Zeitschrift: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: 60 (1997)

Artikel: Das IVS - wissenschaftlich weder Fisch noch Vogel? : Einige Überlegungen zur Wissenschaftlichkeit eines Inventars aus dem Blickwinkel des Historikers

Autor: Herzig, Heinz E. / Cranach, Philipp von

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-960417

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: 10.12.2025

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

Das IVS – wissenschaftlich weder Fisch noch Vogel?

Einige Überlegungen zur Wissenschaftlichkeit eines Inventars aus dem Blickwinkel des Historikers

Heinz E. Herzig und Philipp von Cranach

Den beim IVS beschäftigten Historikern wird einerseits von ihren Fachkollegen manchmal vorgeworfen, dass sie die zu bearbeitenden Materialien nur mehr oder weniger mechanisch sammelten, dass diese Sammlungen gehobenen wissenschaftlichen Ansprüchen in der Regel nicht genügten und dass die Ergebnisse dieser Sammlungen deshalb auch die übrige wissenschaftliche Forschung nur selten befruchteten. Andererseits kritisieren die Anwender, die das Inventar in der Raumplanung umsetzen, dass die IVS-Dokumentationen zuviel «historischen Ballast» enthielten. Ihrer Ansicht nach könnte man auf einen Grossteil der Quellen- und Literaturangaben getrost verzichten, da diese für die Planer nicht relevant seien und deshalb ohnehin überlesen würden. Ausserdem, so wird von dieser Seite weiter bemängelt, wirkten die Dokumentationen insgesamt nicht sehr homogen. Wenn man die ersten vorgelegten mit den zuletzt erschienenen Dokumentationen vergleiche, so fielen grosse Unterschiede auf, die für den Planer nur schwierig zu verstehen seien und ihm die Anwendung nicht eben erleichterten.

Der Widerspruch zwischen diesen beiden kritischen Positionen erscheint auf den ersten Blick unauflösbar. Wir werden im folgenden aber zeigen, dass beide Positionen am eigentlichen Problem vorbeizielen und letztlich sachlich nicht berechtigt sind.

Betrachten wir zuerst die Kritik der Historiker, die sich etwa unter dem Schlagwort «zuwenig wissenschaftlicher Tiefgang» zusammenfassen lässt. Natürlich stimmt es, dass das IVS sich wenig in der Quellenforschung engagieren kann. Seine Mitarbeiter stehen unter einem grossen Produktionsdruck. Die knappe Kalkulation der zur Verfügung stehenden Mittel zwingt zu einer strengen Beschränkung auf die eigentliche Thematik. Im Rahmen der von der Verwaltung vorgegebenen engen Zeitlimiten für die Erstellung des Inventars ist es in der Regel unmöglich, einzelnen Aspekten besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden oder gar Archivstudien zu betreiben, wie interessant diese auch sein mögen. Auf den Punkt gebracht: Das IVS befindet sich schon lange in der Situation, in die jetzt auch die Universitäten und die anderen Forschungsinstitutionen wegen der sich ständig verschärfenden Finanzlage des Staates allmählich hineingeraten.

Dennoch hat das IVS bereits wichtige wissenschaftliche Leistungen erbracht. Das IVS wurde vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) mit der Bestandesaufnahme der schützenswerten historischen Verkehrswege betraut. Historische Verkehrswege sind – so lautet die mit dem Auftraggeber gemeinsam festgelegte Definition – «Wegverbindungen früherer Zeitepochen, die durch historische Dokumente

nachweisbar und teilweise auch aufgrund ihres traditionellen Erscheinungsbildes im Gelände auffindbar sind». Es werden also Strecken, Linienführungen und Abschnitte bearbeitet, die wenigstens teilweise – sei es in ursprünglicher, sei es in überprägter Form – noch sichtbar sind. Die IVS-Dokumentation besteht damit, vom Standpunkt des Historikers aus gesehen, aus einer Sammlung von «Mikro-Strassengeschichten», die nur begrenzten Einblick in die allgemeine Verkehrsgeschichte vermitteln und soziopolitische und -ökonomische Aspekte kaum berücksichtigen.

