

# Reste einer Steinplattenstraße in Patsch

Von Johannes Pöll

Anfang Juni 1994 erreichte das Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck die Nachricht des Bürgermeisters von Patsch, daß bei Kanalarbeiten an der Ellbögener Straße direkt vor dem ehemaligen Gasthof „Altwirt“ große Steinblöcke mit Fahrillen ausgegraben wurden. Ein unmittelbar daran durchgeführter Lokalausgensein zeigte, daß bereits ein Großteil der Steine auf der Gemeindedeponee gelandet waren, fünf Stück wurden hingegen am Straßenrand deponiert.

Die daraufhin durchgeführte Notgrabung ergab folgenden Befund.<sup>1</sup> Auf einer Länge von etwas mehr als 14 m wurden ca. 15 cm unterhalb der Asphaltdecke insgesamt 23 an der Oberfläche abgeflachte Steinplatten, die mit einer über sie ziehenden Rille versehen waren, ausgegraben (Abb. 1, 2). Es handelt sich hierbei um die talseitige Fahrspur einer Pflasterstraße. Die Rillenbreite an der Oberkante beträgt durchschnittlich 20 cm, die Sohlenbreite schwankt zwischen 6 und 14 cm, an den meisten Blöcken liegt sie bei 8 cm. Die durchschnittliche Tiefe der Spur beträgt 6 bis 8 cm. Nur die Steinplatte bei Lfm. 10,2 zeigt eine sehr schmale und flache Spur, was darauf hindeutet, daß dieser Stein Teil einer jüngeren Reparatur ist.

Westlich an die Rillenplatten anschließend lagen in lockerem erdigen Verfüllungsmaterial kleinere Bruchsteine, unter denen allenthalben auch Asphaltbrocken (Abb. 1: Steine mit vertikaler Strichsignatur) zu finden waren. Dieser gestörte Abschnitt kam durch des öfteren durchgeführte Kabelverlegungsarbeiten in den letzten zwei Jahrzehnten unseres Jahrhunderts zustande. Eine weitere oberflächliche, wahrscheinlich rezente Störung zeigte sich bei Lfm. 1–2,1. In diesem Abschnitt fehlen die anzunehmenden Rillensteine, es kamen aber in Querrichtung zur Straße Reste einer Holzplanke (Abb. 1: Holzteile mit Querstrichsignatur) zutage, die möglicherweise den Rest einer jüngeren Reparatur der Pflasterstraße markiert.<sup>2</sup>

Die bereits erwähnten, ausgerissenen Rillensteine gehören zweifelsfrei zur östlichen Fahrspur, von der sich glücklicherweise noch ein Steinblock bei Lfm. 3,1–3,6 in situ befand, welcher noch die halbe Fahrille erkennen ließ. Die zweite Hälfte dieses Steines wurde allerdings ebenfalls vom Bagger ausgerissen. Ergänzt man die zweite Seite des Blockes in der Art, daß man das erhaltene Maß dazurechnet, so ergäbe sich eine Gesamtbreite der Straße von ca. 2,1 m.

Der Bereich zwischen westlicher und östlicher Fahrspur war mit kleineren, an der Oberfläche leicht abgeflachten Bruchsteinen und feinem hartgepreßten Kies ausgefüllt.

Die aus diesem Befund errechenbare Spurweite an eben dieser Stelle beträgt exakt 1,29 m von Rillensohle zu Rillensohle.

Die gesamte Straße wurde in ein massives, eigens aufgeschüttetes Schotterpaket gebettet, was ein Profilschnitt im Bereich der Steinplatte bei Lfm. 2,1–2,6 zeigte. Bis in eine Tiefe von 50 cm unter der Steinplatte traten hierbei vereinzelt Eisenfragmente sowie eine leider nicht mehr bestimmbare Münze zutage. Erst eine darunter anschließende sandig-schottrige Schicht schien steril zu sein. Eine besondere Festigkeit wurde der Straße mit Sicherheit durch die Form der Rillenplatten verliehen. Beim Herausnehmen der Steine<sup>3</sup> war zu beobachten, daß bei einem großen Teil der Blöcke der im Boden steckende Teil annähernd keilförmig ausgebildet war.

Die Grabung erbrachte eine beachtliche Menge an Kleinfunden, wobei die Eisenfunde mit insgesamt 228 Stück, davon 172 Nägel, gegenüber den Keramik- und Glasfragmenten, die mit insgesamt 53 Stück vertreten sind, überwiegen. Überdies wurden vier Münzen gefunden, von denen allerdings nur mehr eine bestimmbar war. Bei dieser handelt es sich um einen zwischen den Rillenplatten zutage gekommenen thesesianischen Kreuzer aus dem Jahr 1765 (Kat.-Nr. M 1).

An Keramik,<sup>4</sup> die ausnahmslos knapp über bzw. zwischen den Rillenplatten aufgefunden wurde

# Reste einer Steinplattenstraße in Patsch

Von Johannes Pöll

Anfang Juni 1994 erreichte das Institut für Klassische Archäologie der Universität Innsbruck die Nachricht des Bürgermeisters von Patsch, daß bei Kanalarbeiten an der Ellbögener Straße direkt vor dem ehemaligen Gasthof „Altwirt“ große Steinblöcke mit Fahrillen ausgegraben wurden. Ein unmittelbar daran durchgeführter Lokalausgensein zeigte, daß bereits ein Großteil der Steine auf der Gemeindedeponie gelandet waren, fünf Stück wurden hingegen am Straßenrand deponiert.

