

# Nationalstrassenbau und Archäologie

Autor(en): **Bögli, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **59 (1961)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-216884>

## **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.

dem Titel des kulturtechnischen Versuchswesens und in der Beratung, in hygienischer Hinsicht durch die Eidgenössische Milchwirtschaftliche Versuchsanstalt Liebefeld, in technischer Hinsicht durch das Eidgenössische Meliorationsamt. Den zuständigen kantonalen Meliorationsämtern und milchwirtschaftlichen Zentralstellen oblag die Überwachung von Projektierung, Bau und Betrieb sowie die Mithilfe beim Zusammentragen des Erfahrungsmaterials.

Die Milchleitungen haben nach menschlichem Ermessen ihre Kinderkrankheiten überwunden. Richtig erstellt und betrieben, helfen sie manches Milchtransport- und -verarbeitungsproblem lösen. Deshalb sind sie denn auch vom Bundesrat im Rahmen der revidierten Bodenverbesserungsverordnung in die ordentliche Unterstützungspraxis des Bundes aufgenommen worden.

## **Nationalstraßenbau und Archäologie**

Das große Projekt für die schweizerischen Autobahnen und Nationalstraßen stellt auch die Vor- und Frühgeschichtsforschung unseres Landes vor neue und große Probleme: neu deshalb, weil die archäologische Bodenforschung gezwungen wird, in einer ihren Methoden nicht angepaßten Geschwindigkeit zu arbeiten; groß infolge der riesigen Fläche, die es innert kurzer Zeit und an vielen Orten gleichzeitig zu untersuchen gibt.

In Erkenntnis dieser Sachlage hat sich die Schweizerische Gesellschaft für Urgeschichte entschlossen, die im Zusammenhang mit dem Nationalstraßenbau sich aufdrängenden Maßnahmen einer Sonderstelle zu übertragen und eine «Archäologische Zentralstelle für den Nationalstraßenbau» ins Leben zu rufen. Die Aufgabe dieser Stelle besteht darin, alle Bemühungen um die historisch-archäologische Betreuung des Nationalstraßenbaues zu koordinieren.

Eines der hauptsächlichen organisatorischen Anliegen der Urgeschichte in diesem Zusammenhang ist es, die Bauarbeiten möglichst nicht durch Bodenuntersuchungen zu verlangsamen. Dementsprechend arbeiten die genannte Zentralstelle und die kantonalen archäologischen Instanzen in der Weise, daß sie vorerst auf Grund der bisherigen vor- und frühgeschichtlichen Forschung die Funderwartung errechnen. Ist sodann ein Gebiet fundverdächtig oder können gar schon bestimmte Grabungsobjekte eindeutig ausgemacht werden, wird mit den Untersuchungen sofort begonnen. Auf diese Weise hofft die Bodenarchäologie, den Großteil der auffallenden Funde gründlich untersuchen zu können.

Selbstverständlich wird es aber des öfters vorkommen, daß im Verlaufe des Straßenbaus unerwartet Entdeckungen gemacht werden. Für diese Fälle wird ein örtlicher archäologischer Überwachungsdienst organisiert. In jeder Gemeinde, die von einer Nationalstraße berührt wird, soll ein Vertrauensmann für die laufende Beobachtung der Baustelle verantwortlich gemacht werden.

Verständlicherweise sind die archäologischen Instanzen unseres Landes (Institut für Ur- und Frühgeschichte der Schweiz, Kantonsarchäologen und Museen) personell zu wenig stark besetzt, als daß sie die vielfältigen neuen Aufgaben allein lösen könnten. Dies gilt speziell auch für Vermessungsfachleute. Es ergeht deshalb an dieser Stelle an alle Vermessungsingenieure der dringende Appell, sich der Bodenforschung im Rahmen des Möglichen zur Verfügung zu stellen. Meist wird es sich nur darum handeln, eine kleine Fundstelle auf den Kataster einzumessen, doch sind wir selbstverständlich gerne bereit, Geometer auch bei größeren Grabungen einzusetzen.

Alle diesbezügliche Korrespondenz bitten wir an die Archäologische Zentralstelle für den Nationalstraßenbau, Martinsgasse 13, Basel, zu richten.

*Dr. Hans Bögli,*  
Leiter der Archäologischen Zentralstelle  
für den Nationalstraßenbau

## **La raffinerie de pétrole de la plaine du Rhône et la Confédération**

### **Un oléoduc de Gênes à Aigle**

*ASPAN.* Au printemps 1959, on apprit avec intérêt qu'une raffinerie de pétrole, la première sur sol helvétique, allait être aménagée dans la plaine du Rhône à environ 10 kilomètres de son embouchure dans le Léman. Cette nouvelle agita beaucoup les esprits, suscita de nombreuses controverses et quantité d'articles qui parurent dans la presse romande, vaudoise en particulier.

De quoi s'agit-il exactement? Selon les renseignements obtenus, le produit brut serait amené du port du Gênes, d'où partirait un « pipeline » ou « oléoduc » d'une capacité de transport de 12 millions de tonnes par an. A Pavie, cette conduite se diviserait en trois bras dont l'un traverserait les Alpes par le Grand Saint-Bernard pour aboutir à la raffinerie de la plaine du Rhône. Ce tronçon qui, pour le moment, permettrait de transporter 2 millions de tonnes par an serait équipé ultérieurement pour une capacité de 8 millions de tonnes au cas où l'oléoduc serait prolongé à travers la Suisse jusque dans la partie méridionale de l'Allemagne.

Au sujet de cette réalisation, bien des opinions ont été entendues, celle de la Confédération l'a peut-être moins été. Or dans un article publié par la revue *Plan*, Monsieur Matthey-Doret, directeur de l'Office fédéral de la protection des eaux, expose l'attitude de nos autorités face à ce problème.

Celles-ci n'ont pas tardé à confier à une commission la tâche d'étudier les répercussions que cette entreprise aurait pour notre pays du point de vue politique, juridique et économique, ainsi que par rapport à la salu-