

HEINZ E. HERZIG

## Untersuchungen zum römischen Straßennetz in der Schweiz.

### Der Versuch einer Mikrostraßengeschichte

Die Autoren legen in diesem Beitrag Ergebnisse eines Projektes vor, das im Zusammenhang mit dem »Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz« (im Folgenden IVS) entstanden ist<sup>1</sup>.

Das Inventar befaßte sich mit der kantonsweisen Aufnahme von »Wegverbindungen früherer Zeitepochen, die durch historische Dokumente nachweisbar und teilweise auch aufgrund ihres traditionellen Erscheinungsbildes im Gelände auffindbar sind«. Deshalb wurden Linienführungen und Strecken in einem vorgegebenen Raum definiert und bearbeitet. Dies stand im Widerspruch zur bisherigen Erforschung der römischen Straßen, die auf Grund des *Itinerarium Antonini* und der *Tabula Peutingeriana* sowie der Meilensteine die Transitachsen durch die Schweiz zu bestimmen und im Gelände festzulegen suchte. Bei der Inventarisierung stieß man auf das Problem, dass sich die Geländefunde teilweise kaum mit den traditionellen Achsen im Einklang fanden, zudem hatte sich vor allem in der populärwissenschaftlichen Forschung die Tradition ergeben, »alte Straßen« mit »Römerstraßen« gleichzusetzen. Dabei wurden gepflasterte mit Radspuren und in den Fels gehauene mit Geleisen versehene Straßen zu einem Typus der Identifikation mit der »Römerstraße«. Archivstudien ergaben jedoch, dass eine große Zahl dieses Typs auch im Mittelalter und in der Neuzeit dokumentiert ist. Eine genauere Untersuchung der »Römerstraßen« drängte sich daher auf, und da diese durch das Inventar *per definitionem* in einem vorgegebenen Raum unternommen wurde, verließ man auch das alte Schema der römischen, durch die Itinerare bestimmten Transitachsen.

Das durch den »Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung« mitfinanzierte Projekt inventarisierte daher römische Siedlungen und Straßen im kleineren Raum, wandte sich also der »Mikrogeschichte« zu (S. 238 Abb. 1)<sup>2</sup>. Zugleich setzte es sich zum Ziel, den »Typus Römerstraße« genauer zu analysieren, d. h. vor allem die bisherigen technischen Daten, aber auch das umliegende Gelände zu überprüfen. Archivstudien zu späteren Anlagen ergänzten diese Forschungen. Als Beobachtungsraum gelten der Genfer See um Genf und Lausanne sowie die helvetische Hochebene mit den Juraübergängen.

<sup>1</sup> Dazu H. E. HERZIG, Die antiken Verkehrswege der Schweiz. In: E. OLSHAUSEN/H. SONNABEND (Hrsg.), Zu Wasser und zu Land. Verkehrswege in der antiken Welt. Stuttgarter Koll. hist. Geographie Altertum 7, 1999. Geogr. Hist. 17 (Stuttgart 2002) 9 ff.; DERS., Itinera a flumine Pado ad flumen Danuvium. Geschichte einer Verkehrslandschaft.

In: V. GALLIAZZO (Hrsg.), Via Claudia Augusta (Feltre 2002) 109 ff.

<sup>2</sup> Das Projekt trug den Titel: »Siedlungsräume und Verkehrsnetze in römischer und frühmittelalterlicher Zeit: Von der Makro- zur Mikrostrassenforschung«.

Das Projekt gewann durch diese Aufgaben rasch zwei gesonderte Schwerpunkte. Stand einerseits die Anlage eines Siedlungs- und Straßeninventars (S. 240 Abb. 2) im Vordergrund, das nach modernen Gesichtspunkten als Datenbank erstellt worden ist, so verlangte die eher technische Arbeit mit den Karrgeleisen überhaupt erst die Entwicklung einer neuen Methode. Denn schon früh war zur Kenntnis zu nehmen, dass die jeweils überlieferten technischen Daten zu den Geleisen alles andere als einheitlich und genau waren, womit datierende Vergleiche und Typisierungen (keltisch, römisch, mittelalterlich), wie sie seit Grenier üblich sind, fragwürdig wurden<sup>3</sup>. Dieser Befund ist freilich heikel, da er bisherige Gewissheiten in Zweifel zieht, ohne beanspruchen zu können, mehr als neun Standorte untersucht zu haben. Wenn man bedenkt, dass allein im schweizerischen Jura rund vierzig Geleise entdeckt worden sind, mag diese Zahl als gering erscheinen. Doch ließen wir uns bei der Auswahl der Beispiele von der in der Sozialwissenschaft üblichen Theorie leiten, dass die untersuchten ›Einheiten‹ das Wissen über den Gegenstand erweitern sollten. Dies trifft für die behandelten Orte gewiss zu, aber wir haben selbstverständlich nicht vor, ein neues Dogma aufzustellen.

Der vorliegende Beitrag drückt diese Unterschiede in der Methodik aus, indem S. Bolliger die Ergebnisse der Inventarisierung darstellt, G. Schneider seine Arbeit an den Karrgeleisen vorlegt. Dass trotz unterschiedlicher Methodik beide Unternehmungen zusammengehören, also gemeinsam mit der Erforschung römischer Straßen in der Schweiz zu tun haben, soll diese Einleitung in zwei Abschnitten zeigen: Der erste befasst sich aufgrund der durch S. Bolliger gegebenen Übersicht mit dem Versuch, die üblichen römischen Transversalen in ihrer lokalen Bedeutung darzustellen und nach ihrem Sinn im vorgegebenen Raum zu fragen. Er antwortet damit auf das Problem der Mikrogeschichte. Der zweite zieht Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen G. Schneiders für das römische Straßennetz im Jura und im Mittelland der Schweiz.