Die daraufhin durchgeführte Notgrabung ergab folgenden Befund.<sup>1</sup> Auf einer Länge von etwas mehr als 14 m wurden ca. 15 cm unterhalb der Asphaltdecke insgesamt 23 an der Oberfläche abgeflachte Steinplatten, die mit einer über sie ziehenden Rille versehen waren, ausgegraben (Abb. 1, 2). Es handelt sich hierbei um die talseitige Fahrspur einer Pflasterstraße. Die Rillenbreite an der Oberkante beträgt durchschnittlich 20 cm, die Sohlenbreite schwankt zwischen 6 und 14 cm, an den meisten Blöcken liegt sie bei 8 cm. Die durchschnittliche Tiefe der Spur beträgt 6 bis 8 cm. Nur die Steinplatte bei Lfm. 10,2 zeigt eine sehr schmale und flache Spur, was darauf hindeutet, daß dieser Stein Teil einer jüngeren Reparatur ist.

Westlich an die Rillenplatten anschließend lagen in lockerem erdigen Verfüllungsmaterial kleinere Bruchsteine, unter denen allenthalben auch Asphaltbrocken (Abb. 1: Steine mit vertikaler Strichsignatur) zu finden waren. Dieser gestörte Abschnitt kam durch des öfteren durchgeführte Kabelverlegungsarbeiten in den letzten zwei Jahrzehnten unseres Jahrhunderts zustande. Eine weitere oberflächliche, wahrscheinlich rezente Störung zeigte sich bei Lfm. 1–2,1. In diesem Abschnitt fehlen die anzunehmenden Rillensteine, es kamen aber in Querrichtung zur Straße Reste einer Holzplanke (Abb. 1: Holzteile mit Querstrichsignatur) zutage, die möglicherweise den Rest einer jüngeren Reparatur der Pflasterstraße markiert.<sup>2</sup>

Die bereits erwähnten, ausgerissenen Rillensteine gehören zweifelsfrei zur östlichen Fahrspur, von der sich glücklicherweise noch ein Steinblock bei Lfm. 3,1–3,6 in situ befand, welcher noch die halbe Fahrille erkennen ließ. Die zweite Hälfte dieses Steines wurde allerdings ebenfalls vom Bagger ausgerissen. Ergänzt man die zweite Seite des Blockes in der Art, daß man das erhaltene Maß dazurechnet, so ergäbe sich eine Gesamtbreite der Straße von ca. 2,1 m.

Der Bereich zwischen westlicher und östlicher Fahrspur war mit kleineren, an der Oberfläche leicht abgeflachten Bruchsteinen und feinem hartgepreßten Kies ausgefüllt.

Die aus diesem Befund errechenbare Spurweite an eben dieser Stelle beträgt exakt 1,29 m von Rillensole zu Rillensole.

Die gesamte Straße wurde in ein massives, eigens aufgeschüttetes Schotterpaket gebettet, was ein Profilschnitt im Bereich der Steinplatte bei Lfm. 2,1–2,6 zeigte. Bis in eine Tiefe von 50 cm unter der Steinplatte traten hierbei vereinzelt Eisenfragmente sowie eine leider nicht mehr bestimmbare Münze zutage. Erst eine darunter anschließende sandig-schottrige Schicht schien steril zu sein. Eine besondere Festigkeit wurde der Straße mit Sicherheit durch die Form der Rillenplatten verliehen. Beim Herausnehmen der Steine<sup>3</sup> war zu beobachten, daß bei einem großen Teil der Blöcke der im Boden steckende Teil annähernd keilförmig ausgebildet war.

Die Grabung erbrachte eine beachtliche Menge an Kleinfunden, wobei die Eisenfunde mit insgesamt 228 Stück, davon 172 Nägel, gegenüber den Keramik- und Glasfragmenten, die mit insgesamt 53 Stück vertreten sind, überwiegen. Überdies wurden vier Münzen gefunden, von denen allerdings nur mehr eine bestimmbar war. Bei dieser handelt es sich um einen zwischen den Rillenplatten zutage gekommenen thesesianischen Kreuzer aus dem Jahr 1765 (Kat.-Nr. M 1).

An Keramik,<sup>4</sup> die ausnahmslos knapp über bzw. zwischen den Rillenplatten aufgelesen wur-