Trotzdem eröffnet der Überblick, den die Sammlung von solchen Mikro-Strassengeschichten darstellt – die IVS-Dokumentation Kanton Aargau umfasst z.B. annähernd 2000 Strecken mit teilweise bis zu zehn Linienführungen –, bisweilen neue Perspektiven für die Forschung. Solche Impulse können sowohl vom Vergleich der verschiedenen Strecken und Linienführungen, die in einer besonderen Epoche verkehrswirksam waren, wie auch von der gesamthaften Bearbeitung einer einzelnen Strecke von der römischen Zeit bis ins 19. Jahrhundert ausgehen.

Die Römerstrassenforschung in der Schweiz beispielsweise zielte bis heute weitgehend darauf ab, die durch das *Itinerarium Antonini*, die *Tabula Peutingeriana* und von Meilensteinen bezeugten Transitachsen durch die Schweiz zu bestimmen und im Gelände festzulegen; sie war also im wesentlichen «Makro-Strassenforschung» (vgl. dazu z.B. WALSER, 1967). Diese wichtigsten Hauptachsen, so nahm man an, seien gut ausgebaute Kunststrassen, die im Gelände sorgfältig projektiert und ausgeführt worden seien. Es konnte nun aber gezeigt werden, dass etwa im Seeland zwischen Kallnach und Solothurn zwei parallele Römerstrassen existierten. Es ist daher zu vermuten, dass die Itinerare nicht Strassen, sondern Strecken angeben, innerhalb derer die Wege variieren konnten. Man darf daher nicht mehr von **der** römischen Strasse im Seeland sprechen, sondern muss vielmehr von mehreren möglichen Linienführungen zwischen *Aventicum* und *Salodurum* ausgehen (HERZIG, 1995: 210ff). Wenn nun aber die gewählten Linienführungen variierten, so spricht das wiederum bis zu einem gewissen Grad gegen die Annahme einer dominanten Hauptstrasse, die sich durch ihren Ausbaustand deutlich von den Alternativen abhob. In diesem Zusammenhang ist auch zu erwähnen, dass in allen Regionen des schweizerischen Mittellandes, die bisher inventarisiert worden sind, ein dichtes Netz von regionalen und lokalen Strassen nachgewiesen werden konnte. Zwar können diese Strassen nur bruchstückweise aufgrund von einzelnen Funden und der Lage der archäologisch bezeugten Siedlungen lokalisiert werden. Trotzdem geht man aber kaum fehl in der Annahme, dass sich auch das römische Strassennetz ständig veränderte und dass diese Veränderungen auch die Hauptstrassen betrafen.

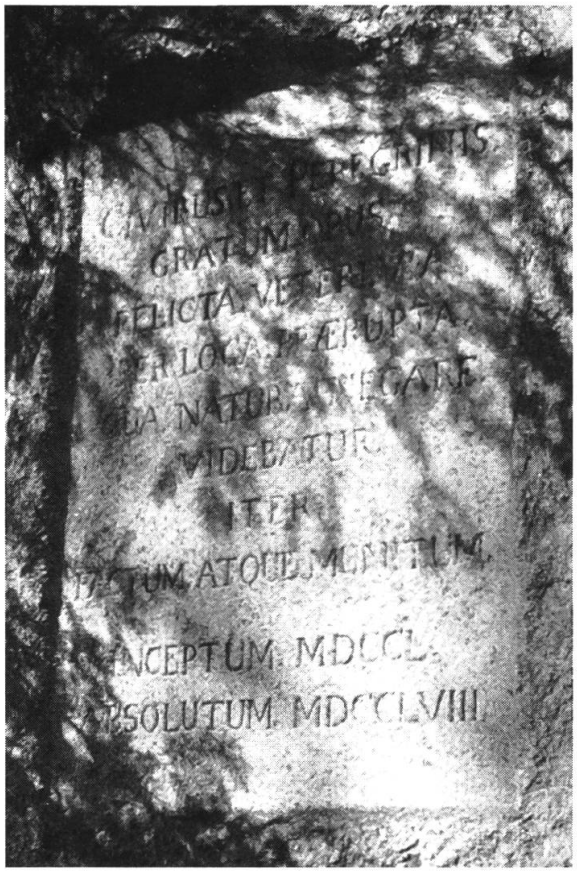
Die bisherigen Vorstellungen über den Ausbaustandard der römischen Strassen müssen ebenfalls teilweise revidiert werden. Lange vertrat man die Ansicht, dass diese Strassen auch in den Provinzen mehrheitlich gepflastert waren, wie etwa die berühmte *Via Appia* südlich von Rom. Folgerichtig galten alle gepflasterten Altstrassenstücke, auf die man im Gelände oder bei Ausgrabungen stiess, von vornherein als römisch. Untersuchungen des IVS und anderer Forscher haben nun aber ergeben, dass viele Hauptstrassen im Gebiet der Schweiz zwar einen massiven Strassenkoffer aufwiesen, eine Pflasterung ausserhalb eines Ortes ist aber bis heute in keinem einzigen Fall belegt ist (siehe dazu auch DRACK & FELLMANN, 1988: 89). Das bekannte Strassenstück mit der noch erhaltenen Pflasterung im Sand bei Schönbühl

