Ingeborg Gaisbauer /
Martin Mosser (Bearb.)

Straßen und Plätze.
Ein archäologisch-historischer Streifzug

Monografien der Stadtarchäologie Wien
Band 7

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Ingeborg Gaisbauer/Martin Mosser (Bearb.)

Straßen und Plätze.
Ein archäologisch-historischer Streifzug

Wien 2013

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

Bibliographic information published by Die Deutsche Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie;
detailed bibliographic data is available in the Internet at http://dnb.ddb.de.

Impressum
Herausgeber: Stadtarchäologie Wien. Leitung: Karin Fischer Ausserer
Umschlag: Fotos: Wien, Knoten Inzersdorf: Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung; Wien, Freyung, mittelalterliches Pflaster: Christine Ranseder
Umschlaggestaltung: Martin Mosser, Christine Ranseder
Redaktion: Ursula Eisenmenger-Klug, Ute Stipanits
Gestaltung: Christine Ranseder
Satz: Roman Jacobek
Druck: Robitschek & Co. Ges.m.b.H., 1050 Wien
Auslieferung/Vertrieb: Phoibos Verlag
Anzengrubergasse 16/9, A-1050 Wien, Austria
Tel.: (+43) 1/544 03 191; Fax: (+43) 1/544 03 199
http://www.phoibos.at
office@phoibos.at
Kurzzitat: MSW 7
© Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie
Druckausgabe: ISBN 978-3-85161-103-8
E-Book (PDF): ISBN 978-3-85161-104-5; DOI http://dx.doi.org/10.7337/3851611045
Wien 2013

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 7

Alfred Schäfer, Straßenerschließung in der südlichen Vorstadt der Colonia Claudia Ara Agrippinensium – Köln 9

Thomas Frank, Dendrochronologie der römerzeitlichen Holzfunde vom Waidmarkt in Köln 23

Georg Breitner/Maja Bettina Bremen, Das römische Straßennetz in Trier: Perspektiven neuer Forschungen 33

Matthias Flück, „… wohl aber passierte hier manches Kriegerhäuflein die Heerstrassen und die Fähren …“. Straßen und Plätze in und um das römische Legionslager Vindonissa (Windisch, Schweiz) 43

Julia Kopf/Karl Oberhofer, Alte und neue Forschungsergebnisse zur Hauptstraße der römerzeitlichen Siedlung Brigantium/Bregenz 65

Ronald Risy, Straßen und Plätze in und um Aelium Cetium – St. Pölten, Niederösterreich 89

Michaela Kronberger/Martin Mosser, Die Straßen von Vindobona 107

Christian Gugl, Straßen und Platzanlagen in römischen Lagervorstädten, aus Carnuntiner Sicht betrachtet 157

Sergiy Taranenko, Streets and Roads in Kyiv from the 10th to the 13th Century: Procedure of Identification 181

Martin Mosser/Ingeborg Gaisbauer/Sigrid Czeika/Sabine Jäger-Wersonig, „… es ist ser ibler weg gewest …“. Alte Wegeverbindungen südlich von Wien 201

Anhang 247
- Abkürzungsverzeichnis 247
- AutorInnen 249

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Alte und neue Forschungsergebnisse zur Hauptstraße der römerzeitlichen Siedlung Brigantium/Bregenz

Julia Kopf/Karl Oberhofer

Topographie von Brigantium

„Um die rhätische Heerstraße herum gruppirte sich die bürgerliche Niederlassung […]. Mit dieser Straße suchte die Mehrzahl der Einwohner Berührung, und der Staat vor allem beanspruchte sie, um seine eigenen Bauten längs derselben aufzuführen. Dadurch entwickelte sich der Ort hauptsächlich der Länge nach bei verhältnismäßig geringer Vertiefung.“[1] Dieses Zitat von S. Jenny aus dem Jahre 1898 betont die Bedeutung der Hauptstraße von *Brigantium* für dessen Siedlungsentwicklung und besitzt bis heute Gültigkeit, wenngleich Forschungen der vergangenen hundert Jahre gezeigt haben, dass doch von einer größeren Tiefenausdehnung der Siedlung auszugehen ist als damals angenommen und *Brigantium* daher nicht als typische Straßensiedlung klassifiziert werden kann.

Der römerzeitlichen Siedlung *Brigantium* kam von ihrer Gründung in augusteischer Zeit[2] an eine große verkehrsgeografische Bedeutung innerhalb der späteren Provinz *Raetia* zu, lag sie doch im Schnittpunkt wichtiger Verkehrsachsen: Sie war der (vorläufige) Endpunkt der Alpenrheintalstraße, die von Mailand über die Bündner Pässe und Chur nach Norden führte und sich dann in *Brigantium* verzweigte – einerseits setzte sich die Nord-Süd-Achse nach Nordosten ins raetisch-vindelikische Voralpenland fort, andererseits zweigte hier eine Route nach Westen ab, die entlang des südlichen Bodenseeufers nach *Vindonissa* und weiter nach Gallien führte.[3] Außerdem stellte *Brigantium* den wichtigsten Hafenort des nach ihm benannten *lacus Brigantinus* dar.[4] Die früh- und mittelkaiserzeitliche Siedlung lag auf dem ca. 50 ha großen, recht ebenen Plateau des Ölrains, welches ca. 34 m über dem Wasserspiegel des Bodensees liegt und zu diesem terrassenartig abfällt. Die Siedlung entwickelte sich entlang der Südwest-Nordost ausgerichteten Hauptstraße, von der im rechten Winkel mehrere Nebenstraßen abzweigten. Südöstlich der Hauptstraße lagen zudem mindestens zwei Parallelstraßen, womit sich ein regelmäßiges, *insulae*-artiges Straßennetz ergab. Bei der Bebauung der Grundstücke wurde offenbar auf die landschaftliche Situation Rücksicht genommen. Auf dem bisher vorliegenden Plan der römerzeitlichen Bebauung fällt nämlich auf, dass die dem Bodenseeufer zugewandte Seite der Siedlung mit öffentlichen Bauten und herrschaftlichen Villen verbaut ist, während sich auf der dem Gebhardsberg zugewandten Seite der Siedlung die einfachen Wohnhäuser sowie die Händler- und Handwerkerquartiere erstreckten (Abb. 1).[5]

---

1 S. Jenny, Topographie von Brigantium. Mitt. K. K. Central-Comm. Baudenkmale 24, 1898, 158 f.

2 M. Konrad, Neue archäologische Ergebnisse zum Beginn des römischen Bregenz. Jahrb. Vorarlberger Landesmusver. 133, 1989, 19–25. F. Schimmer geht aufgrund der Analyse der italischen Terra Sigillata aus Bregenz von einem Siedlungsbeginn im fortgeschrittenen 1. Jahrzehnt v. Chr. aus: F. Schimmer, Die italische Terra Sigillata aus Bregenz (Brigantium). Schr. Vorarlberger Landesmus. A 8 (Bregenz 2005) 51–60.

3 B. Overbeck, Geschichte des Alpenrheintals in römischer Zeit. Teil I: Topographie, Fundvorlage und historische Auswertung. Münchner Beitr. Vor- u. Frühgesch. 20 (München 1982) 21; G. Grabher, Bregenz/Brigantium. Arch. Österreich 5,1, 1994, 59. Zur Fernstraße von *Brigantium* Richtung *Vindonissa* siehe G. Grabherr, Die römische Straße zwischen Brigantium und Ad Rhenum. Jahrb. Vorarlberger Landesmusver. 141, 1997, 67–79.

4 Die Existenz eines früh- und mittelkaiserzeitlichen Hafens in *Brigantium* konnte zwar archäologisch noch nicht belegt werden, ist aber mit Sicherheit anzunehmen. Einen neuen Lokalisierungsvorschlag im Bereich der so genannten Villa auf dem Steinbühel bietet Ch. Ertel: Ch. Ertel/V. Hasenbach/S. Deschler-Erb, Kaiserkultbezirk und Hafenkastell in Brigantium. Ein Gebäudekomplex der frühen und mittleren Kaiserzeit. Forsch. Gesch. Vorarlbergs N. F. 10 (Konstanz 2011) 185. Archäologisch erforscht wurde bisher nur der spätrömische (Kriegs-)Hafen am Leutbühel: Ch. Ertel, Das römische Hafenviertel von *Brigantium*/Bregenz. Schr. Vorarlberger Landesmus. A 6 (Bregenz 1999).

5 Grabher (Anm. 3) 62 f. Dieses „landschaftsbezogene“ Bauen in *Brigantium* wurde erstmals von Ch. Ertel herausgearbeitet: Ch. Ertel, Landschaftsbezogenes Bauen in Brigantium. Jahrb. Vorarlberger Landesmusver. 134, 1990, 63–86.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Abb. 1: Plan der römerzeitlichen Siedlung Brigantium mit Straßennetz (nach Schimmer [Anm. 2] Planbeil., ergänzt von Verfassern).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Erkenntnisse zur Hauptstraße aus Altgrabungen

1888 wurde die römerzeitliche Hauptstraße im Zuge der Ausgrabungen des Forums von *Brigantium* freigelegt, wobei ihre erhaltene Oberkante bereits ca. 0,2 m unter dem damaligen Rasenniveau zum Vorschein kam. Der Ausgräber S. Jenny unterschied damals zwei räumlich neben- und übereinanderliegende Straßenphasen. Die Breite der von Jenny als „hochgelegene neuere Römerstraße" bezeichneten Straßentrasse maß im untersten Bereich 9,45 m. Der Straßenkörper aus gleichmäßig grobem bzw. feinem Schotter war bis zu 1,3 m dick. Dieser jüngere Straßenzug hatte bei dem von Jenny zeitlich nicht eingegrenzten Anbau der Vorhalle an die Forumsmauer bereits bestanden. Er lag neben und niveaumäßig über einem von Jenny als „tiefe und älteste Römerstraße" bezeichneten Straßenstreifen unter der oben erwähnten Vorhalle. Diese vermeintlich älteste römische Straßenphase lief in einer Breite von 8 Metern an der Forumsmauer entlang, ca. 1,2–1,7 m tiefer liegend als die zum jüngeren Forumseingang gehörenden Schwellen. Die Oberfläche der ältesten Straße wird als sehr heterogen beschrieben: z. T. Estrich auf Kieselrollierung, z. T. Sandsteinplatten. Am Außenrand dieser Straße befanden sich zwei vierkantige Steinsockel, die wohl zu einer die Forumsfront flankierenden Säulenstellung gehörten.[6] Aufgrund dieser Steinsockel und wegen der nicht zu einem Außenbereich passenden Oberfläche (Estrich) ist diese „ältere" Straße wohl eher als frühe Portikus anzusprechen.[7]
1891 resümierte Jenny die bis dato aus Ausgrabungen gewonnenen Erkenntnisse zu den Thermen von *Brigantium.* An deren Südost-Seite kamen dieselben beiden Straßenphasen wie beim Forum ans Tageslicht. Die tiefere ältere Straße wies wiederum einen Plattenbelag auf, die südöstlich daneben liegende, um ca. 1,5 m höher gelegene jüngere Straße bestand aus einem in der Mitte ca. 0,48 m dicken Schotterpaket. Die ältere Straße war an dieser Stelle 5 m breit und die jüngere 7,35 m; damit waren beide schmäler als ihre vergleichbaren Abschnitte beim Forum.[8] Zeitlich setzte Jenny den Thermenbau in die Phase der älteren Hauptstraße. Der durch die Anlage der jüngeren Hauptstraße erzielte Höhenunterschied wurde fortan mittels Treppe überbrückt. Eine analoge Situation fand er auch beim Tempel östlich des Forums vor; dieser stand ursprünglich frei (ohne Umfassungsmauer) auf gleichem Niveau wie die „älteste Römerstraße (Plattenweg)". Die zum Tempel schief stehende Umfassungsmauer wurde erst später erbaut, als die neue, in diesem Bereich ca. 1,5–2 m höher gelegene Römerstraße (Schotterweg) angelegt wurde.[9]
Einige Jahre später wurde die älteste römische Hauptstraße südwestlich der Thermen erneut teilweise freigelegt. In ihrem Randbereich präsentierte sie sich als ca. 0,3 m dicke Schotterschicht mit Lagen größerer Geröllsteine darunter. Auf diesem Straßenkörper befand sich eine 0,04–0,05 m starke Brandschicht, auf welche wiederum ein zweiter Schotterstraßenkörper von ca. 0,42 m Dicke folgte. Daraus schloss Jenny, dass die Anlage der jüngeren Straße mit einem ausgedehnten Brand in Verbindung zu bringen sei.[10]

1912 kam es im Zuge einer großflächigen Ausgrabung im westlichen Siedlungsbereich erstmalig zu einer wissenschaftlich fundierten Untersuchung der römischen Hauptstraße. Bei diesen Ausgrabungen konnten deutliche Veränderungen in der Straßenbreite festgestellt werden. So lag etwa ein Fachwerkbau auf Rollsteinfundamenten, dessen Errichtung in neronisch-frühflavische Zeit datiert wurde, gegenüber dem darüber liegenden jüngeren Steingebäude um ca. 4,5 m weiter südlich, d. h. weiter von der Straße entfernt. Daher ist davon auszugehen, dass die Straße im 2. Jahrhundert schmäler war als in flavischer Zeit. Die Anlage eines Schnitts durch die römische Hauptstraße vor dem westlich angrenzenden Gebäude zeigte unter dem 1,5 m mächtigen Straßenschotterpaket einen Holzboden mit seitlich entlanglaufendem, sich verzweigendem und

---

6 S. Jenny, Bauliche Überreste von Brigantium 1. Das Forum. Jahresber. Vorarlberger Mus.-Ver. 28, 1889, 17. Die Angaben der Messungen sind oft etwas umständlich, so spricht Jenny in diesem Fall von einem Straßenkörper aus Schotter bis in 1,5 m Tiefe, dessen Oberfläche 0,2 m unter dem Rasen lag.

7 Möglich wäre auch eine Deutung als Straßenrandbefestigung, besteht eine solche doch beispielsweise in *Vitudurum* z. T. aus einem Kalkaufstrich (Pauli-Gabi 2002b, 286). In Basel besaß der frühkaiserzeitliche Straßenkörper an seiner Oberfläche eine Schicht aus Branntkalk (?), was ebenfalls eine Erklärungsmöglichkeit für diese Beobachtung von S. Jenny wäre (E. Deschler-Erb, mit einem Beitrag von B. Stopp, Der Basler Münsterhügel am Übergang von spätkeltischer zu römischer Zeit. Ein Beispiel für die Romanisierung im Nordosten Galliens. Materialh. Arch. Basel 22 A (Basel 2011) 42.

