine vielzitierte Rechtsform römischer Straßen ist die *via vicinalis*. Da man darunter im Allgemeinen eine Nebenstraße versteht, die in Ortaschaften verläuft, kleinere *vici* miteinander verbindet und zu

zwischen Italien und dem Steuerbezirk *Illyricum*, an der das *portorium publicum Illyrici* eingehoben wurde[1]. Die Siedlung ist nur durch den Fund einer Inschrift nahe der antiken Strasse und durch gestempelte Ziegel, sowie Münzen nachgewiesen[2].
Es folgt *Larix*, die Grenzstation zwischen Noricum und der X. Region Italiens. Ihr Name kommt als *castellum Larignum* auch bei Vitruv vor[3]. Da der Grenzverlauf, den natürlichen Gegebenheiten angepasst, auf der Wasserscheide vermutet wurde, setzte man die postulierte Grenzstation lange Zeit mit der heutigen Ortschaft Camporosso (Saifnitz) gleich. Neuere Forschungen, die sich unter anderem auf das Toponym „Campo*laro*" berufen, verlegen *Larix* aber nach Südwesten, in die Nähe von Chiusaforte, von wo aus nicht nur der Übergang über den Pontebapass, sondern auch die Ausweichroute über Canale Raccolana kontrolliert und gegebenenfalls gesperrt werden konnte[4].

Abb. 93 Grabstein aus Camporosso

Folgt man der Straße in Richtung Passhöhe, gelangt man heute in die Ortschaft Pontebba, die in der Neuzeit als Ausgangspunkt für den Übergang über das Nassfeld

größeren Straßen hinführt (Ulpian Dig. 43, 8, 2, 22: *Vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducent*), werden viele Straßen im östlichen Alpenraum als *viae vicinales* angesprochen und in Gegensatz zu den wichtigen Hauptstraßen, den *viae publicae*, gesetzt. Dabei handelt es sich jedoch um eine rechtlich unsaubere Unterscheidung, da Ulpian Dig. 43, 8, 2, 22 feststellt, dass es sich auch bei Vizinalstraßen um viae publicae handeln kann, falls diese dem öffentlichen Verkehr dienen. Vgl. M. Rathmann, Beihefte BJb 55, 2003, 5.

[1] R. Egger, SoSchrÖAI IX (1916) 95.

[2] R. Egger, Eine römische Straßenstation in Resiutta, Römische Antike und frühes Christentum I (1962) 48.

[3] Virtuv, 2,9,15. J. Šašel, Historia 30, 1981, 254ff. Auch: J. Šašel, Opera selecta (1992) 645ff..

[4] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 136f.

eine Rolle spielt. Ob dies auch in der Antike der Fall war, ist unklar[1]. Der Straßenverlauf ist von Resiutta ab nicht genau bestimmt, man weiß nicht einmal, ob der Weg am rechten oder linken Ufer der Fella verlief oder den Fluss mehrmals überquerte. Da das Fellatal oberhalb von Resiutta immer enger wird, sind die Möglichkeiten zur Linienführung ziemlich einschränkt. Es wäre möglich, dass ihre Trasse mit jener der modernen Straße zusammenfällt[2]. Ansonsten könnte man sich am typischen Verlauf römischer Gebirgsstraßen orientieren: Überschwemmungssicher erhöht, am sonnenseitigen oder klimatisch begünstigteren Talhang[3]. Da aber bis in die 80er Jahre des 20. Jhs. keine Straßengrabungen im Kanaltal durchgeführt wurden, ist man gezwungen deren antiken Verlauf aus den topographischen Gegebenheiten zu rekonstruieren. Demnach dürfte sie größtenteils von Auto- und Eisenbahn überlagert worden sein[4].

Abb. 94 Grabaltar der *Avilia Leda* aus Camporosso

Folgt man dem Fellatal aufwärts, gelangt man zur Engstelle von Chiusaforte. Der moderne Ortsname geht auf eine Grenzfestung zurück, deren älteste Erwähnung aus dem Jahre 923 stammt[5]. Sie liegt etwas östlich der heutigen Ortschaft, wenig oberhalb der gegenwärtigen Staatsstraße. Damit dürfte sie auch an der alten Römerstraße gelegen haben[6]. Aus der Fraktion Campolaro gibt es Funde von Münzen und anderen Metallgegenständen aus dem 2. und 3. Jh. n. Chr[7]. Von hier aus kann man auf zwei Routen Tarvis erreichen: Über die valle di Raccolana und den Sella Nevea Pass oder weiter durch das Kanaltal nach Norden über Pontebba. Die strategisch ausgezeichnete Lage in der Talenge ermöglichte es über Jahrhunderte, den Passverkehr zu kontrollieren. Die mittelalterliche Festung wurde erst im Jahre 1826 abgerissen[8]. Aus diesen Gründen wird Chiusaforte als Grenzort zwischen der X. Region Italiens und der Provinz Noricum zur Zeit von der jüngeren Forschung den Orten Pontebba und Camporosso vorgezogen[9].

Im Kanaltal, zwischen Campolaro und Pontebba, fehlen römische Funde weitgehend, somit ist eine Rekonstruktion des Straßenverlaufes schwierig. Während die moderne

[1] G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 137.
[2] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 175.
[3] RE I,2 (1894) 1607 s.v. Alpes (J. Partsch).
[4] Wedenig 1986, 48.
[5] C. G. Mor, L' età feudale I (1952) 107 Anm. 97.
[6] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 23.
[7] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 35 Anm. 17.
[8] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 27. Bietet außerdem einen interessanten Vergleich mit der Brennerstrecke an, wo auf die Zollstation bei Waidbruck die Festung Klausen folgte, ebenso wie auf die Zollstation in Resiutta die Festung bei Chiusaforte gefolgt sein könnte.
[9] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 26f. G. Piccotini – R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 136f.

Straße heute das rechte Ufer der Fella einnimmt, scheint eine ältere Trasse zumindest teilweise am linken Ufer gelegen zu haben[1].

Das Pendant zur Zollstation in Resiutta bildete auf norischer Seite die *statio Bilachiniensis*, die nunmehr auf der Passhöhe, unter der heutigen Ortschaft Camporosso (Saifnitz), lokalisiert wird. Sie ist durch zahlreiche Grabsteine, sowie Weihealtäre von Zollbediensteten und deren Familienmitgliedern belegt[2] (Abb. 93). Wir begegnen damit auf dieser Passstraße einer ähnlichen Situation wie am Plöcken, wo ebenfalls die beiden Zollstationen im Einzugbereich der Passstraße bekannt sind. Besonders der Westteil von Camporosso, der bis zum Ende des 19. Jhs. „Vila" genannt wurde, förderte römisches Fundmaterial zu Tage. Es existiert die Vermutung, dass in dieser Bezeichnung noch die *statio **Bila**chiniensis* anklingen könnte[3].
Von der Passhöhe ist ein – inzwischen verschollener – Meilenstein bekannt, der mit Arbeiten in severischer Zeit in Verbindung gebracht werden kann[4]. Camporosso gilt als die Ortschaft mit der höchsten Funddichte entlang der Strecke[5]. Das Material stammt aus der Zeit zwischen dem 1. und dem 4. Jh. n. Chr. wobei eine besondere Konzentration im 2. Jh. zu bemerken ist. Die *statio Bilachiniensis* scheint mehr als eine einfache *Mansio* gewesen zu sein, in der die Reisenden Kost und Unterkunft für sich und ihre Tiere finden konnten. Hier scheint es sich vielmehr um ein Zoll- und Verkehrszentrum gehandelt zu haben, das, schon auf norischem Territorium gelegen, Treffpunkt von kulturellen Einflüssen aus Italien und den nördlich und westlich gelegenen Provinzen war[6]. Ein Beispiel dafür ist der Grabaltar mit Medallion der *Avilia Leda,* der 1905 entdeckt wurde und in die Mitte des 2. Jhs. n. Chr. datiert[7] (Abb. 94). Es handelt sich dabei um einen Typ, der in Italien weitgehend unbekannt ist, in Noricum und der Donauregion ab dem Ende des 1. Jhs. jedoch weite Verbreitung fand. Dieser Altar aus Camporosso ist das am weitesten südwestlich gefundene Exemplar seiner Art. Unter der Passhöhe sind keine weiteren mehr bekannt[8]. Während sich an der rechten Seite ein Relief eines jungen *librarius* befindet, wie man ihm in Noricum häufig begegnen kann, ist an der linken Seite eine Frau in der *palla*, *capite velato*, dargestellt, die in dieser Form in Noricum unbekannt ist, jedoch in Venetien und um *Aquileia* weite Verbreitung gefunden hat (Abb. 95). Die Details der Ausarbeitung lassen darauf schließen, dass es sich bei dem Künstler um einen Einheimischen gehandelt hat, der in der Tradition norischer Bildhauer stand, aber Einflüssen aus dem Süden ausgesetzt war[9].

Wenige Kilometer östlich der Wasserscheide liegt die Ortschaft Tarvis, aus der es ebenfalls römische Funde gibt: Eine Inschrift[10], einige kaiserzeitliche Münzen und ein großer Altar[11], der aber auch aus der *statio Bilachiniensis* stammen könnte[12].

---

[1] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 23.
[2] CIL V, 8650. CIL III, 4712, 4716. Ein Kindersakophag: Egger, SoSchrÖAI IX, 1916, 95.
[3] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 32.
[4] CIL III, 5703. H. Deringer, Carinthia 143, 1953, 736ff. Nr. 14, 85 .Winkler 1985, 68 Nr. 1.
[5] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 35f. Anm. 21.
[6] M. Rigoni, AqN XLVIII, 1977, 199.
[7] Fundnachricht: A. Jaksch, MZK III, 1906, 59-61. A. Schober, Die römischen Grabsteine von Noricum und Pannonien (1923) Nr. 307, S. 137, Abb. 159.
[8] M. Rigoni, AqN XLVIII, 1977, 201.
[9] M. Rigoni, AqN XLVIII, 1977, 202f.
[10] CIL III, 11479.
[11] CIL III, 4714
[12] M. Rigoni, AqN XLIII, 1972, 37. Anm. 22.

Folgte man der Straße weiter Richtung Osten, traf man schließlich auf die antike Siedlung *Meclaria*, wo auf Grund von 4 Inschriften, die im Bett des Flusses Gailitz, am Fuße des Hoischhügels gefunden wurden, für das 2. und 3. Jh. eine Benefiziarierstation angenommen wird. Ein fünfter Altar eines Benefiziariers stammt aus dem nahegelegenen Seltschach und dürfte ebenfalls dieser Gruppe zuzuordnen sein.[1] Der Siedlungsname *Meclaria* stammt aus der *Historia Langobardorum* des Paulus Diaconus und wird heute mit der Ortschaft Thörl-Maglern gleichgesetzt[2]. Auf dem Straßenabschnitt zwischen Tarvis und Meclaria waren Mitte des 20. Jhs. noch Geleisereste der Römerstraße erhalten geblieben[3].

Abb. 95 Frau in der *palla* und *librarius* von der linken und rechten Seite des Grabaltars der *Avilia Leda*

Die Inschriften datieren zwischen 168 und 215 n. Chr. Sie nahmen Aufgaben an öffentlichen Straßen wahr, die sich nicht mit letzter Bestimmtheit feststellen lassen. Sie waren wahrscheinlich dem Zoll zugeteilt oder für Straßenschutz zuständig[4]. Der Fundort der Inschriften ist nicht derselbe, an dem die Station vermutet wird, sondern der weiter östlich liegende Hoischhügel (Abb. 96), auf dem bei Grabungen eine römische Verteidigungsanlage und eine frühchristliche Basilika entdeckt wurden. R. Egger datiert die Befestigung in die Zeit der Markomannenkriege und vermutet dort

[1] G. Piccotini, Neues aus Alt-Villach 22, 1985, 14. Ders. Die Römer in Kärnten (1989) 77. Ders. Die Römer in Kärnten (1989) 76. Gegenteiliger Meiung: Ha. Dolenz, Carinthia I 145, 1955, 96ff.
[2] Paulus Diaconus, Hist. Lang. IV, 18.
[3] Bulle, Geleisestrassen, 41.
[4] R. Egger, SoSchrÖAI IX (1916) 98. J. Ott, Die Beneficiarier. Untersuchungen zu ihrer Stellung innerhalb der Rangordnung des römischen Heeres und zu ihrer Funktion. Historia Einzelschriften 92, 1995, 1ff.

u.a. ein Heiligtum für Jupiter *Optimus Maximus*, dem alle 4 Benefiziarieraltäre geweiht sind[1]. Die Inschriftensteine könnten aber auch in der Spätantike zum Mauerbau herangeschafft worden sein und liefern somit keinen direkten Hinweis auf eine Station oder einen Tempel in der Nähe[2]. Die Anlage fand bis ins Frühmittelalter hinein Verwendung, wie der Fund von 15 Solidi aus der Zeit zwischen der 2. Hälfte des 5. und der 2. Hälfte des 6. Jhs. gezeigt hat[3]. 1855 wurde in der Nähe von Maglern eine Inschrift gefunden, welche sich auf die Wiederherstellung eines Herkules-Tempels bezieht[4]. Es gibt seit 2001 einen weiteren Fund aus *Meclaria*, welche auf die Existenz eines Herkules-Kultes hinweist: Bei Aushubarbeiten wurde neben anderen Artefakten ein Herkulesbleivotiv geborgen[5]. Dem Beschützer des Verkehrs und der Straßen hat man vor Antritt einer Reise Opfer darbracht. In Italien sind Herkulesheiligtümer an einigen wichtigen Straßenstationen bekannt[6].
Aus *Meclaria* sind im Laufe der Zeit immer wieder römische Reste aufgetaucht, die unser Bild vom Charakter dieser Siedlung erweitert haben. Meistens geschah dies im Zuge von Bauarbeiten und den daraus resultierenden Notgrabungen, welche nur noch ge- oder zerstörte Befunde dokumentieren konnten[7]. Gebäudereste fanden sich vor allem im Bereich westlich und auf den Terrassen südlich des Schlossberges von Straßfried, etwas mehr als einen Kilometer nördlich des Hoischhügels. Dabei handelte es sich zumindest teilweise um Wohnräume, an die Wirtschaftsbereiche angeschlossen gewesen sein könnten. Die wenigen, stratifizierten Kleinfunde datieren die Strukturen in das 2. und 3. Jh. n. Chr. Zahlreiche Haushaltsgeräte und besonders häufig vorkommende Reste von Metallabfällen, Halbfabrikaten und Schlacken, deuten auf Buntmetallverarbeitung hin. Diese Streufunde stammen aus einem Zeitraum zwischen dem 2. Jh. v. Chr. und der constantinischen Epoche[8].

Abb. 96 Baubefunde auf dem Hoischhügel nach R. Egger

Südlich der Ruine Straßfried wurde zudem im Jahre 1872 eine beschriftete *Lorica*

[1] R. Egger, SoSchrÖAI IX (1916) 99.
[2] H. Deringer, Carinthia I 140, 1950, 177ff.
[3] F. Glaser, Teurnia (1992) 147f.
[4] CIL III, 4718. ILLPRON 593. Befindet sich im Landesmuseum Klagenfurt. Lap. Nr. 12. G: Piccotini, Die Römersteinsammlung des Landesmuseums für Kärnten (1996) 16.
[5] He. Dolenz, FÖ 40, 2001, 644.
[6] RE VIII, 1 (1912) 588 s. v. “Hercules” (F. Haug)
[7] So geschehen u.a. bei der jüngsten Untersuchung 2001: He. Dolenz, FÖ 40, 2001, 644f. oder bei größeren Notgrabungen im Jahre 1969: Ha. Dolenz, Neues aus Alt-Villach 9/10, 1972/73, 29f.
[8] He. Dolenz, FÖ 40, 2001, 645.

(Grabeinfassung) gefunden, die auf eine nahegelegene Nekropole hindeuten könnte[1].

Auf dem unmittelbar an die Siedlung angrenzenden Burgberg von Straßfried, auf dem die Reste einer mittelalterlichen Befestigungsanlage zu finden sind, wird die Existenz eines spätantiken Kastells angenommen, bisher allerdings nur aus strategischen Gesichtspunkten[2]. Die Anlagen auf dem Hoischhügel und Strassfried könnten gemeinsam Teile eines Wach- und Straßenschutzsystems am Zugang nach Italien gewesen sein[3].
Die Nekropole der Siedlung konnte bisher noch nicht entdeckt werden. Einige Grabrelieffragmente, welche in die Kirche Maria Gailitz eingemauert sind, stammen jedoch vermutlich aus dem römischen Friedhof von *Meclaria*[4].
In *Meclaria* trafen zur Römerzeit drei Straßen aufeinander: 1. Die von Osten kommende, sog. norische Hauptstraße, 2. deren Fortsetzung in Richtung *Aquileia* über den Pontebba-Pass und 3. die Straße über das Gailtal in Richtung *Gurina* - *Loncium*.
Auf Grund dieser besonderen Situation und der zahlreichen Funde wird in Maglern die Existenz einer kaiserzeitlichen *mansio* mit angeschlossenem Benefiziarierposten vermutet[5].
Meclaria war für den Reisenden der Antike die letzte Station der Pontebba-Straße in Richtung Noricum, die sich von hier in östlicher Richtung am Südhang des Gailtales fortsetzt. Nach der Überquerung der Gail führt die norische Hauptstraße über den Federauner Sattel zur Napoleonwiese, wo sich die berühmten und sehr gut erhaltenen Geleisespuren befinden[6]. Schließlich erreicht man von hier aus *Santicum* und damit die Gegend der heutigen Stadt Villach.
Die Geschichte dieser wichtigen Passstrasse ähnelt der Geschichte des Plöckenpasses. Ihre Bedeutung für die Römer geht bereits auf die republikanische Zeit zurück und ist aufs engste mit dem Aufstieg *Aquileias* verbunden. Die Händler *Aquileias* hatten auf dem Magdalensberg eine Handelsniederlassung gegründet und betrieben von dort aus, über diesen Sattel den Verkauf des *Ferrum Noricum* und anderer Rohstoffe nach Italien, sowie den Import italischer Waren in den östlichen Alpenraum[7].
Die Pontebbastraße wurde mit der Einrichtung der Provinz *Noricum* zur Hauptverbindungsstraße mit Italien. Sie diente sowohl als Militärstraße, als auch der Handelsverbindung von und nach Virunum[8]. Ab dem Ende des 2. Jhs. konnte man von dort aus über die Rottenmanner Tauern und den Pyhrnpass das Legionslager von Lauriacum erreichen. In den Markomannenkriege und den späteren Kämpfen gegen die Alemannen erlangte dieser Straßenzug strategisch höchste Bedeutung[9].
In der Spätantike hat man diesen Zugangsweg nach Italien durch militärische Anlagen gesichert; zumindest das Kastell von *Larix* / Chiusaforte kann in diesem Zusammenhang gesehen werden, auch wenn es keine Spuren einer Sperrmauer, ähnlich den vergleichbaren Anlagen in den julischen Alpen, gibt. Vielleicht bildete es

[1] CIL III 11480. G.Piccotini, Neues aus Alt-Villach 4, 1967, 161-183 Nr.4.
[2] Ha. Dolenz, Carinthia 145, 1955, 103.
[3] Clausura Alpium Iuliarum I (1971) 89.
[4] G. Piccotini, FÖ 35, 1996, 483ff.
[5] G. Piccotini, Neues aus Alt-Villach 22, 1985, 13.
[6] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 180f.
[7] P. Scherrer, Situla 40, 2002, 13ff.
[8] Cartellieri, Alpenstrassen, 12-13.
[9] R. Breitwieser, A. Lippert, MAG 129, 1999, 128.

zusammen mit den Befestigungen von *Meclaria* / Maglern einen Teil der *Claustra Alpium Iuliarum*[1].
Aus den Jahrhunderten nach dem Untergang des Weströmischen Reiches ist nichts über die Kanaltalstraße bekannt. Auf eine Reihe von Kastellen, wie sie Paulus Diaconus beschreibt, gibt es keine Hinweise[2]. Wedenig meint, dass durch den Rückgang des Wagenverkehrs die Bedeutung anderer Pässe gegenüber dem Pontebbapass im Frühmittelalter gestiegen sein dürfte[3].

[1] Claustra Alpium Iuliarum I (1971) 86.
[2] Paulus Diaconus, hist. Lang. IV, 37.
[3] Wedenig 1986, 50.

Radstätter Tauern & Laussnitzhöhe

2.2.8.6 Radstätter Tauern & Laußnitzhöhe

- Topographie

Der Radstädter Tauern (1739 m) bildet einen Übergang über den Alpenhauptkamm im Bereich der Niederen Tauern. Er trennt den gleichnamigen Gebirgszug der Radstädter Tauern im Westen, von den Schladminger Tauern im Osten und verbindet den Lungau im Süden mit dem Pongau im Norden. Während der Pass heute keine Grenzfunktion mehr einnimmt, bildete er in der Antike die Grenze der Stadtterritorien von *Teurnia* und *Juvavum* und stellte gleichzeitig den höchsten Punkt auf der *via publica* zwischen beiden Städten dar. Seit der Provinzteilung durch Diocletian verlief an dieser Stelle zudem die Grenze zwischen *Noricum ripense* und *Noricum mediterraneum*.
Die Laußnitzhöhe (1700 m) liegt ca. 25 km südöstlich des Radstätter Tauern im Norden der Gurktaler Alpen. Über diesen Pass gelangt man, im Süden vom Drautal ausgehend, über das Liesertal, bis nach St. Margarethen im Lungau, wo die römische Straße über den Radstätter Tauern ihren Ausgang nimmt. Die moderne Straße wird nicht mehr über die Laußnitzhöhe, sondern über den ca. 5 km nordwestlich gelegenen Katschberg geführt.

Abb. 97 Geländeschnitt: Radstädter Tauern & Laußnitzhöhe

- Forschungsgeschichte

Die Römerstraße über den Radstädter Tauern und durch den Lungau ist eine der am besten bekannten und erhaltenen Trassen im Ostalpenraum, deren Erforschung

bereits auf den Beginn des 19. Jhs. zurückgeht[1]. Neben dem archäologisch – historisch ausgerichteten Werk von I. v. Kürsinger aus dem Jahre 1853[2], sind in der 2. Hälfte des 19. Jhs. vor allem A. Prinzinger und S. Pollatschek zu nennen, wobei besonders letzterer durch seine Geländebegehungen bis heute wertvolle Angaben lieferte[3].
Im 20. Jh. erforschte vor allem F. Narobe die Straße zwischen der Laußnitzhöhe und dem Radstädter Tauern[4]. Die Meilensteine entlang dieser Straße zogen vielseitiges Interesse auf sich und wurden u.a. von E. Weber und zuletzt von G. Winkler behandelt[5].
Die an der Tauernstrecke gelegene Straßenstation von *Immurium* stellt einen bisher einmaligen Befund für den Ostalpenraum dar, sie wurde von R. Fleischer bis 1998 untersucht und abschließend publiziert[6].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die Straße über den Radstädter Tauern bildete einen Teil der *via publica* von *Virunum* nach *Juvavum* und ist auf Grund der noch lesbaren Meilensteine entlang der Strecke bereits einige Zeit vor 200 n. Chr. erbaut worden[7]. Auf Grund ihrer Bedeutung ist sie in der *Tabula Peutingeriana* verzeichnet[8]. Die *via publica* führte von *Virunum* aus nach Norden und gabelte sich bei *Matucaio* (Treibach-Althofen). Ein Zweig verband *Virunum* mit *Ovilava*, der andere verlief der Gurk aufwärts über die Fallnitzer Höhe (1470 m), Stadl an der Mur und Ramingstein, durch das Thomatal bis nach *Immurium* (Moosham)[9]. An dieser Stelle vereinigte sich die Straße mit jener, die von *Teurnia* über die Laußnitzhöhe (1700 m) und den Leißnitzgraben das Murtal bei St. Margarethen erreicht[10]. Diese Verbindung wird als Neuerschließung des Septimius Severus angesprochen, während die Straße nach *Virunum* auf die claudische Zeit zurückgeht[11].
Von *Immurium* (ca.1100 m) aus, nimmt die *via publica* schließlich den Anstieg zur

---

[1] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 15. Für den Verlauf der Straße als erster zu nennen: Winkelhofer, „Carinthia“ 1819.
[2] I. v. Kürsinger, Lungau. Historisch, ethnographisch und statistisch aus bisher unbenützten urkundlichen Quellen dargestellt (Salzburg1853).
[3] A. Prinzinger, MGSL 14, 1874 sowie 21, 1881 und S. Pollatschek, Eines alten Soldaten Römerstudien nach der Natur II. Die Straße Teurnia-Juvavum, (Wien 1882).
[4] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 15-27.
[5] E. Weber, MGSL 112-113, 1972-73, 245-251. G. Winkler, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum – Österreich. Kleine Schriften Aalen 35, 1985.
[6] R. Fleischer, die römische Straßenstation Immurium – Moosham im Salzburger Lungau. AS 4, 1998.
[7] Die ältesten Steine tragen die Kaisertitulatur des Septimius Severus und datieren in das Jahr 201 n. Chr. Auf 8 von ihnen (Winkler Nr. 82, 85, 88, 90, 94, 101, 105, 113) weist der Satz:“ MILIARIA VETVSTATE CONLAPSA RESTITVERVNT“ auf das bereits damals fortgeschrittene Alter der Straße hin: Winkler, 1985, 48.
[8] Tab. Peut., IV, 4 – IV, 5.
[9] Bis zu den Grabungen von 1964-1970 wurde die *mansio* Immurium von der Forschung größtenteils mit dem einige Kilometer nordwestlich gelegenen Mauterndorf in Verbindung gebracht und die Straße von dort in östlicher Richtung nach Tamsweg geführt. Eine Bibliographie der unrichtigen Straßenführungen bei Fleischer AS 4, 1998, Anm. 11.
[10] Zahlreiche Meilensteine dokumentieren den Verlauf beider Straßen: 5 von Virunum bis Matucaio (Winkler, 1985, Nr. 6-10), einer in Stadl an der Mur (Winkler, 1985, Nr. 76) und 8 von Teurnia bis St. Margarethen (Winkler, 1985, 77-84).
[11] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 16, bringt die neue, kürzere Trasse zw. Immurium und Teurnia mit militärischen Ausbauarbeiten unter Septimius Severus in Verbindung. Fleischer, AS 4, 1998, 10 datiert die via publica zw. Virunum und Juvavum in Anlehnung an G. Walser, Historia 29, 1980, 438ff. und an G. Alföldy, Noricum (1974) 103, in die Mitte des 1. Jahhunderts n. Chr.

Passhöhe der Radstädter Tauern (1739 m). Die Station auf der Passhöhe heißt *In Alpe*, die Distanz zwischen den beiden *mansiones* wird mit 14 Meilen angegeben. Auf der Nordseite des Passes folgen nach 16 Meilen die *mansio Ani* (Altenmarkt) und nach weiteren 17 Meilen die Station *Vocario* (Pfarrwerfen), bevor die Straße den Pass Lueg überwindet. Im *Itinerarium Antonini* findet sich diese alpenüberquerende Verbindung nicht.

- Die Passstraße über den Radstädter Tauern und deren archäologische Hinterlassenschaften

Die wichtigsten archäologischen Hinterlassenschaften entlang dieser Passstraße bilden neben der Ausgrabung von *Immurium* vor allem die zahlreich erhaltenen Meilensteine.

Abb. 98 Schloß Moosham (rechts). Blick nach Norden. Die römische Siedlung befindet sich auf dem unbewaldeten Hang in der Bildmitte, überschwemmungssicher über den Murtal. Direkt nördlich beginnt der Zugang zum Radstädter Tauern.

Der Bereich südlich des Überganges bis Obertauern gehörte zum Verwaltungsbezirk *Teurnia*[1], von wo aus die Zählung der Meilen vorgenommen wurde. Die Distanzen sind durch die noch lesbaren Steine eindeutig bestimmt. Um von *Teurnia* auf die Passhöhe der Radstädter Tauern zu gelangen, musste man demnach 45 römische Meilen zurücklegen[2]. Ein Meilenstein des Septimius Severus, der um 1880 beim Ausbruch eines Fensters im Schloss Moosham gefunden wurde, stammt entweder von der 31.oder 32. Meile und damit aus der unmittelbarer Nähe der *mansio Immurium*[3]. Daraus ergibt sich für die Strecke zwischen *Immurium* und *In Alpe* eine Distanz von 13 oder 14 Meilen, entlang welcher rein rechnerisch 15 Meilensteine zu erwarten wären. Tatsächlich kennt man 16 Steine[4], von denen aber einige an derselben Stelle aufgestellt waren.
Von 31. oder 32. Meile *a Teurnia* stammt der bereits erwähnte Stein aus Moosham. Es folgt ein unbeschriebenes Exemplar von der 34. Meile, das 1925 in Mauterndorf

[1] E. Weber, MGSL 112-113, 1972-73, 250. Dagegen: G. Alföldy, BJb 170, 1970, 163ff.
[2] Winkler, 1985, 78f. Nr. 95-100: *a Te(urnia) m. p. [X]LV*.
[3] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 19 Nr. 11. Winkler, 1985, 76f. Nr. 85. Die Inschrift nennt Septimius Severus und wird auf das Jahr 201 n. Chr. datiert, die Meilenangabe ist nicht erhalten und wurde rekonstruiert. Material: Schaidberger Marmor.
[4] Winkler, 1985, 76-79 Nr. 85-incl.100.

entdeckt wurde und das in severische Zeit datiert wird[1]. Aus dem Bereich der 37. und 38. Meile sind zwei Exemplare (CIL III, 5716) erhalten: Ein Meilenstein wurde um 1850 in der Mühlthalerau bei Tweng gefunden, ein zweiter „...eine römische Meile weiter südöstlich...“. Beide werden wiederum um 200 n. Chr. datiert.[2] Auch von der 39. Meile (Fundort: Tweng, vor dem Wirtsstall) gab es einen vermutlich zeitgleichen Stein, der allerdings verloren ging[3]. Ebenfalls aus Tweng stammt der Stein von der 40. Meile (CIL III, 5717), der sich heute im Salzburger Museum Carolino Augusteum befindet. Es folgt der mit einer erhaltenen Inschrift versehene Meilenstein 41 (CIL III, 5718), der Kaiser Philippus Arabs nennt und aus dem Bereich der Ahornlahn am unteren Ende des Rader Ötzels stammt, wo die Römerstraße entlang der Taurach auf die Passhöhe zuführt (Abb. 101). Zusammen mit diesem Stein wurde ein weiterer entdeckt, der ebenfalls beschriftet ist (CIL III, 5719). Er trägt lediglich den Namen des M. Julius Philippus (Iunior), des Sohnes des Kaisers Philippus Arabs, eine Meilenangabe fehlt. Bei dem Stein handelt es sich wahrscheinlich um eine Ehrung und eine Art Loyalitätsbekundung der Provinz anlässlich der Ernennung des Sohnes zum Mitregenten 247 n. Chr. Die Steine wurden zu diesem Zweck neben denen des Vaters aufgestellt. Sechs Exemplare dieses Typs sind aus Noricum bekannt.[4]

Abb. 99 Die Meilensteine von der Passhöhe des Radstädter Tauern

Auch von der 42. Meile ist ein Meilenstein (CIL III, 5720) erhalten. Er wurde nördlich der „Hohen Brücke“ gefunden und datiert in die Zeit des Septimius Severus.[5]

---

[1] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 19 Nr. 10. Winkler, 1985, 76f. Nr. 86. Gefunden an der Ecke Putzhaus, Mauterndorf Nr. 42, Material: Schaidberger Marmor. FÖ 1, 1920-1933, 71. F. Narobe, ÖJh 29, 1935, Beibl. 267: Sämtliche leserlichen Meilensteine des Septimius Severus, entlang dieser und der Tauernstrecke, sind aus diesem Material, ebenso weitere Inschriften. Alle Steine anderer Kaiser sind aus anderen Materialien. Der Steinbruch von Schaidberg liegt an der Tauernstraße.

[2] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 19. Nr. 9. Winkler, 1985, 76f. Nr. 87,88. Material beider Steine: Schaidberger Marmor.

[3] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 18f. Nr. 7. Winkler, 1985, 78f. Nr. 86. Gefunden 1925. Material: Schaidberger Marmor. Datierung: Septimius Severus.

[4] E. Weber, MGSL 112/113, 1972-73, 249. H. Wurm, RÖ 1-3, 1973-75, 311f.

[5] Winkler, 1985, 78f. Nr. 93 nennt als Fundortort die Breitlahner Brücke unterhalb der Passhöhe. Der Stein wird im Salzburger Museum Carolino Augusteum aufbewahrt. F. Narobe, MGSL 100, 1960, 19, Nr. 3.

Der nächste, erhaltene Stein (CIL III, 5715=11835) stammt bereits von der Passhöhe und wurde von dort nach St. Gertraud bei Mauterndorf verschleppt. Er war ursprünglich an der Stelle der 45. Meile von *Teurnia* platziert und unter Septimius Severus dort aufgestellt worden. Doch er stand dort keineswegs alleine, wie der Fund von sechs weiteren Steinen im Jahr 1961 gezeigt hat[1]. Sie wurden ca. 450 Meter südöstlich der Tauernhöhe, auf einer Fläche von 26 mal 12 Metern entdeckt. An dieser Stelle, etwa 170 Meter nordöstlich der Bundesstrasse, verläuft die Römerstraße in einer Serpentine über den relativ flachen Boden der Moaralm, und zwar in zwei Bögen, die möglicherweise auf 2 Phasen der Straße hindeuten[2] (Abb. 99/100).

Von den sechs Steinen bestehen drei aus Schaidberger Marmor[3]. Sie lassen keine Spuren einer Inschrift mehr erkennen, können aber mit ziemlicher Sicherheit in severische Zeit datiert werden.[4] Die restlichen drei Steine[5] bestehen aus lokalem, teilweise grünlich gefärbtem Radstädter Quarzit. Zwei von ihnen sind beschriftet.[6]

Ebenso, wie vier Meilen zuvor, traf der antike Reisende auch auf der Passhöhe auf Meilensteine des Kaisers Philippus Arabs und seines Sohnes M. Iulius Philippus (Iunior).

Falls sich die Steine an ihrem antiken Aufstellungsort befinden und man annimmt, dass hier die Stadtgrenze zwischen *Teurnia* und *Juvavum* verlief, könnte auch die *mansio In Alpe* in der näheren Umgebung und nicht erst auf der Passhöhe gesucht werden. Für eine solche Lokalisierung gibt es bisher allerdings keine Hinweise.

Abb. 100 Skizze der Fundsituation der Meilensteine vom Radstädter Tauern

Wahrscheinlicher ist, dass die römische Straßenstation direkt auf dem Scheitelpunkt der Straße lag, an derselben Stelle wie das mittelalterliche Hospiz mit Kirche und Friedhof. Es gibt keine gesicherten Funde oder Befunde, I. Kürsinger berichtet 1853 von einem römischen Grab nahe der Friedhofsmauer und F. Narobe skizzierte 1959 einige Mauerzüge, die er als Reste der *mansio* anspricht und die heute verschüttet sind[7]. Die starke Verbauung der Passhöhe in der 2. Hälfte des 20. Jhs. verhinderte seitdem weitere Untersuchungen (Abb. 108).

Einen Versuch, die winterliche Überquerung der Ostalpen, wie sie in der *Vita Sancti Severini* beschrieben ist, mit der Passhöhe des Radstädter Tauern in Zusammenhang zu bringen, unternahm F. Narobe[8]. Für unseren Zusammenhang ist

[1] Fundnachricht: M. Hell, PAR 13, 1963, 4f. Erstpublikation: G. Alföldy, Epigraphische Studien 8, 1969, 33f. Nr. 45, 46.
[2] M. Hell, PAR 13, 1963, 4.
[3] Winkler, 1985, 78f. Nr. 95, 96, 97.
[4] E. Weber, MGSL 112/113, 1972-73, 246.
[5] Winkler, 1985, 78f. Nr. 98-100.
[6] E. Weber, MGSL 112/113, 1972-73, 246.
[7] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 24.
[8] Eugippus, V. S. Severini 29. F. Narobe, MGSL 123, 1983, 127ff.

dabei interessant, dass Narobe ein Bestehen der *mansio* bis über die Mitte des 5. Jh. n. Chr. hinaus annimmt.
Auf dem Abstieg in Richtung Norden fanden sich auf der Strecke zw. der Passhöhe und dem Passfußort Untertauern bisher 4 Meilensteine: Der erste stand ursprünglich 3 römische Meilen nördlich des Überganges, an der Abzweigung zum Johannesfall und stammt von der 61. oder 62. Meile *a luvavo*[1]. Weiters sind alle drei Steine von der 59., 58. und 57. Meile erhalten geblieben. Sie dokumentieren den Wegverlauf bis nach Untertauern, von wo ein Votivaltar für Jupiter und die Weggottheiten stammt[2]. Keiner dieser eben genannten Steine ist beschriftet, alle bestehen sie aus Schaidberger Marmor und können somit wahrscheinlich in severische Zeit datiert werden.

Im Gegensatz zur modernen Straße ist deren römische Vorgängerin so angelegt, dass sie allen lawinengefährlichen Stellen auswich und damit so lange wie möglich im Jahr nutzbar blieb[3].

Abb. 101 Das Taurachtal. Blick nach Süden. Im Vordergrund der Bereich zw. der 40. und 42. Meile *a Teurnia*. Im unteren Bildbereich befindet sich die sog. *Hohe Brücke*.

Spuren von Geleisen oder Stufen lassen sich vermutungsweise an mehreren Stellen der Stecke nachweisen, die alle über gewachsenen Fels führen. In der Nähe von Schaidberg konnten Geleise mit einer Spurbreite von 1.05 m ermittelt werden, allerdings können diese Reste nicht mit Sicherheit in römische Zeit datiert werden[4]. Dass es aber römerzeitlichen Wagen- und Karrenverkehr auf dieser Strecke gegeben hat, der das Vorhandensein von Geleisen

[1] CIL III, 5721 = 11836. Winkler, 1985, 78 Nr. 101 gibt die 62. Meile als ‚Standort an, F. Narobe MGSL 100, 1960, 18 Nr. 4 gibt die 61. Meile an.
[2] Winkler, 1985, 78 Nr. 102, 103, 104. F. Narobe, MGSL 100, 1960, 18 Nr. 3, 2, 1.
[3] F. Narobe, MGSL 123, 1983, 127f.
[4] M. Hell, PAR 3, 1953, 32. F. Narobe, MGSL 100, 1960, 17: Es handelt sich dabei, neben den Resten an der Enge südlich von Schaidberg, um eine Stelle oberhalb der Hohlwand und eine dritte am Kniepass oberhalb der Kesselwand.

wahrscheinlich macht, zeigt der Fund zweier verkohlter Räder mit Eisenreifen (70cm Durchmesser) in einem römischen Brandgrab auf dem Ötzengraber, westlich von *Immurium*[1].
Während kleinere Bäche wahrscheinlich mit Hilfe von Trittplatten oder durch Furten überquert wurden, finden sich im Bereich des Radstätter Tauern mindestens sieben Stellen an denen ein größerer Gebirgsbach, der nur über Brücken zu bewältigen ist, von der Straße gekreuzt wird. Bisher konnten keine Reste von Steinbrücken entdeckt werden, was an Holzbrücken denken lässt.[2]

Die 27 Meilen (ca. 40 km) lange Strecke über den Radstädter Tauern, zwischen der Laußnitzhöhe im Süden und Untertauern im Norden, durchquert ein schwieriges und durch Wildbäche und Muren sogar lebensgefährliches Terrain. Dies macht das Vorhandensein gut funktionierender Einrichtungen und Anlagen für die antiken

Abb. 102 Die Siedlung Immurium. Die *mansio* (J) liegt etwas abseits im Westen.

Reisenden notwendig: Stationen für Spanndienste (*mutationes*), Raststätten (*mansiones*). Kleinere Siedlungen und Heiligtümer müssen entlang der Strecke bestanden haben. *Mutationes* werden für die Orte Tweng, südlich des Passes und Untertauern, nördlich des Passes angenommen, denn noch bis ins 20. Jh. gab es in beiden Orten Versorgungspunkte für Gespanne und Passwanderer[3].
Ein besonders gutes Beispiel für einen solchen Versorgungskomplex ist die römische Siedlung und Straßenstation *Immurium* bei Schloss Moosham, unweit der Straßenkreuzung *Iuvavum, Virunum* und *Teurnia*. (Abb. 102)

[1] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 25. Zusammen mit einer größeren Anzahl weiterer Brandgräber, mehreren Mauerresten und einem völlig zerstörten Gebäude mit Hypokaustum von F. Narobe zw. 1925 und 1930 aufgedeckt. Die Fundstelle liegt westlich der römischen Straße durch den Schindergraben, ca. auf der Höhe von Meile 31,5 *a Teurnia*.
[2] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 17: Von Norden nach Süden überquert die Straße beim Anstieg zum Tauernpaß zweimal die Taurach, beim Abstieg weitere fünfmal die südliche Taurach. Wie die Mur und der Leißnitzbach zwischen Moosham und Sankt Margarethen überwunden wurde, ist bisher unklar.
[3] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 24.

Der Großteil unserer archäologischen Erkenntnisse stammt aus einer Grabung, die zw. 1964 und 1970 durchgeführt wurde und im Zuge derer insgesamt 10 Gebäude erforscht werden konnten[1].
Die Siedlung liegt unüberbaut an einem windgeschützten Südhang auf ca. 1100 m Meereshöhe, in erhöhter Lage über dem Murtal (Abb. 98). Die Bauten passen sich dem teilweise steilen Gelände an, unter ihnen befinden sich mehrere Wohnhäuser, ein Bad, ein Mithräum und ein Stationsgebäude (Abb. 102).
Von den ergrabenen Gebäuden scheint die sog. *Mansio* J, das älteste zu sein. Es handelt sich dabei um einen mindestens 32.30 x 22.85 m großen Komplex, bei dem in typischer Weise Räume und Stallungen um einen zentralen Hof angeordnet sind. Der Südostteil des rechteckigen Hofes ist seit der Antike abgerutscht. Eine ca. 3 m breite Einfahrt findet sich im Südwesten. Zwei Räume im Norden der *Mansio* verfügen über Hypokaustheizungen. Die bevorzugten Räume werden im Südosten talseitig rekonstruiert[2]. Fragmente von Mörtel mit Rutenabdrücken deutet darauf hin, dass die Fundamente aus Bruchstein aufgehendes Mauerwerk in der Technik des *opus craticium* trugen. Es haben sich keine Hinweise auf das Vorhandensein eines Oberstockes gefunden, ebensowenig gibt es einen Keller. Als Reste der Innenausstattung haben sich Fragmente von bunt bemaltem Wandverputz und blau-grünes Fensterglas erhalten. Das Fundmaterial aus diesem Gebäude ist sehr aussagekräftig: Es fand sich dort die größte Anzahl von Amphorenscherben in der ganzen Siedlung, darunter die Typen Dressel 6B, die von augusteischer Zeit bis in die erste Hälfte des 2. Jhs. datieren und wahrscheinlich Öl aus Istrien beinhaltet haben. Außerdem fanden sich Weinamphoren des Typs Dressel 2-4, die bis Ende des 1. Jhs. im Westen des römischen Reiches produziert wurden[3].

Abb. 103 Sondage auf der römischen Straßentrasse bei *Immurium*

Datierende Münzen lassen daran denken, dass die Mansio schon im Zuge der Erbauung der Straße *Virunum – Iuvavum* errichtet worden ist.
Wie für eine *mansio* zu erwarten, gibt es im Fundmaterial auch Wagenteile und eine Hipposandale, die man wahrscheinlich beim Aufstieg auf die angrenzenden Pässe, den Last-und Zugtieren unter die Hufe schnallte[4].
Gute Vergleichsbeispiele, für diesen Gebäudekomplex, finden sich auch auf einigen Pässen der Westalpen: Auf dem Scheitelpunkt des Kleinen St. Bernhard ist ein Bau

[1] R. Fleischer, die römische Straßenstation Immurium – Moosham im Salzburger Lungau.= AS 4, 1998
[2] R. Fleischer, AS 4, 1998, 41.
[3] V. Moucka-Weitzel, AS 4 1998, 116.
[4] V. Moucka-Weitzel, AS 4 1998, 170f.

bekannt, der mit seiner Langseite an der vorbeiziehenden Passstraße liegt. Um einen Innenhof mit Einfahrt lagern sich zwei Gebäudeflügel, die wahrscheinlich mit Ställen und Wohnräumen zu identifizieren sind. Ähnliche Befunde gibt es auf den Passhöhen des Großen St. Bernhard und der Station *In Alpe Graia*[1]. Eine Raststation derselben Größe, Struktur und Entstehungszeit ist schließlich aus Riom, am nördlichen Zugang zum Julier- und Septimerpass bekannt[2] (Abb. 104).
Am Ende des 1. Jhs. scheinen fast alle ergrabenen Bauten in *Immurium* bereits bestanden zu haben, das für eine Raststation typische Badegebäude wurde in flavischer Zeit erbaut[3].
Die Siedlung lebte vor allem von der Straße. So wurden in allen Gebäuden außer der Mansio zahlreiche Eisen- und Schlackenfunde gemacht, auch Bronzeguss und

Abb. 104 Vergleich zw. der *mansio* von *Immurium* (li.) und Riom (re.) Im selben Maßstab.

