Zeitschrift: Ur-Schweiz : Mitteilungen zur Ur- und Frühgeschichte der Schweiz = La Suisse primitive : notices sur la préhistoire et l'archéologie suisses

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Urgeschichte

Band: 23 (1959)

Heft: 2

Artikel: Ur- und frühgeschichtliche Funde auf Autobahnen in Deutschland

Autor: Uslar, R. v.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1034469

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

mitzuberücksichtigen. Um dem Bundesrat die Genehmigung der Vorprojekte in Kenntnis aller Tatsachen zu ermöglichen, sind den kantonalen Vernehmlassungen Mitberichte wie zum Beispiel seitens der zuständigen staatlichen Natur- und Heimatschutzbehörde oder der von den Kantonen zur Wahrung dieser Interessen bestellten Organe oder – sofern solche fehlen – der allfälligen kantonalen Organisation beizulegen. Die Delegierten der Kantone für die Wahrung der archäologischen Interessen sind anhand eines Fragebogens zu begrüßen.

Die bereinigten Vorprojekte werden vom Bundesrat genehmigt und damit der Weg zur Detailprojektierung freigegeben. Wie vorher schon erwähnt, ist sie durch die Kantone im Einvernehmen mit dem Bund durchzuführen. Im wesentlichen tauchen in dieser zweiten Phase keine neuen Gesichtspunkte auf; es handelt sich vor allem um eine Überführung von graphischen Näherungslösungen in ein gerechnetes Bauprojekt, dem alle Angaben mit der erforderlichen Genauigkeit entnommen werden können. Dieses Projekt muß öffentlich aufgelegt werden; die Einsprachen behandeln die Kantone endgültig; das bereinigte Detailprojekt wird vom Departement des Innern genehmigt. Damit erst ist der Weg für die Bauausführung freigegeben. Eine Ausnahme für das erwähnte Vorgehen bildet die bereits im Bau stehende Autobahnstrecke Lausanne–Genf. Durch einen Bundesbeschluß vom 3. Oktober 1958 wurde den Kantonen Waadt und Genf im Hinblick auf die Landesausstellung 1964 in Lausanne der Weg für die Detailprojektierung und die Bauausführung freigegeben. Die große Flußbrücke über die Aubonne ist bereits im Bau. Ich hoffe, mit diesen knappen Angaben einen Überblick hinsichtlich der sich stellenden Projektierungsaufgaben und vor allem Hinweise auf die Arbeitsteilung zwischen Bund und Kantonen zur Bewältigung dieses großen nationalen Werkes vermittelt zu haben.

E. Künzli

Ur- und frühgeschichtliche Funde auf Autobahnen in Deutschland

Zu den unbeantwortbaren Fragen der Vor- und Frühgeschichtsforschung gehört, ein wie großer Teil der Funde und Befunde, die über der Erdoberfläche errichtet wurden, in den Boden gelangt sind oder sich wenigstens im Boden abgezeichnet haben, bereits im Lauf der Zeit auf natürliche Weise vergangen oder durch irgendwie geartetes menschliches Eingreifen zerstört worden sind, ehe die während des vergangenen Jahrhunderts langsam in Aktion getretene Denkmalpflege um ihre Erhaltung oder doch Erfassung sorgte. Mit anderen Worten: Einen wie großen Teil des einst sich in den langen Perioden der Vor- und Frühgeschichte angesammelten Bestandes darf sorgsamste Denkmalpflege überhaupt noch erwarten anzutreffen? Es werden skeptische Meinungen laut, daß es nur noch ein sehr geringer Teil sein könne. Landwirt-

