

Wege und Geschichte Les chemins et l'histoire Strade e storia



Kulturwege Itinéraires culturels Itinerari culturali

Titelbild



Eine Wandergruppe posiert um 1900, vermutlich auf der «Mer de Glace» bei Chamonix. Trotz Wanderstock und gestrickter Socken über den Schuhen (für bessere Haftung auf Schnee und Eis) können die Damen ihre städtische Herkunft nicht verbergen. Der Ausflug auf die «Mer de Glace» gehörte schon für die erste Gruppe, die der englische Reiseorganisator Thomas Cook 1863 in die Schweiz geführt hatte, zum Pflichtprogramm (Foto Schweizerisches Landesmuseum Zürich, LM 101366).

Im blauen Feld ist die Wallis-Karte von Sebastian Münster, 1550, unterlegt.

Das Zitat auf der Rückseite stammt von Miss Jemima Morrell, der Teilnehmerin von Thomas Cooks «First Conducted Tour of Switzerland» von 1863, die über die Reise einen äusserst informativen und unterhaltenen Reisebericht verfasst hat. Es bezieht sich auf den Ausflug auf den Unteren Grindelwaldgletscher (vgl. S. 8 sowie den Quellenbeleg S. 16).

Impressum

Wege und Geschichte
Zeitschrift von ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte

Les chemins et l'histoire
Publication de ViaStoria –
Centre pour l'histoire du trafic

Strade e storia
Rivista di ViaStoria –
Centro per la storia del traffico

Ausgabe 2004/2, November 2004

Die nächste Ausgabe von «Wege und Geschichte» erscheint im Herbst 2004. Sie ist dem Thema [Historische Wege und Landwirtschaft](#) gewidmet (vgl. S. 35).

ISSN 1660-1122

Nachdruck nur mit Bewilligung der Redaktion. Die Abbildungen stammen, wo nicht anders vermerkt, vom Autor bzw. von ViaStoria. Reliefkarten: K606-01 © 2004 swisstopo.

Herausgeber:
ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern

Konzept, Redaktion, Layout, Karten:
Andres Betschart, ViaStoria (bet)

Übersetzungen:
Marlène Emery, Anita Frei, Giorgio Bellini

Adresse:
ViaStoria, Finkenhubelweg 11, 3012 Bern
Tel. 031 631 35 35 – Fax 031 631 35 40
www.viastoria.ch – info@viastoria.ch

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser
Erlebnisse sind zunehmend Ziel der touristischen Angebotsgestaltung. Dabei drängt sich die Einbindung der grossartigen Kultur- und Naturlandschaft der Schweiz geradezu auf. Wer besondere Sehenswürdigkeiten entdecken, spektakulären Zeugen der Geschichte begegnen und aussergewöhnliche touristische Dienstleistungen geniessen will, wird im Programm «Kulturwege Schweiz» von ViaStoria ein Erlebnis der besonderen Art entdecken. Historische Hotels und eine Gastronomie, die ihre Gäste mit typischen Produkten der Region verwöhnt, sind wichtige Partnerinnen. Sie helfen mit, unvergessliche Erlebnisse bereit zu stellen, und tragen gleichzeitig zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei. Der Schweizer Tourismus-Verband STV setzt sich für eine nachhaltige Tourismusentwicklung ein und unterstützt deshalb das Projekt «Kulturwege Schweiz» im Rahmen seiner Möglichkeiten.



Chère lectrice, cher lecteur

De plus en plus, les événements font partie des objectifs de l'offre touristique, et le magnifique paysage culturel et naturel de la Suisse en est un acteur de premier plan. Tous ceux qui désirent voir des curiosités, découvrir des témoins spectaculaires de l'histoire et profiter de prestations touristiques originales, trouveront dans le programme «Itinéraires culturels en Suisse» de ViaStoria un événement d'un genre particulier. Les hôtels historiques et les lieux gastronomiques qui choisent leurs clients avec des produits régionaux en sont des partenaires importants. Ils aident à la création d'événements inoubliables, tout en contribuant au développement économique de leur région. La Fédération suisse du tourisme FST s'engage pour un tourisme durable et c'est pour cela qu'elle soutient, dans la mesure de ses moyens, le projet «Itinéraires culturels en Suisse».

Care lettrici, cari lettori

con sempre maggior frequenza l'offerta turistica ci propone esperienze e avventure. I grandiosi paesaggi culturali e naturali della Svizzera vi si prestano magnificamente. Chi vuol scoprire luoghi particolarmente attraenti, accostare spettacolari testimonianze della storia o profittare di straordinarie prestazioni turistiche, grazie al programma «Itinerari culturali della Svizzera» di ViaStoria potrà vivere esperienze di tipo particolare. Alberghi storici e una gastronomia capace di deliziarci con i prodotti tipici della zona sono importanti complementi, che predispongono a vivere esperienze indimenticabili e contribuiscono allo sviluppo economico della regione. La Federazione svizzera del turismo FST s'impegna per uno sviluppo turistico duraturo e quindi sostiene il progetto «Itinerari culturali della Svizzera» nell'ambito delle sue possibilità.

Judith Renner-Bach

Direktorin STV · Directrice FST · Direttrice FST

Inhalt

- 4 ViaStoria: Verstärkte institutionelle Unterstützung durch die Universität Bern**
- 5 «Kulturwege Schweiz» – neue Ideen für alte Wege**
- 8 ViaCook – «The First Conducted Tour of Switzerland» im Jahre 1863**
Martino Froelicher
- 17 ViaRomana – Mythos und Realität der Römerstrassen**
Sabine Bolliger
- 22 La ViaSalina, une artère vitale de la République de Berne**
Guy Schneider
- 26 ViaSpluga – das Modellprojekt für «Kulturwege Schweiz»**
Arne Hegland
- 31 Das aktuelle Dokument: Die Schweizerkarte von Joseph Edmund Woerl**
Hans-Ulrich Schiedt
- 35 Buchtipps und Vorschau**

ViaStoria: Verstärkte institutionelle Unterstützung durch die Universität Bern

Die Universität Bern hat ViaStoria ihre verstärkte institutionelle Unterstützung zugesagt. Damit können die verkehrshistorische Grundlagenforschung und die touristische Umsetzung noch stärker voneinander profitieren.

Vor mehr als zwanzig Jahren ist die Fachorganisation ViaStoria – damals unter dem Namen Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS – aus dem geografischen Institut der Universität Bern herausgewachsen. Seit dieser Zeit besteht eine institutionelle Bindung an die Universität, seit zwei Jahren an die Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte von Prof. Christian Pfister am historischen Institut.

Im vergangenen Oktober hat diese Beziehung eine neue Grundlage erhalten: Die Universitätsleitung hat ViaStoria ihre verstärkte institutionelle Unterstützung zugesagt. ViaStoria wird stärker in die Hochschule eingebunden und kann damit vermehrt vom universitären Netzwerk profitieren. Diese Zusammenarbeit wird bald auch äusserlich erkennbar sein, indem die Organisation ViaStoria die Universität Bern in ihr Erscheinungsbild einbeziehen wird.

Eine ganz besondere Bedeutung hat diese Unterstützung für die beiden Basisprojekte von ViaStoria, «Kulturwege Schweiz» und «Verkehrsgeschichte der Schweiz». Die verkehrsgeschichtliche Grundlagenforschung erhält dank der verstärkten Zusammenarbeit mit der Universität weiteres Gewicht, und dem zentralen Anliegen der gegenseitigen Befruchtung von Forschung und praktischer Umsetzung kann noch mehr Rechnung getragen werden.

ViaStoria freut sich sehr über diesen Schritt, der die Möglichkeiten der Fachorganisation für den Schutz und die Erhaltung historischer Verkehrswege weiter stärken wird.

Auf www.viastoria.ch erfahren Sie laufend Neuigkeiten über die Arbeit von ViaStoria.

ViaStoria: l'Université de Berne renforce son soutien institutionnel

En octobre, la relation entre l'Université de Berne et ViaStoria a pris une nouvelle tournure, la direction de l'Université renforçant son soutien institutionnel à l'organisation. ViaStoria sera plus fortement intégrée dans l'école et pourra donc mieux profiter du réseau universitaire. Cette collaboration avec l'Université de Berne deviendra bientôt apparente dans l'image de l'organisation ViaStoria.

Ce soutien institutionnel a une importance toute particulière pour les deux projets de base de ViaStoria, «Itinéraires culturels en Suisse» et «Histoire du trafic en Suisse». Les recherches scientifiques menées sur l'histoire du trafic voient leur rôle renforcé, tout comme la coopération entre la recherche et la mise en œuvre, qui est un objectif central de ViaStoria.

ViaStoria se réjouit de ce nouveau pas en avant, qui permet à l'organisation de consolider son action en faveur de la protection des voies de communication historiques.

Pour en savoir plus sur l'activité de ViaStoria: www.viastoria.ch.

ViaStoria: l'Università di Berna rafforza il suo sostegno istituzionale

In ottobre, le relazioni tra l'Università di Berna e ViaStoria sono entrate in una nuova fase: la direzione dell'Università ha deciso di rafforzare il suo sostegno istituzionale alla nostra organizzazione. ViaStoria sarà così meglio integrata nella scuola e potrà maggiormente profittare della rete universitaria. In futuro, nei suoi rapporti con l'esterno ViaStoria si prefigge di evidenziare convenientemente la reciproca collaborazione.

Questo sostegno istituzionale ha un'importanza particolare per i nostri due progetti base, «Itinerari culturali della Svizzera» e «Storia del traffico in Svizzera». Le ricerche sul traffico della Svizzera, come pure il rapporto tra ricerca e applicazione dei risultati, uno degli obbiettivi centrali di ViaStoria, acquistano maggior rilievo e visibilità.

Siamo particolarmente lieti per un ulteriore passo avanti che permette a ViaStoria di consolidare la propria azione a favore della protezione delle vie di comunicazione storiche.

Per meglio conoscere l'attività di ViaStoria: www.viastoria.ch.



Schnittpunkt zweier Epochen: Am 28. November 1912 transportiert ein Pferdegespann einen Wagen der Chantarella-Drahtseilbahn durch St. Moritz (Foto Schweizerisches Landesmuseum Zürich, LM 100341.57).

«Kulturwege Schweiz» – neue Ideen für alte Wege

Die touristische Nutzung historischer Verkehrswege ist ein altes Anliegen von ViaStoria. Was mit den «Jakobswegen durch die Schweiz» und dem «Ecomuseum Simplon» begonnen hat, findet nun im umfassenden Projekt «Kulturwege Schweiz» seine konsequente Fortsetzung. Ein Werkstattbericht. (bet)

Was haben das Gemmiwägeli, das historische Hotel «Rosenlauri», der geplante Regionale Naturpark Pfyn-Finges und das Musée Valaisan de la Vigne et du Vin miteinander zu tun? Heute nicht viel: Es sind isolierte Angebote und Produkte, die einen hohen Erlebnis- oder Genusswert bieten, aber nur einem begrenzten Kreis von Personen bekannt sind. In wenigen Jahren soll dies aber ganz anders aussehen: Dann werden diese Angebote durch Kulturwegrouten auf historischen Verkehrswegen vernetzt sein. Viele interessierte Kulturweg-Reisende werden auf sie aufmerksam, und im Reisebüro können Packages gebucht werden, in denen die Angebote bereits enthalten sind.

Das ist die Idee des ViaStoria-Tourismusprojekts «Kulturwege Schweiz»: Isolierte touristische Angebote, Produzenten von regionalen Spezialitäten und die Sehenswürdigkeiten unserer Kultur- und Naturlandschaft werden vernetzt und

mit zwölf nationalen Kulturwegrouten auf historischen Verkehrswegen erschlossen. So entsteht ein attraktives Angebot, das im Rahmen des nachhaltigen Tourismus mit buchbaren Angeboten vermarktet wird. «Kulturwege Schweiz» verbindet also den Schutz der historischen Verkehrswege mit der Förderung innovativer Tourismusangebote und Gastronomiebetriebe sowie der regionalen Kultur und Landwirtschaft zu einem Gesamtprogramm.

Touristisch voll im Trend

Mit diesem Ziel liegt «Kulturwege Schweiz» voll im Trend: Die Förderung des naturnahen Tourismus und die Aufwertung der nachhaltigen Landwirtschaft und ihrer Produkte sind wichtige Themen der gegenwärtigen Tourismus- und Agrarpolitik. Eine Studie aus dem Jahr 2002 hat berechnet, dass der naturnahe Tourismus im Jahr 2,3 Milliarden Franken oder knapp 10 Prozent des Gesamtumsatzes der Schweizer Tourismuswirtschaft erzeugt.¹ Für die nächsten zehn Jahre sagt die Studie dem naturnahen Tourismus je nach Region ein Wachstum zwischen 10 und 40 Prozent voraus – vorausgesetzt, dass ein attraktives, professionelles Angebot aufgebaut werden kann. Und genau dies ist ein weiteres

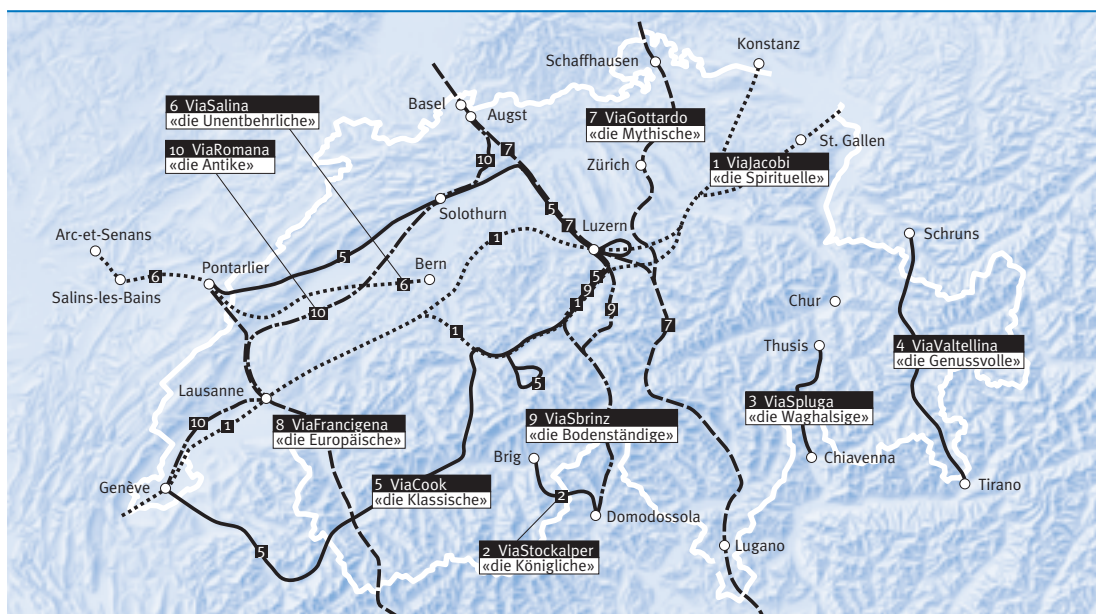
Die Beiträge in dieser Ausgabe von «Wege und Geschichte» stellen vier Routen von «Kulturwege Schweiz» vor. Sie beleuchten die historischen Hintergründe und zeigen mögliche Wege der touristischen Umsetzung auf.

Die zehn bisher festgelegten Via-Routen

- 1 ViaJacobi (2)
Bodensee–Genève
- 2 ViaStockalper (2)
Brig–Domodossola
- 3 ViaSpluga (1)
Thusis–Chiavenna
- 4 ViaValtellina (3)
Schruns–Tirano
- 5 ViaCook (3)
Genève–Pontarlier
- 6 ViaSalina (3)
Bern–Arc-et-Senans
- 7 ViaGottardo (4)
Schaffhausen/Basel–Chiasso
- 8 ViaFrancigena (3)
Pontarlier–Grand-Saint-Bernard
- 9 ViaSbrinz (2)
Luzern–Domodossola
- 10 ViaRomana (4)
Genève–Augst

Projektstand
(in Klammern):

- 1 realisiert mit buchbaren Angeboten
- 2 realisiert ohne buchbare Angebote
- 3 Konzept fortgeschritten
- 4 Projektskizze



wichtiges Ziel von «Kulturwege Schweiz»: Das Programm soll der Verbesserung der Angebotsqualität, der Professionalisierung der Anbieterschaft sowie der Stärkung der Kommunikations- und Vermarktungsstrukturen im nachhaltigen Tourismus dienen.

Das Zielpublikum von «Kulturwege Schweiz» ist breit: Es umfasst sowohl den grossen Kreis der Wanderer und Biker als auch die kulturell orientierten Touristen, die in ihrem Urlaub neue Landschaften und Lebensarten kennen lernen wollen. Das Programm fördert keinen Billigtourismus, sondern es richtet sich an Personen, die Wert legen auf qualitativ hochwertige, naturnahe Angebote, und die auch bereit sind, dafür einen angemessenen Preis zu bezahlen. Die Erfahrungen mit bereits bestehenden Angeboten bestätigen, dass die Nachfrage hier gross ist (vgl. S. 26).

Das Gerüst: Via-Routen und ViaRegio-Routen

Mit den zwölf nationalen Kulturwegen, den so genannten Via-Routen (vgl. Karte oben) im Kernangebot bietet «Kulturwege Schweiz» einen thematischen und räumlichen Zugang zu den attraktiven Orten der Schweizer Kultur- und Verkehrsgeschichte an. Alle Routen sind von ihrem Charakter und von ihrer Thematik her verschieden und einmalig. Sie können in Etappen zurückgelegt werden, vorzugsweise mit den Mitteln des Langsamverkehrs, also zu Fuss, mit dem Velo oder dem Mountainbike. Immer besteht aber auch die Möglichkeit, für einzelne Abschnitte auf den öffentlichen Verkehr, das Privatauto oder Ange-

bote des historischen Verkehrs wie Dampfbahnen und -schiffe oder Pferdekutschen umzusteigen. Eine einheitliche Beschilderung sowie Publikationen und andere Orientierungsmittel werden die Reisenden leiten und sie auf die Angebote aus Kultur, Verkehrsgeschichte, Landwirtschaft und Gastronomie am Weg hinweisen. Dank einem Gepäcktransport zwischen den Etappenorten können auch mehrtägige Touren komfortabel mit leichtem Tagesgepäck zurückgelegt werden. Die ViaRegio-Routen verdichten das Netz auf regionaler Ebene (vgl. Karte S. 7). Sie erschliessen die Gebiete entlang der Via-Routen für Ein- und Zweitagesausflüge und verlaufen auf Wegen, die aufgrund ihrer historischen Substanz von Interesse sind und ebenfalls zu bedeutenden Objekten unserer Natur- und Kulturlandschaft führen.

