

**Zeitschrift:** Ur-Schweiz : Mitteilungen zur Ur- und Frühgeschichte der Schweiz = La Suisse primitive : notices sur la préhistoire et l'archéologie suisses

**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Urgeschichte

**Band:** 32 (1968)

**Heft:** 2-3

**Artikel:** Zwei alte Strassen über den Bözberg

**Autor:** Laur-Belart, R.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1034458>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.07.2025

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

## **Zwei alte Straßen über den Bözberg**

### **1. Die Römerstraße (Abb. 24, Nr. 2)**

On revient toujours à ses premiers amours – auch in der Archäologie. Vor 45 Jahren, als ich noch eifrig dem Studium der Germanistik und der mittelalterlichen Geschichte oblag, überkam mich, angeregt durch die dramatischen Erzählungen einer wackeren Bauersfrau in Effingen, die Lust und der Gwunder, im Wald am Bözberg an einer Stelle ein Loch zu graben, die «Römerstraße» genannt wurde und der Schauplatz unheimlicher Vorgänge gewesen sein sollte. Der Geist Sessars, lies Caesars, gehe dort um, und in fahlen Mondnächten sehe man einen Reiter mit blutrotem Mantel auf schwarzem Pferd durch das Römertor reiten. Das Ergebnis meiner mit einem derben Karst höchst unarchäologisch getätigten Untersuchung war nüchtern, aber doch bemerkenswert. Ich war auf zwei in den harten Malmfelsen eingeschliffene Rinnen gestoßen, die nicht anders denn als Karrengeleise gedeutet werden konnten. Ähnliches war damals bereits vom Hauensteinpaß bei Langenbruck und der Schlucht von Covatannaz bei Ste-Croix bekannt geworden. Der Vorstand der Gesellschaft Pro Vindonissa erschien auf meine Meldung hin in corpore, um mich zu weiteren Sondierungen zu ermutigen. Ein kleineres Stück der Strecke, die auf unserer Abb. 22 zu sehen ist, wurde freigelegt und durch weitere Querschnitte der im Walde sich deutlich abhebende und auffallend gleichmäßig ansteigende Straßenzug abwärts und aufwärts bis zum «Römertor» verfolgt. Hier liegt auf dem Malm eine etwa 4 m hohe Schicht wetterfester Juranagelfluh aus dem Tertiär, die von den Erbauern durchschlagen wurde, so daß die Anhöhe des Bözbergs durch einen kurzen Engpaß erreicht werden konnte. Die Ausgrabung an dieser Stelle ergab eine Plattenpflasterung, welche durch Querbalken stabilisiert worden war und ebenfalls, sowohl in den Platten wie im Holz, Karrengeleise zeigte. Weiter unten am Hang, wo die Straße in den Bereich weicherer Mergelschichten tritt, ist sie noch heute als ein erstaunlich tiefer, schräg abwärtslaufender Graben leicht zu verfolgen. Als einzige Fundstücke konnte ich unter dem Pflaster im Römertor eine Anzahl Hufeisennägel bergen, die in ihrer Form von den heutigen abweichen. Ihr Kopf ist im Querschnitt nicht quadratisch, sondern schmal rechteckig, also abgeplattet (Abb. 27). Das Ergebnis legte ich in einem Aufsatz nieder, der im Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde, 1923, S. 13–24, erschien und, zu meiner großen Genugtuung, von Prof. Albert Grenier im Manuel d'Archéologie von Jos. Déchelette, VI, 2, S. 341 und 372f., ausgewertet wurde. Durch die anschauliche Zeichnung des Brugger Kunstmalers Gottlieb Müller in der Aarg. Heimatgeschichte, II, Römerzeit, 1930, S. 139, wurde sie auch in den Kreisen der einheimischen Geschichtsfreunde bekannt gemacht, so daß immer wieder nach der schwer auffindbaren, im Walde versteckten Sehenswürdigkeit gefragt wurde. So kamen wir neuerdings im Vorstand der Gesellschaft Pro Vindonissa auf den Gedanken, die bescheidene Ausgrabung von anno dazumal wieder auf-



Abb. 22. Effingen, Windischthal, AG. Karrenweg, «Römerstraße», im Fels mit Wagengeleisen. Ausgrabung 1968. (Vgl. Abb. 24, Straße 2, A.) Photo Laur.

