

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 14 Heft 2

April-Juni 1960

Inhalt

	Seite
Franz Pfeffer: Oberösterreichs Straßennetz in der Römerzeit. Zur römischen Topographie zwischen Inn und Enns	65
Johann Sturm: Die gotische Pfarrkirche zu Vorchdorf	97
Günther Probst: Die Brüder Prueschenk	115
Josef Aschauer: Volkskundliches aus Laussa	128

Bausteine zur Heimatkunde

Friedrich Morton: Der Flammleistenhobel. Ein längst vergessenes Werkzeug zur Holzbearbeitung	139
Friedrich Morton: Die „Tranggin“	141
Das Forstwesen im Salzkammergut	142

Schrifttum

Franz Haslinger: Ein Standardwerk der Stifter-Forschung	144
---	-----

Zuschriften an die Schriftleitung (Manuskripte, Belegstücke):
Dr. Franz Pfeffer, Linz a. d. D., Bahnhofstraße 16, Ruf 26 8 71

Zuschriften an den Verlag (Versand, Abonnement- und Einzelbestellungen):
Institut für Landeskunde von Oberösterreich, Linz a. d. D., Bahnhofstr. 16, Ruf 26 8 71

Druck: Oberösterreichischer Landesverlag, Linz a. d. D.

Oberösterreichs Straßennetz in der Römerzeit

Zur römischen Topographie zwischen Inn und Enns

Von Franz Pfeffer (Linz)

Wenn wir im vorliegenden Beitrag zur vielumstrittenen Frage des römischen Straßennetzes in Oberösterreich Stellung nehmen, geschieht es einerseits, um einige in letzter Zeit erschienene Veröffentlichungen zu diesem Thema etwas ausführlicher zu würdigen, andererseits, um neue Erkenntnisse hinsichtlich der Führung der römischen Reichsstraßen und der Lage ihrer Stationen mitzuteilen, die sich bei den Vorarbeiten für die verkehrsgeschichtlichen Karten im „Atlas von Oberösterreich“ ergeben haben.

Die umfassende und sorgfältige Verzeichnung der Römerfunde Oberösterreichs durch Rudolf Noll¹ gibt die Möglichkeit, die Fundplätze der Römerzeit mit dem heutigen Hauptstraßennetz des Landes (Bundes- und Landesstraßen) in Beziehung zu setzen. Wir sehen unsere Hauptstraßen mit wenigen Ausnahmen von Fundketten wechselnder Dichte begleitet; an diesen Straßenzügen liegt die Hauptmasse des bisher bekannt gewordenen römischen Fundgutes. Ohne den Aussagewert des Fundmaterials zu überschätzen, können wir auf die römerzeitliche Benützung dieses Hauptwegenetzes — selbstverständlich nicht durchwegs in spurgleicher Trassenführung — schließen, obwohl wir über diese Straßen mit Ausnahme der drei Reichsstraßen Enns—Salzburg, Enns—Passau und Wels—Pyhrnpaß keinerlei schriftliche Überlieferung besitzen und auch gar nicht erwarten dürfen. Sicherlich hat es ja bereits in der Römerzeit neben den vollausgebauten Staatsstraßen, die etwa den mittelalterlichen und neuzeitlichen „Reichs“- oder „Poststraßen“, den heutigen „Bundesstraßen“ vergleichbar sind, auch alle anderen uns heute vertrauten Wegkategorien von den Straßen zweiter und dritter Ordnung („Landes-, Bezirks-, Gemeindestraßen“) bis zu den rein örtlichen Verbindungswegen gegeben.

Die meisten heutigen Hauptstraßenverbindungen Oberösterreichs können also als „Römerstraßen“ gelten, so außer der Wiener, Pyhrnpaß- und Nibelungen-Bundesstraße etwa die

¹ R. Noll, Römische Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Inn und Enns (Oberösterreich). Der Römische Limes in Österreich 21 (1958). 112 S. (abgekürzt: Noll.) — Der Band enthält neben einem Rückblick auf die römerzeitliche Forschung in Oberösterreich und einer zusammenfassenden Darstellung des römischen Oberösterreich die Verzeichnung und kritische Würdigung des bisher publizierten römischen Fundgutes (mit Literaturangaben), die nach Ortsgemeinden gegliedert ist (S. 22—88). Dem Straßenwesen ist der Abschnitt Verkehrswege (S. 89—110) gewidmet. In der beigegebenen Übersichtskarte 1:250.000 (mit angedeuteter Geländedarstellung) sind alle Römerfunde, dankenswerter Weise auch die Streufunde, verzeichnet. Das Buch Nolls ist ein unentbehrlicher Behelf der landeskundlichen Forschung, für dessen Erarbeitung Oberösterreich dem Verfasser zu großem Dank verpflichtet ist.

Salzach-Inn-Uferstraße Salzburg—Oberndorf—St. Pantaleon—Tarsdorf—Rothenbuch—Ranshofen—Braunau—Schärding—Wernstein—Passau, die Mattigtal-Mondsee-Straße Braunau—Mattighofen—Straßwalchen—Mondsee, die Kremstalstraße Kirchdorf—Kremsmünster—Linz bzw. Enns, die Ennstalstraße Erzberg—Weyer—Losenstein—Ternberg—Steyr—Enns mit Abzweigung von Weyer nach Aschbach-Amstetten². Ergänzend wäre der Nord-Süd-Weg zu erwähnen, der in Inzersdorf von der Pyhrnstraße abzweigt und über Pettenbach—Vorchdorf—Lambach—Haag a. H.—Ried i. I.—Aurolzmünster—Antiesenhofen—Schärding nach Passau verlief (heutige Pettenbacher Landesstraße Inzersdorf—Lambach, frühere Braunauer Bundesstraße Lambach—Ried i. I., Hausruck-Bundesstraße Ried i. I.—Antiesenhofen, Obernberger Bundesstraße, Passauer Bundesstraße Schärding—Passau). Aus dem Durchzugsgebiet dieser westlichen Seitenroute der Pyhrnstraße liegen Römerfunde³ aus Inzersdorf, Lederau, Teuerwang, Vorchdorf, Blankenberg, Dorfham, Neidharting, Wimsbach, Lambach, Aichkirchen, Bachmanning, Gaspoltshofen, Watzing, Geboltskirchen, Weibern, Haag a. H., Geiersberg, Aurolzmünster, Ort i. I., Schärding, Wernstein vor. Die erste frühmittelalterliche Erwähnung dieses Straßenzuges als *via publica* erfolgt 992/93 bei Pettenbach⁴. Vom östlichen Seitenast der Pyhrnstraße, der von Klaus durchs Steyrtal nach Steyr und Enns führt, besitzen wir zwar keine Funde, doch ist die Benützung dieser Wegverbindung zwischen Pyhrnpaß und Enns, die im Mittelalter als Haupthandelsstraße zwischen Steyr und Venedig diente, deswegen nicht auszuschließen⁵. Dies gilt auch für die „Salzstraße“, die von Hallstatt durchs Trauntal zur Donau führte (Funde in Hallstatt, St. Agatha, Steeg, Au, Goisern, Ischl, Ebensee, Traunkirchen, Altmünster, Laakirchen), aber noch wenig untersucht ist. Der Umgehung der unwegsamen Steilufer des Traunsees konnten die Straßen des Atterseegebietes gedient haben, auf denen man sowohl durch das Weißenbachtal wie durch das Ischltal ins innere Salzkammergut gelangt.

Von den Ost-West-Verbindungen, auf deren römische Benützung Funde hinweisen, wäre etwa die heutige Passauer Bundesstraße Linz—Eferding—Peuerbach—Passau zu nennen (Funde an der Hirschleitenbachmündung, in Wilhering, Ufer, Schönering, Raffelding, Eferding, Hinzenbach, Wackersbach, Daxberg, Waizenkirchen, Etzelsdorf, Schärding, Wernstein). Sehr alt dürfte auch der Weg sein, der von der Passauer Bundesstraße in Peuerbach abzweigt und über Grafendorf—Münzkirchen—Saming nach Passau führt (jungsteinzeitliche Funde aus Teucht bei Peuerbach, Gaisbuchen, Eck, Königsedt, Römerfunde aus Oberbubenberg, Kirchberg bei Neukirchen, Münzkirchen); im Jahre 1549 erscheint er als Straße, „so man hinab auf Schaumburg reiset“⁶. Römische Benützung darf auch für den Straßenzug Gmunden—Vorchdorf—Voitsdorf—Kremsmünster—Rohr—Sierning—Steyr—Aschbach (Amstetten) vorausgesetzt werden (Funde in Schlagen bei Gmunden, Vorchdorf, Teuerwang, Ried i. Tr., Dirnberg, Kremsmünster, Oberrohr, Bad Hall, Sierning, Steyr), der das Salzkammergut und seine Salzlagerstätten auf dem kürzesten Wege

² Eine Übersicht der bisher näher untersuchten römischen Nebenstraßen bringt Noll S. 105—110.

³ Hinsichtlich der Römerfunde sei auf das „Ortsverzeichnis“ im Werk Nolls (S. 22—88) verwiesen.

⁴ usque in publicam viam, que pergit de Pettinpah usque ad Egininstein. Oö. UB. 2, S. 69, Nr. 51.

⁵ Stadtrecht von Steyr 1287 (Oö. UB. 4, S. 70, Nr. 75): Mauten an der Straße von Steyr nach Venedig in Klaus und Rottenmann. — R. Egger, Oberösterreich in römischer Zeit, Jahrb. d. Oö. Mus. Ver. 95 (1950) S. 154 u. Karte (römische Nebenstraße „St. Pankraz—Lorch“).

⁶ Archiv für österr. Geschichte 102 (1913) S. 337.

entlang dem Alpenrand mit Niederösterreich verband und dem heute, mit teilweise anderer Trassenführung, die Voralpen-Bundesstraße Amstetten—Steyr—Kremsmünster—Gmunden folgt⁷.

Diese wenigen Beispiele mögen für die in den natürlichen Gegebenheiten begründete Beständigkeit der Verkehrsrichtungen sprechen. Aber auch für die Trassenführung der Straßen darf ein weitgehendes Beharrungsvermögen vorausgesetzt werden. Aufgabe der Straße war es ja zu allen Zeiten, die vorteilhafteste Verbindung herzustellen, also zeitsparende Kürze des Weges mit möglichst günstiger Anpassung an das Gelände zu vereinen. Von diesen gleichbleibenden Gesichtspunkten war schon die Ausprägung der „Urwege“ bestimmt, die noch durch das ganze Mittelalter unverändert in Gebrauch blieben; die einst dem Tragtierverkehr dienenden Saumwege benützte trotz ihrer oft mörderischen Steilheit der Wagenverkehr noch lange weiter. Größere Veränderungen des mittelalterlichen Straßennetzes sind in Oberösterreich erst seit Beginn der Neuzeit nachweisbar; besonders seit dem 18. Jahrhundert geschehen tiefe Eingriffe in das alte Weggefüge.

Das römerzeitliche Wegnetz Oberösterreichs wird sich also klarer abzeichnen, wenn wir einmal eine Darstellung der mittelalterlichen Hauptwege Oberösterreichs besitzen. Eine solche Darstellung muß allerdings auf der Auswertung des straßengeschichtlichen Quellenmaterials in weitestem Umfange aufgebaut sein. Sie hat sowohl die „innere“ Geschichte einer Straße zu berücksichtigen (verkehrsgeographische Grundlagen, politische, strategische und Grenzverhältnisse, Wandlungen der „zentralen Orte“, Aufstieg und Niedergang einzelner Verkehrsverbindungen, Frachtgüter und Haupthandelsrichtungen, landesfürstliche Straßenprivilegien und -ordnungen, Straßenstreitigkeiten, Mauten, Zölle, Herrschaften usw.), wie auch die Zeugnisse der „äußeren“ oder „Baugeschichte“ auszuwerten (Straßenführung im Gelände, Pendeln der Hauptverkehrswege, Parallelstraßen, Trassentypologie, bauliche Entwicklung, Straßenpflege, Neubauten und Neubaupläne usw.). Der Rückschluß von diesem mittelalterlichen auf das römische Wegnetz dürfte, wenn die besonderen Verkehrsbedürfnisse der Römerzeit in Betracht gezogen werden, nicht allzu problematisch sein. Ehe eine solche Grundlage für Oberösterreich besteht, wird man von der Einzeichnung der Nebenverbindungen und der „Einheimischenwege“ in eine römische Straßenkarte besser absehen⁸.

Eine nur teilweise Verwertung der Zeugnisse des mittelalterlichen Wegnetzes bei der Feststellung römischer Hauptstraßen, etwa die bloße Heranziehung der vom Verkehr abgeleiteten Orts-, Hof- und Flurnamen, kann leicht auf „Abwege“ führen, da solche Namen in der Regel nicht allzuviel über die Bedeutung eines Weges aussagen. Sie bezeichnen oft auch recht untergeordnete Verbindungen, für die weder eine wichtige mittelalterliche oder gar römische Verkehrstradition nachweisbar oder auch nur wahrscheinlich ist. „Gewisse Straßen-, Orts-, Haus-, Flurnamen usw. glaubt man vielfach als Anhaltspunkte für den einstigen Verlauf eines römerzeitlichen Weges heranziehen zu können ... Es handelt sich hiebei um das unzuverlässigste und daher gefährlichste Hilfsmittel⁹.“ Tatsächlich vermögen solche Namen als unterstützende Hinweise brauchbar zu sein; als entscheidende Belege römischer Hauptverbindungen scheiden sie aus.

⁷ H. Jandaurek, Die Altstraßen an der unteren Enns und im Raume von Steyr. Mitt. d. Oö. Landesarchivs 3 (1954) S. 134—139 — F. Pfeffer, Das Land ob der Enns (1958) S. 74—104.

⁸ Dies tut auch Noll, vgl. S. 8, 105.

⁹ Noll S. 90—91.

Zu warnen ist in diesem Zusammenhang auch vor der Überschätzung der „Altstraßen“ als vermeintlich sicherer Zeugnisse des historischen Alters oder Ranges eines Straßenzuges. Es gibt genug Beispiele, daß sich unter Straßenkörpern, die heute modern ausgebaut sind und keine „Altstraßenmerkmale“ aufweisen, doch „Urwege“ und „Römerstraßen“ verbergen. Gerade die Hauptstraßen waren, besonders seit dem Wiederbeginn der staatlichen Fürsorge für den Straßenbau, den größten baulichen Veränderungen — manchmal unter Beibehaltung ihrer ursprünglichen Trasse! — unterworfen, während minder bedeutende Wege sich viel eher ihr altartiges Aussehen bewahren konnten. Wenn also eine Straße heute kein altertümliches Bild mehr zeigt, kann sie trotzdem eine „Römerstraße“ sein! Andererseits können sich Straßenzüge, die durch urkundliche Belege sicher als ehemalige alte Hauptwege nachweisbar sind, aber durch Verkehrsverlagerungen (Ausbau eines Parallelweges) aus dem Verkehr gezogen wurden, in verhältnismäßig kurzer Zeit, besonders in ebenem Gelände, so weitgehend verlieren, daß sie heute kaum noch aufzufinden sind. So ist etwa die römische und mittelalterlich-neuzeitliche Haupt- und Poststraße Neubau—Kleinmünchen („alte Poststraße“, „Flötzerweg“) heute stellenweise nur noch ein Ackerrain, obwohl sie erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts vom Hauptverkehr verlassen wurde¹⁰. Die alte Straße zwischen Wels und Steyr („Scharnstraße“), die auch die Landes- und Landgerichtsgrenzen trug, zu Beginn der Neuzeit jedoch den Fernverkehr an eine Parallelstraße abgab, ist in ihrem Verlauf nur noch aus einer Herrschaftskarte des 17. Jahrhunderts festzustellen¹¹; im Gelände ist sie als „Altstraße“ nicht erkennbar, weil sie streckenweise zum Verbindungsweg eines einzelnen Hofes, zu einem bäuerlichen Fahrweg ohne Kennzeichen der einstigen Bedeutung herabsank, in anderen Teilstücken neuzeitlich ausgebaut wurde. Die heutige Nibelungen-Bundesstraße Eferding—Passau ist, wie später noch näher auszuführen sein wird, als römische und mittelalterliche Hauptverbindung eindeutig nachweisbar; als der Hauptverkehr sich auf südliche Parallelstraßen verlagert hatte, kam die Straße streckenweise ab, bis sie erst im 19. Jahrhundert wieder durchgehend ausgebaut wurde.

In einer Karte der mittelalterlichen Hauptstraßen Oberösterreichs wird einmal auch die Typologie der Führung alter Fernwege ersichtlich werden. Die alten Straßenzüge suchten bekanntlich — wie die Grenzlinien — gern wasserscheidende Höhen auf, weshalb uns ihr Verlauf und Name sehr häufig in Grenzbeschreibungen überliefert ist. Die Führung über die Höhen schützte vor Bodenfeuchtigkeit, Überschwemmung und Schneesverwehung und bot freien Ausblick; vor allem führten solche Höhenstraßen häufig durch Gebiete, die dichter besiedelt und daher verkehrsfreundlicher waren als etwa Engtäler ohne landwirtschaftlich nutzbaren Boden. So „talscheu“ waren aber die alten Fernstraßen, auch jene der Römerzeit, keineswegs, daß sie leicht durchgängige Täler, noch dazu, wenn diese die kürzeste Verbindung herstellten, grundsätzlich mieden. Bodenfunde lassen erkennen, daß z. B. der Haselgraben oder das Donauengtal zwischen Passau und Eferding nicht, wie oft angenommen wird, vom Verkehr umgangen, sondern seit alters her benutzt wurden. Gerne werden betont geradlinige Straßenführungen als „römisch“ angesehen. Diese Eigenschaft weisen aber sehr häufig auch

¹⁰ H. Jandaurek, Oberösterreichische Altstraßen. Die Straßen der Römer (1951) (abgekürzt: Jandaurek) S. 112—114.