Regionale Organisation, nationales Dach

Gegenwärtig sind zehn der zwölf Via-Routen festgelegt; sie befinden sich in verschiedenen Stadien der Realisierung. Während die ViaSpluga (vgl. S. 26) als Kulturweg mit einem umfassenden touristischen Zusatzangebot bereits erfolgreich in der vierten Saison steht, existiert die ViaRomana (vgl. S. 17) zurzeit erst als Projektskizze. Die Struktur des Gesamtprojekts trägt dieser Situation Rechnung, indem sie auf zwei Ebenen beruht: Die einzelnen Via-Routen besitzen eigenständige Trägerschaften, die auch bereits bestehende Initiativen integrieren. Diese Trägervereine bauen die Route mit dem begleitenden touristischen und kulturellen Angebot auf und sichern die regionale Verankerung ihrer Angebote. Als

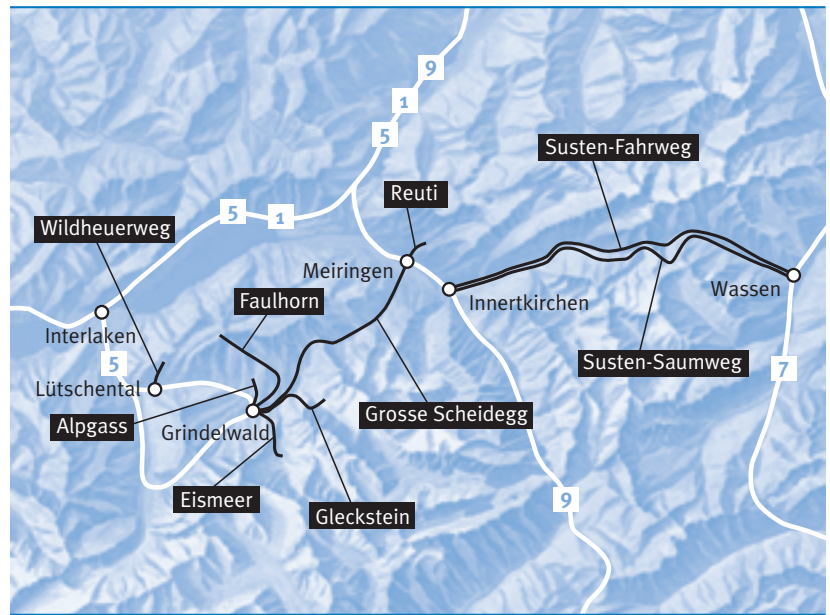
Dach über allen Routen wirkt die nationale Organisation von «Kulturwege Schweiz»: Sie legt die Anforderungen an die Route und das Angebot fest, definiert die Qualitätsstandards, leitet die politischen Kontakte auf nationaler und internationaler Ebene und stellt ein einheitliches Marketing und Erscheinungsbild der Routen sicher. Die Geschäftsführung der nationalen Organisation liegt in den Händen der Fachorganisation ViaStoria, die das Projekt auch initiiert hat.

Professionelles Marketing als Grundlage

«Kulturwege Schweiz» wird auf dem internationalen Tourismusmarkt als naturnahes, qualitativ hoch stehendes Angebot präsentiert, das die typischen Qualitäten des Tourismuslandes Schweiz verkörpert: intakte Natur- und Kulturlandschaft, attraktive historische Verkehrsinfrastruktur, lebendige Volkskultur und vielfältige regionale Spezialitäten. Diese Positionierung wird ein wichtiger Teil der Aufbauarbeit für das Projekt sein. Jede Route wird eine Palette von Packages mit Unterkunft, Verpflegung und Zusatzangeboten in verschiedenen Preislagen anbieten können. Solche Angebote locken – wie die Erfahrungen aus bereits bestehenden Projekten zeigen – ein neues Publikum in die Regionen, es findet nicht bloss eine Umschichtung der bisherigen Besucher statt. Die Zahlen, die ViaStoria aufgrund der Erfahrungswerte aus dem Projekt ViaSpluga ermittelt hat, sind eindrücklich: Nach vorsichtigen Schätzungen kann «Kulturwege Schweiz» in einer ersten Phase zu einem touristischen Umsatzwachstum von 30 Mio. Franken im Bereich der buchbaren Angebote und zu einem Wachstum von 150 Mio. Franken im Bereich des Individualtourismus führen. Insgesamt liegt das Umsatzpotenzial somit bei rund 180 Mio. Franken.

Ein Projekt auf lange Dauer

Dass dieses Potenzial nicht von heute auf morgen ausgeschöpft werden kann, versteht sich. Der Zeitplan für die Umsetzung von «Kulturwege Schweiz» geht von einer etappierten Eröffnung der einzelnen Via-Routen bis im Jahr 2007 aus, dann wird das ganze Routennetz mit den nationalen Marketingstrukturen eingerichtet sein. In der anschliessenden Betriebsphase wird mit neuen Angeboten die Attraktivität und Qualität der Routen erhalten und weiter ausgebaut werden. «Kulturwege Schweiz» wird also für ViaStoria auf längere Frist eine zentrale Rolle einnehmen –



und damit, nota bene, einen wirkungsvollen Schutz der historischen Verkehrswege sichern.

Résumé: «Itinéraires culturels en Suisse» – nouvelles idées pour les chemins historiques

Le projet touristique «Itinéraires culturels en Suisse» prévoit un réseau de douze parcours, qui permettent de découvrir sur des chemins historiques les attractions du paysage culturel et naturel de la Suisse. «Itinéraires culturels en Suisse» met en relation des initiatives déjà existantes avec de nouveaux projets et contribue à développer le tourisme doux à l'échelle régionale. Les itinéraires seront inaugurés au cours des trois prochaines années.

Riassunto: «Itinerari culturali della Svizzera» – idee nuove per le vie storiche

Il progetto turistico «Itinerari culturali della Svizzera» prevede una rete di dodici percorsi situati su tracciati storici che consentiranno di scoprire le attrazioni del paesaggio culturale e naturale. «Itinerari culturali della Svizzera» mette in relazione iniziative già ben collaudate con nuovi progetti e contribuisce allo sviluppo di un turismo rispettoso dell'ambiente. Gli itinerari saranno inaugurati nel corso del prossimo triennio.

Anmerkungen

1 Dominik Siegrist u. a.: Naturnaher Tourismus in der Schweiz – Angebot, Nachfrage und Erfolgsfaktoren. seco, Bern 2002. Der Bericht ist online abrufbar unter: http://ftl.hsr.ch/pdf/Naturnaher_Tourismus.pdf.

Die ViaRegion-Routen im Raum Grindelwald–Innertkirchen–Wassen. Die Via-Routen sind weiss eingetragen.

ViaCook – «The First Conducted Tour of Switzerland» im Jahre 1863

Die Verbesserungen im Strassenwesen, die Dampfschiffahrt und der Aufbau eines Eisenbahnnetzes bildeten die Voraussetzungen dafür, dass sich im 19. Jahrhundert eine frühe Tourismusindustrie entwickeln konnte. Ihre Protagonisten verstanden es, diese neuen Möglichkeiten für ihre Zwecke zu nutzen und zu vernetzen. Einer von ihnen war der Engländer Thomas Cook. Seine «First Conducted Tour of Switzerland» von 1863 markiert den Anfang des organisierten Tourismus in der Schweiz. Dank eines ausführlichen Reiseberichts sind wir über den Verlauf dieser Pionierreise gut informiert.

Martino Froelicher

Am Anfang der touristischen Tätigkeit des Briten Thomas Cook (1808–1892) stand, so würde man heute sagen, die Suchtprävention: Um für eine Abstinenzveranstaltung eine möglichst grosse Menschenmenge zu mobilisieren, handelte er 1841 auf der ansonsten unerschwinglich teuren Eisenbahn von Leicester nach Loughborough (28 km) eine Extrafahrt zum Sonderpreis aus. Vom Erfolg dieses Anlasses ermuntert, übertrug er die

Idee auf Vergnügungsreisen mit Spielen, Tanz und Gesang statt langer Reden.

Allmählich weitete Cook seine Angebote auf andere englische Bahngesellschaften aus, und 1845 öffnete er sie einem breiteren Publikum. Dann ging es Schlag auf Schlag: 1846 führte er Reisen nach Schottland ein, 1851 und 1853 nutzte er die grossen internationalen Ausstellungen in London und Dublin für die Weiterentwicklung seiner Ideen. 1855 wagte Cook den Sprung auf den Kontinent, 1863 folgte die «First Conducted Tour of Switzerland», und dann standen fast jährlich neue Destinationen auf dem Programm: 1864 Italien, 1865 USA, 1868 Palästina, 1869 Ägypten. Logische Fortsetzung war schliesslich 1872 die erste organisierte Weltreise.

Aus dem gemeinnützigen Engagement war da längst ein rentables Geschäft geworden. Die Idee, die dahinter stand, war aber im Grunde immer noch dieselbe: Cook eröffnete das Reisen neuen Gesellschaftsschichten, indem er Reisegruppen zusammenstellte, den Reisewilligen die aufwändige Organisation abnahm, die bestehenden Angebote vernetzte, vereinfachte und dank Gruppenrabatten verbilligte. Cook machte sich das strukturelle Defizit der frühen Eisenbahngesellschaften zunutze: Sie traten zwar als Betreiber, jedoch nicht als Verkäufer ihres Angebotes in Erscheinung und mussten das neue Verkehrsmittel, das sich aufgrund der hohen Fahrpreise noch nicht durchgesetzt hatte, neuen Kunden erschliessen und die Züge füllen. Da war ihnen Cooks Initiative beträchtliche Rabatte wert. Am Anfang stand also eine (aus heutiger Perspektive) simple



Vom baptistischen Abstinenzler zum gewieften Geschäftsmann:

Thomas Cook, 1808–1892 (Pudney 1953).

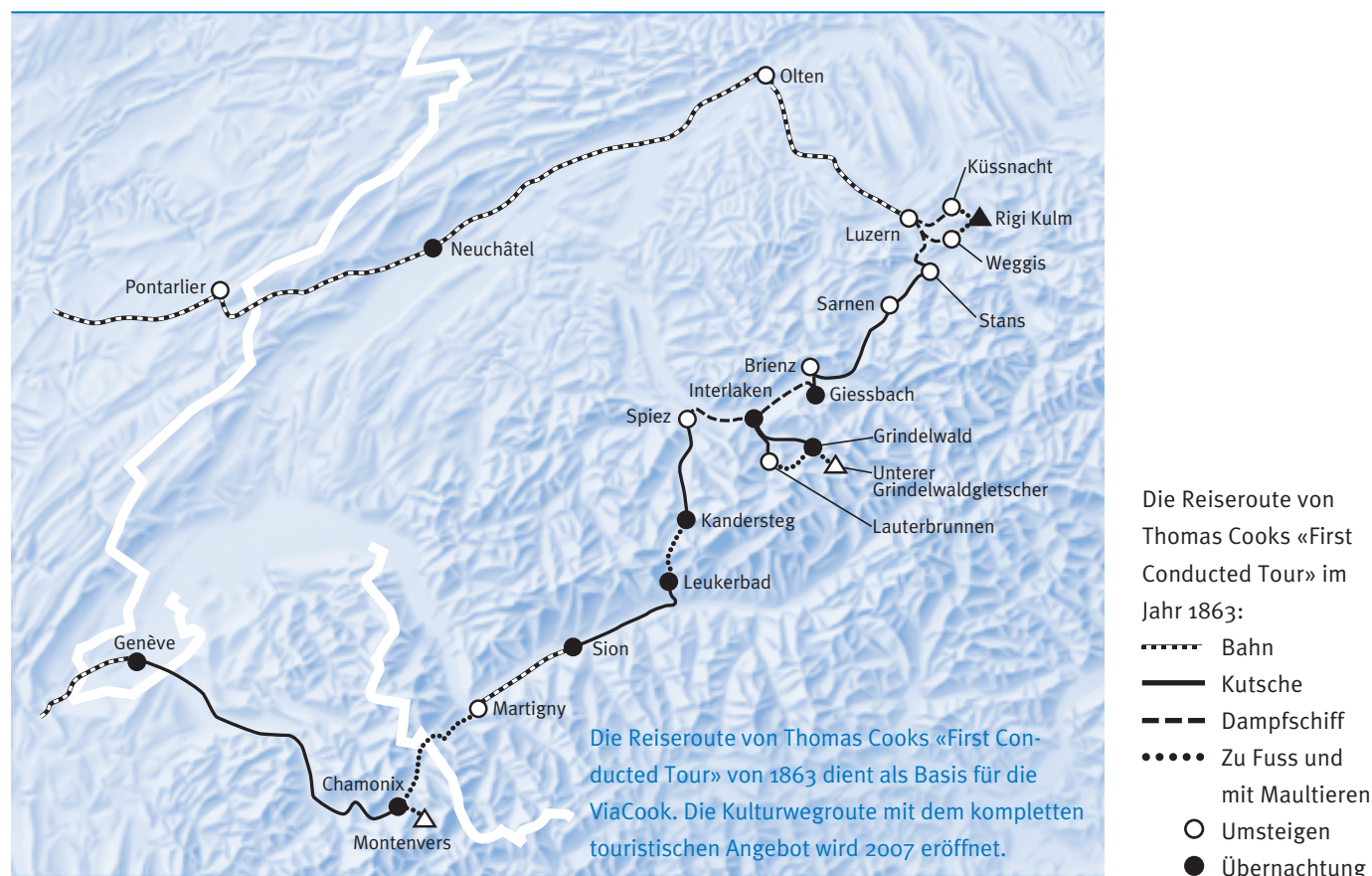
Eisenbahnfahrt, am Schluss die komplexe mehrtägige Reise durch mehrere Länder, bei der Transporte mit verschiedenen Verkehrsmitteln, Beherbergung und Bewirtung, Reisebegleitung, Gepäckabfertigung und die Zollabwicklung organisiert sein mussten und auf der es Dutzende kleinerer und grösserer Dienstleistungen auszuhandeln galt. So entwickelte Cook Angebote und Konzepte, die inzwischen zum Allgemeingut der Tourismusbranche geworden sind, von den Roundtickets über die Gesellschaftsreise («conducted tour»), den Voucher, den Schlafwagen, den Reisekatalog, das Reisebüro und das Package bis hin zur Pauschalreise («all inclusive»). Den Gewinn für sich und sein späteres Unternehmen bezog Cook dabei von Anfang an über die ausgehandelten Provisionen für das jeweilige Angebot.¹

Der Anfang des modernen Tourismus in Europa – und in der Schweiz

Mit seiner ersten Europareise 1855 schlug Thomas Cook auch auf dem Festland ein neues Kapitel in der Geschichte des Reisens auf: Er eröffnete einer breiten Bevölkerungsschicht die klassische Bildungstour, die bisher nur Angehörigen des Adels oder des städtischen Grossbürgertums

möglich gewesen war. Damit kann im Jahr 2005 das 150-Jahr-Jubiläum des modernen Tourismus in Europa gefeiert werden. Galt Cooks erste Europareise noch Städten in Belgien, Deutschland und Frankreich, die alle per Bahn erreichbar waren, so wagte er 1863 mit der «First Conducted Tour of Switzerland» den Schritt ins Alpenland, das zwar aufgrund seiner landschaftlichen Attraktionen ein äusserst beliebtes Reiseziel war, dem aber – nicht zuletzt auch wegen der zum Teil sehr schlechten Erschliessung – der Ruf des Abenteuerlichen anhaftete.²

Die fehlende Verkehrs- und Tourismusinfrastruktur war es denn auch, die Cook bei der Organisation einer Schweiz-Reise mehrere Jahre zögern liess, obwohl die Nachfrage durchaus bestanden hätte. Die Schweiz, vom Briten Leslie Stephen im Jahr 1871 programmatisch als «Playground of Europe» bezeichnet,³ lockte mit weissen Schneegipfeln und von der Zivilisation unbefleckten und unverdorbenen Eingeborenen, die Transport-Infrastruktur hinkte aber den Bedürfnissen des Tourismus noch weit hintennach. Bereits seit 1858 liess sich zwar die Strecke London–Genf durchgehend mit der Eisenbahn zurücklegen, das Bahn- und Strassennetz in der Schweiz wies aber noch grosse Lücken auf. Dies galt besonders auch



Thomas Cooks Schweiz-Reise 1863: Route, Verkehrsmittel, Transportgesellschaften						
Tag	Tagesetappe	Route	Start–Ankunft	Verkehrsmittel	Transportgesellschaft (soweit bekannt)	Bemerkungen
1	London–Paris	London–New-haven–Dieppe–Rouen–Paris	06:00–24:00	Eisenbahn–Dampfschiff–Eisenbahn	«London-, Brighthon, South Coast Railway» (bis und mit Dieppe), «Compagnie de l'Ouest»	
2	Paris–Genève	Paris Gare de Lyon–Sens–Mâcon–Ambérieu–Genève	06:00–24:00	Kutsche–Eisenbahn–Kutsche	«Compagnie du Paris–Lyon–Méditerranée», Lohnkutsche	Umsteigen in Mâcon; Übernachtung im «Hôtel de la Couronne»
3	Genève			zu Fuss		Kirchgang; Zwölfgangessen; Stadtbesichtigung (Calvinhaus, Kathedrale, Plainpalais)
4	Genève–Chamonix	Genève–Bonneville–St-Martin–Servoz–Chamonix	08:00–21:00	zu Fuss–Kutsche (wo steil, zu Fuss)	«Les Messageries Impériales»	Abstecher nach St. Georges (Arve/Rhone); Gepäcktransport von Genève nach Interlaken angeblich durch «Les Messageries Impériales»
5	Mer de Glace	Chamonix–Montenvers–Mer de Glace–Chapeau–Chamonix	06:00–17:00	zu Fuss	«Compagnie des guides de Chamonix»	mit Führer
6	Chamonix–Sion	Chamonix–La Tête Noire–La Forclaz–Martigny–Sion	05:00–22:00	zu Fuss/mit Maultieren–Eisenbahn–Kutsche	«Compagnie des guides de Chamonix», «Ligne d'Italie», Lohnkutsche	mit Führer, neun Personen und vier Maultieren, um abwechselnd zu reiten und zu gehen
7	Sion–Leukerbad	Sion–Sierre–Leuk–Leukerbad	09:30–19:00	Kutsche	«Schweizerische Reisepost» (Annahme)	Ausflug zu Fuss Richtung Albinen(leitern)
8	Leukerbad–Kandersteg	Leukerbad–Gemmi–Schwarzenbach–Kandersteg	07:00–17:00	zu Fuss	Gemmiführer	mit Führern und zwei Maultieren
9	Kandersteg–Interlaken	Kandersteg–Spiez–Interlaken–Lauterbrunnen/Staubach–Interlaken	05:30–16:00	Kutsche–Dampfschiff–Kutsche–zu Fuss	Lohnkutscher, «Vereinigte Dampfergesellschaft für den Thuner- und Brienersee»	
10	Interlaken			zu Fuss		Kirchgang; Besichtigung (Burg Ringgenberg, Aareufer, Kirche Unterseen)