zunehmen, einen Fußweg anzulegen und die Zugänge mit Wegweisern zu markieren. Auf Empfehlung des Aarg. Kantonsarchäologen Dr. H. R. Wiedemer bewilligte die Kantonale Erziehungsdirektion einen kleinen Kredit, und in Effingen waren bald einige Männer gefunden, die bereit waren, in ihrer Freizeit den Pickel und die Axt in die Hand zu nehmen, um die zähen Baumstöcke und die Gesteinstrümmer wegzuschaffen. Die meisten von ihnen gehörten dem Jodlerklub an, waren also Idealisten reinsten Geblütes. Es ist nichts als recht und billig, daß ihre Namen hier zum Dank festgehalten werden; nämlich Gemeindeförster Gotthold Frei, Posthalter Hermann Schaffner, Christian Schütz, Wagnermeister Josef Weber, Karl Von Allmen und einige andere, kurzfristigere Helfer. Eifrig mitgearbeitet hat auch Herr H. Rauber, Kaufmann, aus Brugg. Zum richtigen Verständnis des Folgenden sei vorausgeschickt, daß die heutige Landstraße (Abb. 24, Nr. 1), die von Effingen an Gallenkirch vorbei über Neustalden und Vierlinden nach Umiken und Brugg führt, in den Jahren

1777/78 durch den bernischen Straßenbauer A. M. Mirani unabhängig von früheren Straßenzügen so genial angelegt wurde, daß sie den heutigen enorm angewachsenen Auto- und Lastwagenverkehr immer noch zu bewältigen vermag. Ihre Vorgängerin, die alte Straße «über den Berg» (Abb. 24, Nr. 3), nahm mitten im Dorf Effingen ihren Anfang, schlug zunächst die Richtung gegen das Kästal ein, wandte sich aber beim Hof «im Berg», 443 m ü.M., dem Abhang des Bözbergplateaus zu, überwand diesen in einem steilen Anstieg bis zu den Häusern «im Spannagel», gelangte zur Paßhöhe beim Alten Stalden (593 m ü.M.), durchquerte im Leißacker, zwischen Unterbözberg und Ursprung, ein Tälchen und erreichte über den Sagel, den oberen und den unteren Hafen die Mühlehalde westlich von Brugg. Diese Straße war mindestens seit dem 16. Jahrhundert im Gebrauch.

Zwischen den beiden skizzierten Straßenzügen liegt ein dritter, unser Römerweg (Abb. 24, Nr. 2). Er beginnt in Effingen in der sogenannten Höhle und ist bis zum «Berg» noch heute als Graben zu erkennen, der, besonders seit der im Gange befindlichen Güterregulierung, allmählich der Auffüllung anheimfällt. «Im Berg» biegt er etwas unterhalb der älteren Landstraße ins Windischtal ein, auf dessen Südflanke die heutige Landstraße durch die «Langenbuchen» der Paßhöhe zustrebt. Es ist bezeichnend, daß das Tal nicht Brugg-Tal sondern Windisch-Tal heißt, was wohl besagt, daß der Name entstand, als Windisch-Vindonissa noch bedeutender war als Brugg. Dieser Ort hatte seit der Römerzeit als Brückenstelle eine gewisse Bedeutung, wofür der aus römischen Spolien in unbekannter Zeit erbaute Schwarze Turm neben der Brücke Zeugnis ablegt. Als Stadt mit Markt und Zoll wurde Brugg von den Habsburgern um 1200 angelegt und erhielt im Jahre 1284 ein eigentliches Stadtrecht<sup>1</sup>. Der Name Windischtal und damit die Straße müssen auf alle Fälle älter sein als das 13. Jahrhundert.

Doch kehren wir zunächst zu unserer Ausgrabung zurück. Wie schon oben beschrieben, steigt der «Römerweg» als Graben auf der sonnigen Nordseite des Windischtales mit regelmäßigem Gefälle bergauf, beschreibt bei Punkt B, Abb. 24, eine leichte Kurve und erscheint alsbald in den harten Malm-schichten als von Felsblöcken überschüttetes oder von Bäumen besetztes Band. Bei Stelle A (Koordinaten 651 600/259 650) hat die Ausgrabung 1968 auf eine Länge von 40 m das spektakuläre Bild einer aus dem Felsen gehauenen, völlig zerfahrenen Bahn mit zwei tiefen Karrengeleisen ergeben (Abb. 22 und Profil Abb. 23). Je nach der Härte des Gesteins sind sie mehr oder weniger tief und verschieden breit. Die größte Tiefe, von der Fahrbahn aus gemessen, beträgt 40 cm, die geringste Breite zuunterst, wo die Rinne leicht gerundet ist, 8 cm. Das heißt, daß die Felgen der Räder nicht breiter als 8 cm sein durften, sonst blieb der Karren stecken. Auch die Spurweite war zwangsläufig genormt. Sie beträgt 100 cm von Kante zu Kante oder rund 110 cm von Mitte zu Mitte

<sup>1</sup> H. Ammann und A. Senti, Bezirkschroniken des Kantons Aargau, Bd. V, Brugg, Rheinfelden, Laufenburg und Zurzach, Aarau 1948, S. 21 f.

