

# Die Römerbrücken von Augst und Kembs und die zugehörigen Straßenverbindungen rechts des Rheines

Von Friedrich Kuhn, Lörrach

Die Karte der römischen Besiedlung zeigt im Umkreis von AUGUSTA RAURICA eine starke Verdichtung. Diese Beobachtung bezieht sich auch auf die rechte Rheinseite.<sup>1)</sup> Dabei ist beachtlich, daß die Festsetzung der Römer diesseits des Rheines schon mehrere Jahrzehnte vor der Eroberung des Decumatenlandes erfolgte.<sup>2)</sup>

Die zahlreichen Reste von Gutshöfen — um solche dürfte es sich wohl zum größeren Teil handeln — standen in einem wirtschaftlichen Zusammenhang mit der Römerstadt. Der Bau von zwei Brücken bei Augst, wie in der Literatur erwähnt wird, gehört ebenfalls in dieses Bild des Siedlungsraumes.

Diese Erklärung vermag aber nicht restlos zu befriedigen. Man bedenke, daß nördlich des Rheinkniees bis zur Mündung in die Nordsee nur drei Römerbrücken bestanden: Bei Kembs, bei Mainz und bei Köln. Nicht einmal Straßburg, dem doch eine überragend strategische Bedeutung zukam, hatte eine Rheinbrücke. Begann doch hier die einzige Straße quer durch den Schwarzwald. Sie führte über Offenburg, das Kinzigtal hinauf und dann in einem Anstieg in das obere und mittlere Neckarland.

Man könnte sich fragen, ob nicht eine oder mehrere Fähren in genügender Weise den Verkehr über den Strom bei Augst hätten bewältigen können. Noch rätselhafter wird diese Frage durch die Annahme, daß bei Augst sogar zwei Brücken bestanden haben sollen. Noch undurchsichtiger wird die Antwort durch die Entdeckung einer Römerbrücke bei Kembs beim Bau des großen Rheinseitenkanals im Jahre 1950<sup>3)</sup>. Kembs liegt 17 km nördlich, die Brücken bei Augst 10 bzw. 11 km östlich von Basel. Eine derart dichte Folge von Römerbrücken fordert eine Deutung ge-

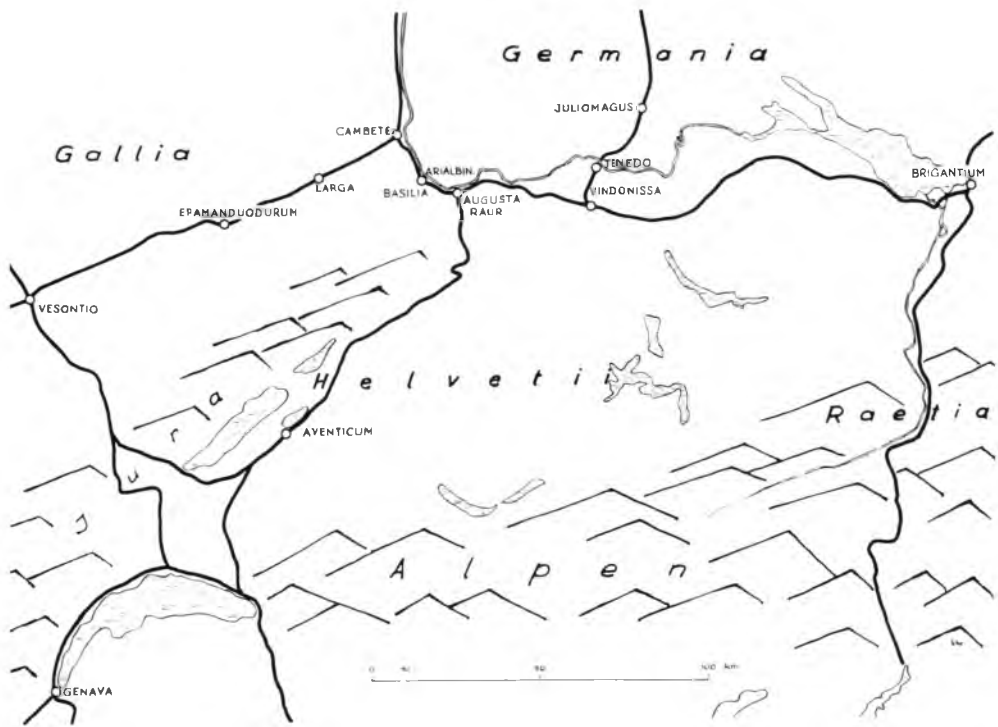
radezu heraus, besonders wenn man in Betracht zieht, daß die weiteren hunderte von Kilometern Abstand haben.

## Die obere Rheinbrücke bei Augst

Bei dem Dorfe Kaiser-Augst stehen im Rheinbett Muschelkalkbänke an, die bis zur Mitte des Stromlaufes reichen. Bei niedrigem Wasserstand erleichtern sie einen Rheinübergang sehr. Vermutlich war diese Stelle schon in vorgeschichtlicher Zeit bekannt. Die Aufdeckung einer keltischen Bestattung mit zwei Armringen als Beigaben unter dem Fundament des großen Turmrestes des Brückenkopfes von Wyhlen läßt diesen Schluß zu<sup>4)</sup>.

An der Stelle dieser Furt erbauten die Römer eine feste Brücke. Die Brückenpfeiler waren gemauert. Diese Widerlager trugen vermutlich Joche aus Holzbalken für die Fahrbahnen. Es war die Bauweise der Römerbrücken von Mainz und Trier.