11	Interlaken–Grindelwald	Interlaken–Lauterbrunnen–Wengernalp–Grindelwald	05:30–17:00	Kutsche–zu Fuss	Lohnkutsche, Führer Wengernalp	mit Träger/Führer (Tragräfl); Gepäcktransport von Interlaken nach Neuchâtel durch die «Schweizerische Reise-post»
12	Grindelwald	Stieregg (Unterer Grindelwald-gletscher)–Grindelwald–Interlaken–Giessbach	07:00–17:00	zu Fuss–Kutsche–Dampfschiff–zu Fuss	Führer Grindelwald, Lohnkutsche, «Vereinigte Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienersee»	mit Führer zum Unteren Grindelwaldgletscher
13	Giessbach–Rigi Kulm	Giessbach–Brienz–Brünig–Stans–Alpnach–Luzern–Weggis–Rigi Kulm	05:30–21:00	Dampfschiff–Postkutsche–Dampfschiff–zu Fuss	«Vereinigte Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienersee», «Schweizerische Reise-post», Dampfschiffe Vierwaldstättersee, «Weggiser Rigidienst»	Stadtbesichtigung (4 Std. in Luzern: Hofkirche, Brückenbilder, Museggmauer und Türme, Löwendenkmal); mit Träger/Führer (Tragräfl) nach Rigi Kulm
14	Rigi Kulm–Neuchâtel	Rigi Kulm–Küssnacht–Luzern–Olten–Neuchâtel	03:00–17:00	zu Fuss–Dampfschiff–Eisenbahn	«Schweizerische Centralbahn»	mehrmaliges umsteigen
15	Neuchâtel–Paris	Neuchâtel–Pontarlier–Dijon–Paris		zu Fuss–Eisenbahn	«Compagnie Franco-Suisse», «Compagnie du Paris–Lyon–Méditerranée»	Stadtbesichtigung; Uhrkauf; 16:00 Abfahrt in Nachtzug Richtung Paris; ab Dijon statt Schnellzug langsamer Zug mit Mittagsankunft in Paris
16	Paris			zu Fuss		Stadtbesichtigung (Champs Elisées, Place de la Concorde, Les Tuileries, Arc de Triomphe)
17	Paris			zu Fuss		Stadtbesichtigung und Kirchgang (Rue Royale, Madeleine, Notre Dame, American Church)
18	Paris			zu Fuss–Kutsche–zu Fuss	Lohnkutsche	Stadtbesichtigung (Gruppenfoto, Hôtel des Invalides, St-Germain, Palais Royal, La Bourse, Panthéon, Louvre)
19	Paris–Channel	Paris–Dieppe–Channel		zu Fuss–Eisenbahn–Dampfschiff	«Compagnie de l'Ouest», «London-, Brighthon, South Coast Railway» (ab Dieppe)	Stadtbesichtigung (St-Roche, Louvre); Abends Fahrt nach Dieppe und Einschiffung
20	Channel–London	Channel–Newhaven–London		Dampfschiff–Eisenbahn	«London-, Brighthon, South Coast Railway»	Ankunft in Newhaven frühmorgens

in den touristisch besonders attraktiven Regionen: zwischen Chamonix und Martigny, im Berner Oberland und in der Zentralschweiz.

Vermutlich waren es wirtschaftliche Gründe, die Cook 1863 dennoch zur Ausschreibung der Schweiz-Tour bewogen. Es war ihm allerdings bewusst, dass der Alpenraum auf Jahre hinaus nur mit Formen der kombinierten Mobilität – mit dem Einsatz von Eisenbahn, Dampfschiffen, Post- und Lohnkutschenverkehr, aber auch der traditionellen Formen wie dem Fussverkehr, dem Maultiertransport sowie Führer- und Trägerdiensten – bereist werden konnte. Für Cooks Modell des Gruppentourismus war das eine denkbar schlechte Ausgangslage. Die Eignung dieses wenig bis gar nicht aufeinander abgestimmten Verkehrssystems, das zudem in unzählige lokale Trägerschaften aufgesplittert war, musste zuerst ausgetestet werden.⁴

Die Reise, die Thomas Cook am 6. Juni 1863 in «Cook's Excursionist» ausschrieb, trug denn auch ganz offen den Namen einer «preliminary tour», also einer Vorbereitungs- und Erkundungsreise: «Wir haben die Absicht, eine Gruppe nach Genf, Luzern und in die anderen wichtigsten Orte der Alpenregionen und der Seen zu begleiten. [...] Im Falle, dass uns Freunde in der letzten Juniwoche nach Paris und in die Schweiz begleiten möchten, sollen sie es uns wissen lassen. [...] Für diese Tour wird keine Werbung veranstaltet, doch möchten wir ungefähr 25 Personen in die Schweiz und weitere nach Paris führen.»

Etwas Pioniergeist war dafür freilich Voraussetzung, wie Cook weiter ausführte: «Alles wird von den Umständen abhängen, von der Anzahl Teilnehmer, die sich entschliessen, zusammen zu reisen, von der Art des Transportes und von anderen Faktoren, die jetzt nicht vorhergesehen werden können.» Indes stand fest, dass die Gegend von Chamonix mit dem Montblanc und die Rigi aufgesucht werden mussten, und aus dem Eisenbahnticket, das Cook aushandelte, ergaben sich Genf und Neuchâtel als Anschlusspunkte ans internationale Eisenbahnnetz.

Ansonsten blieb vieles offen und sollte erst auf der Reise erkundet werden. Cooks Ziel für diese Reise war es, die Transport- und Tourismusinfrastruktur kennen zu lernen und Verhandlungen mit ihren stark verzettelten Trägerschaften aufzunehmen. Von der Reisegruppe der Pioniertour erhoffte er sich Landes- und Sprachkenntnisse – und die sollte er auch bekommen, wie er nach-

träglich in seinem «Excursionist» vom 11. Juli 1863 über die vier Damen und vier Herren schrieb: «Einige von ihnen, geschätzte Freunde, waren alte Kenner der Schweiz. Sie konnten wertvolle Informationen geben und bildeten eine wichtige Hilfe in der Auswahl der Route und für andere bedeutende Faktoren.»⁵

Ein Reisebericht als Momentaufnahme

Nicht nur alte Kenner der Schweiz gehörten aber der Reisegruppe an, sondern auch eine begnadete Schreiberin. Die 31-jährige Jemima Morrell verfasste einen spannenden Bericht über die Reise, der sich sehr unterhaltsam liest und die Autorin als eine äusserst humorvolle und gebildete Person mit genauer Beobachtungsgabe erkennen lässt. Die Tochter eines Pastors im zentralen England dürfte eine typische Vertreterin jener britisch-viktorianischen Gesellschaftsgruppe gewesen sein, die sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts das Reisen leisten konnte und diese Möglichkeit auch wahrnahm: die Schicht der zu (neuem) Wohlstand gelangten Mitglieder des kleinen Landadels, der Repräsentanten der Freiberufe (Professoren, Ingenieure, Fabrikanten, Künstlerinnen) und des Handels (Kaufleute, Bankiers), die aus kulturellem Fleiss oder einfach zum Vergnügen reisten.

Lob der schönen Strasse: Jemima Morrell über die 1850 erbaute Strasse nach Leukerbad

«[Unterhalb von Leuk] zweigen wir ab und steigen in die Dala ein, eine der schönsten Schluchten der Schweiz. Die Strasse, eine weitere Spitzenleistung schweizerischer Ingenieurkunst, steigt über fünfzehn Kilometer nach Leukerbad hoch, das auf 1400 Meter über Meer liegt. Die Strasse ist eine Abfolge von Kehren mit Felswänden auf der einen und Abgründen auf der anderen Seite. Sie ist von unvergleichlicher Schönheit, und wie man über die sich windenden Terrassen fortschreitet, führt jede Steigung oder Kehre zum Einblick in eine noch grandiosere Landschaftsszenerie, auch wenn die Einzelheiten immer weniger wahrnehmbar werden: ein weiträumiges Panorama von einer übernatürlichen Schönheit» (Morrell 1962: 44). Mit dem gleichen Enthusiasmus äussert sich Jemima Morrell auch über die 1860 erbaute Brünigstrasse: Sie habe den Schweizern die Wertschätzung als beste Strassenbauer Europas eingebracht (Morrell 1962: 74).



Blick auf die «Mer de Glace» und das Hotel auf Montenvers. Während sich die eine Touristengruppe mit Führern und Maultieren noch auf dem Aufstieg befindet, überquert eine andere Gruppe bereits den Gletscher für den Abstieg auf der anderen Seite. Lithografie von Auguste Deroy, um 1850 (Centre d'icographie genevoise).

Jemima Morrells Bericht bietet eine detailgenaue Darstellung vom Ablauf der Reise auf der Route, die von London über Paris und Genf nach Chamonix führte und von da weiter via Wallis–Gempass–Berner Oberland nach Luzern, um dann schliesslich über Olten–Neuchâtel in Richtung Pontarlier die Schweiz zu verlassen (vgl. Karte S. 9). Die Autorin führte nicht nur die Verkehrsmittel, die auf den verschiedenen Etappen zur Verfügung standen, sowie die Hotels, in denen die Gruppe übernachtete, genaustens auf (vgl. Tabelle S. 10/11), sondern auch die Betreiber dieser Angebote, wobei kein aufsässiger Gepäckträger und kein schlechter Wirt vor ihrer spitzen Feder sicher waren. Der Bericht, der bisher in einer französischen und einer englischen, aber in keiner deutschen Ausgabe erschienen ist,⁶ stellt also eine Momentaufnahme der Tourismusinfrastruktur im Sommer 1863 dar. Er legt ihre Qualitäten und Defizite gleichermassen offen und zeigt eine Schweiz im Umbruch: hie die tieferen Lagen mit einer modernen Strassen- und Dampfverkehrsinfrastruktur, da die Bergregionen mit dem überkommenen Verkehrssystem.

Wie sah nun aber das touristische Angebot auf Thomas Cooks Route aus? Werfen wir mit Je-

mima Morrell einen Blick auf die Situation an zweien der wichtigsten Reiseziele: den Gegenden von Chamonix und der Rigi.

Schlechte Strassen und teure Alpenstöcke in Chamonix

Die Reise von Genf nach Chamonix mit der Exkursion an den Gletscher nach Montenvers und die Weiterreise ins Wallis waren Fixpunkte im Programm von Cooks Reisegruppe und der meisten englischen Schweiz- und Alpenreisenden jener Jahre. Doch gerade hier hinkte die Verkehrsinfrastruktur den Bedürfnissen der Reisenden nach, wie dies Jemima Morrell in allen Farben illustrierte: In Reisekutschen verliess Cooks Gruppe die Stadt Genf, um über Bonneville, St-Martin und Servoz am Abend Chamonix zu erreichen – eine Strecke von rund 80 Kilometern, die teilweise auf so schlechten Strassen verlief, dass die Reisenden in den steilsten Passagen trotz Vorspann genötigt wurden, die Kutsche zu verlassen und zu Fuss aufzusteigen.

Bei der Exkursion nach Montenvers mit dem grossartigen Blick auf die «Mer de Glace» am Mont Blanc am nächsten Tag fehlte es hingegen nicht an touristischem Geschäftssinn: Die unab-



Touristenschar, Heiligkreuz-Kapelle und Freiluftwirtschaft am Weggiser Rigiweg. Während die Touristen sich mit Getränken erfrischen, wartet der Führer bei den Tragtieren. Ein Dampfschiff bringt neue Kunden aus Luzern nach Weggis (Farblithografie von J. Jacottet um 1850, Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern).

dingbaren Alpenstöcke mussten sich die Reise­teilnehmer, wie Jemima Morrell betont, in Chamonix zu stark überhöhten Preisen erstehen. Vor den Hotels warteten dann bereits die Führer, «jeder seine Reihe abwartend, eine Regel die von den örtlichen Behörden streng durchgesetzt wird».⁷ Die Gruppe verzichtete auf ein Reittier; sie stieg unter der Leitung ihres Führers aus der «Compagnie des guides de Chamonix» nach Mont­envers auf, wo seit 1825 ein Hotel stand, und überquerte beim anschliessenden Abstieg die «Mer de Glace» – eine respektable Leistung! Noch strenger war allerdings der nächste Tag: Von Chamonix wählte die Reisegruppe den Weg über die Tête Noire, La Forclaz und Martigny nach Sion. Von den verschiedenen Routen von Chamonix ins Wallis galt diese zu jener Zeit als die am besten ausgebaute. Das sollte allerdings nicht viel bedeuten: Um fünf Uhr morgens verliess Cook mit seinen Leuten, wiederum in Begleitung ihres Führers der «Compagnie des guides de Chamonix», und vier Maultieren das Dorf. Zu Fuss, auch abwechselnd reitend, erreichten sie La Forclaz. Dort stand ihnen der endlose und mühsame Abstieg nach Martigny bevor: «... Martigny – unser Ziel, das aufgrund der Klarsicht so nahe zu liegen scheint, dass wir unsere «armen Füsse» zu besänftigen versuchen mit der Mitteilung, dass wir sehr bald dort unten sein würden. Doch welch ein Trugschluss! Jede kurze Kehre zeitigt eine Verlängerung statt einer Verkürzung des Weges, der mit losen Steinen durch­setzt ist, die unsere Schuhsohlen zu zerschleissen drohen.»⁸ In Martigny angekommen, hatte die

Gruppe zu Fuss eine Strecke von rund 40 Kilometern bewältigt. Auch die Damen, die zwischendurch auf den Maultieren geritten waren, legten gemäss Jemima Morrell 25 Kilometer zu Fuss zurück. Es sollte zehn Uhr nachts werden, bis die Gruppe nach einer Bahnfahrt auf der erst drei Jahre zuvor eröffneten Bahnlinie im Unterwallis ihr Hotel in Sion erreichte. Von hier reiste die Gruppe anschliessend über Leukerbad und die Gemmi ins Berner Oberland.

Jahrmarktstimmung an der Rigi

Der zweite Fixpunkt in Cooks Reiseprogramm war die Rigi. Acht Jahre vor der Eröffnung der Vitznau–Rigi-Bahn musste die englische Reisegruppe den Berg noch zu Fuss ersteigen. Eine beschauliche Wanderung versprach dies allerdings nicht zu werden. Bereits auf der Überfahrt auf dem Dampfer nach Weggis wurde der Führer für den Aufstieg nach Rigi Kulm engagiert – «the most honest-looking to carry our satchels on his upright frame [Tragräfl], packed on after that ingenious fashion of adhesiveness known only to Swiss guides and porteurs». Auf der Schiffsstation in Weggis tobte der Konkurrenzkampf unter den Dienstleistern im «Weggiser Rigidienst»: «Wenn jeder Mann, Knabe oder Maultierhalter, der die Gesellschaft bei der Landung attackierte eine Wespe und jedes ihrer Worte ein Stich gewesen wäre, wären die sterblichen Überreste der Gruppe in Weggis geblieben.» Und mit ihrer ganzen Sprachgewalt schilderte Jemima Morrell die Aufsässigkeit der Träger: «We were literally infested by, dogged and danced around by these importunates!» Da half nur noch eine Notlüge weiter, um die anwerbenden Führer, Schuhputzer, Hotelbediensteten und Kirschenverkäufer loszuwerden: «We have been up Mont Blanc!», und damit hatte die Gruppe Ruhe. Der anschliessende dreieinhalbstündige Aufstieg über den Weggiser Rigiweg war von Marktschreiern und Kirschenverkäufern begleitet, die ihre Ware zu Wucherpreisen feilboten, und das lockere Nagelfluhgeröll auf dem Weg erschwerte den Aufstieg. Immerhin waren den Reisenden die Betten auf Rigi Kulm gewiss: Sie waren per Telegraf von Luzern aus bestätigt worden.

Am nächsten Tag, nach gut vier Stunden Schlaf, stand Jemima Morrell mit ihrer Gruppe auf dem Gipfel der Rigi, um den viel beschriebenen Sonnenaufgang anzuschauen – zusammen mit rund 150 anderen Frühaufstehern aus aller Herren

Länder, von denen viele den Gesichtsausdruck von «You have waked me too soon, I must slumber again» trugen, wie Jemima Morrell ironisch anfügt.⁹

Nach dem Abstieg nach Küssnacht und der Schifffahrt nach Luzern war das alpine Abenteuer vorbei: Per Bahn reisten die Engländer via Olten-Biel nach Neuchâtel, von wo am Folgetag die Rückreise über Pontarlier-Dijon nach Paris anstand. Hier blieb die Gruppe vier Tage, bevor sie nach Hause zurückkehrte. Ein spezielles Ereignis beschwor dabei nochmals die Tage der «Tour of Switzerland» herauf: Mitten im hochsommerlichen Paris stellte sich die Reisegesellschaft in alpiner Ausrüstung am 13. Juli 1863 einem Pariser Fotografen vor das Objektiv – eine bleibende Erinnerung an diese denkwürdige Reise.

