Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 10 (1997)

Artikel: Verkehr und Strassen in römischer und frühmittelalterlicher Zeit

Autor: Schindler, Martin Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-892982

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: 17.07.2025

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

Verkehr und Strassen in römischer und frühmittelalterlicher Zeit

Martin Peter Schindler, St.Gallen

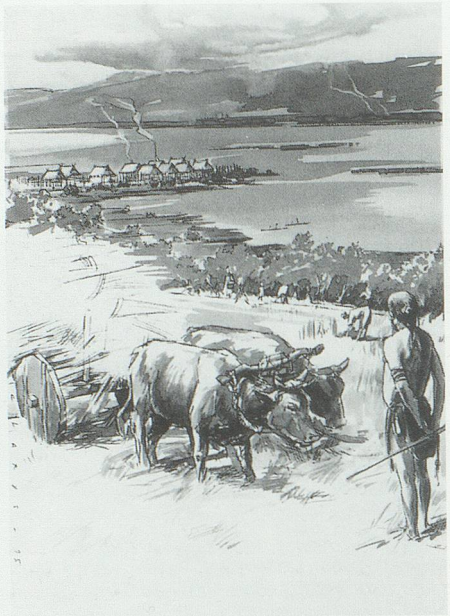


Abb. 1. Schnurkeramischer Wagen im Jahre 2597 v. Chr. am unteren Zürichsee. Aus Stöckli 1995, S. 119, Abb. 59, Zeichnung B. Clarys.

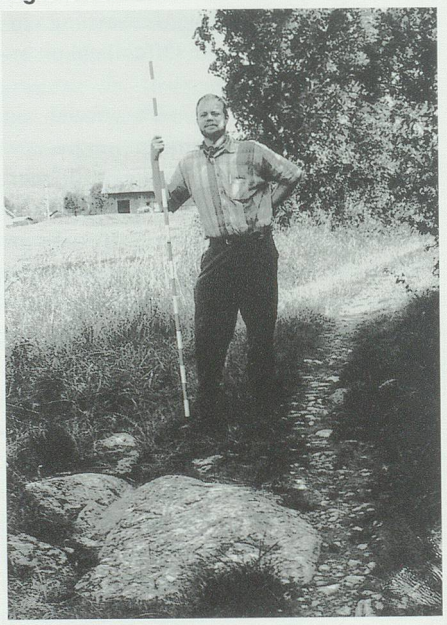
Das Alpenrheintal, das als breites Flusstal bis weit in die Alpen hinein- und an die wichtigsten Alpenübergänge heranführt, bot sich seit Urzeiten als nördlicher Zugang zu einer Alpenüberquerung an. Die Route war damit von der Topographie vorgezeichnet. Man folgte dem Rhein und suchte sich dann den kürzesten und seinem Reiseziel entsprechendsten Übergang aus. Ein wichtiger Zubringer zu dieser Route läuft durch die Walenseefurche und das Seeztal, das die direkteste Verbindung vom schweizerischen Mittelland zu den Bündner Pässen darstellt. Diese Situation machte man sich auch in römischer und frühmittelalterlicher Zeit zunutze. Die offiziellen, gut ausgebauten Strassen führten dabei von Norden auf dem direktesten Weg via Splügen oder Julier/Septimer nach Süden. Zugehörig waren der Zubringer vom Mittelland via Walenseekorridor, der im Raum Sargans auf die Nord–Süd-Route stiess, sowie eine Route durch das Engadin. Daneben gab es aber sicher unzählige weitere, teilweise auch gut ausgebaute Strassen, Wege oder Pfade, die sowohl regionale als auch nur lokale Bedeutung hatten.

Strassen und Römer – Römerstrassen

Strassen und Strassenbau werden gerne mit den Römern in Verbindung gebracht, obwohl Wege und Pfade schon vor der Entstehung des Menschen – Stichwort Wildwechsel – existierten. Bereits in den frühesten steinzeitlichen Dörfern des 5. Jahrtausends v. Chr. lassen sich in unserer Gegend Gassen und Wege nachweisen. Ab dem 3. Jahrtausend ist zudem die Verwendung von Wagen belegt, was gebahnte Wege voraussetzt (Abb. 1). Das letzte vorchristliche Jahrtausend, die späte Bronzezeit und die Eisenzeit, war eine Blütezeit des Wagnerhandwerks.[1] Über die Strassen in dieser Zeit wissen wir noch wenig. Es wird sich mehrheitlich um natürlich gewachsene Verbindungen gehandelt haben, die nur gelegentlich und partiell besonders ausgebaut waren. Einige dieser Strassen lassen sich jedoch als Vorgänger von römischen Strassen nachweisen.[2]

Die Verbindung von Strassen und Strassenbau mit den Römern ist aber trotzdem richtig. Die Anlage eines grossen, zusammenhängenden Verkehrsnetzes mit nach technischen Gesichtspunkten geplanten und konstruierten Strassen gehört erst in die römische Zeit. Zwei weitere Punkte rechtfertigen die Verbindung von Strassen und Römern. Erstens das Wort 'Strasse' selbst. Es ist eine frühe Entlehnung aus dem spätlateinischen STRATA (VIA), was soviel wie 'gepflasterter Weg, Heerstrasse' bedeutet. Auch in den meisten anderen europäischen Sprachen findet diese Bezeichnung Verwendung (*street, strada, estrada*). Das Wort ist abgeleitet vom Verb STERNERE, was 'ausbreiten, ebnen, bedecken, bestreuen' bedeutet. STERNERE VIAM heisst dann soviel wie 'eine Strasse mit Material (Stein, Kies) bestreuen, pflästern'. Zweitens stammen auch rechtliche und vermessungstechnische Definitionen zu Strassen und Wegen aus römischer Zeit.[3] Das römische Staatsrecht kennt die Unterscheidung zwischen der öffentlichen Strasse (VIA PUBLICA), der Privatstrasse (VIA PRIVATA) und der Vicinalstrasse (VIA VICINALIS). Während die VIA PUBLICA über öffentlichen Grund führt, verläuft die VIA PRIVATA auf Privatgrundstücken. Auf diesen Privatstrassen konnte der Prätor jedoch Wegrechte (Servitute) festlegen (s. u.). Die Vicinalstrassen, die Dorfstrassen oder Verbindungsstrassen zwischen Dörfern (VICI) oder zwei öffentlichen Strassen waren, konnten sowohl privat als auch öffentlich sein. Das römische Sachenrecht kennt verschiedene Dienstbarkeiten auf landwirtschaftlichen Grundstücken, so das Weg- und das Wasserrecht. Beim Wegrecht wer-

Abb. 2. Sennwald/Salez, Galgenmad. Spuren von zwei Karrengeleisen auf einem in der Strasse liegenden Felsblock. Abstand Spurmitte–Spurmitte etwa 1 Meter. Bild: Kantonsarchäologie St.Gallen.



den drei Dienstbarkeiten (Servitute) unterschieden, welche gleichzeitig auch bestimmte Strassentypen bezeichnen: 1. ITER: das Recht des Begehens. 2. ACTUS: das Recht des Viehtriebs und des Befahrens. 3. VIA: das Recht des Begehens, Befahrens und des Viehtriebs.

Römische Strassen stehen schon seit langer Zeit im Interesse von Geschichtsforschern und interessierten Laien. Das Standardwerk bildete lange Zeit das Buch des Franzosen Nicolas Bergier «Histoire des grands chemins de l'empire Romain», das 1622 erschien und 1728 und 1736 neu aufgelegt wurde.[4] Dieses Werk beeinflusste auch stark den Strassenbau des 17. und 18. Jahrhunderts.[5] Mit der aufkommenden Begeisterung für Altertumskunde und Archäologie im 19. Jahrhundert kamen auch die Römerstrassen wieder zum Zug. Nicht von ungefähr handeln die ersten Artikel von Paul Immler, einem Pionier der St.Galler Archäologie, von römischen Strassen im Kanton St.Gallen (s. u.). Vorsicht geboten ist bei den immer wieder auftretenden, teilweise auch neu entdeckten «Römerstrassen», «Römerwegen» und «Römerbrücken», deren römische Zeitstellung u. a. durch den «Volksmund» überliefert worden sei (Beispiel: «Römerstrasse» bei Salez, Galgenmad, Abb. 2). Es bleibt in jedem einzelnen Fall zu prüfen, wieweit diese Überlieferung reicht. Im Kanton Bern lässt sich die Benennung «Römerstrasse» einerseits bei neuzeitlichen, andererseits aber auch bei wirklich römischen Strassen nachweisen.[6] Es bliebe auch zu prüfen, wie alt diese Benennungen sind und ob sie nicht eher auf Ingenieure und/oder Lehrer zurückgehen als auf den «Volksmund». Ein geradliniger Verlauf, eine Steinpflästerung oder Karrenspuren dürften wohl in den meisten Fällen die Gründe für eine solche Benennung sein.

Abb. 3. Arch BE, Römerstrasse. Treppenartig freigelegte Fahrbahnoberflächen mit Karrenspuren. Im Vordergrund die Steinkofferung. Aus Bacher/Ramseyer 1994, S. 379.

Die römische Zeit

Forschungsgeschichte

Die römischen Strassen gehörten – wie bereits erwähnt – zu den ersten Untersuchungsobjekten der frühen Altertumsforschung im Kanton St. Gallen. Paul Immler (1812–1866) verfasste mehrere Artikel zu römischen Strassen im Kanton, wobei er sich vornehmlich auf das Rheintal und das Oberland konzentrierte.[7] Immler postulierte für die römische Zeit neben der aus historischen Quellen bekannten, rechtsrheinischen Hauptstrasse Bregenz–Chur eine zweite, aber linksrheinische Strasse. Seine Methode bestand darin, Fundorte römischer Objekte und vermutete römische Fundstellen sowie Überlieferungen oder Spuren von «alten Strassen» miteinander zu verbinden. Dies ergab dann seine römischen Strassen. Einer kritischen Nachprüfung halten seine Ergebnisse aber nicht stand. Entsprechend dem Wissensstand der 1860er Jahre sprach er sehr vieles als römisch an, was heute klar als mittelalterlich einzustufen ist. So glaubte beispielsweise Immler, dass praktisch alle mittelalterlichen Burgen auf römischen Befestigungen ständen. Trotzdem ist Immler eine wichtige Quelle für den Nachweis von alten Strassentrassees im Kanton St.Gallen.[8]

Franz Perret (1904–1979) begründete seine These einer linksrheinischen Römerstrasse mit einer sehr auf lokale Gegebenheiten fokussierten Interpretation der historischen Quellen (Itinerarium Antonini und Tabula Peutingeriana).[9] Daneben stützte er sich auch auf romanische Ortsnamen und die Beobachtungen Immlers. Perrets Interpretationen der Quellen gehen – wie unten ausgeführt wird – klar zu weit.

Wenn er auch selbst nicht im unteren Alpenrheintal tätig war, so muss hinsichtlich

1 Vgl. B. A. SCHÜLE / D. STUDER / CH. OECHSLIN (Hg.), *Das Rad in der Schweiz vom 3. Jt. vor Christus bis um 1850.* Katalog Schweiz. Landesmuseum Zürich. Zürich 1989.

2 Zusammenfassend Janssen 1989, S. 176–179.

3 Herzig 1974, S. 607–615. – A. PALMA, *Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche dell'età del principato.* – In: *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt* II, 14. Berlin/New York 1982, S. 850– 880.

4 Herzig 1974, S. 593–597.

5 Ebd., S. 594. – Herzig 1983, S. 73. – Sennhauser 1987, S. 28.

6 Herzig 1983. Ders. 1994, S. 393–394.

7 P. IMMLER, *Die römischen Strassen im Canton St.Gallen.* – In: *Anzeiger Schweiz. Geschichte u. Altertumskunde* IX, 3, 1863, S. 65–69. Ders., *Spaziergang eines Alterthümlers im St.Gallischen Oberland.* – In: *Mitt. zur vaterländ. Geschichte* II, 1863, S. 168–178. Ders., *Römische Strassenzüge im Kanton St.Gallen.* – In: *Mitt. zur vaterländ. Geschichte* IV, 1865, S. 185–199. Im Nachlass von P. Immler in der Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen finden sich neben dem Manuskript des Artikels «Spaziergang…» auch eine handgezeichnete Karte (Römerstrassen rot) sowie als klassische Quellen eine Abschrift des Itinerarium Antonini und ein Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana.