## STRASSEN IM RAUM

### *Genava, Genf (S. 243 Abb. 3 u. 4)*

Eine erste Nachricht über eine Route aus dem Gebiet der Allobroger zum Fuß des Großen St. Bernhard liefert Caesar, dessen Legat mit einer Legion in *Octodurus* (Martigny) überwinterte, aber mit seinem Auftrag der Passöffnung scheiterte. Welchen Weg er von Genf her einschlug, ist unbekannt. Vermutlich benützte er den dem Südufer des Sees folgenden Pfad nach Massongex. Eine zweite Mitteilung zu Genf gewinnen wir aus Strabo in augusteischer Zeit, der den Großen und den Kleinen St. Bernhard als Übergänge von Italien nach Lyon bezeichnet<sup>4</sup>. Seine Notiz steht bestimmt im Zusammenhang mit der Neuordnung Galliens und der anschließenden Provinzialisierung durch Agrippa, der Lyon zum Hauptknotenpunkt der Straßen in Gallien erhob<sup>5</sup>. Der Kleine St. Bernhard, schreibt Strabo, sei zur Fahr ausgebaut worden, der Große St. Bernhard blieb ein Saumpfad. Nun ist aber interessant, dass Strabo ausdrücklich, wenn auch ungenau, eine Route beschreibt, die Lyon »links liegen lässt«, die Rhone und den *Lacus Lemannia* überquert, um die

<sup>3</sup> A. GRENIER, Manuel d'archéologie gallo-romaine II. L'archéologie du sol. Les routes<sup>2</sup> (Paris 1985) 368 ff. Als Beispiel der Anwendung in der Praxis: A. PLANTA, Verkehrswege im alten Raetien I (Chur 1985) 1–13.

<sup>4</sup> CAES. Gall. 3,1 f.; STRAB. 4,6,7,11 (p. 208).

<sup>5</sup> Zuletzt: M. RATHMANN, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum. Beih. Bonner Jahrb. 55 (Mainz 2003) 20 f., und DNP XII 2 (2003) 1134 s. v. Straßen V. Römisches Reich (M. RATHMANN).

helvetische Ebene zu gewinnen, und von dort über den Jura ins Gebiet der Sequaner und Lingonen gelangt. Die beiden Autoren erwähnen zweifelsohne Wege, die schon in vorrömischer Zeit bestanden haben. Derjenige am Südufer des Genfersees ist in der römischen Kaiserzeit durch Meilensteine überliefert, der andere fand mit großer Wahrscheinlichkeit Eingang in das viel spätere *Itinerarium Antonini*<sup>6</sup> und war dort Teil der Strecke Mailand–Straßburg. Erst später, unter Claudius, ist auch die Pass-Straße über den Großen St. Bernhard ausgebaut worden, sie folgte dem Nordufer über Nyon nach Genf, Vienne und Lyon. Auch diese Straße hatte eine längere Vorgeschichte, so dass generell wohl vom Ausbau des römischen Straßennetzes um Genf auf der Basis älterer Verbindungen gesprochen werden kann. Wann die von Strabo beschriebene Route vom Genfersee in die helvetische Hochebene und in das Gebiet der Sequaner durch Rom ausgebaut wurde, bleibt unklar, vermutlich aber schon in augusteischer Zeit. Das Straßennetz um *Genava* blickt demnach auf eine respektable Geschichte zurück und scheint in augusteischer Zeit zum Gegenstand römischer Planung geworden zu sein. Nicht zu vergessen ist der Hafen, der durch Inschriften der *ratiarii* und *nautae* belegt ist<sup>7</sup>. Dennoch blieb *Genava* ein *vicus*, der von Vienne abhängig war, denn entgegen seiner verkehrsgünstigen Lage blieb die benachbarte *colonia Equestris* (Nyon) *caput viae*, obwohl diese Stadt kaum einen markanten Verkehrsknotenpunkt darstellte<sup>8</sup>.

*Lousanna, Vidy/Lausanne* (S. 247 Abb. 7)

Auch hier lag ein Seehafen, der durch dieselben *nautae lacus Lemanni* bedient war wie derjenige von Genf<sup>9</sup>. Den beiden antiken Itineraren<sup>10</sup> ist zu entnehmen, dass hier eine Straße von derjenigen des nördlichen Seeufers abzweigte und in die helvetische Hochebene führte. Die Annahme, dass es sich dabei um die von Strabo beschriebene handelt, ist sicher begründet. Daraus ergibt sich, dass die erste römische Straße von Genf über *Lousanna* nach Helvetien führte und die nördliche Uferstraße erst unter Claudius den *vicus* erreichte. Dieser stellt daher einen Knotenpunkt für den vom Großen St. Bernhard kommenden Reisenden dar: Er konnte seit Claudius entweder direkt nach Genf-Lyon weiterreisen oder die alte Straße ins Gebiet der helvetischen Ebene und der Sequaner/Lingonen wählen. Wählen konnten natürlich auch die von Genf her Kommenden, auch wenn sie den Seeweg benützten. Die Itinerare vermitteln freilich für diese Funktion des *vicus* einen zwiespältigen Eindruck: Während das *Itinerarium Antonini* die Station *Lacu Lausonio* nur gerade auf der Strecke *a Mediolano per Alpes Graias Argentorato* kennt, zeichnet die *Tabula Peutingeriana* beim *Lacum Losonne* eine Abzweigung mit einer Distanz bis *Abiolica* (Pontarlier) ein, die so nicht stimmen kann, und unterschlägt die im antoninischen Verzeichnis erwähnte Station *Urba* (Orbe). Es ist daher möglich, dass für den antoninischen Autor *Lousanna* eine feste Station einer bestimmten, für seine Publikation wichtigen Route war, während der Autor der *Tabula* Kenntnisse über die Straßengabelung besaß, die jedoch alles andere als präzise waren. Wie dem auch sei, schon vor der Aufnahme in die Itinerare stellte *Lousanna* eine wichtige Kreuzung der Straße von Genf über den Großen St. Bernhard und derjenigen in das Gebiet der Helvetier und Sequaner dar. Diese Funktion geht bestimmt auf vorrömische Zeit zurück und muss im 1. Jahrhundert n. Chr. durch die Römer ausgebaut worden sein.

