

Zeitschrift: as. : Archäologie Schweiz : Mitteilungsblatt von Archäologie Schweiz = Archéologie Suisse : bulletin d'Archéologie Suisse = Archeologia Svizzera : bollettino di Archeologia Svizzera

Herausgeber: Archäologie Schweiz

Band: 24 (2001)

Heft: 2-de: Avenches : Hauptstadt der Helvetier

Artikel: Das Einzugsgebiet und die Verkehrswege

Autor: Castella, Daniel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-18958>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.01.2026

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

die Verkehrswege



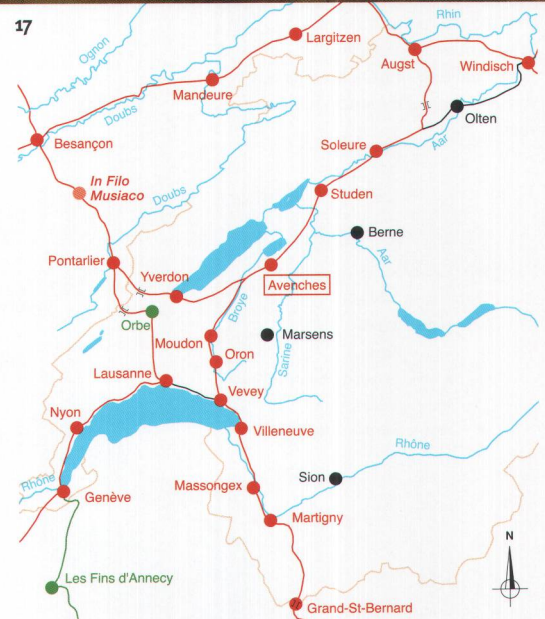
Das Einzugsgebiet und die Verkehrswege

— Daniel Castella

Abb. 17

Ausschnitt aus der *Tabula Peutingeriana* mit Avenches-Aventicum. Römerzeitliche Hauptverkehrsachsen in der Westschweiz. Rot: Strassenzüge und Orte, die auf der *Tabula Peutingeriana* erwähnt sind. Grün: Strassenzug und Etappenorte auf dem *Itinerarium Antonini*. Schwarz: Strassenabschnitte und kleine Orte, die auf den zitierten Karten fehlen.

Estratto della Tavola peutingeriana con la posizione d'Avenches. Principali assi di comunicazione in Svizzera occidentale all'epoca romana: in rosso, assi di transito e luoghi di tappa rappresentati sulla Tavola peutingeriana; in verde, strada e tappe menzionate nell'itinerarium antonini, lista d'antichi percorsi stradali; in nero, tracciati e insediamenti secondari non contemplati da questi documenti.



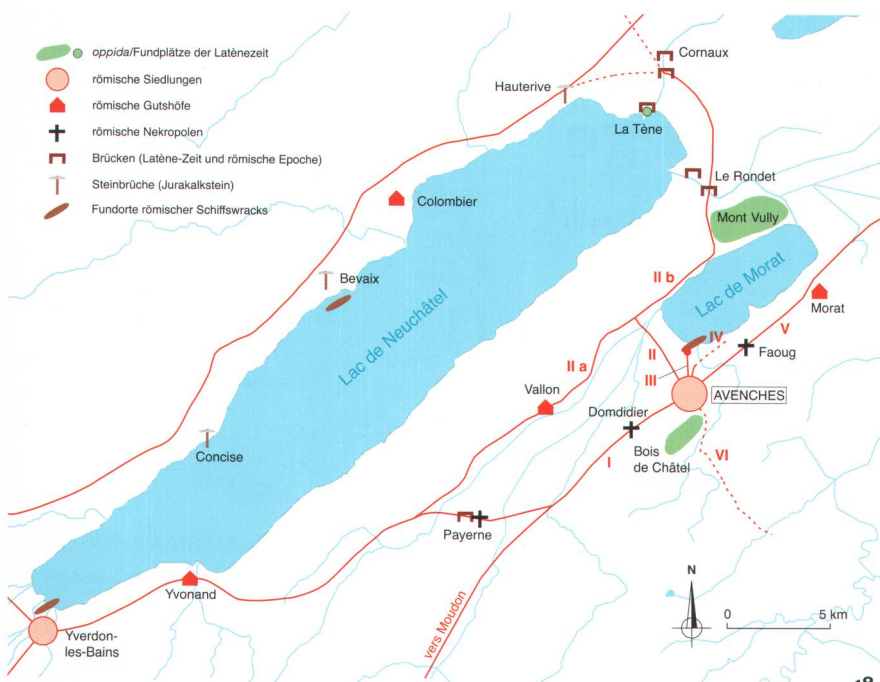
Als Hauptstadt eines Gebietes, das fast das gesamte Schweizer Mittelland umfasst, profitiert Aventicum von der günstigen Lage innerhalb des römischen Strassen- und Wasserwegnetzes.