Textilproduktion sind nachgewiesen[4]. Wie lange die Station in Betrieb war, ob bis ins 4. oder vielleicht sogar ins 5. Jh., lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen, da keine sicheren Befunde aus der Spätantike angetroffen wurden.
Der Verlauf der römischen Straße im Bereich von *Immurium* lässt sich nicht mehr mit Sicherheit feststellen (Abb. 103). Ob sich die severische Straße nach *Teurnia* erst auf der Südseite des Murtales von der frühkaiserzeitlichen Straße nach *Virunum* gabelte, damit nicht zwei getrennte Trassen über den überschwemmungsgefährdeten Talboden geführt werden mussten, konnte bisher nicht geklärt werden[5].

[1] H. Bender, Kleine Schriften Aalen 13, 1975, 23.
[2] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 103-196.
[3] R. Fleischer, AS 4, 1998, 47.
[4] R. Fleischer, AS 4, 1998, 49.
[5] R. Fleischer, AS 4, 1998, 51.

- Die Passstraße über die Laussnitzhöhe und deren archäologische Hinterlassenschaften

An der eben beschriebenen Kreuzung hat bereits die nächste römische Passstraße ihren Anfang:
Da die Trasse durch den Leißnitzgraben bereits ausgeprägte Züge einer Bergstraße trägt und zugleich eine der besterhaltenen Römerstraßen in Österreich ist, soll sie in die Beschreibung der Radstädter Tauernstraße eingebunden werden[1]. Diese ist ein Teil der von *Teurnia* kommenden Abkürzung durch das Liesertal, über Gmünd und Rennweg. Weiter läuft der Straßenzug über den Leißnitzgraben hinauf, um am

Abb. 105 Die bekannten Abschnitte der römischen Paßstraße auf die Laußnitzhöhe. Im Vordergrung das Murtal. Im linken, unteren Bildbereich liegt *Immurium*.

höchsten Punkt der Strecke, ca. 4 Kilometer südöstlich des heutigen Überganges über den Katschberg, das obere Ende des Leißnitzgrabens zu erreichen. Der darauf folgende Streckenabschnitt zwischen der Laußnitzhöhe und St. Margarethen im Lungau lässt sich allgemein folgend charakterisieren (Abb. 105/106):
Auf einer Strecke von 8800 Metern und einem Höhenunterschied von 725 Metern verläuft die Straße in sieben Serpentinen von der Passhöhe der Laußnitz hinunter ins

[1] R. Fleischer, AS 4, 1998, 11. Die Trasse kann noch heute auf weiten Strecken begangen werden, sie ist allerdings durch den Bau moderner Forststraßen von der Zerstörung bedroht.

Tal der Mur. Das ergibt eine durchschnittliche Steigung von 8,24 % bei einer Fahrbahnbreite von ca. 2,5 Metern, die an einigen Stellen auch bis zu 3,5 Metern betragen kann. Diese auffallend breiten Straßenstücke könnten vielleicht als Ausweichstellen gedient haben. Spuren der römerzeitlichen Befahrung durch Wagen oder Karren haben sich ja, wie oben bereits erwähnt, in Form von Rad-Funden auf der Tauernstrecke erhalten[1].
Die Bauweise der Straße variiert je nach Gelände und Untergrund:
An ebenen Stellen besteht sie aus einem leicht gewölbten Damm (20-30cm Höhe), der aus dem unmittelbar anstehenden Erdmaterial aufgeschüttet und an der

Abb. 106 Luftaufnahme von der Laußnitzhöhe mit Blick nach Norden. Die römische Straße verläuft über den Leißnitzgraben (bewaldet, vom unteren Bildrand – Mitte in Richtung Talboden) ins Murtal hinab. Im Bildzentrum Schloß Moosham und Immurium.

Oberkante mit Steinen ausgelegt wurde. Sand und Erde, die als Ausgleichsmaterialien zwischen die Steine planiert wurden, sind heute größtenteils ausgeschwemmt.
Verläuft die Straße einem Hang entlang, ist sie in diesen eingeschnitten und meist leicht nach außen geneigt, um ein Abfließen von Wasser zu ermöglichen. An wenigen Stellen ist noch ein Halbdamm an der Außenseite erhalten, auch regelmäßig verlegte, große Steinplatten oder Blöcke als Randsteine in weiteren Abständen kommen vor. An der Bergseite treten ebenfalls Randsteine auf, meistens zusammen mit einem 1-3 Meter breiten Straßengraben. Besonders im feuchten und sumpfigen Bereich des Leißnitzgrabens sind noch Reste davon anzutreffen. Typischerweise beginnt der

Abb. 107 Drei Meilensteine in situ von der 27. Meile *a Teurnia*, vom Wirtsberg im Grainwald

[1] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 16.

Straßengraben flach, tieft sich auf 30 bis 70cm ein, um nach kürzerer oder längerer Strecke wieder zu verflachen und das Wasser entweder durch eine Ableitung oder über den festen Straßenkörper talseitig abfließen zu lassen.[1]
Schlitten- oder Radspuren sowie Stufen konnten im Leißnitzgraben bisher nirgends festgestellt werden[2].
Entlang der eben beschriebenen Strecke, die von ihrem Ausgangspunkt *Teurnia*, bis zu ihrer Einmündung in die Straße *Virunum-Juvavum* bei *Immurium*, weder im *Itinerarium Antonini*, noch in der *Tabula Peutingeriana* verzeichnet ist, wurden insgesamt 8 Meilensteine gefunden[3]. Eine Besonderheit stellt der Umstand dar, dass sich drei dieser Steine, als einzige der zahlreichen Exemplare im Lungau, noch quasi *in situ* befinden (Abb. 107). Es sind dies die drei Steine von der 27. Meile *a Teurnia*, die 1925 von F. Narobe am Wirtsberg im Grainwald, etwas unterhalb des

Abb. 108 Römische(?) Dammstraße, am Beginn des 20. Jhs. von O. Klose auf der Paßhöhe des Radstädter Tauern aufgenommen.

Pflegermais, wiederentdeckt wurden[4].
Bei der Fundstelle handelt es sich um eine der oben beschriebenen, sumpfigen Passagen der Strecke, an der Spuren älterer Hangabrutschungen zu erkennen sind. Überhaupt besteht der ganze Hang entlag der sechs römische Meilen langen Strecke durch den Groanwald aus weichem Glimmerschiefer, der zu starker Lehmbildung und Versumpfung neigt[5]. Aus diesem Grund wird das Vorhandensein von mehreren

[1] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 17.
[2] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 17.
[3] H. Wurm, RÖ 1-3, 1973-75, 307. Der Stein von Moosham (Winkler, 1985, 76f. Nr. 85) wurde bereits im Zusammenhang mit der Tauernstrecke genannt und wird deshalb nicht mitgezählt.
[4] H. Wurm, RÖ 1-3, 1973-75, 310.
[5] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 23.

Meilensteinen an einer Stelle mit späteren Reparaturarbeiten in Verbindung gebracht[1]. Einer der drei Steine[2] ist so stark verwittert, dass eine Lesung nicht mehr möglich war. Er besteht aus Schaidberger Marmor und wird dem Septimius Severus zugewiesen[3]. Damit würde er in die Zeit der Erbauung dieser Straße fallen. Der zweite Stein[4] (Material: Gneis) trägt ebenso wie jener von der 41. Meile (CIL III, 5719) und jener von der 45. Meile[5] Namen und Titel des M. Iulius Philippus (Iunior). Der dritte Stein[6] (Material: Dunkler Quarzit) ist wiederum kaum lesbar, trägt aber die Reste einer Kaisertitulatur, ohne allerdings mit Sicherheit bestimmt werden zu können[7]. Vielleicht handelt es sich dabei um einen Meilenstein des Philippus Arabs, der, wie bereits erwähnt, an der Tauernstrecke auch an zwei Stellen neben dem seines Sohnes aufgestellt worden war.
Neben diesen vollständig erhaltenen Exemplaren wurden an dieser Stelle noch zwei Fragmente eines Steines von Kaiser Decius gefunden, die in das Jahr 249 n. Chr. datiert werden[8]. Da dieser Stein bereits wenige Jahre nach dem des Philippus Iunior und des Phiippus Arabs (?) aufgestellt wurde, bleibt es unklar, ob erneute Rearaturarbeiten oder propagandistische Gründe dafür verantwortlich waren. Man darf nicht vergesen, dass diese Paßstraße, auch besonders an einer Stelle, die heute noch mitten im Wald und kilometerweit von jeder menschlichen Siedlung entfernt liegt[9], ein Ort war, an dem die Kaiser sich präsentierten und auf die Reisenden wirken wollten.
Es folgt der *Stein a T(eurnia) m. p. IIXXX* (CIL III, 5714), der unter Septimius Severus aufgestellt und im Groanwald bei „Geschnittene Baumtratten“ aufgefunden worden war[10].
Die letzten drei Steine aus dem Leißnitzgraben[11] stammen alle von unbekannten Fundorten oder aus sekundärer Verendung im Raum Triegen und werden den Meilen 29 / 30 und 31zugeordnet und in severische Zeit datiert.
An dieser Stelle, zwischen den Meilen 30 und 31, ergibt sich wieder die Möglichkeit, einen plastischen Eindruck von den Schwierigkeiten zu bekommen, mit welchen die Römer beim Bau und Erhalt ihrer Bergstraßen zu kämpfen hatten:
In diesem Abschnitt überquert die Trasse die Leißnitz und die Traun, beide, vor ihrer Verbauung, Wildbäche mit ständig sich verlagerndem Flussbett und regelmäßigen Überschwemmungen. Wenn man von den bekannten Standorten von Meilensteinen ausgeht und die theoretischen Standorte der anderen entlang der Strecke ausmisst, kommt es zwischen der 30. und 31. Meile zu einer Distanz, die um 300 bis 500 Meter zu lang ist. Da man davon ausgehen kann, dass die Steine bei ihrer Aufstellung alle von einem Ausgangspunkt (in unserem Fall *Teurnia*) gleichmäßig eingemessen

---

[1] F. Narobe, ÖJh 29, 1935, Beibl. 270.
[2] Winkler, 1985, 76f. Nr. 77.
[3] F. Narobe, ÖJh 29, 1935, Beibl. 267: Sämtliche leserlichen Meilensteine des Septimius Severus, entlang dieser und der Tauernstrecke, sind aus diesem Material, ebenso weitere Inschriften. Alle Steine anderer Kaiser sind aus anderen Materialien. Der Steinbruch von Schaidberg liegt an der Tauernstraße.
[4] Winkler, 1985, 76f. Nr. 79.
[5] Passhöhe Radstädter Tauern, Winkler, 1985. 78f. Nr. 99
[6] Winkler, 1985, 76f. Nr. 78.
[7] H. Wurm, RÖ 1-3, 1973-75, 314.
[8] Ersterwähnung: F. Narobe, FÖ 2, 1934-37, 45. Winkler, 1985, 76f. Nr. 80. H. Wurm, RÖ 1-3, 1973-75, 314-316. Heute in der Kirche von St. Margarethen befindlich.
[9] F. Narobe, ÖJh 29, 1935, Beibl. 270. So war die topographische Situation zumindest in den 30er Jahren.
[10] Narobe 1960, 19, Nr. 1. Winkler, 1985, 76f. Nr. 81. Befindet sich heute in Salzburg, Museum Carolino-Augusteum.
[11] Winkler, 1985, 76f. Nr. 82, 83, 84. F. Narobe, MGSL 100, 1960, 19, Nr. 13, 12, 14.

wurden, kann man sich diese überlange Distanz nur dadurch erklären, dass die Trassenführung zwischen beiden Meilensteinen später verändert wurde[1].
Der Meilenstein von der 30. Meile stand ursprünglich wahrscheinlich östlich der Leißnitz, ungefähr gegenüber von St. Margarethen. Die heute bekannte Trasse überquert den Talgrund des Leißnitzgrabens von Osten kommend, läuft in einer großen Serpentine über den Schuttkegel des Leißnitzbaches auf Triegen zu und führt schließlich auf das andere Ufer der Mur, wo der Stein der 31. Meile aufgestellt gewesen sein muss. Wenn man die Distanz zwischen den beiden theoretischen Standpunkten ungefähr geradlinig annehmen würde, käme man wieder auf einen Abstand von einer römischen Meile und damit auf den Streckenverlauf in severischer Zeit. Da die Straße aber durch den sumpfigen Talgrund im Bereich des Zusammenflusses zwischen Leißnitzbach der Mur führte und den Gefahren durch Hochwasser schutzlos ausgeliefert war, wurde sie auf den besser geeigneten Schuttkegel der Leißnitz verlegt.
Diese gesamte, unter Septimius Severus neu angelegte Strecke, ist offenbar aus eben diesen topographischen und geologischen Schwierigkeiten in nachrömischer Zeit nicht mehr weiter benutzt worden. Man wählt stattdessen den leichteren Murübergang bei St. Michael am Katschberg[2].

Im Gegensatz zur eben beschriebenen, relativ gut bekannten Trasse durch den Leißnitzgraben, ist die weitere Straßenführung Richtung Süden noch weitgehend unerforscht. Lediglich im Sattelbereich zwischen Laussnitzhöhe und Schnögelitzhöhe konnte 1997 im Zuge einer Feldbegehung der Straßenverlauf der Südseite auf einer Strecke von ca. 800m bestimmt werden[3]. Um die sumpfigen Quellwiesen des Laussnitzbaches zu überqueren, welche die Passhöhe schwer passierbar machen, wurde ein vier Meter breiter Damm aufgeschüttet, der auf einer Länge von gut 150m erhalten ist. Weiter verläuft die Straße am Südhang des Passes entlang und kann über eine Länge von ca. 600m verfolgt werden. In diesem Bereich finden sich die Spuren von berg- und talseitigen Straßenbefestigungen. Diese verlieren sich allerdings bald, da der Kegel einer großen Mure die Fortsetzung der Römerstraße überlagert. Das neue Trassenstück hat ein durchschnittliches Gefälle von etwa 8% und entsprich damit der oben besprochenen Nordseite[4]. Berücksichtigt man die Entfernung nach *Teurnia* und den relativ beschwerlichen und zeitraubenden Übergang über die Laußnitzhöhe so muss es eine Straßenstation gegeben haben, die etwa im gleichen Abstand südlich des Passes lag, wie *Immurium* nördlich. R. Fleischer vermutet diese Station etwa im Raum von Krems[5], von wo der erste römische Fund stammt, der südlich der Passhöhe bekannt ist. Es handelt sich um eine Inschrift mit Reliefbüste in der Nähe der Kirche von Krems im Liesertal[6].

[1] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 23.
[2] F. Narobe, MGSL 100, 1960, 16, 23.
[3] A. Huber, FÖ 36, 1997, 839f.
[4] A. Huber, FÖ 36, 1997, 840.
[5] Fleischer, AS 4, 1998, 11.
[6] CIL III, 4728, F. Glaser, Teurnia (1983) 137.

2.2.8.7 Der Pass Lueg

Der auch zum Passzugsystem *Aquileia – Juvavum* 2 gehörende Pass Lueg wurde bereits in Kapitel 2.2.5.5. behandelt.

Koppensattel und Pötschenpass
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Inschrift
Grabstein
Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
Kastell
Altstraßenrest
Heiligtum
Altar
Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale
Zollstation
N
E
S
W
Maßstab: 1 : 75.000
Pötschenpass
Michlhallberg
Habersamerin
Spielstein
Flohwiesen
Oberlupitsch
145
Bad Aussee
Unterkainisch
Koppensattel Kote 691
Hallstadt
0 1 2 3 4 Kilometers
Saumweg Koppensattel
Saumweg Pötschenpass
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich

2.2.9 Koppensattel / Pötschenpass

- Topographie

Im Ausseer Land, an der Grenze zwischen Salzburg und der Steiermark, befinden sich die einzigen Durchgangsmöglichkeiten vom Hallstätter See und dem nördlichen Alpenvorland durch die nördlichen Kalkalpen ins Ennstal und weiter über Koppensattel und Pötschenpass nach Süden.
Der Übergang über den Pötschenpass liegt auf einer Höhe von ca. 1000 m und ist von hohen Waldabhängen umgeben, im Norden begrenzt durch die Sandlinggruppe, im Süden durch den der Hohen Sarstein (1975 m). Südlich des Hohen Sarsteins verläuft in ost-westlicher Richtung das Koppental, dessen höchsten Punkt der Koppensattel mit 691 m Höhe bildet. Das enge Koppental wird im Süden durch die Hänge des 1854 m hohen Zinkenkogels flankiert.

Abb. 109 Geländeschnitt: Koppensattel und Pötschenpass

- Forschungsgeschichte

Die Entdeckung und Erforschung der römischen Straßen über den Koppensattel und den Pötschenpass begann erst im Jahr 1993, als durch Prospektionen die Straße und die Siedlung auf dem Michelhallberg entdeckt wurden[1]. 1995 erfolgte die erste Ausgrabung eines antiken Gebäudes auf dem Koppensattel, welches im Jahr vorher

[1] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 12.

beim Bau der Koppentalstraße entdeckt worden war[1]. Die Siedlung auf dem Michlhallberg und die Straße über den Pötschenpass wurden in den Jahren 1997 bis 1999 archäologisch untersucht, die Publikation der Ergebnisse erfolgte im Jahr 2001 durch G. Grabherr[2]. Den vorläufig letzten Beitrag zur Erforschung des Koppensattels lieferte schließlich M. Winholz-Konrad im Jahr 2003, als sie epochenübergreifend sämtliche Metallfunde entlang der Traun vorlegte und sich dabei vor allem auf neue Ergebnisse aus Prospektionen des BDA stützen konnte[3].

- Die Passstraßen und deren archäologische Hinterlassenschaften

Dass diese Wege schon früh begangen wurden, zeigen bronze- und römerzeitliche Funde, die bei Begehungen vom Koppen- und Kainischtraun, vom Mitterndorfer Becken bis zum Hallstätter See gemacht wurden[4]. Der erste Begehungsschwerpunkt liegt dabei bereits in der Urnenfelder- bzw. Frühhallstattzeit, seitdem scheint der Weg durch das Kainisch- und Koppental häufig begangen worden zu sein, das Gros des Verkehrs in römischer Zeit lief aber sicher über den Michlhallberg[5].

Aus dem Gebiet südlich von Bad Aussee und vom östlichen Anstieg zur Passhöhe des Koppensattels sind bereits zahlreiche römische Funde bekannt: Besonders interessant ist u. a. ein Glockendepot, welches am rechten Kainischufer, ca. 3.5 km südöstlich von Bad Aussee gefunden wurde[6]. Es setzt sich aus fünf vollständig erhaltenen Bronzeglocken zusammen, die ihrer Form nach in die römische Kaiserzeit datieren sollen[7]. Bedenkt man die Lage ihres Fundortes und vergleicht mit anderen römischen Artefakten entlang dieser Verkehrsverbindung (vor allem Hipposandalen), so handelt es sich wahrscheinlich um Tierglocken, wie sie von Saum- und Zugtieren geschirrt getragen wurden[8]. Daneben könnten sie natürlich auch Teile eines Musikinstrumentes gewesen sein oder kultische Funktion gehabt haben[9].
Aus dem Bereich zw. Bad Aussee und der Passhöhe kennen wir eine ganze Reihe von Zeugnissen aus der römischen Zeit: In Unterkainisch sind auf einer Terrasse über dem rechten Traunufer bereits Anfang der 80er Jahre des 20. Jhs. römische Gebäudereste lokalisiert worden, die möglicherweise mit einer nahen Furt über den Fluss in Verbindung stehen[10]. Seitdem wurden dort 11 Münzen und andere metallische Kleinfunde entdeckt. Die Prägungen stammen fast ausschließlich aus dem 2. und 3. Jh. n. Chr., bei den restlichen Funden handelt es sich um das

---

[1] Erstpublikation: B. Hebert, Neue und ältere Funde zur Römerzeit im Ausseerland, Da schau her 1, 1995, 9-16. Ausserdem: B. Herbert, Ein römisches Gebäude im Koppental, Da schau her 4, 1995, 16-18. B. Hebert, FÖ 34, 1995, 722.
[2] G. Grabherr, Michlhallberg. Die Ausgrabungen in der römischen Siedlung 1997-1999 und die Untersuchungen an der zugehörigen Straßentrasse, Schriftenreihe des Kammerhofmuseums Bad Aussee 22 (2001).
[3] M. Windholz-Konrad, Funde entlang der Traun zwischen Ödensee und Hallstätter See, FÖMat A 13 (2003).
[4] B. Hebert, U. Steinklauber, AÖ 8/2, 1997, 52.
[5] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 94f.
[6] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 63f. F. Mandl, Mitteilungen der ANISA 21, 2000 74-84. B. Hebert, FÖ 39, 2001, 140, Anm. 3, Abb 7.
[7] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 64. Zur Typologie: W. Nowakowski, Archaeologia Polona XXVII, 1988, 77ff.
[8] Vergleichsbeispiele sind zuletzt u. a. aus dem oberbayrischen Monatshausen bekannt geworden: J. Garbsch, Arheološki Vestnik 54, 2003, 299-314.
[9] Windholz-Konrad, ebenda.
[10] D. Kramer, ZHVSt 72, 1981, 217. M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 29.

Fragment einer Kniefibel mit Spiralhülse und um fünf Fragmente von Hipposandalen[1].

Von Unterkainisch aus beginnt schließlich der Aufstieg zum Koppensattel. Die Prospektionen der letzten Jahre haben auch hier zahlreiche römische Funde zu Tage gebracht: Neben vier Hipposandalen, zwei Hipposandalenfragmente, eine Kniefibel mit Spiralhülse, eine Kniefibel mit Kopfplatte und drei doppelt geschweifte Eisenmesser[2]. Auf der Passhöhe selbst wurden die Fundamente eines Holzgebäudes aus der späten Kaiserzeit ausgegraben. Dieses liegt in der Nähe der höchsten Stelle der heutigen Koppentalstraße (Kote 691), beinahe genau auf halbem Weg zwischen Bad Aussee und dem Hallstätter See, mitten in schwer begehbarem und lawinengefährlichem Gebiet. Auf Grund dieser auffälligen Lage und dem Vorhandensein einer Quelle, vermutet man, dass es sich dabei um ein antikes Rasthaus oder eine Schutzhütte auf dem Weg über den Koppensattel gehandelt haben könnte. Das Fundmaterial bestand aus Keramik des 2. bis 4. Jhs. n. Chr., zwei Hipposandalenfragmenten, einem verzierten Blechfragment, mehreren Eisenteilen und zwei fragmentierten Schleifsteinen[3]. Aus der unmittelbaren Umgebung der Hütte stammen zudem sechs Kniefibeln mit Kopfplatte und drei kräftig profilierte Fibeln. Etwa 100-150 Meter südlich der Hütte fanden sich zwei weitere Hipposandalen[4].

Abb. 110 Hipposandalen-Typologie nach Aubert

Längere Altstraßenreste konnten bislang vor allem auf der Westseite dieser Strecke im Gelände festgestellt werden. Am linken Traunufer ist noch eine Wegtrasse sichtbar, entlang derer sich Funde von der Urnenfelder bis zur Neuzeit linear aufreihen. Sie tritt teils als Hohlweg, teils als eingeschnittene Hangstraße auf. Der Schwerpunkt des Fundmaterials liegt eindeutig in der Römerzeit und überrascht mit einer erstaunlichen Typenvielfalt[5]: U. a. ein Fingerring mit Gemme, eine kräftig profilierte Fibel, eine Hipposandale, der Fuß einer Vogelkopffibel und ein Kupfer-Follis des Constantinus I. (329/330 n. Chr.) Vom Rest der Strecke stammen zudem ein Billion-Antoninian des Probus, geprägt in Siscia 278 n. Chr., acht fast vollständig erhaltene Hipposandalen, zahlreiche weitere Fragmente, ein Terra Sigillata Randstück der Form Dragendorff 32 (2. Hälfte 2. Jh. n. Chr.), ein Rasiermessergriff, vier Fibeln[6] und vier doppelt geschweifte Eisenmesser.

Am Ende des Koppentales weitet sich das enge Gelände wieder und am linken Ufer der Traun konnten entlang eines Nordabhanges wiederum zahlreiche römische Funde entlang einer Linie aufgelesen werden[7]. In diesem Bereich nähert sich der Verlauf der Traun direkt dem ansteigenden Gelände und schafft eine Engstelle, an der der Verkehr zu allen Zeiten kanalisiert wurde. Neben einem Sesterz des Hadrian und zwei

[1] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 30.
[2] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 33, 35.
[3] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 33.
[4] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 35.
[5] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 36f.
[6] Darunter eine ostalpine Tierkopffibel, eine norisch-pannonische Doppelknopffibel und zwei kräftig profilierte Fibeln.
[7] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 37.

Assen des Marc Aurel, die sich alle wegen ihres schlechten Erhaltungszustandes nicht mehr genauer klassifizieren lassen[1], fanden sich 21 Hipposandalenfragmente, eine fragmentierte Kniefibel mit Spiralhülse und eine Kniefibel mit Kopfplatte. Dieses reichhaltige Fundspekturm wird schließlich vorläufig durch 15 Hipposandalenfragmente und eine Ringfibel am Südufer des Hallstätter Sees abgeschlossen[2].

Zusammenfassend kann die römische Präsenz am Koppensattel wie folgt charakterisiert werden: Von Unterkainisch bis zum Hallstätter See wurde zw. dem 1. und 4. Jh. n. Chr. ein bereits prähistorisch begangener Weg am linken Ufer der Traun weiter genutzt. Der Schwerpunkt liegt dabei im 2. und 3. Jh. n. Chr. Am östlichen Ausgang des Passweges befand sich eine Siedlung bislang unbekannten Ausmaßes, die wahrscheinlich an einer Furt über die Traun gelegen hat. Von der Passhöhe kennen wir den Grundriss einer sehr einfachen Gebäudes, welches möglicherweise als Rasthaus gedient haben könnte. Die vielen Hipposandalen weisen auf einen regen Saumtierhandel hin, welcher sicher mit den Salz- und Kupfervorkommen der Umgebung in Zusammenhang steht.

Abb. 111 Trasse südöstlich der Flohwiese

Ein weiterer, hochalpiner Römerweg verläuft nur wenige Kilometer nördlich von Altaussee über das Sandlingmassiv zum Hallstätter See. Es handelt sich dabei um den antiken Vorgänger der heutigen Pötschenstraße, der teilweise gut im Gelände sichtbar ist und dessen Nachweis auf einer Strecke von mehreren Kilometern gelang[3]. Erste Spuren eines Hohlweges finden sich bereits östlich des Passes, in der Nähe von Oberlupitsch. Diese Spuren lassen sich nicht durchgehend verfolgen, doch tauchen weitere Trassenreste im Bereich der sog. Fischerwiese und am nordwestlichen Ende des Hochmoores Habersamerin auf. Das Weggefälle liegt auf diesem Abschnitt zw. 10 und 15%[4]. Als auf der Fischerwiese über der Trasse ein Schnitt angelegt wurde, stellte man unter einer neuzeitlichen Befestigung eine zweilagige Schicht von

[1] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 65.
[2] M. Windholz-Konrad, FÖMat A 13, 2003, 38.
[3] Die bekannte Trasse wurde 1997 durch das BDA eingemessen. Publiziert im Zusammenhang mit dem Forschungsprojekt „Probleme der Altstraßenforschung, Passübergänge, Höhenheiligtümer“ der Universität Innsbruck.
[4] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 93f.

Knüppelhölzern fest, die auf Grund von C_{14} Analysen in die Zeit zw. 140 und 320 n. Chr. datiert werden[1]. Am nordwestlichen Ende des Hochmoores und auf dem Plateau östlich der Siedlung auf dem Michlhallberg wurden ebenfalls Straßenschnitte angelegt, welche aber keinen festen Straßenkörper aufdecken konnten. Die Fortsetzung der Straße im Westen der Siedlung ist durch einen Bergsturz aus dem Jahr 1920 auf einer Länge von 300 m zerstört, im Anschluss daran tritt sie als 5.5 m breiter Hohlweg mehrmals in Erscheinung, verliert sich dann jedoch endgültig im Bereich der sog. Flohwiesen[2] (Abb. 111).
Man fand auf der eben beschriebenen Strecke zahlreiche römische Funde, was die Rekonstruktion des antiken Wegverlaufes untermauert. Besonders hervorzuheben sind dabei mehr als 145 Hipposandalen und deren Fragmente, die in römischer Zeit entlang dieser Bergstraße oder in der Siedlung verloren worden sind. Sie sind ein Beweis für die relativ starke Frequentierung und für die Schwierigkeiten der Strecke.
Von den 145 publizierten Stücken gehören alle bis auf zwei zum Typ Aubert 1. Damit entsprechen sie dem Bild, welches sich bisher generell im Ostalpenraum abgezeichnet hat[3]. Vergleichsbeispiele aus dem Einzugsbereich von ostalpinen Pässen gibt es in Leermoos[4], *Gabromagus*[5], *Immurium*[6] und *Ad Pirum*[7]. Da Hipposandalen wahrscheinlich vor allem für Zug- und Lasttiere verwendet wurden und dazu dienten, den Huf auf Fels, Geröll, Schnee und Eis vor Abnutzung zu schützen, können sie als charakteristische Fundgattung auf und an Passstraßen angesehen werden (Abb. 110).
Entlang der Strecke wurde zudem im Jahre 1760 am sogenannten „Spielstein“ ein Münzschatz bestehend aus mehreren Hundert römischen Prägungen entdeckt[8].

Auf eine stärkere Nutzung dieses Weges in der Spätantike deutet eine Siedlung am Michlhallberg hin. Sie liegt auf mehreren Terrassen im Hangverlauf an der Scheitelstelle der Passstraße auf ca. 1000 m Seehöhe. Angelegte Grabungsschnitte förderten neben zahlreichen Funden auch Baureste zu Tage. Die Anlage wird mit Salzgewinnung in Verbindung gebracht, wie sie an dieser Stelle für das Mittelalter belegt ist. Werkzeuge zur groben Steinbearbeitung und Militaria des 3. und vor allem 4. Jahrhunderts erhärten die Annahme. Die zahlreich gefundenen Hufschuhe könnten dabei beim Abtransport des Salzes zum Einsatz gekommen sein.
Dagegen kommt die Interpretation als *vicus* im Sinne einer landwirtschaftlich und kleingewerblich bestimmten Siedlung wegen der Lage kaum in Frage, höchstens Holzwirtschaft wäre als Erwerbsquelle denkbar[9]. Der Besiedlungszeitraum lässt sich durch die Auswertung der Münzreihe (Sesterz des Hadrian – zwei Centenionales des Theodosius I.) und anderer Kleinfunde (Trachtbestandteile, Keramik) auf die Zeit vom Ende des 2. Jhs. n. Chr. bis zum Ende des 4. Jhs. n. Chr. einengen[10].

---

[1] B. Hebert, U. Steinklauber, AÖ 8/2, 1997, 53.
[2] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 95.
[3] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 72. X. Aubert, Rev. Mus. et Collect. Arch. 4, H. 19, 1929, 5ff.
[4] J. Pöll, 1998, 13-15.
[5] Ch. Schwanzar, Metall-, Glas- und Beinfunde der Grabungen 1984/85, 1995 sowie Altfunde. In: P. Assmann (ed), 2000, 37.
[6] V. Moucka-Weitzel, Die Kleinfunde von Immurium-Moosham. In: AS 4, 1998, 171.
[7] U. Giesler, Die Kleinfunde. In: T. Ulbert, Ad Pirum (Hrusica). MBV 31, 1981, 77.
[8] R. Noll, Römische Siedlungen und Strassen im Limesgebiet zwischen Inn und Enns, Der römische Limes in Österreich 21 (1958) 26.
[9] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 91.
[10] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 92.

Der Sölkpass
Triebener Sattel (1274m)
Hallstadt/ Michlhallberg
Pruggern
Großsölk
Peista
Sölkpass (1788 m)
Schöder
St. Peter am Kammersberg
Althofen
Katsch a.d. Mur
Frojach
Pux
Neumarkter Sattel (894m)
Ad Pontem (Scheifling-Lind)
Monate (St Georgen ob Judenburg)
N
W
E
S
Zollstation
Kastell
Heiligtum
Altstraßenrest
Altar
Relief
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Inschrift
Grabstein
Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale
Colonia/ Municipium
Mansio
? Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
0 5 10 15 Kilometers
Maßstab: 1 : 250.000
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Saumweg
Via Publica

2.2.10 Der Sölkpass

- Topographie

Der Sölkpass (1788 m) bildet einen Übergang über den Alpenhauptkamm im Bereich der Niederen Tauern und verbindet das Ennstal und das Salzkammergut im Norden sehr geradlinig mit dem Murtal im Süden. Der Pass liegt in der Mitte zwischen den Radstädter Tauern im Westen und den Triebener Tauern im Osten. Das Sölktal beginnt bei Stein an der Enns (770 m) und teilt sich wenige Kilometer weiter südlich in die sog. Kleine - und in die Große Sölk. Über die Große Sölk erreicht man den Scheitelpunkt der Passstraße, die sog. Sölkerscharte. Beim Abstieg gelangt man auf das Gebiet des Gemeinden Schöderberg und Bayerdorf (894 m) im Murtal.

Abb. 112 Geländeschnitt: Sölkpass

- Forschungsgeschichte

Eine umfangreichere Untersuchung der archäologischen Hinterlassenschaften entlang der Straße über den Sölkpass ist bisher nicht erfolgt. Frühe Fundnachrichten aus dem 19. Jh. betreffen ausschließlich die Urgeschichte. Den Versuch, auch die Römerzeit in die Geschichte des Passes mit einzubeziehen, machten erst O. Fraydenegg-Monzello und A. Ziegerhofer im Jahr 1997, im Zuge ihrer Publikation über die Geschichte und Entwicklung des Sölkpasses[1]. Eine Bestärkung ihrer Vermutung liefert ein römischer Passfund, welcher im Jahr 1999 in den Fundberichten Österreichs bekannt gemacht wurde[2]. Er steht im Zusammenhang mit neuen, systematischen Forschungen durch das BDA unter der Leitung von B. Hebert, die noch nicht abgeschlossen und vollständig veröffentlicht sind[3].

[1] O. Fraydenegg-Monzello / A. Ziegerhofer, Der Sölkpass. Vom Saumpfad zur Erzherzog-Johann-Straße (1997).
[2] FÖ 38, 1999, 53.
[3] B. Hebert, Archäologisches rund um den Sölkpass. In: A. Loseries-Leick, Sölkspuren III, 2002, 68-75.

- Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften

Ähnlich, wie auch auf anderen Pässen, gehen die ersten Funde jedoch schon auf die Straßenbauarbeiten des 19. Jhs. zurück und deuten auf eine Frequentierung der Strecke bereits ab dem Neolithikum. Mit Blick auf die mittelalterliche und neuzeitliche Frequentierung des Passes wird angenommen, dass der Sölkpass seit der Antike vor allem als Verbindung zwischen dem Murtal und den Salzlagerstätten im Ausseer

Abb. 113 Die Paßhöhe während der Ausgrabung (links)

Land von Bedeutung war[1].
Bis zum Fund eines Asses des Domitian im Jahr 1999 war man hauptsächlich darauf angewiesen, aus den römischen Hinterlassenschaften nördlich und südlich des Sölkpasses auf eine Frequentierung zu schließen. Genau auf der Passhöhe wurde im Jahr 1999 ein Brandopferplatz freigelegt, welcher neben zahlreichen Knochenfragmenten auch Keramik und Metallgegenstände enthielt (Abb. 113). Das Fundspektrum reicht von Pfeilspitzen aus dem Neolithikum über eine bronzene Nadel und eine eiserne Fibel aus der Urnenfelderzeit bis zu einer keltischen Münze[2] und einem As des Domitian aus dem Jahr 85 n. Chr., welches im Randbereich des Brandopferplatzes, in einer rezent gestörten Schicht gefunden wurde[3] (Abb. 114). Auf der Passhöhe wurden mehrere Wegtrassen nachgewiesen, die als römerzeitlich bzw. mittelalterlich angesprochen werden. Auf der römischen Trasse wurde ein Schnitt angelegt. Während die mittelalterliche Trasse auf der Nordseite der Passhöhe in regelmäßigen Kehren an Höhe gewinnt, zieht die als römisch angesprochene Linie ohne Kurven auf den Scheitelpunkt des Passes zu und setzt sich auch auf der Südseite fort(Abb. 114a/b).
Der Sölkpass liegt genau in der Mitte zwischen den beiden wichtigsten römischen Nord – Süd – Fernstraßen Noricums und verbindet mit dem Murtal und dem Ennstal

[1] O. Fraydenegg-Monzello / A. Ziegerhofer, Der Sölkpass (1997) 10.
[2] B. Hebert, FÖ 39, 2000, 46.
[3] B. Hebert, Mitteilungen der ANISA 1 / 2, 2000,.26.

zwei Regionen, in denen römische Besiedlung gut nachweisbar ist: Im Murtal sind dabei neben Inschriften und Reliefs aus Pux und Frojach[1], vor allem die Villa und das mittelkaiserzeitliche Gräberfeld von Katsch zu nennen[2]. Diese Orte liegen entlang der Verbindung zwischen der Norischen Hauptstraße und der Straße zw. *Teurnia* und *Juvavum*. Nähert man sich dem Südfuß des Sölkpasses, so finden sich Reliefs in

Abb. 114a Die mittelalterliche Wegtrasse mit zahlreichen Kehren, unmittelbar nördlich der Passhöhe. Der römerzeitliche Weg überwindet diesen Bereich in einer geraden Linie.

Althofen und in St. Peter am Kammersberg[3].
Aus Schober, dem südlichen Ausgangspunkt der Passstraße sind einige römische Münzen bekannt[4]. Für die Römerzeit ist eher die Existenz eines unbefestigten Saumweges, als einer Passtrasse wahrscheinlich, auch wenn zu Beginn des 20. Jhs. von einem aus dem Fels gehauenen Saumweg in der Nähe von Feista (Großsölk) berichtet wurde, der den Namen „Römerstraße“[5] trug und von dem man mittlerweile weiß, dass es sich dabei um eine neuzeitliche Anlage handelt[6].

[1] FÖ 38, 1999, 585f.
[2] W. Schmid, ÖJh XXV, 1929, BBl. Sp. 97ff.
[3] FÖ 38, 1999, 585f.
[4] O. Fraydenegg-Monzello / A. Ziegerhofer, Der Sölkpass (1997) 13.
[5] O. Fraydenegg-Monzello / A. Ziegerhofer, Der Sölkpass (1997) 13. Vergl. H. Wimbersky, Eine obersteirische Bauerngemeinde [St. Nikolai im Sölktal] in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung 1498-1899. Teil I (1907) 31.
[6] B. Hebert, Die frühesten Sölkspuren – Archäologisches rund um den Sölkpass. In: A. Loseries-Leick (Ed.), Sölkspuren III (2002) 69.

Im nördlich an den Pass angrenzenden Ennstal fand sich in Pruggern, wenige Kilometer nordwestlich des Sölktales 1899 ein Grabstein, der aus sog. Sölker Marmor gefertigt ist[1]. Darüber hinaus sind die zahlreich nachgewiesenen Verkehrsweg ins Ausseerland von hier aus leicht zu erreichen. Der Pass steht

Abb. 114 Der Prähistorische Brandopferplatz, an dessen Rand das As des Domitian gefunden wurde

möglicherweise mit der neuentdeckten römischen Straße vom Ennstal über den Koppensattel und Pötschenpass ins Salzkammergut in Verbindung[2].
Die erste nachantike Erwähnung stammt erst aus dem Jahr 1080, sie bezeugt die Burg Seliche (Sölk) und weist nach O. Fraydenegg-Monzello und A. Ziegerhofer darauf hin, dass man den Saumweg über den Pass sichern wollte[3].
Die Lage des Sölkpasses, mitten zwischen der Straße über den Radstädter Tauern und der „*via Norica*“, zeigt deutlich, dass es sich in römischer Zeit um eine Verbindung von lokaler Bedeutung handelte. Die intensiven Forschungen der letzten Jahre haben einen starken Erkenntniszuwachs vor allem zur prähistorischen Begehung des Passes erbracht, doch konnte durch den Münzfund auf der Passhöhe römisches Opferbrauchtum nachgewiesen werden, ähnlich, wie wir es sonst in den Ostalpen nur vom Hochtor und den Mallnitzer Tauern so eindeutig belegt haben[4].

[1] E. Novotny, Da schau her 3/3, 1982, 7.
[2] G. Grabherr, Michlhallberg (2001) 98, 100.
[3] O. Fraydenegg-Monzello / A. Ziegerhofer, Der Sölkpass (1997) 13.
[4] Siehe Seite: 158 (Hochtor), 182 (Mallnitzer Tauern)

Abb. 114b Die mittelalterliche Wegtrasse (grün), die römerzeitliche Linie (blau) und die Grabungsflächen auf der Passhöhe (orange)

Der Pyhrnpass

2.2.11 Der Pyhrnpass

- Topographie

Der Pyhrnpass bildet einen niedrigen Einschnitt zwischen den Ennstaler Alpen im Osten (Haller Mauern 2244m) und dem Toten Gebirge im Westen (Warscheneck 2388m). Heute verläuft die Grenze zwischen der Steiermark und Oberösterreich auf der Passhöhe.
Dieser Übergang war nicht wegen seiner geringen Passhöhe (945 Meter) von Bedeutung, sondern, weil die Linie Pyhrn – Triebener Sattel - Neumarkter Sattel die kürzerste Verbindung zwischen der norischen Donaugrenze und dem binnennorischen Raum bildet[1].

Abb. 115 Geländeschnitt: Pyhrnpass

- Forschungsgeschichte

Die archäologische Erforschung der römischen Straße über den Pyhrnpass hängt sehr eng mit der *mansio Gabromagus* zusammen, wo es bereits in den Jahren 1868-1870 zu den ersten archäologischen Grabungen gekommen ist[2]. Die Ergebnisse wurden von F. Kenner veröffentlicht[3]. Seine Publikation bildet bis heute die Grundlage für alle weiteren Arbeiten zur *mansio*. Im 20. Jh. beschäftigte sich H. Deringer im Zuge seiner Arbeit zur Reichsstraße *Aquileia – Lauriacum* u.a. mit dem Pyhrnpass[4], später H. Krawarik mit dessen historischer Bedeutung[5]. Die Arbeiten von Deringer und Jandaurek setzte auch einem zuvor in zahlreichen Beiträgen ausgefochtenen Streit um die Gleichsetzung von *Gabromagus* und Windischgarsten ein Ende[6]. K. Genser fasste den Forschungsstand zu *Gabromagus* bis zu den 1980er Jahren zusammen und bezog auch den Pyhrnpass in seine Betrachtungen

[1] H. Krawarik, ZHVSt 59, 1968, 65.
[2] K. Genser, JbMusLinz 130 (1985) 15.
[3] F. Kenner, Über die römische Reichsstraße von Virunum nach Ovilava und die Ausgrabungen in Windischgarsten. In: Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften. Philosophisch – historische Klasse 74, 1873, 421ff.
[4] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 216f.
[5] H. Krawarik, Die historische Bedeutung des Pyhrnpasses. ZHVSt 59 (1968) 65-90.
[6] *H. Jandaurek,* Oberösterreichische Altstraßen. Die Straßen der Römer. = Schriftenreihe der OÖ Landesbaudirektion 10 (1951) 157.

mit ein[1]. Die jüngste Publikation wurde im Jahr 2000 von P. Assmann herausgegeben. Verschiedene Autoren widmen sich der Materialpublikation einiger neuerer Grabungen aus Windischgarsten, die Bedeutung der Passstraße wird dabei betont[2].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Über den Pyhrnpass führt die sog. Norische Hauptstraße, die in *Aquileia* ihren Ausgangspunkt hat und in *Lauriacum* endet. Auf Grund ihrer Bedeutung wurde sie sowohl in das *Itinerarium Antonini* aufgenommen, als auch auf der *Tabula Peutingeriana* eingetragen. Seitdem weitgehend Einigkeit über die Zuweisung der Stationsnamen erzielt werden konnte[3], identifiziert man die *mansio Stiriate* mit der Ortschaft Liezen, wenige Kilometer südlich der Passhöhe und die *mansio Gabromagus* mit Windischgarsten im Norden[4]. Die Länge der Straße über den Pyhrnpass beträgt 15 Meilen.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Neolithische und reiche bronzezeitliche Funde belegen, dass der Weg schon früh begangen worden ist[5]. Nachdem in der Hallstattzeit auf Grund des Salzbergbaues die Hauptverkehrslinien über die Täler der Traun und Enns verliefen, wird der Pyhrnpaß durch die keltische Besiedelung wieder stärker frequentiert[6]. Die keltischen Ortsnamen „*Ernolatia*“ und „*Gabromagus*“ weisen darauf hin[7].
In der römischen Kaiserzeit bestimmte vor allem der strategische Faktor den Umstand, dass die „*Via Norica*“ über den Pyhrnpaß geführt wurde. Über diese Militärstraße konnte man auf schnellstem Wege von *Aquileia* an die Donau gelangen. Die Straße benützte teilweise vorrömische Hohlwege, wie z.B. nördlich des Pyhrn und erreichte eine Breite von ca. 1,8 Metern[8]. An einigen Stellen bildet sie noch heute die Grundlage der modernen Bundesstraße. Die Straße wird von keltischen Siedlungen, Poststationen und Raststätten gesäumt, die teilweise deren Namen übernommen haben, z.B. *Stiriate* südlich und *Gabromagus* nördlich des Passes[9].
Von *Stiriate* aus zweigte die Verbindung ins Ausseer Becken und über den Pötschenpaß ab, die möglicherweise mit dem Salzabbau in Zusammenhang steht[10].
Die Straße über die Laußnitzhöhe wurde 201 n. Chr. trassiert, vorher verlief der Salzburger Weg durch das obere Murtal[11]. Die „*Via Norica*“ wurde aber schon unter *Claudius* trassiert, was auf ihre besondere Bedeutung hinweist. Durch die

---

[1] K. Genser, Windischgarsten zur Römerzeit. JbMusLinz 130 (1985) 9-38. Bes. 9f. und 34f.
[2] P. Assmann (Ed.), Die römische Straßenstation Gabromagus (Windischgarsten) = Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich 9, 2000.
[3] K. Genser, JbMusLinz 130, 1985, 12f.
[4] *Stiriate* (Liezen) Tab. Peut. IV, 5. *Gabromagus* (Windischgarsten) Itin. Ant. 276, 5. Tab. Peut. IV, 5.
[5] E. Schmidel, MZK III, 1903, 103f. Kravarik, ZHVSt 69. K. Weinbauer, Heimatkunde des politischen Bezirkes Kirchdorf an der Krems II, 1937, 138ff.
[6] Kravarik, ZHVSt 59, 1968, 69.
[7] C. Kriegel, Orts- und Siedlungsnamen der Gerichtsbezirke Windischgarsten, Weyer, Grünburg und Kirchdorf, Diss. Wien 1967. s.v. „Ernolatia“, „Gabromagus“
[8] Deringer, Carinthia I, 140, 1950, 216ff.
[9] Kravarik, ZHVSt 59, 1968, 70.
[10] Die neu entdeckte Siedlung am Michlhallberg auf dem Scheitelpunkt der Pötschepaßstraße kann man in diesem Zusammenhang als römische Salinensiedlung ansprechen: G. Grabherr, Michlhallberg 92.
[11] H. Klein, Salzburg, ein unvollendeter Passstaat. Vorträge und Forschungen X, Reichenau- Vortäge 1961/62, 278.

