

Römerstrassen durch Helvetien = Routes Romaines à travers l'helvétie

Autor(en): **Helbling, Hanno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **46 (1973)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776077>

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.

RÖMERSTRASSEN DURCH HELVETIEN

Wer Wandern und Forschen verbinden möchte, folge den Spuren der Römer. Das Büchlein «Römerstrassen durch Helvetien» aus dem Pendo-Verlag, Zürich (Fr. 9.60), ist dabei ein nützlicher Helfer. Neben einem aufschlussreichen Text von Hanno Helbling und eindrücklichen Photographien von Bernhard Moosbrugger, von denen wir hier einige zeigen, enthält es auch Kartenausschnitte, auf denen die genaue Lage der Überreste von Römerstrassen eingezeichnet ist.

ALPENÜBERGÄNGE

«In der Mitte der sich dehrenden Passhöhe standen rechts und links vom Saumpfade zwei abgebrochene Säulen, die der Zeit schon länger als ein Jahrtausend trotzen mochten.» Rechts und links, nicht «vom Saumpfade», den Conrad Ferdinand Meyer für die Zeit der Bündner Wirren vermutet, und nicht von dem Fahrweg, den der Verfasser des «Jürg Jenatsch» aus eigener Anschauung kannte – rechts und links der asphaltierten Julierstrasse stehen sie heute noch: kleine und schiefe Stümpfe, von denen doch eine prägende Kraft auf die weiträumige Szenerie übergeht.

Nicht etwa Wegmarken sind die berühmten Steine, sondern Fragmente eines Passheiligtums, wo geopfert wurde zum Dank für die halbwegs überstandene Reise. Wenige Spuren solch vorläufig-vorsichtig erstatteten Zolls an die schützenden Mächte zeugen für den Verkehr über *Julier* und *Maloja*, den die vorrömische Zeit schon gekannt hatte. Sie sind nicht zu vergleichen mit der Fülle von Funden, die auf den Opferkult am Altar des Poeninus zurückgehen, eines Berggottes, den die Römer dem Jupiter gleichsetzten. Sie brachten ihm ihre Gaben dar *pro itu et reditu*, «für die Hin- und die Rückreise», an derselben Stelle, wo später der heilige Bernhard mit gleicher Hoffnung verehrt wurde.

Und man begreift die erst halb erleichterten Wanderer, wenn man im eisigen Wind, der über die Höhe des *Grossen Sankt Bernhard* fährt, ein paar wenige Schritte von der heutigen Strasse abgeht, in die Felsen hinein, und am behauenen Granit den Verlauf der Route von Aosta nach Martigny, von Augusta Praetoria nach Octodurus, erkennt. Man begreift den Statthalter dieses Alpengebiets, der hier den *Silvanus*, den Gott des «grünen, üppigen Waldes», besang und ihm tausend Bäume gelobte, wenn er ihm und den Seinen nach Rom zurückhelfe; auch wenn wir nicht wissen, ob er das Versprechen hat einlösen können.

«Was die Römer in den Alpen empfanden, war eitel Grauen und Schrecken vor den Gefahren, niemals Freude an den Schönheiten einer Berglandschaft.» Felix Stähelin fasst so zusammen, was Strabo und Claudianus, sie nun wieder über rätsche Pässe, geschrieben haben: von Wegen hart am Rande des Abgrunds; vom Schwindel, der Mensch und Tier beim Blick in die Tiefe befällt; vom Tod durch die Kälte, durch Erschöpfung im tiefen Schnee, durch Lawinen. Die Schönheiten einer Berglandschaft – wir können leicht reden. Wir erleben die «grosse Angst im Gebirge», mit Ramuz zu sprechen, nur selten – zu selten, um uns die Situation jener Wanderer ganz vor Augen zu führen.

Sie kamen nicht gern. Das «Strassennetz», das wir bewundern, weil es von weiträumiger Disposition, von nachdrücklicher Machtpräsenz und von kultureller Durchdringung des Landes zeugt – ein schützendes System kann es für den einzelnen Mann an der einzelnen Stelle schwerlich gewesen sein. Allenfalls drunten wieder, in der Nähe der Städte und Legionslager; kaum im Bereich des Übergangs, wo die Kastanienwälder zurückblieben und sich der schmale

The wanderer who fancies himself as an explorer should try following in the footsteps of the Romans. The book "Römerstrassen durch Helvetien" (Pendo-Verlag, Zurich, SFr. 9.60) will here prove a useful aid, especially to those who read German. It has an informative text by Hanno Helbling and impressive photographs by Bernhard Moosbrugger, some of which are reproduced here. The maps it contains show the exact sites of the remains of Roman roads.