<sup>6</sup> ITIN. Anton. Aug. 345,10–350,3. *Genava*: 347,12.

<sup>7</sup> G. WALSER, Römische Inschriften in der Schweiz I (Bern 1979) Nr. 15; 40.

<sup>8</sup> Diese spielte eine Rolle bei der Meilenzählung, an welcher

sie offenbar festhielt, vgl. zuletzt RATHMANN (Anm. 5) 117 Anm. 691.

<sup>9</sup> WALSER (Anm. 7) Nr. 52; 54.

<sup>10</sup> ITIN. Anton Aug. 348,2; TAB. Peut. 2,3–4.

*Eburodunum, Yverdon*

Der *vicus* hatte einen Namen als Badeort und stand gemäß der dort gefundenen Inschriften in guter Beziehung zu *Aventicum*, der Hauptstadt der Helvetier<sup>11</sup>. Was neue Grabungen zu Tage förderten, erstaunt daher kaum: Wie S. Bolliger zeigt, führten drei römische Wege von *Aventicum* über den Seerücken nach *Eburodunum*. Einer davon datiert aus dem 1. Jahrhundert n. Chr.; ob die beiden andern gleichzeitig oder nachfolgend entstanden, muss offen bleiben. Gesichert ist jedenfalls die in der *Tabula* eingetragene Verbindung zwischen *Aventicum* und *Eburodunum*<sup>12</sup>; welche Straße diese meint, bleibt unbeantwortet (S. 251 Abb. 11).

Als problematisch erweist sich allerdings die Fortsetzung der peutingerschen Linie von *Eburodunum* nach *Abiolica*, die mit der Ziffer VI gekennzeichnet ist<sup>13</sup>. Seien dies nun Meilen oder Leugen, diese Distanz ist in beiden Fällen zu kurz. Hinzu tritt neuerdings der Nachweis G. Schneiders, dass die bisher dazu passende ›Römerstraße‹ zwischen Vuiteboeuf und Ste. Croix eindeutig jüngeren Datums ist<sup>14</sup>. Hätte es tatsächlich eine römische Straße gegeben, wären ihre Spuren jetzt erneut zu suchen. Nur, die systematische Überprüfung des ganzen Hanges, aber auch Prospektionen der weiteren Umgebung blieben ohne Ergebnisse. Damit gewinnt eine frühere These an Plausibilität, dass die direkte Verlängerung der *Tabula* nicht der Realität entspricht, die Linie vielmehr in die von *Lousanna* herkommende bei *Urba*, das – wie schon gesagt – vergessen ging, hätte einmünden sollen<sup>15</sup>. In der Tat passen die VI Leugen besser zur Distanz zwischen *Eburodunum* und *Urba* und lassen auch die Meilensteine, deren Fundorte leider sehr disparat sind, von denen jedoch der einzige, der ein *caput viae* angibt, von *Aventicum* zählt, eine Zuordnung zur Straße *Aventicum–Urba* zu<sup>16</sup>. Die veränderte Situation führt also zur These, dass der Weg von *Aventicum* nach *Abiolica* zwar über *Eburodunum* führte, dort jedoch nach *Urba* abdrehte und in die seit alters bekannte Verbindung zwischen dem *Lacus Lemannus* und dem Gebiet der Sequaner/Lingonen mündete. Es brauchte keine eigene Straße von *Aventicum* nach *Abiolica*, die Hauptstadt der Helvetier ließ sich so viel einfacher an ein altes Verbindungssystem anschließen.

Wie Bolliger zeigt<sup>17</sup>, finden sich auch Spuren einer römischen Straße am Nordufer des Neuenburger Sees. Ohne hier näher auf die spekulativ erschlossene, aus dem Westen heranführende römische Verbindung einzugehen, sei hier nur postuliert, dass wohl *Eburodunum* auch an die nordufrige Straße angeschlossen war und damit ebenfalls einen Kreuzungspunkt verschiedener Straßen darstellte. Eine zusätzliche verkehrspolitische Bedeutung gewann der *vicus* auch durch seinen Hafen, so dass – wie die vorherigen Orte – auch *Eburodunum* als Kreuzungs- und Umschlagplatz gelten kann (S. 249 Abb. 9).

*Aventicum, Avenches. (S. 250 Abb. 10)*

Als *caput Helvetiorum* und *colonia Helvetiorum* war *Aventicum caput viae* der Meilensteine der nach *Vindonissa* und Augst führenden Reichsstraßen, wie auch – was sich nur vermuten lässt – derjenigen, die nach *Urba* führte. Die Itinerare zeichnen seine Lage identisch am (*iter*) *a Mediolano per Alpes Poeninas Mogontiacum*. Auch wenn Spuren dieser Straße im Südwesten nicht nachweisbar sind, gilt doch als gesichert, dass diese bei *Viviscus* (Vevey) von der Genferseeroute

<sup>11</sup> S. BOLLIGER unten S. 250.

<sup>12</sup> TAB. PEUT. 2,2.

