

Alte Strassen in Biberist-Schöngrün SO

1. Einleitung

Im Mai 1987 meldete Peter Kaiser, Solothurn, dass am südwestlichen Stadtrand von Solothurn, östlich der Brücke über die EBT-Bahn und südlich der heutigen Strasse Reste einer Dammanlage vorhanden seien (Abb. 1; Abb. 2,1) (LK 1127, 607 310/227 166), die beim Bau der Nationalstrasse N5 zerstört würden. Die Dammanlage ge-

höre wohl zur alten Landstrasse von Solothurn nach Burgdorf und Bern.

Im Oktober 1987 führte die Kantonsarchäologie eine zehntägige Grabung durch, die unter der örtlichen Leitung von stud. phil. Peter Wendt stand¹.

¹ Er wurde betreut vom Kantonsarchäologen Hanspeter Spycher und von der Schreibenden, die, verantwortlich für die Notgrabungen auf dem geplanten Trasse der Nationalstrasse N5, zur selben Zeit eine Ausgrabung im nahen römischen Gutshof von Biberist-Spitalhof durchführte (Abb. 2,2). Ihm zur Seite standen stud. phil. Christina Wittsack als Zeichnerin und Thomas Voigt als Ausgräber. Mit Peter Kaiser und Hanspeter Schneider, Heinrich Hafner, Ruedi Bösch und Guy Schneider, Mitarbeiter am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), wurde der

Befund diskutiert. Barbara Wohlfahrt Meyer, Leuzigen, nahm eine geologische Begutachtung vor. Bei der Suche nach historischen Quellen halfen Othmar Noser, Staatsarchiv Solothurn, und Markus Hochstrasser, Denkmalpflege Solothurn. Neben den erwähnten Mitarbeitern am IVS gab auch Urs Müller Literaturhinweise. Benedikt Lüdin stellte anhand der Feldaufnahmen mit vielen Anregungen die vorliegenden Pläne und Zeichnungen her. Bei den Plänen half auch Christine Blapp. Jürg Stauffer fotografierte die alten Pläne. Ihnen allen sei für ihre Hilfe gedankt.



Abb. 1: Dammlage von Norden.

2. Vorgehen

Ziel der Grabung war, Aufschluss über Aufbau und Konstruktion des noch deutlich sichtbaren Strassendamms zu gewinnen und abzuklären, ob allfällige Vorgängerstrassen vorhanden sind. Insbesondere interessierte in Zusammenhang mit dem nahen römischen Gutshof, ob die römische Strasse von Salodurum/Solothurn zum Vicus auf der Engehalsinsel bei Bern hier vorbeiführte.

Da der Aufbau einer derartigen Konstruktion sich im Querprofil weit klarer und deutlicher zu zeigen pflegt als in der Fläche, beschlossen wir mit einer Baumaschine einen Schnitt durch die Anlage zu legen.



Abb. 2: Lage (Ausschnitt aus der LK 1:25 000, Blatt 1127, reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 26. 2. 1988). – 1. Grabung 1987. 2. römischer Gutshof. 3. frühmittelalterliche Gräber. 4. Galgen. 5. bis vor kurzem noch sichtbare alte Chaussee.

Im September nahmen G. Schneider und R. Bösch (IVS) den Verlauf des Dammes und ein Oberflächenprofil quer zum Damm auf (vgl. Abb. 4).

Am 5. Oktober erstellte ein Teleskopbagger (Gradall) einen 1,80 bis 2 m breiten und etwa 8,50 m langen Schnitt. Leider kamen wir von der durch das obengenannte Oberflächenprofil gegebenen Linie ab, so dass wir die Dammanlage schräg schnitten. Der Schnitt lag nicht wie vorgesehen ost-west-orientiert, sondern reichte von Südwesten nach Nordosten. Um die richtigen Masse der Konstruktion zu erhalten, müssen die «gelängten» Befunde auf die Ebene senkrecht zum Damm projiziert werden².

² Der Verkleinerungskoeffizient beträgt 1,234.

Nachdem der Schnitt 1,50 m tief ausgehoben worden war, zeigte sich, dass in den unteren Schichten noch einzelne verrundete Ziegelstücke, Eisenfragmente, Scherben und Knochen zum Vorschein kamen. Wir beschlossen, die südwestliche Hälfte des Schnittes um einen Meter weiter abzugraben. Auch hier kamen im Sediment immer wieder vereinzelt verrundete Ziegelstücke zum Vorschein. Das Südost-Profil wurde senkrecht geschlagen, geputzt und fotografiert (Abb. 6). Um Klarheit über die Schichtverhältnisse zu erhalten, hoben wir auch die nordöstliche Hälfte des Schnittes auf die gleiche Tiefe aus (Abb. 7). Noch während der Beschreibung der Profilzeichnung stürzte die Profilwand ein. Die lockeren Sandschichten

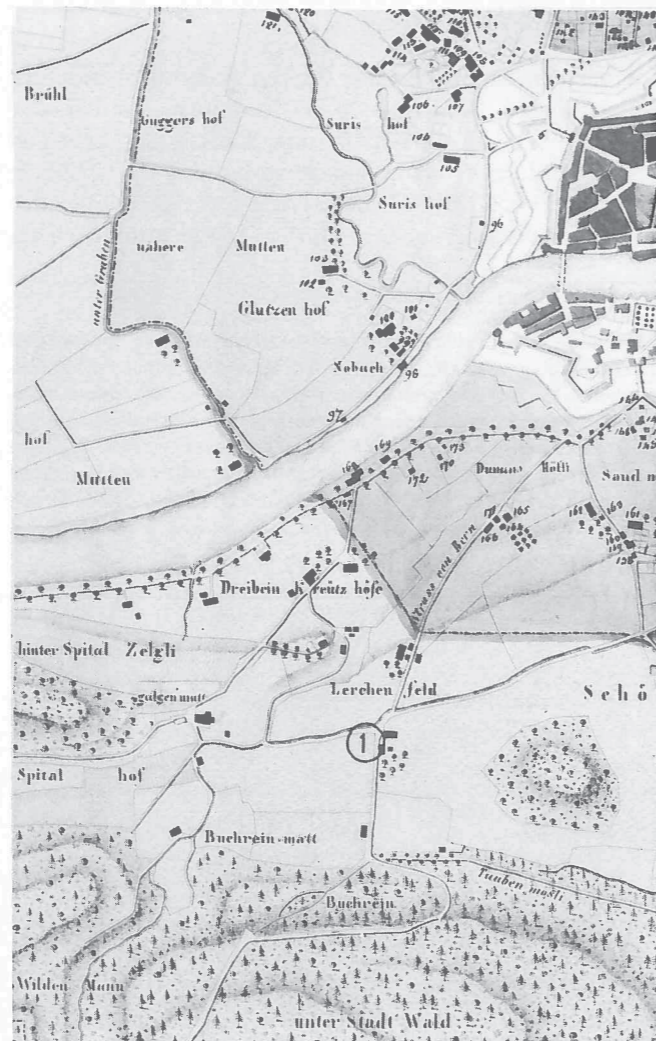


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Altermatt-Plan von 1822, nach Norden gerichtet. 1. konstruierte Lage der Grabung 1987.

