

Zeitschrift: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Band: 25 (2010)

Artikel: Die Römerstrassen als Vorbild für den neuzeitlichen Chausseenbau : Mythos und Realität
Autor: Bolliger, Sabine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871747>

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: 17.01.2026

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

Sabine Bolliger

Die Römerstrassen als Vorbild für den neuzeitlichen Chausseenbau

Mythos und Realität

Bei der Mühle von St-Prex im Kanton Waadt wurde 1785 ein römischer Meilenstein gefunden. Die Inschrift aus dem Jahr 213 n. Chr. nennt den damaligen Kaiser Caracalla nicht nur mit seiner langen Titulatur als grossen, glücklichen Feldherrn und Friedensstifter, sondern auch als denjenigen, der die durch das Alter zerfallenen Strassen und Brücken wiederherstellte.¹ Die bernischen FINDER, welche die Strasse gerade mit viel Aufwand erneuert hatten, brachten den Meilenstein auf die nahe gelegene Brücke über den Bach Boiron und mauerten ihn dort ein. Sie stellten daneben eine Erinnerungstafel auf, die Bezug auf Rom nahm und gleichzeitig ihr eigenes Werk lobte: «Pontes et vias vetustate collapsas olim Roma, nunc Berna restituit. 1785.» (Abb. 1, S. 60). Heute befinden sich der Meilenstein und die Berner Inschrift in Lucens im Depot des kantonalen Archäologiemuseums von Lausanne.²

Die beiden Inschriften von St-Prex weisen auf zwei wichtige Epochen des Strassenbaus im Gebiet der heutigen Schweiz hin: während es in den Jahren um Christi Geburt die Römer waren, welche die Schweiz eroberten, ihre Kultur brachten und die Strassen erneuerten, waren es im 18. Jahrhundert die Berner, die damit begannen, das Strassennetz systematisch zu verbessern.³ Doch wie steht es tatsächlich um den Einfluss des römischen auf den neuzeitlichen Strassenbau? Lässt er sich nachweisen und, wenn ja, wo und wie? Was konnten die Autoren des 17. und 18. Jahrhunderts über die antiken Strassenbautechniken wissen? Was ist uns heute darüber bekannt?

Der Mythos: Römerstrassen aus der Sicht der Strassenbauer des 17. und 18. Jahrhunderts

Der Baumeister, der das bernische Strassenbauprogramm anregte, ist Friedrich Gabriel Zehender. Seine Ausbildungsjahre verbrachte er ab 1717 in Frankreich, Holland, Deutschland und Preussen. 1725 kam er zurück in die Schweiz. Nach dem Tod seines



Abb. 1: Berner Inschrift beim Meilenstein von St-Prex. Foto: © Musée cantonal d'archéologie et d'histoire, Lausanne. Foto Fibbi-Aeppli.

Vaters 1730 wurde er dessen Nachfolger als Berner Strassenbaumeister. Er schrieb 1740 ein Gutachten, das *Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen*.⁴ Dessen grossen Erfolg konnte er allerdings nicht mehr miterleben, da er bereits 1741 starb. Aber seine Vorschläge wurden überraschend schnell umgesetzt. Dabei ging es darum, den Strassenbau systematisch, organisiert und kontrolliert anzugehen, ebenso den Unterhalt der Strassen, und dafür sowohl eigens zuständige Beamte anzustellen als auch einen speziellen Fonds einzurichten. Wenn man dessen Bedeutung bedenkt, ist das *Memoriale* mit einem Umfang von 15 Seiten eher kurz gefasst. Zehender verweist jedoch auf seine Quellen, die wesentlich ausführlicher sind. Er nimmt Bezug auf die Römer: «[...] von allen Mitteln, deren die alten Römer sich bedient haben, ihres, und andere Reich und Völcker zu bezwingen, in Gehorsam zu behalten, glückhaftig zu machen, ihre Schätze zu bereichern, und ihres Reich zu vergrössern, sind keine kräftigere wichtigere und richtigere gewesen, als die Etablier- und Erhaltung ihrer grossen Land-Strassen.» Thema ist hier nicht die konkrete Strassenbautechnik, sondern die Tatsache, dass der Staat ein Strassennetz baute und unterhielt, also die staatliche Organisation, so wie Zehender das auch vorschlägt.