¹¹ F. Pfeffer, Das Land ob der Enns, Karte 4 (vor S. 81).

die Kunststraßenbauten des 18. Jahrhunderts auf, von denen manche heute bereits wieder vom Hauptverkehr verlassen und zu „Altstraßen“ herabgesunken sind.

Diese kurz skizzierten Grundsätze gelten selbstverständlich auch für die Feststellung des römischen Staatsstraßennetzes, das als Hauptträger des Verkehrs zwischen den seit eh und je „zentralen Orten“ in besonderem Maße im Zeichen der geschichtlichen Kontinuität, einer von der Urzeit bis in unsere Gegenwart fortwirkenden Verkehrstradition steht. Als die Römer den Donaauraum besetzten, fanden sie hier ein seit Jahrtausenden bestehendes Weg- und Siedlungsnetz vor, dessen Hauptwege und Hauptsiedlungen sie nur den Bedürfnissen ihres auch nach heutigen Begriffen modernen Großstaates bzw. seiner feindbedrohten Grenzprovinzen anzupassen brauchten. Die Hauptstraßen wurden in staatliche Verwaltung übernommen, der kein geringes „Budget“ zur Verfügung stand, einzelne strategisch wichtige Verbindungen, wie die Limesstraße Eferding—Passau, neu ausgebaut. Diese Reichsstraßen erhielten regelmäßigen Postverkehr, Poststationen, „Rasthäuser“, es gab Straßenkarten und „Fahrpläne“ — Einrichtungen, die in nachrömischer Zeit nach langer Unterbrechung erst im Spätmittelalter und in der Renaissancezeit wieder eine ähnliche Ausprägung erfuhren. Dieselben Hauptstraßen, deren sich die Römer und vor ihnen schon die Illyrer und Kelten bedient hatten, wurden auch im Mittelalter weiterbenützt; infolge der gleichbleibenden Verkehrstechnik lag ja durch viele Jahrhunderte noch kein Anlaß vor, die urzeitlich-römischen Wege zu verlassen.

Daher erweisen sich letzten Endes die mittelalterlichen Trassen unserer heutigen Bundesstraßen als die verlässlichsten Wegweiser bei der Suche nach den römischen Reichsstraßen. Durch unveränderliche verkehrsgeographische Grundgesetze in ihrer Richtung bestimmt, durch ununterbrochene Verkehrstradition als Hauptverbindungen ausgewiesen, lassen sie Schlüsse auf die römerzeitlichen Hauptstraßen zu und bewahren davor, diesen wesentlich anders geartete Trassenführungen zuzumuten. Sie schützen auch vor der Verlockung, zu den Angaben der antiken Straßenwerke, des Itinerarium Antonini und der Tabula Peutingeriana, die uns die Längen der antiken Staatsstraßen in römischen Meilen (mille passuum = m. p. = 1482 m) überliefern, irgendwelche längenmässig passende Altwege hinzufinden zu wollen, deren es ja im Gelände eine verwirrende Fülle gibt.

I. Die Binnenstraße am Alpenrand

(Wien —) Enns — Kleinmünchen — Wels — Schwanenstadt — Frankenmarkt — Neumarkt — Salzburg (—Augsburg)

Dieser Straßenzug ist im Itinerar und in der Tabula verzeichnet:

ITINERAR

Lauriaco—Ovilavis 26 Meilen (38.5 km)

Ovilavis—Laciaco 32 Meilen (47.4 km)

Laciaco—Jovavi 28 Meilen (41.5 km)

86 Meilen (127.4 km)

TABULA

Lauriaco—Ovilia 14 Meilen (20.7 km)

{ Ovilia—Tergolape 14 Meilen (20.7 km)
 { Tergolape—Laciavis 18 Meilen (26.7 km)

{ Laciavis—Tarnantone 14 Meilen (20.7 km)
 { Tarnantone—Jvavo 13 Meil. (19.3 km)

73 Meilen (108.1 km)

Da in der Tabula die Längenangabe einer Teilstrecke von 12 Meilen (17.8 km) irrtümlich weggeblieben ist, deren Gesamtlänge somit auf 85 Meilen (126.0 km) zu ergänzen ist, stimmen die Angaben beider Straßenwerke im wesentlichen überein.

Der annähernde Gleichlauf dieser wichtigsten römischen Ost-West-Verbindung mit der auch heute verkehrsreichsten Ost-West-Straße Oberösterreichs, der Wiener Bundesstraße bzw. deren älteren Trassen, kann als gesichert gelten¹². Zwei Abweichungen der römischen von der heutigen Hauptstraße wurden früher angenommen. Die eine über Mondsee scheidet schon wegen ihrer Länge aus. Die zweite am rechten Traunufer (Enns—St. Florian—Ansfelden—Kremsdorf—Pucking—Schleißheim)¹³ wäre längenmäßig möglich gewesen und auch sonst sprachen manche Erwägungen für sie. Neue Feststellungen über die Bedeutung des Verkehrsraumes Enns—Ansfelden führten jedoch zur Erkenntnis, daß dieses Gebiet weder von der Binnenstraße noch von der ebenfalls hier angenommenen Limesstraße¹⁴ durchzogen wurde, daß seine zahlreichen Altstraßen („Hörstraße“, „via australis“ und „occidentalis“ von 1111 in St. Florian, „Mitterweg“ in Enns und Ansfelden—Kremsdorf usw.) vielmehr einem anderen Verkehrssystem, nämlich der Verbindung Enns—Kremstal zuzuordnen sein dürften. Die Donauladstätten im Raum der Ennsmündung, Enns-Reintal und Enghagen, spielten als Umschlagplätze des Donauverkehrs für das östliche Oberösterreich seit alters her eine wichtige Rolle¹⁵. Wie Linz und St. Peter-Zizlau für das westliche Oberösterreich und für Salzburg, diente Enghagen als „Weinhafen“ für das östliche Oberösterreich, das die niederösterreichischen Weine über diesen Umschlagplatz bezog. Durch Robotvorschriften in den Urbaren sind u. a. die Weinfuhren von Enns-Enghagen nach Kremsmünster (1299) und nach Steyr (um 1525/26) bezeugt¹⁶. Die kürzesten Verbindungen zwischen Enns und dem Kremstal bzw. den Orten am rechten Traunufer verliefen quer über die Traun-Enns-Platte nach Ansfelden und von hier talaufwärts nach Kremsmünster usw., ohne Ebelsberg zu berühren, das in manchen Fällen wegen seiner Straßenmaut vielleicht absichtlich umgangen wurde. Das Wegnetz zwischen Enns und Ansfelden dürfte zum Teil diesem Enghagener Ladstättenverkehr gedient haben, der erst mit der Eröffnung der Westbahn Wien—Linz (1858) zu erlöschen begann¹⁷; ob diese Verkehrsbeziehungen etwa bis in die Römerzeit zurückreichen, entzieht sich allerdings unserer Kenntnis. Der für die Römerzeit anzunehmende Verbindungsweg von Enns über Ansfelden (Römerfunde St. Florian, Ansfelden) ins Kremstal bzw. nach Wels ist jedenfalls unter die römischen Nebenwege einzureihen. Damit vermindert sich auch die bisher angenommene römerzeitliche Bedeutung des Traunüberganges von Traun im Ost-West-Verkehr; diese Übergangsstelle wird vorwiegend dem Nord-Süd-Verkehr Kremstal—Linz gedient haben, soweit dieser nicht den Ebelsberger Übergang benützte. Auch die Gabelung der Binnen- und Limesstraße verlagert sich auf das linke Traunufer. Ebelsberg und Kleinmünchen erhalten als Durchgangspunkte des Verkehrs aller drei römischen Reichsstraßen Oberösterreich eine besondere Bedeutung im römischen

¹² Noll S. 92—95.

¹³ Vgl. F. Pfeffer, Die Linzer Fernstraßen I. Jahrb. d. Stadt Linz 1953 (abgekürzt: Pfeffer) S. 544—554, 557.

¹⁴ Jandaurek S. 199—203.

¹⁵ F. Pfeffer, Raffelstetten und Tabersheim. Jahrb. d. Stadt Linz 1954 S. 33—132.

¹⁶ G. Grüll, Die Robot in Oberösterreich. Forschungen z. Geschichte Oberösterreichs 1 (1952) S. 37—41, 59.—1401: „Weynzieder“ in Enghagen; E. Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau 2 (1954) S. 163.

¹⁷ E. Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau 1 (1952) S. 504.



Abb. 1: Das römische Reichsstraßennetz in Oberösterreich (Raum Passau—Enns—Schwanenstadt—Micheldorf). Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana (nach Friedrich Kenner, Die Römerorte zwischen der Traun und dem Inn).

Die römische Straßenkarte zeigt Donau und Inn (Doppellinien am linken und oberen Bildrand), an ihrer Vereinigung das Kastell Boiodurum („Solodurum“), östlich davon den Gebirgszug des Sauwaldes. Die Straßenzüge sind durch einfache Linien, die Stationen durch Brechung der Linie dargestellt; die Ziffern geben die Entfernung in römischen Meilen (= 1.482 m) an. Der Straßenstrang der Limesstraße ist nur bis Boiodurum (Passau-Innstadt) geführt. An der Binnenstraße erscheinen die Stationen Lauriacum („Blaboriciaco“) — Enns, Ovilia—Wels (doppeltürmiges Stadtzeichen), Tergolape-Schwanenstadt, an der in Wels abzweigenden Pyhrnstraße Vetonians — Voitsdorf. In der Bildmitte zwischen Enns und Wels die vielumstrittene Einzeichnung von Marinianium.

Hauptstraßennetz. Römische Besiedlung ist für Ebelsberg durch Funde bezeugt; im Raum von Kleinmünchen ist nach der Klärung des Marinianium-Problems eine römische Straßenstation nachweisbar. Die beiden wichtigen Verkehrsplätze dürften ein gutes Beispiel bieten, wie wenig die urkundliche Nennung eines Ortes für dessen Alter besagt. Ebelsberg ist erst 1071, Kleinmünchen 1292, die Ebelsberger Traunbrücke 1215 erwähnt. Doch scheint Ebelsberg mit anderem Besitz schon im 9. Jahrhundert an Kremsmünster und mit diesem später an Passau gelangt zu sein, bei dem es bis 1803 verblieb; infolge dieser stabilen Besitzverhältnisse ist der wichtige Verkehrsplatz solange in keiner Urkunde genannt.

Marinianium (Kleinmünchen-Wegscheid)

Diese bisher vielumstrittene Station ist nur in der Tabula, und zwar in sehr eigenartiger Weise, verzeichnet: Zwischen Wels (Ovilia) und Enns (Blaboriciaco) zweigt 14 Meilen (20.7 km) östlich von Wels, vom Strang der Binnenstraße eine dünne, zitterige Doppellinie nach Norden ab und biegt sodann als einfache Linie parallel zur Binnenstraße nach Osten ab, wo sie frei endet; über dem Ost-West-Strich steht die Stationsbezeichnung Marinianio, zwischen Ovilia und der „Abzweigung“ die Meilenzahl XIII. Diese Linien wurden bisher als Darstellung einer Straße angesehen, die 14 Meilen östlich von Wels von der Binnenstraße abzweigte und in Marinianium endete; diesen Ort vermutete man im Fferdinger Becken (Eferding, Aschach, Schönering, Fall), auch an der Ennsmündung (Albing). Schon Mommsen suchte aber Marinianium an der Traunmündung, K. Miller (1916) „bei St. Martin, vor der Kreuzung der von Wels nach Linz führenden Straße mit der Ochsenstraße“. Noll erhebt diese Ortung zur Gewißheit und beendet den Streit um Marinianium, indem

Abb. 1

er die merkwürdige Darstellung der Tabula auch überzeugend zu erklären vermag: der Schreiber hatte vergessen, die Station Marinianum bei der 14. Meile von Wels einzutragen und „hängte“ sie nachträglich durch das „Auslassungszeichen“ der dünnen Doppellinie in den Straßenstrang Enns—Wels „ein“, wobei er allerdings nicht auch die auf den Straßenabschnitt Marinianum—Lauriacum entfallenden 12 (26 weniger 14) Meilen nachtrug¹⁸. Marinianum ist somit die von Wels 14 Meilen (20,7 km), von Enns 12 Meilen (14,8 km) entfernte zweite Zwischenstation der Binnenstraße auf oberösterreichischem Boden. Noll verweist sie „bei linksufriger Straßenführung . . . in den Raum etwas nördlich von Traun-, St. Dionysen, rechtsufrig in den Raum von Kremsdorf, auf alle Fälle in die Gegend eines wichtigen Traunüberganges“. Da über die Führung der Binnenstraße am linken Traunufer Einigung erzielt ist, muß Marinianum im Raum von Kleinmünchen—Wegscheid gesucht werden. Die römische Binnenstraße darf hier der alten Hauptstraße Wels—Enns gleichgesetzt werden, die von Neubau, die Richtung der heutigen Wiener Bundesstraße verlassend, direkt nach Kleinmünchen verlief, ohne Wegscheid zu berühren¹⁹; sie diente seit Beginn der Neuzeit auch als Poststraße. Nach dem Ausbau der Straße Neubau—Wegscheid—Neue Welt—Ebelsberg vom Hauptverkehr ausgeschaltet, erscheint die alte Hauptstraße Neubau—Kleinmünchen 1785 als „Foglfangerstraße, die früher Poststraße gewesen“²⁰. Ob dieser merkwürdige Beiname der einstigen Poststraße, der übrigens in den heutigen amtlichen Bezeichnungen Vogelfängerplatz und Vogelfängerstraße weiterlebt, mit der Ausfuhr von Tiroler (Imster) Kanarienvögeln in die Türkei zusammenhängt, bei der die Tiroler „Vogelkramer“ einen Teil ihres Weges nach Osten auf der Straße zurücklegten²¹? In der Josephinischen Militäraufnahme ist die alte Poststraße als „Saltz-Schif-Knecht-Fußsteig- und Laufweg“, im Josephinischen Lagebuch als „Fletzerweg“²² bezeichnet, Namen, die sie als Rückmarschweg der Stadlinger Salzschiffleute und der Traunflößer kennzeichnen; „Laufweg“ deutet darauf hin, daß die Schiffleute, um am nächsten Morgen zu neuer Fahrt bereit zu sein, den Heimweg streckenweise laufend zurücklegten. Die alte Poststraße Kleinmünchen—Neubau bietet eines der vielen Beispiele, daß aufgelassene einstige Hauptstraßen wegen ihrer Kürze weiterhin, bis zur Einführung der Eisenbahnen und Autobuslinien, den „Fernfußgängern“ dienten, die erst in den letzten Jahrzehnten gänzlich ausgestorben sind.

Von der alten Poststraße und römischen Binnenstraße zweigte unmittelbar am westlichen Ortsausgang von Kleinmünchen die zweite uralte Ost-West-Verbindung Oberösterreichs, die Ochsenstraße Kleinmünchen—Übergang von Appersberg—Straßham—Alkoven—Eferding—Engelhartzell—Passau, ab. Da an der Gabelung der alten Poststraße und der Ochsenstraße in Kleinmünchen auch die kürzeste Verbindung zwischen dem Linzer Donauübergang und dem Traunübergang von Kleinmünchen—Ebelsberg, die Straße Linz—Niedernhart—Scharlinz—Kleinmünchen, einstrahlte, zeigt sich sehr schön die verkehrssammelnde Wirkung des wichtigen Traunüberganges.

Dieser Fernstraßenanlage entsprechend, würde man Marinianum am ehesten unmittelbar am Straßenknotenpunkt Kleinmünchen suchen. Dieser Ortung steht jedoch die Meilenan-

¹⁸ Noll S. 54—55. ¹⁹ Jandaurek S. 112—114.

²⁰ F. Brosch, Flurnamen sprechen. Jahrb. d. Stadt Linz 1949 S. 339; Linzer Straßenverzeichnis 1959, S. 104 (Vogelfängerplatz, -weg).

²¹ H. Halm, Die Donau als Welthandelsstraße. Oö. Heimatblätter 6 (1952) S. 18.