Die Schweiz – nicht nur für Alpinisten?

Diesen Abschluss machte Thomas Cook, der Organisator der Reise, allerdings längst nicht mehr mit. Er hatte seine Gruppe bereits von Martigny aus verlassen, um – ganz der viel beschäftigte Geschäftsmann – nach London zurückzukehren und nach den ersten Erfahrungen mit den örtlichen Verhältnissen die Verhandlungen mit den potenziellen Partnern fortzuführen. Cooks Fazit seiner Reise war, dass in der Schweiz die Infrastruktur für ein Grossgruppenangebot noch nicht genügend ausgebaut war, um alle touristischen Destinationen in ein Gesamtpaket einzubinden,

und dass die Aufbauarbeit vorangetrieben werden musste. Das Problem war dabei nicht die wechselhafte Qualität der Verkehrswege und -mittel in der Schweiz, sondern der Mangel an Massentransportmitteln wie Eisenbahnen und Dampfschiffen im alpinen Raum. Denn letztlich waren nur diese Verkehrsmittel für den Gruppentourismus geeignet.

Noch im selben Jahr führte Cook drei weitere Reisen in die Schweiz durch, an denen insgesamt 400 Personen teilnahmen, und im Folgejahr bot er die Schweiz-Reise in einer neuen Form an, die erneut eine sehr grosse Nachfrage auslöste: das «Swiss Circular Ticket» oder «Circular Ticket for Tours in Switzerland», das zu einem verhältnismässig günstigen Preis eine flexible Routenplanung ermöglichte. Mit diesen neuartigen Tickets lancierte Thomas Cook gleichzeitig eine Produktpalette von vier Schweizer Routen, die in Neuchâtel, Basel, Lausanne und Genf starteten und den Reisenden die Netzstruktur vorgaben, von der aus das Reiseland Schweiz – «the Swiss playgrounds» – erschlossen werden konnte.¹⁰

Im «Excursionist» vom 28. August 1863 teilte Thomas Cook seiner Kundschaft mit: «Es ist ein grosser Irrtum zu glauben, dass das Reisen in der Schweiz eine so schwierige Angelegenheit sei, dass es nicht von Damen oder von Personen unternommen werden könne, die nicht ausserordentlich starke physische und psychische Kräfte hätten.» Aufgrund von Jemima Morrells Darstellung ihrer Schweiz-Reise muss diese Wertung für die Alpenregion als leicht beschönigt bezeichnet werden. Viel eher kann man einer Aussage Cooks im «Excursionist» vom 30. September 1863 beipflichten: «Die «Swiss Tours» markieren einen neuen Zeitabschnitt in unseren Geschäften und unseren Unternehmungen.»¹¹ Der Blick auf das Reiseprogramm der folgenden Jahre – die Schweiz, Italien, USA, Palästina, Ägypten – zeigt, dass dies keine leere Wendung war.

Résumé: ViaCook – les débuts du tourisme organisé en Suisse

En été 1863, le Britannique Thomas Cook emmenait pour la première fois un groupe de voyageurs à travers la Suisse, dans les sites autrefois déjà touristiques du Valais, de l'Oberland bernois et de la Suisse centrale. Ce «First Conducted Tour of Switzerland» marque les débuts du tourisme organisé en Suisse. Ce voyage a été possible grâce au réseau des lignes de chemin de fer et des rou-

Erinnerung an das Abenteuer Schweiz: Der «Junior United Alpine Club», Cooks Reisegruppe, am 13. Juli 1863 in Vollmontur mit Alpenstock im Fotostudio in Paris. Die 3. Person von links ist Jemima Morrell (Voyage dans les Alpes 1995).



tes, déjà denses, qui se sont rapidement développées par la suite. Le récit, plutôt amusant et plein d'humour, de Mme Jemima Morrell, qui était du voyage, en dit long sur cette expédition. Ce document instructif est particulièrement intéressant au niveau des aspects purement pratiques du voyage comme l'infrastructure touristique et les moyens de transport et leur usage en Suisse en 1863. Le voyage de Thomas Cook en 1863 tient lieu d'indicateur dans le cadre du projet de l'itinéraire culturel ViaCook. Les curiosités décrites voilà plus de 140 ans sont, pour la plupart, encore d'actualité aujourd'hui.

Riassunto: ViaCook – all'origine del turismo organizzato in Svizzera

Nell'estate 1863, il britannico Thomas Cook condusse per la prima volta un gruppo di turisti a visitare le principali attrazioni dell'epoca in Vallese, nell'Oberland bernese e nella Svizzera centrale. Questo «First Conducted Tour of Switzerland» può essere considerato l'inizio del turismo organizzato in Svizzera; fu reso possibile da una buona rete di strade e ferrovie che d'anno in anno infittiva le sue maglie. Mrs. Jemima Morrell fu della comitiva e il suo rapporto scritto – un racconto divertente e pieno di humor – permette di seguire da vicino il periplo. Questo contributo valuta l'interessante documento soprattutto in ciò che riguarda gli aspetti pratici del viaggio: di quale infrastruttura turistica e di quali mezzi di trasporto disponeva allora la Svizzera, e com'erano impiegati? Il viaggio organizzato da Thomas Cook nel 1863 ha fornito la base per il progetto della ViaCook; ancora oggi, gran parte delle attrazioni turistiche di 140 anni fa mantengono la loro attualità.

Anmerkungen

- 1 Zur Firmengeschichte siehe Fraser 1891, Wagner 1942, Pudney 1953, Tissot 2000. Eine grundlegende Arbeit zum Thema Cook und die Schweiz hat Laurent Tissot in einer Untersuchung zur Entwicklung der Tourismusindustrie in der Schweiz verfasst (Tissot 2000). Seine Darstellung beruht unter anderem auf der Auswertung des (im Krieg zum Teil zerstörten) Firmenarchivs von Thomas Cook in London.
- 2 Die Beliebtheit des Reiselandes Schweiz widerspiegelt sich in der Flut von Reisehandbüchern: Zwischen 1780 und 1914 erschienen 73 Publikationsreihen englischer Führer über die Schweiz, die insgesamt 416-mal neu aufgelegt wurden (Tissot 2000: 18 ff.).
- 3 Stephen 1871, eines der wegweisenden Werke zur Alpinismus- und Tourismusgeschichte in der Schweiz. Wie die Schweizer und Schweizerinnen im 20. Jahrhun-

dert selbst zu Touristen wurden (Grundbedingung: die Einführung von Ferien in der Arbeitswelt) ist in Schumacher 2000 dargestellt.

4 Im Gegensatz zur Seenregion blieben die Alpen bis zum Bau der Schmalspur- und Spezialbahnen (Drahtseil- und Standseilbahnen) eine logistische Herausforderung. Ein Beispiel: Für die Überquerung des Gotthardpasses mit 70 Personen musste Cook im Jahre 1864 neun Postkutschen mit entsprechend vielen Kutschern, Pferden und Zugochsen anheuern (De Beer 1949: 305).

5 Zitate aus «Cooks Excursionist» in Tissot 2000: 158 ff.; übersetzt vom Autor.

6 Morrell 1962. Der Bericht wurde erstmals aus Anlass des Hundertjahr-Jubiläums der ersten von Thomas Cook organisierten Schweiz-Reise ediert. Hier erhielt die «preliminary tour» ihre Bezeichnung als «First Conducted Tour of Switzerland». Französische Ausgabe: Voyage dans les Alpes 1995.

7 Morrell 1962: 27; übersetzt vom Autor.

8 Ebd. 37 ff.

9 Ebd. 85.

10 Im Jahre 1870 bot das Reiseunternehmen Cook bereits mehr als zwanzig verschiedene Touren an. Für die «Personally Conducted Tours» stellte es ab den 1870er-Jahren sechs Assistenten ein, die die Gruppen von 20 bis 60 Personen (später auf 25 reduziert) vom ersten bis zum letzten Reisetag begleiteten. Vgl. Tissot 2000: 169 ff.

11 Zit. in Tissot 2000: 163.

Literatur

- G.R. De Beer: Travellers in Switzerland. London, New York, Toronto 1949.
- W. Fraser Rae: Das Reise-Geschäft. Ein Rückblick auf fünfzigjährige Tätigkeit. Thos. Cook and Son, Wien 1891.
- Jemima Morrell: Miss Jemima's Swiss Journal: The First Conducted Tour of Switzerland in 1863 led by Thomas Cook. London 1962.
- Jemima Morrell: Miss Jemima's Swiss Journal: The First Conducted Tour of Switzerland. In: The History of Tourism. Thomas Cook and the Origin of Leisure Travel. Introduced by Paul Smith, Thomas Cook Archivist. Volume 2. London 1998.
- John Pudney: The Thomas Cook Story. London 1953.
- Beatrice Schumacher: Ferien. Interpretation und Popularisierung eines Bedürfnisses. Schweiz 1890–1950. Diss. Uni Basel. Wien, Köln, Weimar 2000.
- Leslie Stephen: The Playground of Europe. London 1871.
- Laurent Tissot: Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle. Lausanne 2000.
- Voyage dans les Alpes en 1863. Carnet de Route. Présenté et annoté par Laurent Tissot. Yens-sur-Morges 1995.
- Fred N. Wagner: Grosse Welt und kleine Menschen. Aufgezeichnet von Friedrich Witz. Zürich 1942.



Martino Froelicher
arbeitet seit 1988 für ViaStoria.
Er beschäftigt sich vertieft mit
der touristischen Umsetzung
des IVS und ist Ko-Leiter des
Projekts «Kulturwege Schweiz».



Abb. 1: Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana mit dem Gebiet zwischen dem Genfersee und dem Bodensee. Historischer Atlas von Georg Horn (Erstausgabe in Kupfer gestochen bei Johannes Janssonius in Amsterdam 1653); Neuauflage Amsterdam 1684 (Landesbibliothek des Kantons Glarus).

Via Romana – Mythos und Realität der Römerstrassen

«Römerstrassen» sind auf Landkarten und Strassenschildern allgegenwärtig. Schon für die Strassenbauer des 18. Jahrhunderts waren sie das Mass aller Dinge, und noch heute verleihen sie einer Gemeinde historisches Gewicht. In den wenigsten Fällen lassen sich diese modernen «Römerstrassen» aber auf antike Verläufe zurückführen, und die archäologische Forschung zeichnet hierzulande ein eher unspektakuläres Bild der römischen Verkehrswege. Das tut ihrer Faszination aber keinen Abbruch.

Sabine Bolliger

Nicht nur die Römer selbst waren stolz auf ihre Strassen. Die Faszination für diese Bauwerke setzte sich über das Mittelalter und die Neuzeit bis in die Gegenwart fort. In den aktuellen Landeskarten im Massstab 1:25 000 finden sich zahlreiche «Römerstrassen», zum Beispiel in Balsthal (LK 1108 «Murgenthal»), Holderbank und Langenbruck (LK 1088 «Hauenstein») sowie die «Römerstrass» zwischen Kallnach und Studen (LK 1145 «Bieler See» und LK 1146 «Lyss»). Sind das aber tatsächlich alles Strassen, die in der Antike gebaut und benutzt worden sind? Wenn ja, wie können wir das wissen? Immerhin sind seit der Eroberung der Schweiz durch die Römer über 2000 Jahre vergangen. Wenn man bedenkt, wie schnell unsere Autobahnen Löcher

und Risse bekommen und wie oft sie repariert werden müssen, erstaunt es doch etwas, dass die Strassen der Römer zwei Jahrtausende überdauert haben sollen.

Eine römische «Strassenkarte» lässt Raum für Spekulationen

Topografische Karten im heutigen Sinn waren in römischer Zeit unbekannt. Es gibt aber Dokumente, deren Zweck ähnlich war und die uns Informationen zu den Verkehrswegen geben: die Itinerarien. Der Begriff ist vom lateinischen *iter*, was Weg, Reise, Fahrt bedeutet, abgeleitet. Die Itinerarien beschreiben Reiserouten mit Etappenorten und Distanzangaben. Eines der schönsten und bekanntesten Exemplare ist die Tabula Peutingeriana. Sie ist nach dem Augsburger Humanisten Konrad Peutinger benannt, in dessen Be-

Abb. 2 (oben): Innenansicht des schluchtartigen Zugangswegs nach Petra in Jordanien mit der in römischer Zeit benutzten Strassenoberfläche (G. Markoe, Hg.: *Petra rediscovered: lost city of the Nabataeans*. London 2003, 10).



Abb. 3 (unten): Rekonstruktion der Römerstrasse in Arch, Blick gegen Nordosten. Das Bild zeigt die wesentlichen Elemente der römischen Strasse: die gekieste Fahrbahn auf einem Bett aus groben Steinen, ein seitlicher Gehweg und Entwässerungsgräben (Archäologischer Dienst des Kantons Bern).

sitz sie sich seit 1508 befand. Es handelt sich um eine Abschrift des 12. oder frühen 13. Jahrhunderts nach einer Vorlage aus der Spätantike. Heute wird sie in der österreichischen Nationalbibliothek in Wien aufbewahrt. Eine Ausgabe aus dem 17. Jahrhundert, ein kolorierter Kupferstich, findet sich im Historischen Atlas von Georg Horn in der Landesbibliothek des Kantons Glarus (Abb. 1). An der Route von Avenches (*«Aventicum Helvetiorum»*) nach Augst (*«Augusta Ruracum»*) sind die Etappenorte Studen (*«Petenisca»*) und Solothurn (*«Soladurum»*) eingetragen – dem Kopisten gelang es offensichtlich nicht ganz, die lateinischen Ortsnamen immer korrekt abzuschreiben. Aufgrund der Distanzangabe von 22 Leugen (48,8 km) zwischen Solothurn und Augst ist klar,

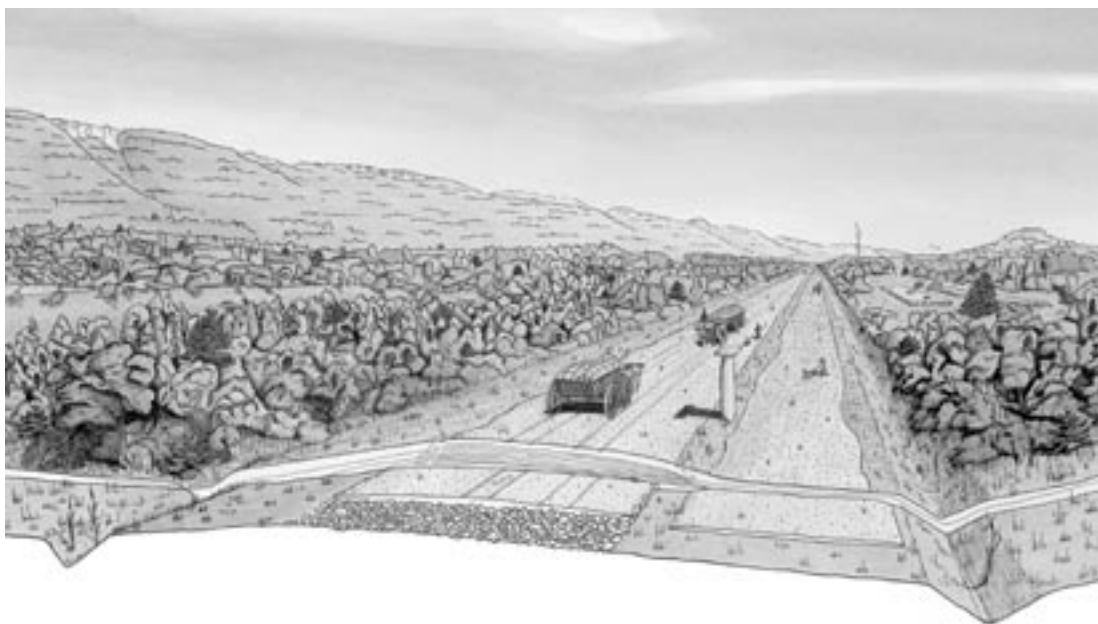
dass die Route über den Oberen Hauenstein geführt haben muss; ein genauerer Verlauf der Strasse lässt sich aber mit der *Tabula Peutingeriana* nicht feststellen.

Es bleibt die Frage, ob im Gelände noch Spuren der römischen Strassen erkennbar sind. Doch wie sehen diese denn überhaupt aus? Die berühmtesten Beispiele stammen aus Italien. Die Via Appia vor Rom und die Strassen in Pompeji mit ihren Fahrbahnoberflächen aus Pflastersteinen haben die Vorstellungen einer typischen Römerstrasse geprägt. Ein weiteres Beispiel dieser Art ist die erst in den letzten Jahren ausgegrabene Strasse, die in Jordanien durch eine tiefe Felsschlucht nach Petra führt (Abb. 2).

Haben die Römerstrassen in der Schweiz auch so ausgesehen? Archäologische Ausgrabungen geben ein anderes Bild. Mit Ausnahme von einer einzigen gepflasterten Strasse in Martigny weisen alle bisher bekannten und sicher datierten Römischen Strassen im schweizerischen Mittelland und im Jura eine Fahrbahn aus Kies mit einer Unterlage aus gröberen Steinen auf. Ein typisches Beispiel ist das Strassentrassee in Arch (Abb. 3). Es ist mit einem Fussweg und seitlichen Entwässerungsgräben versehen. Mehrere aufeinander liegende Reparaturschichten machen deutlich, dass die Fahrbahn immer wieder ausgeteert werden musste.