8 Etwas später versuchte Jost Winteler, durch genaue Geländebeobachtungen und archäologische Ansätze einen römischen Weg am Südufer des Walensees nachzuweisen (J. WINTELER, *Über einen römischen Landweg am Walensee.* – In: *Programm der aargauischen Kantonsschule* 1893, 1894 und 1900). Durch Missverständnisse bedingt, wurde seine These nicht weiter verfolgt, obwohl Winteler das frührömische Kleinkastell von Filzbach GL, Vordemwald, entdeckt hatte.

9 Perret 1936.

der Erforschung römischer Strassen in Graubünden Armon Planta (1917–1986) genannt werden.[10] Durch sein methodisches Vorgehen (Arbeit im Gelände, Kartierung, Beiziehung von Quellen) setzte er neue Standards in der Erforschung historischer Verkehrswege. Es bleibt zu hoffen, dass einige der von ihm herausgearbeiteten Strecken auch partiell archäologisch untersucht werden können. Die jüngsten Zusammenfassungen zu Verkehr und Strassen in römischer Zeit stammen von den beiden Archäologen Bernhard Overbeck und Jürg Rageth.[11]

Die römischen Strassen

Weshalb baute man in römischer Zeit Strassen? Hier sind verschiedene Gründe zu nennen, deren Stichhaltigkeit für jede Strasse einzeln untersucht werden müsste.[12] Das riesige Römische Reich musste effizient verwaltet werden: Die Strassen erlaubten einen schnellen Fluss von Informationen und Anweisungen (s. u. CURSUS PUBLICUS). Die Strassen waren auch militärisch bedeutend: Sie erlaubten schnelle Truppenverschiebungen und sicherten den Nachschub. Nicht zu unterschätzen ist auch die Wichtigkeit für den regionalen Transport von Waren, insbesondere für die Versorgung von städtischen Zentren.

Oberster Strassenbauer war der Kaiser.[13] In den Provinzen wurde der Strassenbau von Statthaltern, Legaten und Prokonsuln beaufsichtigt. Die unmittelbare Leitung lag bei einem CURATOR VIAE, der auf Fachleute wie Vermessungs- und Bauingenieure zurückgreifen konnte. Die Arbeiten wurden an private Unternehmer per Ausschreibung vergeben, teilweise wurde auch die Armee zum Strassenbau herangezogen. Den Bau der zu einer Strasse gehörigen Gebäude (Herbergen, Wechsel- und Polizeistationen) veranlasste die PRAEFECTURA VEHICULORUM. Die Kosten hatten die Anlieger (Grundstückeigentümer) zu zahlen, was wohl schnell zu einer enormen Belastung werden konnte. Deshalb halfen die Kaiser aus ihrer Kasse mit Beiträgen aus. In der Spätantike scheinen aber die Lasten voll auf die Anlieger, insbesondere Gemeinden, abgewälzt worden zu sein, wobei die Vorsteher mit ihrem Privatvermögen hafteten. Zwar sind Strassenkosten aus römischer Zeit bekannt, doch lassen sie sich kaum auf heutige Verhältnisse umrechnen. Obwohl die Strassen zu den Meisterleistungen römischer Ingenieurtechnik gehören, gibt es keine explizite Anleitung zum Strassenbau.[14] Die immer wieder zitierten Stellen von Vitruv und Plinius d. Ä. handeln von Gebäuden und lassen sich nicht auf Strassen übertragen. Die ausführlichste Beschreibung, ein Gedicht des Statius, bezieht sich auf die 95 n. Chr. erbaute VIA DOMITIANA in Campanien, die jedoch wegen der besonderen Schwierigkeiten (Sümpfe und sandiger Boden) nicht als allgemeingültiges Beispiel angesehen werden kann. Einen interessanten bautechnischen Hinweis liefert ein Rechtskommentar Ulpians aus dem 2. Jh. n. Chr. zu Reparaturen an Strassen. Es werden dabei drei Strassentypen unterschieden, die VIA TERRENA (Erdstrasse), die VIA GLAREA STRATA (Kiesstrasse) und die VIA LAPIDE STRATA (Strasse mit Steinpflästerung). An bildlichen Darstellungen ist an erster Stelle die Trajanssäule in Rom zu nennen, auf welcher Soldaten beim Strassenbau dargestellt sind.

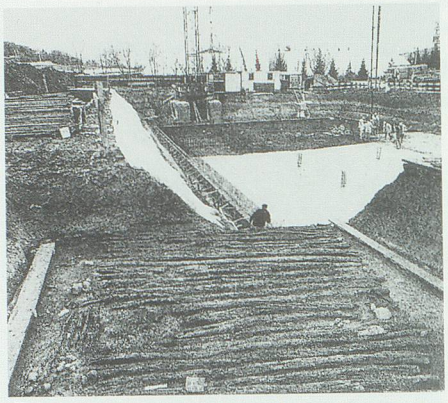


Abb. 5. Hölzerner Unterbau der römischen Strasse bei Otelfingen ZH. Bild: Kantonsarchäologie Zürich.

Archäologische Befunde

In der Schweiz wurden bislang nur römische Kiesstrassen (VIAE GLAREA STRATAE) entdeckt.[15] Mit Steinen gepflasterte Strassen, wie man sie beispielsweise von Pompeji oder von Rom her kennt, sind äusserst selten. Die einzige Ausnahme ist eine gepflasterte Kreuzung in FORUM CLAUDII VALLENSIUM/Martigny VS, die klar repräsentativen Charakter hatte. Die Kosten für eine Steinpflästerung des ganzen römischen Strassennetzes wären immens gewesen und durch die Vorteile einer steingepflästerten Strasse nie aufgewogen worden. Drei neuere, publizierte Ausgrabungen in Zurzach AG, Arch und Büren a. d. A. BE sowie Otelfingen ZH liefern uns gute und sicher datierte Befunde.[16] Der eindrücklichste Befund, derjenige von Arch, soll kurz besprochen werden (Abb. 3 und 4). Die Gesamtbreite der Strasse, die von SALODURUM/Solothurn nach PETINESCA/Studen führte, betrug 60 Fuss (18 m). An beiden Seiten der Strasse verlief ein 7 Fuss (2,1 m) breiter Graben, der sowohl Rechtsgrenze als auch Entwässerungsgraben war. Die 20 Fuss (6 m) breite Fahrbahn lag in der Mitte der Strasse, beidseitig blieb je ein 13 Fuss breiter Streifen frei, der auf der Südseite als Weg ausgebaut war. Der vertikale Aufbau der Strasse präsentiert sich folgendermassen: Die erste Fahrbahn lag bei gutem Untergrund direkt auf dem gewachsenen Boden, bei schwierigerem Gelände legte man einen Geröllkoffer. Bei feuchtem oder sumpfigem Untergrund baute man einen Prügelrost, wie die Beispiele Otelfingen und Lauterach A zeigen (Abb. 5). Darauf folgte die erste, noch plane Fahrbahn aus lokalem Kies, der wohl noch etwas verfestigt (gestampft) wurde.

Abb. 4. Rekonstruktion der römischen Strasse bei Arch BE. Blick nach Osten. Aus Bacher/Ramseyer 1994, S. 383.

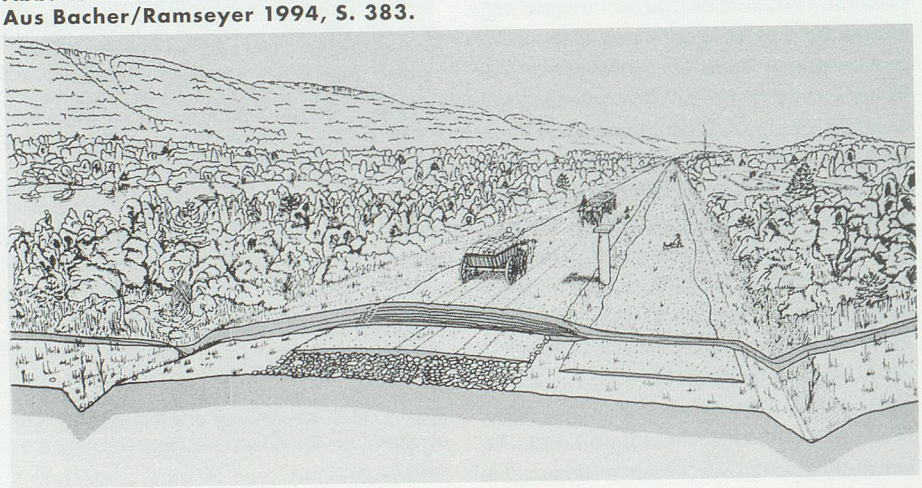


Abb. 6. Meilenstein des Kaisers Septimius Severus (193–211 n. Chr.) von Kempten. Höhe 1,58 m. Mit Distanzangabe AB·AUG·M·P·XXXX (von Augsburg 40 Meilen). Aus Walser 1983, S. 108, Abb. 19.

Die intensive Benützung der Strasse, die sich an den tiefen Karrenspuren ablesen lässt, machte verschiedene Reparaturen nötig. Die ganze Fahrbahn erneuerte man durch das Aufbringen einer neuen Kiesschicht. Durch zahlreiche Neuaufträge wurde die Fahrbahn immer höher und gleichzeitig durch die seitliche Erosion immer schmaler und gewölbter (vgl. Abb. 3). Auch andere Reparaturen lassen sich nachweisen: So wurde in Arch ein gut 1 Kubikmeter grosses, durch Reparaturarbeiten wieder zugefülltes Loch auf der Fahrbahn entdeckt. Die Strassengräben wurden zudem mehrmals wieder ausgehoben. Auch zu Strassenreparaturen gab es gesetzliche Regelungen. Der oben erwähnte Kommentar Ulpians spricht dabei von der «Rückführung in den ursprünglichen Zustand» durch das Wiederherstellen der Originalbreite und das Entfernen von nicht Dazugehörigem. Dazu durfte die Strasse nur mit demjenigen Material geflickt werden, aus dem sie urprünglich gebaut worden war.

Die schweren Karren verkehrten auf der mittleren Kiesfahrbahn. Ihre Karrengeleise lassen erkennen, dass sich die Fahrspuren der beiden Fahrtrichtungen überschnitten. Bei einer Kreuzung mussten sich also beide Wagen ausweichen. Der Seitenstreifen war für leichtere Fahrzeuge, Reiter und Fussgänger gedacht. Die meisten grösseren Strassen dürften in Anlage und Massen dem Beispiel Arch/Büren a. d. A. entsprochen haben, wenn es auch – wie die Zusammenstellung von Sennhauser zeigt – Ausnahmen gibt.[17]

Ob sich die römischen Strassen im Laufe der Zeit veränderten, ist noch kaum untersucht worden. Jedenfalls gibt es beispielsweise im militärischen Bereich Veränderungen, welche sich möglicherweise auch auf den Strassenbau auswirkten. Das römische Heer bestand bis ins 3. Jahrhundert hauptsächlich aus Infanterie, die für sich und ihre Versorgung gut ausgebaute Strassen benötigte. Die Heeresreformen in diesem Jahrhundert führten jedoch einerseits zu wenig mobilen Grenzbesatzungen und andererseits zu vorwiegend aus Reitern bestehenden, praktisch strassenunabhängigen Einheiten.

Kunstbauten, Meilensteine und Gasthäuser

Zu Strassen gehörten auch Kunstbauten: Brücken, Dämme, Felseinschnitte und Tunnels. Römische Brücken, sowohl einfache Pfahljochbrücken wie auch Pfahlrostbrücken (Steinpfeiler auf Pfahlrost), sind in der Schweiz mehrere bekannt und teilweise sogar jahrringdatiert.[18] Sicher wurden auch Fähren zum Übersetzen über Gewässer eingesetzt. Die Pierre Pertuis (PETRA PERTUSA) bei Tavannes im Jura ist ein bekanntes Beispiel für einen römischen Tunnel. Zum Strassenbau gehörten auch begleitende Arbeiten wie das Sichern von Rutschhängen, das Trockenlegen von Sümpfen oder Umleiten von Bächen.

Abb. 7. Relief eines einspännigen Wagens mit Meilenstein aus Trier. Aus Walser 1983, S. 117, Abb. 28.

Nach dem Bau der Strassen wurden diese genau vermessen, einerseits, um die Kosten auf die verschiedenen Anlieger verteilen zu können, andererseits für die offiziellen Routenverzeichnisse und Karten. Die genaue Vermessung erlaubte dann auch die Aufstellung von Meilensteinen (Abb. 6), die zum Bild vieler, aber nicht aller römischen Strassen gehörten.[19] Die Meilensteine wurden sowohl rechts als auch links der Strasse aufgestellt. Es handelte sich da-

10 A. PLANTA, *Verkehrswege im alten Rätien* 1–4. Chur 1985, 1986, 1987 und 1990. Zusammengefasst bei Rageth 1987, S. 48–64.