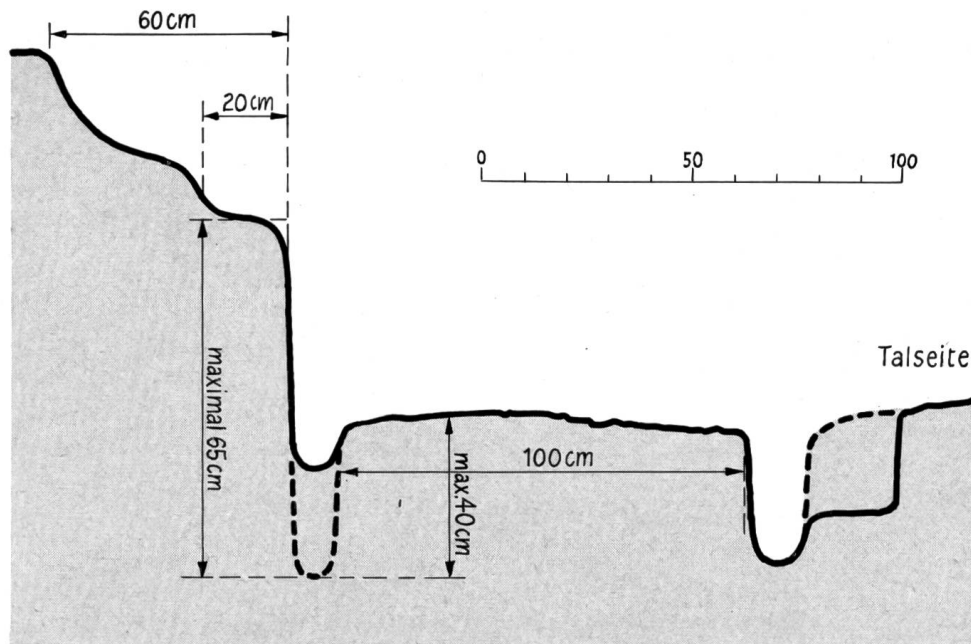


Abb. 23. Effingen, Windischtal. Querschnitt durch die «Römerstraße» im Fels (vgl. Abb. 24, Straße 2, A).

Geleise. Auch die Minimalhöhe der Räder läßt sich abmessen. Bergwärts ist der Fels meist messerscharf abgewetzt, und zwar dort, wo er nicht verwittert ist, bis auf 65 cm Höhe. Dann geht er in zwei wellenförmige Hohlkehlen über, von denen die untere ca. 20 cm breit ist. Schulte (vgl. S. 49) nennt sie Nabenschrunde, und meint damit wohl richtig, daß die Kehle durch die vorstehenden Radnaben ausgescheuert worden ist. Geben wir der Nabe einen Durchmesser von ca. 15 cm, erhalten wir Räder von  $2 \times 65 + 15 = 140\text{--}150$  cm Höhe. Diese dürften eher zwei- als vierrädrigen Wagen angehört haben. Nicht ganz klar ist, wodurch die obere, ca. 40 cm breite Schrunde entstanden ist. Eine überhängende Ladung müßte doch höher liegen als die Räder. Sie ist jedoch an verschiedenen Stellen deutlich zu erkennen. Immer wieder wird die Meinung vertreten, die Geleise seien, wenn auch weniger tief, beim Bau der Straße absichtlich in den Fels gehauen worden, um das Abrutschen der Wagen zu verhindern<sup>2</sup>. Ich kann dem nicht beipflichten. Es war einfacher, an den wenigen, gefährdeten Stellen auf der Talseite einen überhöhten Rand stehen zu lassen. Die Geleise sind durch das jahrhundertelange Schleifen der für die Talfahrt blockierten Räder allmählich entstanden (vgl. S. 41 und Abb. 36). Künstlich dagegen müssen treppenartige Abarbeitungen sein, die man trotz der Verwitterung an gewissen Stellen noch zu erkennen vermag. Sie verhalfen den Zugtieren zu einem besseren Stand.