Als einen der Autoren, die er las, nennt Zehender Henri Gautier mit dessen *Tractat von der Anlegung und dem Bau der Wege und der Stadtstrassen*.⁵ Die deutsche Übersetzung erschien 1759, das französische Original 1693 in Paris. Es war das erste Werk von Bedeutung über den frühneuzeitlichen Strassenbau und wurde das grundlegende Handbuch für den von Frankreich ausgehenden europäischen Chausseenbau.⁶

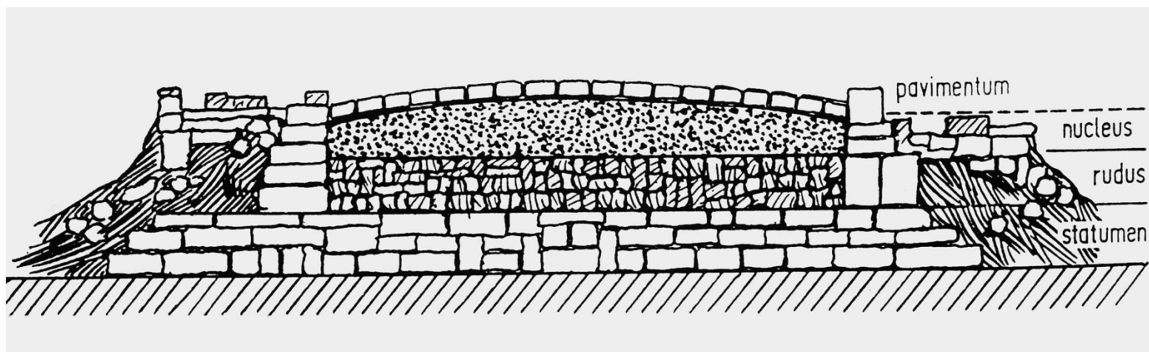


Abb. 2: Skizze eines Römerstrassenprofils, basierend auf Vitruvs Beschreibung eines Bodens in einem Privathaus. Quelle: Heinz (wie Anm. 8).

Die Schrift von Hubert Gautier ist wesentlich ausführlicher als das *Memoriale* Zehenders. Das Kapitel «Von den Heerstrassen der Römer» füllt 27 von insgesamt 153 Seiten. Gautier war ursprünglich Arzt, dann Ingenieur des Languedoc und zuletzt *Inspecteur des ponts et chaussées*. Seine Kenntnisse über die Römerstrassen bezog er aus der *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain* von Nicolas Bergier.⁷ Diese Publikation ist ebenso wenig wie diejenige von Gautier eine Primärquelle zu den Römerstrassen, jedoch die wichtigste Primärquelle zu unserem traditionellen Bild der Römerstrassen, das sich trotz aller Fortschritte im Bereich der Altertumswissenschaften teilweise bis heute gehalten hat. Als Beispiel sei das Profil einer «Römerstrasse» in der Publikation von Werner Heinz aus dem Jahr 2003 genannt (Abb. 2).⁸ Die Grafik stammt aus einem Artikel über Römerstrassen von Gerhard Radke.⁹ Radke bezieht sich auf Bergier und dieser wiederum auf Vitruv.

Der von Zehender ebenfalls erwähnte Vitruv war römischer Architekt, Ingenieur und Schriftsteller und lebte im 1. Jahrhundert v. Chr. Der Einfluss Vitruvs in nach-römischer Zeit war enorm. Über seine Person ist jedoch fast nichts bekannt. Gemäss seinen eigenen Angaben war er im Heer Cäsars mit der Herstellung von Waffen für die Artillerie beschäftigt. In der Nachwelt wurde er berühmt für das einzige erhaltene Werk der Antike über Architektur.¹⁰ Es handelt sich um ein Lehrbuch, dessen älteste Abschrift aus dem 9. Jahrhundert stammt und von dem über 50 Handschriften erhalten sind. Grösste Bekanntheit durch einen eher simplen, aber äusserst populären Roman des 21. Jahrhunderts erlangte seine Proportionenlehre,¹¹ beschrieben an einem Menschen und zeichnerisch umgesetzt von Leonardo Da Vinci.

Vitruvs zehn Bücher über Architektur befassen sich allerdings nicht mit dem Strassenwesen. Er beschreibt die Ausbildung des Architekten, architektonische Grundbegriffe, Baumaterialien, den Tempelbau, öffentliche Gebäude, Privathäuser, Wasserleitungen, Zeitmessung, Uhren, Astronomie und Maschinen. Die Textstelle, auf der das bei Radke und Heinz gezeigte Aufbauschema basiert und auf die sich Bergier stützt, stammt aus dem Buch 7, und es geht um die Erstellung eines Bodens