de, kommt vorwiegend oxidierend gebrannte (Abb. 3/1–3, 6–7) vor, daneben aber auch reduzierend gebrannte (Abb. 3/4–5) sowie Porzellan (Abb. 3/9–10). Das Formenspektrum beinhaltet innen glasierte Schüsseln (Abb. 3/1–2), einen Blumentopfuntersatz (Abb. 3/3), einen Topf? (Abb. 3/4), einen Teller mit floralem Dekor auf der Fahne (Abb. 3/9) sowie zwei Ofenkachelfragmente<sup>5</sup> (Abb. 3/6–7). Bei der Irdenware dürfte es sich um lokale Produkte handeln<sup>6</sup>, bei den Schwarzwarefragmenten ist die Herkunft nicht mit Sicherheit zu beurteilen, als Importstücke sind neben dem Porzellan noch zwei Wandkerben anzuführen, die zu dünnwandigen Gefäßen gehören, welche im niederbayerischen Töpferzentrum Kröning produziert wurden.<sup>7</sup> Chronologisch läßt sich die Irdenware sowie das Porzellan<sup>8</sup> grob als neuzeitlich ansprechen, wobei schwerpunktmäßig das 18./19. Jh. in Frage kommen dürften. In Anbetracht des Forschungsstandes zur mittelalterlichen und neuzeitlichen Keramik in Nordtirol ist eine exaktere zeitliche Einordnung derzeit nicht möglich.<sup>9</sup> Rein theoretisch könnte die Schwarzware bereits im Spätmittelalter hergestellt worden sein, aufgrund der Vergesellschaftung mit der neuzeitlichen Keramik möchte man sie aber ebenso ins 18./19. Jh. datieren.<sup>10</sup> Dieselbe Zeitstellung wird wohl auch für das Stengelglasfragment zu postulieren sein (Abb. 3/8).<sup>11</sup>

Die Eisengegenstände sind mit Ausnahme eines Eisenherings (Abb. 4/1) und eines Bohrer-schaftes (Abb. 4/2) sowie verschiedener geschmiedeter und gezogener Nägel als typische Straßenfunde zu bezeichnen.<sup>12</sup> Neben zwei Kettengliedern (Abb. 4/3) gehören Schuhbeschläge (Abb. 4/4–6), Schuhnägel (Abb. 4/18–20) sowie Hufeisennägel (Abb. 4/7–17) zum Fundspektrum. Mit Sicherheit ins 19./20. Jh. gehören die Schuhplättchen (Abb. 4/4–6) und die rechtwinkelig aufgebogenen Nägel mit Dorn (Abb. 4/18–20), die zur Verstärkung der Schuhränder bei Bergschuhen dienen. Die geschmiedeten Hufnägel lassen sich in zwei Gruppen ordnen: die Standardnägel (Abb. 4/7–11) und die so-

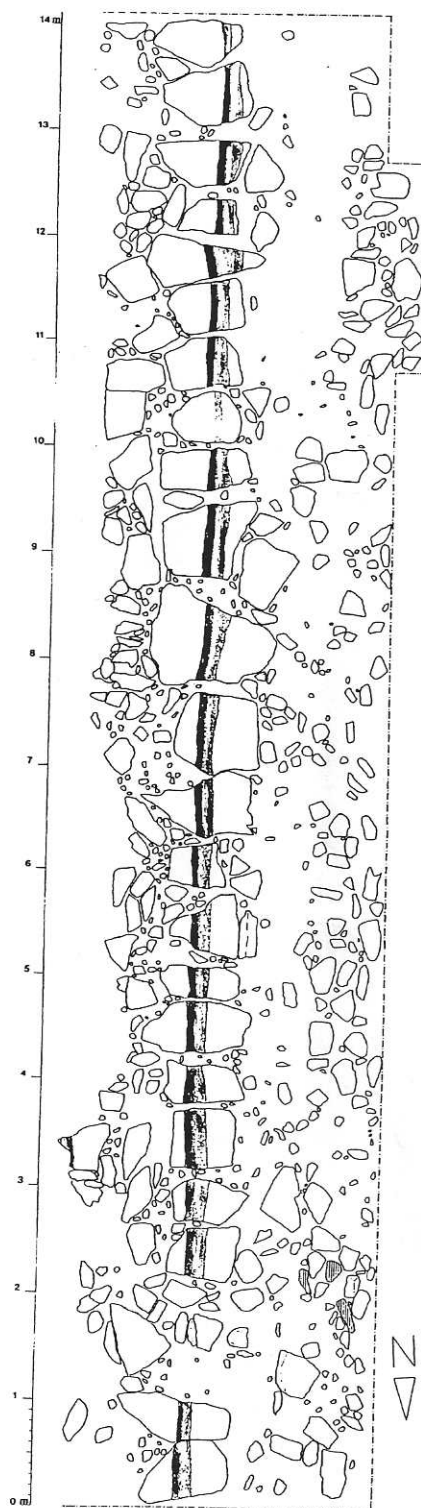


Abb. 1 Patsch – „Altwirt“. Steingerechte Aufnahme der Pflasterstraße.

nannten Eisnägel<sup>13</sup> (Abb. 4/12–17), welche wiederum in zwei Typen, nämlich mit rhomboidem (Abb. 4/14–16) bzw. halbrhomboidem Kopf (Abb. 4/12–13; 17), auftreten. Aus dem 20. Jh. stammt der sogenannte „Deutsche Hufnagel“ (Abb. 4/11).<sup>14</sup> Die übrigen Standardnägel dürfen mit einiger Wahrscheinlichkeit ebenfalls zwischen dem 18. und 20. Jh. hergestellt worden sein, frühestens aber im 16. Jh.<sup>15</sup> Wie weit sich dagegen die Eisnägel zurückdatieren lassen, ist beim derzeitigen Forschungsstand nicht zu beurteilen.

