Römerstrassen

Autor(en): **Fürstenberger, Markus**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1972)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-987496

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Römerstrassen

Für uns Schweizer beginnt die römische Geschichte allgemein mit Cäsar, der sich den Helvetiern bei ihrem Auszug aus den Wohnstätten nördlich der Alpen entgegenstellte und sie bei Bibracte im Burgund besiegte. Nach ihm hören wir von Augustus, unter dem das Reich weit und vielgestaltig war. Seine grosse Ausdehnung erhielt es aber bereits vor Jahrhunderten. Seit der Gründung der Stadt Rom im 8. oder 6. Jahrhundert vor Christus haben viele Herrscher alles getan, das römische Herrschaftsgebiet auszubauen. Unter Cäsar und Augustus erlebte dann das Reich seine grosse Blüte. Zur Festigung und Verteidigung des mehr als 5 Millionen km² umfassenden römischen Gebietes von der Nordsee bis nach Nordafrika, von Spanien bis ans Kaspische Meer waren manche Kriegszüge erforderlich. In der Folge musste in die äussersten Grenzzonen rasch und zuverlässig Nachschub geschickt werden. Dazu brauchte es ein gutausgebautes Strassensystem, und das besass das Weltreich.

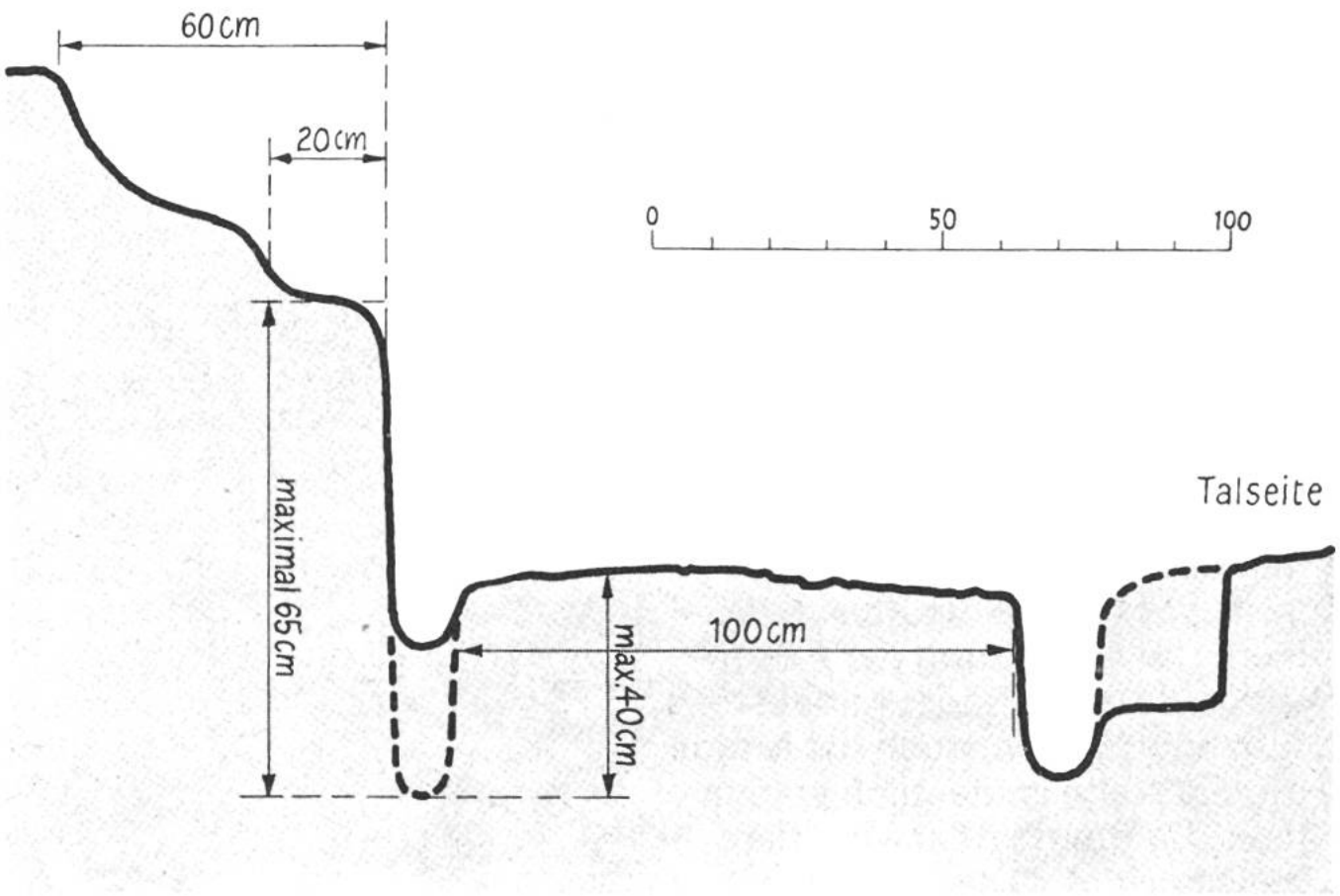
Strassen in Rom
Im 1. Jahrhundert nach Christus hat das Strassennetz der Tiberstadt eine Länge von 85 km. Man unterscheidet verschiedene Strassenarten; ein Pfad ist bis 2,9 m breit, auf einer «actus» kann nur ein Wagen fahren, eine «via» weist 4,8 m Breite auf, auf ihr können Wagen kreuzen; solche Strassen besitzt die Hauptstadt aber nur zwei. Allgemein sind die Strassen schmutzig, da der Unrat aus den Häusern geworfen wird. Nicht alle Strassen sind gepflästert. Eine Strassenbeleuchtung gibt es nicht, so dass der Verkehr nachts gefährlich ist. Tagsüber sind die Strassen lärmig, da sich dort der Geschäftsverkehr abwickelt. Seit Cäsar herrscht am Tag in Rom ein Fahrverbot, einzig die Wagen des Baugewerbes sind davon ausgenommen. Fussgänger, Reiter und Sänftenträger bevölkern die Strassen. Nachts ist der Betrieb rege, denn der gesamte Personen- und Wagenverkehr mit zwei- und vierrädrigen Reise- und Lastwagen sowie mit Tragtieren zieht jetzt hin und her. Trittsteine auf den Strassen gestatten bei Regen die Überquerung der Fahrbahn.