(BE) hielt man früher für ein Teilstück einer römischen Verbindung. Hp. Schneider konnte in seiner Untersuchung der alten Strassenverbindungen im Aare- und Emmengebiet jedoch nachweisen, dass dieses Strassenstück zur sogenannten Neuen Aargau-Strasse gehörte, einer Chaussee, welche die Republik Bern im 18. Jahrhundert angelegt hat (SCHNEIDER, HP., 1982). Ausserdem konnte aufgezeigt werden, dass die Berner Obrigkeit nicht nur in ideeller, sondern auch in technisch-praktischer Hinsicht vom Vorbild des römischen Strassenbaues inspiriert wurde (HERZIG, 1983: 72ff).

Abb. 1: Die angeblich «römische» Pflasterung im Sand bei Schönbühl-Urtenen entpuppte sich aufgrund der Arbeiten am IVS als Oberfläche der Chaussee aus dem 18. Jahrhundert. (Foto: Hp. Schneider)

Ähnliche Grundzüge prägen die Erforschung der Karrgeleise. Da diese vor allem von Altertumswissenschaftern bearbeitet wurden, die sich kaum mit der Erforschung der frühneuzeitlichen Quellen befasst haben, galten die Geleisestrassen lange Zeit als römisch. Untersuchungen im Rahmen des IVS ergaben nun, dass sie teilweise im Spätmittelalter benutzt und noch in der frühen Neuzeit nachgeschlagen wurden (siehe dazu SCHNEIDER, G., 1996). Es stellt sich daher die Frage, ob die Geleisestrassen wirklich schon alle in der römischen Zeit angelegt wurden, wie die *communis oppinio* bis heute annimmt.

Das IVS hat aber auch einige Beiträge zur Strassengeschichte des Mittelalters geleistet. H. AMMANN hat sich im Rahmen seiner wirtschaftsgeschichtlichen Untersuchungen über die mittelalterliche Stadt auch mit Baden auseinandergesetzt. Er



Umschrift: CIVIBUS ET PEREGRINIS / GRATUM OPUS / RELICTA VETERI VIA / PER LOCA PRAERUPTA / QUA NATURA NEGARE / VIDEBATUR / ITER FACTUM ATQUE MUNITUM / INCEPTUM MDCCL / ABSOLUTUM MDCCLVIII.

Übersetzung: Für Bürger und Fremde (wurde) dieses des Dankes Werk, indem die alte Strasse verlassen (wurde), durch einen Steilhang, was die Natur zu verweigern schien, als Weg errichtet und befestigt. Begonnen 1750, beendigt 1758.