Meilensteine: beredte Zeugen des antiken Strassenbaus

Auf der Rekonstruktionszeichnung von Arch ist auch ein Meilenstein zu erkennen. Er wurde neben der Strasse gefunden. Solche Steinsäulen



sind weitere Zeugen der Römerstrassen. Sie säumten die Verkehrswege in regelmässigen Abständen und gaben die jeweilige Distanz vom nächsten Zählpunkt (*caput viae*) an. In der Schweiz sind Nyon, Martigny, Avenches und Augst als *capita viae* nachgewiesen. Dass Meilensteine als Denkmäler immer wieder fasziniert haben und deshalb auch erhalten geblieben sind, zeigt ein Beispiel bei St-Prex (Abb. 4). Der Stein wurde 1785 bei der Mühle des Dorfs gefunden und dann auf der Brücke über den Bach Boiron eingemauert. Die lateinische Inschrift lautete übersetzt: «Der Kaiser Marcus Aurelius Antoninus, der fromme, glückliche Augustus, grösster Parthersieger, grösster Britanniersieger, Pontifex Maximus, im 16. Jahr seiner tribunizischen Gewalt, zum 2. Mal zum Imperator ausgerufen, zum 4. Mal Consul, Proconsul, tapferster, glücklichster, grosser Feldherr, Befrieder des Erdkreises, hat die durch Alter zerfallenen Strassen und Brücken wiederhergestellt.» Der Stein kann aufgrund dieser Angabe in den Herbst 213 datiert werden. Die neuzeitlichen Finder liessen dazu noch eine weitere Inschrift anbringen: «Pontes et vias vetustate collapsas olim Roma, nunc Berna restituit. 1785.»

– Einst stellte Rom die durch Alter zerfallenen Strassen wieder her, nun Bern. Die Berner verstanden sich also in der eroberten Waadt als die Nachfolger der Römer. Steine mit dem zitierten Inschriftformular des Kaisers Caracalla sind auch in Yverdon, Solothurn (Abb. 5) und Trier gefunden worden. Sie zeugen vom intensiven Strassenbau im Zusammenhang mit dem Krieg gegen die Alemannen. Dies heisst jedoch nicht, dass die Strassen ausschliesslich für das Militär gebaut wurden. Das ganze schweizerische Mittelland war damals besiedelt, und ein dichtes Strassennetz, auf dem die landwirtschaftlichen Güter transportiert werden konnten, verband die zahlreichen Gutshöfe miteinander (Abb. 6). Auch aus religiösen Gründen war die Bevölkerung unterwegs. Petinesca war nicht nur ein Strassendorf (*vicus*) und Etappenort an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Auf einer Terrasse des Jäissbergs ausserhalb der Siedlung befand sich auch ein gallorömischer Tempelbezirk. Solche Heiligtümer zogen immer Pilger an; es gab sie sowohl in städtischen Zentren als auch an abgelegeneren heiligen Orten wie auf Inseln, Pässen oder Bergen. In einem religiösen Bezirk in Thun-Allmendingen wurde eine Pilgerfamilie aus Terrakotta gefunden (Abb. 7).



Kreuzweggöttinnen mit nachhaltiger Ausstrahlung

Neben Itinerarien, Strassenresten und Meilensteinen dienen auch moderne Orts- und Flurnamen als Hinweise auf römische Strassen. In der Antike verehrte man Kreuzweggöttinnen unter den Namen *Biviae*, *Triviae* und *Quadriviae*. Sie sind aufgrund von mehreren Weihaltären aus Avenches und Windisch bekannt (Abb. 8). Solche Altäre wurden häufig von Militärposten gesetzt, die an einer Strassengabelung oder Strassenkreuzung den Verkehr überwachten. Möglicherweise geht der Flurname «Tribel» in Worblen bei Petinesca auf eine solche Kreuzweggöttin zurück. Das dort ausgegrabene Strassenbett enthielt römische Funde; vielleicht besteht es allerdings aus Bauschutt aus dem nahen *vicus*, der in jüngerer Zeit wieder verwendet wurde. Die römische Zeitstellung ist somit nicht gesichert.

Auch Strassennamen könnten auf die Römer hinweisen, so zum Beispiel «Heidenweg», «Hochsträss» oder «Hochgsträtt» (Abb. 9). Lange nahm man an, dass die Römer ihre Strassen auf einem Damm errichteten, der dann aus dem Gelände herausragte und somit später als «Hochsträss» be-



Abb. 4 (links): Meilenstein des Kaisers Caracalla bei St-Prex (Walser III, 1980, 160 f. Nr. 318).

Abb. 5 (rechts): Meilenstein des Kaisers Caracalla aus den Fundamenten der alten St. Ursenkirche in Solothurn. (P. Gutzwiller, H. Spycher: *Höhle – Castrum – Grottenburg*. Archäologische Streifzüge in Solothurn. Heilbronn 2001, 36).



Sabine Bolliger

Archäologin und Historikerin, ist Mitarbeiterin von ViaStoria und arbeitet an einem Nationalfondsprojekt über römische Verkehrswege in der Schweiz.

Abb. 6: Ein Ochsenkarren auf dem Mosaik von Orbe-Boscéaz (Flutsch, Niffeler, Rossi 2002, 167).



Abb. 7 (rechte Seite, oben links): Familie in Kapuzenmänteln als Pilger im Heiligtum von Thun-Allmendingen (Flutsch, Niffeler, Rossi 2002, 216).

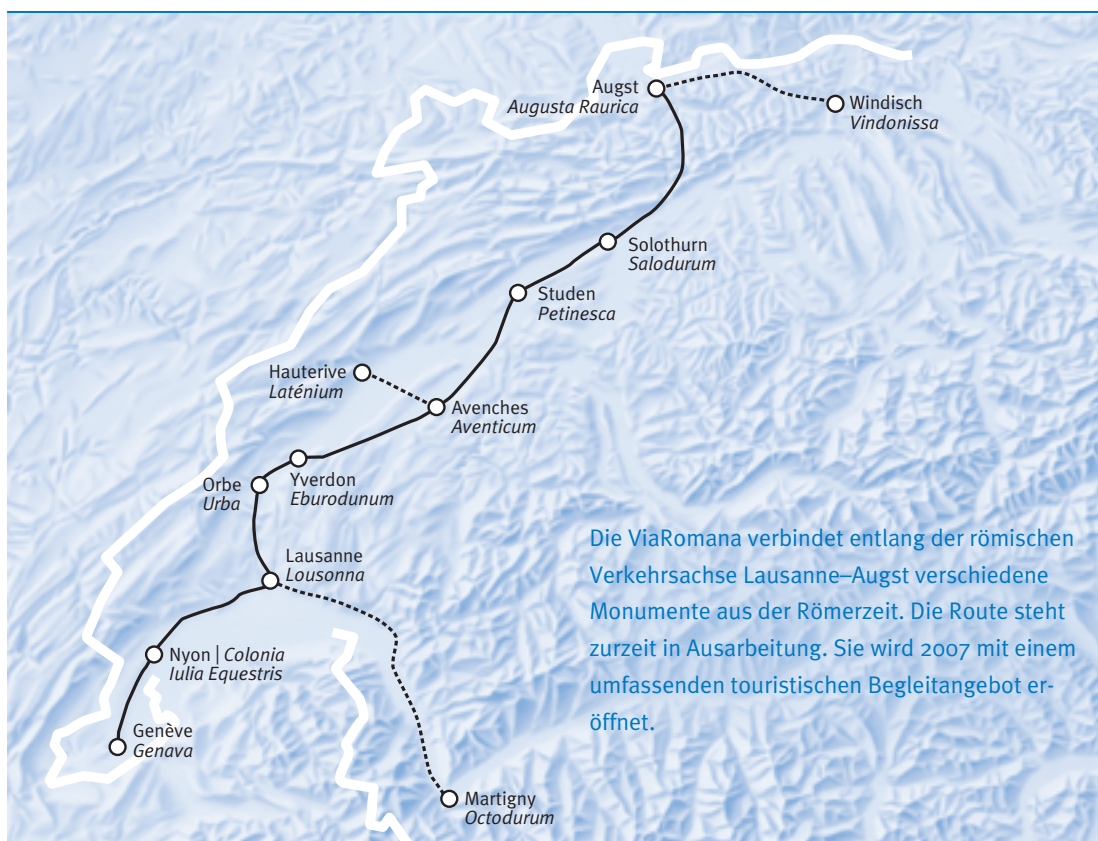
Abb. 8 (rechte Seite, oben rechts): Weihung an die Weggöttinnen (Walser I, 1979, 154 f. Nr. 73).

Abb. 9 (rechte Seite, unten): Kallnach/Bargen. Karte von 1834 mit der als «Hochgrätt» bezeichneten Strasse von Kallnach Richtung Jäissberg–Petinesca (Zwahlen 1990, 215).

zeichnet wurde. Es ist aber auch denkbar, dass diese Strassen ursprünglich eben verlaufen waren und sich das Gelände nachträglich absenkte, während das Strassenbett durch den festen Unterbau seine Höhe behielt. Aber längst nicht jede «Hochsträss» war eine Römerstrasse wie diejenige zwischen Kallnach und Studen und zwischen Arch und Leuzigen. Im Flur «Hochsträss» in Launen führte kein bedeutender alter Verkehrsweg vorbei, und die «Hochsträss» im Hasliberg ist vom Gratweg abgeleitet und relativ jungen Ursprungs.

Die Via Romana: eine bedeutende Route vom Genfersee an den Rhein

Der Verlauf einer Strasse zwischen den *coloniae* und *vici* von Genf bis Augst lässt sich nur teilweise rekonstruieren, da archäologisch erst wenige kurze Stücke nachgewiesen sind. Die verschiedenen Quellen zeigen jedoch, dass eine wichtige römische Strassenverbindung vom Genfersee an den Rhein führte, und die zahlreichen sehenswerten Denkmäler und Museen an der Route öffnen den Blick für den Reichtum dieser Vorfahren, die nicht nur unseren Strassen-



Die Via Romana verbindet entlang der römischen Verkehrsachse Lausanne–Augst verschiedene Monumente aus der Römerzeit. Die Route steht zurzeit in Ausarbeitung. Sie wird 2007 mit einem umfassenden touristischen Begleitangebot eröffnet.

bau, sondern auch die Kultur und Gesellschaft in einem nicht zu unterschätzenden Mass beeinflussten.

Résumé: ViaRomana – mythe et réalité des routes romaines

Les «routes romaines» sont omniprésentes sur les cartes actuelles. Il est toutefois impossible de retracer directement le parcours de ces voies de communication antiques. Le mythe des routes romaines était déjà bien vivant au XVIII^e siècle. Les constructeurs des premières chaussées modernes considéraient qu'ils perpétuaient en quelque sorte la tradition romaine. Grâce aux documents historiques et aux vestiges archéologiques, nous sommes particulièrement bien informés sur le réseau de communication datant de l'époque romaine. Dans le Mittelland suisse et le Jura, les routes romaines n'étaient pas des voies pavées comme à Rome et au Proche-Orient, mais de simples chemins de pierres recouverts de gravats bordés de caniveaux. Des bornes le long des principaux axes informaient sur la distance à parcourir jusqu'au centre prochain. Les inscriptions qu'elles comportaient nous permettent de connaître aujourd'hui le moment où elles ont été érigées. L'itinéraire culturel ViaRomana suit une importante voie romaine s'étendant du lac Léman au Rhin avec nombre de vestiges et de musées romains.

Riassunto: ViaRomana – mito e realtà delle strade romane

Oggi appaiono spesso nella cartografia «strade romane» il cui rapporto con antiche strade rimane peraltro difficile da stabilire. Il mito delle strade romane era già vivo nel Settecento quando i costruttori delle moderne chaussées consideravano le loro opere come una continuazione di quella tradizione. Documenti storici e reperti archeologici ci danno informazioni sulla rete viaria del periodo romano. Nell'Altopiano svizzero e nel Giura le strade della romanità non erano sonuose vie selciate, come a Roma o nel Vicino Oriente, bensì delle semplici carreggiate ricoperte di ghiaia, con una sottostruttura di pietre grezze, delimitate da fossi laterali per l'evacuazione dell'acqua. Le pietre miliari lungo gli assi principali fornivano indicazioni sulle distanze da percorrere e, grazie alle loro iscrizioni, oggi ci rivelano la data di costruzione della strada. Il percorso culturale ViaRomana ritraccia un'impor-



tante strada romana tra il Lago Lemano e il Reno, collegando musei e diversi significativi monumenti.

Literatur

- Sabine Bolliger: Römische Brücken in der Schweiz. In: Wege und Geschichte 2003, 16 ff.
 Rudolf Fellmann: La Suisse gallo-romaine. Cinq siècles d'histoire. Lausanne 1992, 81 ff.
 Laurent Flutsch, Urs Niffeler, Frédéric Rossi: Römische Zeit (Die Schweiz vom Paläolithikum bis zum frühen Mittelalter V). Basel 2002.
 Albert Grenier: Manuel d'archéologie gallo-romaine II. L'archéologie du sol. Les routes. Paris 1934, ND 1985.
 Heinz E. Herzig: Altstrassenforschung zwischen Geschichte, Geographie und Archäologie, dargestellt am Beispiel der Römerstrassen des schweizerischen Mittellandes. In: Archäologisches Korrespondenzblatt 25, 1995, 209 ff.
 Felix Stähelin: Die Schweiz in römischer Zeit. Basel 1948, 337 ff.
 Eric Vion: Routes romaines et Etraz: Mythes et réalités. In: Bulletin IVS 1990/2, 35 ff.
 Gerold Walser: Römische Inschriften in der Schweiz I–III. Bern 1979/1980.
 Rudolf Zwhalen: Römische Strassen im bernischen Seeland. In: Archäologie im Kanton Bern 1, 1990, 197 ff.



La ViaSalina, une artère vitale de la République de Berne

Autrefois, la ViaSalina représentait une artère vitale pour la République de Berne: durant plusieurs siècles, le sel était importé de Salins-les-Bains, soit d'Arc-et-Senans. Au début, le commerce était libéral. Néanmoins, au vu de l'importance croissante que prenait ce précieux bien, «Leurs Excellences de Berne» instaurèrent un monopole commercial afin de garantir l'approvisionnement de la population et de remplir les caisses de l'Etat. Le transport du sel se faisait à l'aide de bêtes de somme, de charrettes et de barques. Des témoins historiques de l'aménagement de ce réseau de routes peuvent être observés aujourd'hui encore.

Guy Schneider

Lorsqu'une facture *salée* vient grever notre *salaire*, à tel point que nous nous changeons en *statue de sel*, nous nous rendons alors compte de l'importance que revêtait le sel jadis. Le nom d'«or blanc» donné au sel n'est pas le fruit du hasard; comme le disait Cassiodore (500–580), ce Romain érudit: «On peut se passer d'or, mais pas de sel.» Peut-être Cassiodore savait-il déjà que le sel n'était pas uniquement un assaisonnement, mais une substance vitale pour de nombreux organismes. L'homme devrait absorber cinq voire six grammes de sel par jour, afin d'écarter tout risque d'anémie.

Une quittance datant de 1829 témoigne du transport de sel français en provenance du relais de Lignerolles et à destination d'Yverdon.

Du sel du Jura pour Rome et pour Berne

Jusqu'à la découverte des salines du Rhin aux alentours de 1830, la Confédération était tributaire de l'étranger pour son approvisionnement en sel. Les uniques salines nationales méritant d'être nommées étaient celles de Bex dans le bailliage bernois d'Aelen (Aigle). Découvert en 1554, ce filon ne fut réellement exploité qu'à partir du XVII^e siècle. Les quantités de sel produites à Bex n'ont cependant jamais permis de couvrir au-delà des besoins de la région.

Comme le reste de la Confédération, la République de Berne devait elle aussi importer son sel et était, de ce fait, soumise au calcul politique des fournisseurs. L'Etat de Berne parvenait toujours à couvrir ses besoins en s'approvisionnant auprès de différents fournisseurs, dont le principal était toutefois Salins-les-Bains, qui appartenait à la Franche-Comté de Bourgogne d'autrefois. Le sel provenant de ces salines était d'une qualité exceptionnelle, raison pour laquelle ses acheteurs l'appréciaient tant. On pense que l'histoire de la production du sel de Salins-les-Bains remonte à la population gallo-romaine qui, jusqu'à Rome, savourait tout particulièrement la viande salée de la même région. Mais ce n'est qu'à partir des XII^e et XIII^e siècles que la production devint prospère. Au XVIII^e siècle, l'industrie salinière dut être délocalisée à Arc-et-Senans, car l'exploitation sauvage des forêts, menée durant plusieurs siècles pour en extraire du charbon, avait laissé des traces désastreuses. La saumure parcourait alors plus de 20 kilomètres dans des tuyaux en bois jusqu'à la



nouvelle installation, la «cité idéale», que l'architecte Claude-Nicolas Ledoux avait dessinée sur demande de Louis XV. Inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO à l'instar de la vieille ville de Berne, Arc-et-Senans est aujourd'hui un centre pour l'architecture urbaine.

Leurs Excellences reprennent le contrôle

Au départ, le commerce du sel entre Berne et Salins-les-Bains était entre des mains privées, mais à partir du XV^e siècle, l'Etat commença à «y mettre son grain de sel». Le 13 septembre 1623, un monopole du sel fut proclamé pour le bien des bourgeois, des sujets et de la patrie et au nom du devoir du souverain de procurer les meilleurs biens au peuple. En vertu d'un écrit, le monopole avait pour objectif de stabiliser le prix du sel et de réaliser une réserve afin que la ville et le pays purent toujours disposer d'un sel de qualité irréprochable. Mais Leurs Excellences de Berne ne mentionnèrent à aucun moment les raisons économique-politiques qui se cachaient aussi derrière ce décret. L'importance du commerce du sel pour la caisse de l'Etat se refléta dans les comptes vers la fin du XVIII^e siècle: le commerce du sel représentait alors la quatrième principale source de revenus publics.

L'Etat s'empara non seulement du commerce, mais également de la distribution du sel, qui se faisait via les dépôts à sel et les relais officiels. En 1739, on comptait 13 grands dépôts à sel et 200 relais munis de grandes cuves à sel répartis sur tout le territoire de Berne. Le commerce du sel sous cette forme toucha à sa fin dans les années septante, lorsque les cantons transmirent leurs droits de commerce du sel aux salines du Rhin à Schweizerhalle.



Transport par voies navigables et terrestres

De Salins-les-Bains et d'Arc-et-Senans, le sel était acheminé via différentes routes jusqu'à Berne. Moins onéreuses, les voies navigables étaient privilégiées dans la mesure du possible. La route la plus empruntée passait par Pontarlier, puis le col de Jougne jusqu'à Yverdon, où la précieuse marchandise était chargée sur des barques qui permettaient de rallier Morat. Pour les derniers 30 kilomètres, il fallait à nouveau suivre des chemins terrestres. Sur les terres sous souveraineté bernoise, on avait le choix entre d'autres variantes, soit l'itinéraire le plus direct conduisant jusqu'à Yverdon par le col des Etroits, ou la voie d'eau, plus longue, par le lac de Bièvre, la Thielle et l'Aar.