schaftliche Bearbeitung des Bodens und Siedlungen haben seit je am Bestand genagt, zerstört oder doch zumindestens verwischt. Sonstige Eingriffe des Menschen wie Sand-, Kies- und Lehmgruben, Steinbrüche und dergleichen, Bergbau und Straßenbau dürften demgegenüber auch in der römischen Periode nur eine untergeordnete Rolle gespielt haben. Das wurde erst in der Neuzeit, in geradezu lawinenartigem Ausmaße seit der mit dem 19. Jahrhundert beginnenden Industrialisierung, anders, die Eingriffe in die Erdoberfläche in einer vorher nie gekannten Intensität mit sich brachte. Jetzt fordert auch der Verkehr energisch seinen Anteil, und damit sind wir unserem Thema nahegerückt. Der Bau von Kunststraßen oder Chausseen benötigte festen Untergrund für Packlagen, Schotter usw. In von Natur steinarmen Gegenden wie den von den Eiszeiten überfahrenen nordwest- und osteuropäischen Tieflandgebieten boten die in der Eiszeit herantransportierten Findlinge willkommenes Material. Schon der vorgeschichtliche Mensch hatte sie sich zur Errichtung von Riesensteingräbern und Grabhügeln zunutze gemacht. Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, daß diese auffallenden Denkmäler geradezu zur «Steinwerbung» für den Chausseebau auffordern mußten und es gibt erschütternde Nachweise, daß z. B. in der Lüneburger Heide seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts der Bestand an Riesensteingräbern auf $^1/_{15}$, der der Grabhügel auf $^1/_7$ reduziert worden ist. Dazu kam als neuer Verkehrsträger die Eisenbahn, die nun in anderer Weise durch Aufschüttungen und vor allem durch Einschnitte die Erdoberfläche umgestaltete. Meines Wissens gibt es keine zusammenfassende Übersicht der allerdings sehr zerstreuten Literaturhinweise, die von Altertumsfunden berichten, die beim Eisenbahnbau gemacht wurden. Zweifellos ist nur ein sehr geringer Teil solcher «Anticaglien», wie man damals sagte, erkannt, geborgen worden und dann sogar in ein Museum gelangt. Das meiste wird unerkannt zerstört sein, manches Stück auch als ein Andenken oder durch Verkauf in Privatbesitz gelangt und dort wie üblich verschollen sein. Gab es doch damals noch keine organisierte und von Amtswegen betriebene Pflege der Bodenaltertümer und befand sich die sogenannte «Wissenschaft des Spatens» noch ganz im Anfangsstadium und entbehrte der verfeinerten Erkenntnis – und Bergungsmethoden, deren sie sich heute zu bedienen weiß. Immerhin hat man das Problem drohender Zerstörung schon früh gesehen. Das Innenministerium des Königreichs Hannover hat schon 1845 eine Anweisung über die Behandlung von Funden, die bei Eisenbahnbauten gemacht wurden, ausgearbeitet.

Im 20. Jahrhundert hatten fast alle deutschen Länder sich eine amtliche Betreuung der Bodendenkmalpflege geschaffen und mehr oder minder zureichende und zweckmäßige gesetzliche Bestimmungen erlassen, die sich angesichts der ständig wachsenden Industrialisierung als unumgänglich erwiesen. Als daher 1934 mit dem Bau der Autobahnen begonnen wurde, war die Ausgangssituation eine ganz andere als seinerzeit vor hundert Jahren. Man konnte nicht mehr an der Tatsache vorbeigehen, daß zahlreiche und sehr ver-

schiedenartige vor- und frühgeschichtliche Funde bei dem Autobahnbau angeschnitten werden würden und daß es Aufgabe der zuständigen Stellen sein müsse, sie festzustellen und – womöglich vorher – zu untersuchen. Daß eine einheitliche diesbezügliche Regelung zwischen dem damaligen Reichs- und Preußischen Minister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung einerseits, der Direktion der Reichsautobahnen andererseits am 15. 1. 1935 getroffen werden konnte, hat sich für die Sache zweifellos überaus segensreich ausgewirkt. Die wichtigsten Abschnitte dieser Vereinbarung seien daher im folgenden mitgeteilt: Die wissenschaftliche Fürsorge für die Bodenaltertümer, ihre Freilegung, Untersuchung und Bergung ist Aufgabe der zuständigen staatlichen Vertrauensmänner für kulturgeschichtliche Bodenaltertümer. Die Sorge für die endgültige Unterbringung der Funde obliegt ebenfalls den Vertrauensmännern. Die Vertrauensmänner haben in angemessenem Umfang die mit dem Autobahnenbau beschäftigten Arbeiter durch allgemein verständliche Vorträge auf die Merkmale hinzuweisen, die auf das Vorhandensein von Bodenaltertümern schließen lassen. Nach Möglichkeit sind die Beispiele aus dem Material zu wählen, das beim Bau der Autobahnen schon gewonnen wurde. Die Vertrauensmänner haben anhand der Baupläne die obersten Bauleitungen darauf hinzuweisen, an welchen Stellen voraussichtlich vorgeschichtliche Funde zu erwarten sind. Die Direktion der Reichsautobahnen erklärt sich bereit, die zur Bergung der Bodenaltertümer erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung zu stellen und ferner den staatlichen Vertrauensmännern die ihnen und ihren Hilfskräften durch die oben genannten Aufgaben entstehenden Sonderkosten zu ersetzen.