Das von uns untersuchte Straßenstück bei A ist einspurig, Vorspann konnte also nur durch Hintereinanderspannen geleistet werden. Wie ein sol-

<sup>2</sup> z. B. Felix Stähelin, SRZ<sup>3</sup>, 353f. und Abb. 74, wo hingegen die von Stähelin nicht beachteten Abtreppungen zu erkennen sind.

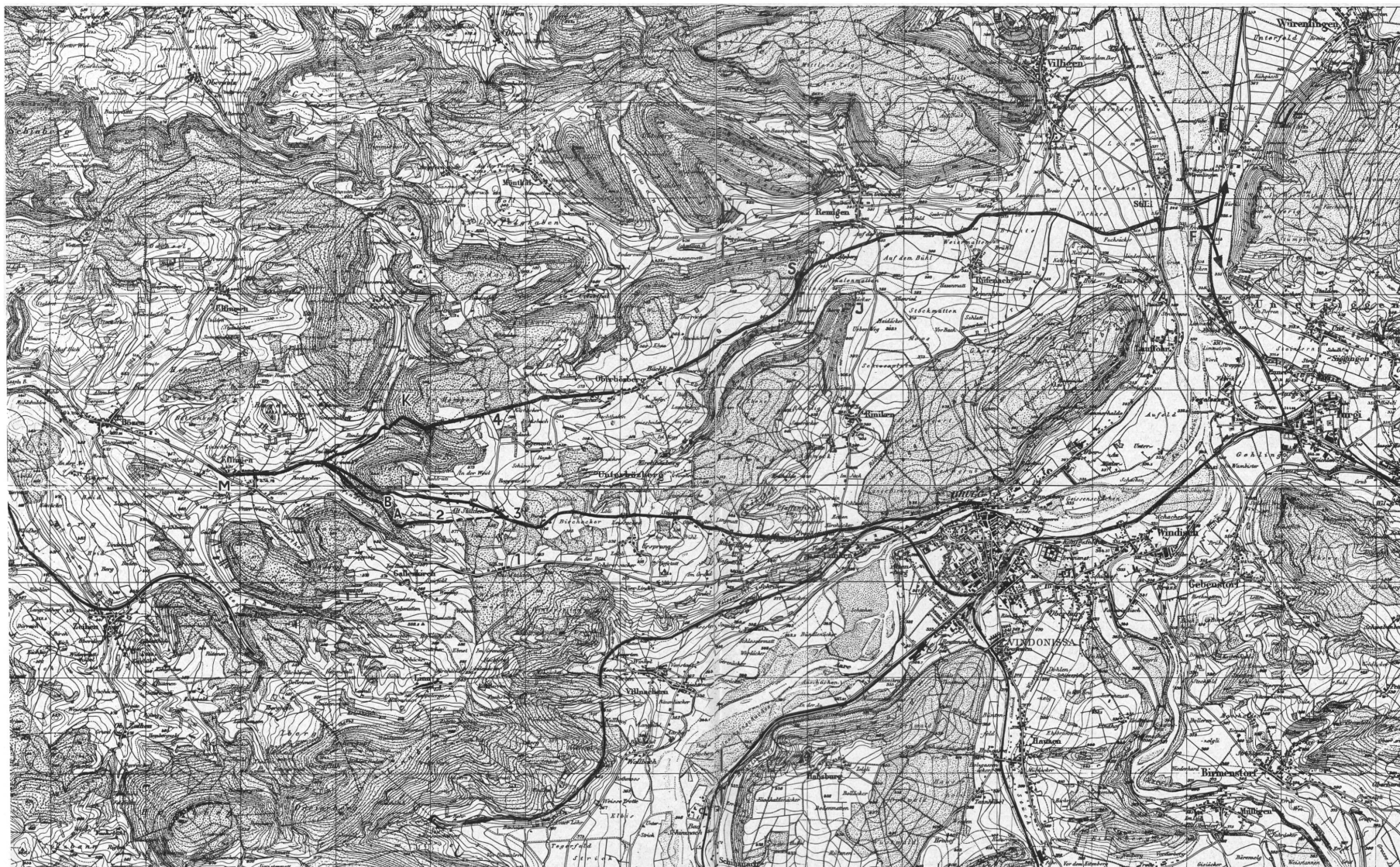


Abb. 24. Straßen über den Bözberg: 1. Heutige Straße, erbaut 1777/78; 2. Römerstraße im Windischthal; 3. Alte Landstraße von Effingen nach Brugg; 4. Die neuentdeckte Straße, sog. Katzensteigstrasse. – A und B = Ausgrabungen 1969; M = Münzfund in Effingen; K = Katzensteig; S = Steinbruch; J = Burgruine Iberg; F = Ruine Freudenau.

