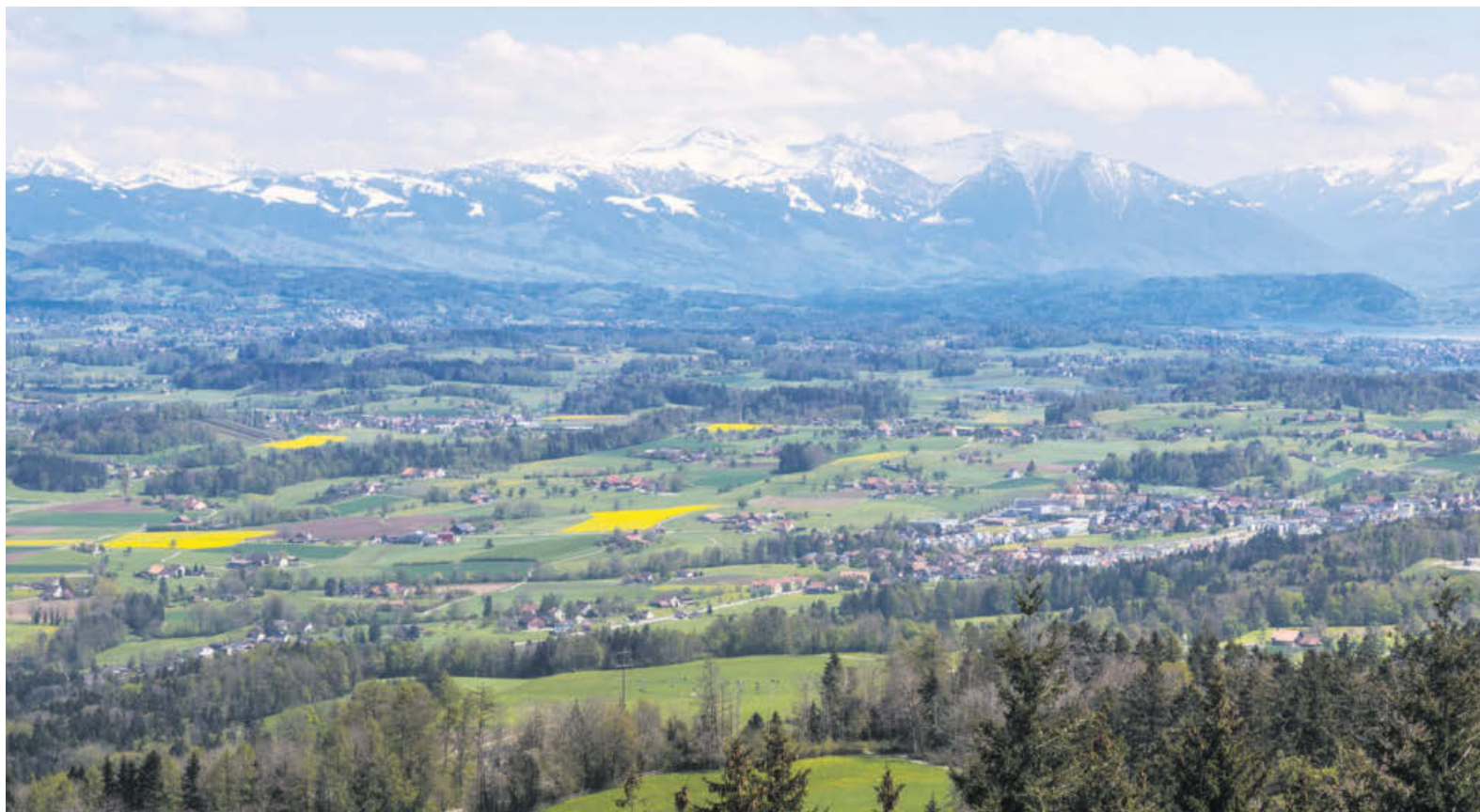


Verkehrswege zur Römerzeit im Zürcher Oberland



Der Blick vom Pfannenstiel nach Südosten zeigt den schon früh besiedelten Übergang vom Zürichsee und vom Obersee zum Zürcher Oberland.
(Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

Schon in der Eisenzeit dürften in der Region und der weiteren Umgebung Verkehrswege bestanden haben. Die Wege der Kelten bildeten die Grundlage für das spätere Weg- und Strassennetz der Römer. Die Informationen über die römischen Strassen im Zürcher Oberland und in den angrenzenden Gebieten sind zum Teil lückenhaft. Darum ist eine vertiefte Auseinandersetzung mit diesem Thema spannend. Diese Wege und Strassen waren die Basis für die Besiedlung des Zürcher Oberlands.

Während der langen Herrschaft von Kaiser Augustus (27 v.–14 n. Chr.) dehnte sich das Römische Reich unter anderem auf das Gebiet

der heutigen Schweiz aus. In den Jahren 15 v. bis 9 n. Chr. sicherten seine beiden Adoptivsöhne Drusus und Tiberius die Alpenübergänge. Der spätere Kaiser Tiberius (14–37 n. Chr.) rückte mit seinem Heer wohl von Gallien her entlang der Achse des Hochrheins gegen den Bodensee vor. Spätestens in dieser Zeit kam das ganze Gebiet der heutigen Schweiz fest in den Griff der römischen Armee. Das Gebiet der Helvetier gehörte fortan zum Römischen Reich. Die Übernahme scheint weitgehend friedlich verlaufen zu sein. Die Ostschweiz war danach ein Teil der römischen Provinz Raetia. Diese Provinz wurde frühestens unter Kaiser Tiberius errichtet. Die Grenze zwischen den Provinzen

Belgica (später: Germania superior) und Raetia verlief vom Bodensee über Ad Fines (Pfyn TG) zum Glarnerland und weiter zum Alpenhauptkamm.