Abb. 2: Die Inschrift am Aargauer Stalden, die in ihrem Aufbau und teilweise auch in ihrem Wortlaut entfernt an römische Vorbilder erinnert.

wies anhand der Verbreitung des Badner Getreidemasses und der Regelungen bezüglich des Brückengeldes nach, dass das Einzugsgebiet des Badner Wochenmarktes die meisten Dörfer in dem Viereck Tegerfelden–Kaiserstuhl–Regensberg–Bremgarten umfasste (Ammann, 1951: 244ff). Exakt in diesem Raum sind vier «Baderwege» auszumachen, die aus dem Surbtal, dem Wehntal und dem Rohrdorfer Amt in die Stadt an der Limmat führten (IVS-Dokumentation Kanton Aargau 1996: AG 251, AG 258, AG 279 und AG 687).

Diese Marktwege, die seit dem Spätmittelalter bestanden haben dürften, zeichnen sich durch einen sehr direkten Verlauf über die Höhenzüge aus, der sie deutlich von den Hauptstrassen in den Flusstälern unterscheidet. Aber nicht nur Städte, sondern auch andere Siedlungszentren bewirkten die Ausbildung eines Verkehrssystems. So entstand nach der Gründung des Zisterzienserklosters St. Urban 1194 ein dichtes Netz von lokalen Verbindungen, die radial auf das Kloster als Zentrum ausgerichtet waren (IVS-Dokumentation Kanton Aargau 1996: AG 359, AG 374, AG 375, AG 377 und ähnliche). Diese Baderwege und die lokalen Erschliessungen im Dreieck Murgenthal–Zofingen–St. Urban sind damit Paradebeispiele für die Entwicklung mittelalterlicher Verkehrsnetze: Sie zeigen, wie das überregionale, stark

von den Transitachsen bestimmte Hauptstrassennetz durch regionale Netze ergänzt wird, die aber kaum erforscht sind.

Damit bringen die IVS-Dokumentationen einen weiteren forschungsrelevanten Aspekt an den Tag: die Lücken. Wenn hier vor allem Probleme des römischen Strassenwesens angesprochen wurden, so ist dies nicht eine Folge der Tatsache, dass die Verfasser beide Althistoriker sind. Viel wichtiger sind in diesem Zusammenhang zwei andere Faktoren. Einmal nämlich hat sich die Erforschung der römischen Strassen schon lange als Spezialdisziplin in den Altertumswissenschaften etabliert, so dass es bereits Thesen und Antithesen gibt (vgl. die Übersicht bei SCHNEIDER, H.-CHR., 1982). Aber auch die Untersuchungen zur Linienführung und zur Anlage von Trassen sind recht fortgeschritten (wir verweisen auf die neue Publikationsreihe ATLANTE TEMATICO DI TOPOGRAFIA ANTICA, 1992ff). Zudem wird die Altstrassen- immer mit der Römerstrassenforschung identifiziert (HERZIG, 1995). Über den mittelalterlichen Strassenbau wissen wir dagegen so gut wie nichts. Er wurde in seinem topographischen Aspekt erst durch DENECKE (1979) thematisiert oder beschränkte sich in der Schweiz auf die Passübergänge (z.B. AERNI, 1975, 1979). Hier lagen beispielsweise bis 1983 gut 97 Titel zum Gotthard vor (BARRAUD & HERZIG, 1983: 140), aber es fehlen bis heute systematische Spezialuntersuchungen über die verwendete Terminologie für die diversen Strassen- und Wegkategorien, über die rechtlichen und über die bautechnischen Aspekte des mittelalterlichen Strassenbaus (vgl. dazu JÄGER, 1987: 108).

Die *communis oppinio*, gemäss der im Mittelalter keine Kunststrassen gebaut wurden (prononciert vertreten durch JÄGER, 1987: 110), beruht also bei näherem Hinsehen paradoxerweise auf einer Forschungslücke! Wir wollen uns in bezug auf die Frage, inwieweit diese Auffassung zutrifft, nicht endgültig festlegen. Da aber zu den vogteilichen Lasten, die der bäuerlichen Bevölkerung im Hochmittelalter auferlegt wurden, neben Burgwerk und Gastung durchaus auch der Wegbau gehörte (BOSL, 1978: 111), und viele Zeugnisse belegen, dass der Adel seine Herrschaftsgebiete durch eine äusserst zielbewusste territoriale Politik auszuweiten suchte – man denke beispielsweise an die systematische Aneignung von Grund- und Herrschaftsrechten durch die Habsburger längs der Bözbergroute, die ihre innerschweizerischen mit ihren elsässischen Besitzungen verband (IVS-DOKUMENTATION KANTON AARGAU 1996: AG 11) –, liegt die Folgerung nahe, dass im Bereich der Mediävistik, zumal in der Schweiz, noch einiges zu leisten wäre.

