

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Verein für Vermessungswesen und Kulturtechnik = Société suisse de la mensuration et du génie rural

**Band:** 59 (1961)

**Heft:** 1

**Artikel:** Nationalstrassenbau und Archäologie

**Autor:** Bögli, Hans

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-216884>

### **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:** 15.01.2026

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

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 öftern 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-