Markomannenkriege und die Verlegung der *Legio II Italica* nach *Lauriacum* erlangte die Verbindung noch größere Bedeutung für den Nord-Süd Verkehr.

Der Anstieg zum Pass, von Süden kommend, beginnt mit der *mansio Stiriate*, nördlich von Liezen am Brunnfeld. Die dortigen Inschriften und Münzen weisen auf das 1. Jh. n. Chr. und geben durch die Nennung von keltischen Personennamen einen Einblick in die Zusammensetzung der ansässigen Bevölkerung[1].
Von *Stiriate* aus nimmt die Passstraße ihren Ausgang. Auf der Südseite verläuft die Straße im Tal des Pyhrnbaches, ohne auf schwierige Passagen zu treffen. Von dort stammen wahrscheinlich auch einige Münzen, darunter ein Aureus des Gallienus und „2 Bruchstücke römischer Steinarbeiten“, die bei Straßenarbeiten entdeckt wurden[2].
Der Abstieg in Richtung *Gabromagus* gestaltete sich weniger einfach, denn die Straße verlief weiter parallel zum sog. *Graben* und musste eine kurze Strecke mit starkem Gefälle überwinden. Vom sog. Pflegerturm an verlief die Straße wahrscheinlich deckungsgleich mit der modernen Trasse über Spital am Pyhrn nach Windischgarsten[3].
Der Fund von über 160 römischen Münzen und Bronzen an der Mausmayerschwelle bei Spital am Pyhrn führte zur Vermutung, dass sich dort möglicherweise eine römische Siedlung befunden haben könnte. Eher handelt es sich dabei aber um einen einzelnen Münzhort[4].
Sobald man Spital am Pyhrn hinter sich gelassen hat, gelangt man zur *mansio Gabromagus* südwestlich von Windischgarsten, an die eine Siedlung angeschlossen war. Im Zentrum des Forschungsinteresses stand bisher ein 95 mal 48 m großer Gebäudekomplex, der von einer Umfassungsmauer umgeben ist und von einem Weg in zwei Hälften geteilt wird. Es handelt sich dabei um eine *mansio*, die in ihren Ausmaßen ungewöhnlich groß ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Gabromagus am Fuß des Passes, bzw. als erste Station hinter dem Pass für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gerüstet sein musste. Der Fund von insgesamt 13 Hipposandalen und drei Wagenteilen aus Bronze ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass die Sicherung und die Bewältigung der Passstraße von diesem Ort aus vorgenommen wurde, die Pferdeschuhe wurden wahrscheinlich für den Hohlweg am Pyhrn benötigt[5]. Die Erbauung der Anlage wird unter Berücksichtigung des Fundmaterials in die 60er- und 70er Jahre des 2. Jhs. n. Chr. datiert[6]. In einer zweiten Phase könnte ein Teil der Station auch Militär zur Sicherung des Passes beherbergt haben, worauf zahlreiche Ziegelstempel der *Legio II Italica* hinweisen[7].
Die gut ausgebaute Reichsstraße von *Lauriacum* nach *Aquileia* bot sich in der Spätantike als Einfallspforte für germanische Stämme an. *Gabromagus* wurde möglicherweise um 270 und um 400 von einfallenden Germanen zerstört. Die Auswertung der Funde aus der *mansio* hat ergeben, dass die Straße über den Pyhrnpass ab dem 4. Jh. an Bedeutung verlor und durch Ost – Westverbindungen abgelöst wurde[8]. Weder in der *mansio Gabromagus*, noch in *Stiriate* kann man bis heute eine direkte nachantike Ortskontinuität nachweisen: Die *mansio* wurde im

[1] Krawarik, ZHVSt 59, 1968, 70.
[2] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 216 Anm. 379.
[3] H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 216. E. Schmidel, MZK III, 1903, 103f.
[4] Krawarik, ZHVSt 59, 1968, 71. H. Deringer, Carinthia 140, 1950, 216f.
[5] Ch. Schwanzar, Metall-, Glas- und Beinfunde der Grabungen 1984/85, 1995 sowie Altfunde. In: P. Assmann (ed), 2000, 37. Zit. Anm. 2 S. 230.
[6] Ch. Schwanzar, Gabromagus und die sog. Norische Hauptstraße. In: P. Assmann (ed.), 2000, 14.
[7] E. R. Stain, Zu römischen Straßenstationen im Alpenraum mit ausführlicher Quellenanalyse zum römischen Postwesen. Diss. Wien (1982) 270.
[8] Ch. Schwanzar, Gabromagus und die sog. Norische Hauptstraße. In: P. Assmann (ed.), 2000, 15

Frühmittelalter als Friedhof benutzt, was auf eine nahegelegene Besiedlung hindeutet, auch Einzelfunde sind relativ zahlreich. Für den Pyhrnpaß kann eine Verkehrskontinuität angenommen werden[1].

[1] Krawarik, ZHVSt 59, 1968, 71-72.

Kleinere Übergänge über die Karawanken (Übersicht)
N
E
S
W
Ivenna
Seebergsattel
(1215 m)
Sv. Jakob
Sv. Lorenc
Cranium
Nakło
Tržič
Forum Lubelini
(Podljubelj)
Loiblpass (1367 m)
Unterloibl
St. Leonhard
Unterferlach
Salola
(Pribačitz)
Moste
Ajdna
Potoki
Tasinemetum
(Fahrenhof)
Santicum
St. Leonhard
Krainberg
Wurzenpass (1071 m)
Podkoren
Mecl'aria
0
10
20 Kilometers
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Inschrift
Grabstein
Colonia/ Municipium
Mansio
Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
Beneficiarierposten
Kastell
Altstraßenrest
Heiligtum
Altar
Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale
Zollstation
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Via Publica
Via Vicinalis (?)
Maßstab: 1 : 300.000

2.2.12 Kleinere Übergänge über die Karawanken

- Topographie

Auf die Karnischen Alpen folgen im Osten die Karawanken, die im Norden vom Rosen- und Jauntal, im Süden vom Savetal begrenzt werden. Die Karawanken sind ein ca. 120 km langes und bis zu 40 km breites Gebirge mit Gipfeln bis über 2000 m. Die Südflanke ist meist sanft abfallend, die Nordwestseite eher schroff geformt. Die Übergänge über die Karawanken verbanden in römischer Zeit die Zentren Südnoricums mit den östlichen Gebieten der *X. Regio* Italiens, dem heutigen Kernbereich Sloweniens. Die Karawanken werden im Westen durch den Pontebbapass bzw. das Gailitztal von den Karnischen Alpen getrennt. Sie verbreitern sich zunehmend von Westen nach Osten, bleiben auf den ersten 30 km aber noch relativ schmal. In diesem Bereich liegt der Wurzenpass (1071 m), der das untere Gailtal mit dem Savetal verbindet. Er liegt weniger als 10 km östlich des wichtigsten Durchganges nach Italien, dem Pontebbapass. Auf den Wurzenpass folgt der Loiblpass, der in der Antike die kürzeste Verbindung zw. *Emona, Cranium* und *Virunum* darstellte. Er ist 1367 m hoch und liegt ca. 40 km in südöstlicher Richtung vom wurzenpass entfernt. Der letzte und östlichste der hier besprochenen Karawankenpässe ist der Seebergsattel (1215 m). Er ist 20 km vom Loiblpass entfernt, verbindet das Jauntal (*Iuenna*) im Norden mit *Carnium* (Kranj) und *Emona* im Süden, doch stellt er durch enge Zugangstäler die Reisenden vor einige Schwierigkeiten.

- Forschungsgeschichte

Ebenso wie bei zahlreichen anderen Pässen der Ostalpen, wurde auch die Archäologie der Karawankenübergänge bisher nie systematisch erforscht, auch wenn es teilweise stichhaltige Hinweise für die Existenz von Verkehrsverbindungen in römischer Zeit gab. Bereits 1885 und 1886 berichtet K. Hauser über einen Inschriftenfund und von Straßenresten auf dem Loiblpass[1]. F. Jantsch hat im Jahre 1938 in seinem Werk über die spätantiken und langobardischen Burgen in Kärnten für den Wurzen- und Loiblpass antike Straßensicherungsanlagen angenommen[2]. Von Jo. Šašel stammt eine genaue Beschreibung der Nordseite des Loiblpasses aus dem Jahr 1955, der sich alle späteren Autoren angeschlossen haben[3]. Es folgen einzelne Hinweise für den Loiblpass[4] und Wurzenpass[5]. Alle drei Übergänge wurden 1986 von R. Wedenig in seiner Diplomarbeit beschrieben[6] und von G. Piccotini und R. Wedenig in die Liste der Verbindungen zw. Noricum und der *Regio X* aufgenommen. Der Loiblpass wird auf Grund seines Inschriftenmaterials zuletzt bei P. Scherrer erwähnt[7].

---

[1] K. Hauser, MZK 11, 1885, LXXVI f. Nr. 104. Ders. MAG 16, 1886, 70f.
[2] F. Jantsch, MAG 68, 1938, 358, 376.
[3] Jošip Šašel, Od Ljubelja do Celovca po rimskih sledeh. In: Koledar Slovenske Koroske 1955, 82ff.
[4] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 277ff.
[5] H. Dolenz, Carinthia 145, 1955, 98.
[6] R. Wedenig, Gebirgspässe im südlichen Noricum, eine historisch – topographische Bestandsaufnahme. (Diplomarbeit Graz 1986).
[7] P. Scherrer, Situla 40, 2002, 36.

- Die Passwege und deren archäologische Hinterlassenschaften
- Der Wurzenpass:

Abb. 116 Geländeschnitt: Wurzenpass

Vom Wurzenpass (1071 m) gibt es bisher weder Kleinfunde noch eindeutige Straßenreste, die auf eine Benutzung in prähistorischer Zeit oder auf die Existenz einer römischen Straße hindeuten[1]. Trotzdem lassen sich folgende Hinweise auf eine römische Nutzung dieses Überganges anführen: Den nördlichen Ausgangspunkt der vermuteten Wurzenpassstrasse bildet eine Abzweigung von der norischen Hauptstrasse im Bereich von St. Leonhard-Siebenbrünn, wo diese die Gail überquert. Von dort stammt ein Benefiziarieraltar, der im Jahre 209 n. Chr. gesetzt wurde[2], eine Grabinschrift[3] und eine Bronzemünze des Kaisers Nero[4]. Die Benefiziarierstation, die auf Grund dieser Funde in der näheren Umgebung vermutet wird, könnte sich im Raum St. Leonhard oder bereits in Richtung Krainberg - Wurzenpass befunden haben. Außerdem rekonstruiert man hier den Beginn eines weiteren Weges, welcher in den Raum Kanzianiberg-Rosegg geführt haben soll[5]. Der Benefiziarierposten wird mit der Sicherung des Wurzenpasses in Zusammenhang gebracht[6]. Für einen antiken Weg sprechen weiter: Die Möglichkeit, den benachbarten und in römischer Zeit gesicherten Eingang ins Kanaltal zu umgehen, der kurze Passweg und der niedrige Zugang zum oberen Savetal. Dort gibt es zahlreiche römische Spuren, wie etwa in Potoki, einer für Slowenien bedeutenden Siedlung an der Südseite der Karawanken, die besonders in der Spätantike blühte und seit der 2. Hälfte des 5. Jhs. frühchristliche Kontinuität aufweist[7]. Im nahe gelegenen Moste konnte ein Höhlenheiligtum nachgewiesen werden, welches während der Römerzeit frequentiert wurde. Daneben existierten in der Spätantike befestigte Höhensiedlungen am Südfuß der Karawanken[8].
G. Piccotini und R. Wedenig beschreiben die Möglichkeit eines Pfades von Krainberg auf die Passhöhe, die sich als über einen Kilometer lange, von Gletschern

[1] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 138.
[2] CIL III, 14361. P.Leber, Die in Kärnten seit 1902 gefundenen römischen Steininschriften. Aus Kärntens römischer Vergangenheit 3, 1972, Nr.3.
[3] CIL III, 6490.
[4] M. Jabornegg-Altenfels, Kärntens römische Alterthümer (1870) 169.
[5] G. Piccotini, Neues aus Alt-Villach 22, 1985, 14.
[6] Ha. Dolenz, Carinthia 145, 1955, 98.
[7] S. Ciglenečki, Arheološki Vestnik 50, 1999, 288f.
[8] J. Horvat, Arheološki Vestnik 50, 1999, 227.

abgeschliffene Ebene präsentiert, die bis in die Neuzeit von Sümpfen geprägt war. Der Abstieg nach Süden erfolgt auf einem 2–4 m breiten Weg, der bis nach Podkoren, dem südlichen Fußpunkt des Wurzenpasses führt. Dieser Weg zeichnet sich vor allem durch Geradlinigkeit und mäßige Steigung aus, er ist in den Hang eingeschnitten und seine Trassierung kann auf den Wiesen noch verfolgt werden[1]. F. Jantsch vermutete an der Nordseite eine antike Passsperre zw. Krainegg und Krainberg, die allerdings nicht lokalisiert ist[2].
Solange keine systematische Begehung oder zufällige Neufunde weitere Hinweise erbringen, können zwar die bisher gewonnenen allgemeinen Erkenntnisse als gesichert gelten, über einen Straßenverlauf oder eine Datierung kann man jedoch bestenfalls spekulieren.

- Der Loiblpass:

Abb. 117 Geländeschnitt: Loiblpass

An der Strasse über den Loiblpass (1367 m) wurden längst wichtige römische Funde gemacht. Aus dem Einzugsbereich des Überganges stammen drei Inschriften, die mit dem römischen Verkehr über den Pass in Zusammenhang stehen. In Unterloibl gibt es einen Weihealtar, welcher der Göttin *Belestis* von einem Sklaven des *Tapponius Macrinus* gestiftet wurde (Abb. 118). Die Reliefs an dessen Seiten zeigen Pflanzen und Tiere[3]. Ein Mitglied der gleichen Familie setzte einen weiteren Altar, welcher nach seiner Beschreibung im CIL III „*in confiniis Carinthiae et Carniolae, ad S. Leonardi in summo monte Loibl in via*“ gefunden wurde und ebenfalls der *Belestis* geweiht ist[4]. Eine halbe Stunde unterhalb der Passhöhe fand man im Jahre 1885 einen dritten Weihestein, gestiftet von *G. Avilius Respectus*[5].
Warum erhielt die Göttin *Belestis* auf dem Weg zum Loiblpass mehrere Weihungen von der Familie der *Tapponii*, aus der auch ein *Ilvir* von *Virunum* bekannt ist[6], zu Recht wurde vermutet, dass die *Tapponii* etwas mit dem Handel über die Passstraße nach *Emona* zu tun gehabt haben müssen und dabei oft den direkten Weg über den Loiblpass wählten[7].

[1] Wedenig 1986, 60.
[2] F. Jantsch, MAG 68, 1938, 358.
[3] ILLPRON 654.
[4] CIL III, 4773.
[5] CIL III, 11539. Fundnachricht: K. Hauser, MZK 11, 1885, LXXVI f. Nr. 104.
[6] CIL III, 4866.
[7] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 278. Dazu auch: G. Piccolini, Die Römer in Kärnten (1989) 153f.

Die Göttin *Belestis* ist nur durch die Steine vom Loiblpass bekannt, was dazu geführt hat, dass sie als Beschützerin von gefährlichen Bergstraßen interpretiert wurde[1]. Auch wenn es bisher keine weiteren Anhaltspunkte für diese Theorie gibt, so weisen zumindest die Reliefs auf einem der Altäre auf den Naturcharakter der *Belestis* hin.
Der Altar des (*G*)*Avilius* wird unterschiedlich gedeutet: Ein C in der ersten Zeile kann als *C(autes)* gelesen werden und in Kombination mit der Reliefdarstellung an der Seite dem Mithras geweiht gewesen sein[2]. Eine zweite Möglichkeit besteht darin, das C als *G(enio)* zu deuten und im Relief eine Jupiterdarstellung zu erkennen[3]. Somit hätte sich der Reisende unter den Schutz mehrerer Götter gestellt, besonders Jupiter ist als Herr der Pässe im Alpenraum bekannt[4]. Die dritte Möglichkeit deutet das erste C als *Gaius* und zieht das zweite C mit dem Gentilenomen zu *Gavilius* zusammen[5].
Eine spätmittelalterliche Reisebeschreibung aus der Feder desselben Mannes, welcher schon für den Plöckenpass und den Gailbergsattel wertvolle Informationen geliefert hat, kann verdeutlichen, in welcher seelischen Verfassung sich auch die römischen Reisenden befanden und was sie dazu veranlasste, so zahlreiche Weihungen nach glücklicher Reise zu stiften: Paolo Santonino überquerte am 4. September 1486 den Pass. Er berichtet von reißenden Wildbächen, zahlreichen Flussüberquerungen, den Schwierigkeiten zu Pferd voranzukommen und von der ständigen Angst der Reisenden[6].

Abb. 118 Altar der Belestis aus Unterloibl

[1] H. Kenner, ANRW II, 18.2 891.
[2] G. Piccotini, Carinthia 186, 1996, 259.
[3] P. Scherrer, Carinthia 176, 1986, 143f.
[4] G. Walser, Der Jupitertempel auf dem Großen St. Bernhard. In: Studien zur Alpengeschichte in antiker Zeit. = Historia Enzelschriften 86 (1994) 101f. Vgl. auch die Hermia- Inschrift vom Plöckenpass CIL V, 1863, an Jupiter Optimus Maximus.
[5] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 278.
[6] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 281f. Eine wörtliche Übersetzung dieser Stelle ist bei Wedenig 1986 65f. zu finden.

Anlässlich der Auffindung des *(G)Avilius*- Altares beging K. Hauser den Loiblpass im Jahre 1885 und konnte noch längere Abschnitte eines teilweise befahrbaren Weges erkennen. Er beschreibt ihn als ca. einen Meter breiten Saumweg, der sich gegenüber der modernen Straße vor allem durch eine ökonomische Linienführung auszeichnete[1]. R. Egger klassifiziert diese Verbindung als vollständig ausgebaute und ständig erhaltene Verbindung zw. *Virunum* und *Emona*, welche vor allem Handelsbedeutung hatte. Er beschreibt den Wegverlauf der sog. „alten Straße", die vor dem Ausbau durch Kaiser Karl VI. bestanden hat und lobt deren kräftesparende Anlage, die sich dem Gelände anpasst und Höhenverluste vermeidet[2]. Eine wesentlich ausführlichere Wegbeschreibung geben G. Piccotini und R. Wedenig[3]: Sie verweisen zu Recht darauf, dass es keine Hinweise auf eine Fahrstraße in römischer Zeit gibt und sprechen wegen des schwierigen Geländes von einem Saumweg. Nach der Überquerung der Drau bei Unterferlach, erfolgte möglicherweise in Unterloibl der Umstieg von Wagen auf Saumtiere[4]. Der Saumweg geht nun von Unterloibl aus und führt entlang der Westflanke des Loibltales nach Alt- St. Leonhard. Dort hat sich ein mittelalterliches Hospiz befunden. Auf diesem Abschnitt seien oberhalb der modernen Straße noch Reste eines befestigten Altweges zu erkennen. Aus Alt- St. Leonhard stammt die zweite *Belestis*- Inschrift. Der Altar des *(G)Avilius*, welcher verstürzt unterhalb der Schwarzen Wand gefunden wurde, ist ein Hinweis auf den Verlauf des Passwegs unmittelbar nördlich des Überganges. Anscheinend überquerte dieser den Scheitelpunkt der Strecke 500m weiter westlich als in der Neuzeit. Die Südflanke des Passes entspricht in Steigung und Länge etwa jener der Nordseite. Als Endpunkt des eigenlichen Passweges könnte der mittelalterliche Ort F*orum Lubelini* gedient haben. Von dort gelangte man zuerst nach Tržič und schießlich nach *Cranium* (Kranj), wo sich bereits in augusteischer Zeit eine befestigte Siedlung mit strategischer Bedeutung befunden hat[5].

Abb. 119 Spitze einer *plumbata* aus dem Stützpunkt von Ajdna oberhalb von Potoki

Leider fehlen bisher gesicherte Funde von den einzelnen Abschnitten der Straße, die eine Datierung in römische Zeit belegen könnten.
Im Mittelalter erlangte der Loiblpass erneut große Bedeutung für den Verkehr zw. Klagenfurt und Triest. Die relative Größe der beiden Passfussorte Ferlach und Tržič und die Existenz zweier Hospize legen dafür Zeugnis ab[6].

---

[1] K. Hauser, MZK 11, 1885, LXXVI Nr. 104.
[2] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 276f.
[3] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 140f. Wedenig 1986, 66ff. Sie beziehen sich dabei für die Nordseite auf eine ausführliche Wegbeschreibung durch Jošip Šašel, Od Ljubelja do Celovca po rimskih sledeh. In: Koledar Slovenske Koroske 1955, 82ff.
[4] Angerer 2002, 54.
[5] J. Horvat, Arheološki Vestnik 50, 1999, 227.
[6] Wedenig 1986, 64.

Ähnlich wie entlang vieler Passstraßen im Ostalpenraum wurden auch für den Loiblpass Überlegungen angestellt, ob es ein System von spätantiken Befestigungen gegeben haben könnte. An der Nordseite bestehen an mehreren Stellen noch oberflächlich sichtbare Reste von Strukturen, die aber weder erforscht, noch chronologisch eingeordnet sind[1]. Entlang der Südflanke der Karawanken existieren jedoch Hinweise darauf, dass in der Spätantike ein System von Straßenwehrtürmen, Erdwällen und Gräben angelegt wurde, das an strategisch günstigen Punkten die Übergänge nach Friaul und Kärnten absicherte. Unter diesen befinden sich z. B. Gradišče oberhalb von Pivka bei Naklo, Novi Grad bei Sv. Jakob oberhalb von Potoče oder Sv. Lorenc oberhalb von Bašelj, sowie weitere befestigte Höhensiedlungen im Hinterland von *Cranium*, die teilweise spätantike Militaria in ihrem Fundmaterial aufzuweisen haben. So z. B. die Spitze einer *plumbata*, die aus dem Stützpunkt von Ajdna oberhalb von Potoki stammt[2] (Abb. 119).

- Der Seebergsattel

Abb. 120 Geländeschnitt: Seebergsattel

Hinweise auf die römische Vergangenheit des Seebergsattels (1215 m) sind sehr spärlich gesät. Es gibt zwar vereinzelte Kleinfunde (prähistorische Beile, röm. Münzen) im Einzugsbereich des Überganges, es fehlt jedoch bisher jede Nachricht über Altstraßenreste, die mit einer antiken Nutzung in Zusammenhang gebracht werden könnten. Das kann mit dem Passanstieg von Norden her zusammenhängen, der 15 km lang und von Schluchten und Engstellen geprägt ist. Dieser Umstand konnte dem antiken Verkehr ebenso hinderlich sein, wie die dichte Bewaldung und Versumpfung der Passhöhe[3] Darüber hinaus sind die bisher zu Tage gekommenen Funde großteils verschollen[4]. R. Egger wertet den Seebergsattel, im Vergleich zum Loiblpass, als die bequemere Verbindung zw. *Virunum* und *Emona*, die besonders im Mittelalter wegen des Eisenhandels ganzjährig benutzbar gehalten wurde[5]. G. Piccotini und R. Wedenig nahmen den Seebergsattel als dritten wichtigen Karawankenpass in ihre Liste auf. Sie werten ihn als lokalen Verbindungsweg am Rande der Jauntalstraße von *Virunum* nach *Celeia*, den man sich als Saumweg und

[1] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 279.
[2] A. Valič, Arheološki Vestnik 48, 1997, 267f.
[3] Wedenig 1986, 73.
[4] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 141.
[5] R. Egger, Carinthia 136-138, 1948, 276.

nicht als ausgebaute Fahrstraße vorstellen muss[1]. Am Südausgang der Passlinie befindet sich die bereits genannte Straßenbefestigung Novi Grad bei Sv. Jakob oberhalb von Potoče[2].
Wie bei fast allen bisher vorgestellten Pässen, muß auch hier lediglich auf die bisher fehlenden Detailforschungen hingewiesen werden.

[1] G. Piccotini - R. Wedenig, AntAlt 28, 1986, 142.
[2] A. Valič, Arheološki Vestnik 48, 1997, 267.

Der Birnbaumer Sattel

2.2.13 Der Birnbaumer Sattel

- Topographie

Am Übergang zwischen den Ausläufern der Südostalpen und dem sog. jugoslawischen Karst bildet eine nord-südlich verlaufende Gebirgsformation eine Scheide zwischen dem oberen Adriaraum und den Binnenländern Südosteuropas.
Die höchsten Erhebungen dieser Landschaft steigen bis über 1000 m an und sind heute mit großflächigen Nadelwäldern bedeckt. Dieses Gebirge besteht aus Klakstein und ist in Form von schroffen Felsen und tief eingeschnittenen Tälern ausgebildet. Für den Verkehr stehen nur wenige bequeme Durchgangsmöglichkeiten zur Verfügung[1].
Ad Pirum summas Alpes[2] lautet der Name der Station, welche sich auf dem höchsten Punkt der römischen Straße über dieses Gebirge befindet. An der Verbindung zwischen *Aquileia* und *Emona*, 882 Meter über dem Meeresspiegel gelegen, bildet diese Straße den wichtigsten Übergang über die *Alpes Iuliae* und verbindet den mittleren Donauraum über die östlichen Gebiete der *Regio* X (dem heutigen Westteil Sloweniens) mit Italien.

Abb. 121 Geländeschnitt: Birnbaumer Sattel

- Forschungsgeschichte

Die systematische Erforschung der Passstraße über den Birnbaumer Sattel, in dessen Namen sich das antike *Ad Pirum* spiegelt, hängt eng mit den *Claustra Alpium Iuliarum* zusammen, mit denen man sich bereits Mitte des 19. Jahrhunderts erstmals archäologisch beschäftigte: P. Hitzinger und P. Kandler nahmen erstmals ausgedehnte Begehungen und Bauaufnahmen vor und publizierten diese in mehreren Aufsätzen[3].
Während sich bis zum 1. Weltkrieg vor allem österreichische Forscher mit dem Thema beschäftigten, taten sich in der Zwischenkriegszeit vor allem die italienischen Gelehrten G. Brusin[4], und A. Degrassi[1] hervor. Gestützt auf grundlegende

[1] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 4.
[2] Itinerarium Burdigalense 560, 4.
[3] U.a. P. Hitzinger, Mitteilungen des historischen Vereins für Krain 5, 1850, 5. Vgl. die Zusammenstellung aller Aufsätze in Ulbert, ad Pirum 12, Anm. 19ff.
[4] G. Brusin, Limes-Studien (1957) 39ff.

Quellenstudien[2] begannen in den frühen 70er Jahren schließlich Grabungen in den militärischen Anlagen an der Passstraße und im Kastell *Ad Pirum*. In den letzten Jahrzehnten führten slowenische Archäologen zahlreiche Grabungen in den Siedlungen entlang der Passstraße durch und erweiterten den Wissensstand zur Frühzeit der römischen Besiedlung, sowie zur Spätantike und zum Frühmittelalter[3].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Die Herkunft des Pass- und Stationsnamens ist umstritten: Während die römische Bezeichnung *Ad Pirum* in den modernen Ortsbezeichnungen „Birnbaumerwald", italienisch „Selva Piro" und slowenisch „Hrušica" (von *hruška* – Birne) weiterlebt, bringt man den Namen nicht nur mit dem lateinischen *pirus* – „Birnbaum" in Verbindung, sondern auch mit der illyrischen Wurzel *pir* – „Bergspitze, höchster

Abb. 122 Die Paßstrasse über den Birnbaumer Sattel und ihre Stationen

Punkt eines Gebirgsüberganges"[4]. Weiter leitete man den Namen in der älteren Literatur von Wirtshauszeichen oder –schildern ab, die zur Benennung von Stationen herangezogen wurden[5]. Auf der *Tabula Peutingeriana* findet man als Bezeichnung der Station den Namen In Alpe *Iulia*[6].

---

[1] A. Degrassi, Il confine nord-orientale dell'Italia romana (1954).
[2] Claustra Alpium Iuliarum I, Fontes (1971).
[3] N. Osmuk, Ajdovščina – Castra. Arheološki vestnik 48, 1997, 119-130. V. Fabčič, Versuch einer modularen Rekonstruktion der spätrömischen Befestigung Castra. Arheološki vestnik 48, 1997, 131-142.
[4] K. Miller, Itineraria Romana (1916) XLVIII Anm. 8.
[5] Nissen II, S. 59. führt daneben noch die Stationsnamen *ad Joglandem, ad Malum* und *ad Pinum* als Beispiele für diese Tradition an.
[6] Tab. Peut. V, 1.

Die Straße von *Aquileia* nach *Emona* findet sich außer auf der Tab. Peut. noch im *Itinerarium Antonini* und *Itinerarium Burdigalense.* Die Angaben ergänzen sich einerseits, andererseits gibt es auch Widersprüche, die durch Kopierfehler in den verschiedenen Handschriften entstanden sind. Es ist jedoch gelungen, einen glaubwürdigen Gesamtverlauf aus den verschiedenen Quellen abzuleiten[1]:
Die *Tabula Peutingeriana* nennt zwischen *Aquileia* und der Passhöhe des Birnbaumer Waldes nur die Station *Pons Sonti*, 14 Meilen von der Stadt entfernt. Die Distanz von dort, bis zur Passhöhe, fehlt auf der Karte.
Unser Bild vom Streckenverlauf wird vor allem durch das *Itinerarium Burdigalense* ergänzt: Auf *Aquileia* folgt nach elf Meilen die *mutatio Ad Undecimum* und nach weiteren 12 Meilen die *mutatio Ad Fornolus*[2] südöstlich von Görz, die mit der Existenz von Ziegelöfen in Verbindung gebracht wird. Ab 1884 kamen dort römische Funde zu Tage und noch während des 1. Weltkrieges bestanden Ziegeleien in der Umgebung[3].
Im *Itinerarium Antonini* erscheint nun ein Eintrag namens *Fluvio Frigido*[4], der 36 Meilen von *Aquileia* entfernt liegt und wahrscheinlich jenen Ort bezeichnet, an dem die Straße den Fluvius Frigidus erreichte oden überquerte. Die dort angelegte Station ist mit der *mutatio Castra* aus dem Itinerarium *Burdigalense* gleichzusetzen[5]. Sie wird mit der heutigen Ortschaft Ajdovščina (Haidenschaft) gleichgesetzt. Zu dieser Stelle vermerkt das Pilgerreisebuch, dass von dort an die julischen Alpen beginnen[6]. Bis zur Passhöhe sind es nur noch 9 Meilen und in der Tat beginnt unmittelbar östlich der modernen Ortschaft der Aufstieg ins Gebirge[7].
Hat man den Scheitelpunkt der Strecke überwunden, trifft man nach 5 Meilen auf die *mansio Longaticum,* die in allen drei Hauptquellen erscheint[8].
Es folgt die in der Tabula Peut. verzeichnete *mansio Nauportus* (Vrhnika)[9]. Strabon erwähnt, dass sie an der Stelle einer keltischen Siedlung errichtet wurde[10]. Inschriften belegen, dass bereits in spätrepublikanischer Zeit römische Kaufleute hier anwesend waren und Handel trieben[11]. Tacitus berichtet vom Wohlstand dieser Straßenstation, der sowohl auf deren Lage an der wichtigen Handelsstraße, als auch auf den Umstand zurückzuführen ist, dass der gleichnamige Fluss *Nauportus* (Ljublanica) ab hier schiffbar war. Auf dem Wasserweg wurden Waren von Osten herantransportiert, gelagert und auf Saumtiere oder Wagen verladen, um schließlich über den Birnbaumer Sattel nach Italien gebracht zu werden[12]. Dass der Wasserweg von mehr als wirtschaftlicher Bedeutung war, zeigt eine Inschrift zur religiösen Verehrung des Neptun[13]. Obwohl die Stadt nur unweit der wesentlich bedeutenderen *colonia Iulia Emona* lag, war sie ein wichtiger Handelsknotenpunkt mit *mansio* und Flusshafen.

---

[1] O. Cunz, ÖJh V, 1902, 141ff.
[2] Itinerarium Burdigalense 559,14. 560,1.
[3] *K. Miller*, Itineraria Romana. (1916) 453.
[4] It. Ant. 128, 7.
[5] Dagegen die Gleichsetzung von C*astra* mit A*d Pirum* bei O. Cunz, ÖJh V, 1902, 148.
[6] Itinerarium Burdigalense 560, 2f: *inde surgunt Alpes Iuliae*
[7] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 5f.
[8] Tab. Peut. V,1 Itinerarium Antonini 129,1 Itinerarium Burdigalense 560,5.
[9] Tab. Peut. V,1
[10] Strabon IV, 6, 10.
[11] ILS 4876, CIL III, 3777; 3780. Der Neue Pauly 8 (2000) 756 s.v. Nauportus [1] (J. Burian)
[12] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 8.
[13] Tacitus annales I, 20, I. nennt die Siedlung:*municipii instar* – einem *Municipium* ähnlich. Die Inschrift: CIL III, 3778.

Das Itinerarium *Burdigalense* erwähnt noch 9 römische Meilen vor der *civitas Emona* die nicht weiter bekannte *mutatio ad Nonum*[1].
Emona kann als Endpunkt der Passstraße über den Birnbaumer Sattel gelten. Die Stadt liegt 12 Meilen in nordöstlicher Richtung von *Nauportus* entfernt und gründet ihre Bedeutung ebenfalls auf ihrer verkehrsgünstigen Lage an der Bernsteinstraße und der Verbindungslinie zum Balkan[2].

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Die Straße über den Birnbaumerwald gilt als römische Abkürzung des prähistorischen Weges über die *Ocra*, der gleichzeitig auch den letzten Abschnitt der Bernsteinstraße bildet. Auf den Meilensteinen wird sie deshalb als *via gemina* (Parallelstraße) zur älteren Trasse bezeichnet[3].
Dieser ursprüngliche Weg über die *Ocra* führte, von *Aquileia* kommend, aus der Gegend von Ajdovščina nach Südosten und vereinigte sich bei der Ortschaft Razdrto mit einer Straße, die von *Tergeste* (Triest) ausging (die südlichste Route in Abb. 122) . Von Razdrto überquerte die nunmehr vereinte Trasse an der bequemsten Stelle zwischen Postojna und Planina das Gebirge und trafen schließlich auf die antike Siedlung *Nauportus.* Diese Straße gilt als die ursprüngliche Hauptverbindung zwischen Italien und Illyrien und verläuft außerdem entlang der Südostgrenze der Alpen[4]. Sie wurde zwar durch den römischen Neubau über den Birnbaumer Wald weitgehend abgelöst, da dieser fast um die Hälfte kürzer war, blieb aber wahrscheinlich von Bedeutung, da der Pass mit 609 m Meereshöhe wesentlich niedriger und klimatisch begünstigter war. Die höher und exponierter gelegene Straße über den Birnbaumer Sattel ist noch heute im Winter unpassierbar[5].
Der Ausgangspunkt der römischen Straße ist derselbe wie der aller anderen wichtigen Verkehrsadern im östlichen Alpenraum: Die Stadt *Aquileia,* für die dieser leichteste Zugang von Nordosten nach Italien bereits in republikanischer Zeit große Handelsbedeutung gehabt haben muss[6]. Die Römer gründen ihre Stadt 181 v. Chr. genau am Endpunkt dieses transkontinentalen Verkehrsweges, der, neben dem Weg über die *Alpes Graiae*, zur Zeit Strabons als einziger Alpenübergang mit Wagen befahrbar war[7].

Der Verkehr zwischen Venetien und den nordöstlich gelegenen Gebieten nahm mit der Eroberung Pannoniens und dem Bau der Straße über den Pass deutlich zu. Ihre Errichtung wird dem Augustus zugeschrieben, wie sich aus einer Stelle des Rufius Festus mit ziemlicher Gewissheit ableiten lässt: „*sub Octaviano Caesare Augusto per Alpes Iulias iter factum est, Alpinis omnibus vicits Noricorum provinciae accesserunt*“[8]. Sie führte über *Emona* bis nach *Carnuntum* und verband Italien mit den Truppenstandorten am Donaulimes.
Die Bergstraße durch die julischen Alpen wurde seit ihrer Erbauung von einer Kette von Siedlungen gesäumt, die vor allem den Reisenden als Unterkunft und Raststationen dienen sollten. Dort war zudem das im Gebirge häufiger notwendige Auswechseln der Zug- und Tragtiere möglich.

---

[1] Itinerarium Burdigalense 560, 6f.
[2] Der Neue Pauly 3 (1997) 1011 s.v. Emona (H. Graßl)
[3] CIL V, 7989. 7990.
[4] RE XVII, 2 (1931) 1775f. s.v. Ocra (2) (B. Saria)
[5] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 9.
[6] Reallexikon der Germanischen Altertumskunde I (1973^2) 196 s.v. Alpenpässe (H. Callies)
[7] Strabon IV, 6, 11.
[8] Festus, Breviarium VII 51, 10-13. Tacitus ann. I 20, 1 deutet vielleicht ebenfalls darauf hin.

Reste dieser Siedlungen, deren Namen wir bereits kennen gelernt haben, finden sich noch heute entlang des Weges:
In Ajdovščina, dem antiken *Fluvio Frigido* der *mutatio Castra*, fanden sich bei Ausgrabungen in den Jahren 1965-1968 Hinweise auf eine kontinuierliche Besiedlung seit dem 1. Jahrhundert n. Chr., was wahrscheinlich mit der Existenz der bekannten Straßenstation seit der Erbauung der Straße in Zusammenhang stehen wird. Im Westen der Siedlung sind zwei Gräberfelder bekannt, ein Brandgräberfeld aus der Zeit zwischen dem 1. Jahrhundert v. Chr. und dem Ende(?) des 2. Jahrhunderts n. Chr., sowie Körpergräber, die ins 4. Jahrhundert datiert werden[1]. Da das Fundmaterial nur in Auszügen bekannt ist, können bislang noch keine weiteren Schlüsse gezogen werden[2].
Verfolgt man den Straßenverlauf der eigentlichen Bergstraße von *Fluvio Frigido / mutatio Castra* ausgehend in Richtung der Passhöhe, bewegt man sich auch heute noch weitgehend auf der antiken Trasse, wie der Fund eines Meilensteines im ersten Abschnitt dieser Strecke belegt[3]. Nach der Durchquerung der Ortschaften Col und Podkraj stößt die Straße in schwieriges, bewaldetes Gelände vor und führt bis zum Sattel, wo eine weitere Verbindung von *Tergeste* (Triest) aus Südwesten kommend in sie einmündet.
Diese Abkürzungsstraße von *Tergeste* nach *Emona* zweigte beim bereits oben erwähnten Dorf Razdrto von der Straße über den *mons Ocra* ab und führte, heute zum Großteil von der modernen Straße überlagert, an der spätantiken

Abb. 123 Die Poststation auf der Passhöhe. Befunde der Grabung Schmids von 1916

Höhensiedlung Predjama vorbei zur Passhöhe des Birnbaumer Sattels hinauf.
Der letzte Straßenabschnitt im Bereich des Scheitelpunktes ist besser erhalten und bietet einiges an Information: Die Breite der Straße lässt sich aus den ausgeschliffenen Wagengeleisen auf etwas mehr als 1.5 m bestimmen, mehr war in

[1] N. Osmuk, Arheološki vestnik 48, 1997, 130.
[2] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 5.
[3] CIL III, 11315. T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 6

dem schwierigen Gelände auch kaum möglich. Kurz vor der Einmündung in die von Westen herankommende Hauptlinie der Straße konnte eine Ausweichstelle für den Gegenverkehr festgestellt werden. Von diesen gibt es mehrere erhaltene Beispiele entlang des bekannten Abschnittes. Sie weisen auf einen regen Verkehrsfluss in römischer Zeit hin[1].

Auf der Passhöhe selbst ist die Existenz eines Beneficiarierpostens durch einen Weihealtar für das frühe 3. Jahrhundert nachgewiesen, ältere Grabungen konnten möglicherweise sogar die Poststation freilegen[2] (Abb. 123). Es handelt sich dabei um ein ca. 15 x 6.5 m großes Gebäude im Südwesten des spätantiken Kastells, das sich jedoch durch keine eindeutigen Funde oder Befunde als Poststation zu erkennen gibt. Es wurden bei den letzten Grabungen auch geringe Mengen an Fundmaterial aus dem 1. und 2. Jahrhundert geborgen, bei dem es sich einheitlich um einheimische Produkte handelt, die seit der Mitte des 2. und vor allem im 3. Jahrhundert durch importierte Ware ergänzt wurden[3]. Besonders im 4. Jahrhundert zeigt sich in der Keramik eine Tendenz, die für den ganzen Raum östlich des Passes typisch ist[4]: Die Menge der Importkeramik nimmt weiter zu, vor allem afrikanische Sigillaten, von denen wir annehmen dürfen, dass sie fast ausschließlich über den Birnbaumer Sattel nach Nordosten transportiert wurden.

Da das felsige Gelände auch östlich des Passes kaum andere Möglichkeiten bietet, wird dort ebenfalls eine weitgehende Übereinstimmung des antiken und modernen Straßenverlaufes auf den ersten 5-6 Kilometern vermutet. Erst dann, auf einer Flur namens Lanišče, gehen die antike und die moderne Trasse wieder getrennte Wege[5]. Ebenso wie in Ajdovščina, gibt es auch hier bisher unveröffentlichte Funde, die auf eine zivile Besiedlung seit der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. hindeuten[6].

In der Antike setzte man den Abstieg für weitere 6-7 Kilometer Richtung Nordosten fort, bis man auf das Hochplateau der heutigen Ortschaft Logatec gelangt, in deren Namen ganz deutlich das antike *Longatico* nachklingt. Hier wurde, den Ergebnissen einer Grabung aus dem Jahre 1963 zu folge, vom 2. Jahrhundert n. Chr. an gesiedelt[7].

Die Bergstraße endete wenige Kilometer weiter, im nahegelegenen Vrhnika, dem antiken *Nauportus.* Der antike Straßenverlauf zwischen beiden Siedlungen ist weitgehend gesichert[8]. Das ursprünglich tauriskische Nauportus wurde wahrscheinlich in caesarischer Zeit in ein römisches *Emporium* umgewandelt, in dem Waren, welche aus Italien über die *Ocra* und den Birnbaumer Sattel auf Wägen herantransportiert worden waren, auf Schiffe umgeladen wurden. Ein großer Platz, umgeben von bis zu 25 m langen Tavernen, welche als *horrea* gedeutet werden, unterstreicht die Bedeutung, welche Nauportus für den römischen Handel besessen hat[9].

Betrachtet man sämtliches Fundmaterial der Kaiserzeit entlang dieser Bergstraße vor dem Hintergrund der historischen und epigraphischen Quellen, so lässt sich etwa folgendes Bild skizzieren:

---

[1] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 11.
[2] In. It. X4, 348. W. Schmid, ÖJh 27, 1932, Beiblatt 206f.
[3] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 157.
[4] I. Mikl Curk, Roman Frontier Studies 1995 (1997) 440.
[5] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 6f.
[6] P. Petru, Studien zu den Militärgrenzen Roms I, Beiheft BJb 1967, 124.
[7] P. Petru, Studien zu den Militärgrenzen Roms I, Beiheft BJb 1967, 125.
[8] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 5 Abb. 2.
[9] Gassner - Jilek – Ladstätter, 2002, 42.