Im Mittelalter waren die Reste der Brückenpfeiler noch sichtbar; aus dem 16. Jh. liegen eine ganze Reihe von Berichten vor. Es war das Zeitalter des Humanismus und der Renaissance. Es ist also kein Zufall, daß man auch bei uns den Überresten aus der Römerzeit seine besondere Aufmerksamkeit zuwandte. Und diese riß bis heute nicht mehr ab. Die älteste Erwähnung bringt Rhenanus Beatus Selestadiensis 1531. Er schreibt von Mauerresten auf dem rechten Rheinufer gegenüber Augst<sup>5)</sup>. Sebastian Münster, 1544, erwähnt jenseits des Rheines ein Bollwerk<sup>6)</sup>. Johann Stumpf, 1548, spricht von alten Mauern eines starken Schlosses gegenüber Augst auf der rechten Seite des Rheines. Nach Angabe der Landleute soll man bei kleinem Rhein die Reste einer Brücke sehen<sup>7)</sup>. Zuingerus Theodo-



rus, erwähnt im Rhein die Reste einer Brücke und auf dem jenseitigen Ufer die Trümmer einer Befestigung<sup>8)</sup>. Christian Wursten erwähnt in seiner Basler Chronik, 1580, jenseits des Rheins Mauerstöcke von einer zergangenen Vorwehre<sup>8)</sup>. Daniel Speckle, Architektur von Vestungen 1589 weiß noch mehr: „Im Rhein sieht man bei niederm Wasserstand die Vestigia einer gewaltigen steinen Brucken, daran wiederum ein Castell gelegen, wider die Allemannier.“ Schließlich sei noch Andreas Ryff, Zirkel der Eydgnosschaft, 1597 angeführt: „Beim jetzigen Dorf gieng eine Brücke über den Rhein, da ehnehalb das alt Burgstall stehet. Wenn der Rhein klein ist, sieht man die Reste der Brückenjoche“<sup>9)</sup>.

Aus dem 19. Jahrhundert wird berichtet, daß im Winter 1858 die Felsbank trocken

lag, so daß man bis zur Mitte des Rheinbettes gehen konnte<sup>10)</sup>. Hier habe man am 22. Februar dieses Jahres ein Fasnachtsfeuer abgebrannt. Vor dem Stau durch das Kraftwerk Augst-Wyhlen wurde von den Geologen der Querschnitt des Flußbettes eingemessen. Dabei wurde auch die erwähnte Felsbank aufgenommen. Dagegen fanden sich keine Reste der Brücke mehr.

Vor wenigen Jahren noch hielt man die obere Brücke von Augst für die jüngere. Dabei bezog man sich auf die Berichte des spätrömischen Schriftstellers Ammianus Marcellinus, der in seinen Büchern eine ausführliche Darstellung der Ereignisse in den Jahren von 353—378 hinterlassen hat. Aus dem Jahre 369 berichtet er: (Der Kaiser) „Valentinian befestigte den ganzen Rhein von der Grenze Raetiens bis zur Nordsee mit gewaltigen Bauten, indem er

Städte höher ausbaute und Kastelle und eine große Zahl von Türmen an geeigneten und passenden Örtlichkeiten, soweit die gallischen Provinzen sich erstrecken, wobei er stellenweise auch durch jenseits des Flusses errichtete Bauten das feindliche Land anrührte“<sup>11)</sup>.

Diese Angaben passen auf das Castrum Rauracense im Bereich des heutigen Dorfes Kaiser-Augst sowie auf den Brückenkopf auf Gemarkung Wyhlen, von dem die Reste von drei Türmen erhalten sind.

Ammianus berichtet also nur von dem Kastell auf der linken Rheinseite und von dem Brückenkopf gegenüber. Diese Angaben aus dem Jahre 369 wurden bestätigt durch Ziegelstempel der LEG I MAR, der 1. Legion, die dem Kriegsgott Mars geweiht war. Diese Legion, die damals hier am Rheine lag und die Befestigungen beiderseits des Stromes erbaute. Von dem Bau einer Brücke sagt Ammianus nichts. Diese muß also schon bestanden haben.

Hier darf auch ein Vorgang aus dem Jahre 355 nachgetragen werden: „Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten gelangte man auf Wegen, die zumeist mit Schnee bedeckt waren, nach Rauracum an die Ufer des Rheines, wo sich ein alamanisches Heer entgegenstellte. Die Römer wurden von der Übermacht unter einem Hagel von Geschossen verhindert, eine Schiffbrücke zu schlagen. Als der Kaiser die Unmöglichkeit davon einsah, war er im Ungewissen, was er unternehmen sollte, da vielerlei Pläne durch seinen Kopf gingen und ihn verwirrten. Da aber stellte sich unvermutet ein Führer, welcher der Gegend kundig war, und um Lohn zeigte er in der Nacht eine Stelle mit einer Furt, wo man über den Fluß setzen konnte<sup>12)</sup>.

Von einer Brücke ist also auch hier nicht die Rede. Sie mußte bei dem geplanten Rheinübergang außer Betracht bleiben, da sie vermutlich zerstört war. Vielleicht hatten die Alemannen gerade hier Vor-

kehrungen getroffen, um vor Überraschungen sicher zu sein.

Wenn auch aus der römischen Zeit keine Berichte über die Brücke überliefert sind und wenn auch alle Mauerreste der Brückentruppen restlos von der Strömung abgetragen wurden, so ist doch bei den zahlreichen Hinweisen aus dem 16. Jh. und später kein Zweifel möglich, daß die Brücke bestanden hat.

