

**Zeitschrift:** Anzeiger für schweizerische Geschichte und Alterthumskunde =  
Indicateur d'histoire et d'antiquités suisses

**Band:** 1 (1855-1860)

**Heft:** 2-1

**Artikel:** Notizen über die Römerstrasse in der Schweiz

**Autor:** F.K.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-544369>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# ANZEIGER

FÜR

## SCHWEIZERISCHE GESCHICHTE UND ALTERTHUMSKUNDE.

März.

N<sup>o</sup> 1.

1856.

### KUNST UND ALTERTHUM.

#### Notizen über die Römerstrassen in der Schweiz.

Bekanntlich durchschnitten zwei römische Heerstrassen unser Land, die eine an der Ost-, die andere an der Westseite. Beide vereinigten sich, nachdem sie theils nach Vindelicien, theils nach Gallien hin Zweige ausgesendet hatten, am Rheine bei Basel-Augst. Der westliche Zug überschritt die pöninischen Alpen (St. Bernhardsberg), folgte dann dem Laufe des Jurassus und setzte über dieses Gebirge, um den Rhein zu erreichen, da, wo sich die tiefste natürliche Einsattelung darbot. Die östliche Strasse, welche die rätischen Alpen (Splügen, Septimer) überstieg, führte in kürzester Linie vom Comer- zum Bodensee, indem sie auf eine Strecke von etwa 40 römischen Meilen den Rhein begleitete, und dann nur auf geringe Entfernung von ihm abbog. Neben diesen Militärstrassen gab es noch mehrere stark benutzte Handels- und Verkehrsstrassen. Wir erinnern nur an diejenige, welche sich von der eben genannten bei Sargans ablösend durch das Thal von Zürich nach Windisch führte, an diejenige, welche durch das Thal der Aar ziehend Vindonissa mit Aventicum verband, und die weniger bekannte, welche den Simplonberg überschritt, und um in kürzester Linie nach Aventicum zu gelangen, bei Sitten die nördliche Wand des Rhonethales erklimmte und nach Thun hinabstieg. Ueber das Dasein dieser letztgenannten drei Strassen belehren uns keine schriftlichen Angaben der Alten, sondern einzig die Auffindung römischer Denkmäler nebst geringen Ueberresten der Strassen selbst.

Auffallend ist es, dass von Ticinum (Pavia) aus keine Strasse längs den Ufern des Tessin und des Langensee's durch das lepontinische Thal (Livinertal) und über den Gotthard nach dem Innern unsers Landes hergestellt war. Es war doch diess die gerade Linie von Ober-Italien nach den Rheingegenden. Allein wenn schon das Val di Tremola, besonders aber die Schöllenschlucht der Anlegung einer Strasse grosse Schwierigkeiten entgegenstellte, so war vollends die Unmöglichkeit, eine Strasse dem Urnersee entlang zu erbauen, ein hinreichender Grund zur Verwerfung eines solchen Unternehmens. Dass nämlich die römischen Heerstrassen Seeübergänge vermieden, geht aus dem Tracé der ebenangeführten rätischen Strasse deutlich hervor. Freilich mochte auch zur Nichterstellung einer Strasse über das lepontische Gebirg der Umstand mitwirken, dass ein solcher Zug, der Tagereisen weit durch wenig bewohnte unwirthliche Thäler geführt hätte, mehr als irgend ein



anderer den Angriffen der nicht romanisirten Eingebornen und der Räuber ausgesetzt war.