²² F. Brosch, Jahrb. d. Stadt Linz 1949 S. 324—325; Jandaurek S. 114.

gabe der Tabula entgegen. Messen wir von der Stadtmitte von Ovilava, die durch den Meilenstein I (nahe der Kreuzung der heutigen Dr.-Groß-Straße und Magazinstraße) annähernd für den Bereich des Kreisgerichtes im Westen des heutigen Stadtkernes zu erschließen ist, auf der straffsten Straßenverbindung, dem Mitterweg Wels—Pernau—Haidl, der Wiener Bundesstraße Haidl—Marchtrenk—Neubau und der alten Poststraße Neubau—Kleinmünchen, nach Osten, dann ist an der Gabelung der alten Poststraße und der Ochsenstraße in Kleinmünchen, am westlichen Ende der Altsiedlung, der 16. Meilenstein „ab Ovilavis“ anzunehmen; der 14. Meilenstein müßte sich an der alten Poststraße rund 500 Meter westlich des Bahnhofes Wegscheid befunden haben. Die Station Marinianium ist also nördlich von St. Martin zu vermuten. Sie wäre übrigens vor den Überschwemmungen der Traun hier besser geschützt gewesen als in Kleinmünchen selbst; jedenfalls erreichte in den Jahren 1899 und 1920 die Grenze der Hochwässer die Kleinmünchener Straßengabel, während sie bei St. Martin weitab von der alten Poststraße verlief²⁸. Im Zusammenhang mit der Limesstraße kommen wir auf diese Frage noch einmal zurück.

Das nun endlich befriedigend festgelegte Marinianium darf als die römische Poststation von Lentia gelten, das selber vom römischen Reichsstraßennetz nicht berührt wurde und daher weder in der Tabula noch im Itinerar aufscheint. Als „Zubringer“ von Linz zur Binnenstraße kamen die Altwege Linz—Niedernhart—Bergern—Wegscheid—Traun—Kremstal und Linz—Niedernhart—Scharlinz, aber auch die heutige Wiener Reichsstraße in Betracht.

Durch die Einfügung Marinianiums in die Binnenstraße ergibt sich in der Tabula eine gleichmäßige Abfolge der Stationen und eine in beiden Straßenwerken harmonisierende Gesamtdarstellung der Binnenstraße:

ITINERAR

Lauriaco—Ovilavis 26 Meilen (38.5 km)

Ovilavis—Laciaco 32 Meilen (47.4 km)

Laciaco—Jovavi 28 Meilen (41.5 km)

TABULA

{	Lauriaco—Marinianio	12 Meilen (17.8 km)
	Marinianio—Ovilia	14 Meilen (20.7 km)
{	Ovilia—Tergolape	14 Meilen (20.7 km)
	Tergolape—Laciatis	18 Meilen (26.7 km)
{	Laciatis—Tarnantone	14 Meilen (20.7 km)
	Tarnantone—Jvavo	13 Meilen (19.3 km)

Tergolape (Schwanenstadt), Laciatis (Frankenmarkt),
Tarnantone (Neumarkt-Neufahrn)

Die Strecke Wels—Salzburg der Binnenstraße mißt nach dem Itinerar 60 Meilen (88.9 km), nach der Tabula 59 Meilen (87.4 km), bleibt somit hinter der heutigen Straßenlänge um 6 bis 8 Kilometer zurück. Deshalb ist über die Lage der Stationen dieser Strecke bisher keine volle Einigkeit erzielt. Hält man sich genau an die Angaben der beiden Straßenwerke dann ergäben sich, von Wels aus gesehen, die Gleichungen Tergolape = Breitenschützing, Laciatis = Hörading, Tarnantone = Straßwalchen; man kommt aber dann mit der Meilenzahl nur bis zu einem Punkt 7 km vor Salzburg, so daß die Tabula bei Tarnantone—Juvavo von 13 auf 18 Meilen, das Itinerar bei Laciaco—Jovavi von 28 auf 33 Meilen zu korrigieren

²⁸ Übersichtsplan der Stadt Linz mit Aufnahme des Donauhochwassers vom 3. Juni 1940 und der Hochwässer von 1899 und 1920.

wäre²⁴. Die Gleichung Tergolape—Breitenschützing scheint durch die beim Bahnhof Breitenschützing aufgedeckten römischen Baureste nachträglich bestätigt zu werden; allerdings spricht der Grabungsbefund nicht eindeutig gerade für eine Poststation. Die Längenangabe der Tabula kann aber zwanglos auch auf Schwanenstadt bezogen werden. Die heutige Wiener Bundesstraße mißt zwischen Wels (Einmündung der Pyhrnpaß-Bundesstraße) und Schwanenstadt (Einmündung der Traunfallstraße im östlichen Stadtgebiet) 23.5 km. Da die Meilenzählung in Wels nach dem Standort des Meilensteines I der Strecke Wels—Enns in der Gegend des Kreisgerichtes, rund 1 km westlich der Einmündung der Pyhrnpaß-Bundesstraße, begonnen haben dürfte, ergäbe sich eine Distanz Ovilava—Tergolape von 22.5 km; auf der heutigen Bundesstraße wäre in Oberharrern, also bei der vermuteten Poststation in Breitenschützing, der Meilenstein XIII, östlich von Staig der Meilenstein XIV und 300 Meter östlich der Einmündung der Traunfallstraße in Schwanenstadt der Meilenstein XV gestanden. Für Tergolape-Breitenschützing wären also nur XIII m. p. anzugeben gewesen, während die XIII m. p. der Tabula bei Berücksichtigung der Meilenabrundung nahe an das Ostende von Schwanenstadt heranführen, wo römische Besiedlung durch Funde (Bestattungsplatz, Münzen) nachgewiesen ist; die Sage berichtet, daß die römische Siedlung Schwanenstadt im Osten bis Breitenschützing gereicht habe. Mit der Gleichung Tarnantone = Straßwalchen sollte offenbar einem mittelalterlichen Straßenknotenpunkt auch eine römische Station zugeteilt werden. Gegen Laciavis = Hörading kann geltend gemacht werden, daß nicht dieser Ort, sondern Frankenmarkt 27/28 Meilen (40.0/41.5 km) von Salzburg entfernt ist. Die Gleichung Laciavis = Frankenmarkt wird übrigens auch durch den Meilenstein von Mösendorf gestützt, der als seine Entfernung von Salzburg 31 Meilen angibt; auf ihn bezogen, wäre der 28. Meilenstein von Salzburg nahe dem westlichen Ortseingang von Frankenmarkt anzunehmen. Die Entfernung Schwanenstadt (Ortsmitte) — Frankenmarkt (Ortsmitte) beträgt auf der heutigen Wiener Bundesstraße 29.3 km, übersteigt also die 18 Meilen (26.7 km) der Tabula nur um 2.6 km ($1\frac{3}{4}$ Meilen), dürfte also kein Hindernis für die Verlegung von Laciavis nach Frankenmarkt bilden. Die nächste Station, Tarnantone, ist daher nicht in Straßwalchen, sondern im Raum von Neumarkt-Neufahrn zu suchen.

Nach anderer Auffassung (Zenker 1918) läge der „Fehler“ beider Straßenwerke im Abschnitt Ovilava—Laciavis und sei auf folgende Weise zu berichtigen:

Tabula: Ovilava—Tergolape 28 Meilen (statt 14); Tergolape—Laciavis 14 Meilen (statt 18);
Itinerar: Ovilava—Laciavis 42 Meilen (statt 32).

Tergolape wäre dann Vöcklabruck (mittelalterlich-neuzeitlicher Straßenknotenpunkt!), Laciavis Frankenmarkt. Durch die Einfügung von 10 Meilen (14.8 km) würde aber die römische Straße um 8 km länger als die heutige Wiener Bundesstraße. Überdies brächte die Gleichung Tergolape = Vöcklabruck, die offensichtlich aus dem gleichen Grund angestrebt wurde wie Tarnantone=Straßwalchen, die Länge der Stationsabschnitte der Tabula ganz aus dem Gleichgewicht: Während alle anderen Teilstrecken die gleichmäßige Länge von 12 bis 14 (18) Meilen aufwiesen, hätte der Abschnitt Ovilava/Wels—„Tergolape/Vöcklabruck“ die doppelte Länge (28 Meilen) besessen. Außerdem sind es von Wels nach Vöcklabruck gar nicht 28 Meilen (41.5 km), sondern nur rund 23 Meilen (34.9 km). Ob daher

²⁴ Jandaurek S. 130, 137, 143—145.

diese „Berichtigung“ empfehlenswert ist²⁵, möchten wir umso mehr dahingestellt sein lassen, als man sowohl das Itinerar wie die Tabula mit dem gleichen Fehler belasten müßte. Vielmehr dürfte sich der Längenunterschied zwischen römischer und heutiger Straße, 7 km bei einer Gesamtlänge Wels—Salzburg von rund 95 km, aus der strafferen Führung der römischen Straße bzw. aus der Meilenabrundung erklären lassen. Es scheint uns gar nicht notwendig zu sein, die mittelalterlich-neuzeitlichen Verkehrsmittelpunkte Vöcklabruck und Straßwalchen unbedingt im Stationsnetz des Itinerars und der Tabula unterzubringen. Diese Orte konnten schon in der Römerzeit eine größere Rolle (als Poststationen für das Atterseegebiet bzw. für das Mattigtal und das Mondseegebiet) gespielt haben; eine solche Rolle müssen wir wohl auch Lambach zubilligen, wo die Nord-Süd-Verbindung Pyhrn—Passau, aber auch die Trauntalstraße in die Binnenstraße einmündeten. Die Tabula (eine „Weltkarte“!) konnte aber nicht alle wichtigen Straßensiedlungen anführen. Daher hindert nichts, Tergolape in Schwanenstadt zu belassen und Tarnantone in Neumarkt-Neufahrn zu suchen, das der Entfernung Tarnantone—Juvavo entspricht; Laciadis = Frankenmarkt ist ohnehin durch das dreifache Zeugnis von Itinerar, Tabula und Mösendorfer Meilenstein gesichert.

Da uns die römischen Post- und Reisestationen mit den Stationen des mittelalterlich-frühneuzeitlichen Postwesens, das für Oberösterreich seit der Zeit Maximilians I. bezeugt ist, vergleichbar zu sein scheinen, geben wir diesem Beitrag auch eine Kartenskizze der oberösterreichischen Poststraßen des 16.—19. Jahrhunderts bei, in der die geschichtliche Entwicklung der Postlinien und ihres Stationsnetzes nach dem gegenwärtigen Stand der Forschung ersichtlich ist. Vergleichen wir die Poststationen des Itinerars und der Tabula mit jenen der Poststraße Enns—Salzburg des 16. Jahrhunderts, dann ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

Abb. 2

16. JAHRHUNDERT	ITINERAR, TABULA
Enns (1529)	Lauriacum
Ebelsberg (1525)	} Marinianum
Marchtrenk (1506, 1563—68)	
Wels (1634)	Ovilavis
Lambach (1528, 1563)	römischer Name unbekannt
Schwanenstadt (1563—1568)	Tergolape
Vöcklabruck (1524, 1634)	römischer Name unbekannt
Frankenmarkt (1558)	Laciadis
Neumarkt (1558)	Tarnantone

Alle römischen Poststationen finden wir also in topographisch gleicher oder doch sehr ähnlicher Verteilung im 16. Jahrhundert wieder; neben ihnen erscheinen noch Lambach und Vöcklabruck. Wie in der Römerzeit berührte auch der neuzeitliche Direktkurs Wien—Salzburg die Stadt Linz nicht; für die Jahre 1692—1705 ist ausdrücklich bezeugt, daß er von Ebelsberg über Kleinmünchen (Marinianum)—Neubau an Linz vorüberging. Im 18. Jahrhundert hatten die Tradition der römischen Poststation Marinianum die Poststationen Kleinmünchen und Neubau übernommen²⁶.

²⁵ Noll S. 94—95.

²⁶ E. Riedel, Zur Geschichte des Postwesens in Oberösterreich. Oö. Heimatblätter 6 (1952) (abgekürzt: Riedel) S. 274, 275—276.

II. Die Alpenstraße über den Pyhrn

(Aquileja — Hohentauern — Liezen —) Pyhrn — Windischgarsten — Dirnbach —
Micheldorf — Voitsdorf — Wels

Auch dieser Straßenzug ist in beiden römischen Straßenwerken verzeichnet:

ITINERAR

Gabromago — Tutatione XX m. p. (29.6 km)

Tutatione — Ovilavis XX m. p. (29.6 km)

XXXX m. p. (59.2 km)

TABULA

{ Gabromagi — Ernolatia VIII m. p. (11.9 km)
Ernolatia — Tutastione XII m. p. (17.8 km)

{ Tutastione — Vetonianis KI m. p. (16.3 km)
Vetonianis — Ovilia XI m. p. (16.3 km)

XXXXXII m. p. (62.3 km)

Wie bei der Binnenstraße weichen die Angaben des Itinerars und der Tabula nur geringfügig voneinander ab. Ebenso bleiben die römischen Straßenlängen nur wenig, um 7 bis 10 km, hinter der heutigen Länge der entsprechenden Bundesstraße, der Pyhrnpaß-Bundesstraße Wels — Windischgarsten (69 km), zurück. Da andererseits die Pyhrnpaß-Bundesstraße die allerkürzeste Verbindung zwischen Wels und Windischgarsten herstellt, also den römischen Meilenzahlen — und den natürlichen Voraussetzungen einer Fernstraße! — am nächsten kommt, liegt auch hier die Gleichsetzung der antiken Reichsstraße mit der heutigen Bundesstraße von vornherein nahe.

Gabromago (Windischgarsten)

Gabromago = Windischgarsten ist durch die umfangreichen, südwestlich des Marktes an der Straße nach Seebach ausgegrabenen römischen Bauten gesichert²⁷. Nach den Funden (Ziegelstempel der II. Legion, Münzen, Keramik) wurden diese Bauten zu Beginn des 3. Jahrhunderts errichtet. Zwei Brandschichten deuten auf zweimalige Zerstörung, die um 270 und 400 angesetzt wird (Kenner). Daß es sich bei Gabromago um „eine Mansio, kombiniert mit einem kleinen militärischen Sicherungsposten“²⁸, also um die römische Post- und Raststation am Fuß des Pyhrnpasses und zugleich um eine Anlage zur Verteidigung dieses Gebirgsüberganges handelte, ist recht wahrscheinlich. Die Tradition der Raststation lebt im 12. Jahrhundert durch die Gründung eines Reisehospizes wieder auf, das sich bemerkenswerter Weise zunächst näher bei Windischgarsten („Alt-Spital“ = heutiges Hofbauerngut in der Gleinkerau) befand und erst 1190 durch die Gründung des Klosters Spital näher an den Paß herangerückt wurde²⁹. Ob der Pyhrnpaß bei den Markomanneneinfällen eine Rolle spielte, scheint uns fraglich zu sein; der Münzschatzfund von Spital a. P. (über 200 Münzen mit Schlußmünze von 167 n. Chr.) hängt offenbar wohl mit der Markomannengefahr zusammen³⁰, weist aber einen Einbruch der Markomannen über den Pyhrn nach Italien nicht unbedingt nach. Hingegen ist eine militärische Sicherung des Pyhrnpasses im Zuge der großen Reorganisationsmaßnahmen zu Beginn des 3. Jahrhunderts, als die Germanengefahr (Alemannen!) auch

²⁷ Noll S. 35 (Gabromagi), 87—88 (Windischgarsten), 101.

²⁸ Noll S. 88.

²⁹ F. Stroh, Ur- und Frühgeschichte, in: Heimatkunde des politischen Bezirkes Kirchdorf an der Krems 2 (1938/39) S. 165.

³⁰ Noll S. 18, 74 (Spital a.P.).

Pfeffer: Oberösterreichs Straßennetz in der Römerzeit

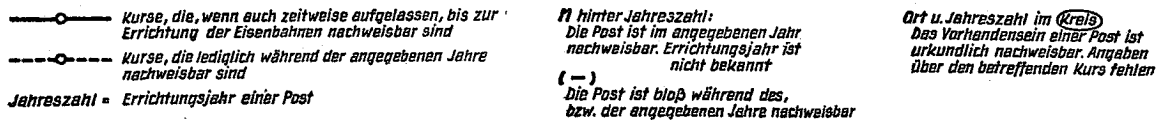


Abb. 2: Postkurse in Oberösterreich im 16.—19. Jahrhundert (nach E. Riedel).
Aus: Oberösterreichische Heimatblätter Jg. 6 (1952), Heft 3.

für Norikum immer aktueller wurde, nicht von der Hand zu weisen. Zugleich mit dem Ausbau der Limesstraße, der Befestigung von Wels und der Erneuerung der übrigen Reichsstraßen Norikums, auf die wir noch zu sprechen kommen, konnte auch die Pyhrnstraße, von der wir leider keinen Meilenstein besitzen, besser ausgebaut worden sein. Die Zeitstellung der bisher bekannten römischen Funde an diesem Straßenzug, die Neuanlage der Wasserleitung in Thalheim unter Caracalla-Septimius Severus, das Mithräum von Schachadorf (Münzen aus der Zeit Diokletian-Konstantin), das spätantike Gräberfeld von Tutatio-Kremsdorf und die römischen Bauten auf dem Georgenberg bei Micheldorf, die Hauptmasse der Münzfunde von Windischgarsten (Gallienus-Valens), die Streufunde von Taxlberg, Sattledt, Hundessen, denen Münzen älterer Zeitstellung nur aus Thalheim, Steinhaus, Windischgarsten und Spital a. P. gegenüberstehen, schlosse die Annahme nicht aus, daß der altbegangene Pyhrnweg wohl von den Römern frühzeitig als Reichsstraße eingerichtet wurde, aber doch erst seit Beginn des 3. Jahrhunderts größere Bedeutung erlangte und auch besser ausgerüstet wurde; die militärischen Bauten in Windischgarsten (Beginn des 3. Jahrhunderts), etwa auch die „Fliehbürg“ mit „Kommandantenhaus“ auf dem Georgenberg bei Micheldorf, wo die Pyhrnstraße bei ihrem Durchgang aus dem Kirchdorfer ins Windischgarstner Becken leicht abzuriegeln war, stünden dann in Zusammenhang mit der Befestigung von Wels, der nördlichen Kopfstation der Pyhrnstraße; die Zerstörungen von Gabromago (um 270 und 400) könnten Vorstöße der Alemannen bis an oder über den Pyhrnpaß andeuten.

