

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz - IVS = L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse - IVS

Autor(en): **Cranach, Philipp von / Aerni, Klaus**

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): **21 (1998)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17122>

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.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz - IVS

Da auch das IVS der Kulturgütererhaltung dient, überlagern sich seine Interessen in vielen Bereichen mit denjenigen der archäologischen Institutionen.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz entsteht seit 1984 in Anwendung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft und ist heute in die Universität Bern integriert (Geographisches Institut und Historisches Institut). Es ist als Hinweisinventar für die Raumplanungsbehörden konzipiert und umfasst eine Bestandsaufnahme schützenswerter historischer Verkehrswege. Für die Bundesbehörden stellt es ein verbindliches Instrument bei Bau- und Planungsvorhaben dar.

Das IVS dokumentiert ausschliesslich historische Verkehrswege, weg begleitende Einrichtungen und Wegrelikte, die heute im Gelände noch sichtbar sind. Der Inventarisierung liegen sowohl ein methodologisch-historisches wie auch ein methodologisch-geographisches Verfahren zugrunde, die in einem langen Prozess vereinigt wurden. Die historische Bearbeitung basiert auf einer Auswertung der historischen Karten, der ortsgeschichtlichen und der spärlichen verkehrsgeschichtlichen Literatur; noch nicht erschlossene archivalische Quellenbestände werden dagegen nur ausnahmsweise berücksichtigt. Im Gelände werden, ähnlich einer Prospektion, alle inventarrelevanten Wegverläufe abgesprochen und die Wegbestandteile (Wegform, Oberfläche, Begrenzungen) sowie die Wegbegleiter (Wegkreuze, Kapellen, Stundensteine usw.) aufgenommen und kartiert.

Endprodukt dieser Arbeit sind die kantonalen Dokumentationen. Sie bestehen aus Beschreibungen der einzelnen Verkehrswege - diese sind in Strecken, Linienführungen und Abschnitte unterteilt - sowie den Gelände- und Inventarkarten.

Der inhaltliche Schwerpunkt der *historischen Rubriken* liegt infolge der Quellenlage und der auferlegten methodischen Beschränkungen primär auf der Zeit vom 15. bis ins 19. Jahrhundert; allerdings werden auch die Ergebnisse der Römerstrassenforschung miteinbezogen, die sich ja seit langem als Spezialdisziplin der Altertumsforschung etabliert hat. Nur wenig konkrete Er-

gebnisse zeitigte das angewandte Verfahren bisher für die früh- und hochmittelalterliche Zeit; dies ist aber nicht überraschend, denn die mittelalterliche Strassengeschichte ist bis heute noch nicht Gegenstand systematischer Forschung geworden. Gesamthaft betrachtet, stellen die historischen Rubriken der Beschreibungen eine Sammlung von Mikro-Strassengeschichten dar, die nur begrenzt Einblicke in die allgemeine Verkehrsgeschichte vermitteln und soziopolitische und ökonomische Aspekte kaum berücksichtigen. Trotzdem bilden sie, nicht zuletzt wegen der ausführlichen Bibliographien, eine wertvolle Grundlage für weitergehende Untersuchungen mit topographischer, siedlungs- und verkehrsgeschichtlicher Fragestellung.

In den *morphologischen Rubriken* wird das aktuelle Erscheinungsbild der einzelnen Objekte beschrieben und mit Photographien dokumentiert. Mitunter sind die Beschreibungen durch eine dritte Rubrik ergänzt, in der konkrete Schutz- oder Nutzungsmassnahmen vorgeschlagen werden.