Seit der Trassierung der Straße *Aquileia – Emona* in augusteischer Zeit und besonders seit dem 2. Jahrhundert n. Chr., nahm das Verkehrsaufkommen über den Birnbaumer Sattel immer weiter zu. Die älteren Siedlungen, die entlang der Strecke lagen, wurden in das römische Straßenversorgungssystem integriert und zu *mansiones* oder *mutationes* ausgebaut. Zusätzlich musste für eine militärische Straßensicherung gesorgt werden, da die vielen Kilometer in unwegsamem Gelände und durch dichte Wälder den Reisenden schutzlos Räubern und Wegelagerern auslieferte. Ein Grabstein aus *Fluvio frigido* verdeutlicht dies:

Antonio Va(len)tino, princi(pi) leg(ionis) XIII
Gem(inae), int(er)fecto a latro(ni)bus In Alpes
Iul(ias), loco quod appellatur Scelerata, Antonius
Valentinus filius pat(ri)…[1]

In Krisenzeiten wurden die militärischen Einheiten entlang der Straße verstärkt gefordert, denn ein reibungsloser Verkehr von Italien zur Donau war äußerst wichtig. Aus diesem Grund kann man damit rechnen, dass zivile und militärische Einrichtungen stets in gutem Zustand gehalten wurden. Kleinfunde, welche bei den Grabungen auf der Passhöhe gemacht wurden, zeigen, dass die Siedlung bis ins 4. Jahrhundert jedoch im Wesentlichen zivilen Charakter behielt[2]. Außerdem tauchen in den Quellen – ausgenommen die Markomanneneinfälle - auch kaum Ereignisse auf, die auf eine stärkere Militärpräsenz hindeuten würden[3].
Besonders in der Spätantike erlangte diese Passstraße über die julischen Alpen große strategisch-militärische Bedeutung. Diesem Umstand trägt auch der Forschungsstand Rechnung. Durch mehrjährige Untersuchungen der Universität München in Zusammenarbeit mit slowenischen Archäologen, konnten vor allem Erkenntnisse über die spätantiken Befestigungsanlagen entlang der Straße gewonnen werden.
Auf der höchsten Stelle entstand als Teil der *Claustra Alpium Iuliarum* eine große Passbefestigung, die dazu diente, die natürliche Gebirgsbarriere durch Abriegelung des offenen Sattels zu verstärken.[4] Es handelte sich bei diesem Sperrsystem nicht um einen durchgehenden Limes, sondern um eine Kette von einzelnen, mit Türmen verstärkten Mauerabschnitten und Festungen, die ihren Anfang im Süden, an der Küste bei *Tarsatica* (Rijeka) nahm und in nördlicher Richtung alle von Natur aus nicht genügend geschützten Stellen verstärkte[5].

Die Straße über den Birnbaumer Sattel wurde ihrer Bedeutung entsprechend nicht nur mit einer Festung auf dem Sattel, sondern mit einer ganzen Reihe von Kastellen und Sperrmauern im Vorfeld und Hinterland gesichert:
In *Nauportus* gibt es Reste eines unregelmäßig polygonalen Kastells mit vorspringenden Türmen. Etwas weiter südwestlich, schon in ansteigendem Gelände gelegen, kann man heute noch die Spuren einer 10 km langen, mit Türmen

[1] In. It. X4, 339.
[2] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 41.
[3] Herodian 2, II, 8 nennt eine kurzzeitige Sperrung der Alpenpässe für das Jahr 193 und berichtet 8, I, ff. von der problemlosen Überquerung der Alpen durch Maximinus Thrax. Vergl. Claustra Alpium Iuliarum I 23f. Nr. 6, 7.
[4] Der Begriff *Claustra Alpium Iuliarum* stammt von Ammianus Marcellinus XXXI, 11, 3, er nennt ihn im Zusammenhang mit Ereignissen des Jahres 352.
[5] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 4.

verstärkten Sperrmauer erkennen, die in einem weiten Bogen das ganze Tal abschließt, durch welches sich die Bergstraße hinaufwindet[1].
Es folgt ein Kleinkastell mit unregelmäßigem Grundriss, an welches eine Sperrmauer angeschlossen ist. Dieses befindet sich in der Umgebung der *mansio Longatico* / Logatec, und wurde 1963 archäologisch untersucht. Durch das Fundmaterial konnte seine Belegungszeit grob von der zweiten Hälfte des 3. bis zum Ende des 4.

Abb. 124 Die spätantike Befestigung bei Logatec

Jahrhunderts datiert werden[2] (Abb. 124).
In Lanišče, dem exponiert gelegenen Gabelungspunkt zwischen der antiken und der modernen Straße, befindet sich ein 20 x 20 m langes Kleinkastell mit angeschlossenen Mauern zum Flankenschutz, die ursprünglich eine Länge von über 7 Kilometern gehabt haben sollen, jedoch nicht mehr in ihrer vollen Dimension nachgewiesen werden können[3]. Die Anlage ist für einen Beobachtungsposten ideal gelegen, wurde wahrscheinlich nachträglich in die Sperrmauer eingesetzt und wird an Hand von Münzen und Kleinfunden, die bei Grabungen zu Tage kamen, ebenfalls ins 4. Jahrhundert datiert[1] (Abb. 125).
Es folgt die ebenfalls spätantike Passfestung *Ad Pirum,* der das Hauptaugenmerk der bisherigen archäologischen Aktivitäten galt (Abb. 126/130).

Abb. 125 Die spätantike Befestigung von Lanišče

[1] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 8.
[2] P. Petru, Studien zu den Militärgrenzen Roms I, Beiheft BJb 1967, 125.
[3] A. Puschi, Archeografo Triestino 24, 1902,140.

Von der Form her handelt es sich bei der Anlage um ein unregelmäßiges Oval, dessen Außenmauern dem stark abschüssigen Gelände angepasst sind. Die Länge des Kastells beträgt ca. 250 m, die Stärke schwankt zwischen 42 m im Süden und 86 m im Norden. Ungefähr in der Mitte wird die Festung durch eine Quermauer in einen Nord- und einen Südteil getrennt. Während der Nordteil in ansteigendem Gelände liegt, befindet sich ungefähr in der Mitte des Südteiles die tiefste Stelle der Anlage,

Abb. 126 Paßbefestigungen *ad Pirum*: Gesamtplan

an der sie von der Ost-West verlaufenden Straße durchschnitten wird. Der südlichste Teil liegt wieder auf leicht erhöhtem Gelände.

Die Stärke der Mauern, die heute noch bis zu einem Meter hoch erhalten sind, beträgt im unteren Bereich 2.7 m. Sie sind einheitlich in einer Zweischalentechnik errichtet, der Mauerkern besteht aus Steinen unterschiedlicher Größe, die mit viel Mörtel verbunden sind (*opus cementicium*). Auf dem höchsten Punkt innerhalb der Befestigung befindet sich ein großer quadratischer Turm, von dem aus man die sich von Osten nähernde Straße auf einer weiten Strecke einsehen konnte. Weitere Türme befinden sich an den Außenmauern, der Zwischenmauer in der Mitte und an

[1] P. Petru, Studien zu den Militärgrenzen Roms I, Beiheft BJb 1967, 123f.

den Flanken des monumentalen Osttores, von dem sich noch die antike Pfanne der angel für eine der beiden Türen erhalten hat (Abb. 127).
Die einheitliche Planung und Ausführungstechnik, sowie das weitgehende Fehlen von Baufugen, deutet darauf hin, dass die Festung in einem Zuge errichtet wurde[1].
Im Inneren des Kastells fanden sich bei den Grabungen nur wenige Bebauungsspuren. Die gesamte Oberburg, sowie der nördliche Teil der Unterburg sind zu steil dafür, es konnten in diesen Bereichen weder Kleinfunde gemacht, noch Befunde festgestellt werden. Dagegen kamen im Südteil bereits bei Altgrabungen Reste von Steinbauten zu Tage[2]. Eine große Funddichte und einige Siedlungsbefunde wiesen damals vor allem den Bereich zwischen Straße und Südmauer als Siedlungsschwerpunkt aus[3].
Flankenschutz gaben dem Kastell ausgedehnte Sperrmauern im Norden und im Süden, deren Stärke durchschnittlich 2 m beträgt und die noch bis zu 2 m hoch erhalten sind. Im Süden stoßen diese bis zu einem Kilometer weit vor und riegeln die gesamte Passhöhe ab. Entlang der Mauern finden sich weitere Türme sowie zwei befestigte Tore, durch welche die von *Tergeste* ausgehende Straße geführt wurde (Abb. 128).

Abb. 127 Das Osttor der Paßfestung, durch das die *Via Publica* verlief. An der Ostseite sind stärkere Fortifikationen zu beobachten

Bei Grabungen im Bereich der östlichen dieser beiden Toranlagen konnte eine ursprüngliche Mauerhöhe von mindestens 3 m ermittelt werden. Das Tor selbst wird auf Grund der ergrabenen Befunde als oben offenes Walltor mit hölzernem Wehrgang rekonstruiert. Die Toröffnung nach Nordosten war wesentlich stärker ausgebaut, ein Charakteristikum, welches an verschiedenen Punkten der gesamten Verteidigungsanlage immer wieder auftritt. Zwei Brandschichten deuten auf zwei Zerstörungen des Torbaues hin, die zweite bedeutete gleichzeitig das Ende der Nutzung[4].
Beispiele für derartige spätantike Fortifikationen lassen sich im Alpenraum einige finden. Durch die besondere Geländesituation von Ad Pirum können ebenso befestigte Höhensiedlungen vergleichend in Betracht gezogen werden. Neben den Anlagen von *Vemania* / Isny[5], *Caelius mons* / Kellmünz[6] und *Turicum* / Zürich-Lindenhof[7] sind es Höhensiedlungen wie Duel oder der Hoischhügel[8] in Kärnten, die

[1] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 17.
[2] W. Schmid, ÖJh 27, 1932, Beibl. 206f.
[3] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 20.
[4] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 34f..
[5] J. Garbsch, Der spätrömische Donau-Iller-Rhein-Limes (1970) Abb. 8
[6] H.-J. Kellner, Das spätrömische Kellmünz (1957) M. Mackensen, Das spätromische Grenzkastell Caelius Mons in Kellmünz an der Iller (1995).
[7] J. Garbsch, Der spätrömische Donau-Iller-Rhein-Limes (1970) 14 Abb. 18.
[8] Zu Duel: R. Egger, ÖJh 25, 1929, Beibl. 159ff. Abb. 85. U. Steinklauber, Die Kleinfunde aus der spätantiken befestigten Siedlung vom Duel-Feistritz a.d. Drau (Kärnten) (Diss. Graz 1988) Zum Hoischhügel: Ders., SoSchr ÖAI 9, 1916, 97ff.

zudem im engeren Interessensgebiet dieser Arbeit liegen. Einzelne Bauelemente, wie z. B. das Straßentor, haben Entsprechungen in alpinen Anlagen wie *Veldidena* / Wilten[1], Zürich-Lindenhof oder Schaan / Liechtenstein[2].

Das Befestigungssystem entlang der Straße über den Birnbaumer Sattel findet mit der Festung auf der Passhöhe zwar seinen Höhepunkt, wird aber erst durch ein letztes Kastell in Ajdovščina abgeschlossen, welches in der Form eines unregelmäßigen Vieleckes mit 16 Rundtürmen ein Wohnareal umschloss und auf Grund seiner Mauertechnik und Anlage in die konstantinische Zeit datiert wird[3] (Abb. 129). Diese Datierung wurde in der jüngeren Literatur auf Grund von Münzfunden nach unten korrigiert und wird jetzt mit den 70er Jahren des 3. Jahrhunderts angegeben[4]. Das Kastell wurde wahrscheinlich über einem Teil einer älteren Siedlung errichtet. Spuren eines orthogonalen Rasters konnten im Inneren des Lagers festgestellt werden[5].

Abb. 128 Toranlage auf der Paßhöhe. Kontrollierte die Straße nach *Tergeste*

Es ist wahrscheinlich, dass all diese Anlagen einem gemeinsamen, groß angelegten Verteidigungsprojekt zugehören, für dessen Datierung es einige Anhaltspunkte gibt:
Die Grabungen im Kastell Ad Pirum gewannen aus einer Abfallschicht, welche unmittelbar auf den Erbauungshorizont der Außenmauer folgte, im Allgemeinen Fundgut aus dem 4. Jahrhundert. Ein leicht abgenutzter Follis des Licinius aus den Jahren 312/13, geprägt in *Thessalonike*, gilt als vorsichtiger *terminus ante quem* für die Kastellmauer. Da mit einer Verzögerung durch die Umlaufzeit gerechnet wurde, setzte man die Erbauung der Anlage um 320 n. Chr. an[6]. Diese Annahme wird durch die *Notitia dignitatum* ergänzt, aus der die Aushebung dreier neuer Legionen unter Diokletian abzulesen ist: Die *Iulia Alpina I* (*pseudocomitatensis in Italia*), die *Iulia Alpina II* (*pseudocomitatensis in Illyrico*) und die *Iulia Alpina III* (*comitatensis in Italia*)[7]. Die Ausgräber von *Ad Pirum* vermuten, dass diese Legionen den Auftrag hatten, das Sperrsystem in den julischen Alpen zu errichten, was durch die Größe und besondere Schwierigkeit der Aufgabe bis in die

[1] J. Garbsch, Der spätrömische Donau-Iller-Rhein-Limes (1970) Anm. 61, 13f. Abb. 16.
[2] J. Garbsch, Der spätrömische Donau-Iller-Rhein-Limes (1970) 13f. Abb. 16.
[3] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 5.
[4] N. Osmuk, Arheološki vestnik 41, 1990, 198.
[5] V. Fabčič, Arheološki vestnik 48, 1997, 133.
[6] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 43 Anm. 101; 149.
[7] Notitia dignitatum II occ. V 257, 258, 99 = 248 (Hrsg. O. Seeck 1876). E. C. Nischer, The Army Reforms of Dioceltian and Constantine and their Modifications up to the Time of the Notitia Dignitatum, JRS 13, 1923, 7, 31. D. Hoffmann, Das spätrömische Bewegungsheer, Epigraphische Studien 7/I u. II, 1969-70, Kapitel 6, Anm. 622.

frühkonstantinische Zeit gedauert haben könnte[1]. Eher werden sie aber als Besatzung für die Sperranlagen der *Claustra Alpium Iuliarum* hierher gelegt worden sein.
Diese allgemeine Datierung der *Claustra Alpium Iuliarum* in frühkonstantinische Zeit wird vor dem Hintergrund der neueren Ergebnisse aus Ajdovščina[2], sowie einer Neuanalyse des Münzumlaufs von *Ad Pirum*, die durch zahlreiche Neufunde notwendig geworden war[3], von der jüngeren Literatur in Frage gestellt.

Abb. 129 Das Kastell in Ajdovščina / *Fluvius frigidus*

Eine Zurückdatierung des Kastells *Ad Pirum* in die 70er Jahre des 3. Jahrhunderts n. Chr. gilt als sehr wahrscheinlich. Darüber hinaus gibt es inzwischen numismatische Hinweise, dass die Kastelle von Lanišče und *Longatico* möglicherweise erst zwischen 360 und 380 n. Chr. entstanden sind[4].

Die *Claustra Alpium Iuliarum* tauchen im Verlauf des 4. Jahrhunderts in verschiedenen Schriftquellen auf. Kaiser Julian berichtet vom Krieg zwischen Constantius II. und dem Usurpator Magnentius, der sich im September des Jahres 352 im Bereich zwischen dem Festungsgürtel und *Aquileia* abgewickelt hat[5]:
Magnentius ließ auf seinem Rückzug in Richtung Aquileia die „alten Mauern“ wieder in Stand setzen und die Festungen bemannen, um den Kaiser aufzuhalten. Dieser durchbricht jedoch in einem überraschenden Angriff die *Claustra* und schlägt den Usurpator[6].
Im Sommer des Jahres 388 gibt es erneut militärische Aktivitäten auf dem Birnbaumer Sattel[7]:
Wie Orosius berichtet, lässt der Usurpator Magnus Maximus durch seinen Feldherrn Andragathius die Kastelle in den Julischen Alpen bemannen und wiederherstellen, um den von Osten anrückenden Kaiser Theodosius aufzuhalten. Es kommt jedoch zu einem vorzeitigen Rückzug seiner Truppen aus ihren Stellungen und Theodosius kann die *Claustra* ohne Gegenwehr durchqueren.
In diesem Fall widersprechen sich literarische, archäologische und numismatische Quellen[8]:
Speziell für die Periode zw. 383 und 388 n. Chr. gibt es ein erhöhtes Münzaufkommen in den Kastellen entlang der Passstraße, was mit den Berichten von einer Wiederherstellung / Ausbau übereinstimmen könnte. Im Kastell von

[1] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 43f.
[2] N. Osmuk, Arheološki vestnik 41, 1990, 198.
[3] P. Kos, Situla 24, 1986, 198ff.
[4] P. Kos, Situla 24, 1986, 203.
[5] Flavius Claudius Iulianus, 3.17, 20-24(Claustra Alpium Iuliarum I 24ff. Nr. 9)
[6] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 45. deutet die Quelle ausführlicher.
[7] Paulus Orosius, Hist. advers. pag. 7. 35, 3-5 (Claustra Alpium Iuliarum I 35f. Nr. 24) Ebenso Zosimus, Hist. nov. 4.46.2. (Claustra Alpium Iuliarum I 39 Nr. 31)
[8] P. Kos, Situla 24, 1986, 203ff.

Longatico fand man in einer Brandschicht zusammen mit einer prägefrischen Münze des Magnus Maximus aus dem Jahr 387/388 einen Klumpen von 200-250 verschmolzenen Centenionales, die nach 364 geprägt wurden. Ähnliche Befunde gibt es auch aus dem Kleinkastell von Lanišče. Somit scheinen beide möglicherweise beim Vorstoß des Theodosius im Jahr 388 zerstört worden zu sein.
Auf alle Fälle enden mit dem ausgehenden 4. Jahrhundert die Funde in den Anlagen von Lanišče und der *mansio Longatico.* Ob bei den Ereignissen von 388 auch die Festung Ad Pirum in Mitleidenschaft gezogen wurde, geht weder aus den antiken, noch aus den archäologischen Quellen eindeutig hervor.

Abb. 130 Die Paßfestung auf dem Birnbaumer Sattel. VRML-Modell

Zusammen mit der dritten literarischen Erwähnung setzen die Ausgräber auch das Ende der Festung *Ad Pirum* an. Funde, Münzreihen und Grabungsbefunde ergaben einen deutlichen Bruch der Sielungskontinuität für das Ende des 4. Jahrhunderts. Die Grabung am oben beschriebenen östlichen Walltor konnte zwei Brandhorizonte nachweisen. Der jüngere, der das Ende der ganzen Anlage markiert, hängt wahrscheinlich mit der Erstürmung des Kastells durch Truppen des Theodosius am 5. September 394 zusammen[1]. Zahlreiche antike Autoren berichteten darüber[2]. Wieder nähert sich Theodosius von Osten, um den neuen Usurpator Eugenius zu bekämpfen. Dieser verlegt Truppen in die Festungen der julischen Alpen und erwartet den Angriff. Es scheint schwere Kämpfe gegeben zu haben, davon legen u. a. zahlreiche Geschossspitzen Zeugnis ab, welche in der letzten Brandschicht des östlichen Walltores gefunden wurden[3]. Schließlich gelingt jedoch der Durchbruch und der Kaiser verbringt die Nacht vor der entscheidenden Schlacht betend auf der

[1] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 46.
[2] Zusammenstellung in: Claustra Alpium Iuliarum I Nr. 15, 22, 25-27, 29, 32-34, 38-40, 43, 44, 46.
[3] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 46.

Passhöhe[1]. Am folgenden Tag kommt es am *Fluvius Frigidus* zur Entscheidungsschlacht, in der das Heer des Theodosius siegt[2].
Entgegen dieser Theorie wurde in der Literatur auch angenommen, dass es im Jahr 394 zu keiner vollständigen Zerstörung der Festung *Ad Pirum* gekommen ist, sondern dass sich das Ende erst mit dem Einfall der Westgoten unter Alarich ereignet hat[3], der 401 auf diesem Weg nach Italien einfiel, aber keinen nennenswerten Widerstand mehr angetroffen hat[4].

Aus der archäologischen Evidenz ließ sich, an den bisher untersuchten Plätzen entlang der Passstraße, obwohl sie sicherlich weiter begangen wurde und es auch weiterhin Handel gab, keine Siedlungskontinuität in das Frühmittelalter feststellen,. Es scheint so, als ob die Gebiete, die im östlichen Einzugsbereich der *Claustra* lagen, noch bis in die Hunnenzeit mit Italien verbunden blieben, während die Verbreitung von neu errichteten Höhensiedlungen und die Verschiebung der ethnischen Grenzen im frühen Mittelalter darauf hindeutet, dass die *Claustra* ihre Rolle weitgehend eingebüßt hat[5]. Die Menschen, die für fast 400 Jahre in den *mansiones* und *mutationes* entlang der Straße vom Verkehr gelebt hatten, hatten durch den politischen Zusammenbruch ihre Lebensgrundlage verloren. Lediglich im offener gelegenen und landwirtschaftlich nutzbaren Ajdovščina fanden sich slawische Besiedlungsspuren aus dem Frühmittelalter.
Auf der Passhöhe setzen die Funde erst um 1200 wieder ein, als die Grenze zwischen Aquileia und Triest dort verlief und der Fernhandel langsam wieder zunahm[6].

---

[1] Paulus Orosius, Hist. advers. pag. 7. 35. 4-5.
[2] Zur Schlacht: M. Springer, Die Schlacht am Frigidus als quellenkundliches und literaturgeschichtliches Problem. In: R. Bratož (Hgb.), Westillyricum und Norditalien in der spätrömischen Zeit, Situla 34, 1996, 54-93.
[3] P. Kos, The monetary circulation in the southeastern Alpine Region ca. 300 B.C. A.D. 1000, Situla 24, 1986, 207.
[4] Turranius Rufinus, Hist. eccl.,pologus (Claustra Alpium Iuliarum I 33 Nr. 21.)
[5] I. Mikl Curk, Roman Frontier Studies 1995 (1997) 443.
[6] T. Ulbert, Ad Pirum, MBV 31, 1981, 49f.

Der Julierpass

0 5 10 Kilometers Maßstab 1 : 175.000

Spätantik
Römerzeitlich
Mittelalterlich
Undatiert
Prähistorisch (ohne LTZ)
Latènezeitlich
Republikanisch
Kaiserzeitlich
Septimer Passweg
Julier Passstrasse

Colonia/ Municipium
Mansio
Mansio (vermutet)
Siedlung
Gebäude
Zollstation
Beneficiarier-posten
Kastell
Heiligtum
Altstraßenrest
Altar
Meilenstein
Meilenstein (unbeschriftet)
Münze
Inschrift
Grabstein
Fibel
Gräberfeld
Grab
Keramik
Diverses
Hipposandale
Sperrmauer

2.3 Ein Vergleichsbeispiel: Die römische Straße über den Julier

- Topographie

Der 2284 m hohe Julierpass liegt im heutigen Schweizer Kanton Graubünden. Er verbindet in einer Ost-West verlaufenden Passage das Oberengadin mit dem Oberhalbstein und dem Hinterrhein. Der Julierpass bildet zusammen mit dem Maloja-Pass ein Passzugsystem, über das man von der Poebene und dem Comer See ins

Abb. 131 Geländeschnitt: Julierpaß

Rheintal und an den Bodensee gelangen kann.
Der Aufstieg zum Julierpass nimmt seinen Anfang im 720 Einwohner zählenden Ort Silvaplana (1810 m) im Oberengadin. Bis zur Passhöhe sind 447 Höhenmeter auf einer Strecke von 5 km zu überwinden. Westlich der Passhöhe trifft man nach 12 km auf den 223 Einwohner zählenden Ort Bivio (1790 m). Der Ort bildet den westlichen Fuß der Passstrasse in engerem Sinne. Wie der Name schon andeutet, befindet sich hier eine Abzweigung: Von Norden kommend, besteht die Möglichkeit, nach Süden den Septimerpass zu nehmen oder in Richtung Osten den Julierpass zu überqueren. Beide Wege führen letztlich nach Oberitalien, wobei der Septimer den Nachteil besitzt, an der Südseite beschwerlicher als der Julier und stark lawinengefährdet zu

sein[1]. Der Weg über den Julier war insgesamt fast 25 km länger, als der über den Septimer, doch er war im Gegensatz zu diesem für Wagenverkehr geeignet. Wegen seiner Ost-West Lage hat der Julier im Laufe des Jahres mehr Sonneneinstrahlung als der Septimer, wodurch er auch lawinensicher ist und früher schneefrei wird[2]. In Bivio schwenkt der Fluss Tgavretga nach Norden und mündet in die Gelgia/Julia. Das Tal der Gelgia kann jedoch ohne weiteres noch zum nördlichen Passanstieg der Septimer-/Julierroute dazugerechnet werden, da hier ein Höhenunterschied von rund 600 Höhenmetern über mehrere Höhenstufen in einem relativ engen Tal zu überwinden ist.

- Forschungsgeschichte

Deutliche Spuren römischer Präsenz auf der Passhöhe des Julier haben über Jahrhunderte das Interesse von Reisenden und Gelehrten erregt. „*Der Marmelstein uf dem Julierberg*“ – die berühmten Juliersäulen - wurde bereits in einer Urkunde von 1396 erwähnt[3] (Abb. 132). Die erste Zuweisung zu den Römern geht auf Ulrich Campell zurück, der in seiner topographischen Beschreibung der rätischen Alpen aus dem Jahre 1572 von Resten einer alten Strasse, sowie von Karrengeleisen und römischen Funden berichtet[4].

Abb. 132 Der Jullier-Berg in Bündten“ von J. Meyer 1655-1712.

Die wissenschaftliche Erforschung der Altstraßen über den Julierpass setzt hingegen am Beginn des 19. Jhs. ein: Den Anfang machte C. U. v. Salis Marschlins im Jahre 1805[5]. Immer wieder beschäftigten sich seitdem Autoren mit den Karrengeleisen entlang der Passstraße und datierten diese in römische Zeit, u.a. H. Meyer (1861), P. C. Planta (1866), S. Bavier (1878), J. Naeher (1888) und R. Reinhard (1903)[6]. Andere Autoren erwähnten zwar die römischen Funde und die archäologischen

[1] Drack, Fellmann, 1988, 368f. Trotzdem wurde der Septimer in römischer Zeit begangen, wie u.a. Funde von arretinischer Terra Sigillata, Ziegeln und einer republikanischen Münze aus dem Jahre 48 v. Chr. gezeigt haben.
[2] Planta, 1986, 123f.
[3] F. Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit[2] (1948) 382 Anm. 2.
[4] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 41. U. Campelli, Raetiae alpestris topographica descriptio (1572) 112f.
[5] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 41 Anm. 9. C. U. v. Salis Marschlins, Über die Notwendigkeit, die Landstraßen in Bünden in bestmöglichsten Zustand zu stellen (1805).
[6] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 41 Anm. 10-14: H. Meyer, MAGZ 13, 1861, II 4. P. C. Planta, Die Bündner Alpenstraßen historisch dargestellt (1866). S. Bavier, Die Straßen der Schweiz (1878). J.

Untersuchungen auf dem Pass während der 2. Hälfte des 19. und der 1. Hälfte des 20. Jhs., gingen aber nicht genauer auf den Straßenverlauf ein[1]. 1934-1939 kam es zu punktuellen archäologischen Untersuchungen auf der Passhöhe durch H. Conrad, der möglicherweise Reste eines Passheiligtums freilegen konnte[2].

Die Zuweisung der Altstraßenreste am Julier in römische Zeit wurde allerdings auch in Zweifel gezogen: H. Bulle vertritt 1948 in seinem Werk über die Geleisestraßen des Altertums die Ansicht, dass diese bereits prähistorischen Ursprungs seien[3].

Die wichtigsten Arbeiten zur römischen Strasse über den Julier wurden in der 2. Hälfte des 20. Jhs. verfasst: F. E. Koenig fasste den Wissensstand bis in die 70er Jahre zusammen und analysierte die Fundmünzen von der Passhöhe[4]. A. Planta und C. P. Ehrensperger führten am Beispiel dieser Verbindung ihre exemplarischen Studien zum Charakter römischer Bergstraßen in den Alpen durch und letzterer gewann dabei eine Reihe von neuen, allgemein gültigen Erkenntnissen zur Planung und Bautechnik solcher Anlagen[5]. Einen wichtigen Beitrag zur Handelsgeschichte und Infrastruktur entlang der Julierroute lieferte zuletzt R. Matteotti. Er veröffentlichte den Befund einer als *mansio* / *mutatio* anzusprechenden Anlage in Riom, nordwestlich der Passhöhe[6].

- Die Passstraße in den antiken Itinerarien

Der römische Name für den Übergang über den Julier ist nicht überliefert, auch auf der *Tabula Peutingeriana* ist dieser Verkehrsweg nicht eingetragen. Die römische Strasse über den Julierpass ist jedoch möglicherweise im *Itinerarium Antonini* verzeichnet. Sie bildet den höchsten Punkt der Verbindung von *Brigantium* nach *Mediolanum*. Ab *Curia* (Chur) teilt sich die Strasse in zwei Arme: Der westliche Arm führt über den Splügenpass, sowie über die Stationen *Travessedum* (Campodolcino) und *Clavenna* (Chiavenna) nach Süden[7], der östliche Arm erreicht nach *XX m. p.* die *mansio Tinnetio* (Tinzen), überquert den Julier oder den Septimer, führte nach *XV m. p.* zur *mansio Murus* (Castelmur) und nach weiteren XX m. p. nach *Summus Lacus* (Samolaco) an der Nordspitze des Comer Sees[8]. Somit konnte diese Strecke in drei Tagesetappen zurückgelegt werden. Aus der relativ kurzen Distanzangabe von *XV m. p.* (ca. 22.5 km) zw. *Tinnetio* und *Murus* muss, sofern die Benennung der beiden Orte richtig ist, geschlossen werden, dass das *Itinerarium* eher den Weg über den Septimer im Sinne eines Botenweges für den *velox cursus* beschreibt[9].

Naeher, Die römischen Militärstraßen und Handelswege in der Schweiz und in Südwestdeutschland, insbesondere in Elsass-Lothringen[2] (1888). R. Reinhard, Pässe und Straßen in den Schweiz Alpen (1903).

[1] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 41 Anm. 16-19: G. Bener, Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden (1906). C. Camenisch, Engadiner Bergpässe (1921). W. W. Hyde, Memoirs of the American Philosophical Society 2, 1935, 116-184. F. Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit[2] (1948) 381ff.

[2] Drack, Fellmann, 1988, 367. O. Schultheß, JbSGUF 26, 1934, 72.

[3] H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums, SBMünchen(1948)

[4] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 77-99.

[5] A. Planta, HA 7, 1976, 1ff. Ders., Verkehrswege im alten Rätien 2 (1986) 19ff. C. P. Ehrensperger, HA 21 ,1990, 34ff.

[6] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 103-196.

[7] It. Ant. 278, 3ff.

[8] It. Ant. 277, 4ff.

[9] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 71.

- Die Passstraße und deren archäologische Hinterlassenschaften

Spuren einer vorrömischen Begehung des Julierpasses finden sich auf der Passhöhe selbst (Abb. 133): Unter den zahlreichen Münzfunden befinden sich auch zwei ostgriechische Prägungen des 2. und 1. Jhs. v. Chr., die auf spätlatènezeitlichen Handel hindeuten könnten[1].

Die römische Passstraße über den Julierpass ist durch eine breite Datenbasis nachgewiesen: Zum einen gibt es entlang der Anmarschwege zahlreiche römische Funde und Befunde[2], zum anderen sind auf der Passhöhe selbst seit langem Architekturreste und Kleinfunde römischer Zeitstellung bekannt[3]. Diese lenkten schließlich die Aufmerksamkeit auf zahlreiche Altstraßenreste und Geleiserillen, die westlich und östliche des Passes im Gelände sichtbar sind.

Abb. 133 Die Paßhöhe des Julier

Zunächst zu den Funden im Einzugsbereich des Julierpasses: Auf der Südseite, nahe der modernen Ortschaft Bondo, wurden zw. 1921 und 1928 Reste einer Wegtrasse ausgegraben, an deren Nord- und Südseite parallel zum Straßenverlauf mehrere römische Gebäude lagen. Auf der Südseite stand ein nicht näher bestimmbarer Bau mit einer ca. 12 m langen Frontseite. An der Nordseite lag eine kleine Therme, sowie ein mindestens 23 x 12 m großes Gebäude, welches vielleicht als *mansio* anzusprechen ist. Auf dem Gelände dieser Fundstelle wurden in den Jahren 1939 und 1958 außerdem zwei Weihealtäre für *Mercurius Cissonius*

[1] L. Pauli, ANRW II 18,1 (1986) 838.
[2] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 105. Karte 3.
[3] F. Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit[2] (1948) 381f.

entdeckt[1]. Der Gebäudekomplex ist nicht datiert, in Bondo gehen die römischen Spuren jedoch bis in die frühe Kaiserzeit zurück. Da die römischen Baureste in der Nähe einer mittelalterlichen Straßensperrmauer liegen, die in ihren Fundamenten wahrscheinlich in die Spätantike datieren, wurde der Ort mit der Station *Murus* aus dem *Itinerarium Antonini* gleichgesetzt[2].

Abb. 134 Eine der Säulentrommeln auf der Paßhöhe

Folgt man dem Tal aufwärts nach Nordosten und überquert den Malojapass, gelangt man an den Lej da Segl. An dessen Ausfluss, in der Nähe der Ortschaft Segl Baselgia, wurden in den 70er Jahren des 20. Jhs. drei Votivaltäre aus Speckstein gefunden. Planta vermutet, dass sie beim Umladen beschädigt wurden oder im Zuge eines Transportes über Wasser oder Eis im See versunken sind[3].

Auf dem Scheitelpunkt der Julierstrasse ist ein Passheiligtum durch Funde und Befunde gesichert[4]: Neben den beiden „Juliersäulen“(Abb. 134), die ursprünglich Trommeln einer einzigen Säule waren, wurde in deren unmittelbarer Umgebung ein 5 x 5 m großes Mauergeviert ausgegraben, dessen Quader von in Blei gefassten Eisenklammern zusammengehalten wurden[5]. Dort fanden sich profilierte Gesimsstücke, ein rechter Oberarm sowie ein linkes Knie einer lebensgroßen männlichen Statue[6] und ein Inschriftenfragment, das in einer fraglichen Lesung als Weihung an die Alpen interpretiert wurde: *Al[pibus] Re[gio] [Iulia]*(?)[7] (Abb. 135).

Die Säulenfragmente wurden zusammen mit den Statuenresten als ursprünglich ca. 4.2 m hohes Säulenmonument interpretiert, auf dessen Spitze ein Jupiter mit Lanze und Blitzbündel gestanden haben könnte, das Mauerviereck als die dazugehörigen Reste eines Altars oder eines Sockels[8]. Es könnte sich aber auch um einen mit Steinplatten gedeckten Tempel gehandelt haben, denn die Zusammengehörigkeit von Säule, Statue und Grundmauern, ist nicht nachweisbar. Zuletzt

Abb. 135 Fragment einer Steintafel mit dem Inschriftenrest: Al[pibus] Re[gio] [Iulia] (?)

[1] Drack, Fellmann, 1988, 372.
[2] Drack, Fellmann, 1988, 371.
[3] A. Planta, 1986, 27.
[4] Stähelin,1948, 381.
[5] O. Schultheß, JbSGUF 27, 1935, 65f. R. Laur-Belart, JbSGUF 28, 1936, 79.
[6] R. Laur-Belart, JbSGUF 29, 1937, 99.
[7] R. Laur-Belart, JbSGUF 30, 1938, 121. Taf. XV, Abb. 1. Drack, Fellmann, 1988, 371. Andere Ergänzung: F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 83.
[8] Stähelin,1948, 381. Interpretation des Ausgräbers H. Conrad (R. Laur-Belart, JbSGUF 28, 1936, 79.) Daneben hat R. Laur-Belart, JbSGUF, 29, 1937, 99, eher an die Aufstellung in der Aedicula einer kleinen Kapelle gedacht. Für diese Säule gibt es ein passendes Vergleichsbeispiel vom Kleinen St. Bernhard. L. Pauli, ANRW II 18,1 (1986) 838.

wurden die beiden Trommeln als Teile eines einfachen Monumentes angesprochen[1]. Welche Gottheit auf der Passhöhe verehrt wurde, lässt sich nicht mehr bestimmen, die Statuenfragmente lassen nur vermuten, dass es sich um einen männlichen Gott gehandelt hat.

Neben den Architektur- und Skulpturfunden bilden Münzen die dritte wichtige Gattung archäologischen Materials von der Passhöhe des Julier:
Im Zuge von Straßenbauarbeiten wurde im Jahre 1854 ein Hort bestehend aus über 200 Münzen aus dem Zeitraum zw. der Frühen Kaiserzeit und der Mitte des 3. Jhs. n. Chr. gefunden, 63 Stück sind heute noch bekannt[2].

Abb. 136 Geländemodell Julier-Septimer-Maloja (Schrägansicht, Blick nach SW)

Von diesen zu trennen sind 53 Streumünzen, die seit den 40er Jahren des 19. Jhs. durch Zufall oder bei oberflächlichen archäologischen Untersuchungen geborgen wurden. Die Fundstellen konzentrieren sich dabei vor allem auf die Umgebung der beiden Säulen. Da bisher keine Reste einer Straßenstation auf der Passhöhe lokalisiert werden konnten, gelten diese Münzen bis auf weiteres als absichtlich deponierte Votivgaben[3].
19 Stück davon, aus dem 3. und 4. Jh. n. Chr., sind bei den Ausgrabungen in den 30er Jahren auf der Passhöhe zu Tage getreten, die jüngsten Prägungen stammen

[1] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 83.
[2] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 84.
[3] L. Pauli, ANRW II 18,1 (1986) 838.

dabei von Constantius II (324-361 n. Chr.)[1]. Vergleicht man beide Komplexe, ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede in der Zeitstellung[2]: Die Münzen setzen mit Tiberius und besonders ab der Mitte des 1. Jh. n. Chr. ein und fallen damit in die Periode des claudischen Straßenbauprogramms. Im 2. Jh. gibt es einen deutlichen Rückgang, der sich auch im Münzspektrum des Großen St. Bernhard widerspiegelt[3], ein ähnliches Phänomen zeigt sich auch im Heiligtum auf der Pillerhöhe[4]. Die Funddichte nimmt im 3. Jh. wieder zu und erreicht beinahe den Stand des 1. Jhs. Ins 4. Jh. fällt der Höhepunkt in der Funddichte und im späten 4. Jh. endet das römische Münzspektrum mit einem Stück des Gratian, das zw. 378 und 383 n. Chr. geprägt wurde[5]. Den chronologischen Anschluss ins Frühmittelalter bildet ein Exemplar des Geiserich (439-477 n. Chr.). Damit sind die Fundmünzen

Riom-Cadra. Gesamtsituation der römischen Befunde; mit Raster hervorgehoben ist die Grabungsfläche von 1980. A Hauptgebäude; B mindestens zweiphasiger Gebäudekomplex; C.D Nebengebäude mit Hypokaustanlagen; E «Werk- oder Produktionsraum»; F Holzhütte mit Herdstelle und mehreren Abfallgruben; G grösseres Holzgebäude; H Holzhütten.

Abb. 137 Die *mansio* von Riom

vom Julierpass hinter denen aus Chur die zweitgrößte Gruppe im Kanton Graubünden[6].

Außer diesen wichtigsten Fundgattungen sind antike Reste auf der Passhöhe bisher nur sehr spärlich zu Tage gekommen: Einige Keramik- und Glasfragmente, sowie

[1] R. Laur-Belart, JbSGUF 28, 1936, 79.
[2] L. Pauli, ANRW II 18,1 (1986) 838 Anm. 86.
[3] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 85.
[4] Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 238.
[5] Drack, Fellmann, 1988, 368.
[6] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 86.

eine größere Zahl Scherben von Lavezgefäßen und ein trommelförmiger Spielstein. Fibeln sind bisher keine gefunden worden[1].

Beginnt man den Abstieg von der Passhöhe ins Oberhalbstein, trifft man zuerst auf den modernen Ort Bivio, der keine römischen Funde aufweist[2], obwohl sich hier die Abzweigung zw. Julier und Septimer befindet. Weiter talabwärts verdichten sich jedoch die römischen Hinterlassenschaften[3]: In der Talsenke der Ortschaften Tinizong (*Tinnetio*), Savognin und Padnal sind Münzen und Gräber gefunden worden.
Aus Riom, wenige Kilometer weiter nördlich gelegen, stammt der bisher am besten erforschte und publizierte Befund entlang der nördlichen Zufahrtsstraße zum Julier (Abb. 137). Zw. 1972 und 1983 ist es östlich des Dorfzentrums zu mehreren Grabungen gekommen, die verschiedene Gebäudekomplexe freilegen konnten[4]. U. a. handelt es sich um einen 30 x 20 m großen Steinbau, der als Hauptgebäude angesprochen wird (A), ein min. zweiphasiger Komplex östlich davon (B), zwei Nebengebäude mit Hypokaustheizungen (C, D), eine Werkstatt (E) und mehrere Holzgebäude (F, G, H) von denen eines älter als das Hauptgebäude zu sein scheint (G), und eines vermutlich aus dem Frühmittelalter stammt (H).
Das Hauptgebäude liegt auf ca. 1200 m Meereshöhe an einem Osthang mit ca. 11% Steigung und besteht aus drei Trakten, die um einen zentralen Hof U-förmig angeordnet sind. Im Laufe der Zeit kam es zu zahlreichen Veränderungen an der Bausubstanz, sodass die Entwicklung der Anlage von den Ausgräbern in acht Phasen unterteilt wurde. Die frühesten römischen Strukturen entstanden im 2. Viertel des 1. Jhs. n. Chr., in Form eines Holzbaues (G). Das sog. Hauptgebäude wurde um die Mitte des 1. Jhs. n. Chr. über dem Holzbau in Steinbauweise errichtet. Es wurde in der Folge mehrere Male umgebaut und brannte Mitte des 2. Jhs. n. Chr. teilweise ab, blieb aber in seiner Grundstruktur bis ins 4. Jh.

Abb. 138 Die *mansio* auf dem Kleinen St. Bernhard. Rekonstruktion und Grabungssituation

[1] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 83.
[2] A. Planta, 1986, 123 weist darauf hin, dass es in Bivio immer wieder zu Geschiebeablagerungen kommt, welche es schwierig machen, eventuelle archäologische Hinterlassenschaften zu entdecken.
[3] R. Wyss, HA 8, 1977, 3f. Karte S. 4.
[4] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 106f.

erhalten. Im späten 4. und 5. Jh. verfiel die Anlage und wurde schließlich einplaniert, um frühmittelalterlichen Holzbauten Platz zu machen (H)[1] (Abb. 137).
Auf Grund bautypologischer Vergleiche und durch die besondere verkehrsgeographische Position dieser Anlage liegt eine Deutung als Straßenstation nahe. U-förmige Anordnung von Wohntrakten und Ställen um einen Innenhof gelten als allgemeine Charakteristika von römischen Rasthäusern[2]. Von Größe und Aufteilung her betrachtet ähnelt die Anlage von Riom besonders dem Haus J, der *mansio*, von *Immurium*[3]. Dieses wurde spätestens in claudischer Zeit errichtet[4] und könnte somit zeitgleich oder zumindest in nahem zeitlichen Abstand zur Anlage von Riom stehen.
Weiter kommen noch die Rasthäuser auf dem Kleinen St. Bernhard – *In Alpe Graia* - als engere Vergleichsbeispiele in Frage[5] (Abb. 138).
Die wirtschaftsgeschichtlichen Erkenntnisse, welche sich aus dem Fundmaterial gewinnen ließen, werden am Ende dieses Kapitels zusammenfassend besprochen.

Abb. 139 Altstraßenreste am Julier

Verfolgt man den Talverlauf des Oberhalbsteins weiter nach Norden, trifft man in Motta Vallac und Mon wiederum auf römische Siedlungsspuren und Gräber. Motta Vallac könnte in der Spätantike als befestigter Platz zur Verkehrskontrolle gedient haben. Den Abschluss bildet Tiefencastel, wo auf dem Kirchhügel eine römische

[1] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 135f.
[2] H. Bender, Kleine Schriften Aalen 13, 1975, 22ff.
[3] R. Fleischer, AS 4, 1998, 41ff.
[4] R. Fleischer, AS 4, 1998, 47.
[5] L. Pauli, ANRW II 18,1 (1986) 839f.

Siedlung vermutet wird[1]. Ein weiterer typischer Fund entlang von römischen Passstraßen stammt ebenfalls aus Tiefencastel, dem nördlichen Ausgangspunkt der Julierroute: H. Conrad fand dort 1941 bei Aushubarbeiten eine gut erhaltene Hipposandale[2].

