# Zur Problematik der Erforschung römischer Strassen

Autor(en): **Herzig, H.E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **33 (1983)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-80896

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# MISZELLEN - MÉLANGES

## ZUR PROBLEMATIK DER ERFORSCHUNG RÖMISCHER STRASSEN

Von H. E. Herzig

Der Initiative und den Mitteln des Bundesamtes für Forstwirtschaft (Abteilung Natur- und Heimatschutz) ist es zu danken, dass seit guten zwei Jahren an einem «nationalen Inventar historischer Verkehrswege» gerarbeitet werden kann[1]. Im Rahmen der methodologischen Vorarbeiten ergab sich auch das Problem, Kriterien für die Datierung, zumindest aber für die Zuweisung der Strassen zu einer bestimmten Epoche zu erarbeiten. Dabei stellte sich heraus, dass gerade die *Römerstrassen* einen besonderen Problemkreis darstellen. Deren Erforschung gehört zwar mit zu den ältesten Zweigen der Altertumswissenschaft und kann noch heute zu den populärsten Beschäftigungen gezählt werden. Aber weder Alter noch Popularität der Forschung entheben uns der Pflicht, die Methoden immer wieder neu zu überdenken, gerade dann, wenn die Erforschung der Römerstrassen im Rahmen des erwähnten Inventars eine wichtige Stelle einnimmt. Unsere Arbeit hat sich bis jetzt darauf beschränkt, die Quellen - wie literarische Texte, Itinerare und epigraphisches Material - zu sammeln und zu interpretieren. Dabei wurde auch jeder Geländefund als willkommen registriert, zumal da gerade die kunstvoll angelegten Trassen immer wieder zu bestechen vermochten.

Dass diese Methode freilich nicht ohne Probleme ist, soll hier an drei Beispielen aufgezeigt werden:

*1. Die Römerstrasse im bernischen Seeland:* Die römische Verbindung zwischen dem Grossen St. Bernhard und dem Hauenstein hat sicher das bernische Seeland zwischen Aventicum und Petinesca durchquert. Dies wenigstens ist unserem, leider eher spärlichen Quellenmaterial zu entnehmen[2]. Seit 1856 glaubte man zudem, die Trasse bei Kallnach gefunden zu haben[3], so dass heute der nur vom Aarberg-Hagneck-Kanal geschnittene, ziemlich direkt verlaufende Feldweg von Kallnach über Kappeln bei Aarberg nach Tribei bei Studen als Römerstrasse anerkannt ist. Zu denken geben muss jedoch, dass die 1974 vom Archäologischen Dienst des Kantons Bern in dieser Trasse gelegten Schnitte das seit 1856 bekannte Profil nicht bestätigen. Ist es inzwischen den verschiedenen Meliorationen und intensiven Boden-

1 Der Auftrag erging 1979 an den Projektleiter, Prof. Dr. K. Aerni vom Geographischen Institut der Universität Bern, der gemeinsam mit dem Verfasser eine Arbeitsgruppe bildete, die sich im Laufe des Jahres 1980 konstituiert und ein Forschungskonzept erarbeitet hat, das demnächst in den «Geographica Helvetica» publiziert werden soll.

2 Tab. Peut. III, 2-3, Itin. Anton. 352,4-353,1, vgl. G. Walser, in: Schweiz. Archiv für Verkehrswiss. und Verkehrspolitik 11, 1964, 120f., und ders., *Intinera Romana I: Die römischen Strassen in der Schweiz,* 1. Teil: *Die Meilensteine,* Bern 1967, 85. Zur frühen Geschichte vgl. L. Berger, in: *Provincialia,* Festschrift R. Laur-Belart, Basel/Stuttgart 1968, 15-24.

3 F. Keller, *Notizen über die Römerstrassen in der Schweiz,* in: Anz. für Schweiz. Gesch. und Alterthumskunde, 1856, 2ff.

