

**aus:**

- Betschart, Andreas: Traditionelle Landwirtschaftswege. Vielfalt der Formen und Funktionen. In: Wege und Geschichte, 2005-1. S. 17-20.

# Traditionelle Landwirtschaftswege: Vielfalt der Formen und Funktionen

Ein moderner Landwirtschaftsweg muss belastbar und breit genug sein, dass er mit schweren Fahrzeugen befahren werden kann. Ob diese nun für die Forstwirtschaft, die Getreideernte oder den Viehtransport benutzt werden, hat wenig Einfluss auf die Beschaffenheit und Form des Verkehrswegs. In der Zeit vor der Motorisierung der Landwirtschaft war das anders: Für die verschiedenen landwirtschaftlichen Transportaufgaben bestanden spezialisierte Wege und Wegformen. Ein Einblick in eine (fast) verschwundene Vielfalt.

Andres Betschart

«E in guter Weg ist die halbe Alp!», schrieb der Agronom Friedrich Gottlieb Stebler in seinem 1903 erschienenen Handbuch «Alp- und Weidwirtschaft» programmatisch am Anfang des Kapitels über die Transporte – ein Leitsatz, der auf die ganze Landwirtschaft übertragen werden kann. Denn Transporte gehören zum bäuerlichen Alltag: Feld und Weide, Wälder und Reben liegen je nach Siedlungsform in beträchtlicher Distanz zum Hof, und besonders in den voralpinen und alpinen Gegenden erschwerten die topografischen Verhältnisse die Transporte und erlaubten bis zum Bau moderner Strassen nur einen begrenzten Einsatz von Radfahrzeugen. So entwickelten sich Wegformen, die differenziert an die Transportaufgabe, die verwendeten Transportmittel und die Beschaffenheit des Geländes angepasst waren. Mit der Motorisierung der Landwirtschaftsgeräte haben sich die Anforderungen an die Verkehrs-

wege verändert: Entscheidend sind heute in erster Linie ihre Breite und Belastbarkeit. Die historischen Landwirtschaftswege haben so ihre Funktion verloren; viele von ihnen sind verfallen oder überprägt. An den erhaltenen Wegen aber lässt sich die faszinierende Vielfalt der Formen und Funktionen ablesen. Als Beispiele werden hier die Forst- und die Alpwege herausgegriffen.

## Forstwege

Für die Abfuhr der tonnenschweren Baumstämme nutzte man wohl seit je die Schwerkraft, indem man die Stämme in Hanglagen *reistete*, das heisst möglichst kontrolliert zu Tale fahren liess. In der Molasse des Mittellandes entstanden so bei intensiver Waldnutzung ausgedehnte Hohlwegbündel (Abb. 1, 2). Dieses «wilde Reisten» verursachte aber besonders in den steilen Abhängen der Voralpen und der Alpen grosse Schäden am bestehenden Wald und minderte auch die Qualität des geschlagenen Holzes. Daher baute man spezialisierte Wege für den Holztransport.

Abb. 1, 2: Am Wellenberg südlich von Mettendorf und Hüttlingen im Thurtal (TG) hat der Holztransport ein weitläufiges Hohlwegsystem geschaffen. Im oberen Teil verlaufen mehrere Spuren parallel (rechts, Ausschnitt aus der IVS Geländekarte, Blatt 1053), eine der Spuren führt bis ins Dorf Mettendorf (links). (Foto Thomas Specker)