Zu Lande ...

Antike Quellen und archäologische Funde belegen die Bedeutung der Lage von Avenches innerhalb des von der römischen Verwaltung angelegten Strassenverkehrsnetzes. Auf der bekannten Peutingerschen Tafel (*Tabula Peutingeriana*) (Abb. 17), eine in einer mittelalterlichen Kopie erhaltene spätantike Strassenkarte (4. Jh. n.Chr.), ist Avenches (*Aventicum Helvetiorum*) auf der von Besançon (*Vesontine*) nach Augst (*Augusta Rauracum*) über Pontarlier (*Abiolica*), den Col de Jougne, Yverdon (*Eburuduno*), Studen (*Petenisca*) und Solothurn (*Salodurum*) führenden Achse eingetragen, welche die Verbindung zwischen der Rhône-Saône-Achse und dem Rheintal herstellte. Parallel dazu verlief weiter nördlich die Strasse am Doubs über Mandeure. Auf der Tabula ist ausserdem eine Verbindungsstrasse von Avenches zur wichtigen Alpen-transversalen wiedergegeben, die vom Grossen St. Bernhard über Moudon (*Minodum*), Oron (*Viromagus*) und Vevey (*Vivisco*) zum Genfersee führt.

Abb. 18
Karte der Region Avenches mit dem römischen Strassennetz und den im Text erwähnten Orten.

Carta della regione d'Avenches con la posizione approssimativa dei principali assi di transito d'epoca romana e dei siti menzionati nel testo.



18

Zusätzlich zu diesen Hauptverkehrswegen gab es sehr wahrscheinlich weitere Strassen und Wege, die die Stadt mit kleineren Ansiedlungen, Weilern und landwirtschaftlichen Gütern verband, die im gesamten Einzugsgebiet der Helvetier verstreut lagen. Dieses Gebiet umfasste fast den gesamten westlichen Teil des Schweizer Mittellandes zwischen Voralpenraum und Jura, vom Genfersee bis zum Bodensee.

Region Avenches mit dem römischen Strassennetz:

- Vom Westtor gehen mehrere Wege entlang der Südostflanke der Broye-Ebene in Richtung Payerne ab (Abb. 18, I).
- Die Strasse nach Norden führt geradlinig durch die Ebene (II). Auf der Höhe von Salavaux traf sie sehr wahrscheinlich auf die Achse (IIa), die den Anschluss an die Ansiedlungen im Nordwesten der Ebene gewährleistete, wie z.B. der *villa* von Vallon. Die Verlängerung dieser Achse nach Nordosten (IIb) verlief dann vermutlich zunächst am Ufer des Murtensees entlang, bog dann nach Norden in Richtung der Ziehl und dem Fuss des Jura ab und durchquerte dabei die Broye über die Holzbrücke von Le Rondet (15), die im Rahmen der zweiten Jura-gewässerkorrektur entdeckt worden war. Die frühe Datierung des ersten Brückenbaus in augusteische Zeit, d.h. in dieselbe Zeit wie die Errichtung der Hafenanlage von Avenches sowie der ersten städtischen Gebäude, ist ein Beleg dafür, mit welchem Eifer der Ausbau (wie auch die Erneuerung) des Strassennetzes von der römischen Verwaltung betrieben wurde.
- Hafenstrasse (III): siehe unten.
- Die Anlage der Nordoststrasse (IV) konnte in die Regierungszeit des Tiberius datiert werden, d.h. gleichzeitig mit den Umbauten am Heiligtum von En Chaplix und der Errichtung des ersten der beiden Mausoleen. Während einiger Jahrzehnte war dies die Hauptverkehrsachse von Avenches via Mittelland zum Rhein hin; diese Strasse war offenbar eine Zeitlang durch die neu erbaute Stadtmauer versperrt gewesen (nach 75 n.Chr.), war jedoch möglicherweise bereits zu Beginn des 2. Jh. wieder offen. Während dieser Zeit benutzte man die Ausfallstrasse nach Osten.
- Die zur selben Zeit wie die Stadtmauer angelegte Oststrasse (V) führte durch eine monumentale Toranlage in gerader Linie ins Murtener Hinterland bis zum Grossen Moos, an dem sie im Südwesten vorbei nach Petenisca (Studen) und weiter zur Aare (Vindonissa-Windisch) verlief.
- Von einer Südstrasse (VI), deren Verlauf am Dorf Donatyre vorbei Richtung Belfaux, Freiburg und dem Saane-Tal vermutet wurde, ist, wenn ihre Existenz auch wahrscheinlich erscheint, bisher nichts nachgewiesen.

Die vereinzelten Grabungen der letzten Zeit ergaben zwar einige Hinweise zu Zielorten, über genaue Strassenverläufe wie auch über die genaue Datierung der von Avenches wegführenden Verkehrswege haben wir bis heute jedoch nur dürftige Kenntnisse (Abb. 18). Besonders bedauerlich ist hier das fast völlige Fehlen von Meilensteinen, die überall entlang der Hauptverkehrsachsen des Reiches aufgestellt waren und von denen zahlreiche Exemplare im Kanton Waadt, am Genfersee, im Chablais und in der Ebene von Orbe gefunden wurden.

In den vergangenen Jahren wurden einige Teilstücke der römischen Strassen, insbesondere am Nordrand der Stadt, untersucht. Die Konstruktionsweise dieser Strassen ist fast immer dieselbe: sie sehen aus wie ein Band aus Kieselsteinen; die Kies- und Sandschicht ist im Schnitt 5 bis 6 m breit und wird regelmässig aufgeschüttet, die unterste Schicht besteht normalerweise aus grobem Steinmaterial, meist führen rechts und links Drainagegräben entlang.

Die hinsichtlich der Verkehrswege interessantesten Entdeckungen ergaben sich im Süd-

Die Strasse von Yverdon (III) am rechten Ausläufer der Broye-Ebene über Domdidier und Dompierre bog auf der Höhe von Corcelles nach Westen Richtung Estavayer ab. Die Trasse dieser Strasse wurde nördlich von Payerne auf einigen hundert Metern von späteren Strassen übernommen, so auch von der heutigen Kantonsstrasse – ein gutes Beispiel dafür, wie solche Verkehrsachsen die Jahrhunderte überdauern. An den Kantonsgrenzen

Abb. 19

Reste der 1990 entdeckten drei Reihen von Holzpfehlern einer Brücke auf der Trasse der Mittellandstrasse (Nordoststrasse), in der Nähe des Kanalendes von Aventicum.

Resti di tre piedritti di ponte di legno scoperti nel 1990 lungo il tracciato della strada nord-est, all'inizio del canale romano d'Avenches.