**Die Römerstrassen im bernischen Seeland**

Plan- und Kartenedition nach G. Grosjean, Kantonaler Karten- und Plankatalog Bern, 2. Teil, Bern 1960 (= G)

| G: | Plan | Titel | Name | Datum |
|---|---|---|---|---|
| 492 | StAB, AA IX, 286 | General Plan über alle Waldungen in der Graffschaft Nydauw diesseit See gelegen | Hochstrass | 1765 |
| 591 | StAB, AA VIII, III.13 | Plan über die Strass von Aarberg gegen Walperzwil und Inss bis zur Zihlbrügg ... | Hochgesträss | 1787 |
| 34 | StAB, AA IV, Erlach 7 | Plan von dem, in denen Grafschaften Aarberg, Nidau und Erlach liegenden Grossen Moos ... | Alte Römische oder sog. Hohe Strass | 1788 |
| 35 | Büren a. A., Burgerarchiv | Neubearbeitung von Nr. 34 | id. | 1821 |
| 265 | StAB, AA I, 4–5 | (Strasseneintragungen von unbekannter Hand auf Karten von R. Leuzinger und W. R. Kutter 1922, darstellend Strassennetz 1804 bzw. 1831) | Römerstrasse | 1804 bzw. 1821 1921 |
| 3160 | StAB, AA VIII | (älteres Planmaterial) | Hochsträss (mit Bleistift eingezeichnet) | 1834 bis 1857 |
| 1198 | StAB, AA IV, Erlach 22 | Das Grosse Moos, soweit auf demselben allgemeine Nutzungsrechte haften | Alte Römerstrasse | o. J. (1850?) |
| 2969 | StAB, AA VIII, 40 | Karte von der Stadt Aarberg samt umliegenden Ortschaften und dahinführenden Strassen | Alte Römer = Strass | 1. Hälfte 19. Jh. |
| 2154 | Bern, StB | H. R. Kutter, Die Juragewässerkorrektion im J. 1853 | Alte Römerstrasse | 1853 |
| 4233 | Biel, Mus. Schwab | Karte über das Gebiet der Juragewässer (Oberst Schwab) | Alte Römerstrasse | 1854 |
| 4230 | | C. A. Blösch, Geschichte der Stadt Biel und ihres Panner-Gebietes. Kartenbeilage gez. v. Oberst Schwab. Signatur AA | «gut erhaltene römische Strasse» | 1855 |

bearbeitungen zum Opfer gefallen? Das scheint mir eher unwahrscheinlich, weshalb die Frage der «Römerstrasse» neu zu diskutieren ist.

Einem Brief Emil Müllers aus Nidau an Ferdinand Keller in Zürich (16. Juni 1855)[4] ist zu entnehmen, dass dieser zusammen mit Oberst Schwab in Kallnach nach der Strasse gegraben und dabei das Profil gefunden hat, das alsdann von Keller im «Anzeiger für Schweizerische Geschichte und Altertumskunde» publiziert wurde und seither in den Handbüchern überliefert wird[5]. Die Idee, die Strasse anzuschneiden, hat offenbar ihre Begründung in der Tatsache, dass die oben erwähnte geradlinige Verbindung zwischen Kallnach und Studen als «Römerstrasse» oder als «Hochsträss» bekannt war[6], und interessant mag sein, dass sie zu Müllers Zeiten auch befahren worden ist[7].

Ein kurzer Blick in die frühere Tradition (vgl. die Zusammenstellung S. 71) erhellt, dass die Bezeichnung «Römerstrasse» bzw. «Hochstrass» mindestens seit 1765 für diesen Weg durchaus geläufig war[8], und auch eine mit dem Strassen- und Brückenwesen befasste wissenschaftliche Publikation von 1787 führte die römische Trasse von Avenches über Faoug–Murten–Kerzers–Fräschels–Kallnach nach Tribei[9].