Es wäre noch auf die Frage einzugehen, wann der Brückenbau erfolgte. Die seither geltende Meinung, die Verbindung sei in spätrömischer Zeit entstanden und als ein Teil der Valentinianischen Grenzbefestigung zu betrachten, ist überholt. Laur-Belart hat den überzeugenden Beweis erbracht<sup>13)</sup>, daß die Obere Brücke in die römische Frühzeit gehört. Er findet, daß der Brücke im Gradnetz von AUGUSTA RAURICA ein fester Platz zukommt, daß also die römischen Landmesser die Brücke von allem Anfang eingeplant hatten. Dazu kam dann, daß die Furt im Flußbett einen von Natur gegebenen Ansatzpunkt bot. Schließlich weist Laur-Belart noch darauf hin, daß nach Ausweis der Bodenfunde die römische Besiedlung des rechten Rheinufer schon in der Zeit des Augustus in starkem Maße einsetzte<sup>2)</sup>. Die Entdeckungen, die im Jahre 1968 bei Dangstetten gegenüber Zurzach gemacht wurden, bilden eine eindrucksvolle Bestätigung der früheren Beobachtungen. Ferner wurden in Kaiser-Augst und bei der Zubringerstraße zur Brücke frühromische Funde gemacht. Damit ist zugleich ein Hinweis gegeben auf die zeitliche Ansetzung der Brücke.

Überzeugend sind auch die historischen und geographischen Zusammenhänge, die Laur-Belart aufgedeckt hat. Nach der Katastrophe im Teutoburger Wald wurde die kleine Lösung, die Eroberung des Decumatenlandes vorbereitet. Schon 15 v. Chr. öffnete Drusus die Pässe der rätischen Alpen

und machte damit den Weg frei an den Bodensee, und Tiberius drang bis zu den Donauquellen vor. Mit diesen Eroberungen entstand eine günstige Verbindung von Gallien durch das Hochrheintal und der Wutach hinauf zur Donau und in das obere Neckargebiet. Der beschwerliche Umweg über den Bötzbberg, Vindonissa und Zurzach wurde unnötig. Dies ist der tiefste Sinn der Rheinbrücke von Augst.

### Die untere Rheinbrücke bei Augst

Unterhalb des Dorfes Kaiser-Augst verändert sich das Bild des Rheinlaufes wesentlich. Er verbreitert sich von rund 200 Meter auf etwa 600 Meter. Hier bildet er gegen sein nördliches Ufer eine Bucht. In dieser lag eine Insel, welche „das Gewerth“ genannt wurde. Im Rheine bildeten sich Sandbänke, welche ihre Lage ständig änderten. Kiesschichten auf der „Gewerth“ beweisen, daß auch die Insel in Zeiten hohen Wasserstandes mehr oder weniger überschwemmt war. Sie hatte eine Länge von rund 600 Meter und eine größte Breite von 300 Meter. Auf der Insel lag ein Bauernhof, der zur Gemarkung Whylen gehörte. Über den schmalen Seitenarm des Rheines ging eine Fähre an das nördliche Ufer. Der Anlegeplatz war am „Hunnengraben“, ein Hohlweg, der auf das Hochgestade hinaufführte.

Auch von dieser Insel liegen Berichte über römische Bauwerke vor. Sie setzen erst im 17. Jh. ein, sind fast immer sehr unbestimmt und bei weitem nicht so zahlreich wie bei der oberen Brücke. „Erwähnt wird das Gemäuer auf dem Gewerth zum ersten Mal in Joh. Dan. Schöpfelins *Alsatia Illustrata*, 1751 und nicht lange nachher in Dan. Bruckners „*Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel*, 1763“. Bruckner ließ die Ruine durch Emil Büchel mehrfach abzeichnen. Aus den Jahren 1840 und 1845 existieren sodann zwei weitere Ansichten, welche der um die Erforschung von Augst sehr verdiente Papierfabrikant Schmid ver-

anlaßte. Von Schmid erfahren wir auch, daß das Gemäuer im Jahre 1845 abgetragen wurde. Ältere Leute erinnern sich, daß an seiner Stelle Reben gepflanzt wurden, eine Kultur, die eine sehr gründliche Durcharbeitung des Bodens voraussetzt.

Bei diesem Stand der Forschung blieb es bis zur Jahrhundertwende. In den folgenden Jahren kamen Pläne auf, das Gefälle des Rheines bei Augst-Wyhlen durch ein Kraftwerk zu nutzen. Durch einen Stau des Rheines sollte der Wasserspiegel um etwa 10 Meter gehoben werden, so daß dann die Insel im Stau verschwindet. Eine rechtzeitige Untersuchung der Reste aus der Römerzeit drängte sich auf. Diese Aufgabe, die sich auch auf die beiderseitigen Uferabschnitte erstreckte, wurde von der Historischen und Antiquarischen Gesellschaft zu Basel übernommen. Ein Vorbericht wurde am 21. August 1909 erstattet. Der Hauptbericht folgte im März 1910. Er war gezeichnet von Dr. Th. Burckhard-Biedermann, Dr. Frey und Karl Stehlin. In der Literatur wurden seither die Ergebnisse, wie sie von den Ausgräbern beurteilt worden waren, unbesehen übernommen. In einem Vortrag auf der 11. Jahresversammlung des südwestdeutschen Verbandes für Altertumforschung vom 20.—23. April in Frankfurt a. M. hat Karl Stehlin die Ergebnisse der Ausgrabungen zusammengefaßt. Ein Bericht wurde in den schriftlichen Protokollen (Berlin 1911) veröffentlicht.

Bei einem Studienaufenthalt im Landesmuseum Karlsruhe in den dreißiger Jahren entdeckte der Verfasser die beiden Aktenstücke und ließ sich Abschriften anfertigen. Alle Angaben in dem Abschnitt „Die untere Brücke bei Augst“ wurden diesen Unterlagen entnommen.