11 Overbeck 1982, S. 229–239. – Rageth 1987. – Vgl. auch Müller-Lhotska 1991.

12 Einen guten Überblick zum Themenkreis gibt folgende neuere Literatur: Radke 1973. – Bender 1975, 1978 und 1989 (jüngste und beste Zusammenfassung). – Schneider 1982. – Walser 1983.

13 Wir beschränken uns hier auf die Kaiserzeit, als unsere Gegend zum Römischen Reich gehörte. Die Grundlagen des römischen Strassenbaus waren aber bereits in der republikanischen Zeit gelegt worden.

14 Schneider 1982, S. 31–37 mit weiterer Literatur. Zur Ulpianstelle: Herzig 1994, S. 394–395.

15 R. FELLMANN, *Geschichte, Zivilisation, Kultur, Religion.* – In: W. DRACK/R. FELLMANN, *Die Römer in der Schweiz.* Stuttgart/Jona 1988, S. 11–315, bes. S. 88–100 und 120–125. – H. E. HERZIG, *Römerstrassen in der Diskussion.* – In: *Bulletin* IVS 1990, 2, S. 6–12.

16 Zurzach: Sennhauser 1987. – Arch und Büren a.d. A.: Bacher/Ramseyer 1994 und Herzig 1994. – Otelfingen: JbSGUF 79, 1996, S. 263–264.

17 Sennhauser 1987, S. 22–28 mit Abb. 7–10.

18 Vgl. dazu *Archäologie der Schweiz* 10, 1987, 1, S. 13–25 mit drei Artikeln zum Thema.

19 Walser 1983 mit weiterer Literatur.

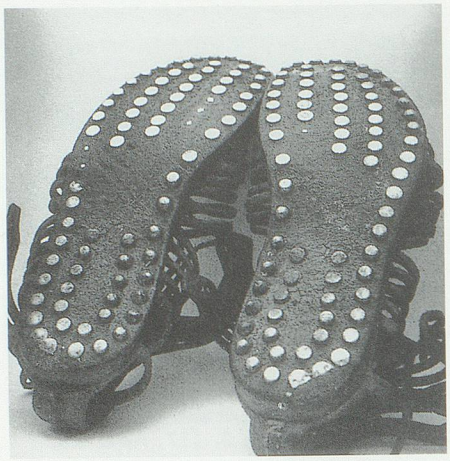
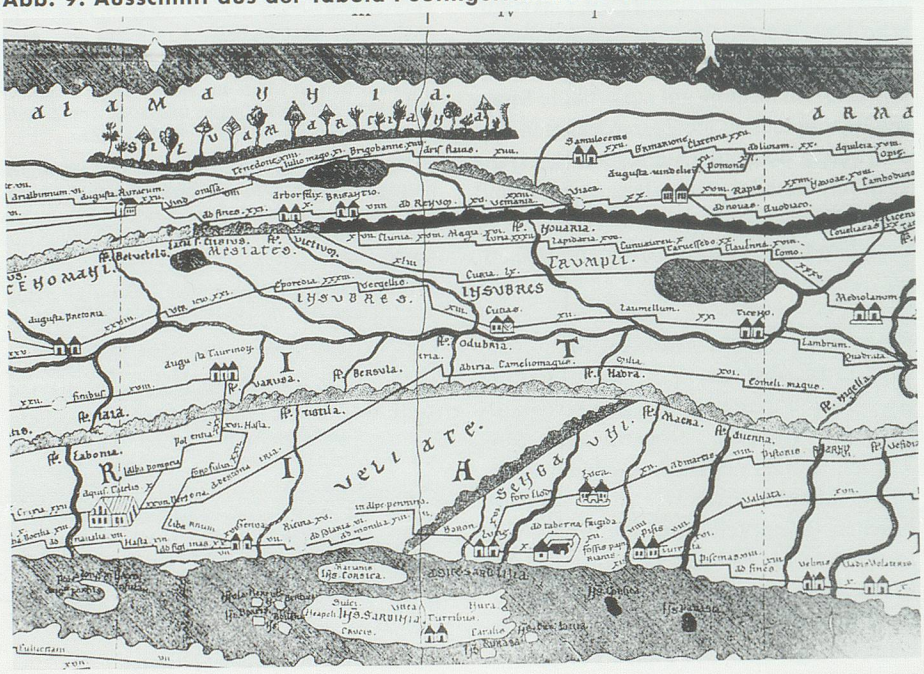


Abb. 8. Rekonstruktion römischer Nagelschuhe; Zustand nach 600 Kilometern Fussmarsch. Aus Junkelmann (Anm. 21), Taf. 61a.

bei um etwa drei Meter hohe Steinsäulen (teilweise auch wiederverwendete Stücke aus Gebäuden), deren Inschrift Auskunft gab über den Bauherr oder Wiederhersteller (Kaiser, teilweise werden auch die Beauftragten genannt), das Baudatum sowie – wohl die wichtigste Angabe für den Reisenden – den Abstand von der nächsten wichtigen Station. Die Angaben können unterschiedlich ausführlich sein. Grössere Bauvorhaben, so beispielsweise der Ausbau der rätischen Strassen durch Kaiser Septimius Severus im Jahre 201, lassen sich aber in einem einheitlichen Meilensteinformular (Meilensteininschriften) fassen (Abb. 6). Als Masseinheit für die angegebenen Entfernungen galt die römische Meile (MILIA), die tausend Doppelschritte (MILIA PASSUUM) umfasste (1,48 km). Im 2./3. Jh. n. Chr. wurde in Gallien und Obergermanien die Meile vom gallischen Mass der Leuge (LEUGA) verdrängt, die 1½ römische Meilen mass (2,22 km). In Rätien, das heisst in unserer Gegend, wurde aber in Meilen gemessen.

Mit dem Bau von Strassen und dem Aufstellen von Meilensteinen war es jedoch noch nicht getan. Für die Überwachung der Strassen wurden an verkehrstechnisch wichtigen Orten Polizeistationen (sog. Beneficiarierposten) errichtet. Die Beneficiarier rekrutierten sich aus den für die Provinz zuständigen Truppen. Hinzu kamen Zollstationen an Provinzgrenzen oder in deren Nähe. So wurde beispielsweise in TURICUM/Zürich die QUADRAGESIMA GALLIARUM erhoben, ein Zoll von 2½ Prozent an der gallischen Provinzgrenze zu Rätien. Hinzu kamen Herbergen (MANSIONES) und Wechselstationen (MUTATIONES) für den CURSUS PUBLICUS (s. u.). Diese konnten sehr unterschiedlich ausgestattet sein. Eine grosse, luxuriös ausgestattete Herberge mit Bad und fliessendem Wasser in den einzelnen Zimmern (PRAETORIUM CUM BALINEO) ist beispielsweise von AUGUSTA RAURICA/Augst BL bekannt. Diese Stationen lagen ausserhalb der eigentlichen Stadtquartiere, da der Wagenverkehr innerhalb der Städte tagsüber verboten war.

Abb. 9. Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana. Aus Miller 1962.



Der Cursus publicus, das staatliche Kurier- und Transportsystem

Bereits Kaiser Augustus erkannte die Wichtigkeit eines gut funktionierenden Nachrichtendienstes und organisierte deshalb das Cursus-publicus-System, das – mit Veränderungen – bis ins frühe Mittelalter Bestand hatte. Die zuständige Stelle, die PRAEFECTURA VEHICULORUM, war direkt dem Kaiser unterstellt, in den Provinzen waren die Statthalter oder kaiserliche Prokuratoren zuständig. Der CURSUS PUBLICUS transportierte sowohl Nachrichten als auch Personen und Güter. Kaiser Septimius Severus unterteilte ihn am Ende des 2. Jh. n. Chr. in den CURSUS VELOX oder CELER, die Schnellpost, und den CURSUS CLABULARIS, den Schwertransport. Benutzt werden konnte der CURSUS PUBLICUS nur von Personen mit einem Erlaubnisschein; Missbrauch wurde hart bestraft. Die Gültigkeit eines solchen Scheins war auf die Dauer der Regierungszeit eines Kaisers beschränkt. Die häufigen Kaiserwechsel im 2. und 3. Jh. n. Chr. werden für die Benutzer zu vielen Unannehmlichkeiten geführt haben. Nicht nur für den Strassenbau, sondern auch für den CURSUS PUBLICUS waren die Anlieger gestellungspflichtig: Stellung von Reit- und Zugtieren sowie die Einquartierung und Verköstigung der Reisenden. Rasthäuser, welche von den Gemeinden betrieben wurden, schützten den einzelnen Bürger vor Gästen. Die Benutzer des Cursus waren jedoch verpflichtet, die genossenen Leistungen zu bezahlen. Trotzdem sind häufig Klagen über die Belastung durch den Cursus überliefert. Bekannt sind auch Prozesse zwischen Gemeinden, die sich um die Reichweite ihrer Leistungen stritten.

Als Benutzer des Cursus kommt an erster Stelle der Kaiser, dessen Reiseroute aus versorgungstechnischen Gründen einige Zeit im voraus bekanntgegeben werden musste. Die kaiserlichen Kuriere gehörten zu den häufigsten Benutzern. In einem Spezialcorps zusammengefasst, dienten sie als Nachrichtenübermittler und auch als eine Art Geheimpolizisten, weshalb sie gefürchtet und verhasst waren. Hinzu kamen kaiserliche Beamte, fremde Gesandte, Bischöfe, Soldaten und ihre Familienangehörigen. Zu den transportierten Gütern gehörten Depeschen, wichtige Güter sowie das Gepäck der mit dem Cursus Reisenden.

Der Cursus und das Militär hatten auf den Strassen Vorrang. Diese konnten gewisse

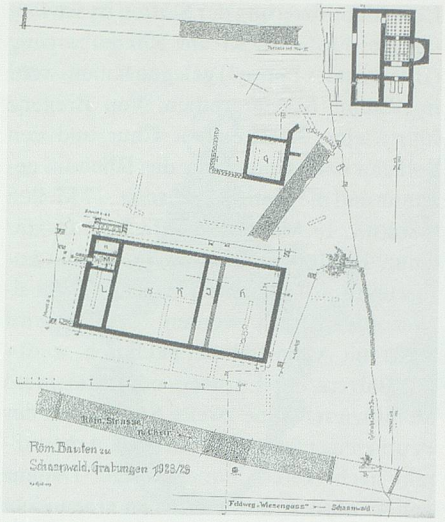


Abb. 10. Gutshof von Schaanwald mit Strassenstücken. Aus JBL 29, 1929.

Strecken durch besondere Transporte oder Truppenverschiebungen für längere Zeit in Anspruch nehmen und für den übrigen Verkehr lahmlegen.

Da für die Privatreisenden die Dienste des Cursus nicht in Anspruch genommen werden konnten, mussten diese – wenn sie nicht bei Freunden oder Bekannten Unterkunft finden konnten – in öffentlichen Rast- und Gasthäusern unterkommen. Die Qualität dieser Lokale war sehr unterschiedlich, teilweise handelte es sich um übel beleumdete Spelunken mit angegliederten Spielhöllen und Bordellen.

Die Benutzung der Strassen war mit wenigen Ausnahmen unentgeltlich. Das Vorwärtskommen richtete sich ganz nach dem Verkehrsaufkommen und der Intensität der Strassenbenützung durch den Staat.

Reisen in römischer Zeit

Für die Reisevorbereitungen standen sowohl dem mit dem CURSUS PUBLICUS Reisenden als auch dem Privatreisenden Strassenverzeichnisse (Itinerarien) zur Verfügung, welche Angaben zur Route, zu deren Länge wie auch zu Unterkunftsmöglichkeiten enthielten. Die einfachen Listen mit der Nennung von Stationen, deren Abstand voneinander und deren Angebot bezeichnete man als ITINERARIA ADNOTATA, die Kombination von Karte und erklärenden Beschreibungen als ITINERARIUM PICTUM ET ADNOTATUM (s. u.).