in einem Privathaus: «Unter freiem Himmel aber müssen die Fussböden ganz besonders zweckmässig angelegt werden, weil das Balkenwerk durch Feuchtigkeit quillt oder durch Austrocknen schwindet oder, dadurch dass es sich krümmt und senkt und sich bewegt, die Fussböden beschädigt [...]. Nachdem die Unterschicht hergestellt ist, ziehe man die Estrichmasse darüber, und diese soll fest gestampft nicht weniger als ein Fuss dick sein. Nachdem dann, wie oben beschrieben ist, die Deckschicht gezogen ist, soll man den Fussboden aus grossen etwa zwei Zoll starken, viereckig geschnittenen Steinplatten mit einem Gefälle von 2 Zoll auf 10 Fuss legen.»¹² Das Zitat ist Teil einer längeren Beschreibung, in der Vitruv auch eine Holzkonstruktion erwähnt. Die Abfolge der Schichten mit den Fachbegriffen *statumen*, *rudus*, *nucleus* und *pavimentum* wurde in der Folge und bis heute nicht nur in Schulbüchern verbreitet, die sich mit dem Thema Römerstrassen befassen, sondern ebenso in zahlloser Populärliteratur zu Römerstrassen. Bergier war sich noch bewusst, dass es sich bei dieser Textstelle nicht explizit um eine Strasse handelte. Er nahm jedoch gemäss eigenen Angaben verschiedene Sondierungen an «Römerstrassen» vor, entdeckte eine Entsprechung zur Beschreibung Vitruvs und stellte in der Folge die These auf, Vitruvs Text könne auch für den Strassenbau als Quelle benutzt werden. Während sich die Ausgrabungsergebnisse Bergiers nicht mehr auf ihre Richtigkeit überprüfen lassen, haben wir heute die Möglichkeit, seine These anhand von Strassenprofilen, die mit modernsten archäologischen und naturwissenschaftlichen Methoden sicher römisch datiert werden können, kritisch zu beurteilen.

Die Realität: Römerstrassen im Gebiet der heutigen Schweiz

In der aktuellen Fachliteratur wird der Text von Vitruv zu Recht nicht mehr als Quelle für Römerstrassen herangezogen.¹³ Es gibt nur wenige antike Beschreibungen zur Strassenbautechnik, die überliefert sind. Neben einigen kurzen Erwähnungen in literarischen Texten ist lediglich ein Gedicht von Statius zur Via Domitiana etwas ausführlicher.¹⁴ Gemäss seinen Angaben werden zuerst Furchen gezogen, welche die Begrenzung der Trasse markieren. Dann wird für das Strassenbett ein Graben ausgehoben und mit verschiedenen Materialien aufgefüllt. Eine Lage Pflastersteine bildet die Oberfläche. Die seitlichen Ränder werden mit Steinplatten befestigt. Mit ihrer gepflasterten Fahrbahn entspricht besonders die Via Appia dieser Beschreibung. Sie prägt, berühmt und oft abgebildet, bis in die Gegenwart in besonderer Weise unsere Vorstellung einer Römerstrasse.

Allerdings verallgemeinern wir zu sehr. Helvetien ist nicht Rom. Entgegen der Beschreibung von Statius und anders als die Via Appia sind die römischen Strassen im Gebiet der heutigen Schweiz in der Regel nicht gepflastert. Dies zeigen die in den letzten Jahrzehnten ausgegrabenen Strassentrassen, welche dank neuen