Von den zwei im Antoninischen Reisebuch und in der Peutinger'schen Karte genannten Strassenzügen scheint die westliche, eine Fortsetzung der Via Flaminia, in dem Grade die bedeutendere gewesen zu sein, als die Beziehungen Roms mit Gallien und den Rheingegenden, wohin sie führte, von grösserer Wichtigkeit waren als diejenigen mit Rätien und der Germania magna. Sie ist auch mit grösserem Aufwande angelegt, wie sowohl ihr Bau beweist, als die Bezeichnung mit Meilensteinen. Ausser dem landschaftlichen besass sie auch ein ungemein grosses historisches Interesse. Am Fuss der Alpen angelangt führte sie in die Hauptstadt der Salasser, Augusta prætoria (Aosta) durch den jetzt noch stehenden Triumphbogen des Augustus, erstieg die eisigen Höhen der Alpen, wo das Heiligthum des Jupiter Pœninus sich erhob, senkte sich in die wilden Schluchten, an deren Ausgang in fruchtbarem Grunde Octodurum liegt, berühmt durch den verzweifelten Kampf des Unterfeldherrn Julius Cæsars, des Sergius Galba, mit den Bergvölkern. Bei der merkwürdigen Klause, welche das pöninische Thal vom Gau der Helvetier abschliesst, setzte sie über den Rhodanus, erreichte die sonnigen weinbekränzten Ufer des lemanischen Sees, wo der göttliche Julius den Krieg mit den gallischen Völkern eröffnet hatte, betrat dann den Tigurinergau, das Vaterland des Helden Divico, dessen Name keinem gebildeten Römer unbekannt war, und Aventicum, die Hauptstadt der helvetischen Lande, einst tief gebeugt durch Cæcina, aber zu Wohlstand und Ansehn erhoben durch die milde Regierung und das Wohlwollen Vespasians. Diess ist die Strasse, auf welcher während Jahrhunderten die siegreichen Legionen Roms zur Eroberung der transalpinischen Länder schritten, auf der aber auch die Trauerbotschaft von dem Untergange des Varus und seines Heeres nach Rom flog. Auf diesem Wege gelangte, was die Hauptstadt der Welt Schönes und Ruhmvolles hervorbrachte, nach den blühenden Kolonien am Rheine. Diesen Weg wanderten auch die Nachfolger der Apostel, welche in unserm Lande und am Rheine die Lehre Christi verkündigten.

Die genaue Untersuchung einer so merkwürdigen Strasse wäre längst eine schöne Aufgabe der Alterthumsforscher der Westschweiz gewesen. Da aber ein solches Unternehmen bedeutende Opfer von Zeit und Geld erheischt und das Zusammenwirken mehrerer Sachkundiger bedingt, so ist mit Ausnahme dessen, was der unermüdete und vielverdiente Archäologe Troyon und der gelehrte Professor A. Jahn in Bern auch in dieser Beziehung geleistet haben, noch nicht sehr viel geschehen, und lange Strecken des Zuges harren noch der Erforschung und Beschreibung. Einen sehr werthvollen Beitrag zur Kenntniss des zwischen Avenches und Salodurum liegenden Theiles der Strasse haben die emsigen Forscher Müller und Schwab und der mit Vermessung des Seelandes behufs der Correction der Juragewässer beauftragte Ingenieur Kutter geliefert. Die erstern haben die Strasse an mehreren Stellen in Beziehung auf ihren Bau sorgfältig untersucht, der letztere hat den Lauf derselben von Avenches bis in die Nähe von Solothurn genau verzeichnet und in seine Karte der Umgegend des Murtner- und Bielersees eingetragen.

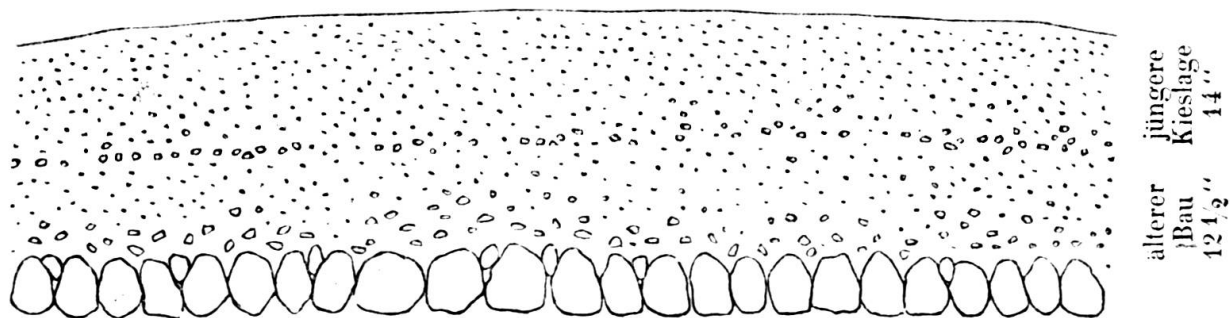
Von Aventicum an läuft die Strasse am südlichen Ufer des Murtnersees dahin

