

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 24 (2009)
Heft: 6

Artikel: Woher? : Probleme des archäologischen Nachweises von Verkehrsrouten am Beispiel der Bronzezeit
Autor: Schmidheiny, Mathias
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727155>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

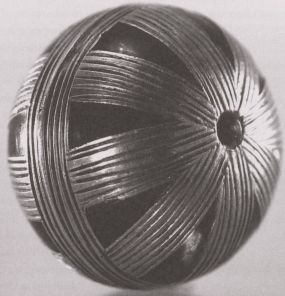
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Woher?

Probleme des archäologischen Nachweises
von Verkehrsrouten am Beispiel der Bronzezeit



Von Mathias Schmidheiny

Prähistorische Verkehrswege entziehen sich grösstenteils eines direkten Nachweises und lassen sich in der Regel nur auf indirektem Weg postulieren. Besonders gut für eine solche Betrachtung eignet sich die Bronzezeit (ca. 2200–800 v. Chr.), in der sich ein europaweites Austauschnetz etablierte.

Aus der Übersiedlung Zürich-Mozartstrasse stammt eine Bernsteinperle mit Goldschlagern, die vielleicht von den britischen Inseln stammt. 17./16. Jh. v. Chr.

Bereits während der Jungsteinzeit (ca. 5500–4300 v. Chr.) und der Kupferzeit (ca. 4300–2200 v. Chr.) hatte in Mitteleuropa eine erhebliche Mobilität geherrscht, die sich in weitreichenden Austauschsystemen von Kupfer, Silex und Felsgesteinfaktoren manifestiert. Doch darf als unbestritten gelten, dass im Laufe der frühen Bronzezeit, zu Beginn des 2. Jahrtausends v. Chr., mit der Etablierung der Zinnbronze als wichtigstem Werkstoff stabile Tausch- und Handelsnetze unabhängig wurden.

Kupfer und Zinn als Brückenbauer

Zur Legierung von Zinnbronze bedurfte es zweier Rohmaterialien, deren Verbreitungsgebiete sich mit Ausnahme weniger Gebiete gegenseitig nahezu ausschlossen: Kupfer als Hauptbestandteil wurde in den Alpen, mehrheitlich in den Ostalpen, der Slowakei und dem böhmisch-sächsischen Mittelgebirge in grossen Mengen abgebaut, wohingegen die wesentlich selteneren

Zinnlagerstätten vor allem in Cornwall, der Bretagne sowie im Erzgebirge und der Slowakei vorhanden waren. Ebenso bildete vermutlich Salz ein seit der Jungsteinzeit über weite Bereiche Mitteleuropas gehandeltes Gut. Diese wichtigen Produkte mussten fraglos in irgendeiner Form in das Schweizer Mittelland eingeführt werden, wobei zumindest im Fall des Kupfers barrenartige Rohformen gehandelt wurden. Besonders eindrücklich zeigen sich solche Verbindungen in der Spätbronzezeit (ca. 1300–800 v. Chr.), als gewisse Prestigeobjekte in ganz Mitteleuropa Verbreitung fanden. Ob es damals in Mitteleuropa bereits Händler im engeren Sinn gab, ist jedoch noch immer höchst strittig; Prestigeobjekte müssen teilweise auch als Indizien für Kontakte zwischen sozial gehobenen Gruppen angesehen werden. Entlang der Verkehrsachsen fand auch ein Ideentransfer statt, der sich beispielsweise an Veränderungen im Bestattungswesen, aber auch im Siedlungswesen bemerkbar machte.

Artefakte als Informationsquellen

Generell stellen Fragestellungen zu den Begriffen Verkehr, Handel und Migration in der Urgeschichtsforschung äusserst kontrovers diskutierte Themen dar, was in erster Linie daran liegt, dass der Mobilitätsnachweis in den prähistorischen Epochen Mitteleuropas meist indirekt, beispielsweise anhand ortsfremder Fundobjekte erbracht wird. Zwar lässt sich mittels naturwissenschaftlicher Analysen häufig feststellen, woher das Rohmaterial eines Artefakts (beispielsweise Silex oder Kupfer) stammt. Der Weg, den ein Objekt, respektive der Rohstoff genommen hat, lässt sich dagegen meist ebensowenig bestimmen wie die Anzahl der Hände, durch die es auf seinem Weg gegangen ist. Weitaus häufiger ermöglicht jedoch die formenkundliche Artefaktanalyse durch den Archäologen, bei der Gegenstände u.a. nach stilistischen Merkmalen untersucht und anschliessend in einen zeitlichen und geographischen Kontext gestellt werden, eine Identifizierung von Objekten, die im Fundgebiet

fremdartig wirken. Mittels der genannten, sich häufig ergänzenden Methoden können jedoch grobe Rückschlüsse auf den Grad der Mobilität gezogen werden.