Als Planunterlage wurden T. A. 1:25 000, Blätter 33, 35, 36 und 38 gewählt, weil sie mehr Flurnamen enthalten, als die neue Landeskarte 1:25 000



Abb. 25. Karrenzug aus Süd-Spanien, bei Malaga. Man beachte das hohe Rad.  
Photo R. Jeck, Basel.

cher Wagenzug etwa ausgesehen hat, mag Abb. 25 veranschaulichen. Ein Wagen, der zu Berg fuhr, war verloren, wenn ihm von oben ein anderer entgegenkam. Deshalb trugen die Pferde Schellen und werden sich die Fuhrleute durch Rufe verständigt haben. Da die Strecke am Hang aber 1 km mißt, mußten auch Ausweichstellen vorhanden sein. Eine solche fanden wir bei B, wo die Straße in einer Runse leicht umbiegt. Hier waren die über eine Felsplatte führenden Geleise weniger tief, jedoch in doppelter Zahl. Deutlich ist auf Abb. 26 zu erkennen, daß die bergseitige Spur abwärts in die andere einbiegt.

Es wäre nun noch der Beweis zu erbringen, daß unser Straßenstück mit den Geleisen wirklich auf die Römerzeit zurückgeht. Greifen wir die Frage von der anderen Seite an, so ist sicher, daß es das ganze Mittelalter hindurch benützt worden ist. Das geht klar aus den Funden hervor. Immer wieder klaubten die Ausgräber und ihre Kinder aus den natürlichen Spalten, die hier den Fels schräg durchziehen, abgebrochene Nagelköpfe und Eisenstücke hervor, die von den Rädern eingefahren worden waren. Weitaus die größte Zahl der Nägel zeigt die bereits oben erwähnte, heute unbekannte, schmale Form auf (Abb. 27). Sie saßen in einer Rinne (Falz) oder in länglichen Nagellöchern (Abb. 30) und sollen uns bei der Datierung helfen.

Vorausgeschickt sei, daß die Römer das Hufeisen nicht gekannt haben. Das muß immer wieder betont werden, obschon die «römischen» Hufeisen nicht aus der Literatur und den Vitrinen der Museen wegzubringen sind<sup>3</sup>. Bei den Römern gab es nur den Hufschuh aus Eisen, vor allem für kranke Hufe (Abb. 40). Nach G. Carnat können Hufeisen bei uns erst vom 12. Jahrhundert

<sup>3</sup> G. Carnat, Das Hufeisen in seiner Bedeutung für Kultur und Zivilisation. Zürich 1953, 73 ff. und bes. S. 102.

an mit Sicherheit nachgewiesen werden. Eine subtilere Typologie des Hufeisens besteht meines Wissens noch nicht. Immerhin lassen sich, vor allem mit Hilfe der Burgenforschung, zwei Hauptgruppen aussondern. Das ältere ist das leichte Hufeisen mit Wellenrand (vgl. Titelbild). Eine noch im Gange befindliche Ausgrabung auf der Ödenburg bei Wenslingen, Kanton Baselland, hat, wie mir Herr Theodor Strübin mitteilt, eine Fundschicht mit Keramik ergeben, die nach dem Urteil des leider bei der Grabung verstorbenen Burgenforschers Karl Heid in romanische Zeit mit der oberen Zeitgrenze von ca. 1250 gehört. Darin lagen das Hufeisen, Abb. 29, und zahlreiche Schmalnägel. Ein weiteres derartiges Eisen verdanke ich Herrn Dr. Roost von Gelterkinden, das als Streufund in der Teufelsküche ob Waldenburg zum Vorschein gekommen ist. Die Abb. 30 zeigt besonders klar, wie die Schmalnägel in den Vertiefungen sitzen. Dr. Hugo Schneider vom Schweiz. Landesmuseum in Zürich veröffentlichte 1960 das Hufeisen, Abb. 32, von der Hasenburg bei Willisau<sup>4</sup>. Er bemerkt dazu, die «Ruten» (Hörner) des Eisens seien bereits so breit, daß keine Wellen mehr nötig seien. Der aufsteigende Dorn im Scheitel fehle noch vollkommen, dagegen seien vier-



Abb. 26. Effingen, Windischthal. Ausweichstelle mit 4 Karrengeleisen. Ausgrabung 1968, B. Photo Laur.