Au XVII^e siècle, on construisit le canal d'Aarberg dans le Seeland en vue d'éviter le détour par Nidau. Néanmoins, cette construction ne fut guère concluante; au bout de trente ans à peine, il fallut renoncer à cette alternative. Pour le trans-

En haut: La saline de Salins-les-Bains est aujourd'hui un musée.

En bas: La Saline Royale d'Arc-et-Senans, une «cité idéale» datant du XVIII^e siècle (vue aérienne tirée d'un prospectus).



Fascinants vestiges du commerce du sel sur la ViaSalina: à l'instar du site de Vuitebœuf, les voies à ornières de Ballaigues figurent parmi les plus impressionnants chemins du commerce du sel en Suisse (en haut). Les dépôts à sel de L'Entrepôt (milieu) et du Souillot (en bas le «Magasin Neuf»), tous les deux en France, présentent des constructions semblables. Celui du Souillot couvre une surface excédant 1000 mètres carrés!



port par les lacs, on utilisait des barques et pour le transport fluvial, de petits «weidling», que l'on treuillait depuis la terre pour remonter le courant. Le trajet sur les fleuves et rivières de Nidau au pont «Neubrücke» près de Bremgarten pouvait ainsi durer 5 à 6 bonnes journées. Un renchérissement dû au transport de cette marchandise déjà coûteuse au départ était par conséquent inévitable.

Au début, des bêtes de somme servaient au transport du sel par voie terrestre. Un élevage de mulets à Pretin, localité située à proximité de Salins-les-Bains, garantissait un nombre suffisant d'animaux, entre le XIV^e et le XVI^e siècle. On ne peut toutefois pas dire avec certitude que ces animaux parvenaient à parcourir tout le trajet jusqu'à Yverdon. Plus tard, les charrettes monoaxiales vinrent remplacer les animaux pour les tronçons escarpés et des charres biaxiales pour les chemins de plaine plus larges. Le transport hivernal au moyen de luges devait aussi jouer un rôle certain.

Nombreux témoins du commerce du sel

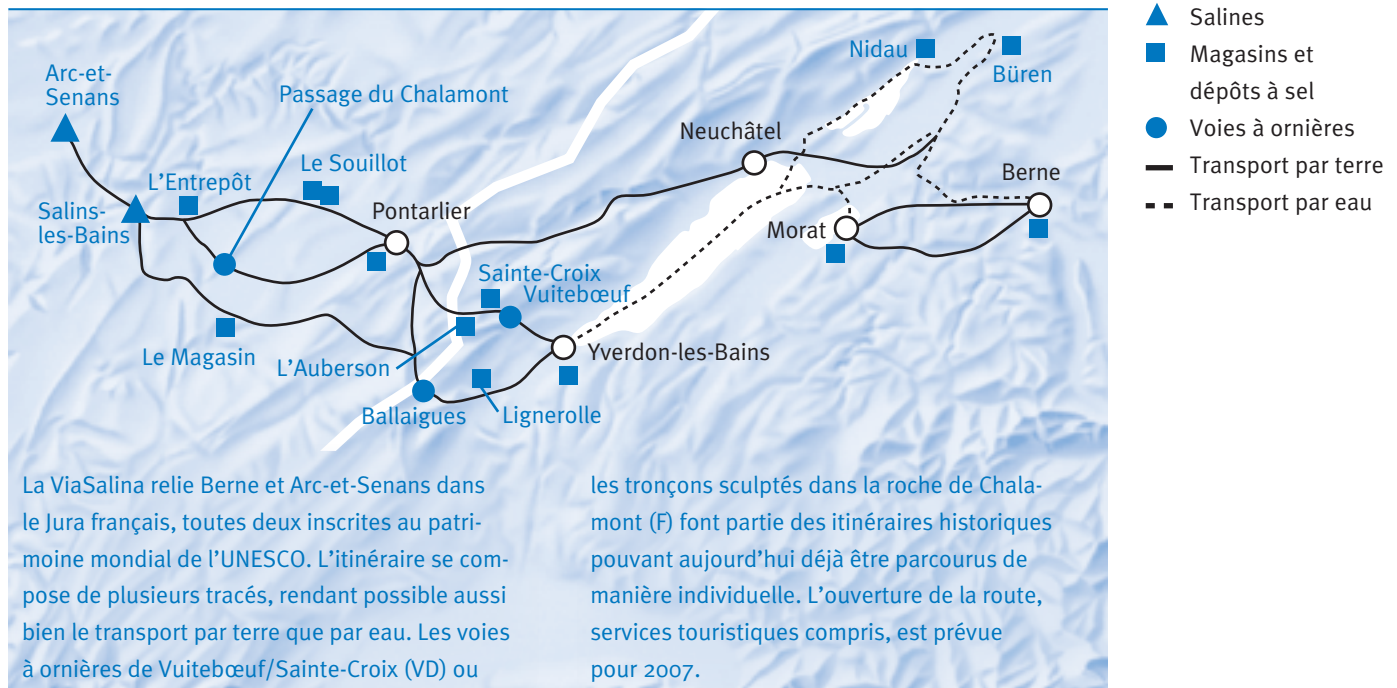
Quiconque part aujourd'hui de Berne pour rejoindre les Salines du Jura français rencontrera les multiples vestiges légués par des siècles de commerce du sel. Parmi ces reliques, le réseau de chemins creux entre Heggidorn et Allenlütten, à travers la forêt «Murtenwald» ou dans la descente du Löwenberg (BE), ainsi que les étonnantes voies à ornières dans les régions de Vuitebœuf/Sainte-Croix, de Ballaigues (VD) et de Chalamont (F) à mi-chemin entre Frasné et Salins-les-Bains. On a longtemps cru que ces réseaux étaient des vestiges des routes romaines. C'est seulement avec la découverte de documents prouvant que les Bernois entreprirent à plusieurs reprises des travaux d'assainissement de la route du sel sur le tronçon du col des Etroits que l'on put déterminer la phase finale de transport sur les voies à ornières.

Néanmoins, les restes de chemins ne sont pas les uniques témoins du commerce du sel de l'époque; de nombreuses constructions qui faisaient partie de l'infrastructure des voies de transport en témoignent également. Parsemés tous les 15 à 20 kilomètres sur les chemins, les dépôts à sel parfois imposants attirent l'attention, tout particulièrement aux alentours de la localité française du Souillot. Celle-ci englobe le «Magasin Vieux» datant de 1645 et le «Magasin Neuf» s'élevant sur une surface de 1000 mètres carrés! Depuis l'arrêt



Guy Schneider

géographe auprès de ViaStoria depuis 1984 a exploré les voies à ornières de la ViaSalina.



du commerce du sel, de nombreux magasins ont disparu et d'autres ont été affectés à des usages quelconques. Les anciens relais subirent le même sort. Ainsi, celui de Vuitebœuf, appelé «La Balance» car on y pesait le sel au moyen d'une balance, est lui aussi désaffecté. Les fontaines des villages jurassiens ont également joué un rôle primordial dans le transport du sel, tant pour les bêtes de somme et leurs meneurs que pour les bêtes de trait et leurs cochers. Bon nombre d'entre elles ne servent aujourd'hui plus qu'à la décoration florale des villages, preuve indéniable que cette route du sel fait désormais incontestablement partie de l'histoire de notre pays.

Zusammenfassung: Die ViaSalina – eine wichtige Lebensader der Republik Bern

In der Vergangenheit war die ViaSalina für die Republik Bern eine der ganz wichtigen Lebensadern: Während Jahrhunderten wurde auf ihr das begehrte Salz von Salins-les-Bains beziehungsweise Arc-et-Senans eingeführt. Zu Beginn war der Handel liberal organisiert, doch mit zunehmender Bedeutung der Ware setzten die «Gnädigen Herren» von Bern ein Handelsmonopol durch, das sowohl die Grundversorgung der Bevölkerung sichern als auch die Staatskasse füllen sollte. Der Transport erfolgte mit Saumtieren, Karren und Booten auf einem Netz von Land- und Wasserwegen, das mit einer entsprechenden Infrastruktur versehen war und von dem noch heute eindruckliche Spuren im Gelände zu finden

sind, so etwa die Geleisestrassen von Vuitebœuf/Sainte-Croix und Ballaigues und mehrere Salzdepots entlang der Route.

Riassunto La ViaSalina – un'arteria vitale per la Repubblica di Berna

Nel passato la ViaSalina rappresentò per la Repubblica di Berna un'importante arteria di traffico sulla quale transitò durante secoli, in provenienza da Salins-les-Bains o da Arc-et-Senans, il sale che le era indispensabile. Inizialmente commercio e trasporto furono lasciati all'iniziativa privata, ma con la sua crescente importanza le autorità bernesi rivendicarono un monopolio per sopperire ai bisogni della popolazione alimentando nel contempo l'erario statale. I trasporti si facevano a soma, con carri e con barche lungo un reticolo di vie di terra o d'acqua munite delle necessarie infrastrutture, di cui ancora oggi rimangono importanti tracce sul terreno: per esempio la strada a solchi di Vuitebœuf/Sainte-Croix e di Ballaigues e diversi edifici di deposito del sale lungo la strada.

Littérature

Jean-François Bergier: Une histoire du sel. Fribourg 1982.
André Besson: La fabuleuse histoire du sel.
Yens s. Morges 1998.
Paul Guggisberg: Der bernische Salzhandel. Bern 1933.
Albert Hahling: Salz(-Wasser)strassen und Salzwege.
In: Bulletin IVS 1995/2, 9–14.
André Hammerer: Sur les chemins du sel. Besançon 1984.
Walter Thut: «Damit das Land mit genugsamen Salz versehen.» In: Der Bund, 15.8.1998.

Eindrückliche Dimensionen: Auf der Splügen-Passhöhe sind zwei Varianten des Saumwegs erhalten. Die obere ersetzte vermutlich die untere nach einem Felssturz.



ViaSpluga – das Modellprojekt für «Kulturwege Schweiz»

Die ViaSpluga hat für «Kulturwege Schweiz» Modellcharakter: Bereits in der vierten Saison wird der Kulturweg über den Splügenpass erfolgreich touristisch vermarktet. Die regionalen Tourismusbüros bieten zwei- bis viertägige Touren an, die mit Übernachtungen, Lunchpaketen, Gepäcktransporten, Wanderinformationen und kulturellen Aktivitäten zu verschiedenen Angebotspaketen geschnürt werden. Wie ist die ViaSpluga entstanden, was hat sie in der Region bewirkt?

Arne Hegland

Wie ein roter Faden zieht sich die ViaSpluga durch die vielfältige Natur- und Kulturlandschaft am Splügenpass. Sie führt «vom Domleschg, dem grössten Bündner «Obstgarten», durch die Tannen- und Lärchenwälder der Hinterrheintäler, über die kargen Alpweiden und Bergwiesen des Splügenpasses hinunter zu den Kastanienhainen und Rebbergen in die bereits mediterrane Welt des Valchiavenna unweit des Lago di Como», wie dies der Publizist Kurt Wanner, Mitinitiator der ViaSpluga, ausdrückt.¹ Ihr Herzstück ist der 2113 Meter hohe Splügenpass, wo Nord und Süd zusammentreffen: Regierung, Kultur, Sprache und Religion wechseln hier, Siedlungs-, Wirtschafts- und Lebensformen – und nicht zuletzt die kulinarischen Traditionen.

Die ViaSpluga folgt den Spuren des Transits über den Splügenpass. Spuren, die die bewegte Geschichte des Passes belegen, die das Auf und Nieder der Handelsroute von der römischen Zeit bis ins 19. Jahrhundert widerspiegeln. Breite, gepflasterte Saumwege, Susten (Umladestationen) und Gasthäuser zeugen von der Blüte des Transitverkehrs in der frühen Neuzeit, als der Splügen schlicht als der «brauchbarste Pass aus diesen Gegenden nach Italien» galt;² die 1826 eröffnete Kutschenstrasse beweist, dass man auch den Schritt vom Saum- zum Fahrverkehr nicht verpasste. Doch bereits ein halbes Jahrhundert später wendete sich das Schicksal: Die Eröffnung der Eisenbahnlinie über den Brenner läutete 1867 den Niedergang des Transitverkehrs ein, und mit der Betriebsaufnahme der Gotthardbahn wurde 1882 sein Ende besiegelt. Seither hat sich kaum mehr ein überregionaler Gütertransport auf die

Splügenroute verirrte. Nur zwischen Thusis und dem Dorf Splügen, wo sich die Splügen- mit der San-Bernardinoroute deckt, hat mit der Eröffnung des San-Bernardino-Strassentunnels 1967 der moderne Transitverkehr wieder Einzug gehalten.

Aus Gedankenspielen wird ein konkretes Projekt

Die Anfänge der ViaSpluga gehen in die 1980er-Jahre zurück. In jener Zeit war ich als Mitarbeiter am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS mit den Aufnahmen am Splügenpass betraut und profitierte dabei immer wieder von den Anregungen von Kurt Wanner, der als einer der besten Kenner der regionalen Geschichte und Kultur bereits seit einigen Jahren Wanderungen über den Splügen und durch die imposante Cardinello-Schlucht organisiert hatte. In zahlreichen Gesprächen diskutierten wir die Frage, wie ein historisch gewachsener, in der Region verwurzelter, aber auch teilweise vergessener Weg wie der Saumweg über den Splügenpass zu neuem Leben erweckt werden könnte. Der Erfolg zahlreicher geführter Wanderungen über den Pass liess in unseren Köpfen die Idee eines Kultur-Weitwanderwegs heranwachsen. Neben der landschaftlichen Schönheit und der attraktiven Wegsubstanz würden auch die Grenzsituation des Passes und der daraus resultierende Unterschied der kulturellen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung diesseits und jenseits der Passhöhe der Route viel Reiz verleihen. Vorerst bestand diese Idee erst in unseren Köpfen. Eine wichtige Voraussetzung für ihre Realisierung wurde aber Mitte der 1990er-Jahre geschaffen: Mit Mitteln aus der «Schoggitaler»-Sammelaktion 1993 sowie weiteren Beiträgen von öffentlicher und privater Seite konnte die Reaktivierung und Sanierung des Splügen-Saumweges an die Hand genommen werden. Beidseits des Passes wurde gerodet und gegraben, das regionale Baugewerbe arbeitete Hand in Hand mit Schulklassen, Lehrlingskursen und Armeeeinheiten, die in mehr oder weniger freiwilliger Fronarbeit zerfallende Trockenmauern aufrichteten und neue Brücken und Stege errichteten. Nach zwei Jahren war der Abschnitt Splügen-Isola instand gestellt und begehbar.

Damit rückten die Zugänge zum Pass im Süden und Norden ins Blickfeld: Im Auftrag der heutigen Organisation Regio Viamala verfassten Kurt

Wanner und ich 1996 ein «Grundlagenpapier für einen Kulturwanderweg Thusis-Chiavenna», in dem die Hauptroute, die später den Namen Via-Spluga erhielt, und acht Nebenrouten beschrieben sind: Das aktuelle Konzept von «Kulturwege Schweiz», in dem mehrtägige Fernwander Routen mit verschiedenen ein- und zweitägigen Routen für stationäre Gäste ergänzt werden, war hier bereits vorgezeichnet.

Zusammenarbeit auf allen Ebenen

In den folgenden Jahren realisierte Regio Viamala in enger Zusammenarbeit mit der Comunità Montana della Valchiavenna CMV, den betroffenen Gemeinden und Verkehrsvereinen, den Bündner Wanderwegen BAW, der Vereinigung Kulturraum Viamala und anderen Interessengruppen die ViaSpluga:

- Mit staatlichen Fördermitteln (Regio Plus) wurde 1998 ein Marketingkonzept finanziert, das die Grundlage für die heutigen touristischen Angebote bildete.
- Die Bündner Wanderwege BAW setzten die einheitliche Signalisierung der Route um, und sie übernahmen die Verantwortung für die Instandstellung der Wege und den Wegneubau in der Rofla (vgl. Kasten).



Einst eine wichtige Handelsroute, heute ein grossartiger Wanderweg: der Saumpfad nahe der Passhöhe.

Rechte Seite: Alte und neue Brücken – auf der ViaSpluga ein Thema mit Variationen: Die Marmorbrücke zwischen Splügen und der Passhöhe ist mittlerweile bald 170 Jahre alt (oben). Die Brücke über das Traversiner Tobel (2. Bild von oben; Foto Jeannette Tschudy) vom Ingenieur Jürg Konzett stürzte 1999, drei Jahre nach ihrem Bau, unter einer Felslawine ein; im Sommer 2005 wird etwas weiter talauswärts eine neue Brücke eröffnet. Der Punt da Suransuns am oberen Ausgang der Viamala (3. von oben; Foto Jürg Konzett), eine Spannbandbrücke mit steinernen Gehplatten aus dem Jahr 1999, stammt ebenfalls von Jürg Konzett. Auf der Südseite des Passes, in der Cardinello Schlucht, kommen traditionelle Holzkonstruktionen zum Einsatz (unten).

Schlüsselstelle Rofla – mit Autobahngeldern gebaut

Die steinschlaggefährdete Roflaschlucht zwischen Andeer und Sufers erwies sich bei der Routenwahl als eine eigentliche Schlüsselstelle der ViaSpluga: Neben der A13 und der Kantonsstrasse liess sich kaum mehr Platz finden für einen sicheren Wanderweg, und auf historische Trassees konnte nur an wenigen Stellen zurückgegriffen werden. Mit grossem bautechnischem Aufwand wurde daher ein neuer Weg in die Schlucht gelegt. Er verläuft in einzelnen Abschnitten auf vorgehängten Fussgängerstegen der Kantonsstrasse entlang und auf einer Galerie der Nationalstrasse. Rund eine halbe Million Franken wurden auf diesem Abschnitt der ViaSpluga verbaut – in erster Linie Gelder aus dem Nationalstrassenbudget. Das war möglich, weil dank dieser Weganlage der Fussverkehr von der Kantonsstrasse weggebracht werden konnte, die ihrerseits als Ausweichroute der A13 dient.

