Zeitschrift: Jahrbuch der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden
Herausgeber: Historisch-Antiquarische Gesellschaft von Graubünden
Band: 122 (1992)

Artikel: Altstrassenforschung und angebliche Römerstrassen : ein Replik auf den Beitrag von C.P. Ehrensperger im Jahrbuch 1991
Autor: Hegland, Arne / Rageth, Jürg / Grimm, Paul Eugen
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-595945

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: 01.11.2025

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

Altstrassenforschung und angebliche Römerstrassen

Eine Replik auf den Beitrag von C. P. Ehrensperger im Jahrbuch 1991

Von Arne Hegland, Jürg Rageth und Paul Eugen Grimm

Einleitung

Im letztjährigen Jahrbuch der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden ist eine umfangreiche Abhandlung von Carl P. Ehrensperger über die römischen Land- und Wasserstrassen im Engadin abgedruckt.[1] Darin erhebt der promovierte Chemiker, der sich in den letzten Jahren mehr und mehr der Altstrassenforschung verschrieben hat, den Anspruch, grundlegend neue Erkenntnisse zur Erforschung der Römerstrassen in Graubünden vorzulegen. Aufgrund einfacher Kriterien, die weitgehend den Ergebnissen der Römerstrassenforschung in England folgen, glaubt der Autor auch in unserem alpinen Gelände die Trassees römischer Kunststrassen feststellen zu können. Wichtige Merkmale sind ihm vorab die Segmentierung einer Strasse (Aufteilung in längere oder kürzere *geradlinige und isokline* Strassenstücke), die abrupten Richtungsänderungen (mit kleinen Kurvenradien) sowie die Dammform (die Strassen verlaufen über dem natürlichen Geländeniveau). Im weiteren wird in der angesprochenen Abhandlung auch der Versuch unternommen, zwischen Silser- und Silvaplanersee eine römische Wasserstrasse nachzuweisen.

Bereits 1990 hat derselbe Autor in der Zeitschrift «Helvetia archaeologica» eine Arbeit über die römische Julierstrasse veröffentlicht.[2] Da diese ebenfalls auf der Basis der obgenannten Methodik erarbeitet wurde, führt sie zu sehr ähnlichen Ergebnissen wie die Arbeit über die Engadiner Strassen.

Die Thesen Ehrenspergers sind in Fachkreisen stark umstritten, und zwar nicht erst seit der Publikation in unserem Jahrbuch; doch nach dieser regte sich – zumal in unserem Kanton – der Widerspruch noch vehementer. Die beiden Verfasser dieser Einleitung – als Generalisten-Historiker nicht zu den Fachleuten zählend – wollten dem Gelehrtendisput etwas auf den Grund gehen; sie

[1] Römische Land- und Wasserstrassen im Oberengadiner Seengebiet, in JHGG 1991, S. 75–140.
[2] Die Römerstrasse über den Julierpass, in: Helv. arch. 1990/82, S. 34–78.

nahmen deshalb im vergangenen Herbst, zusammen mit 25 weiteren Schweizer Gymnasiallehrern, an einem viertägigen Kurs teil, den die Schweizerische Weiterbildungszentrale zu den beiden genannten Publikationen ausgeschrieben hatte. Während des Begehens einiger Abschnitte der Julier-Route sowie der Oberengadiner Seenlandschaft wurden aus der Lehrerrunde immer wieder Zweifel an der Richtigkeit der vertretenen Thesen angemeldet. Insbesondere wirkte auf viele befremdlich, dass Herr Ehrensperger ebenso axiomatisch überall auf den obgenannten Strassenbau-Kriterien beharrte wie auch auf der Annahme, dass die römische Reichspost mit Wagen über die Bündner Pässe und durch das Engadin gefahren sei. Skepsis erweckte auch der Anspruch, aufgrund blosser Geländebeobachtung, ohne jeglichen Grabungsbefund, geradezu apodiktische Aussagen zu machen. In Maloja etwa, wo Ehrensperger der Meinung ist, vor dem Palace-Hotel allein mit dem Auge und der Messlatte auf zwei nicht weniger als 9 Meter breite Römerstrassen gestossen zu sein, schlugen die Zweifel der Zuhörerschaft grossmehrheitlich in Ablehnung um.

Mit den Ergebnissen der Forschungen von Armon Planta setzte sich Ehrensperger – gleich wie in den Aufsätzen – nur soweit auseinander, als es ihm in sein Konzept passte. Dabei ist für die Diskussion wichtig, dass er die Karrengeleise im gewachsenen Fels mit dem Radabstand von 107 cm, die Planta als römisch bezeichnet, kategorisch einer vorrömischen Epoche zuweist. Auffallend war in diesem Kurs auch, wie die Neuzeit bis zum Ende des 18. Jahrhunderts in bezug auf den Strassenbau weitestgehend ausgeblendet wurde.

Angeregt durch die beiden Unterzeichneten sowie den Vorstand der HAGG setzen sich in der Folge drei Fachleute mit einzelnen Aspekten der in ihrer Aufmachung bestechenden, hinsichtlich der Methodik aber wenig überzeugenden Abhandlung auseinander.

Silvio Färber
Georg Koprio

Bemerkungen zur Altstrassenforschung

Allgemeines

Der Begriff «Altstrassenforschung» ist nicht klar definiert – je nachdem wird er für verschiedene Zeiträume und Wissensgebiete verwendet.

Als Mitarbeiter des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) fasse ich den Begriff relativ weit. Ich verstehe darunter sämtliche Bemühungen, welche versuchen, etwas Licht auf folgende drei Teilgebiete zu werfen:

- die *Verkehrsgeschichte* (wer hat wann, mit welchen Mitteln und zu welchem Zweck eine Strecke begangen?)
- die *Linienwahl* (genauer Routenverlauf; mit oder ohne Datierungsversuche)
- die *Bauweise* (konstruktive Merkmale; mit oder ohne Datierungsversuche).

Dem zeitlichen Rahmen sind dabei keine eigentlichen Grenzen gesetzt – diesbezügliche Untersuchungen können und sollen sinnvollerweise bis weit in dieses Jahrhundert hinein geführt werden.

Die Problematik der Altstrassenforschung besteht darin, dass wir – zumindest im Kanton Graubünden – bis zu dem im ausgehenden 18. Jahrhundert beginnenden Kunststrassenbau keine *genauen* ***und*** *datierbaren* Weg- oder Strassenverläufe kennen. Wir besitzen lediglich punktuelle Informationen, welche sich hypothetisch mehr oder weniger plausibel miteinander verbinden lassen. Beispielsweise kennen wir das Baujahr eines Passweges über den Bernhardin (1770/71, nicht zu verwechseln mit der später gebauten Kunststrasse), doch können wir im Gelände letztlich nicht mit absoluter Sicherheit sagen, um welchen der verschiedenen Passwege es sich dabei handelt. Aufgrund von Geländebeobachtungen, insbesondere relativ chronologischen Untersuchungen, ist es uns lediglich möglich auszusagen, dass es sich mit grosser Wahrscheinlichkeit um diesen oder jenen Wegverlauf handeln könnte.