Die Grabungen auf dem „Gewerth“ wurden angesetzt an der Stelle, an der im Jahre 1845 die Abtragungen für einen Weinberg erfolgten. Mauerreste fanden sich hier nicht mehr. Wohl aber stieß der 40 Meter

lange Suchgraben auf Fundamente eines Bauwerkes, dessen Bedeutung vorerst unsicher war. Da es am Uferand lag, könnte es möglicherweise zu dem Landpfeiler einer Rheinbrücke gehört haben. Da nicht lange vorher auf dem linken Rheinufer eine Straße angeschnitten worden war, deren Richtung ebenfalls auf einen Rheinübergang an derselben Stelle hindeutete, kam man überein, zunächst diesen Spuren auf Schweizer Seite nachzugehen. Das Ergebnis der Untersuchungen war, daß eine römische Straße von 14 Meter Breite gegenüber der Insel auf das Rheinufer zuläuft. Ein steiler Abstieg führte hier von der Niederterrasse hinunter an das Rheinufer. Diese Stelle heißt das „Hölloch“. An seinem oberen Ende lief die Straße aus. Sie wurde nach Süden verfolgt. Wegen der starken Parzellierung war es schwer, die Suchschnitte so anzulegen, wie es nötig gewesen wäre. Es scheint, daß hier beim Hölloch zwei Straßen zusammenlaufen, so daß sich hier in der Gabelung die außerordentliche Breite von 14 Meter ergibt. Mit diesem Ergebnis wurde die Untersuchung auf dem linken Rheinufer abgeschlossen.

Man versuchte dann auf der Insel, den Straßenkörper in seiner Verlängerung vom Hölloch her zu finden. Stellenweise war eine Reihung von Kieseln bis Pflastersteingröße anzutreffen. „Wir würden kaum wagen, die Kieselschicht als künstlich aufgebracht zu erklären, wenn nicht ihre Richtung entscheidend ins Gewicht fiel. Diese Linie zielte auf die Stelle hin, wo bis zum Beginn des Kraftwerkbaues eine Fähre über den schmalen Rheinarms ging. Diese Stelle ist die einzige, an welcher das 16 Meter hohe rechtsseitige Rheinufer von einer Straße erklommen werden konnte. Allerdings ließ sich die Kiesschicht nicht bis zu dem alten Rhein verfolgen.“

An eben dieser Stelle ist jenseits des alten Rheines ein tiefes Tälchen eingeschnitten, welches den Namen „Hunnengraben“ trägt.

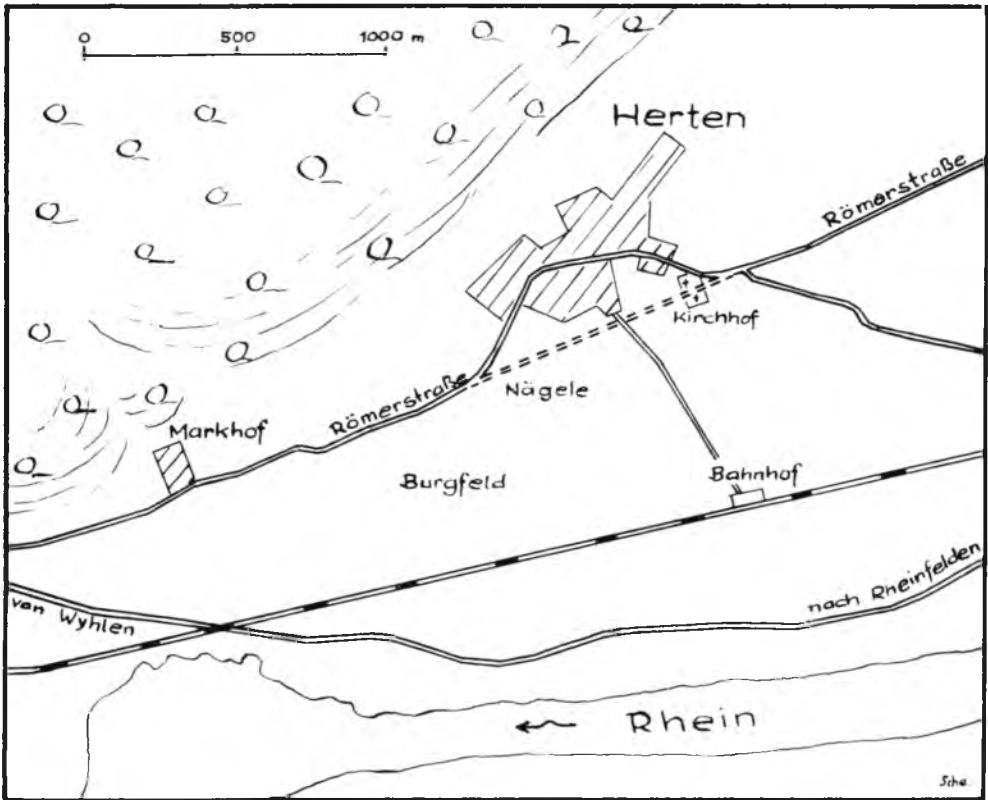
Oberhalb des Hunnengrabens wird man gewiß die Fortsetzung der Straße finden können; wir hielten unsere Aufgabe mit der Konstatierung des rechtsufrigen Aufstieges für beendet. — Diese wörtlichen Auszüge aus den Aktenberichten sprechen für sich!

Die Untersuchung und Deutung der Mauerzüge auf dem Gewehr erhielt eine Stütze durch die Zeichnungen aus der Mitte des 18. und des 19. Jahrhunderts. In völliger Übereinstimmung ergab sich der langgestreckte Mauerkörper parallel des Rheines, von dieser Mauer war schon die Rede. An jedem Ende setzten im rechten Winkel Quermauern an. So war eine Terrasse entstanden, die nach Osten, Süden und Westen Stützmauern hatten.

