

## Notuntersuchungen und neue Ergebnisse am römischen Limes bei Osterburken

Die Trasse der im Bau befindlichen Autobahn Heilbronn – Würzburg überfährt zwischen Osterburken und Jagsthausen genau den Wachtposten 44 der Strecke 8 des Obergermanischen Limes. Diese Streckeneinteilungen und Numerierungen stammen nicht von den Römern, sondern von der Reichs-Limeskommission, die Ende des vorigen Jahrhunderts die Erforschung der römischen Grenzbefestigungen im ehemaligen Germanien übernommen hatte. Unsere Kenntnisse über den Limes basieren zum größten Teil auf diesen alten Forschungsergebnissen. Auch der Limeswachtposten 8/44 war bereits im Jahre 1881 von der Reichs-Limeskommission flüchtig untersucht worden; da jedoch nur spärliche Angaben vorlagen, führte die Abteilung Ur- und Frühgeschichte des Staatlichen Amtes für Denkmalpflege Karlsruhe vor Beginn der Autobahnerdarbeiten eine Notgrabung durch. Sie hat neue und erwähnenswerte Ergebnisse gebracht. In diesem Zusammenhang stellte uns auch das Badische Landesmuseum dankenswerterweise für vier Tage Herrn Dr. Cämmerer als Mitarbeiter zur Verfügung.

Wachtposten 8/44 liegt etwa in der Mitte zwischen den beiden Limeskastellen Osterburken und Jagsthausen — und zwar auf dem höchsten Punkt eines Bergrückens, der in Nord-Süd-Richtung vom Limes, in West-Ost-Richtung von der Autobahntrasse überquert wird. Der exponiert liegende Schutthügel des ehemaligen römischen Wachtturmes ist seit dem hohen Mittelalter als wichtige Landmarke nachweisbar und bildete noch bis vor kurzem einen auffälligen Eckpunkt im Verlauf der badisch-württembergischen Landesgrenze. Der badische Anteil des Wachtturmes gehört zur Gemarkung Leibenstadt (Landkreis Buchen), der württembergische Anteil zur Gemarkung Oberkessach (Landkreis Künzelsau). Die Notgrabung, die sinnvollerweise auch auf württembergisches Gebiet übergreifen mußte, wurde im Einvernehmen mit unserer Nachbardienststelle in Stuttgart durchgeführt.

Aufgrund seiner markanten Lage im Gelände war Wachtposten 8/44 zweifellos ein Signalpunkt 1. Ordnung auf der Limeslinie und zwar sowohl in vermessungstechnischer als auch in nachrichtendienstlicher Hinsicht. Tatsächlich liegt der Wachtposten, wie die Untersuchungen ergeben haben, in etlichen Einzelheiten außerhalb der üblichen Norm der Limesbauten.

In dem auffallenden, mit Gras und Gesträuch bewachsenen Schutthügel, mitten auf der ausgesteckten Autobahntrasse, fanden wir die Überreste eines ehemaligen mächtigen Steinurmes. Seine Fundamente waren vollständig erhalten, vom aufgehenden Mauerwerk nur noch wenige Lagen. Abweichend von der sonst üblichen Turmfundamentierung am Osterburkener Limes waren die Fundamente von Wachturm 8/44 zu einem mächtigen durchgehenden Fundamentsockel von 1,2 m Breite und 0,6 m Höhe ausgestaltet; seine Außenseiten waren mit einer vorgesetzten Schale aus sorgfältig gesetzten Mauersteinen verblendet. Auf diesem Sockel erst sitzt dann das aufgehende Mauerwerk auf, deutlich in einem Absatz zurückspringend. Es ist 0,7 m breit, zweischalig aus Muschelkalkbruchsteinen aufgebaut und besitzt einen mit Kalkmörtel vergossenen Kern. Die äußeren Abmessungen der Turmseiten betragen zwischen 6,3 und 6,8 m; sie liegen damit um mehr als 2 m über der sonst üblichen Norm. Der Grundriß des Turmes war ursprünglich wohl quadratisch gedacht, die Nordseite geriet jedoch schon zu Beginn des Baues aus dem Winkel, so daß der Grundriß leicht trapezförmig geworden ist. Umfaßt war der Turm von einem parallel zu den Turmseiten verlaufenden Spitzgraben, der ohne weitere Verbauungen einfach in den Boden eingetieft war. Über die einstige Höhe des Turmes und die Art und Weise seines oberen Ausbaus können wir keine sicheren Angaben machen. Auch aus der Masse des herumliegenden Mauerversturzes lassen sich keine zuverlässigen Anhaltspunkte gewinnen. Der größte Teil der Mauersteine war nämlich im 18. Jahrhundert beim Bau der benachbarten und inzwischen wieder abgegangenen Zigeuneransiedlung Tolnais Hof verwendet worden. Aufgrund des äußerst mächtigen Fundamentsockels, in Verbindung mit der besonders markanten topographischen Lage, kann jedoch