Als Transportmittel kennen wir neben Schiffen (Meerschiffe, Flussschiffe, Fähren etc.) verschiedenste Wagentypen.[20] Unter den vierrädrigen Wagen sind der schwere Transportwagen, der Postwagen und der gefederte Reisewagen zu nennen. Bei den zweirädrigen gab es ebenfalls verschiedene Modelle (Abb. 7). Daneben kamen auch Sänften zum Einsatz. Als Zugtiere dienten Pferde und Maultiere, bei grösseren Lasten – da die Kummet-Schirrung noch nicht bekannt war – Ochsen. Die schlechte Behandlung der Zugtiere durch die Benützer des CURSUS PUBLICUS führte in der Spätantike zu gesetzlichen Regelungen. So wurden beispielsweise das Maximalgewicht und die Art der Bespannung festgelegt und der Einsatz des Stockes verboten. Pferde, Maultiere und Esel dienten auch als Reittiere. Dies darf uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die meisten Reisenden wohl zu Fuss (PER PEDES) unterwegs waren. Neben dem typischen Reisemantel mit Kapuze (CUCULLUS) trug man genagelte Schuhe (Abb. 8). Nagelschuhe waren in unserer Gegend eine Neuerung, die von den Römern eingeführt wurde und die sich sehr schnell durchsetzte.[21] Über Tagesleistungen gibt es einige Angaben. Als normal galten Strecken von 30 bis 36 Kilometern. Dies ist auch der durchschnittliche Abstand von Rasthäusern im Itinerarium Antonini. Die kaiserlichen Kuriere legten 70 bis 90 Kilometer im Tag zurück, mit fünf- bis achtmaligem Reittierwechsel. Über Gewaltleistungen sind wir ebenfalls informiert: 180 bis 300 Kilometer pro Tag sind absolute Spitzenwerte. Ein kaiserliches Dekret benötigte dagegen beispielsweise fast ein halbes Jahr, bis es im ganzen Römischen Reich bekannt geworden war.

Schriftquellen zum Verkehr in römischer Zeit im Alpenrheintal

Als Hauptquellen sind das Itinerarium Antonini, ein ITINERARIUM ADNOTATUM, und die Tabula Peutingeriana, ein ITINERARIUM PICTUM ET ADNOTATUM, zu nennen (s. o.). Bei deren Interpretation müssen drei Punkte beachtet werden. Erstens umfassen sie einen geographischen Raum, der das Römische Reich teilweise bei weitem überschreitet. Zweitens wurden solche Itinerare aus grösseren Routenlisten exzerpiert, teilweise umgestaltet, wieder abgeschrieben und wieder exzerpiert etc. Damit konnten sich zahlreiche Fehler und Ungenauigkeiten einschleichen. Fehler bei der Schreibung von Ortsnamen und Entfernungsangaben dürften dabei kaum aufgefallen sein, da für den Schreiber und den

Abb. 11. Steingepflästertes Wegstück von Schaan, Schmiedegässle. Bild: Liechtensteinische Landesverwaltung/Archäologie.

normalen Benutzer die meisten Orte auf dem Itinerar nicht oder kaum bekannt waren. Drittens dürfen diese Itinerarien nicht mit heutigen Karten oder Strassenverzeichnissen verglichen werden, da sie immer nur eine bestimmte, das heisst gewollte Auswahl an Informationen abbilden und deshalb nie ein vollständiges Bild geben.

Das ITINERARIUM PROVINCIARUM ANTONINI AUGUSTI, das wohl auf ein Strassenverzeichnis aus der Zeit Kaiser Caracallas (211–217) zurückgeht, wurde in diokletianischer Zeit letztmals redigiert.[22] Es zählt verschiedene Routen im ganzen Römischen Reich auf, wobei wichtige Etappenorte und deren Entfernung voneinander in Meilen (M. P.) oder Leugen (L.) genannt werden. Das Itinerar verzeichnet unter anderem eine von Ost nach West laufende Hauptroute von Pannonien nach Gallien. Für unser Gebiet interessant sind die beiden Etappenorte BRIGANTIA/Bregenz und ARBOR FELIX/Arbon, die 20 Meilen auseinander lagen. Als Abzweiger dieser Hauptroute werden zwei Routen zwischen Bre-

20 Zusammenfassung bei Bender 1989, S. 145–150.

21 Vgl. dazu M. JUNKELMANN, *Die Legionen des Augustus.* Mainz 1986, bes. S. 158–161.

22 O. CUNTZ, *Itinera Romana I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense.* Lipsiae MCMXXIX [Leipzig 1929]. – Zur neueren Literatur vgl. Bender 1989, S. 134–136.

genz und Mailand erwähnt. Die erste Variante ist mit A BRIGANTIA PER LACUM MEDIOLANIUM M. P. CXXXVIIII (von Bregenz zum Mailänder See,[23] 139 Meilen), die zweite mit ALIO ITINERE A BRIGANTIA COMUM M. P. CXCV (anderer Weg von Bregenz nach Como, 195 Meilen) überschrieben. Die erste führte über Julier oder Septimer an den Comersee, die zweite über den Splügen. Beide Routen nennen CURIA/Chur als ersten Etappenort, in einer Entfernung von jeweils 50 Meilen von Bregenz. Franz Perret wollte wegen der zweimaligen Nennung der Strecke Bregenz–Chur zwei verschiedene Strassen annehmen, eine rechts- und eine linksrheinische.[24] Die zweimalige Nennung der Strecke hat jedoch einen anderen Grund: Dem Reisenden, der auf der Hauptroute von Pannonien nach Gallien unterwegs war, sollten alle möglichen Abzweiger aufgezeigt werden. Und diese liefen eben von einem Etappenort auf der Hauptroute aus, in unserem Falle von Bregenz. Der Reisende konnte hier entscheiden, ob er die kürzere oder längere Route nach Como wählen wollte, obwohl er die eigentliche Entscheidung erst in Chur fällen musste. Die doppelte Nennung machte das Lesen des Verzeichnisses einfacher und verschonte den Reisenden vom mühsamen Zusammenrechnen von Einzelstrecken.

Die Tabula Peutingeriana ist eine aus dem 12./13. Jh. stammende Kopie einer römischen Strassenkarte. Ihren Namen erhielt sie von einem ehemaligen Besitzer, dem Humanisten Konrad Peutinger (1465 bis 1547).[25] Die Karte selbst dürfte letztmals in der ersten Hälfte des 5. Jh. überarbeitet worden sein, doch gibt es Elemente, die aus viel älterer Zeit stammen. Die Karte hat ein besonderes Format: sie ist 675 cm lang und 34 cm breit. Abgebildet war der ganze damals bekannte Erdkreis (ORBIS TERRARUM) von den britischen Inseln bis nach Indien, die westlichsten Teile (Grossbritannien und Spanien) sind aber verlorengegangen. Das immense Kartenband war ehemals wohl auf einem Stab aufgerollt, was damals der gängigen «Buch»-Form (sog. VOLUMEN) entsprach. Die Abbildung der Erdoberfläche als ein so gestrecktes Band ist für unsere Augen ungewohnt, doch stellt sie eine beachtliche geistige Leistung dar, welche auch das römische Weltbild spiegelt. Auf der Karte lassen sich zwar Punkte und Linien einzeichnen, Flächen jedoch kaum. Dies führte bei der Einfügung von topographischen Elementen wie Seen, Flüssen und Gebirgen zu Schwierigkeiten und Ungenauigkeiten gegenüber den mit Linien und Punkten eingezeichneten Strassen und Strassenstationen. So sind die Alpen beispielsweise direkt unterhalb des Bodensees eingezeichnet, Chur liegt somit bereits südlich der Alpen. Die Strassen sind mit roten Linien eingezeichnet. Verschiedene Signaturen markierten die über 4000 Strassenstationen: Haken bezeichnen einfache Wechselstationen, Vignetten verschiedene Kategorien von Herbergen. Am häufigsten ist die sog. Doppelturm-Fassade, die auch Bregenz und Arbon kennzeichnet. Die übrigen Stationen in unserem Gebiet sind nur mit einfachen Haken angegeben.

Abb. 12. Wohl römische Wegrampe am Maloja. Aus Rageth 1987, S. 51, Abb. 3.

Auf der Tabula Peutingeriana finden sich wieder die Ost–West-Route von Pannonien nach Gallien sowie zwei Abzweiger über die Bündner Pässe nach Oberitalien (Abb. 9). An der Ost–West-Route sind folgende Orte verzeichnet: VEMANIA/Grossholzleute/Burkwang – AD RENUM, 15 Meilen – BRIGANTIO/Bregenz, 9 Meilen – ARBOR FELIX/Arbon, 10 Meilen – AD FINES/Pfyn, 21 Meilen. Schwierigkeiten bietet hier die Identifikation der Station AD RENUM (beim Rhein)[26], die entsprechend ihrem Namen beim Rhein liegen sollte, das heisst zwischen Bregenz und Arbon. Die Karte liefert einige Hinweise, dass beim Zeichnen der Strecke Fehler passiert sind.[27] Die geographisch falsche Einzeichnung des Rheins könnte zur Verschiebung der Station geführt haben. Tatsächlich ist zwischen Bregenz und Arbon eine Station mit einem Haken eingezeichnet, die jedoch nicht angeschrieben ist und deren Lage derjenigen von AD RENUM entspricht. Eine Identifizierung der Station ist schwierig, sie dürfte direkt am Rheinübergang (Brücke oder Fähre?) gelegen haben, wohl im Raume St. Margrethen. Von Bregenz führte eine Strecke über Chur und den Splügen nach Como. Für das Rheintal genannt sind die Stationen CLUNIA, 17 Meilen – MAGIA, 18 Meilen – LURIA bzw. CURIA/Chur, 16 Meilen. Die Stationen von CLUNIA und MAGIA konnten bis heute nicht sicher identifiziert werden; CLUNIA wird meist mit Altenstadt bei Feldkirch, MAGIA mit Balzers, der Luzisteig oder Maienfeld identifiziert.[28] Eine zweite Strecke auf der Peutingerschen Karte führt von Arbon direkt nach CURIA/Chur, mit einer Distanz von 43 Meilen, und von da an einen nicht genannten oberitalienischen See. Auch diese Strecke gibt Probleme auf: einerseits mit der zweiten Nennung von Chur, andererseits mit der viel zu kurzen Strecke Arbon–Chur. Während die Doppelnennung Churs durch den Verschreiber LURIA einigermassen erklärbar ist, bleiben für die Strecke selbst verschiedene Erklärungsmöglichkeiten.[29] Entweder ist der Abzweiger von Arbon richtig gezeichnet und die angegebene Strecke falsch überliefert, oder aber die Strecke ist richtig angegeben und der Abzweiger falsch eingezeichnet. Nach obigem Diskurs über die Station AD RENUM wäre es nämlich möglich, dass der Abzweiger ursprünglich von dieser auf der Karte nicht verzeichneten Station abgegangen wäre, womit die Streckenangabe in etwa stimmte. Wir würden dann darin die linksrheinische Rheintalstrasse fassen. Da aber weitere Quellen fehlen, ist nicht zu entscheiden, welche Interpretation die richtige ist. Die sehr ins Detail gehende Interpretation der Karte durch Perret ist aber abzulehnen, da die Karte nie diese Genauigkeit aufwies beziehungsweise aufweisen sollte.