(Abb. 8 Schichten 2/3) bildeten wohl keinen genügend stabilen Untergrund. Glücklicherweise kam niemand zu Schaden, doch die glasierten Scherben aus Schicht 7 (Abb. 8) gingen leider verloren.

3. Lage (Abb. 2)

Der Damm (Abb. 2,1) befindet sich auf einer Geländeterrasse südwestlich von Solothurn, die dem Buechrain, einem nordöstlichen Ausläufer des Bucheggbergs vorgela-

ger ist. Das Plateau liegt rund 25 m über der Aare. Es weist ein sanftes Gefälle von Südwesten nach Nordosten auf. Heute wird das Plateau unmittelbar westlich unserer Ausgrabung vom Graben der EBT-Bahn durchschnitten. Auf alten Plänen ist die Topographie noch ungestört zu sehen (Abb. 3). Der vom Wildmanngraben her kommende Hunnenbach durchfließt die Terrasse. Heute wird er wieder in sein ursprüngliches Tobel am Nordrand des Plateaus geleitet, in das er schon in römischer Zeit mündete. Vor dem Bau der Bahnlinie durchfloss er die Terrasse in ihrer ganzen Länge nach Osten, um erst unterhalb von Solothurn an der Gemeindegrenze zu Zuchwil in die Aare zu münden (SCHUCANY 1986, S. 199 mit Anm. 4).

250 m westlich des Dammes liegen die Reste des grossen römischen Gutshofes von Biberist-Spitalhof (Abb. 2,2) (SCHUCANY 1986). An weiteren archäologischen Funden kamen bisher in den dortigen Ausgrabungen mesolithische und neolithische Silices, prähistorische, wohl meist bronzezeitliche Keramik, drei keltische Münzen, zwei frühmittelalterliche Gräber sowie mehrere beigabenlose, nachrömische Gräber zum Vorschein (ASO 6, 1989, S. 135). 1883 wurde ein mit einem römischen Ziegelfragment bedecktes Gefäss, vielleicht eine Graburne, gefunden, vermutlich beim Gisshübeli, einem kleinen Hügel am Ostrand der Terrasse (MEISTERHANS 1890, 105; CIL XIII 5187). Weitere frühmittelalterliche Gräber fanden sich auf dem Hunnenberg am Westrand des Plateaus (Abb. 2,3)³. Im 17. Jh. stand am Fusse des Hunnenbergs ein Galgen (Abb. 2,4)⁴. Die Bauernhöfe auf der Terrasse sind seit dem frühen 18. Jh. bezeugt (vgl. Abb. 11).

4. Befund

4.1. Befund an der Oberfläche (Abb. 4)

Der Damm zeigt sich deutlich und einigermaßen ungestört auf einer Länge von 35 m (Abb. 1; Abb. 4,1). In der Verlängerung, nur wenige Grade nach Osten abgedreht, sind auch jenseits des Bahneinschnittes geringe Reste eines Dammes zu sehen (Abb. 4,2; Abb. 5), der wohl zur gleichen Anlage gehört. Der Damm verläuft von NNW nach SSO mit einer leichten Steigung.

Der Damm ist auf der Kante knapp drei Meter (2,87 m) breit. Basis und Höhe können in ihrer ursprünglichen Ausdehnung nur noch erahnt werden, da der Damm durch spätere Eingriffe beeinträchtigt ist. Der heutige Feldweg hat die Ostseite gestört. Die Böschung scheint dort steiler als ursprünglich zu sein. Im Norden fehlt die östliche Böschung; der Damm schliesst direkt an ein altes, kleines Haus an. Wieweit der Bau des tiefen Einschnittes für die EBT-Bahn den Damm im Westen und das anschliessende Gelände gestört hat, ist nicht klar. Die Westseite des Dam-

³ MOOSBRUGGER-LEU 1977, Abb. 3. Der Verlauf der Alten Bernstrasse ist allerdings falsch eingezeichnet.

⁴ Staatsarchiv Solothurn, Ratusmanual Bd. 139, 1635, 634; Bd. 140, 1636, 51.62.102; vgl. auch Abb. 11.

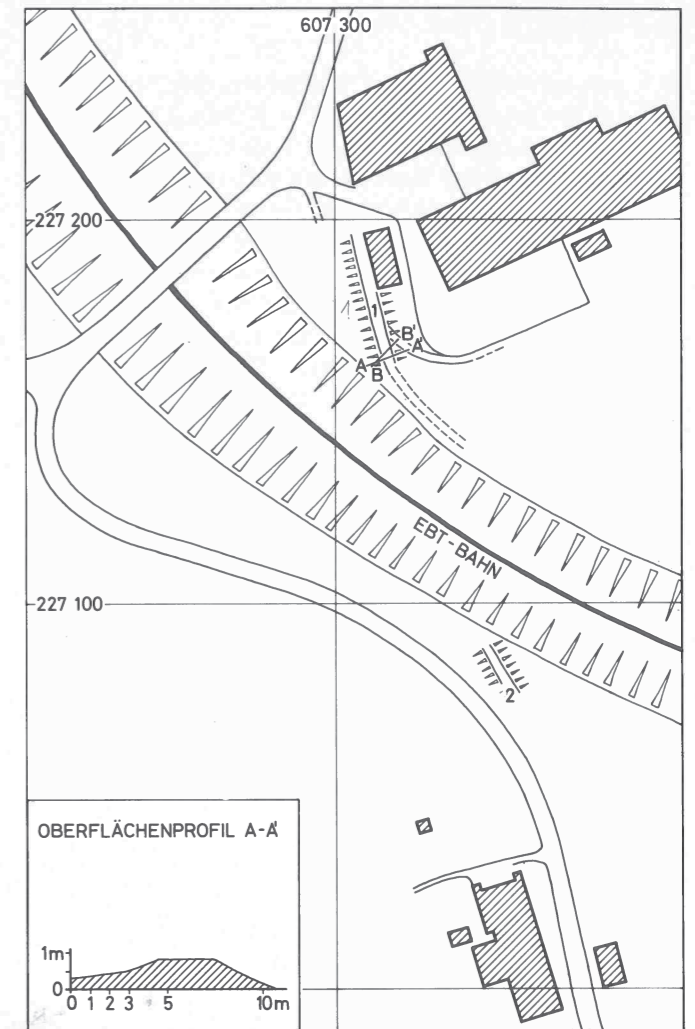


Abb. 4: Gesamtplan der Dammrreste. M. 1:2000. – 1. Damm im Norden mit Oberflächenprofil A-A' (nach Aufnahme: IVS, 8. 9. 1987) und Südost-Profil B-B' der Grabung 1987. 2. Dammrreste im Süden (nach Plan mit Meter-Isohypsen 1:1000).

mes scheint jedoch einigermaßen dem ursprünglichen Zustand zu entsprechen. Demnach dürften die Höhe des Dammes 30 bis 40 cm betragen, die Breite an der Basis knapp sieben Meter.