<sup>13</sup> TAB. PEUT. 2,1–2.

<sup>14</sup> G. SCHNEIDER unten S. 270 ff.: Das Beispiel Vuiteboeuf.

<sup>15</sup> F. MOTTAS, Milliaires et vestiges des voies romaines du canton de Vaud. Arch. Schweiz 3, 1980, 154 ff.; 128.

Damit wird meine frühere Kritik (H. E. HERZIG, Römerstraßen in der Diskussion. Bulletin IVS 1990/2, 10–11) gegenstandslos.

<sup>16</sup> BOLLIGER unten S. 249.

<sup>17</sup> BOLLIGER unten S. 249; 253.

abzweigte und über Oron und Moudon nach *Aventicum* lief. Andere Hinweise erlauben den Schluss, dass *Aventicum* neben seiner Funktion als Zählpunkt der Reichsstraßen über ein recht dichtes Verbindungssystem verfügte.

Zunächst ist auf neuere Untersuchungen zum Stadtplan hinzuweisen<sup>18</sup>: Noch fehlt die Spur einer Straße, die das Südtor verlässt. Außerhalb des Osttores konnte in früherer Zeit eine Straße erkannt werden, es fehlen jedoch genauere Angaben, und damit bleibt auch die Frage unbeantwortet, ob sie die Reichsstraße war. Diese ist dagegen beim Westtor durch Grabanlagen markiert und kann aufgrund des dortigen Materials auch datiert werden. Eine Gruppe von Keramikfunden wird der Zeit zwischen Mitte und Ende des 1. Jahrhunderts n. Chr., die andere den rund 100 Jahren zwischen 150 und 250 zugewiesen. Die erste Gruppe ist somit kompatibel mit einer innerhalb des Westtores gefundenen Straßenspur, die – soweit die Indizien die Folgerung zulassen – zur Verbindung vom West- zum Osttor gehört. Damit lässt sich der Straßenbau nach und von *Aventicum* in die zweite Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. datieren, auch wenn – wie oben erwähnt – die Straße nach Osten unklar bleibt. Denn: Jüngere Grabungen im Bereich zwischen Stadt und Murtensee haben eine Nekropole am Hafen und eine andere entlang einer Straße erbracht, die die Stadt in nordöstlicher Richtung verlässt<sup>19</sup>. Die Gräber an dieser Straße können mit ihren ältesten Funden in tiberisch-claudische, durch den Großteil des Materials vom letzten Drittel des 1. bis ins gesamte 2. Jahrhundert n. Chr. datiert werden. Beide in Richtung Osten wegführenden Straßen sind offenbar gleichzeitig oder doch nur unwesentlich zeitverschoben angelegt oder ausgebaut worden, was die Bestimmung der Reichsstraße nicht erleichtert. Immerhin sei hier auf eine andere Anlage verwiesen, nämlich die Brücke von Le Rondet<sup>20</sup>, welche zwischen Murten- und Neuenburger See die Broye überquert und Gleichzeitigkeit aufweist mit den früheren Funden der eben erwähnten Gräberstraße. Führte diese also im Osten um den Murtensee herum nach Le Rondet und von dort weiter in die ebenfalls schon erwähnte Straße am Nordufer des Neuenburger Sees? *Aventicum* verfügte freilich auch über ein Nordtor, durch das, wiederum gemäß älteren Angaben, eine ›Vizinalstraße‹ dem Nordufer des Murtensees zustrebte. Ob diese Interpretation stimmt, bleibe dahingestellt, gesichert aber sind Wege außerhalb des Nordtores durch eine kleine Inschrift, die auf eine Straßengabelung hinweist<sup>21</sup>. Sollte hier ein Weg abgegangen sein, der einerseits nach Le Rondet, andererseits nach *Eburodunum* führte? Die eben aufgeworfenen Fragen lassen nur hypothetische Antworten zu, sie machen jedoch deutlich, dass die Hauptstadt der Helvetier nicht nur *caput viae* einer Reichsstraße war, sondern das Zentrum eines Straßennetzes bildete, dessen ›Fäden‹ auch nach Nordwesten und Nordosten liefen. Diese Straßen sind nicht in die Itinere aufgenommen worden, zeigen jedoch, dass im kleineren Raum eine recht dichte Verkehrserschließung anzunehmen ist. Schließlich sei auch notiert, dass *Aventicum* über einen Hafen verfügte.

<sup>18</sup> Für das Folgende: L. MARGAIRAZ DEWARRAT, La nécropole de la porte de l'ouest. Bull. Assoc. Pro Aventico 31, 1989, 109–137; H. E. HERZIG, Plan de la ville d'Avenches en Suisse (1787): Die erste archäologische Karte von Avenches. In: D. UNVERHAU (Hrsg.), Geschichtsdeutung auf alten Karten. Archäologie und Geschichte. Wolfenbütteler Forsch. 101 (Wiesbaden 2003) 302 f.

<sup>19</sup> D. CASTELLA, La nécropole gallo-romaine d'Avenches »En Chaplix« 1 (Lausanne 1999) 9–12.

<sup>20</sup> BOLLIGER unten S. 257.

<sup>21</sup> Die Angaben, die ich zuletzt (vgl. oben Anm. 18) dazu machte, sind unpräzise. Die in dem dort genannten Aufsatz S. 303, Anm. 18, zitierte Inschrift (WALSER [Anm. 7] Nr. 73) bezieht sich auf das Stadtinnere. Die außerhalb des Nordtores gefundene gleichlautende Weihung ist verloren, vgl. CIL XIII 5070 = E. HOWALD/E. MEYER, Die römische Schweiz [Zürich 1940] Nr. 186, und F. STAEHELIN, Die Schweiz in römischer Zeit<sup>3</sup> [Basel 1948] 528). Gemäß Meyer könnte sie eine Abzweigung des Weges nach *Aventicum* von der von Yverdon an den Westrand des Neuenburgersees führenden Straße sein. Diese zielt direkt nach Le Rondet!