angenommen werden, daß Wachtposten 8/44 erheblich höher als die übrigen Wachttürme gewesen ist. Auf diese Weise war der Turm ein besonders wichtiger und optisch weitreichender Beobachtungs- und Signalpunkt auf der Limeslinie zwischen Osterburken und Jagsthausen, — seine Feuer- und Rauchsignale konnten weithin gesehen werden.

Im Turminnern fand sich, wie bei den meisten Wachtposten, eine Zerstörungsbrandschicht; darunter lagen dann die üblichen römischen Keramikfunde des ausgehenden zweiten und beginnenden dritten Jahrhunderts n. Chr. Nach unten war das Turminnere abgeschlossen mit einem durchgehenden Kalkmörtelglattstrich. Unter letzterem war jedoch — in Zusammenhang mit dem gewachsenen Boden (Lettenkohlenkeuper) — eine weitere Brandschicht feststellbar. Sie reichte auch noch etwas über das eigentliche Turm-areal hinaus. Durch ein ehemals mächtiges Feuer war der anstehende Letten ziegelhart gebrannt worden. Vom Brand eines etwaigen hölzernen Vorläufers des Steinturmes kann dies jedoch nicht herrühren, da es hölzerne Wachttürme nur am älteren und weiter westlich gelegenen Odenwald-Neckar-Limes gegeben hat. — Zum Durchfluchten der 80 km langen schnurgeraden Limeslinie von Walldürn bis in den Welzheimer Wald hinein benutzen die Römer jedoch an markanten Punkten zweifellos auch hölzerne Signalgerüste, wie sie die Landesvermessung noch heute z. T. verwendet. Ein solches Gerüst hatte, der ganzen topographischen Situation nach, an der Stelle von Wachtposten 8/44 eine besonders günstige Position. Nach Abschluß der Vermessungsarbeiten unterzog man sich wohl kaum mehr der gefährlichen Mühe, das hohe Gerüst wieder abzuschlagen, sondern steckte es sicher einfach in Brand. Das könnte die Erklärung für die intensive Brandplatte an der Stelle von WP 8/44 sein. Anschließend planierte man die Stelle noch einmal grob und begann mit dem Bau des steinernen Wachturmes. Unsere Detailbeobachtungen haben ergeben, daß die Fundamentgräben für den Turm tatsächlich diese Brandplatte durchfahren, und daß sie im Turminnern unmittelbar mit dem erwähnten Kalkmörtelglattstrich abgedeckt ist.

Östlich vom Turm zieht in einem Abstand von 14 m der Limesgraben durch (Abb. 1). Dieser mächtige Spitzgraben und ein unmittelbar dahinter aufgeschütteter Erdwall bildeten, neben den in ziemlich regelmäßigen Abständen stehenden Wachttürmen und Kastellen, den Hauptbestandteil der römischen Grenzbefestigung. Vom Wall war nichts mehr vorhanden, der Limesgraben konnte aber noch als deutliche Bodenverfärbung archäologisch nachgewiesen werden. Dem Limesgraben in einem Abstand von 5 m feindwärts vorgelagert war noch ein Palisadenzaun. Der zugehörige schmale Pfostengraben mit den verkohlten Palisadenresten und den eingebrachten Verkeilsteinen war im Boden noch erkennbar.