Abb. 5: Dammrrest im Süden, von Westen.

4.2 Grabung (Abb. 6–9)

Als unterste Schicht zeigte sich ein ziemlich homogener, ockergelber sandiger Lehm (Abb. 8 Schicht 1), dessen Oberkante im Nordosten und im Südwesten höher lag, so dass er beidseits des Damms bis fast unter den Humus (20) reichte. Da er einzelne verrundete römische Ziegelstücke, das Fragment eines Eisennagels, eine kleine römische Scherbe mit Glanztonüberzug und eine Scherbe unbekannter Zeitstellung enthielt, darf er streng genommen nicht als anstehender, gewachsener Boden im Sinn eines sterilen Bodens angesehen werden. Die Homogenität des Materials jedoch spricht dafür, dass er eher durch einen natürlichen Vorgang abgelagert worden war als künstlich vom Menschen als Planie eingebracht. Geologisch gesehen handelt es sich um aufgearbeitetes oder ausgewaschenes Moränenmaterial vom Buechrain, das sich seit der Eiszeit bis heute auf der flachen Terrasse sukzessive abgelagert⁵. Der ockergelbe sandige Lehm (1) stellt eine natürliche Ablagerung dar, auf der die Dammanlage errichtet wurde. Die Oberkante des sandigen Lehms beidseits des Damms dürfte der ehemaligen Geländeoberfläche vor dessen Bau entsprechen. Im Südwesten lag sie auf 453,74 m ü. M., im Nordosten auf 453,67. Das Gelände scheint einst ohne Erhebung schwach (ca. 1 ‰) von Süd-

westen nach Nordosten geneigt gewesen zu sein, wie es für die Terrasse als Ganzes zutrifft.

In der Mitte des Grabungsschnittes zeigte sich, als sei es in den ockergelben sandigen Lehm (1) eingegraben, ein Paket von vielen sandigen und kiesigen Schichten und u-förmigen Zonen (2), die teilweise durch schwach ausgeprägte Ortseisenbänder voneinander getrennt waren. Das Bild dieser Schichten ist äusserst unruhig. Sie enthielten einzelne Ziegelstücklein und -splitter. Von Nordwesten her wurde das Schichtpaket von einem Keil des ockergelben sandigen Lehms (1) überlappt. Darüber folgte ein ähnliches Paket mit sandigen und kiesigen Schichten (3), die jedoch durch viel ausgeprägtere Ortseisenbänder voneinander getrennt waren. In diesen Schichten fanden sich einzelne Eisenfragmente. Die seitliche Begrenzung beider Schichtpakete (2/3) gegen den ockergelben Lehm (1) war fliessend, obwohl die einzelnen Schichten in der Konsistenz an sich sehr klar und eindeutig zu unterscheiden waren.

Die Entstehung der sandig-kiesigen Schichten (2/3) kann nach B. Wohlfarth Meyer durch Wassertätigkeit erklärt werden. Die Schwankungen der Wasserkraft bewirkten, dass sich abwechselnd Sand- und Kiesschichten ablagerten, was zum gebänderten Schichtbild führte. Im Wasser enthaltenes Eisen wurde bei Grundwasserschwankungen oder kurzfristigem Stauwasser ausgefällt, so dass die mehr oder weniger ausgeprägten Ortseisenbänder entstanden. Die U-förmigen Vertiefungen können von grösseren Geröllen stammen, die weggerissen worden waren. Die entstandenen Löcher füllten sich bei der folgenden Ablagerung

mit neuem Material. Sie dürfen jedoch keinesfalls als Rinnen einer Strasse gedeutet werden, wie in den Diskussionen mit P. Kaiser, H. Hafner, R. Bösch und G. Schneider immer wieder vorgebracht wurde. Denn weder in den Vertiefungen noch anderswo in den Sand- und Kiesschichten war die für menschliche Tätigkeit und Begehung typische graue, lehmige Verschmutzung festzustellen. Die sandig-kiesigen Schichten (2/3) deuten auf einen periodisch aktiven Bach oder ein Rinnsal hin. Mindestens einmal muss der Bach für längere Zeit ausgesetzt haben, so dass über dem unteren Schichtpaket (2) sich wiederum ockergelber sandiger Lehm (1) ablagern konnte, der beim erneuten Fliessen des Baches (3) bis auf einen Keil erodiert wurde. Anfangs fragten wir uns, ob die Sand- und Kiesschichten erst durch die darüber gelegenen Strassen (6/7, 9–15) bewirkt wurden. Denn das Wasser kann wesentlich leichter und schneller und deshalb wohl auch in grösseren Mengen durch die durchlässige Strassenkonstruktion fliessen als durch den umliegenden Humus, der Wasser eher sammelt und bindet. Dagegen spricht aber, dass die sandig-kiesigen Schichtpakete (2/3) nicht genau unter den Strassen lagen, sondern etwas nach Südwesten versetzt. Die recht grossen Unterschiede in der Korngrösse zum umliegenden sandigen Lehm (1) weisen ebenfalls darauf hin, dass die Sand- und Kiesschichten (2/3) nicht ausgewaschene Teile des

ockergelben sandigen Lehms (1) sein können, sondern eigens abgelagert wurden. Auch der Keil von ockergelbem sandigem Lehm (1), der die beiden Schichtpakete (2/3) trennt, spricht dagegen, andernfalls er in gleicher Weise ausgewaschen sein müsste.

Östlich des rezenten Leitungsgrabens (18) lag über dem ockergelben sandigen Lehm (1) ein ziemlich heller Sand (4), der wohl als östlicher Ausläufer des oberen sandig-kiesigen Schichtpaketes (3) anzusehen ist.

Das Schichtpaket (3) war im Bereich der Strassenkonstruktionen überlagert von grobem, sehr hellem Sand (5). Die untere Schichtgrenze war auffallend unruhig und gewellt. War der Sand (5) vom Menschen eingebracht worden als Sandbett für eine Strasse? Da die Sandschicht (5) in der Ausdehnung nicht mit dem folgenden Kieselhorizont (6/7) übereinstimmte, durch diese Schicht jedoch von der Steinkofferung (9) getrennt war, kann sie zu keiner der beiden Strassen gehören. Dies spricht dafür, dass sie eher durch einen natürlichen Vorgang abgelagert wurde, ähnlich wie die Sand- und Kiesschichten der darunter gelegenen Pakete (2/3). Vor der Ablagerung des Sandes (5) waren vielleicht grössere Steine vom Bach weggerissen worden, was das wellenförmige Bild der unteren Schichtgrenze erklärte.

Über diesen natürlich abgelagerten Schichten (1–5) folgte



Abb. 6: Südost-Profil der Grabung vor dem Abtiefen im Ostteil, von Westen.



Abb. 7: Südost-Profil der Grabung, von Norden.

⁵ Neben B. Wohlfarth Meyer ist den Bodenkundlern Herbert Bühl, Schaffhausen, und André Desaulles, Bern, für Diskussionen zu danken.