<sup>4</sup> H. Schneider, Die Ausgrabung der Hasenburg, ZSAK, 20, 1960, S. 8ff. und Tafel 13. S. 34: Die Burg wurde um 1250 erbaut, um 1350 verstärkt und im Sempacherkrieg 1386 zerstört.

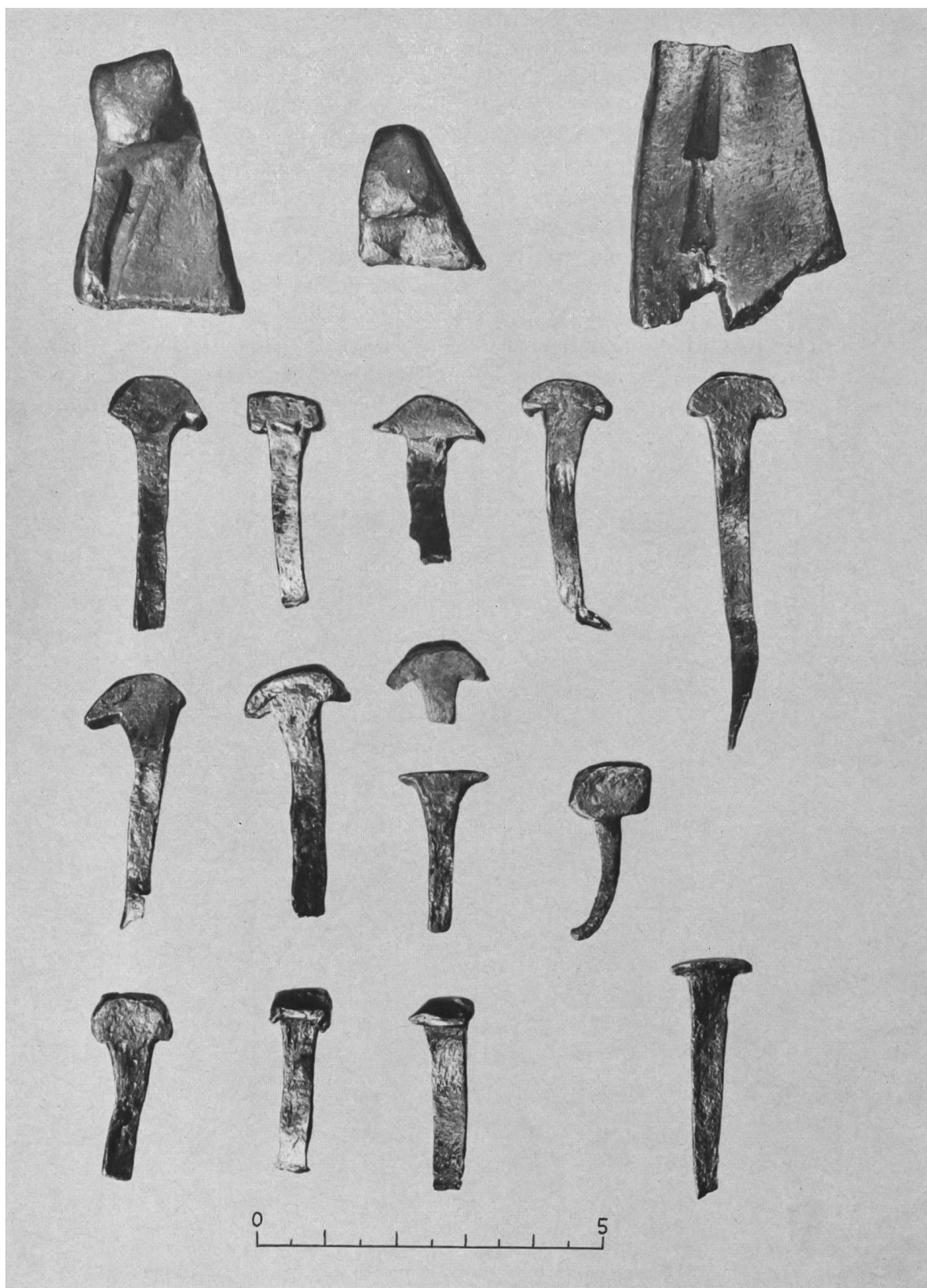


Abb. 27. Effingen, Windischthal. Ausgrabung 1968. Fundgegenstände aus Eisen: Oben Bruchstücke von Hufeisen, Mitte schmale Hufeisennägel, unten Mitte 2 Nägel mit quadratischem Kopf.  
Photo E. Schulz, Basel.