Fuss- oder Fahrsteig grad in die kahle, eisige Einöde zog. Und wenn die Verbindungsstrasse zur Westschweiz noch vergleichsweise lebhaft, die rätsche Haupttroute schon viel weniger intensiv benützt wurde – wie spärlich muss der Verkehr über den *Albrun* und über den *San Bernardino* gewesen sein, die keine bedeutenden Zentren miteinander verknüpften.

DEM JURA ENTLANG

Aus dem industrialisierten Mittelland hat sich im Lauf der Zeit fast jede Spur von den Fahrwegen der Römer verloren. Ohnehin wurden die Strassen ja weiterbenutzt und verwandelten sich, eben weil der Verkehr immerfort den alten Linien folgte, von Jahrhundert zu Jahrhundert bis in die Gestalt der heutigen Autobahnen. Geblieben sind Überreste der Zentren, die sie verbanden: vom Genfersee über *Aventicum* bis nach *Vindonissa* und bis hinüber nach *Augusta Raurica*; und Überreste auch an der Strasse von *Vindonissa* zum Bodensee, die als solche wohl ganz verschwunden ist.

Nur im dünner besiedelten, weniger industrialisierten Juragebiet haben sich an entlegenen Stellen ein paar Strassenfragmente erhalten. Das längste von ihnen gehört zu dem gut ausgebauten Fahrweg nach *Vesontio*, dem heutigen *Besançon*. Wenn man von *Yverdon* gegen *Sainte-Croix* fährt, ist es links von der jetzigen kurvenreichen Strasse signalisiert: ein lehrreiches Stück insofern, als es nicht nur den Stufenbau zwischen den grade den Hang emporstrebenden Rädergeleisen, sondern auch eigentliche Weichen zeigt, dort, wo der Weg sich verdoppelte.

Andere Stellen sind schwerer zu finden. Im Wald zwischen *Tavannes* und *Tramelan* versteckt liegen die beiden weissen Steinbänder, die dort von einer Nebenstrasse durch die *Freiberge* übrig sind. Erst vor wenigen Jahren hat sie der Sohn eines Archäologen entdeckt oder wiederentdeckt, der in den Ferien mit wissenschaftlichen Hintergedanken das Vieh dieser Gegend hütete. – Dagegen ist es keine Kunst, die *Pierre-Pertuis* zu finden: Unter dem natürlichen Felsentor, das die Römer erweitert und mit einer Inschrift versehen haben, ist bis in unsere Zeit die Strasse von *Biel*, wie einst von *Petinesca*, nach Norden hindurchgegangen.

Als Höhenwege erscheinen diese Verbindungen zwischen Legionslagern und städtischen Zentren; nicht nur, weil sich ihre Reste an den felsigen Hängen des Juragebiets wie der Alpen am ehesten den Verwandlungen der Kulturlandschaft haben entziehen können, sondern auch weil sie den oft überschwemmten oder verschneiten Talsohlen nach Möglichkeit auswichen. Höhenwege – und Fusswege; denn wurden auch Wagen und Zugtiere mitgeführt, eine Reitergruppe muss über das immer wieder steile, dann und wann treppenartige Pflaster höchst mühsam vorangekommen sein. Das war nicht die Fortbewegung, mit der die Römer von Haus aus rechneten, trotz ihren berittenen Hilfsvölkern. Auf wenig bequemem, niemanden schonendem Grund setzten sie Schritt vor Schritt; und brachten es weit.