Römische Städte in der Schweiz

In ihrer Blütezeit im 2. bis zum beginnenden 3. Jahrhundert dürften in grösseren Städten auf dem Gebiet der heutigen Schweiz wie Aventicum (Avenches VD) und Augusta Raurica (Augst BL/Kaiseraugst AG) rund 20 000 Personen gewohnt haben. Der Aufbau der Stadt Augusta Raurica begann unter Kaiser Augustus. Sie war im Wesentlichen eine Niederlassung von Zivilpersonen. Darin unterschied sie sich vom 40 Kilome-

ter entfernten Legionslager in Vindonissa (Windisch bei Brugg AG), das im 1. Jahrhundert vor allem militärischen Zwecken diente. Bis ins fortgeschrittene 3. Jahrhundert wurde die Koloniestadt Augusta Raurica von kriegerischen Ereignissen verschont. Die Errichtung der obergermanisch-rätischen Grenzbefestigung (Limes) machte das Gebiet um Augusta Raurica zum sicheren Binnenland. Nach der Aufgabe des «Limes» durch die Römer um das Jahr 260 veränderten sich die Verhältnisse entscheidend. Weil die Reichsgrenze an den Hochrhein zurückgenommen wurde, lag Augusta Raurica nun wie in der frühen Kaiserzeit wieder im Grenzgebiet. Entgegen früheren Lehrmeinungen



Der Zürichsee und der Obersee wurden von den Römern als wichtige Verkehrsverbindungen genutzt. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

ist Augusta Raurica in der Zeit nach 260 nicht von den Alemannen zerstört und von den Einwohnern verlassen worden.

Zuerst Plünderungszüge – später Eroberungen

Im Jahr 259 nutzten die Alemannen und die Franken eine sich bietende Gelegenheit. Während der fränkische Stammesverband den Niederrhein überschritt und plündernd in Gallien einfiel, durchbrachen die Alemannen die obergermanisch-rätische Grenzbefestigung, den «Limes». Davon betroffen war das «Dekumatenland» im Südwesten des heutigen Deutschlands. Das schweizerische Mittelland hingegen scheint von diesem Einfall nicht direkt betroffen gewesen zu sein. Das Ziel der Alemannen war in dieser Zeit also die Plünderung, nicht die Eroberung und Besiedlung der gallorömischen Gebiete. Vieles scheint

dafür zu sprechen, dass die damals südlich der Grenzlinie des Limes lebende romanische Bevölkerung von den Alemannen nicht getötet, versklavt oder vertrieben worden ist. Darum stellt sich die alemannische Landnahme im heutigen Südwestdeutschland insgesamt eher als ein in vielen Phasen auch friedlich verlaufener Siedlungsvorgang dar. Die verschiedenen Probleme im Römischen Reich in dieser Zeit wirkten sich auf das Gebiet der heutigen Schweiz unterschiedlich aus. Teile des schweizerischen Mittellands scheinen sich entvölkert zu haben, während andere Gebiete einen Aufschwung erlebten. Das Gebiet des Kantons Zürich war in dieser Zeit kontinuierlich besiedelt.

Kurz nach 351 griffen Germanen grossflächig an. Davon waren nicht nur Augusta Raurica, sondern auch weitere Gebiete der heutigen Schweiz betroffen. In den Jahren 364 bis 375



Der im 2. Jahrhundert v. Chr. von den Römern erstellte Wachturm von Amden (Betlis, Stralegg) dürfte seinen Zweck in der Zeit der Eroberung der Alpen erfüllt haben. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)



Das um das Jahr 370 erstellte spätrömische Kastell in Irgenhausen (Pfäffikon ZH) lag in der Nähe der Römerstrasse von Kempten nach Oberwinterthur. (Kantonsarchäologie Zürich)

erfolgte der Bau der unter Kaiser Diokletian begonnenen Wachturmreihe entlang dem Hochrhein zwischen Bodensee und Basel sowie vereinzelter Befestigungen an Flussübergängen im schweizerischen Mittelland.

Römische Armee in der heutigen Schweiz

Der Bestand der im nördlichen Mittelland der heutigen Schweiz stationierten Truppen dürfte im 1. Jahrhundert n. Chr. etwa eine Legion mit rund 6000 Mann betragen haben. Hinzu kam ein ganzer Tross an mitreisenden Familienangehörigen und Händlern. Die Zuwanderung dieser Personen hatte einen bedeutenden Einfluss auf die Umgebung ihres Stationierungsorts. Bis zur Erstellung der Kastelle gegen Ende des 3. Jahrhunderts waren danach fast 200 Jahre lang keine römischen Truppen mehr auf dem Gebiet der heutigen Schweiz stationiert. In den Jahren 401 und 402 zogen die Römer die letzten regulären Truppen vom Rhein ab. Dadurch veränderten sich auch die Verhältnisse in der heutigen Schweiz.

Auf dem Land kam es im Verlauf des 1. Jahrhunderts zu einer Verdichtung der römischen Besiedlung. Ab der zweiten Hälfte des 2. Jahrhunderts gab es kaum noch Neugründungen von Gutshöfen, und im 3. Jahrhundert wurden viele dieser Siedlungen aufgegeben. Mit dem Rückzug der Römer an die Rheingrenze wurde das Gebiet der heutigen Schweiz wieder zum Hinterland des neuen Grenzverlaufs. Aus dem 4. und 5. Jahrhundert liegen keine archäologischen Funde vor, die eine Aussage zur Siedlungsdichte in diesem Gebiet ermöglichen würden.

Verkehr zu Land und zu Wasser

In der Frühzeit hatten die topografischen und natürlichen Verhältnisse einen massgeblichen Einfluss auf die Anlage von Wegen und Strassen. Weite Gebiete waren noch von Sümpfen bedeckt und mussten umgangen werden. Entlang von Hängen konnten tiefe Bachtobel unüberwindbare Hindernisse bilden. Auch Schwemmgebiete eigneten sich nicht gut für die Anlage von Wegen. Bodenbedeckungen in Form dichter Wälder erschwerten den Bau von Wegen ebenfalls. Die Topografie sowie die Bodenbeschaffenheit und -bedeckung prägten den Besiedlungsvorgang. Die Besiedlung erfolgte entlang den frühesten Wegen und Strassen.

Die heutige Schweiz weist zahlreiche Flüsse und Seen auf, die sich für den Transport über das Wasser – bis zum Aufkommen der Eisenbahnen im



Auf der Insel Ufenau stand zur Römerzeit ein gallorömischer Tempel, der auf dem Seeweg gut erreichbar war. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

19. Jahrhundert – geradezu aufdrängten. Bis jetzt sind aber nur Überreste von wenigen Häfen gefunden worden. Das erstaunt deshalb nicht, weil es sich oft eher um breite Landungszonen gehandelt haben dürfte, die kaum archäologische Spuren hinterlassen haben. Der Wasserweg bot eine bequeme und preisgünstige Alternative zum beschwerlichen Warentransport über Land mit Lasttieren und Ochsenkarren.