Abb. 20

Römischer Strassenabschnitt bei Châbles, im Hinterland von Estavayer-le-Lac.

Troncone di strada romana scoperto nelle vicinanze di Châbles, nell'entroterra d'Estavayer-le-Lac.



19



20

westen von Avenches, in der Umgebung von Payerne und im Hinterland von Estavayer-le-Lac beim Bau der Nationalstrasse A 1 (Abb. 20). Die archäologischen Dienste der Kantone Waadt und Freiburg haben mehrfach die Trasse der Hauptverkehrsstrasse von Avenches nach Yverdon wie auch einiger Nebenstrassen angeschnitten.

zwischen Waadt und Freiburg überlagert die römische Strasse ausserdem eine Holzbrücke aus der Spätlatènezeit, die hier über eine weite Sumpfebene führte. Wie die anderen bei den Arbeiten zur Juragewässerkorrektur freigelegten Brückenanlagen im Seeland ist diese bedeutende Entdeckung ein Beleg dafür, dass das in römische

Abb. 21

Aventicum und Hafen gegen 180 n.Chr.; Hafen (1), Kanal (2), Nordoststrasse (3), Vorstadtvilla in der Flur Le Russalet (4), Handwerkszone beim Kanalende (5), Stadtmauer (6).

Avenches e le sue installazioni portuali attorno al 180 d.C.: porto (1), canale (2), strada nord-est (3), villa suburbana di Russalet (4), zona artigianale a monte del canale (5), mura cittadine (6).

Abb. 22

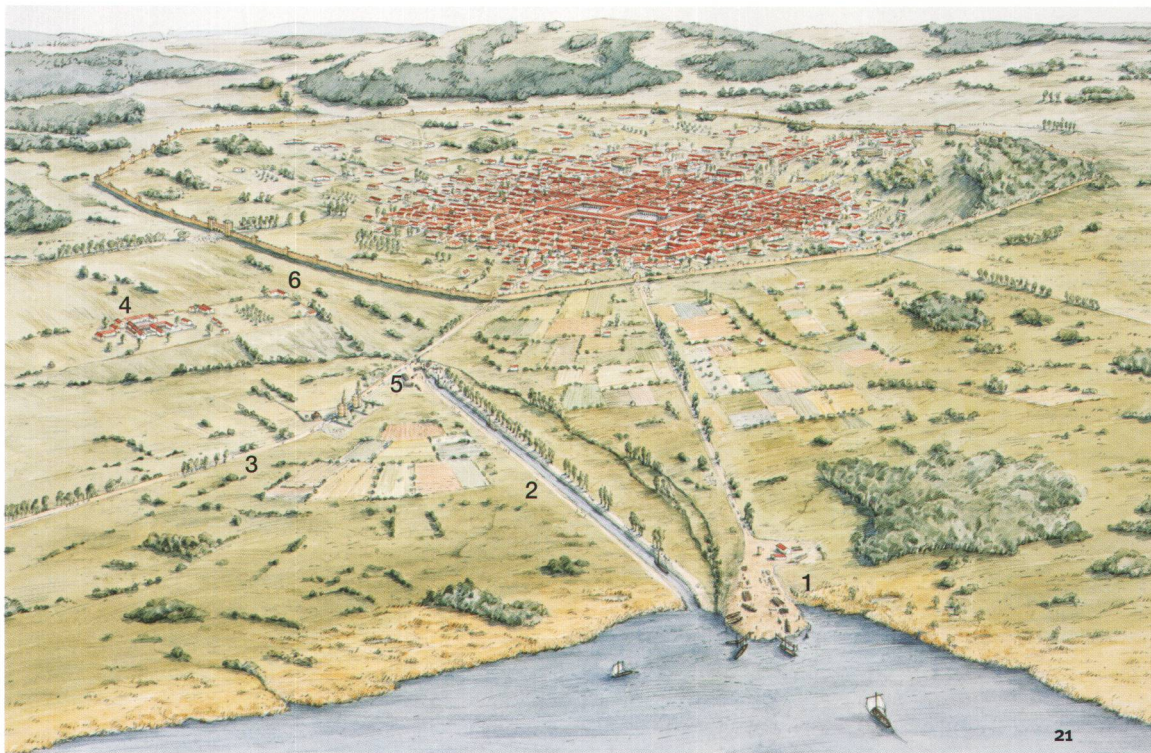
Abschnitt des römischen Kanales während der Ausgrabungen.

