

Altstrassenforschung in der Schweiz

Autor(en): **Barraud, Christine / Herzig, Heinz E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Archäologie der Schweiz : Mitteilungsblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte = Archéologie suisse : bulletin de la Société suisse de préhistoire et d'archéologie = Archeologia svizzera : bollettino della Società svizzera di preist**

Band (Jahr): **6 (1983)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5347>

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.

Altstrassenforschung in der Schweiz

Christine Barraud und Heinz E. Herzig

In diesem Artikel stellen die Autoren, Prof. H.E. Herzig und Ch. Barraud, das von Bern aus betreute Unternehmen »Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz« (IVS) vor. Bis jetzt sind bedeutende Vorarbeiten zur Erforschung der zahlreichen alten Verkehrswege unseres Landes geleistet worden. Die zum Artikel gehörende Schweizerkarte, die diesem Heft der Archäologie der Schweiz beiliegt, enthält die bisher aufgenommenen historischen Wege und ist ein Geschenk an unsere Leser.

Wege und Strassen sind Bestandteil der geschichtlich gewordenen Landschaft. Durch ihre Anlage und zuweilen auch durch ihren Typus können sie uns Kenntnisse über die Entwicklung sozialer, wirtschaftlicher oder rechtlicher Beziehungen innerhalb eines bestimmten Raums vermitteln. Der Weg in die Feldflur, der Kirchweg von einer Siedlung zur andern, der Weg der Heimarbeiter zum Verlagsherrn und der Marktweg in die Stadt oder der Passübergang der Hausierer, die Verbindung zwischen zwei Städten und die einen grossen Raum durchziehende antike oder mittelalterliche Heerstrasse: Sie alle zeugen vom Leben der Menschen in der Landschaft, die dadurch auch ihre Prägung erhält.

Da in unserer Epoche der Wandel der Kulturlandschaft extrem rasch voranschreitet und laufend die Spuren alter Wege im neu erschlossenen Siedlungsbereich, in der stets neuen Bereinigungen unterworfenen Feldflur und im immer intensiver genutzten Wald zum Verschwinden gebracht werden, droht auch ein wesentlicher Teil unseres kulturellen, sozial- und wirtschaftsgeschichtlichen Erbes in Vergessenheit zu geraten. Dieser Drohung zu begegnen, ist der Zweck eines vor kurzer Zeit begonnenen »Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz« (IVS).

Grundlagen, Ziele und Möglichkeiten des IVS

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 übertrug der Eidgenossenschaft die Verantwortung, Landschafts- und Ortsbilder, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler zu schonen, die Kantone in den ihnen zugeordneten Aufgaben zu unterstützen und die Zusammenarbeit mit ihnen zu sichern (NHG, Artikel 1, Abschnitt a und b). Auf dieser Grundlage ist vom Bundesamt für Forstwesen, Abteilung Natur-



Abb. 1
(IVS/S/3, Nr. 8). Burgdorf: Sommerhaus, Koord. 615 120/ 213 020. Überrest der alten Verbindung nach Wynigen vor Anlage der Bahn.
Berthoud: »Sommerhaus«. *Le reste de l'ancienne route de Wynigen avant la construction du chemin de fer.*
Burgdorf: »Sommerhaus«. *Il resto della vecchia strada di Wynigen prima della costruzione della ferrovia.*

und Heimatschutz, das IVS ins Leben gerufen worden. Sein Ziel ist, innerhalb einer sinnvollen Frist – jedenfalls ehe die letzten alten Wege verschwunden sind! – Strassen- und Wegspuren zu sichern und ihre historische Entwicklung möglichst präzise zu erforschen. Die Resultate dieser Arbeiten sollen im Hinblick auf eine mögliche Unterschutzstellung den verantwortlichen Instanzen zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig bietet das IVS aber auch die Möglichkeit einer wissenschaftlichen Inventarisierung. Da es auf gesamtschweizerischer Ebene angelegt ist und demnach verschiedene geomorphologische Grossräume umfasst, besteht die einzigartige Gelegenheit, einen Beitrag zur hiezulande erst ansatzweise gepflegten und vor allen Dingen bisher kaum koordinierten Altstrassenforschung zu leisten. Der wissenschaftlichen Arbeit sind durch die praktische Zielsetzung bestimmte Grenzen gesetzt, doch können vom IVS durchaus

auch Impulse für eine weitere und vertiefte Altstrassenforschung ausgehen¹.