Fernstrassen
Im Jahre 370 v. Chr. wird die erste Strasse, die Via Latina, in die Albanerberge gebaut. 312 müssen Tausende von Verbrechern die 535 km lange und 4 m breite Via Appia bauen, sie verbindet Rom mit Capua und später mit Brindisi. Sie wird vor allem wegen ihres asphaltglatten Steinbelages bewundert. Weitere wichtige Strassen verbinden Rom mit Norditalien und der Adria. Insgesamt besitzt Italien schliesslich 370 Hauptstrassen und 1800 km gepflasterte Verkehrswege.

In Gallien und im römischen Germanien veranlasst Agrippa, der Schwiegersohn des Augustus, eine Vermessung aller vorhandenen Haupt- und Nebenwege, um die vielen lokalen Verbindungen durch ein planmässiges System von Fernstrassen zu ersetzen. Das gesamte Netz staatlicher Heer- und Handelsstrassen umfasst über 100 000 km gepflästerte Landstrassen und viele Nebenstrassen. – Von Meile zu Meile (= 1,5 km) zeigt ein Meilenstein die Entfernung zur nächsten Stadt an. Nach zehn Mei-

len, also alle 15 km, trifft man auf eine «statio», wo neue Pferde gemietet werden können. An jeder dreissigsten Meile steht ein Gasthaus und ein Verkaufsladen. In den Städten gibt es meist gemeindeeigene Hotels. Um die Sicherheit auf Strassen und in Gasthöfen ist es aber nicht allzu gut bestellt.
Für seine Amtsgeschäfte unterhält der Staat einen eigenen Postdienst, der auch für den Unterhalt der Strassen, Brücken, Pferde und Wagen zu sorgen hat. Staatliche Postkutschen erreichen eine Reisegeschwindigkeit von 180 km pro Tag!