8 S. Jenny, Bauliche Überreste von Brigantium. Jahresber. Vorarlberger Mus.-Ver. 30, 1891, 9.

9 S. Jenny, Bauliche Überreste von Brigantium. Jahresber. Vorarlberger Mus.-Ver. 32, 1893, 10.

10 S. Jenny, Bauliche Überreste von Brigantium. Mitt. K. K. Central-Comm. Baudenkmale 24, 1898, 82.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

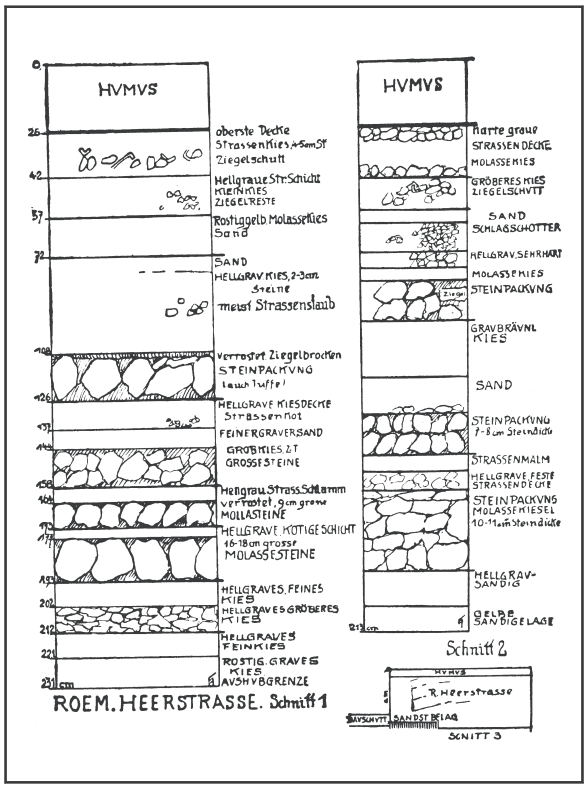


Abb. 2: Profilzeichnungen der Hauptstraße (nach Hild 1948, 133 Abb. 31).

mittels Schleusen regulierbarem Abwasserkanal.[11] Auf diesen außergewöhnlichen Befund wird bei der Vorstellung der neuen Grabungsergebnisse näher eingegangen werden.

A. Hild datierte die rund 9 m breite, flach gewölbte, von Jenny als „jüngere Heerstraße" bezeichnete Straßentrasse (über dem Holzboden) frühestens in tiberisch-claudische Zeit. Sie wurde des Öfteren, „zweimal sogar durchgreifend" erneuert, wodurch das Schotterpaket immer mächtiger wurde. Ihr Unterbau war sorgfältig rolliert. Im Bereich der Ausgrabungen 1911–1914 wurde die Straße in der Zeit vor dem Bestehen der Steingebäude im Südosten von einem Fußweg bzw. einer Portikus flankiert, die mittels Sandsteinsockeln von der Straße abgetrennt war. Aufgrund seiner Lage über den Grundmauern des oben erwähnten Fachwerkbaus datierte Hild diesen Gehsteig in das frühe 2. Jahrhundert (trajanisch-hadrianische Zeit).[12] 1913 erfolgte zudem ein Schnitt durch die Nebenstraße 2.[13] Diese war 2,8 m breit und wie auch die Hauptstraße mehrfach (drei bis vier Mal) durchgreifend erneuert bzw. erhöht worden. Chronologisch setzte Hild sie aufgrund der Nachbarschaft alter Lehmfachwerkbauten ungefähr gleich an wie die Hauptstraße.[14]

1922 wurden westlich des Forums zwei Straßenprofile aufgenommen (Abb. 2), wobei die geologischen Schichten nicht erreicht werden konnten. In 2 m Tiefe wurde ein 1,7 m breiter Sandsteinplattenbelag angetroffen, der Jennys „älterer Heeresstraße" entsprechen würde. Nach Verlegung der Straße auf die Trasse der „jüngeren Heeresstraße" wuchs diese im Laufe der Römerzeit um 1,7–2 m an. Profil 2 lag am Rand der jüngeren Straße, Profil 1 war in der Straßenmitte platziert.[15]

Anlässlich von Grabungen 1924 im Bereich des Gräberfeldes wurde ein Profil der Gräberstraße, d. h. der Fortsetzung der römischen Hauptstraße östlich außerhalb des Siedlungsgebiets, angelegt. Der freigelegte Straßenabschnitt war 6 m breit und sein Aufbau deutlich weniger sorgfältig ausgeführt als im Siedlungsgebiet.[16] Der weitere Straßenverlauf in Form der von Bregenz nach Kempten führenden Fernstraße konnte 1946 nördlich der Oberstadt angeschnitten werden. Sie war dort 6–7 m breit und bestand aus einem 0,7–0,8 m dicken Schotterpaket.[17]

In den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts wurden weiters einige Teilstücke des Nebenstraßennetzes südöstlich der Hauptstraße untersucht. Die erhaltenen Straßenoberflächen befanden sich alle rund 0,3 m unter dem damaligen Rasenniveau. So konnte etwa eine über 5,5 m breite Steinsetzung aus großen Bachsteinen entdeckt werden, bei der es sich um einen Teil der Parallelstraße 5 handelte (Abb. 1). Unter den Rollsteinen befand sich stellenweise Bauschutt, teilweise aber auch eine 0,1–0,15 m tief verfolgte Kiesschicht. Wohl zur gleichen Straße gehörte ein 4–4,2 m breites Straßenstück, dessen Kern inklusive Steinrollierung 2–3 m dick

[11] Hild 1930, 117; 121; 139.
[12] Hild 1930, 144 f.
[13] Die Straßennummern beziehen sich jeweils auf die Nummerierung auf Abb. 1.
[14] Hild 1930, 150.
[15] Hild 1948, 134.
[16] Hild 1930, 151.
[17] Hild 1952, 38.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

war. Hild datierte diese Straße erst nach dem großen Brand um die Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr., da unter ihr „Hüttenreste“, eine Herdanlage sowie Sandsteinplatten angetroffen wurden.[18] Außerdem fanden in diesen Jahren Untersuchungen im Bereich der Kreuzung der Parallelstraße 4 mit der Nebenstraße 2 statt. Dabei wurden erstmals Teile dieser Parallelstraße freigelegt, die bisher nur durch Geländebeobachtungen im trockenen Sommer 1911 bekannt war.[19] Im Zuge eines Neubaus im Bereich der Nebenstraße 3 zeigte sich, dass diese in ihrem unteren Abschnitt 1 m weiter östlich verlief als im oberen Bereich, wobei der ältere Straßenzug 2,3 m breit war und der jüngere 3,1 m.[20] Eine ähnliche leichte Verschiebung der Straßentrasse konnte einige Jahre später bei der Nebenstraße 2 beobachtet werden; auch diese verlief ursprünglich weiter östlich.[21]
Mitte der 1930er Jahre wurde der Aufbau der Nebenstraße 3 in einem weiteren Abschnitt untersucht. Die Straßentrasse war 5–6 m breit und wies vier deutlich unterscheidbare Schichtungen auf. Der Unterbau der untersten Lage war solide gefügt aus max. 0,3 m großen Bachsteinen; den Funden nach gehört diese erste Phase in die Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. Die dritte Straßenphase bestand zu einem erheblichen Anteil aus Bauschutt (Reste von Terrazzofußböden). Innerhalb des Straßenkörpers wurden erstaunlich viele Funde gemacht. In rund 2 m Tiefe lag der geologische Boden.[22]

In einem Bericht über 100 Jahre Ausgrabungstätigkeit in Bregenz fasste Hild die bisherigen Erkenntnisse zur Hauptstraße von *Brigantium* folgendermaßen zusammen: Es ließen sich generell zwei Phasen bzw. Trassen feststellen, wobei die ältere Phase bis zu 1,5 m tiefer lag als die jüngere. Die frühkaiserzeitliche Straße war in der Regel schmäler als die mittelkaiserzeitliche und wies im Bereich des Forums und der Thermen einen Belag aus rechteckigen Sandsteinplatten auf; im restlichen Stadtbereich bestand sie jedoch wie die jüngere Straße aus Flusskieseln. Die leichte Verlegung der Straßentrasse wurde von Hild zeitlich mit einem großen Brand in der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. korreliert, da die jüngere Straße über den betreffenden Brandschutt hinwegzog. Die neue Hauptstraße erhielt innerhalb des Siedlungsgebiets eine solide Unterlage aus größeren Bachsteinen. Stellenweise war das Straßenschotterpaket bis zu 2 m dick. In den obersten Straßenlagen konnte teilweise eine Ausfüllung der Schlaglöcher mit Ziegelschutt beobachtet werden.[23]

Grabungsergebnisse der Jahre 2009/2010 zur römerzeitlichen Hauptstraße

Eine große Rettungsgrabung der Jahre 2009/2010 im westlichsten Bereich der bisher bekannten römerzeitlichen Siedlungsfläche auf dem Ölrain-Plateau erbrachte wichtige neue Erkenntnisse zur Hauptstraße von *Brigantium*.[24] Letztere verlief mitten durch das Grabungsareal (massiv gestört durch die Baugrube eines abgerissenen Krankenhauses), so dass sowohl eine flächige Untersuchung mit Abtragung des Straßenkörpers als auch die Dokumentation von Straßenprofilen (im Bereich der Baugrube) möglich waren (Abb. 3). Damit kann erstmals eine stratigrafische Auswertung des Straßenkörpers und dank der zahlreichen Funde aus den zugehörigen Straßengräben eine zuverlässige Datierung der einzelnen Phasen vorgenommen werden. Aufgrund des Umstands, dass die Aufarbeitung dieser Ausgrabung noch im Gange ist, soll hier der aktuelle Kenntnisstand, basierend auf der Grabungsdokumentation sowie dem Endbericht der Ausgräber, präsentiert werden.[25]
Die Ausgrabungen der Jahre 2009/2010 erbrachten den Nachweis, dass die Hauptstraße nicht zu den ältesten Strukturen auf dieser Fläche gehört, sondern erst in einer zweiten Phase – wohl zeitgleich mit einem Militär-

---

18 Hild 1948, 136; 138.
19 Hild 1948, 139.
20 Hild 1948, 139 f.
21 Hild 1948, 156.
22 Hild 1948, 155.
23 Hild 1952, 34. Vgl. dazu S. 74 Abb. 7.
24 Die Grabungen wurden von der Tiroler Grabungsfirma Talpa GnbR unter der Leitung von M. Bader durchgeführt. Siehe dazu Bader 2011.
25 Die Aufarbeitung der Grabungen Bregenz Böckleareal 2009/2010 erfolgt unter Mitarbeit der Verfasser im Rahmen des vom Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) finanzierten Forschungsprojekts „Vom Militärlager zur Zivilsiedlung – Die Genese der westlichen Peripherie von Brigantium“ (P 23777–G19) an der Universität Innsbruck. Dem Projektleiter G. Grabherr danken wir für wertvolle Hinweise.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

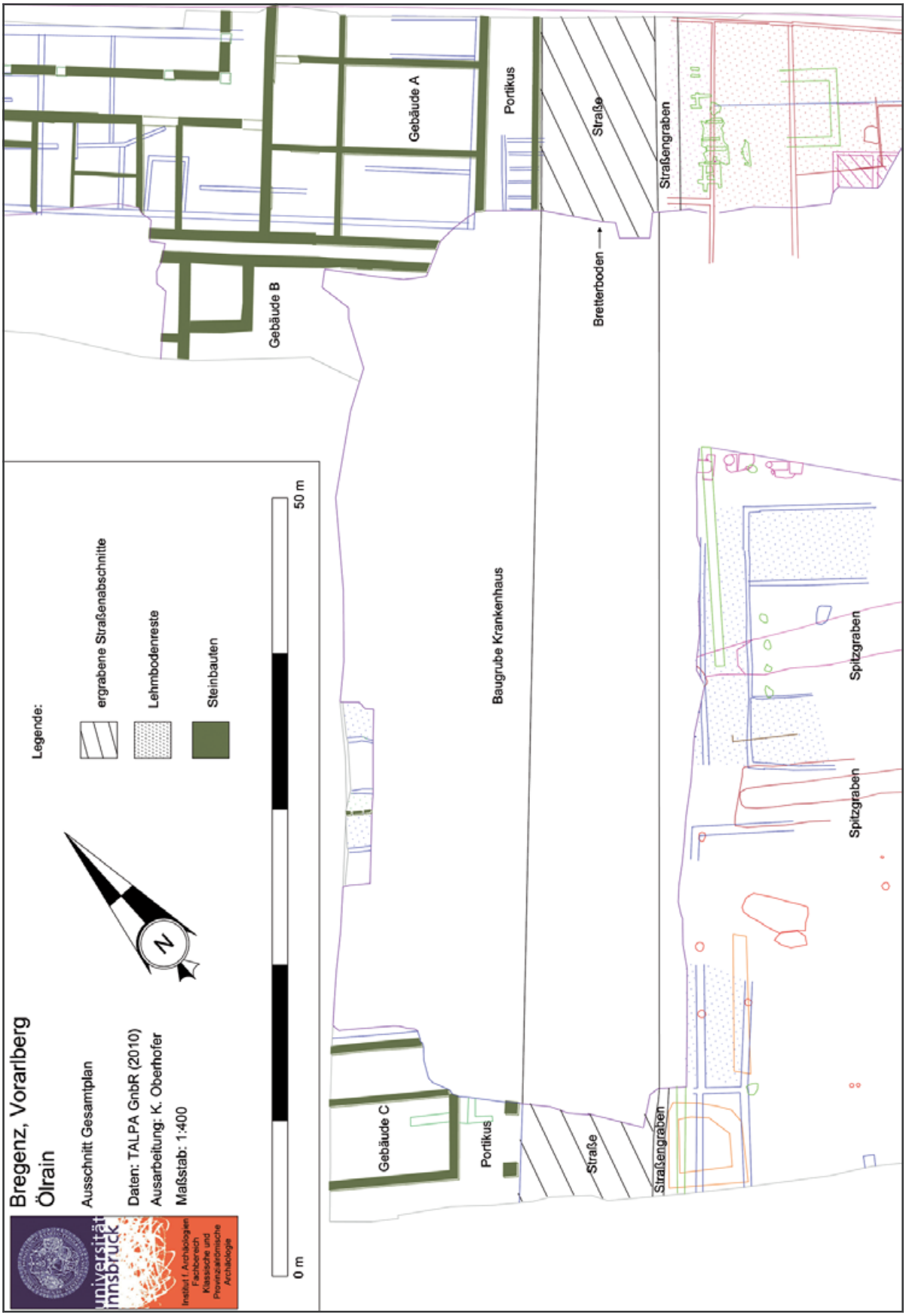


Abb. 3: Ausschnitt der Grabungsfläche 2009/2010 mit Lage der Hauptstraße (Plangrundlage: Talpa GnbR 2010, ergänzt von Verfassern).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

lager, dessen zwei Spitzgräben im Bereich des Straßenverlaufs unterbrochen waren – angelegt wurde.[26] Im akkurat untersuchten Straßenbereich westlich der Baugrube des Krankenhauses konnten drei Straßenhorizonte unterschieden werden, korrespondierend mit mindestens zwei übereinanderliegenden Straßengräben. Insgesamt betrug die Dicke des Straßenschotterpakets bis zu 0,7 m. Die Straßenbreite variierte zwischen 8 und 11 m, bedingt durch die wechselnde Breite der südlichen Straßengräben sowie die temporäre Existenz von Bauten bzw. einer Portikus am nördlichen Straßenrand (Abb. 4). Ein Teil der Breite – vor allem im Streifen der späteren Portikus vor Steingebäude C – könnte jedoch auch so genannten Vorplatzbereichen zuzuschreiben sein, die sich bei Verwendung des gleichen Schottermaterials und ohne Straßenrandbegrenzung bzw. Straßengraben nur schwer von der eigentlichen Straßentrasse unterscheiden lassen.[27]