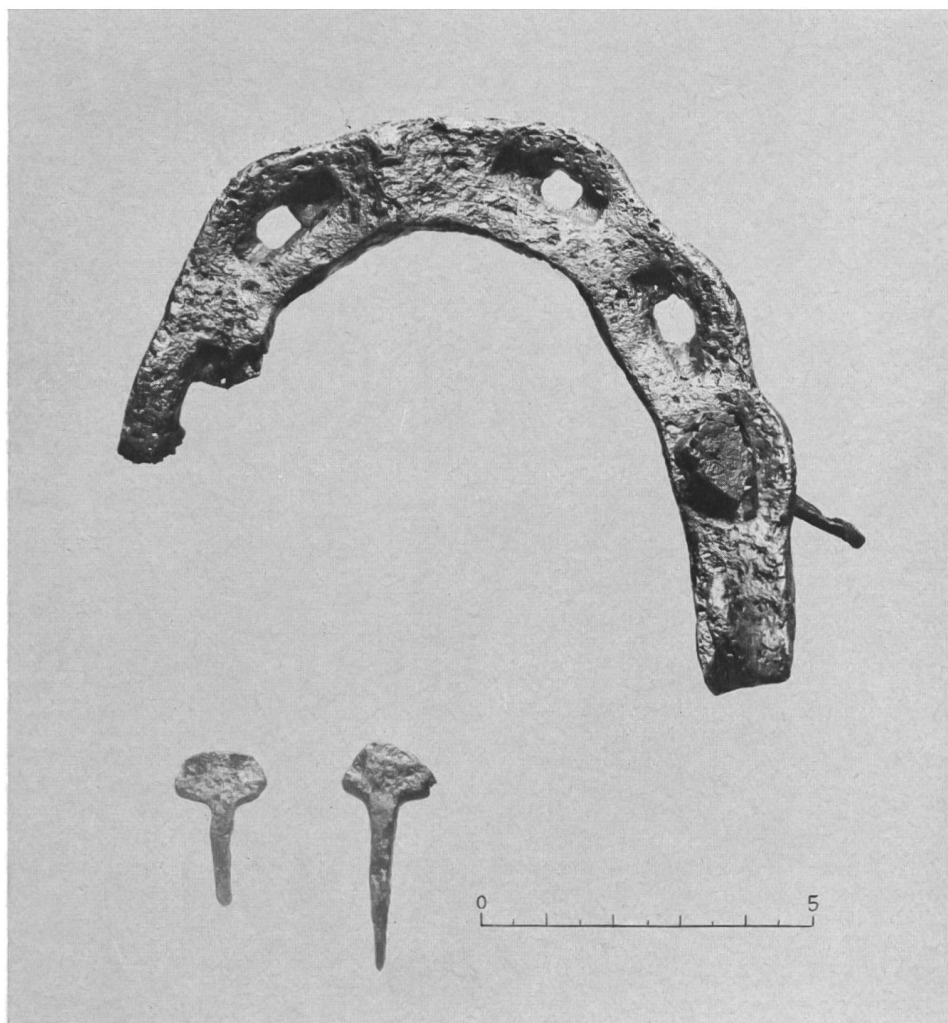


Abb. 28. Waldenburg BL. Hufeisen mit Wellenrand und Schmalnägeln.  
(Das Publikationsrecht verdanken wir Herrn Dr. E. Roost, Gelterkinden.) Photo E. Schulz, Basel.

kantige, zurückgeschlagene kleine Stollen am Ende der Ruten vorhanden. Die Welleneisen seien generell vor ca. 1350 zu datieren. Von der Friesenburg, Kanton Zürich, stammt ein Hufeisen mit noch breiteren Ruten, je 4 leicht oblongen Nagellöchern in seichter Rinne und ohne Scheiteldorn. Es wird ins 14./15. Jahrhundert datiert. Hübsch ist das als Hauszeichen in Stein gehauene Hufeisen, das am Haus zum Rümelin in Basel angebracht und mit der Jahrzahl 1699 versehen ist. Es zeigt 2×3 quadratische Nägel in breiten Ruten (Abb. 33). Der Wandel vom Welleneisen mit den Schmalnägeln zum schlichten Eisen mit quadratischen Nägeln dürfte sich also vom 13. zum 14. Jahrhundert vollzogen haben.