„Mit dem Landpfeiler einer Brücke, den man hier zu finden erwartet, hat dieses Bauwerk auf den ersten Blick wenig Ähnlichkeit. Anstatt eines Straßendamms, welcher in der Richtung der Brückenachse auf das Niveau der Insel hinunterführt, haben wir eine nach drei Seiten steil abfallende Bastion. Trotzdem glauben wir bestimmt, daß die Brücke auf dieser Bastion endigte.“

Es verbleibt noch, auf die Kleinfunde einzugehen! Zahlreiche Bruchstücke von römischen Leistenziegeln sind zu erwähnen, ferner zwei Kupfermünzen. Die eine, stark abgenutzt und nicht bestimmbar, wurde im Aushub an der Rheinböschung gefunden. Die andere, eine Kupfermünze von Hadrian, kam schon vor Jahren beim Ausreuten der Reben zum Vorschein. Einigermaßen Beachtung verdient ein „Maultiereisen“, das auf der Insel beim Suchen des Straßenkörpers gefunden wurde. Aber die Römer haben Hufeisen nicht gekannt. Sie sind in das Mittelalter zu setzen. Hufeisen können bei uns erst vom 12. Jh. an mit Sicherheit nachgewiesen werden.

Dieser Fund aus dem Mittelalter wirft die Frage auf, ob nicht die Straße bei Hölloch und auf der Insel mitsamt den Mauer-



resten in eine spätere Zeit gehören. Mit einer Brücke hatte die Terrasse nichts zu tun. Sie sollte die Insel an der Seite, wo sie am meisten von der Strömung gefährdet war, vor einer Abtragung schützen. Die Beweise für eine Ansetzung in die Römerzeit aller Befunde sind mehr als dürftig. Dieser archäologische Schluß ist eindeutig. Auch die Hinweise auf wirtschaftliche und militärische Notwendigkeiten einer zweiten Brücke bei Augst sind ebenso fraglich. Eine solche Annahme würde die Umwertung der wirtschaftlichen Maßstäbe bedeuten, wenn man bedenkt, daß stromabwärts von Kembs nur noch bei Mainz und bei Köln feste Rheinbrücken bestanden haben.

### Die Römerbrücke von Kembs

Beim Bau des Rheinseitenkanals wurden außergewöhnliche Erdbewegungen vorgenommen. Dabei stieß man etwa 300 Meter östlich von Kembs auf die Reste einer römischen Brücke. Sie lagen 7 Meter unter der Oberfläche in den eiszeitlichen Ablagerungen des Stromes. In 14 Meter tiefe befand sich eine harte Molasseschicht, auf der vermutlich die Brückenpfeiler ruhten. Diese Schicht, die hier ansteht, erlaubte es, das alte Rheinbett in einer Furt zu überschreiten. Sie bietet auch die Erklärung für den Bau der Brücke an dieser Stelle.

Die Baureste erlauben keine Aussagen zu dem Überbau der Brücke. Beim Mauer-

bau wurden handlich zugerichtete Steine verwendet. Man wird sie an das Ende des 1. Jh. setzen können. Die Brücke scheint lange benutzt worden zu sein, denn nahe bei einem Brückenpfeiler wurde eine Münze des Kaisers Theodosius gefunden. Gewisse Aussparungen für Balkenlagen gestatten den Schluß, daß nur die Brückenpfeiler gemauert waren und daß der Überbau aus Holz war. Große Blöcke zeigen Bearbeitungsspuren, die darauf schließen lassen, daß es sich um Architekturteile handelte. J. J. Hatt denkt an Götterstatuen. Ein solcher Schmuck hätte ihrer geographischen und geschichtlichen Bedeutung wohl an- gestanden.

Kembs liegt am äußersten Ende der Römerstraße, die von Besançon kam und hier den Rhein erreichte. Die Bedeutung, die Kembs im römischen Straßennetz der späten Kaiserzeit besaß, liegt auf der Hand, wie auch seine strategische Lage, welche den Rheinübergang beherrschte und damit die Pforte nach Burgund und weiter in das Rhonetal und nach Italien schützte. Kembs war also wie Kaiseraugst einer der wichtigsten Sperrriegel des Valentinianischen Verteidigungssystems am Oberrhein. J. J. Hatt hält es für wahrscheinlich, daß Kembs im 4. Jahrhundert einen befestigten Brückenkopf auf der badischen Seite hatte. Dieser Gedanke ist richtig. „In einem neben der Kirche (von Kleinkembs) gelegenen Wiesenstück stieß man auf römische Substruktionen, in denen sich diverse Gegenstände (Amphoren u. s. f.) befanden, welche zum Teil in die vaterl. Sammlung nach Karlsruhe gelangten. (Bericht des Jahres 1812, Jan. 28. Akten des Großh. Minist. d. Innern, 1812.)<sup>14)</sup> C. G. Fecht<sup>15)</sup> berichtet von einer Sage, daß die zwei Gemeinden beiderseits des Stromes früher zusammengehörnt hätten, ferner erwähnt er von Kleinkembs Funde aus der Römerzeit, ohne näher auf diese einzugehen.

Im Zusammenhang mit der festen Brücke ergab sich diesseits des Rheins eine ähnliche Entwicklung wie gegenüber Augst: Das Netz der römischen Siedelungen wird dichter, wenn auch nicht in dem Maße wie am Hochrhein.

### **Die Brücken von Augst und Kembs im römischen Straßennetz (Plan 1<sup>4</sup>)**

Nachdem Cäsar bei Bibracte die Helvetier und im Sundgau die Sueben besiegt hatte, richteten die Römer im Gebiete des Rheinknies zwei Stützpunkte ein, Augst und Cambete. Ihre erste Sorge war es, diese vorgeschobenen Stellungen durch den Bau von Straßen zu sichern. Von Augusta Raurica wurde die Verbindung nach Süden hergestellt über den Hauenstein nach Aventicum und Genf, von dort der Rhone folgend an das Mittelmeer und nach Italien. Nach Osten führte eine Straße über den Bözberg nach dem Legionslager Vindonissa und weiter nach Bregenz, von wo aus später der Anschluß nach Kempten (Cam podunum) im Osten und im Süden an die Bündner Pässe erreicht wurde.