Die für die Inventarisierung zur Verfügung gestellten Mittel gestatten freilich keine umfangreichen Archivstudien zum mittelalterlichen Strassenwesen, weshalb das IVS diese Lücke nicht schliessen kann. Genau hier stösst die Leistungsfähigkeit des Inventars an seine Grenzen, was aber nicht zur oben umrissenen Kritik berechtigt. Denn erstens haben wir gesehen, dass das Inventar bereits durchaus namhafte Erkenntnisgewinne gezeitigt hat, und zweitens ist auch das Feststellen einer Forschungslücke der erste Schritt im Prozess der wissenschaftlichen Innovation. Das Problem der Wissenschaftlichkeit hängt unserer Ansicht nach nicht von der Tiefe der historischen Untersuchung ab, sondern von der Überprüfbarkeit der Ergebnisse: Im Gegensatz zur Bearbeitungstiefe können daher am wissenschaftlichen Apparat, d.h. an den Quellen- und Literaturangaben, auf denen die historischen Rubriken der einzelnen Strecken- und Linienführungsbeschriebe inhaltlich beruhen, keinerlei Abstriche

gemacht werden, denn sonst ist die für die Wissenschaftlichkeit unabdingbare Forderung der intersubjektiven Überprüfbarkeit nicht mehr gegeben.

Damit diesbezüglich Missverständnisse gar nicht erst aufkommen: Die genauen Angaben sind nicht nur für den Fachhistoriker wichtig, der – von den Mikro-Strassengeschichten ausgehend – eine tiefergreifende Verkehrsgeschichte schreiben will und deshalb wissen muss, welche Vorarbeiten schon geleistet wurden, sondern auch für die Öffentlichkeit. Die IVS-Dokumentationen stellen nämlich keine Forschungsergebnisse für einige Wissenschaftler im oft zitierten Elfenbeinturm dar, sondern sie sind als Hilfsmittel für die Raumplanung konzipiert. Die Öffentlichkeit hat daher das Recht zu erfahren, auf welchen Kriterien die Einstufung einer Strecke in die NHG-Kategorien jeweils beruht. Wenn nicht überprüfbar ist, warum eine Strecke z.B. als Verkehrsweg von nationaler Bedeutung eingestuft wird und daher die erhaltene Wegsubstanz geschützt werden soll, dann kann man auch nicht erwarten, dass die angestrebten Schutzziele im Prozess der Interessensabwägung, den die Raumplanung darstellt, akzeptiert und von den jeweils betroffenen Gemeinden und Grundbesitzern mitgetragen werden. Aus der Tatsache, dass die IVS-Dokumentation also direkt und nachhaltig in politischen und administrativen Prozessen wirksam wird, lässt sich daher nicht der Schluss ableiten, dass exakte Quellen- und Literaturangaben überflüssig seien. Im Gegenteil, gerade diese Tatsache macht die Einhaltung der Spielregeln der wissenschaftlichen Historie zum obersten Gebot. Der oft gehörte Vorwurf, die IVS-Dokumentationen legten zuviel Gewicht auf den wissenschaftlichen Apparat, zielt daher daneben.

Damit stehen wir mitten in einem anderen Problem, demjenigen der Methodologie. Bedient sich das Inventar einerseits der historischen Methodik, so liegt ihm andererseits auch ein methodisch-geographisches Verfahren zu Grunde. Beide Aspekte liessen sich nur in einem langen Prozess zu einem einheitlichen Verfahren vereinigen. Dass die Diskussion immer noch nicht abgeschlossen ist, gehört dabei durchaus in den Bereich wissenschaftlicher Reflexion und zunehmender Erfahrung. Daher unterscheiden sich die neueren Dokumentationen zwangsläufig von den älteren, da dort ja die neu gewonnenen Erkenntnisse einfliessen. Wir räumen ein, dass dadurch das «Produkt» keinen einheitlichen Standard erreicht, aber es liegt gerade in der Natur der Forschung, dass diese für neue Erkenntnisse offen sein muss. Dies bedeutet aber, was von den Verantwortlichen auch anerkannt wird, dass ein Inventar keine Endgültigkeit beanspruchen kann, sondern den Kenntnisstand und die Fragestellung der Zeit widerspiegelt, in der es entstanden ist.