und betritt dann unter dem Namen Hochgesträss und Heidenweg jene Niederung zwischen den genannten Seen, welche unter dem Namen des grossen Moores bekannt ist. Fast überall erhebt sie sich als ein Fuss hoher Damm über die Ebene, an einigen Stellen aber ist sie vom Moore verschlungen worden. Da bei Fräschelz ohne allzu grosse Abweichung von der geraden Linie die Strasse nicht mehr am Abhange des Berges weiter geführt werden konnte, verliess der römische Wegbaumeister gewiss ungern genug den festen Boden und zog den Damm quer durch das feuchte Land nach einem waldigen Vorsprunge des Jensberges hin, an dessen nördlicher Abdachung die celtische Ortschaft Petinesca, die der Wanderer schon in der Nähe des Murtnersees wahrnahm, erbaut war. Westlich von Petinesca ist die Strasse durch die Ueberschwemmungen der Aar, die in dieser Gegend mit der Zihl, dem Abflusse des Bielersees, zusammentrifft, völlig verwischt und kommt erst am Fusse des Bürenberges wieder deutlich zum Vorschein. Bei dem Dorfe Leuzingen theilt sich der Weg. Ein Zweig biegt sich unter rechtem Winkel vom Hauptstamme ab, setzt bei dem Dorfe Altreu über die Aar, und gelangt am linken Ufer dieses Flusses nach Solothurn; die Heerstrasse dagegen läuft in gerader Linie am rechten Ufer der Aar nach Solothurn fort. Vermuthlich wurde die Seitenstrasse über Altreu benutzt, so oft die Hauptstrasse zwischen Lüsslingen und Solothurn, wo sie hart am Ufer des Flusses hinzieht, überschwemmt oder zerstört war. Ein ähnlicher Doppelweg findet sich auch im Rheinthale zwischen Chur und dem Bodensee, wo, um einer Unterbrechung des Verkehrs und der Posten vorzubeugen, zu beiden Seiten des Flusses zwei parallel laufende Strassen angelegt waren, von denen je nach Umständen die eine oder die andere benutzt wurde.

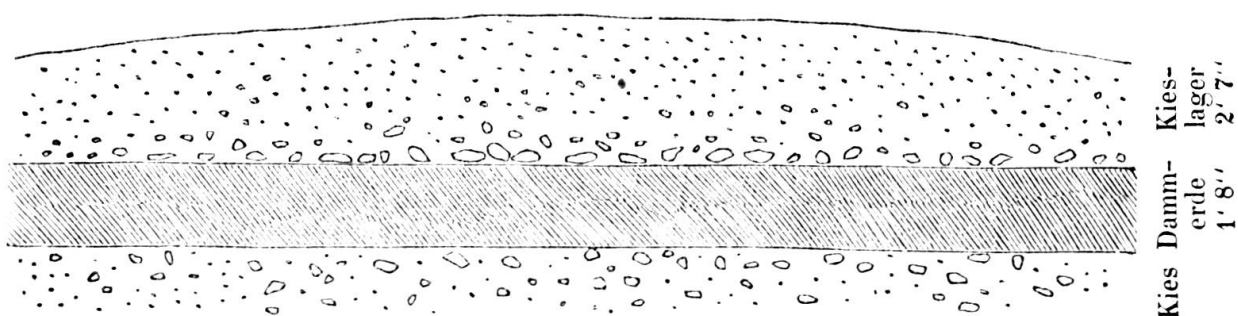
Noch ist zu bemerken, dass das Itinerar zu den Zahlen, welche die Entfernung der Orte Petinesca von Aventicum und Aventicum von Salodurum angeben, ein M. P. (Mille Passuum) anstatt L. (Leugæ) setzt. Bekanntlich wird aber die gallische Leuga bald mit dem richtigen Namen, bald mit Millia bezeichnet, und diess gilt nicht nur für das Innere Galliens, sondern auch für Helvetien.