Die Autobahnen haben sich in der Gestellung von Arbeitskräften zur Vornahme der notwendigen Arbeiten und im Ersatz sonst erstehender Kosten durchaus großzügig gezeigt. In der Praxis hat sich eine möglichst enge Fühlungnahme zwischen den örtlichen Bauleitungen und den einzelnen Denkmalschutzbehörden (Vertrauensmännern für kulturgeschichtliche Bodenaltertümer) als zweckmäßig erwiesen, ebenso eine möglichst frühzeitige Einsichtnahme in die geplanten Trassen und – wie es z. B. in Schlesien durchgeführt wurde – ihre vorherige sorgfältige Begehung, um von vornherein auf sich oberflächlich anzeigende Fundstellen aufmerksam zu werden und diese rechtzeitig auszugraben. Daß erst bei den Bauarbeiten angeschnittene Fundstellen nicht mehr immer mit der wünschenswerten Genauigkeit untersucht werden konnten, liegt auf der Hand. Vorsorglich wurden für verschiedene Strecken von der Autobahn finanzierte Fachkräfte zur Überwachung, Bergung, Ausgrabung und Aufklärung der Bauarbeiter mit bestem Erfolg eingestellt. Freilich waren damals die Voraussetzungen insofern günstiger als heute, als zur Behebung der damaligen Arbeitslosigkeit die Erdbewegungen noch vielfach mit Handarbeit geleistet wurden, während heute zeit- und arbeitssparende Maschinen wie Planierraupen und Bagger immer stärker eingesetzt werden. Um so mehr ist daher heute vorherige genaueste, unter Umständen mehrmalige Begehung der