- Die Gemeinden und Verkehrsvereine verpflichteten sich, für den Unterhalt der Wege aufzukommen. Sie übernahmen Versicherungskosten und leisteten weitere Beiträge in Form von finanzieller Unterstützung und Arbeitsleistungen.
- Auf der Südseite liefen alle Arbeiten unter der Regie der CMV. Die Provinz Sondrio leistete eine vollständige Vorfinanzierung; ein Teil der Kosten konnte nachträglich einem Projekt des EU-Förderprogramms Interreg belastet werden.

Am 7. Juli 2001 war es schliesslich so weit: Der 65 Kilometer lange Weitwanderweg ViaSpluga wurde mit einem feierlichen Akt auf der Passhöhe eröffnet. Jetzt erst würde sich erweisen, ob er die Erwartungen wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Art, die auf ihn gesetzt worden waren, erfüllen kann: Werden die touristischen Angebotspakete gebucht werden? Und wird sich die branchen- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und Italien wunschgemäss einspielen?

Ein wirtschaftlicher Erfolg ...

Die Bilanz im Herbst 2004, gegen Ende der vierten Saison, ist eindeutig: Die ViaSpluga ist ein Erfolg, und die Erwartungen haben sich erfüllt. «Die Entwicklung der Besucherzahlen hat selbst

die optimistischsten Prognosen klar übertroffen», sagt Denise Dillier von Splügen/Rheinwald Tourismus. Mit ihrem Engagement und ihrer Kompetenz hat sie selbst dazu einen grossen Teil beigetragen. Und die Zahlen, die sie präsentiert, sprechen für sich: Der durch die ViaSpluga erzeugte Umsatz – ermittelt aufgrund von verkauften Arrangements (ohne individuelle Hotelbuchungen) – betrug im ersten Jahr 44 000 Franken, im zweiten 197 000 Franken und im dritten bereits 440 000 Franken, also das Zehnfache des ersten Jahres! Im laufenden Jahr, das sei nicht verschwiegen, haben die unsicheren Wetterverhältnisse diesen Trend allerdings gebremst: Wegen fehlender Spontanbuchungen liegt der Umsatz im Jahr 2004 voraussichtlich rund zehn Prozent unter dem des Vorjahres.

Erfreulich ist hingegen wiederum das Profil der Gäste, die bei Rheinwald Tourismus ein ViaSpluga-Arrangement buchen: Weitaus die meisten von ihnen wählen das umfassendste der angebotenen Packages, das aus vier Wandertagen mit fünf Übernachtungen besteht, und mehr als die Hälfte wünscht dabei ein Hotel der mittleren Preiskategorie. Es sind also keine Billigtouristen, die über den Splügenpass wandern, sondern qualitätsbewusste Feriengäste – die im Übrigen zu 90 Prozent aus Deutschland stammen und damit in der schweizerischen Tourismusbilanz auf der Seite der Aktiven zu Buche schlagen.

... mit regionalpolitischer Ausstrahlung

Über die wirtschaftlichen Gewinne hinaus hat die ViaSpluga in den Regionen weitere positive Entwicklungen ausgelöst, die nicht zuletzt auch die Basis für den mittel- und langfristigen Erfolg des Projekts legen:

- Die Zusammenarbeit zwischen den Angebotspartnern aus allen Branchen hat sich verbessert, innerhalb der Regionen wie auch über die Landesgrenzen hinweg. Gerade in der Hotellerie wurden Konkurrenten zu Partnern. Jeder Anbieter hat ein Interesse, dass die Angebotsqualität bei allen Beteiligten stimmt.



Arne Hegland

Ist Mitglied der Geschäftsleitung von ViaStoria. Er hat bei der Konzeption und Realisierung der ViaSpluga massgeblich mitgewirkt.

- Die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Region wird gefördert. Dies nicht allein aufgrund des ökonomischen Erfolgs, sondern weil auch viele Einheimische «ihre» ViaSpluga alleine, mit Freundinnen und Freunden, mit der Familie oder auf einer Vereinsreise begehen und geniessen – und stolz auf sie sind.
- Die Wertschätzung der Kulturlandschaft ist gestiegen. Das gilt besonders auch für die historischen Wege und die wegbegleitenden Gebäude und Einrichtungen, die als Kapital der ViaSpluga erkannt worden sind und entsprechend gepflegt werden.
- Der öffentliche Verkehr wird mehr genutzt; als wesentlicher Bestandteil des Konzepts der ViaSpluga erhält er – gerade auch in der gegenwärtigen Diskussion um den Abbau des Kursangebots im Regionalverkehr – eine zusätzliche Legitimation. Das kommt wiederum der einheimischen Bevölkerung zugute.

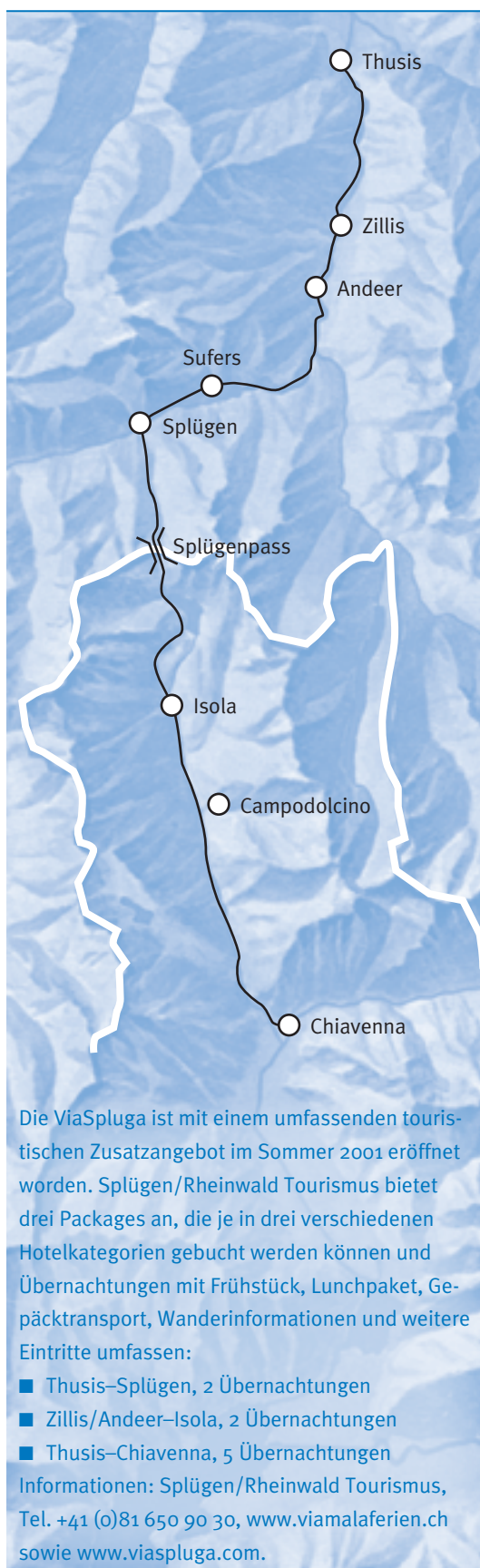
Ausbaumöglichkeiten nach allen Richtungen

Die ViaSpluga hat Erfolg. Das Konzept, das ihr zu Grunde liegt, trifft die Bedürfnisse einer wachsenden Zahl von Touristen nach naturnahen, unbeschwerten Wanderferien in einer landschaftlich und kulturell äusserst vielfältigen Region, und das touristische Angebot vermag dank dem Engagement aller Beteiligten zu überzeugen. Dabei ist das Potenzial der Route noch lange nicht ausgeschöpft – weder in wirtschaftlicher noch in geografischer Hinsicht: Als Verlängerung der historischen Splügen-Handelsroute locken in Richtung Norden die Fernziele Fussach, Lindau, Augsburg oder München und in Richtung Süden die Stadt Mailand. Diese liesse sich vielleicht sogar nach historischem Vorbild auf dem Wasserweg über den Lago di Como, den Lago di Lecco, die Adda und den seit mehr als 500 Jahren bestehenden Naviglio di Martesano erreichen – eine äusserst attraktive Route, die der ViaSpluga ganz neue Dimensionen verleihen würde.

Résumé: ViaSpluga – le projet pilote des «Itinéraires culturels en Suisse»

La ViaSpluga est un projet pilote pour les «Itinéraires culturels en Suisse». L'itinéraire culturel pédestre de Thusis à Domleschg (GR) passant par le col du Splügen (2113 m) à destination de Chiavenna (I) traverse différents pays, cultures et langues. Des forfaits sont proposés pour cette





marche en parallèle à une offre touristique supplémentaire comprenant nuitées, repas de midi, transport des bagages, informations sur l'itinéraire, etc. Né des travaux pour l'Inventaire des

voies de communication historiques en Suisse (IVS), le concept de base de ViaSpluga a pu être réalisé grâce à l'initiative réunie des communes et offices du tourisme se trouvant sur l'itinéraire ainsi qu'à plusieurs dons. Quatre saisons après son ouverture en été 2001, ViaSpluga a remporté un franc succès: en 2003, les réservations effectuées auprès des offices du tourisme ont généré un chiffre d'affaires de 440 000 francs. De plus, le projet contribue à renforcer l'identité dans la région et à apprécier à leur juste valeur les paysages traditionnels empreints de culture et les voies de communication historiques.

Riassunto: La ViaSpluga – prototipo delle «Itinerari culturali della Svizzera»

Le «Itinerari culturali della Svizzera» sono concepite secondo il modello proposto inizialmente dalla ViaSpluga. Il percorso escursionistico tra Thusis (GR) e Chiavenna (I), per il Passo dello Spluga (a 2113 m di quota), traversa differenti paesi, culture e lingue. L'escursione è facilitata da un'ampia paletta di offerte turistiche – possibilità di pernottamento, pacchi-vitto, trasporto bagagli, servizio informazioni, ecc. Il concetto base dalla ViaSpluga è nato dal lavoro dell'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera IVS e ha trovato concreta realizzazione nella collaborazione dei comuni e degli enti turistici della regione, sostenuti da diversi finanziatori. A quattro anni dalla sua apertura nell'estate 2001, la ViaSpluga può già considerarsi come un successo che, secondo dati forniti dagli uffici turistici, nel 2003 ha prodotto un ricavo di 440 000 fr. Favorisce inoltre la riscoperta d'identità regionale e contribuisce alla valorizzazione del paesaggio culturale tradizionale e delle vie storiche.

Anmerkungen

- 1 Wanner 2002, 8.
- 2 Gottlieb Sigmund Gruner: Reisen durch die merkwürdigsten Gegenden Helvetiens. 2. Teil, London 1778; zitiert nach: Margadant 1978, 161.

Literatur

- Silvio Margadant: Land und Leute Graubündens im Spiegel der Reiseliteratur 1492–1800. Zürich 1978.
- Kurt Wanner: *ViaSpluga – Durch Kulturen wandern*. Chur 2001.
- Kurt Wanner, Arne Hegland, Rolf Vieli: Grundlagenpapier für einen Kulturwanderweg Thusis–Chiavenna unter besonderer Berücksichtigung des Abschnittes Zillis–Andeer–Splügen–Splügenpass. Splügen 1996 (unveröffentlichtes Manuskript).

Das aktuelle Dokument: Die Schweizerkarte von Joseph Edmund Woerl

Die (Wieder-)Entdeckung vergessener historischer Dokumente gehört zu den glücklichen Momenten im Forschungsalltag. Entsprechend gross ist die Freude über eine kaum bekannte Schweizerkarte aus den 1830er-Jahren, auf die uns Mitarbeiter der Zentralbibliothek Zürich aufmerksam gemacht haben. Sie bietet wertvolle Einblicke in das Strassennetz der Schweiz vor der grossen Ausbauphase nach 1830.

Hans-Ulrich Schiedt

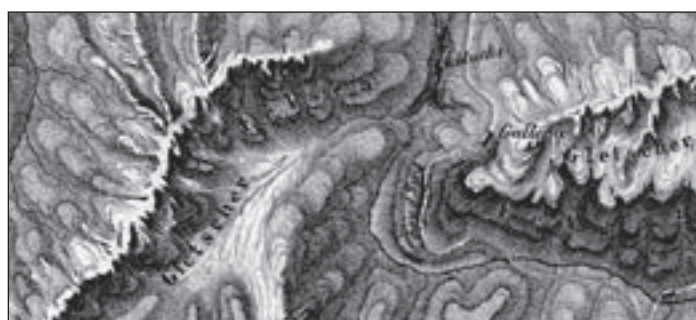
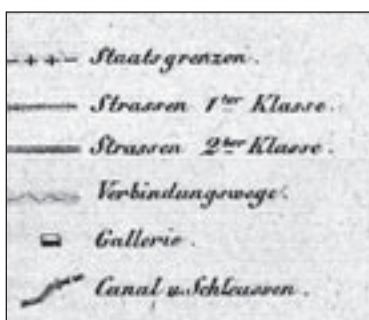
Bei der Recherche für das Forschungsprojekt «GIS-Dufour»¹ haben uns Mitarbeiter der Kartensammlung der Zentralbibliothek in Zürich auf eine wenig bekannte Karte der Schweiz aufmerksam gemacht. Es handelt sich um die aus 19 Karten und einem Titelblatt bestehende «Karte der Schweiz» im Massstab 1:200 000, die 1835 und 1836 in der Herderschen Geographischen Anstalt in Freiburg im Breisgau erschienen.²

Ein Kartenwerk in der Tradition des «Atlas Suisse»

Als Autor ist auf dem Titelblatt «Dr. I. Woerl» genannt. Die Person, die hinter diesem Namen steht, ist der bayerische Kartograf Joseph Edmund Woerl, der von 1803 bis 1865 lebte. Er hatte seine kartografischen Kenntnisse zunächst in der bayerischen Katasterkommission und dann in Besançon und in Paris erworben, bevor ihn Herder 1828 für die Leitung der Kartenproduktion des Verlags anstellte. Woerl folgte in dieser Stellung auf Johann Heinrich Weiss (1759–1826), der

hierzulande vor allem als Autor des zwischen 1786 und 1802 entstandenen «Atlas Suisse» bekannt ist, und er übernahm von diesem auch wesentliche kartografische Grundlagen. Darauf wies schon der Rezensent der Woerl-Karte in der zeitgenössischen Fachzeitschrift mit dem sprechenden Titel «Kritischer Wegweiser» hin: «Der Plan dazu legte der durch seine Vermessungen in der Schweiz berühmte französische Oberst Weiss. Aber das kaum begonnene Werk ward durch seinen Tod unterbrochen.»³

Damit ist allerdings nur das Ende einer längeren Geschichte erzählt: Weiss hatte sich anlässlich der Fertigstellung des «Atlas Suisse» mit seinem Auftraggeber, dem Seidenindustriellen Johann Rudolf Meyer, gründlich verkracht – nicht zuletzt, weil er mit seinem Material weitere Schweizerkarten für die französische Rheinarmee herstellte. In französischen Diensten zeichnete er 1799 beispielsweise die «Nouvelle Carte Hydrographique et Routière de la Suisse», die er dann wieder seinem früheren Auftraggeber Meyer als Generalkarte für den «Atlas Suisse» anzudrehen versuchte. In der Zeit der Helvetik, zwischen 1802 und 1813, wirkte Weiss als Souschef am



Die Legende auf dem Titelblatt des Kartenwerks verweist auf drei Klassen von Landverkehrswegen: die Strassen 1. und 2. Klasse sowie die Verbindungswege (Darstellung rund $\frac{2}{3}$ der Originalgrösse).

französischen Unternehmen einer ersten Triangulation der Schweiz mit. Sein bei all diesen Tätigkeiten erarbeitetes Material, sein Know-how und seine Verbindungen brachte er 1820 auch in die grossen Kartenprojekte des Herder-Verlags ein. Wie wichtig Weiss für Herder war, kann an der hohen Summe von monatlich 1200 Francs ermessen werden, die der Verleger dem Kartografen für seine Arbeit zu zahlen bereit war. Wie schon beim «Atlas Suisse», bei den Karten für die Rheinarmee und der Vermessung der Schweiz war der französische Oberst François Joseph Delcros (1777–1865) als weitere Person, die Kontinuität garantierte, mit von der Partie. Über ihn bestanden im Wesentlichen die gleichen Linien zu den erwähnten Kartenwerken und Unternehmen wie über Weiss selbst, so dass der Rückgriff auf diese Grundlagen auch über den Tod von Weiss hinaus gegeben war.

Stilistisch steht die Schweizerkarte von Woerl in der Tradition der französischen Kartografie, wie auch die spätere Dufourkarte, für die Mitte der 1830er-Jahre die Aufnahmen gerade erst begannen. Bezüglich der Genauigkeit und Plastizität des in senkrechter Projektion gehaltenen, im Gebirge von Nordwesten her und im Mittelland senkrecht beleuchteten Reliefs nimmt die Karte des Herder-Verlags gleichsam eine Zwischenposition zwischen dem «Atlas Suisse» und der Dufourkarte ein. Für verkehrsgeschichtliche Fragestellungen ist der hohe Detaillierungsgrad des auf der Karte gezeigten Strassen- und Wegnetzes von besonderer Bedeutung. Er beruht sowohl auf eigenen Aufnahmen von Weiss und Delcros als auch auf der Kompilation verschiedener Strassen-, Reise- und Detailkarten der 1810er- und 1820er-Jahre. Der bereits zitierte Rezensent des «Kritischen Wegweisers» nannte als Beispiele die Karten von Antoine Josef Buchwalder, Jean-Frédéric Osterwald und Heinrich Keller, die eben-

In der Rubrik «Das aktuelle Dokument» stellen wir Ihnen fortan in jeder Ausgabe von «Wege und Geschichte» eine historische Quelle vor, die aufgrund ihrer Aussagekraft oder ihrer äusseren Erscheinung von besonderem Interesse ist.

falls beigezogen worden waren, was zur Folge hatte, dass das aufgenommene Wegnetz, die gezeigten Siedlungen und die weiteren Karteninformationen in ihrer «Vereinigung alles dessen, was bis auf den heutigen Tag über die Schweiz erschienen», weit über den Stand des «Atlas Suisse» hinaus gehen. Die Karte von Weiss und von Woerl war damit bis zum Erscheinen der Dufourkarte die beste Gesamtkarte der Schweiz.