Entlang der Ellbögener Landesstraße stellt dieses Straßenstück in Patsch bereits den sechsten bis heute dokumentierten Steinplattenstraßenabschnitt dar (Liste 1). Des weiteren sind einzelne Rillensteine in Ellbögen, südlich von Igls und am Kirchbichl von Ampaß bei Bauarbeiten zutage gefördert worden.<sup>16</sup>

Im Aufbau stimmt das Patscher Straßenstück mit jenen vom Brennersattel, Ellbögen und Ampaß überein, auch die gemessenen Breiten zwischen 2 und 2,7 m lassen vermuten, daß sie zeitgleich entstanden sind. Durchaus verschieden sind hingegen die erhaltenen Spurweiten: 0,8 m, 1 m, 1,15 m, 1,18 m, 1,29 m.<sup>17</sup>

Die Kardinalfrage, ob es sich bei dieser Pflasterstraße um die Reste einer römischen Straße handelt oder um ein mittelalterliches Bauwerk, entschied zuletzt W. Sydow zugunsten einer mittelalterlichen Entstehung.<sup>18</sup> Seine Indizienbeweise, nämlich das Fehlen der allgemein als römisch angesehenen Spurweite von 1,07 m<sup>19</sup>, das Vorkommen der üblicherweise als mittelalterlich angesprochenen Spurweite von 1,00 m<sup>20</sup>, die geringe Breite der Trasse, die Steinpflasterung und vor allem die Tatsache, daß die römische Brennerstraße von Matri über Schönberg nach Wilten führte, weshalb die Ellbögener Straße in römischer Zeit nur untergeordnete Bedeutung haben konnte, sind stichhaltig.

Eine zusätzliche Stützung der These einer mittelalterlich-neuzeitlichen Entstehungszeit wird sowohl durch das in Patsch geborgene als auch von den anderen Straßenresten stammende Fundmaterial erbracht. Da das Patscher Material auf bzw. zwischen den Rillensteinen aufgelesen wurde, kann daraus natürlich nur auf eine mögliche Nutzungsphase der Straße geschlossen



Abb. 2 Patsch – „Altwirt“. Steinplattenbelag von Norden. Im Vordergrund Profilschnitt durch die Straße.

werden.<sup>21</sup> Dabei hat es den Anschein, als sei die Pflasterung zumindest noch im 18. Jh. (Münze von 1765) in Gebrauch gestanden. Gestützt wird diese Beobachtung durch die Kleinfunde vom Brennersattel (Liste 1, Nr. 1a), wo unter anderem ebenfalls Münzen aus der Zeit Maria Theresias gefunden wurden.<sup>22</sup> Unter der Prämisse, daß das Hufeisen in römischer Zeit nicht in Verwendung stand, sondern erst ab dem 9. Jh. nachweisbar ist<sup>23</sup>, schließen die drei unterhalb von zwei Pflastersteinen vom Brennersattel entdeckten Hufeisen (Liste 1, Nr. 1b)<sup>24</sup> eine römische Datierung der Straße, sofern diese Reste zur gleichen Bauphase gehören<sup>25</sup>, überhaupt aus.

Wir dürfen also mit Recht die Entstehung dieser Pflasterstraße mit der steigenden Bedeutung von Hall und des damit u. a. verbundenen Salztransportes über den Brenner ab dem 14. Jh. in Verbindung bringen.<sup>26</sup>

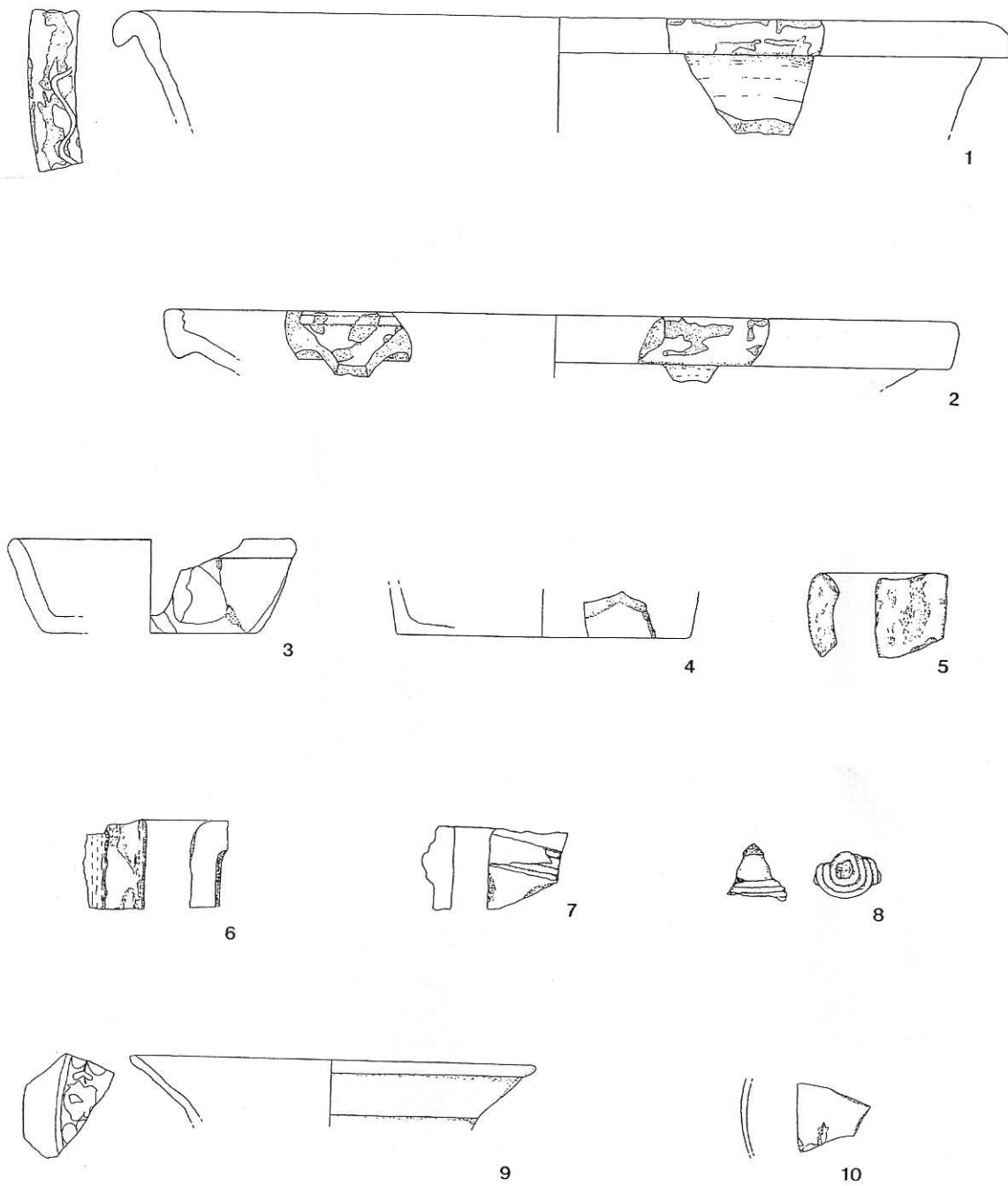
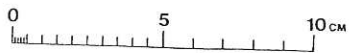