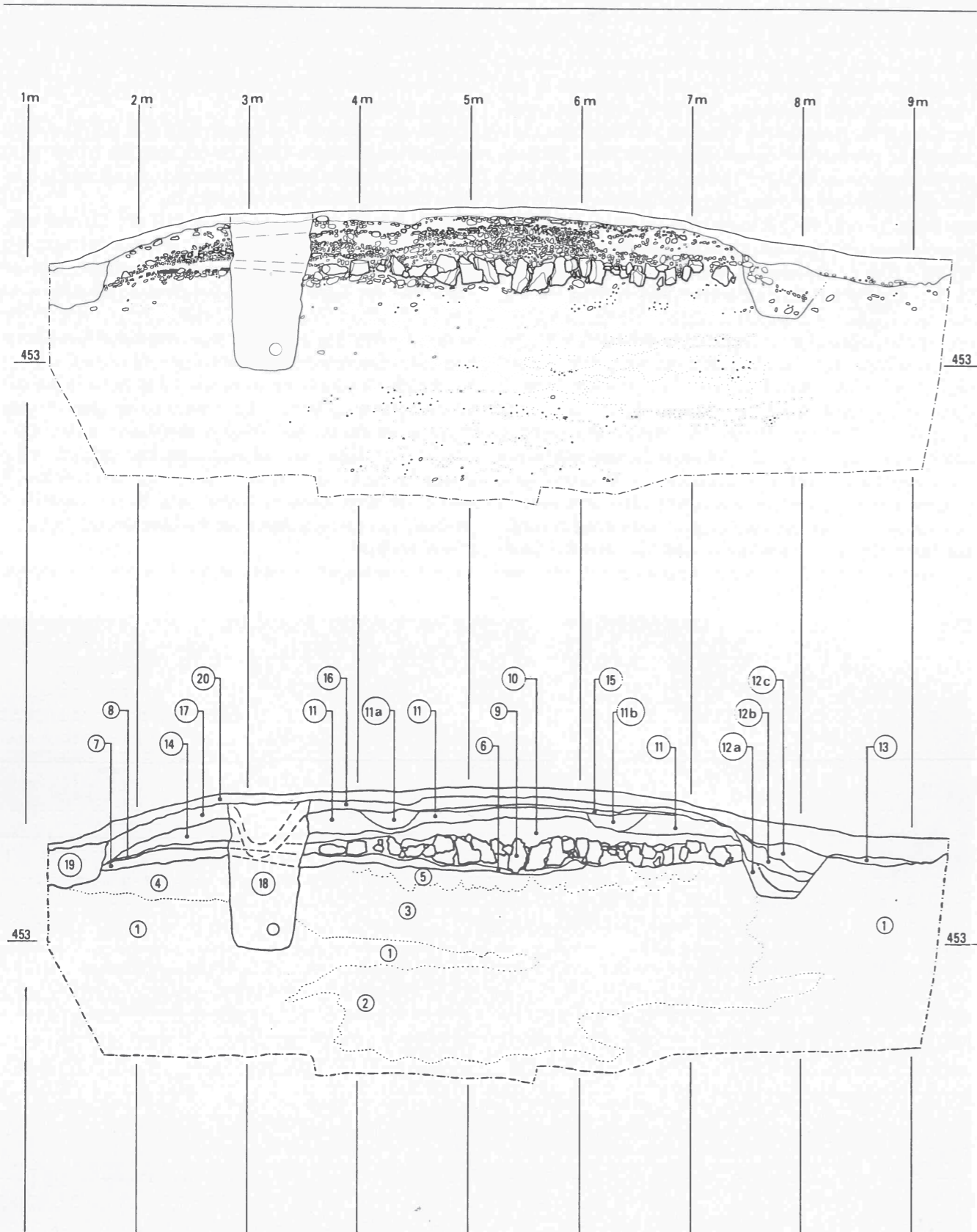


Abb. 8: Südost-Profil der Grabung. Steingerechte Aufnahme mit Schichten-Schema. M. 1:50.

- | | |
|---|---|
| 1 Ockergelber, ziemlich homogener, sandiger Lehm. | 6 Horizont von mehreren Kieseln und kleinen Gerölln, mit wenigen Ziegelstücklein. |
| 2 Weissgraue, ausgebleichte Sand- und sandige Kiesbänder mit schwach ausgeprägten Ortseisenbändern, mit wenigen Ziegelstücklein und Ziegelsplittern durchsetzt. | 7 Horizont von Kieseln und kleinen Gerölln, bedeckt von Ziegelstücklein und wenigen glasierten Scherben (sogenannte Bauernkeramik). |
| 3 Wie Schicht 2, doch mit viel stärker ausgeprägten Ortseisenbändern. | 8 Ockergelber, sandiger Lehm, ähnlich wie Schicht 1. |
| 4 Sandig, etwas heller als Schicht 1. | 9 Kofferung aus grob zugeschlagenen, senkrecht gesetzten Kalkstein- |
| 5 Grober, leicht kiesiger, heller Sand. | |

brocken; im Bereich der Ränder einzelne Gerölle; zwischen den Steinen lehmiger Sand. Die Oberkante der Steine wirkt weder verwittert noch abgefahren oder abgelaufen. Bei Laufmeter 5,30 fehlt verglichen mit den Fotos (Abb. 6.9) ein Stein, der inzwischen rausgefallen war (vgl. Abb. 7).

- 10 Kies mit gelbbraunem Sand, wirkt nicht allzu verfestigt.
- 11 Mergeliger, mörtelartiger Kies, an der Oberkante eine 2–4 cm starke Schicht mit größeren Bestandteilen und vermehrt mit Steinbruchstücken. In zwei u-förmigen Zonen (a/b) sind weniger Steine vorhanden.
- 12 a) ockergelber, sandiger Lehm, mit wenig Kies durchsetzt, ähnlich wie Schicht 1, aber unruhiger. b) graubraunlicher sandiger Lehm, mit mehr Kies durchsetzt als Teil a. c) Horizont von größerem Kies in Teil b.
- 13 Grober, lockerer Kies.
- 14 Ähnlich wie Schicht 10, aber verdichtet.
- 15 Horizont mit Ziegelstücklein und Ziegelsplittern.
- 16 Lockerer Kies, in der Mitte (Laufmeter 4,90–5,00) dichter.
- 17 Graubrauner siltiger Kies.
- 18 Neuzeitlicher Leitungsgraben.
- 19 Geröllbett des heutigen Feldweges.
- 20 Rezentner Humus.

westlich des Leitungsgrabens (18) ein Horizont (6) von Kieseln und Ziegelstücklein. Im Osten bildeten eine Kiesschicht und eine darüber gelegene Schicht von Ziegelstücklein mit wenigen glasierten Scherben einen ähnlichen Horizont (7). Obwohl sich beide Horizonte im Bild nicht genau entsprachen, dürften sie doch zusammengehören und ein vom Menschen geschaffenes Gelniveau, eine Strasse anzeigen. Die Schichten massen 10 cm in der Höhe. Wenn im Osten der Horizont (7) nicht durch den heutigen Feldweg (19) gestört war, mass die Strasse (6/7) umgerechnet etwa 3,50 m.