Als älteste Straßenoberfläche, welche auf einer als „vorrömisch bzw. frührömisch" titulierten Kulturschicht (SE 53) lag, ist westlich des Baugrubeneinschnitts die nur partiell angetroffene SE 211 an der Unterkante des „Straßenhorizonts" SE 55 anzusprechen. Dieser präsentierte sich als 0,06–0,07 m dicke Schicht aus recht grobem, stark komprimiertem Schotter mit verdichteter Oberfläche. Bei Letzterer ließ sich nur eine marginale Wölbung zur Straßenmitte hin konstatieren. Zu dieser ersten Straßenphase SE 55 gehörten mehrfache Straßenausbesserungen (SE 200), die vor allem in der Straßenmitte aufgeschüttet wurden. Im Norden wurde die Straßenphase SE 55 von der Sickergrube SE 51 und im Süden vom Straßengraben SE 131 flankiert. Letzterer schnitt bis zu 0,8 m tief in den anstehenden Schotter SE 52 ein. Sein Zentrum bildete ein ca. 0,8 m breiter unterster Abschnitt, der sich nach oben hin stark verbreiterte (auf ca. 1,5 m).[28] Der Straßengraben SE 131 wurde am Ende der Benutzungszeit von SE 55 größtenteils verfüllt, zog doch die unterste Verfüllung SE 129 leicht über den Rand des Straßenkörpers SE 55 und wurde von den Ausbesserungsphasen überlagert. Auf der anderen Straßenseite diente die oben erwähnte Sickergrube SE 51 zur Aufnahme des von der Straßenoberfläche abfließenden Wassers.

Als zweiter, stratigrafisch deutlich abgesetzter Straßenhorizont ist das Schotterpaket SE 48 anzusprechen, welches mehrere Oberflächen und Ausbesserungen umfasste, getrennt durch dünne Schmutzbänder (Abb. 5). Die jüngste Oberfläche von SE 48 bestand aus verdichtetem Feinschotter, welcher sich in der Straßenmitte – sprich am höchsten Punkt – am besten erhalten hatte; die Oberfläche von SE 48 war zur Straßenmitte hin leicht ansteigend gewölbt. Im seitlichen Straßenbereich wurden etwas größere Kieselsteine angetroffen, welche wohl unter der ursprünglichen Oberfläche lagen. Innerhalb der jüngsten Straßenoberfläche des Horizonts SE 48 war zudem ein leichtes West-Ost-Gefälle erkennbar, was aufgrund des eigentlich umgekehrten Geländeabfalls am Westrand des Ölrain-Plateaus verwundert. Die nördliche Sickergrube SE 51 war während der Anfangszeit der Benützung von SE 48 noch in Verwendung, da deren Verfüllung SE 49 (graues Feinsediment) auch dünn über einer der unteren Oberflächen von SE 48 lag. Allerdings wurde diese Sickergrube zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb der Benutzungszeit von SE 48 aufgelassen. Darüber wurden anschließend mehrere, zeitlich noch mit SE 48 korrespondierende Auffüllungen und Pflasteroberflächen eingebracht, welche jedoch wohl nicht als Straßenoberflächen dienten, sondern als Untergrund bzw. Laufhorizonte für in diesem Bereich in Form von Trockenfundamenten angetroffene Holz- bzw. Fachwerkgebäude. Diese dürften allerdings nicht allzu lange in Verwendung gestanden sein, wurden ihre Fundamente doch von Straßenoberflächen überlagert (u. a. SE 132), welche zeitlich zur Spätphase des Straßenhorizonts SE 48 weiter südlich bzw. dem in der Zwischenzeit dazwischen angeschütteten Straßenmaterial SE 58 gehörten.

---

[26] Auch in *Vitudurum* datiert die älteste Straßenphase eines dendrochronologisch untersuchten Abschnitts der Hauptverkehrsachse nicht in die Zeit der frühesten Siedlungsspuren (4 v. Chr.), sondern einige Jahre später, als die umliegenden Parzellen bebaut wurden (7 n. Chr.) (Pauli-Gabi 2002a, 140 f.). – Zu den militärischen Befunden und Funden der Grabung Bregenz Böckleareal 2009/2010 siehe Bader 2011, 14–16 und J. Kopf, Rückblick und Ausblick: Spuren frührömischen Militärs in Brigantium. Jahrb. Vorarlberger Landesmusver. 2011, 68–75. Militaria aus Bregenzer Altgrabungen finden sich u. a. bei M. Mackensen, Frühkaiserzeitliche Kleinkastelle bei Nersingen und Burlafingen an der oberen Donau. Münchner Beitr. Vor- u. Frühgesch. 41 (München 1987) 159–161; H. Ubl, Frühkaiserzeitliche römische Waffenfunde aus Österreich. In: W. Schlüter/R. Wiegels (Hrsg.), Rom, Germanien und die Ausgrabungen von Kalkriese. Kulturregion Osnabrück 10 (Osnabrück 1999) 246–250; 254–261; M. Mackensen, Militärische oder zivile Verwendung frühkaiserzeitlicher Pferdegeschirranhänger aus der Provinz Africa Proconsularis und den Nordwestprovinzen. Germania 79, 2001, 333–335 und F. Schimmer, Zum Beginn des frühkaiserzeitlichen Brigantium (Bregenz): Zivilsiedlung oder Militärlager? In: Zs. Visy (Ed.), Limes XIX. Proc. XIXth Internat. Congr. Roman Frontier Studies. Pécs, Hungary, September 2003 (Pécs 2005) 611 f. 620 f.

[27] Man könnte daher neutraler auch von einem 8–11 m breiten „Verkehrsstreifen" sprechen. Siehe dazu etwa die Ausführungen bei Pauli-Gabi 2002b, 287; Pauli-Gabi 2002a, 140 f.

[28] Über das Gefälle dieses Straßengrabens, welcher dem natürlichen Geländeabfall nach Richtung Südwesten entwässert haben müsste, kann leider nichts gesagt werden; SE 131 wurde zwar ausgenommen, von seiner Unterkante wurden jedoch keine Niveaus gemessen.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

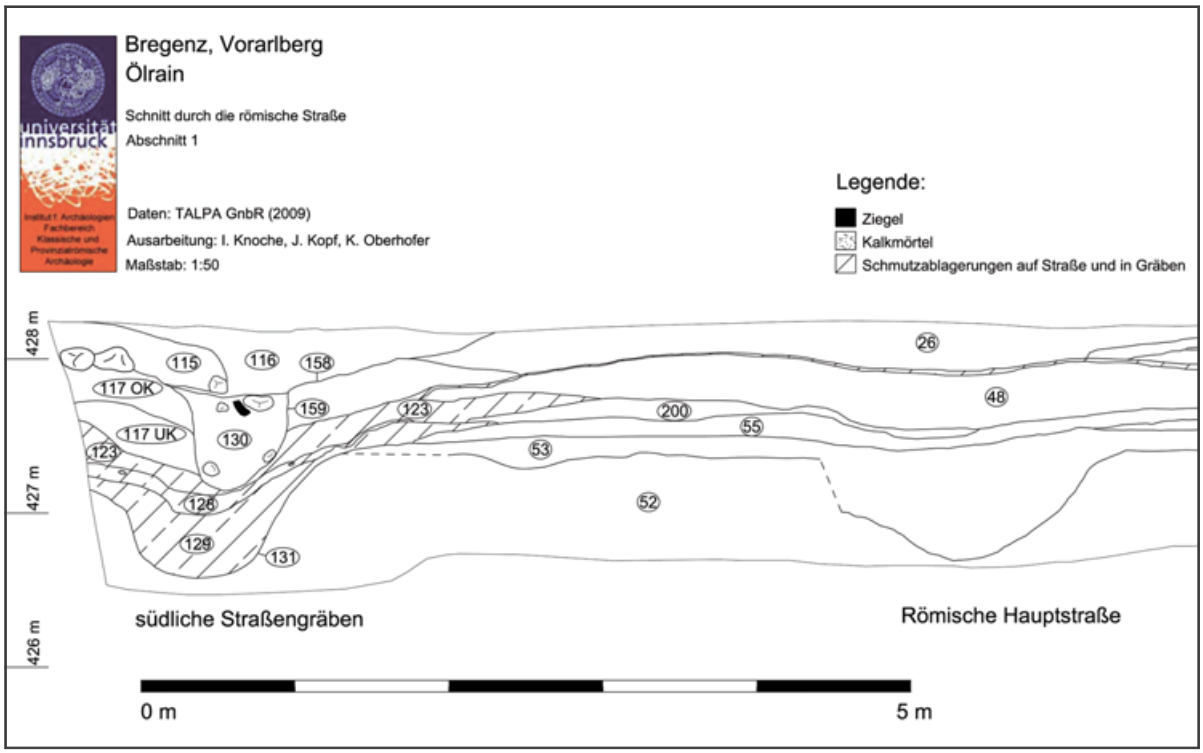


Abb. 4: Schnitt (Südwest-Profil der Krankenhaus-Baugrube) durch die römerzeitliche Hauptstraße sowie die angrenzenden Straßengräben (Plangrundlage: Talpa GnbR 2010, ergänzt von Verfassern).

Im Süden der Straße stand zur Zeit des Straßenhorizonts SE 48 zumindest anfangs sicher noch der inzwischen weitgehend mit Sedimenten verfüllte Straßengraben SE 131 in Verwendung, wie das Schmutzband auf der Oberfläche von SE 48 zeigte, welches mit der obersten Verfüllung dieses Straßengrabens (SE 123) zusammenlief. Der darüber liegende, deutlich schmälere Straßengraben SE 159 (0,6–0,7 m breit) wurde eventuell noch zur Benutzungszeit der Straße SE 48 angelegt, nach Niveauausgleich im Süden durch Anschüttung des Kiesmaterials SE 117 UK, welches auch als Untergrund für in diesem Bereich neu errichtete Gebäude diente. Falls dies zutrifft, bestand SE 159 damals aber sicher nur aus seiner unteren Hälfte (ca. 0,35 m tief), sonst wäre ein Abfließen des Wassers von der Oberfläche von SE 48 nicht möglich gewesen. Die auf Abb. 4 ersichtliche Tiefe von SE 159 (ca. 0,6 m) kann unter dieser Annahme erst später entstanden sein durch Anschüttung des Materials SE 117 OK auf beiden Seiten des Grabens;[29] vielleicht ist der Straßengraben SE 159 aber auch komplett der späteren Straßenphase SE 26 (siehe unten) zuzuschreiben, d. h. er könnte auch erst nach Einbringung des Materials SE 117 OK neu ausgehoben worden sein. Die noch ausstehende Aufarbeitung des Fundmaterials aus den umliegenden Schichten wird hierüber hoffentlich Klarheit bringen. Auch ob die Anschüttung von SE 117 und die Aushebung des Straßengrabens SE 159 gleichzeitig vonstattengingen oder mit einer Zwischenphase gerechnet werden muss, in der sich am Südrand der Straße gar kein Straßengraben befand, wird erst die Detailauswertung zeigen.

Erst nach der Erbauung der steinernen Außenmauern des Gebäudes C wurde die Straße mit dem mehrere Oberflächen umfassenden Schotterpaket SE 26 massiv aufgeschüttet bzw. erhöht auf das Niveau der nur teilweise erhaltenen Straßenoberflächen SE 160/161 (unteres Niveau) und SE 103/84 (oberes Niveau). Die Trennung der vorsteinbauzeitlichen von den steinbauzeitlichen Straßenphasen war möglich durch das Vorhandensein einer flächig unter und auch etwas außerhalb des Steingebäudes einplanierten Brandschuttschicht des Vorgängerbaus (SE 46) sowie das Auffinden eines wahrscheinlich zum Bau von Steingebäude C gehörenden Bauhorizonts (SE 59). Die Straßenoberfläche SE 103/84 war an ihrem höchsten Punkt in der Straßen-

[29] Unterschiedliche Verfüllungsanteile in SE 159 (zusammengefasst als SE 130) könnten als Indiz für eine solche notwendig gewordene Erhöhung der Grabenwangen herangezogen werden.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