Ebensowenig wie wir Wegverläufe genau festlegen und datieren können, kennen wir genauere bauliche Ausführungsbestimmungen zu älteren Weg- und Strassenbauten, mit Ausnahme vielleicht von spektakulären Bauten wie Brükken oder Felsgalerien. Anders als bei Gebäuden können bis heute aufgrund baulicher Merkmale bei Wegen und Strassen vor dem 19. Jahrhundert keine auch nur annähernd genauen Datierungen vorgenommen werden. Diesbezügliche Aussagen – und sind sie auch noch so selbstsicher formuliert – sind immer als Vermutungen und Interpretationen der jeweiligen Autoren zu werten. Hierzu ein Beispiel:

Das mit grossem Abstand häufigste ältere Strassen- oder Wegbauwerk ist die unregelmässig geschichtete Trockenmauer aus Ortssteinen (Lese- oder Bruch-

steine). Diese Mauern sind – unabhängig von einer Epoche – je nach *Erbauer* mehr oder weniger sorgfältig gefügt und lassen somit aufgrund ihrer äusseren Erscheinung kaum zeitliche Rückschlüsse zu.

Von den eingangs erwähnten Teilbereichen der Altstrassenforschung können also einzig zur Verkehrsgeschichte hin und wieder präzisere und belegbare Aussagen gemacht werden. Die beiden anderen Bereiche – präziser, datierbarer Wegverlauf sowie (datierbare) Baukonstruktion – sind bis heute zu einem wesentlichen Teil der Spekulation unterworfen. Diese letztlich grosse Unsicherheit drückt sich bei verschiedenen Autoren, so z.B. bei C.P. Ehrensperger oder auch bei Armon Planta, die sich mit diesen beiden Themenbereichen befassen, unter anderem dadurch aus, dass sie nicht nur mit grosser Bestimmtheit ihre Thesen darlegen und zu beweisen versuchen, sondern diese Thesen auch meist als einzig mögliche Wahrheit zu «verkaufen» trachten und nicht als *eine* mögliche Hypothese im Raum stehen lassen.

Römerstrassen nach P. C. Ehrensperger

Im folgenden nehme ich vor allem auf den im letzten Jahrbuch der HAGG erschienenen Artikel «Römische Land- und Wasserstrassen im Oberengadiner Seengebiet» und auf den in der «helvetia archaeologica 82» erschienenen Aufsatz «Die Römerstrasse über den Julierpass» Stellung. Der Aufsatz über den Julier ist insofern von Bedeutung, weil er einerseits die Basis für den Aufsatz über das Oberengadin bildet und andererseits in seiner *Beweisführung* bereits grundlegende Fehler beinhaltet.

Grundlage der Arbeiten Ehrenspergers ist die Herausarbeitung von Merkmalen britischer Römerstrassen. Diese Merkmale von Flachlandstrassen überträgt er quasi unverändert auf Strassen und Wege in alpinen Verhältnissen. So setzt er beispielsweise voraus, dass über den Julierpass eindeutig eine Römerstrasse von hohem Ausbaustandard geführt haben muss. Die (weitverbreitete) These, dass römische Kommunikationswege in gebirgigen Regionen einen ähnlich hohen Ausbaustandard wie im Flachland gehabt haben, konnte meines Wissens aber bis heute noch nicht bewiesen werden. Beim Julier wissen wir lediglich mit Bestimmtheit, dass er auch in römischer Zeit benutzt wurde, und dürfen aufgrund des Passheiligtums annehmen, dass er eine grössere Bedeutung besass. Wir wissen jedoch nicht, ob ein Fuss-, Saum- oder Karrweg oder gar eine Strasse über den Pass führte. Nehmen wir eine der drei erstgenannten Möglichkeiten an, so werden zahlreiche Überlegungen des Autors hinfällig.

Als Folge der Annahme, dass eine Römerstrasse durch das Oberengadin und über den Julier geführt habe, verweist der Autor die in unserem Gebiet verschie-

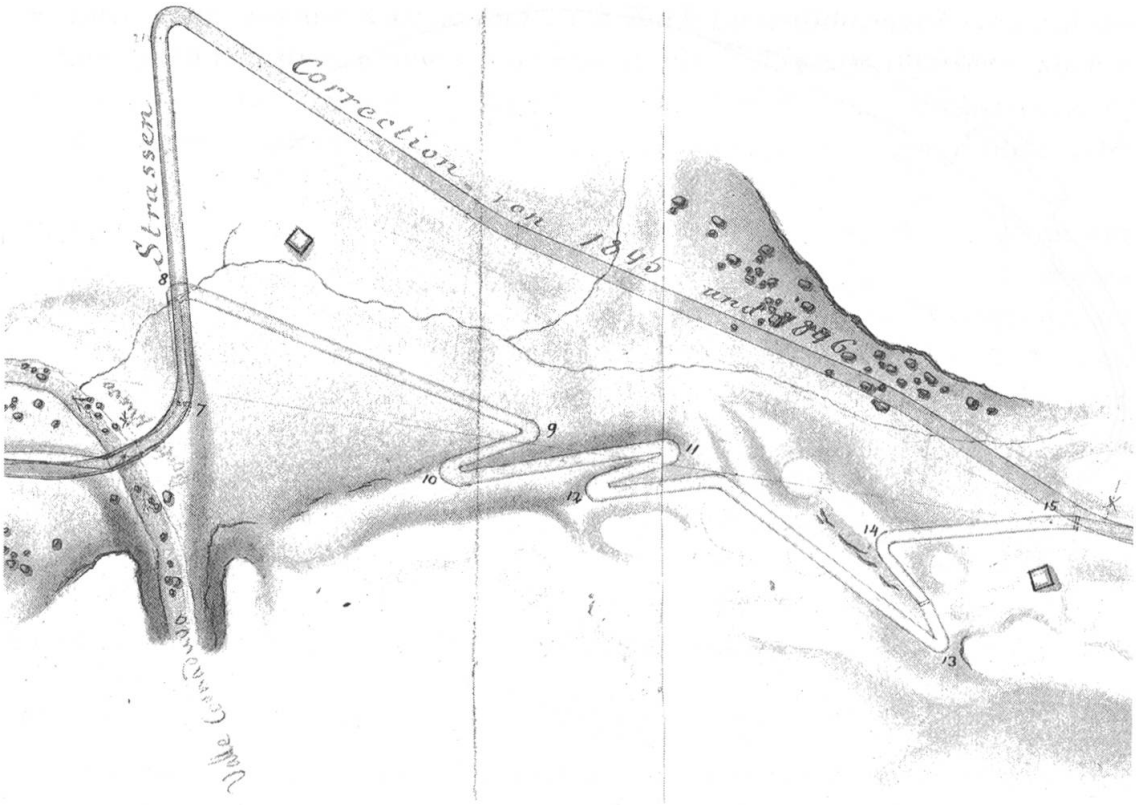

Abb. 1. Die Julierstrasse von 1820/26 mit Korrektionen der Jahre 1845–1846 bei Capalotta südöstlich von Bivio. (Kant. Tiefbauamt Graubünden, Plan Nr. 3b.18)

dentlich zu beobachtenden Karrgeleise in ihren Ursprüngen in die keltische Zeit. Dies ist zwar möglich, darf jedoch keinenfalls als feststehende Tatsache dargestellt werden. Immerhin ist der Spurrillenabstand von ca. 107 cm bemerkenswert, konnte diese Spurweite doch auch in anderen Gegenden nachgewiesen werden, so u. a. am Passwang auf der Strecke Solothurn–Basel. Diese Normierung der Wagenbreite, die im übrigen etwa eineinhalb römischen Schrittlängen oder dreieinhalb Fuss entspricht, deutet auf einen hohen überregionalen Organisationsgrad hin, der am ehesten auf die römische Epoche hindeutet. Es sei noch darauf hingewiesen, dass bei Untersuchungen von Karrgeleisen das Augenmerk auch auf die einzelne Rillenbreite gelegt werden sollte, da aufgrund der Radbreite gewisse zeitliche Aussagen gemacht werden können.