*Augusta Raurica, Augst (S. 263 Abb. 23)*

Die Stadt nimmt die beiden großen Reichsstraßen auf, von denen die eine von *Aventicum* über den Oberen Hauenstein nach Mainz, die andere von Bregenz über den Bözberg nach Strassburg führte. Vermutlich war Augst auch mit dem westlichen Jura und damit mit Gallien verbunden<sup>22</sup>. Die Funktion als wichtiger Verkehrsknoten wird neuerdings unterstrichen durch die Tatsache, dass *Augusta Raurica caput viae* war<sup>23</sup>. Dies ist allerdings die einzige Gewissheit, welche die in Augst neu entdeckten Meilensteine liefern; die andern Probleme, die sie auch aufwerfen, sind einstweilen kaum lösbar und sollen uns nicht weiter beschäftigen<sup>24</sup>. Die ebenfalls unbestrittene Datierung der Ausfallstraße zum Bözberg und nach *Vindonissa* ins 1. Jahrhundert n. Chr. zeigt<sup>25</sup>, dass die Verbindung Augst–Windisch im Zusammenhang mit der Errichtung des Legionslagers steht, wahrscheinlich aber ebenfalls schon in vorrömischer und zur Zeit der römischen Eroberung von Bedeutung war. So wenig die beiden Meilensteine des *Antoninus Pius* über eine eventuelle Reparatur aussagen<sup>26</sup>, sie bezeugen doch, dass die Straße zu dieser Zeit die Bedeutung hatte, die ihr dann später die Itinerare zuwiesen. Durch die neu gefundenen Meilensteine wird diese Aussage noch unterstrichen. Eher im Ungewissen befindet man sich mit der Verbindung von *Aventicum* über den Oberen Hauenstein<sup>27</sup>. Die archäologisch nachgewiesenen Beziehungen zwischen dem *vicus* Holderbank und Augst reichen leider nicht als Beleg für eine Reichsstraße, wenn sie auch die Schlussfolgerung zulassen, dass die Passverbindung sicher seit dem 1. Jahrhundert n. Chr. bestand. Ob ihr die durch die Itinerare bezeugte spätere Bedeutung schon vor der Auflassung des Legionslagers in *Vindonissa* im Jahre 101 n. Chr. zukam, ist nicht feststellbar. Die Vermutung liegt nahe, ist jedoch nicht zwingend.

*Vindonissa, Windisch (S. 263 Abb. 24)*

Beide Itinerare notieren *Vindonissa* an der eben erwähnten Provinzstraße Bregenz–Straßburg. Es besteht jedoch kein Zweifel daran, dass das Legionslager auch an die von *Aventicum* herkommende Reichsstraße angeschlossen war. Dies wird durch die südöstlich von *Vindonissa* bei Baden gefundenen Meilensteine belegt. Sowohl die Säule Traians (99 n. Chr.) als auch diejenige des Tacitus (275/76 n. Chr.) zählen von *Aventicum*<sup>28</sup>. Fehlen Spuren dieser von Westen heranführenden Straße zwischen Olten und *Vindonissa*, so ist die von Augst kommende jüngst im Stadtgebiet von Windisch angeschnitten worden und zwar nach Meinung des Ausgräbers gerade dort, »wo die Fernstraßen nach *Aventicum* und *Augusta Raurica* abgingen«<sup>29</sup>. Beide Reichsstraßen vereinigten sich somit bei *Vindonissa* und führten dann als die eine große Reichsstraße nach Bregenz. Dass das Legionslager an der Gabelung zweier großer Straßen lag, die wohl schon im 1. Jahrhundert n. Chr. als Reichsstraßen galten, erstaunt keineswegs, aber es stellt sich die Frage, ob es mit dem

<sup>22</sup> BOLLIGER unten S. 261.

<sup>23</sup> Zuletzt G. WALSER, Zu den Römerstrassen in der Schweiz: die capita viae. *Mus. Helveticum* 54, 1997, 53 ff.

<sup>24</sup> H. SÜTTERLIN, *Miliaria in Augusta Raurica*. Jahresber. Augst u. Kaiseraugst 17, 1996, 80.

<sup>25</sup> BOLLIGER unten S. 262.

<sup>26</sup> Einer steht in Mumpf (CIL XVII,2 596) und ist stark ergänzt, vgl. WALSER (Anm. 24) 54. Aber auch der Neufund in Augst war stark zu ergänzen, vgl. SÜTTERLIN (Anm. 24) 81, und L. BERGER, Testimonien für die Namen von Augst und Kaiseraugst von den Anfängen bis zum Ende des ersten Jahrtausends. In: P.-A. SCHWARZ/

L. BERGER (Hrsg.), *Tituli Rauracenses I*. Forsch. Augst 29 (Augst 2000) 23 f. Die Bilder dieses Fragments zeigen keine Spuren eines Reparaturvermerks oder einer Zahl. Die im gallischen Raum bekannten Reparaturvermerke (vgl. CIL XVII, Indices IV) des Antoninus Pius weisen einen andern Schriftcharakter auf, vgl. RATHMANN (Anm. 5) 77–78 (mit älterer Literatur).

<sup>27</sup> BOLLIGER unten S. 259.

<sup>28</sup> CIL XVII,2 594; 595.

<sup>29</sup> TH. PAULI-GABI, Ausgrabungen in *Vindonissa* 2003. Jahresber. Ges. Pro *Vindonissa* 2003, 45; 52 f.