Planmässig angelegte Handelswege

Das Strassennetz diente dem Handel als Ergänzung zu den für den Warentransport wichtigeren Was-

serwegen. Für die schnelle Verschiebung von Truppen waren die Strassen sehr wichtig. Die Lage der Siedlungen in römischer Zeit und erhaltene Teilstücke von Strassen und Hafenanlagen lassen auf den Verlauf der Handelswege schliessen. Oft folgten die Strassen der Römer den schon in früherer Zeit benutzten Wegen. Das Gelände gab den Strassenverlauf in weiten Teilen vor. Entlang den grossen Strassen hatten die Römer Relaisstationen eingerichtet. Etwa alle 30 Kilometer befand sich eine kleinere oder grössere Siedlung direkt an der Strasse. In Mutationes konnten Tiere ausgewechselt werden, in Mansiones konnten die Rei-

senden auch übernachten. Die Strassen und ihre Kreuzungen bildeten Anziehungspunkte, an denen neue Siedlungen entstanden.

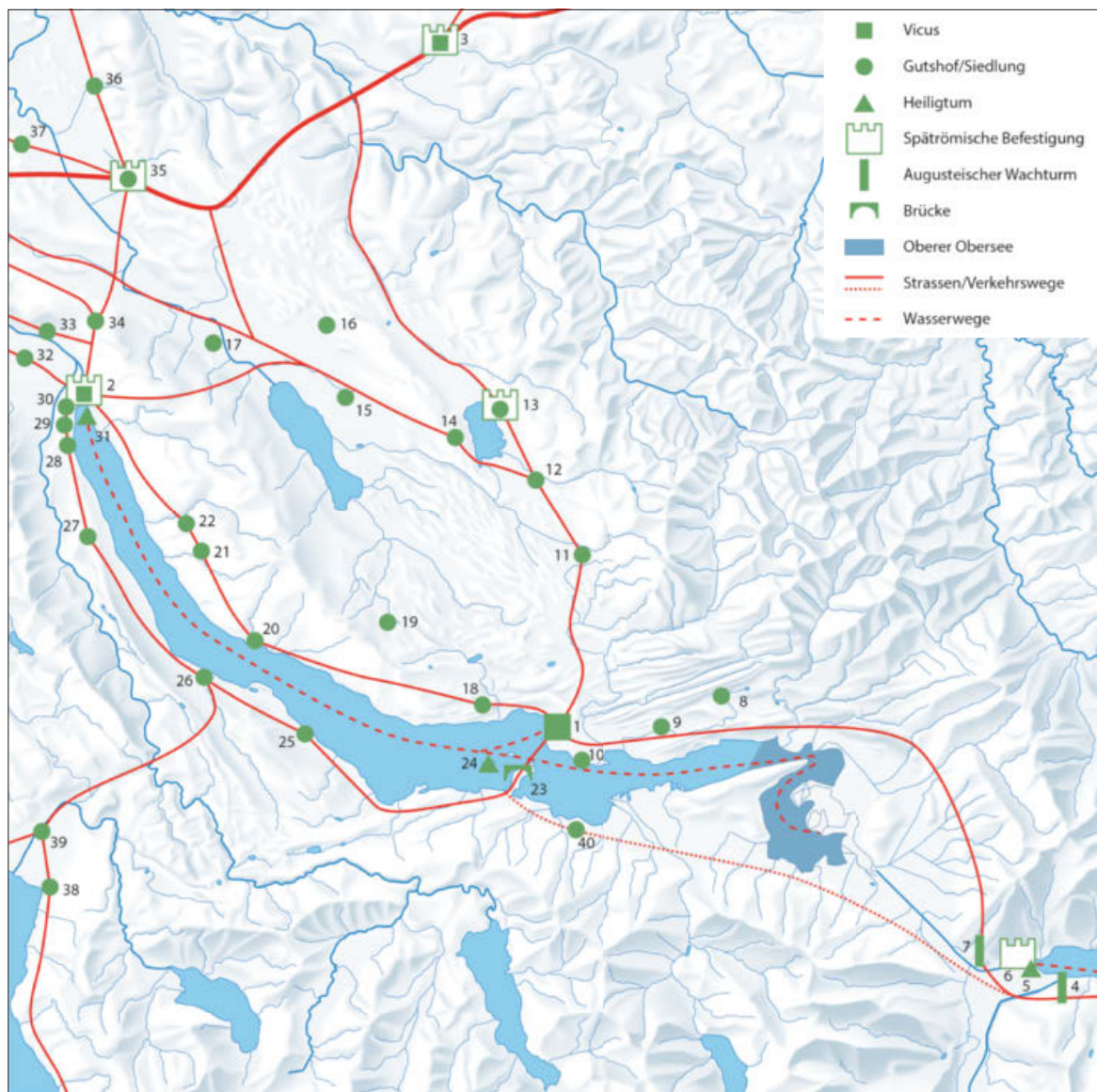
In den staatlich geführten Rasthäusern wurden nicht einfach die erschöpften Zugtiere gegen frische ausgetauscht. Vielmehr scheint es so gewesen zu sein, dass die an einer zum Cursus publicus gehörenden Strasse liegenden Städte und Dörfer dazu verpflichtet waren, auf ihnen zugewiesenen Strassenabschnitten Zugtiere und Wagen für den staatlichen Beförderungsdienst zur Verfügung zu stellen. Möglicherweise wurden diese Zugtiere sogar von Personal bis zur nächsten Mutation begleitet und von dort wieder an ihren Stammpfad zurückgebracht.

Römischer Strassenbau

Erstellt wurden die Strassen und auch andere öffentliche Bauten in Friedenszeiten häufig von aktiven Soldaten. Ein ausgebautes Strassennetz ermöglichte nicht nur die rasche Verlegung von Truppen, sondern erleichterte auch das Reisen von Menschen und den Transport von Waren. Strassenstationen sorgten für die Sicherheit der Reisenden. Strassen und Strassenstationen bildeten zugleich das Rückgrat eines höchst effizienten kaiserlichen Post- und Nachrichtensystems, des Cursus publicus. Mit einem beladenen Ochsenkarren konnten im Tag etwa 12 Kilometer zurückgelegt werden. Zu Fuss und im von Maultieren, Eseln oder Pferden gezogenen Wa-



Zwischen Hurden und Rapperswil gab es schon zur Römerzeit eine Wegverbindung mit einer Brücke. Im Bild der 2001 erstellte Steg. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)



