

Ein lebendiges Archiv der Verkehrsgeschichte = Une archive vivante pour l'histoire des transports

Autor(en): **Doswald, Cornel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le
paysage**

Band (Jahr): **51 (2012)**

Heft 2: **Erinnerung & Archive = Mémoire & archives**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-309735>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

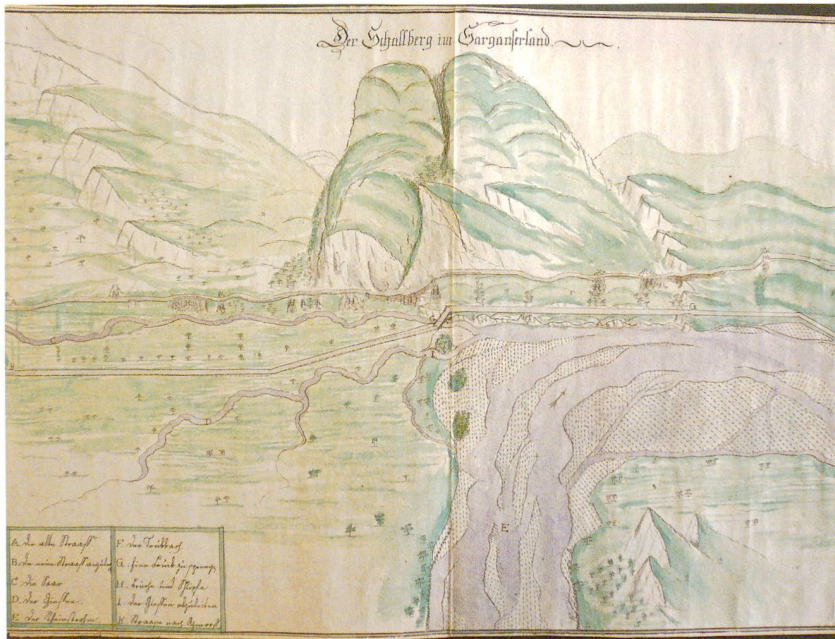
Ein lebendiges Archiv der Verkehrsgeschichte

Die Aufgabe von ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte, ist die Erhaltung der historischen Elemente der Verkehrslandschaft als Grundlage ihrer Vernetzung, Vermittlung und Verwertung. ViaStoria setzt damit das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) um.

Une archive vivante pour l'histoire des transports

La mission de ViaStoria, centre d'histoire des transports, est la conservation des éléments historiques du paysage des transports comme base pour leur mise en réseau, leur communication et leur valorisation. ViaStoria met ainsi en application l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS).

Cornel Doswald



Staatsarchiv Zürich



2

Cornel Doswald, ViaStoria (2)



3

ViaStoria hat in den Jahren 1984 bis 2003 im Auftrag des Bundes das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) erarbeitet. Durch dessen Umsetzung wird die Landschaft als lebendiges Archiv der Verkehrsgeschichte anerkannt.

Ganzheitliche Geländeinterpretation

Die Art der Entstehung des heutigen Verkehrsnetzes bedingte die Wahl des Forschungsansatzes: Es handelt sich um eine rückschreibende Methode. Als Grundlage wurde eine Kartenrückschreibung durchgeführt. Sie ging ebenso wie die Geländeaufnahme vom gegenwärtigen Bestand aus, wie ihn die aktuelle

Entre 1984 et 2003, ViaStoria a constitué pour le compte de la Confédération l'Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS). Par son application, le paysage est reconnu comme archive vivante de l'histoire des transports.

Interprétation globale du terrain

L'historique de l'actuel réseau des voies de communication a conditionné le choix de la piste de recherche: il s'agit d'une méthode reposant sur l'écriture à rebours. Une écriture à rebours des cartes a été menée pour constituer une base. A l'instar du relevé topographique, elle est fondé sur l'existant tel que l'actuelle

Landeskarte 1:25000 darstellt. Die identische Kartengrundlage bildete die Schnittstelle zwischen historischer und topographischer Arbeit. Dies entsprach auch dem «Sichtbarkeitskriterium», das festlegte, dass nur tatsächlich sichtbare Verkehrswege bearbeitet werden durften. Ergänzend wurden die verkehrs- und regionalgeschichtliche Literatur und wenn möglich auch Primärquellen unter strassengeschichtlichen Aspekten ausgewertet mit dem Ziel, den kartographischen Befund zu interpretieren und zu ergänzen. Möglich war auch eine Auswertung der auf das Wegnetz bezogenen Flurnamen in Verbindung mit Katasterplänen. Schliesslich mussten oft Befunde zur Geomorphologie und Landschaftsdynamik berücksichtigt werden.

Im Gelände dominieren rezente oder subrezente Wegformen – auch dort, wo die Wegverläufe historisch weit zurückreichen. Das Erscheinungsbild der Wege lässt sich in aller Regel nicht datieren. Ausnahmen bilden Bauinschriften und stilistisch-technische Datierungen von Kunstbauten, vor allem an Brücken. Die Geländeaufnahme war deshalb auf eine strikte morphologische Beschreibung ohne absolute Altersangaben beschränkt, lediglich relativchronologische Beobachtungen und inschriftliche Datierungen wurden festgehalten und im Rahmen der historischen Bearbeitung des Objekts im Zusammenhang interpretiert. Erst die historische Interpretation erklärt den Geländebefund, und durch sie wird die Verkehrsgeschichte als Gestalterin des Geländes im aktuellen Befund lesbar gemacht.