*vicus* zusammenhing, dass die Itinerare die eine nicht mehr nennen<sup>30</sup>. Das Zeugnis des nur kurz regierenden Tacitus darf politisch nicht stark gewichtet werden, dennoch erhellt daraus, dass die Straße von *Aventicum* her im 3. Jahrhundert wenigstens noch bekannt war, vielleicht hatte sie deshalb an Bedeutung verloren, weil sich der Verkehr anders entwickelte: Für *Aventicum* wurde die Verbindung nach Augst vordringlicher, für *Vindonissa* konzentrierte sich der Verkehr zum Rhein hin nach Augst und Rottweil. Der Zeitpunkt dieser Veränderung bleibt jedoch offen. Jedenfalls bildet auch *Vindonissa* nicht nur als Lager, sondern auch als Siedlung einen wichtigen Durchgangsort, dem mit den Hafenanlagen auch zusätzliche verkehrspolitische Aufgaben zufielen.

### *Turicum, Zürich*

Wenn der *vicus* noch im 2. Jahrhundert n. Chr. als Station des gallischen Zolls nachgewiesen ist<sup>31</sup>, kommt ihm gewiss einige verkehrspolitische Bedeutung zu. Doch ist diese wahrscheinlich dem Hafen geschuldet, in welchem von den See- auf die Fluss-Schiffe umgeladen wurde. Als *Turicum* für den Straßenverkehr nach den Bündnerpässen eine maßgebliche Rolle spielte, hieß der Ort schon »Ziurichi«, vorher lassen weder Straßenfunde, noch die antiken Quellen den Schluss zu, dass hier mehr als lokaler oder regionaler Verkehr abgewickelt wurde<sup>32</sup>. Der *vicus* fand Anschluss an das Straßensystem bei Baden oder Kloten, vermutet werden Straßen entlang der Zürichseeufer. Es fragt sich also, ob der unten genannte »Walenseekorridor«<sup>33</sup> mehr als eine frühe militärische Funktion hatte, die er bald wieder einbüßte, da die Topographie für den Straßenbau doch sehr mühsam und für den großräumigen Verkehr eher abweisend war. Zudem verlief der Verkehr von den Bündnerpässen nach Ausweis der *Tabula* durch das Rheintal zum Bodensee. Der *vicus Turicum* hatte wohl eine stark binnenländische Funktion als See- und Flusshafen und diente damit zuerst als wirtschaftliches Hinterland des Legionslagers, später als Handelsplatz für den regionalen Markt. Es ist immerhin beachtenswert, dass einer der Orte, an welchem der gallische Zoll erhoben wurde, im Bereich des Straßenverkehrs eine untergeordnete Rolle spielte und seinen Status dem Schiffsverkehr verdankte.

Die beschriebenen einzelnen Orte erscheinen – mit Ausnahme von Zürich – in den Quellen zur Straßengeschichte als Stations- und Ortsnamen. Die durch S. Bolliger aufgrund der Datenbank angefertigte Übersicht erlaubt es, ihnen ein etwas stärkeres verkehrs- und straßengeschichtliches Profil zu geben:

Verkehrsgeschichtlich bemerkenswert ist zunächst die Tatsache, dass zusammen mit Zürich jeder Ort über einen Hafen verfügte, womit eine Kombination des Straßen- mit dem Schiffsverkehr ermöglicht wurde. *Turicum* dankte seine Bedeutung dem Schiffsverkehr und spielte im Straßenverkehr eine unbedeutende Rolle. Der *vicus* gewinnt damit seine siedlungspolitische und wirtschaftliche Rolle außerhalb des Straßenverkehrs. Dies immerhin gilt es festzuhalten, auch wenn nicht mehr näher darauf eingegangen wird.

<sup>30</sup> G. WALSER, Die römischen Strassen in der Schweiz I. Die Meilensteine (Bern 1967) Nr. 89, vermutet, dass die Meilensteine gesetzt worden seien, obwohl die Straße »keine Durchgangsfunktion« mehr gehabt habe. Er meint damit wohl keine Funktion mehr als »Reichsstraße«, denn es ist kaum anzunehmen, dass Meilensteine an einer unbenützten Straße ins Leere gestellt wurden. U. A. MÜLLER-LHOTSKA, Zur Verkehrsgeschichte von Windisch. Von der

Prähistorie bis ins 19. Jahrhundert (Windisch 1993) 12 f., hat die Problematik nicht erkannt.

<sup>31</sup> WALSER (Anm. 7) Nr. 193

<sup>32</sup> R. FREI-STOLBA, Zürich in römischer Zeit. In: R. SCHNEEBELI (Hrsg.), Zürich. Geschichte einer Stadt (Zürich 1968) 30; 50; BOLLIGER unten S. 265.

<sup>33</sup> BOLLIGER unten S. 265.

Die sechs andern Siedlungen sind Kreuzungspunkte verschiedener Straßensysteme, somit sowohl mit einander als auch mit ihrem Umland verbunden. Sie sind also mehr als nur Stationen auf den großen Reichsstraßen, sie haben raumerschließende Aufgaben und gliedern den großräumigen Verkehr. Dabei fällt auf, dass diese Funktion den *vici* wie *Genava* und *Eburodunum* ebenso zukommen kann, wie den Städten *Aventicum* und *Augusta Raurica*. Ebenso fällt auf, dass die dritte Siedlung mit Stadtrecht – *colonia Equestris* (Nyon) – zwar *caput viae* war, als Verkehrsknoten jedoch kaum eine Rolle spielte, soweit die bisherigen Forschungen einen Schluss zulassen. Dass *Vindonissa* als *castra* Ziel und Ausgangspunkt wichtiger Reichsstraßen war, wundert nicht. Dass es dies auch als *vicus* noch blieb, wenn auch mit Bezug zu *Aventicum* in offenbar reduziertem Masse, zeugt wahrscheinlich für die Persistenz einmal geplanter Reichsstraßen und für eine andere Orientierung des Verkehrs.