C. P. Ehrensperger entwirft u. a. aufgrund der Beobachtung der von ihm als Römerwege taxierten Strecken eine Typologie und Morphologie der Römerstrasse im Gebirge und beweist deren römischen Ursprung mit eben dieser Typologie und Morphologie – ein klassischer Zirkelschluss.

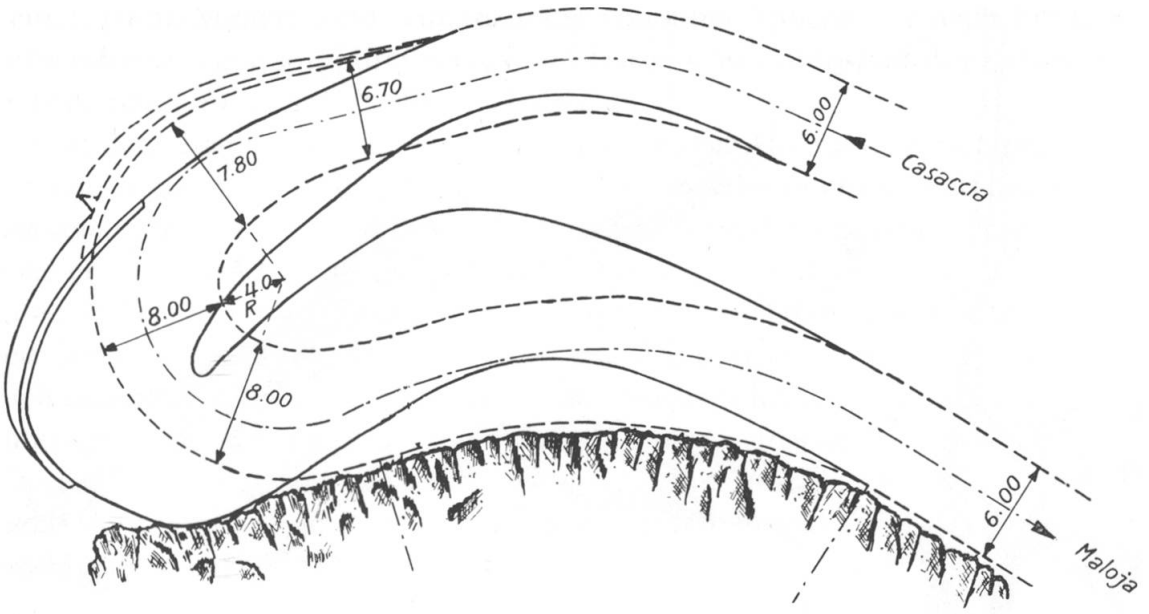

Abb. 2. Vergrösserung der Kurvenradien anlässlich des Ausbaues der Julier-Route 1935–1940.
(A. Sutter, Ausbau der Julier-Route 1935–1940, Solothurn 1940, S. 13)

Seine Erkenntnisse beruhen – neben den erwähnten britischen Vorarbeiten – im wesentlichen auf der Analyse der Strecke über den Julierpass: C.P. Ehrensperger legt dieser Arbeit die Annahme zugrunde, dass die heutige Passstrasse zwar verbreitert wurde, sonst aber mit der zwischen 1820 und 1826 erbauten Kunststrasse identisch ist, und dass demzufolge die auf dem Pass gehäuft auftretenden, aufgelassenen Strassenabschnitte in ihrem *Erscheinungsbild* in die Zeit vor dem Kunststrassenbau einzuordnen sind. Dies ist falsch: Aus Originalsituationsplänen des Kantonalen Tiefbauamtes (Archiv TBA; Pläne 3b. 18–21) geht klar hervor, dass alle betreffenden Abschnitte relativ früh aufgegebene Strassenabschnitte der Kunststrasse von 1820/26 sind *(Abb. 1)*. Selbst wenn diese Strasse einer älteren Trassierung folgte, was sehr wohl möglich ist, so wurde sie doch mindestens den Bedürfnissen einer Postkutschenstrasse angepasst. Die morphologischen Merkmale der erwähnten abgegangenen Abschnitte entsprechen also klar denjenigen einer frühen Kunststrasse des 19. Jahrhunderts und nicht denjenigen einer Römerstrasse, wie C.P. Ehrensperger fälschlicherweise annimmt und in der Folge auch auf andere Strassen überträgt.

Die angeblich römischen Charakteristika entsprechen demzufolge logischerweise genau den Merkmalen der Kunststrassen des letzten Jahrhunderts. Diese Merkmale sind auch den Ausführungsbestimmungen, Reglementen und Plänen zu den Kunststrassen zu entnehmen. Hierzu einige Beispiele:

- *Enge spitzwinklige Kurven und Zick-Zack-Linienführungen* sind auf dem gesamten Kunststrassennetz – und nicht nur dort – zu beobachten, auch bei zweifelsfrei neu trassierten Abschnitten. Die engen Kurven wurden meist erst in diesem Jahrhundert, infolge der Anpassung an den Automobilverkehr, mit grösseren Radien versehen *(Abb. 2)*.
- *Gleichbleibende, limitierte Steigung innerhalb eines Segmentes* kann auch auf dem Bernhardin, einer 1818/23 eindeutig neu erstellten Strasse, gemessen werden. Ebenso sind dort geradlinige Segmente nicht die Ausnahme, sondern eher die Regel *(Abb. 3)*. Der Hang zu geometrischen Formen, insbesondere zur Geraden, hat in unseren Breitengraden im Strassenbau vielleicht mit den Römern vermehrt Einzug gehalten, wurde aber mit dem Ende der römischen Ära sicher nicht für immer und ewig begraben.
- *Keine Pflästerung, sondern Kiesstrasse* ist ebensowenig ein typisch römisches Charakteristikum, wurden doch bei den Kunststrassen nur die Dorfdurchfahrten und teilweise die engen Kurven gepflästert. Für die restliche Strassenoberfläche war Kies (Schotter) vorgeschrieben.
- Weitere typisch römische Merkmale nach C. P. Ehrensperger – wie *Damm- und Terrassenbauform, definierte Breite, einheitliche und äusserst sorgfältige Arbeit, grosser baulicher Aufwand* etc. – treffen allesamt haargenau auch auf den Kunststrassenbau zu. Eine Einschränkung ist bei der Breite zu machen. C. P. Ehrensperger argumentiert öfters, dass ein Strassenabschnitt nicht dem Kunststrassenbau zuzuordnen ist, weil er die vorgeschriebene Breite von 5 m nicht erreicht. Hierzu muss man wissen, dass fünf Meter die angestrebte Idealbreite war, von der man bei schwierigen Passagen durchaus abweichen durfte. Bei der auf 6 m Breite konzipierten Unteren Strasse war beispielsweise in schwierigem, felsigem Gelände eine Breite von nur 3 m gestattet.

C. P. Ehrenspergers Argumentation beruht also auf mehreren unbewiesenen oder auch nachweislich falschen Annahmen sowie auf selber kreierten Definitionen, was römisch sei und was nicht. Diese Annahmen und Definitionen benutzt der Autor immer wieder zur Beweisführung. Seine Arbeiten enthalten dadurch verschiedentlich Zirkelschlüsse.

Der Autor macht interessante, aber doch recht gewagte länder- und landschaftstypübergreifende Vergleiche, widmet dafür den zeitlichen Relationen meines Erachtens zu wenig Aufmerksamkeit.