Ernolatia (Dirnbach)

Ernolatia, 8 Meilen (= 11,9 km) von Gabromago-Windischgarsten entfernt, fällt in den Raum von St. Pankraz (11,3 km von Windischgarsten) — Dirnbach (14,7 km von Windischgarsten). Eine eindeutige Festlegung ist wegen des Fehlens von Funden derzeit nicht möglich. Man neigt eher Dirnbach zu, wo die Pyhrnstraße am Steyrfluß übersetzt und der von Aussee kommende, das Tote Gebirge überquerende Salzsteig (römischer Münzfund in Hinterstoder) in die Pyhrnstraße einmündet; eine etwas straffere Führung der Römerstraße ließe diese Ortung zu.

Tutatione (Kremsdorf)

Diese Station, 12 Meilen (17,8 km) von Ernolatia, 20 Meilen (29,6 km) von Gabromago entfernt, ist jedenfalls im Raum von Kremsdorf-Ottsdorf (18,2 km von Dirnbach, 33,2 km von Windischgarsten) gelegen und hier auch durch ein spätantikes Gräberfeld bezeugt.

Vetonianis (Voitsdorf)

Als — ursprünglich slawische — Nachfolgesiedlung des römischen Tutatio erscheint im frühen Mittelalter (8./9. Jh.) Ulsburg mit seiner Martinskirche, der kirchliche Mittelpunkt der Talflucht Kremstal-Steyrtal-Teichtal und des Almtales; die spätere Schwerpunktverteilung ergibt hier Kirchdorf, wohin die Pfarre verlegt wurde, als „zentralen Ort“.

Bei Tutatione-Kremsdorf verläßt die Pyhrnstraße das Alpeninnere und strebt nun über die Traun-Enns-Platte dem Traunübergang von Wels und der Binnenstraße zu. Die heutige Pyhrnpaß-Bundesstraße Kremsdorf—Kirchdorf—Voitsdorf—Sattledt—Wels mißt zwischen Kremsdorf und Wels 34,5 km, ist also um 4,9 km länger als die römische Straße des Itinerars,

um 3,0 km länger als jene der Tabula. Sie weist eine ausgezeichnete Geländeführung (auf den wasserscheidenden Höhen zwischen Aiterbach und Sipbach-Talbach) auf. Da man die Station Vetonianis mit bedeutenderen heutigen Siedlungen in Beziehung bringen wollte, dachte man an eine Straßenführung über Pettenbach (Kenner) oder über Kremsmünster (Momm-sen). Wie wenig berechtigt solche willkürliche „Anpassungen“ der römischen Stationen an heutige Siedlungsmittelpunkte sind, hat das Beispiel der Straße Wels—Salzburg gezeigt. Daß Pettenbach und Kremsmünster (beide 777 erstmals wieder erwähnt) schon in römischer Zeit besiedelt waren, wird niemand leugnen wollen. Warum sollte aber die römische Reichs-straße den unnützen Umweg von Kremsdorf über den Magdalenaberg nach Pettenbach oder durch das Kremstal vorgezogen haben, wenn ihr in der Richtung über Voitsdorf—Sattledt eine sowohl bequemere wie auch kürzere Verbindung zur Verfügung stand? Über Pettenbach und Kremsmünster führten römische Nebenstraßen; in jener über Pettenbach Vorchdorf-Lambach glauben wir ein Teilstück der Verbindung Pyhrnpaß—Passau zu erkennen und die Nebenstraße Kremsdorf—Kremsmünster—Neuhofen—Traun—Linz (bzw. Anselden-Enns) schloß das Kremstal im Norden an die Ost-West-Straßen, im Süden an die Alpenstraße an.

Gegen die Gleichsetzung der römischen Alpenstraße mit der heutigen Pyhrnpaß-Bundes-straße wurde auch eingewendet, daß die Bundesstraße erst aus der Zeit Maria Theresias stammt⁸¹. Doch ist der Straßenzug Wels—Voitsdorf—Kirchdorf, also die heutige Bundes-straße, u. a. im Jahre 1583 bezeugt; die Grenze des Landgerichtes Scharnstein verlief „von Voitsdorf der Straße nach, so auf Weiß von Kirchdorf geet“. Der Weg über den Pyhrn tritt allerdings im Mittelalter und in der Neuzeit an Bedeutung hinter den von Steyr ausgehenden Nord-Süd-Verbindungen zurück, was durch den Aufstieg der „Eisenstadt“ Steyr hinlänglich begründet ist. Im Jahre 1287 erscheint, wie schon erwähnt, als Verbindung Steyr—Venedig (die der römischen Verkehrslinie Wels—Aquileja entspricht!) die Straße über Klaus—Pyhrnpaß—Rottenmann. Später erhält die Nord-Süd-Straße durch das Ennstal und über den Prebichl den Vorrang. Der im Jahre 1750 erfolgte Ausbau der Straße Enns—Steyr—Leoben⁸² reihte vor jenem der Pyhrnstraße, die erst 1770 ausgebaut wurde⁸³. Ebenso bestand die seit Beginn der Neuzeit gelegentlich aktivierte Postverbindung Linz—Enns—Steyr—Graz bereits ab 1751 dauernd als öffentliche Verkehrslinie, während als zweite „Alpenpost“ Oberösterreichs 1808 die Postlinie Salzburg—Ischl—Pötschen—Liesen—Leoben—Graz und erst 1842, nach neuerlichem Ausbau der Pyhrnstraße, die Postlinie Wels—Voitsdorf—Liesen folgte⁸⁴. Schließlich verlief die erste Nord-Süd-Vollbahn Oberösterreichs, Prag—St. Valentin—Selztal—St. Michael—Villach—Triest, durch das Ennstal (1869/72 als Kronprinz-Rudolf-Bahn eröffnet), während der Vollausbau der Pyhrnlinie erst 1906 erfolgte.

Die Pyhrnstraße hatte also an Bedeutung verloren; um so leichter konnten sich Parallelstraßen ausbilden, die je nach ihrem Erhaltungszustand oder dem Wunsch, diesen oder jenen Ort als Raststation zu benützen, bevorzugt wurden. Solche Parallelstraßen gibt es in Oberösterreich auch sonst häufig; besonders sei auf die Beispiele der Straßenzüge zwischen Nieder-

⁸¹ Jandaurek S. 169.

⁸² A. Pendl, Die Entwicklung des Verkehrswesens in der Steiermark. Das Joanneum 4 (1941) S. 129.

⁸³ Jandaurek S. 160—161, 169.

⁸⁴ Riedel S. 276, 277—278.

ranna—Rohrbach, Hellmonsödt—Leonfelden, Steyr—Kremsmünster hingewiesen. Zwischen Wels und Kirchdorf finden wir in der Straßenkarte von Heyß (1767) die Straße über Kremsmünster als damaligen Hauptweg verzeichnet; drei Jahre später wurde jedoch der Straßenzug Wels—Voitsdorf—Kirchdorf zum neuzeitlichen Ausbau bestimmt. Er trat damit eindeutig wieder in den Rang der Hauptstraße ein; deren wiederholter Ausbau hat naturgemäß ihren altartigen Charakter verwischt.

Schließlich konnte der Reichtum an Altstraßen und alten Wegnamen gerade im Verkehrsfeld zwischen Wels und Kirchdorf dazu einladen, die römische Reichsstraße im Zuge solcher altertümlicher Straßen zu suchen. Wir befinden uns hier im unmittelbaren Ausstrahlungsbereich sowohl der Saline Hallstatt wie der Eisenstadt Steyr bzw. des Erzberges, wo es viele alte Salz- und Eisenstraßen und andere alte Wege, auch solche in der Nord-Süd-Richtung, gibt. Als Römerstraße wurde zuletzt der Straßenzug Kirchdorf—Wartberg—Ried—Sattledt in Betracht gezogen³⁵. Der hier vorkommende Straßename „Roßlauf“ wird jedoch ganz allgemein für mittelalterliche Straßen mit starkem Pferdeverkehr gebraucht; er kommt an der Pyhrnstraße bei Steinhaus, an der Straße Pettenbach—Lambach bei Teuerwang, aber auch an der Mühlviertler Fernstraße Enns—Freistadt bei Lasberg vor³⁶. Der Hofname Rennerhaid-Rennhof (auch „Römerhaid“) hat nichts mit den Römern oder mit „Rennweg“ zu tun; er leitet sich jedenfalls von Rinne=Grenze, nämlich von der hier vorüberziehenden alten Grenze zwischen Oberösterreich und Steiermark, her. Das im Zug dieser Straße gelegene, vermeintlich frühgenannte Ried taucht erst im 14. Jahrhundert in den Quellen auf; das früher auf Ried bezogene Riuti (992/93) ist Stockham bei Eberstallzell³⁷.

Somit ist am allgemeinen Gleichlauf der römischen Alpenstraße und der Pyhrnpaß-Bundesstraße kaum zu zweifeln³⁸; eingehendere Untersuchungen werden auch hier die Frage zu klären haben, ob und wie weit es sich um einen spurgleichen Zug beider Straßen handelt. Die Station Vetonianis, nach der Tabula gleich weit (11 Meilen = 16,3 km) von Ovilavis/Wels und Tutatio/Kremsdorf entfernt, ist also weder in Pettenbach noch in Kremsmünster oder Ried i. Tr., sondern in Voitsdorf (18,6 km von Wels, 17,2 km von Kremsdorf) zu suchen. Vielleicht lag sie an jener Stelle etwa 500 Meter nördlich von Voitsdorf, wo die römische Alpenstraße von der römischen Nebenstraße Gmunden—Vorchdorf—Ried i. Tr.—Kremsmünster—Steyr—Aschbach (Amstetten) gekreuzt wurde. Dieser Straßenzug vermittelte eine Verbindung von der Alpenstraße einerseits nach Niederösterreich, andererseits ins Salzkammergut; damit ist auch die verkehrsgeographische Bedeutung von Vetonianis gekennzeichnet. Seine Rolle als „zentraler Ort“ ging in nachrömischer Zeit auf Ried i. Tr. über, das durch seinen Grundherrn Kremsmünster Pfarrsitz wurde, während Voitsdorf („Vogtdorf“, Besitz der Grafen und Vögte von Lambach) sich mit einer geringeren Entwicklung begnügen mußte.

Die Stationen der römischen Pyhrnstraße weisen ziemlich regelmäßige Abstände auf: Wels—Voitsdorf und Voitsdorf—Kremsdorf je 11, Kremsdorf—Dirnbach 12 Meilen. Nur der Abstand von Dirnbach-Windischgarsten war mit 8 Meilen etwas kürzer. Im Mittelalter verlän-

³⁵ Jandaurek S. 177—185.

³⁶ H. Awecker, Geschichte des Marktes Lasberg (1954) S. 38, 54, 74.

³⁷ F. Pfeffer, Das Land ob der Enns S. 93.

³⁸ Noll S. 103—104.

gerte ihn die Vorverlegung der Raststation nach Spital a. P. auf 22,5 km (15 Meilen). Als 1842 die Postlinie Wels—Liezen eröffnet wurde, dienten Wels, Voitsdorf, Kirchdorf, Dirnbach, Spital und Liezen als Poststationen; mit Ausnahme der geringfügigen Verschiebung bei Tutatio—Kirchdorf und Gabromago—Spital sind es die gleichen, die uns schon Itinerar und Tabula nennen. Im gleichen Jahr 1842 wurde — im Zusammenhang mit dem Aufstieg Bad Ischls und der Zunahme des Fremdenverkehrs im Salzkammergut — die Postlinie (Schnellpostverbindung) Wien—Amstetten—Steyr—Voitsdorf—Gmunden (Ischl) eröffnet³⁹. Voitsdorf erscheint damit als neuzeitlicher Fernstraßenknotenpunkt in der gleichen Eigenschaft, die wir auch für Vetonianis annehmen dürfen. Abb. 2

III. Die Limesstraße an der Donau

(Wien—) Enns—Kleinmünchen—Eferding—Engelhartzell—Passau (—Regensburg)

Die dritte und jüngste römische Reichsstraße Oberösterreichs, die „Limesstraße“, ein Teilstück der Verbindung Balkan—Pannonien—Norikum—Rätien—Obergermanien—Niederrhein, erscheint nur im Itinerar:

Lauriaco-Ovilatus	XVI m. p.	(23.7 km)
Ovilatus-Joviaco	XXVII m. p.	(40.0 km)
Joviaco-Stanaco	XVIII m. p.	(26.7 km)
Stanaco-Boioduro	XX m. p.	(29.6 km)
		LXXXI m. p. (120.0 km)

In der Tabula bricht die Darstellung dieses Straßenzuges vor Erreichung des Inns bzw. des Kastells Boiodurum (Passau/Innstadt) ab. Im Bereich des Sauwaldes, den die Tabula lagerichtig verzeichnet, und weiter östlich bis zur Einmündung in die Binnenstraße fehlt die Straßenlinie. Ob nur eine mangelhafte Überlieferung der Tabula vorliegt oder ob diese Straße in der Karte deswegen fehlt, weil sie bei deren Anlage noch nicht als Reichsstraße ausgebaut war, ist nicht geklärt. Abb. 1

Während Binnen- und Alpenstraße keine wesentlichen Probleme mehr bergen, hat sich die Limesstraße ihrer eindeutigen Festlegung im Gelände bisher widersetzt. Dafür gibt es mehrere Gründe. Da die Straße in der Tabula nicht enthalten ist, entfällt die erwünschte Vergleichsmöglichkeit zwischen beiden Straßenwerken. Infolge des wesentlich sparsameren Stationsnetzes des Itinerars kennen wir in Oberösterreich verhältnismäßig wenige Zwischenstationen dieser Straße; vor allem bleiben wir im Ungewissen, wo die Limes- von der Binnenstraße abzweigte. Das Itinerar läßt überdies im Ostabschnitt der Straße eine doppelte Lesart zu. Man kann Ovilatus nach „Lesart A“ als eine eigene, 16 Meilen (23.7 km) westlich von Enns gelegene Station ansehen und im Südraum von Linz, bei Kleinmünchen, an der Traummündung, in Traun, Hörsching, Hart, Ansfelden suchen⁴⁰. „Ovilatus“ (in manchen Handschriften „Ululatus“) kann aber auch als bloße Verschreibung von Ovilavis gelten („Lesart B“); in diesem Falle liegt die Annahme nahe, daß die Limesstraße Ovilatus=Wels berührte. Nimmt man „Lauriaco XVI Ovilatus“ für ihren ersten Streckenabschnitt auf oberösterreichischem

³⁹ Riedel S. 277.

⁴⁰ Vgl. Pfeffer S. 566.

Boden, dann muß man die 16 Meilen auf jene 26 Meilen berichtigen, die der Straßenzug Enns—Wels wirklich mißt (siehe Binnenstraße!). Die Gesamtlänge der Limesstraße Enns—Passau erhöht sich dann von 81 Meilen (120.0 km) auf 91 Meilen (134.9 km).

Die größte Schwierigkeit besteht darin, daß weder eine Straße von 81 noch von 91 Meilen Länge im Verkehrsraum Enns—Passau befriedigend untergebracht werden kann. Alle irgendwie in Betracht kommenden heutigen bzw. mittelalterlichen Straßenverbindungen zwischen diesen beiden Städten sind wesentlich kürzer als die im Itinerar verzeichnete römische Reichsstraße. Dies gilt vor allem für den Straßenzug Enns—Kleinmünchen—Übergang von Appersberg—Eferding—Engelhartszell—Passau (heutige Wiener Bundesstraße Enns—Ebelsberg, Ochsenstraße Ebelsberg—Straßham, Passauer Bundesstraße Straßham—Eferding, Nibelungen-Bundesstraße Eferding—Engelhartszell—Passau), der die aller kürzeste (96.9 km), nur wenig von der Luftlinie (85 km) abweichende und dabei dem Gelände am besten angepaßte und bequemste Verbindung zwischen Enns und Passau darstellt, überdies durch zahlreiche Siedlungsfunde wie auch durch das so entscheidende Zeugnis des Meilensteines von Engelhartszell als römischer Hauptstraßenzug gekennzeichnet ist und im Mittelalter ebenfalls als Hauptweg diente⁴¹.