Bibliographie IVS 1982

Als erstes Resultat erschien die »Bibliographie IVS 1982«, bestehend aus der diesem Heft beiliegenden Routenkarte 1 : 300000 und einer entsprechend gegliederten Bibliographie. Sie soll einerseits Planungsstellen und andererseits wissenschaftlichen Bearbeitern einen ersten Einstieg in die Verkehrsgeschichte einer Region ermöglichen.

Die Karte zur Bibliographie IVS 1982 (vgl. die Beilage zu diesem Heft): Die Karte bildet einen integrierten Teil der Bibliographie IVS 1982 und ist eigentlich ohne die Literaturangaben gar nicht zu gebrauchen. Wenn sie diesem Heft hier allein beiliegt, so hat dies vor allem praktische Gründe: Zum einen umfasst die Bibliographie zwei verhältnismässig umfangreiche Ordner, die in allen Staatsarchiven und kantonalen Bibliotheken zugänglich sind, zum andern soll mit dieser Karte auf die vorhandene Bibliographie aufmerksam gemacht werden.

Die Karte entstand während der Arbeiten an der Bibliographie zur nachrömischen Zeit. Entsprechend prägen vor allem mittelalterliche Verkehrszentren und Verkehrsbedingungen ihr Bild. Als in einem späteren Schritt die Resultate aus der Literatur zur vorrömischen und römischen Zeit eingearbeitet wurden, legte sich ein weiteres Netz von Routen zum Teil abweichend oder ergänzend darüber. Da in der Bibliographie IVS 1982 die Literatur noch nicht oder nur ansatzweise kritisch gewertet wurde, sind hypothetische oder umstrittene Routen als solche auf der Karte nicht erkennbar. Auch andere Bewertungen – wie zum Beispiel der Unterschied zwischen Haupt- und Nebenverbindungen oder zeitliche Zuordnungen – sind aus der Karte nicht ersichtlich.

Die Routen, die kantonsweise nume- 137



Abb. 2
(IVS/S/2, Nr. 25). Burgdorf: Leuenwald, Koord.
615 640/212 830. Alte Verbindung Burgdorf-Lu-
zern (Hohlweg).
Berthoud: »Leuenwald«. Ancienne voie de com-
munication Berthoud-Lucerne.
Burgdorf: »Leuenwald«. Vecchia strada di colle-
gamento Burgdorf-Lucerna.

riert sind, wurden ohne Unterschied grün gezeichnet und tragen eine gelbe Nummer. Auch die Numerierung sagt nichts aus über die Bedeutung, allerdings trägt die meist mittelalterliche Hauptverkehrsachse eines Kantons in der Regel die Nummer 1. Das ist eine Folge davon, dass die Hauptverkehrsbedingungen auch das Hauptinteresse der historischen Betrachtung erregten, so dass man auf der Suche nach Literatur über Strassen- und Verkehrsgeschichte als erstes auf sie stösst.

Den tatsächlichen Verlauf der Routen kann die grossmassstäbliche Karte natürlich nicht wiedergeben. Sie deutet – von Ausnahmen abgesehen – nur die Richtung der Verkehrsentwicklung an. Mitunter subsumiert eine einzelne Route sogar verschiedene, auch kontrovers laufende Verkehrslinien einer Region².

Bibliographie: Jeder Routennummer entspricht ein Blatt der Bibliographie, die ebenfalls kantonsweise geordnet ist. Das Blatt enthält in der Regel erste Hinweise über die Entstehung oder die erste Erwähnung einer Verkehrsverbindung, über ihren Verlauf und über allfällige, im Gelände noch feststellbare Reste, dann über mögliche, am Weg orientierte Einrichtungen wie Zollstellen, Hospize, Meilen- und Stundensteine sowie andere wichtige »Wegbeglei-

ter«. Zuletzt folgt die Bibliographie im eigentlichen Sinne. Ausserdem wird von jedem Routenblatt auf eventuelle Anschlüsse an andere Routen oder auf die Fortsetzung der jeweiligen Strassen in den benachbarten Kantonen verwiesen.