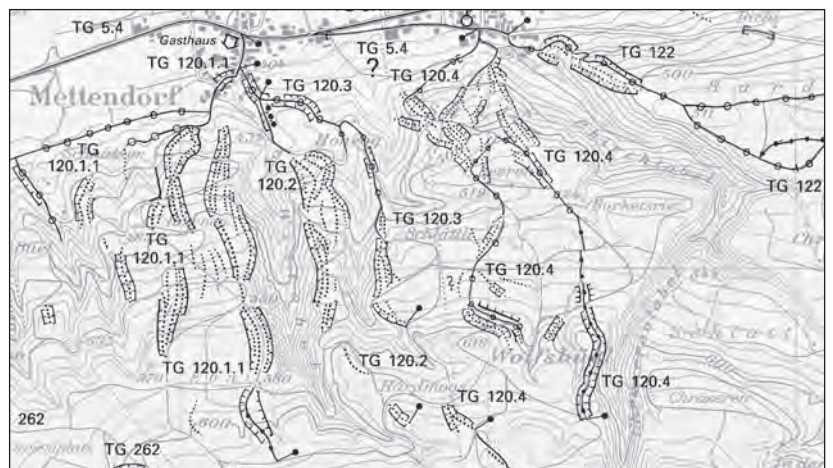


Abb. 3 (oben): Bei Hurd oberhalb von Alpnach (OW) ist eine Holzleite in den Fels eingesprengt. Sie geht bis ins frühe 19. Jahrhundert zurück. (Foto Andres Loepfe)



Abb. 4 (unten): Der Schlittweg im Hohwald ob Sarnen (OW) wurde 1904–1925 erbaut. Dammbauten und Geländeerschnitte ergeben ein gleichmässiges Gefälle. (Foto Andres Loepfe)

In den so genannten *Reistwegen* oder «Holzleitinen» wurden die Baumstämme ebenfalls selbstständig zu Tal gelassen, aber auf einem festen Trasse. Die Leitinen waren eigentliche Kanäle, zum grössten Teil aus Holz erstellt und mit einem gleichmässigen Gefälle versehen. Die Stämme donnerten darin innert Minuten mehrere hundert Höhenmeter hinunter ins Tal. Solche Anlagen sind schon im 18. Jahrhundert bekannt. Im Hohwald ob Sarnen war eine Holzleite bis in die 1950er-Jahre in Betrieb, und in der ganzen Schweiz sind Spuren von Reistwegen erhalten (Abb. 3).



Der Betrieb der Reistwege erforderte sehr viel Erfahrung, und die Länge der transportierbaren Stämme war begrenzt, was ihren Wert verminderte. Der begleitete Transport des geschlagenen Holzes war schonungsvoller, und er unterlag keinen Längenbeschränkungen. Wurde das Holz mit Pferden ins Tal geschleift, sprach man vom «sielen». *Sielwege* zeichneten sich durch ein gleichmässiges Gefälle von höchstens zehn Prozent aus. Ihr Längsprofil musste ausgeglichen sein, damit auch bei langen Hölzern der Bodenkontakt gesichert war. Auf *Schlittwegen* führten die Waldarbeiter das Holz (auf dem schneefreien Boden) mit Schlitten zu Tal. Diese Wege mussten ein durchgehendes Gefälle von mehr als zehn Prozent aufweisen. Auch Kombinationen von Sielen und Schlitten waren möglich, indem die Stämme nur am vorderen Ende auf Schlitten aufgelegt wurden. Die erhaltenen Anlagen zeugen vom Aufwand, der für den Bau dieser Holztransportwege noch in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts getrieben wurde (Abb. 4).

Neben diesen an Wege gebundenen Transportarten fanden bereits im 19. Jahrhundert auch technische Hilfsmittel Verwendung: Rollbahnen und Seilbahnen. Über längere Distanzen dienten schliesslich die Wasserwege als billigste Möglichkeit für den Holztransport. Dabei kamen verschiedene Methoden zum Einsatz. Die bekannteste war das Flössen, die spektakulärste das Triften: Man liess das Holz von Gebirgsbächen ins Tal schwimmen, wobei eigens Stauwehre (Triftklausen) errichtet wurden, um eine genügend grosse Flutwelle zu erzeugen.