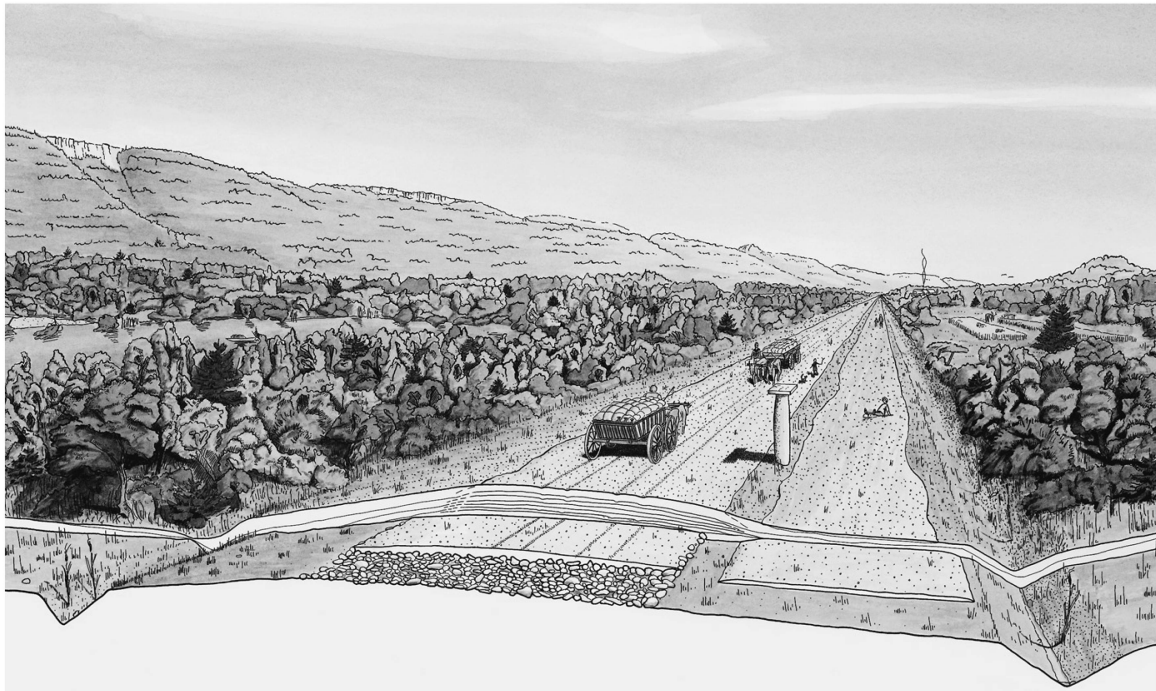


Abb. 3: *Römerstrasse in archäologischer Rekonstruktion.* © Archäologischer Dienst des Kantons Bern.

Datierungsmethoden eindeutig der römischen Zeit zugeordnet werden können. Die typische Römerstrasse im Schweizer Mittelland ist zusammengesetzt aus einer Steinsetzung als Fundament und darüber einer feineren Schicht aus Kies oder Sand als Fahrbahn (Abb. 3).¹⁵ Im feuchten Untergrund besteht die unterste Schicht aus einer Lage Holzbohlen (Abb. 4, S. 65). Die Fahrbahnoberflächen reparierte man jeweils durch das Auflegen einer neuen Materialschicht. Die bombierte Trasse erhöhte sich so im Lauf der Zeit durch die Reparaturschichten zu einem Damm. Seitliche Gräben dienten der Entwässerung. Allein aufgrund ihrer Struktur unterscheidet sich somit eine Römerstrasse kaum von einer Chaussee des 18. Jahrhunderts. So verwundert es auch nicht, dass in der Vergangenheit immer wieder mittelalterliche oder neuzeitliche Strassen für römische gehalten wurden. Die Ähnlichkeit hat allerdings nicht in erster Linie mit der neuzeitlichen Übernahme des römischen Beispiels zu tun, sondern wird eher in der jeweiligen ähnlichen bautechnischen und staatsorganisatorischen Antwort auf gleiche Probleme begründet sein.

Die klassischen Quellen, um das antike Strassennetz zu rekonstruieren, sind Meilensteine und Itinerare. Diese geben jedoch nur die Routen an, und ohne den Beizug der Archäologie kann damit keine konkrete Trasse nachgewiesen werden. Um den aktuellen Stand der Forschung unter Einbezug der Archäologie zu erfassen, wurde von ViaStoria in einem von Heinz Herzig geleiteten Nationalfondsprojekt eine Datenbank erstellt. In einem geografischen Informationssystem (GIS) sind

die Resultate auf eine Karte übertragen worden (Abb. 5, S. 66). Es sind im Gebiet Mittelland und Jura die den Römern zugeschriebenen Strassen erfasst und dabei die unsicheren und hypothetischen ausgeschieden worden. Die Siedlungen sind ebenfalls kartiert. Das Siedlungsbild macht deutlich, dass ein dichtes Strassennetz existiert haben muss, während aus den eher wenigen nachgewiesenen Strassen ablesbar ist, dass der grösste Teil des antiken Verkehrsnetzes verschwunden und nicht mehr direkt fassbar ist (Abb. 6, S. 67).

Meilensteine und Routenverzeichnisse, sogenannte Itinerare, dienen als Quellen zur Rekonstruktion des römischen Strassennetzes besonders dazu, die Hauptrouten zu ermitteln. Meilensteine bezeugen in der Regel, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt eine Strasse zu einer städtischen Siedlung (*caput viae*, Zählpunkt für die Distanzangaben) führte, dies jedoch nur, wenn noch eine vollständige Inschrift entzifferbar ist. Manchmal geben sie explizit an, dass ein bestimmter Kaiser die Reparatur und den Neubau von Strassen und Brücken beauftragte respektive finanzierte. Dies entspricht jedoch nicht immer den Tatsachen, es kann sich auch um allgemeine Propaganda des entsprechenden Kaisers handeln. Ein grosses Problem bei der Benutzung und Interpretation von Meilensteinen als Quellen ist, dass sie in der Regel nicht mehr an ihrem ursprünglichen Standort stehen. Dann ist der Verlauf der Strasse, zu der sie gehörten, nicht mehr festzustellen. Die Angaben in den Routenverzeichnissen (*Tabula Peutingeriana*, *Itinerarium Antonini*) sind ebenfalls nicht immer eindeutig. Sie lassen keine chronologischen Veränderungen erkennen, sondern zeigen den spätrömischen Zustand. Die Strasse über die Pierre Pertuis z. B. ist in den Itineraren nicht enthalten, obwohl sie archäologisch von augusteischer Zeit bis ins Frühmittelalter belegt ist. Sie ist auch nicht mit Meilensteinen versehen. Die Bauinschrift über dem Felsentor der Pierre Pertuis, um 200 n. Chr. datiert, ist dafür als Quelle eine äusserste Seltenheit.¹⁶ So sind denn neue Erkenntnisse auch in Zukunft vor allem von der Archäologie zu erwarten.