Lage der römischen Siedlung Kempraten sowie der umliegenden römischen Siedlungsstellen. 1 Kempraten, 2 Zürich/Turicum, 3 Oberwinterthur/Vitudurum, 4 Filzbach (Vor dem Wald), 5 Mollis (Hüttenbösch), 6 Weesen, 7 Schänis (Biberlikopf), 8 Eschenbach, 9 Rapperswil-Jona (Wagen-Salet), 10 Rapperswil-Jona (Busckirch), 11 Hinwil, 12 Wetzikon (Kempten), 13 Pfäffikon (Irgenhausen), 14 Seegräben (Ottenhausen), 15 Uster, 16 Volketswil, 17 Dübendorf, 18 Hombrechtikon, 19 Oetwil am See, 20 Meilen, 21 Erlenbach, 22 Küsnacht, 23 Freienbach (Hurden), 24 Freienbach (Ufenau), 25 Wädenswil, 26 Horgen, 27 Kilchberg, 28 Zürich-Wollishofen (Honrainweg), 29 Zürich-Enge (Seestrasse), 30 Zürich-Enge (Bederstrasse), 31 Zürich-Grosser Hafner, 32 Zürich-Albisrieden (Freibad Letzigraben), 33 Zürich-Wipkingen (Waid), 34 Zürich-Oberstrass, 35 Kloten, 36 Winkel (Seeb), 37 Oberglatt, 38 Zug, 39 Baar, 40 Altendorf. (Kantonsarchäologie St. Gallen; Bundesamt für Landestopografie)

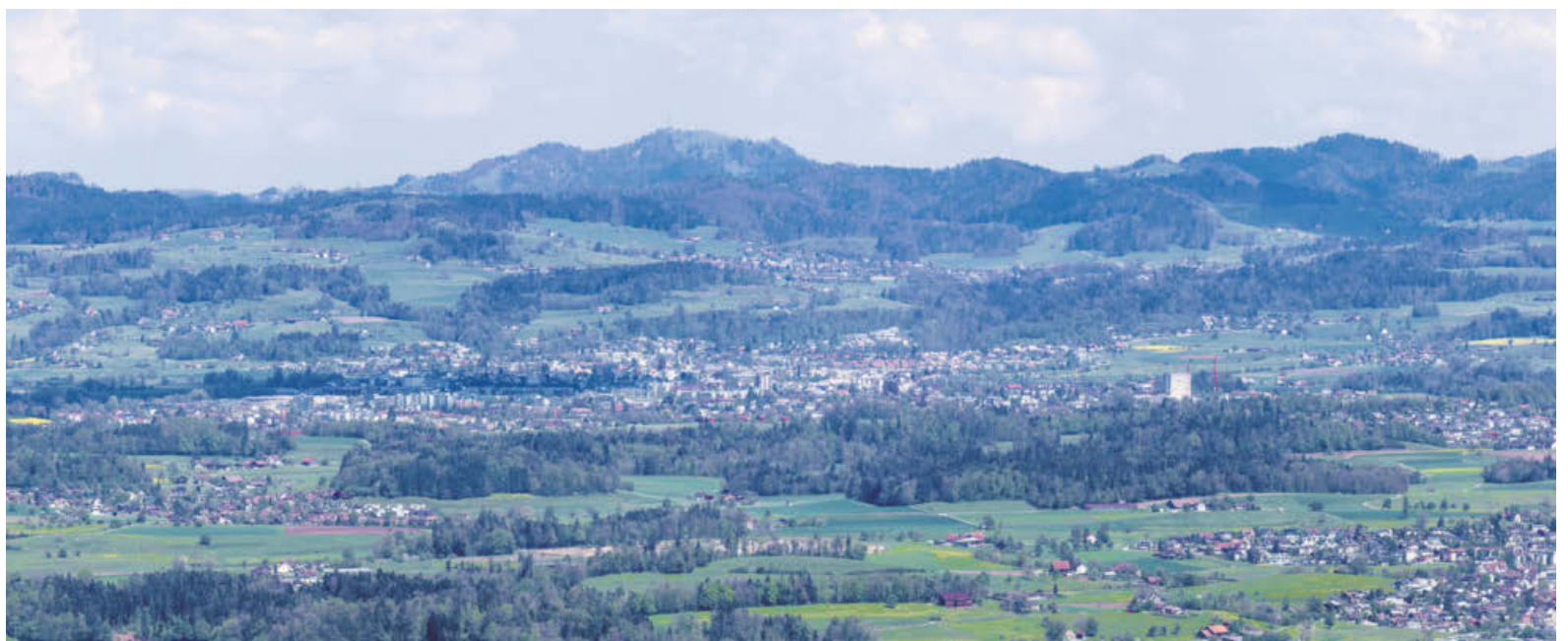
gen betrug die tägliche Reisedistanz etwa 30 Kilometer. Mit der Einrichtung von Wechselstationen für Zugtiere und Pferde sowie Herbergen konnte die Reisegeschwindigkeit deutlich erhöht werden. Im Wagen liess sich die tägliche Reisedistanz verdreifachen (90 bis 100 Kilometer). Reiterstafetten konnten bei regelmässigem Pferdewechsel mehr als 200 Kilometer Distanz am Tag bewältigen.

Römische Nachrichtenübermittlung

Im Römischen Reich, das sich bei seiner grössten Ausdehnung von England bis nach Afrika und von Spanien bis in den Nahen Osten erstreckte, war die Kommunikation innerhalb der Reichsgrenzen von grösster Bedeutung. Für die Nachrichtenübermittlung innerhalb des Reichs wurden berittene Boten eingesetzt. Ein solcher Bote legte im Tag 70 bis 100 Kilometer zurück. Ausgebaute Verkehrswege waren eine Voraussetzung für das mächtige Römische Reich.

Römisches Strassenrecht

Das römische Strassenrecht kannte unterschiedliche Arten von Wegen. Der Fussweg (Iter) diente den Fussgängern und wohl auch den Saumtieren. Der Actus ermöglichte das Benützen von Gespannen und Wagen. Als Viae bezeichnete öffentliche oder private Strassen gestatteten ausserdem das Schleifen schwerer Lasten. Aus dieser Differenzierung wird erkennbar, dass es zu römischer Zeit Wege und Strassen mit einem unterschiedlichen Stellenwert gab. Die Bedeutung einer Strasse mochte auch im Verlauf der Zeit je nach militärischen Interessen geändert haben. Im Wei-



Blick vom Pfannenstiel in nordöstliche Richtung ins Zürcher Oberland. In diesem fruchtbaren Gebiet haben die Römer Strassen und Gutshöfe gebaut. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

teren ist auch die Dynamik des Siedlungsprozesses zu berücksichtigen, die einen laufenden Ausbau der Verkehrsverbindungen erforderte.