Von Gallien her wurde eine Straße gebaut von Besançon (Vesontio) über Mandeuere (Epamanduorum) an den Rhein nach Cambete. Der nächste Schritt wird darin bestanden haben, die beiden Orte am Rhein, Augst und Kembs auf der linken Rheinseite über Arialbinum (bei Basel) miteinander zu verbinden. Nach Ausweis der Funde, wie oben angeführt, setzten sich die Römer schon in der 1. Hälfte des 1. Jh. rechts des Rheines fest. In diesem Zusammenhang und mit den Vorbereitungen zur Besetzung des Decumatenlandes wurden die beiden Brücken erbaut. Es wurde eine rechtsrheinische Straßenverbindung von Augst aus geschaffen, einerseits an die Brücke in Kembs und andererseits nach Osten in Richtung Waldshut, das Wutachtal zur Donau und an den oberen Neckar.

Die Hochrheinstraße ist an mehreren Stellen nachgewiesen.

1. Emil Gersbach entdeckte in der Wand einer Kiesgrube bei Wallbach<sup>16)</sup> im Jahre 1928 in 60–80 cm Tiefe einen Straßenkörper von 6 Meter Breite. Er bestand aus einer Lage von sorgfältig gesetzten Rheinwacken mit einer Sandschüttung darauf. Gersbach hielt den Straßenkörper für römisch.

2. In Beuggen, Gem. Karsau, liegt im Winkel zwischen der Bundesstraße nach Rheinfeldern und der Kreisstraße nach Nollingen das „Großfeld“. Jahr für Jahr hebt sich in den Äckern zur Sommerszeit ein Ost-West ziehender Streifen von 4–6 Meter Breite ab, in dem die Pflanzen im Wuchs zurückbleiben. In dem außergewöhnlich trockenen Sommer 1934 war dieser Streifen vollkommen dürr und hob sich in dem Gelände auf eine weite Strecke ab. Diese Beobachtung ließ keinen Zweifel, daß die Ursache des Mißwuchses ein alter Straßenkörper ist.

Ungefähr 200 Meter östlich von Punkt 95,5 zweigt ein Feldweg von der Kreisstraße zur Bundesstraße ab. Westlich dieses Weges wurde ein Schnitt angelegt, der in einer Tiefe von 1 Meter auf ein 15 bis 20 cm dickes und 4,50 Meter breites Band von reinem haselnuß- bis nußgroßen Kies führte, der eine braune Färbung hatte und außerordentlich hart war. Von einem Gräbchen beiderseits zur Ableitung des Regenwassers von dem leicht gewölbten Straßenbett war nichts zu sehen. Es war von einer unregelmäßigen Mischung von Kies und Humus überdeckt. Seinem Aufbau nach muß der harte Straßenkörper römischen Ursprungs sein, während die Schüttung darüber im Mittelalter aufgebracht worden sein wird.

Wie einige weitere Straßenkörper, die zwischen Nollingen und Wyhlen geschnitten wurden und die auch in dem Aufsatz<sup>17)</sup> angeführt wurden, zu deuten sind, ist unsicher.

3. An der Gemarkungsgrenze Herten-Wyhlen kreuzen sich die Bundesstraße 34 und die Bundesbahn. Nördlich der Straße liegen hier umfangreiche römische Bau-trümmer. Bei den Aufdeckungen im Jahre 1937/38 wurden Suchgräben bis an die Böschung der Bundesstraße vorgetrieben. Insgesamt wurden fünf Schnitte angelegt. Dabei wurde die rechtsrheinische Römerstraße gefunden. Sie liegt teilweise unter dem heutigen Straßenkörper. Während der erste Suchschnitt im Westen nur den bei Römerstraßen üblichen Straßengraben ergab, war in den anderen Schnitten — je weiter nach Osten, desto mehr — auch ein Stück des Straßenkörpers zu sehen. Er war 20–30 cm stark und bestand aus einer sehr festen Schüttung von Kies und Sand. Es scheint, daß die römische Straße geradlinig nach Osten weiterging zum Unterschied von der heutigen Straße, die hier nach Süden abbiegt. Im Spätherbst 1943 wurde der Acker, der nach Osten an den Garten des Bahnwartshauses anschließt, tief umgepflügt. Dabei wurde eine etwa 6 Meter breite Schüttung von Kies aufgerissen, offensichtlich die Fortsetzung der Römerstraße. Nach diesen Beobachtungen steht das Bahnwartshaus auf der Römerstraße<sup>18)</sup>.

4. Bei der weiteren Forschung nach der römischen Straße möge eine Beobachtung von Karl Stehlin, Basel, als Anhalt dienen. Nach einem Schreiben mit beigefügter Planskizze (siehe Abbildung 3) an Rudolf Laur-Belart konnte er bei Herten, südlich vom Dorf, „Anzeichen einer geradlinigen Straßenverbindung feststellen, teils in einer ‚Brenne‘ (= dürrer Streifen) beim Kirchhof, teils in einem auf der Karte nicht eingezeichneten Feldweg beim Wort, Nägele“<sup>17)</sup>.

Aus dieser Beobachtung ergibt sich, daß die auf dem Meßtischblatt eingetragene „Römerstraße“ ihren Namen zu Recht führt. Diese geradlinige Führung von West nach



Gelesen von

Die beiden Orte sind im 7. J. entstanden, die Verbindung ist eine gewöhnliche Straßenverbindung längs des auf beiden Seiten durch entsprechende Klüfte vorhanden seien, welche in einer Ebene mit dem Kirchhof, welche in einem auf der Karte nicht eingezeichnet, Stellung zum Werke „Nägele“