Dieser kurze, forschungsgeschichtliche Abriss zeigt, dass die Tradition dieser «Römerstrasse» zwar ziemlich alt, die Entdeckung des Profils aber einiges jünger ist. Da, wie vorher erwähnt, die Ergebnisse Müllers heute keine Bestätigung mehr finden, ist die moderne Forschung allein auf die ältere Überlieferung angewiesen, und es fragt sich, wie zuverlässig diese gewesen ist. Wie weit der Name «Hochstrass» ein Indiz für eine Römerstrasse und nicht einfach die Bezeichnung für einen auf einem Damm verlaufenden Weg darstellt, ist – wie ich glaube – eine offene Frage, solange sich als Verbindung von Strassenstationen auch andere Möglichkeiten anbieten, wie im Falle der Seelandstrasse diejenige über Ins–Gampelen–Täuffelen[10] oder Kallnach–Aarberg[11], was die Distanzangabe von 14 Leugen durchaus zulassen würde.

*2. Die Grauholz-Strasse bei Schönbühl* (Bern): Ein durch den Wald nach Bäriswil–Hindelbank führender Weg wird im Volksmund als «Römerstrasse» bezeichnet, offenbar weil mitten im Wald ein schönes, heute leider nicht sehr gut erhaltenes Stück Strassenpflästerung zu sehen ist. Zwar ist diese Strasse in keiner Quelle als rö-

4 Meinem Freund, Dr. H.-M. von Kaenel vom Archäologischen Dienst Bern (jetzt in Rom), verdanke ich den Einblick in den Briefwechsel Müller-Keller, der sich im Archiv der Antiquarischen Gesellschaft im Schweiz. Landesmuseum Zürich befindet (Keltisch-Römische-Fränkische Abt., Bd. II, S. 7), sowie die Erlaubnis, dieses Material zu zitieren.

5 Vgl. etwa S. Bavier, *Die Strassen der Schweiz. Gedrängte Darstellung ihrer historischen Entwicklung und ihres gegenwärtigen Bestandes,* Zürich 1878, 6 und Tf. I; J. R. Forbes, *Notes on the history of ancient roads and their construction,* Amsterdam 1934 (Neudruck ibid. 1964) 142; F. Staehelin, *Die Schweiz in römischer Zeit,* Basel 1948³, 350f.

6 Vgl. die Namen in dem in Anm. 4 erwähnten Briefwechsel.

7 16. Juni 1855: «Wir wählten eine Stelle, wo die hin- und herfahrenden Wagen uns nicht störten und leicht ausweichen konnten.»

8 Die Zusammenstellung des Planmaterials verdanke ich weitgehend H.-M. von Kaenel und Mark Haltmeyer, Bern.

9 *Dictionaire des ponts et chaussées (...) dédié à Leurs Excellences de la République de Berne par H. Exchaquet, Architecte-Ingénieur des ponts et chaussées,* Lausanne 1787, 72ff. (bes. 75).

10 Müller an Keller, 30. Juni 1855.

11 Bavier, Op. cit. 18.

mische überliefert und wurde auch in der Wissenschaft kaum beachtet[12], trotzdem bestand bis jetzt kein Anlass, die volkstümliche Bezeichnung in Zweifel zu ziehen.

Die im Rahmen der Inventarisierung neu vorgenommene Untersuchung der Grauholzstrasse durch Assistent H. Schneider hat jedoch erbracht, dass diese wohl eher in die Zeit des bernischen Chausséebaues, also ins 18. Jahrhundert, gehören könnte. Dazu muss sich die Forschung nun doch einiges überlegen:

Es ist bekannt, das sich die bernischen Strassenbauer schon im 18. Jahrhundert am römischen Strassenwesen orientierten[13]. Freilich ist aus römischer Zeit kein «Handbuch» zum Strassenbau, sondern einzig eine knappe Darstellung in Versform überliefert[14]. Der Bildungsstand der bernischen Strasseninspektoren würde wahrscheinlich auch überschätzt, wenn man ihre Kenntnisse auf direkte Lektüre der antiken Quelle zurückführte, vielmehr macht es beispielsweise Zehenders eigene Darstellung seines Bildungsganges wahrscheinlich, dass die römische Strassenbaukunst durch die Vermittlung gelehrter Autoren wie F. Bergier und H. Gautier[15], den Zehender sogar zitiert, zum Studienstoff der Ingenieure wurde. Die Annahme, dass die Strassenbauer ihre Kenntnisse der römischen Verhältnisse aus Lehrschriften zum antiken und zeitgenössischen Strassenbau bezogen, wird zumindest durch Zehenders Autorenliste bekräftigt. Gehörte aber das Studium der römischen Strassenbauten zur Ausbildung der Fachleute, so mag es kaum erstaunen, dass die neuen Strassen einer römischen sehr ähnlich sein konnten. Und diese Möglichkeit zu bedenken, könnte die modernen Forscher immerhin vor Fehlern bewahren!

*3. Alpenstrassen:* Auch hier zeigt sich, dass die moderne Strassenforschung nur mit grösster Vorsicht an die Identifikation römischer Trassen herangehen kann. So ist beispielsweise die Malojastrasse in den antiken Quellen nur sehr ungenau überliefert, was schon Felix Stähelin zum Ausdruck brachte[16]. Hanno Helbling und B. Moosbrugger-Leu glaubten jedoch, die römische Passstrasse identifiziert zu haben[17], wogegen Armon Planta aufgrund genauerer Beobachtungen zu einer anderen Trassenführung gelangt. In der darauf entstandenen Kontroverse gelang Planta nicht nur eine noch genauere Darstellung des Römerweges zwischen Maloja und Sils, sondern vor allem der Nachweis, dass die von Helbling als «besonders gut sichtbares, besonders leicht zugängliches Stück der Römerstrasse» bezeichnete Tras-

12 Eine einzige Ausnahme bildet BAUMANN, *Das bernische Strassenwesen bis 1798,* Bern 1925, 136, mit Hinweis auf eine Lokalgeschichte des Moosseetales.

13 Vgl. Memorial des Gabriel Friedrich Zehender (StB H XXIV 257) aus dem Jahre 1740, in welchem neben älterer und zeitgenössischer Literatur auch Vitruv zitiert ist, der jedoch kaum zum Strassenwesen geschrieben hat. Dazu auch: F. L. HALDIMANN, *Versuch einer anweisung zur anlegung der Landstrassen,* in: Abh. und Beobachtungen durch die ökonomische Gesellschaft zu Bern gesammelt. Des dritten Jahrganges 1762, Drittes Stück, S. 61ff., der ebenfalls auf das römische Vorbild hinweist.

14 Stat. silvae IV 3,4ff. vgl. zu den übrigen Quellen G. Radke, in: RE S. XIII, 1439 (s.v. viae publicae).

15 Vgl. F. BERGIER, *Histoire des grands chemins de l'empire Romain,* 1. Aufl. Paris 1626, 2. und 3. Aufl. Bruxelles 1728 und 1738. Zur Person Bergiers vgl. HERZIG, *Probleme des römischen Strassenwesens,* in: ANRW II, 1, 1974, 595–597. Zu H. Gautier vgl. *Biographie universelle ancienne et moderne XVI,* Paris 1838, 598–599. Diesem «inspecteur-général des ponts et chaussées» verdanken wir einen «*Traité de la construction des chemins, tant de ceux des Romains que modernes ...*», Paris 1715–1751, deutsche Übersetzung: Leipzig 1759.

16 Vgl. *Schweiz in römischer Zeit,* 380f.

17 *Römerstrassen durch Helvetien,* Zürich o. J.

se aus dem 18. Jahrhundert stammt[18]! Wir stimmen deshalb mit Planta darin durchaus überein «dass nicht jeder gepflästerte oder neuzeitliche Weg in den Alpen römisch sein muss»[19].