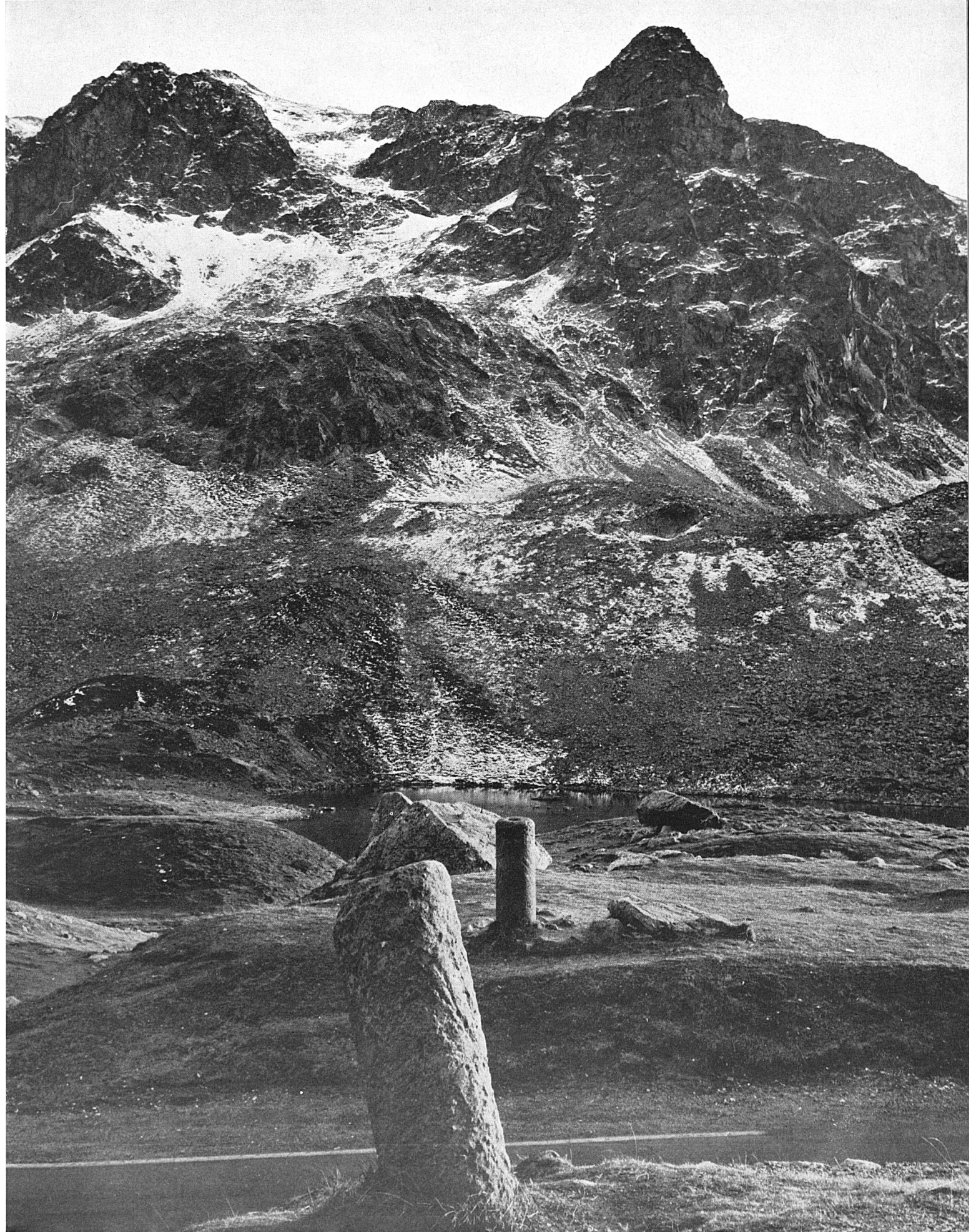
Hanno Helbling

Sul culmine del passo dello Julier (Grigioni), frammenti di colonne romane fiancheggiano tuttora la strada

On the Julier Pass in the Grisons: fragments of Roman pillars flank a modern road

Auf der Julier-Passhöhe in Graubünden: Römische Säulenfragmente flankieren die heutige Strasse. Photo B. Moosbrugger

Au col du Julier, dans les Grisons, des fragments de colonnes romaines bordent la route