Der Obergermanische Limes hatte ursprünglich wohl nur den Charakter einer Demarkationslinie, wurde dann aber im Laufe der Zeit mehr und mehr zu einer Grenzbefestigung ausgebaut. Angesichts des immer stärker werdenden Druckes der Germanen auf die römische Grenzlinie entschloß man sich offenbar im 3. Jahrhundert n. Chr., das Graben-Wall-System des Obergermanischen Limes durch eine zusätzliche Steinmauer zu verstärken. Gerade im Bereich um Osterburken wurde mit dem Bau dieser Mauer begonnen. In den übrigen Limesbereichen kam das Projekt nicht mehr zur Ausführung — es fiel den Alamannenstürmen der ersten Hälfte des 3. Jahrhunderts zum Opfer. — Im Rahmen unserer Notuntersuchung konnten die Fundamentreste dieser Limesmauer freigelegt werden. Sie verläuft in einem Abstand von 19 m parallel zum Limesgraben. Die Mauer wurde von den römischen Pionieren fluchtmäßig in die Linie der Wachttürme miteinbezogen, die ja von Anfang an nicht unmittelbar am Graben, sondern stets einige Meter zurückversetzt liegen. Die Limesmauer schließt nicht unmittelbar an die Wachturmmauer an, sondern endet am äußeren Rand des Turmumfassunggrabens, wie unsere Untersuchung gezeigt hat (Abb. 1). Auf der Nordseite des Turmes konnte der Befund allerdings nicht eindeutig bestätigt werden, da hier durch Steinraub erhebliche Störungen eingetreten waren. Die Fundamentreste der Limesmauer waren durchschnittlich 80 cm breit. Über die ehemalige Höhe der Mauer kann anhand der spärlichen Fundamentreste jedoch nichts ausgesagt werden. Durch Abgehen der abgeernteten und zum Teil umge-



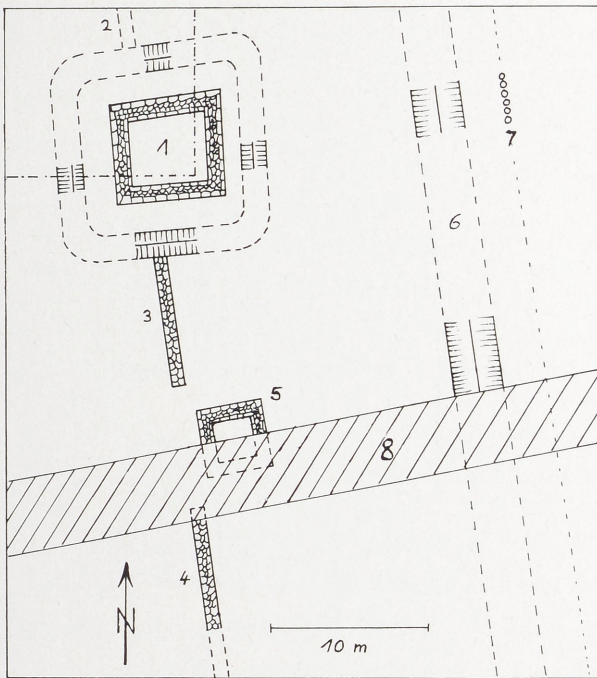


Abb. 1: Lageplan der Limesanlagen bei Wachtposten 8/44. — 1. Wachturm 8/44 mit Umfassungsgraben. 2. 3. 4. Limesmauer. 5. neu entdeckter Wachturm. 6. Limesgraben. 7. Palisadenzaun. 8. Störung durch modernen Fahrwegausbau. === gesicherte Verläufe === zu ergänzende Verläufe -.-.-.-. ehem. bad.-württ. Landesgrenze.



Abb. 2: Die freigelegten Reste von Wachtposten 8/44 mit dem bad.-württ. Landesgrenzstein.





Abb. 3: Fundamentsockel von Wachtposten 8/44 mit aufgesetzter unterster Lage des aufgehenden Mauerwerks.