Verkehrswege in der Region Oberland

In der römischen Zeit führten durch den südöstlichen Teil des heutigen Kantons Zürich und die angrenzenden Gebiete zwei übergeordnete Verkehrsverbindungen. Am wichtigsten waren der Landweg zwischen Kempraten und Winterthur und der Wasserweg über den Zürich- und den Obersee. Der obere Zürichsee war bis ins Frühmittelalter erheblich weiter nach Südosten bis Reichenburg ausgedehnt. Durch Material, das durch die Linth abgelagert wurde, wurde der bis um das Jahr 1000 noch bestehende Tuggenensee bei der Grynau abgeschnitten. Dieser See verlandete bis zum 16. Jahrhundert vollständig. Die Siedlungen waren mit Wegen miteinander verbunden. Dadurch entstand schon früh ein Wegnetz, das noch heute Weg- und Strassenführungen prägt. Die Erstellung der Verkehrsverbindungen lag vor allem im Interesse der Gutshöfe und der kleinstädtischen Siedlungen. Die gekiesten Wege dürften, wie das auch für die damalige römische Stadt Pompeji festgestellt wurde, je nach Witterung eher schlammige oder staubige Pfade gewesen sein.

Schifffahrt in der Frühzeit

Über die Verhältnisse zur Benützung der Wasserwege in römischer Zeit liegen keine Informationen vor.



Die Ausgrabungen bei der römischen Raststation in Kempten (Wetzikon) brachten eine Hypokaustheizung zum Vorschein. (Kantonsarchäologie Zürich)

Es darf aber angenommen werden, dass die Beschreibung der Wasserwege und ihre Schiffbarkeit für das Mittelalter aus einer Publikation von 2017 auf die römische Zeit übertragen werden können. Bereits in einer zwischen 822 und 865 entstandenen Schrift wurde von einem über den Zürichsee führenden Transport berichtet. Im 12. und 13. Jahrhundert fuhren Zürcher Schiffer bis nach Koblenz, Trier, Breisach und Strassburg. 1419 wurden erstmals Zürcher Marktschiffe erwähnt. Um rechtzeitig auf dem Markt in Zürich einzutreffen, mussten Schiffe in Stäfa am Vorabend um 23 Uhr abfahren. Sie verbrachten die Nacht

auf dem See. In Walenstadt abfahrende Schiffe benötigten für ihre Reise nach Zürich je nach Windverhältnissen eineinhalb bis zwei Tage. Limmatschiffer gab es schon lange vor 1336. Die 90 Kilometer lange Fahrt von Zürich nach Basel dauerte, einschliesslich einer Nachtruhe, etwa 24 Stunden. Während auf den Seen Rückfahrten gut möglich waren, gestalteten sich die Bedingungen auf den Flüssen unterschiedlich. Die Limmat war zum Treideln durch Schiffzieher oder Pferde wegen «grosser Schnelligkeit» und der topografischen Verhältnisse wenig geeignet. Das Befahren der Flüsse gegen die Fliessrichtung des Was-

sers war daher nicht völlig ausgeschlossen, aber sehr mühsam, weil die Boote mit Rudern und Stacheln von Menschenkraft bewegt werden mussten. Die Boote wurden deshalb nach den Talfahrten häufig verkauft, und die Schiffeleute mussten auf dem ebenfalls beschwerlichen Landweg zurückkehren.

Je nach Witterung und Jahreszeit war die Benützung des Wasserwegs gefährlich oder gar nicht möglich. Bei aufziehenden Gewittern mussten die Boote möglichst rasch einen Hafen ansteuern können. Dauerte die Fahrt länger als einen Tag, mussten die Bootsführer allenfalls auch wissen, in welchem Hafen sie mit ihrem Boot die Nacht sicher verbringen konnten. Diese Einschränkungen machten Reisen über das Wasser unberechenbarer als die Landwege.

Wasserwege in der Region

Bereits in der römischen Zeit hatte der Walensee für den Verkehr eine grosse Bedeutung. Das führte aber weder in der Literatur noch auf einer Karte zu einem Eintrag. Eine entsprechende Nutzung der Wasserfläche für die Verbindung zwischen Zürich und Chur ist allein aus den naturräumlichen Gegebenheiten heraus vorauszusetzen. Das im Winter 2006/2007 entdeckte spätrömische Kastell bei Weesen beim Ausfluss des Walensees unterstreicht die Bedeutung dieses Orts schon in der Frühzeit. Nach stetig gestiegenen Wasserständen und Überschwemmungen seit dem 17. Jahrhundert

Der Passübergang über die Forch

Für den Ortsnamen Forch gibt es zwei unterschiedliche Deutungsversuche. Beim Namen Forch handelt es sich weniger um einen Siedlungs- als vielmehr um einen Gebietsnamen. Es ist der Name für den Übergang auf 682 m ü. M. zwischen Glattal und Zürichsee. Es darf angenommen werden, dass dieser Übergang schon früh von Menschen genutzt wurde. In der heutigen Umgangssprache wird der Ortsname wie folgt verwendet: «in der Forch» und «auf der Forch». Die Formulierung «in der Forch» meint eher die Ortschaft und «auf der Forch» das Gebiet beim Bergsattel. Bei einer Fahrt vom Zürcher Oberland nach Zürich reist jemand «über die Forch». Forch wurde verhältnismässig spät eine Siedlung. In den Pfarrbüchern sind erst ab 1771 Einwohner unter dem Siedlungsnamen Forch aufgeführt (Neue Forch ab 1888). Darum wurde der Ort wohl auch erst 1723 zum ersten Mal in einem alten Dokument erwähnt. 1849 wurde der Ortsname «auf der Forch» auf das lateinische Furca zurückgeführt. Die gleiche Quelle nennt aber auch die Möglichkeit der Herleitung des Namens aus «Forchengehölz». Diese Interpretation wurde jedoch abgelehnt, weil man dann nicht «die Forch» sagen würde. 1938 wurde der Ortsname Forch vom mittelhochdeutschen Baumnamen Vorhe abgeleitet. 1979 wurde die Meinung, der Name Forch sei vom althochdeutschen Forach abgeleitet, stark angezweifelt. Der gleiche Autor hatte kaum Zweifel, dass der Name vom lateinischen Furca komme und demnach einen eingeschnittenen Übergang oder eine Gabelung in der Landschaft bedeute. In einer Publikation von 1987 wird der Name Forch vom althochdeutschen forahi (ältere Sprechform Faarch) beziehungsweise vom Baumnamen Föhre

abgeleitet. Am gleichen Ort wird aber auch festgestellt, der Name Forch könne unschwer statt aus dem althochdeutschen forahi («Föhrengenhölz») auch aus dem lateinischen Furca entstanden sein. Die Herleitung des Namens aus dem lateinischen Furca wurde 2016 in einem Fachbuch bestätigt.