Im Osten folgte über dem Kieselhorizont (7) ockergelber sandiger Lehm (8), der sich entweder in gleicher Weise abgelagert hatte wie der darunter gelegene sandige Lehm (1) oder vom Aushub eines vermuteten Strassengrabens (vgl. unten) im Bereich des rezenten Leitungsgrabens (18) stammte.

Im Westen lag über dem Kieselhorizont (6) eine Steinlage (9) von grob zugeschlagenen, senkrecht gesetzten Kalksteinen. Sie endete im Westen vor einem Graben (12), wohl dem Strassengraben (vgl. unten). Im Osten erschien sie östlich des Leitungsgrabens (18) nicht mehr. Da ähnlich wie am Westrand auch im Osten vor der Störung (18) für die Steinsetzung statt Bruchsteine Gerölle verwendet wurden, ist anzunehmen, dass diese auch im Osten den Rand anzeigen. Dies ergäbe eine Breite von rund drei Metern. Die Höhe mass 20–30 cm. Die Steine auf der Oberseite waren weder verwittert, noch abgefahren oder abgelaufen, so dass die Steinsetzung (9) als Kofferung, als Unterlage einer Strasse anzusehen ist. Es folgte eine Schicht von sandigem Kies (10), die seitlich 10 cm, in der Mitte aber 20 cm mass, so dass eine Wölbung entstand. Da der Kies nicht verfestigt war, ist fraglich, ob er schon als Strassenbelag zu deuten ist oder noch zur Unterlage gehört wie die Steinkofferung (9). Wenn er einst als Oberfläche gedient hätte, müsste sich die Verfestigung wieder aufgelöst haben. Über dem sandigen Kies (10) folgte mergeliger, mörtelartiger, verbackener Kies (11), der im obersten Bereich mit größeren Bestandteilen und vermehrt mit Steinbruchstücken durchsetzt war. Ganz im Westen scheint sich der Kies (11) nicht mehr so deutlich von der darunter gelegenen Kies-

schicht (10) zu unterscheiden⁶. Die Kiesschicht war 10 cm dick. Sie folgte der Wölbung der unteren Kiesschicht (10). In zwei u-förmigen Zonen (11 a/b) war der Kies weniger dicht und kompakt. Die Festigkeit der Schicht und die beiden Rinnen (a/b) machen die Funktion als Strassenoberfläche wahrscheinlich. Die Rinnen sind als Radspuren anzusehen. Die Spurweite betrug umgerechnet etwa 1,50 m (1,30–1,80 m).

Die Strasse (9–11) war im Westen begrenzt durch einen Graben, wohl einen Strassengraben (12). Die ziemlich steile östliche Grabenwand setzte sich deutlich vom umliegenden Sand (3) ab. Im Westen hingegen war der Graben gegen den sandigen Lehm (1) nur durch das vermehrte Vorkommen von Kies abzugrenzen. Diese Linien umreissen wohl den ursprünglichen beim Bau der Strasse (9–11) ausgehobenen Graben. Er reichte 40 cm in den sandigen Lehm (1) und war umgerechnet 70 cm breit. Von der Seite her wurde vermutlich bald ockergelber sandiger Lehm (12a) eingeschwenkt. Die Grenze zur oberen dunkleren, verschmutzten Grabeneinfüllung (12b) könnte die Sohle eines erneuten Aushubs des Grabens anzeigen, wie er wohl während der Benützung der Strasse bestand. Die Sohle dieses umgerechnet 65 cm breiten Grabens lag 70 cm tiefer als der Scheitel der Strasse, jedoch nur 15 cm tiefer als die vermutete Oberfläche (13) im Westen. In den Graben rutschte mit der Zeit etwas Kies (12c) der Strassenschichten (10/11) nach. Ein allfälliger Strassengraben im Osten könnte beim Bau des neuzeitlichen Leitungsgrabens (18) verschwunden sein. Beleg dafür könnte sein, dass die Steinkofferung (9) in diesem Bereich offenbar endete, und der ockergelbe sandige Lehm (8) über dem älteren Kieselhorizont (7), der vom Aushub des Grabens stammen könnte (vgl. oben). Andererseits wiesen die als Oberfläche anzusehenden Kiesschichten (11/14) keine Böschung zu einem allfälligen Graben hin auf. Allerdings ist den historischen Quellen zufolge an dieser Stelle mit einem Randstein zu rechnen (vgl. S. 128). Das Gegenprofil zeigte das gleiche Bild, so dass die Lage eines möglichen östlichen Strassengrabens ungewiss bleibt.

Westlich des Strassengrabens (12) zeigte sich über dem ockergelben sandigen Lehm (1) ein Horizont von lockerem Kies (13), der nach umgerechnet 60 cm auslief. Vielleicht handelt es sich um einen Ausläufer der Strasse (9–11) jenseits des Strassengrabens (13). Östlich des Leitungsgrabens (18) zeigte sich eine analoge Schicht von sandigem Kies (14). Vom Material her erinnert er an den Kies (10) direkt über der Steinkofferung (9). Da er aber im Unterschied zu diesem stark verdichtet war, dürfte er als Strassenoberfläche gedient haben. Im oberen Teil war der Kies etwas größer⁷.

Über dem Strassenbelag (11) folgte stellenweise eine dünne Schicht von Ziegelsplittern (15). Die Strassenoberfläche scheint hier mit Ziegelfragmenten ausgebessert worden zu sein, die wegen ihrer das Wasser bindenden Porösität zu

⁶ Den Dias nach scheint der Westteil, ab ca. Laufmeter 7, eher zu Schicht 10 zu gehören.

⁷ Auf den Dias meint man zwei Schichten zu sehen.

allen Zeiten ein beliebtes Flickmaterial waren. Darüber lag eine etwa 10 cm starke Schicht von grobem, lockerem Kies (16). Wie beim Kies (10) über der Steinkofferung (9) ist zu fragen, ob einst eine verfestigte Oberfläche vorhanden war, die sich durch die Verwitterung wieder aufgelöst hätte. Als oberste Kiesschicht (16) lag sie direkt unter der dünnen Humusdecke (20). Sie war im Gegensatz zur unteren Kiesschicht (10) nicht durch spätere Kiesschichten geschützt, so dass es sehr wohl zu einer Aufwitterung der Oberfläche im Laufe der Zeit hätte kommen können. Von Radgleisen ähnlich den Rinnen (a/b) im verfestigten Kies (11) war nichts zu sehen.

Im Osten lag über dem sandigen Kies (14) eine Schicht von siltigem Kies (17), die der obersten Kieslage (16) der Strasse entsprechen könnte.

Die Strassenkonstruktionen (6/7, 9–17) wurden im Osten vom Graben (18) einer neuzeitlichen Wasserleitung durchschnitten. Ganz im Osten könnte der Ostrand der Strassen durch einen Ausläufer des heutigen Feldweges (19) gestört sein.

