

翻越汝拉山的道路

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

奧古斯塔·勞里卡的繁榮既依賴河流，也同樣依賴道路。羅馬人修建了一個道路網絡，將這一殖民地與帝國其他地區相連。其中最重要的一條向南翻越汝拉山通往瑞士高原，在那裡與從大聖伯納德山口經赫爾維蒂人首府阿文蒂庫姆（即今天的阿旺什）通往溫多尼薩和萊茵河的道路相接。另一條向西穿過勃艮第門，通往埃帕曼杜奧杜魯姆（即今天的芒德爾）和韋松提奧（即今天的貝桑松），再由此通往里昂和地中海。第三條沿萊茵河左岸向北，通往阿根托拉特（即今天的斯特拉斯堡）和莫貢提亞庫姆（即今天的美因茨）。¹

翻越汝拉山是南線的關鍵路段。羅馬人使用上豪恩施泰因和下豪恩施泰因山口，在那裡已發現羅馬築路的遺蹟，包括鑿入岩石的車轍。直到十九世紀和二十世紀初修建穿越汝拉山的鐵路隧道之前，這些山口一直是巴塞爾與瑞士高原之間的主要通道：舊豪恩施泰因隧道於 1858 年作為瑞士中央鐵路的一部分開通，豪恩施泰因基線隧道於 1916 年開通。²鐵路隧道使巴塞爾成為 1882 年開通的聖哥達線路的北大門，並穿越阿爾卑斯山將這座城市與意大利相連。D 部分將考察鐵路如何在十九世紀改變了巴塞爾經濟。

羅馬道路不僅僅是物理基礎設施。這些道路配有里程碑、換馬驛站和客棧，供帝國郵驛系統 *cursus publicus* 使用，該系統在整個帝國

翻越汝拉山的道路

傳遞官方資訊、運送官員，其速度直到十八世紀才在歐洲被趕上。對於金融中心而言，通信的速度和可靠性與貨物運輸同樣重要。商人和銀行家依靠資訊為生：關於價格、關於合作伙伴的償付能力、關於政治事件的資訊。巴塞爾作為金融中心的歷史，也是其在通信網絡中所處位置的歷史，從羅馬道路到近代早期的郵路，從十九世紀的電報到今天的數據網絡。

1 註釋

1. 關於奧古斯塔·勞里卡周圍的羅馬道路網絡（通往阿文蒂庫姆和大聖伯納德山口、通往韋松提奧和盧格杜努姆，以及沿萊茵河通往阿根托拉特和莫貢提亞庫姆的道路），參見 Berger, Führer durch Augusta Raurica, 2012 年；《瑞士歷史辭典》（HLS），詞條 “Römerstrassen”。有待核實。
2. 關於豪恩施泰因山口和鐵路隧道（舊豪恩施泰因隧道，1858 年；豪恩施泰因基線隧道，1916 年），參見 HLS，詞條 “Hauenstein”。年代有待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-roads-over-the-jura