Andere Schriftquellen zu römischen Strassen im Rheintal fehlen, da weder die Strecke Bregenz – Bündner Pässe – Como noch der Zubringer durch den Walenseekorridor mit Meilensteinen versehen waren. Die berühmten Säulen auf dem Julier waren keine Meilensteine.[30] Trotzdem wissen wir aus historischen Quellen über die Anlegung, Reparatur und Benützung von römischen Strassen. Dies gilt insbesondere für die grosse Ost–West-Route, die das Alpenrheintal bei Bregenz und AD RENUM streifte. So zogen zwischen 195 und 214 n. Chr. viermal grosse Armeen über diese Strasse, was einerseits Ausbauten, ande-

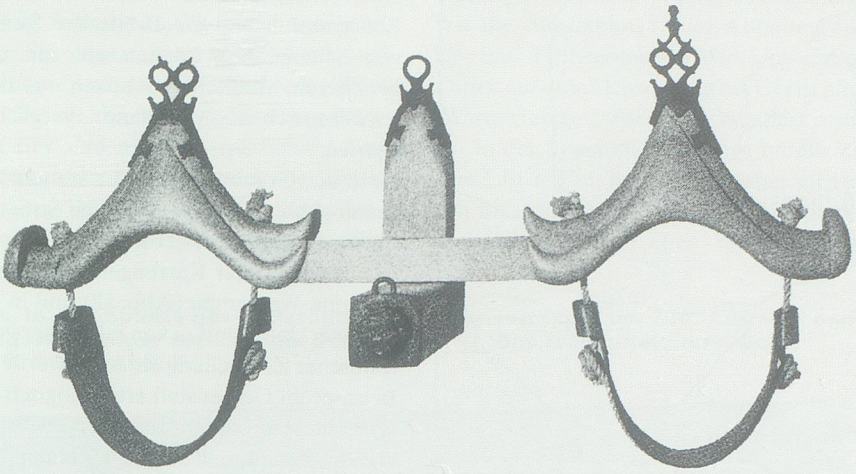


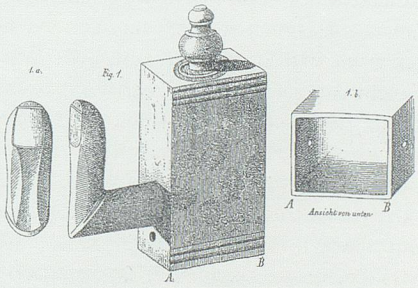
Abb. 13. Nach Funden aus dem Gutshof von Winkel ZH, Seeb rekonstruiertes Joch. Ähnliche Bronzebeschläge stammen von Satteins und Nendeln. Aus «Helvetia archaeologica» 34/36, 1978, S. 186.

rerseits aber auch Reparaturen erforderte, welche durch Meilenstein-Inschriften (Abb. 6) gut fassbar sind.[31] Mit Rücknahme der Reichsgrenze im Laufe des 3. Jh. dürften besonders die Nord–Süd-Routen über die Alpenpässe an Bedeutung gewonnen haben.

Archäologische Quellen zum Verkehr in römischer Zeit im Alpenrheintal

Römische Strassen sind im Kanton St. Gallen noch nie archäologisch untersucht worden. Aus dem Vorarlbergischen stammt eine der frühesten und ausgedehntesten Untersuchungen einer wohl römischen Strasse. Der Vorarlberger Museumsdirektor Samuel Jenny-Schindler (1837–1901) untersuchte 1883/84 eine Kiesstrasse im Lauteracher Ried, deren Spuren er auf über vier Kilometern im Gelände verfolgen konnte.[32] Der Verlauf der Strasse lässt vermuten, dass wir damit die römische Strasse Bregenz–Arbon fassen können. Die Strasse querte die Rheinebene, wo sie am wenigsten versumpft war. Bei stabilem Untergrund war sie eine normale Kiesstrasse von 7,5 bis 9 m Breite, wie man sie von römischen Strassen her kennt. Auf feuchtem Untergrund lief die Strasse auf einer Holzkonstruktion, die Jenny auf einer Fläche von knapp 50 auf 10 m untersuchte. Querliegende, vierkantige Eichenschwellen, die seitwärts mit Steinen verkeilt waren und zwischen denen teilweise Weichholz-Stämmchen lagen, bildeten im Abstand von 3 bis 3,5 m den Untergrund. Darüber wurden parallel zur Strasse vierkantige, eichene Längshölzer gelegt, die mit Eichenpfählen festgehalten wurden. Über die Längshölzer wurde dann die etwa 7 m breite Fahrbahn aus kiesig-sandigem Material geschüttet. Durch den schlechten Unterhalt der Strasse war der Kiesbelag teilweise erodiert, und die Wagen hatten ihre Spuren auf den Längshölzern hinterlassen. Der Radabstand (Spurmitte–Spurmitte) betrug 1,3 bis 1,45 m, ein Mass, das auch in Arch und Büren a. d. A. festgestellt worden war. Beidseits der Fahrbahn befand sich ein ca. 1,5 m breiter, grob gekiester Streifen, auf den ein Rost aus Rundhölzern (Weichhölzer) gelegt und mit Erde und Steinen ausgefüllt worden war. Jenny deutete sie als Drainage für die Fahrstrasse. An Funden werden drei römische Münzen (Vespasian, Licinus I. und Valentinian I.) und Leistenziegelfragmente sowie zwei moderne Hufschuhe erwähnt.

Abb. 14. Weesen/Mollis, Biäsche. Teil eines gefederten römischen Wagens. Die Federung geschah durch in den Daumen eingehängte Lederriemen, die den Wagenkasten trugen. Höhe ca. 10 cm. Das Stück ist heute verschollen. Aus ASA 1867, 1, Taf. I, 1.



Aus dem Fürstentum Liechtenstein sind verschiedene, nicht näher datierte Strassentrassees bekannt, die oft als römisch angesprochen werden.[33] Die am besten erhaltenen finden sich in Schaanwald und Schaan. Bei der römischen Villa von Schaanwald wurden mehrere mit Flyschsteinen gepflästerte Strassenstücke freigelegt (Abb. 10). Das breiteste Stück (Breite 3,5 m) lief etwa parallel zum freigelegten, langrechteckigen «Wirtschaftsgebäude», eine andere, etwa 2,5 m breite Strasse führte zum Badegebäude, eine dritte, etwa

23 Ein gutes Beispiel für einen Verschreiber mit Sinnänderung. Der Text hiess wohl ursprünglich A BRIGANTIA PER LACUM MEDIOLANUM (von Bregenz über den (Comer)see nach Mailand). Ein Abschreiber fasste dann MEDIOLANUM als Adjektiv zum genannten See auf und passte das Wort durch die Einfügung eines «i» grammatikalisch richtig an.

24 Perret 1936 (Heft III).

25 E. WEBER, *Tabula Peutingeriana.* – In: *Codex Vindobonensis* 324. Graz 1976. Ders., *Die Tabula Peutingeriana.* – In: *Antike Welt* 15, 1, 1984, S. 3–8.

26 Das «ad» bezeichnet einen Ort «bei», nicht eine Richtung «zu … hin» und ist eine sehr häufige Ortsangabe. Vgl. beispielsweise AD PIRUM (beim Birnbaum), AD FINES (bei der Grenze) oder AD LUNAM (beim Mond [Wirtshaus oder Toponym]).

27 Diskussion bereits bei Jenny 1885, S. 95. – Lieb/Wüthrich 1967, S. 19. – Walser 1983, S. 31–32. – E. WEBER, *Brigantium im Strassennetz der Tabula Peutingeriana.* – In: Vorarlberger Landesmuseum (Hg.), *Das römische Brigantium.* Ausstellung 124. Bregenz 1985, S. 87–95.

28 Lieb/Wüthrich 1967, S. 30–33 (Clunia) und S. 98–101 (Maia/Magia).

29 Perret 1936 (Heft V). – Walser 1983, S. 33–34. – Rageth 1987, S. 47.

30 Rageth 1987, S. 49.

31 Walser 1983, S. 13–15 und 42–47.

32 Jenny 1885. – L. FRANZ / A. R. NEUMANN, *Lexikon ur- und frühgeschichtlicher Fundstätten Österreichs.* Wien 1965, S. 185.

33 Schaanwald: A. HILD, *Römische Bauten zu Schaanwald (2. Grabungsbericht).* JBL 29, 1929, S. 147–155. – A. FROMMELT, *Feststellung einer Strasse aus römischer Zeit im Maurer Riet.* JBL 42, 1942, S. 85. – D. BECK, *Ein römisches Strassenstück in Schaan?* JBL 63, 1964, S. 174–179. – G. MALIN, *Notgrabung Schaan-Sax.* JBL 69, 1969, S. 285–288. – Ich danke der Landesarchäologin Frau lic. phil. E. Pepić-Helferich sowie Herrn lic. phil. H. J. Frommelt und Frau Mag. U. Mayr für ihre freundlichst gewährte Einsicht in die Fundakten und für die Publikationserlaubnis der Fotografie der Strasse von Schaan, Schmiedegässle.

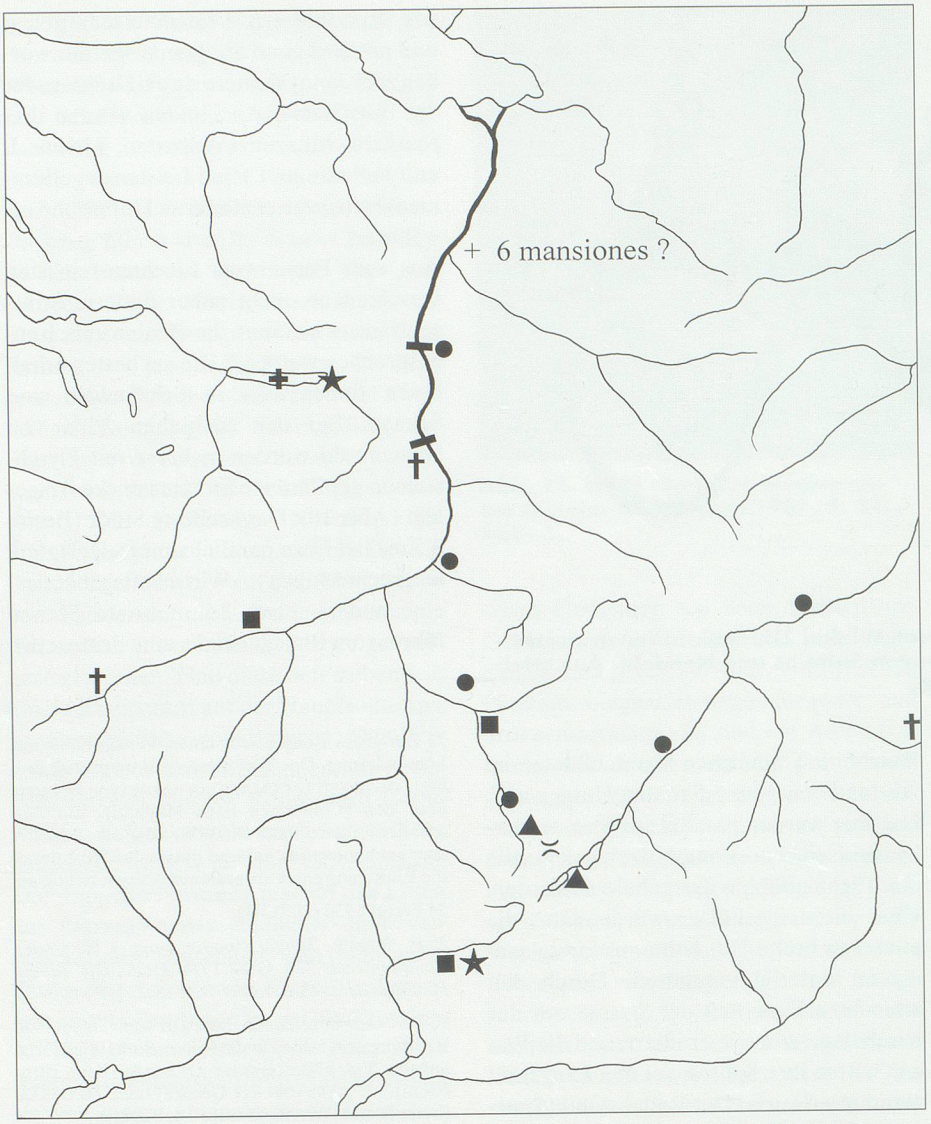


Abb. 15. Karte der Verkehrsorganisation in karolingischer Zeit in Churrätien. ● taberna, ▲ stabulum, ■ castellum, ★ Zollstelle, ═ Fähre, ✚ Schiffahrt, ✝ Reichskloster. Entwurf Martin Peter Schindler.

gleich breite, lag zwischen den beiden genannten Gebäuden. Ob die Strassen tatsächlich römisch sind, konnte bei der Grabung anscheinend nicht festgestellt werden, jedenfalls könnte die «Verbindungsstrasse» zwischen grossem Gebäude und Bad gewisse Zweifel an der Gleichzeitigkeit von Gebäuden und Strassen aufkommen lassen. Dass die 3,5 m breite Strasse aber die römische Strasse von Bregenz nach Chur gewesen sei, kann aufgrund der heutigen Kenntnisse über römische Strassen ausgeschlossen werden. Ebenfalls nicht römisch ist die steingepflästerte Strasse mit Karrengeleisen von Schaan, Schmiedegässle (Abb. 11). Die Breite der Strasse konnte nicht festgestellt werden, sie betrug mindestens 1,8 m, der Abstand der bis zu 10 cm tief ausgefahrenen Fahrrillen betrug von Spurmitte zu Spurmitte 1 bis 1,05 m. Die Strasse von Schaan lässt zwar einen gewissen Vergleich mit sogenannten «Römerstrassen» am Brenner zu, welche eine Pflästerung aus grossen Steinplatten und stark eingefahrene Karrengeleise aufweisen.[34] Doch ist die Datierung dieser Strassen in römische Zeit durch keinen Befund gesichert. Im Gegenteil sprechen die bisherigen Beobachtungen für eine mittelalterliche oder neuzeitliche Datierung dieser Strassen. Dagegen könnte eine in Schaan, Sax angeschnittene Kiesstrasse römisch sein. Leider sind die Aussagen wegen der grösstenteils durch den Strassenbau zerstörten Befunde nur spärlich. Es liessen sich jedoch eine Steinkofferung sowie drei übereinanderliegende Fahrbahnpakete, meist aus Rüfekies, feststellen. Malin schätzte die Originalbreite der Strasse auf etwa 6 m. Die Konstruktion und die Breite der Strasse von Schaan, Sax können gut mit den gesicherten römischen Strassen aus dem schweizerischen Mittelland verglichen werden.