Auf verschiedenste Weise wurde bisher versucht, den geheimnisvollen Meilenüberschuß des Itinerars zu beheben, die überzähligen Meilen auf eine verlängerte Straßenführung der Limesstraße „abzuwälzen“. Man nahm z.B. an, daß die Limesstraße zwischen Eferding und Passau wohl dem Donautal folgte, dieses aber nur an einzelnen Punkten berührte und dazwischen in Halbbögen landeinwärts über die Höhen des Sauwalds verlief oder zwischen Schlögen und Passau einen großen Bogen über Raab—Eisenbirn beschrieb (Strnadt 1868, Kenner 1878, Schiffmann 1922, Nowotny 1925, Jandaurek 1951). Mit vollem Recht kann dieser Versuch, die überschüssigen Meilen des Itinerars „abzubauen“, als verzweifelt bezeichnet werden⁴². Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß sich eine Verlängerung der Limesstraße um rund 10 Meilen (15 km) auch ergäbe, wenn man sie die großen Donauschleifen zwischen Schlögen und Aschach mitmachen ließe. Daß hier ein Ufersteig („Trepelweg“) bestand, lassen die römischen Fundplätze dieser Donaustrecke (Roßgraben, Kobling, See) annehmen. Der römischen Reichsstraße dürfen wir natürlich diesen unnützen Umweg nicht zumuten.

Die Anhänger der Lesart A (Ovilatus als selbständiger Ort) suchten schon im Straßenabschnitt Enns—Eferding „Meilen zu gewinnen“, indem sie die Limesstraße nicht auf dem kürzesten Weg über den Paß von Appersberg, sondern über Pucking—Alkoven—Eferding (Kenner 1870), Traun—Hörsching—Axberg—Alkoven—Eferding (Kenner 1878), Ansfelden—Hörsching—Oftring—Axberg—Eferding (Schiffmann 1922), Bruck—Ölkam—Waldbot („Hörstraße“) —Ansfelden—Kremsdorf—Berg—Hasenufer—Frindorf—Hörsching (Ovilatus)—Oftring—Axberg—Aichberg—Leppersdorf—Eferding (Jandaurek 1951) führten. Diese römische Reichsstraße hätte einen Traunübergang (Hasenufer) benützt, der niemals überörtliche Bedeutung besaß, und statt des bequemen Überganges von Appersberg den viel mühevolleren Weg (und zugleich Umweg!) über den Bergrücken des Aichberges eingeschlagen, was keinesfalls anzunehmen ist.

⁴¹ Pfeffer S. 560—566.

⁴² Noll S. 100.

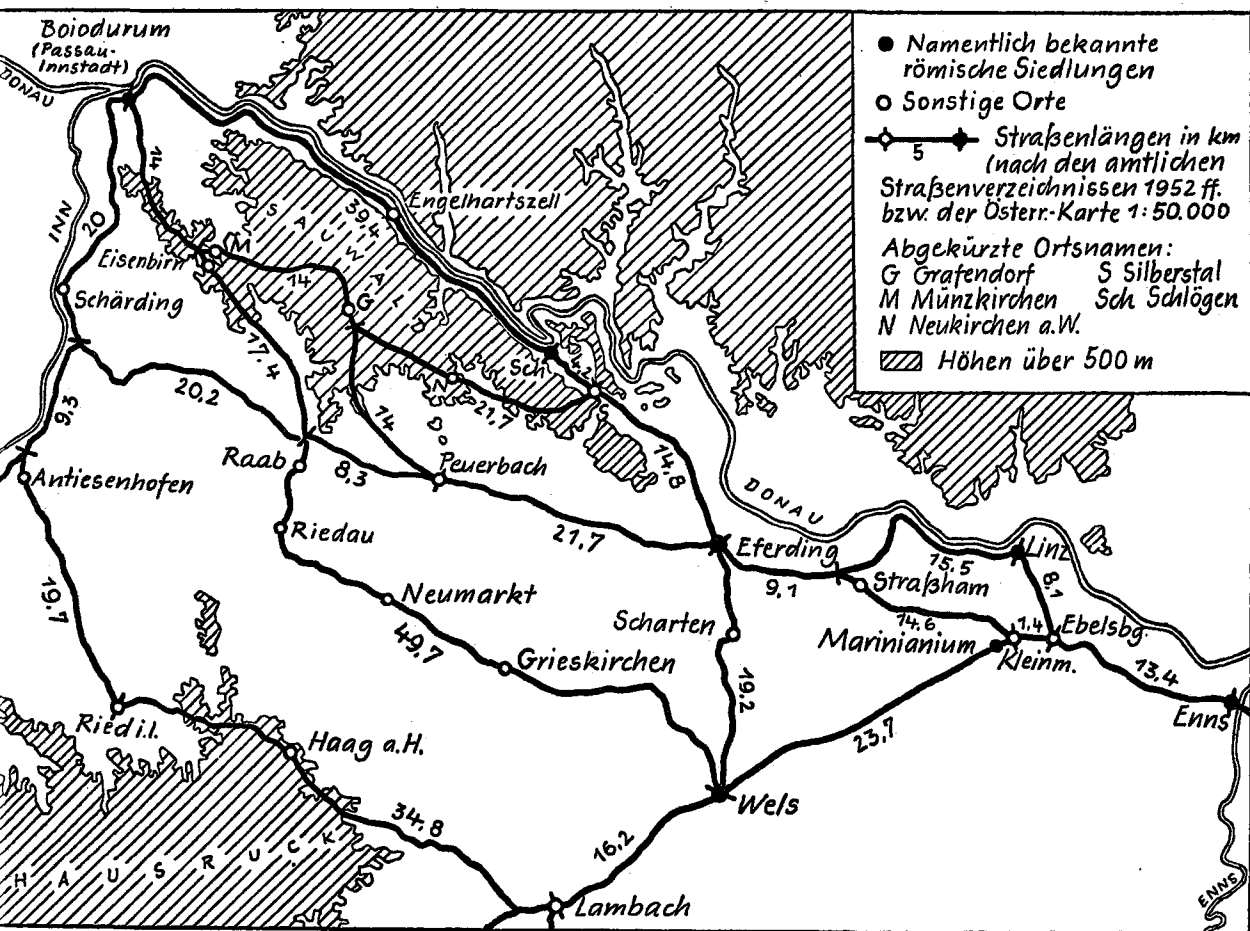


Abb. 3: Straßenzüge und Straßenlängen zwischen Enns und Innstadt-Passau. Entwurf F. Pfeffer, Zeichnung H. E. Baumert. 1:500.000.

Dargestellt sind Wegverbindungen (Bundes-, Landes-, Bezirks-, Gemeindestraßen und einige örtliche Verbindungswege von einst vermutlich größerer Verkehrsbedeutung), in deren Richtung die römische Reichsstraße Enns—Passau (Limesstraße) verlaufen sein konnte bzw. vermutet wurde, und ihre Längen.

Als Meßpunkt dienten in Enns: Legionslager Lauriacum, in Kleinmünchen: Gabelung des Flötzerweges (der alten Poststraße) und der Ochsenstraße (Dauphinestraße), in Wels: römische Stadtmitte rd. 1 km westlich der Vereinigung der Wiener und der Pynpaß-Bundesstraße, in Eferding: Gabelung der Passauer und Nibelungen-Bundesstraße, in Passau: Kastell Boiodurum in Beiderwies-Rosenau 2,5 km oberhalb der österreichisch-bayrischen Grenze. Marinianum ist in Wegscheid, Ad Mauros versuchsweise in Schlögen lokalisiert.

Der Längenangabe der Straße Enns — Wels bzw. ihrer Teilstrecken liegt die Trasse: Wiener Bundesstraße — Pichlinger Straße — Feuchtwinkelstraße bei Ebelsberg — Wiener Bundesstraße — Magerweg in Kleinmünchen — Dauphinestraße — Flötzerweg — Wiener Bundesstraße — Mitterweg bei Wels — Dr.-Groß-Straße in Wels zugrunde.

Schließlich wies man auf die Möglichkeit hin, daß es zwei Limesstraßen gegeben habe; eine an der Donau verlaufende jüngere Limesstraße, die nach der Bauinschrift des Engelhartszeller Meilensteins unter Kaiser Caracalla erbaut wurde, und eine ältere, weiter landeinwärts verlaufende und daher längere Straße, gewissermaßen eine Binnen-Limesstraße. „Daß eine zweite Verbindung seit dem Beginn des 3. Jahrhunderts bestanden hat, das ergibt sich ganz eindeutig aus dem Text des bei Engelhartszell aufgestellt gewesenen . . . Meilensteines, demzufolge Caracalla zwischen 212 und 217 ‚viam iuxtam annem Danuvium fieri iussit‘. Die klare logische Folgerung aus dieser Nachricht ist eben, daß vorher keine Straße längs der Donau gelaufen ist. Wo ist aber dann der alte, frühere Straßenzug zu finden, der bis zu Caracallas Uferstraße (und natürlich auch weiterhin) dem Verkehr Lauriac—Boioduro diente⁴³?“. Doch auch die Hoffnung, die Meilenangaben des Itinerars auf eine längere, landeinwärts führende Limesstraße beziehen zu können, erweist sich als trügerisch. Nach der Lesart B müßte diese Straße 91 Meilen (134.9 km), also auf heutigen Straßenzügen etwa 140 km lang sein. Um diese Länge zu erhalten, müßte sie etwa in Richtung Enns—Wels—Lambach—Haag a. H.—Ried—Aulolz—münster—Antiesenhofen—Schärding—Passau verlaufen sein. Dieser Straßenzug mißt 140.2 km. Die Donaugarnison Joviacum läge dann auf der Höhe von Geiersberg, wo sie übrigens schon einmal gesucht wurde (K. Mannert 1788—1829), Stanacum etwa an der Bundesstraßengabelung nördlich von Antiesenhofen. Auch die „Flucht“ in die größeren Meilenwerte einer „Binnen-Limesstraße“ ist also ausgeschlossen. Der *circulus vitiosus* des Itinerars führt immer wieder ins Leere.

Wenn es hinsichtlich der Festlegung der Römerstraßen beherzigenswert ist, „die Wahl zwischen den möglichen Details der Haupttrouten erst nach der Feststellung der gesicherten oder wenigstens sehr wahrscheinlichen Römerstationen vorzunehmen“⁴⁴, dann muß bei der Limesstraße zweifellos zunächst die Klärung des meistumstrittenen Problems der römischen Topographie Oberösterreichs versucht werden. Dieses Problem lautet: Wo lag Joviacum, der Hauptort der Limesstraße zwischen Lauriacum—Enns und Boiodurum—Passau?

Joviacum (Eferding)

Entsprechend seiner Donaulage (als Standort einer Liburnarier-Abteilung) und seiner Mittellage zwischen Enns und Passau wurde Joviacum zunächst im Raum von Eferding—Aschach gesucht. Auf der Karte „Österreichs Länder unter den Römern“ nach J. Schels von E. Renner (Wien 1820) steht der Name Joviacus an der Stelle von Aschach, wo es auch J. Hormayr vermutete; A. Muchar suchte es 1825/26 in Stauf. Offenbar infolge der Meilenzahlen des Itinerars verlegte Ch. Th. Reichard (1824) Joviacum nach Engelhartszell, suchte E. Renner den Ort bei Peuerbach, K. Mannert (1788—1829) bei Geiersberg, Lapie (1845) in Raab⁴⁵.

Josef Gaisberger prägte vor hundertzwanzig Jahren erstmals die Gleichung Joviacum = Schlögen. Unter seiner Mitwirkung führte in den Jahren 1838—1840 der „Ausgrabungs-Verein von Schlögen“ die ersten planmäßigen Ausgrabungen in Oberösterreich durch,

⁴³ Noll S. 97.

⁴⁴ Noll S. 98.

⁴⁵ R. Trampler, Joviacum, das heutige Schlögen, und seine Umgebung. 30. Jahresbericht, der k.k. Franz-Joseph-Realschule in Wien (1905) S. 24.—K. Schiffmann, Das Land ob der Enns (1922) S. 24 Anm. 1.

denen 1841 solche in Oberranna folgten. Gaisberger vertrat in der Veröffentlichung der Schlögener Grabungsergebnisse (1840) und in späteren Abhandlungen die geländemäßig sehr naheliegende Auffassung, die Limesstraße sei in der Richtung der Ochsenstraße und der heutigen Nibelungen-Bundesstraße verlaufen, und verlegte Ovilatus — als einen von Wels verschiedenen Ort — nach Kleinmünchen (1840), später (1852) nach Traun. Von Kleinmünchen sind es über die Ochsenstraße, Eferding und den Paß von Sieberstal nach Schlögen 42,7 km, also rund 27 Meilen, welche Länge das Itinerar für „Ovilatus — Joviacum“ anzugeben scheint. Damit war, als die ersten Denkmale des römischen Schlögen dem Limesboden entstiegen, die Gleichung Joviacum=Schlögen in ihr zähes Leben eingetreten. Sie ruhte allerdings von Anfang an auf schwachen Fundamenten, denn „Ovilatus=Kleinmünchen“ liegt nicht 16 Meilen, sondern nur 14,8 km (10 Meilen) von Enns entfernt; die spätere Forschung glaubte daher Ovilatus „richtiger“ weiter westlich, in Pasching (Lamprecht 1863) oder Hart (Sekker 1923), gefunden zu haben. Bei genauer Messung kommt man mit den 16+27 Meilen (63,7 km) der Strecke „Lauriacum—Ovilatus—Joviacum“ auf der Ochsenstraße und Nibelungenstraße nicht nach Schlögen (57,5 km vom Legionslager in Enns), sondern um 6,2 km westlich über Schlögen hinaus. Vor allem aber hätte gegen die Gleichung Joviacum=Schlögen schon damals der Umstand sprechen können, daß man mit der Strecke Joviacum—Boiodurum (18+20 Meilen = 56,3 km) auf der nur 39,4 km langen Uferstraße Schlögen—Passau unmöglich zurechtkommen konnte; doch hielt man ein halbbogenförmiges Ausweichen der römischen Reichsstraße in den Sauwald für möglich.

Die von Gaisberger geprägte Gleichung Joviacum=Schlögen konnte sich durch fast acht Jahrzehnte ziemlich unangefochten halten (Mommsen 1873, Kenner 1878, Trampler 1905). Seither rückte die Forschung von ihr ab. Man suchte Joviacum wieder im Eferdinger Becken, in Aschach (Zenker 1918), Hartkirchen (Schiffmann 1922), Aschach oder Eferding (Reinecke 1924), Eferding (Zibermayr 1944, 1956; Pfeffer 1953), Aschach oder Schlögen (Egger 1950), Puppung (Polaschek), oder ließ diese Frage zumindest offen (Kubitschek 1906, Nowotny 1925, Jüngling 1953). Schlögen schien damit als Kandidat für Joviacum ausgeschieden zu sein.

Erst die jüngsten Veröffentlichungen über das römische Reichsstraßennetz Oberösterreichs unternehmen den Versuch, der alten Gaisbergerschen Auffassung, daß Joviacum mit Schlögen gleichzusetzen sei, zu einer „Renaissance“ zu verhelfen. Dabei werden — in merkwürdigem Zusammentreffen! — die Meilenlängen beider Lesarten des Itinerars in gleicher Weise als Beleg für Joviacum=Schlögen herangezogen. Man gelangte nach Lesart A auf der „Limesstraße“ Bruck—Anselden—Hasenufer—Hörsching—Aichberg—Leppersdorf—Eferding in Übereinstimmung mit den 16+27 Meilen des Itinerars von Lauriacum-Enns nach Joviacum=Schlögen; zugleich schien Ovilatus in Hörsching gesichert⁴⁶. Andererseits führen die 26+27 Meilen des Itinerars nach Lesart B auf dem wesentlich längeren Weg über Ovilatus-Wels ebenfalls nach Joviacum-Schlögen⁴⁷! Beide Lösungsversuche müssen jedoch in Schlögen vor dem gleichen Itinerar, das bis dahin ihre Hauptstütze war, kapitulieren. Denn die Meilenlängen des Itinerars ergeben die Gleichung Joviacum=Schlögen nur, wenn man

⁴⁶ Jandaurek S. 203, 224.

⁴⁷ Noll S. 99.

von Enns aus mißt; daß in diesem Straßenabschnitt eine Deckung zwischen Itinerar und heutigem Straßennetz, wenn auch unter nicht gerade überzeugenden Vorzeichen (Umweg der Limesstraße über den Höhenrücken des Aichbergs oder über Wels), hergestellt werden kann, ist der eigentliche Grund, warum es überhaupt zur Gleichung Joviacum=Schlögen kommen konnte und warum diese Gleichung, wie die jüngsten Beispiele zeigen, sich so zäh zu behaupten vermag. Liest man aber das Itinerar von West nach Ost, also von Boiodurum aus, dann kommt man mit der gleichen „vorzüglichen Übereinstimmung“ von Passau über Engelhartzell nach Joviacum=Eferding! Die Ansprüche Schlögens und Eferdings auf Joviacum stehen also, wenn man vom Itinerar ausgeht, höchstens eins zu eins. Sie verschieben sich aber auch nach dieser Quelle schon sehr wesentlich zugunsten Eferdings, weil die Weststrecke der Limesstraße durch die Meilenzahlen des Itinerars und durch den Engelhartzeller Meilenstein übereinstimmend und eindeutig festgelegt ist, während die Oststrecke wegen der Zweideutigkeit von „Ovilatus“ schwankt.