Die Bibliographie IVS 1982 erscheint als zweibändige, gesamtschweizerische Ausgabe oder einzeln als Kantonsbibliographie. Beide Varianten sind in Ordnern geheftet, d. h., sie tragen in der Form dem vorläufigen Charakter ihres Inhalts Rechnung und können laufend ergänzt werden.

Erste Ergebnisse

Die Beschäftigung mit den Strassen aus der Römerzeit kann auf eine lange Tradition zurückblicken³, die sich nicht zuletzt darin manifestiert, dass der Begriff der »Römerstrasse« lange Zeit synonym für »alte Strasse« verwendet wurde und zum Teil noch heute verwendet wird. Entsprechend sind die Voraussetzungen für eine kritische Wertung wesentlich günstiger als für die nachrömische Epoche, für welche die Grundlagen erst erarbeitet werden müssen. Daraus ergibt sich ein gewisses Ungleichgewicht in der Bibliographie: da sich die Literatur der römischen Epoche oft unmittelbar auf eine bestimmte Strasse bezieht, konnten hier allfällige Kontroversen schon im Ansatz nachgezeichnet werden. Für die nachrömische Zeit ist die Strassengeschichte vor allem im Fall der Passstrassen thematisiert; für viele der anderen Verbindungen muss sie aus der Geschichte der sie bestimmenden wirtschaftlichen und politischen Kräfte – einzelner Burgen, Klöster, Städte, Märkte, unter Umständen auch Mühlen, Bergwerke usw. – erst erarbeitet werden. Und hier konnte in der Bibliographie nur das entsprechende Material zur Verfügung gestellt werden. Da diese Zeitspanne auch sehr unterschiedliche wirtschaftliche und politische Verhältnisse umfasst, wären in der zur Verfügung stehenden Zeit weiterführende Schritte kaum sinnvoll gewesen, hätten sie doch niemals für den gesamten schweizerischen Raum gleichwertig gemacht werden können. Deshalb sind auch die ersten Resultate recht unterschiedlich: Während sich für die römische Zeit erste konkrete Schlussfolgerungen ziehen lassen, konnten für die jüngere Epoche die

Probleme nur im Sinne einer Anregung dargestellt werden. Immerhin dürfte sich als ein wesentliches Ergebnis die Erkenntnis registrieren lassen, dass sich die Problematik der »Altstrassen« nicht allein auf die römische Zeit beschränkt, sondern bis weit in unsere Zeit hinein führen lässt.

Römerzeit

Die Erforschung der Römerstrassen in der Schweiz erfuhr in dem 1948 in dritter Auflage erschienenen Werk Felix Stähelins über die Schweiz in römischer Zeit eine erste zusammenfassende Darstellung. Stähelin hat denn auch die ältere Literatur nahezu vollständig erfasst und verarbeitet. Dabei stützte er sich nicht zuletzt auf archäologische Karten und topographische Beschreibungen, die heute noch zu berücksichtigen sind, auch wenn ihre Signaturen oft nur hypothetischen Charakter haben⁴. Es versteht sich von selbst, dass jede jüngere Forschung sich zunächst diese zusammenfassenden Werke zunutze macht; nun zeigt aber eine vertieftere Beschäftigung mit den Forschungsproblemen, dass zwar diese Arbeiten einen bequemen Einstieg bieten, dass sie jedoch für präzise Kenntnisse im lokalen Bereich kaum genügen. Für eine kritische Wertung der Nachrichten, besonders aber der an die Funde und sonstigen Hinweise geknüpften Hypothesen muss immer wieder die zitierte Literatur überprüft werden.