Neue Technik für ein neues Publikum

Die Stadt Freiburg wurde erst durch Bartholomäus Herder (1774–1839) zu einem Zentrum der südwestdeutschen Kartografie. Mit dem Engagement von Johann Heinrich Weiss und Joseph Edmund Woerl knüpfte der Verleger erfolgreich an die französische Militärkartografie an. Französisches Kartografiewissen verbanden sich bei Herder mit moderner süddeutscher Drucktechnik: Er stellte die Karten nicht in der traditionellen Art als Kupferstiche her, sondern wandte das billigere Verfahren der Lithografie an, das der Münchner Alois Senefelder um die Wende zum 19. Jahrhundert entwickelt hatte. Der Steindruck kam zunächst vor allem für Stadt- und kleinere Detailpläne zum Einsatz. Nicht zuletzt dank Herders Karten drang er seit den späten 1820er-Jahren auch in den Bereich grösserer Kartenformate vor. Die verhältnismässig preisgünstige Flachdrucktechnik eröffnete dem Verleger neue Märkte auf dem Feld der nichtamtlichen Kartografie.

Die billigere Produktion war jedoch nur der eine Teil des unternehmerischen Erfolgs. Der andere bestand darin, ein Produkt anzubieten, das sich verkaufen liess. Herder setzte mit der Karte ganz offensichtlich auf die stets steigende Zahl der Reisenden und vor allem der Touristen. Diese Kundschaft suchte er – für heutige verkehrsgeschichtliche Fragestellungen besonders günstig – in erster Linie über die dargestellten Wegnetze zu gewinnen: Er bot den Reisenden eine eigentliche Strassenkarte an. Diesem Zweck entsprechend, heben sich die Ortschaften und das Verkehrsnetzes in roter Farbe deutlich vom schwarzen Relief ab. Die Strassen und Wege sind in drei

Ausschnitt aus dem Blatt Bern: Die Orte und die Strassen sind im Original rot eingezeichnet. Auf Bern hin führten verschiedene Strassen 1. und 2. Klasse und auch einige Verbindungswege. Eine grosse Zahl von Orts-, Flur- und Gebäudenamen sollten den Reisenden die genauere Identifikation des Standpunkts vor Ort zusätzlich erleichtern. Bei den Ortschaften ist weiter (im Original rot) die Zahl der Bewohner und die Höhe über Meer in Fuss verzeichnet. Hier bestehen die grössten Abweichungen von der Realität (Darstellung rund $\frac{2}{3}$ der Originalgrösse).



Klassen erfasst – Strassen 1. Klasse und 2. Klasse sowie Verbindungswege – und mit ergänzenden Angaben versehen (vgl. Abb. S. 31).

Genau diesen praktischen Nutzen des Werks hob der Kritiker Rothstein 1841 in einer weiteren Besprechung der Karte hervor: «Von allen Karten der Schweiz, die mir je zu Gesicht kamen und von mir einer näheren Prüfung unterworfen wurden, hat keine meinen Beifall in solchem Masse erhalten, als die Karte von Woerl. [...] Die Karte enthält nicht nur alle Städte, Dörfer und Weiler, sondern auch alle Klöster, Landhäuser, Burg-ruinen, Vorwerke, Wirtshäuser, Kapellen u.; man findet alle Strassen und gangbaren Wege, ja es fehlen selbst die bekannten Hirtenpfade und Jägersteige nicht. Zur deutlichen Erkennung des Topographischen trägt der rothe Druck der Orts-zeichen und Wege viel bei.»⁴

Wie weit Herders verlegerisches Kalkül mit der Strassenkarte aufging, ist nicht bekannt. Überliefert ist aber, dass ihn das Mammutwerk eines Atlas von Europa sowie weitere ehrgeizige Projekte trotz der zeitweisen Unterstützung durch die badische Regierung an den Rand des Ruins trieben. Und belegt ist auch, dass ein geplanter «Atlas von Süddeutschland», von dem die Schweizerkarte auch einen Teil bildete, im Jahr 1843 lediglich in reduzierter Form als «Atlas vom Südwest-Deutschland und dem Alpenlande» erschien. Einerseits erwies sich die Grundlagenbeschaffung für Herders Karten als viel aufwändiger als geplant, und andererseits drückten die politischen Turbulenzen der 1830er-Jahre auf die Verkaufszahlen.⁵

«Genauigkeit» ist immer relativ

Die weiteren Ausführungen des Rezensenten über den Gebrauchswert der Karte von Woerl bieten interessante Aufschlüsse über den Umgang mit Karten in jener Zeit: Sie waren einem breiten Publikum zu teuer, um sie auf Reisen einfach mitzutragen. Darum bereiteten sich die Reisenden vor, indem sie die geplanten Routen vorgängig vom Original kopierten: «Im verflossenen Sommer unternahm ich eine Reise nach der Schweiz. Theils um mich auf diese Reise vorzubereiten, theils um mich in der Schweiz überall leicht orientieren zu können, kopierte ich Wörles Karte so weit, als ich für die gewählten Touren einen Wegweiser nöthig hatte. Bei der Benutzung dieser Kopie entdeckte ich einzelne Fehler und Mängel, die ich auch später bei dem Vergleich mit dem Original



wieder fand und nun zur weiteren Kenntnißnahme mitzutheilen mir erlaube.»⁶ Es folgen zwei Seiten Ausführungen, die den Rezensenten als einen genauen Kenner der Landschaft ausweisen, die aber auch deutlich machen, dass er damals im Grunde noch keine immer auf dem neuesten Stand nachgeführte Karte erwartete. Vielmehr scheint er als selbstverständlich angenommen zu haben, dass einige Teile der Karte genauer zutrafen als andere, dass also eine Unsicherheit blieb, die sich erst an Ort und Stelle ausräumen liess. Diese Unsicherheit betraf drei Ebenen: erstens den Wandel der politischen Landschaft und damit die gezeigten Grenzen, zweitens das Strassennetz, das zum Zeitpunkt des Erscheinens der Karte grösste Umgestaltungen erfuhr, und drittens die Genauigkeit der Kartenaufnahme allgemein, die noch nicht der Lagetreue der Linienführungen entsprach, die einige Jahre später die Dufourkarte bieten sollte. Die Lage der Verkehrswege war auf der Schweizerkarte von Woerl im Wesentlichen noch in den Bezügen zu den Siedlungen, den Gewässerläufen, den Brücken und den markanten Landschaftselementen zu interpretieren, was der damals üblichen Art des Kartenlesens entspricht.

Ausschnitt aus dem Kartenblatt Locarno: Über den Gotthard führt eine Strasse 1. Klasse. Da aber die Situation in den Serpentinaen der Tremola offenbar nicht diesem Ausbaustand entsprach, ist die Strasse dort mit einem – in der Legende nicht vorgesehenen – stärkeren Einzelstrich ausgezeichnet (Darstellung rund $\frac{2}{3}$ der Originalgrösse).

Wertvolle Einblicke in die Zeit vor dem Strassenboom

Eine aktuelle Durchsicht der 19 Kartenblätter bestätigt als ungefähren Zeitpunkt der Aktualität des Strassennetzes das Jahr 1830. Dies stimmt mit der Verlagsankündigung überein, die das Publikum 1835 darüber informierte, dass mehr als zwölf Jahre an der Karte gearbeitet worden sei. Während die meisten Strassenneu- und die grossen Strassenausbauten der 1820er-Jahre, beispielsweise die zwischen 1820 und 1830 gebaute Fahrstrasse über den Gotthard oder die von 1828 bis 1829 gebaute Strasse von Zug nach Arth, in der Karte erscheinen, fand die grosse Welle des Kunststrassenbaus der 1830er- und 1840er-Jahre keinen Niederschlag im Kartenwerk. Der dadurch mögliche Blick in die Zeit vor diesem grundlegenden Wandel des Strassennetzes erweist sich für die verkehrsgeschichtliche Forschung als Glücksfall.

Résumé: Le document actuel: la carte suisse de Joseph Edmund Woerl

La carte suisse méconnue de Joseph Edmund Woerl donne de précieuses indications sur le réseau des routes suisses dans les années 1820. L'œuvre publiée en 1835–1836 par l'éditeur de cartes Bartholomäus Herder à Fribourg-en-Brisgau à l'échelle 1:200 000 comble ce vide dans la cartographie suisse, entre l'«Atlas Suisse» (1802) et la carte Dufour (dès 1842). Le cartographe bavaïse, J. E. Woerl (1803–1865), s'est basé sur les nombreuses cartes cantonales de l'époque, mais il disposait avant tout de la documentation de Johann Heinrich Weiss (1759–1826), auteur de l'«Atlas Suisse», qui était son prédécesseur auprès des éditions Herder. L'éditeur Herder avait conçu une carte routière à l'adresse des voyageurs et touristes toujours plus nombreux. Les récents comptes rendus témoignent du succès de la carte, de par sa présentation et sa précision, et révèlent que les exigences au niveau cartographique étaient tout autre jadis.

Riassunto: La carta della Svizzera di Joseph Edmund Woerl

La quasi sconosciuta carta di Joseph Edmund Woerl consente una visione interessante della rete viaria Svizzera negli anni venti dell'Ottocento. Quest'opera in scala 1:200 000, pubblicata nel 1835–1836 a Friburgo in Brisgovia dall'editore cartografico Bartholomäus Herder, colma il vuoto

tra l'«Atlas Suisse» (1802) e la carta Dufour (dal 1842). Per la sua realizzazione, il cartografo bavarese Woerl (1803–1865) utilizzò diverse carte cantonali, ma si avvalse in particolare dei materiali di Johann Heinrich Weiss (1759–1826), autore dell'«Atlas Suisse», che in precedenza aveva lavorato per Herder. L'editore poté quindi offrire una vera carta stradale, utile ai bisogni di sempre più numerosi viaggiatori e turisti. Le recensioni contemporanee mostrano che la carta fu ben accolta per la sua precisione e indicano come a quel tempo le richieste fatte alla cartografia erano ben diverse da quelle odierne.

Anmerkungen

- 1 Vgl. www.viastoria.ch/D/Forschung/GIS-Dufour.htm
- 2 Zentralbibliothek Zürich, Signatur: 4 Hb 75: 1; Tipp und quellenkritische Informationen von Hans Peter Höher und Markus Oehrli.
- 3 Mit der Karte der Schweiz setzte der Herder-Verlag die Karte «Das Königreich Württemberg, das Grossherzogthum Baden und die Fürstenthümer Hohenzollern» fort, die 1831–1834 publiziert worden war. Zusammen vereinigt und um weitere Blätter ergänzt wurden die beiden Kartenwerke dann 1843 im «Atlas von Südwest-Deutschland und dem Alpenlande» zusammengefasst.
- 4 Heinrich Berghaus zitiert aus der Verlagsankündigung. In: Heinrich Berghaus (Hg.): Kritischer Wegweiser, Bd. 7, Berlin 1835, 172 ff.
- 5 Heinrich Berghaus (Hg.). Annalen der Erd-, Völker und Staatenkunde, Bd. 12. Berlin 1841, 381 ff.
- 6 Vgl. Bucker 1989, S. 42–50.
- 7 Wie Anmerkung 4.

Literatur

- Walter Blumer: Die topographischen Karten des Kantons Glarus. Einsiedeln 1950.
- Hanns Bucker: Bartholomäus Herder 1774–1839. Verleger – Drucker – Buchhändler. Freiburg i. Br. 1989.
- Paul Caminada: Pioniere der Alpentopographie. Zürich 2003.
- Madlena Cavelti Hammer, Hans-Uli Feldmann, Markus Oehrli: Farbe, Licht und Schatten. Die Entwicklung der Reliefkartographie seit 1660. Sonderheft von Cartographica Helvetica 13, Murten 1997.
- Richard Grob: Geschichte der schweizerischen Kartographie. Bern 1941.
- Lexikon zur Geschichte der Kartographie. Wien 1986.
- Ruthardt Oehme: Die Geschichte der Kartographie des deutschen Südwestens. Konstanz, Stuttgart 1961.
- Rudolf Wolf: Geschichte der Vermessungen in der Schweiz. Zürich 1879.



Hans-Ulrich Schiedt

Historiker, arbeitet seit 1990 bei ViaStoria. Er hat u. a. die Dokumentation des Kantons Zug erarbeitet und leitet die Forschungsstelle von ViaStoria.

Buchtipps

Giorgio Bellini:

Le strade in Ticino all'inizio dell'Ottocento

2 vol., 170 p. con illustrazioni e 29 carte. Jam edizioni, Proso 2004. ISBN 88-87278-53-9. I due volumi sono ottenibili nelle librerie o presso le edizioni Jam, via Cantonale, 6526 Proso (tel. 091 863 19 19, e-mail: offset.jam@bluewin.ch). Prezzo: 55 o 65 fr. (con custodia).

Una precisa descrizione delle «strade maestre» del Ticino, con trasposizione cartografica dei tracciati, basata sui documenti scritti nel 1801 da Francesco Meschini, ispettore cantonale di Ponti e Strade della Repubblica Elvetica.

Laurent Tissot:

Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle.

302 p., Collection Histoire. Editions Payot, Lausanne 2000. ISBN 2-601-03257-X.

L'étude de Laurent Tissot éclaire la naissance de la Suisse touristique et le rôle qu'y ont joué les Anglais. L'ouvrage s'appuie avant tout sur les récits de voyage du 18^e et 19^e siècles, qui éclairent ce développement et qui constituent à cet égard une base importante pour la mise en œuvre de la ViaCook.

Hans G. Wägli:

Bahnprofil Schweiz 2005. Ein technischer Reisebegleiter

Distanzen, Gleisanlagen, Kunstbauten. Stand Bahn 2000, 1. Etappe. 144 S., 2 Karten, 4 Tabellen, 231 Profilzeichnungen, 25 Gleisschemata, 5 Register, 10,5 x 25,5 cm. Diplor Verlag, Grafenried 2004. Nicht im Buchhandel erhältlich. Portofreier Versand innerhalb der Schweiz gegen Voreinzahlung von CHF 38.50 auf das Gelbe Konto 30-607797-3, Diplor Verlag, Grafenried. Versand frei Haus ins europäische Ausland gegen Euro 30.– im Umschlag an Diplor Verlag, Bachtelen 45, CH-3308 Grafenried.

Im handlichen Westentaschenformat ist hier das gesamte aktuelle Schienennetz der Schweiz erfasst. Das Werk umfasst Streckenprofile, Gleisschemata sowie Register der Brücken, Tunnel, Ortsnamen und Bahnunternehmen.

Monika Burri, Kilian T. Elsasser, David Gugerli (Hg.):

Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970

Interferenzen 7. 363 S., 30 Abb. Chronos Verlag, Zürich 2003. ISBN 3-0340-0648-9.

Vertreter und Vertreterinnen aus Kunstwissenschaft, Techniksoziologie und Wirtschaftsgeschichte, aus Verkehrsforschung und Eisenbahnpraxis beleuchten Aspekte der bahnhistorischen Internationalisierung und leisten Diskussionsbeiträge zu den Themenschwerpunkten Industrialisierung des Verkehrs, Logistik der Massen, kultureller Raum und politische Ökonomie der Eisenbahn.

Vorschau

Die Ausgabe 2005/1 von «Wege und Geschichte» erscheint im Mai 2005.

Thema: Historische Wege und Landwirtschaft.

Der historische Blick richtet sich auf das traditionelle landwirtschaftliche Wegnetz, die Formen der Landwirtschaftswege und der landwirtschaftlichen Verkehrsmittel. Der aktuelle Aspekt behandelt den Konflikt zwischen der aktuellen landwirtschaftlichen Nutzung und der Erhaltung historischer Verkehrswege.

Die Ausgabe 2005/2 erscheint im November 2005. Thema: Strassen- und Wegsanierung.

Die historische Perspektive umfasst einerseits die Praxis des Strassenunterhalts und der Strassensanierung in früherer Zeit, andererseits die Compendien zur Strassensanierung aus den Anfängen des Kunststrassenbaus. Beim Blick auf die Gegenwart stehen aktuelle Sanierungsprojekte sowie die Wegleitungen zur Strassen- und Wegsanierung von ViaStoria im Zentrum.

Weitere Heftthemen (Publikationstermin noch nicht festgelegt):

- Polenwege
- Schiff – Strasse – Eisenbahn. «Gesamtverkehr» im 19. Jahrhundert
- Das Militär als Strassenbauer
- Alpentransit

Externe Beiträge sind grundsätzlich willkommen. Bitte richten Sie Themenvorschläge an andres.betschart@viastoria.ch.

«Auf die ganze Reise zurückblickend, haben mir die Tage, die wir zu Fuss und an der Seite eines Maultiers zugebracht haben, am meisten Befriedigung verschafft. In den Bergen, weit weg vom städtischen Leben, haben wir zu den grossen Wundern der Natur Zugang gefunden und allen Tand dieser Welt hinter uns zurückgelassen. [...] Die Veränderung war komplett. Alle Alltagsroutine war von uns gewichen, alle Sorge um das Wetter und die Jahreszeiten verflohen. Wir lebten einzig im Genuss unserer Gegenwart.»

«Avec le recul, la journée de marche et d'escalade à côté de mulets, est des plus satisfaisantes. Dans ces montagnes, loin de la vie urbaine, nous avons renoué avec les grands mystères de la nature, laissant de côté les soucis de ce monde. [...] Le changement est complet. Toute routine s'évanouit, toute préoccupation au sujet du temps et des saisons s'envole, et nous ne vivons que la plénitude du moment.»

«Ripensando al viaggio, le giornate in cui abbiamo camminato a piedi accanto a un mulo mi sono sembrate le più belle. In montagna, lontani dalla vita di città, abbiamo potuto accedere ai grandi misteri della natura, dimenticando i problemi del mondo. [...] Un totale cambiamento. Dimenticata ogni quotidiana abitudine, tutte le preoccupazioni sul tempo e le stagioni spariscono; si vive solo l'incanto del momento.»

Miss Jemima Morrell über ihren Aufstieg
auf den Unteren Grindelwaldgletscher, 1863