Noch klarer zeichnet sich die Gleichung Joviacum=Eferding⁴⁸ ab, wenn wir die sonstigen Zeugnisse der Antike und des Mittelalters sprechen lassen, die wir über Joviacum, Eferding und Schlögen besitzen.

Eferding ist durch seine siedlungs- und verkehrsgeographischen Vorzüge (Mittelpunkt des fruchtbaren Eferdinger Beckens, Donaulage, Treffpunkt der Ost-West- und Nord-Süd-Wege) schon von Natur aus zum wichtigsten Siedlungsplatz zwischen Linz und Passau bestimmt. Daß es infolge der Gunst seiner Lage schon in der Römerzeit größere Bedeutung besaß, erweist sein Fundreichtum; es ist „einer der fundreichsten Plätze Oberösterreichs, von der Forschung jedoch ungebührlich vernachlässigt“⁴⁹. Daß wir von der Topographie des römischen Eferding so wenig wissen, ist leicht erklärlich. In Enns stieg die mittelalterliche Stadt auf die Hochterrasse (Stadtberg) empor und gab so den Standort der römischen Siedlung auf der Niederterrasse für die Forschung frei, bis in jüngster Zeit die Ausweitung der Stadt vom Berg herab das römische Areal wieder zu überdecken beginnt. Auch in Linz überschichtete der älteste Stadtkern das römische Lager nicht. In Eferding scheinen sich Kastell und mittelalterliche Stadtanlage zu decken, so daß hier der Bodenforschung engste Grenzen gesetzt sind.

Joviacum erscheint in den Quellen gelegentlich auch als Jovia, Jopia. Nun berichtet Ptolemäus (gest. 160 n. Chr.), Kaiser Claudius (41–54 n. Chr.) habe an der Donau die Städte Wien, Arelate (Pöchlarn), Claudiovium und Boiodurum gegründet⁵⁰, was wohl besagen soll, daß diese Orte zu Garnisonsplätzen bestimmt wurden. Claudiovium ist hinsichtlich seines Namens mit Joviacum, durch seine Lage aber mit Eferding verbindbar. Nach Ptolemäus lag es 1 Grad westlich von Arelate/Pöchlarn; der wirkliche Abstand Eferdings von Pöchlarn

⁴⁸ Pfeffer S. 518–525.

⁴⁹ Noll S. 31.

⁵⁰ R. Trampler, Joviacum S. 19–21. — Ptolemäus führt Claudiovium wie Arelape, Boiodurum, Vindobona, Carnuntum usw. unter den Donaustädten (ὑπὸ παρὰ τὸν Δαυούβιον) an. Von den Donaustädten scheidet er die Binnenstädte (ἀπὸ τοῦ ποταμοῦ), Augusta Vindelicum, Kambodunum, Aguntum, Teurnia, Celeia, Sabaria, Scarbantia, Siscia usw. (O. Cuntz, Die Geographie des Ptolemäus S. 71–74). Claudiovium kann daher nicht mit Claudium Juvavum=Salzburg (Cuntz S. 168) gleichgesetzt werden. E. K. Winter, Studien zum Severinsproblem (1959) S. 30–33, sieht in dem Juvavum der Vita S. Severini eine bloße Namensvariante von Joviacum an der Donau. — Im Itinerar treten uns Juvavum=Salzburg und Joviacum=Eferding unmißverständlich als zwei verschiedene Orte entgegen.

beträgt 1 Grad 8 Minuten. Da an der westnorischen Donau nur Claudiovium-Joviacum und Boiodurum als claudische Gründungen erscheinen, mußten die Kastelle Lentia und Lauriacum schon vorher bestanden haben; Claudiovium trat als Neugründung ergänzend hinzu. Tatsächlich sind die Erdkastelle Enns und Linz schon für die Zeit des Tiberius (14–37) anzunehmen⁵¹, also wohl unmittelbar nach dem Einmarsch der Römer in Norikum (15. v. Chr.) errichtet worden. Hingegen wurde das Legionslager Albing erst zu Ende des zweiten, das Kastell Schlögen erst zu Beginn des dritten Jahrhunderts erbaut⁵². Für Claudiovium bleibt also nur das Kastell Eferding übrig, und dieses scheint sich auch durch seinen gegenwärtigen Fundbestand als claudische Gründung auszuweisen. Eferdinger Funde liegen erst seit der Zeit Neros (54–68 n. Chr.) vor, die geschlossene Münzreihe beginnt, von einem Legionsdenar und einer Augustus-Münze abgesehen, erst mit Trajan (98–117). Ebenso deuten bei Boiodurum, das bei Ptolemäus gleich Claudiovium als claudische Gründung bezeichnet ist, keine Anzeichen auf ein älteres Kastell. Seine Gründung wird der Zeit Domitians (81–96) zugeschrieben; die Münzfunde reichen von Titus (79–81) bis Gallienus (253–268)⁵³. Der bisherige Fundbestand bestätigt also die Richtigkeit des Berichtes des Ptolemäus. Claudiovium-Eferding und Boiodurum-Passau (Innstadt), die unter Claudius in die Reihe der norischen Donaukastelle eingefügt wurden, bezeichnen offensichtlich den Abschluß der ersten Stufe des Ausbaues der Limesorganisation zwischen Inn und Enns, der mit der Errichtung der Kastelle Lorch und Linz begonnen hatte. Diese beiden wichtigsten Donauplätze des oberösterreichischen Zentralraumes, die auch späterhin, Enns als „erste Hauptstadt Österreichs“, Linz als wichtigster Handelsplatz und Vorort des Landes ob der Enns, die bedeutendsten Donauorte Oberösterreichs waren, wurden begreiflicherweise von den Römern nach dem Einmarsch zuerst als militärische Stützpunkte ausgebaut; erst später folgten Eferding und Passau.

Die seit der Mitte des 1. Jahrhunderts vollzähligen Garnisonen Westnorikums, Lauriacum, Lentia, Joviacum und Boiodurum, begegnen uns wieder im spätrömischen Militärschematismus, der *Notitia dignitatum*; neu erscheint nun die Garnison Ad Mauros. Die *Notitia* zählt die Truppenkörper Norikums in der Richtung von West nach Ost, gegliedert nach vier Truppengattungen, nämlich nach Reiterabteilungen (Alen), Legionstruppen mit angeschlossenen Liburnarier-Abteilungen (Marineinfanterie, Pioniere), Flotteneinheiten und Hilfsinfanterie (Kohorten) auf. Zur ersten Gruppe zählen im oberösterreichischen Abschnitt die Garnisonen Ad Mauros (*equites promoti* = schnelle Reiter) und Lentia (*equites sagittarii* = berittene Bogenschützen). Die Legionstruppen (zweite Gruppe) waren in Westnorikum (Oberösterreich) wie folgt verteilt:

praefectus legionis secundae Italicae militum Liburnariorum Joviaco; praefectus legionis secundae Italicae partis inferioris, Lentiae; praefectus legionis secundae Italicae Lauriaco.

Von den Einheiten der dritten Gruppe, den drei norischen Flottenkommandanturen in Pöchlarn, Tulln und Enns (*praefectus classis Arlapensis et Maginensis, praefectus classis Lauriacensis*), entfiel auf Oberösterreich die westlichste, Enns. In der vierten Gruppe (Hilfsinfanteriekohorten) erscheint in Westnorikum nur Boiodurum (*tribunus cohortis*).

⁵¹ P. Karnitsch, Die verzierte Sigillata von Lauriacum (1955) S. 14, 38 Anm. 18.

⁵² Noll S. 39 (Haibach-Schlögen), S. 47 (Lauriacum).

⁵³ H. Schönberger, Das Römerkastell Boiodurum-Beiderwies zu Passau/Innstadt. Saalburg-Jahrbuch 15 (1956) S. 61, 75.

Legionsmilitär der „Zweiter“ unter je einem Abteilungskommandanten war also in Joviacum, Lentia und Lauriacum stationiert. Durch die Beifügung „partis inferioris“ bei Lentia scheint die „untere“ Legionsabteilung in Linz mit der — allerdings nicht ausdrücklich so bezeichneten — „oberen“ Abteilung in Joviacum enger in Beziehung gebracht. Eine ähnliche Einheit bilden im Bereich der I. norischen Legion in Niederösterreich die „obere“ Abteilung (partis superioris) in Ybbs und die nicht ausdrücklich so bezeichnete „untere“ Abteilung in Mautern: praefectus legionis primae Noricorum militum Liburnariorum cohortis quintae partis superioris, Adjuvense; praefectus legionis Liburnariorum primorum Noricorum Favianae. Ist die Zusammenfassung von Joviacum und Lentia als „obere“ und „untere“ Abteilung der II. Legion deswegen erfolgt, weil nur hier — wie in Ybbs und Mautern — Liburnarier-Abteilungen stationiert waren, in Enns (wie auch in Arelape-Pöchlarn und in Comagenis-Tulln) jedoch nicht? In den letztgenannten Garnisonen befanden sich, wie eben erwähnt, die Präfecturen der Pöchlarn, Tullner und Enns-Flottenabteilung. Fassen wir das „inferioris partis Lentiae“ als Hinweis auf, daß in Linz die gleichen Truppengattungen standen wie in Joviacum, dann wäre als volle Bezeichnung vielleicht anzunehmen: praefectus legionis secundae Italicae militum liburnariorum partis superioris, Joviaco; praefectus legionis secundae Italicae militum liburnariorum partis inferioris, Lentiae. Jedenfalls ist angesichts der Bedeutung der Linzer Donaustrecke in Lentia eine dem Legionsmilitär zugeteilte Liburnarier-Abteilung zu vermuten.

Wie dem auch sei, als Sitz eines Präfecten der II. Legion hatte Joviacum die gleiche militärische Bedeutung wie Linz und Enns und auf niederösterreichischem Boden Ybbs und Mautern. Alle diese Donaugarnisonen treten uns auch im Mittelalter als wichtige Donauorte entgegen. Aschach bei Eferding, Ybbs und Mautern erscheinen um 905 in der Zollordnung von Raffelstetten als Zollstationen, Linz und Mautern als Haupthandelsplätze. Von den Flottenstationen war Tulln einer der alten Hauptorte Niederösterreichs, Pöchlarn vorübergehend der spätere, Enns der erste Sitz der Markgrafen des Ostlandes. Einzig und allein bei Joviacum wäre, wenn man es nach Schlögen verlegt, die bei allen übrigen römischen Donauplätzen so klar ersichtliche historische Kontinuität nicht vorhanden. Während alle genannten Orte später zu Städten emporstiegen, wäre die Tradition Joviacums in einer unbedeutenden Streusiedlung mit Taferne versandet, hätte andererseits die Stadt Eferding eines ihrem späteren Rang entsprechenden römischen Vorgängers entbehrt.

Da Joviacum als Garnisonsort neben einer Abteilung der II. italischen Legion auch eine Liburnarier-Abteilung beherbergte, mußte es Anteil an der Donauschiffahrt haben. Dieser Anteil ist für Eferding während des Mittelalters und der Neuzeit nachweisbar. Wenn als Beweis gegen die Gleichung Joviacum=Eferding und für die Gleichung Joviacum=Schlögen die sichere Donaulage Schlögens angeführt wird, während jene des römischen Eferding heute nicht mehr überprüfbar sei, darf dem entgegengehalten werden, daß Enns, wo die Enns-Flottenabteilung ihren Standort hatte, eine ähnliche Lage — an dem am weitesten gegen den Strom vorgeschobenen Nordrand der Niederterrasse — aufweist und ähnlich weit vom Strom entfernt lag wie Eferding; dieses kann man sich daher als Standort der liburnarii Joviaceses ohneweiters vorstellen.

Hingegen erheben sich gegen eine Marinegarnison in Schlögen nautische Bedenken, weil „hier das Ufer auch nicht für die allerbescheidenste Einrichtung einer Hafenanlage sich

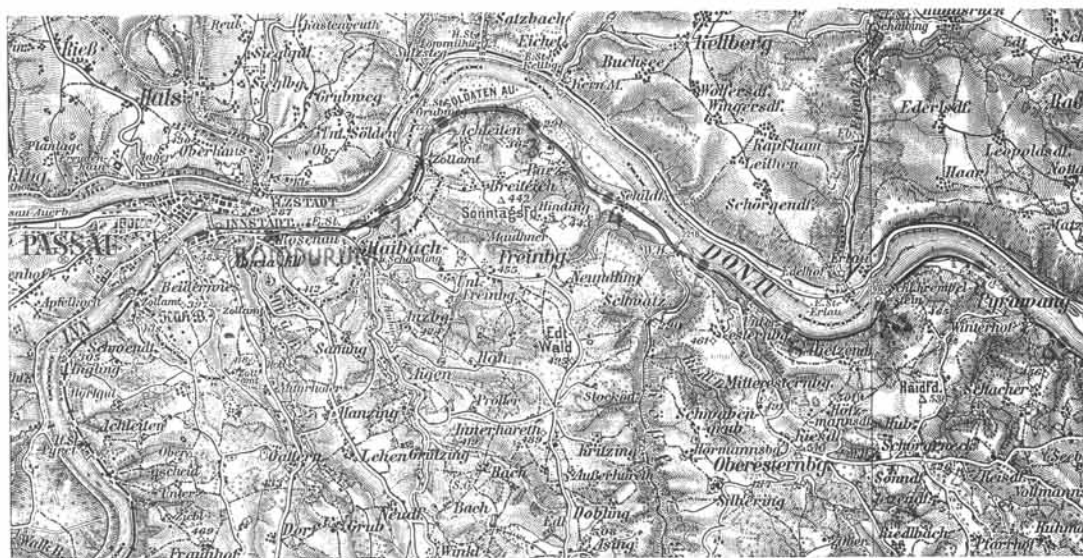


Abb. 4 (oben) und 5 (unten): Die Längenangaben der Limesstraße des Itinerars, bezogen auf die Nibelungen-Bundesstraße Passau — Wesenufer, 1:100.000. — Die Ziffern bedeuten die römischen Meilen (Zählung von Passau aus). Römische Baureste (Dreieck) und Einzelfunde (drei Punkte) nach R. Noll. Die bis 1765/1779 bestehende alte Westgrenze Oberösterreichs im Donaubereich ist durch eine strichlierte Linie dargestellt. — Grundkarte: Provisorische Ausgabe der Österreich-Karte 1:50.000. Vervielfältigt mit Genehmigung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen (Landesaufnahme) in Wien Zl. 60644.

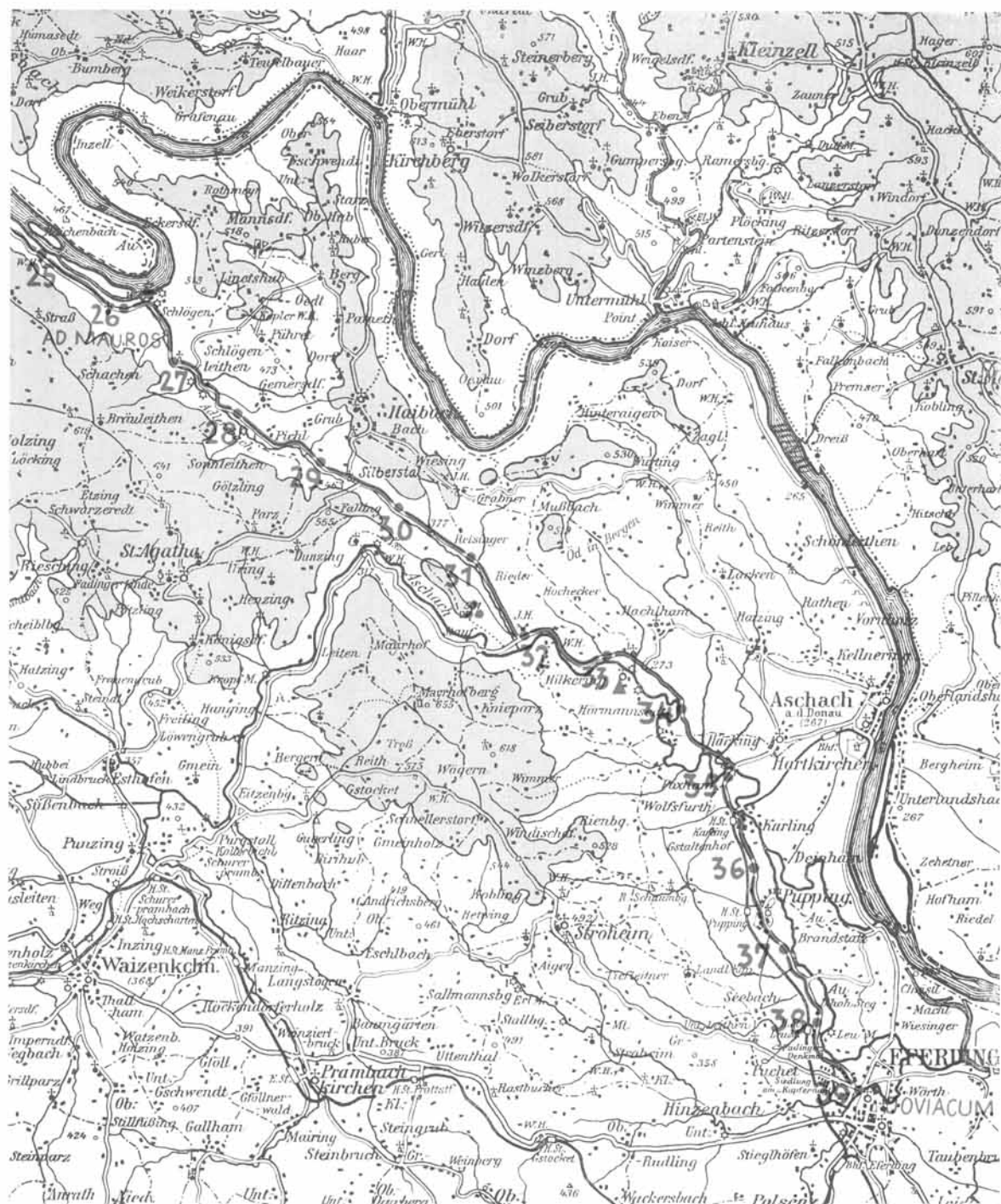


Abb. 6: Die Längenangaben der Limesstraße des Itinerars, bezogen auf die Nibelungen-Bundesstraße Schlögen—Eferding. Der Paß von Sieberstal (Silberstall). 1:100.000 — Die Ziffern bedeuten die römischen Meilen (Zählung von Passau aus). Römische Baureste (Dreieck) und Einzelfunde (drei Punkte) nach R. Noll. — Höhen unter 500 m weiß, über 500 m getönt. — Grundkarte: Freytag-Berndt Touristen-Wanderkarte, vervielfältigt mit Genehmigung des Verlages Freytag-Berndt und Artaria, Wien.