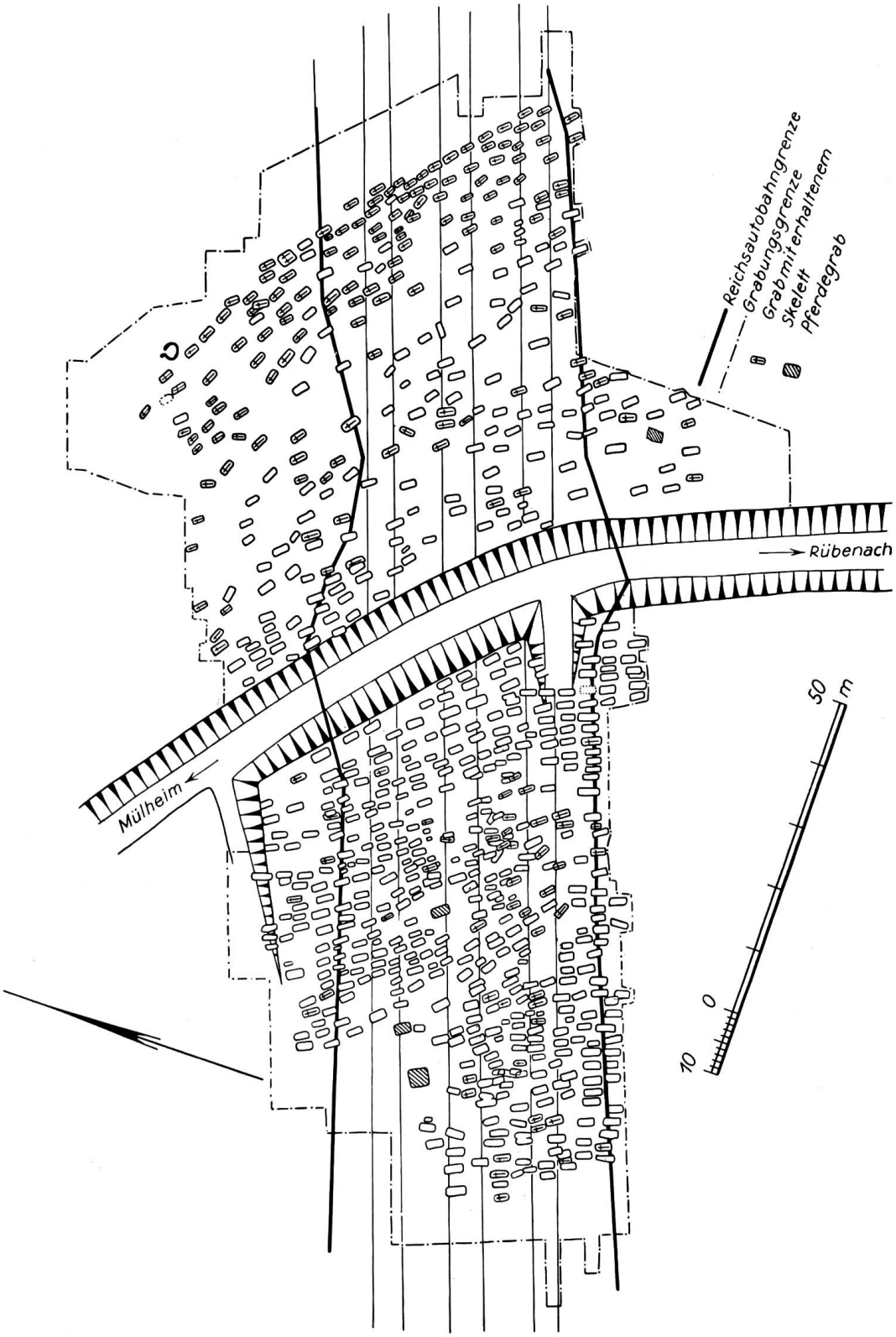

Abb. 19. Das fränkische Gräberfeld auf der Autobahn bei Rübenach über Koblenz.

Trassen unumgänglich, der sich bei Verdacht Probeschürfungen anzuschließen haben, um die Notwendigkeit etwaiger Ausgrabungen festzustellen. Neben der Trasse dürfen keinesfalls die Auffahrten, Wegüberführungen und dergleichen, vor allem aber die sogenannten Seitenentnahmen, in denen für die Aufschüttung der Autobahnen benötigtes Erdwerk entnommen wird, vernachlässigt werden. Dazu werden gerne Sand- und Kieshügel, Dünen und dergleichen benutzt, die erfahrungsgemäß bevorzugte Fundstellen sind. Manche wichtigen Funde sind daher hier geborgen worden.

Als in der Nachkriegszeit der Autobahnbau wieder aufgenommen wurde, konnte im Lande Niedersachsen, wo meines Wissens zur Zeit die umfangreichsten Arbeiten im Gange sind, nach freundlicher Auskunft von Herrn Direktor Dr. Asmus, Landesmuseum Hannover, unter Berufung auf die seinerzeitigen Vereinbarungen erreicht werden, daß die sehr verständnisvolle Bauleitung die Kosten für Arbeitskräfte und Reisespesen der Sachbearbeiter übernahm. Auch war es möglich, daß bei besonders fundverdächtigen Stellen vor Einsatz der großen Maschinen Untersuchungen in der üblichen Weise durchgeführt wurden.

Es ist dem Leser einer Schweizer Zeitschrift nicht mit einer Aufzählung der beim Bau der Autobahnen seinerzeit gemachten Funde gedient. Es sollen daher nur einige wenige, besonders kennzeichnende und umfangreiche Ausgrabungen erwähnt werden. Bei der immerhin beträchtlichen Breite der Autobahnstraße mit ihren Nebenstreifen konnten Brand- oder Skelettgräberfelder zu großen Teilen erfaßt werden, unter günstigen Umständen gelang es auch, bei entsprechender Ausdehnung der Grabungsfläche sie vollständig zu untersuchen. Damit konnten über den Zwang der Notgrabung hinaus wesentliche Einblicke typologischer, chronologischer (durch Horizontalstratigraphie) und soziologischer Art gewonnen werden und es wurde damit einer immer wieder mit Recht erhobenen Forderung der Forschung entsprochen. Als Beispiele seien das große Brandgräberfeld der Spätlatènezeit bei Hornbeck in Holstein mit 900 Gräbern, ein fränkischer, also völkerwanderungszeitlicher, größtenteils untersuchter Friedhof bei Rübenach unweit Koblenz im Rheinland (Abb. 19) und ein eisenzeitliches Brandgräberfeld in Merken bei Düren im Rheinland genannt; hier wurden auf 300 m Länge und rechtwinklig dazu auf einer Überführung Urnengräber angetroffen, die auf einen riesigen, in dieser Art im Rheinland bisher unbekannten Grabfeldtyp schließen lassen. Umständlicher und langwieriger ist die Ausgrabung von Grabhügelfeldern, wie von etwa 30 hallstattzeitlichen Grabhügeln bei Melsungen in Hessen oder von etwa 50 Grabhügeln der Urnenfelder- bis Latènezeit bei Bassenheim unweit Koblenz im Rheinland; die letztgenannten waren offensichtlich an einem alten Wege, dem die jetzige Landstraße parallel läuft, aufgereiht und zeigen, daß von der vorgeschichtlichen Zeit bis heute trotz aller Wandlungen im Straßenbau und in den Verkehrsmitteln gleiche Überlegungen für zweckmäßige Wegeführung gelten. Das engt auf der anderen Seite aber auch den Spielraum in der Absteckung