Was nun den Bau dieser Strasse betrifft, so zeigt das Ergebniss der von den Herren Müller und Schwab im Sommer des verflossenen Jahres vorgenommenen Untersuchung, dass dieselbe mit viel geringerem Aufwande als die römischen Heerstrassen in Italien, ja noch einfacher als viele solche Werke in Frankreich und England angelegt waren. Das eigentliche Fundament der Strasse ruht auf festem Lehm, und ist ein 9 Fuss breites, horizontales Steinbett, welches (wie das hier unten mitgetheilte Querprofil zeigt) aus 22 bis 24 grossen, aufrecht gestellten Kieselsteinen besteht, deren Zwischenräume mit Steinsplittern ausgefüllt sind. Auf diese ungemein feste Unterlage ist der eigentliche Strassenkörper, nämlich Kies und Sand (Grien), der keiner Reinigung unterworfen worden war, ausgebreitet. Die oberste Schicht, welche eine geringe Wölbung erkennen lässt, besteht aus reinem Kies.

Es versteht sich, dass der so eben beschriebene Bau nur das Mittelstück der alten Strasse bildete, denjenigen Theil nämlich, auf welchem die Wagen liefen. Zu beiden Seiten desselben war hinreichender Platz für die Fussgänger, und ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich nach der Analogie gallischer Strassen für die Fusswege einen Raum von 5—6 Fuss ansetze, und die Breite der ganzen Bahn zu wenigstens 20 Fuss berechne.

**Römerstrasse zwischen Aventicum und Ptenisca.**

jüngere  
Kieslage  
14''  
alterer  
Bau  
12 1/2''

**Römerstrasse zwischen Ad Fines und Vitudurum.**

Kies-  
lager  
2' 7''  
Damm-  
erde  
1' 8''  
Kies

Mit noch geringeren Mitteln war die östliche Heerstrasse angelegt, welche zwischen Fines und Vitudurum sich noch in ihrer ursprünglichen Gestalt und Beschaffenheit erhalten hat. Dieselbe ist von mir und dem verstorbenen Ingenieur Ludwig Schulthess im Jahr 1841 bei Frauenfeld, wo sie als Dammweg und unter dem Namen Römerstrass die Felder durchschneidet, an mehreren Punkten durchgegraben worden. Es war diess meines Wissens die erste Untersuchung der Construction einer Römerstrasse in der Schweiz. Diese Strasse, deren Oberfläche sanft gewölbt ist, besitzt eine Breite von 30—32 Fuss und eine Höhe von 3 Fuss. (Siehe den Querschnitt derselben oben.) Ihr Fundament besteht nicht aus einem Steinbette, sondern festgestampftem Kies von ungemeiner Festigkeit. Auf dieser Unterlage ruht eine Schicht reineren Kieses, die durch Jahrhunderte lange Befahrung eine solche Compactheit erlangt hat, dass sie nur mit Mühe mittelst des Karstes durchbrochen werden kann. Es ist gewiss, dass sie auf ihrer ganzen Ausdehnung von Chur bis Augst in dieser einfachen, heut zu Tage noch üblichen Art construiert und nur da mit einem Steinbette versehen war, wo sie feuchte, sumpfige Niederungen, wie z. B. bei Vitudurum und zwischen Dällikon und Buchs, unweit Baden, zu überspringen hatte.

Wenn in dieser Manier — was keinem Zweifel zu unterliegen scheint — auch die Windisch-Augsburg Heerstrasse dem grössern Theile nach angelegt gewesen, so ist sich nicht zu verwundern, warum der verstorbene Professor Oken, der während der letzten Jahre seines Lebens mit beispielloser Beharrlichkeit den Lauf dieser Strasse auszumitteln strebte, nicht zum Ziele gelangte. Gleich andern Gelehrten glaubte er für römische Militärstrassen einen kostbaren, kunstvollen Bau voraussetzen zu müssen, und verwarf Strassen, die in heut zu Tage üblicher einfacher Weise construiert waren, als des römischen Strassenbaumeisters unwürdige Werke.

Dr. F. K.