## Alpwege

So vielfältig das Alpwesen in der Schweiz ausgeprägt ist, so zahlreich sind auch die Bezeichnungen für die Wege auf die Alp: Viehfahrweg, Alpgasse, Zügelweg, Bäuertgasse – und so weiter. Die Anforderungen, die diese Wege zu erfüllen haben, sind aber immer dieselben: Das Vieh muss sicher in die Sömmerungsgebiete und wieder zurück gelangen, und die auf den Alpen erzeugten Produkte sollen möglichst komfortabel ins Tal zu transportieren sein. Ein Alpweg dürfe nicht mehr als 30 Prozent Steigung aufweisen, und er müsse 1,5–2 Meter breit sein, schrieb Stebler in seinem Handbuch. In der Realität war dies aber längst nicht überall der Fall.

In den unteren Lagen, im kultivierten Land, hatten die Viehfahrwege in erster Linie die Tiere am Ausscheren und am Übertreten in benachbartes Kulturland zu hindern. Die typische Wegform ist daher in dieser Zone die Gasse zwischen Lesesteinmauern oder der von Zäunen gesäumte Weg (Abb. 5). Nach Möglichkeit wurden die Viehfahrwege an den Rand der Wiesen und Weiden gelegt, um das Kulturland zu schonen.

In den alpinen Regionen war es die Aufgabe der Alpwege, den Tieren einen sicheren Auf- und Abstieg durch schlecht gangbares Gelände zu ermöglichen. Dies war oft mit grossem baulichem Aufwand verbunden: Felsriegel wurden mit Treppenanlagen überwunden; Steinbrecher und Mi-

neure schroteten und sprengten ganze Passagen in den Fels (Abb. 6). In Steilhängen mussten aufwändige Hangwege mit Brüstungsmauern oder Geländern zur talseitigen Sicherung des Weges errichtet werden. Um die Alpwege im rauen Gebirgsklima dauerhaft und auch bei schlechtem Wetter gangbar zu machen, erhielten sie oft Pflasterungen oder Treppenstufen (Abb. 7). Anders als die Saumpfade wurden sie aber nur dort ausgebaut, wo das für die Tiere auch wirklich nötig war. Auf offenen, nicht zu steilen Wiesen fand das Vieh seinen Weg selbst, und es entstand höchstens allmählich ein einfacher Trampelpfad.

Unter Umständen waren die Wege zwischen Stall und Weide bedeutend besser ausgebaut als der Alpweg selbst. Stebler nennt dazu eine ebenso einfache wie einleuchtende Regel: «Je öfter das Vieh einen Weg gehen muss, desto grössere Sorgfalt sollte auf Anlage und Unterhalt verwendet werden.» Die täglich mehrmals benutzten Wege auf der Alp verdienten also mehr Aufwand und Aufmerksamkeit als die nur wenige Male im Jahr begangenen Zugangswege.

## Vom Rebweg bis zum ländlichen Wegnetz

Neben den Forst- und Alpwegen sind weitere spezialisierte Wegformen bekannt. Zu denken ist etwa an die Rebwege in den grossen Weinbergen der Westschweiz mit ihren charakteristischen Gasen und Treppen.



Abb. 5 (links): Die Mettlengasse in Attinghausen (UR), erbaut 1899–1901, ist Teil des Surenenwegs. Die seitlichen Mauern hindern das Vieh am Ausscheren auf die benachbarten Weiden. (Foto Andres Loepfe)



Abb. 6 (rechts): Der Alpweg auf den Flimserstein (GR) wurde 1645 neu gebaut. Er ist aus dem Fels geschrotet und gepflästert. (Foto Arne Hegland)

Abb. 7: Der Weg vom Bisistal auf die Glattalp (SZ) weist typische Elemente eines Alpwwegs in steilem Gelände auf: Treppenstufen und ein talseitiges Geländer. (Foto Christine Doerfel)