Gerade das zweite und dritte Beispiel weisen auf eine erhebliche Fehlerquelle hin, welche von der Strassenforschung bislang wohl zuwenig wahrgenommen wurde. Die Tatsache, dass das im 17. und 18. Jahrhundert erwachende Interesse für die Römerstrassen die zeitgenössische Strassenbaukunst beeinflusste, verlangt nach stärkerer Beachtung und vor allem nach der kritischen Frage, ob ein eventuell entdecktes Strassenpflaster in der Tat römisch sein kann oder nicht vielleicht späteren Jahrhunderten angehört. Aus dieser Frage folgt, dass sich die Strassenforschung nicht auf eine spezifische Epoche beschränken kann, sondern die Verkehrsgeschichte weiterer Zeiträume überprüfen muss. Etwas pointiert könnte man sagen: je umfassender unsere Kenntnisse über die historischen Verkehrswege sind, desto präzisere Angaben gewinnen wir für eine spezifische Epoche. Armon Planta hat hier wirkliche Pionierarbeit geleistet.

Einen weiteren Problemkreis, dessen Bedeutung nicht zu unterschätzen ist, fassen wir im ersten Beispiel: die Tradition späterer Jahrhunderte. Die «Römerstrasse» im Seeland zeigt, dass sich eine Bezeichnung mit einer Trasse verbinden kann, ohne dass deren Richtigkeit sich heute noch nachweisen liesse. In diesem Falle stehen wir vor einem echten wissenschaftlichen Dilemma, der Frage nämlich, welche Zuverlässigkeit dieser Tradition zuzubilligen ist. Und hier drängt sich im Sinne intellektueller Redlichkeit die blosse Feststellung auf, dass zwar die antike Tradition eine Römerstrasse überliefert, und eine jüngere Tradition diese Strasse auch gefunden zu haben glaubt, während heute einige Gründe diese jüngere Tradition in Zweifel ziehen können. Damit ist zwar die Frage der Römerstrasse nicht gelöst, aber in gewissem Sinne neu gestellt. Aus dem dargestellten Problem ergibt sich noch eine weitere Frage, die im Rahmen unseres Inventars nicht belanglos ist: wie historisch und daher schützenswert ist eine Strasse, die nur in der Tradition der letzten Jahrhunderte als römisch oder mittelalterlich galt? Konkret: sollte sich herausstellen, dass das seeländische «Hochgsträss» nie römisch, sondern viel später ist, wird sie trotzdem geschützt? Ich meine, das man es tun müsste!

Die drei Beispiele illustrieren insgesamt einen dem Althistoriker nur zu wohl bekannten Tatbestand: die Lückenhaftigkeit der Quellen. Der Forscher wird daher nicht darum herum kommen, neben dem Material zur Strasse selbst ein weiteres Fundmaterial des Siedlungsraumes heran zu ziehen, soweit dies möglich ist, oder – wie Planta gezeigt hat – die Möglichkeiten in der Landschaft zu studieren.

Methodologisch ergibt sich aus den letzten drei Bemerkungen, dass wir unsere Arbeit sowohl in Bezug auf die Epochengeschichte als auch auf das Quellenmaterial stark erweitern müssen, um für die spezifisch-römische Zeit zu relevanten Aussagen zu gelangen. Dazu erhalten wir durch das Projekt der Weginventarisierung eine einmalige Chance, da es die postulierte Breite geradezu anstrebt.

18 Vgl. A. Planta, *Die römische Julierroute,* in: helvetia archaeologica 25, 1976, 16ff.; H. Helbling, *Die Römerstrasse im Oberengadin,* in: helvetia archaeologica 27/28, 1976, 108ff. und schliesslich A. Planta, *Zum Römerweg zwischen Maloja und Sils,* in: helvetia archaeologica 37, 1979, 42ff.

19 helvetia archaeologica 37, 1979, 46.