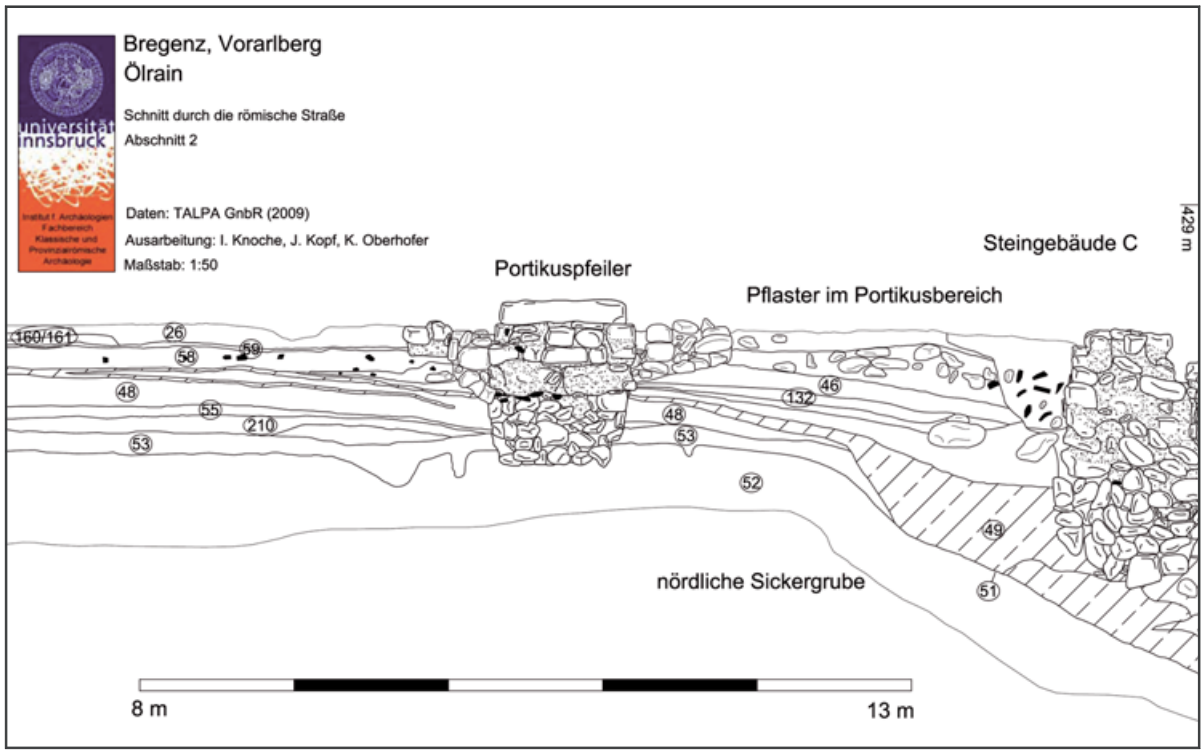


Abb. 4 Fortsetzung.

mitte nicht mehr erhalten, da die Straße hier durch moderne Einplanierungen gestört worden war. Wie auch die älteren Straßenphasen waren SE 103/84 und SE 160/161 jeweils wenige Zentimeter dick und bestanden hauptsächlich aus kleinen Kieselsteinen (ca. 0,01–0,03 m Durchmesser) sowie vereinzelten größeren Bachsteinen (ca. 0,07–0,09 m). Die Kieselsteine lagen in kompaktem, leicht sandig bis lehmigem Material. Erwähnenswert erscheint der in diesen obersten Straßenschotterpaketen angetroffene, teilweise recht hohe Anteil an Ziegelbruchstücken, konnte doch schon A. Hild für die jüngeren Straßenschichten die „Auffüllung von Schlaglöchern mit Ziegelmaterial" feststellen (siehe oben).[30]

Eine letzte Erhöhung des Straßenniveaus wird mit der Einbringung der obersten Lage des Schotterpakets SE 26 greifbar, deren ursprüngliche Oberfläche jedoch wenn überhaupt nur ganz am Südrand des Straßenkörpers erhalten blieb; hier zeichnete sich ein deutlicher Anstieg zur Straßenmitte hin bzw. ein deutlicher Abfall zum südlichen Straßengraben ab. Zeitlich ist diese letzte greifbare Straßenphase wohl mit der Errichtung der steinernen Portikuspfeiler vor Steingebäude C in Verbindung zu bringen (Abb. 6). Funktional zu jener Portikus gehören wahrscheinlich auch mehrere in die Straßenschotterung SE 26 eingetiefte Pfostenlöcher (Reste von Vordachstützen o. Ä.). Im Süden befand sich während der Verwendungszeit der verschiedenen Oberflächen von SE 26 (noch) der oben beschriebene Graben SE 159. In diesem lagerte sich während der Nutzungszeit des Straßenhorizonts SE 26 wahrscheinlich nach und nach das Material SE 130 ab, welches auch dünn über die Straßenoberfläche zog.[31]

Das Steinmaterial des Straßenkörpers wurde von einem Geologen begutachtet. Er kam zu folgendem Resümee: „In der (nach Korngrößen klassierten) Straßenschüttung dominieren Kalkgerölle. Kristallingerölle (meist Amphibolit, seltener Gneis) sind nur sporadisch vorhanden. Das Geröllspektrum unterscheidet sich damit signifikant von demjenigen der Ölrainterrasse. Das Schüttmaterial wurde aus Schotterbänken der Bregenzer

[30] Hild 1952, 34.

[31] Von den Ausgräbern wurde angenommen, dass der Graben SE 159 (nur) zur Straßenphase SE 48 gehört, was durch die horizontale Position dieser Befunde zueinander aber mehr als unwahrscheinlich ist (siehe Abb. 4). Der von ihnen in die Zeit der steinbauzeitlichen Straßennutzung datierte vermeintliche Straßengraben SE 158 (erhalten in einer Breite von 3,1 m und einer Tiefe von ca. 0,4 m) stellte wohl niemals einen Straßengraben dar, sondern die zur Ableitung des Regenwassers bewusst abfallend gestaltete Oberfläche der umliegenden Schichten. Siehe dazu Bader 2011, 12.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Abb. 5: Die Straßenhorizonte SE 55 und SE 48 sowie die südlichen Straßengräben im Profil (Foto: Talpa GnbR).

Abb. 6: Verschiedene Straßenoberflächen vor Steingebäude C (im Hintergrund), unten der verfüllte Straßengraben SE 159 (Foto: Talpa GnbR).

Abb. 7: Ziegellage im Nebenstraßenbereich westlich von Steingebäude C; links ältere Schotterfläche an der Unterkante eines Suchgrabens von S. Jenny (Foto: Talpa GnbR).

Ach gewonnen und über Siebanlagen in Kornklassen getrennt."[32] Die Straßenschottergewinnung durch Materialentnahmegruben im Bereich des Ölrain-Plateaus selbst kann demnach ausgeschlossen werden.

Nordwestlich des oben beschriebenen, zur Hauptdurchzugsstraße gehörenden Straßenkörpers konnte 2009 mit großer Sicherheit ein Teil einer im rechten Winkel dazu verlaufenden Nebenstraße freigelegt werden. Es würde sich dabei um die westlichste bisher bekannte Nordwest-Südost orientierte Straße von *Brigantium* handeln.

---

[32] Bericht von J. G. Friebe auf *www.inatura.at/fileadmin/user_upload/Fotos_Inatura/inatura/pdf/Forum_Naturwissen/0_poster_brigantium.pdf* (18.01. 2013).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Die entsprechenden Kieslagen kamen vor allem im schmalen noch in der Grabungsfläche liegenden Streifen westlich von Steingebäude C zum Vorschein bzw. im Falle der ältesten, vorbebauungszeitlichen Kiesschichten auch innerhalb des späteren Gebäudes. Welche der oberen, nur außerhalb des Gebäudes erhaltenen Kiesoberflächen in die Zeit der Steinbauphase zu datieren sind, ist aufgrund des gestörten Schichtanschlusses wegen eines entlang der westlichen Gebäudemauer verlaufenden Suchschnitts von S. Jenny unklar. Es handelte sich dabei um drei übereinander liegende Kiesbänder mit komprimierten Oberflächen, wobei zwischen den beiden obersten – eventuell als Ausbesserungsphase? – eine recht flächige Lage aus kleinteiligen Ziegelbruchstücken lag (Abb. 7). Am Boden des Jenny-Suchschnitts sowie westlich und östlich davon (außerhalb und innerhalb von Steingebäude C) befand sich eine flächig anzutreffende, stark komprimierte Kieselfläche. Zwischen den Steinen lag helles, sehr kompaktes lehmiges Material, welches wie „verbacken" mit den Steinen wirkte und der Oberfläche ihre große Festigkeit verlieh. Stratigrafisch ist diese Straßenoberfläche eindeutig in die vorsteinbauzeitliche Phase zu datieren. Die nochmals deutlich tiefer liegende älteste Straßenoberfläche westlich außerhalb von Steingebäude C ließ sich auch innerhalb des Steingebäudes bis zu einer im Profil einer modernen Störung dokumentierten tiefen Grube verfolgen, welche wohl als Westrand der großen oben erwähnten Sickergrube SE 51 zu interpretieren ist. Somit würde sich die Benutzungszeit dieser ersten Phase der Nebenstraße innerhalb der Verwendungszeit der Sickergrube ansetzen lassen.

Straßenbauelement oder Gebäuderest? Ein rätselhafter Holzrost innerhalb des Straßenkörpers

Der 2010 untersuchte östlich der Krankenhaus-Baugrube liegende Straßenbereich wies ebenfalls einen großteils aus gepressten Schotterlagen bestehenden Straßenkörper auf. Zwischen den unteren und oberen Schotterlagen[33] fand sich jedoch eine flächige Holzbretterlage, eingebettet in sehr fetten Lehm. Unter der Holzkonstruktion wurden zwei geschotterte Straßenoberflächen über mehreren Ausgleichsschichten angetroffen, die im Süden von einem Straßengraben flankiert wurden. Zeitlich sind diese beiden Straßenoberflächen mit SE 55 im Westen der Baugrube gleichzusetzen. Auf diesen ältesten Straßenoberflächen befand sich eine lehmige Schicht mit zahlreichen Holzschnipseln, welche eventuell als Schmutzschicht auf der Straße interpretiert werden kann.[34]

Über einer weiteren Schotterschicht, die allerdings keine komprimierte Oberfläche aufwies, fand sich ein in fetten grauen Lehm gebetteter Holzrost mit darüberliegender Bretterlage. Dieser Holzbefund wurde bereits beim Bau des Krankenhauses im Profil der Baugrube angeschnitten und fotografisch dokumentiert (Abb. 8).[35] Dank seines großteils exzellenten Erhaltungszustands sind detaillierte Angaben zu seiner Konstruktion möglich. Die Überreste des Holzrosts ließen sich auf einer gesicherten Fläche von rund 35 m^2 bei einer Gesamtausdehnung von max. 12 × 6,8 m nachweisen (Abb. 9). Der Befund bestand im unteren Bereich aus einem Rost aus rechteckigen Balken (durchschnittlich 0,12–0,17 m breit und 0,12 m hoch), die im Abstand von 0,55–0,75 m zueinander in recht regelmäßigen Rechtecken verlegt waren. Die Längsbalken waren in Straßenrichtung Nordost-Südwest orientiert und überkämmten die rechtwinklig dazu verlaufenden Querbalken.[36] Auf diesen Balkenrost wurden Nordwest-Südost orientierte Holzbretter (0,17–0,2 m breit, 0,02–0,03 m dick und durchschnittlich 2,8–2,9 m lang) genagelt. Die Zwischenräume des Holzunterbaus waren zur Stabilisierung mit grauem, sehr fettem lehmigem Material aufgefüllt worden, bevor die Bretter darauf befestigt wurden. Über den Brettern fand sich der gleiche bzw. optisch nicht zu trennende Lehm. Alle Hölzer wiesen an der Oberfläche glatte Spaltflächen auf und waren entrindet; die Spaltung erfolgte sowohl radial als auch tangential.

---

33 Die über dem flächig erhaltenen Holzrost liegenden Schotterschichten des Straßenkörpers wurden 2010 nicht mehr dokumentiert, da sie bereits 2009 im Zuge einer im Vorfeld der Ausgrabungen durchgeführten Sondierung des Geländes mittels Suchschnitten abgebaggert worden waren.

34 Dies wird für ähnliche Schichten mit Holzschnipseln aus *Vitudurum* angenommen (Pauli-Gabi 2002b, 284).

35 1948–1951 fanden baubegleitende archäologische Untersuchungen unter der Leitung von E. Vonbank statt. Dieser erwähnte einen 7 × 12 m messenden Holzboden unter der 8 m breiten jüngeren Heerstraße. Siehe dazu E. Vonbank, Quellen zur Ur- und Frühgeschichte Vorarlbergs (1. Fortsetzung). Montfort 7,1, 1955, 128 und E. Vonbank/G. Bruck, Bregenz. Fundber. Österreich 5, 1946–1950 (1959) 132.

36 Zur Erläuterung von Fachbegriffen der Holzbearbeitung siehe etwa Pauli-Gabi 2002a, 148–151.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Abb. 8: Mitte des 20. Jahrhunderts dokumentierter Holzbefund im Nordost-Profil der Krankenhaus-Baugrube, links davon Pfeiler der Portikus mit Fundamentierung (Foto: Vorarlberger Landesmuseum o. Inv.-Nr.).

Abb. 9: Innerhalb des Straßenkörpers positionierter Holzrost mit darüber liegender Bretterlage der Grabung 2010 (Foto: Talpa GnbR).

Die Deckbretter überspannten jeweils vier Balkenquadrate, dann wurde das nächste Brett angesetzt; die gesamte Breite der Konstruktion umfasste acht Quadrate (entspricht ca. 6,2 m). Die ursprüngliche Längsausdehnung konnte nicht ermittelt werden, da der Befund im Osten ins Grabungsprofil hineinlief und im Westen von der Baugrube geschnitten wurde. Beim Abtragen der Hölzer sah man deutlich, dass die Balken nicht auf allen vier Seiten gleich sorgfältig behauen, sondern teilweise nur grob gespalten und dann verlegt worden waren; daher sind zahlreiche Astlöcher und Fortsätze vorhanden. Unter den Balken lagen teilweise ebenfalls einzelne Holzbretter – ob es sich dabei ursprünglich um eine durchgehende untere Schicht handelte, ist unklar.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Die Nahtstellen der Längsbalken wurden zur Verstärkung mit flankierenden Balkenstücken versehen oder aber die Balken verjüngten sich an einer Seite und wurden hier überlappend aneinander gesetzt. Zur Befestigung der Deckbretter auf dem Balkenrost dienten sicher auch Eisennägel, von denen über 50 Stück im umgebenden Lehm gefunden wurden. In einem lose aufgefundenen Holzbrettrest steckte noch der Ansatz eines Vertikalholzes. Zudem wurden im südlichen Bereich Reste von zwei aufrecht stehenden Holzpflöcken aufgefunden, von denen einer bewiesenermaßen unten zugespitzt war. Einer dieser Pflöcke steckte knapp vor einem Längsbalken in der Erde, der andere jedoch in einem Zapfenloch in einem Querbalken. Denkbar ist hierbei eine Interpretation als südliche Begrenzung bzw. Befestigung des Holzrosts.[37] Die Oberfläche der Bretterlage verlief leicht gewölbt – in den gesichert zur Bretterlage gehörenden Bereichen betrug der Niveauunterschied von der Mitte zum Rand zwischen 0,15 und 0,3 m. Unmittelbar südlich des Holzrosts verlief ein zu diesem gehörender paralleler Drainagegraben. Dieser war an der Oberkante ca. 0,75–0,9 m und an der Sohle ca. 0,4 m breit. Seine Tiefe betrug knapp 0,5 m. Von der ursprünglichen seitlichen Holzverschalung dieses Grabens waren nur zwei überlappend verlegte Bretter erhalten. Im unteren Grabenbereich lag derselbe Lehm wie auf der Bretterlage selbst.