Von der Inventarisierung zur Umsetzung

Aus den Prinzipien der Erhebungsmethode und den Erkenntnissen aus der Inventarisierung ergeben sich drei generelle Ansatzpunkte für die Umsetzung des Inventars. Auszugehen ist

- erstens vom überlieferten Bestand, unabhängig vom jeweiligen Alter des Objekts,
- zweitens von der aktuellen Nutzung, die sich im Bestand ausdrückt,
- und drittens von der Dynamik, das heisst von der Gestaltbarkeit und Wandlungsfähigkeit der Verkehrswege.

Bei der Umsetzung des Inventars im Rahmen von sachgerechten Instandstellungen historischer Verkehrswege lassen wir uns daher von der Einsicht leiten, dass die Erhaltung historischer Verkehrswege als Landschaftselemente von den Bedingungen ihrer kontinuierlichen, angepassten Nutzung abhängig ist.

carte topographique 1:25000^e le représente. L'interface entre le travail historique et le travail topographique a été élaboré sur la base de cette carte. Cela correspondait aussi au «critère de visibilité» qui déterminait que seules les voies de circulation vraiment visibles devaient être prises en compte. En complément, la littérature portant sur l'histoire régionale et des transports et, si possible aussi, les sources primaires ont été évaluées en fonction d'aspects liés à l'histoire des routes dans le but d'interpréter et de compléter le fonds cartographique. Une exploitation des noms des lieux-dits a également été rendue possible grâce aux plans cadastraux. Des données en matière de géomorphologie et de dynamique du paysage ont en fin de compte souvent dû être pris en compte.

Sur le terrain dominant souvent des formes de voies récentes ou subrécentes – même là où les parcours remontent loin dans l'histoire. L'apparence des chemins n'est en règle générale pas datable. Les inscriptions sur les constructions et les datations grâce au style et à la technique de construction des ouvrages d'art, surtout sur les ponts, constituent des exceptions. Le relevé topographique s'est par conséquent limité à une stricte description morphologique sans données absolues relatives à l'âge; seules des observations de chronologie relative et des datations liées à des inscriptions ont été consignées et interprétées dans le cadre du traitement historique de l'objet. Seule cette interprétation historique permet d'expliquer les données relevées sur le terrain; par leur intermédiaire, l'histoire des transports en tant que créatrice du terrain est rendue lisible dans les résultats actuels.

Du travail d'inventaire à l'application

Les principes de la méthode d'enquête et les connaissances tirées du travail d'inventaire débouchent sur trois points de départ d'ordre général pour l'application de l'inventaire. Il convient de partir:

- premièrement de la substance viaire transmise, indépendamment des différents âges des objets,
- deuxièmement de l'utilisation actuelle qui s'exprime dans l'existant,
- et troisièmement de la dynamique, c'est-à-dire de la mise en forme et de la capacité de transformation des voies de communication.

Pour l'application de l'inventaire dans le cadre des remises en état dans les règles des voies de communication historiques, nous nous rangeons par conséquent à l'idée que la sauvegarde des voies de communication historiques, en tant qu'éléments du paysage, dépend des conditions de leur utilisation continue et adaptée.

1 Die alte Schollbergstrasse zwischen Sargans und Trübbach, zwischen Fels und Fluss; Plan von 1791.

L'ancienne route de Schollberg entre Sargans et Trübbach, entre roche et rivière; plan de 1791.

2 Die alte Schollbergstrasse war einst die wichtigste Landstrasse des St. Galler Rheintals, heute ist sie ein bescheidener Feldweg.

L'ancienne route de Schollberg était jadis la route la plus importante de la vallée du Rhin vers St Gall, aujourd'hui il s'agit d'un modeste chemin agricole.

3 An der Hohwand werden seit 2010 im Auftrag der Gemeinde Wartau Erneuerungsarbeiten zur Wiedereröffnung der Schollbergstrasse für den Langsamverkehr durchgeführt.

Depuis 2010, la commune de Wartau fait faire des travaux de réfection sur la paroi Hohwand afin de rouvrir la route de Schollberg pour la mobilité douce.

(Stark gekürzt nach) Doswald, Cornel: Wege, Fahrstrassen und Brücken im schweizerischen Mittelland, in: Vera Denzer u. a. (Hg.), Kulturlandschaft. Wahrnehmung – Inventarisierung – Regionale Beispiele (Fundberichte aus Hessen, Beiheft 4), Wiesbaden 2005, S. 265–279.

Doswald, Cornel: Wege mit Geschichte / Des voies et routes porteuses d'histoire. anthos 1/2011, S. 14 ff.

Für weitere Publikationen zum Thema: siehe den Steckbrief zum ViaStoria-Archiv, S. 62. / Pour d'autres publications sur ce thème: voir la fiche signalétique concernant les archives ViaStoria, p. 62.