Überdeckt waren die Strasse (9–17) sowie die Störungen (18/19) von einer auffallend dünnen Humusschicht von nur 10 cm, die im Westen über dem auslaufenden Kieshorizont (13) bis zu einer Dicke von 20 cm anwuchs.

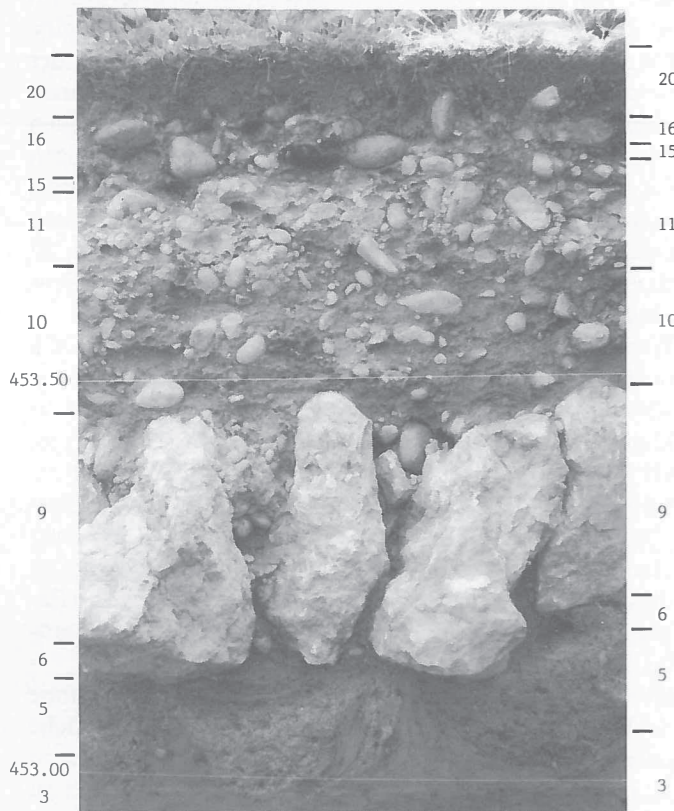


Abb. 9: Südost-Profil der Grabung. Detailaufnahme bei ca. Laufmeter 5,20–5,80. Abfolge der Schichten und Aufbau der Strassenkonstruktionen mit Schichtbezeichnung.

Die Grabung hat gezeigt, dass es sich bei der bisher als Strassendamm angesehenen Anlage nicht um einen eigentlichen Damm handelt im Sinn einer künstlich massiv erhöhten Konstruktion, sondern um eine Strasse, die mit ihrem aufwendigen Aufbau die Erhöhung bewirkt (Abb. 9.10). Darunter ist eine Vorgängerstrasse zu finden. Beide Strassen wurden im Bereich eines von Zeit zu Zeit fliessenden Baches oder Rinnsals (2/3) errichtet.

Die erste, nur einfach gebaute Strasse bestand aus einer dünnen, etwa 10 cm starken Schicht (6/7) von Kiesel und Ziegelstücklein. Ihre Breite betrug vermutlich 3,50 m.

Die zweite, etwas nach Westen versetzte Strasse war hingegen massiv gebaut. Sie bestand aus einer Steinkofferung (9) und einer gewölbten Kieslage (10) als Unterbau und einem zweimal erneuerten Strassenbelag (11/15/16). Das Gelniveau wurde durch die aufwendige Konstruktion um 60 cm, mit den Erneuerungen (15/16) gar auf 70 cm angehoben. Vermutlich war die Strasse beidseits durch einen Strassengraben (12) gesäumt. Der östliche könnte dem neuzeitlichen Leitungsgraben (18) zum Opfer gefallen sein. Die Strasse war anscheinend ausserhalb der Strassengraben von Kiesstreifen (13, 14/17) begleitet. Innerhalb der Strassengraben mass sie umgerechnet mindestens 3 m, im Ganzen wohl etwa 5,75 m.

5. Datierung

Die als Baugrund der Strassen (6/7, 9–17) dienenden Schichten, der ockergelbe sandige Lehm (1) und die Bachschichten (2/3), enthielten Fragmente von römischen Ziegeln, Eisenstücke, eine mit Glanzton überzogene Wandkerbe des späteren 2./früheren 3. Jh. n. Chr. und eine

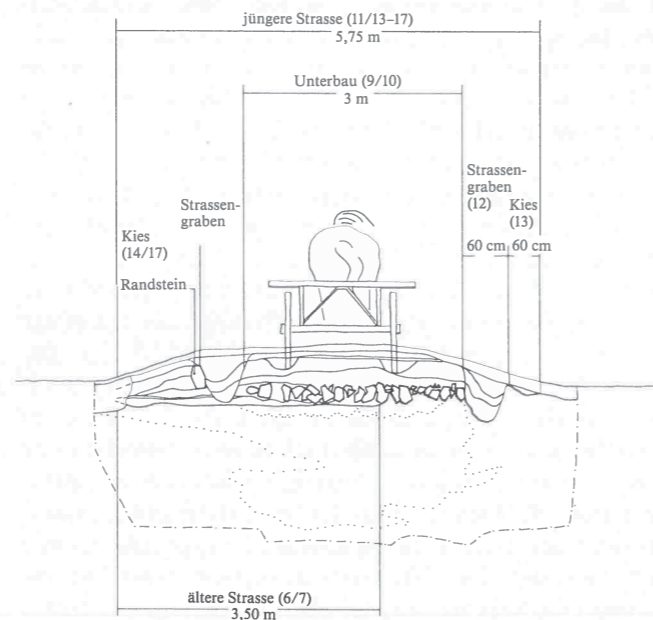


Abb. 10: Rekonstruktion der Strasse mit umgerechneten Massen (Schichtbezeichnung in Klammer). M. 1:100.

Scherbe, die leider so klein und uncharakteristisch ist, dass sie nicht bestimmt werden kann. In einer Schicht (7) der älteren Strasse waren glasierte, als sogenannte Bauernkeramik bezeichnete Scherben zu sehen, die leider beim Einsturz der Profilwand verloren gingen. Die für die entsprechende Keramik typische Verzierung, Bemalung in verschiedenen Farben und Glasur, erscheint ab der Mitte des 16. Jh. (FREI 1947, S. 29; WYSS 1966, S. 10). Der Bau der ersten Strasse (6/7) kann demnach nicht vor der Mitte des 16. Jh. erfolgt sein.