Nehmen wir die einzelnen Orte genauer in den Blick, lässt sich ihr Profil sowohl im Straßen- als auch im Verkehrssystem besser fassen. Dies soll hier bloß am Beispiel von *Aventicum* dargelegt werden:

1. Die Überprüfung der Wege, welche die Stadt verließen, ergibt, wenn auch nicht mit letzter Sicherheit, dass die Stadt in römischer Zeit nicht nur offizielles *caput viae* zweier Hauptstraßen war, nämlich der wichtigen Transversale vom Großen St. Bernhard nach Augst und Windisch sowie des Zubringers zur Nord-Südstrecke durch den Jura, sondern dass hier andere Wege ihren Ausgang nahmen, die nicht in die Itinerare aufgenommen und entlang denen auch (noch) keine Meilensteine gefunden worden sind. Aber es gilt zu bedenken, dass *Aventicum* auch *caput Helvetiorum* war. Dass es mit seinem Stammesgebiet in Verbindung stand, duldet daher keinen Zweifel (S. 250 Abb. 10). Damit dürfen wir davon ausgehen, dass Wege in das Gebiet des Bieler und Neuenburger Sees, also auch nach Le Rondet, führten, aber sicher auch in die weitere Umgebung. Diese hatten aber kaum mehr als regionale Bedeutung und fanden deshalb nirgends Erwähnung.

2. Die Diskussion des Verkehrssystems stützt sich seit je auf die Itinerare und bestimmt den Weg zwischen zwei Orten mit Hilfe der darin angegebenen Routen. Auf Grund der Logik der Vorlagen werden daher mögliche Reisen stets linear berechnet. Ob jedoch Reisende auch dieser Logik folgten, ist eine andere Frage. Diese können wir zwar nicht beantworten, aber immerhin stellen. Dies habe ich an anderer Stelle ausführlich getan und fasse zusammen<sup>34</sup>:

Ein Bote aus Besançon hinterließ auf dem *Summus Poeninus* ein Weihgeschenk<sup>35</sup>. Niemand bezweifelt, dass dieser von Besançon aus über die öfters erwähnte Straße *Abiolica–Urba–Lousanna* die Passhöhe erreichte. Dennoch bot sich ihm auch der Weg über *Aventicum* an, wie er ebenfalls beschrieben worden ist (S. 248 Abb. 8). Dafür, dass der Bote ihn einschlug, kann es durchaus Gründe geben, aber es geht hier weniger um diese Frage als um die Feststellung, dass die linearen Darstellungen der Itinerare Reiserouten und Straßenzüge angeben, jedoch nichts aussagen über mögliche Abzweigungen und ›Subverbindungen‹, die – wenn wir die Orte vernetzen – zeigen, dass die Römer nicht nur Fernstraßen bauten, sondern damit auch ein Verkehrssystem schufen, das sich recht beliebig nutzen ließ. Ein Ergebnis der neueren Untersuchungen ist es daher auch, dass die Römerstraßen in der Schweiz als ein System verstanden werden können.

Schließlich ergaben die Datenbank und die hier vorgelegte Übersicht, dass die Römer vorgegebene Wege ausbauten, sich also auf das keltische Wegnetz stützten<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> »Alle Wege führen nach Rom – Aber wie gelangt ein Bote aus Besançon auf den Grossen St. Bernhard?« Vortrag am Internationalen Römerstraßen-Kolloquium, Bonn 2003; »Alle Wege führen nach Rom« (Manuskript im Druck).

<sup>35</sup> G. WÄLSER, *Summus Poeninus*. *Historia Einzelschr.* 46 (Wiesbaden 1986) 118 (Nr. 35) mit Kommentar.

<sup>36</sup> Dazu RATHMANN (Anm. 5) 21 mit der älteren Literatur.



Dieser Ausbau muss bereits im 1. Jahrhundert n. Chr. vorgenommen worden sein, als es darum ging, möglichst rasch entweder nach Gallien und an den Rhein oder vom Rhein zum Legionslager in Vindonissa zu gelangen. Dabei ist es auch bemerkenswert, dass im gleichen Jahrhundert nicht nur die später als Reichsstraßen überlieferten Trassen ausgebaut wurden, sondern auch solche, die erst in neuerer Zeit als archäologische Relikte entdeckt worden sind. Neben Le Rondet sei hier auch die Jurastraße genannt, die von *Petinesca* aus zur Pierre Pertuis und von dort bis Pruntrut und zur großen Straße führte, die Lyon mit dem Rhein verband (S. 261 Abb. 22). Die römischen Anlagen sind also Bauwerke eines Jahrhunderts. Die Fortsetzung ihrer Geschichte bleibt freilich weiterhin ungewiss, da, wie etwa bei *Vindonissa* gezeigt, Veränderungen des Systems zwar möglich sind, es jedoch Schwierigkeiten bereitet, diese chronologisch zu fassen. Denn – dies bringt Bolligers Darstellung auch zum Ausdruck – die Meilensteine lassen selten auf eine Bautätigkeit schließen, gestatten aber immerhin die Feststellung, dass die Straße zur Zeit eines bestimmten Kaisers noch ihrem Zweck diene.