- Altstraßenreste im Einzugsbereich des Julierpasses:

Nachdem nun die römischen Hinterlassenschaften entlang der Julierpassstrasse kurz vorgestellt wurden, wird im Folgenden versucht, einen Überblick über die Erforschung der Altstraßenreste am Julier zu geben. Vor allem A. Planta und C. P. Ehrensperger haben sich mit diesen beschäftigt und sind zu Aussagen gekommen, die für den ganzen Alpenraum Gültigkeit haben (Abb. 139).
Nach Plantas Erkenntnissen steigt die römische Strasse von Segl Baselgia am linken Talrand über dem Lej da Silvaplana in Richtung Julier Hochtal auf. Auf halbem Weg zweigt die Verbindung nach Silvaplana und ins Engadin ab. In diesem Bereich konnte Planta einen ca. 2 m breiten Fahrweg ergraben, der geschottert war und durch einfache Stützmauern und Ableitungen geschützt wurde. Außerdem haben sich hier 1.07 m breite Geleise erhalten[3]. Der Weg nimmt keine Rücksicht auf die neuzeitlichen Gemeindegrenzen, was auf sein hohes Alter hindeutet[4].

Abb. 140 Römische Fahrstraße oberhalb von Bivio

[1] R. Wyss, HA 8, 1977, 3f. Karte S. 4.
[2] R. Laur-Belart, JbSGUF 32/33, 1940/41, 144.
[3] Planta, 1986, 30.
[4] Planta, 1986, 39.

Zwischen der Vallun – Schlucht, oberhalb von Silvaplana und der Passhöhe des Julier haben sich in der breiten Talsohle kaum eindeutige Altstraßenreste erhalten. Erst rund 500 m westlich des Scheitelpunktes, in der Nähe des Hospizes La Veduta, tauchen erneute Spuren im Gelände auf. Planta dokumentierte in diesem Bereich eine Reihe paralleler Wegspuren, welche er als römische Geleiserillen deutete. Sie entstanden durch Benutzung und wurden durch Abnutzung der talseitigen Radspur immer wieder verlegt. Die vermutlich jüngsten dieser Fahrspuren wurden nach dem

Abb. 141 Markiersteine und Fluchtlinien

Ende des Wagenverkehrs mit Bachschotter gefüllt, um Saumtieren die Benutzung zu ermöglichen[1].
Zwischen La Veduta und Bivio konnte Planta noch einige weitere Reste von Hohlwegen mit einer Steigung von 12%, sowie Radschleifspuren entdecken[2]. Er charakterisiert die Strasse über den Julier und mit ihr alle römischen Fahrstraßen

[1] Planta, 1986, 33ff.
[2] Planta, 1986, 124f.

über die Alpen, insgesamt als bescheidenen Fahrweg, der nicht mit der *Via Appia* verglichen werden kann[1].

C. P. Ehrensperger hat Plantas Beobachtungen ergänzt aber ihm in einigen seiner Schlussfolgerungen widersprochen: Er untersuchte die Anschlusswege an die Wagengeleise unterhalb von La Veduta und entdeckte parallele Trassenreste, die durch Befahrung der Almwiesen geformt worden waren. Da diese offenbar ohne jeden baulichen Aufwand entstanden sind, deutet Ehrensperger sie als gewachsene Wege und folglich als nicht römischen Ursprungs[2]. Er nennt dafür noch weitere Gründe, u. a. das Fehlen von geradlinigen Trassen und die Mehrfachführung an unpassierbar gewordenen Stellen, die er als unrömisch bezeichnet[3]. Zu letzterem ist zu sagen, dass es am Korntauern und Mallnitzer Tauern an einigen Stellen Spuren von Mehrfachführung gibt[4], auch wenn diese Strassen durch ihre scheinbar kurze Benützungszeit nicht direkt mit dem Julier verglichen werden können. Eine weitere Stelle dieser Art existierte auf der Passhöhe des Radstädter Tauern[5].
Ehrenspergers Beobachtungen stützten sich stark auf die Auswertung von Luftbildern, auf denen er mehrere ältere Wegabschnitte auf der West- und Ostseite des Passes entdeckte[6]. Diese decken sich teilweise mit der modernen Strasse, die eine Verbreiterung der Kommerzialstrasse von 1820-26 darstellt. Es entsteht der Eindruck, dass die neuzeitliche und moderne Trasse über weite Strecken der römischen Linienführung gefolgt ist[7]. Zw. Bivio und Silvaplana existieren insgesamt acht ältere Abweichungen von der modernen Straße (Abschnitte A – H, Abb. 139), die alle wieder auf diese zurückführen und sich durch folgende Charakteristika auszeichnen[8]:

Alle Abweichungen setzen sich aus geradlinigen Segmenten zusammen, die zw. wenigen Metern und 615 m Länge schwanken. Die Kronenbreite hält sich konstant um die vier Meter, gemessen an verschiedenen Stellen, an denen noch beidseitig Stützmauern erhalten waren. Jedes Segment verfügt in sich über eine konstante Steigung, die sich am Übergang zum nächsten Segment immer verändert (Abb. 140). Die Segmente treffen in spitzen oder stumpfen Winkeln mit kleinen Kurvenradien aufeinander, die Kurven sind zu Plattformen erweitert. Besonders interessant ist die Beobachtung, dass an zwei Kurven im Abschnitt A offenbar Markierungssteine aufgestellt waren (Abb. 141), über deren Verbindung die Linie des Hangböschungsfußes oder der Böschungskrone anvisiert werden konnte[9]. Die absolute Steigung bestimmte den Streckenverlauf, sie wurde außerdem durch Einschnitte ins Gelände und durch teilweise hohe Stützmauern niedrig gehalten. Die Strasse ist durchgehend als Dammstrasse mit einer mittleren Höhe von 0.3-0.7m angelegt und wird durch Böschungen und Stützmauern begrenzt. Ehrensperger hat durch Vermessung eine Liste von Wegbreiten, Segmentlängen und Steigungen erstellt[10].

---

[1] Planta, 1986, 41.
[2] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 44ff.
[3] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 46.
[4] Lippert, 1999, 209.
[5] M. Hell, PAR 13, 1963, 4.
[6] Eine solche Vorgehensweise stellt in den Ostalpen seit langem ein Desiderat dar. Siehe: Winkler, 1985, 34.
[7] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 48.
[8] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 49f.
[9] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 54. 56. Abb. 29.
[10] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 51. Abb. 19, 20.

Er vergleicht diese Beobachtungen mit ähnlichen Befunden von der Stane Street, die *Londinium* mit *Noviomagus* im Süden Britanniens verband. Geradlinigkeit, Segmentbauweise, übergangslose Richtungsänderungen und spitzwinklige Kurven mit engen Kurvenradien zeichnen diese römische Fernverbindung aus[1]. Er leitet daraus folgende Hinweise auf den römischen Ursprung der Altstraße über den Julier ab[2]:

- Geradlinige, segmentierte Linienführung,
- enge Kurven im spitzen Winkel und übergangslose Richtungsänderungen in stumpfem Winkel,
- Zick-Zack-Linienführung,
- Begrenzung der durchschnittlichen Steigung,
- konstante Steigung aller Segmente bis zu 100 m Länge,
- definierte Breite,
- Damm- und Terrassenbau,
- gestampfter / gewalzter Kies als Fahrbahnuntergrund,
- einheitliche Umgehung von Hindernissen,
- Brücken, Furten und Kreuzungen bei Segmentwinkeln,
- einheitliche Bauweise der gesamten Strecke,
- qualitativ hoch stehende Bauweise und großen Bauaufwand.

Aus diesen Gründen schließt Ehrensperger eine mittelalterliche Datierung dieser Fahrstraße aus. Weiters widerspricht er Plantas Annahme, die von diesem beschriebenen Geleisereste am Julier und südwestlich von Silvaplanan (Siehe S. 269f.) seien römischen Ursprungs und datiert diese in prähistorische Zeit[3]. Ehrensperger rekonstruiert den Gesamtverlauf der römischen Fahrstraße über den Julier von Bivio bis Silvaplana aus den noch sichtbaren Altstraßenresten und den dazwischen liegenden Teilen der modernen Straße.

Obwohl diese Erkenntnisse in sich schlüssig sind, sich gut mit den römischen Trassenresten auf dem Mallnitzer und Korntauern vergleichen lassen und möglicherweise Beispielcharakter für römische Fahrstraßen in den Alpen besitzen, bleiben sie solange Hypothese, bis durch Grabungen auf den Altstraßensegmenten und unter der modernen Passstraße über den Julier Beweise gefunden werden können.

Eine weitere Frage, die an zukünftige archäologische Forschungen geknüpft ist und bisher noch nicht gestellt wurde, ist die der Datierung der Julierstraßen innerhalb der römischen Epoche. Sowohl Planta, als auch Ehrensperger nehmen zu dieser Frage nicht Stellung, obwohl sie von äußerster Wichtigkeit wäre. In Anlehnung an die Straßen in den Hohen Tauern, welche bislang allerdings nur auf der Basis von Indizien in die Zeit der Markomannenkriege datiert werden[4], könnte man eine mittelkaiserzeitliche Erbauung erwägen.

In den Ostalpen konnten bislang keine weiteren Vergleichsbeispiele solcher Trassenführung nachgewiesen werden. Pässe von ähnlicher Bedeutung für den antiken Verkehr in den Ostalpen, bei denen eine Fahrstraße nach der Art des Julier zu erwarten wäre, sind theoretisch der Birnbaumer Sattel, der Pontebbapass, die Laußnitzhöhe, der Radstädter Tauern, der Pyhrnpass, der Pass Lueg, der Brenner, der Reschenpass und vielleicht der Fernpass. Der Seefelder Sattel war als Fortsetzung der Brennerstraße zwar für Wagen befahrbar, zeigt, nach den

[1] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 36f.
[2] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 64ff.
[3] C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 47.
[4] Lippert 1999, 210.

Forschungen von G. Grabherr zu urteilen, aber keines der am Julier festgestellten Elemente[1].

- Die wirtschaftliche Bedeutung des Julierpasses in römischer Zeit:

Die Menge an römischen Funden und Befunden im näheren und weiteren Einzugsbereich des Julierpasses verdeutlicht, welche Bedeutung diese Verkehrsverbindung in der Antike besessen haben muss. Aus dem Fundkomplex von Riom lassen sich zusammen mit anderen, südlich und nördlich des Passes gelegenen Fundorten wichtige Aussagen zur Wirtschaftsgeschichte des Julier und des Septimer treffen.
Die Terra Sigillata der frühen und mittleren Kaiserzeit wurde vor allem aus Mittel- und Oberitalien, sowie aus Südgallien ins Oberhalbstein und nach *Curia* – Chur geliefert[2]: Bis um die Mitte des 1. Jhs. n. Chr. herrschten überall italische Sigillaten vor, dann begannen sich Riom und *Curia* unterschiedlich zu entwickeln: Während sich in Riom der Anteil der Importe aus dem Süden bis ins frühe 2. Jh. n. Chr. bei 40% hielt, brach er in *Curia* zu Gunsten südgallischer Ware fast vollständig zusammen. Dieser Unterschied wird durch marktwirtschaftliche und wirtschaftspolitische Phänomene zu erklären versucht: Curia wurde von Italien aus über die Pässe mit Feinkeramik versorgt, was kostspielig und nur in relativ kleinen Mengen möglich war. Die somit teurere italische Ware konnte in den Absatzgebieten nördlich der Alpen nicht mit südgallischen Produkten konkurrieren, denn diese wurden massenweise über die ostfranzösischen Flüsse, sowie über Rhein und Donau nach Norden verhandelt. Umgekehrt bremsten die Pässe auch den Handelsfluss gallischer Sigillata an die Alpensüdseite. Da Riom an einer Handelsstrasse zu Italien und gleichzeitig abseits der großen Handelswege gallischer Sigillata lag, könnte dies den Unterschied im frühen 2. Jh. erklären. Als zweiter Grund könnten noch Zollgrenzen den Import über die Pässe beeinflusst haben. Falls mit der Gründung der Provinz *Raetia* in claudischer Zeit ein Zollposten in *Curia* errichtet wurde, war es für italische Händler nur mehr bis dorthin lukrativ, ihre Waren über die Pässe zu bringen[3].

Abb. 632 Die *mansio* von Riom. Rekonstruktion des Zustandes im 2. Jh. n. Chr.

Diese Phänome sind deshalb von besonderem Interesse, weil sich im Ostalpenraum ähnliches beobachten lässt: Im 2. Jh. herrscht dort die südgallische Ware zwar am Donaulimes vor, im Landesinneren scheint die Versorgung aber eher über die von Italien ausgehenden Strassen erfolgt zu sein und sich zudem an Zollgrenzen

[1] Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 49ff.
[2] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 142f.
[3] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 143.

orientiert zu haben[1]. Es sieht so aus, als ob alle Alpenregionen, welche nicht an den großen Handelswegen für südgallische Sigillata gelegen haben, über die Straßen mit italischer Ware versorgt worden sind[2].
Außer der Terra Sigillata können im 1. Jh. n. Chr. noch halbkugelige Töpfe mit abgesetzter Halszone nördlich und südlich des Julier und der Septimer gefasst werden. Da aber ihre Produktionsstätten unbekannt sind, bleibt die Handelsrichtung unklar. Im Laufe des 2. Jhs. n. Chr. begann der Handel mit Lavezstein aus dem Bergell über die Bündener Pässe nach Norden langsam an Bedeutung zu gewinnen. Fibeln rheinländischer und gallischer Typen bildeten die einzigen Produkte, welche nachweislich von Norden über den Alpenhauptkamm nach Italien gelangten[3]. Andere Exportsgüter nach Italien waren wahrscheinlich jene typischen Erzeugnisse alpiner Wirtschaft, welche in den antiken Quellen belegt sind[4].
Ab der Mitte des 2. Jhs. bilden reliefverzierte Schüsseln aus Mittel- und Ostgallien, sowie aus Obergermanien das Gros der Terra Sigillata, wohingegen italische Ware nicht mehr nachzuweisen ist[5]. In dieser Zeit ist Lavezstein das einzige, archäologisch fassbare Handelsgut, welches über den Julier und den Septimer transportiert wurde[6].
Der Lavezhandel gewann bis ins 4. Jh. n. Chr. immer mehr an Bedeutung und Lavez machte schließlich 65% der Geschirrfunde in den spätantiken Schichten von Riom aus[7]. Überhaupt wurde der Italienhandel in der Spätantike wieder wichtig: Neben Lavezgefäßen und nordafrikanischer Terra Sigillata, wird dies vor allem durch Zangenfibeln und relativ viele Fundmünzen aus den Prägestätten von *Mediolanum* und *Ticinum* deutlich[8]. Auch die Münzreihe von der Passhöhe des Julier zeigt ein ähnliches Bild: Die Funddichte nimmt nach dem 1. Jh. n. Chr. stark ab[9], was vielleicht tatsächlich mit dem Rückgang der Terra Sigillata Importe aus Italien zusammenhängen könnte. Der absolute Höhepunkt wird schließlich im 4. Jh. erreicht, vor allem mit Münzen aus südlichen und östlichen Münzstätten, allen voran Rom. Daraus wurde abgeleitet, dass der Julier vor allem für den Handel von Süden nach Norden benutzt wurde[10]. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Aussage Plantas, dass am Maloja, oberhalb von Silvaplana und am Hospiz auf dem Julier, die Wagengeleise an abschüssigen Stellen in Richtung Norden auffällig tiefer sind, als jene, die in Richtung Süden abfallen. Dies könnte ebenfalls auf ein stärkeres Verkehrsaufkommen von Italien aus über die Pässe hinweisen[11].

---

[1] D. Gabler, RCRF 21/22, 1982, 51ff.
[2] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 143.
[3] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 151.
[4] Siehe im Kapitel „Die Ostalpen in den antiken Quellen“.
[5] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 161.
[6] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 162.
[7] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 157.
[8] R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 160.
[9] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 85.
[10] F. E. Koenig, JbSGUF 62, 1979, 86.
[11] Planta, 1986, 26ff.

3. Abschluß

3.1 Zusammenfassung / Beantwortete und offene Fragen

Unser Wissen über die menschlichen Aktivitäten in den Alpen, während der fast 500 Jahre dauernden römischen Einflussnahme, basiert vor allem auf zwei Quellengattungen:
Der literarischen Überlieferung antiker Autoren zu Geographie, Wirtschaft und politischer Geschichte des Alpenraumes, unter Berücksichtigung der darauf aufbauenden, althistorischen Forschung, sowie den materiellen Hinterlassenschaften der römischen Zivilisation.
Ohne Zweifel bildet das antike Wissen, welches sich in schriftlicher Form bis in die Gegenwart erhalten hat, nur einen kleinen Teil dessen, was den Gelehrten ursprünglich über das wichtigste Gebirge Europas bekannt war. So kann man aus griechischen Schriftquellen des 5. und 4. Jhs. v. Chr. nur noch in ungenügender Weise rekonstruieren, woher die ältesten Nachrichten über die Alpen stammen und wie sich der Wissensstand seit dem Beginn der griechischen Kolonisation im Westen, stetig vergrößert hat. Ebenso ist die Herkunft und Bedeutung des Namens *Alpen* umstritten, bereits in der Antike wurde er unterschiedlich gedeutet.
Im Zuge der römischen Expansion in den Norden der Apenninenhalbinsel und vor allem durch den 2. punischen Krieg, beginnen sich die Quellen allmählich zu verdichten.
Von großer Bedeutung für die Schriftgeschichte zu den Alpen ist die Alpenüberquerung des Polybios im Jahre 151 v. Chr. und die daraus resultierende Beschreibung
Durch die Lektüre verschiedenster Autoren zw. republikanischer Zeit und Spätantike, von denen sich nur wenige eingehender mit den Alpen beschäftigt haben, gelingt es, Rückschlüsse auf die antike Vorstellung von Gestalt und Ausdehnung der Alpen zu gewinnen: Strabon und Plinius beschreiben die Gestalt des Gebirges völlig richtig als Bogen, bzw. als *halbmondförmig*[1]. Auch was Länge und Breite betrifft, haben die antiken autoren recht gute Vorstellungen: Caelius Antipater und Timagenes[2] geben rund 1000 Meilen (1480 km) Länge an, tatsächlich sind es rund 1540 km auf Kammhöhe. Plinius spricht von einer Breite zw. 70 (104 km) und über 100 Meilen (148 km)[3], heute gibt man 172 km für die breiteste Stelle an.
Neben diesen allgemeinen Angaben zu den Alpen, können spezifischere Informationen zur Geographie der Ostalpen herausgearbeitet werden:
Der unterschiedliche Charakter des Gebirges im Vergleich zu den Westalpen, die Namen der wichtigsten Höhenzüge, der allgemeine Landescharakter sowie die Namen der wichtigsten Siedlungen und Flüsse.
Politische Ereignisse, die sich in den Ostalpen während der Jahrhunderte römischer Herrschaft abspielten oder dieses Gebiet beeinflussten, sind ebenfalls überliefert:
Beschränkt man sich dabei auf jene Ereignisse, die auf direktem oder indirektem Weg Einfluss auf den Passverkehr genommen haben, kann man eine Zeitspanne, beginnend mit der überaus wichtigen Gründung Aquileias im Jahre 186 v. Chr.[4], bis

[1] Strabon, II, 5, 28. Plinius, n. h. III, 38.
[2] Plinius, n. h. III, 132.
[3] Plinius, ebenda.
[4] Livius XXXIX, 22, 6f; 45, 6.

ans Ende des 4. Jhs. n. Chr., mit der Aufgabe der Passfestungen in den Julischen Alpen[1], eingrenzen.
Zusätzlich zur Landesnatur und den politischen Rahmenbedingungen beeinflussten wirtschaftliche Faktoren die Verkehrsgeschichte dieser Region. Auch zu diesem Thema bieten antike Autoren wichtige Informationen, vor allem nennen sie jene Rohstoffe und Erzeugnisse, die der antike Mensch im Gebirge förderte, herstellte, auf Straßen transportierte und verhandelte[2].
Auf welchen wichtigen Pässen die Alpen überquert wurden und wie sich eine Reise abspielte, kann schließlich ebenfalls in den Quellen nachgelesen werden. Polybios beschreibt in den Ostalpen einen nicht näher bekannten Pass auf dem Gebiet der Räter[3], Strabon nennt die Passstrasse über den *mons Ocra*[4]. Zu ihnen gesellen sich noch weitere Autoren, die vor allem die Gefahren und Mühen einer Alpenüberquerung schildern[5].

Auf der Basis dieser Quellen konnte die althistorische Forschung das Alpenbild der Römer, das langsame Hineinwachsen des Alpenraumes in das politische Bewusstsein der Führungsschichten in Rom und die Rolle der Religion als Schutz für das Individuum in einer lebensfeindlichen Umgebung herausarbeiten.
In den meisten Beschreibungen der Alpen wird vor allem deren Gefährlichkeit und Unwirtlichkeit betont, besonders in der Lyrik bediente man sich zu diesem Zweck zahlreicher Topoi und Anekdoten[6]. Dies ist leicht zu verstehen, blieb ja die Überquerung der Alpen bis in die Spätantike, und auch darüber hinaus, ein Unternehmen, bei welchem der Reisende den Naturgewalten schutzlos ausgeliefert war und sich deshalb der Hilfe der Götter zu versichern suchte. Literarische und vor allem epigraphische Quellen von Passhöhen und Anmarschwegen aus dem gesamten Alpenraum legen dafür Zeugnis ab.
Nur in ihrer Funktion als Schutzwall Italiens werden die Alpen teilweise positiv bewertet[7]. Es gilt dabei zu berücksichtigen, dass die meisten dieser Textstellen aus der Feder von Menschen stammen, die im mediterranen Klima und der damit verbundenen Kultur und Lebensweise verwurzelt waren und die dem Lebensraum *Alpen* verständlicherweise kaum Sympathien entgegenbrachten. Dieses Phänomen beeinflusste vielleicht sogar zu einem gewissen Teil die Entwicklung, im Zuge derer der Ostalpenraum ins politische Bewusstsein der römischen Führungsschichten hineinwuchs. Die wirtschaftliche Erschließung der Ostalpen blieb jedoch davon weitgehend unbeeinflusst. Während die offizielle Interessensphäre der römischen Politik bis ins späte 1. Jh. v. Chr. entlang des Kammes der Karnischen und Julischen Alpen festgelegt wurde[8], stießen römische Händlerfamilien seit der 1. Hälfte des 2. Jhs. v. Chr. nach Norden vor und bauten lebhafte Handelsbeziehungen auf, die über die Pässe zw. Noricum und der *X. regio* Italiens liefen. Der durch diese neu gewonnene Reichtum schlug sich nicht nur in den Schriftquellen, sondern auch in den materiellen Hinterlassenschaften der Ostalpen und der nördlichen Gebiete bis zur Donau nieder. Die Siedlung auf dem Magdalensberg ist das beste Beispiel für diese Entwicklung, die schließlich zur römischen Eroberung der Alpen, zum Bau

[1] Paulus Orosius, Hist. advers. pag. 7. 35, 3-5. Zosimus, Hist. nov. 4.46.2.
[2] Strabon IV, 6, 9. Plinius n. h. XVIII, 69; XXXI, 43; XXXIII, 66ff.
[3] Polybios bei Strabon IV, 6, 12.
[4] Strabon IV, 6, 10.
[5] Ammianus Marcellinus XV, 10, 4ff. Claudius Claudianus, bell. get. 340ff. Strabon, IV, 6, 6.
[6] Tibullus IV, I, 109. Lucanus I, 183. Ovid, am. II, 16, 19. consol. ad Liviam 15. Apollinaris Sidonius, carm. VII, 525. Petronius, sat. 122. Juvenalis, X, 166. Lucretius 5, 200ff. 1, 404f. 5, 1370ff.
[7] Cato der Ältere bei Servius, Aen. X, 13.
[8] G. Dobesch, Die Kelten in Österreich (1980) 317.

erster Bergstraßen[1] und etwa drei Generationen später zur Eingliederung Noricums ins römische Staatsgebiet unter Claudius führte. Mit ihm beginnt die erste, groß angelegte Erschließung der Alpen durch Straßen und Wege, die auch zu einem wirtschaftlichen Aufschwung führte. Norische Erzeugnisse und Rohstoffe, allen voran das norische Eisen, wurden hauptsächlich über den Sattel von Camporosso nach Aquileia transportiert und gelangten von dort bis nach Kleinasien und Mauretanien. Im Westen nahm die Brennerlinie den Hauptverkehr von und nach Raetien auf, und im Osten führte die Bernsteinstraße über den Birnbaumer Sattel nach Italien. Daneben wurde durch die militärische Befestigung der Donau die Errichtung und Pflege eines gesicherten Verkehrsnetzes zw. Italien und den Garnisonen und Verwaltungszentren in der Grenzregion nötig. All diese Entwicklungen erreichten um die Mitte des 2. Jhs. n. Chr. ihren Höhepunkt und erlebten mit den Markomannenkriegen tiefgreifende Veränderungen. Dem wachsenden innen- und außenpolitischen Druck begegneten die Herrscher, vor allem die Severer Septimius Severus und Caracalla, sowie Maximinus Thrax (*der letzte Straßenbaukaiser*[2]), mit reichsweiten Ausbesserungsarbeiten und Neutrassierungen, die sich in zahlreichen Meilensteinen und Inschriften entlang der ostalpinen Bergstraßen niederschlugen. Die allgemeine Reichskrise konnte damit jedoch nicht aufgehalten werden und es ist als symptomatisch für den ganzen Ostalpenraum anzusehen, daß die Via Claudia Augusta um 260/270 n. Chr. einen mehrere Jahre andauernden Bruch in ihrer Nutzung aufweist[3].
Mit der Neuorganisation des Reiches in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht unter Diocletian beginnen sich die Bedeutungsschwerpunkte der östlichen Alpenübergänge zu verschieben. Diese werden in das militärische Verteidigungssystem einbezogen. Entlang von zahlreichen Pässen sind spätantike Kastelle oder befestigte Siedlungen überliefert, ergraben oder werden vermutet. Zudem wandelte sich das römische Heer in der Spätantike ja hin zu einem mobilen Heer, für dessen Einsatz intakte Straßen Voraussetzung waren. Mit dieser Konsolidierung geht ein neuerliches Erstarken der Wirtschaft einher, das sich vor allem am Import nordafrikanischer Sigillata ablesen lässt, die im Laufe des 3. Jhs. über Italien in die Region gelangte und in Ufernoricum bis ins 5. Jh., in Binnennoricum sogar bis ins 7. Jh. n. Chr. angekauft wurde[4].
Politisch gesehen hielt dieser Zustand relativer Stabilität bis zum Tod Valentinians I. 375 n. Chr., der sich noch einmal durch die Stabilisierung der Donaugrenze hervortat und deshalb auch den östlichen Alpenübergängen seine Aufmerksamkeit schenkte. Die Niederlage bei Adrianopel (378 n. Chr.) leitete aber den endgültigen Niedergang der römischen Herrschaft im Ostalpenraum ein und im Laufe der folgenden Jahrzehnte kamen die verschiedensten Völker über die Pässe nach Italien. Die Eroberung und Zerstörung Aquileias durch die Hunnen im Jahre 452 n. Chr. kann hier als eines der letzten Ereignisse von negativer Bedeutung für den Verkehr im Ostalpenraum gesehen werden.

Auf Grund der Materialbasis, die sich aus dem Studium der archäologischen Hinterlassenschaften entlang von rund 30 Passrouten in den Ostalpen ergeben hat, können einige der folgenden Forschungsfragen beantwortet werden:

- Auf welchen Pässen überquerten die Römer die Ostalpen?
- Welche waren die Hauptrouten, welche hatten nur lokale Bedeutung?

[1] CIL V, 8003.
[2] Walser, 1983, 15f.; Winkler, 1985, 16.
[3] Pöll 1998, 51.
[4] S. Ladstätter, CarnuntumJb 1998, 1999, 60ff.

- Gibt es ältere Wege, die weiterverwendet wurden oder handelt es sich um Neuanlagen?
- Wie wurden Straßen über die Pässe angelegt?
- Welche materiellen Hinterlassenschaften gibt es entlang der Passstraßen?
- Welche Aussagen können auf Grund des Fundmaterials über die römerzeitlichen Aktivitäten auf den Pässen der Ostalpen gemacht werden und wo liegen die Grenzen der Aussagemöglichkeiten?
- Gibt es den „Normalfall“ eines Passes in den Ostalpen während der römischen Epoche?

Um die Frage zu beantworten, auf welchen Pässen die Römer die Ostalpen überquerten, muss man berücksichtigen, dass sich der Begriff *Römer* im Laufe der Jahrhunderte stark gewandelt hat. Versteht man unter einem *Römer* der republikanischen Epoche und frühen Kaiserzeit nur einen mit dem römischen bürgerrecht ausgestatteten Bewohner der mediterranen Regionen Italiens, so schließt dies einen beträchtlichen Teil der inneralpinen Bevölkerung aus, die in abgeschlossenen Täler für längere Zeit latènezeitlichen Lebensweisen verhaftet blieb, jedoch für einen Großteil der lokalen Passüberquerungen verantwortlich war. Wenn Angehörige dieser Gruppen als römisch bezeichnetes Material als Votivgaben auf einer Passhöhe deponierten, bedeutet dies dann, dass der Pass von Römern begangen wurde? Folgt man dieser Definition für die Zeit zw. dem 2. Jh. v. Chr. und dem Ende des 1. Jhs. n. Chr., beschränken sich die von Römern verwendeten Pässe im Großen und Ganzen auf die Hauptlinien zwischen wichtigen Siedlungen, Militärstützpunkten oder Rohstoffabbaugebieten.
Die enge Definition des Terminus *Römer* beginnt sich mit fortschreitender Romanisierung zu weiten und kann spätestens seit der *constitutio Antoniniana* 212 n. Chr. auf alle Bewohner des römischen Territoriums ausgedehnt werden. Damit vergrößert sich im Laufe der Zeit die Zahl jener Pässe, die als *von Römern begangen* bezeichnet werden können, obwohl sich an deren absoluter Zahl im Laufe der Jahrhunderte kaum etwas geändert hat. Im Prinzip kommen alle Pässe für eine Begehung in Frage, jedoch lässt sich diese nur in einigen Fällen auch archäologisch nachweisen. Besonders der Lokal- und Regionalverkehr dürfte die verschiedensten Übergänge meist bereits in prähistorischer Zeit begangen haben und über die Römerzeit hinaus auch eine mittelalterliche Kontinuität aufweisen.

Somit können folgende römerzeitliche Haupt- und Nebenrouten sowie lokale Verkehrsverbindungen über die Pässe der Ostalpen unterschieden werden:
Die wichtigsten Hauptverbindungen gingen von Verona und Aquileia aus.
Von Verona gelangte man über die Linie Reschenpass – Fernpass (*Via Claudia Augusta*) oder die Linie Brenner – Seefelder Sattel in die raetische Provinzhauptstadt *Augusta Vindelicum*, ab dem Ende des 2. Jhs. n. Chr. auch zum Legionsstandort *Reginum / Castra Regina*. Von *Aquileia* aus ging eine Fernstraße über den Sattel von Camporosso nach *Virunum* und von dort aus in zwei Varianten, entweder über den Radstädter Tauern und den Pass Lueg nach *Juvavum*, oder, ab dem Ende des 2. Jhs. n. Chr., über den Triebener- und Rottenmanner Tauern sowie den Pyrhnpass zum Verwaltungszentrum *Ovilava* und dem Legionsstandort *Lauriacum*.
Die südöstlichste und gleichzeitig bedeutendste Fernstraße, die von *Aquileia* ausging, war die sog. Bernsteinstraße, die den Birnbaumer Sattel überquerte und am Südostrand der Alpen entlang nach *Carnuntum* führte.
Zu den wichtigsten überregionalen Nebenrouten zählte das *compendium* Aquileia – Veldidena, das über den Plöckenpass und den Gailbergsattel an die Brennerlinie

angeschlossen war. Von dieser Linie zweigte ein Weg über den Iselsberg und das Hochtor ab, der über das Salzachtal mit *Juvavum* verbunden war. Die von *Teurnia* ausgehenden Straßen über den Korntauern sowie über die Laußnitzhöhe, ebenfalls mit Anschlüssen nach *Juvavum*, zählen ebenso zu dieser Kategorie, wie der Verkehrsweg über den Loiblpass, der für den Handel zw. *Emona* und *Virunum* von Wichtigkeit war
Nebenrouten von vorrangig wirtschaftlicher Bedeutung führten über den Mallnitzer Tauern ins Erzabbaugebiet am Bockhart, über den Koppensattel nach Hallstatt und über den Pötschenpass zur Bergbausiedlung auf dem Michlhallberg.
Zu diesen gesellt sich eine ganze Reihe von lokalen oder regionalen Pässen mit einem sehr heterogenen Erscheinungsbild: Die Pillerhöhe, die vor allem von kultischer Bedeutung war, der Jaufenpass, die kleineren Übergänge auf dem Territorium von *Aguntum*, die kleineren Übergänge über die Karnischen Alpen, der Wurzenpass, der Seebergsattel oder der Sölkpass. Diese Liste könnte man noch um einige Namen erweitern, die aber aus Mangel an konkreten Anhaltspunkten für eine römerzeitliche Begehung nicht miteinbezogen wurden.

Wie bereits kurz angesprochen, weisen viele dieser Übergänge schon Spuren prähistorischer Begehung auf. Das Heiligtum auf der Pillerhöhe entstand in der mittleren Bronzezeit und besaß während der Latènezeit einen Wirkungsradius vom heutigen bayrischen Alpenvorland bis nach Norditalien. Damit ist eine vorrömische Nutzung des Reschen- und Fernpasses ebenfalls belegt. Auf dem Jaufenpass wurden mesolithische Werkzeuge und Waffenreste gefunden, auch der Brennerpass, der seit dem Ende des 6. Jhs. v. Chr. als zentraler Verbindungsweg der Fritzens-Sanzeno-Kultur gelten kann, besitzt eine vorrömische Tradition. Zahlreich sind die prähistorischen Funde entlang fast aller Übergänge, die von den Römern verwendet wurden: Venetische Felsinschriften am Plöckenpass und am Findenigtörl, Funde von der mittleren Bronze- bis zur Spätlatènezeit am und um das Hochtor und den Mallnitzer Tauern, spätneolithische Lochäxte und bronze- oder eisenzeitliche Gusskuchen am Korntauern, der Bronzehelm vom Pass Lueg aus der Urnenfelderzeit, sowie latènezeitliche Keramik, eine Fülle von verschiedensten Objekten seit der Urnenfelderzeit entlang des Weges über den Koppensattel, der Brandopferplatz am Sölkpass oder prähistorische Keramik am Nassfeld. All diese Funde zeigen, dass es nicht die Ausnahme, sondern wohl eher die Regel war, wenn römischer Verkehr ältere Saumrouten weiterbenützte oder diese zu Fahrstraßen ausgebaut wurden. Diese Beobachtung fügt sich auch ins Bild der Schriftquellen, denn wenn Einheimische im 1. Jh. v. Chr. mit der Errichtung von Straßen und Brücken beauftragt wurden[1] oder als Bergführer und Säumer an den Pässen tätig waren[2], werden sie sich meist an altbekannte und in ihren Gefahren einschätzbare Wege gehalten haben.

Auf welche Weise römische Bergstraßen angelegt wurden, lässt sich besonders gut am Beispiel des Korntauern und Mallnitzer Tauern beschreiben: Geradlinige, segmentierte Linienführung, enge Kurven im spitzen Winkel und übergangslose Richtungsänderungen in stumpfem Winkel, Zick-Zack-Linienführung, Begrenzung der durchschnittlichen Steigung, konstante Steigung aller Segmente bis zu 100 m Länge, definierte Breite, Damm- und Terrassenbau, gestampfter / gewalzter Kies als Fahrbahnuntergrund, einheitliche Umgehung von Hindernissen; Brücken, Furten und Kreuzungen bei Segmentwinkeln, einheitliche, qualitativ hoch stehende Bauweise.

[1] Strabon IV, 6, 7.
[2] Ammianus Marcellinus XV, 10, 4ff.

Solche Befunde konnten sonst an keinem Pass der Ostalpen beobachtet werden und sind wohl grundsätzlich nur auf den Hauptverkehrsverbindungen zu erwarten, die nicht schon über ein stark vorgeprägtes, prähistorisches Wegnetz verfügten. Leider sind die meisten der in Frage kommenden Strecken bis in die Gegenwart von größter Bedeutung geblieben und entsprechend stark überbaut, allen voran der Brenner und der Sattel von Camporosso, aber auch der Radstädter Tauern. Die Mehrheit der Pässe verfügte sicher nur über weiterverwendete Saumwege aus vorrömischer Zeit, die bei Bedarf umgelegt oder repariert wurden, wie das Beispiel Plöckenpass zeigt.

Die materiellen Hinterlassenschaften aus römischer Zeit sind im Einzelnen sehr heterogen und lassen sich in einem ersten Schritt grob in Funde und Befunde aus religiösem und profanem Kontext unterteilen.
Zu den Funden und Befunden aus religiösem Kontext zählen alle Arten von Votivgaben auf Passhöhen, Inschriften sowie Reste von heiligen Schreinen und Heiligtümern auf und entlang der Anmarschwege zu den Pässen. Die Menge an Materialien ist hierbei beachtlich: Von der Passhöhe des Alten Fern stammen zwei Münzen des 1. Jhs. n. Chr., sowie eine Fibel. Eine dort ebenfalls gefundene Hipposandale muss meiner Einschätzung nach nicht unbedingt in einem kultischen Kontext zu sehen sein. Das Heiligtum auf der Pillerhöhe stellt in dieser Kategorie einen Grenzfall dar, da es nicht nachweislich mit der *Via Claudia Augusta* in Zusammenhang steht. Auf dem Hochtor am Großglockner ist hingegen eindeutig ein Zusammenhang zwischen Passverkehr und Religion nachweisbar, Reste von Götterstatuetten und zahlreiche Münzen zeichnen ein eindeutiges Bild, das durch die Funde vom Mallnitzer Tauern noch ergänzt wird: Dort konnten neben keltischen und römischen Votivmünzen, einem kaiserzeitlicher *Stilus* aus Eisen und einer Bronzenadel, auch zwei gelochte Steinplatten geborgen werden, die als Bodenplatten von Kultschreinen anzusprechen sind. Die Funde beider Passhöhen ergeben zusammen ein repräsentatives Bild eines hochalpinen Heiligtums in den Ostalpen. Kleine Kultschreine entlang des Weges scheinen vorzuherrschen, ein monumentales Passheiligtum, wie wir es vom Großen St. Bernhard kennen, konnte durch Grabungsschnitte auf dem Scheitelpunkt von Hochtor und Mallnitzer Tauern nicht nachgewiesen werden. Zusätzlich sind von anderen Passhöhen weitere Einzelfunde bekannt, die als Votivgaben *per itu et reditu* gesehen werden können: Ein Münzfund vom Korntauern, mehrere Fibeln und Münzen von der Passhöhe des Plöckenpasses und des Kreuzbergsattels, wo auch von Bauresten eines sog. *Haidentempels* auf der Passhöhe berichtet wird. Dazu kommt noch ein eindeutig am Rand eines prähistorischen Brandopferplatzes deponiertes As des Domitian vom Sölkpass.
Epigraphische Zeugnisse vom Loibl- und Plöckenpass bereichern unser Wissen um die religiöse Komponente von Passüberquerungen noch zusätzlich: Von der nördlichen Passrampe des Loiblpasses stammen drei Weihealtäre, von denen zwei der sonst unbekannten Göttin Belestis geweiht sind und der dritte vielleicht zu Ehren des Mithras oder des Jupiter gestiftet wurde. Die Göttin Belestis wurde auf Grund der Darstellungen an den Seiten eines Altares als Naturgottheit und auf Grund der Fundlage der Steine als Beschützerin auf Bergstraßen interpretiert. Besonders letzterer Interpretation sollte man jedoch vorsichtig begegnen, um keinem Zirkelschluss zu erliegen. Die Deutung des dritten Steines als Weihung an Jupiter wird sowohl durch eine Straßenbauinschrift von der Passhöhe des Plöckenpasses unterstützt[1], in der ebenfalls Jupiter angerufen wird, als auch durch das wichtigste

[1] CIL V, 1863.

Passheiligtum der Alpen, das dem Jupiter Poeninus auf dem Großen St. Bernhard geweiht war. Neben Jupiter werden auf der Inschrift vom Plöckenpass auch die Götter der Drei- und Vierwege angerufen.
Vom nördlichen Passfußpunkt des Sattels von Camporosso, *Meclaria* (Maglern) stammt eine Inschrift[1], die sich auf ein Herkulesheiligtum bezieht, bei einer Grabung wurde dazu passend ein Herkulesbleivotiv gefunden. Eine weitere Inschrift vom Danielsberg im Mölltal, am südlichen Zugangsweg zum Mallnitzer- und Korntauern, belegt dort ebenfalls indirekt ein Herkulesheiligtum. Als Beschützer des Verkehrs und der Straßen war es üblich, dass man der Gottheit vor Antritt einer Reise ein Opfer darbrachte, in Italien sind Herkulesheiligtümer an einigen wichtigen Straßenstationen bekannt. Vielleicht steht das Mithräum, das in der Nähe der *mansio Immurium*, am südlichen Ausgangspunkt der Strasse über den Radstädter Tauern, gefunden wurde, auch in einer solchen Kulttradition.

Die Funde und Befunde aus dem profanen Bereich können grob in die Bereiche *zivile Infrastruktur* (Straßen-, Wegkörper, Meilensteine, Rast-, Schutzhäuser und *mansiones*), *militärische Infrastrutur* (Kastelle, Sperranlagen) und *Verlustfunde* getrennt werden.

Die erste Kategorie ziviler Infrastruktur, die Altstraßenreste, bietet das breiteste Feld für wissenschaftliche Kontroversen, bei gleichzeitig geringster Wahrscheinlichkeit auf eine Lösung der vielen unbeantworteten Fragen in absehbarer Zeit. Straßen- oder Wegbeschreibungen existieren für fast alle untersuchten Pässe, wobei es sich vielfach nur um unbelegte Vermutungen oder Rekonstruktionen des wahrscheinlichsten Verlaufes handelt. Reguläre Straßengrabungen, im Zuge derer aufschlussreiche Befunde untersucht werden konnten, gab es bisher nur wenige, dafür sind diese von größter Wichtigkeit. Zu nennen sind die Untersuchungen im Lermooser- und Eschenloher Moos, die Antworten zur Chronologie der *Via Claudia Augusta* und der Brennerstrecke erbrachten, außerdem eine Grabung auf der Fischerwiese südöstlich der Siedlung auf dem Michlhallberg. Gemeinsam ist allen dreien, dass sie ihre Aussagekraft vor allem Bauhölzern verdanken, die sich in feuchter Lagerung unter Luftabschluss erhalten und teilweise auf das Jahr genaue Datierungen geliefert haben. Wo sich keine derart günstigen Verhältnisse boten, haben Straßengrabungen bisher kaum konkret verwertbare Ergebnisse zur Chronologie erbracht. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang z. B. Schnitte entlang der Straßen über den Korn- und Mallnitzer Tauern, am Hochtor, am Michlhallberg, im Zuge der Erforschung der sogenannten *Via Decia* oder auf dem Piller Sattel. Lediglich am Brennerpass konnten aus dem Zusammenspiel mehrerer Grabungen auf der Passhöhe, an der Ellbögner Landesstraße und in Patsch ungeklärte chronologische Fragen beantwortet werden.
Die von A. Lippert untersuchten Altstraßenreste im Raum Badgastein-Mallnitz stellen für die Ostalpen eine Ausnahme dar, da sich dort über weite Strecken Trassenreste in unüberbautem Gelände verfolgen ließen und klare Parallelen zu römischen Passstraßen in der Schweiz gezogen werden konnten.
Die problematischste Form von Altstraßenresten sind Geleisespuren, die schon seit dem 19. Jh. immer wieder in der Literatur erwähnt und ebenso lange diskutiert werden. Wie schwierig es ist, Trassenbeschreibungen und Nennung von Geleiserillen aus der älteren Literatur heute im Gelände zu verfolgen, musste der Autor während mehrerer Begehungen am Plöckenpass persönlich feststellen. Durch

[1] CIL III, 4718.

langjährige Forschungsarbeit am Malojapass, am Julier, Septimer und entlang der *Via Claudia Augusta*, ist es zumindest gelungen, eine mittlere Spurbreite von ca. 1.07m für römische Geleisestraßen zu ermitteln. Bestätigt wurde diese Theorie durch den Fund eines Straßengeleises dieser Breite auf einer Bohlenschicht der Mitte des 2. Jhs. n. Chr. im Lermooser Moos. Die Unterscheidung von prähistorischen, römischen und nachantiken Altstraßenresten und Wagengeleisen bleibt dennoch, besonders bei Altfunden, in vielen Fällen schwierig. Neuere Arbeiten am Pillersattel[1] lassen aber hoffen, dass sich der Forschungsstand in Zukunft schrittweise verbessern wird.

Die zweite Kategorie ziviler Infrastruktur, Meilensteine und Bauinschriften, ist eine der wichtigsten archäologischen und althistorischen Informationsquellen. Beschriftete Meilensteine sind entlang der Straßen über den Reschenpass, den Brennerpass und Seefelder Sattel, den Radstädter Tauern und die Laußnitzhöhe, dem Pass Lueg, sowie am Sattel von Camporosso und am Birnbaumer Sattel bekannt oder erhalten. Dazu kommen noch unbeschriftete Exemplare vom Gailbergsattel, vom Holzleithensattel, vom Pass Lueg, vom Seefelder Sattel und vom Reschenpass. Drei Bauinschriften sind am Plöckenpass erhalten geblieben.