Fassen wir zusammen: Gerade der letzte Abschnitt erhellt, dass ein Inventar mit wissenschaftlichem Anspruch nicht das abgeschlossene Ergebnis zu liefern vermag, das sich seine Benützer wünschen. Mehr als eine Bestandesaufnahme in der Zeit kann es nicht sein. Andrerseits gestatten weder Mittel noch der vorgegebene Zeitrahmen eine vertiefte Forschung. Dass dies der sogenannten Wissenschaftlichkeit nicht zu schaden braucht, glauben wir gezeigt zu haben, indem wir auf neue Impulse und vor allem auf Forschungslücken hinwiesen, welche die Arbeit am Inventar erst deutlich machte.

Literatur

AERNI, K., 1975: Gemmi–Lötschen–Grimsel. Beiträge zur bernischen Passgeschichte. Jb. Geogr. Ges. Bern 51 (1973/74): 23–61.
AERNI, K., 1979: Die Entwicklung des Gemmipasses. Ergebnisse aus der Erforschung von Gelände und historischen Quellen. SchwZfG 29: 53–83.
AMMANN, H., 1951: Die Stadt Baden in der mittelalterlichen Wirtschaft. Argovia 45: 1–106.
ATLANTE TEMATICO DI TOPOGRAFIA ANTICA, 1992ff: Bd. I: Tecnica stradale romane, a cura di Lorenzo Quilici, Roma 1992. Bd. II: Strade romane: percorsi e infrastrutture, a cura di Lorenzo Quilici, Roma 1993.
BARRAUD, CHR. & HERZIG, H., 1983: Altstrassenforschung in der Schweiz. Arch. Schweiz 6, 3, 1983: 137 ff.
BOSL, K., 1978 (4. Auflage): Staat, Gesellschaft, Wirtschaft im deutschen Mittelalter (= Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte Bd. 7). München.
DENECKE, D., 1979: Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. In: JANKUHN/WENSKUS: Geschichtswissenschaft und Archäologie, Sigmaringen.
DRACK, W. & FELLMANN, R., 1988: Die Römer in der Schweiz. Stuttgart.
HERZIG, H., 1983: Zur Problematik der Erforschung römischer Strassen. SchwZfG 33: 70ff.
HERZIG, H., 1995: Altstrassenforschung zwischen Geschichte, Geographie und Archäologie. Dargestellt am Beispiel der Römerstrassen des schweizerischen Mittellandes. Archäologisches Korrespondenzblatt 25, 2. Mainz.
IVS-DOKUMENTATION KANTON AARGAU, 1996. IVS, Bern.
JÄGER, H., 1987: Entwicklungsprobleme europäischer Kulturlandschaften. Darmstadt.
SCHNEIDER, G. & VOGEL, W., 1996: Karrgeleise: Römerstrassen oder Trassen der Neuzeit. Die Frage der zeitlichen Einordnung am Beispiel der Geleiselandschaft Vuiteboeuf/Ste. Croix (in dieser Publikation).
SCHNEIDER, H.-CHR., 1982: Altstrassenforschung. Darmstadt.
SCHNEIDER, HP., 1982: Die Inventarisierung alter Wege im Bereich Aare–Emme. Lizentiatsarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern (nicht publiziert).
WALSER, G., 1967: Die römischen Strassen in der Schweiz (= Itinera Romana 1). Bern.

Adresse der Autoren:
Prof. Heinz E. Herzig, Dr. Philipp von Cranach, Historisches Institut der Universität Bern, Länggass-Strasse 49, CH-3009 Bern