Abb. 3 Patsch – „Altwirt“. Keramik: Irdenware (1–3, 6–7); Schwarzware (4–5); Porzellan (9–10); Glas (8).



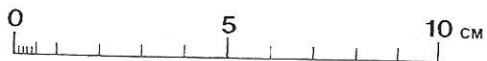
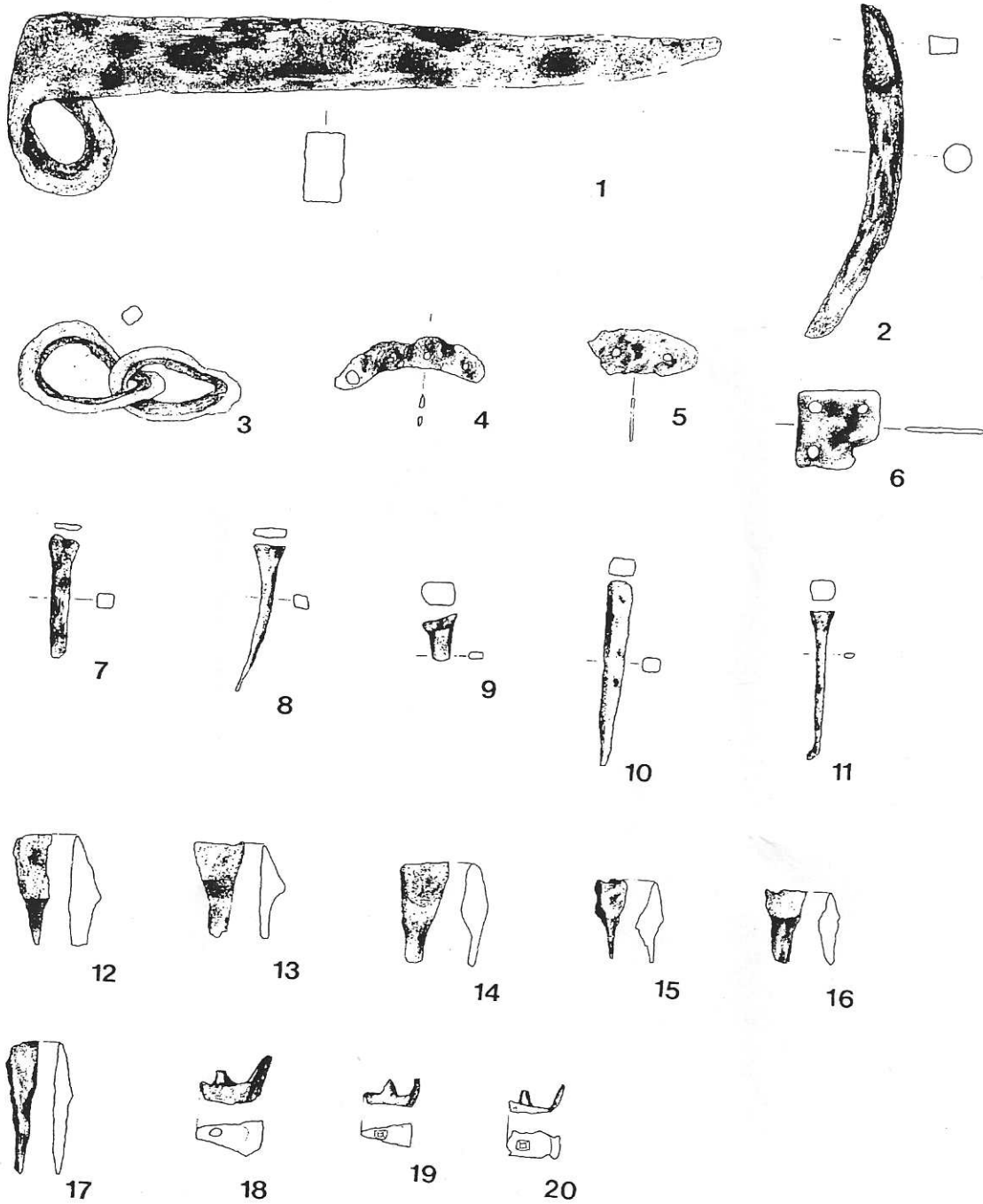


Abb. 4 Patsch - „Altwirt“. Eisenfunde.