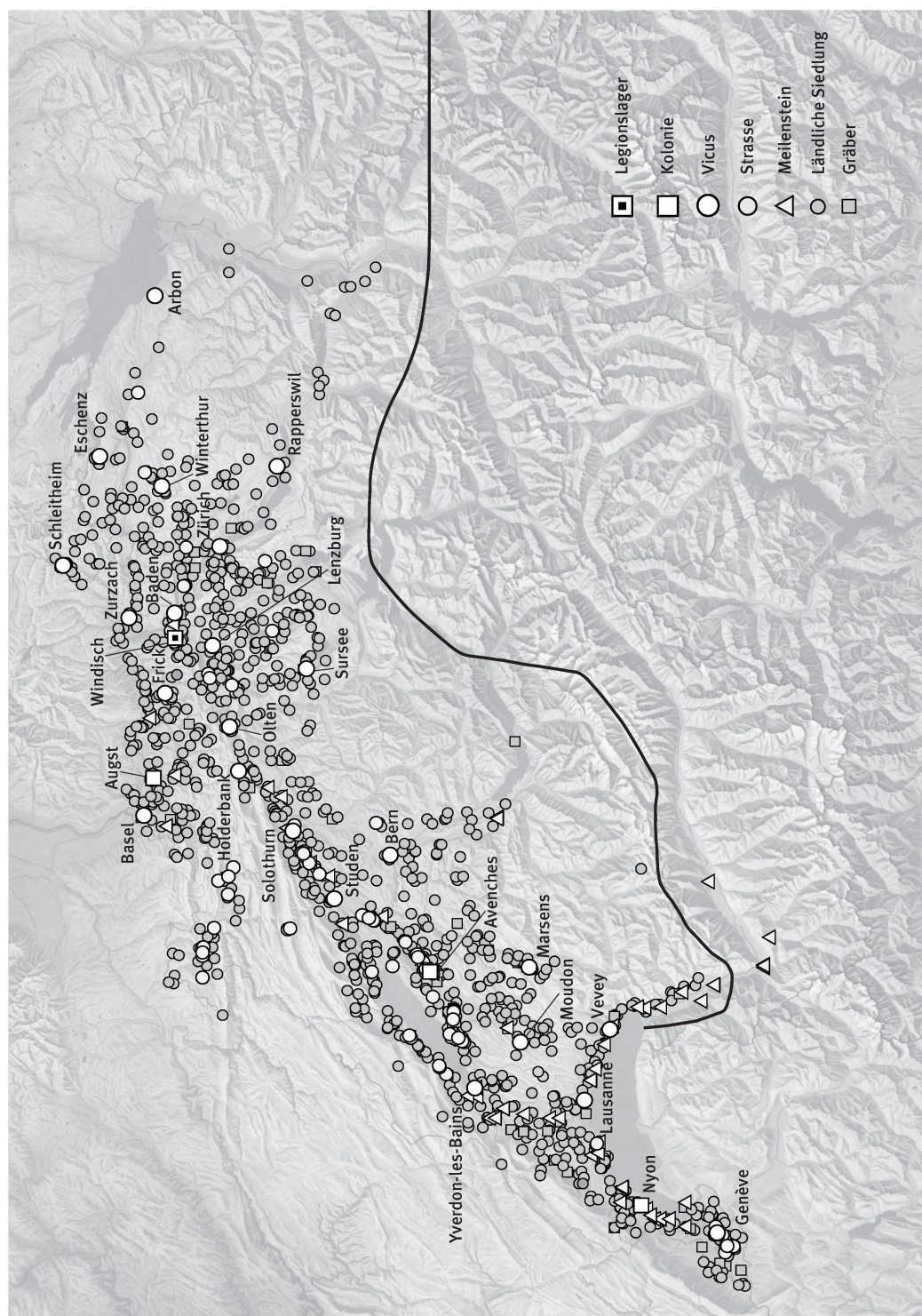
Bern und die Römer

Was konnten also die Strassenbauer des 18. Jahrhunderts tatsächlich über den römischen Strassenbau wissen? Was sahen sie im Gebiet der heutigen Schweiz? Zahlreiche Aspekte der römischen Kultur wirkten auch nach dem Untergang des römischen Reichs weiter und beeinflussten Sprache, Rechtswesen, Religion sowie Werkzeuge und Produktionstechniken. Architektur und Kunst des Mittelalters bezogen sich auf die griechisch-römische Vergangenheit. Die Inschrift der Pierre Pertuis war bekannt und berühmt, Mönche entdeckten sie bereits im Mittelalter. Mit der Renaissance und dem Humanismus ab dem Ende des 14. Jahrhunderts wurde die antike Welt in allen Domänen wiederentdeckt. In der Schweiz begannen



Abb. 4: Römerstrasse in Tavannes-Tavapan nordwestlich des Felsentores Pierre Pertuis.
Rekonstruktion. © Archäologischer Dienst des Kantons Bern.

Abb. 5: Römische Siedlungen, Strassenreste und Meilensteine im Schweizer Jura und Mittelland. Kartenhintergrund reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA081011).



© ViaStoria Sabine Bolliger



© ViaStoria Sabine Bolliger

Abb. 6: Wichtigste bekannte römische Hauptstrassen im Gebiet der heutigen Schweiz. Kartenhin- tergrund reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA081011).

1528 am Theater von Augst die ersten Ausgrabungen Europas, die von einer öffentlichen Institution in die Wege geleitet wurden. Die systematischen Ausgrabungen in Herculaneum und Pompeji legten im 18. Jahrhundert die Fundamente der modernen Archäologie. Ganz Europa wurde auf die Überreste aus der Antike im Boden aufmerksam gemacht.¹⁷ Vom 16. bis ins frühe 20. Jahrhundert griff man auch in den Fragen um Monarchie und Republik immer wieder auf die Tradition der Antike zurück. Und gerade in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts erlangte der Rückgriff auf die Antike in der Kunst eine neue Bedeutung.¹⁸