Strassen und Wege einer historischen Epoche können nicht isoliert betrachtet werden. Gerade weil wir in der Altstrassenforschung so wenig gesichertes Wissen besitzen, kommt man um eine fundierte relative Chronologie aller im betreffenden Raum existierenden Verkehrswege nicht herum. Dabei muss auch jüngeren Verkehrsträgern, wie den Kunststrassen des 18. und 19. Jahrhunderts,

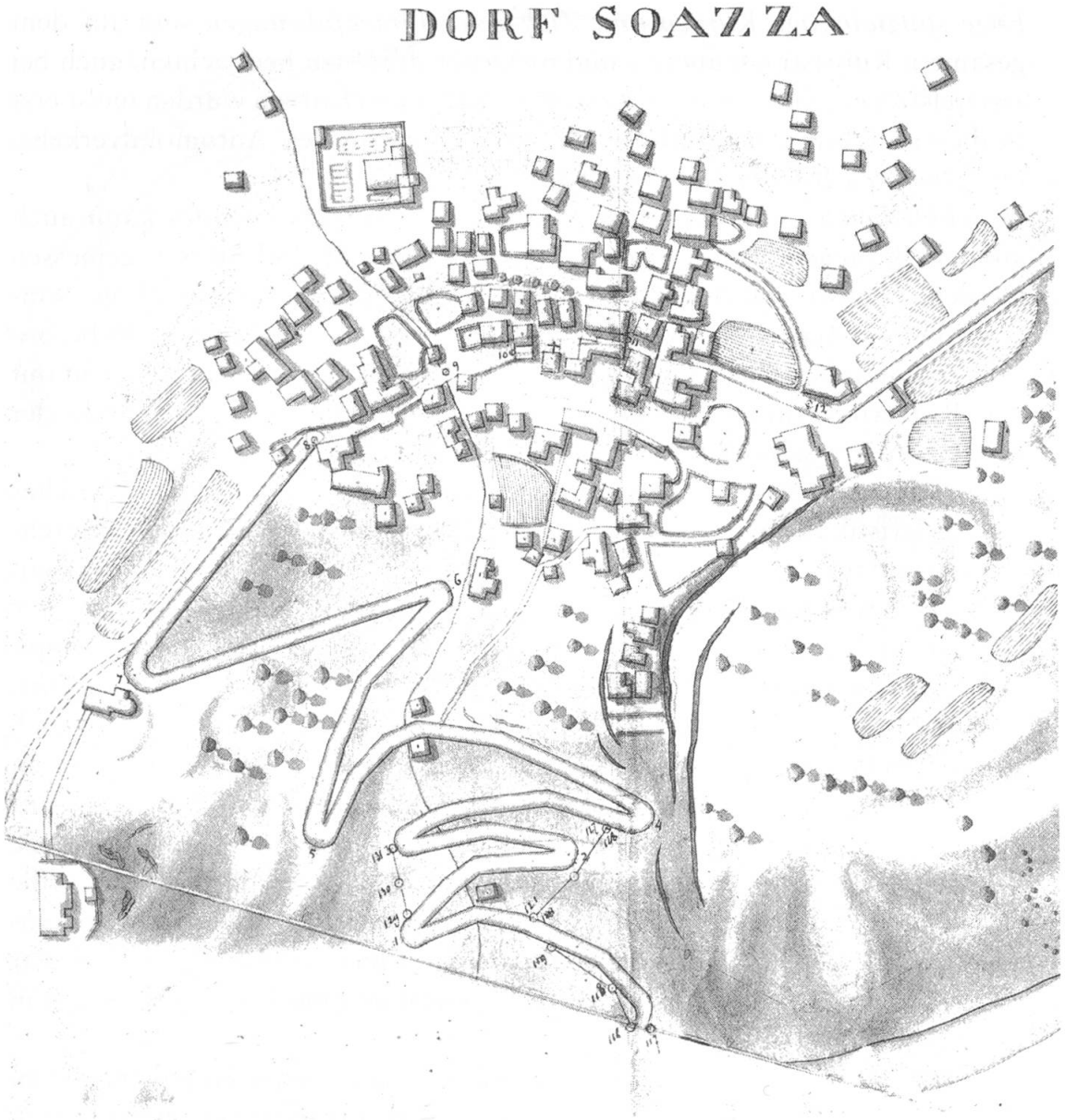

Abb. 3. Die um 1818 zweifelsfrei neu trassierte Kunststrasse bei Soazza mit geradlinigen Segmenten, Zick-Zack-Linienführung und vorwiegend engen spitzwinkligen Kurven . . . (Kant. Tiefbauamt Graubünden, Plan Nr. 724.01.18a)

grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden, insbesondere da wir über diesen Zeitraum gesicherte Informationen haben und so einige Spekulationen zum vornherein ausschliessen können. Ich bin überzeugt, dass sich mit dieser Arbeitsweise mancher Fehler vermeiden liesse.

Abschliessend möchte ich darauf hinweisen, dass die von C.P. Ehrensperger im Oberengadin und am Julier behandelten Strassen teilweise durchaus römischen Ursprungs sein könnten. Dies bedeutet jedoch nur, dass allenfalls ihre Linienführungen römisch wären, das heutige äussere Erscheinungsbild jedoch mit Bestimmtheit neuzeitlich ist.

Noch ein Wort zu der von C.P. Ehrensperger verwendeten Literatur. Wie andere Autoren auch, neigt C.P. Ehrensperger dazu, mit einer gewissen Vorliebe ältere Autoren zu zitieren, um eigene Thesen zu untermauern, so beispielsweise Carl Ulysses von Salis oder Ulrich Campell. Hier stellt sich die Frage, ob ein Autor aus dem 16. oder 18. Jahrhundert kompetenter über die römische Zeit Auskunft geben kann als heutige Forscher. Wohl kaum!

Arne Hegland,
Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), Regionalstelle Graubünden, Landquart

Kritische Bemerkungen zum Beitrag von C.P. Ehrensperger aus archäologischer Sicht

Im vorliegenden Artikel versuchen wir, einige von C.P. Ehrensperger (im folgenden mit E. abgekürzt) aufgestellte Hypothesen und willkürliche Behauptungen zu relativieren und – soweit überhaupt möglich – zu widerlegen. Aus archäologischer Sicht bietet sich diesbezüglich insbesondere das Kapitel 10, «Siedlungsgeschichtliche Betrachtungen», an (JHGG 1991, S. 129ff.).

Es mutet einen schon etwas merkwürdig an, dass E. ausgerechnet die Oberengadiner Seenlandschaft für siedlungsgeschichtliche Betrachtungen wählt, denn ein kurzer Blick auf die bronze-, eisenzeitliche und auch römische Siedlungskarte Graubündens *(Abb. 4 und 5)* belehrt, dass gerade dieses Gebiet – zumindest auf dem Stand der heutigen Forschung – praktisch ein weisser Fleck auf der Landkarte ist. Der Grund dieser extremen Fundarmut im Oberengadin