In einer Publikation über den Furkapass wird der Sinn des Namens Furca nicht nur mit Gabel, sondern auch mit Bergsattel gedeutet. Eine solche Interpretation des Ortsnamens Forch aus der lateinischen Sprache hält auch vor dem Hintergrund der archäologischen Funde aus der Römerzeit und noch älteren Epochen in der weiteren Region stand.



Von Riedikon aus ist der Passübergang über die Forch gut zu erkennen. (Foto: Werner Bosshard, Oetwil am See)



Der Obersee (im Bild) bildete zur Römerzeit einen Teil der Wasserstrasse Zürichsee–Obersee–Tuggenersee–Walensee. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

wurde damals der Fluss Maag, der natürliche Ausfluss des Walensees, in der «Linthkorrektur» (1807–1819) von Hans Conrad Escher kanalisiert. Gleichzeitig wurde die Linth, die bis dahin von Näfels aus direkt nach Nordwesten geflossen war und sich bei Ziegelbrücke mit der Maag vereinigt hatte, in einem Kanal gefasst und in den Walensee umgeleitet. Bis zu den dramatischen Veränderungen im 17. Jahrhundert scheint der Seespiegel des Walensees seit etwa 2500 v. Chr. stabil gewesen zu sein. Mit der Begradigung der Verbindung zwischen Walensee und Obersee durch den 1816 eröffneten Linthkanal wurde der Fluss um 8 Kilometer verkürzt. Zugleich wurde der Spiegel des Walensees um 5 Meter gesenkt.

Das ursprüngliche und heute wieder geringe Gefälle zwischen Walensee (aktuell 419 m ü. M.) und Obersee/Zürichsee (aktuell 406 m ü. M.) erleichterte die Nutzung dieses Wasserwegs. Der Wasserweg von Zürich über den Zürichsee und den Obersee zum Walensee war – zumindest in der Fliessrichtung des Wassers – für den Warentransport der einfachste Weg.

In Kempraten dürfte ein Umschlagplatz für den Land- und den Seeverkehr bestanden haben. Der Vicus Kempraten lag einerseits an der Strasse via Oberwinterthur nach Norden und via Chur nach Süden. Andererseits konnten auf dem Seeweg Personen und Güter nach

Zürich befördert werden. Hier befand sich nicht nur ein weiterer Umschlagplatz, sondern auch eine Zollstation. Meilen, wo Überreste eines römischen Gutshofs gefunden wurden, liegt ziemlich genau in der Mitte zwischen Kempraten und Zürich. Wiederum ziemlich genau in



Im Hafen in der Bucht von Kempraten wurden zur Römerzeit Güter von Schiffen auf Saumtiere und Wagen umgeladen. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

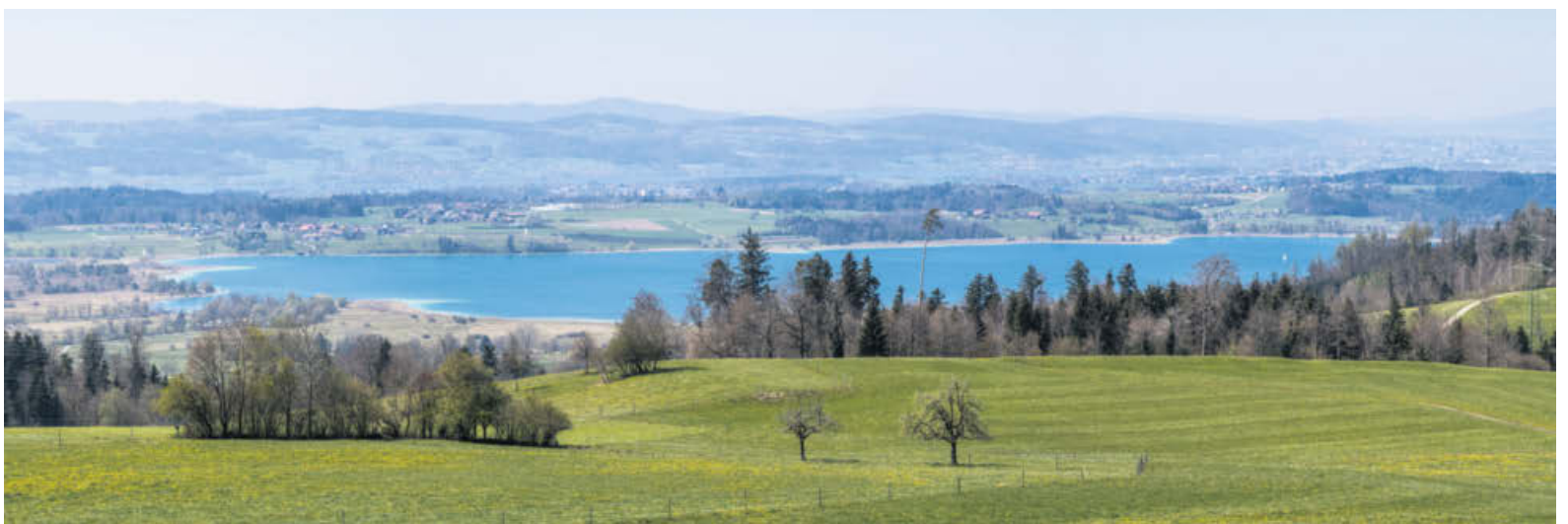
der Mitte dieser Streckenhälften liegen Stäfa und Küsnacht, wo auch Funde aus der Römerzeit dokumentiert sind. Die systematische Anlage von Wegen und römischen Siedlungen rund um den Zürichsee wird gut erkennbar. Reisende, die die römische Kleinstadt Turicum mit einem Schiff über den Zürichsee erreichten, fuhren kurz vor dem Erreichen ihres Ziels am gallorömischen Rundtempel auf der damals noch bestehenden kleinen Insel Grosser Hafner vorbei. Solche Tempel gab es auch auf der Insel Ufenau am anderen Seeende und beim Ausfluss des Walensees.