Unbeschriftete Meilensteine können wertvolle Hinweise für die Rekonstruktion von Straßenverläufen geben, obwohl diese, leicht wiederverwendbaren Denkmäler nur selten *in situ* gefunden werden. Dasselbe gilt für beschriftete Steine, doch diese sind darüber hinaus auch als historische Quelle im engeren Sinn zu betrachten. Während im 1. und 2. Jh. n. Chr. der Kaiser im Nominativ als Bauherr der Straßen, meist in Verbindung mit einem Verb wie *fecit* oder *munivit*, auftritt und sich aus diesen Angaben leicht Rückschlüsse auf Bau- oder Reparaturphasen ziehen lassen, beginnt sich das Meilensteinformular im 3. Jh. n. Chr. zu wandeln und entwickelt sich bis zum 4. Jh. zu reinen Dedikationen an die Herrscher, die nicht mehr mit Arbeiten an Passstraßen in Zusammenhang stehen müssen.

So lässt sich neben der Errichtung der *Via Claudia Augusta*, bezeugt durch die Meilensteine aus Feltre und Rabland[2], eine rege Bautätigkeit am Brenner, am Radstädter Tauern und eine Neutrassierung über die Laußnitzhöhe unter Septimius Severus nachweisen. Die Passstraßen über den Radstädter Tauern und die Laußnitzhöhe bieten gleichzeitig auch Beispiele für Loyalitätsbekundungen an Kaiser, in deren Auftrag kaum Reparaturen oder Neutrassierungen durchgeführt wurden[3]. Als reine Dedikationen dürften zwei Meilensteine des Flavius Claudius Julianus (360-363 n. Chr.) nördlich des Brenners anzusprechen sein, während die jüngste Bauinschrift vom Pökenpass zwar Straßenbauarbeiten unter Valentinian und Valens im Jahr 373 n. Chr. nachweist, diese aber von der lokalen Gemeinde durchgeführt und sicher auch finanziert wurden.

Die dritte Kategorie ziviler Infrastruktur bilden schließlich die Überreste von *mansiones* und *mutationes*, die, den antiken Reiseverzeichnissen zufolge, in regelmäßigen Abständen zu erwarten sind. Hier verfügen wir im Einzugsgebiet mehrerer ostalpiner Pässe über Befunde mit unterschiedlicher Aussagekraft: Allen voran die *mansio* von *Immurium* / Moosham am Südfuß des Radstädter Tauern, die Altgrabung der *mansio Gabromagus* / Windischgarsten auf der Nordseite des Pyrhnpasses, die unvollständige Untersuchung der *mansio Ad Pirum* auf dem Birnbaumer Sattel und neuere Befunde aus Biberwier, die sich auf der Basis der bisher veröffentlichten Daten nicht eindeutig als *mansio* / *mutatio* identifizieren lassen. Ein ausgezeichnetes bautechnisches und chronologisches Vergleichsbeispiel

[1] J. Pöll, FÖ 40, 2001, 74-79.
[2] CIL V, 8002 und 8003.
[3] CIL III, 5718, 5719. Philippus Arabs und sein Sohn Philippus Junior.

bietet die *mansio* von Riom, nördlich des Julierpasses in Graubünden. Von den drei Stationen, die der *Tabula Peutingeriana* und dem *Itinerarium Antonini* zufolge auf Passhöhen der Ostalpen existierten (*In Alpe* – Radstädter Tauern, *Bilachinium* – Sattel von Camporosso, *In Alpe Iulia* – Birnbaumer Sattel) konnten nur Reste des Stationsgebäudes auf dem Birnbaumer Sattel nachgewiesen werden. Sondagen am Hochtor und am Mallnitzer Tauern, mit dem Ziel, eine *mansio* und ein Passheiligtum zu finden, blieben erfolglos.

Die zweite Gruppe von Befunden profanen Ursprungs stellen solche *militärischer Infrastruktur* dar, die hauptsächlich ab der 2. Hälfte des 3. Jhs. n. Chr. auftreten. Die wichtigsten Reste sind am Birnbaumer Sattel erhalten geblieben, wo neben einer starken Passfestung, mehrere hundert Meter lange Sperrmauern mit Toranlagen dokumentiert werden konnten. Vergleichsbeispiele sind *Vemania* / Isny, *Caelius mons* / Kellmünz und *Turicum* / Zürich-Lindenhof. Einzelne Bauelemente, wie z. B. das Straßentor auf der Passhöhe des Birnbaumer Sattels, haben Entsprechungen in alpinen Anlagen wie *Veldidena* / Wilten, Zürich-Lindenhof oder Schaan / Liechtenstein. Im Vorfeld und Hinterland der Passfestung befinden sich gestaffelt Kastelle und Sperrmauern in Nauportus, Logatec, Lanišče und Ajdovščina. Ergänzend zu diesen Bauresten fand sich im Zuge der Grabung auf der Passhöhe eine ganze Reihe von militärischen Kleinfunden. Zudem wurden historische Ereignisse rund um den Festungsgürtel von mehreren antiken Autoren beschrieben. Diesem einzigartigen Befund kann in den Ostalpen nur das Festungspaar *Veldidena – Teriolis* zur Seite gestellt werden, das den Abstieg vom Seefelder Sattel bzw. den Nordzugang zum Brennerpass überwachte und ebenfalls Eingang in diverse Schriftquellen gefunden hat: *Veldidena* ist im *Itinerarium Antonini*[1] verzeichnet, *Teriolis* fand zusammen mit den dort stationierten Kommandanten Eingang in die *Notitia Dignitatum*[2]. Demnach hatten beide Kastelle nicht nur Sperrfunktion, sondern waren u. a. auch für den Nachschub nach Norden zuständig. Möglich wären zudem Funktionen wie Steuer- und Zollposten, kontrollierte Abfuhr von in den Alpen staatlich geförderten Rohstoffen oder Straßenaufsicht im „polizeilichen Sinne“.
Spätantike Wachtürme sind schließlich von der slowenischen Seite der Karawanken bekannt, mit deren Hilfe die kleineren Übergänge von Noricum her (Wurzen-, Loiblpass und Seebergsattel), sowie der Zugang zum Kanaltal überwacht werden konnten.
Neben diesen, sicher nachgewiesenen militärischen Anlagen treten die verschiedensten befestigten Plätze im Einzugsbereich von Pässen auf, deren Datierung und Funktion nicht sicher geklärt ist: Die Burg Pittersberg am Gailbergsattel, zwei Anlagen bei Danz im Gailtal, die zusammen mit einem Sperrwall bei Rattendorf den Nassfeldpass von Norden her absichern und das Gailtal abriegeln, sowie die Anlage auf dem Hoischhügel bei Maglern, die den Zugang zum Kanaltal überwacht.
Ergänzend zu den militärischen Baubefunden kennt man noch vereinzelte Stücke von Militaria, die ebenfalls mit Passbegehungen zusammenhängen, so z. B. einen Zeltpflock und Schuhnägel vom Mallnitzer Tauern, einen spätantiken Kammhelm vom Fernpass oder einen Geschoßbolzen aus Biberwier[3].

Den dritten Teil materieller Hinterlassenschaften profanen Ursprungs bilden schließlich die zahlreichen Verlustfunde, die entlang fast aller Passstraßen auftreten

[1] It. Ant. 275,3.
[2] Not.dig. occ. XXXV, 22; 31.(O. Seek)
[3] G. Grabherr, FÖ 39, 2000, 690.

und deren repräsentativste Gruppe sicherlich die Hipposandalen darstellen. Einzelexemplare gibt es an und auf zahlreichen Pässen im Ostalpenraum: Leermoos - Fernpass, *Gabromagus* - Pyrhnpass, *Immurium* – Radstädter Tauern, *Ad Pirum* – Birnbaumer Sattel. Besonders große Fundkomplexe sind entlang der Wege über Koppensattel und Pötschenpass zu Tage gekommen. Beide Strecken sind besonders auf Verlustfunde untersucht worden (Metallsuchgerät). Am Pötschenpass wurden 145 Stücke, am Koppensattel ca. 40 Stücke und Fragmente aufgelesen. Die Mehrzahl gehört zum Typ Aubert 1, der als typisch für den Ostalpenraum gelten kann. Leider ergeben sich aus der Typologie keine datierenden Hinweise. Mit zu den häufigsten Verlustfunden zählen neben Hipposandalen vor allem Fibeln und Münzen, die sich nahezu an allen untersuchten Pässen der Ostalpen gefunden haben. Verlorene oder weggeworfene Gegenstände organischer Natur, wie sie sich für die Bronzezeit in so spektakulärer Art und Weise im Hochgebirge erhalten haben (Similaun, Rieserfernergruppe), sind bisher mit Ausnahme der Reste eines Ledersackes, in dem der Kammhelm vom Fernpass verpackt war, nicht erhalten.

Welche Aussagen können nun auf Grund des Fundmaterials über die römerzeitlichen Aktivitäten auf den Pässen der Ostalpen gemacht werden?
Das Gros des Verkehrs zu allen Zeiten machte ohne Zweifel der Transportverkehr aus. Dabei sollte man großteils von Saumtierkarawanen ausgehen, da diese im Gebirge viel flexibler eingesetzt werden konnten und kaum weniger Transportkapazität besaßen, als Karren oder Wagen. Die Altstraßenforschung hat aber jahrzehntelang ihr Interesse großteils auf Geleisestraßen gerichtet und dabei entstand der Eindruck, man wolle die Beudeutung einer Verbindung am Grad ihrer Befahrberkeit mit Wagen messen[1]. Typische Beispiele von Wirtschaftswegen können am Pötschenpass, Koppensattel und Mallnitzer Tauern nachgewiesen werden, die wichtigste Handelsader war aber ohne Zweifel die Straße nach *Aquileia* durch das Kanaltal. Reisten die Menschen nicht auf den Hauptrouten des *cursus publicus*, standen wohl nicht immer Rast und Wechselstationen zur Verfügung. Die Grabung auf dem Scheitelpunkt des Koppensattels hat gezeigt, in welch primitiven Hütten Unterkunft und Schutz gesucht wurde, ähnlich den Almhütten des 19. Jhs. Vielfach wurde wohl während des Sommers auch im Freien kampiert, worauf der Zeltpflock vom Mallnitzer Tauern hindeuten könnte. Die zahlreich verlorenen Hipposandalen zeigen, wie stark Trage- und Zugtiere beim Auf- und Abstieg belastet wurden.
Entlang des *cursus publicus* existierte eine besser ausgebaute Infrastruktur, mit mansiones in regelmäßigen Abständen und an verkehrstechnisch wichtigen Punkten: Die *Tabula Peutingeriana*[2] zeigt den Übergang über den Radstädter Tauern, wo auf der Südseite nach dem Übergang über die Mur die *mansio Immurium* errichtet wurde. Nach ca. 14 Meilen (20,7 km) und 700 Höhenmetern, befindet sich die *mansio In Alpe* auf der Passhöhe. Wenn die Reisenden am folgenden Tag ihren Weg fortsetzten, mussten sie auf 16 Meilen (23.7 km) rund 900 Höhenmeter absteigen, bis sie zur *mansio Anisus* (Altenmarkt) am Ennsübergang gelangten. Dass das Stationsnetz sich im Laufe der Zeit ändern konnte, bzw. dichter war, als in den Quellen verzeichnet, dürfte das Beispiel des Brennerpasses zeigen.
Die Pässe der Ostalpen erlebten neben dem Handelsverkehr und der öffentlichen Post aber auch mehr als einmal durchziehende Heere, die die Kapazitäten des Straßennetzes sicher bis auf das äußerste gefordert haben. Zu denken wäre hierbei vor allem an die Markomanneneinfälle, im Zuge derer die gut ausgebauten

[1] Siehe die vergebliche Suche nach Geleiseresten im Kapitel „Der Plöckenpass“ oder die letztendlich mittelalterlich datierenden Geleisereste vom Brennerpass.
[2] Tab. Peut. IV,4-5.

Passstraßen nach Italien eher negativ als positiv gewirkt haben, daneben vor allem an mehrere Feldzüge gegen Usurpatoren unter Septimius Severus und an Einsätze spätantiker Bewegungsheere, die immer wieder von Norditalien aus an die nördlichen Grenzen in Marsch gesetzt wurden.

Ein besonders lebendiges Bild ergibt sich von den religiösen Vorstellungen und Bräuchen der Menschen, die die Ostalpenpässe überquerten. So zeigt der Vergleich der Münzspektren vom Großen St. Bernhard, vom Pillersattel und vom Hochtor, dass nach einer starken Phase in spätrepublikanischer Zeit (zusammen mit keltischen Prägungen) überall ein deutlicher Rückgang der Fundmenge im 1., 2. und in der 1. Hälfte des 3. Jhs. n. Chr. zu verzeichnen ist. Im Falle des Hochtors wurde dies auf die Verlagerung der Hauptverkehrsroute zum Radstädter Tauern zurückgeführt. Zumindest am Großen St. Bernhard kann dieser Rückgang sicher nicht auf diese Weise begründet werden, ganz im Gegenteil dürfte das Verkehrsaufkommen besonders im 2. Jh. allgemein einen Höhepunkt erreicht haben. Also hängen diese Schwankungen in der Münzreihe entweder mit Veränderungen im Votivbrauchtum oder mit einem verminderten religiösen Bewusstsein in Zeiten des Wohlstandes zusammen[1]. In der Spätantike steigt die Menge der niedergelegten Münzen nämlich wieder sprunghaft an, um dann am Ende des 4. Jhs., wohl mit der Erhebung des Christentums zur Staatsreligion, schlagartig abzubrechen. Lediglich auf der Passhöhe des als Vergleichsbeispiel herangezogenen Julierpasses konnte bisher eine jüngere Münze entdeckt werden[2]. Neben Münzen treten vor allem Fibeln als Passfunde auf, daneben wurden aber auch verschiedene andere Gegenstände niedergelegt, von denen sich leider nur jene aus Metall oder anderen anorganischen Stoffen erhalten haben. Ein Fundkomplex wie auf dem Großen St. Bernhard konnte in den Ostalpen bisher nicht entdeckt werden. Interessant zu beobachten ist der Zusammenhang zwischen exponierter, hoher Lage der Passübergänge und der dortigen Konzentration an Votivfunden. Natürlich kann dies auch mit nachantiker Überbauung zusammenhängen, aber es ist nicht abzustreiten, dass die Gefährlichkeit eines Passweges mit den Weihungen *per itu et reditu* zusammenhängt. Insofern sind auf Pässen wie dem Loiblpass, dem Mallnitzer und Korntauern, dem Hochtor, dem Plöckenpass, dem Brenner oder dem Reschen auch in Zukunft noch weitere Votivfunde zu erwarten, wohingegen am Scheitelpunkt des Birnbaumer Sattels, des Sattels von Camporosso, des Gailbergsattels oder am Seefelder Sattel kaum größere Ansammlungen von Schreinen und Votivgaben zu erwarten sein werden. Dass jedoch eine Art von *Marterl* aus Holz oder Stein, auf jedem häufiger frequentierten Pass gestanden hat, ist beinahe sicher.

Wie auf den letzten Seiten gezeigt wurde, bieten die archäologischen Funde und Befunde auf den Pässen der Ostalpen, in Verbindung mit den antiken Schriftquellen, eine ganze Reihe von Aussagemöglichkeiten zu Wirtschaft, Kultur, Religion, Politik und Technik.
Auf der Basis des heutigen Wissensstandes und mit Hilfe technischer Methoden können sicher noch weitere Erkenntnisse gewonnen werden.
Die Grenzen des Möglichen werden jedoch Tag für Tag durch moderne Zerstörungen enger gezogen und dies trifft leider besonders für die wichtigsten Passrouten der Römerzeit zu. Dies betrifft auch die Möglichkeit, alte Weg- und Straßentrassen im Gelände zu verfolgen, eine Tätigkeit, der unzählige Forscher mit ungebrochener Faszination nachgehen. Meiner Meinung nach bewegt man sich hierbei zu oft auf

[1] Siehe allgegenwärtige Phänomene in Mitteleuropa ab der 2. Hälfte des 20. Jhs. n. Chr.
[2] Ein Exemplar des Geiserich (439-477 n. Chr.).

unsicherem Boden und ist auf bloße Spekulationen angewiesen. Ob großflächige Prospektionen mit dem Metallsuchgerät hierfür Verbesserungen bringen können, möchte ich bezweifeln. Mehr wäre sicher durch physikalische Prospektionen auf Passhöhen oder im Bereich von *mansiones* zu erwarten[1], zudem wird der Luftbildarchäologie eine immer größere Bedeutung zukommen, da die ersten Befliegungen schon fast 50 Jahre zurückliegen und diese Bilder unschätzbaren Wert bei der Rekonstruktion antiker Wegverläufe haben können.
Wenn diese Arbeit einen Nutzen gehabt hat, so ist es meiner Meinung nach der, dass dem Fundort *Pass* etwas von seiner Faszination und Besonderheit genommen wurde, er in Zukunft, im Sinne der archäologischen Siedlungs- und Wegeforschung, als „normaler“ Fundort behandelt werden muss und in seiner Lage nicht überbewertet oder mystifiziert werden darf.

[1] Wie z. B. am Fernpass geschehen: G. Grabherr, FÖ 38, 1999, 871.

3.2. Summary

The present study describes the history and the archaeological evidence of the passes and mountain roads in the eastern Alps from the beginning of Roman influence in the 1st half of the 2nd century BC to late antiquity. Based on ancient literary sources, which describe the Alps, their geography, their economic system and their political history, this study is an extension of research by ancient historians, who explored the slow expansion of the Roman Empire into the eastern Alps, and the special relationship between ancient human beings and the hostile environment of the high alpine regions.

Ancient writers handed down the knowledge of their time about the extension, the height and form of the Alps. In addition to that, we have the names of the most important passes, mountain ranges and rivers, as well as descriptions of the typical products of the alpine regions from cheese to *ferrum Noricum.* There are also descriptions of the harsh climate and various dangers that faced travellers willing to make the journey over the Alps. These dangers effected special religious behaviour and rites on top of the passes in hopes of attaining the mercy of the gods.

While Roman trade relations had already expanded from Aquileia since the 1st half of the 2nd century BC into the eastern Alps, the leading political groups in Rome showed little interest in that area and pushed ahead a very defensive policy which tried to define the Roman border along the first mountain ranges of the Carnian and Julian Alps. That policy was changed only near the end of the 1st century BC and between 15 BC and the middle of the 1st century AD, when the eastern Alps were integrated into the Roman Empire. From that moment, the first big street building programs were carried out, beginning with the renowned *Via Claudia Augusta*. Until the first Marcomannic invasions 160-180 AD, a heavy road net was build, mainly determined by economic considerations. During this period, not only are there archaeological traces on the most important passes used by the *cursus publicus*, but also on many smaller passes used by local traffic. Unfortunately, the fully developed Roman road system allowed access to the Germans, who invaded as far as northern Italy, crossing the pass *Ad Pirum* in the Julian Alps. Nevertheless, emperors like Septimius Severus carried out new road building projects and renewed the old traffic lines in Raetia and Noricum, until c. 270 AD, when the Roman Empire fell into general crisis and certain important roads were deserted and not maintained for many years.

In late antiquity, with the reforms of Emperor Diocletian, the situation stabilized for many decades. A new phenomenon can be observed along different passes: the building of fortification systems and walls to protect the entrances to Italy. At the end of the 4th century AD, the final deterioration of the roman road system begins and Roman traffic came to a nearly complete end with the destruction of *Aquileia* in 452 AD.

From numerous passes in the eastern Alps we have Roman evidence and small finds: stations along the most important connections like *Immurium* under the Radstädter Tauern pass (Salzburg), several milestones, well preserved remains of Roman road constructions as on the Korntauern and Mallnitzer Tauern, exact dated streets like in the Via Claudia Augusta in the Lermooser Moos (Tirol), street building inscriptions like on the Plökenpass (Venetia – Carinthia), sanctuaries and shrines

with small cultic statues in high alpine regions like at the Hochtor under the Großglockner (Salzburg) or large fortification systems like on the pass *Ad Pirum* (Slovenia).

This evidence shows a very diverse picture of Roman life in the highest areas of the eastern Alps and it can be compared easily with the much more famous evidence from the passes of the western Alps.

3.3. Résumé

Les Romains et les cols dans les Alpes de l'Ouest.
Un sujet qui se repose sur trois sources. Les écrits antiques sur les Alpes, sur leur géographie, sur leur vie économique et sur leur histoire politique constituent une première source, complétée par la recherche sur l'histoire antique. Cette dernière s'intéresse à la lente absorbtion de la partie est des Alpes par l'Empire romain et à une certaine sensibilité naturelle de l'homme antique pour l'environnement hostile des montagnes. Enfin, l'héritage matérielle laissé durant l'antiquité le long des voies et dans les cols constituent un matériel de recherche important.
Les écrivains antiques ont transmis une mine d'informations sur les conceptions d'alors concernant l'étendue, l'altitude et sur la forme des Alpes. Les noms des cols et des chaines de montagne les plus importants s'ajoutent à ceci. On y trouve aussi des descriptions des produits typiques de l'espace alpin, allant du fromage au *ferrum Noricum*, en passant par le caractère rude de l'espace naturel et les nombreux dangers liés à un périple au travers les montagnes.
Ces obstacles naturels conduirent au développement d'une relation exeptionnellement forte entre les hommes et l'univers des dieux dans les régions montagneuses.
Alors que les activités commerciales commencent à s'étendre d'Aquileia vers l'intérieur des Alpes orientales dès le début du IIe s. av. J-C, l'intérêt politiques des classes dirigentes romaines demeure centré sur la défense et les frontières se maintiennent jusqu'à la fin du I^{ier} s. av. J-C au niveau des premières chaines de montagne des Alpes carniques et juliennes.
Après le rattachement complet et définitif à l'Empire romain, entre 15 av. J-C et la première moitié du Ier siècle, commencent les premiers grands projets de construction de voies par delà les cols des Alpes orientales, avec la *Via Claudia Augusta* au premier rang. Jusqu'au guerres marcomaniques un réseau dense de voies de communcation s'est développé, et de nombreux autres cols étaient utilisés par le réseau local, à coté des *viae publicae* . Les premières invasions germaniques vers l'Italie dans les années 60 et 70 du IIe s. se produisirent par le passage du Birnbaumer Sattel (Forêt des poiriers) : le système de voierie se révèle ainsi être un talon d'Achile pour l'Empire. D'importants travaux de rénovation et d'amélioration au niveau des cols noriques et rétiques eurent cependant lieu sous Septimus Severus, avant que des voies importantes soient laissées à l'abandon durant quelques années lors de la crise de l'Empire vers 270. Avec la réforme de Dioclétien, dans la Haute Antiquité, entre en vigueur une consolidation qui commence par les voies les plus importantes qui sont renforcées par des castels et parfois aussi des remparts. À la fin du IVe s. commence le déclin du système de voierie, et la majeur partie du trafic romain au travers des Alpes se termine avec la destruction d'Aquileia en 452.
Des vestiges et des découvertes ont été faits sur de nombreux cols des Alpes orientales : des relais comme *Immurium* sous le Radstädter Tauern, de nombreuses bornes milliaires, des restes de voies en bon état de conservation, comme Korntauern et Mallnitzer Tauern des tronçons de voie batties sur un plancher de rondins (dans les zones marécageuses) qui l'ont peut dater à l'année, comme dans le Lermooser Moos, des inscriptions comme au Plöckenpass, des lieux sacrés dans les zones d'altitude, avec des offrandes et des statuettes cultuelles., comme Hochtor près du Großglockner ou des importantes forteresses et remparts, comme au Birnbaumer Sattel.

Toutes des découvertes dépeignent une image variée de la vie romaine jusqu'aux plus hauts sommets des Alpres orientales, qui n'ont pas à craindre la comparaison avec les découvertes faites dans les Alpes occidentales.

3.4. Sommario

I Romani sui passi delle Alpi orientali.
Il lavoro si basa su tre tipi di fonti: documenti letterari antichi, studi moderni e reperti archeologici. Le fonti letterarie antiche, considerate nel presente studio, riguardano la geografia, l'economia e la storia politica del territorio alpino (orientale); i risultati della ricerca storica moderna hanno recentemente gettato nuova luce sul fenomeno dell'espansione, lenta ma continua, dell'impero romano sulle Alpi orientali e sulla rete di relazioni tra uomo antico e ambiente alpino, spesso ostile e pericoloso. Infine la terza fonte è rappresentata dalle strutture archeologiche ed dai numerosi reperti venuti alla luce lungo le strade alpine, sui valichi e sui passi montani.

Gli scrittori antichi hanno tramandato molte informazioni circa l'idea che la cultura dell'epoca si era fatta sulle dimensioni, sull'altezza e sulla forma delle Alpi; in diversi brani, inoltre, vengono citati i nomi di alcuni dei valichi, dei fiumi e delle catene montuose più importanti. Esistono numerose descrizioni relative a diversi aspetti del mondo alpino: dai prodotti tipici (dal formaggio fino al ferrum Noricum) al paesaggio, dal clima ai vari pericoli che un viaggio in montagna comportava. Proprio tali pericoli erano, probabilmente, alla base del legame straordinario che veniva a crearsi tra l'uomo antico e la sfera del divino in ambiente montano, come dimostrano i molti reperti trovati.

Quando, con la fondazione di Aquileia nella prima metà del secondo secolo a.C., cominciarono a svilupparsi le attività commerciali di Roma sulle Alpi orientali, l'elite politica romana si tenne molto sulla difensiva e fissò il limite dell'area di influenza dell'Urbe ai piedi dei primi versanti delle Alpi Carniche e Giulie. Questa situazione non cambiò fino alla seconda metà del primo secolo a.C. Dopo l'integrazione delle Alpi orientali all'impero, tra il 15 a.C. e la metà del primo secolo d.C., iniziarono i grandi progetti di costruzione di strade alpine, primo fra tutti quello relativo alla stesura della Via Claudia Augusta. Fino alle guerre con i Marcomanni venne sviluppata una fitta rete stradale nella quale, accanto alle viae publicae, si affiancavano molte strade e sentieri secondari, per il traffico locale, che permettevano la frequentazione di nuumerosi passi alpini. Durante le prime invasioni germaniche, negli anni sessanta e settanta del 2. secolo d.C., gli invasori sfruttarono le strade romane per penetrare in Italia, in particolare si servirono della via publica passante per Selva Piro: in questo modo gli sforzi di Roma per costruire una rete stradale completa ed efficientesi si dimostravano fatali. Ancora all'epoca di Settimio Severo l'imperatore si preoccupò di riparare le vecchie vie e di costruirne di nuove sulle Alpi orientali; pochi decenni dopo, con la crisi dell'impero degli anni attorno al 270 d.C., alcune delle strade più importanti vennero abbandonate ed andarono in rovina. Nel tardo antico con le riforme di Diocleziano si riuscì a stabilizzare e consolidare la situazione dell'impero e lo stato romano diede avvio alla costruzione di fortificazioni, allo scopo di controllare le strade ed i valichi più importanti delle Alpi orientali.
Verso al fine del quarto secolo d.C. comincia il declino della rete stradale alpina: con la distruzione di Aquileia nel 452 d.C. anche il traffico ed il commercio romano nella regione orientale andò a spegnersi quasi completamente.

Si conoscono notevoli strutture e numerosi reperti romani provenienti da vari passi delle Alpi orientali. In questo contesto diverse sono le evidenze archeologiche: dalle

mansiones, come Immurium sotto il passo Radstädter Tauern (Salisburgo/Carinzia), ai numerosi miliari; dai resti di tracciati stradali, quali ad esempio quelli del Korntauern e del Mallnitzer Tauern (Salisburgo/Carinzia), a sentieri di legno, scavati e databili ad annum, come nel caso del Lermooser Moos (Tirolo). Esistono, inoltre, iscrizioni rupestri che si riferiscono alla stesura di alcuni assi stradali, come sul Monte Croce Carnico; sono state ritrovate strutture edificate collocate in altura e relative a santuari dotati di tesoretti, di statuette di culto e di reperti votivi, come quello dell'Hochtor sotto il Großglockner, o relative a vaste fortificazioni o a mura, come per esempio sulla Selva Piro.
Tutte queste evidenze mostrano un quadro molto vivace ed eterogeneo della vita romana fino alle quote più alte delle Alpi orientali e non temono affatto il paragone con le strutture e ed i reperti dei passi più importanti delle Alpi occidentali.

3.5. Ressümé

I romans söi jus dles Alpes oriëntales

N tema da trei proveniënzes: les scritöres antiches sora les Alpes, la geografia, la vita economica y la storia politica; l'archirida storica antica, co se dà jö cun l'integrè pëigher dl teritor dles Alpes oriëntales tl'imper roman y cun le sentimont por la natöra dles popolaziuns da zacan, co messâ vire na vita plena de prighi danter les munt; y por ultimo con les coses che i romans a lascè zoruch dlungia les strades y söi jus.

Scriturs antics a lascè ndo n gröm de informaziuns sora les imaginaziuns de estenjiun, altëza y forma dles Alpes, implü i noms de jus, morones de munts y rüs plü importanc̀. Al esist descriziuns sora i produc̀ dl'area alpina, dal c̀iajó al *ferrum Noricum*, dla natöra crödia ai gragn prighi söi iadi danter les munts. Chësta natöra sön les munts condüjea an raport der sterch danter les porsones y le mon dles divinitês.

Deperpo che les ativites comerziales di romans scomëcia a se destëne fora da Aquileia cuntra les Alpes oriëntales, l'interese politic dla tlassa dirighënta romana ea defensiv y s'a fermé inc̀ina al 1° secul a. C. dan les corones dles Alpes carniches y juliches.

Do che l'integraziun tl'imper roman dl teritor alpin sa atué danter l 15 a. C. y l 1° secul d. C., scomëncial i prüms gragn proiec de costruziun des strades sora i jus dles Alpes oriëntales, desco la *Via Claudia Augusta*. In c̀ina les veres cuntra i Markomans savl svilupé na rëi fita de strades y fora dles *viae publicae* gnel adoré dal trafic local n gröm datri jus.

Les prömes invajiuns germanics tra Talia danter l 160 y l 170 d. C. condüjea sura le ju de Birnbaum: por le pröm iade le sistem de strades garatâ fatal ai romans. Sot *Septimus Severus* gnel c̀iamò n iade laurè fora la rei stradala sora i jus norics i retics, denanche incër le 270 d. C. tratan la crisa dl'imper strades de gran importanza gnea arbandonades.

Cun les reformes de *Diocletian* la situaziun politica se consolidâ y strades de majú importanza gnea assigurades cun ciastì y in c̀e müraies. Ala fin dl 4° secul le sistem de strades jea en malora y cun la desdrüta de Aquleia tl 452 d. C. le trafich roman sora les Alpes oriëntales jea a fin.

Sön trëc jus dles Alpes oriëntales edl gnü fat scovertes romanes: staziuns stradals, p. ej. *Immurium* söl Radstädter Tauern, trëpes peres miliares, res`c de vedles strades, p. ej. söl Korntauern o söl Mallnitzer Tauern, trus de taoluns co po gnì datês zuruch söl an prezis, p. ej. tl Lermooser Moos, iscriziuns stradales söl ju de Plöken, santuars de munt cun ofertes votives y statuetes de cult, p. ej. söl Großglockner o fortificaziuns y mürs söi jus, p. ej. ju de Birnbaum.

Mo inc̀e trëpes scovertes tles vals alpines, p. ej. val de Türesc o val Badia, co indichëia trus de traversada tla val dla Salzach o cuntra misdè por le ju de Ciaulunch o de Falzares.

Dötes chëstes scovertes desmostra na pilora varia dla vita di romans sön les munts dles Alpes oriëntales, co na nia bria da temëi n confrunt con les scovertes dles Alpes oziděntales.

3.6. Povzetek

Pričujoče delo opisuje zgodovino in arheološke dokaze o prelazih in gorskih cestah na področju vzhodnih Alp od začetkov rimskih vplivov v 1. pol. 2. stol. pr. n. št. do pozne antike.
Glede na antične pisne vire, ki opisujejo Alpe, njihovo geografijo, ekonomski sistem in politično zgodovino, je ta študija nadaljevanje raziskav antičnih zgodovinarjev, ki so proučevali širjenje Rimskega imperija v vzhodne Alpe in poseben odnos antičnih ljudi do surovega alpskega okolja.
Antični pisci so posredovali znanje svojega časa o obsegu, višini in obliki Alp. Poleg tega poznamo antična imena najpomembnejših prelazov, gorskih verig in rek ter opise tipičnih alpskih izdelkov, od sira do noriškega železa (ferrum Noricum). Opisana je tudi ostra klima in različne nevarnosti, ki so pretile tistim, ki so bili pripravljeni prečkati Alpe. Te nevarnosti so vplivale na posebno religiozno vedenje in rituale na vrhu prelazov v upanju pridobiti si usmiljenje bogov.
Medtem ko je rimsko trgovanje iz Akvileje od 1. pol. 2. stol. pr. n. št. že napredovalo v vzhodne Alpe, pa vodilne politične skupine v Rimu niso pokazale zanimanja za ta prostor. Vztrajali so pri zelo obrambni politiki, ki je poizkušala določiti rimsko mejo na prvih gorskih grebenih Karnijskih in Julijskih Alp. Ta politika se je spremenila šele proti koncu 1. stol. pr. n. št., med letom 15 pr. n. št. in sredino 1. stol. so bile vzhodne Alpe priključene Rimskemu imperiju. S tem so se začeli izvajati prvi veliki projekti izgradnje cest, začenši z znamenito Vio Claudio Augusto. Vse do prvih markomanskih vpadov (160 – 180) je bila zgrajena močna cestna mreža, določena predvsem z ekonomskimi oziri. Iz tega obdobja so arheološki ostanki tako z najpomembnejših prelazov, ki jih je uporabljal cursus publicus, kot tudi s številnih drugih manjših prelazov, ki so bili v uporabi za lokalni promet. Na žalost je razvit sistem rimskih cest omogočal prehod Germanom, ki so prek prelaza Hrušica (Ad Pirum) v Julijskih Alpah vdrli vse do severne Italije. Kljub temu so cesarji, kot npr. Septimij Sever, gradili nove ceste in obnavljali stare prometne povezave v Reciji in Noriku do okoli leta 270, ko je Rimski imperij zajela splošna kriza in so bile nekatere pomembne ceste opuščene in precej let nevzdrževane.
Z Dioklecijanovimi reformami so se razmere v pozni antiki za nekaj desetletij stabilizirale. Na različnih prelazih pride do novega pojava: izgradnje sistema utrdb in zidov z namenom varovanja vhodov v Italijo. Ob koncu 4. stol. se začne končni razpad rimskega cestnega sistema. Z uničenjem Akvileje leta 452 se rimski promet skoraj popolnoma ustavi.
S številnih prelazov v vzhodnih Alpah imamo rimske ostanke in drobne najdbe: postaje ob najpomembnejših povezavah, npr. Immurium pod prelazom Radstädter Tauern (Salzburg), nekaj miljnikov, dobro ohranjene ostanke konstrukcij rimskih cest, npr. na Korntauernu in Mallnitzer Tauernu, natančne datacije cest, kot npr. Via Claudia Augusta v Lermooser Moosu (Tirolska), epigrafske napise o gradnji cest, npr. na prelazu Plökenpass (Benečija – Koroška), svetišča in oltarje s kultnimi kipci visoko v gorah, kot npr. pri Hochtorju pod Velikim Klekom (Großglockner) ali obsežni sistemi utrdb, npr. na prelazu Ad Pirum (Slovenija).
Iz vsega je razvidno, da je bilo rimsko življenje na področju vzhodnih Alp zelo raznoliko in ga lahko primerjamo z veliko bolj znanimi najdbami s prelazov v zahodnih Alpah.

3.7. Comprehensio

Indicia Romanorum in faucibus Alpium quae ad orientem spectant

Requirentibus fontes praebentur tres: primum quae auctores Romani et Graeci de Alpibus eorumque situ et victu cultuque incolarum tradiderunt ; deinde quae scientia historiarum antiquarum de imperio Romano In Alpes ad orientem spectantes progrediendo et de incolis in foeditate Alpium viventibus collegit ; tertium denique quae testimonia Romani ipsi praeter itinera vel in faucibus reliquerunt.
Quomodo antiquis temporibus et amplitudo et altitudo et species Alpium cogitata vel ficta sit, permulta apud scriptores legimus. Ex eorum scriptis etiam de nominibus praecipuorum adituum et transituum vel fluminum certiores facti sumus. Exstant adhuc descriptiones variarum rerum ad regiones Alpinas pertinentium sicut casei vel ferri Norici eodemque modo terrae asprae ac incultae et praecipue periculorum, quibus itinera trans montes facienda fuerunt.
Molestiis vitae adducti homines validissimam cum numinibus caelestibus religionem excoluerunt.
Cum commercia Romanorum iam a secundo a.Chr.n. saeculo ab Aquilea manantia In Alpes ad orientem spectantes dispanderent, duces ipsi ad defendendas tantum res Romanas animadverterunt. Usque ad supremum a.Chr.n. saeculum primum senatores proxima iuga Alpium Carnicarum et Iuliarum confinia imperii populi Romani voluerunt.
Iis regionibus ab anno XV a.Chr.n. usque ad medium p.Chr.n. saeculum primum a Romanis occupatis amplae viae trans iuga Alpium ad orientem vergentium factae sunt, imprimis Via Claudia Augusta. Proeliis ab imperatore Marco Aurelio Antonio in Marcomannos confectis itinera eo loco aucta et ut sic dixerim completa et praeter vias publicas etiam itinera trans iuga privata incolis usui fuerunt.
Cum primae Germanorum in Italiam irruptiones a LX usque ad LXX anno alterius p.Chr.n. saeculi per iugum Ad Pirum factae sint, Romanis viae et itinera manu ipsorum facta detrimento fuisse primo apparet. Imperatore Septimio Severo transitus Norici Raetiaeque denuo refecti et emendati sunt, antequam circiter anno CCLXX p.Chr.n. rebus Romanis vacillantibus viae praecipuae multos annos desertae fuerunt.
Annis subsequentibus, quibus auctore Diocletiano imperium Romanum denuo instaurari coepit, itinera Romana ubique confirmata, immo multi et magni aditus et transitus castellis muniti et partim etiam vallis tuti redditi sunt.
Exeunte IV p.Chr.n. saeculo viae et itinera dilapsa sunt et Aquilea anno p.Chr.n. CDLII deleta frequentia commerciorum Romanorum in Alpibus ad orientem vergentibus magna ex parte dissoluta est.
Multarum faucium quae ad orientem spectant reperta ac indicia nota sunt: mansiones sicut Immurium in Tauris Radstattensibus, permulti lapides milliarii, reliquiae viarum admodum bene conservatae sicut in Tauris Cornensibus ac Malnicensibus, itinera per paludes e ligno in asseribus exstructa (quorum dies accuratissime in litteris ascribenda est) sicut in palude Lermosensi, inscriptiones ad vias faciendas pertinentes sicut in strata quae ducit per Montem Crucis (Plöckenpass), fana in altitudinibus posita et devotis statuisque exornata sicut in Altiportis in monte Magnicampano (Hochtor am Großglockner) vel angustiae longe munitae et praeclusiones sicut in iugo Ad Pirum, sed etiam permulta reperta et indicia per plerasque valles obliquas Alpium ad orientem vergentium sicut in valle Aurinensi et in valle Badiensi, quae transitus ac commercia in vallem Salzachensem vel meridie trans iuga Campolongensia aut Falzaregensia indicant.

Omnia haec inventa vitam variam usque ad summos vertices Alpium ad orientem vergentium confirmant et omni modo cum inventis et indiciis Alpium ad occidentem spectantium comparari possunt.

4. Anhang

4.1. Abgekürzte Literatur

AKorrBl	Archäologisches Korrespondenzblatt
Angerer 2002	A. Angerer, Vom Plöckenpass zur Bernsteinstraße. Römische Verkehrsverbindungen im Alpen-Adria Raum (Diplomarbeit Klagenfurt 2002).
ANISA	Verein für Alpine Felsbild- und Siedlungsforschung (Hrsg.), Mitteilungen der ANISA.
AntAlt	Antichità altoadriatiche
AnzWien	Anzeiger der philosophisch - historischen Klasse der Österreichischen Akademie der Wissenschaften
AqN	Aquileia Nostra
ArchA	Archaeologia Austriaca
AS	Archäologie in Salzburg
Bulle, Geleisestraßen	H. Bulle, Geleisestraßen des Altertums. Sitzungsberichte der bayrischen Akademie der Wissenschaften philosophisch – historische Klasse (München 1948).
BVBl.	Bayrische Vorgeschichtsblätter
Cartellieri, Alpenstraßen	W. Cartellieri, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (1926).
Constantini, 2002	R. Constantini, Sebatum. In: Città Romane 4, Atlante tematico di topografia antica XII Supplemento (2002)
Dal Ri, 1990	L. Dal Ri, Tracce di manufatti stradali di epoca romana in provincia di Bolzano. In: La Venetia nell' area Padano-Danubiana. Le vie di comunicazione. Convegno internazionale Venezia 6-10 Aprile 1988. (Padova 1990) 611-625.
Da schau her	Verein Schloß Trautenfels (Hrsg), Da schau her. Beiträge aus dem Kulturleben des Bezirkes Liezen, 1, 1980-.
Demetz, 1999	St. Demetz, Fibeln der spätlatène- und frühen römischen Kaiserzeit in den Alpenländern. In: Frühgeschichtliche und Provinzialrömische Archäologie, Materialien und Forschungen 4 (1999).
Denecke, 1979	D. Denecke, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: H. Jankuhn / R. Wenskus (Ed.), Geschichtswissenschaft und Archäologie (Sigmaringen 1979) 433ff.
Dietz, 2000	K. Dietz, Zur historischen Geographie nördlich der Alpen. In: L. Wamser (Hg.) Die Römer zw. Alpen und Nordmeer. Katalog Rosenheim (2000) 1-9.
Drack, Fellmann, 1988	W. Drack, R. Fellmann, Die Römer in der Schweiz (1988).
Egger, 1962	R. Egger, Die Felsinschriften der Plöckenalpe. In: Römische Antike und frühes Christentum. Ausgewählte Schriften von Rudolf Egger Bd. 1 (Klagenfurt 1962).
Feil, 1998	D. Feil, Die Münzen vom Piller Sattel. In: E. Walde (ed.), Via Claudia, Neue Forschungen (1998) 261-284.
FDS	Forschungen zur Denkmalpflege in Südtirol
Fellmeth, 1993	U. Fellmeth, Von der Grenze zum Siedlungsgebiet. Alpen im Bewusstsein der Römer. – Ein historischer Essay zum Phänomen der römischen Alpenpolitik in republikanischer Zeit, in: E. Olshausen / H. Sonnabend, Gebirge als Lebensraum. Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5 (1993) 79-87.
Fleckinger, 1995	A. Fleckinger, Fundtopographie des südlichen Wipptales (Diplomarbeit Innsbruck 1995)
Fliri, 1998	P. Fliri, Meran und Umgebung in römischer Zeit (Diplomarbeit Innsbruck 1998)
FGrH	F. Jacoby, Die Fragmente der Griechischen Historiker (1923).
Gassner - Jilek –	

Ladstätter, 2002	V. Gassner - S. Jilek - S. Ladstätter, Am Rande des Reiches. Die Römer in Österreich. (= H. Wolfram (Hg.), Österreichische Geschichte von 15 v. Chr. – 378 n. Chr. 2002)
Genser, 1994	*K. Genser*, Die ländliche Besiedlung und Landwirtschaft in Norikum während der Kaiserzeit (bis einschließlich 5. Jh.). In: H. Bender – H. Wolf (Hrsg.), Ländliche Besiedlung und Landwirtschaft in den Rhein- Donau Provinzen des römischen Reiches (1994) 331-376.
Giacchero, 1974	M. Giacchero, Edictum Diocletiani et Collegarum de pretiis rerum venalium. I. Edictum; II Imagines (1974).
Gruber, 1993	F. Gruber, Die hochalpinen Straßenreste aus mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Sicht. In: A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993) 277-305.
Gugl, 2000	Ch. Gugl, Archäologische Forschungen in Teurnia. SoSchr. ÖAI 33 (2000).
HA	Helvetia Archaeologica.
Haider I, 1993	P. W. Haider, Zu den norischen Tauriskern. Eine quellen- und literaturkritische Studie. In: A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993) 219-247.
Haider II, 1993	P.W. Haider, Historische Überlegungen zu den römischen Straßen über Korntauern und Mallnitzer Tauern. In: A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993) 249-255.
Heger, 1981	N. Heger, Die Römerzeit, In: E. Dopsch (Hrsg.), Geschichte Salzburgs I, 1 (1981) 75-91.
Höck, 1998	A. Höck, Römische Kleinfunde im Bereich der Via Claudia Augusta (VCA) zwischen Nauders und Vils und die römische Siedlung bei Karres. In. E. Walde (Ed.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 177-221.
Höglinger 1997	P. Höglinger, Römische Siedlungsspuren in den Salzburger Gebirgsgauen, in: S. Santoro Bianchi (Hrsg.), Studio e conservazione degli insediamenti minori romani in area alpina (1997) 207-212.
Horvat, 1995	J. Horvat, Ausbreitung römischer Einflüsse auf das Südostalpengebiet in voraugusteischer Zeit. In: Provinzialrömische Forschungen. Festschrift für Günther Ulbert (1995) 25-41.
HRR I-II	H. Peter (ed.), Historicorum Romanorum Reliquiae, Vol. I – II (1906-1914.)
ILLPRON	Inscriptionum Lapidarium Latinarum Provinciae Norici
In. It.	Inscriptiones Italiae
Jablonka, 1992	P. Jablonka, Die Siedlung auf der Gurina im oberen Gailtal (Diss. Wien 1992).
Jablonka, 2001	P. Jablonka, Die Gurina bei Dellach im Gailtal. Siedlung, Handelsplatz und Heiligtum. = Aus Forschung und Kunst 33 (Klagenfurt 2001).
JbSGUF	Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte.
JHGG	Jahrsberichte der Historischen Gesellschaft Graubünden.
Karwiese, 1975	St. Karwiese, Der Ager Aguntinus. Eine Bezirkskunde des ältesten Osttirol (1975).
Ladstätter, 2002	S. Ladstätter, Die Spätantike, in: V. Gassner - S. Jilek - S. Ladstätter, Am Rande des Reiches. Die Römer in Österreich. (= H. Wolfram (Hg.), Österreichische Geschichte von 15 v. Chr. – 378 n. Chr. 2002) 285-368.
Lippert I, 1993	A. Lippert, Die Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. In: A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993) 11-109.
Lippert II, 1993	A. Lippert, Das archäologische Umfeld seit dem Neolithikum In: A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993) 137-185.
Lippert, 1999	A. Lippert, Neue Forschungen zu den antiken Passstrassen über den Mallnitzer Tauern und den Korntauern. In: Wissenschaftliche Mitteilungen Nationalpark Hohe Tauern 5 (1999) 205-227.
MAG	Mitteilungen der anthropologischen Gesellschaft Wien
MZK	Mitteilungen der K.K. Zentralkommission zur Erforschung und Erhaltung der Kunst- und Historischen Denkmale
MIÖG	Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung

MGSL	Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde
Moosleitner, 1997	F. Moosleitner, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg (Salzburg). In: Kult der Vorzeit in den Alpen. Ausstellungskatalog Innsbruck (1997) 25ff.
Moosleitner, 2002	F. Moosleitner, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg. In: L. Zemmer-Plank (Ed.), Kult der Vorzeit in den Alpen 1. Teil, Schriftenreihe der ARGE-ALP (2002) 675-689.
Nissen I	H. Nissen, Italische Landeskunde Bd. I (1883).
Planta, 1986	A. Planta, Verkehrswege im alten Raetien, 2. Die Julierroute vom Bergell bis zur Alp Gonda. Verschiedene alte Wege am Septimer. Alte Wege im Oberhalbstein. (Chur 1986).
Planta, 1987	A. Planta, Verkehrswege im alten Raetien, 3. Neues von der Via Claudia Augusta (Tirol). Zum Verlauf der neuen Via Claudia Augusta bei Zirl (Tirol). Eine wichtige Alpentransversale in ihrem Schnittpunkt mit dem untersten Engadin.(Chur 1987).
Pöll, Methodik,1994	J. Pöll, Methodische Ansätze zur Altstraßenforschung in den Alpen. In: G. Grabherr, Die „Via Decia“. Eine postulierte römische Reichsstraße. (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 7-21.
Pöll, 1998	J. Pöll, Ein Streckenabschnitt der Via Claudia Augusta in Nordtirol. Die Grabungen am Prügelweg Lermoos/Bez. Reute 1992-1995. In. E. Walde (Ed.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 15-111.
RCRF	Rei Cretariae Romanae Fautorum
RGA^2	Reallexikon der Germanischen Altertumskunde
SBMünchen	Sitzungsberichte der Bayrischen Akademie der Wissenschaften. Philosophisch – historische Klasse.
SBWien	Sitzungsbeichte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Philosophisch – Historische Klasse
SMBl	Salzburger Museumsblätter
Stählin, 1948	F. Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit^2 (1948)
THBl	Tiroler Heimatblätter
Tschurtschenthaler, Wein, 1998	M. Tschurtschenthaler, U. Wein, Das Heiligtum auf der Pillerhöhe und seine Beziehungen zur Via Claudia Augusta. In: E. Walde (ed.), Via Claudia, Neue Forschungen (1998) 226-259.
Walser, 1983	G. Walser, Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien =Kleine Schriften Aalen 29, (1983)
Wedenig, 1986	R. Wedenig, Gebirgspässe im südlichen Noricum, eine historisch – topographische Bestandsaufnahme. (Diplomarbeit Graz 1986).
Wein, 1993	U. Wein, Metallsondierung der Altstraßen vom Mallnitzer Tauern, Korntauern und Bockhart. In: A. Lippert (ed.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz. (= Böcksteiner Montana 10, 1993) 109-135.
Winkler, 1985	G. Winkler, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum - Österreich =Kleine Schriften Aalen 35, (1985)
VLMTir	Veröffentlichungen des Tiroler Landesmuseums
Zanier, 2000	W. Zanier, Der Alpenfeldzug und die augusteische Okkupation in Süddeutschland. In: L. Wamser (Hg.) Die Römer zw. Alpen und Nordmeer. Katalog Rosenheim (2000) 11-18.
ZDÖAV	Zeitschrift des deutschen und österreichischen Alpenvereins.
ZHVSt	Zeitschrift des historischen Vereins für Steiermark.