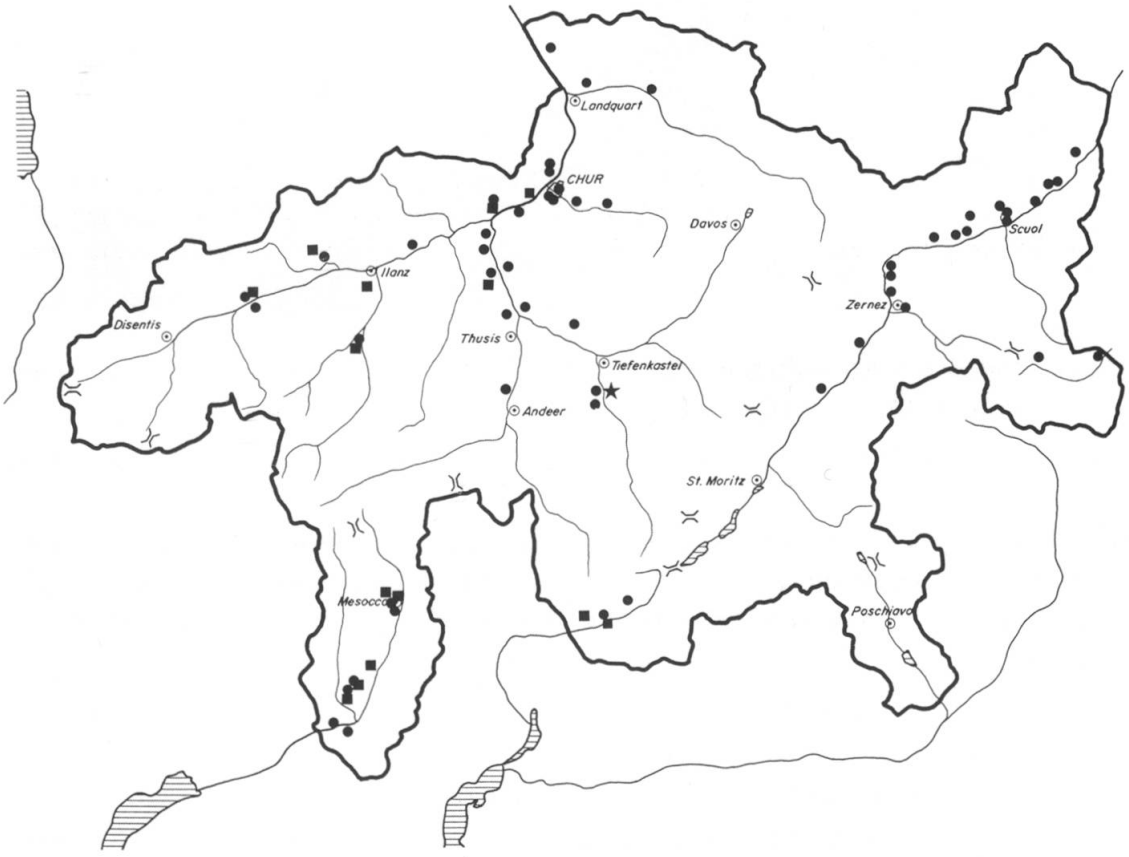

Abb. 4. Verbreitungskarte der eisenzeitlichen Siedlungen (●) und Gräber (■) im Kanton Graubünden. (Archäologischer Dienst Graubünden)

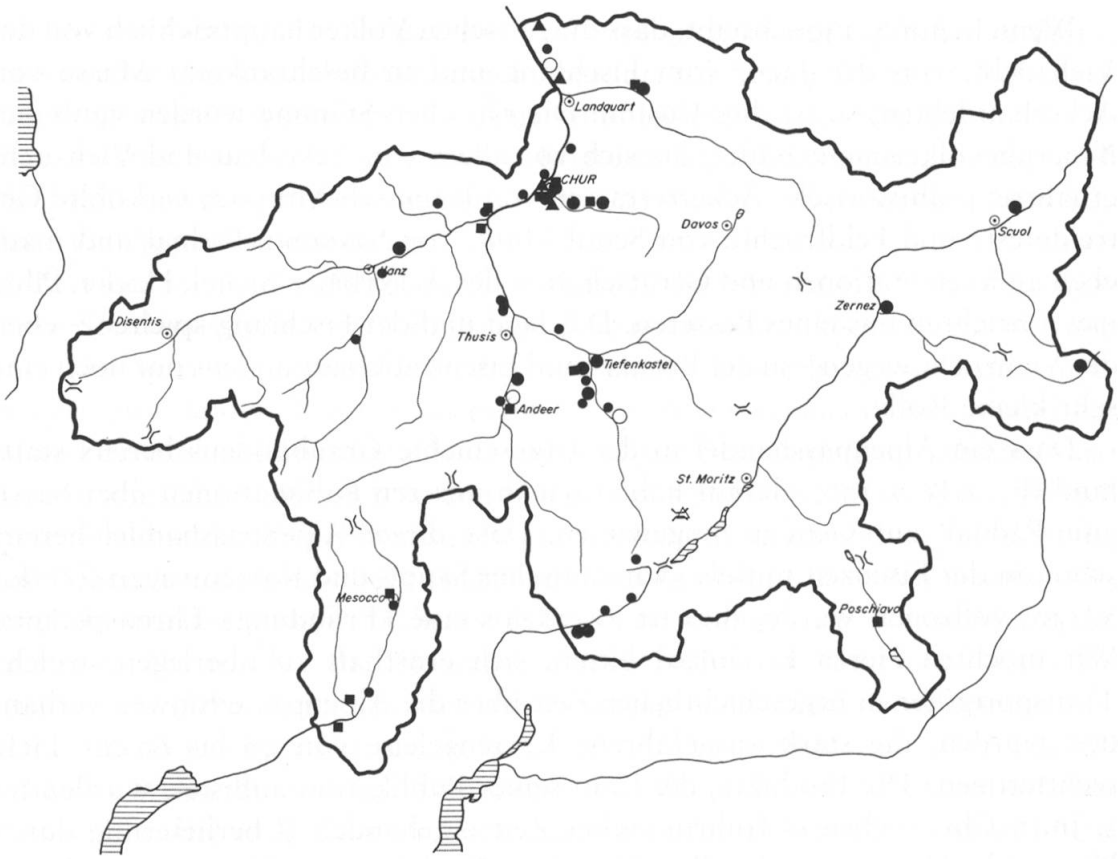

Abb. 5. Verbreitungskarte der römischen Siedlungen (●), der siedlungsverdächtigen Fundkomplexe (•), Gräber (■) und der historisch überlieferten Situationen (◉) in Graubünden. (Archäologischer Dienst Graubünden)

liegt einerseits höchstwahrscheinlich darin, dass diese Region recht hoch liegt (rund 1800 m ü. M.) und für die Landwirtschaft sicher keine idealen Voraussetzungen bot, andererseits aber war diese Seenlandschaft in urgeschichtlicher und römischer Zeit wohl in so starkem Masse versumpft, dass eine längerdauernde Besiedlung dieses Gebietes mehr als nur unwahrscheinlich ist.[3] Daran ändert auch das Vorhandensein einzelner urgeschichtlicher und römischer Streufunde und Einzelfunde nichts, denn solche Funde finden sich bekanntlich in Graubünden auch in den höchstgelegenen Hochalpentälern und gar auf Gebirgspässen.[4] Für siedlungsgeschichtliche Betrachtungen urgeschichtlicher und römischer Zeitstellung wäre es weit sinnvoller, wenn man z. B. das Unterengadin, das Oberhalbstein oder den Raum Chur heranziehen würde.

[3] Zu diesem Thema haben wir uns bereits anlässlich eines Vortrages zum Thema «Aus der Ur- und Frühgeschichte des Oberengadins» im Herbst 1989 in Samedan geäussert.

[4] Z. B. R. Wyss, Die Eroberung der Alpen durch den Bronzezeitmenschen. ZAK 28, 1971, S. 130ff.