6. Historische Quellen

1731 erliess die Solothurner Regierung neue Gesetze über die Instandsetzung und Erhaltung der Landstrassen (Kocher 1947, S. 52), 1737 als Mandat gedruckt mit zwei unveränderten Auflagen 1745 und 1749. Die Umschreibung der Pflichten der Gemeinden zum Unterhalt der Strassen geht mindestens zum Teil auf eine Regelung von 1697 zurück (MANDAT 1737, Absatz 5). Wieweit dies

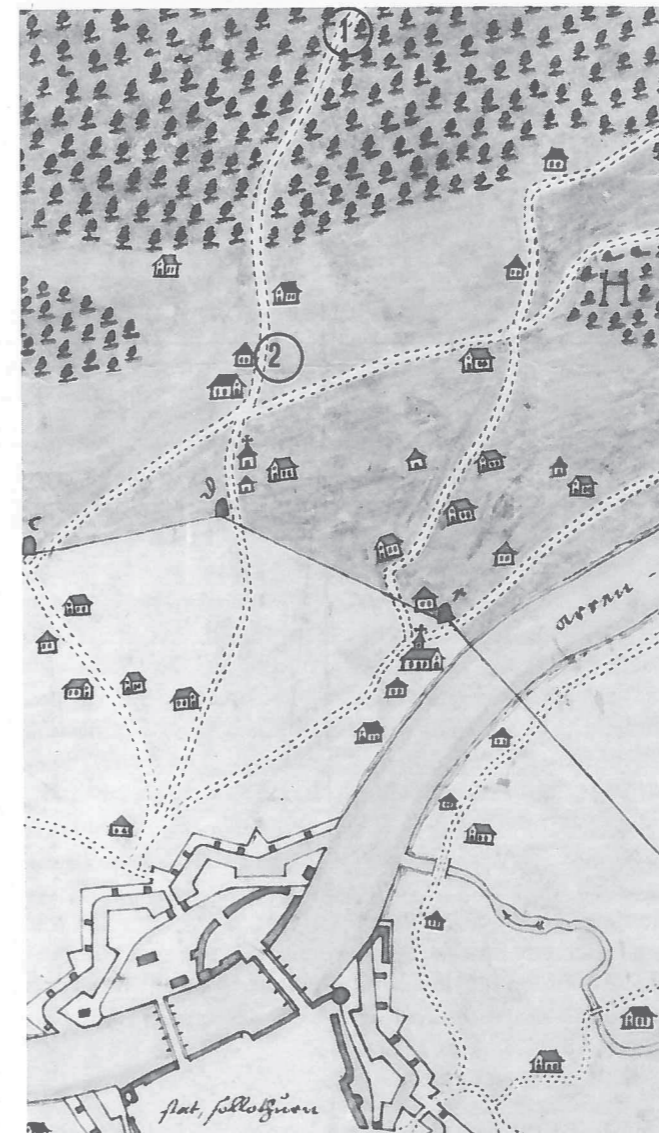


Abb. 11: Ausschnitt aus der Landmarch von 1713 (Staatsarchiv Solothurn, Plan Kb 5), nach Süden gerichtet. – 1. Strasse auf Bern. 2. konstruierte Lage der Grabung 1987.

auch für die anderen Bestimmungen zutrifft, ist schwierig zu sagen. Bei der Beschreibung der Gebiete, für welche die einzelnen Gemeinden zuständig waren, wird eine *Bernstrasse* erwähnt zwischen Ammelsreich (Ammannsegg), Lohn und Biberist (MANDAT 1737, Absatz 6).

Auf dem ältesten erhaltenen Plan von 1713 (Abb. 11) ist diese als *Strasse auf Bern* bezeichnete Verbindung eingezeichnet. Sie steigt von der Solothurner Vorstadt am Südufer der Aare zum Plateau hinauf und führt östlich eines noch heute bestehenden Wegkreuzes vorbei. Bald kreuzt sie eine von Osten nach Westen führende Strasse. Anschliessend sind östlich der Strasse ein grosses und ein kleines Haus zu erkennen. Letzteres könnte mit dem heute noch bestehenden alten Häuschen neben der Grabung (vgl. Abb. 1) identifiziert werden. Vor dem Waldrand folgt westlich der Strasse ein weiteres Haus, das dem heutigen Steinerhof entsprechen dürfte. Anschliessend sticht die Strasse senkrecht in den Wald hinein, um auf einer direkten, ziemlich geraden Linie nach Lohn zu führen. Nach dem Mandat von 1737 (Absatz 1) müssen die Landstrassen auf eine Breite von 18 Schuh (etwa 5,40 m) ausge-



Abb. 12: Ausschnitt aus dem Plan des Schöngrünzehnten 1750/1760 (Staatsarchiv Solothurn, Plan H3), nach Süden gerichtet. – 1. konstruierte Lage der Grabung 1987. 2. Schleife der Bernstrasse im Wald.



Abb. 13: Hohlwegbündel im Buechrain, von Norden.

baut werden. Zum Unterhalt müssen die Wegmeister der einzelnen Gemeinden mindestens zweimal im Jahr, im Frühling und im Herbst, den Zustand der Strassen überprüfen (Absatz 7), die Strasse, wenn nötig, ausbessern, Gleise und Löcher auffüllen und die Entwässerung sicherstellen (Absatz 6).



Abb. 14: Alte Bernstrasse mit alter Pflasterung, Lage: Abb. 2,5 (Aufnahme IVS 1984).

1742 begann die Berner Regierung mit dem Neubau der Überlandstrassen (ZRYD 1956, S. 49). 1764 war die Solothurnstrasse bis auf die anbefohlene nochmalige Übergrünung gänzlich beendet (ZRYD 1956, S. 50).

Ein Plan aus dem dritten Viertel des 18. Jh. (Abb. 12) zeigt die als *Bernstrass* bezeichnete Verbindung in einem ähnlichen Verlauf wie der Plan von 1713 (vgl. Abb. 11). Einigenorts sind weitere Gebäude eingezeichnet. Südlich der Strassenkreuzung gesellt sich ein weiteres grosses Gebäude zu den bereits erwähnten Häusern im Bereich der Grabung. Im Unterschied zu 1713 jedoch steigt die Strasse nach dem Eintritt in den Wald nicht mehr nur in einer direkten Linie den steilen Hang des Buchrains hinauf in Richtung Lohn, sondern verzweigt sich an dieser Stelle. Der eine Weg führt auf der alten Linie wohl durch einen der heute noch sichtbaren Hohlwege (Abb. 13). Nach Osten zweigt neu eine Strasse ab, die auf dem Plan von 1713 noch nicht eingezeichnet ist. Sie führt in einer ausholenden Kurve den Steilhang hinauf, um oben wieder in die Flucht der direkten Linie einzumünden. Der direkte Weg wird auf Plänen des späten 18. Jh. als *Fussweg* bezeichnet, die Strasse mit der Schleife als *Landstrasse von Bern nach Solothurn*⁸. Dieses Bild blieb bis heute bestehen. Es ist auf allen späteren Plänen zu sehen (vgl. Abb. 2.3). Die Verbindung heisst heute *Alte Bernstrasse*. Bis vor kurzem war in der Schleife und auf dem anschliessenden nach Südwesten führenden Stück eine teilweise überkieste Pflasterung mit Randsteinen und seitlichen Entwässerungsgräben zu sehen (Abb. 2,5; Abb. 14)⁹.

⁸ Bürgerarchiv der Stadt Solothurn, Pläne D1,4 (1785) und D1,5 (1769).