4.2. Bibliographie

- Actes du Colloque international sur les cols des Alps. (Bourg en Bresse 1969) 243-257.
- *G. Alföldy,* Noricum (1974).
- *G. Alföldy,* Städte, Eliten und Gesellschaft in der Gallia Cisalpina, Heidelberger Althistorische Beiträge und Epigraphische Studien 30 (1999).
- *L. Allavena,* Il percorso della strada romana da Bolzano al Brennero: Nuovi dati archeologico-topografici. Civiltà Padana. Archeologia e storia del territorio III/1990 (1991) 21ff.
- *L. Allavena Silverio,* Un piccolo edificio di epoca romana ad Elvas, in: FDS 1,2002, 445-509.
- *L. Allavena Silverio, G. Rizzi*, La strada romana di Elvas nella viabilità antica della Valle Inarco, in: FDS 1, 2002, 511-553.
- *A. Angerer,* Vom Plöckenpass zur Bernsteinstraße. Römische Verkehrsverbindungen im Alpen-Adria Raum (Diplomarbeit Klagenfurt 2002).
- *P. Assmann (Hrsg.),* Die römische Straßenstation Gabromagus (Windischgarsten) Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich 9 (2000).
- *K. Atz,* Über die römischen Straßenkastelle und Standlager in Tyrol, in: MZK 13, 1887, LXVIII.
- *M. Außerhofer*, Meilensteine, Weihesteine, Grabsteine in Südtirol, in: Der Schlern 50, 1976, S. 3-34, 135-153, 452-460.
- *M. Bagnara,* Le Alpi orientali in epoca classica (1969).
- *L. Bakker*, Raetien unter Postumus - Das Siegesdenkmal einer Juthungenschlacht im Jahre 260 n.Chr. aus Augsburg, Germania 71, 1993, 369ff.
- *G. Bandelli,* Le inscrizioni rupestri del Passo Monte Croce Carnico. Aspetti generali e problemi testuali, in: Rupes loquentes. Atti del Convegno Roma – Bomarzo 1989 (1992) 151.205.
- *H. Bender*, Strassen und Verkehr in den Alpen zu römischer Zeit, in: Vorträge des 13. Niederbayrischen Archäologentages (1995) 151-163.
- *H. Beumann*, Die transalpinen Verbindungen der Bayern, Alemannen und Franken bis ins 10. Jh., in: O. Hageneder (Hrsg.), Spätrömische Höhensiedlungen in Eifel und Hundsrück. = Nationes 6, 1985.
- *J. Bonetto,* Mercanti di lana tra Patavium ed il Magdalensberg, in: Carinthia Romana 2001, 151-161.
- *L. Bosio,* Itinerari e strade della Venezia romana (1970).
- *L. Bosio,* La Venetia orientale nella descrizione della Tabula Peutingeriana, in: Aquileia Nostra 44, 1973, 37ff.
- *L. Bosio*, Le strade Romane della Venetia e dell'Histria (1991).
- *R. Bratož (Hrsg.),* Westillyricum und Nordostitalien in der spätrömischen Zeit (1996).
- *R. Breitwieser, A. Lippert*, Passwege der keltischen römischen Zeit in den Ostalpen In: Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft in Wien 129, 1999, 125-131.
- *G. O. Brunner,* Sind Karrengeleise ausgefahren oder handgemacht? In: HA 30, 1999, 31-41.
- *G. Brusin*, Il vallo romano In Alpe Iulia, in: Limes-Studien Rheinfelden-Basel 1957, 39ff.
- *H. Bulle,* Geleisestraßen des Altertums. Sitzungsberichte der bayrischen Akademie der Wissenschaften philosophisch – historische Klasse (1948).
- *M. Buora,* La romanizzazione della Slovenia e dell' Europa centro-orientale alla luce di recenti studi, in: Aquileia Nostra 68, 1997, 263-269.
- *M. Buora*, Sui contatti tra la Carinzia e l' Italia nordorientale alla fine del I secolo a. C, in: Carinthia Romana und die römische Welt. Festschrift für G. Piccotini, Aus Forschung und Kunst 34 (2001) 135-150.
- *M. Buora,* La romanizzazione nell' arco alpino orientale, in: Roma sul Danubio. Da Aquileia a Carnuntum lungo la via dell' ambra (2002) 41-47.
- *Th. Busset,* Des Alpes traversées aux Alpes vécues, Vom alpenübergang zum Alpenraum (=Historie des Alpes 1, 1996).
- *F. Canali de Rossi,* Il restauro del passaggio al Monte Croce Carnico sotto Valentiniano, Valente e Graziano, in: Tyche 14, 1999, 23-28.
- *S. Cigleneč̌ki,* Höhenbefestigungen aus der Zeit vom 3.-6. Jahrhundert im Ostalpenraum. (1987).
- *S. Cigleneč̌ki,* Results and Problems in the Archaeology of the Late Antiquity in Slovenia, in: Arheološki Vestnik 50, 1999, 287-304.
- Ciurletti, G.: Trentino-Alto Adige in etá romana. Aspetti e problemi alla luce delle ricerche e degli studi piú recenti, in: Antichitá Altoadriatiche, vol. XXVII (1984) [1986],S.375-406.

- *W. Cartellieri*, Die römischen Alpenstraßen. Philologus Supp. Bd. XVIII, 1 (1926).
- *R. Chevallier*, Les voies romaines (1997).
- *R. Constantini,* Sebatum, in: Città Romane 4, Atlante tematico di topografia antica XII Supplemento (2002) 117-133.
- *R. S. Conway*, The Venetic Inscriptions, 18, Nr. 180-186 (1968).
- *L. Craffonara,* Vicus-villa und curtis im Gadertal mit Ausblicken auf die angrenzenden Täler. Neue Aspekte der Besiedlungsgeschichte, in: Ladinia 22, 1998, 63-162.
- *P. Csendes,* König Flaccitheus und die Alpenpässe, in: Carinthia 155, 1965, 289-284.
- *O. Cunz,* Die römische Straße Aquileia – Emona, ihre Stationen und ihre Befestigungen, in: JÖAI 5, 1902, Beiblatt 139-170.
- *W. Czysz*, Römische Staatsstrasse Via Claudia Augusta. Der nördliche Streckenabschnitt zwischen Alpenfuss und Donau, in: La Venetia nell' area padano-danubiana. Le vie di comunicazione. Convegno internazionale, Venezia 6-10 aprile 1988, (1990) 253-283.
- W. Czysz, Die Römer in Bayern (1995).
- L. Dal Ri, Tracce di manufatti stradali di epoca romana in provincia di Bolzano, in: La Venetia nell' area Padano-Danubiana. Le vie di comunicazione. Convegno internazionale Venezia 6-10 Aprile 1988. (1990) 611-625.
- *J. Danzer*, Die Entwege. Rätselhafte Altstrassen zwischen Pitten und Schwarza, in: ÖJh 47, 1964-65, 219-290.
- *A. De Bon,* La strada romana della Pusteria, in: Athesia Augusta 6, 1940.
- *A. De Bon,* La strada romana del Brennero, in: Athesia Augusta 8, 1940.
- *R. Degen,* die rätische Provinzen des römischen Imperiums, in: Beiträge zur Raetia romana (1987) 1-43.
- *A. Degrassi,* Il confine nord-orientale dell' Italia romana. Ricerche storico-topografiche. Disertat. Bernenses Ser. I 6 (1954)
- *S. J. De Laet,* Portorium (1949).
- *G. Dembski*, *A. Lippert*, Keltische und römische Münzopfer am Mallnitzer Tauern, in: Ausstellungskatalog: Gold in den Alpen (1999) 37-42.
- *G. Dembski*, *A. Lippert*, Keltische und römische Passopfer am Mallnitzer Tauern, in: Archäologisches Korrespondenzblatt 30, 2000, 251-268.
- *St. Demetz,* Fibeln der spätlatène- und frühen römischen Kaiserzeit in den Alpenländern, in: Frühgeschichtliche und Provinzialrömische Archäologie, Materialien und Forschungen 4 (1999).
- *D. Denecke*, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: H. Jankuhn / R. Wenskus (Hrsg.), Geschichtswissenschaft und Archäologie (1979) 433ff.
- *H. Deringer,* Die römische Reichsstraße Aquileia-Lauriacum, in: Carinthia 139, 1949, 193-221.
- *H. Deringer,* Die römische Reichsstraße Aquileia-Lauriacum II. Teil, in: Carinthia 140, 1950, 171-228.
- *H. Deringer*, Die römischen Meilensteine der Provinz Noricum, in: Beiträge zur älteren europäischen Kulturgeschichte. Festschrift R. Egger Bd. II (1962) 286-314.
- *K. Dietz,* Die Provinz Raetien im 4. Jh. n.Chr, in: Die Römer in Schwaben (1985)257ff.
- *K. Dietz*, Zur historischen Geographie nördlich der Alpen, in: L. Wamser (Hg.) Die Römer zw. Alpen und Nordmeer. Katalog Rosenheim (2000) 1-9.
- *S. di Stefano,* La struttura romana di Egna-Kahn. Scavo e studio di una stazione stradale lungo la via Claudia Augusta, in: FDS 1, 2002, 159-259.
- *S. di Stefano, I. Pezzo,* Testimonianze di epoca romana in Alto Adige: gli scavi di Laives e di Tesido, in: FDS 1, 2002, 581-639.
- *G. Dobesch,* Die Kelten in Österreich nach den ältesten Berichten der Antike. Das norische Königreich und Rom im 2. Jahrhundert v. Chr. (1980).
- *G. Dobesch,* Der Ostalpenraum als Kultur- und Machtgrundlage in keltische und römischer Zeit, in: E. Olshausen / H. Sonnabend, Gebirge als Lebensraum. Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5 (1993) 289-335.
- *G. Dobesch,* Der Raum Kärntens und der Ostalpen in der Welt der Antike, in: Carinthia I 185, 1995, 45-68.
- *M. Dolci,* Perviae paucis Alpes. Viabilità romana attraverso i valichi delle Alpi Centrali, BAR International Series 1128, 2003.
- *Ha. Dolenz*, Fund eines römischen Benefiziarieraltars in Seltschach, Gem. Arnoldstein, und das antike Straßennetz im Gebiete von Thörl-Maglern, in: Carinthia I 1955, 96-104.

- *Ha. Dolenz,* Archäologische Funde aus Stadt und Bezirk Villach. In: Neues aus Alt-Villach 9/10, 1972/73, 29-41. (Maglern-Meclaria)
- *He. Dolenz*, FÖ 40, 2001, 644f. (Maglern-Meclaria)
- *W. Dondio*, Stand und Problematik der Römerstraßenforschung in Südtirol, in: Der Schlern 47, 1973, 98-108.
- *W. Drack, R. Fellmann*, Die Römer in der Schweiz (1988) 367ff.
- *F. Duhn,* Alpenpässe in römischer Zeit (1893).
- Die Römer in den Alpen. Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer. Neue Folge 2. Historikertagung in Salzburg 13.-15. 11. 1986. (1989)
- *B. Eberl*, Die römische Straßenverbindung Augsburg-Partenkirchen-Innsbruck-(Brenner), in: Das Schwäbische Museum 1928.
- *R. Egger,* Frühchristliche Kirchenbauten im südlichen Noricum, in: SoSchr ÖAI IX (1916) 93ff.
- *R. Egger*, Historisch epigraphische Studien in Venetien, ÖJh XXI-XXII,1922-1924, 309-344.
- *R. Egger,* Die Felsinschriften der Plöckenalpe, in: Archiv für vaterländische Geschichte und Topographie 24/25, 1936, 15-22. = Römische Antike und frühes Christentum. Ausgewählte Schriften von Rudolf Egger (1967) 97-104.
- *R. Egger,* Die Reisetagebücher des Paolo Santonino 1485-1487 (1947).
- *R. Egger,* Die Stadt auf dem Magdalensberg. Ein Großhandelsplatz (1961).
- *R. Egger,* Eine römische Straßenstation in Resiutta, in: Römische Antike und frühes Christentum I (1962).
- *C. P. Ehrensperger,* Römische Straßen: Charakterisierung anhand der Linienführung, in: Helvetia Archaeologica 20, 1989, 42ff.
- *C. P. Ehrensperger,* Die Römerstraße über den Julierpaß, in: Helvetia Archaeologica 21, 1990, 34ff.
- *R.F. Ertl*, Römischer Goldbergbau in den Hohen Tauern, in: Nachrichtenblatt der Gesellschaft der Freunde Carnuntums 11, 1972, 12ff.
- *V. Fabčič*, Versuch einer modularen Rekonstruktion der spätrömischen Befestigung Castra, in: Arheološki vestnik 48, 1997, 131-142.
- *M. Faleschini,* Ipotesi ricostruttiva del tracciato vario romano da Timau al passo di Monte Croce Carnico, in: Quaderni dell' Archeologia del Veneto 13, 1997, 190-195.
- *E. M. Feldinger, P. Höglinger, F. Moosleitner,* FÖ 40, 2001, 612f. (Goldegg)
- *U. Fellmeth,* Von der *Grenze zum Siedlungsgebiet. Alpen im Bewusstsein der* Römer. – Ein historischer Essay zum Phänomen der römischen Alpenpolitik in republikanischer Zeit, in: E. Olshausen / H. Sonnabend, Gebirge als Lebensraum. Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5 (1993) 79-87.
- *J. Ficker*, Die Alpenstraßen per Canales und per Montem Crucis, in: Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung 1, 1880, 298ff.
- *K. Finsterwalder,* Der Name Taurisker, der deutschsprachige Begriff Tauern und romanische Taurus-Namen in den Ostalpen, in: Gedenkschrift für W. Brandenstein, Innsbrucker Beiträge zur Kulturwissenschaft 14, 1968, 339-356.
- *A. Fleckinger,* Fundtopographie des südlichen Wipptales (Diplomarbeit Innsbruck 1995)
- *R. Fleischer,* PAR 23, 1973 Heft 5-6, 18f. (Herkules-Hochtor).
- *R. Fleischer,* PAR 24, 1974 Heft 3-4, 13. (Herkules-Hochtor).
- *R. Fleischer*, die römische Straßenstation Immurium – Moosham im Salzburger Lungau, Archäologie in Salzburg 4 (1998).
- *P. Fliri,* Meran und Umgebung in römischer Zeit (Diplomarbeit Innsbruck 1998)
- *D. Francisci*, La romanizzazione dell'area alpina (Trentino - Alto Adige e Veneto): modelli interpretativi dell'evoluzione insediativa (Diplomarbeit Padova 2004).
- *R. Franke,* FÖ 37 (1999) 774-776. (zur Siedlung Oberdrauburg)
- *L. Franz,* Alte Geleisestrassen in Tirol, in: Veröffentlichungen des Tiroler Landesmuseums 31 (1951) 138ff. (Altstrassenreste im Bereich des Brennersees)
- *L. Franz,* Beiträge zur Altstraßenforschung in den Alpenländern, in: Carinthia 146, 1956, 471f.
- *L. Franz / A. R. Neumann (Hrsg.),* Lexikon der ur- und frühgeschichtlichen Fundstätten Österreichs (1965).
- *O. Fraydenegg-Monzello / A. Ziegerhofer,* Der Sölkpass. Vom Saumpfad zur Erzherzog-Johann-Straße (1997).
- *D. Gabler,* Die Südgallischen Sigillaten In Pannonien – Einige Besonderheiten ihrer Verbreitung, in: RCRF Acta 21/22, 1982, 49ff.
- *J. Garber,* Die Reisen des Felix Faber durch Tirol in den Jahren 1483 und 1484, Schlern-Schriften III (1923) 10-11.

- *J. Garbsch*, Der spätrömische Donau-Iller-Rhein-Limes (1970).
- *J. Garbsch*, Mann, Ross und Wagen. Transport und Verkehr im antiken Bayern. Katalog der Prähistorischen Staatssammlung (1986).
- *J. Garbsch*, Der römische Bronzeglockenfund von Monatshausen in Oberbayern. In: Arheološki Vestnik 54, 2003, 299-314.
- *V. Gassner, S. Jilek, S. Ladstätter,* Am Rande des Reiches. Die Römer in Österreich. Österreichische Geschichte von 15 v. Chr. – 378 n. Chr. (2002).
- *K. Genser*, Windischgarsten zur Römerzeit, in: JbMusLinz 130 (1985) 9-38
- *K. Genser*, Die ländliche Besiedlung und Landwirtschaft in Norikum während der Kaiserzeit (bis einschließlich 5. Jh.), in: H. Bender – H. Wolf (Hrsg.), Ländliche Besiedlung und Landwirtschaft in den Rhein- Donau Provinzen des römischen Reiches (1994) 331-376.
- *M. Giacchero*, Edictum Diocletiani et Collegarum de pretiis rerum venalium. I. Edictum; II Imagines (1974).
- *F. Glaser,* Teurnia. Römerstadt und Bischofssitz. (1992).
- *F. Glaser,* Die römische Stadt Teurnia (1983) 149, 152.
- *F. Glaser*, Jupiterstatuette aus Meclaria, in: Carinthia Romana und die römische Welt. Festschrift für Gernot Piccotini. = Aus Forschung und Kunst 34, 2001, 391-399.
- *P. Gleirscher,* Vallis Norica In: MIÖG 97, 1987, 1-11.
- *J. Gömöri* (Hrsg.), Landscapes and Monuments along the Amber Road. Results and Perspectives of Cultural Tourism. International Symposium Sopron-Eisenstadt 15th-18th October 1995.
- *G. Gortani,* Monte Croce, le sue strade e le lapidi (1900).
- *K. Gostenčnik,* FÖ 40, 2001, 646-648. (Oberdrauburg)
- *G. Grabherr,* Die Via Decia. Eine postulierte römische Reichsstrasse. (Diplomarbeit Innsbruck 1994).
- *G. Grabherr, J. Pöll,* Naturwanderweg Römerstrassen, Naturkundlicher Führer zum Nationalpark Hohe Tauern 14 (1995).
- *G. Grabherr,* FÖ 39, 2000, 689f. (Biberwier)
- *G. Grabherr,* FÖ 40, 2001, 678f. (Nassereith)
- *G. Grabherr,* Michlhallberg. Die Ausgrabungen in der römischen Siedlung 1997-1999 und die Untersuchungen an der zugehörigen Straßentrasse, Schriftenreihe des Kammerhofmuseums Bad Aussee 22 (2001).
- *G. Grabherr*, FÖ 41, 2002, 685f. (Biberwier)
- *G. Grabherr,* Sul legno e sulla pietra: la via romana CLAUDIA AUGUSTA nelle Alpi. In: Attraverso le Alpi. Uomini, vie e scambi nell'antichità (2002) 67-73.
- *N. Grassi,* Notizie storiche della Carnia (1782) S. 8ff. (Plöckenpass).
- *A. Grilli,* Geografia e storia. Gli Alpi orientali in Strabone, in: Quaderni Ticinesi. Numismatica e Antichità Classiche 14, 1985, 171-182.
- *Ch. Gugl*, Archäologische Forschungen in Teurnia. SoSchr. ÖAI 33 (2000).
- *P. Guichonnet (Hrsg.),* Histoire et civilisations des Alpes (1980).
- *M. Guštin, D. Božič,* Kelti in Romanizacija – Kelten und die Romanisierung (1996).
- *W. Haid*, Der "Umadum", in: SchildStei 14, 1979-81, 155-158.
- *P.W. Haider,* Geschichte des Landes Tirol 1 (1985)138ff.
- *P. W. Haider,* Zu den norischen Tauriskern. Eine quellen- und literaturkritische Studie, in: *A. Lippert (Hrsg.)*, Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz, Böcksteiner Montana 10 (1993) 219-247.
- *P.W. Haider*, Historische Überlegungen zu den römischen Straßen über Korntauern und Mallnitzer Tauern, in: *A. Lippert (Hrsg.)*, Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz, Böcksteiner Montana 10 (1993) 249-255.
- *P. W. Haider,* Von Augustus bis Justinian. Neue Münzfunde aus der römischen Kaiserzeit in Tirol, in: Tiroler Heimat 58, 1994, 8.
- *F.-W. v. Hase*, Einige Überlegungen zum Fernhandel und Kulturtransfer in der jüngeren Hallstattzeit, in: Altitalien und Mitteleuropa, Regensburger Beiträge zur Prähistorischen Archäologie 4, 1998, 316ff.
- *H. Hassinger*, Zollwesen und Verkehr in den österreichischen Alpenländern bis um 1300, in: MIÖG 73, 1965, 292-361.
- *K. Hauser*, Über die Lage von Loncium an der römischen Plöckenstraße, Carinthia I, 81, 1891, 65ff.
- *K. Hauser,* Die Römerstraßen Kärntens, in: Mitteilungen der anthropologischen Gesellschaft in Wien (1886) 62ff.

- *B. Hebert*, Römerstrassen in der Steiermark, in: KalsdorfKulBer 3, 1996, 18-20.
- *B. Herbert, U. Steinklauber*, Urgeschichte und Römerzeit in den steirischen Bergen. Archäologie Österreichs 8/2, 1997, 47ff.
- *B. Hebert,* FÖ 38, 1999, 53. (Sölkpass)
- *B. Hebert,* FÖ 39, 2000, 46. (Sölkpass)
- *B. Hebert,* Ein hochalpiner Brandopferplatz am Sölkpass, in: Mitteilungen der ANISA ½, 2000, 26-28.
- *B. Hebert,* Archäologisches rund um den Sölkpass, in: A. Loseries-Leick, Sölkspuren III, 2002, 68-75.
- *N. Heger*, Salzburg in römischer Zeit, in: JSM 19, 1973, 57-63.
- *N. Heger*, PAR 7/28, 1978, 20. (Weyer bei Bramberg)
- *N. Heger*, Die Römerzeit, In: E. Dopsch (Hrsg.), Geschichte Salzburgs I, 1 (1981) 75-91.
- *M. Hell,* PAR 14, 1964, 27, 35. (Pass Luegg).
- *M. Hell*, Römische Passstelle bei Goldegg im salzburgischen Pongau, in: ArchA 51 (1972)104ff.
- *M. Hell,* Spuren von Altstraßen am Pass Lueg, in: ArchA 51, 1972, 97-103.
- *R. Heuberger,* Die Römerstraße von Vipitenum nach Veldidena, in: THBl 8, 1930, 135ff.
- *R. Heuberger*, Raetien im Altertum und Frühmittelalter, Teil I, Schlern Schriften (1932).
- *R. Heuberger,* Zur Geschichte der römischen Brennerstraße, in: Klio 27, 1934, 331ff.
- *R. Heuberger*, Das Burggrafenamt im Altertum, Schlern Schriften, (1935).
- *R. Heuber*ger, Vom ostalpinen Raetien zur Grafschaft.Tirol, Schlern Schriften, (1935).
- *R. Heuberger,* Inutrium und Medullum, in: Der Schlern 21, 1947, 126.
- *R. Heuberger,* Inutrium und dessen heiliger Hain, in: Der Schlern 22, 1948, 65.
- *R. Heuberger,* Die Anfänge des Wissens von den Alpen, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 30 (1950) 337-371.
- *R. Heuberger*, Zu den Stämmen Norikums, in: Tiroler Heimat 16, 1952, 5-32.
- *R. Heuberger,* Die Einfügung des Ostalpenraums ins Römerreich, in: Beiträge zur Landeskunde Tirols. Klebelsberg-Festschrift. Schlern Schriften 150, 1956, 105ff.
- *H. E. Herzig,* Zur Problematik der Erforschung römischer Straßen, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 33, 1983, 70ff.
- Histoire des Alpes, Perspectives nouvelles - Geschichte der Alpen in neuer Sicht. Schweizer Historikertag 1979, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 29, 1979 Nr. 1 (Sonderausgabe).
- *M. Hoefler*, Ein Römerweg im Tölzer Grenzgebirge, in: Zeitschrift des deutschen und österreichischen Alpenvereins 13, 1882, 100-104.
- *A. Höck*, Römische Kleinfunde im Bereich der Via Claudia Augusta (VCA) zwischen Nauders und Vils und die römische Siedlung bei Karres. In. E. Walde (Hrsg.), Via Claudia. Neue Forschungen (1998) 177-221.
- *A. Höck*, Aspetti del commercio di epoca tardoromana nel Tirolo. In: Attraverso le Alpi. Uomini, vie e scambi nell'antichità (2002) 219-227.
- *A. Höck*, Archäologische Forschungen in Teriola 1. = FÖMat A 14, 2003.
- *P. Höglinger,* Römische Siedlungsspuren in den Salzburger Gebirgsgauen, in: S. Santoro Bianchi (Hrsg.), Studio e conservazione degli insediamenti minori romani in area alpina (1997) 207-212.
- *S. v. Hohenwart / L. v. Vest,* Botanische Reisen (1812) S. 8, 41ff. u. 51 (Plöckenpass).
- *K. Hormann*, Relative Einsattelung und Rampenlänge der Pässe in Kärnten und Osttirol, in: Mitt. Geogr. Ges. München 51, 1966, 113ff.
- *J. Horvat,* Ausbreitung römischer Einflüsse auf das Südostalpengebiet in voraugusteischer Zeit, in: Provinzialrömische Forschungen. Festschrift für Günther Ulbert (1995) 25-41.
- J. Horvat, Roman Provincial Archaeology in Slovenia Following the year 1965: Settlements and small Finds, in: Arheološki Vestnik 50, 1999, 215-259.
- *A. Huber,* FÖ 36, 1997, 839f. (Laußnitzhöhe).
- *W. W. Hyde,* Roman Alpine Routes, in: Memoirs of the American Philosophical Society 2, 1935, 116-184.
- *G. Innerebner,* Betrachtungen über die vorgeschichtliche Bedeutung des Reschenpassgebietes, in: THBl 21, 1943, 3ff.
- *G. Innerebner,* Zur Lage von Medullum, in: Der Schlern 22, 1948, 219ff.
- *P. Jablonka*, Die Siedlung auf der Gurina im oberen Gailtal (Diss. Wien 1992).

- *P. Jablonka,* Die Gurina bei Dellach im Gailtal. Siedlung, Handelsplatz und Heiligtum, Aus Forschung und Kunst 33 (2001).
- *M. Freiherr v. Jabornegg-Altenfels,* Kärntens römische Altertümer (1870) 6, 172ff. (Plöckenpass)
- *H. Jandaurek,* Oberösterreichische Altstraßen. Die Straßen der Römer Schriftenreihe der OÖ Landesbaudirektion 10 (1951).
- *F. Jantsch*, Carinthia 124, 1934, 12f. (Fundmeldung Herkules vom Hochtor)
- *F. Jantsch,* Zur Lage von Loncium, in: Archiv für vaterländische Geschichte und Topogrphie 24-25, 1936, 22ff.
- *H. D. Joosten*, Via Claudia- Stationen einer Straße.
- *St. Karwiese,* Der Ager Aguntinus. Eine Bezirkskunde des ältesten Osttirol (1975).
- *F. Kenner,* Über die römische Reichsstraße von Virunum nach Ovilava und die Ausgrabungen in Windischgarsten, in: Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften. Philosophisch – historische Klasse 74, 1873, 421ff.
- *H. Kenner,* Die Götterwelt der Austria Romana, in: ANRW II, 18.2 875-974.
- *H. Kenner,* Die Herkulesstatuette von der Großglocknerstraße, in: Anzeiger der phil.-hist. Klasse der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 125, 1988, 61-83.
- *W. Kimmig*, Die griechische Kolonisation im westlichen Mittelmeergebiet und ihre Wirkung auf die Landschaften des westlichen Mitteleuropa. Jb. d. Röm.-Germ. Zentralmuseums 30 (1983) 5ff.
- *H. Klein,* Salzburg, ein unvollendeter Passstaat. Vorträge und Forschungen X, Reichenau-Vortäge 1961/62, 278.
- *H. Klein,* Der Saumhandel über die Tauern, in: Festschrift für H. Klein, Beiträge zur Siedlungs-, Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte von Salzburg (1965) 427-503.
- *O. Klose*, Die Römerstrasse über den Plöckenpass, in: Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 124ff.
- *R. Knussert,* Zu den Römerstraßen im Raum südlich von Kempten, in: BVBl. 28, 1963, 152ff.
- *H. Koban,* Die Veneter- und Römerstraße bei Mauthen. Bemerkungen über Loncium und den verschollenen Veneterstein, in: Carinthia 136/138, 1948, 247-266.
- *H. Koban,* Die alten Straßen auf der Südseite des Plöckenpasses, in: Carinthia 144, 1954, 126-131.
- *H. Koban,* Zur Klärung der Frage über die alten Plöckenpaßstraßen, in: Carinthia 147, 1957, 159-162.
- *H. Koban,* Ergänzungsbericht über den Verlauf der alten Plöckenpaßstraßen, in: Carinthia 155, 1965, 262-265.
- *F. E. Koenig*, Der Julierpass in römischer Zeit, in: JbSGUF 62, 1979, 77-99.
- *A. Kolb,* Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich, Klio Beihefte N.F. 2 (2000).
- *P. Kos,* The monetary circulation in the southeastern Alpine Region ca. 300 B.C. A.D. 1000, Situla 24, 1986, 203.
- *J. Kral*, Via Claudia Augusta. Zusammenfassende Bemerkungen zur Erforschung der römischen Straße (1998).
- *H. Krawarik,* Die historische Bedeutung des Pyhrnpasses, in: Zeitschrift des historischen Vereines für Steiermark 59, 1968, 65-90.
- *N. Krebs,* Die Ostalpen und das heutige Österreich. 2 Bde. (1928).
- *I. v. Kürsinger*, Lungau. Historisch, ethnographisch und statistisch aus bisher unbenützten urkundlichen Quellen dargestellt (1853).
- *D. Lanser,* Paß-Bezeichnungen in den Alpen, in: Veröff. Mus. Ferdinandeum Innsbruck 31, 1951, 493ff.
- *P. Leber,* Archäologische Kleinigkeiten aus Tirol. Zum Ortsnamen Dormitz, in: Carinthia 146, 1956, 479f.
- *P.S. Leber*, Die römische Staatsstrasse von Villach zum Zollfeld, Aus Kärntens römischer Vergangenheit 2 (1971).
- *P.S. Leber*, Die Römerstrassen im Lavanttal.(1974).
- *P.S. Leber*, Die römische Glantalstrasse und deren Fortsetzung bis zum Görschitztal und nach Villach (Santicum), Aus Kärntens römischer Vergangenheit 6 (1976).
- *H. Leitmeier* (Hrsg.), Die österreichischen Alpen (1928) 211ff.
- *U. Lindgren,* Alpenübergänge von Bayern nach Italien (1986)
- *A. Lippert (Hrsg.)*, Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz, Böcksteiner Montana 10 (1993).

- *A. Lippert*, Zwei römische Passstraßen über die Hohen Tauern, in: Markomannenkriege. Ursachen und *Wirkung*. (1994) 407ff.
- *A. Lippert,* Neue Forschungen zu den antiken Passstrassen über den Mallnitzer Tauern und den Korntauern, in: Wissenschaftliche Mitteilungen Nationalpark Hohe Tauern 5, 1999, 205-227.
- *T. Lorenz*, Strassenverbindungen im Ostteil von Noricum, in: BudReg 30, 1993, 39-43.
- *R. Ložar,* Überreste einer Pferdestatue aus Bronze aus Trojane (Atrans) In: Serta Hoffillierana. Festschrift für V. Hoffiller (1940) 354-367.
- *R. Lunz*, Ur- und Frühgeschichte Südtirols (1973) 21, 73. Anm. 81.
- *R. Lunz,* Zur Vor- und Frühgeschichte von Abtei und Enneberg mit Ausblicken auf Gröden, in: Ladinia 3, 1979, 147-163.
- *I. Mader,* Die Fernpassstrassen, in: THBl 10, 1932.
- *F. Mandl* (Hrsg.), Sölkpass. Ein 6000 Jahre alter Sumpfad über die Alpen, Mitteilungen der ANISA 23/24, 2002/2003.
- *R. Matteotti,* Die römische Anlage von Riom GR, in: JbSGUF 85, 2002, 103-196.
- *E. F. Mayer,* Bronzezeitliche Passfunde im Alpenraum, in: Jahresberichte des Instiutes für Vor- und Frühgeschichte der Universität Frankfurt (1978/79) 179ff.
- *K. M. Mayr,* Die Fundstelle des Straßendenkmals von Rabland, in: Der Schlern 39, 1965, 157f.
- *P. Mayr,* Randbemerkungen zur „Via Claudia Augusta“ I: Karrenweg oder Monumentalstraße? In: Der Schlern 57, 1983, 147ff.
- *P. Mayr,* Randbemerkungen zur „Via Claudia Augusta“ II: Die „römischen Geleisestraßen“, in: Der Schlern 57, 1983, 267ff.
- *P. Mayr,* Randbemerkungen zur „Via Claudia Augusta“ III: Die cisalpine Trasse: Ein Meer von Theorien., in: Der Schlern 57, 1983, 459ff.
- *P. Mayr,* Randbemerkungen zur „Via Claudia Augusta“ IV: Die Trasse in Südtirol, in: Der Schlern 57, 1983, 511ff.
- *P. Mayr,* Randbemerkungen zur „Via Claudia Augusta“ V: Es gab keine „Statio Maiensis“, in: Der Schlern 57, 1983, 567ff.
- *O. Menghin,* Archäologische Forschungen in Osttirol 1943 u. 1944, in: Der Schlern 23, 1949, 232ff. u. 287ff.
- A. B. Meyer, Ausgrabungen am Zollwirtshaus bei Sterzing in Tirol, in: Mitteilungen der anthropologischen Gesellschaft Wien 14, 1884, 99ff.
- *A. B. Meyer,* Gurina im Obergailthal (Kärnthen) (1885).
- *A. B. Meyer,* Die alten Straßen des Obergailthals (1886).
- *H. Meyer*, Die römischen Alpenstraßen in der Schweiz, in: MAGZ 13, 1861
- *I. Mikl Curk,* Claustra Alpium Iuliarum als Grenzgebiet unterschiedlicher Ethnien in der späten Kaiserzeit und in den Kleinfunden, in: Roman Frontier Studies 1995 (1997) 439-444.
- *K. Miller*, Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana (1916) XLVIII Anm. 8.
- *F. Moosleitner*, Der goldene Halsring von der Maschlalm. Salzburger Museumsblätter 39 (1978) 13ff.
- *F. Moosleitner*, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg (Salzburg), in: Kult der Vorzeit in den Alpen. Ausstellungskatalog Innsbruck (1997) 25ff.
- *F. Moosleitner*, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg. In: L. Zemmer-Plank (Ed.), Kult der Vorzeit in den Alpen 1. Teil, Schriftenreihe der ARGE-ALP (2002) 675-689.
- *P.M. Moro,* Iulium Carnicum (Zuglio) (1956) 200-203.
- *V. Moucka-Weitzel*, Die Kleinfunde von Immurium-Moosham, in: *R. Fleischer* (Hrsg.), Die Römische Straßenstation Immurium – Moosham im Salzburger Lungau. AS 4, 1998, 52-286.
- *J. Naeher*, Die römischen Militärstraßen und Handelswege in der Schweiz und in Südwestdeutschland, insbesondere in Elsass-Lothringen[2] (1888).
- *F. Narobe,* Die Römerstraße über den Radstätter Tauern, in: MGSL 100, 1960, 15-27.
- *N. Negroni Catacchio,* Le vie del ambra, i passi alpini e l’ alto Adriatico, in: Aquileia e l’ arco alpino orientale (1976) 21-57.
- Der Neue Pauly 8 (2000) 756 s.v. Nauportus [1] (J. Burian)
- Der Neue Pauly 12/2 (2002) 77 s. v. Verona (E. Buchi)
- *R. Nierhaus,* Gnomon 22 (1950) 268-273. (Rezension von Bulle)
- *R. Nierhaus,* Studien zur Römerzeit in Gallien, Germanien und Hispanien (1977).
- *H. Nissen,* Italische Landeskunde Bd. I (1883) Kapitel III Die Alpen S. 136-173.

- *R. Noll*: Römische Siedlungen und Strassen im Limesgebiet zwischen Inn und Enns, Der römische Limes in Österreich 21 (1958).
- *W. Nowakowski*, Metallglocken aus der römischen Kaiserzeit im europäischen Barbaricum, In: Archaeologia Polona XXVII, 1988, 77ff.
- *H. Nusser*, Die Geomorphologie der Alpen, Geographie Kompakt 66 (1997).
- *E. Oehlmann*, Die Alpenpässe im Mittelalter, in: Jahrbuch für Schweizerische Geschichte (1879).
- *E. Olshausen*, Einführung in die historische Geographie der Alten Welt (1991).
- *N. Osmuk*, Die Ummauerung der römischen Befestigung Castra in Ajdovščina, in: Arheološki vestnik 41, 1990, 183-198.
- *N. Osmuk*, Ajdovščina – Castra, in: Arheološki vestnik 48, 1997, 119-130.
- *J. Ott,* Die Beneficiarier. Untersuchungen zu ihrer Stellung innerhalb der Rangordnung des römischen Heeres und zu ihrer Funktion. Historia Einzelschriften 92, 1995,
- *S. Pahič*, Die Erforschung der Römerstraßen im Nordöstlichen Slowenien, in: Arheološki vestnik 34, 1983, 247-287.
- *V. Pallhauser,* Beschreibung der römischen Heerstraße von Verona nach Augsburg (1816).
- *G. Parthey, M. Pinder,* Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymnitanum (1848).
- *L. Pauli*, Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter (1980)
- *L. Pauli*, Einheimische Götter und Opferbräuche im Alpenraum. ANRW II 18,1 (1986) 816-871. (Bes: 840, 43-44, 64-65, Anm. 83)
- P. Petru, Studien zu den Militärgrenzen Roms I, Beiheft BJb 1967, 122ff.
- *P. Petru,* Ajdovščina, neue Ausgrabungsresultate, in: Roman Frontier Studies 1969 (1974) 178ff.
- *G. Piccotini*, Urgeschichtliche, römerzeitliche und frühmittelalterliche Funde im Bezirk Hermagor. In: G. Moro (Red.), Hermgor. Geschichte, Natur, Gegenwart (1969) 47f.
- *G. Piccotini,* Eine Benefiziarierstation in Santicum-Villach, in: Neues aus Alt-Villach 22, 1985, 7-17.
- *G. Piccotini, R. Wedenig,* Antike Passübergänge zwischen Noricum und der X. italischen Region. Antichità altoadriatiche 28, 1986, 199ff.
- *G. Piccotini,* Scambi commerciali tra l' Italia e il Norico, in: Antichità altoadriatiche 29, 1987, 291-304.
- *G. Piccotini*, Gold und Kristall am Magdalensberg. Germania 72 (1994) 467-477.
- *G. Piccotini,* FÖ 35, 1996, 483ff.
- G. Piccotini, Römerzeitliche Funde aus dem Gebiet der Stadtgemeinde Ferlach, in: Carinthia 186, 1996, 255-261. (Loiblpass)
- *F. Pichler,* Der Korntauern und sein Heidenweg, in: Correspondenzblatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte XIV (1883) 62ff.
- *R. Pittioni,* Urzeitliche Almwirtschaft, in: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Wien 74, 1931, 113.
- *R. Pittioni*, Ein neuer Fund vom Hochtorgebiet-Großglocknerstraße, in: ArchA 33, 1963, 108ff.
- *L. Plank*, Römische Funde entlang der Via Decia, in: BVBl 28, 1963, 164-166.
- *L. Plank,* FÖ 9, 1966-70, 85. (Altstrassenreste im Bereich des Brennersees)
- *A. Planta,* Die römische Julierroute, in: Helvetia Archaeologica 7, 1976, 1ff.
- *A. Planta,* Neues von der Via Claudia Augusta, in: VLMTir 60, 1980, 155-187.
- *A. Planta*, Verkehrswege im alten Raetien, 2. Die Julierroute vom Bergell bis zur Alp Gonda. Verschiedene alte Wege am Septimer. Alte Wege im Oberhalbstein. (1986).
- *A. Pla*nta, Verkehrswege im alten Raetien, 3. Neues von der Via Claudia Augusta (Tirol). Zum Verlauf der neuen Via Claudia Augusta bei Zirl (Tirol). Eine wichtige Alpentransversale in ihrem Schnittpunkt mit dem untersten Engadin.(1987).
- *J. Pöll*, Methodische Ansätze zur Altstraßenforschung in den Alpen, in: *G. Grabherr*, Die „Via Decia". Eine postulierte römische Reichsstraße. (Diplomarbeit Innsbruck 1994) 7-21.
- *J. Pöll,* Reste einer Steinplattenstraße in Patsch, in: Tiroler Heimatblätter 70, 1995, 56ff.
- *J. Pöll,* FÖ 40, 2001, 74-79. (Wege Pillerhöhe).
- *J. Pöll*, Der römische Prügelweg von Lermoos, VB Reutte (Tirol). Die Grabungen der Jahre 1992-93, in: Akten des 6. österreichischen Archäologentages, Graz 3.-5. Februar 1994., (1996) 153-160.
- *J. Pöll,* Ein Streckenabschnitt der Via Claudia Augusta in Nordtirol. Die Grabungen am Prügelweg Lermoos/Bez. Reutte 1992-1995, in: E. Walde (Hrsg.), Via Claudia – Neue Forschungen (1998) 15-130.