Wenn E. auf S. 130 schreibt, dass die rätischen Völker hauptsächlich von der Viehzucht, von der Jagd, vom Fischfang und in beschränktem Masse von Ackerbau lebten, so ist dies Unsinn: Die rätischen Stämme wurden von einer Bauernbevölkerung gebildet, die sich vor allem von Ackerbau und Viehzucht ernährte; prähistorische Ackerterrassen von Ramosch-Mottata, verkohlte Getreidereste und Feldfrüchte von Scuol-Munt, von Savognin-Padnal und manchen anderen Stationen und Gerätschaften des Ackerbaus (Sichel, Hacke, Pflug usw.) belehren uns eines Besseren. Die Jagd und der Fischfang spielten – eben der Viehzucht wegen – in der Bronze- und Eisenzeit Graubündens nur noch eine sehr kleine Rolle.[5]

Dass ein Alpenpasshandel in der Urgeschichte Graubündens bereits stattfand (E., z.B. S. 130), darauf haben wir in unseren Publikationen über Savognin-Padnal[6] zur Genüge hingewiesen. Dass dieser Alpenpasshandel bereits schon in der Eisenzeit mittels «vorrömischer Saum- und Karrenwagen» (?) (E., S. 130) vollzogen wurde, dies ist zweifellos eine «Erfindung» Ehrenspergers. Wir möchten Herrn E. einmal bitten, sich ernsthaft zu überlegen, welche Transportgüter in urgeschichtlicher Zeit über die Alpenpässe hinweg verhandelt wurden, die stark ausgefahrene Karrengeleise von 20 bis 60 cm Tiefe rechtfertigen? Die Produkte, die E. in seiner Publikation auflistet, wurden im 1. Jh. n. Chr. – eben in frührömischer Zeit – gehandelt (Überlieferung durch Plinius d. Älteren), und selbst für diese Produkte würde grösstenteils ein Saumtransport genügen. Für die römische Zeit sind aber auch archäologisch mächtige Handelsvolumen nachweisbar, die vor allem von Süden nach Norden transportiert wurden: Wir denken da an die Tonnen von Gebrauchsgeschirr, die von Arezzo und Oberitalien aus bis weit nach Norden hin verhandelt wurden, an die südalpine Lavezsteinindustrie, an Lavezaltäre, die unzähligen mit Wein, Öl und Oliven gefüllten Amphoren und Dolien, an Südfrüchte und vieles andere mehr.[7] – Dann möchten wir Herrn E. auch einmal zu überlegen geben: Welche «politische Macht» innerhalb oder auch ausserhalb der rätischen Stammesgruppen war in der Eisenzeit in der Lage, eine «genormte Wagen-Achsenbreite von 107 cm» nicht nur im bündnerischen Alpenraum, sondern auch im Südtirol, Tirol und gar im Jura politisch durchzusetzen und einen damit zusammenhängenden Strassenbau zu realisieren? Gerade diese «Norm-

[5] In der bronzezeitlichen Siedlung von Savognin-Padnal wurde beim osteologischen Fundgut (Tierknochen) ein Wildtieranteil von lediglich etwa 1–2%, bei den bronze- und eisenzeitlichen Stationen des Unterengadins von ca. 10–15% festgestellt.

[6] Z.B. J. RAGETH, Die wichtigsten Resultate in der bronzezeitlichen Siedlung auf dem Padnal bei Savognin (Oberhalbstein GR). Jb. Schweiz. Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte 69, 1986, S. 63ff., spez. S. 88ff.

[7] Siehe dazu z. B. unsern Exkurs, in: J. RAGETH, Römische Verkehrswege und ländliche Siedlungen in Graubünden. JHGG 1986, S. 45ff., spez. S. 64ff.

masse» (im Gebirge ca. 107 cm, im Flachland auch breiter) sprechen ja dafür, dass es eben die römische Staatsmacht war, die solche mit Wagen zu befahrenden Wege oder Strassen über die Alpen und Pässe hinweg anlegte, auch wenn diese «römischen Gebirgsstrassen» in Breite und Qualität nicht unbedingt den Vorstellungen entsprechen, die man in der Regel von solchen Strassen hat (d. h. der «Via Appia»-Vorstellung).[8]

An einer anderen Stelle (S. 131ff.) vertritt E. die Ansicht, dass die Oberengadiner Seenlandschaft in vorrömischer Zeit noch weit stärker versumpft und bewaldet war, dann aber durch die römischen «Wasserbau- und Kulturingenieure» zu schönen Teilen trockengelegt wurde. Er versucht dies anhand der Silser Ebene glaubhaft zu machen, wobei er mit dem Argument arbeitet, dass das vorrömische Leben sich an den Hängen, das römische Leben hingegen sich zunehmend in der Talsohle abspielte. E. versucht diese Hypothese mit den vier römischen Altären plausibel zu machen, die 1964 in der Ebene von Sils-Baselgia entdeckt wurden (S. 133). Dabei ist es E. aber entgangen, dass diese Altäre, die ca. ins 3. Jh. n. Chr. datiert werden, eben nicht auf «Festland» gefunden wurden, sondern rund 2 m tief aus Seeablagerungsschichten stammen, die gemäss geologischem Gutachten von Prof. Dr. F. de Quervain eindeutig auf ruhendes Wasser hinweisen.[9] Der Silser- und Silvaplanersee sahen in römischer Zeit wohl völlig anders aus als heute, oder in anderen Worten: Die Silser Ebene war im 3. Jh. n. Chr. teilweise noch reines Seengebiet und die römische Urbanisierung der Silser Ebene gehört ins Reich der Phantasien. An dieser Tatsache ändert auch nichts, wenn E. in Sils-Maria einen römischen Gutshof postuliert, der archäologisch mitnichten belegt ist, oder wenn E. den Namen von Sils-Baselgia direkt auf römisch «basilica» zurückführt: diese sprachlich begründete Hypothese wird natürlich völlig absurd, wenn man zur Kenntnis nimmt, dass «baselgia» im Romanischen nichts anderes als Kirche, Kapelle oder auch kirchliches Gut heisst,[10] was natürlich im Falle von Sils-Baselgia auch durchaus einleuchtet. Die Kirche von Sils-Baselgia wird erstmals 1356 erwähnt, jene von Sils-Maria gar erst 1496,[11] was vermuten lässt, dass die Silser Ebene kaum vor dem 12./13. Jh. n. Chr. in grösserem Masse besiedelt wurde.[12]

[8] Das hat ja A. PLANTA in seinen Aufsätzen immer wieder betont und auch sehr schön dargestellt: z. B. A. PLANTA, Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 1, Chur 1985, z. B. S. 8ff.

[9] H. ERB, A. BRUCKNER, E. MEYER, Römische Votivaltäre aus dem Engadin. . . Helvetia Antiqua, Festschrift für Emil Vogt, Zürich 1966, S. 223ff. – Oder: Schriftenreihe Rät. Museum Chur, Heft 2, Zürich 1966.

[10] Z. B. A. SCHORTA, Rätisches Namenbuch, Bd. 2, Teil I, S. 36, Bern 1964.

[11] E. POESCHEL, Kunstdenkmäler des Kts. Graubünden, Bd. 3, S. 405 f. und 407 f.

[12] Ausgenommen natürlich das um 840 erwähnte königliche «stabulum», das wohl eher im Bereiche der Julierstrasse als in der Silser Ebene zu suchen ist. – Zur siedlungsgeschichtlichen Entwicklung von Sils i. E. siehe z. B. M. BUNDI, Zur Besiedlungs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens im Mittelalter, Chur 1982, S. 184 f.