Diese Feststellung zur Bibliographie kann ziemlich generell getroffen werden, sie soll jedoch an einem, Bern besonders naheliegenden Beispiel illustriert werden⁵. Otto Tschumis »Urgeschichte des Kantons Bern« (mit Einführung und Fundstatistik bis 1950, Bern 1953) ist von der Gesamtdisposition her nach Gemeinden gegliedert und auf die Fundobjekte ausgerichtet. Gerade deshalb vermisst man immer wieder Hinweise auf den Gesamtzusammenhang der Objekte, auch wenn dieser in der zitierten Publikation noch vorhanden war. So erwähnt Tschumi die Strasse durch den »Forstwald« im entsprechenden Abschnitt (S. 223) mit keinem Wort, obwohl er dann im Zusammenhang mit der Laupenbrücke darauf eingehen muss, und er selbst (JbSGU 1923, 112) darauf hinweist, dass ein bei Riederer-Bümpliz gefundenes Strassenstück zu einer Strecke

Bern - Bümpliz - Avenches gehören könnte. In seiner Zusammenstellung erscheint dann (S. 203) nur gerade der Hinweis auf den Strassenfund.

Dasselbe trifft zu bei den Brücken- und Strassenfunden in der Umgebung von Laupen. O. Schulthess berichtet (JbSGU 1928, S. 75) über die bei Laupen gefundenen Brückenjoche und fasst (ebd. S. 91) die Nachrichten zusammen, die H. Balmer dann 1930 in einer Lokalzeitschrift ausführlich publizierte⁶. Dabei wurde einerseits die Strasse von der »Laupenmühle« zur »Süri« und zum »Unghürhubel« verfolgt, von welcher schon Albert Jahn gehandelt hat⁷. Andererseits ist auch von einer linksufrigen Zufahrt zur Brücke die Rede, wozu sich Schulthess freilich skeptisch äusserte.

Tschumi hat den Bericht von Schulthess in seine Rubrik der Gemeinde Laupen aufgenommen, allerdings sowohl die Notiz über den »Unghürhubel« als auch diejenige über die linksufrige Strasse weggelassen. Der »Unghürhubel« wird dann bei der Gemeinde Mühleberg rubriziert und fällt damit aus dem ursprünglichen Zusammenhang, wobei zu beachten ist, dass in der Gegend Wohlen-Mühleberg-Laupen weitere solche Geländebezeichnungen auftreten. Die linksufrige Strasse ist erst durch P. Sommer wieder entdeckt worden, der sich dabei der präzisen Hinweise Balmers bediente⁸. Das Beispiel mag wohl ein Licht werfen auf Tschumis Arbeitsweise: Sie ist im Gebiete Laupen recht uneinheitlich im Umgang mit den Nachrichten; andererseits lässt sein Schweigen zur »Forststrasse« vermuten, dass ihm ein anderes Strassenkonzept vorschwebte, ohne dass er es zur Diskussion gestellt hätte: Der »Unghürhubel« bei Mühleberg und das Strassenstück bei Riederern würden nämlich auch zu einer Verbindung über Gümnenen passen!

Zeigt also das dargelegte Problem, dass eine Übersichtsdarstellung als Grundlage zu weiteren Schlussfolgerungen oft nicht ausreicht, sondern dass vielmehr die zitierte Literatur zu Rate gezogen werden muss, so mag ein anderes Beispiel illustrieren, dass bis dahin als gesichert geltende Strassen erneut problematisch werden können: Bei Felix Stähelin wird die Strasse zwischen Fräschels und Petinesca nicht nur als die grosse helvetische Hauptstrasse, sondern auch als eine grosse technische Leistung gepriesen, da sie durch das Sumpfbereich des Grosses Mooses führ-



Abb. 3
(IVS/S/1, Nr. 24). Koord. 605 270/207 080. »Altberner Chaussee« bei Schönbühl.
»Vieille chaussée bernoise«, près de Schönbühl.
Vecchia strada bernese presso Schönbühl.