Abb. 4:

EISEN

1. *Hering* mit rechteckigem Querschnitt, vorne spitz zulaufend, am Ende zu einer Öse geschmiedet; L 190.
2. *Bohrerschaft*. Rund, verbogen, Bohrteil abgebrochen, trapezoide Griffplatte mit rechteckigem Querschnitt; L 92.
3. Zwei zusammenhängende *Kettenglieder* mit rechteckigem Querschnitt, leicht zu einem Achter verdreht; ST 5.
4. *Schuhplättchen*. Leicht gekrümmt mit 4 Nagellöchern; ST 1,5.
5. *Schuhplättchen*. Leicht gekrümmt, am linken Ende abgebrochen, 2 Nagellöcher; ST 1.
6. *Schuhplättchen?* Rechteckig, 3 Nagellöcher erhalten; ST 1,5.
7. *Hufnagel*. Kopf beschädigt, Schaft abgebrochen; L 33.
8. *Hufnagel* mit aus dem Schaft wachsendem Kopf; L 41.
9. *Hufnagel*. Schaft abgebrochen, Kopf deformiert; L 14.
10. *Hufnagel?* Schaft verjüngt sich stark, kein eigener Kopf ausgebildet; L 51.
11. *Hufnagel*. Gezogen. Kopf wächst aus dem Schaft; L 41.
12. *Eisnagel*. Halbrhombusförmiger Kopf, Schaft abgebrochen; L 31.
13. *Eisnagel*. Halbrhombusförmiger Kopf, Schaft abgebrochen; L 26.
14. *Eisnagel*. Rhombusförmiger Kopf, Schaft abgebrochen; L 28.
15. *Eisnagel*. Rhombusförmiger Kopf, Schaft abgebrochen; L 23.
16. *Eisnagel*. Rhombusförmiger Kopf, Schaft abgebrochen; L 20.
17. *Eisnagel*. Halbrhombusförmiger Kopf, Schaft abgebrochen; L 36.
18. *Schuhnagel*. Stumpfwinkelig aufgebogenes Plättchen, trapezoide Grundfläche, mit abgebroch. Dorn; L 19.
19. *Schuhnagel*. Rechtwinkelig aufgebogenes Plättchen, dreieckige Grundfläche, Dorn mit rechteckigem Querschnitt; L 14.

20.

*Schuhnagel*. Stumpfwinkelig aufgebogenes Plättchen, rechteckige Grundfläche, Dorn mit rechteckigem Querschnitt; L 15.

#### Anmerkungen

- 1 Für das Zustandekommen der Grabung ist dem Bürgermeister von Patsch, Josef Rinner, sowie der STRABAG zu danken. Die Finanzierung übernahm das Bundesdenkmalamt. Schließlich gilt mein Dank noch folgenden Mitarbeitern, die die archäologische Feldarbeit durchführten: C. Ebner; D. Feil; W. Feil; G. Grabherr; M. Guggenberger; M. Rakob; J. Rückl.
- 2 Ein Bohlenweg aus Lärchenbrettern wurde von L. Franz in Ellbögen beobachtet (Liste 1, 2). Dieser lag im Anschluß an ein Stück Pflasterstraße. Die Zugehörigkeit zum gleichen Straßenniveau ist sicher, es müssen aber Bohlenweg und Geleisestraße nicht gleichzeitig sein. S. L. Franz, Beiträge zur Altstraßenforschung in den Alpenländern, Carinthia I, 146, 1956, 471 f. In unserem Fall liegen die Reste des Holzes niveaumäßig annähernd in der Höhe der Rillensteine, weshalb es plausibel erscheint, daß nach dem Entfernen der Rillensteine die Holzbohlen verlegt wurden.
- 3 Im Zuge des geplanten Neubaus der Volksschule von Patsch soll die Steinplattenstraße wiederaufgebaut werden.
- 4 Für die Durchsicht des Materials bin ich Harald Stadler zu Dank verpflichtet.
- 5 Vgl. allgemein R. Franz, Der Kachelofen, 1981.
- 6 Seit dem 17. Jh. kann Innsbruck als Hafnerzentrum Nordtirols angesehen werden. S. H. W. Arch, Hafner und Hafnerorte in Tirol, in: Das alte Hafnerhandwerk im Lande Tirol. Ausstellungskatalog Innsbruck 1990, 17 ff bes. 34 ff.
- 7 Zum Export von Kröninger Geschirr: L. Grassmann, Kröninger Hafnerei, 1978, 77 ff bes. 82 ff.
- 8 Die Kleinheit der Fragmente und der daraus resultierende marginale Dekorrest lassen eine exakte Bestimmung der Manufaktur sowie der Produktionszeit der Stücke nicht zu.
- 9 Zum Forschungsstand zuletzt: H. Stadler, Zur Geschichte von Langkampfen im Spiegel der archäologischen Funde, Nearchos. Beiheft 1, 1993, 9 f.
- 10 Zum Problem der Datierung der Schwarzware: H. Stadler, Mittelalterliche Keramik aus Osttirol, in: Volks-tümliche Keramik aus Europa, Bd. 3, 1990, 14. Vgl. zuletzt auch L. Löw, Keramische Lesefunde von der Burg Straßfried, Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich 10, 1994, 97 ff bes. 100 ff.
- 11 Zur Entwicklung des Stengelglases s. T. Dexel, Gebrauchsglas, 1983, 63 ff.
- 12 Gut vergleichbar ist z. B. der Fundanfall auf dem mittelalterlich/neuzeitlichen Saumweg über das Timmelsjoch: G. Grabherr u. J. Pöll, Untersuchung alter Wege am Timmelsjoch, in: Bericht über die Untersuchungen im Rahmen des Projektes „Probleme der Altstraßenforschung in Tirol – Paßübergänge/Höhenheiligtümer“, 1992, 10 ff bes. Taf. 1–5 (unpubliziert). Vgl.