Römisches Strassennetz in der Region

In der Literatur besteht Einigkeit, dass zwischen Kempraten, Kempten/Irgenhausen und Winterthur seit dem mittleren 1. Jahrhundert n. Chr. eine römische Strasse bestand. Viele Indizien sprechen für eine solche Strassenführung. Beweise in Form archäologischer Funde liegen jedoch bis heute nicht vor.

Die Verteilung der römischen Fundstellen deutet auch auf eine Strasse zwischen Greifen- und Pfäffikersee hin. Der ungefähre Verlauf der Strasse ist durch die Fundstellen von Seegräben, Uster, Schwerzenbach, Volketswil und Dübendorf angedeutet.

Aufgrund der Struktur der römischen Siedlungen in der Region Zürichsee und Obersee gibt es auch einen mutmasslichen Verkehrsweg, der von Kempraten über Hombrechtikon, Oetwil am See an den Greifensee führte. Es wurde auch schon vermutet, ein römischer Weg aus dem Raum von Oetwil am See könnte auf die oberen Terrassen am rechten Ufer des Zürichsees geführt haben. Da in der Bâpur auf dem Gebiet der Gemeinde Oetwil am See Spuren eines römischen Gutshofs gefunden wurden, scheint eine Wegverbin-



Das von den Römern besiedelte Gebiet um den Pfäffikersee (Blick vom Rosinli) lag an der Wegverbindung Kempraten–Winterthur. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)



Die vermuteten römischen Strassenzüge im Raum Kempraten, Zürich und Winterthur. (Kantonsarchäologie Zürich)

dung zwischen dem Vicus Kempraten und den verschiedenen Gutshöfen in dieser Gegend naheliegend zu sein.

Schon in einer Publikation von Ferdinand Keller im Jahr 1860 wird eine Römerstrasse entlang dem rechten Ufer des Zürichsees erwähnt. Eine Quellenangabe für diese Aussage nannte der Autor nicht. In der gleichen Quelle werden römische Funde in Obermeilen mit der

Existenz einer römischen Strasse in Verbindung gebracht. Das Bestehen einer Strasse am rechten Ufer des Zürichsees wurde in viele Publikationen bis in die Gegenwart übernommen. Trotz reger Bautätigkeit in diesem Gebiet wurden bisher allerdings keine archäologischen Spuren einer solchen Strasse entdeckt. Der vermutete Römerweg entlang dem rechten Ufer des Zürichsees dürfte aus topografischen Gründen und zur

Erschliessung der Gutshöfe auf der ersten Geländeterrasse verlaufen sein. Die alte Wegführung dürfte noch heute weitgehend mit bestehenden Strassenführungen identisch sein. Das ist vermutlich die Erklärung dafür, dass bisher kaum Überreste eines solchen Wegs gefunden wurden.

Wege in nachrömischer Zeit

Die Verkehrsachse von den Alpenpässen nach Chur und über den Walensee und den Zürichsee nach Zürich ist auch für die spätrömische Zeit und das Frühmittelalter durch historische Quellen dokumentiert. Die alten römischen Verkehrswege wiesen nach dem Abzug der Römer im 5. Jahrhundert den neu zuziehenden Volksgruppen den Weg. Die Gebiete im Einzugsbereich der alten Römerstrassen dürften den ab dem 6. und 7. Jahrhundert zugezogenen Alemannen als neues Siedlungsgebiet gedient haben. Dass diese siedlungsfreundlichen Gebiete in günstiger Höhenlage bevorzugt besiedelt wurden, dokumentieren die im Frühmittelalter in Urkunden des Klosters St. Gallen genannten Ortschaften.

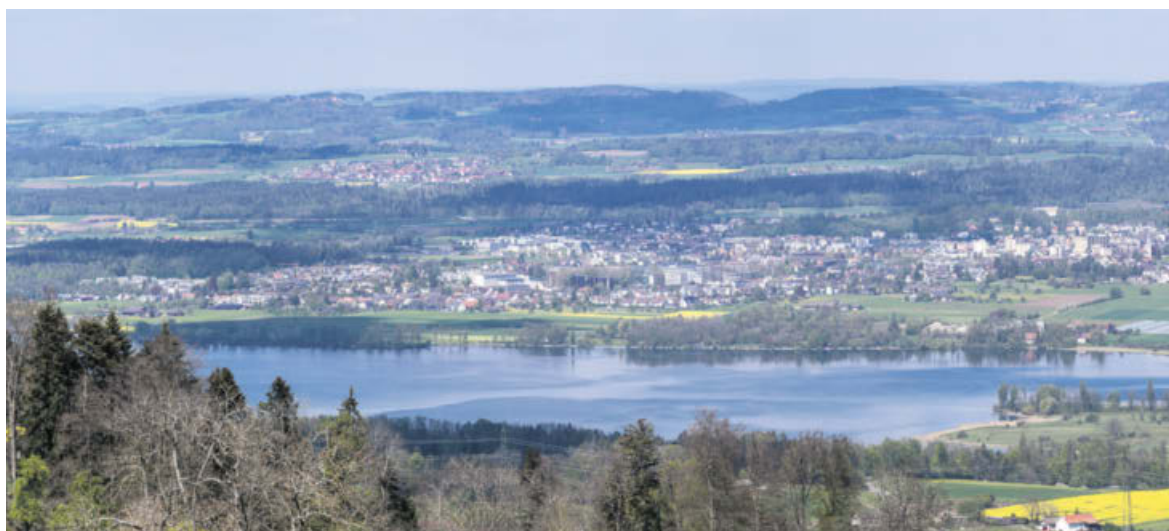
Die römischen Strassen wurden auch im Mittelalter unterhalten und benutzt. Das Strassennetz wurde aber während des ganzen Mittelalters und auch noch in der Frühen Neuzeit nur wenig ausgebaut. Strassentransporte waren deshalb bis ins 19. Jahrhundert beschwerlich und kostspielig. Erst mit dem Strassengesetz von 1833 wurde im Kanton Zürich ein umfangreiches Strassenbauprogramm eingeleitet. Zahlreiche neue Strassen wurden zwischen Ortschaften erstellt, wo zur Verbindung der Gemeinden bis dahin im besten Fall einfache Wege vorhanden waren. Die neuen Strassenverbindungen erleichterten nicht zuletzt den Waren- und Personentransport für die im 19. Jahrhundert entstandenen Fabriken.