Desgleichen vertritt E. aufgrund der charakteristischen Strassensegmentierung der heutigen Kantonsstrasse auf der Juliersüdseite die Auffassung, dass die römische Strasse heute grösstenteils unter der jetzigen Kantonsstrasse liege und – entgegen der Meinung von A. Planta[13] – vom Julierpass aus direkt nach Silvaplana hinunter führte (S. 90f.). Er ist dabei von seiner Hypothese so stark eingenommen, dass er im Bereiche des Dorfkerns von Silvaplana eine römische Siedlung und im Bereiche der heutigen Kirche «mit Sicherheit» ein römisches Heiligtum annimmt (S. 134). Diesbezüglich kann ich Herrn E. nur darauf aufmerksam machen, dass die Evangelische Kirche von Silvaplana bereits 1974 durch den Archäologischen Dienst GR vollumfänglich ausgegraben wurde.[14] Anlässlich dieser Grabungen konnte weder ein römisches Heiligtum noch eine römische Siedlung, geschweige denn auch nur eine einzige römische Münze oder Terrasigillata-Scherbe nachgewiesen werden. Das Fehlen jeglicher römischer Funde und Befunde im Bereiche des Dorfkerns von Silvaplana (Evang. Kirche) spricht unseres Erachtens vielmehr dafür, dass die Hypothese Plantas stimmen könnte, wonach die römische Strasse vom römischen Julierpassheiligtum aus eben nicht nach Silvaplana hinunter verlief, sondern vom Vallunbach aus über Fratta allmählich nach Plaun Grand hinunter führte,[15] indem «Silvaplauna» weitgehend umgangen wurde.

Im Einleitungskapitel (S. 78ff.) geht E. des langen und breiten der Frage nach, «ob in römischer Zeit eine Engadiner Talstrasse bestand oder nicht». Dabei stützt sich der Autor z. T. auf Werke von C. U. v. Salis-Marschlins (1805) und postuliert mit A. Schwarzenbach (1931) sicher zurecht, dass die im karolingischen Reichgutsurbar von 840 erwähnten «tabernarii» von Zuoz und Ardez und das «stabulum» von Sils auf eine schon ältere, wohl römische Talstrasse schliessen lassen. Hingegen wird von E. ignoriert, dass 1970 durch den Archäologischen Dienst GR in Zernez eine römische Siedlung entdeckt[16] und schon 1963 in Sent-Spejel durch das Rätische Museum eine siedlungsverdächtige Kulturschicht beobachtet wurde,[17] und dass auch aus dem Unterengadin eine grössere Zahl römischer Einzelfunde vorliegt.[18] Desgleichen scheint E. auch die Hypothesen von A. Planta zu diesem Themakreis[19] weitgehend zu ignorieren.

[13] A. Planta, Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 2, Chur 1986, S. 15ff.
[14] Siehe dazu Bündner Zeitung vom 14. Februar 1976, S. 20 f. – Informationsblatt der Kirchgemeinde Silvaplana anlässlich der Kircheneinweihung 1976. – A. Defuns, in: Archäologie in Graubünden, Chur 1992, S. 242ff.
[15] A. Planta, Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 2, Chur 1986, S. 28ff. und 32ff.
[16] J. Rageth, Römische Verkehrswege (s.o. Anm. 7) S. 75ff. – J. Rageth, Römische Siedlungsüberreste von Zernez. BM 1983, S. 109ff. u.a.m.
[17] Z. B. J. Rageth, in: JHGG 1986, S. 97.
[18] Z. B. J. Rageth, in: BM 1983, S. 153. – Siehe auch H. Conrad u. S. Nauli, Schriften zur urgeschichtlichen und römischen Besiedlung des Engadins, Lavin/Pontresina 1981, speziell S. 115ff.
[19] A. Planta, Verkehrswege im alten Rätien, Bd. 3, Chur 1987, insbesondere S. 83ff.

Auf S. 121f. postuliert E. gar eine längere Präsenz römischen Militärs für Maloja, was mit einem Münzenfund von 1891 beim Kurhaus Maloja (Augustus, Domitian, Faustina) unterstrichen wird. Dazu können wir nur soviel festhalten: Drei zufällig zusammengewürfelte Münzen, die einen chronologischen Spielraum von 130–140 Jahren offen lassen, beweisen bestenfalls eine römische Präsenz, aber sicher keine Präsenz römischer Truppen! Solche Münz-Einzelfunde sind in Graubünden sehr weit verbreitet, während eine längere Präsenz römischer Truppen für Graubünden archäologisch kaum oder nur sehr schwer nachweisbar ist.

So gäbe es letztlich am Beitrag von C.P. Ehrensperger noch manches zu bemängeln.

Wenn wir Herrn E. aus methodischer Sicht für den Umgang mit archäologischen Quellen einige Ratschläge geben möchten, dann wären es etwa folgende:

1. Wenn zur Bestätigung einer neuen Theorie oder auch zur Widerlegung einer bestehenden Hypothese Quellen aus Nachbarwissenschaften beigezogen werden (z.B. eben der Archäologie, Sprachwissenschaft, Geschichte usw.), so muss dies mit grosser Sorgfalt und äusserst kritisch getan werden. Vorhandene Publikationen sollten diesbezüglich gründlich konsultiert werden. Hie und da empfiehlt es sich auch, bezüglich heikler Fragen mit Fachleuten persönlichen Kontakt aufzunehmen.

2. Die Literatur des 19. Jhs. zum Thema «Römerstrassen» ist zweifellos kulturhistorisch gesehen hochinteressant. Moderne Hypothesen lassen sich aber mit solchen Werken (z.B. C.U. v. Salis-Marschlins, 1805; P.C. Planta, 1872; S. Bavier, 1878 usw.) weder widerlegen noch bestätigen, da die Wissenschaft des 19. Jhs. mit völlig anderen Voraussetzungen und Kriterien gearbeitet hat. Eine wissenschaftliche Diskussion muss heute auf der Basis der jüngsten Forschung erfolgen; die Zurkenntnisnahme der neuesten Literatur ist eine absolute Notwendigkeit.

3. Es ist äusserst gefährlich, mit vorgefassten Meinungen und – wie es uns scheint – z.T. auch völlig falschen Vorstellungen an eine Materie heranzutreten und diese Vorstellungen anschliessend in einen historischen Rahmen (im vorliegenden Fall Eisenzeit und Römerzeit) hineinzuzwängen.

4. Es scheint uns persönlich mehr als nur problematisch zu sein, wenn man für das ganze Römerreich dasselbe sture Schemadenken voraussetzt, d.h. wenn man beispielsweise annimt, dass im gesamten römischen Reiche, egal ob man sich im Flachland oder im Hochgebirge oder wo auch immer befindet, nach dem selben Muster Strassen konzipiert und auch erstellt wurden. Diese Annahme kann unseres Erachtens nicht stimmen!

Jürg Rageth,
Archäologischer Dienst Graubünden, Haldenstein

Zu den «Breitestrassen» von Maloja

Als Teilnehmer am letztjährigen Kurs über «Die siedlungsgeschichtliche Bedeutung der Römerzeit für die Schweiz» beziehe ich im folgenden kurz Stellung zur Behauptung Carl P. Ehrenspergers, die sogenannten Breitestrassen von Maloja seien in römischer Zeit angelegt worden. Ich beleuchte diesen Aspekt isoliert von der übrigen Römerstrassenfrage, da auch Herr Ehrensperger separat über Maloja in der «Engadiner Post» vom 9. November 1991 berichtet hat und diesen Aufsatz anschliessend in seine Arbeit im letztjährigen Jahrbuch der HAGG eingefügt hat.