te (S. 350). Ob das Seeland zur Römerzeit versumpft war, ist heute zumindest fraglich, braucht uns aber in diesem Zusammenhang nicht zu beschäftigen. Wichtiger jedoch dürfte die Tatsache sein, dass in der uns zugänglichen Überlieferung die direkte Verbindung Fräschels - Petinesca seit 1765 als »Römerstrasse« bezeichnet wird, und dass die Strasse seit der Mitte des letzten Jahrhunderts auch ergraben worden sein soll. Freilich konnten die 1974 durchgeführten Nachgrabungen die von Ferdinand Keller 1856 publizierten und seither auch in Handbüchern veröffentlichten Baustrukturen nicht bestätigen. Zudem sind die von den Ausgräbern Müller und Schwab angegebenen Ortsbezeichnungen zu ungenau, als dass sie eindeutig auf die seeländische Römerstrasse bezogen werden könnten. Nehmen wir hinzu, dass die auf der Tabula Peutingeriana (III, 2-3) eingetragene Distanz von 14 Leugen zwischen Aventicum und Petinesca mehrere Möglichkeiten offen lässt, dann dürfte heute die Römerstrasse im Grossen Moos nicht mehr für so gesichert gelten, wie sie bis anhin den Anschein erweckte⁹.

Weitere Probleme ergeben sich in der Frage der Datierung. Das zeigt sich einmal schon bei der erwähnten Diskussion um Laupen. Die im Zusammen-

hang mit der Brücke und Strasse stehenden Fundobjekte werden durch Tschumi insgesamt der römischen Zeit zugewiesen. Dabei erwähnt er (S. 271) auch »ca. ein Dutzend Hufeisen altertümlicher Form«, wobei gerade diese »altertümliche Form« ein viel diskutiertes Problem darstellt: Sind die Hufeisen römisch oder mittelalterlich? Damit wäre auch gleich die Frage nach der vermutlichen Kontinuität dieser Strasse gestellt, die ja von der Römerstrassenforschung nur allzuoft vernachlässigt wird.

Wie problematisch es zudem sein kann, eine gepflasterte Strasse einfach aufgrund der Pflasterung den Römern zuzuweisen, hat A. Planta schon verschiedentlich gezeigt¹⁰, einen ähnlichen Fall stellt wohl das Strassenstück im »Sand« bei Bern dar, welches im Volksmund als »Römerstrasse« bezeichnet wird, weil es eine (heute leider schlecht erhaltene) Pflasterung aufweist. Die Bearbeitung der alten Strassenverbindungen im Aare - Emmegebiet durch H. Schneider macht es jedoch viel wahrscheinlicher, dass dieses Teilstück zur grossen Chaussee gehört, welche die Republik Bern im 18. Jahrhundert anlegen liess, um das Gebiet des Oberaargaus und des bernischen Aargaus besser zu erschliessen¹¹. Eine erste Schlussfolgerung liegt nahe: Die



Abb. 4
(IVS/S/1, Nr. 29). »Altberner Chaussee«, vgl. Abb. 3: Pflasterung.
Vieille chaussée bernoise, voir fig. 3: dallage.
Vecchia strada bernese, vedi fig. 3: lastricato.

alten Berner haben nicht nur ideell, sondern auch praktisch-technisch das Vorbild der Römer übernommen¹², so dass sich jüngere bernische Anlagen nur schwer von den römischen Mustern unterscheiden lassen. Damit ist es wohl ratsam, in Zweifelsfällen über die Antike hinaus in die jüngeren Zeiten des Strassenbaus zu blicken.

Abschliessend lässt sich feststellen, dass eine erste Sichtung des heutigen Forschungsstandes grundsätzliche Fragen der Römerforschung neu aufgeworfen hat, die es nun sorgfältig zu überprüfen gilt. Vor allem fällt die Tatsache auf, dass »Römerstrassen« oft mehr als eine Etikettierung verwendet werden und eher das Ergebnis gelehrter Überlegungen als präziser topographischer Untersuchungen sind.

Nachrömische Zeit

In Kantonen mit einer ausgeprägten Tradition als Transitgebiet zementiert ein grosser Teil der historischen Darstellungen diesen einen Aspekt ihrer Geschichte. Passländer wie Graubünden oder Wallis bringen deshalb mehr Literatur zu Strassen- und Verkehrsgeschichte hervor als andere¹³.