Abb. 10: Holzverschalter Kanalgraben nördlich anschließend an die Bretterlage im Straßenkörper (unter der Portikus von Steingebäude A) (Foto: Talpa GnbR).

Nordwestlich der Straße, unter der jüngeren Portikus vor Steingebäude A, waren ebenfalls Holzbalken und Bretterreste erhalten geblieben, welche stratigrafisch mit großer Sicherheit der oben beschriebenen Holzkonstruktion zugewiesen werden können. Es handelte sich dabei um einen Nordost-Südwest ausgerichteten Balken und das Fragment eines darüber im rechten Winkel verlegten Bretts. Direkt nördlich an diese Hölzer anschließend verlief ein Kanalgraben mit einer Verschalung aus Holzbohlen, welche auf der Innenseite mit Pfählen fixiert worden waren (Abb. 10).[38] Der Kanal war an der Oberkante ca. 0,45–0,6 m breit und verschmälerte sich an der Unterkante auf ca. 0,3 m bei einer Tiefe von 0,25–0,3 m. Die Verfüllungsoberkante des Grabens lag fast exakt auf gleicher Höhe wie beim südlich der Bretterlage verlaufenden Graben, was die Annahme einer Zusammengehörigkeit zusätzlich stützt. Das Gefälle zu den Befunden im Portikusbereich betrug vom höchsten Punkt der flächigen Bretterlage im Straßenbereich aus gemessen ca. 0,5 m, was jedoch aufgrund der Funktion des Kanalgrabens – Ableitung des von der Bretteroberfläche abfließenden Wassers – nicht verwundert.

Die geborgenen Hölzer werden an der Universität Innsbruck naturwissenschaftlich analysiert, um Kenntnisse über Holzart, Fälldatum und eventuelle Bearbeitungsspuren zu gewinnen (siehe auch Beitrag Frank, 23 ff.). Die Auswertung ist noch im Gange, ein Zwischenergebnis liegt jedoch bereits vor. Bei den bisher dendrochronologisch untersuchten 89 Holzproben, deren Erhaltungszustand überwiegend als schlecht bezeichnet wird (meist gestaucht), variiert die Jahrringanzahl zwischen 9 und 124. Eine Waldkante und damit das Fälldatum ließen sich wegen der Bearbeitung des Holzes sowie dessen Verwitterung leider bei keinem Stück

[37] In *Vitudurum* diente ein in ähnlichem Zusammenhang stehendes Zapfenloch in einem Schwellbalken für eine Ständerkonstruktion der Portikus (allerdings hinter dem zugehörigen Kanalgraben). Siehe dazu Pauli-Gabi 2002b, 294 f.

[38] Ein ganz ähnlicher Bohlen-Pfahl-Kanal ließ sich in *Vitudurum* nachweisen (Pauli-Gabi 2002b, 294 f.).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

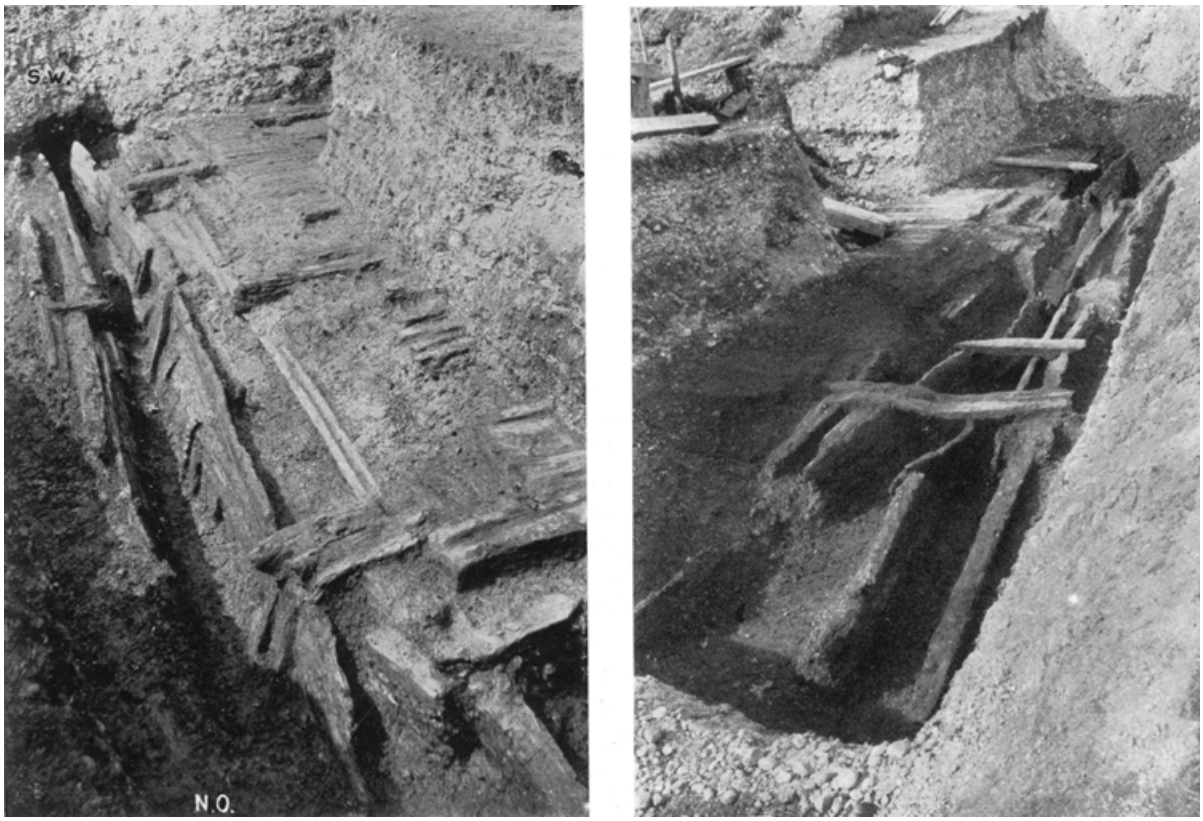


Abb. 11: Die 1912 auf dem benachbarten Grundstück entdeckten Holzbefunde (nach Hild 1930, 137 f. Abb. 60–61).

feststellen. Erstaunlich ist das große Spektrum an Holzarten, welches sowohl verschiedene Nadelhölzer (Tanne, Fichte) als auch Laubhölzer (Erle, Eiche, Buche und Esche) umfasst. Diese Heterogenität des Holzmaterials weist auf die Verwendung von lokalen Hölzern hin. Bisher war bei einem knappen Drittel der 89 Holzproben eine dendrochronologische Datierung möglich, wobei die Endjahre der Hölzer in den Zeitraum zwischen 26 v. Chr. und 43 n. Chr. fallen.[39] Allerdings gilt es zu bedenken, dass es sich hierbei jeweils um einen Terminus post quem handelt, da wie erwähnt bei keiner Probe die Waldkante erhalten ist. Ohne Berücksichtigung des Fundmaterials aus den umliegenden Schichten (v. a. aus dem Lehm, in welchen die Holzkonstruktion gebettet war), welches noch nicht bearbeitet ist, kann auf dieser Grundlage eine claudische Zeitstellung des Holzbodens vorsichtig vermutet werden.[40]

Der 2010 freigelegte Holzrost ist nicht der erste Befund dieser Art aus *Brigantium;* vielmehr konnte ein gleichartig gestalteter Abschnitt wohl derselben Holzkonstruktion bereits 1912 von C. von Schwerzenbach und A. Hild auf dem direkt östlich angrenzenden Grundstück dokumentiert werden. Dort kamen nach Entfernung des 1,5 m mächtigen Straßenkörpers aus Schotterlagen Bruchstücke eines *opus-sectile*-Fußbodens sowie Estrichschutt zutage.[41] Darunter lauerte eine bis dato für *Brigantium* einzigartige Entdeckung, die mit den Worten des Ausgräbers C. von Schwerzenbach wiedergegeben werden soll: „Unter diesen Fußbodenfragmenten erschien nun ein schwarzer, zäher und übelriechender Schlamm und in diesem kam beim Tiefergraben zu unserem nicht geringen Erstaunen eine aus Holz erstellte, kanalartige Wasserleitungsanlage zum Vorschein, auf einer Seite längs derselben laufend, fanden sich Reste eines 1,80 m breiten hölzernen Dielenbodens. Die Leitung zieht sich, soweit sie bisher, in einer Länge von 19 m verfolgt werden konnte, unter der römischen

39 Freundliche Mitteilung K. Nicolussi (Institut für Geographie, Univ. Innsbruck, Stand vom November 2012).
40 Zu bedenken gilt natürlich auch, dass einzelne Hölzer von einer Ausbesserungsphase stammen könnten. Entsprechende Beobachtungen bzw. Bemerkungen finden sich jedoch in der Grabungsdokumentation nicht.
41 Hild 1930, 139.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

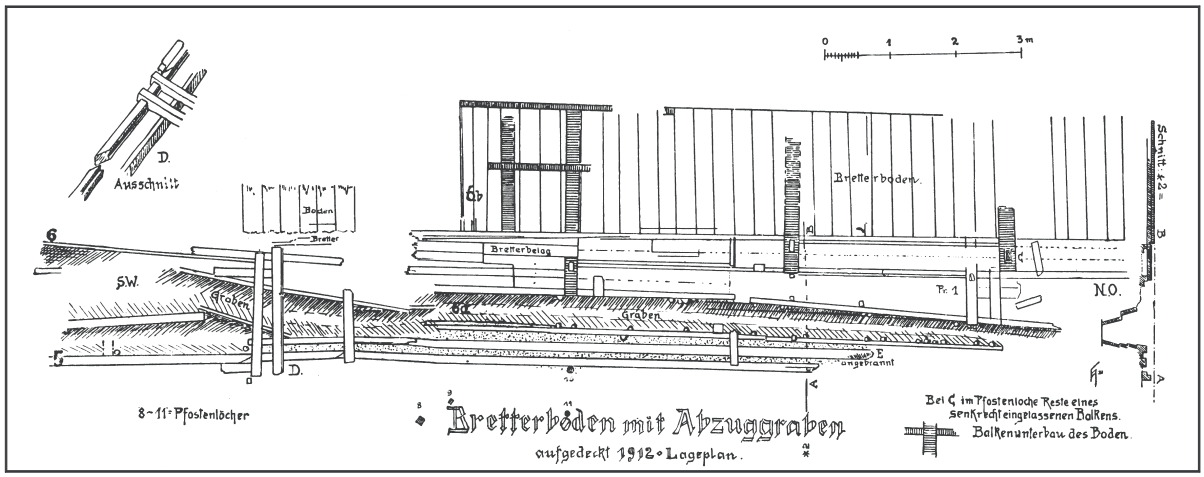


Abb. 12: Planzeichnung von 1912 mit Profil rechts (nach Hild 1930, 139 f. Abb. 62).

Heerstraße durch, in genauer Richtung mit derselben, das heißt von Südwest nach Nordost. Sie besteht aus zwei hart nebeneinander laufenden Holzrinnen, und zwar einer weiteren und einer schmäleren, welch letztere wohl als Abzugskanal für das Wasser diente. Die Hauptrinne ist 53 cm tief, hat schräg nach außen gestellte Wandungen, sodaß sie sich von einer oberen Lichtweite von 50 cm gegen den Boden zu bis auf 25 cm verengert. Um den Wandungen mehr Halt gegen den Wasserdruck zu verleihen, waren sowohl außen wie innen derselben eine größere Anzahl Holzpfähle in den Grund eingetrieben worden. An einer Stelle war die Anlage gleich einem Schleusenwerke mit einer beweglichen Holzfalle versehen, um das zufließende Wasser nach der einen oder andern Rinne zu leiten. Die Wasserzuflußstelle konnte noch nicht festgestellt werden; diese aufzufinden, bleibt einer weiteren Grabung vorbehalten. Dagegen scheinen wir das Ende der Anlage im Nordosten, gegen die evangel. Kirche zu, erreicht zu haben. Die Rinnen hören hier plötzlich auf, auch der schwarze Schlamm verschwindet und eine noch 1 m weiter geführte Grabung erbrachte nur noch den natürlichen Kiesgrund. Senkgrube oder dergleichen war nicht vorhanden, demnach muß das abfließende Wasser einfach in dem Kies versickert sein. Mehrere ausgestemmte Zapfenlöcher zur Einfügung aufrechtstehender Balken im vorerwähnten Holzboden, sowie einige außerhalb der Rinnen aufgefundene Pfostenlöcher lassen vermuten, daß die Anlage oder wenigstens ein Teil derselben überdacht gewesen war. In dem Schlamm, mit welchem die Rinnen vollständig angefüllt waren, fanden sich große Mengen von Tierknochen (Rind und Schwein) alle tief schwarz glänzend, Geschirrscherben dagegen nur vereinzelt[42]. Die paar wenigen Bronzegegenstände, wir erwähnen davon eine Gürtelschließe mit der Darstellung des Romulus und Remus, sowie eine Münze des Kaisers Augustus, waren ohne jegliche Spur von Patina, in ihrem ursprünglichen goldähnlichen Glanze erhalten. […] Es müssen somit diesem Schlamme jedenfalls chemische Eigenschaften innegewohnt haben, die ein Oxydieren der Metalle verhinderten. Waren es vielleicht Gerbstoffe? Es wäre dann die Anlage möglicherweise eine Gerberei gewesen, dafür spräche noch, daß sich in den Rinnen auch verschiedene Lederabfälle vorfanden.“[43]

A. Hild lieferte noch weitere Informationen zu diesem außergewöhnlichen Befund. So wurden bei der Holzkonstruktion Münzen des Tiberius und des Caligula gefunden. Insgesamt maß der 1912 freigelegte Abschnitt dieser Holzkonstruktion (Bretterboden und Holzkanal) ca. 17 m in der Länge und 4,6 m in der Breite – vom Bretterboden wurde nur der südliche Streifen erfasst –, wobei ein 10,3 m langes zusammenhängendes Stück sowie südwestlich davon ein kleinerer Ausschnitt freigelegt wurden (Abb. 11 und 12). Der Großteil der Bretter wies eine Breite von 0,3 m auf – die angegebene Länge von 1,8 m entspricht nicht der Gesamtlänge, da die Bretter ins Profil des Grabungsschnitts hineinliefen. Vor der Rinne konnten vier Pfostengruben festgestellt

42 A. Hild erwähnt u. a. Sigillatascherben der Form Drag. 17 sowie die Stempel *T. GELLI* und *MODEST F* (Hild 1930, 140).