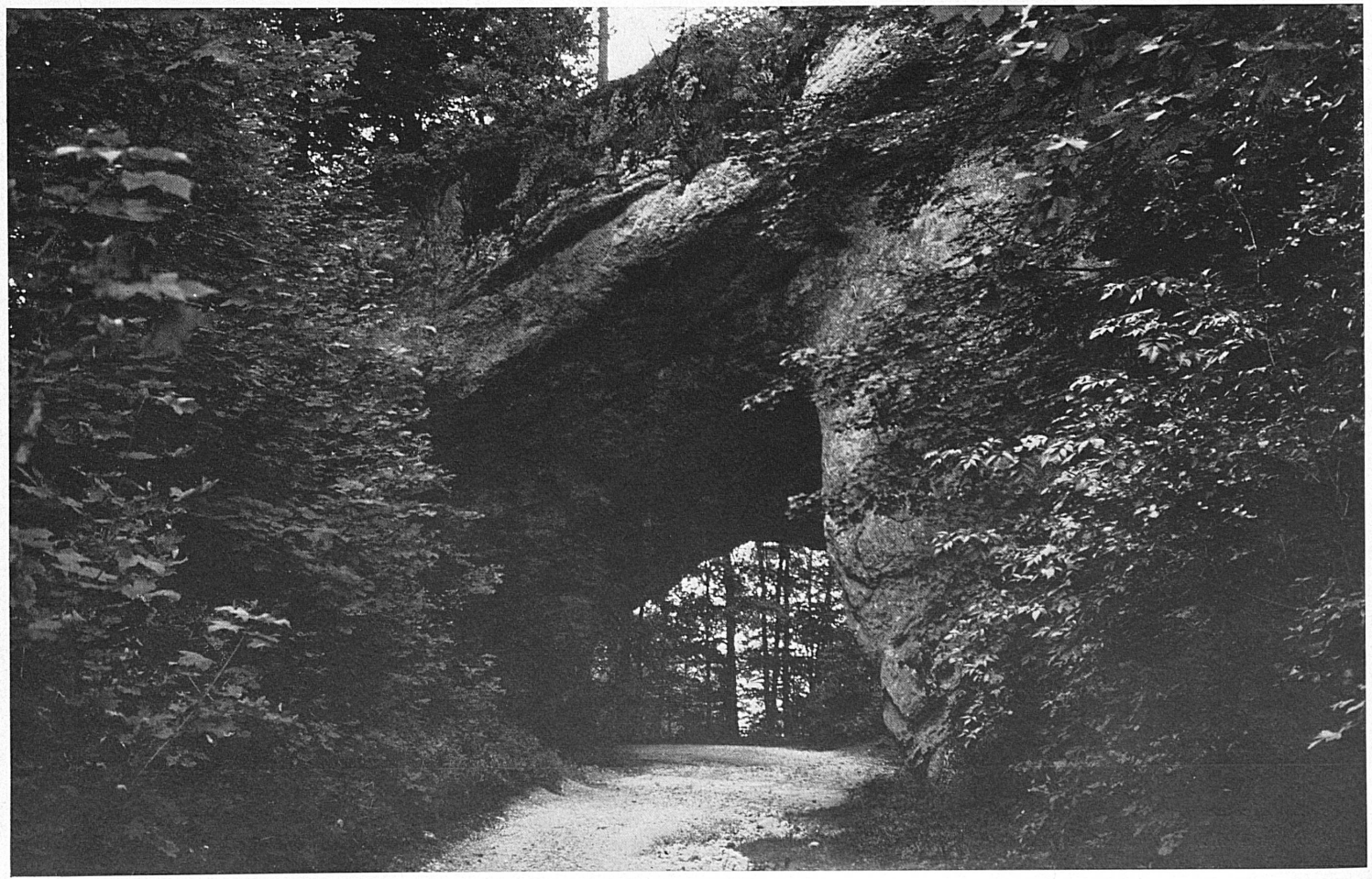
Unter den Alpenpässen war in römischer Zeit der Grosse St. Bernhard (Summus Poeninus) der wichtigste und mit seinen 2473 Metern auch der höchste. Überreste der Römerstrasse finden sich südlich und nördlich der Passhöhe. Photo B. Moosbrugger

Le col du Grand-Saint Bernard (Summus Poeninus) était, au temps des Romains, le passage alpin le plus important, en même temps que le plus élevé (2473 m). On trouve des vestiges de la route romaine au sud et au nord du col