Liste 1:

Pflasterstraßenreste an der Ellbögener Straße:

1: Brennersattel:

1a: Brennersattel 1935:

Reste einer Steinpflasterstraße aus Granitplatten, die mit mehreren Geleiserillen überzogen waren. Breite der Straße nur an den beiden äußeren Geleiserillen gemessen: 1,5 m. Spurweiten: 1,00 m, 0,80 m. Funde: „Hufeisen besonderer Form, Hufnägel, Bronzestücke sowie Münzen aus der Zeit Maria Theresias“.

Lit.: L. Franz, *Alte Geleisesstraßen in Tirol*, Veröffentlichungen des Museums Ferdinandeum 31, 1951, 135 ff.

1b: Brennersattel 1950:

Bei einem Entwässerungsgraben Steinplatten mit Rillen beobachtet und entfernt, bevor Spurweite und Breite gemessen werden konnten. Darunter in einer Holzkohleschicht 3 Hufeisen des 16./17. Jh.

Lit.: L. Franz, wie 1a, 138 ff.

1c: Brennersattel 1967:

Beim Autobahnbau beim Brennersee auf 49 m eine aus zum Teil 2 m langen Steinblöcken bestehende Pflasterstraße in drei Schichten übereinander beobachtet. Nicht in voller Breite ergraben, deshalb auch keine Spurweiten meßbar.

Lit.: L. Plank, *Fundberichte aus Österreich* 9, 1966–70, H. 2, 1967, 85.

2: Ellbögen 1953:

Beim Herrichten der alten Landesstraße stieß man nur 15 cm unter der Oberkante auf ein Straßenpflaster aus Schieferplatten. Größte Breite: 2,7 m. Zwei Rillenpaare mit einem Abstand von 1,15 m wurden beobachtet. Südwärts an das Straßenpflaster schloß auf 9 m ein Belag aus 1,9 m langen, quer zur Fahrtrichtung gelegten Lärchenbrettern an.

Lit.: L. Franz, *Beiträge zur Altstraßenforschung in den Alpenländern*, Carinthia I, 146, 1956, 469 ff.

3: Ampaß 1983:

Bei Straßenbauarbeiten wurde ein 5 m langes Stück Pflasterstraße untersucht. 2 Plattenreihen; Breite 2,1 m; Spurweiten: 1,00 m, 1,18 m.

Lit.: W. Sydow, *Eine gepflasterte Altstraße in Häusern*, Gemeinde Ampaß, *Tiroler Heimatblätter* 65, 1990, 134 ff.

Liste 2:

Katalog der Funde:

Alle Maße sind in mm angegeben. Folgende Abkürzungen werden verwendet: BD = Bodendurchmesser; BS = Bodenstück; D = Mündungsdurchmesser; H = Höhe; L = Länge; RS = Randstück; ST = Stärke; WS = Wandstück

M1.

*Ein Kreuzer.*

Avers: Porträt des Kaisers Franz I. von Lothringen nach rechts, Münzlegende nicht lesbar.

Revers: Wappen der Lothringer mit Aufschrift E[IN] KREUT[ZER] und Jahreszahl 1765. Prägestätte Wien? Durchmesser 24.

Lit.: G. Probszt, *Österreichische Münz- und Geldgeschichte*, 1973, 497ff, Nr. 316

Abb. 3:

KERAMIK, GLAS

1.

*RS einer Schüssel.* Irdenware, gedreht; H 42; D 320?; rötlich-brauner Scherben, hart gebrannt, mit Glimmermagerung; am Rand Reste einer dunkelbraunen Glasur und abgeplatzt Malhorndekor in Wellenlinienform.

2.

*RS einer Schüssel.* Irdenware, gedreht; H 23; D 280?; beige Scherben, hart gebrannt, grob gemagert; am Rand und innen Reste gelblich-weißer Glasur mit grünen Flecken.

3.

*Fragment eines Blumentopfuntersatzes?* Irdenware, gedreht; H 34; D 104; BD 82; ziegelroter Scherben, hart gebrannt; innen und am Rand Reste einer orangen Glasur.