7. J. dieses Ortes ist hochachtung ist die eingeb.

J. Punkt

K. Stehlin

Herten

Ost ist ursprünglich, die Ausbuchtung nach Norden muß später sein, sie hängt mit der Gründung des Dorfes zusammen. Diese Siedlung ist, wenn man die Funde im Alemannenfriedhof zugrunde legt, schon im 5. Jh. entstanden. Ob allerdings das Gräberfeld mit dem Dorf zu tun hat, erscheint fraglich. Die Entfernung beider wäre ganz ungewöhnlich groß. Nach den vorliegenden Urkunden des Klosters St. Gallen muß Herten im 8. Jh. bestanden haben, vielleicht schon früher. Das Dorf erhielt einen eigenen „Anschluß“ an die seit Jahrhunderten bestehende alte Straße. Der neue Verbindungsweg wurde zur Dorfstraße, die im Laufe der Zeit den Durchgangsverkehr an sich zog, so daß die Römerstraße zwischen „Nägele“ und dem Friedhof verödete. Es war eine beispielhafte Beobachtung, die Karl Stehlin um die Jahrhundertwende in Herten machte. Ohne Zweifel ließen sich solche auch an anderen Orten machen; man sollte nach solchen suchen und ihnen nachgehen. Es ergäben sich dann relative Altersangaben, die zuletzt eine absolute Zeitbestimmung möglich machten. — Bei der anerkannten Rückständigkeit der Straßenforschung würden Beobachtungen dieser Art weiterhelfen. —

Westlich von Herten gestattet das Kartenbild keine Aussagen, abgesehen von den Aufschlüssen unter Nr. 3 beim Schnittpunkt von Bundesbahn und Bundesstraße. Aber gerade hier muß ein Angelpunkt des römischen Straßennetzes gewesen sein, schon aus topographischen Gründen. Dinkelberg und Rhein nähern sich hier auf etwa 700 Meter. Gerade hier (und am Markhof) liegen die ausgedehnten römischen Baureste, die an eine Mansio (Unterkunfts- haus oder Straßenstation) denken lassen. Daß die römische Straße mit den Gebäuden zusammenhing, ist offensichtlich.

Erst auf den Gemarkungen Wyhlen und Grenzach erscheint der Ost-West-Straßenzug wieder. Auf der Karte führt er den Namen „Römerstraße“, auch „Rittersträßle“. Soweit hier Aufschlüsse vorliegen, sprechen sie eher für eine Ansetzung in das Mittelalter. Ebenso steht es auf der Gemarkung Riehen (Schweiz): Beweise für eine Römerstraße sind nicht gegeben.

Unterhalb des Rheinknies, im Markgräflerland, laufen mehrere alte Straßenzüge im Abstand von 1—3 km nach Norden. Sie sind z. T. auf der Karte als „Römerstraße“ bezeichnet. Die „Römerstraße“, die auf dem Kamm des Isteiner Klotzen führt, hat ihren Namen erst im 19. Jh. erhalten. Volkstümlich ist heute noch „Blansinger Weg“.<sup>19)</sup>

Für den Verlauf der Römerstraße diesseits von Kembs gibt es von Natur aus zwei Möglichkeiten. Der eine Weg führte von Kleinkembs aus zuerst nach Süden und dann durch das Tal, das „Wallis“ heißt, zum „Wallisweg“ auf dem Höhenrücken nach Huttingen. Burgen, die im Mittelalter auf dieser Strecke lagen, sind inzwischen dem Zementwerk zum Opfer gefallen. Sie sprechen für die Bedeutung des Weges im Mittelalter und bis in das 19. Jh. hinein, solange der Rhein an den Isteiner Klotzen brandete. Der Flurnamen „Wallis“ entstammt der lateinischen Sprache. Es ist

aber nicht anzunehmen, daß er auf die Römer zurückgeht. Die Urkundenschreiber der Merowinger- und Karolingerzeit — es waren zum großen Teil Mönche, die aus den romanischen Sprachgebieten des fränkischen Reiches stammten, brachten solche Ausdrücke in die deutsche Sprache hinein.

Ein anderer Weg vom Rhein bei Kleinkembs führt steil den Berg hinauf nach Blansingen. Dort findet er seine Fortsetzung ins Engetal und heißt hier „Frankenweg“. Dieser Flurnamen ist ein Hinweis auf die fränkische Herrschaft. In ähnlichen Formen findet man ihn auch in anderen Gemarkungen der Markgrafschaft. Sicher ist, daß gerade die Franken mit Vorliebe die römischen Straßenzüge benützten. Aber für sich allein können solche Flurnamen keinen entscheidenden Beweis abgeben für eine Römerstraße.

#### **Gab es zwischen dem Schwarzwald und dem Oberrhein eine Römerstraße?**

Auf allen Karten der Römerzeit ist rechtsrheinisch eine Straße eingezeichnet. Soweit diese Strecken am Hochrhein liegen, sind sie durch Suchschnitte nachgewiesen. Ganz anders steht es mit der Fortsetzung nach Norden. Noch niemand hat längs des Oberrheines eine römische Straße gesehen. Eine Reihe von Gründen sprechen dafür, daß es eine solche überhaupt nicht gegeben hat, soweit der Schwarzwald nach Norden zieht, weiter nördlich liegen die Dinge anders.

In der Römerzeit, durch das ganze Mittelalter und darüber hinaus ging der Durchgangsverkehr von Norden nach Süden und umgekehrt durch das Elsaß oder zu Wasser auf dem Rhein. Vielleicht kann man sagen, daß diese Verhältnisse bestanden bis zur großen französischen Revolution und bis zur Gründung des Großherzogtums Baden.

Die Zähringer haben Neuenburg gegründet wegen seiner Lage auf dem Sporn

des Hochgestades, der sich in die Stromau vorschob. Den Schiffen bot sich hier ein günstiger Landeplatz. Aber dieser Vorsprung wurde der Stadt auch zum Verhängnis. Das Hochgestade wurde unterspült, und mehr als die Hälfte der Stadt mitsamt dem hochragenden Münster versank im Rhein. Die Zähringer haben auch Freiburg und Offenburg gegründet. Dabei war der Durchgangsverkehr von West nach Ost maßgebend, der Güterumschlag vom Elsaß durch den Schwarzwald nach Schwaben und umgekehrt.