In epoca romana, il Gran S. Bernardo (denominato allora Summus Poeninus) era il valico alpino di maggior importanza e, in pari tempo, con i suoi 2473 m d'altitudine, quello situato a maggior quota. Vestigia della strada romana sussistono tuttora a sud e a nord del culmine

In Roman times the Great St. Bernard (Summus Poeninus) was the most important road crossing the Alps, and its pass—at 8113 ft.—also the highest. Remnants of the Roman road are still to be seen on either side of the pass



ROUTES ROMAINES À TRAVERS L'HELVÉTIÉ

L'excursionniste que l'archéologie intéresse peut cheminer sur les traces des Romains. La brochure « *Römerstrassen durch Helvetien* » (Routes romaines à travers l'Helvétie) publiée par les éditions Pendo-Verlag à Zurich (Fr. 9.60) lui sera un guide très utile. À côté d'un texte instructif de Hanno

Helbling et de photographies suggestives de Bernhard Moosbrugger (dont quelques-unes sont reproduites ici), elle contient aussi des secteurs de cartes géographiques où est indiqué l'emplacement exact des vestiges de routes romaines.

Au col du Julier, on voit à droite et à gauche de la route asphaltée se dresser deux pierres taillées. Ce ne sont pas des bornes milliaires, mais les vestiges d'un sanctuaire érigé sur le col, où l'on sacrifiait aux dieux après avoir accompli sans encombre la moitié du voyage. Il subsiste ainsi de rares traces de ce « péage » que, par précaution, on payait à l'avance aux puissances tutélaires qui protégeaient les passages du *Julier* et de la *Maloja* déjà avant l'époque romaine. On ne peut les comparer avec les nombreux restes qu'a laissés le culte sacrificiel sur les autels du Mons Poeninus, où trônait un dieu que les Romains vénéraient à l'instar de Jupiter. On lui consacrait des offrandes *pro itū et reditu* – c'est-à-dire pour le voyage d'aller et retour – à l'endroit même où bien des siècles plus tard on invoquait la protection du bon saint Bernard.

Et l'on comprend le demi-soulagement que devaient éprouver les voyageurs, quand on franchit sous un vent glacial les hauteurs du *Grand-Saint-Bernard* et qu'on découvre dans les rochers, à quelques pas de la route actuelle, le tracé, creusé dans le granit, de la route antique qui conduisait d'Augusta Praetoria à Octodurus, c'est-à-dire d'Aoste à Martigny. On comprend de même l'état d'âme du proconsul de cette province alpine, qui invoquait Silvanus, le dieu des forêts, et promettait de lui consacrer mille arbres s'il l'aidait à regagner Rome sain et sauf avec les siens. L'histoire ne nous dit pas si ce vœu fut accompli, ou s'il ne fut qu'une pieuse intention.

« Ce que les Romains ressentaient au passage des Alpes, c'était l'effroi et la crainte que suscitaient les dangers, et jamais la joie devant les beautés du paysage alpestre. » C'est ainsi que Felix Stähelin résume ce que Strabon et Claudien ont écrit – mais au sujet des Alpes rhétiques : chemins longeant les précipices, vertige s'emparant des hommes et des bêtes à la vue de l'abîme, et partout la mort qui guette, soit que le voyageur meure de froid ou d'épuisement, soit qu'une avalanche l'emporte. Les beautés du paysage alpestre ! une belle rhétorique pour qui est assis dans son fauteuil au coin du feu. Comme nous ne connaissons plus, ou que trop rarement, « la grande peur dans la montagne » – pour user des termes de Ramuz – nous ne pouvons imaginer les impressions des voyageurs d'autrefois.

Certes, ils n'allaient pas volontiers dans les Alpes. Le « réseau routier », que nous admirons parce qu'il témoigne de vastes accomplissements, de la politique de puissance et de la pénétration culturelle des Romains, n'offrait néanmoins aucune protection au voyageur individuel. Sans doute celui-ci se sentait-il plus sûr au pied des Alpes, à proximité des villes et des camps de légionnaires, mais non dans le voisinage du col lorsque, ayant dépassé les derniers bois de châtaigniers, il s'aventurait sur des sentiers ou d'étroits chemins à travers les solitudes glacées des sommets. Et si la route de communication avec la Suisse occidentale était – relativement – assez fréquentée, en revanche la grande voie rhétique l'était très faiblement, et l'on peut imaginer combien rare était le transit par les cols

d'*Albrun* ou de *San Bernardino*, qui ne reliaient aucun centre important.