eignet“ und bezweifelt werden müsse, „daß Schlögen eine passende Station für einige, wenn auch nur wenige und verhältnismäßig kleine Galeeren geboten hätte“ (Kubitschek); doch schien es immerhin „denkbar, daß die liburnarii dort eine ummauerte Kaserne und eine Station für den bloßen Bewachungs- und Patrouillendienst hatten“ (Nowotny)⁵⁴. Die Garnison von Joviacum bestand aber auch aus einer Abteilung der II. Legion unter einem Präfekten wie in Lentia und Lauriacum. Hätte auch diese in Schlögen genügend Platz gehabt? Für die westnorischen Truppenlager sind derzeit folgende Größenverhältnisse festgestellt bzw. erschlossen: Enns: Erdkastell 0,8 ha, Legionslager 21,5 ha; Eferding 3,0 ha; Schlögen 0,7 ha; Boiodurum: 1,3 ha⁵⁵. Das — allerdings nur aus dem heutigen Stadtgrundriß erschlossene — Kastell Eferding zählte also zu den größeren, Schlögen zu den kleinsten Anlagen. Auch die in den letzten Jahren in Schlögen durchgeführten Grabungen bestätigen, daß Schlögen eine bescheidene Kleinanlage ohne vorgelagertes Grabensystem war. Der Erstbau, zu Beginn des 3. Jahrhunderts errichtet, scheint zur Zeit Diokletians (284—305) — bei einem Alemanneneinfall? — zugrunde gegangen zu sein. Auch die zweite Anlage dürfte — unter Valentinian (364—375) — einem Brand zum Opfer gefallen sein; die Bauten auf dem „Hochgupf“ lassen ebenfalls zwei Zerstörungsschichten erkennen. In der Spätzeit scheint das Kastell nur mehr zeitweise belegt gewesen zu sein⁵⁶.

Selbst wenn man sich in diesem Kleinkastell nur ein schwaches Kontingent von Liburnariern vorstellen wollte, müßte man sich fragen, welche taktische Bedeutung eine solche Truppe hier gehabt haben sollte. Eine Sicherung des Stromes gegen Norden, gegen das zur Römerzeit noch kaum besiedelte Waldgebiet des Passauer Waldes bzw. gegen die fernab der oberösterreichischen Donau verlaufende Südgrenze Germaniens⁵⁷, war nicht nötig. Aufklärungsdienst oder Kampfeinsatz einer Marinetruppe von Schlögen nach Westen, donauaufwärts, kam jedenfalls viel weniger in Frage als im Eferdinger Becken, das mit seinem Gewirr von Donauarmen und seinen Stromübergängen von Norden aus der altbesiedelten Mühlenske her als Operationsgebiet der Liburnarier von Joviacum viel eher anzusehen ist. Für dieses Gebiet lag eine Liburnarier-Garnison in Schlögen, das vom Eferdinger Becken durch die großen Donauschleifen getrennt ist, viel zu abseits.

Während Schlögen nach dem Grabungsbefund in der ausgehenden Römerzeit nur mehr zeitweise belegt gewesen sein dürfte, tritt uns Joviacum beim endgültigen Zusammenbruch der Römerherrschaft noch als bedeutende Siedlung entgegen. In der Lebensbeschreibung des hl. Severin von Eugippius trägt es die Bezeichnung „oppidum“, die vom Verfasser nur den wichtigsten Siedlungen gegeben wird, so Asturis-Klosterneuburg („oppidum parvum“), Comagenis-Tulln, Juvavum-Salzburg, Lauriacum und Joviacum. Besonders hervorgehoben sind je einmal Lauriacum als „urbs“, Favianis als „civitas“, „civitacula“; hingegen muß sich Boiodurum — im Gegensatz zu Passau („oppidum Batavinum“) — zweimal mit der schlichten Bezeichnung „locus“, Kuchl mit „castellum“ begnügen. Die „oppida“ der Severins-Vita treten uns im Mittelalter im Stadtrang entgegen. Hingegen blieb den schon

⁵⁴ Noll S. 44.

⁵⁵ P. Karnitsch, *Forschungen in Lauriacum* 2 (1954) S. 115; Noll S. 28, 31, 39, 48. — Das Erdkastell Linz hatte einen Flächeninhalt von 0,66 ha (P. Karnitsch, *Pro Austria Romana* 1959 S. 27).

⁵⁶ L. Eckhart, *Die Grabungen 1957 in Schlögen*. Oö. Kulturbericht 1958 Folge 20; *Die Grabungen 1958 in Schlögen*. Oö. Kulturbericht 1959 Folge 4; *Die Grabungen 1959 in Schlögen*, Oö. Kulturbericht 1960 Folge 7.

⁵⁷ F. Pfeffer, *Zur geschichtlichen Stellung des Mühlviertels in der Frühzeit*. Oö. Heimatblätter 14 (1960) S. 13—16.

bei Eugippius bescheidener auftretenden Orten Kuchl und Innstadt/Passau eine solche Entwicklung versagt, so daß auch in der Ortsklassifizierung des 5. Jahrhunderts bereits die spätere Rangordnung durchschimmert. Wieder fiel Joviacum-Schlögen ganz aus diesem Rahmen, während sich Joviacum-Eferding in ihn einfügt.

Für die Rettung der Bewohner von Joviacum vor einem drohenden Einfall der Heruler setzte sich der hl. Severin zweimal ein. Er sandte in die von Passau „über 20 Meilen entfernte Stadt“ den Kirchensänger Moderatus und ließ die Joviacer auffordern, ihre Wohnsitze sofort zu verlassen; bei Mißachtung dieses Befehles würden sie in Bälde zugrunde gehen. Von den Bewohnern Joviacums zweifelten die einen an der Richtigkeit dieser Vorhersage, die anderen glaubten sie überhaupt nicht. Daraufhin entsandte Severin unter Tränen als zweiten Boten einen der nach Passau geflüchteten Bewohner von Künzing, dem er höchste Eile und die Überbringung der Nachricht auftrug, die Joviacer würden in Gefangenschaft fallen, wenn sie nur noch eine Nacht blieben. Der Presbyter Maximinian möge, die übrigen zurücklassend, wenigstens seine eigene Freiheit retten. Auch diese zweite Warnung blieb ohne Erfolg; in der Nacht überfielen die Heruler die Stadt, führten die meisten Einwohner als Gefangene fort und hängten den Priester auf.

Die Severins-Vita bezeugt also Joviacum als größere römische Christengemeinde unter einem eigenen Presbyter; es ist somit offenbar eine der in römische Zeit zurückreichenden Urfparren Oberösterreichs. Dieser Pfarrort Joviacum ist in dem nur dünn besiedelten Waldtal der Donau kaum vorstellbar; wohl aber paßt die Schilderung des Eugippius auf Eferding. Aus der Zerstörung von Joviacum-Eferding durch die Heruler ist nicht mit Sicherheit abzuleiten, daß nun die Siedlungstradition dieses bedeutungsvollen Platzes völlig unterbrochen wurde. Eine solche Unterbrechung braucht auch keineswegs wegen der verhältnismäßig späten Wiedererwähnung von Eferding im Mittelalter angenommen zu werden, das erst 1067 in einer Urkunde erscheint, während Schlögen bzw. der Schlögenbach schon 776 (Schenkung des Grafen Machelm an Regensburg), Aschach schon 777 (Schenkung Tassilos an Kremsmünster), Hartkirchen schon 898 (Schenkung König Arnulfs an den Priester Nithard) genannt ist. In diesen drei Fällen gaben Besitzübertragungen Anlaß zur Nennung der Orte, während Eferding offenbar sehr früh an Passau gelangt war und bis ins 14. Jahrhundert dauernd in der Hand des Hochstiftes blieb. Oder sollte man die dauernde Besiedlung Eferdings deswegen in Zweifel ziehen, weil sich — im Gegensatz zu Linz, Lorch, Wels — sein römischer Name verlor? Wir dürfen aber auch bei Tutatio=Ulsburg, Gabromagus=Windischgarsten, Tergolape=Schwanenstadt, Laciadis=Frankenmarkt usw. Siedlungskontinuität, wenn auch vielleicht in bescheidenem Umfang, annehmen. Trotzdem führten auch diese Orte ihre römischen Namen nicht weiter. Die Pfarre Eferding⁵⁸, deren Kirche ebenso wie jene St. Pöltens das seltene und altertümliche Hippolytus-Patrozinium trägt, kann daher ohne Unterbrechung bis in die Römerzeit zurückreichen.

Angesichts dieser vielen und gewichtigen Zeugnisse wäre Joviacum, die Legionspräfektur und Liburnarier-Garnison der Notitia dignitatum, das oppidum und die spätrömische Pfarre der Vita s. Severini, vermutlich niemals nach Schlögen verlegt worden, wenn wir nicht auch

⁵⁸ H. Ferihumer, Erläuterungen zum historischen Atlas der österreichischen Alpenländer II. Kirchen- und Grafschaftskarte. 7. Oberösterreich (1950) S. 37, 70—71.

die — freilich nur einseitig! — auf Schlögen beziehbaren Angaben des Itinerars besäßen; die Meilenzahlen der Oststrecke der Limesstraße bilden die Hauptstütze der Gleichung Joviacum=Schlögen. Wir hoben aber schon hervor, daß umgekehrt die Meilenzahlen der Weststrecke die Gleichung Joviacum=Eferding bezeugen und wollen daher zunächst die Limesstraße von Joviacum=Eferding nach Westen weiter verfolgen, um ihre Trassenführung über Hilkering—Steinwänd—Paß von Sieberstal—Schlögen—Wesenufer—Engelhartzell—Kasten nach Passau, also im Zuge der heutigen Nibelungen-Bundesstraße unter Beweis zu stellen und zu zeigen, daß wir in Joviacum=Eferding tatsächlich in jene Zwischenstation der Limesverbindung „eingestiegen“ sind, von der bis Passau die Meilenzahlen des Itinerars mit den wirklichen Straßenlängen genau übereinstimmen⁵⁹.

Die Nibelungen-Bundesstraße mißt von ihrer Abzweigung von der Passauer Bundesstraße im Osten des Eferdinger Stadtplatzes bis zur Reichsgrenze bei Achleiten 55,9 km; von hier bis zum Kastell Boiodurum in der Rosenau sind es 2,5 km⁶⁰. Der Abstand Boiodurum — Joviacum beträgt somit im Zuge der heutigen Straße 58,4 km. Unterschiede zwischen der römischen und der heutigen Straßenlänge sind im Bereich des Donautales, des Überganges von Siebertal und des Aschachtales von Steinwänd bis Hilkering nahezu ausgeschlossen; höchstens in der Donauebene zwischen Hilkering und Eferding könnte die römische Straße etwas kürzer gewesen sein. Nehmen wir als Grundlage den heutigen Straßenzug, so wäre der 38. Meilenstein (56,3 km) von Boiodurum — oder bei Messung von Joviacum=Eferding aus das entsprechende Milliarium — 2,1 km westlich der Gabelung der Passauer und Nibelungen-Bundesstraße in Eferding, der 39. Meilenstein (57,8 km) am Knotenpunkt der Nibelungenstraße, der Stroheimer, Aschacher und Brandstatter Straße bei der Eferdinger Stadtpfarrkirche gestanden. Die 38 Meilen, die das Itinerar für die Strecke Boiodurum—Joviacum angibt, reichen also bis auf eine Meile an das Kirchenviertel von Eferding heran; war die römische Straße streckenweise etwas straffer geführt, dann kommen wir noch weiter gegen den Stadtkern. Wenn sich das römische Kastell zwischen der Schmiedgasse, der Westfront des Hauptplatzes, der Keplerstraße und dem oberen Graben erstreckte, ist die Zivilsiedlung westlich davon, im altpassauischen Siedlungskern um die Kirche zu vermuten, der den Schwerpunkt der mittelalterlichen Siedlung bildete und an den sich im 13. Jahrhundert der Stadtplatz, später an der Linzer und Peuerbacher Straße Vorstädte angliederten. In der römischen Zivilsiedlung dürfen wir auch die Poststation von Joviacum vermuten.

Abb. 4—6

Ad Mauros (Schlögen?)

Der erste bedeutungsvollere römische Platz an der Limesstraße oberhalb von Joviacum=Eferding ist das Kleinkastell Schlögen. Wenn man Joviacum nach Schlögen versetzt, ergibt sich von selbst die Ortung der Garnison Ad Mauros in Eferding, denn dieser Standort einer Reitertruppe eröffnet als westlichster dieser Truppengattung die Reihe der sechs norischen Alen-Garnisonen: Ad Mauros, Lentia, Lacufelicis, Arlope, Augustianis, Comagenis. Ad Mauros liegt also oberhalb von Lentia und — als norische Garnison — unterhalb von Boiodurum, somit entweder in Eferding (Miller 1916, Zenker 1918, Polaschek, Schiffmann 1940,

⁵⁹ Pfeffer S. 567.

⁶⁰ Zur Lage des Kastells Boiodurum: H. Schönberger, Saalburg-Jahrbuch 15 (1956) Abb. 2.

Noll 1958) oder in Schlögen. Soweit Joviacum und Ad Mauros in den Raum von Eferding — Aschach verlegt werden (Zenker, Polaschek, Schiffmann), hätten hier zwei Garnisonen dicht nebeneinander bestanden, während die lange Strecke zwischen Eferding und Passau einer solchen entbehrt hätte.

Da Joviacum nach Eferding gehört, bliebe für Ad Mauros nach dem gegenwärtigen Stand der Limesforschung nur Schlögen übrig. Seine militärische Bedeutung bestand in der Sicherung und Überwachung der Limesstraße, mit der das Kastell offenbar zugleich angelegt wurde. Es sperrte den Straßenzug an der letzten günstigen Verteidigungsposition vor seinem Austritt aus dem Granitmassiv in die offene Stromebene des Eferdinger Beckens; seiner Besatzung oblag daher die Aufgabe, im Falle eines feindlichen Vorstoßes auf der Limesstraße diese und vor allem den Paß von Sieberstal hinhaltend zu verteidigen, bis die Hauptgarnisonen Eferding, Linz und Enns alarmiert waren und eingreifen konnten. Deshalb schiene uns Schlögen als Standort einer leichten Kavallerieabteilung, der „equites promoti“ von Ad Mauros, geeignet zu sein. Ob eine solche Truppeneinheit hier untergebracht gewesen sein konnte oder ob für sie „kein Platz“ war (Schiffmann), werden die Kenner der römischen Anlagen in Schlögen entscheiden. Dabei ist zu erwägen, daß sich ein Teil der Schlögener Besatzung vielleicht ständig auf „Streifendienst“ zwischen Schlögen und Passau befand oder hier einige Zwischenposten (Engelhartzell, Oberranna, Wesenufer?) besetzt hielt, so daß in Schlögen selbst nur ein Teil der Truppe lag. Eine Staffelnung der Truppeneinheiten zwischen Inn und Enns mit einer Infanterieabteilung in Passau/Innstadt am Eingang in die Donauenge, einer Reitertruppe an der Limesstraße des Donauengtales im Vorfeld des norischen Zentralraumes, den schweren Legionstruppen, Pionier- und Flottenabteilungen in Eferding, Linz und Enns scheint den militärischen Gegebenheiten (Auffangen der von Westen kommenden Feindvorstöße) am ehesten zu entsprechen.

Im Itinerar erscheint Ad Mauros wohl deswegen nicht, weil es nur 19 km (13 Meilen) von Eferding entfernt lag; das römische Straßenwerk verzeichnet die Stationen nur in größeren Abständen.