Hauptverbindungen ziehen generell das Augenmerk auf sich. Als extremes

Mit 97 Titeln – um das Problem als quantitatives zu betrachten – stellt er jede andere Verbindung im Tessin in den Schatten. Während man die Geschichte der Verkehrsverbindungen des Onsernonetales etwa aus ein paar kunsthistorischen Mitteilungen erst noch erschliessen muss, beschäftigen sich fast alle der in der Bibliographie IVS 1982 erwähnten Publikationen zum Gotthard unmittelbar mit den direkten oder indirekten Auswirkungen des Warentransits auf Gesellschaft und Wirtschaft eines Ortes oder eine Region¹⁴. Möglicherweise interessante, in ihrer historischen Entwicklung aber nicht so eindeutig festgelegte und rezipierte Nebenverbindungen werden selten durch eine eigene, abgeschlossene Darstellung gewürdigt¹⁵. In manchen Fällen ist für die Bedeutung solcher Verbindungen der Blick in Ortsgeschichten lohnend. So bietet zum Beispiel die Geschichte der Gemeinde Unterkulm und des Kirchspiels Kulm (1957) Informationen sowohl über das römische als auch über das mittelalterliche und neuzeitliche Wegnetz im Raum Unterkulm und bringt sie teilweise auch in Zusammenhang mit sichtbaren Spuren im Gelände¹⁶. Einer Arbeit über das Flussdorf Stilli verdanken wir Hinweise auf ehemalige Reckwege an den Ufern der Reuss, der Limmat, der Aare und des Rheins sowie auf einen

von den Schifflern benützten Rückweg von Laufenburg über Villingen nach Stilli¹⁷.

Nicht selten gaben aktuelle Veränderungen am überlieferten Wegnetz Anlass zur Auseinandersetzung mit der Verkehrsgeschichte. So erhielt die historische Betrachtung der San Bernardinoroute in den 1950er Jahren wohl entscheidende Impulse¹⁸.

Unmittelbar vor der Eröffnung des Autotunnels San Bernardino im Jahr 1967 wurde eine Umbenennung des Tunnels und des Passes in Rheinwaldpass bzw. passo di Renovaldo vorgeschlagen, weil man befürchtete, die Bezeichnung San Bernardino würde als Diminutiv von Sankt Bernhard missverstanden und könnte das Vertrauen ins neue Bauwerk schmälern. Das war der Anstoss für die Untersuchung »Über die Namen des Passes San Bernardino/St. Bernhardin«, einem Plädoyer für die Beibehaltung des seit dem 15. Jahrhundert gewohnten Namens¹⁹. Mitunter stellte sich die historische Forschung eindeutig in den Dienst bestimmter Entwicklungstendenzen. So steht im Vorwort zum »Historischen Exposé«, das einen Teil des Bernhardin-Gutachtens von 1955 bildete und eindeutig dem Ausbau einer internationalen N-S-Transitroute durch das Bündnerland das Wort sprach: »Das historische Exposé... erbringt den einwandfreien Nachweis dafür, dass der Freistaat der drei Bünde und der Kanton Graubünden bis zur Eröffnung der Gotthardbahn über einen blühenden internationalen Transit... verfügte, der den breiten Wohlstand im Berglande und dessen volkswirtschaftliche Kräfte begründet und genährt hat, weshalb der Anspruch auf eine internationale Transitlinie durch die Bündner Alpen und die Ostschweiz für Bahn und Strasse nicht nur verkehrshistorisch, sondern auch verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist...²⁰«

Von den eigentlichen Inventarisierungsarbeiten im Gelände und von dem im gegebenen Rahmen neu aufzunehmenden Quellenstudium erhoffen sich die Bearbeiter des IVS nicht nur erste Grundlagen für die unerlässliche kritische Sichtung der vorhandenen Literatur, sondern auch Materialien zur Darstellung der bisher ungeschriebenen Geschichte weniger bekannter Verbindungen. Das sollte es ermöglichen, die Altstrassenforschung über die Kategorie »Römerstrasse« hinauszuführen.