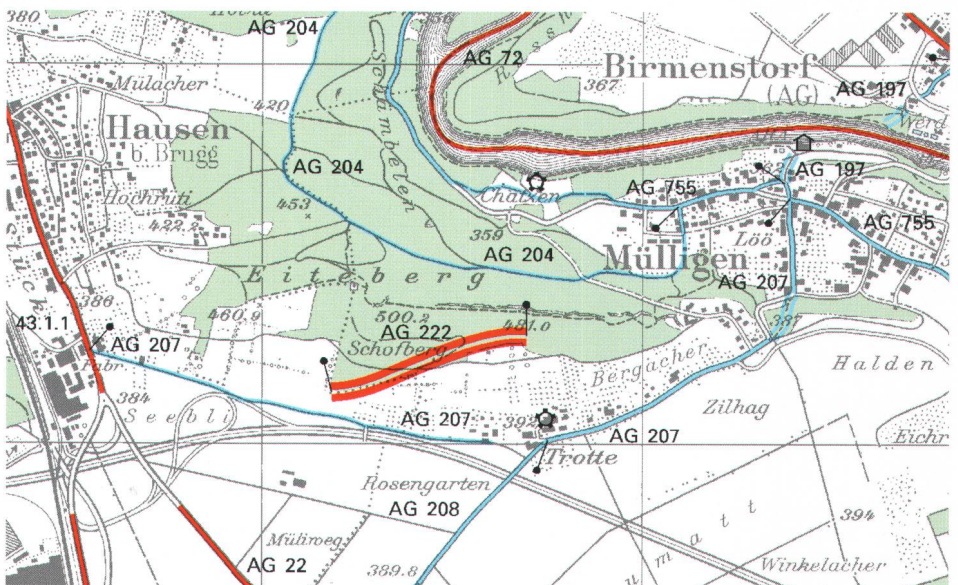
Um einen Teil der verkehrsgeschichtlichen Probleme anzugehen, welche die bis heute fertiggestellten Dokumentationen (AG, GE, NW, OW und Berner Oberland) aufwerfen, schuf das IVS 1996 eine 50%-Forschungsstelle. 1997 wurde das Nationalfondsprojekt »Siedlungsräume und Verkehrsnetze in römischer und frühmittelalterlicher Zeit: Von der Makro- zur Mikrostrassenforschung«

lanciert. Weitere Forschungsprojekte werden in den nächsten Jahren eingeleitet.

Philipp von Cranach
Klaus Aerni

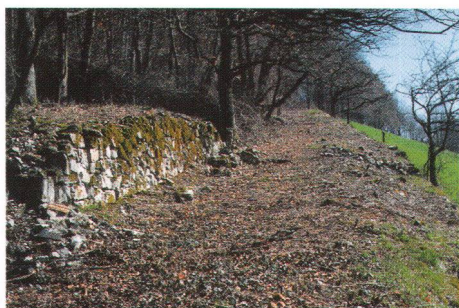
Abb. 1-3:

Die Strecke AG 222 im Kanton Aargau, die vom Nordrand des Birrfeldes auf den Schofberg bzw. den Eiteberg führt, stellt ein einzigartiges Relikt der lokalen Verkehrsgeschichte dar: Der nicht mehr begangene Weg ist mit vier Metern sehr breit; seine Oberfläche besteht aus Lockermaterial. Die bis zu zwei Meter hohen Stützmauern, die sich beidseits des Hangwegs entlangziehen, wurden aus grossen Kalkquadern sorgfältig aufgeschichtet. Die frühere Funktion und die Entstehungszeit des Weges sind nicht bekannt. Angesichts der Lage könnte man zwar vermuten, dass er früher der Erschliessung der dortigen Rebberge diente, gegen diese Annahme sprechen aber die grosse Breite und der beträchtliche Aufwand, der mit der Erstellung der Stützmauern verbunden war. Auch eine Deutung der Strecke als Zufahrt zu einem Hofwesen oder einer Burg scheidet wohl aus, denn auf dem Eiteberg wurden bisher keine Spuren früherer Siedlungen gefunden. Gemäss einer Urkunde kaufte das Kloster Königsfelden 1347 den Wald samt eines Wagenwegs auf einer Seite des Eitbergs. Da die Urkunde aber keinen Hinweis auf die Lage des Weges enthält, bleibt offen, ob es sich dabei um die hier erörterte Altstrasse handelt - die Annahme, dass man eine so imposante Bergstrasse nur für den Holztransport gebaut hat, erscheint nicht sehr plausibel. In einer Karte des Zürcher Kartographen Hans Conrad Gyger (2. Hälfte 17. Jahrhundert) ist eine Linie zu erkennen, die dem Verlauf des Weges entspricht; da diese Linie aber nicht eindeutig als Weg zu identifizieren ist, könnte es sich dabei auch nur um die Kulturgrenze zwischen dem Waldgebiet und den darunterliegenden Rebgrärten handeln. Eindeutig belegt ist der Weg erst durch topographische Karten aus dem 19. Jahrhundert.