4.

*BS eines Topfes?* Schwarzware, gedreht; H 18; BD 110; grauer Scherben, hart gebrannt, fein gemagert mit Kalk und Glimmer.

5.

*Henkelfragment eines Gefäßes.* Schwarzware; H 31; grauer Scherben, hart gebrannt, fein gemagert mit Kalk und Glimmer.

6.

*Fragment einer Ofenkachel mit viereckiger Mündung.* Irdenware; H 33; beige Scherben, hart gebrannt, mit grobem Quarz und Glimmer gemagert.

7.

*Fragment einer Blattkachel.* Irdenware; H 31; hellbeige Scherben, hart gebrannt, grob gemagert; an der Oberfläche 1,3 cm breiter, profilierter Steg, dunkelgrüne Glasur.

8.

*Fuß eines Stengelglases.* H 22; hellgrün; sich verjüngender Stengel, abgebrochen, über zwei konzentrische Ringe zum Stamm überleitend.

9.

*RS eines Tellers.* Porzellan. H 25; D 150; weißer Scherben, hart gebrannt; innen auf der Fahne geätzter, floraler Dekor mit Randstreifen.

10.

*WS eines Gefäßes.* Porzellan. H 25; weißer Scherben, hart gebrannt; innen Reste eines gedruckten, polychromen, floralen Dekors.



auch U. Wein, Metallsondierung der Altstraßen vom Mallnitzer Tauern, Korntauern und Bockhart, in: A. Lipfert (Hrsg.), Hochalpine Altstraßen im Raum Badgastein/Mallnitz, Bocksteiner Montana 10, 1993, 109 ff, Taf. 6–14.

13 Sie wurden den Tieren vorwiegend im Winter anstelle der normalen Nägel (je einer pro Rute) eingeschlagen, da sie durch den weit herausragenden Kopf quasi eine Spikefunktion ausübten. F. Habacher, Der Huf und Klauenbeschlag,<sup>8</sup> 1948, 118, Abb. 204.

14 F. Habacher, wie Anm. 13, 77, Abb. 138.

15 Da Nägel im allgemeinen chronologisch unempfindlich sind, ist eine exakte Datierung fast ausgeschlossen. Erschwerend wirkt sich aus, daß eine Hufeisentypologie für den Zeitraum vom 15. Jh.–18. Jh. nicht existiert und deshalb auch keine Nagelformen zugeordnet werden können. Auf jeden Fall fehlen in unserem Spektrum die zu den hochmittelalterlichen Wellrandhufeisen gehörigen Nägel mit rechteckigem Schaft und trapezoidem Kopf in Schaftbreite. S. dazu: J. Tauber, Ödenburg bei Wenslingen – eine Grafenburg des 11. und 12. Jahrhunderts, Basler Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte, Bd. 12, 1991, 92, Abb. 81 (Kat.-Nr. 466).

16 W. Sydow, Eine gepflasterte Altstraße in Häusern, Gemeinde Ampaß, Tiroler Heimatblätter 65, 1990, 135.

17 Zur Problematik der Spurrillen zuletzt: G. Grabherr,

Die Via Decia. Eine postulierte römische Reichsstraße, ungedr. Diplomarbeit, Innsbruck 1994, 82 ff.

18 W. Sydow, wie Anm. 16, 136.

19 A. Planta, Die Erforschung alter Wege und Straßen, in: Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1, 1990, 13 f bes. 14.

20 G. Grabherr, wie Anm. 17, 87 ff bes. 93.

21 Es gilt allerdings zu bedenken, daß es nicht ausgeschlossen ist, daß rezentes Material eingetreten wurde und so auf dem Straßenkörper zu liegen kam.

22 L. Franz, Alte Geleisesstraßen in Tirol, Veröffentlichungen des Museums Ferdinandeum 31, 1951, 137.

23 Zur ewigen Streitfrage, ob das Hufeisen den Römern bereits bekannt war oder nicht, zuletzt grundlegend: W. Drack, Hufeisen – entdeckt in, auf und über der römischen Straße in Oberwinterthur (Vitudurum), Bayerische Vorgeschichtsblätter 55, 1990, 191 ff.

24 L. Franz, wie Anm. 22, 139, Taf. 23/1–3. Franz datiert diese Hufeisen ins 16./17. Jh. Nach der Terminologie von Drack zählen sie zu den Eisen mit mondschelförmiger Rute und sind zw. dem 13. und 17. Jh. zu datieren. S. W. Drack, wie Anm. 23, 207 f u. 232 f.

25 Zur Problematik dieses sehr „schmalen“ und möglicherweise gestörten Befundes s. Franz, wie Anm. 22, 140.

26 F. H. Hye, Zur Geschichte des Hauptstraßennetzes im Innsbrucker Becken, Tiroler Wirtschaftsstudien 33, 1977, 180 ff; schon früher L. Franz, wie Anm. 22, 144 f.



Tirol ist eines der dynamischsten Bundesländer Österreichs. Dem Engagement der Bevölkerung ist es zu verdanken, daß Tirol, vor allem als Fremdenverkehrsland, weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannt und beliebt ist. Die Raiffeisenbank hat mit dieser Entwicklung Schritt gehalten. Dynamisch und zuverlässig. Raiffeisen. Die Bank.

**Raiffeisen. Die Bank**