Tratto del canale romano durante lo scavo.

Zeit datierte Verkehrsnetz bereits vorrömische Vorläufer besitzt, was vielfach angenommen, jedoch nur selten nachgewiesen werden konnte. Auch von den umliegenden, zur Versorgung der Stadt Avenches lebensnotwendigen landwirtschaftlichen Einrichtungen ist nur wenig bekannt. Entlang der oben beschriebenen Verkehrsachsen im Murtener Hinterland und an den Hängen zur Broye-Ebene scheint ihre Dichte recht gross gewesen zu sein. Einige prächtige Bauten, deren Eigentümer zweifelsohne Würdenträger der Stadt waren, wurden in jüngster Zeit freigelegt, hier sind besonders jene bei Murten und in

... und zu Wasser

Das Schweizer Mittelland zwischen Alpen und Jura, an der Grenze zu Rhône- und Rheinebene zeichnet sich durch die Schiffbarkeit seiner Gewässer besonders aus. Eine natürliche Achse bilden Neuenburger-, Bieler- und Murtensee sowie die Aare bis zum Rhein; dieses Wasserstrassennetz, das schon in ur- und frühgeschichtlicher Zeit von Einbäumen befahren worden war, spielte nach der römischen Besetzung eine fundamentale Rolle im Regionalverkehr, insbesondere für den Transport von Waren und Baumaterialien. Dies wird auf



Vallon zu erwähnen. An den Ufern des Neuenburgersees liegen weitere, schon länger bekannte luxuriöse Anwesen, z.B. in Yvonand und in Colombier. Die Spuren von einigen, meist recht bescheidenen bäuerlichen Betrieben, wurden bei Oberflächenbegehungen entdeckt; indirekte Belege liefern die dazu gehörigen Nekropolen wie z.B. in Faoug, Domdidier und Payerne.

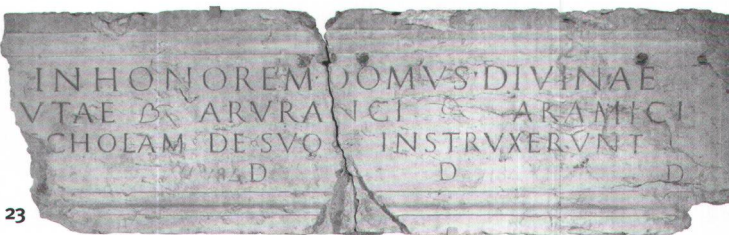
eindrückliche Weise durch die im Neuenburgersee, in Yverdon (Abb. 24) und in der Bucht von Bevaix gefundenen Barken deutlich. Mit diesen 10 bis 20 m langen, flachbodigen Schiffen mit schwachem Tiefgang konnte man sehr schwere Lasten über das flache Wasser transportieren.

Es erstaunt demnach nicht, dass Avenches seit seiner Aufbauphase an der südlichen Uferböschung

Abb. 23

Weihinschrift der Schiffer der Aare und des Aramus (nicht identifizierbarer Fluss) zu Ehren des Kaiserhauses. Architravblock aus Kalkstein. Erhaltene L. 275 cm. Übersetzung: «Ehren des Kaiserhauses haben die Schiffer der Aare und des Aramus diese schola (Halle) auf eigene Kosten errichten lassen. Der Standort ist durch ein Dekret der Dekurionen bestimmt worden.»