L'itinéraire AG 222 dans le canton d'Argovie, qui va du bord nord du Birrfeld au Schofberg, respectivement Eiteberg représente un vestige unique de l'histoire locale des communications. Le chemin, qui n'est plus en usage, a 4 m de largeur, ce qui est très large. Son revêtement consiste en matériel meuble, les murs de soutènement qui ont jusqu'à 2 m de haut et bordent le chemin des deux côtés à flanc de coteau sont formés de gros blocs de calcaire soigneusement taillés. La fonction originale du chemin et l'époque de sa construction ne sont pas connues. Vu sa situation on pourrait cependant supposer qu'il a autrefois servi d'accès aux vignobles qui se trouvent là. Cependant, la grande largeur et le travail considérable associé à la construction des murs de soutènement parlent plutôt contre cette hypothèse. Une explication du tracé comme route d'accès à une ferme ou à un château-fort est aussi à éliminer car jusqu'à présent on n'a pas trouvé de trace d'habitation sur l'Eiteberg. Selon un document, le cloître de Königsfelden a acheté la forêt avec un chemin carrossable sur un flanc de l'Eiteberg en 1347. Comme le document ne donne aucune indication sur la position du chemin, la question de savoir s'il s'agit de l'ancien chemin mentionné ici reste ouverte. L'idée que l'on ait construit une route de montagne aussi imposante uniquement pour le transport du bois ne paraît pas très plausible. Sur une carte du cartographe zurichois Hans Conrad Gyger (deuxième moitié du XVIIe siècle) on voit une ligne qui correspond au tracé du chemin. Cependant, comme on ne peut pas identifier cette ligne avec certitude comme un chemin, il pourrait aussi s'agir de la limite des cultures entre la forêt et les vignobles situés en contrebas. Le chemin n'apparaît clairement comme tel que sur les cartes topographiques du XIXe siècle.

Karte: Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 30. 4. 1998.



Comme l'IVS sert aussi à la préservation des biens culturels, ses intérêts recouvrent ceux des institutions archéologiques dans plusieurs domaines.

L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse existe depuis 1984, en application de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, et sur mandat de l'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage. Il est conçu comme un inventaire de référence pour les autorités de l'aménagement du territoire et comprend un relevé des voies de communication historiques à protéger. Pour les autorités fédérales, il représente un instrument de travail contraignant pour les projets de construction et de planification.

L'IVS documente uniquement les voies de communication historiques, les éléments qui les accompagnent et les vestiges de chemins qui sont encore visibles aujourd'hui sur le terrain.

L'inventaire se base autant sur une approche de méthodologie historique que sur une approche de méthodologie géographique que l'on a réunies au cours d'un long processus.

L'approche historique repose sur une évaluation des cartes historiques et de la littérature couvrant l'histoire locale et celle, rare, de l'histoire des communications. Par contre, on ne tient qu'exceptionnellement compte des sources d'archives non encore débrouillées.

Sur le terrain, comme pour une prospection, on parcourt tous les tracés de chemins qui méritent d'être répertoriés et l'on note et cartographie leur nature (forme, revêtement, limites) et celle des éléments qui les bordent (croix, chapelles, bornes horaires, etc).

Le résultat final de ce travail est représenté par les documentations cantonales. Elles consistent en descriptions de chaque voie de communication, divisée en itinéraire, tracé et segment, ainsi que des cartes de terrain et d'inventaire.

Vu les sources disponibles et les restrictions imposées par la méthode appliquée, la majorité des éléments historiques couvre essentiellement la période du XV^e au XIX^e siècle. On y inclut cependant aus-

si les résultats des recherches sur les routes romaines qui font depuis longtemps l'objet d'une discipline particulière de l'histoire de l'Antiquité. Le procédé utilisé n'a apporté jusqu'ici que peu de résultats concrets sur la période du début du Moyen-Age et du Haut Moyen-Age. Ceci n'est cependant pas étonnant car l'histoire des routes du Moyen-Age n'a pas encore fait l'objet de recherches systématiques.

Dans l'ensemble, les rubriques historiques des descriptions représentent une collection de micro-histoires de routes qui ne nous donne qu'une vision restreinte de l'histoire générale des voies de communication et tient à peine compte de ses apports socio-politiques et économiques.

Cependant, et en bonne partie grâce aux bibliographies détaillées, elles représentent une base utile à des recherches plus approfondies qui s'intéresseraient à la topographie, à l'histoire de l'occupation du territoire et à celle des communications.

Dans les rubriques morphologiques, on décrit l'apparence actuelle des divers objets et on la documente par des photographies. Ces descriptions sont finalement accompagnées d'une troisième rubrique où l'on propose des mesures concrètes de protection ou d'utilisation.

Pour traiter une partie des problèmes de l'histoire des voies de communication soulevés par les documentations complétées jusqu'à aujourd'hui (AG, GE, NW, OW et Oberland bernois) l'IVS a créé en 1966 un poste de chercheur à 50%. En 1997 on a lancé le projet du Fonds National intitulé: »Siedlungsräume und Verkehrsnetze in römischer und frühmittelalterlicher Zeit: Von der Makro- zur Mikrostrassenforschung« (Régions habitées et réseaux de voies de communication à l'époque romaine et au début du Moyen-Age: de la macro- à la micro-recherche sur les routes.) D'autres projets de recherche seront lancés dans les années qui viennent.

Traduction: Anne-Françoise Baer