Zehender verdankte seine Kenntnisse über die Strassenbautechnik wohl ausschliesslich der Konsultation der von ihm angegebenen Autoren Gautier und Bergier. Der Bezug auf die Römer diente der Argumentation, um seine Anliegen besser durchsetzen zu können. Es war damals durchaus allgemein üblich, sich auf die Römer zu beziehen, um zu überzeugen. Dies geschah auch noch in den Jahren um 1830 im Kanton Waadt, als es um die Erneuerung einer Strasse, der Etraz, zwischen La Sarraz und Orbe ging. Das Alter der Strasse, die für römisch oder sogar keltisch gehalten wurde, diente sowohl Befürwortern als auch Gegnern einer Reparatur derselben als wichtiges Argument: die Strasse sei zu alt, um sie zu erhalten, oder die Strasse sei zu alt, um sie nicht zu erhalten.¹⁹

Der Meilenstein in St-Prex und das *Memoriale* von Zehender zeigen also weniger, wie die Römer bauten, als vielmehr, wie wichtig der Bezug auf die Römer für das Selbstverständnis des damaligen Bern war.²⁰ Der Strassenbau, insbesondere dessen Organisation, wurde bewusst an das römische Vorbild angeglichen. Stundensteine säumten die Strassen und gaben die Distanzen (Wegstunden bis Bern) an, wie in römischer Zeit die Meilensteine. Inschriften bezeugten wie bei den Römern aussergewöhnliche Leistungen. Am berühmtesten ist die Inschrift am Aargauerstalden, die an die 1750–1758 dort unter grossen Schwierigkeiten fertiggestellte Strasse erinnert: «Civibus et peregrinis Gratum opus relictum veteri via per loca praerupta qua natura negare videbatur iter factum atque munitum inceptum MDCCCL absolutum MDCCCLVIII.»

Bern präsentierte sich aber nicht nur im Strassenbau als Nachfolgerin der römischen Republik. Auf Münzen und Siegeln bezeichnete sich Bern als *res publica*. Die Aristokratie verglich sich mit dem Patriziat der römischen Frühzeit. Der Bezug auf die Vergangenheit diente als Legitimation für gegenwärtige Taten. Geschichte wurde instrumentalisiert und zur Gebrauchsgeschichte umfunktionalisiert.²¹ Dabei wählte man aus der Vergangenheit aus, was einem am besten diente. Für den Strassenbau waren das die als grosse Strassenbauer bekannten Römer, für den Stadtstaat Bern war es die römische Republik. Passte die eigene Vergangenheit oder Tradition nicht oder war sie nicht vorhanden, konnte sie auch erfunden werden. In einer Aufsatzsammlung Eric Hobsbawms über die Erfindung von Tradition (*Invention of Tradition*) wird dieses Phänomen für den englischen Sprachraum deutlich gemacht.²² Auch wenn