1 So beschränkt sich die Bearbeitung des Quellenmaterials auf bestimmte, für die Problematik von Strassen- und Verkehrswesen verschiedener Epochen aussagekräftige Quellengattungen und generell vorerst auf Staatsarchive. Anpassungen der gewählten Auswahlkriterien an die Bedingungen der verschiedenen Regionen sind selbstverständlich notwendig. Die Bearbeitung des Quellenmaterials im Rahmen des IVS soll so weit vorangetrieben werden als es notwendig ist, um Entwicklung und Bedeutung einer Verbindung zu beurteilen. Die Grenzen des erarbeiteten Materials sollen deutlich gekennzeichnet werden. Das Material selber soll weiteren Bearbeitern zur Einsicht offen stehen. Andererseits sind die Mitarbeiter des IVS für allfällige Hinweise dankbar.

2 Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde zum Beispiel für die Verbindungen Trogen – Gais – Appenzell und Trogen – Bühler (AR/AI 20 und 21) darauf verzichtet, die unterschiedlichen Verläufe der nach Alter und Funktion verschiedenen Verbindungen einzutragen (siehe: E. Steinmann, Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell-Ausser rhoden, Band 2, 1980, S. 64 (und Anm. 134), S. 66, S. 265, S. 317). Im Fall von Chur-Balzers/Maienfeld (GR 1), Chur-Thusis (GR 6) und Thusis-Splügen (GR 7), um drei Beispiele zu nennen, werden in der Literatur verschiedene Varianten einer Verbindung so gründlich diskutiert, dass ein entsprechender Eintrag als erster Hinweis lohnend erschien und von der Belastung des Bildes her möglich war. In einem dritten Fall, einer Verbindung aus dem Raum Solothurn über den Bucheggberg und das Limpachtal in den Raum Lyss/Rapperswiler Plateau (SO 28) wurden quasi behelfsweise 2 Linien gezogen, um die sich von der Literatur her einzelne Hinweise auf eine mögliche Verkehrsgeschichte dieser bernisch-solothurnischen Grenzlandschaft gruppieren.

3 Vgl. H.E. Herzig, Probleme des römischen Strassenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht, in: Aufstieg und Niedergang der römischen Welt, hrsg. von H. Temporini, II, 1, 1974, 595ff. sowie: H. Chr. Schneider, Altstrassenforschung, Darmstadt 1982 (Erträge der Forschung 170) 13ff.

4 Zu erwähnen wären etwa: D. Viollier, Carte archéologique du Canton de Vaud, Lausanne 1927; N. Peissard, Carte archéologique du Canton de Fribourg, 1941; vgl. die Zitate bei Stähelin³, S. 337 A. 3.

5 Ein Forschungsbericht über die Römerstrassen in der Schweiz ist in Vorbereitung. Für die Mitarbeit am vorliegenden Artikel sei Gusti Pollak bestens gedankt.

6 H. Balmer, Die Römerbrücke, in: Der Acheiringeler 5, Laupen 1930, S. 42–44.

7 A. Jahn, Der Kanton Bern, deutschen Theils, antiquarisch-topographisch beschrieben. Bern 1850, S. 134ff.

8 P. Sommer, Beiträge zur älteren Siedlungsgeschichte des Forstgebietes bei Bern. Diss. phil. II, Bern 1970 (Teildruck).

9 F. Keller, Anz. Schweiz. Gesch. u. Altertumskd. 1856, 2ff. – Vgl. dazu H.E. Herzig, Zur Problematik der Erforschung römischer Strassen, in: SZG 33, 1983, 70ff.

10 A. Planta, Unumgängliche Fragen zur römischen S. Bernardino-Route. Bündner Monatsblatt 1–2, 1975, S. 32–44; weitere Arbeiten zitiert bei Herzig (Anm. 9) 73–74.

11 H. Schneider, Die Inventarisierung alter Wege im Bereich Aare-Emme. Lic.-Arbeit des Geographischen Instituts der Universität Bern 1982, unpubl.

