

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: - (1972)

Artikel: Römerstrassen

Autor: Fürstenberger, Markus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987496>

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: 23.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 vielseitig 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 Grenzonen rasch und zuverlässig Nachschub geschickt werden. Dazu brauchte es ein gutausgebautes Strassen- system, 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 gepflastert. 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 Alpenberge 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 gepflasterte Landstrassen und viele Nebenstrassen. – Von Meile zu Meile (= 1,5 km) zeigt ein Meilenstein die Entfernung zur nächsten Stadt an. Nach zehn Mei-

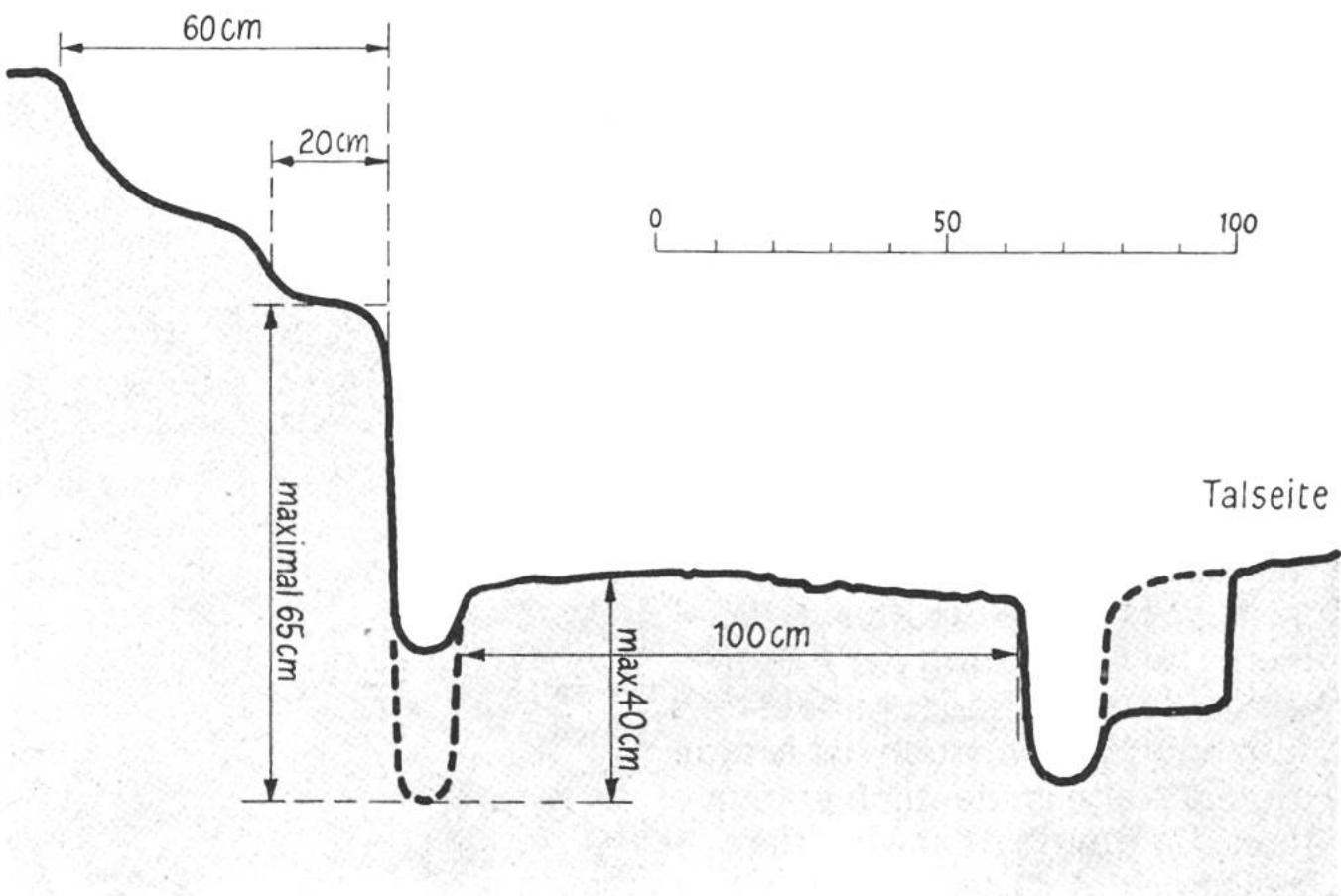
len, also alle 15 km, trifft man auf eine «statio», wo neue Pferde gemietet werden können. An jeder dreissigsten Meile steht ein Gasthaus und ein Verkaufsladen. In den Städten gibt es meist gemeindeeigene Hotels. Um die Sicherheit auf Strassen und in Gathöfen ist es aber nicht allzu gut bestellt.

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, Windischthal. 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 Mittelalter 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 Ge steins durchschlagen, so dass man die Anhöhe des Bözbergs durch einen kurzen Engpass erreicht. Die beiden Karrengeleise sind je nach der Härte des Ge steins 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 durf ten also nicht breiter als 8 cm sein, sonst blieb der Karren stek ken. Die Abnutzung der Felsen zeigt, dass die Räder mindestens 1 m hoch waren; auch die Mulde für die Nabe ist deutlich erkenn bar. Die Pferde oder Maultiere mussten auf diesem Strassen stück hintereinandergespannt werden. Damit sie beim Ziehen eines Lastzuges auf dem harten Felsen Fuss fassen konnten, ist er teilweise stufenartig ausge hauen. Auf der einen Kilometer langen Strecke konnte nur an ei ner Stelle ausgewichen werden, dort liefen vier Geleise nebenein ander. Durch Schellengeläute und Rufen mussten sich die Fuhr leute rechtzeitig bemerkbar ma chen, sonst entstand eine hoff nungslose Situation oder sogar Streit.

Von der Arbeit der Römer pro fitierte das Mittelalter noch lange; auf Grund einiger gefundener Bruchstücke von Hufeisen, Huf nägeln und Radteilen kann näm lich geschlossen werden, dass der Karrenweg am Bözberg noch im 15. Jahrhundert benutzt wurde. Aber auch die ganze Strassenführung durch die rö mischen Strassenerbauer hat sich teilweise bis in die Neuzeit erhalten.

Markus Fürstenberger

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