43 C. von Schwerzenbach, Bericht zur 54. Generalversammlung des Landesmuseumsvereins für Vorarlberg. Jahresber. Landes-Mus.-Ver. Vorarlberg 49, 1913, 75.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

werden, welche Hild als Rest einer Überdachungskonstruktion deutete. Die Abflussrinne des Kanals war wie beim 2010 freigelegten südlichen Grabenabschnitt mit einander überlagernden Brettern verschalt. Im südwestlichsten Bereich, wo sich der Kanal zu einer Art Schleuse verzweigte, führte eine Holzbrücke darüber. Hilds erste Interpretation sah in diesem Befund einen hölzernen Straßenbelag mit Straßengraben, dem widersprachen jedoch „die in den Zapfenlöchern der Balkenunterzüge noch vorgefundenen Überreste aufrechtstehender Pfosten", so dass er resümierend in der Konstruktion die Überreste eines Bauwerks, am ehesten einer Stallung, sah.[44] Die Parallelen zum 2010 freigelegten Holzrost sind so frappierend, dass auf jeden Fall eine Zusammengehörigkeit angenommen werden muss. Die Längsausdehnung dieses Befundes würde dann mindestens 95 m betragen, wobei eben zu berücksichtigen gilt, dass das Westende aufgrund der hier liegenden Krankenhaus-Baugrube unbekannt bleiben wird.

Die Interpretation dieser speziellen Holzkonstruktion gestaltet sich beim momentanen Kenntnisstand schwierig. Aufgrund der Lage innerhalb des römerzeitlichen Straßenkörpers scheint eine Ansprache als hölzerne Fahrbahnoberfläche naheliegend. Sucht man nach ähnlichen Holzbefunden im Bereich römerzeitlicher Straßen, stößt man auf einige durchaus vergleichbare Konstruktionen. Generell kommen Holzlagen in Straßenbereichen v. a. als drainierende Unterbauten vor (siehe auch Beitrag Schäfer, 17). Römische Straßenkörper mit hölzerner Substruktion – meist in Form von ganzen oder halbierten Baumstämmen – sind von Überlandstraßen, die in sumpfigem Gebiet lagen und dadurch vom Absinken bedroht waren, allseits bekannt. Als regional nahe liegendes Beispiel sei hier ein von S. Jenny freigelegter Abschnitt der Straße von *Brigantium* nach *Ad Rhenum* angeführt.[45] Aber auch innerhalb von Siedlungsgebieten bei vermeintlich „trockenem" Untergrund gibt es speziell aus der frühen Kaiserzeit einige Vergleichsbeispiele. In *Vitudurum*/Oberwinterthur bestand die hölzerne Substruktion der ersten Straßenphase (7 n. Chr.) aus parallel und quer zur Straßentrasse verlegten Holzrosten, wobei als Holzmaterial „Bauabfälle" (Stammspältlinge und Rundhölzer mit Rinde) dienten.[46] Auch in *Tasgetium/*Eschenz gab es innerhalb des Siedlungsbereichs in der frühen Kaiserzeit hölzerne Straßenkonstruktionen („Prügelweg"), wofür ebenfalls Abfallholz verwendet wurde.[47] Nur in Form von rechtwinklig angeordneten Balkenspuren erhalten hat sich ein hölzerner Straßenunterbau in Basel, der wohl – wie die meisten im Siedlungszusammenhang angetroffenen Holzsubstruktionen – zur Stabilisierung und Drainage der darüber liegenden Kieslagen diente.[48] Eine Interpretation als reiner Straßenunterbau, der aufgrund des Aufschüttens von Kies niemals sichtbar gewesen wäre, ist unter Berücksichtigung des verwendeten Holzmaterials sowie der Regelmäßigkeit der Verlegung für den Bregenzer Befund jedoch eher fraglich.

Ein ganz ähnlicher, unlängst freigelegter Holzbretterboden-Befund stammt aus Bad Cannstatt/Stuttgart. Dort wurde im Herbst 2012 ein ca. 30 m^2 großer Ausschnitt eines in Lehm gebetteten Bretterbodens aus Eichenholz freigelegt, platziert neben dem römischen Militärlager unmittelbar an der Straße. Dieser besteht aus nebeneinander liegenden, ca. 0,3 m breiten Brettern mit darüber liegenden Balken als Querverstrebungen und wird vom Ausgräber A. Thiel vorläufig entweder als Unterbau der Straße gedeutet, wofür der feuchte Untergrund sowie die erkennbare Wölbung sprechen würden, als Teil eines größeren Holzgebäudes oder aber als Wasserbecken (für handwerkliche Zwecke?). Auf mindestens einer Seite wurde der Bretterboden von einem hölzernen Abwasserkanal begleitet.[49] Der größte Unterschied zum Befund aus *Brigantium* besteht darin, dass eine Begehung bzw. „Befahrung" dieser Bretterlage aufgrund der darüber liegenden Querbalken wohl ausgeschlossen werden kann.

Für die von C. von Schwerzenbach und im Zuge der neuen Ausgrabung entdeckten holzverschalten Abwasserkanäle bieten die nahe gelegenen Schweizer Fundorte gute Vergleiche. Dabei werden in *Vitudurum* alle straßenbegleitenden holzverschalten Kanäle mit der Errichtung der dahinter liegenden Häuser in Verbindung gebracht; ihre Anlegung und eventuelle Reparaturmaßnahmen erfolgten parzellenweise, nicht einheitlich.[50]

---

44 Hild 1930, 139 f.
45 S. Jenny, Die römische Heerstraße Brigantium – Ad Rhenum. Jahresber. Vorarlberger Mus.-Ver. 24, 1885, 15 f.
46 Pauli-Gabi 2002b, 281–283.
47 Jauch 1997, 14–16.
48 S. Jenny, Die römische Heerstraße Brigantium – Ad Rhenum. Jahresber. Vorarlberger Mus.-Ver. 24, 1885, 15 f.
49 Meldung vom 20.09. 2012 auf *www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.roemischer-fund-in-bad-cannstatt-holzboden-entzueckt-archaeologen.54835210–7005-47cc-a314-ada22018d063.html* (18.01. 2013) und *www.tagblatt.de/Home/nachrichten/ueberregional/stuttgart-ueberregionale-nachrichten_artikel,-Archaeologen-entdecken-Holzboden-der-Roemer-_arid,187999.html* (18.01. 2013).
50 Pauli-Gabi 2002b, 288.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Die Straßengräben waren dagegen nicht holzverschalt. Zahlreiche holzverkleidete Abwasserkanäle ähnlicher Machart kamen weiters in *Tasgetium*/Eschenz ans Tageslicht.[51] Demgegenüber können die Bregenzer Kanalbefunde konstruktionstechnisch mit Sicherheit mit dem dazwischen liegenden Holzbretterboden in Zusammenhang gebracht werden, womit sich ein Nutzungsunterschied zu den Parallelen in *Vitudurum* abzeichnet. Da der Holzboden in der Trasse der Hauptstraße lag und sich darüber und darunter Straßenschotterungen befanden, ist die Deutung als hölzerner Straßenbestandteil (Fahrbahn?) am plausibelsten, womit die Kanäle als Straßengräben zu klassifizieren wären. Zudem können beim momentanen Forschungsstand keine sinnvollen Alternativen zu dieser Interpretation vorgebracht werden. Eine Deutung als Überrest eines Holzgebäudes erscheint aufgrund der großen Längsausdehnung sehr gewagt. Die von Hild als Beleg hierfür angeführten Pfostenüberreste in den Balken, die sich soweit auf Abb. 12 erkennbar am südlichen Rand der Bretterlage befanden, könnten auch den 2010 in ähnlicher Position entdeckten Vertikalhölzern entsprechen und damit einer seitlichen Befestigung des Holzrosts (zwecks Verhinderung eines Abrutschens) zuzuschreiben sein. Weitere im Zuge der Aufarbeitung der Grabungen 2009/2010 geplante Forschungen zu diesem Befund werden hoffentlich mehr Klarheit schaffen können.

Chronologie der Hauptstraße von Brigantium

Die Ergebnisse der jüngsten Ausgrabungen erlauben aufgrund der erhaltenen Schichten nur Aussagen zur Chronologie der römerzeitlichen Hauptstraße im 1. und frühen 2. Jahrhundert n. Chr. Jüngere Straßenoberflächen oder Straßengräben haben sich in diesem Bereich nicht erhalten; von den Altgrabungen, als die mittelkaiserzeitlichen Schichten sicher noch besser greifbar waren, liegt leider kein stratifiziertes Fundmaterial vor. Für die Datierung der bei den Grabungen 2009/2010 festgestellten Straßenhorizonte sind vorläufig in erster Linie die Funde aus den Verfüllungen der zugehörigen Straßengräben relevant, da aus dem Bereich des Straßenkörpers selbst nur sehr wenige Fundstücke stammen.[52]

Aufgrund der anzunehmenden gleichzeitigen Anlegung der ersten Phase der Hauptstraße mit der Umwehrung des nachgewiesenen Holz-Erde-Lagers und einer vorläufig v. a. historisch bedingten Einordnung desselben in die frühtiberische Zeit[53] liegt ein recht eindeutig fassbares Anfangsdatum für die Straße vor. Die Verfüllung SE 129, welche während bzw. nach Ende der Benutzungszeit des ältesten Straßenhorizonts SE 55 in den unteren Bereich des Straßengrabens SE 131 gelangte, enthielt Terra Sigillata vorwiegend südgallischer und vereinzelt italischer Herkunft der Formen Drag. 29, Drag. 15/17, Drag. 24/25, Hofheim 8 und Drag. 27/Consp. 31 (Taf. 1).[54] Ein schwer lesbarer Stempelansatz könnte *SILV* lauten (Bö 370-1) und dementsprechend den Töpfern Silvanus (15/30–100/110 n. Chr.) oder Silvinus I (30–70 n. Chr.) zuzuweisen sein.[55] Die Drag.-29-Reliefscherben Bö 1691-1 zeigen in beiden Bildfeldern ein Rankenmotiv mit feiner Modellierung, wie es für die tiberisch-claudische Zeit charakteristisch ist.[56] Unter Berücksichtigung des Formenspektrums sowie des noch vereinzelten Vorkommens von italischer Sigillata ist mit einer Entstehung der Schicht SE 129 in der Mitte des 1. Jahrhunderts n. Chr. zu rechnen. Dazu passt auch die Randscherbe einer südspanischen Dressel-20-Ölamphore (Bö 1692-11), die der Profilgruppe B (30–50 n. Chr.) nach St. Martin-Kilcher entspricht.[57] Zeitlich

---

51 Jauch 1997, 16–19; 228 f.

52 Es sei hier nochmals betont, dass es sich um vorläufige Ergebnisse handelt, da die Auswertung des Fundmaterials aus diesen Schichten noch im Gange ist und für eine endgültige Aussage natürlich auch die Stratigraphie sowie das Fundmaterial der neben der Straße liegenden Bauten mitberücksichtigt werden müssen.

53 Dieses Militärlager ist der frühtiberisch-claudischen Kastellkette am Hochrhein zuzurechnen, zu der etwa das Kastell in der Kaiseraugster Unterstadt und die Kastelle in Zurzach gehören. Zu diesen Anlagen siehe E. Deschler-Erb/M. Peter/S. Deschler-Erb, Das frühkaiserzeitliche Militärlager in der Kaiseraugster Unterstadt. Forsch. Augst 12 (Augst 1991) und R. Hänggi/C. Doswald/K. Roth-Rubi, Die frühen römischen Kastelle und der Kastell-Vicus von Tenedo-Zurzach. Veröff. Ges. Pro Vindonissa 11 (Brugg 1994). Eine frühere, mit dem Anfangsdatum von *Brigantium* (1. Jahrzehnt v. Chr., siehe Anm. 2) zu parallelisierende Anlage der Straße ist durch das Durchlaufen eines mit (spät)augusteischem Fundmaterial verfüllten Grabens im östlichen Grabungsabschnitt zumindest in diesem Bereich der Siedlung auszuschließen.

54 Das Fundstück Bö 1637-3 ist nicht eindeutig ansprechbar, da die Scherben verbrannt sind und daher keine Herkunftsbestimmung möglich ist.

55 Alle Töpferdatierungen beruhen auf M. Genin, La Graufesenque (Millau, Aveyron) II. Sigillées lisses et autres productions (Pessac 2007) 261–269.

56 Vergleichbar sind vom Dekorationsschema und der Feinheit der Verzierungen her etwa die Schüsseln des Volus, dessen Produktionszeitraum A. Mees in die Jahre 20–50 n. Chr. setzt (Mees 1995, 99 f. Taf. 199–202).