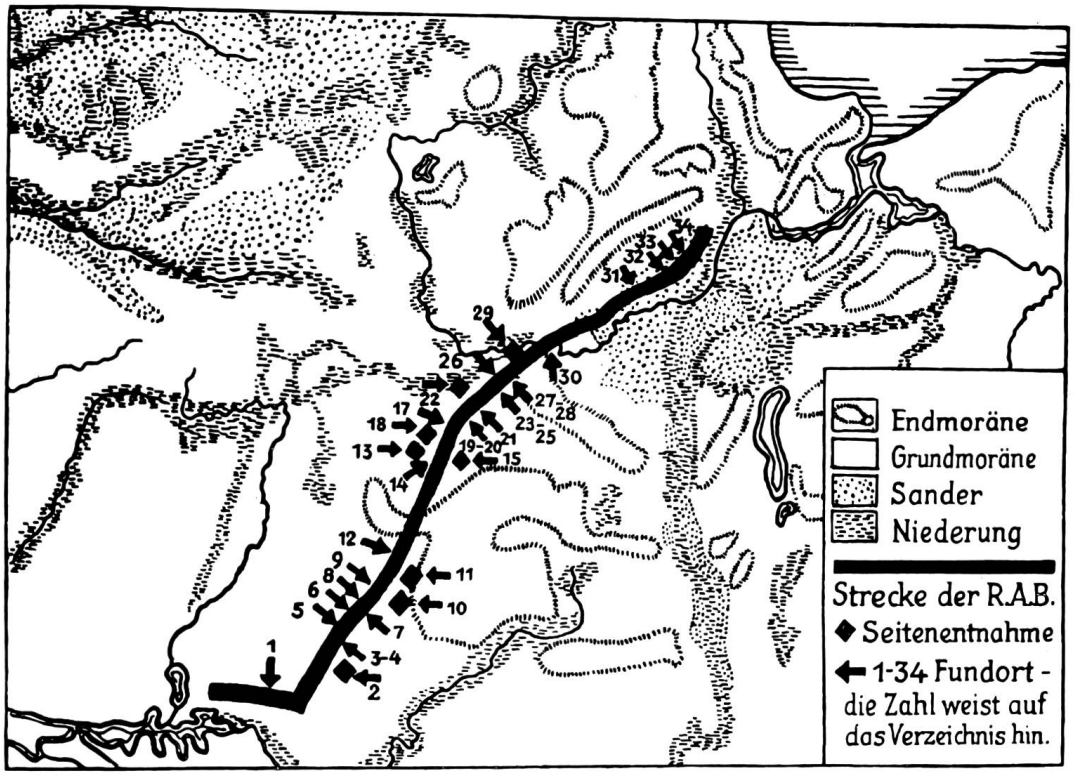

Abb. 20. Fundstellen auf der Autobahn zwischen Hamburg und Lübeck (nach Nachrichtenblatt für Deutsche Vorzeit 12, 1936).

der Autobahnstrecken ein, die den heutigen Anforderungen des schnellen Verkehrs entsprechend überdies zügig gestaltet werden müssen und machen Verlegungen recht schwierig, um oberirdisch erhaltene Bodendenkmäler wie Grabhügelfelder zu erhalten. Immerhin hat sich die Autobahn der Bitte der Denkmalpflege nicht verschlossen, als sie ihre Trasse in Wittlich bei Trier ein Stück verlegte, um die bekannte, noch im Aufgehenden erhaltene römische Villa zu umgehen. Was von den Gräberfeldern gesagt wurde, gilt analog von vor- und frühgeschichtlichen Siedlungen. Es konnten in zahlreichen Fällen wesentliche Teile oder doch charakteristische Ausschnitte solcher aufgedeckt werden, z. B. eisenzeitliche Hütten in Ochtendung bei Mayen im Rheinland oder eine größere slawische Siedlung auf einer Seitenentnahme bei Neu-Meichow, Kreis Angermünde in der Mark Brandenburg.