⁹ IVS Inv.-Nr. 233/46. 1987 ist die Alte Bernstrasse auf Veranlassung der Bürgergemeinde Solothurn ohne Rücksprache mit den zuständigen Stellen leider massiv mit Kies überschüttet worden (IVS Bulletin 1988, 1, 19f.).

Die Schleife diente zur Verminderung der Steigung. Diese beträgt heute etwa 7%, die Steigung des Fussweges etwa 15%. Es handelt sich wohl um eine der Massnahmen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Landstrassen durch Solothurn (ab 1737) und Bern (ab 1742). Nach einer zeitgenössischen Empfehlung sollten Steigungen von mehr als 10% durch geeignete Massnahmen, etwa eine Umgehung, vermieden werden (HALDIMANN 1762, S. 68; 77). Der Plan aus dem späteren 18. Jh. (Abb. 12) dürfte den Strassenverlauf nach diesem Ausbau um die Jahrhundertmitte zeigen, der Plan von 1713 (Abb. 11) den früheren Verlauf.

7. Zusammenfassende Deutung

Die ältere in der Grabung erfasste Strasse (6/7) kann den Funden nach frühestens in der zweiten Hälfte des 16. Jh. erbaut worden sein. Mit einer Breite von vermutlich 3,50 m liegt sie unter dem im Mandat von 1737 geforderten Mass von 5,40 m. Sie dürfte auf dem Plan von 1713 (Abb. 11) abgebildet sein.

Mit der massiv gebauten jüngeren Strasse (9–17) fassen wir wohl den Ausbau der Landstrasse um die Mitte des 18. Jh., wie ihn der Plan aus dem dritten Viertel des 18. Jh. (Abb. 12) zeigen dürfte. Mit einer Gesamtbreite von 5,75 m entspricht die Strasse den 1737 aufgestellten Normen. Interessant ist, dass die mit einem massiven Unterbau (9/10) stabilisierte Zone nur etwa 3 m breit war. Die Entwässerungsgräben waren in die Normbreite einbezogen (HALDIMANN 1762, S. 69), ebenso offenbar die begleitenden Kiesstreifen an den Rändern. Vielleicht stehen diese in Zusammenhang mit dem an dieser Stelle vorhandenen Gehöft, denn befestigte und grabenseits mit Randsteinen abgeschlossene Streifen ausserhalb der Gräben werden in dieser Zeit für Strassen durch Dörfer und Städte erwähnt (GUISAN 1800, S. 99f.). Wölbung und Aufbau der Strasse mit Steinkofferung, Kieslage als Zwischenfutter und Oberflächenbelag entsprechen durchaus den zeitgenössischen Empfehlungen (HALDIMANN 1762, S. 72; 74). Die von uns erfasste Spurbreite von 1,30–1,80 m widerspricht dem andernorts für diese Zeit festgestellten Mass in keiner Weise (DENECKE 1979, S. 451 Beil. 2).

Wo aber sind allfällige Vorgängerstrassen römischer und mittelalterlicher Zeit zu suchen? Denn die enge kulturelle Verbindung zwischen dem römischen Salodurum/Solothurn und dem Vicus auf der Engehalbinsel bei Bern, angezeigt etwa durch die grosse Ähnlichkeit in der Formensprache der Keramik, macht wahrscheinlich, dass schon in römischer Zeit eine Strassenverbindung zwischen den beiden Orten bestand¹⁰. Auch für das Mittelalter ist eine Verbindung anzunehmen (ZRYD 1956, S. 45f.). Die 1191 gegründete Stadt Bern schloss 1295 mit Solothurn ein Bündnis. Eine Urkunde aus dem Jahr 1420 erwähnt eine Solothurn-Strasse in Schalunen. Führten diese Strassen anderswo durch, etwa über Zuchwil oder Biberist, wo wie auf dem Plateau des Spitalhofs ebenfalls römische Guts-

höfe vorhanden waren¹¹? Oder zeigt der Bach (2/3) einen alten, in römischer und mittelalterlicher Zeit entstandenen Hohlweg an, den er mit Geschiebe auffüllte, nachdem er sämtliche Spuren von Strassen und Wegen weggeschwemmt hatte¹²?

8. Literatur

Denecke 1979

D. Denecke, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege. Geschichtswissenschaft und Archäologie. Hrsg. H. Jankuhn und R. Wenskus. Vorträge und Forschung XXII. 1979, 433ff.

Frei 1947

K. Frei, Keramik des Mittelalters und der Neuzeit. Ausstellung schweizerischer Keramik von der Urzeit bis heute. 1947.

Guisan 1800

J. S. Guisan, Bemerkungen über Erbauung, Verbesserung und Unterhaltung der Nebenwege. 1800.

Haldimann 1762

F. L. Haldimann, Versuch einer Anweisung zu Anlegung der Landstrassen. Abhandlungen und Beobachtungen durch die ökonomische Gesellschaft, zu Bern gesammelt. Des dritten Jahrgangs drittes Stück, 61ff.

Kocher 1947

A. Kocher, Die Entwicklung im solothurner Strassenwesen. St.-Urten-Glocken 1947, 52f.; 63f.; 68.

Loertscher 1956

G. Loertscher, Vom römischen Gutshof zur St.-Martins-Kirche in Zuchwil. Jurabl. 18, 1956, 45ff.

Mandat 1737

Mandat, wie in Ihre Gnaden Landen die Landstrassen in währschaffen Stand gesetzt und künftgs hin zu allen Zeiten sollen erhalten werden. Solothurn 1737.

Meisterhans 1890

K. Meisterhans, Älteste Geschichte des Kantons Solothurn bis zum Jahre 687. 1890.

Mossbrugger-Leu 1977

R. Moosbrugger-Leu, Die frühmittelalterliche Grabhügelnekropole von Hunnenberg bei Solothurn. Festschrift f. Walter Drack. 1977, 137ff.

Schucany 1986

C. Schucany, Der römische Gutshof von Biberist-Spitalhof. Ein Vorbericht. JbSGUF 69, 1986, 199ff.

Wyss 1966

R. L. Wyss, Berner Bauernkeramik. Berner Heimatbücher 100–103, 1966.

Zryd 1956

P. Zryd, Zur Geschichte der Bern-Solothurn-Strasse vor 1797. Chronik des Amtes Fraubrunnen 1956, 45ff.

¹¹ Zuchwil-Kirche vgl. LOERTSCHER 1956; Biberist-Oberwald vgl. JbSGUF 32, 1959, 228f.

¹² Vgl. DENECKE 1979, 445; Abb. 3. Die Möglichkeit ist nicht ganz auszuschliessen, dass unter der 2 m dicken Lehmschicht (1) noch ältere Strassen liegen, die wir mit dem Schnitt nicht erfasst haben. Nach der für die Projektierung der N5 erstellten Baugrunduntersuchung liegt die Grabungsstelle in einem Molassetal in der Verlängerung des Weihermattales, die als Hauptentwässerungsrinne für das Grundwasser des Plateaus dient.

¹⁰ Über eine vorrömische Strassenverbindung zu spekulieren, ist müssig, da in Solothurn bis heute jede Spur einer keltischen Vorgängersiedlung fehlt.