57 St. Martin-Kilcher, Die römischen Amphoren aus Augst und Kaiseraugst: ein Beitrag zur römischen Handels- und Kulturgeschichte. Die südspanischen Ölamphoren (Gruppe 1). Forsch. Augst 7,1 (Augst 1987) 54 Beil. 1.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

könnte die unterste Verfüllung dieses Grabens vom Standpunkt der Siedlungsentwicklung aus vorsichtig mit dem Ende des Holz-Erde-Lagers in Verbindung zu bringen sein. Die darüber liegenden Verfüllungsanteile SE 128 und v. a. SE 123, welche den oberen Bereich des Straßengrabens SE 131 verfüllten und mit der Benützung der Straßenausbesserung SE 200 sowie dem nachfolgenden Straßenhorizont SE 48 zu verbinden sind, erbrachten eine beträchtliche Menge südgallischer Terra Sigillata mit folgendem Formenspektrum: Drag. 29, Drag. 15/17, Drag. 16, Drag. 18, Hofheim 5, Hofheim 8, Drag. 24/25, Drag. 27 und Hofheim 12 (Taf. 1 und 2). Aus diesen Schichten liegt mit den Stempeln der Töpfer Secundus (15–70 n. Chr., Bö 1240), Quartus (15–70 n. Chr., Bö 1184), Taurus-Tiberius (20/30–50/60 n. Chr., Bö 1526-1), Cantus (15–70 n. Chr., Bö 1322-1) sowie Paullus (40/50–70 n. Chr., Bö 1340) ein zeitlich recht einheitliches Spektrum vor, so dass eine Datierung dieser Verfüllung in das 3. Viertel des 1. Jahrhunderts n. Chr. naheliegend erscheint.
Der jüngere Straßengraben SE 159, der benutzungsmäßig sicher mit dem jüngsten Straßenhorizont SE 26 und eventuell in seinem unteren Bereich schon mit dem mittleren Straßenhorizont SE 48 zu parallelisieren ist, bzw. dessen Verfüllung SE 130 weist vom Terra-Sigillata-Spektrum her eine eher heterogene Zusammensetzung auf. So fand sich in SE 130 als ältestes Formelement die Randscherbe eines Reliefkelchs Drag. 11 (Bö 353-1); andererseits treten hier erstmals Scherben der Reliefschüssel Drag. 37 in Erscheinung (Bö 787-1). Weiters vertreten sind die Formen Drag. 29, Drag. 30, Drag. 27 und Drag. 35/36 (Taf. 3). Ein Stempel des Töpfers Frontinus (70/80–150/170 n. Chr.) auf einer Drag.-29-Schüssel (Bö 1012-7, Bö 353-2) sowie das Überwiegen von Relieffragmenten der Formen Drag. 29 und Drag. 30 gegenüber Drag. 37 sprechen für eine Datierung dieser Verfüllung in das späte 1. Jahrhundert n. Chr.[58] In dieses Bild passen auch die Fragmente einer Drack-20-Wandknickschüssel (Bö 786-4) und einer Drack-19-Kragenschüssel (Bö 353-2), beide in schwarzer Technik.[59] Aus dem vermuteten zeitlichen Rahmen fällt die erwähnte Randscherbe eines Drag.-11-Reliefkelchs; A. Mees nimmt zwar für diese Form eine Produktion bis mindestens 80 n. Chr. an,[60] das vorliegende Stück ist aber von der Qualität des Scherbens und des Überzugs her sicher deutlich älter einzustufen. Entweder ist hierin ein lange in Umlauf befindliches Altstück zu sehen oder aber wir können damit ein Indiz für die oben vermutete Zweiphasigkeit des Straßengrabens SE 159 fassen.[61] Der verfüllte Straßengraben SE 159 wurde von den Schichten SE 115/116 überlagert. In SE 116 konnten Terra-Sigillata-Randscherben der Formen Drag. 29, Drag. 37, Drag. 27, Drag. 18 (bzw. 18/31) sowie Bodenscherben der Form Drag. 24/25 oder Hofheim 8 geborgen werden (Taf. 3), mit einem deutlichen Überwiegen der Form Drag. 37 gegenüber Drag. 29 sowie Drag. 27 als vorherrschende Napfform. Ein Tellerboden (Bö 159) weist den Stempelansatz *SEC* auf, was mehrere Deutungsmöglichkeiten offenlässt.[62] Das leider recht kleine Ensemble passt aufgrund seiner – soweit bestimmbaren – ausschließlichen Zusammensetzung aus südgallischen Scherben am ehesten in das frühe (bis maximal mittlere) 2. Jahrhundert n. Chr.[63] Dieser Zeitansatz wird unterstützt durch das Auftreten einer Drack-21-Wandknickschüssel (in schwarzer Technik, Bö 588-4)[64] sowie eines Fragments einer Dressel-20-Ölamphore (Bö 327-30) der Profilgruppe D (70–110 n. Chr.)[65]. In der Zeitspanne zwischen der Verfüllung des Grabens SE 159 mit SE 130 und der Einbringung des Materials SE 115/116 war offenbar im Süden der Straße kein Straßengraben im eigentlichen Sinn mehr vorhanden; die Ableitung des Wassers wird in diesem Zeitraum wohl in der durch die Straßenwölbung gebildeten seichten Rinne (SE 158) Richtung Westen erfolgt sein, dem natürlichen Gefälle entsprechend.

---

58 Die Produktionszeit der Form Drag. 29 lief bis in domitianische Zeit und die Becher der Form Drag. 30 gehörten am Anfang des 2. Jh. nicht mehr zum gängigen überregional verhandelten Formenrepertoire von La Graufesenque (Mees 1995, 55–57).

59 Drack-20-Schüsseln kommen vom frühen 1. Jh. n. Chr. (vermehrt ab der Mitte des 1. Jh.) bis ins mittlere 2. Jh. n. Chr. hinein vor: C. Schucany et al. (Hrsg.), Römische Keramik in der Schweiz. Antiqua 31 (Basel 1999) 38 f. Drack-19-Schüsseln werden hauptsächlich ins 1. Jh. n. Chr. mit Ausläufern im 2. Jh. n. Chr. datiert (Jauch 1997, 46).

60 Mees 1995, 57.

61 Bö 353-1 wäre dann sicherlich der älteren, zum Straßenhorizont SE 48 gehörenden Phase zuzuweisen. Die Funde aus den laut Beschreibung unterschiedlichen Verfüllungsanteilen von SE 130 wurden nicht entsprechend getrennt.

62 Secundinus (70/80–150/170 n. Chr.), Secundus I (15–70 n. Chr.) oder Secundus II (70/80–150/170 n. Chr.).

63 A. Mees geht von einem Exportende von La Graufesenque um 120 n. Chr. aus (Mees 1995, 59). Demgegenüber exportierte die südgallische Manufaktur Banassac bis um 150 n. Chr. ins Limesgebiet (Mees 1995, 103). Von den vorliegenden Stücken aus SE 116 war optisch keines Banassac zuzuordnen, wenngleich eine solche Unterscheidung dieser Manufakturen schwierig ist (Mees 1995, 106).

64 Von der Profilausformung her würde das leider recht kleine Randfragment gut in das 2. Jh. passen; vergleichbare Stücke treten in der Ostschweiz in der 1. Hälfte des 2. Jh. auf: Schucany et al. (Anm. 59) 205 Taf. 123,8.

65 Martin-Kilcher (Anm. 57) 54–56 Beil. 1.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Über die Chronologie der darüber folgenden mittelkaiserzeitlichen Straßenphasen kann anhand der Grabungen der Jahre 2009/2010 leider nichts ausgesagt werden, da die entsprechenden Schichten nicht erhalten waren. Dass sie ursprünglich sicher vorhanden waren, zeigen die Ausführungen von S. Jenny und A. Hild zur Mächtigkeit des Straßenkörpers der römerzeitlichen Hauptstraße. Aufgrund ihrer in der Einleitung erwähnten zentralen Funktion für die römerzeitliche Siedlung *Brigantium* stand die Hauptdurchzugsstraße sicherlich bis zum Ende der Siedlung auf dem Ölrain im späteren 3. Jahrhundert sowie darüber hinaus, als sich die Siedlungstätigkeit in den Bereich der leicht zu befestigenden Oberstadt und das Gebiet zwischen Oberstadt und Seeufer verlagert hatte, in stetiger Benutzung. Streufunde des 4. Jahrhunderts von den an die Straße angrenzenden Parzellen zeugen von einer Fortdauer der Straßentrasse bis ans Ende der Römersiedlung im frühen bzw. mittleren 5. Jahrhundert.[66] Danach blieb der Ölrain für knapp 1450 Jahre unbesiedelt; eine historische Karte aus dem Jahr 1857 zeigt dort nur grüne Wiesen.[67] Die Ost-West-Verkehrsachse verlief nun weiter nördlich, im Bereich des Nordabhangs des Ölrain-Plateaus, und auch die über den Ölrain führende Ost-West-Nebentrasse hatte sich zwischenzeitlich leicht verschoben, auf den Verlauf der bis heute bestehenden Riedergasse. Dementsprechend kann keine langfristige Kontinuität bzw. Bedeutung der römerzeitlichen Hauptstraße in die nach-römische Epoche hinein angenommen werden, wenngleich eine Siedlungskontinuität (im Bereich der Oberstadt) ins Frühmittelalter hinein aufgrund spärlicher Funde aus dem fortgeschrittenen 6. Jahrhundert[68] sowie der schriftlichen Überlieferung der Missionarstätigkeit der Mönche Gallus und Columban wahrscheinlich erscheint.[69]

Summary

The Roman settlement *Brigantium* (today's Bregenz) extended along a main road, which can be seen as a continuation of the so called „Alpenrheintalstraße", an important transit route, especially in the Early Imperial period. The first excavations of the road are dating back to the 2nd half of the 19th century. Since then, several parts of the road have been discovered, but the road itself has never been properly documented.

A new excavation on the so-called Böckle grounds in Bregenz (2009/2010) also revealed a cross section of the main road of *Brigantium.* These excavations are the first in Bregenz to be carried out by modern, stratigraphically oriented methods. As a result, the road layers can be investigated for the first time and owing to the finds from the corresponding road ditches can be reliably dated based on actual material. The processing of this excavation takes place in the course of a research project at the University of Innsbruck, financed by the FWF (Austrian Science Fund).

The new excavation showed that the main road of *Brigantium* had been constructed as an auxiliary road running straight through the fort of the Early Imperial period (probably Tiberian-Claudian). The road consisted of a gravel-pack which was about 0.7 meters thick and can be roughly subdivided into three phases/horizons with several pressed surfaces. The width of the road measured from eight to eleven meters; it varied because of the temporary existence of a portico on the north side of the road. In the south, the road was accompanied by a road ditch with (at least) two phases. On the north side, the draining was temporary carried out partly by a road ditch with wooden boarding, partly by soakaways. After the construction of half-timbered houses on the northern road margin (2nd half of the 1st century) there were no more draining devices available on this side of the road.

An exceptional find in the area of the road was a well-preserved flat structure of wooden boards with a dimension of 12 × 6.8 m. The wood construction, probably belonging to the Roman road, consisted of a grate made out of four-sided cut wooden beams to which a layer of boards had been attached using iron nails. As early as 1912 there had been documented a section of the road with exactly the same structure on the land

---

66 M. Konrad setzt die jüngsten Körpergräber (Phase VII) in die Zeit 410–430 n. Chr. (Konrad 1997, 148 f.). Jüngere, bis ins mittlere 5. Jh. reichende Funde liegen nur in Form von Streufunden vor (Konrad 1997, 188).

67 Online abrufbar auf *www.bregenz.gv.at/fileadmin/daten/Downloads/Wirtschaft_Zahlen_Fakten/historische_Karte.jpg* (18.01. 2013).

68 Konrad 1997, 188.

69 Die Heiligenviten des Gallus und Columban bezeugen für das frühe 7. Jh. n. Chr. (um 610) die Existenz einer romanischen Bevölkerung in *Bricantia* (frühmittelalterliche Bezeichnung für Bregenz), die noch heidnische Götter verehrte: J. Duft, Bregenz in mittelalterlichen Sankt-Galler Quellen. In: H. Swozilek/G. Grabher (Hrsg.), Archäologie in Gebirgen. Festschr. Elmar Vonbank. Schr. Vorarlberger Landesmus. A 5 (Bregenz 1992) 247–249.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

situated to the east of the Böckle grounds. The excavated wood is currently being scientifically studied at the University of Innsbruck, so that the wood type, age, date of felling and tool marks can be ascertained. Dating results so far come up to the year 43 AD, so construction in the time of Emperor Claudius can be assumed. The function of this wooden grate is yet unknown – it was most likely a spatially limited wooden part (surface?) of the road. The scientific processing of the excavation results, including comparisons with similar wooden structures, will hopefully produce better knowledge about this structure.

According to present knowledge the recently excavated part of the main road can be dated from the Tiberian period to the early/middle 2nd century. This chronological frame comes down to the ceramic material (especially the Samian ware) from the backfillings of the road ditches. The latter phases of the road have not been preserved in this area, but without a doubt the main road of *Brigantium* remained in use until the end of the Roman settlement in the early 5th century.

Abgekürzt zitierte Literatur

Bader 2011 – M. Bader, Militärische und zivile Siedlungsreste aus der Römerzeit am Böckleareal in Bregenz. Ein Vorbericht. Jahrb. Vorarlberger Landesmusver. 2011, 8–67.

Hild 1930 – A. Hild, Archäologische Forschungen in Bregenz. Jahresh. Österr. Arch. Inst. 26, 1930, Beibl. 115–176.

Hild 1948 – A. Hild, Archäologische Forschungen in Bregenz 1920–1944. Jahresh. Österr. Arch. Inst. 37, 1948, Beibl. 123–160.

Hild 1952 – A. Hild, Brigantium und seine Vorzeit. Jahrb. Vorarlberger Landesmusver. 1952, 28–44.

Jauch 1997 – V. Jauch, Eschenz – Tasgetium. Römische Abwasserkanäle und Latrinen. Arch. im Thurgau 5 (Frauenfeld 1997).

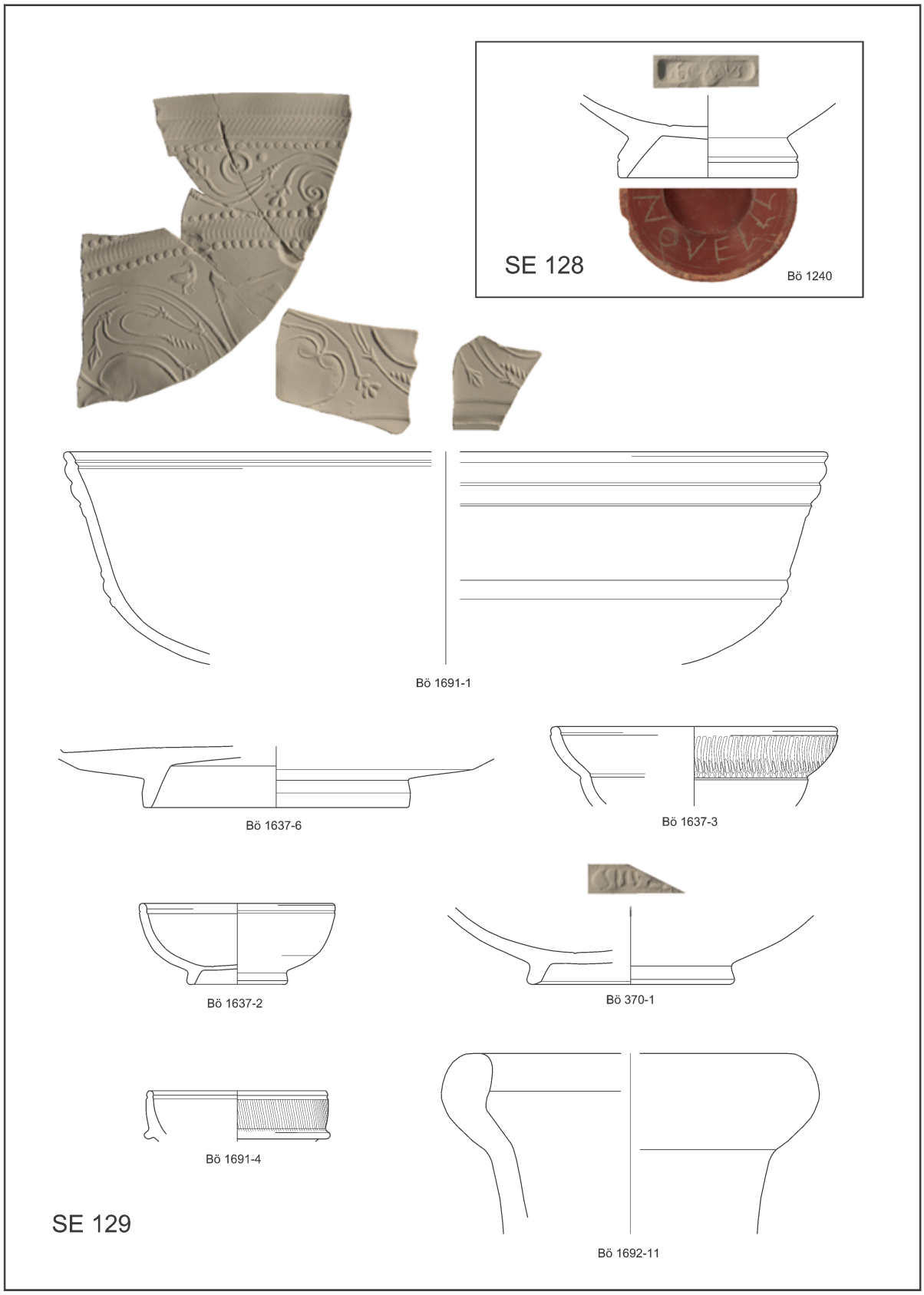
Konrad 1997 – M. Konrad, Das römische Gräberfeld von Bregenz – Brigantium I. Die Körpergräber des 3. bis 5. Jahrhunderts. Münchner Beitr. Vor- u. Frühgesch. 51 (München 1997).