Der Augenschein in Maloja während des erwähnten Kurses hat Kopfschütteln verursacht: insbesondere konnte man sich eine angeblich nahezu 2000 Jahre lang erhalten gebliebene aus dem Gelände herausgeschnittene «sauberste

Abb. 6. R. Wildberger, Plan de la Situation de la Maloja, Canton des Grisons, Suisse, 1883. (Staatsarchiv Graubünden, Planarchiv XVIII.1.163.1–2)

Abb. 7. Die Umgebung des Hotels Maloja-Palace um die Mitte der 1880er Jahre mit der Parkanlage und den «Breitestrassen». Stahlstich von J.R. Dikenmann.
(Foto Rätisches Museum Chur)

Böschungsarbeit» schlicht nicht vorstellen, auch war keine Funktion dieser Strassen von der oberen in die untere Ebene ersichtlich. Diese untere Ebene war vor dem Bau des Palace-Maloja (1882–84) sumpfiges Gelände und recht uneben, es wurde erst für die Erstellung des Hotels trockengelegt und planiert.[20] Genau zur gleichen Zeit sind die «Breitestrassen» angelegt worden. Auf der Abbildung 41 im letztjährigen Jahrbuch, einer Kopie aus dem Büchlein des früheren Palace-Direktors Georges Baggerman,[21] ist das Gelände um 1875 dargestellt. Darauf sind keine Trassees erkennbar, ebensowenig im Topographischen Atlas der Schweiz von 1877, hingegen sehr wohl auf dem gleichen nachgeführten Blatt von 1887.[22]

Zusammen mit dem Hotel ist eine grosszügige Parkanlage erstellt worden. In einem Prospekt von 1882 heisst es: «Enfin, derrière le Kursaal s'étendra en demi-cercle une large rue bordée de magasins élégants et coquets, parfaitement

[20] Renato STAMPA. Der Maloja-Palace und sein Erbauer, in: Bündner Jahrbuch, Chur 1966.
[21] Georges BAGGERMAN. Maloja entre cimes et lacs, 1984, S. 8.
[22] Topographischer Atlas der Schweiz, Blatt 520 Maloja, 1877 und 1887.

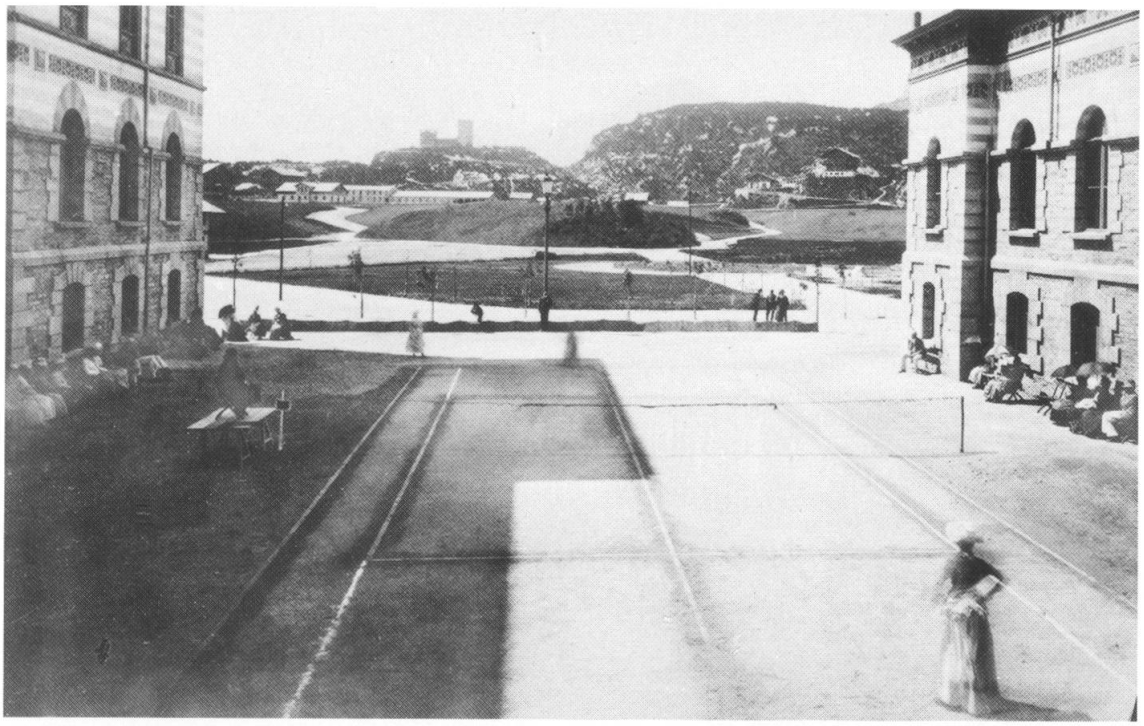

Abb. 8. Blick vom Hof des Hotels Maloja-Palace gegen Südwesten auf die «Breitestrasse I», um 1890. (Foto R. Guler/Kantonsbibliothek Graubünden)

abrités de tous les vents et qui deviendra un centre de promenade et de flânerie des plus agréables pour ceux qui ne voudront pas se fatiguer en entreprenant des excursions lointaines.»[23]

Der Situationsplan von Ingenieur Wildberger von 1883,[24] also aus der Bauzeit, zeigt die Trassees der «Breitestrassen» I, II und III nebst noch weiteren; in der Legende sind sie angegeben als «routes d'une largeur de 10.00 mètres». Sie wurden dann minim schmaler gebaut und die «Breitestrasse» I etwas «segmentierter» *(Abb. 6)*.

Das Bild aus dem Rätischen Museum[25] aus den ersten Jahren des Maloja-Palace *(Abb. 7)* zeigt vorne rechts die «Breitestrassen» mit den im Prospekt erwähnten Häuschen, ebenso ist die «Breitestrasse» I auf dem Foto des Palace-Hofes mit dem Tennisplatz *(Abb. 8)* zu sehen, hinten links.[26] Ein weiteres Foto (hier nicht abgebildet) aus dem Band «Graubünden in historischen Photogra-

[23] Notice sur l'Hotel-Kursaal de la Maloja, Bruxelles 1882, S. 34.
[24] StAGR, Planarchiv XVIII, 1.163.1–2. Plan de la Situation de la Maloja, Canton des Grisons, Suisse, par R. WILDBERGER Jngr. 1883.
[25] Rätisches Museum Chur, Inventar-Nr. 1961.151.
[26] Kantonsbibliothek Graubünden, Chur, Fotoalbum Bc 452, S. 5.

phien aus der Sammlung Adolphe Braun»[27] gestattet einen Einblick in die Situation nach 1900, als die «Breitestrassen» II und III bereits wieder überwachsen waren. Ähnliches zeigt auch die Abbildung 45 im letzten Jahrbuch der HAGG: nach der ersten kurzen Blüte des Palace sind die Pavillons bereits wieder abgebrochen, der Park ist verwildert, bevor er dann in einer späteren Phase in einen Golfplatz umgewandelt wurde.[28]

Die erwähnten und hier reproduzierten Pläne und Bilder sowie die Beschreibungen in den Prospekten beweisen ausreichend und klar Alter und Zweck der «Breitestrassen». Sie haben als «large rue» rund zehn Jahre lang dem Promenieren des europäischen Hochadels gedient. Eine römische Zeitstellung ist somit ausgeschlossen.

Paul Eugen Grimm
Mittelschullehrer, Ftan

[27] Graubünden in historischen Photographien aus der Sammlung Adolphe Braun, Basel 1988, S. 62f.

[28] Für zahlreiche Hinweise danke ich Herrn Direktor Luc HEYTENS, Maloja, Herrn Architekt Erwin BLARER, Samedan, und Herrn Georges BAGGERMAN, Tervuren (B).