viele es nicht wahrhaben wollen: der schottische Kilt wurde von einem Engländer erfunden, und dies erst im 18. Jahrhundert. Trotzdem gilt er als die althergebrachte, typische schottische Tracht. Für die Schweiz konfrontiert uns ein aktueller Buchtitel von Roger Sablonier mit der Wirklichkeit: Die Gründungszeit fand ohne Eidgenossen statt.²³ Was Rom für den Stadtstaat Bern war, waren und sind die Eidgenossen für die Schweiz. Aber der Mythos, das Geschichtsbild der «alten Eidgenossen», stimmt nicht mit der Realität um 1300 überein. Dies ist seit dem 19. Jahrhundert bekannt. Trotzdem leben die Geschichten um den Rütli Schwur, den Burgenbruch, Tell und die Stauffacherin weiter, nicht zuletzt als Gebrauchsgeschichte in der Politik. Wie Mythen bewusst gefördert werden können, zeigt das Beispiel der Hohlen Gasse. Die Landstrasse nach Küsnacht war vierspurig, 4 m breit und stark befahren. Sie wurde 1937 tiefer ausgehoben, bepflanzt und mit Steinen gefasst und so zu einem «mittelalterlichen» Hohlweg umgestaltet. So entstand die Hohle Gasse, finanziert mit Geldmitteln, die von der Schuljugend gesammelt worden waren.²⁴

Anmerkungen

- 1 Walser Gerold, *Römische Inschriften in der Schweiz*, Teil III, Bern 1980, Nr. 318 S. 160 f.; Ders., *Miliaria Imperii Romani, pars secunda, miliaria provinciarum narbonensis galliarum germaniarum* (Corpus Inscriptionum Latinarum XVII/2), Berlin 1986, Nr. 126.
- 2 Die Strasse von Lausanne über die Boiron-Brücke nach Genf ist heute asphaltiert. Wer den Wanderweg nimmt, der unter der Brücke hindurchführt, kann aber noch die alte Bausubstanz sehen.
- 3 Baumann Gotthilf, *Das bernische Strassenwesen bis 1798*, Bern 1924; Bietenhard Benedikt, «Verwaltungsgeschichtliches zum Bernischen Bauwesen im 18. Jahrhundert», *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* 36 (1974), S. 65–107; Bolliger Sabine, Schneider Guy, von Rütte Hans, *Historische Verkehrswege im Kanton Bern*, Bern 2003; Pfister Christian, *Geschichte des Kantons Bern seit 1798*, Bd. IV, Bern 1995, S. 246–250; Schiedt Hans-Ulrich, «Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49/1 (1999), S. 16–34; Ders., «Chausseen und Kunststrassen: Der Bau der Hauptstrassen zwischen 1740 und 1910», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56/1 (2006), S. 13–21.
- 4 Zehender Friederich Gabriel, *Memoriale über die Construction, Reparation und Conservation der hohen Land-Strassen*, Bern 1740. Zum Folgenden auch Anm. 20.
- 5 Gautier Hubert, *Traité de la construction des chemins*, Paris 1693, deutsche Übersetzung: *Des Herrn Gautier [...] Tractat von der Anlegung und dem Bau der Wege und Stadtstrassen*, Leipzig 1759.
- 6 Nach 1775 wurden allgemein die Bauprinzipien des Chausseebaus von Trésaguet übernommen: Trésaguet Pierre-Marie-Jerôme, «Mémoire sur la construction et l'entretien des chemins de la généralité de Limoges», 1775, publiziert in *Annales des Ponts et Chaussées*, 1er série: *Mémoires et Documents*, Paris 1831, S. 243–256.
- 7 Bergier Nicolas, *Histoire des grands chemins de l'empire romain*, Bruxelles 1736.
- 8 Heinz Werner, *Reisewege in der Antike. Unterwegs im römischen Reich*, Stuttgart 2003, S. 43, Abb. 38.
- 9 Radke Gerhard, «Viae publicae Romanae», in: *Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft* XIII/5 (1973), Sp. 1417–1686, Abb. 2 Sp. 1439 f.
- 10 Fensterbusch Curt (Hg.): *Vitruv: Zehn Bücher über Architektur*, Darmstadt 1996.
- 11 Vitruv 3.1.
- 12 Fensterbusch (wie Anm. 10), Buch 7.1, S. 314–319.