Mees 1995 – A. W. Mees, Modelsignierte Dekorationen auf südgallischer Terra sigillata. Forsch. u. Ber. Vor- und Frühgesch. Baden-Württemberg 54 (Stuttgart 1995).

PauliGabi 2002a – Th. Pauli-Gabi (Red.), Vitudurum 6. Ausgrabungen im Unteren Bühl. Die Baubefunde im Westquartier. Ein Beitrag zum kleinstädtischen Bauen und Leben im römischen Nordwesten. Gesamtübersicht. Monogr. Kantonsarch. Zürich 34/1 (Zürich und Egg 2002).

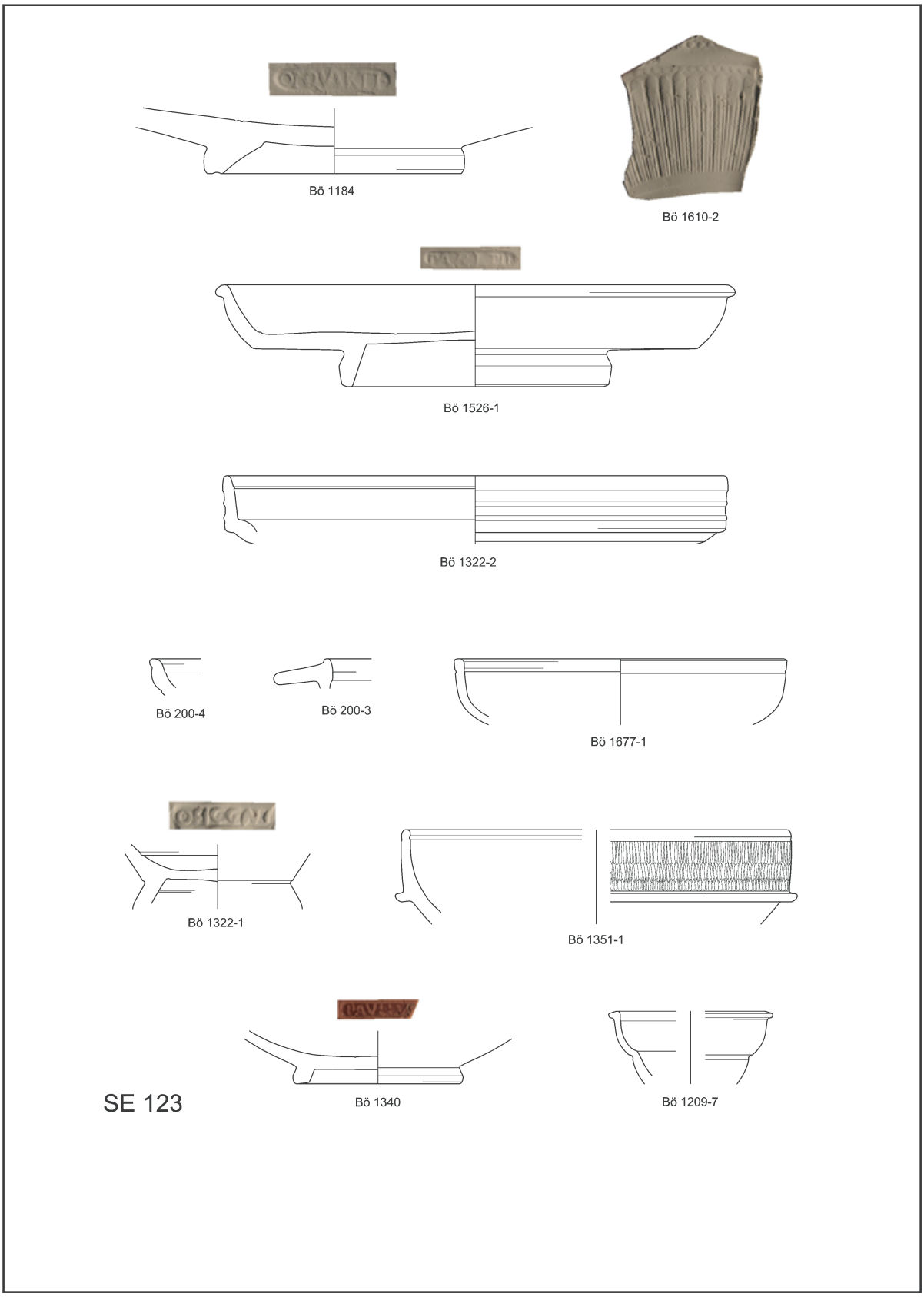
PauliGabi 2002b – Th. Pauli-Gabi (Red.), Vitudurum 6. Ausgrabungen im Unteren Bühl. Die Baubefunde im Westquartier. Ein Beitrag zum kleinstädtischen Bauen und Leben im römischen Nordwesten. Einzelbefunde. Monogr. Kantonsarch. Zürich 34/2 (Zürich und Egg 2002).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie



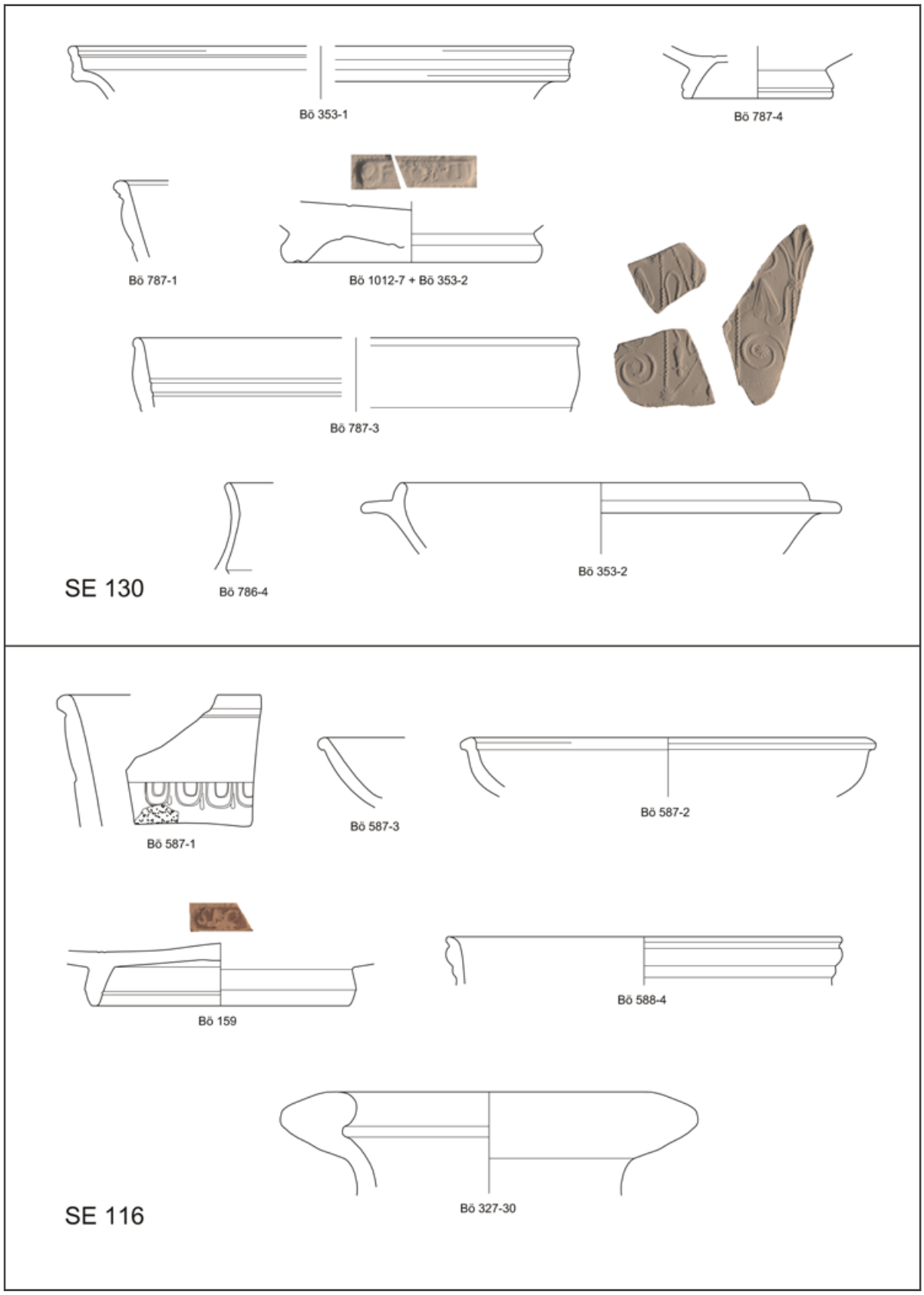
Taf. 1: Ausgewähltes keramisches Fundmaterial der Straßengrabenverfüllungen SE 129 und SE 128, M: Terra Sigillata 1:2 (Stempel 1:1), sonstige Keramik 1:3 (Zeichnung: J. Kopf/K. Oberhofer).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie



Taf. 2: Ausgewähltes keramisches Fundmaterial der Straßengrabenverfüllung SE 123, M 1:2 (Stempel 1:1) (Zeichnung: J. Kopf).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie



Taf. 3: Ausgewähltes keramisches Fundmaterial der Straßengrabenverfüllung SE 130 und der Schicht SE 116, M: Terra Sigillata 1:2 (Stempel 1:1), sonstige Keramik 1:3 (Zeichnung: J. Kopf/K. Oberhofer).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Anhang

Abkürzungsverzeichnis

Zitate und Abkürzungen basieren im Allgemeinen auf den Publikationsrichtlinien der Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäologischen Institutes. Abkürzungen antiker Autoren und deren Werke erfolgen nach Der Neue Pauly 1 (Stuttgart 1996).

Abt.	Abteilung
ADV	Automationsunterstützte, elektronische Datenverarbeitung, Informations- und Kommunikationstechnologie
AE	L'Année Épigraphique (Paris 1888–)
ALS	Airborne Laser Scanning
ANRW	Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt (Berlin, New York)
AnzWien	Anzeiger der philosophisch-historischen Klasse der Österreichischen Akademie der Wissenschaften
BDA	Bundesdenkmalamt Österreich
Bef.-Nr.	Befundnummer
BEV	Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen
BMC	British Museum Catalogues (London)
CCAA	Colonia Claudia Ara Agrippinensium
CIL	Corpus Inscriptionum Latinarum
CSIR	Corpus Signorum Imperii Romani
DenkschrWien	Denkschriften der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Klasse
DNP	Der Neue Pauly – Enzyklopädie der Antike (Stuttgart, Weimar 1996–2003)
EDH	Epigraphische Datenbank Heidelberg *(http://edh-www.adw.uni-heidelberg.de/home)*
FA	Fundakten des Wien Museum Karlsplatz
FK	Fundkomplex
FMRÖ	Die Fundmünzen der römischen Zeit in Österreich
Fnr.	Fundnummer
FP	Fundprotokolle des Wien Museum Karlsplatz
Fst.	Fundstelle
FT	Fundtagebücher des Wien Museum Karlsplatz; verfasst von J. H. Nowalski de Lilia und F. v. Kenner
FWF	Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung
FWien	Fundort Wien
GC	Grabungscode der Stadtarchäologie Wien
HMW	Historisches Museum der Stadt Wien – jetzt Wien Museum Karlsplatz
ILS	Inscriptiones Latinae Selectae (Berlin)
indet.	indeterminabel (unbestimmbar)
Inv.-Nr.	Inventarnummer
IScM	Inscriptiones Scythiae Minoris Graecae et Latinae (Bukarest)
KAAG	Kantonsarchäologie Aargau
Kat.-Nr.	Katalognummer
KHM	Kunsthistorisches Museum Wien
KS	Kartensammlung
M	Maßstab
max.	maximal
METI	Ministry of Economy, Trade, and Industry of Japan
mind.	mindestens
MNr.	Maßnahmennummer
MV	Museum Vindobonense – Inventarisationskürzel für Objekte aus der archäologischen Sammlung der Museen der Stadt Wien
MZK	Mehrzweckkarte der Stadt Wien
NASA	United States National Aeronautics and Space Administration
NÖ	Niederösterreich
ÖAI	Österreichisches Archäologisches Institut
ÖAW	Österreichische Akademie der Wissenschaften
OK	Oberkante
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Parz.	Parzelle
Pos.	Position
RE	Pauly's Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft (Stuttgart)
RIB	The Roman Inscriptions of Britain (Oxford)
RIC	The Roman Imperial Coinage (London)
RLÖ	Der römische Limes in Österreich
röm.	römisch
RZ	Römerzeit
SBWien	Sitzungsberichte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Klasse
SoSchrÖAI	Sonderschriften des Österreichischen Archäologischen Institutes
TS	Terra Sigillata
TU	Technische Universität Wien
UK	Unterkante
Univ.	Universität
WAB	Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland
WAS	Wiener Archäologische Studien
WForsch	Wiener Forschungen zur Archäologie
WGBl	Wiener Geschichtsblätter
WM	Wien Museum – vormals Historisches Museum der Stadt Wien
WStLA	Wiener Stadt- und Landesarchiv

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie