

# Helvetische Strassenenquôte

[www.strassenenquete.ch](http://www.strassenenquete.ch)

Classification des chemins du Canton de Lugano, qui n'en a point de première Classe.

Noms des Chemins.	Lieux où ils comencent et où ils finissent.	Lieux intermediaires par où ils passent.	Observations.
<i>Seconde Classe.</i>			
N <sup>o</sup> 1. Grand chemin de Mendrisio à ...	Commence à Chiasso et finit à Capolago.	Par Mendrisio, par la Malairie de Mazzana, par Villa, près l'Église de Villa et à s <sup>te</sup> Appollonie, sur le pontet neuf, par Mendrisio e Capolago.	Les parties de ce chemin ont été supprimées ces années dernières, mais qui sont en très mauvais état, comme celles entre le pontet neuf et Villa, et entre Balerna et Antegana.
N <sup>o</sup> 2. Grand chemin	Commence à Lugano et finit au ...	Par Massagno, à l'embranchement du chemin	Le chemin se trouve actuellement dans l'état le plus dégradé et a

## Strassenumfragen

## Kontext

## Quellen und Transkriptionen

## Interaktive Karten

[www.strassenenquete.ch](http://www.strassenenquete.ch)

Die Website wurde am Historischen Institut der Universität Bern, Abteilung für Schweizer Geschichte, realisiert. Sie präsentiert die Resultate des SNF Projekts «Die Helvetische Strassenenquôte 1799/1801», das in den Jahren 2015 bis 2019 durchgeführt wurde.

### Gesamtleitung

Prof. Dr. André Holenstein ([andre.holenstein@hist.unibe.ch](mailto:andre.holenstein@hist.unibe.ch))

### Wissenschaftliche Leitung

Dr. Hans-Ulrich Schiedt ([hans-ulrich.schiedt@hist.unibe.ch](mailto:hans-ulrich.schiedt@hist.unibe.ch))

### Projektmitarbeitende

Dr. Erika Flückiger Strebel, Pilotstudie

Dr. Norbert Furrer, Editionsprinzipien, Glossare und Transkription

Michael Portmann, Transkription

Heinz Rohner, Datenbank, GIS- und Web-Umsetzung ([heinz.rohner@hist.unibe.ch](mailto:heinz.rohner@hist.unibe.ch))

### Projektunterstützung

Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung SNF

Schweizerisches Bundesarchiv

Burggemeinde Bern

Förderverein ViaStoria

### Projektkontext

Programm einer Verkehrsgeschichte der Schweiz im internationalen Vergleich

ViaStoria – Stiftung für Verkehrsgeschichte

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Bern 2019



## Strassen und Verkehr in der Schweiz um 1800 – [online](#)

### Die helvetische Strassenenquôte 1799–1801

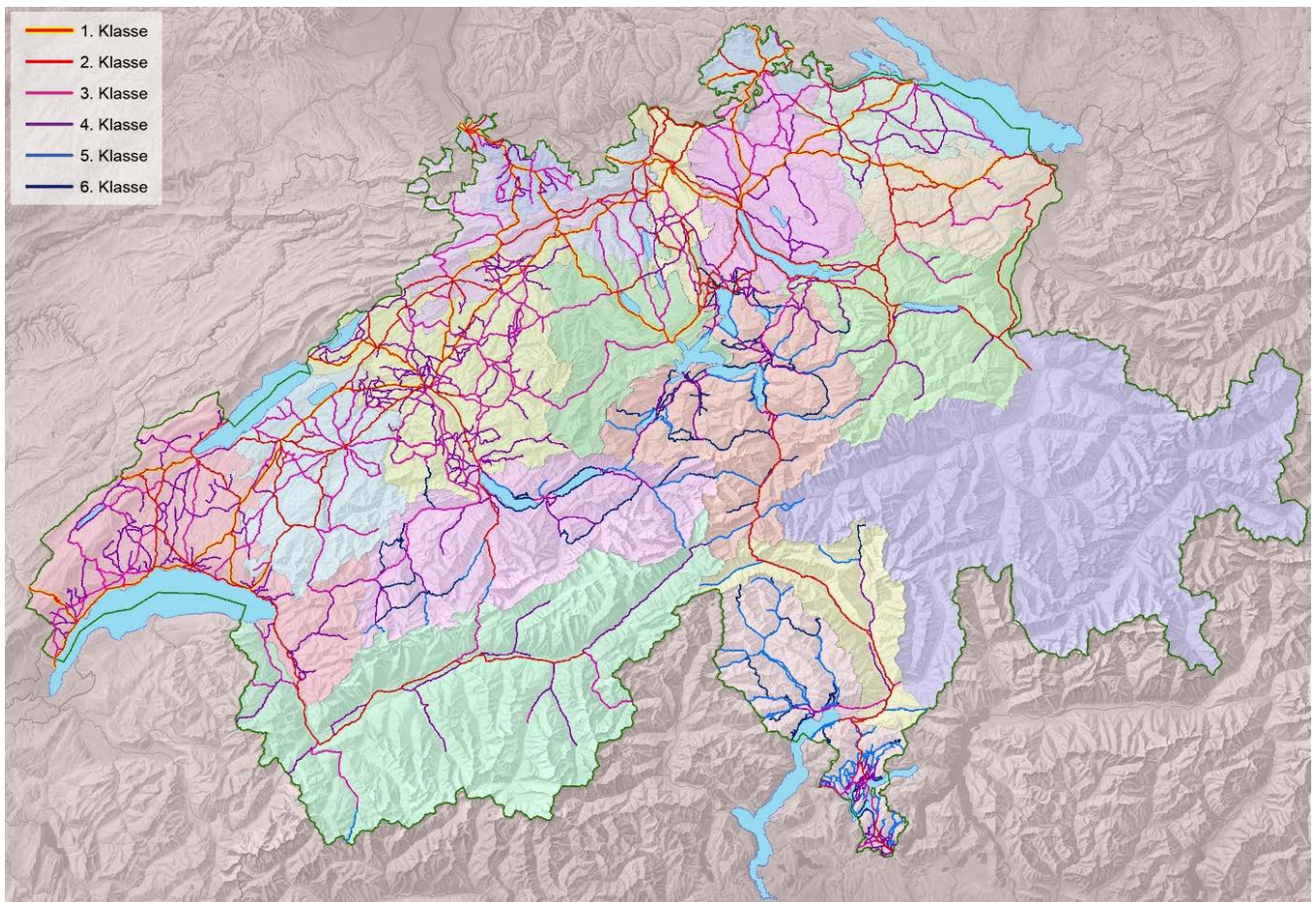
Die helvetische Strassenenquôte und weitere Erhebungen der helvetischen Verwaltung sind ein wichtiger Fundus für die Verkehrsgeschichte und für die Geschichte der Helvetik. Anhand dieser Dokumente können die Wegnetze und das Strassenwesen um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert rekonstruiert und detailliert beschrieben werden. Die Strassenumfragen erlauben einen Blick zurück in das ausgehende 18. Jahrhundert, als erst wenige Strassen als sogenannte Chaussees ausgebaut waren und besonders im Gebirge noch viele Wege nur zu Fuss oder mit Reit- und Saumtieren bewältigt werden konnten. Die Kampagnen zur Informationsbeschaffung waren Elemente jener grundlegenden Erneuerung der Strasseninfrastruktur, die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts international in einer bemerkenswerten Parallelität begonnen hatte und die Teil der Intensivierung der regionalen und überregionalen Raumbezüge war, die auf verschiedenen Ebenen erfolgte. Verbesserte Strassen, ein eigentliches Nationalstrassennetz, hätten in der Helvetik eine wichtige Grundlage der forciert angestrebten Staatsintegration werden sollen: Nation Building per Strassenbau. Dazu erhob man zuerst und systematisch den damaligen Zustand der Wege und der Strassenverwaltungen. Über die verkehrsgeschichtlichen Resultate hinaus sind aus den helvetischen Akten zum Strassenwesen auch wichtige Informationen zum Funktionieren der helvetischen Verwaltung, ihrer Kommunikation mit den kantonalen Behörden und allgemein zur Verwaltungsmodernisierung zu gewinnen.

Die in diesem Zusammenhang stehenden Quellen, die Transkriptionen und die digitalen faksimilierten Dokumente können auf der Website über mehrere Zugänge, unter anderem auch über eine interaktive Karte eingesehen und/oder herunter geladen werden. Zu diesen bietet die [Website](#) zahlreiche Kommentare. Sie beziehen sich auf die Strassenumfragen selbst und auf den weiteren Kontext der helvetischen Verwaltung. Nutzerinnen und Nutzer, die eine traditionellere Publikationsweise vorziehen, können auf der Website auf eine grafisch gestaltete [Studie](#) zugreifen, die auf den Webtexten beruht und mit den digital faksimilierten und transkribierten Dokumenten verlinkt ist.

### Skizze des Wegnetzes um 1800

Aus den Quellen wird deutlich, dass die Strassen- und Wegnetze stark die regionalen topografischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse im späten Ancien Régime widerspiegeln, in denen sie entstanden waren. Gemäss der Umfrage vom Oktober 1800 hatten die Kantone ihr Wegnetz in vier respektive im Gebirge auch in sechs Klassen einzuteilen und nach Verläufen und Qualität der Wege zu beschreiben. Die qualitativ und quantitativ unterschiedlichen Antworten der kantonalen Verwaltungskammern auf die Umfrage ergeben folgendes Bild:

Im Mittelland handelte es sich bei allen in der Umfrage von 1800 erhobenen vier Klassen um fahrbare Strassen. Sie unterschieden sich dadurch, dass die Strassen erster und die zweiter Klasse mit Kutschen und mit schweren Fuhrwerken befahren werden konnten. Bei den letzteren handelte sich gewöhnlich um Zweispänner mit einem Gewicht von zwei bis drei Tonnen (Fracht inklusive Wagengewicht). Seltener anzutreffende vier- und mehrspännige Fuhrwerke transportierten noch bedeutend schwerere



Frachten. Die Strassen dritter und vor allem die Strassen vierter Klasse wurden vorwiegend von Karren und kleinen Wagen sowie vor allem mit lokalen und allenfalls mit regionalen Zielen befahren. Die um 1800 bestehenden leistungsfähigen Strassen gingen im Wesentlichen auf den Chausseebau des 18. Jahrhunderts zurück. In gebirgigen Gegenden des Alpenraums spielten die als 5. und 6. Klassen erhobenen Saum- und Fusswege weiterhin eine wichtige Rolle. Wichtige Talschaften waren immer noch ausschliesslich über Saum- oder Fusswege erreichbar. Die alpenquerenden Routen konnten nicht oder nur abschnittsweise mit kleinen Bauernkarren befahren werden. Sie waren nicht nur wegen der Wegzustände prekär, sondern auch wegen der Kriege und der Aufstände zur Zeit der Helvetik.

Karte: Aus den Antworten der Kantone wird deutlich, dass die Strassen- und Wegnetze stark die regionalen topografischen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse widerspiegeln, in denen sie entstanden waren. Genauere Informationen zu den Klassen, siehe auf der Website.

Die Website [www.strassenenquete.ch](http://www.strassenenquete.ch) umfasst:

- 15 Kommentare zu historischen Kontexten,
- 11 Kommentare zum Prozess der Strassenumfragen,
- 19 Kantonsdossiers,
- eine interaktive Strassenkarte,
- rund 170 Transkriptionen und digitale Faksimiles der Quellen,
- digitale, downloadbare Faksimiles von rund 80 historischen Karten und Plänen,
- eine Studie zur helvetischen Strassenenquôte, die die Texte der Website zusammenfasst.