- *J. Pöll*, Tracce di vie antiche nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“. In: Attraverso le Alpi. Uomini, vie e scambi nell'antichità (2002) 73-83.
- *E. Polaschek,* Noricum in Ptolemaios' Geographie, in: Carinthia 143, 1953, 687-706.
- *S. Pollatschek*, Eines alten Soldaten Römerstudien nach der Natur II. Die Straße Teurnia-Juvavum, (1882).
- *A. von Premerstein,* Römische Strassen und Befestigungen in Krain. Im Auftrage der k.k. Central.Comission zur Erforschung und Erhaltung der Kunst- und hist. Denkmale untersucht von Anton von Premerstein und Simon Rutar (1899).
- *J. Prieur,* L' histoire des régions alpestres (Alpes Maritimes, Cottiennes, Graies et Pennines) sous le haut empire romaine (I.-III. siècle après J.C.) In: ANRW II. 5.2 630-656.
- *J. Rageth,* Römische Verkehrswege und ländliche Siedlungen in Graubünden, in: JHGG 115, 1985, 45.108.
- *F. Ramsauer*, Die Alpenkunde im Altertum, in: Zeitschrift des deutschen und österreichischen Alpenvereins 32, 1901, S. 46-69.
- *M. Rathmann*, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum, Beihefte BJb 55, 2003.
- *F. Ratzel*, Die Alpen inmitten der geschichtlichen Bewegungen, in: Zeitschrift des deutschen und österreichischen Alpenvereins 27, 1896, S. 62-89.
- RGA^2 I (1973^2) 194-196 s.v. Alpenpässe (H. Callies)
- RGA^2 XXI (2002) 324-340 s.v. Noricum (H. Ubl).
- RGA^2 XXII (2003) 444-449 s.v. Pässe (A. Lippert)
- RE I,2 (1894) 1599-1612 s.v. Alpes (J. Partsch).
- RE III (1899) 2013f. s.v. Cetius mons (M. Ihm).
- RE VIII, 1 (1912) 550-612 s. v. Hercules (F. Haug)
- RE IX 2 (1916) 2337 s.v. Itinerarien (W. Kubitschek).
- RE XVII, 2 (1931) 1775f. s.v. Ocra (2) (B. Saria)
- RE XX, 2 (1950) 1726-1728 s.v. Ad Pirum (B. Saria)
- RE Suppl. XIII (1973) 1417-1686 s. v. viae publicae (G. Radke).
- *R. Reinhard*, Pässe und Straßen in den Schweiz Alpen (1903).
- *E. Reisch,* Die Alpen in römischer Zeit, in: *H. Leitmeier* (Hrsg.), Die österreichischen Alpen (1928) 211ff.
- *M. Rigoni,* Camporosso in Val Canale: Probabile identificazione dell' antica stazione romana sul tracciato Aquileia-Virunum, in: AqN 43, 1972, 21ff.
- *M. Rigoni,* Camporosso: una stazione Romana tra la Venetia e il Noricum, in: AqN 48, 1977, 193ff.
- *G. Rizzi,* Una *mansio* sulla via romana a Bressanone, in: Studi Trentini di Scienze Storiche LXXXII, 2003, 185-204.
- *G. Rossada*, La viabilità tra decima regio, Raetia e Noricum come sistema territoriale, in: FDS 1, 2002, 46-56.
- *A. Rossetti*, Il percorso di pianura della strada romana Aquileia-Virunum (Iulia Augusta), in: MemStorFriuli 68, 1988, 145-147.
- *B. Saria,* Die geographischen Kenntnisse der Griechen und Römer vom Ostalpengebiet, in: Ostdeutsche Wissenschaft V, 1958, 89-98.
- *J. Šašel* (Hrsg.), claustra alpium Iuliarum (1971).
- *J. Šašel,* Castellum Larignum (Vitr. 2,9,15), in: Historia XXX (1981) 254ff.
- *J. Šašel,* La montagna romana: problemi e metodi della ricerca, in: Sestinum. Communita antiche dell' Appennino tra Etruria e Adriatico (1989) 211ff.
- *J. Šašel,* Ad Pirum – rimska stabna baza ha Hrušici, Kulturini in nazavni spomeniki Solvenije (Kultur- und Naturdenkmäler Sloweniens)159 (1988).
- *J. Šašel,* Alpen-Regionen, in: Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte I (1990) 556-569.
- *J. Šašel*, Opera selecta (1992). 546ff.
- *M. Šašel Kos*, Pre-roman divinities of the Eastern Alps and Adriatic (1999).
- *M. Šašel Kos, P. Scherrer,* Die autonomen Städte in Noricum und Pannonien, Situla 40 (2002).
- *P. H. Scheffel,* Verkehrsgeschichte der Alpen I. Bis zum Ende des Ostgotenreiches Theoderich des Großen (1908).
- *P. H. Scheffel,* Die Brennerstraße zur Römerzeit (1912).

- *P. Scherrer*, Zu einigen altbekannten römischen Weihesteinen Kärntens, in: Carinthia 176, 1986, 143f. (Loiblpass)
- *M. Schlechter,* Beiträge zur alten Geschichte des Obergailthales in Kärnten (1885).
- *W. Schleiermacher*, A B(rigantio), in: Germania 43, 1965, 320-321.
- *W. Schmid*, ÖJh 27, 1932, Beiblatt 206f.
- *E. Schmidel*, MZK III, 1903, 103f. (Funde beim Bau der Pyhrnbahn).
- *H.-C. Schneider,* Altstraßenforschung (1983).
- *A. Schober*, Die römischen Grabsteine von Noricum und Pannonien (Wien 1923)
- Ch. Schwanzar, Gabromagus und die sog. Norische Hauptstraße, in: *P. Assmann (Hrsg.),* Die römische Straßenstation Gabromagus (Windischgarsten), Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich 9 (2000) 7-30.
- *Ch. Schwanzar*, Metall-, Glas- und Beinfunde der Grabungen 1984/85, 1995 sowie Altfunde, in: *P. Assmann (Hrsg.),* Die römische Straßenstation Gabromagus (Windischgarsten), Studien zur Kulturgeschichte von Oberösterreich 9 (2000) 31-37.
- *O. Seek (Hrsg.),* Notitia Dignitatum accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Laterculi Provinciarum (Berlin 1876).
- *M. Silber,* Die Herkulesstatuette von der Großglocknerstraße, in: ÖJh 31, 1939, Beibl. 5-22.
- *W. Šmid*, Der Loiblpass, in: Carniola 2, 1909, 156-163.
- *H. Sonnabend (Hrsg.),* Mensch und Landschaft in der Antike. s.v. „Gebirge (Berg), Kälte,...“
- *H. Sonnabend,* Antike Einschätzung menschlicher Eingriffe in die natürliche Bergwelt, in: E. Olshausen / H. Sonnabend, Gebirge als Lebensraum. Stuttgarter Kolloquium zur historischen Geographie des Altertums 5 (1993) 151-161.
- *M. Springer*, Die Schlacht am Frigidus als quellenkundliches und literaturgeschichtliches Problem. In: R. Bratož (Hgb.), Westillyricum und Norditalien in der spätrömischen Zeit, Situla 34, 1996, 54-93.
- *F. Stadler,* Alte Verkehrswege und Transportgeräte im Ausseerland, in: Da schau her 11/3, 1990, 8ff.
- *H. Stadler, R. Franke, S. Ortisi,* Eine bislang unbekannte Straßenstation in Oberdrauburg, Kärnten, in: Arheološki vestnik 48, 1997, 53-62.
- *E. R. Stain,* Zu römischen Straßenstationen im Alpenraum mit ausführlicher Quellenanalyse zum römischen Postwesen. (Diss. Wien 1982).
- *F. Stähelin,* Die Schweiz in römischer Zeit^2 (1948).
- *J. Stern*, Wo Römerräder rollten. Überlegungen zum Verlauf römischer Strassen, SoSchr ÖAI 24 (1994).
- *E. Sternbach,* Der Urweg über den Jaufen, Schlern-Schriften 232, 1965, 26-32.
- *H. Steiner, P. Gamper*, Die Ausgrabungen 1998 und 1999 in der bronze- und eisenzeitlichen Siedlung am Ganglegg bei Schluderns. Stand der wissenschaftlichen Forschung In: Der Schlern 74, 2000, 601-683.
- *H. Steiner, P. Gamper*, Archäologische Untersuchungen am Ganglegg bei Schluderns im Jahr 2000, in: Der Schlern 75, 2001, 364-387.
- *P. Sticotti,* Le roccie inscritte di monte Croce in Carnia, in: Archeografo Triestino 3, 1906, 161ff.
- *O. Stolz,* Verkehrsgeschichte des Jaufen, Schlern-Schriften 12, 1927, 127-175.
- *K. Strobl,* Die Noreia-Frage. Neue Aspekte und Überlegungen zu einem alten Problem der historischen Geographie Kärntens. Carinthia I, 193, 2003, 25-71.
- *G.M. Tabarelli,* Strade romane nel Trentino e nell' Alto Adige (1994)
- *M. Tschurtschenthaler, U. Wein*, Kontinuität und Wandel eines alpinen Heiligtums im Laufe seiner 1.800 jährigen Geschichte. Archäologie Österreichs 7/1, 14ff.
- *T. Ulbert,* Ad Pirum (Hrusica) Spätrömische Passbefestigung in den julischen Alpen, in: Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte 31 (1981).
- *O. Urban,* Österreichische Geschichte bis 15 v. Chr. Der lange Weg zur Geschichte. Die Urgeschichte Österreichs. (2000).
- *R. v. Uslar,* Vorgeschichtliche Fundkarten der Alpen (1991).
- *A. Valič*, Archäologische Funde von Militärelementen der spätrömischen Zeit in Gorenjsko, in: Arheološki vestnik 48, 1997, 261-268.
- *P. Veneri,* Terra Sigillata aus der Grabung von Waidbruck, in: FDS 1, 2002, 699-745.
- *H. Vetters*, Der Georgenberg bei Micheldorf, Oberösterreich. -ÖJh 43, 1956-58, Beiblatt,123-146.
- *H. Vetters*, Zur ältesten Geschichte der Ostalpenländer, in: ÖJh 46, 1961-63, 201ff.

- *K. Völkl,* Der obere Weg. Die Via Claudia Augusta auf der Strecke von Bozen bis Landeck, in: Jahrbuch des Südtiroler Kulturinstitutes 5-7, 1965-67, 89ff.
- *E. Walde*, THBl. 50, 1975, 2ff. (Herkules vom Hochtor)
- *E. Walde*, Via Claudia. Neue Forschungen (1998).
- *E. Walder,* Die Geschichte des Splügen-Passes, in: Die Alpen 2, 1926, 53ff.
- *G. Walser*, Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien (Kleine Schriften Aalen 29, 1983)
- *G. Walser*, Summus Poeninus. Historia Einzelschriften 48 (1984).
- *G. Walser*, Via per Alpes Graias. Historia Einzelschriften 48 (1986).
- *G. Walser,* Die militärische Bedeutung der Alpen in der Antike: Krieg und Gebirge. Der Einfluss der Alpen und des Juras auf die Strategie im Lauf der Jahrhunderte (1988) 17-56.
- *G. Walser,* Römische Durchzugsstraßen in der Schweiz, in: Schweizer Archiv für Verkehrswissenschaft und Politik (1964) S.109-130.
- *O. Wanka von Rodlow*, Der Verkehr über den Pass von Pontebba-Pontafel und den Predil im Altertum und Mittelalter, Prager Studien 3, 1898, 1-24.
- *O. Wanka von Rodlow,* Die Brennerstraße im Altertum und Mittelalter, Prager Studien 7, 1900.
- *E. Weber,* Die neuen Meilensteine von Obertauern, in: MGSL 112-113, 1972-73, 245-251.
- *E. Weber,* Die Straßen der Römerzeit in Österreich und die Tabula Peutingeriana, in: E. Zöllner (Hrsg.) Verkehrswege und Eisenbahnen (Schriften der Instituts für Österreichkunde 53, 1989, 5-18.
- *R. Wedenig,* Gebirgspässe im südlichen Noricum, eine historisch – topographische Bestandsaufnahme. (Diplomarbeit Graz 1986).
- *R. Wedenig,* Epigraphische Quellen zur städtischen Administration in Noricum (Klagenfurt 1997).
- *U. Wein,* Metallsondierung der Altstraßen vom Mallnitzer Tauern, Korntauern und Bockhart, in: *A. Lippert (Hrsg.)*, Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein – Mallnitz, Böcksteiner Montana 10 (1993) 109-135.
- *M. Windholz-Konrad*, Funde entlang der Traun zwischen Ödensee und Hallstätter See, FÖMat A 13 (2003).
- *G. Winkler*, Die Reichsbeamten der von Noricum und ihr Personal (1969) 33ff.
- *G. Winkler*, Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum - Österreich (Kleine Schriften Aalen 35, Stuttgart 1985)
- *G. Winkler*, Die Ovilatus-Frage, Eine römische Strassenstation Ovilatus hat es nicht gegeben, in: JbMusLinz 136 (1991) 49-52.
- *G. Winkler,* Die römischen Siedlungen und Städte im Ostalpenraum, in: *Ch. Rohr* (Hrsg.) Vom Ursprung der Städte in Mitteleuropa. Jubiläumsschrift zur 1200. Wiederkehr der Erstnennung von Linz (1999) 29-42.
- *H. Wopfner*, Die Reise des Venantius Fortunatus durch die Ostalpen, in: Schlern Schriften LX (1925) 362f.
- *H. Wopfner,* Geschichtliche Heimatkunde. Altstraßenforschung, in: Tiroler Heimat N.F.IV (1931) 83ff.
- *H. Wopfner,* Wandlungen des Verkehrsnetzes in den Ostalpenländern, in: Geogr. Jahresber. Öst. 16, 1933, 132.
- *H. Wurm,* Die Meilensteine im Leissnitzgraben bei St. Margarethen im Lungau, in: RÖ 3, 1975, 307-319.
- *R. Wyss,* Die Eroberung der Alpen durch den Bronzezeitmenschen, in: Zeitschrift für Archäologie und Kunst 28 (1971) 138ff. (Inhalt: Deutung von Höhen und Passfunden)
- *R. Wyss*, Die archäologische Erforschung des Oberhalbsteins, in: HA 8, 1977, 2-12.
- *R. Wyss,* Handel und Verkehr über die Alpenpässe, in: H. Jankuhn et al. (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa (1989) 155-173.
- *W. Zanier,* Der Alpenfeldzug und die augusteische Okkupation in Süddeutschland, in: L. Wamser (Hg.) Die Römer zw. Alpen und Nordmeer. Katalog Rosenheim (2000) 11-18.
- *H. G. Zimpel,* Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft (1958).

4.3. Abbildungsverzeichnis

- Abb. 01 K.Brodersen - B.Zimmermann (Hrsg), Metzler Lexikon der Antike(2000) 199.
- Abb. 02 Rupert Gietl
- Abb. 03 G.Piccotini, AnzWien 136, 2001, 41-69. Abb.1.
- Abb. 04 Th. Fischer, Noricum (2002) Abb.96-99.
- Abb. 05 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 06 Pöll, 1998, 15-111. Abb. 21.
- Abb. 07 H. Steiner, P. Gamper, Der Schlern 75, 2001, 364-387. Abb. 13.
- Abb. 08 A. Planta, VLMTir 60, 1980, 155-187. Abb. 01/02.
- Abb. 09 A. Planta, VLMTir 60, 1980, 155-187. Abb. 08.
- Abb. 10 A. Planta, VLMTir 60, 1980, 155-187. Karte 01.
- Abb. 11 G. Grabherr, Sul legno e sulla pietra: la via romana CLAUDIA AUGUSTA nelle Alpi. In: Attraverso le Alpi (2002) 67-73. Abb. 02.
- Abb. 12 Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 226-259. Abb. 01.
- Abb. 13 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 14 Tschurtschenthaler, Wein, 1998, 226-259. Abb. 02.
- Abb. 15 J. Pöll, Tracce di vie antiche nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“. In: Attraverso le Alpi (2002) 73-83. Abb. 01.
- Abb. 15a Wegzeiten, FÖMat 4, sonderheft 1, 2004, 18.
- Abb. 16 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 17 G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) Abb. 52.
- Abb. 18 G. Grabherr, FÖ9, 2000, 689. Abb. 922.
- Abb. 19 J. Pöll, Tracce di vie antiche nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“. In: Attraverso le Alpi (2002) 73-83. Abb. 03.
- Abb. 20 J. Pöll, Tracce di vie antiche nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“. In: Attraverso le Alpi (2002) 73-83. Abb. 02.
- Abb. 21 L. Franz, Carinthia 146, 1956, 471f. Abb02/03.
- Abb. 22 G. Grabherr, Sul legno e sulla pietra: la via romana CLAUDIA AUGUSTA nelle Alpi. In: Attraverso le Alpi (2002) 67-73. Abb. 03.
- Abb. 23 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 24 (26.04.2004): http://www.ms-schibli.ch/Events/Suedtirol/19%20Jaufenpass%20gr.JPG
- Abb. 25 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 26 A. Höck, Aspetti del commercio di epoca tardoromana nel Tirolo. In: Attraverso le Alpi (2002) 219-227 Abb.01.
- Abb. 27 L. Franz, Carinthia 146, 1956, 471f. Abb01.
- Abb. 28 G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) Abb. 42.
- Abb. 29 J. Pöll, Tracce di vie antiche nel Tirolo settentrionale – „i solchi carrai“. In: Attraverso le Alpi (2002) 73-83. Abb. 04.
- Abb. 30 G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) Abb. 07.
- Abb. 31 M. Junkelmann, Die Legionen des Augustus (1986) Taf. 14a.
- Abb. 32 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 33 G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) Abb. 51.
- Abb. 34 G. Grabherr, Via Decia (Diplomarbeit Innsbruck 1994) Abb. 12.
- Abb. 35 M. Junkelmann, Die Legionen des Augustus (1986) Taf. 8b.
- Abb. 36 W. Heinz, Reisewege der Antike (2003) Abb.32.
- Abb. 37 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt111 Abb.7.
- Abb. 38 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 48 Abb. 2.
- Abb. 39 L. Craffonara, Ladinia 22, 1998, 63-162. Abb. 03.
- Abb. 40 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 49 Abb. 01.
- Abb. 41 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 42 O. Klose, Die Römerstrasse über den Plökenpass, in: Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 124ff. Taf. VI Abb. 2.

- Abb. 43 O. Klose, Die Römerstrasse über den Plökenpass, in: Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 125a Abb. 10.
- Abb. 44 R. Gietl
- Abb. 45 R. Gietl / Winkler, 1985, 39.
- Abb. 46 R. Gietl / Winkler, 1985, 39.
- Abb. 47 R. Gietl / Winkler, 1985, 40.
- Abb. 48-54 R. Gietl
- Abb. 55 R. Gietl / Josephinische Landesaufnahme BIXa 54 Sektion 79 (1784/85) + BVIIa 144 Sektion XV.5 (Copie) (1804).
- Abb. 56/57 Rupert Gietl
- Abb. 58 R. Gietl / H. Koban, Carinthia 155, 1965, 263.
- Abb. 59 R. Gietl
- Abb. 60/61 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 63 Th. Fischer, Noricum (2002) Abb. 219.
- Abb. 62/64 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 65 H. Kenner, AnzWien 125, 1988, 61-83. Abb. 5.
- Abb. 66 H. Kenner, AnzWien 125, 1988, 61-83. Abb. 1-4.
- Abb. 67-69 F. Moosleitner, Ein keltisch-römisches Passheiligtum am Glocknerweg. In: L. Zemmer-Plank (Ed.), Kult der Vorzeit in den Alpen 1. Teil, Schriftenreihe der ARGE-ALP (2002) 675-689. Abb. 2-4.
- Abb. 70 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 52 Abb. 3.
- Abb. 71 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 53 Abb. 4.
- Abb. 72 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 73 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 112 (Detail).
- Abb. 74/75/ M. Hell, ArchA 51, 1972, 97-103. Abb. 3/4.
- Abb. 76 Winkler, 1985, S. 66.
- Abb. 77 M. Hell, ArchA 51, 1972, 97-103. Abb. 2.
- Abb. 78 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 73 Abb. 1. Blatt 92 Abb. 1. Blatt 91 Abb. 1. Blatt 92 Abb. 6.
- Abb. 79 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 80 G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 251-268. Abb. 06.
- Abb. 81 G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 251-268. Abb. 08.
- Abb. 82 Lippert I 1993 Abb10.
- Abb. 83 R. Gietl
- Abb. 84 Lippert I 1993 Taf. 23 oben.
- Abb.85 Lippert I 1993 Taf. 23 oben. + C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 34ff. Abb. 23.
- Abb. 86 Lippert I 1993, 59, Planaufnahme 7.
- Abb. 87 G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 251-268. Abb. 04.
- Abb. 88 G. Dembski, A. Lippert, AKorrBl 30, 2000, 251-268. Abb. 01.
- Abb. 89 Lippert 1999, Abb. 2.
- Abb. 90/91 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 54 Abb. 3/1.
- Abb. 92 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 93 M. Rigoni AQN 43, 1972, 27 Abb. 1.
- Abb. 94 M. Rigoni AQN 48, 1977, 198 Abb. 2.
- Abb. 95 M. Rigoni AQN 48, 1977, 198 Abb. 3+4.
- Abb. 96 R. Egger, Frühchristliche Kirchenbauten im südlichen Noricum, in: SoSchr ÖAI IX (1916) 93ff. Abb. 94.
- Abb. 97 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 98 R. Fleischer, AS 4, 1998, Abb. 03.
- Abb. 99/100 E. Weber, MSGL 112-113, 1972-73, 249 Abb1/5.
- Abb. 101 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 59 Abb. 3.
- Abb. 102 L. Pauli, Die Alpen von Frühzeit bis Mittelalter (1980) 141.
- Abb. 103 R. Fleischer, AS 4, 1998, Abb. 51.

- Abb. 104 R. Gietl (Aus: Pauli 1980, 141 + R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 103-196. Abb. 4)
- Abb. 105 R. Gietl
- Abb. 106 L. Beckel – F. Zwittkovits (Hrsg.), Landeskundlicher Flugbildatlas Salzburg (1981), Blatt 58 (Detail).
- Abb. 107 Winkler, 1985, Abb. 30.
- Abb. 108 O. Klose, Die Römerstrasse über den Plökenpass, in: Jahrbuch für Altertumskunde 4, 1910, 124ff. Taf. VIII 2.
- Abb. 109 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 110/111 G. Grabherr, Michlhallberg (2000) Abb. 44/63.
- Abb. 112 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 113 Wegzeiten, FÖMat 4, Sonderheft 1, 2004, 17
- Abb. 114 B. Hebert, MittANISA 21, 2000, 70, Abb. 02.
- Abb. 114a/b Wegzeiten, FÖMat 4, Sonderheft 1, 2004, 17
- Abb. 115 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 116/117 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 118 J. Stern, RÖ25, 2002, Abb.151.
- Abb. 119 A. Valic, Arheološki vestnik 48, 1997, 266, Abb.8.
- Abb. 120 R. Gietl (AMAP 3D)
- Abb. 121 A. Valic, Arheološki vestnik 48, 1997, 266, Abb. 1.
- Abb. 122 R. J. A. Talbert, Barrington Atlas of the Greek and Roman World (2000) 20.
- Abb. 123-128 T. Ulbert, MBVF 31, 1981, Abb. 20, 5, 4, 7, 17, 19.
- Abb. 129 N. Osmuk, Arheološki vestnik 48, 1997, 120, Abb.01.
- Abb. 130 R. Gietl
- Abb. 131 www.montivagus.de/chpjul.html#profil (03.06.2004)
- Abb. 132 C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 34ff. Titelblatt: Der Jullier-Berg in Bündten“ von J. Meyer 1655-1712.
- Abb. 133 www.picswiss.ch/Land03/gr-I3-01.html (03.06.2004)
- Abb. 134 www.picswiss.ch/Land03/gr-I3-02.html (03.06.2004)
- Abb. 135 R. Laur-Belart, JbSGUF 30, 1938, 121, TafXV Abb. 1.
- Abb. 136 R. Gietl (Interaktiver Atlas der Schweiz)
- Abb. 137 R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 103-196. Abb. 04.
- Abb. 138 R. Chevallier, Les voies romaines (1997) Abb. 184b-c.
- Abb. 139 R. Gietl (Interaktiver Atlas der Schweiz)
- Abb. 140 R. Gietl (Aus: C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 34ff. Abb. 22, 35.
- Abb. 141 R. Gietl (Aus: C. P. Ehrensperger, HA 21, 1990, 34ff. Abb. 26, 29.
- Abb. 142 R. Matteotti, JbSGUF 85, 2002, 103-196. Abb. 42.

Alle Tafeln R. Gietl, auf der Grundlage der AMAP 3D, mit Ausnahme der Tafeln S. 53, 85, 117, 189 (R. J. A. Talbert, Barrington Atlas of the Greek and Roman World(2000) Karte 19/20), S. 118, 141, 143 (Orthophoto gerechnet auf der Grundlage eines Stereobildpaares des BEV Nr. 5/8398 5/8399 (Oktober 1998), aufgenommen mit einer RC10 150mm), S. 191 (Satellitenaufnahme, Auflösung 10m, Download: http://geoengine.nima.mil) S. 10 (Digitales Geländemodell 100m, Download: http://geoengine.nima.mil) S. 242 (Kartengrundlage: Inter-Aktivni Atlas Slovenije). S. 258 (Interaktiver Atlas der Schweiz) Die Übersichtskarte am Ende der Arbeit basiert auf einer Satellitenaufnahme der Alpen (Maßstab 1:1.000.000) der Firma Geospace.

4.4. Lebenslauf des Autors

- Geboren am 24. November 1978 in Bruneck – Südtirol.
- 1984 – 1992 Grund- und Mittelschule in Welsberg – Südtirol.
- 1992 – 1997 Humanistisches Gymnasium – Klassische Fachrichtung „Nicolaus Cusanus“in Bruneck – Südtirol.
- 1997 Matura mit 51/60 Punkten abgelegt.
- WS 1997/98 Immatrikulation an der Universität Wien in den Fächern „Klassische Archäologie“ und „Geschichte“. Besuch von Lehrveranstaltungen am Institut für Ur- und Frühgeschichte, Schwerpunkt „GIS Applikationen in der Archäologie“, „Vermessung“, „Luftbildarchäologie“ und „Photogrammetrie“, daneben Datierungsmethoden am Atominstitut der Universität Wien und Neugriechisch am Institut für Byzantinistik. Lehrgrabung in Lauriacum, daneben Grabungsteilnahmen in Zeiselmauer und Klosterneuburg.
- WS 1999/2000 Einreichung des 1. Diplomprüfungszeugnisses für „Klassische Archäologie“ und für „Geschichte“.
- SS 2000 Zuerkennung des „Dr. Hans Franzen“ – Stipendiums des Rotary - Clubs Wiesbaden.
- WS 2000/01 und SS 2001 Studium an der Johannes Gutenberg Universität in Mainz. Lehrveranstaltungen am Institut für Klassische Archäologie und Alte Geschichte, am Institut für Vor- und Frühgeschichte und in Zusammenarbeit mit dem RGZM am Institut für Mineralogie. Am Zentrum für Datenverarbeitung Besuch mehrerer Lehrveranstaltungen über digitale Bildverarbeitung, am Sprachenzentrum, Mitarbeit am Katalog der Prinz Johann Georg-Sammlung des Landesmuseums Mainz.
- März - April 2001: 4 Wochen Vermessung, photogrammetrische Aufnahme und digitaler Dokumentation einer Thermenanlage in Grumentum (Basilicata – Süditalien). Referat zur römischen Stadt Grumentum vor dem Rotary – Club Wiesbaden.
- August – Oktober 2001: Grabungskampagne in Grumentum als Assistent der Grabungsleitung.
- Akademisches Jahr 2001/02: Rückkehr nach Wien, Beginn der Diplomarbeit zum Thema „Die Römer auf den Pässen der Ostalpen“, Betreuung durch Prof. Hannsjörg Ubl.
- Teilnahme am *Sienceweek* - Projekt der Universität Wien, in Zusammenarbeit mit der Stadtarchäologie Wien, erstes digitales Oberflächenmodell des Legionslagers *Vindobona* erstellt.
- Juli 2002: Teilnahme an der photogrammetrischen Aufnahme der Burg Greifenstein in Südtirol, in Zusammenarbeit mit dem Landesvermessungsamt Südtirol.
- August – Oktober 2002: Weitere Grabungskampagne in Grumentum als Assistent der Grabungsleitung.
- Seit WS 2002/02: Beginn des Studiums als Mitbeleger am Institut für Photogrammetrie und Fernerkundung der Technischen Universität Wien. Schwerpunkt: Photogrammetrische Gebäudemodelle, photogrammetrische Feldpraxis und Auswertungsmethoden. November 2002: Teilnahme am Workshop 8 „Computer & Archäologie“ in Wien. Weitere Arbeit am digitalen Geländemodell des Legionslagers Vindobona in Zusammenarbeit mit der Stadtarchäologie Wien und dem Stadtmagistrat für Vermessung. Aufbau eines

dreidimensionalen Modells des Legionslagers *Vindobona*. Vermessung und photogrammetrische Aufnahmen in der Laurentius-Basilika in Lorch – Lauriacum.

- 8. bis 11. April 2003: Teilnahme an der internationalen Konferenz „CAA 2004 - *Enter the Past*“ im Rathaus Wien. Mit M. Mosser und M. Kronberger Referat zum Thema: „*3D surface reconstruction in ancient Vindobona*“.
- August – Oktober 2003: Weitere Grabungskampagne in Grumentum als Assistent der Grabungsleitung.
- WS 2003/04: Auswertung der photogrammetrischen Feldübung. Schwerpunkt Gebäudemodellierung.
- Seit Dezember 2003: Mitarbeiter der Firma „No Limits – Geodata“. Laserscanner- und Photogrammetriedokumentation. Aufgaben: Projektbearbeitung im Bereich der Stadtmodellierung, Baudenkmalpflege und Archäologie.
- Seit März 2004: Im Wettbewerb um den Förderpreis der Stadt Wien.
- 13.-17. April 2004: Teilnahme an der „CAA“ Konferenz „*Beyond the artifact*“ in Prato (Italien). Referat zum Thema „Open source applications in Archaeology“.

Publikationen:

- R. Gietl, M. Kronberger, M. Mosser, Rekonstruktion des antiken Geländes in der Wiener Innenstadt, Forum Archaeologiae 28 / IX / 2003 (http://farch.net)
- R. Gietl, M. Kronberger, M. Mosser, Site Reconstruction of Ancient Vindobona, in: [Enter the Past] The E-way into the Four Dimensions of Cultural Heritage, BAR International Series 1227, 2004, 329-332.
- R. Gietl, M. Kronberger, M. Mosser, Antikes Gelände- und Rekonstruktionsmodell von Vindobona, Fundort Wien 7, 2004.

Wien, im März 2004 Rupert Gietl

4.5 GNU Free Documentation License

Version 1.2, November 2002
Copyright (C) 2000,2001,2002 Free Software Foundation, Inc.
59 Temple Place, Suite 330, Boston, MA 02111-1307 USA
Everyone is permitted to copy and distribute verbatim copies
of this license document, but changing it is not allowed.

0. PREAMBLE

The purpose of this License is to make a manual, textbook, or other functional and useful document "free" in the sense of freedom: to assure everyone the effective freedom to copy and redistribute it, with or without modifying it, either commercially or noncommercially. Secondarily, this License preserves for the author and publisher a
way to get credit for their work, while not being considered responsible for modifications made by others.

This License is a kind of "copyleft", which means that derivative works of the document must themselves be free in the same sense. It complements the GNU General Public License, which is a copyleft license designed for free software.

We have designed this License in order to use it for manuals for free software, because free software needs free documentation: a free program should come with manuals providing the same freedoms that the software does. But this License is not limited to software manuals; it can be used for any textual work, regardless of subject
matter or whether it is published as a printed book. We recommend this License principally for works whose purpose is instruction or reference.

1. APPLICABILITY AND DEFINITIONS

This License applies to any manual or other work, in any medium, that contains a notice placed by the copyright holder saying it can be distributed under the terms of this License. Such a notice grants a world-wide, royalty-free license, unlimited in duration, to use that work under the conditions stated herein. The "Document", below,
refers to any such manual or work. Any member of the public is a licensee, and is addressed as "you". You accept the license if you copy, modify or distribute the work in a way requiring permission under copyright law.

A "Modified Version" of the Document means any work containing the Document or a portion of it, either copied verbatim, or with modifications and/or translated into another language.

A "Secondary Section" is a named appendix or a front-matter section of the Document
that deals exclusively with the relationship of the publishers or authors of the Document to the Document's overall subject (or to related matters) and contains nothing that could fall directly within that overall subject. (Thus, if the Document is in
part a textbook of mathematics, a Secondary Section may not explain any mathematics.) The relationship could be a matter of historical connection with the subject or with related matters, or of legal, commercial, philosophical, ethical or political position regarding them.

The "Invariant Sections" are certain Secondary Sections whose titles are designated, as being those of Invariant Sections, in the notice that says that the Document is released under this License. If a section does not fit the above definition of Secondary
then it is not allowed to be designated as Invariant. The Document may contain zero Invariant Sections. If the Document does not identify any Invariant Sections then there are none.

The "Cover Texts" are certain short passages of text that are listed, as Front-Cover

Texts or Back-Cover Texts, in the notice that says that the Document is released under this License. A Front-Cover Text may be at most 5 words, and a Back-Cover Text may be at most 25 words.
A "Transparent" copy of the Document means a machine-readable copy, represented in a format whose specification is available to the general public, that is suitable for revising the document straightforwardly with generic text editors or (for images composed of pixels) generic paint programs or (for drawings) some widely available drawing editor, and that is suitable for input to text formatters or for automatic translation to a variety of formats suitable for input to text formatters. A copy made in
an otherwise Transparent file format whose markup, or absence of markup, has been arranged to thwart or discourage subsequent modification by readers is not Transparent. An image format is not Transparent if used for any substantial amount of
text. A copy that is not "Transparent" is called "Opaque".
Examples of suitable formats for Transparent copies include plain ASCII without markup, Texinfo input format, LaTeX input format, SGML or XML using a publicly available DTD, and standard-conforming simple HTML, PostScript or PDF designed for human modification. Examples of transparent image formats include PNG, XCF and JPG. Opaque formats include proprietary formats that can be read and edited only by proprietary word processors, SGML or XML for which the DTD and/or processing tools are not generally available, and the machine-generated HTML, PostScript or PDF produced by some word processors for output purposes only.
The "Title Page" means, for a printed book, the title page itself, plus such following pages as are needed to hold, legibly, the material this License requires to appear in the title page. For works in formats which do not have any title page as such, "Title Page" means the text near the most prominent appearance of the work's title, preceding the beginning of the body of the text.
A section "Entitled XYZ" means a named subunit of the Document whose title either is
precisely XYZ or contains XYZ in parentheses following text that translates XYZ in another language. (Here XYZ stands for a specific section name mentioned below, such as "Acknowledgements", "Dedications", "Endorsements", or "History".) To "Preserve the Title" of such a section when you modify the Document means that it remains a section "Entitled XYZ" according to this definition.
The Document may include Warranty Disclaimers next to the notice which states that this License applies to the Document. These Warranty Disclaimers are considered to be included by reference in this License, but only as regards disclaiming warranties: any other implication that these Warranty Disclaimers may have is void and has no effect on the meaning of this License.

2. VERBATIM COPYING

You may copy and distribute the Document in any medium, either commercially or noncommercially, provided that this License, the copyright notices, and the license notice saying this License applies to the Document are reproduced in all copies, and that you add no other conditions whatsoever to those of this License. You may not use
technical measures to obstruct or control the reading or further copying of the copies you make or distribute. However, you may accept compensation in exchange for copies. If you distribute a large enough number of copies you must also follow the conditions in section 3.
You may also lend copies, under the same conditions stated above, and you may publicly display copies.

3. COPYING IN QUANTITY

If you publish printed copies (or copies in media that commonly have printed covers) of the Document, numbering more than 100, and the Document's license notice

requires Cover Texts, you must enclose the copies in covers that carry, clearly and legibly, all these Cover Texts: Front-Cover Texts on the front cover, and Back-Cover Texts on the back cover. Both covers must also clearly and legibly identify you as the publisher of these copies. The front cover must present the full title with all words of the title equally prominent and visible. You may add other material on the covers in addition. Copying with changes limited to the covers, as long as they preserve the title of the Document and satisfy these conditions, can be treated as verbatim copying in other respects.

If the required texts for either cover are too voluminous to fit legibly, you should put the first ones listed (as many as fit reasonably) on the actual cover, and continue the rest onto adjacent pages.

If you publish or distribute Opaque copies of the Document numbering more than 100, you must either include a machine-readable Transparent copy along with each Opaque copy, or state in or with each Opaque copy a computer-network location from
which the general network-using public has access to download using public-standard
network protocols a complete Transparent copy of the Document, free of added material. If you use the latter option, you must take reasonably prudent steps, when you begin distribution of Opaque copies in quantity, to ensure that this Transparent copy will remain thus accessible at the stated location until at least one year after the
last time you distribute an Opaque copy (directly or through your agents or retailers) of that edition to the public.

It is requested, but not required, that you contact the authors of the Document well before redistributing any large number of copies, to give them a chance to provide you with an updated version of the Document.

4. MODIFICATIONS

You may copy and distribute a Modified Version of the Document under the conditions
of sections 2 and 3 above, provided that you release the Modified Version under precisely this License, with the Modified Version filling the role of the Document, thus licensing distribution and modification of the Modified Version to whoever possesses a
copy of it. In addition, you must do these things in the Modified Version:

- **A.** Use in the Title Page (and on the covers, if any) a title distinct from that of the Document, and from those of previous versions (which should, if there were any, be listed in the History section of the Document). You may use the same title as a previous version if the original publisher of that version gives permission.
- **B.** List on the Title Page, as authors, one or more persons or entities responsible for authorship of the modifications in the Modified Version, together with at least five of the principal authors of the Document (all of its principal authors, if it has fewer than five), unless they release you from this requirement.
- **C.** State on the Title page the name of the publisher of the Modified Version, as the publisher.
- **D.** Preserve all the copyright notices of the Document.
- **E.** Add an appropriate copyright notice for your modifications adjacent to the other copyright notices.
- **F.** Include, immediately after the copyright notices, a license notice giving the public permission to use the Modified Version under the terms of this License, in the form shown in the Addendum below.
- **G.** Preserve in that license notice the full lists of Invariant Sections and required Cover Texts given in the Document's license notice.
- **H.** Include an unaltered copy of this License.

• **I.** Preserve the section Entitled "History", Preserve its Title, and add to it an item stating at least the title, year, new authors, and publisher of the Modified Version as given on the Title Page. If there is no section Entitled "History" in the Document, create one stating the title, year, authors, and publisher of the Document as given on its Title Page, then add an item describing the Modified Version as stated in the previous sentence.
• **J.** Preserve the network location, if any, given in the Document for public access to a Transparent copy of the Document, and likewise the network locations given in the Document for previous versions it was based on. These may be placed in the "History" section. You may omit a network location for a work that was published at least four years before the Document itself, or if the original publisher of the version it refers to gives permission.
• **K.** For any section Entitled "Acknowledgements" or "Dedications", Preserve the Title of the section, and preserve in the section all the substance and tone of each of the contributor acknowledgements and/or dedications given therein.
• **L.** Preserve all the Invariant Sections of the Document, unaltered in their text and in their titles. Section numbers or the equivalent are not considered part of the section titles.
• **M.** Delete any section Entitled "Endorsements". Such a section may not be included in the Modified Version.
• **N.** Do not retitle any existing section to be Entitled "Endorsements" or to conflict in title with any Invariant Section.
• **O.** Preserve any Warranty Disclaimers.
If the Modified Version includes new front-matter sections or appendices that qualify as Secondary Sections and contain no material copied from the Document, you may at your option designate some or all of these sections as invariant. To do this, add their titles to the list of Invariant Sections in the Modified Version's license notice. These titles must be distinct from any other section titles.
You may add a section Entitled "Endorsements", provided it contains nothing but endorsements of your Modified Version by various parties--for example, statements of
peer review or that the text has been approved by an organization as the authoritative definition of a standard.
You may add a passage of up to five words as a Front-Cover Text, and a passage of up to 25 words as a Back-Cover Text, to the end of the list of Cover Texts in the Modified Version. Only one passage of Front-Cover Text and one of Back-Cover Text may be added by (or through arrangements made by) any one entity. If the Document already includes a cover text for the same cover, previously added by you or by arrangement made by the same entity you are acting on behalf of, you may not
add another; but you may replace the old one, on explicit permission from the previous publisher that added the old one.
The author(s) and publisher(s) of the Document do not by this License give permission to use their names for publicity for or to assert or imply endorsement of any Modified Version.

5. COMBINING DOCUMENTS

You may combine the Document with other documents released under this License, under the terms defined in section 4 above for modified versions, provided that you include in the combination all of the Invariant Sections of all of the original documents, unmodified, and list them all as Invariant Sections of your combined work
in its license notice, and that you preserve all their Warranty Disclaimers.
The combined work need only contain one copy of this License, and multiple identical Invariant Sections may be replaced with a single copy. If there are multiple Invariant Sections with the same name but different contents, make the title of each such

section unique by adding at the end of it, in parentheses, the name of the original author or publisher of that section if known, or else a unique number. Make the same
adjustment to the section titles in the list of Invariant Sections in the license notice of
the combined work.
In the combination, you must combine any sections Entitled "History" in the various original documents, forming one section Entitled "History"; likewise combine any sections Entitled "Acknowledgements", and any sections Entitled "Dedications". You must delete all sections Entitled "Endorsements."

6. COLLECTIONS OF DOCUMENTS

You may make a collection consisting of the Document and other documents released
under this License, and replace the individual copies of this License in the various documents with a single copy that is included in the collection, provided that you follow the rules of this License for verbatim copying of each of the documents in all other respects.
You may extract a single document from such a collection, and distribute it individually under this License, provided you insert a copy of this License into the extracted document, and follow this License in all other respects regarding verbatim copying of that document.

7. AGGREGATION WITH INDEPENDENT WORKS

A compilation of the Document or its derivatives with other separate and independent
documents or works, in or on a volume of a storage or distribution medium, is called an "aggregate" if the copyright resulting from the compilation is not used to limit the legal rights of the compilation's users beyond what the individual works permit. When
the Document is included in an aggregate, this License does not apply to the other works in the aggregate which are not themselves derivative works of the Document.
If the Cover Text requirement of section 3 is applicable to these copies of the Document, then if the Document is less than one half of the entire aggregate, the Document's Cover Texts may be placed on covers that bracket the Document within the aggregate, or the electronic equivalent of covers if the Document is in electronic form. Otherwise they must appear on printed covers that bracket the whole aggregate.

8. TRANSLATION

Translation is considered a kind of modification, so you may distribute translations of the Document under the terms of section 4. Replacing Invariant Sections with translations requires special permission from their copyright holders, but you may include translations of some or all Invariant Sections in addition to the original versions of these Invariant Sections. You may include a translation of this License, and all the license notices in the Document, and any Warranty Disclaimers, provided that you also include the original English version of this License and the original versions of those notices and disclaimers. In case of a disagreement between the translation and the original version of this License or a notice or disclaimer, the original version will prevail.
If a section in the Document is Entitled "Acknowledgements", "Dedications", or "History", the requirement (section 4) to Preserve its Title (section 1) will typically require changing the actual title.

9. TERMINATION

You may not copy, modify, sublicense, or distribute the Document except as expressly
provided for under this License. Any other attempt to copy, modify, sublicense or

distribute the Document is void, and will automatically terminate your rights under this License. However, parties who have received copies, or rights, from you under this License will not have their licenses terminated so long as such parties remain in full compliance.

10. FUTURE REVISIONS OF THIS LICENSE

The Free Software Foundation may publish new, revised versions of the GNU Free Documentation License from time to time. Such new versions will be similar in spirit to
the present version, but may differ in detail to address new problems or concerns. See
http://www.gnu.org/copyleft/.
Each version of the License is given a distinguishing version number. If the Document
specifies that a particular numbered version of this License "or any later version" applies to it, you have the option of following the terms and conditions either of that specified version or of any later version that has been published (not as a draft) by the Free Software Foundation. If the Document does not specify a version number of this License, you may choose any version ever published (not as a draft) by the Free Software Foundation.