Dans le Plateau, fortement industrialisé, presque toute trace de route romaine carrossable a disparu au cours des âges. Mais, de toute façon, les anciennes routes ont continué à être utilisées et, précisément parce que le trafic empruntait toujours le même tracé, elles se sont transformées de siècle en siècle et sont finalement devenues les autoroutes d'aujourd'hui. Ce qui demeure, ce sont les vestiges des centres qu'elles reliaient entre eux depuis le lac Léman, en passant par Aventicum, jusqu'à Vindonissa et, au-delà, jusqu'à Augusta Raurica. D'autres vestiges sont également visibles sur la route de Vindonissa au lac de Constance, dont le tracé même a pourtant complètement disparu.

Ce n'est que dans les régions les moins peuplées du Jura, où les établissements industriels sont plus rares, que se sont conservés, à certains endroits écartés, quelques tronçons des routes antiques. Le plus long se trouve sur le tracé de l'excellente route qui menait à Vesontio, l'actuel Besançon. Pour qui part d'Yverdon dans la direction de *Saint-Croix*, il est signalisé à gauche de la route actuelle, qui est très sinueuse. C'est un tronçon très révélateur, en ce sens qu'on n'y distingue pas seulement les degrés taillés entre les ornières des roues qui gravissent la pente en ligne droite, mais aussi les embranchements aux ornières où la voie était double.

D'autres fragments sont plus difficiles à repérer. Dans la forêt entre Tavannes et Tramelan, on peut apercevoir encore les deux rubans de pierre blanche d'une route secondaire qui traversait les *Franches-Montagnes*. Ils ont été découverts – ou redécouverts – il y a quelques années par le fils d'un archéologue, un jeune homme qui, tout en passant son temps de vacances à garder le bétail, n'oubliait pas ses préoccupations scientifiques.

En revanche, rien n'est plus facile que de trouver la *Pierre-Pertuis* : une porte naturelle qui s'ouvre dans la roche et que les Romains avaient élargie et dotée d'une inscription. La route de Bienne vers le nord continue à y passer, de même qu'autrefois celle de Petinesca. Les communications entre les camps de légionnaires et les centres urbains empruntent des chemins de montagne, non seulement parce que, creusés dans les parois rocheuses du Jura – comme d'ailleurs aussi dans les Alpes – ils ne sont pas sujets aux altérations qui modifient les terres cultivées, mais aussi parce qu'ils évitent ainsi les fonds de vallées qui sont souvent inondés ou obstrués.

Chemins de montagne, chemins pédestres : on y amenait des chars et des bêtes de trait ; des troupes à cheval y progressaient à grande-peine sur les pavés en pente rude, taillés par place en escalier. Ce n'étaient sans doute pas les déplacements auxquels les Romains étaient accoutumés chez eux, et les troupes mercenaires à cheval leur étaient de peu de secours. Ils avançaient pas à pas sur un sol escarpé dont personne ne pouvait éviter les cahots. Ce qui ne les a pas empêchés de parvenir très loin.

Oben: Der mittelalterliche Saumweg über den San Bernardino hat an einzelnen Stellen das Gepräge einer Römerstrasse.

Unten: Durch die Pierre-Pertuis ist noch in unserer Zeit die Strasse von Biel in die Freiberge hindurchgegangen. Photos B. Moosbrugger

En haut: Le chemin muletier qui franchissait le San Bernardino au Moyen Âge a, par endroits, l'aspect d'une route romaine.

En bas: La route moderne de Bienne aux Franches-Montagnes passe encore aujourd'hui par la Pierre-Pertuis

In alto: Il tracciato medievale della mulattiera del S. Bernardino ricorda, a tratti, una strada romana.

In basso: Il varco naturale del Pierre-Pertuis ha dato adito anche alla strada odierna che da Bienna porta nelle Franches-Montagnes

Top: The mediaeval bridle-path over the San Bernardino in some places has the appearance of a Roman road.

Bottom: The road from Bienne into the Franches-Montagnes still passes through the Pierre-Pertuis in our own times