In welch dichter Folge Fundstellen beobachtet wurden, mögen einige Zahlenangaben veranschaulichen. Auf einer etwa 35 km langen Teilstrecke der Autobahn Berlin–Stettin wurden 8 Fundstellen festgestellt, auf der Autobahnstrecke von Breslau–Liegnitz in Schlesien wurden auf rund 70 km 35 Fundstellen, auf knapp 20 km der Autobahn Koblenz–Trier 10 Fundstellen, auf einer etwa 30 km langen Teilstrecke der Autobahn Hamburg- Lübeck wurden gar

36 Fundstellen auf der Trasse und in Seitenentnahmen beobachtet. Hier gab die Autobahn einen ungewöhnlich aufschlußreichen Querschnitt durch die vor- und frühgeschichtliche Besiedlung der Gegend, wobei sich die Fundstellen, wie der Kartenausschnitt (Abb. 20) zeigt, an bestimmten Stellen, nämlich in Grundmoränengebieten, die dem Menschen gute Besiedlungsmöglichkeiten boten, häufen, um von verhältnismäßig schmalen siedlungsungünstigen Streifen unterbrochen zu werden. Wiederum ergibt sich, daß aus dem Zwang denkmalpflegerischer Notwendigkeiten reicher wissenschaftlicher Gewinn zu schöpfen ist.

Ähnliche Ergebnisse werden gewiß auch in der Schweiz nicht ausbleiben, wenn dort beim Einsetzen des Autobahnbaues deren Leitung die notwendigen Unkosten übernimmt und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen ihr und den zuständigen Denkmalpflegestellen möglichst frühzeitig erfolgt.

R. v. Uslar, Bonn

Belege zu den vorstehend mitgeteilten Tatsachen und Befunden finden sich: Hundert Jahre niedersächsisches Landesmuseum zu Hannover (1952) S. 89 und 98. - Nachrichtenblatt für Niedersachsens Vorgeschichte 1, 1920, S. 39. – Nachrichtenblatt für Deutsche Vorzeit 10, 1934, S. 157 ff.; 11, 1935, S. 33 f.; 12, 1936, S. 70 ff., 223 ff.; 13, 1937, S. 45 ff.; 14, 1938, S. 314; 17, 1941, S. 110 ff. – Rheinische Vorzeit in Wort und Bild 4, 1941, S. 55 f.

Neue Entdeckungen zu römischen Gutshöfen im Kanton Zürich 1958

Dank der anfangs 1958 neu geschaffenen kantonalen Denkmalpflege konnten im Kanton Zürich im abgelaufenen Jahr bei Notgrabungen zwei bis dahin unbekannte römische Villen und zwei Nebengebäude von zwei teilweise bekannten römischen Gutshöfen untersucht werden.

Die erste Grabung war notwendig geworden durch Baggerarbeiten eines Kiesunternehmens im Gebiet des römischen Gutshofes Seeb in der Gemeinde Winkel (zwischen Kloten und Bülach). Die Grabung stand unter der örtlichen Leitung von Fräulein cand. phil. Y. Mottier, Zürich. Sie dauerte den ganzen April durch und führte zur Freilegung der leider durch den Pflug und außerdem durch den Trax arg in Mitleidenschaft gezogenen Ruine eines Ökonomiegebäudes von 28 × 16,5 m Seitenlänge und einem Anbau auf der einen Längsseite von 4,75 m Breite. Die neuentdeckten Mauerzüge stammen von einem Bau, der wohl das Pendant ist zu dem von Herrn Oscar Germann, Architekt, Zürich, in den Jahren 1952–1955 im Einverständnis mit dem Schweiz. Landesmuseum teilweise untersuchten Gebäude am Nordrand des «Römerwäldchens» am «Römerbuck», wie die Flurnamen seit den ersten Entdeckungen in den Jahren 1852 und 1854 hier etwa lauten. Hand in Hand mit der Notgrabung wurden im besagten Wäldchen noch einige Sondierungen durchgeführt,