brochenen Äcker in der Umgebung konnten wir feststellen, daß sich die Limesmauer, von Wachtposten 8/44 aus, einige hundert Meter weit sowohl nach Norden als auch nach Süden als geradlinig verlaufender Streifen von herausgepflügten Steinen verfolgen läßt. Ein besonders auffälliger Befund kam 12 m südlich von Wachturm 8/44 zutage. An dieser Stelle war die Limesmauer (bzw. deren Fundamentreste) unterbrochen. Unsere archäologischen Detailuntersuchungen haben ergeben, daß es sich nicht um eine zufällige Lücke — etwa infolge von Steinraub oder dgl. — handelt, sondern um eine von vorneherein beabsichtigte Unterbrechung der Mauer — also praktisch um einen Durchgang. Unmittelbar neben dieser Stelle entdeckten wir die Reste eines neuen, bisher völlig unbekanntes Wachturms (Abb. 1). Dieser neue Wachturm steht sozusagen feindwärts dekkend vor der Mauerlücke; er entspricht bezüglich Seitenlänge und Mauerstärke der sonst üblichen Norm der Limestürme im Bereich von Osterburken. Leider sind nur die untersten Fundamentreste der nördlichen Turmhälfte erhalten geblieben. Sonstige Funde waren in Fundamenttiefe natürlich nicht mehr vorhanden. Auffallenderweise hat dieser Turm jedoch keinen Umfassungsgraben. Das beweist, daß die vorgefundene Lücke tatsächlich ein Durchgang durch die Limesmauer war — denn ein Turmumfassungsgraben wäre hier im Zusammenhang mit einem Durchgang sinnlos gewesen. Leider ist die südliche Hälfte des neuen Wachturmes und das südliche Ende des Mauerdurchgangs durch den modernen Ausbau eines alten Höhenweges zerstört worden, der hier den Limes kreuzt. Wir glauben





Abb. 4: Fragmente römischer Tongefäße von Wachtposten 8/44.

jedoch, daß sich der Gesamtbefund so ergänzen läßt, wie es in Abb. 1 wiedergegeben ist. Irgendwelche Torreste o. dgl. wurden nicht gefunden — es muß sich um einen einfachen, völlig unbefestigten Mauerdurchgang oder -durchschlupf gehandelt haben. Auch ein befestigter Übergang über den Limesgraben konnte nicht gefunden werden. Allerdings sind für einen solchen Übergang auch einfache und leichte Konstruktionen denkbar, die keinerlei archäologisch faßbare Spuren im Boden hinterlassen.

Welchen Charakter dieser Limesdurchgang hatte, ist schwer zu sagen. — Einmal ist an die Möglichkeit zu denken, daß die Limesmauer hier auf einen alten, schon aus vor-römischer Zeit stammenden Handelsweg Rücksicht genommen hat, dem vielleicht im Rahmen des Grenzverkehrs eine wichtige Rolle zukam. In diesem Sinne wäre der turmbewehrte Durchlaß gewissermaßen als Zoll- oder Grenzkontrollstelle zu interpretieren. Der oben schon erwähnte Höhenweg, der ja genau an dieser Stelle den Limes kreuzt, ist bis weit ins Mittelalter hinein als solcher nachweisbar. Er kommt, seinem ganzen topographischen Verlauf in der näheren und weiteren Umgebung nach, durchaus als alter Fernweg (Hochstraße) in Betracht. — Eine weitere Möglichkeit liegt darin, daß die turmbewehrte Mauerlücke rein militärische Bedeutung hatte und nichts anderes war als ein Durchschlupf für berittene Aufklärungseinheiten, die im Vorfeld des Limes operiert haben — zumal Wachtposten 8/44 ohnehin eine besondere Bedeutung als weitreichender Beobachtungspunkt hatte.

Daß der Limesbereich um Osterburken besonders gefährdet war, zeigt die Tatsache, daß man gerade in dieser Gegend mit dem Bau der zusätzlichen Mauer begonnen hatte. Das Kirnautal, das den Limes bei Osterburken in südwest-nordöstlicher Richtung quert, bildet tatsächlich die günstigste Direktverbindung zwischen dem Neckar- und dem Main-Tauber-Gebiet. Es ist kein Zufall, daß die Eisenbahnfernverkehrsstrecke Heilbronn – Würzburg und die Bundesstraße 292 das Kirnautal benutzen. Infolge der schwerpunktmäßigen archäologischen Tätigkeit unserer Dienststelle im Raume Tauberbischofsheim wissen wir, daß gerade das von Osterburken aus leicht zu erreichende Taubergebiet sehr reich an limeszeitlichen germanischen Funden ist. Ein Angriff auf den Limes aus diesem Raum heraus mußte von den Römern also mit Recht am ehesten in Osterburken erwartet werden. Durch ältere archäologische Untersuchungen wissen wir denn auch, daß gerade





Abb. 5: Der Limesdurchgang beim Tolnaishof. Blick nach Norden. — Im Vordergrund die NW-Ecke des neuentdeckten Wachturmes. In der Bildmitte ein Teil der Limesmauer. Im Hintergrund, rechts neben der Leiter, Wachposten 8/44.

das Kastell Osterburken, trotz der dortigen zusätzlichen Limessicherungen, von den Alamannen überrannt worden ist.