Strassenbau
Die römischen Strassen sind schmal, so dass sich zwei Fuhrwerke nur ganz knapp kreuzen können. Der Unterbau misst in der Regel 1 m, er besteht aus vier Lagen Steingeröll, Schotter und Ziegeln und zuoberst aus Kies; oft liegen darauf noch Platten oder Steinpflaster. Die Oberfläche ist meist gewölbt, damit das Wasser abfliessen kann. Die Strassen ziehen vielfach – ähnlich dem späteren napoleonischen System – geradlinig über Tal und Hügel hinweg. Steigungen nimmt man rücksichtslos. Den Anstieg des Malojapasses von Süden her, den das Auto 1972 in über 20 Kurven durchfährt, erzwingt die Römerstrasse mit nur drei. Den Talsohlen und engen Schluchten, wo Zerstörung durch Wasser und Schneeverwehungen zu befürchten sind, weichen die Römer aus. Sie wählen vor allem die Hänge der Anhöhen, und zwar besonders die sonnigen Nordhalden, wo die Strassen rascher trocknen und weniger leicht verwittern können.



Effingen, Windischtal. Querschnitt durch die «Römerstrasse» im Fels.

Hauenstein und Bözberg
Im römischen Strassensystem nimmt das Gebiet der heutigen Schweiz eine wichtige Stellung ein. Vom Grossen St. Bernhard führt eine Strasse mit verschiedenen Abzweigungen via Viviscus (Vevey), Aventicum durchs Mittelland nach Vindonissa und Tenedo (Zurzach). Nach Augusta Raurica und zum Kastell von Basel, von wo die Wege nach Norden führen, gibt es zwei Juraübergänge. Hier stellt sich oft der felsige Boden als Hindernis entgegen. Wo er durchquert werden muss, werden künstliche Geleise in das Gestein eingeschnitten, deren innerer Abstand rund 1 m beträgt.
Bei Langenbruck kann man die in Stein gehauene alte Strasse auf einer Strecke von mehr als 19 m noch heute deutlich sehen. Die Passhöhe trägt dieser Spuren wegen seit dem frühen Mitteltelalter den Namen Oberer Hauenstein.
Ein ähnliches Strassenstück ist seit ganz kurzer Zeit im östlichen

Jura sichtbar. Bei Effingen ist eine 4 m hohe Schicht harten Gesteins durchschlagen, so dass man die Anhöhe des Bözbergs durch einen kurzen Engpass erreicht. Die beiden Karrengeleise sind je nach der Härte des Gesteins mehr oder weniger tief. Die grösste Tiefe, von der Fahrbahn aus gemessen, beträgt 40 cm, die geringste Breite zuunterst, wo die Rinne leicht gerundet ist, 8 cm. Die Felgen der Räder durften also nicht breiter als 8 cm sein, sonst blieb der Karren stekken. Die Abnützung der Felsen zeigt, dass die Räder mindestens 1 m hoch waren; auch die Mulde für die Nabe ist deutlich erkennbar. Die Pferde oder Maultiere mussten auf diesem Strassenstück hintereinandergespannt werden. Damit sie beim Ziehen eines Lastzuges auf dem harten Felsen Fuss fassen konnten, ist er teilweise stufenartig ausgehauen. Auf der einen Kilometer langen Strecke konnte nur an einer Stelle ausgewichen werden, dort liefen vier Geleise nebeneinander. Durch Schellengeläute und Rufen mussten sich die Fuhrleute rechtzeitig bemerkbar machen, sonst entstand eine hoffnungslose Situation oder sogar Streit.

Von der Arbeit der Römer profitierte das Mittelalter noch lange; auf Grund einiger gefundener Bruchstücke von Hufeisen, Hufnägeln und Radteilen kann nämlich geschlossen werden, dass der Karrenweg am Bözberg noch im 15. Jahrhundert benützt wurde. Aber auch die ganze Strassenführung durch die römischen Strassenerbauer hat sich teilweise bis in die Neuzeit erhalten.

Markus Fürstenberger

In den Felsen gehauene Strasse der Römer bei Langenbruck, später Oberer Hauenstein benannt.