Im Einzugsgebiet grosser Flusssysteme

Der archäologische Nachweis von prähistorischen Verkehrswegen fällt in der Regel deshalb so schwer, weil sich die Menschen häufig der Wasserwege bedienten. Aufgrund der Lage des Schweizer Mittellands in den Einzugsgebieten von Rhein und Rhone und der Nähe zum Donautal erstaunt es daher nicht, dass starke Verbindungen zu anderen in diesen Flusstälern liegenden Gebieten feststellbar sind. Nicht zuletzt dürften auch Verkehrsüberlegungen die Menschen dazu bewogen haben, ihre Siedlungen, sofern es die Umstände zuliessen, an Seen oder in der Nähe von Flüssen anzulegen.

Gleichwohl darf die Bedeutung des Landverkehrs nicht unterschätzt werden. So zeugen Pferdetrassen, die ab der frühen



In der frühbronzezeitlichen Höhengiedlung Schönholzerswilen-Toos-Waldi wurde ein als Pferdgeschirrbestandteil anzusprechender Geweihknebel gefunden, der vermutlich im Karpatenbecken hergestellt wurde. 17./16. Jh. v. Chr.

Bronzezeit in Gebrauch waren, von der zunehmenden Bedeutung des Pferdes. Auch lassen sich zu allen Zeiten mannigfache Bezüge zwischen den südalpinen Gebieten und dem nördlichen Voralpenraum ausmachen. Dass Landwege nicht nur in den Alpen, sondern auch im Schweizer Mittelland von Bedeutung waren, bezeugen die bronzezeitlichen Stegkonstruktionen, die ab dem 17. Jh. v. Chr. die Seeenge bei Rapperswil überbrückten und zeitweilig von einer vermutlich befestigten Inselsiedlung gesichert wurden. Auch zog die Ausweitung des Siedellandes in höhere Lagen im Laufe der Bronzezeit eine Intensivierung des Landverkehrs nach sich. Aus der späten Bronzezeit sind denn auch die ältesten Speichenräder der Schweiz bekannt; sie stammen freilich von Prunkwagen und fanden im täglichen Gebrauch noch keine Anwendung.

Die einzigartige Lage der Schweiz im Einzugsgebiet grosser Flusssysteme bewirkte, dass die Ostschweiz tendenziell stärker nach Norden und Osten ausgerich-

tet war, während die Gebiete westlich des Napfs starke Bezüge nach Ostfrankreich und zum Rhonetal aufwiesen. Die Bedeutung der einzelnen Kommunikationsachsen schwankte freilich ständig, so dass es auch Zeiten gab, in denen sich die Westschweiz stärker nach Osten wandte, während umgekehrt die Ostschweiz, etwa in der Spätbronzezeit, sehr starke Beziehungen nach Westen unterhielt.

Literatur:

Margarita Primas. Bronzezeit zwischen Elbe und Po. Strukturwandel in Zentraleuropa 2200 – 800 v. Chr. Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie 150. Bonn 2008.

Stefan Hochuli, Urs Niffeler und Valentin Rychner (Hrsg.). SPM, Die Schweiz vom Paläolithikum bis zum frühen Mittelalter III. Bronzezeit. Basel 1998.

Résumé

En règle générale, ce n'est que de manière indirecte que l'on parvient à reconstituer le tracé des voies de communication préhistoriques. L'âge du bronze (2200 à 800 avant notre ère) en est une parfaite illustration. En effet, les aires d'extraction des deux minerais nécessaires pour produire le bronze étaient presque entièrement distinctes: alors que le minerai de cuivre, la composante principale, était surtout extrait dans les Alpes orientales et en Slovaquie, les gisements d'étain, beaucoup plus rares, se trouvaient principalement en Cornouailles et en Bretagne. Or, le transport de ces minerais donnait aussi lieu à des échanges d'idées, comme en témoignent les changements des habitudes dans l'habitat et dans les rites funéraires qu'on peut constater le long des axes de transport.

Les questions regardant les transports, le commerce et les migrations soulèvent de vifs débats dans les recherches sur la préhistoire; ce n'est qu'indirectement que l'on peut prouver l'existence de tels mouvements en Europe centrale, par exemple en se basant sur la découverte d'objets archéologiques qui ont manifestement été produits dans un autre endroit que celui où ils ont été exhumés. Mais on ne parvient généralement pas à déterminer par quel chemin est passé un tel objet, ou sa matière première, ni par combien de mains il est passé avant d'arriver au lieu de sa découverte. Répondre à ces questions est d'autant plus difficile que les hommes de la préhistoire ont souvent utilisé les voies navigables pour leurs échanges commerciaux.

Cependant, on aurait tort de sous-estimer l'importance des transports terrestres. En effet, des mors datant de l'âge du bronze prouvent que l'utilisation du cheval gagne alors en importance. En outre, on peut montrer que, tout au long de cette période, il y eut de nombreux contacts entre les régions du sud des Alpes et les Préalpes septentrionales. Ce n'est pas seulement dans les Alpes que les voies de communication terrestres avaient une fonction importante, mais aussi sur le Plateau suisse, comme en témoignent les restes de passerelles retrouvés près de Rapperswil, où, au XVII^e siècle avant notre ère, ces constructions permettaient de passer d'une rive à l'autre, à l'endroit où le lac de Zurich se resserre.