Dedica dei battellieri dell'Aare e dell'Aramus in onore della famiglia imperiale. Architrave di calcare. L. conservata: 2,75 m. Traduzione: «In onore della sede divina, i battellieri dell'Aare e dell'Aramus (fiume o lago non identificato) hanno fatto costruire questa schola a loro spese. L'ubicazione è stata scelta per decreto dei decurioni».



23

Abb. 24

Modelle der beiden Holzbarken von Yverdon-les-Bains.

Modello delle due imbarcazioni gallo-romane rinvenute a Yverdon-les-Bains.

des Murtensees einen Hafen besass (Abb. 21). Der trapezförmige Quai ist dendrochronologisch in die Jahre 5/6 n.Chr. datiert; er war durch eine 1 km lange, gradlinige Strasse mit der Stadt verbunden. Südöstlich der Anlegestelle befinden sich auf einer kleinen Anhöhe einige bauliche Einrichtungen, darunter offenbar ein Stall und mehrere Brunnen; sehr wahrscheinlich wurden hier die Tausenden von Tonnen Kalkstein abgeladen, die von den Steinbrüchen am Nordufer des Neuenburgersees herkommen und zur Errichtung der Bauten von Avenches verwendet wurden.

Zu Beginn des 2. Jahrhunderts wurde diese Anlage durch einen 7 m breiten und fast 800 m langen schiffbaren Kanal sozusagen verdoppelt. Dieses eindrucksvolle Bauwerk verband den Hafenbereich mit der Nordoststrasse bis an die südliche Ecke der Umfriedung einer grossen, ausserhalb der Stadt gelegenen villa (Abb. 21, 4). Die Wände des Kanals waren, zumindest an seinen beiden Enden, durch harzhaltige Bretter abgedichtet, die mit senkrecht eingelassenen Eichenpfählen befestigt wurden (Abb. 22). Oberhalb des Kanals wurde um das Jahr 125 n.Chr. direkt an der Strasse ein Denkmal für Silvanus und Neptun errichtet, die

Schutzgottheiten der Gewerbe, die mit Holz oder Wasser zu tun hatten. Der Erbauer war der Sklave eines gewissen Caius Camillius Paternus, eines einflussreichen Bürgers der Stadt, der sehr wahrscheinlich für die Planung des Denkmals verantwortlich war. Man nimmt ausserdem an, dass er Eigentümer der oben erwähnten villa war. Während einiger Jahrzehnte wurde der Kanal wohl auch zur Beförderung von Waren und Baumaterial genutzt; möglicherweise wurden hier ausserdem Ziegel verladen, die in einer auf dem Gut angesiedelten Ziegelei hergestellt worden waren sowie hier zusammen gebaute kleine Schiffe zu Wasser gelassen. Belegt wird dies durch die Entdeckung von einzelnen, noch nicht zusammengesetzten Bootsteilen (Abb. 25). Der Kanal wurde zwischen 149 und 170 n.Chr. mehrfach instand gesetzt und dann offenbar recht abrupt aufgegeben.

Wie jede Handwerkerzunft so hatten auch die Schiffer (*nautae*) ihre Berufsverbände, sogenannte Kollegien oder Korporationen. Einer dieser Verbände hatte seinen Verwaltungssitz (*schola*) in Avenches, wie aus einer Inschrift hervorgeht, die im letzten Jahrhundert in der Nähe des Forums der Stadt gefunden wurde (Abb. 23).



24

Abb. 25

Element eines römischen Bootes, das 1990 am oberen Ende des Kanals entdeckt worden ist. Es diente der Fixierung der Planken, die den äusseren Mantel des Bootes bildeten.

Pezzo di costruzione di una barca gallo-romana, scoperto nel 1990 nell'estremità a monte del canale. Si tratta di un'ordinata, elemento che serviva a collegare tra di loro le tavole del rivestimento esterno dello scafo.



25