Stanacum (Oberranna)

Die Zwischenstation zwischen Joviacum und Boiodurum, Stanacum, lag nach dem Itinerar 18 Meilen (26,7 km) von Joviacum, 20 Meilen (29,6 km) von Boiodurum entfernt. Diese Längen weisen auf die heutige Siedlung Oberranna gegenüber der Rannamündung; der Standort des 20. Meilensteines von Boiodurum ist rund 400 m stromabwärts dieser Häusergruppe anzunehmen. Die römerzeitliche Besiedlung von Oberranna ist durch ergrabene Baureste nachgewiesen. Bei diesen Bauten handelt es sich sicher nicht um einen „Militärposten zur Überwachung des gegenüberliegenden Rannatales“ (Jüngling), denn die von der Hochfläche von Altenhof-Hofkirchen zur Donau herabziehende, tiefe und enge Waldschlucht, die der Rannafluß in seinem Unterlauf in die Donauleiten eingekerbt hat, kann nicht als Angriffslinie der Germanen gelten. Eher könnte man von einem westlichen „Vorwerk“ Schlögens (Trampler) sprechen. Nach dem Itinerar haben wir hier, auf halbem Wege zwischen Joviacum und Boiodurum, die Post- und Raststation zwischen diesen beiden Römerorten vor uns.

Saloato/Salvato? (Engelhartszell)

Die Richtigkeit der Meilenangaben des Itinerars wird in ausgezeichneter Weise durch den heute leider verschollenen Meilenstein von Engelhartszell bestätigt, über dessen ehemaligen Standort wir aber deswegen genau unterrichtet sind, weil dieser Stein bis ins 18. Jahrhundert als Grenzmarke zwischen Österreich und Bayern (Passau) diente; dieser neuen Zweckbestimmung verdankte der Meilenstein auch seine Erhaltung „in situ“. Der Stein selbst gab seine Entfernung von Boiodurum mit 15 Meilen (22,2 km) an. Messen wir diese Meilen auf der Nibelungenstraße, so gelangen wir genau an jenen Punkt der Limesstraße gegenüber dem Jochenstein, wo die von Plöckenstein kommende Westgrenze des alten Landes ob der Enns das Südufer der Donau erreichte. Dieser Grenzzug⁶¹ verlief bis 1765 an der Ranna zur Donau, ging dann in der Strommitte aufwärts bis zum Jochenstein, der heute in die Anlage des Donaukraftwerkes einbezogen ist, bog hier nach Süden zum rechten Stromufer ab, stieg über die Donauleiten zum Burgeck (auf der Donauleiten oberhalb von Engelhartszell) hinauf und ging dann durch den Sauwald (hier die uralten Grenzmarken des Jungfernstes und der „Fliegenbäume“) und Salletwald zum Hausruck. Die Grenzlinie, schon im 8. Jahrhundert als Grenzscheide zwischen Traungau und Rotgau bezeugt, diente später als Grenze des österreichischen Landgerichtes Niederkeßla und des bayrischen Landgerichtes Viechtenstein, die beide vom Bistum Passau verwaltet wurden. Anlässlich von Grenzstreitigkeiten ist in Zeugeneinvernahmen des Jahres 1590 der Meilenstein mit einigen anderen Grenzsteinen des Grenzzuges ausführlich erwähnt⁶². Um 1530 war von ihm „gegen der Mitte zu auf der einen Seite hinter den Buchstaben ein Stück davongefallen und bei der Donau im Hufschlag (=Treppelweg) gefunden“ und vor das Haus des Marktrichters von Engelhartszell gebracht worden, wo es sich 1590 befand. Der umgestürzte Torso des Meilensteines verblieb am alten Standort; in einer Planskizze von 1581 ist er (der „ligendt Stain mit gehaurt Buchstaben“) am rechten Donauufer ein Stück abwärts des Jochensteins, also an seinem römerzeitlichen Standort eingezeichnet. Weiter landeinwärts bezeichneten den Grenzzug eine Reihe anderer Grenzsteine, die ebenfalls Inschriften („Schien und Puchstaben“) aufwiesen; einzelne von ihnen haben sich bis heute erhalten, so einer mit dem fürstbischöflich passauschen Wappen, den Buchstaben J. P. E. P. (=Joannes Philippus Episcopus Pataviensis) und der Jahreszahl 1691 beim Jungfernstes⁶³. In den Zeugenprotokollen von 1590 sind außer dem Jochenstein und dem Meilenstein erwähnt der Stein „auf Burgeck“ („in der Höhe im Burgeckwald“, „im Burgeckwald“, „am Burgeck in der Leiten“), der „von dort auf den Jochenstein in das Wasser herabzeigte“, ferner der „Stein in der Weide“. Im Mittelpunkt des Grenzstreites stand der Stein auf dem Burgeck, der um 1560 noch an seinem ursprünglichen Platz stand, nachher jedoch widerrechtlich auf des Schusters Wiese gebracht worden war (daher auch als „Stein in der Wiese“ bezeichnet); er sollte nun an seinem rechten Platz wieder aufgestellt, der Berg am Burgeck ordentlich vermarktet werden.

Kürzlich wurde aus diesen Zeugenprotokollen der Schluß gezogen, der römische Meilenstein sei ursprünglich auf dem Burgeck (300 m über der Donau!) gestanden und erst nach 1560 vom Burgeck „herunter zur Donau gelangt“; die Limesstraße sei daher nicht durchwegs am

Abb. 5

⁶¹ F. Pfeffer, Das Land ob der Enns S. 67–73 und Karte 17.

⁶² H. Jandaurek, Der römische Meilenstein von Engelhartszell. Mitt. d. Oö. Landesarchivs 6 (1959) S. 294–297.

⁶³ J. Obernhumer, Natternbach (1947) S. 16.

Donauufer, sondern im Zuge der Straße Passau—Haibach—Freinberg—Keßlamündung—Krempelstein—Pyrawang—Kasten—Raning—Burgeck (=Saloato!)—St. Aegidi verlaufen⁶⁴. Der römische Meilenstein und der Markstein auf dem Burgeck werden hier als dasselbe Grenzzeichen angesehen, das zunächst auf dem Burgeck, später am Donauufer gestanden wäre. Es handelt sich aber um zwei verschiedene Steine, was sich aus den Zeugenverhören selbst eindeutig ergibt: Der Burgeck-Stein stand um 1560 auf dem Burgeck „oben in dem Wald“, wo ihn einer der Zeugen von 1590 noch gesehen hatte. Im Jahre 1590 befand er sich auf der Schusterwiese, von wo er nun wieder an seinen alten Platz am Burgeck zurückgebracht werden sollte. Hingegen ist der Meilenstein schon um 1530 und 1581 unten an der Donau bezeugt, wo er sich seit jeher befand. Daß es sich um zwei verschiedene Steine handelt, beweist auch die Aussage eines der Zeugen (Hans Hauer), der nebeneinander als Grenzzeichen den Jochenstein, den Burgeck-Stein („oben in dem Wald“, „in des Schusters Wiesen“), den „Stein in der Weide“ und den Stein „bei der Thonau“ (Meilenstein!) anführt.

Die sehr schätzenswerte Veröffentlichung der Zeugenprotokolle von 1590 bekräftigt also aufs neue die schon bekannte und bisher auch nie bestrittene Tatsache, daß sich der Engelhartzeller Meilenstein bis zu seinem Verschwinden am gleichen Standort befand, wo ihn die römische Straßenbauverwaltung errichtet hatte. Hier fanden ihn die nach dem Ende der Römerherrschaft (488) in Norikum sesshaft werdenden Baiern vor, denen er wegen seines Aufstellungsortes gegenüber dem Jochenstein als geeignete Grenzmarke zwischen Traungau und Rotgau, zwischen Österreich und Bayern (seit 788), später zwischen den Landgerichten Niederkeßla und Viechtenstein, diente. Nach der zwischen Passau und Österreich im Jahre 1765 getroffenen Grenzregelung im Westen Oberösterreichs, bei der Passau an Österreich die Landeshoheit über die heutige Gemeinde Rannastift und seinen Besitz in der Niederkeßla mit dem Landgericht abtrat, wurden an den wichtigsten Punkten der Grenze Marksteine mit der Jahreszahl 1765 errichtet. Solche Grenzsteine waren u. a. auf der Dreiecksmark zwischen Plöckenstein und Dreisesselberg und am Grenzpunkt gegenüber dem Jochenstein aufgestellt⁶⁵. Jener gegenüber dem Jochenstein, der übrigens bald darauf durch den Anschluß des Innviertels (1779) seine Bedeutung verlor, verdrängte offenbar den römischen Meilenstein, der seither verschollen ist. Schade, daß dieses „Kleindenkmal der Kontinuität“, das durch eineinhalb Jahrtausende, von 212/217 bis 1765, seiner ursprünglichen und seiner gewandelten Zweckbestimmung gedient hatte, nicht erhalten geblieben ist!

Der Meilenstein bestätigt zusätzlich zum Itinerar die Gleichung Stanacum=Oberranna. Ziehen wir von den 20 Meilen (29,6 km) der Strecke Boiodurum—Stanacum die 15 Meilen (22,2 km) des Abschnittes Boiodurum—Jochenstein ab, so verbleiben für das Straßenstück Jochenstein—Stanacum/Oberranna 5 Meilen (7,4 km); die tatsächliche Straßenlänge beträgt 7,0 km.

Außer in Oberranna sind römische Gebäudereste auch in Wesenufer ausgegraben worden. Ebenso dürfte eine römerzeitliche Besiedlung Engelhartzells anzunehmen sein, wenn auch Siedlungsspuren hier bisher nicht mit Sicherheit nachgewiesen sind. Das Saloato (Salvato?) des Engelhartzeller Meilensteins kann jedenfalls weder auf Schlögen, Stanacum/Oberranna,

⁶⁴ H. Jandaurek, Mitt. d. Oö. Landesarchivs 6 S. 299.

⁶⁵ F. Pfeffer, Das Land ob der Enns S. 64—65; H. Jandaurek, Mitt. d. Oö. Landesarchivs 6 S. 294.

St. Aegidi oder gar auf Salsovia in Mösien, wohl aber auf Engelhartzell bezogen werden, das rund 2 km unterhalb des ehemaligen Standortes des Meilensteins XV liegt. Auf diesen Ort (Pfarrsitz, Kloster, Markt) hat die nachrömische Siedlungsentwicklung das Schwergewicht übergehen lassen; daneben vermochte sich noch Wesenufer einigermaßen zu behaupten, während Oberranna zurücktrat. Dieser Bedeutungswandel gemahnt an Vetonianis = Voitsdorf (späterer Hauptort Ried i. Tr.) oder Tutatio = Kremsdorf (späterer Hauptort Kirchdorf a. d. Kr.).

Daß gegen die Führung der Limesstraße durch das Donauengtal keine strategischen Bedenken obwalteten, hoben wir bereits hervor. Selbst an der niederösterreichischen Donau, wo — im Gegensatz zu Oberösterreich — Germanien bis an den Strom heranreichte, lief die vereinigte Binnen- und Limesstraße zwischen Wien und Tulln nicht landeinwärts über die Höhen des Wienerwaldes (wie die heutige Wiener Bundesstraße!), sondern an oder nahe der Donau über Klosterneuburg—Gugging—Zeiselmauer, obwohl diese Trasse etwas länger ist als die Binnenroute; der Vorteil der ebenen Straßenführung mochte bei der Wahl der Taltrasse den Ausschlag gegeben haben. Wenn sich die Straße knapp östlich von Tulln von der Donau landeinwärts wandte, um über St. Pölten und durch das Pielachtal Melk zu erreichen, tat sie dies nicht aus Scheu vor dem Donauengtal der Wachau, sondern, weil sie so den Donaubogen Melk—Krems—Tulln auf dem kürzesten Weg abschnitt. Dasselbe Streben nach Kürze des Weges bestimmt jedenfalls auch die Straßenführung zwischen Ybbs und Enns südlich des Greiner Donaudurchbruchs und des Strengberger Hochlandes, wo die Donau zahlreiche Windungen macht.

Zwischen Eferding und Passau hingegen zeichnet das Donautal sowohl den kürzesten, wie auch den bequemsten Weg vor. Die Wege am Südabfall des Massivs sind alle länger als die Donauuferstraße:

Abb. 3

Eferding—Engelhartzell—Passau	58,4 km;
Eferding—Sieberstal—Neukirchen—Grafendorf—Münzkirchen—Passau	64,5 km;
Eferding—Peuerbach—Grafendorf—Münzkirchen—Passau	63,7 km;
Eferding—Peuerbach—Enzenkirchen—Eisenbirn—Passau	61,4 km;
Eferding—Peuerbach—Schärding—Passau	70,2 km.

Die Straße durchs Donautal weist auch keinerlei Geländeschwierigkeiten auf. Sie hat lediglich den flachen Paß von Sieberstal zu überwinden: Eferding 271 m—Hilkering 273 m—Paß von Sieberstal 463 m—Schlößen 306 m—Engelhartzell 295 m—Passau 287 m. Um wieviel unruhiger die Geländeführung der landeinwärts verlaufenden Straßenzüge ist, mögen einige Höhenkoten andeuten:

Eferding 271 m—Paß von Sieberstal 463 m—St. Agatha 600 m—Neukirchen a. W. 555 m—Münzkirchen 484 m—Passau 287 m.

Eferding 271 m—Waizenkirchener Berg 394 m—Waizenkirchen 368 m—Sallet 445 m—Landertsberg 544 m—Gaiserwald (Berndorf) 599 m—Münzkirchen 484 m—Reichsgrenze bei Saming 412 m—Passau 287 m;

Eferding 271 m—St. Willibald 456 m—Thal 422 m—Enzenkirchen 371 m—Eisenbirn 520 m—Passau 287 m;

Eferding 271 m—St. Willibald 456 m—Sigharting 351 m—Schärding 313 m—Kicking 474 m—Reichsgrenze 418 m—Passau 287 m.

Sehr steil ist der Abstieg dieser Straßen, die von Süden her Passau erreichen, von den Höhenrücken zu beiden Seiten des Mühlbachtals in das Innthal bei Boiodurum.

Von diesen Straßenverbindungen könnte längenmäßig die frühneuzeitliche Poststraße Eferding—Peuerbach—Eisenbirn—Passau immerhin für die Limesstraße in Betracht gezogen werden. (Itinerar: 56,3 km, tatsächliche Straßenlänge 61,4 km); Stanacum wäre dann bei St. Willibald zu suchen. Der Engelhartzeller Meilenstein verweist jedoch die römische Staatsstraße ins Donautal, denn u. E. es ist kaum anzunehmen, daß sich seine Inschrift nur auf einen 15 Meilen langen „Treppelweg“⁶⁸ bezieht, den Caracalla zwischen Boiodurum und Salvato/Engelhartzell errichten ließ. Des Baues eines solchen Hilfsweges für die Schifffahrt wäre schwerlich in besonderer Weise gedacht worden.

Die Nibelungen-Bundesstraße Eferding—Passau ist also durch das doppelte Zeugnis des Itinerars und des Engelhartzeller Meilensteins, darüber hinaus durch ihre ausgezeichnete Geländeführung und ihre zahlreichen Siedlungs- und Streufunde (Hilkering, Stauf, Schlögen, Wesenufer, Oberranna, Engelhartzell, Krempelstein) mindestens ebenso gut als römische Reichsstraße bezeugt, wie die Wiener und Pyhrnpaß-Bundesstraße. Wenn wir von der kaum begründbaren Annahme absehen, daß der Straßenzug zwischen Hilkering und Schlögen nicht die im Gelände eindeutig vorgezeichnete, bequemste und kürzeste Richtung durchs Aschachtal und über den Paß von Sieberstal einschlug, sondern den längeren, geländemäßig weniger günstigen Umweg über Oed in Bergen und Haibach (mit Steilabstieg nach Schlögen) wählte, ist der Straßenzug Eferding—Schlögen seit Gaisberger als Limesstraße auch allgemein anerkannt; Schlögen gilt als unbestrittener Fixpunkt dieser römischen Staatsstraße. Bis hieher führen auch die neuesten Veröffentlichungen in ihren Übersichtskarten die gesicherte Trasse der Limesverbindung. Damit ist aber eigentlich auch schon ihr weiterer Verlauf im Donautal, „iuxta amnem“ bis Passau vorweggenommen und anerkannt: denn von Schlögen führt kein anderer Weg nach Passau, wenigstens keiner, der als römische Staatsstraße auch nur annähernd in Betracht käme.

Da die Limesstraße Eferding—Sieberstal—Engelhartzell—Passau gesichert ist, kann der geheimnisvolle Meilenüberschuß des Itinerars nicht in der Weststrecke der oberösterreichischen Limesverbindung liegen, wo bisher — unter dem Druck der vermeintlichen Gleichung „Joviacum-Schlögen“ — seine Aufklärung immer wieder, allerdings vergeblich, versucht wurde. Die Unstimmigkeit zwischen dem Itinerar und den tatsächlichen Straßenlängen muß in der Oststrecke Enns—Eferding liegen.

(Der zweite Teil des Beitrages erscheint in der nächsten Folge)

⁶⁸ E. Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau I S. 22; darnach E. K. Winter, Studien zum Severinsproblem S. 187.