Und letztlich ist das gesamte ländliche Wegnetz im Mittelland aus den Bedürfnissen der Landwirtschaft heraus entstanden: Es diente dem Ackerbau, der Viehhaltung, den Getreide- und Mehls-transporten und dem Marktgang. Einige der Wege fanden ins regionale oder gar überregionale Verkehrsnetz Eingang. Dazu wurden sie aber kaum ausgebaut, und sie behielten ihre landwirtschaftliche Funktion bei. Erst mit dem Bau der Kunststrassen kam es im 19. Jahrhundert zur Trennung des lokalen landwirtschaftlichen Verkehrs vom Fernverkehr (vgl. S. 10). Damit verbesserte sich die Situation auf dem grossräumigen Verkehrsnetz markant. Dafür geriet eines der höchsten Ziele bei der Anlage von Wegen in früherer Zeit aus den Augen: die Schonung des Kulturlandes. Das hat sich bis heute nicht geändert.

#### Résumé: Voies agricoles traditionnelles: multiplicité de formes et de fonctions

Les tâches de transport occupaient une place importante dans l'agriculture traditionnelle. Les paysans développèrent différents types de chemins, selon la nature des marchandises à transporter: Les besoins du transport de bois furent à l'origine de vastes ensembles de chemins creux dans les forêts intensément exploitées du Moyen-Pays; dans la zone préalpine, des chemins spéciaux pour le dévalage et le transport par traîneau furent aménagés. On aménagea également des chemins spéciaux pour les déplacements du bétail. Des

murs ou des clôtures empêchaient les animaux de quitter le chemin et d'aller piétiner les terres cultivées joutant celui-ci; pour la desserte des alpages, il fallut souvent construire à grands frais des ouvrages d'art pour rendre praticables les passages escarpés. Les besoins de l'agriculture ont donné naissance à des types de chemins spécialisés comme les sentiers vigneron, mais aussi au réseau général des chemins ruraux. Ce n'est qu'avec l'apparition des routes construites, au 19<sup>e</sup> siècle, qu'est intervenue une séparation entre la voirie agricole et la voirie principale.

#### Riassunto: Strade agricole tradizionali: molteplicità di forme e funzioni

Nell'agricoltura tradizionale i trasporti occupano una funzione essenziale e sempre i contadini hanno saputo escogitare forme viarie differenziate per i diversi prodotti: Il trasporto di legname nei boschi economicamente molto sfruttati dell'Altopiano è all'origine di estesi sistemi di vie cave; nelle zone prealpine richiese invece la costruzione di tracciati e speciali piste per slitte. Per la transumanza del bestiame si sono costruiti tracciati delimitati da muri o cinte che impediscono alle bestie l'accesso ai terreni coltivati; lo sfruttamento degli alpeggi ha spesso richiesto di rendere agibili i passaggi difficili con dispendiose costruzioni. Come le forme «speciali» – strade nelle vigne – anche la normale rete viaria di campagna è nata da specifici bisogni dell'agricoltura. Solo la costruzione di strade commerciali nel 19<sup>o</sup> secolo comportò una separazione tra il traffico contadino e quello principale.

#### Literatur

Stebler, F[riedrich] G[ottlieb]: Alp- und Weidwirtschaft. Ein Handbuch für Viehzüchter und Alpwirte, Berlin 1903. IVS Bulletin 1993/1: verschiedene Beiträge. Begleithefte zu den IVS Dokumentationen Obwalden, Nidwalden, Schwyz, Uri, ViaStoria 1997–2000 («Kantonshefte»): verschiedene Beiträge. Historische Verkehrswege im Kanton Bern, Thurgau, Waadt, Wallis, ViaStoria 2003–2004 («Kantonsmonografien»): verschiedene Beiträge.



**Andres Betschart,**  
Historiker und Geograf, arbeitet seit 2001 für ViaStoria. Er ist für die Publikationen und Bereiche der Öffentlichkeitsarbeit zuständig.