Der Autor

Werner Bosshard (Oetwil am See) ist Verfasser des im Herbst 2020 erschienenen Ortsgeschichtsbuchs «Oetwil am See – Zwischen Oberland und Zürichsee» und hat im August 2020 seinen ersten «Heimatspiegel» mit dem gleichnamigen Titel verfasst. Im Mai 2021 folgte vom gleichen Autor der «Heimatspiegel» mit dem Titel «Römische Siedlungen im Zürcher Oberland».

Quellen

- Berger, Ludwig. Führer durch Augusta Raurica. Basel 2012
- Eberschweiler, Beat. Ur- und frühgeschichtliche Verkehrswege über den Zürichsee. Schwyz 2004
- Hasler, Norbert. Im Schutze mächtiger Mauern. Frauenfeld 2005
- Hantke, René. Zur erdgeschichtlichen Entstehung der Zürcher Seenlandschaft und des Walensees. Freiburg 1979
- Hedinger, Bettina. Zur römischen Epoche im Kanton Zürich. Zürich 2000
- Homberger, Valentin. Ein neu entdecktes spätrömisches Kastell bei Weesen SG. 2008
- Käch, Daniel, Winet, Ines. Wetzikon-Kempraten – Eine römische Raststation im Zürcher Oberland. Zürich 2015
- Käch, Daniel. Das Umland von Zürich in römischer Zeit. Zürich 2008
- Klee, Margot. Lebensadern des Imperiums. Stuttgart 2010
- Matter, Georg. Die Römersiedlung Kempraten und ihre Umgebung. Jona/Rapperswil 2003
- Nagy, Gisela. Ausflug in die Vergangenheit. Hochwald 2016
- Reitmaier, Thomas. Frühneuzeitliche Wasserbauten am Walensee. Basel 2008
- Schindler, Conrad. Zum Quartär des Linthgebiets. Bern 2004
- Sprecher, Thomas. Geschichte der Zunft zur Schiffeuten von Zürich. Küsnacht 2017
- Windler, Renata. Grenzzone und Verkehrsachse, Romanen und Germanen zwischen Chur und Zürich im 6. bis 9. Jahrhundert, Liestal 2004
- Wyss Schildknecht, Annina. Die mittel- und spätkaiserzeitliche Kleinstadt Zürich/Turicum. Zürich 2020
- Römische Zeit – Schweiz. Basel 2002
- Geschichten der Kantone Zürich (1995), St. Gallen (2003) und Schwyz (2012) sowie diverser Städte und Gemeinden
- Der Autor dieses Beitrags dankt Regula Ackermann von der Kantonsarchäologie St. Gallen und Beat Horisberger von der Kantonsarchäologie Zürich für die Unterstützung.



Die Gegend um den Greifensee (Blick vom Pfannenstiel) war auch schon zur Römerzeit ein geschätztes Siedlungsgebiet. (Foto: Marcel Niggli, Oetwil am See)

Zum Gedenken



Ludwig Drapalik
Rentner, Robenhausen
23.11.1937 bis 10.5.2021



Karl Wueger
Ingenieur, Uster
9.5.1927 bis 17.5.2021



Alois Kupschina
Transportgeschäft, Uster
17.6.1947 bis 3.6.2021



Rolf Zwahlen
Betriebsökonom, Pfäffikon
30.8.1939 bis 10.6.2021



Lydia Diggelmann
Altersheim Blumenau
16.12.1915 bis 14.6.2021



Myrtha Schnyder-Tanner
Hausfrau, Wald
7.4.1936 bis 24.6.2021



Hans Fischer
Isoleur selbstst., Effretikon
2.2.1941 bis 3.7.2021



Agnes Thomi
Tann
8.1.1933 bis 3.7.2021



Violette Mohr-Stelz
Wetzikon
9.6.1931 bis 5.7.2021



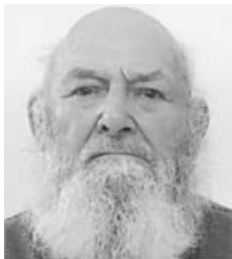
Esther Gwerder
Hausfrau, Dürnten
7.4.1931 bis 7.7.2021



Trudi Kindlimann
Bäuerin, Wald
14.9.1933 bis 9.7.2021



Werner Schweizer
Tann
21.6.1931 bis 11.7.2021



Johann Jakob Bernhard
Strassenwärter, Bäretswil
6.9.1934 bis 13.7.2021



Elsbeth Lüthi-Schnyder
Verkäuferin, Rüti
16.5.1944 bis 15.7.2021



Paula Rieder-Wirth
Dürnten
28.2.1928 bis 16.7.2021



Hulda Wäspi-Gantenbein
Wald
24.6.1932 bis 17.7.2021



Erika De Tomy-Raupetz
Wald
27.9.1939 bis 20.7.2021



Irma Bosshard Strommer
Serviceang., Steg im Tösstal
11.8.1960 bis 21.7.2021



Katharina Kunz-Zollinger
Hittsau
7.4.1923 bis 21.7.2021



Gottlieb «Godi» Gattiker
Landwirt, Egg ZH
3.9.1935 bis 23.7.2021



Rosa Wäfler
Hausfrau, Wetzikon
29.3.1919 bis 2.8.2021



Maria Fässler-Gruber
Tann
25.11.1933 bis 2.8.2021



Christian Eckhardt
Bäretswil und Uster
3.3.1969 bis 3.8.2021



Werner Rüegg-Linsi
Reallehrer, Hinwil
17.12.1926 bis 4.8.2021



Ernst Weber-Zollinger
Bauer, Esslingen
7.12.1935 bis 6.8.2021



Marianne Wettstein-Herzog
Wald
4.7.1934 bis 6.8.2021



Rudolf Paul Baumann
Baumeister, Bertschikon
13.10.1933 bis 9.8.2021



Susanna Betschart
Bankangestellte, Rüti
7.9.1956 bis 10.8.2021



Ruth Stutz-Senn
Masseurin, Rüti
19.5.1953 bis 11.8.2021



Ernst Egli
Dipl. Ingenieur, Hittsau
22.5.1946 bis 12.8.2021



Ernst Mahler
Malermeister, Fischenthal
21.7.1931 bis 13.8.2021



Verena Keist-Merz
Filialeiterin, Uster
21.10.1925 bis 14.8.2021



Walter Schlumpf
Produktionsleiter, Lieburg
24.6.1945 bis 14.8.2021



Peter Hättenschwiler
Techn. Fachmann, Uster
26.9.1927 bis 17.8.2021



Bruno Bucher
Pfäffikon ZH
1.7.1949 bis 18.8.2021



Heinrich Maag
Landwirt, Grüningen
7.2.1925 bis 19.8.2021