Am Oberrhein war das Elsaß zu allen Zeiten das Durchgangsland von Norden nach Süden. Die Natur bietet hier keine Hindernisse. Die oberrheinische Tiefebene ist auf ihrer westlichen Seite erheblich breiter als auf der östlichen. Die Ill sammelt die Flüsse und Bäche, die in den Vogesen entspringen und führt sie bei Straßburg dem Rheine zu. Anders auf der rechten Rheinseite! Zahlreiche Nebenflüsse, oft mit unregelmäßigem Lauf, kommen aus dem Schwarzwald und fließen unmittelbar dem Rheine zu. Ein Durchgangsverkehr würde zahlreiche Furten, Brücken, Dämme und Begradigungen voraussetzen. Dazu kämen dann noch die Arbeiten der laufenden Unterhaltung. In der Freiburger Bucht liegt der sumpfige Mooswald, dann beginnen die Mündungsgebiete der Dreisam, Glotter und Elz, die erst im 19. Jh. eingedämmt wurden (Leopoldskanal). Weiter nördlich folgen dann die Überschwemmungsgebiete des Maiwaldes und des Kinzig-Murg-Flusses. Kinzig, Rench und Acher hatten wie die Ill im Elsaß einen gemeinsamen Lauf unmittelbar am Fuße des Schwarzwaldes. Sie vereinigten sich dann mit der Murg und flossen gemeinsam dem Rheine zu. Dieses Gebiet war in der Römerzeit kaum gangbar. Die Ortsnamen, vor allem die zahlreichen Namen auf -hurst- und -tung, beweisen eindeutig, daß diese

Landschaft erst in fränkischer Zeit besiedelt wurde.

Ein Durchgangsverkehr rechts des Rheines wäre denkbar ab Straßburg-Kehl. Hier zieht längs des Stromes ein Hochgestade, das keine Hindernisse bietet. Eine Römerstraße wäre hier denkbar, es liegen aber keine Beweise vor. Weiter nördlich, etwa bei Ettlingen beginnend, liegen ganz andere geographische Verhältnisse vor, die dem Ausbau des römischen Straßennetzes ganz andere Möglichkeiten boten. Darüber soll nicht gesprochen werden.

Im ganzen gesehen ist die Zahl der römischen Siedlungen zwischen Schwarzwald und Rhein erheblich geringer als in dem vergleichbaren Teil des Elsaß. Ohne Zweifel werden örtliche Verbindungsstraßen bestanden haben. Der Anschluß an den großen Durchgangsverkehr links des Rheines wurde auf Stichstraßen zum Rhein und mit Fähren über den Strom gefunden. Vielleicht bestand ein solcher Übergang (im Mittelalter ?) bei Niffer, nahe bei Kembs. Der Ortsnamen bedeutet „Neue Fähre“.

Herausgestellt sei noch, daß der Bau und die Unterhaltung der großen Durchgangsstraße in der Römerzeit Sache des Staates waren. Die Planung erfolgte also nach übergeordneten Grundsätzen.

#### *Literaturnachweise und Anmerkungen*

<sup>1)</sup> Fr. Kuhn, Röm. Siedlungsfunde am Hochrhein. Bad. Fber. 1933–36, 428–434.

<sup>2)</sup> Fr. Kuhn, Frühröm. Terra Sigillata aus dem Alemannenfriedhof Herten. Beitrag zur Geschichte der Besetzung des rechten Rheinuferes durch die Römer. Bad. Fber. 15, 1939, 79–90 und R. Nierhaus, Zwei frühkaiserzeitliche Fibeln von Bad Krozingen. Bad. Fber. 17, 1941–47, 182–195.

<sup>3)</sup> J. J. Hatt, Decouverte des vestiges d'un pont romain en maçonnerie dans l'ancien lit du Rhin a Kembs. Cahier d'archeologie et de l'histoire d'Alsace. Strassbourg 1952. 89–98.

<sup>4)</sup> Bad. Fber. I, 1925–28, 335.

<sup>5)</sup> bis <sup>9)</sup> Alle Hinweise aus dem 16. Jh. wurden entnommen Karl Stehlin, Biographie von Augusta Raurica und Basilia. Basler Ztschr. für Geschichte und Altertumskunde, Band X, 1911, 38–180.

<sup>10)</sup> Rudolf Laur-Belart, Die Römerbrücken von Augst im hochrhein. Straßennetz. HELVETIA ANTIQUA, Festschrift Emil Vogt, 1926, 241–246.

<sup>11)</sup> Ernst Howald und Ernst Meyer, Die römische Schweiz, 1940, 149.

<sup>12)</sup> Wie Anmerkung 11, Die römische Schweiz, 143.

<sup>13)</sup> Rudolf Laur-Belart, Spätrom. Befestigung auf dem Stürmenkopf. Urschweiz, Jahrgang XXXII, 1968, Heft 2/3, 36–37.

<sup>14)</sup> Die Kunstdenkmäler Badens, 5. Band, Kreis Lörrach 1901, 27.

<sup>15)</sup> C. G. Fecht, Die badischen Amtsbezirke Waldshut, Säckingen, Lörrach, Schopfheim, 1859, 366.

<sup>16)</sup> Bad. Fber. II, 1929–33, 56.

<sup>17)</sup> Fr. Kuhn, Schnitt durch eine röm. Straße bei Beuggen, Lkr. Säckingen, Bad. Fber. III, 1933–36, 302–304.

<sup>18)</sup> Bad. Fber. III, 1933–36, 433; 14, 1938, 21; 17, 1941–47, 325. Fr. Kuhn, Aus der Frühgeschichte von Herten. Festschrift zur Einweihung des neuen Schulhauses Herten 1963.

<sup>19)</sup> Fritz Schülin, „Das Markgräflerland“ 14, 1959, 52.