Leider war es nicht möglich, die durch unsere Notgrabungen zutage gekommenen wichtigen Denkmäler der Limesgeschichte für künftige Generationen zu erhalten — in nicht allzu ferner Zeit wird der Verkehrsstrom auf der dringend benötigten Autobahn Heilbronn – Würzburg über unsere Grabungsstelle hinwegrollen. Der langgezogene Berg Rücken, auf dem der Wachtposten 8/44 einst stand und dessen Kamm auch von dem alten Höhenfernweg benutzt wurde, bietet eben auch für eine heutige Autobahn die topographisch günstigste Trassenführung.

Die Erforschung der Limesgeschichte im Raum Osterburken ist aber noch lange nicht





Abb. 6: Der Limesdurchgang beim Tolnaishof. Blick nach Südosten. — Vorne links die Fundamentreste der Limesmauer. In der Bildmitte die Fundamentreste des neuentdeckten Wachturmes. Im Hintergrund rechts die Fortsetzung der Limesmauer nach Süden.

abgeschlossen — erst kürzlich kamen bei Bauarbeiten in der Römerstadt sieben Inschriftsteine zum Vorschein. Ihre wissenschaftliche Bearbeitung läßt weitere Aufschlüsse über die Geschichte des Obergermanischen Limes erhoffen.

An dieser Stelle muß aber auch darauf hingewiesen werden, daß uns die schlimmsten Eingriffe in den Bestand der Limesdenkmäler u. U. noch bevorstehen. Bekanntlich plant das Bundesverkehrsministerium den Bau einer Odenwaldautobahn, die den Großraum Frankfurt in möglichst direkter Linie mit dem mittleren Neckarraum verbinden soll. Dabei würde der Odenwald-Neckar-Limes von dem Projekt betroffen. Die Odenwaldautobahn würde diesen älteren römischen Limes aber nicht — wie im Falle des Limes bei Osterburken — einfach kreuzen, sondern ihn der Länge nach aufrollen. Die Autobahnplaner werden selbstverständlich die geländemäßig günstigste Trassenführung durch das Gebirge anstreben — und das ist eben genau die Limeslinie. Jede andere Trassenführung durch den Odenwald würde viele zusätzliche Brücken- und Hangsicherungsbauten erforderlich machen und damit einen erheblichen finanziellen Mehraufwand bringen. Unsere Dienststelle hat zwar alles in ihren Möglichkeiten stehende unternommen, um eine Verlegung der geplanten Trasse herbeizuführen — ob wir dabei jedoch erfolgreich sein werden, ist angesichts der Kostenfrage mehr als offen. Sollte die Limeslinie tatsächlich zur endgültigen Trasse der Odenwaldautobahn werden, dann steht die nordbadische archäologische Denkmalpflege vor einer fast unlösbaren Aufgabe. Mit dem vorhandenen Personalbestand kann die große Anzahl der Limesdenkmäler selbst mit Notgrabungen nicht bewältigt werden. In neuerer Zeit wird es auch immer schwieriger, ja fast unmöglich, junge Archäologen für derartige denkmalpflegerische Notmaßnahmen durch zeitlich befristete Arbeitsverträge zu verpflichten. Verständlicherweise werden von den jungen Kollegen planmäßige Forschungsgrabungen und Materialbearbeitungen in jedem Fall den sehr unbequemen und undankbaren Rettungsaufträgen vorgezogen. Ob wir im Ernstfall das notwendige geschulte Personal zusammenbringen würden, ist also mehr als fraglich. So hängt, neben etlichen anderen Großbauprojekten, das Damoklesschwert der Odenwaldautobahn ständig über der Denkmalpflege — gerechterweise müßte es aber auch über den Museen und archäologischen Universitätsinstituten des Landes hängen. P. F. Mauser