- 13 Höcker Christoph, «Strassen- und Brückenbau», in: *Der neue Pauly* (wie Anm. 1), Bd. 11, Sp. 1030–1036; Rathmann Michael, «Strassen, Römisches Reich», in: ebd., Bd. 11, Sp. 1134 bis 1160; Ders., «Viae publicae», in: ebd., Bd. 12/2, 2002, Sp. 164–171; Sauer Vera, «Strasse (Strassenbau)», in: Sonnabend Holger (Hg.), *Mensch und Landschaft in der Antike*, Stuttgart 2006, S. 522; Schneider Helmut, *Einführung in die antike Technikgeschichte*, Darmstadt 2005, S. 176.
- 14 Publius Papinius Statius: *Silvae* = Stat. silv. 4, 3, 40 ff. Dazu Bolliger Sabine, «Strassenunterhalt in der Antike: Verse und archäologische Befunde», *Wege und Geschichte* 2 (2005), S. 4–7.
- 15 Zu Römerstrassen und Strassenforschung in der Schweiz siehe besonders: Herzig Heinz E., Bolliger Sabine, Schneider Guy, «Untersuchungen zum römischen Strassennetz in der Schweiz», *Bonner Jahrbücher* 202/203 (2002/03), S. 227–334; Koschik Harald, «Alle Wege führen nach Rom ...». *Internationales Römerstrassenkolloquium Bonn*, Pulheim 2004; Schiedt Hans-Ulrich, Schneider Guy, Herzig Heinz E., «Historische Strassen- und Wegforschung in der Schweiz», in: Schwinges Rainer Christoph (Hg.), *Strassen- und Verkehrswesen im Hohen und Späten Mittelalter*, Ostfildern 2007, S. 119–159.
- 16 Walser Gerold, *Römische Inschriften in der Schweiz*, II. Teil, Bern 1980, Nr. 125, S. 34 f.
- 17 Flutsch Laurent, Rossi Frédéric, «1500 Jahre in aller Kürze», in: Flutsch Laurent et al. (Hg.), *Die Römerzeit in der Schweiz* (Die Schweiz vom Paläolithikum bis zum frühen Mittelalter 5), Basel 2002, S. 14.
- 18 De Capitani François, in: Gamboni Dario, Germann Georg (Hg.), *Zeichen der Freiheit. Das Bild der Republik in der Kunst des 16. bis 20. Jahrhunderts*, Bern 1991, bes. S. 121, 351 f., 458; Esch Arnold, «Rom-Erfahrung im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert: Winckelmann, Goethe, Humboldt, Bonstetten», in: Ders., *Wege nach Rom. Annäherungen aus zehn Jahrzehnten*, München 2003, S. 106–119.
- 19 Stubenvoll Marianne, «Nos ancêtres les Romains... Faits historiques et légendes», *Les chemins historiques du canton de Vaud*, Bern 2003, S. 24 f.
- 20 Berns Bezug zu Rom: De Capitani François, «Die Antike im schweizerischen Staatsdenken des 18. Jahrhunderts», in: Giddey Ernest (Hg.), *Vorromantik in der Schweiz?* 6. Kolloquium der Schweizerischen Geisteswissenschaftlichen Gesellschaft, Freiburg 1982, S. 217–237; Esch Arnold, «Bern und Italien», in: Ders., *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern 1998, S. 329–353; Herzig Heinz E., *Das alte Bern und die Römer*, Bern 1973 (Manuskript); Ders., *Berns grosser Landstrassenbau im Ancien Régime und sein römisches Vorbild*, Bern 1995 (Manuskript); Ders., «Die antiken Grundlagen des europäischen Strassensystems», in: Szabó Thomas (Hg.), *Die Welt der europäischen Strassen: von der Antike bis in die frühe Neuzeit* (Kolloquium Göttingen Dezember 2006), Köln 2009, S. 5–18; Schweizer Jürg, «Die Fassadenmalereien des Schlosses Büren: Ist Bern Rom?», in: Holenstein André (Hg.), *Berns mächtige Zeit. Das 16. und 17. Jahrhundert neu entdeckt*, Bern 2006, S. 88; Walser Gerold, *Berna altera Roma* (Manuskript, undatiert). Für Hinweise zum Thema geht ein besonderer Dank an Heinz E. Herzig.
- 21 Marchal Guy P., *Schweizer Gebrauchsgeschichte. Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität*, 2. Aufl., Basel 2007.
- 22 Hobsbawm Eric, Ranger Terence (Hg.), *Invention of Tradition*, Cambridge 1983.
- 23 Sablonier Roger, *Gründungszeit ohne Eidgenossen. Politik und Gesellschaft in der Innerschweiz um 1300*, 2. Aufl., Baden 2008.
- 24 Marchal (wie Anm. 21), S. 144.