### RÖMISCHE STRASSENBAUTEN

Einer vor einiger Zeit erstellten Übersicht ist zu entnehmen, dass im Jurabogen von Baden im Osten bis Orbe im Westen der Schweiz nicht weniger als vierzig Zeugnisse von Geleisestraßen vorhanden sind<sup>37</sup>. Die meisten von ihnen gelten in der Literatur als ›Römerstraßen‹. Warum, soll am Beispiel des Bözberges erläutert werden.

Diese Straße wurde 1923 durch R. Laur-Belart entdeckt, und die Mitteilung gelangte in die zweite Auflage von F. Staehelins »Schweiz in römischer Zeit« (1948), allerdings mit dem Vermerk: »vermutlich römische Spuren«. Laur-Belart selber äußerte die Ansicht, dass die entdeckte Straße wohl bis ins 13. Jahrhundert befahren war, im 16. aber aufgegeben worden sei<sup>38</sup>. Trotzdem gilt in einer jüngeren Publikation die heute sichtbare Trasse als ›Dokument‹ einer Römerstraße<sup>39</sup>. Nun besteht nach der oben geführten Diskussion um *Augusta Raurica* und *Vindonissa* nicht der geringste Zweifel daran, dass eine römischen Reichsstraße diesen Pass überschritt (S. 263 Abb. 23). Die Frage lautet jedoch, ob sie mit der heute sichtbaren Spur identisch ist. G. Schneider weist nun nach, dass dies nicht zutrifft, weil sich im Fels übergelagert weitere Spuren von Geleisen nachweisen lassen, die sichtbaren also die jüngsten sind. Sie gehören in die jüngere, d. h. mittelalterlich bis frühneuzeitlich dokumentierte Zeit. Damit sind jedoch bloß die heute sichtbaren Spuren nicht römisch, die Nutzung des Passes in römischer Zeit ist nicht in Frage gestellt, aber es fehlen noch immer ihre Spuren.

Wie dieses Beispiel zeigt, geht es bei der Untersuchung Schneiders nicht darum, römische Straßen zu eliminieren, sondern – wie in der Einleitung bemerkt – darum, zu prüfen, ob Karrgeleise *per se* auf eine römische Straße hinweisen. Dass die Antwort negativ ausfällt, stört also den Mechanismus, mit welchem jede Geleisestraße für römisch gehalten wird, und regt an zu einer

<sup>37</sup> B. HORISBERGER, Zur Problematik der ›römischen‹ Karrgeleise im schweizerischen Jura. Arch. Kantons Solothurn 8, 1997, 7–35. Dazu jetzt H. E. HERZIG, Römerstrassen im Jura – vor und nach dem IVS. Vortrag an der 10. Tagung der Arbeitsgruppe ›Angewandte Historische Geographie‹ zum Thema ›Kulturlandschaft: Wahrnehmung – Inventarisierung – Regionale Beispiele‹, Frankfurt 2004 (Manuskript im Druck).

<sup>38</sup> STAEHELIN (Anm. 21) 339 mit Anm. 1; 366. R. LAUR-BELART, Zwei alte Strassen über den Bözberg. Ur-Schweiz 32, 1968, 32–39.

<sup>39</sup> W. HEINZ, Reisewege der Antike. Unterwegs im römischen Reich (Darmstadt 2003) 101 Abb. 122.

sorgfältigeren Erforschung der Befunde auch aus der Neuzeit. Für den Schweizer Jura bedeutet dies, dass nicht die sichtbaren Spuren von Geleisen bestimmen, ob eine Straße römisch ist, sondern die antiken Quellen. Diese deuten eigentlich nur auf den Col de Jougne, den Oberen Hauenstein und den Bözberg. Zu denken gibt überdies, dass die jüngste archäologisch belegte, oben schon genannte Jurastraße von *Petinesca* nach Pruntrut gerade keine Geleisestraße, sondern eine mit Platten oder Schotter belegte Trasse aufweist<sup>40</sup>. Sie gehört also in die Kategorie der *lapide* oder *glarea stratae* wie der Fund bei Arch/Büren an der Aare. Die den Jura querende Anlage weist damit dieselbe Struktur auf wie diejenige im Mittelland!

Die Straßenforschung ist somit mit folgendem Problem konfrontiert: Durch die römischen Itinerare belegte Passübergänge weisen zwar Geleisestraßen auf, von denen allerdings feststeht, dass sie weiter genutzt oder später sind, also die Qualifikation als ›Römerstraße‹ nicht beanspruchen können. Eine in den antiken Itineraren nicht genannte, aber archäologisch bezeugte und datierte Straße zeigt eine, mit einer Ausnahme, identische Konstruktion wie die römische Straße im schweizerischen Mittelland. Es mag sein, dass bei Passübergängen auch die Römer Karrengeleise in den Fels schlugen, aber so sicher wie bisher ist dies für die Forscher nach diesem Neufund nicht mehr.

Die Alpen stehen hier nicht zur Diskussion; dennoch wurde die Methode Schneiders auch am Julier erprobt. Dieser Pass ist durch Münzfunde als römisch belegt, aber die Datierung der Geleise ist trotzdem unklar, weil auch hier jüngere Spuren zu verfolgen sind. Es drängt sich also auf, auch im Alpenraum die Baustrukturen einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Die Untersuchungen Schneiders ergeben für das Inventar der römischen Straßen im helvetischen Raum jedenfalls die Notwendigkeit, eine ganze Anzahl für römisch gehaltener Übergänge in Frage zu stellen und nur die als sicher zu betrachten, die auf den Itinerarlinien liegen. Aber auch bei diesen gehören die heute sichtbaren Spuren nicht in die römische Zeit, die Archäologie ist also weiterhin gefordert.

<sup>40</sup> Beschrieben und dokumentiert durch BOLLIGER unten S. 259 f.