12 Vgl. Herzig (Anm. 9) 73.

13 Bibliographie IVS 1982, Wallis und Graubünden. Im Wallis konzentriert sich das Interesse auf die St. Bernhard- und auf die Sim-



Abb. 5
(IVS/7/Nr. 17). Kirchorf-Büttstein. Koord. 607 450/184 900. Hohlweg in der anstehenden Nagelfluh. Kirchorf-Büttstein. Chemin creux dans les conglomérats. Kirchorf-Büttstein. Strada infossata.

plonroute (VS 1, 3 und 28), während sich im Bündnerland zahllose Publikationen mit den NS-Verbindungen über Septimer, Splügen, San Bernardino, Julier und Maloja beschäftigen (GR passim und vor allem 1–7, 9, 10, 50, 51).

14 Bibliographie IVS 1982, Kanton Tessin (TI 1 und TI 21). Dossier IVS, Testgebiet Centovalle. M. Hächler: Mai 1982 (Standort: Geogr. Inst. Universität Bern).

15 Bezeichnenderweise erscheinen sie oft ohne ausreichende Quellenbelege in heimatkundlichen Reihen von lokalem Interesse, wie z.B.: G. Würmli, Vom Steigerpürg, in: Hinterthurgauer Heimatblätter 90, 1963 (= Bibliographie IVS 1982, TG 26 und 27).

16 J.-J. Siegrist, Geschichte der Gemeinde Unterkulm und des Kirchspiels Kulm, Aarau 1957, S. 13, 17, 24, 30f., 36, 40 und 221 (Bibliographie IVS 1982, AG 28, 32, 34, 45).

17 M. Baumann, Stilli. Von Schiffern, Fischern und Fuhrleuten im Aargau. Windisch 1977, S. 80f., S. 103 (Bibliographie IVS 1982, AG 1, 3, 6, 10, 38, 42, 44; SO 3).

18 Bibliographie IVS 1982, GR.

19 R. Jenny, Über den Namen des Passes San Bernardino/St. Bernhardin nach Urkunden, historischen Landkarten, Chroniken und Reisebüchern. Jahressgabe des Staatsarchivs Graubünden, Chur 1967.

20 R. Jenny, Vorwort zu: Historisches Exposé zum Bernhardin-Gutachten (verfasst 1955): Graubündens Passstrassen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses, Chur 1963. In der Bibliographie IVS 1982, Graubünden (GR 6, 7 und 9) wurde irrtümlicherweise nur die Auflage von 1965 aufgenommen.

Berichtigung:

Karte zur Bibliographie IVS 1982. Beim Vermerk, dass diese als Beilage zur Zeitschrift »Archäologie der Schweiz« erscheine, hat sich ein Druckfehler eingeschlichen. Statt »archeologie« muss es natürlich »archäologie« heissen. Wir bitten, den Irrtum zu berichtigen.

Recherches sur les anciennes voies de communication en Suisse

A l'instigation de l'Office fédéral des forêts un inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) est en préparation. Il s'agit d'une part de retrouver les traces des voies historiques dans le terrain et d'autre part de déterminer leur importance par des documents historiques. La carte annexée à cet article est tirée de la bibliographie IVS 1982, qui vient de paraître. Les premiers résultats montrent qu'il sera nécessaire de réviser profondément nos notions du réseau routier romain. Les voies principales du réseau plus récent sont mieux connues, alors que les voies secondaires restent encore dans l'ombre. Il se confirme que ce genre d'étude n'est fructueux que si l'on prend en compte la totalité de l'évolution historique routière.

S.S.

Ricerche sulle vie storiche di comunicazione della Svizzera

Su richiesta dell'ufficio federale delle foreste è in preparazione un inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS). Da una parte bisogna assicurare le tracce delle vie storiche nel terreno e d'altra parte si tratta di documentare la loro importanza con documenti storici. Come primo risultato è apparsa la bibliografia IVS 1982; parte di essa è la carta annessa a questa rivista.

Il lavoro effettuato mostra, che è possibile giudicare con occhio più critico le ricerche sulle strade romane, mentre per l'epoca post-romana si può dire che in generale le ricerche su strade principali dominano su quelle di altre vie. Bisogna ritenere, che la ricerca su strade antiche è solo sensata se è estesa fino ai tempi più moderni. L'IVS dà la possibilità di contribuire a questa fine.

S.S. 141