Auch aus Graubünden fehlen bis jetzt archäologisch gesicherte römische Strassentrassees, auch wenn beispielsweise am Julier und Septimer Karrengeleise, am Maloja eine Wegrampe (Abb. 12) und in der Viamala Halbgalerien von möglicherweise römischer Zeitstellung entdeckt wurden.[35]

In unserem Gebiet sind archäologisch untersuchte Herbergen und Pferdewechselstationen selten. Nur die Gebäudereste von Bondo-Promontogno GR, Müraia (das antike MURUS) und von Riom GR, Cadra können mit guten Gründen so interpretiert werden. Es handelt sich dabei um grössere Gebäudekomplexe, die sich unter anderem durch beheizte Räume (Bad?), Malereireste oder kleine Weihealtäre auszeichnen. Militärische Anlagen zur Sicherung der Verkehrswege und der Zugänge zu den Alpenpässen kennen wir erst aus der Spätantike. Die wichtigsten waren die Kastelle von Bregenz, Schaan und Chur. Daneben gibt es noch zahlreiche weitere befestigte Höhensiedlungen, die möglicherweise von der Zivilbevölkerung errichtet worden waren. Zu solchen Plätzen gehörten der Krüppel bei Schaan und der Ochsenberg bei Gretschins.

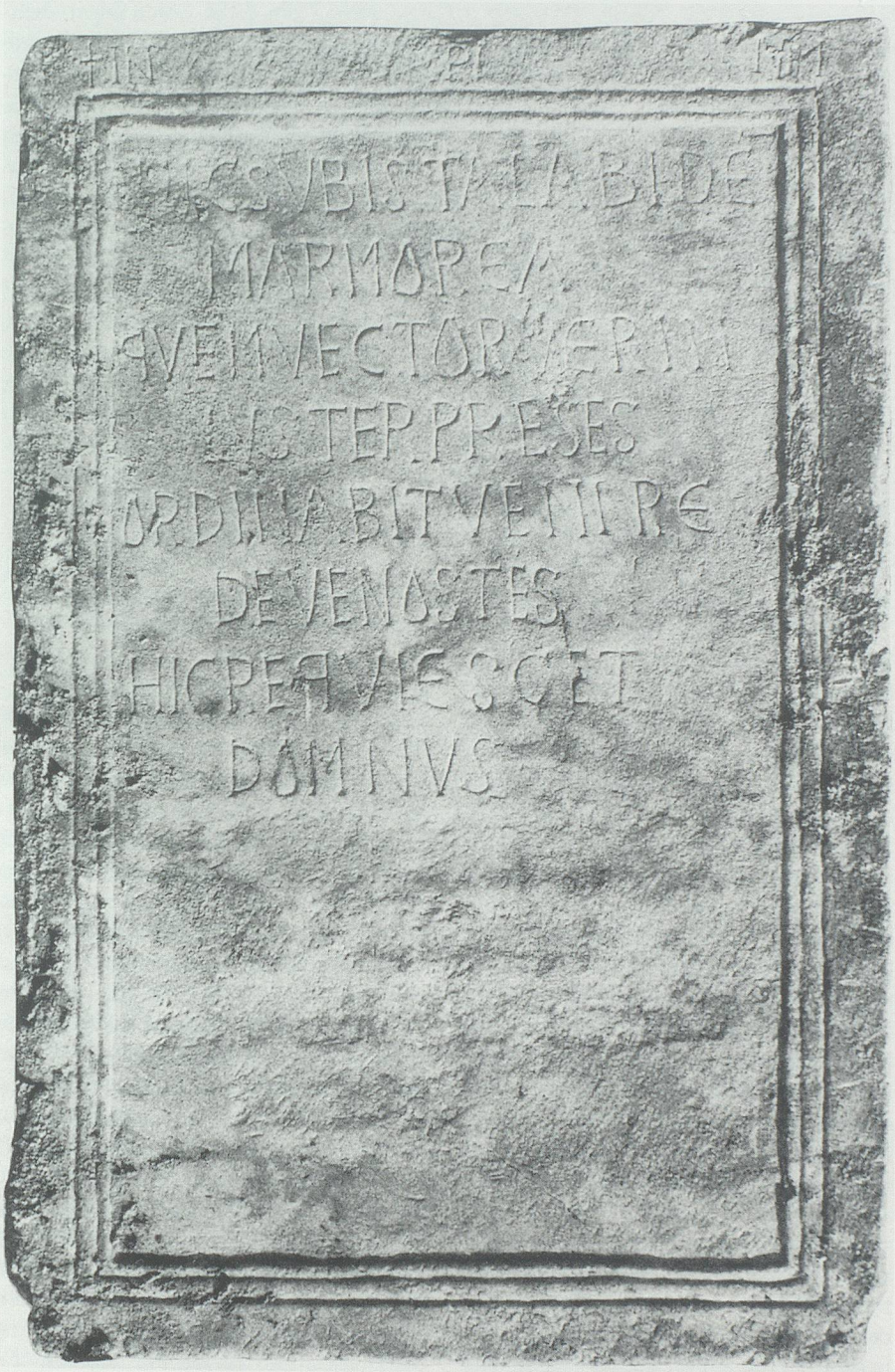
Verkehr und Strassen haben aber auch im gewöhnlichen archäologischen Fundmaterial ihren Niederschlag gefunden.[36] Aus den Gutshöfen von Satteins und Nendeln stammen aufwendig verzierte Bronzebeschläge von Jochen, die wohl für Ochsengespanne gedacht waren (vgl. Abb. 13). In Weesen wurde – eine absolute Rarität in der Schweiz – ein Teil eines gefederten römischen Reisewagens gefunden (Abb. 14). Zwar waren Hufeisen in römischer Zeit noch nicht bekannt, doch benutzte man bereits sogenannte Hufschuhe oder Hipposandalen zum Schutz der Hufe. Auch solche Stücke werden bisweilen gefunden (Chur, Churwalden, Tiefencastel, Zuoz).

Archäologische Belege zur linksrheinischen Strasse im Rheintal zu römischer Zeit

Bereits seit mehr als 130 Jahren wird eine römische Strasse auf der St.Galler Seite des Rheines vermutet. Die von Immler

und Perret vorgebrachten Argumente haben sich aber als nicht stichhaltig erwiesen. Bislang fehlen nämlich gesicherte römische Strassentrassees sowie eindeutige Schriftquellen. Auch die archäologischen Quellen zur römischen Besiedlung dieses Gebietes sind nur sehr spärlich.[37] Münzfunde kennen wir zwar aus dem gesamten St.Galler Rheintal, Siedlungsfunde aber bislang nur von Wartau und vom Montlingerberg (nur 1. Jh. n. Chr.). Dies dürfte zu einem guten Teil forschungsbedingt sein. Wie die Ausgrabungen der Abteilung für Ur- und Frühgeschichte der Universität Zürich auf dem Ochsenberg bei Gretschins (Wartau) zeigen, war der Ochsenberg nicht nur in der Spätantike, sondern bereits ab dem 2 Jh. n. Chr. besiedelt.[38] Dabei wird es sich nicht um einen isolierten Fundpunkt handeln, weitere blieben zu entdecken. Zusammen mit den zahlreichen Siedlungsresten aus Sargans, die sich ja vornehmlich gegen den Schollberg hin erstrecken, könnte der Fundpunkt Wartau den Beginn einer bis an den Bodensee reichenden Kette von Siedlungen entlang des überschwemmungssicheren Talbodens markieren. Die Diskussion um eine linksrheinische Strasse ist also noch lange nicht beendet.

Abb. 16. Grabplatte aus Vintschgauer Marmor von Chur, um 700. Aus «Ur- und frühgeschichtliche Archäologie der Schweiz VI, Das Frühmittelalter». Basel 1979, S. 168, Abb. 7.



Die frühmittelalterliche Zeit

Forschungsgeschichte

Die Forschung zum frühmittelalterlichen Verkehr im Alpenrheintal hat sich bis heute praktisch auf die Schriftquellen beschränkt. Grundlegend ist der Artikel von Otto P. Clavadetscher zur Verkehrsorganisation im Rätien der Karolingerzeit von 1955. Durch die Vorlegung der frühmittelalterlichen Funde aus Churrätien hat G. Schneider-Schnekenburger die Möglichkeit geschaffen, das Problem des frühmittelalterlichen Verkehrs auch aus archäologischer Sicht genauer zu betrachten.[39]

34 Vgl. dazu: L. Franz, *Alte Geleisestrassen in Tirol.* Veröffentlichungen Museum Ferdinandeum 31, 1951, S. 133–146. – P. W. Haider, *Antike und frühes Mittelalter.* – In: J. Fontana (Hg.), *Geschichte des Landes Tirol* 1. Bozen/Innsbruck/Wien 1992, bes. S. 161–169. – Ich danke Herrn Mag. W. Sölder, Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum, herzlich für seine ausführlichen Auskünfte zum Stand der Erforschung römischer Strassen in Tirol. Für weitere Auskünfte danke ich auch Herrn Dr. R. Lunz, Stadtmuseum Bozen.

35 Dazu und zum folgenden Rageth 1987. – Neu zu Karrengeleisen: G. Schneider / W. Vogel, *Karrgeleise.* – In: *Bulletin* IVS 1995/1, S. 25–34.

36 Satteins: Overbeck 1982, Taf. 30, 5–6. – Nendeln: Ebd., Taf. 36, 13 und 37, 1–3. – Weesen: *Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde* 1867, 1, S. 14–16 und Taf. I, 1 und M. P. Schindler, *Archäologische Funde im Kanton Glarus.* – In: *Minaria Helvetica* 13a, 1993, S. 14–33, bes. S. 18 und 25. – Hufschuhe: Müller-Lhotska 1991, S. 250.

37 A. Siegfried-Weiss / R. Steinhauser / M. Primas, *Archäologischer Beitrag zum Formationsprozess des frühmittelalterlichen Churrätien.* – In: U. Brunold / L. Deplazes (Hg.), *Geschichte und Kultur Churrätiens.* Festschrift P. Iso Müller OSB. Disentis 1986, S. 1–48, bes. S. 31–44. Vgl. ergänzend dazu: I. Grüninger, *Die Römerzeit im Kanton St. Gallen.* In: *Mitteilungsblatt Schweiz. Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte* 29, 8, 1977, S. 13–20, bes. S. 14.

38 JbSGUF 77, 1994, S. 219.

39 Schneider-Schnekenburger 1980, S. 111–114 (Verkehr). – Wenig ergiebig: H. Büttner, *Die Bündner Alpenpässe im frühen Mittelalter.* – In: H. Aubin (Hg.), *Beiträge zur Wirtschafts- und Stadtgeschichte.* Festschrift für Hektor Ammann. Wiesbaden 1965, S. 242–252.

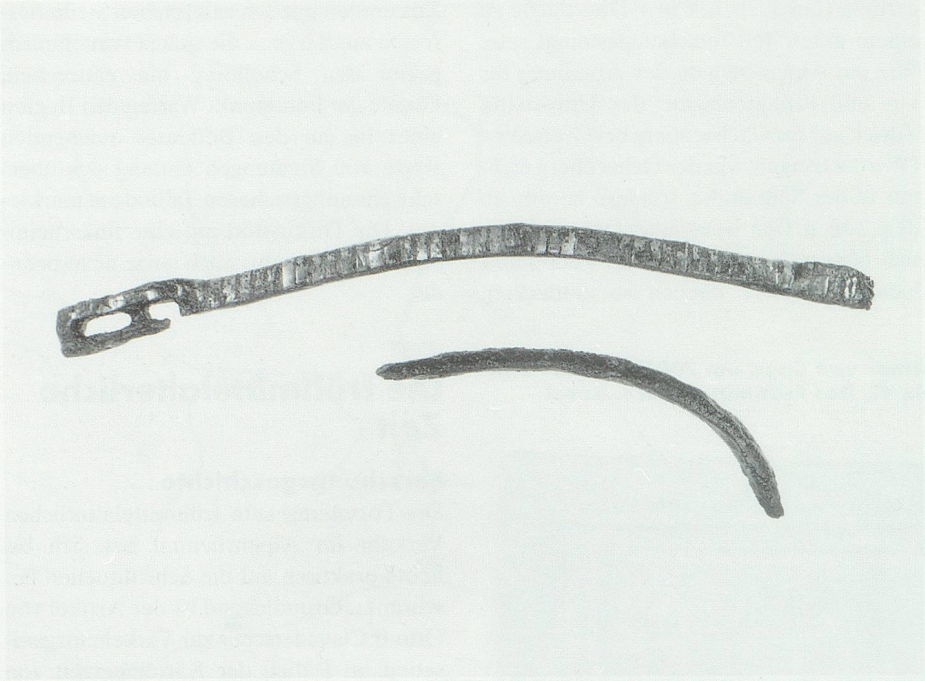


Abb. 17. Wartau, Gretschins-Ochsenberg. Sporen aus der zweiten Hälfte des 7. Jh. n. Chr. Die Sporen sind nur zur Hälfte erhalten. Beim oberen erkennbar die Lasche, durch welche der Befestigungsriemen gezogen wurde. Dieser Sporn ist mit Messing tauschiert. Länge 12,3 cm. Bild: Universität Zürich, Abteilung für Ur- und Frühgeschichte.

Verkehr im frühen Mittelalter

Dass nach dem Abzug der römischen Truppen im Jahre 401 die Strassen total verödet und unbrauchbar geworden seien, ist in dieser allgemeinen Form sicher falsch. Dies gilt insbesondere für das Alpenrheintal und Graubünden (Raetia Curiensis), wo der Übergang von Spätantike zu Mittelalter kontinuierlich verlief und es keine so tiefgreifenden Veränderungen gab wie in anderen Regionen (s. u.). Hier sei kurz Allgemeines zum frühmittelalterlichen Verkehr gesagt, wobei zwischen der merowingischen (5. bis 7. Jh.) und karolingischen Zeit (8. und 9. Jh.) unterschieden wird.[40]

Im Frühmittelalter wurden sicher einzelne römische Verkehrswege aufgegeben, andere aber weiter benutzt. Dies gilt sowohl für Fernstrassen als auch für lokale Strassen. Die Weiterbenützung erfolgte besonders da, wo in römischen Siedlungen – oftmals an Verkehrsknotenpunkten – das Leben weiterlief. Die Weiterbenützung war teilweise nur sehr punktuell, beispielsweise bei römischen Brücken. Befahrbare Wege wurden weiterhin angelegt, auch für lokale Verbindungen, da Wagen wie bis anhin in der Landwirtschaft verwendet wurden. Ausgrabungen in ländlichen Siedlungen haben klare Nachweise von befahrbaren, teilweise mit Steinen befestigten und mit Strassengräben versehenen Wegen ergeben. Einzelne Strassen waren noch gepflastert, die meisten jedoch einfache Erdstrassen.[41] Bischof Gregor von Tours (538/39–594/95) berichtet denn auch mehrmals von tiefen Wagengeleisen und stark verdreckten Reisenden. Wenn möglich wich man deshalb auf den Wasserweg aus. Kontinuitäten zeichnen sich nicht nur im Gebrauch, sondern auch in der Konstruktion von Wagen ab. Ihre Benützung in der Landwirtschaft wurde bereits besprochen. Änderungen gab es aber beim Personentransport. Während in römischer Zeit jedermann mit Wagen fuhr, waren diese im Frühmittelalter nur Kranken, Gebrechlichen oder Alten vorbehalten. Eine Ausnahme bildeten kultische Umzüge des Königs mit einem Ochsenkarren. Ob Mann oder Frau, wer es sich leisten konnte, sass zu Pferd. Als Transportmittel für Personen und leichtere Güter stand das Pferd an erster Stelle. Es scheint erst im 11. Jh. vom Fuhrwerk abgelöst worden zu sein. Die wichtige Stellung als Transportmittel und als soziales Abzeichen belegen auch die zahlreichen Pferdebestattungen in frühmittelalterlichen Gräberfeldern, die teilweise in Verbindung mit besonders reich ausgestatteten Toten stehen. Zudem gaben sich auch sozial hochstehende Personen als Reiter zu erkennen, indem sie beispielsweise Sporen trugen. Die Männer dieser Schicht kämpften hoch zu Ross, eigentliche Reiterheere gab es aber erst seit karolingischer Zeit. Die meisten Personen gingen jedoch zu Fuss. Auch in der Landwirtschaft war das Pferd eher selten, dort benützte man hauptsächlich das Rind.

In karolingischer Zeit ergaben sich mit der Bildung des grossen Reiches ähnliche Probleme wie in römischer Zeit. Um das Gebiet wirksam zu verwalten und die neugewonnenen Gebiete im Osten enger anzubinden und militärisch zu sichern, brauchte es ein ausgebautes Strassennetz. Der Strassenbau wurde so zu einer wichtigen politischen und wirtschaftlichen Aufgabe. Dabei entstanden nicht nur östlich des Rheins neue Strassen. Auch im Westen wurden neue, nicht auf römischen Trassees laufende Strassen gebaut, welche die königlichen Pfalzen miteinander verbanden. Es entstand damit eine neue, den politischen, wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen entsprechende Schicht von Verkehrsstrukturen, welche die römischen allmählich ablösten. Daneben wurden aber – wie das Beispiel Churrätien zeigt – auch römische Strassen und sogar ihre Verkehrsorganisation weiterbenutzt (s. u.).

Schriftquellen zum Verkehr in frühmittelalterlicher Zeit im Alpenrheintal

Es ist anhand der politischen Lage während des 6. bis 8. Jahrhunderts zu vermuten, dass mehrmals germanische Heere die Alpenpässe überschritten, um in die Machtkämpfe in Italien einzugreifen. Dabei dürften sie teilweise auch die Bündner Pässe benützt haben, Genaueres wissen wir aber nicht.[42]

Die wichtigste Quelle zum frühmittelalterlichen Verkehr ist das sogenannte Reichsgutsurbar aus der Mitte des 9. Jahrhunderts. Es ist ein Inventar des königlichen Besitzes in der Raetia Curiensis, also keine spezifische Quelle zu Verkehr und Strassen. Die darin enthaltenen Angaben erlauben jedoch die Rekonstruktion der Verkehrsorganisation sowie der benutzten Routen.[43] Der König unterhielt in der fraglichen Zeit nur zwei Routen, nämlich die Julierroute mit den beiden Zubringern durch das Alpenrheintal und durch den Walenseekorridor sowie eine Route durch das Engadin und das Münstertal (Abb. 15).

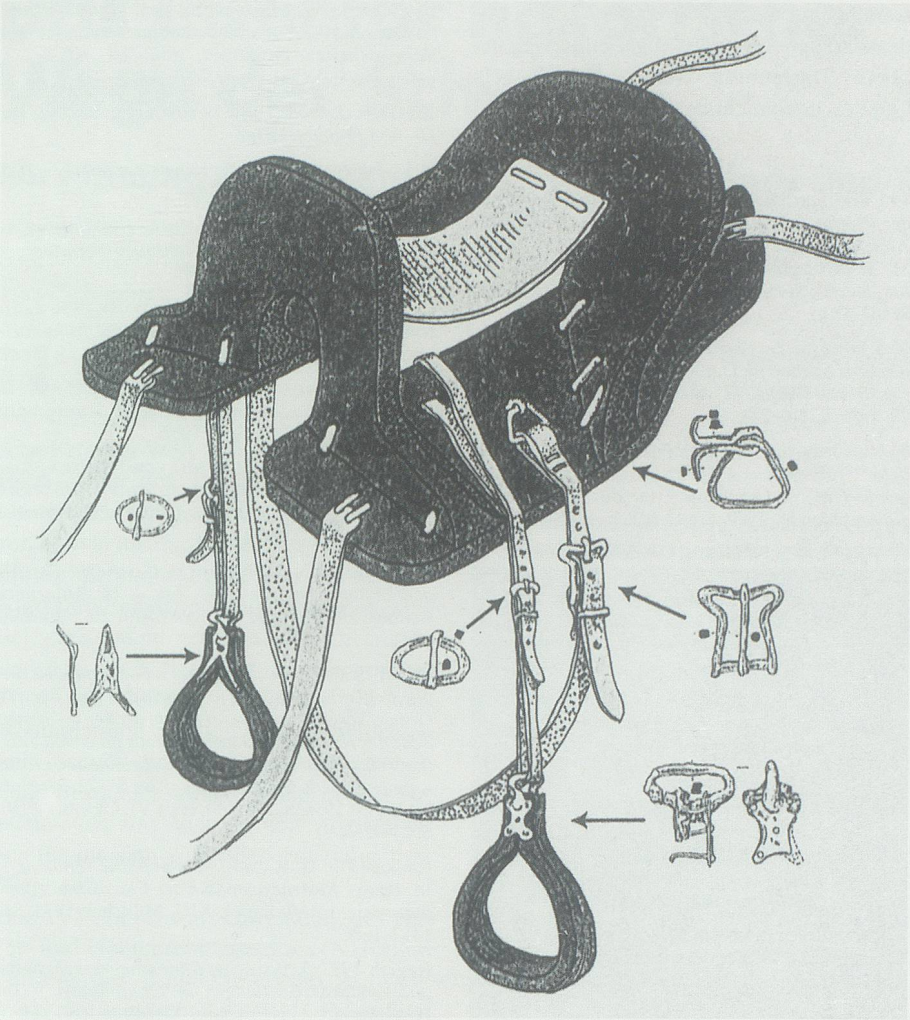


Abb. 18. Rekonstruktion eines Sattels des 7. Jh. n. Chr. nach Funden von Moos-Burgstall (Niederbayern), Grab 3. Aus von Freeden (Anm. 51), S. 531, Abb. 9.

Dass daneben wie bereits in römischer Zeit zahlreiche weitere Routen begangen waren, steht ausser Zweifel, nur lagen diese ausserhalb der königlichen Organisation. Diese bestand – wie bereits in römischer Zeit – aus einzelnen Stationen, in denen der König oder seine Beamten Unterkunft und Verpflegung fanden. Diese Stationen wurden als TABERNAE (Herbergen) bezeichnet und waren an die TABERNARII als Zinslehen ausgegeben.[44] Solche TABERNAE standen in Schaan, Chur, Lantsch/Lenz, Marmorera, Zuoz und Ardez. Diejenige von Marmorera war an einen Benefiziar (Vasall, der dem König militärische Dienste schuldet) ausgegeben, der die Route wohl auch überwachte. In Bivio und Sils i. E. standen STABULA (Heuschober) zur Versorgung der Tiere. Ihr Zins richtete sich nach der verbrauchten Menge Heu. Weiter gehörten zur Verkehrsorganisation zehn königliche Schiffe auf dem Walensee sowie je eine Fähre über den Rhein bei Maienfeld und bei Schaan. In Walenstadt und bei der PORTA BERGALLIAE (Castelmur) im Bergell wurden Zölle erhoben. In Walenstadt wurden als Durchgangszoll für einen Wagen 6 Denare eingezogen, für einen dort verkauften Hörigen oder ein verkauftes Pferd je 2 Denare. Die militärische Sicherung der Route wurde im Zusammenhang mit Marmorera bereits kurz angesprochen. Die Hauptroute war zudem bei Tiefencastel und bei der PORTA BERGALLIAE durch je eine Befestigung (CASTELLUM) gesichert. Letzteres hatte übrigens der Benefiziar Constantius aus Sargans als Lehen inne. Sicher auch in die ganze Verkehrsorganisation einbezogen waren die Reichsklöster Pfäfers, Müstair und – ausserhalb der Königsroute – Disentis.

Daneben gibt es weitere Quellen, die aber nur einzelne Schlaglichter auf die Verkehrssituation im frühmittelalterlichen Rätien werfen. Aus der Zeit um 800 stammt ein Brief von Alkuin an Bischof Remedius von Chur mit der Bitte um Schutz und Erlassung der Wegzölle für seinen nach Italien reisenden Geschäftsträger.[45] Wichtig sind auch Nennungen von Strassen als Grundstücksgrenzen bei Verschreibungen, Verkäufen und Testamenten. Im Testament des Bischofs Tello von Chur aus dem Jahre 765 wird nicht weniger als 13mal eine Strasse als Grundstücksgrenze genannt, wobei eine in Sagogn/Sagens GR als öffentliche Strasse (VIA PUBLICA) bezeichnet wird.[46] Aus der Zeit des Reichsgutsurbars kennen wir eine in Grabs ausgestellte Verkaufsurkunde über ein Grundstück mit Gebäuden in Grabs (QUARADEUES).[47] Dieses Grundstück grenzte auf zwei Seiten an den Besitz des Passivus, an einer Seite an die VIA PUBLICA.

Ein weiteres wichtiges Dokument stammt vom Beginn des 8. Jh. (Abb. 16). Für die Familiengrablegung der Victoriden bzw. Zacconen, einer äusserst einflussreichen Familie in Churrätien (mit dem oben genannten Tello ausgestorben), liess der Präses Victor Marmor für repräsentative Grabplatten aus dem Vintschgau und aus der Gegend von Trient kommen.[48] Es ist anzunehmen, dass die Grabplatten auf Wagen transportiert wurden, wobei mit Blick auf das Reichsgutsurbar an die Route Münstertal–Engadin–Julier gedacht werden kann. Vergleichbare Transporte findet man beispielsweise in Südostfrankreich, wo in merowingischer Zeit Rohmaterial für Kalksteinsarkophage über grössere

40 Janssen 1989.

41 Vgl. dazu die Strasse von Corcelles-près-Payerne VD aus dem Jahre 620 n. Chr. JbSGUF 76, 1993, S. 226–227 mit Fig. 32.

42 Vgl. O. P. CLAVADETSCHER, *Churrätien im Übergang von der Spätantike zum Mittelalter nach den Schriftquellen.* – In: J. WERNER / E. EUGEN (Hg.), *Von der Spätantike zum frühen Mittelalter.* Vorträge und Forschungen 25. Sigmaringen 1979, S. 159–178.

43 Clavadetscher 1955. – BUB I, S. 375–396.

44 Nicht ganz klar ist, ob die genannten 6 MANSIONES im Drusentalgau (Vorarlberg, Liechtenstein) auch zur Verkehrsorganisation gehörten. Vgl. Clavadetscher 1955, S. 20–21.

45 BUB I, Nr. 21.

46 BUB I, Nr. 14, bes. S. 15 Z 23 (VIA PUBLICA).

47 UBSG, Nr. 39. – Vgl. dazu den Beitrag von Werner Vogler in diesem Jahrbuch.

48 BUB I, Nrn. 11 und 12. – Zu den Victoriden/Zacconen vgl. O. P. CLAVADETSCHER, *Zur Führungsschicht im frühmittelalterlichen Rätien.* – In: *Montfort* 42, 1990, 63–70. – Sarkophage in Südwestfrankreich: Janssen 1989, S. 198–202.

Strecken – oft auf Schiffen, aber auch auf Wagen – transportiert worden war.

Archäologische Quellen zum Verkehr in frühmittelalterlicher Zeit im Alpenrheintal

Wenn wir auch mangels Funden ganz auf die Präsentation von frühmittelalterlichen Strassen verzichten müssen, bleiben doch einige höchst interessante Kleinfunde zu besprechen. Diese stehen alle im Zusammenhang mit dem Reiten; Teile von Wagen sind bis heute noch nicht entdeckt worden. Wie oben ausgeführt, stellten sich im Frühmittelalter sozial hochstehende Persönlichkeiten gerne als Reiter dar. Das äussere Zeichen dazu bildete der – oft nur einzeln getragene – Reitersporn. Dieses «Abzeichen» war entsprechend aus kostbarem Material und folgte dem Besitzer auch ins Grab. Der früheste Nachweis eines solchen Reiters, eines vornehmen Romanen, stammt aus der Pfarrkirche St. Peter und Paul von Mels (Grab N) und datiert in die Mitte oder ins dritte Viertel des 6. Jh.[49] Der Tote trug den wohl im Mittelmeerraum gearbeiteten Sporn links. Während der eigentliche Sporn aus Eisen bestand, waren die Metallteile des Verschlusses aus Silber mit Niello-Dekor. Mehrere Sporen, darunter auch reich verzierte, wurden in der frühmittelalterlichen Siedlung auf dem Ochsenberg bei Gretschins (Wartau) entdeckt[50] (Abb. 17). Weitere Funde, wie ein reich verzierter Kamm oder zwei langobardische Goldmünzen, deuten auf den hohen sozialen Stand und die weitreichenden Beziehungen der ehemaligen Bewohner hin. Zum Bereich Reiten gehören auch die Reste eines Sattels samt Steigbügeln, eines der wohl frühesten nachweisbaren Sättel in der Schweiz[51] (Abb. 18).

Die Neufunde vom Ochsenberg öffnen für die frühmittelalterliche Geschichte des Rheintales zwischen Sargans und Buchs ganz neue Aspekte. So dürfte die bereits durch die Gallusvita bekannte christliche Ansiedlung von Grabs/Buchs nicht so isoliert dagestanden haben, wie dies aus den Schriftquellen abgelesen werden könnte. Die Siedlung auf dem Ochsenberg und die wohl ins 8. Jh. zurückreichende Kirche in Gretschins[52] bildeten ein Bindeglied zum dicht besiedelten und sowohl aus schriftlichen als auch archäologischen Quellen gut bekannten Sarganserbecken. Besser verständlich ist nun auch die im Reichsgutsurbar genannte Fähre bei Schaan, die nicht nur Buchs, Grabs und Gams versorgte, sondern ein viel weiteres Gebiet. Wie bedeutend der von Grabs abgehende Weg ins obere Toggenburg war, kann mangels Quellen noch nicht beurteilt werden.

49 I. Grüninger/B. Kaufmann, *Ausgrabung in der Pfarrkirche St.Peter und Paul in Mels SG.* – In: *Archäologie der Schweiz* 11, 1988, 4, S. 155–166. – M. Martin, *Grabfunde des 6. Jahrhunderts aus der Kirche St.Peter und Paul in Mels SG.* Ebd., S. 167–181.

50 S. Sichler, *Im Spannungsfeld zwischen alamannischem Norden und langobardischem Süden: neue Funde von Wartau SG Ochsenberg.* – In: JbSGUF 79, 1996, S. 219–223.

51 Vgl. dazu U. von Freeden, *Das frühmittelalterliche Gräberfeld von Moos-Burgstall, Ldkr. Deggendorf in Niederbayern.* – In: *Ber. Röm.-Germ. Kommission* 68, 1987, S. 493–638, bes. 526–531.

52 Vgl. M. P. Schindler, *Auf dem Ochsenberg in Wartau stand kein Kirchenkastell.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1994*, S. 88–107, bes. S. 95–96.

Literatur

Bacher/Ramseyer 1994: R. Bacher/K. Ramseyer, *Arch und Büren a.d. A. 1991. Zur Römerstrasse zwischen Petinesca und Salodurum.* – In: *Archäologie im Kanton Bern* 3 B. Bern 1994, S. 375–391.

* Bender 1975: H. Bender, *Römische Strassen und Strassenstationen.* – In: *Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besatzungsgeschichte Südwestdeutschlands* 13. Stuttgart 1975.

* Bender 1978: H. Bender, *Römischer Reiseverkehr.* – In: *Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besatzungsgeschichte Südwestdeutschlands* 20. Stuttgart 1978.

Bender 1989: H. Bender, *Verkehrs- und Transportwesen in der römischen Kaiserzeit.* – In: H. Jankuhn/W. Kimmig/E. Ebel, *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa* V. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften Göttingen, phil.-hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 180. Göttingen 1989, S. 108–153.

BUB I: *Bündner Urkundenbuch* I. Bearb. E. Meyer-Marthaler/F. Perret. Chur 1955.

Clavadetscher 1955: O. P. Clavadetscher, *Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit.* – In: *Schweiz. Zeitschr. für Geschichte* 5, 1955, S. 1–30.

Herzig 1974: H. E. Herzig, *Probleme des römischen Strassenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht.* – In: *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt* II, 1. Berlin/New York 1974, S. 593–648.

Herzig 1983: H. E. Herzig, *Zur Problematik der Erforschung römischer Strassen.* – In: *Schweiz. Zeitschr. für Geschichte* 33, 1983, S. 70–74.

Herzig 1994: H. E. Herzig, *Arch – Römerstrasse. Der Leugenstein – Geschichte und Topographie.* – In: *Archäologie im Kanton Bern* 3 B. Bern 1994, S. 392–396.

Janssen 1989: W. Janssen, *Reiten und Fahren in der Merowingerzeit.* – In: H. Jankuhn/W. Kimmig/E. Ebel, *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa* V. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften Göttingen, phil.-hist. Klasse, 3. Folge, Nr. 180. Göttingen 1989, S. 174–228.

JbSGUF: *Jahrbuch der Schweiz. Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte.*

JBL: *Jahrbuch des Historischen Vereins des Fürstentums Liechtenstein.*

Jenny 1885: S. Jenny, *Die römische Heerstrasse Brigantium–Ad Rhenum.* – In: *Jahrbuch Vorarlberger Museumsverein 1885*, S. 95–98.

Lieb/Wüthrich 1967: H. Lieb/R. Wüthrich, *Lexicon Topographicum der römischen und frühmittelalterlichen Schweiz* 1. – In: *Antiquitas* 1, 15. Bonn 1967.

K. Miller, *Die Peutingersche Tafel.* Ravensburg 1887/88. Reprint: Stuttgart 1962.

Müller-Lhotska 1991: U. A. Müller-Lhotska, *Zum prähistorischen und römerzeitlichen Verkehrs- und Transportwesen in Rätien.* – In: *Bündner Monatsblatt* 1991, 4, S. 231–267.

Overbeck 1982: B. Overbeck, *Geschichte des Alpenrheintales in römischer Zeit.* – In: *Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte* 20. München 1982.

Perret 1936: F. Perret, *Fontes ad historiam Regionis in Planis. Quellen zur Geschichte der Bezirke Gaster, Sargans und Werdenberg, als der raetischen Teile des Kantons St.Gallen erstmals im vollen Textlaut nebst einer Übersetzung mit Erläuterungen zusammengestellt.* Heft III, Juli 1936, S. 173–78; Heft V, August 1936, S. 179–199; Heft VI, Oktober 1936, S. 239–253.

Radke 1973: G. Radke, *Viae publicae romanae.* – In: *Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft,* Suppl. XIII. München 1973, Sp. 1417–1686.

Rageth 1987: J. Rageth, *Römische Verkehrswege und ländliche Siedlungen in Graubünden.* – In: Hist.-Antiq. Gesellschaft Graubünden (Hg.), *Beiträge zur Raetia Romana. Voraussetzungen und Folgen der Eingliederung Rätiens ins Römische Reich.* Chur 1987, S. 45–108.

Schneider 1982: H.-Chr. Schneider, *Altstrassenforschung.* – In: *Erträge der Forschung* 170. Darmstadt 1982.

Schneider-Schnekenburger 1980: G. Schneider-Schnekenburger, *Churrätien im Frühmittelalter aufgrund der archäologischen Funde.* – In: *Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte* 26. München 1980.

Sennhauser 1987: H. R. Sennhauser, *Die römische Strasse.* – In: K. Roth-Rubi/H. R. Sennhauser, *Römische Strasse und Gräber. Verenamünster Zurzach, Ausgrabungen und Bauuntersuchung* I. Zürich 1987, S. 19–29.

Stöckli 1995: W. E. Stöckli/U. Niffeler/E. Gross-Klee (Hg.), *Die Schweiz vom Paläolithikum bis zum frühen Mittelalter* II, *Neolithikum.* Basel 1995.

UBSG: *Urkundenbuch der südlichen Teile des Kantons St.Gallen.* Bearb. von F. Perret. Bde. 1–2. Rorschach 1961 und 1982.

* Walser 1983: G. Walser, *Die römischen Strassen und Meilensteine in Raetien.* – In: *Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besatzungsgeschichte Südwestdeutschlands* 29/itinera romana 4, Stuttgart/Bern 1983.

Die mit * bezeichneten Werke sind leicht verständlich geschrieben und reich bebildert. Sie erlauben einen guten Überblick über das Thema Verkehr und Strassen in römischer Zeit und sind deshalb auch für den Unterricht geeignet.