Werten wir diese Erkenntnis für unsere Bözbergstraße aus, so besagen die vielen Schmalnägeln, daß sie bis ins 13. Jahrhundert intensiv befahren worden ist, später aber immer weniger, was wir aus den spärlichen quadratischen

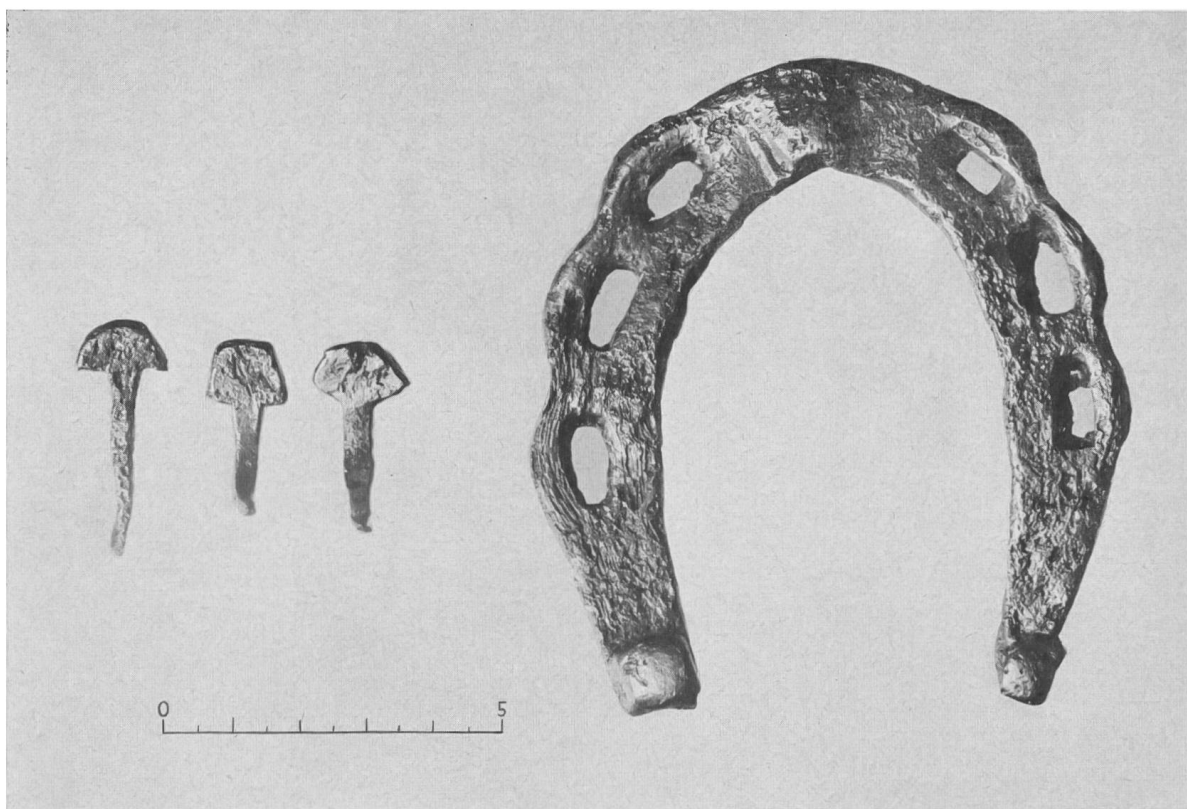


Abb. 29. Wenslingen BL, Ödenburg. Welleneisen mit Stollen am Ende der «Ruten» und im Scheitel; dazu Schmalnägel. 12./13. Jh. n. Chr. (Das Publikationsrecht verdanken wir Herrn Th. Strübin, Liestal.)  
Photo E. Schulz, Basel.

Nägeln und den zwei Bruchstücken von schlichten Eisen schließen, wovon eines allerdings altertümlich anmutende keilförmige Nagelnuten zeigt (Abb. 27, oben). Zwei weitere Fundtypen kommen in den Karrengeleisen und Felsspalten immer wieder zum Vorschein: Zunächst die kräftigen Nagelköpfe aus Eisen (Abb. 34) von 2,5–3 cm Durchmesser und ca. 1,3 cm Höhe, deren vierkantiger Nagel von durchschnittlich 0,8–1,2 cm Durchmesser regelmäßig abgebrochen und an einem Exemplar noch 2,5 cm lang ist. Sie sind für Hufnägel viel zu groß und müssen in dickem Holz gesessen haben. Auch auf römischen Hufschuhen kommen derartige Stollen nicht vor. Da sie z.T. abgeschliffen sind, halte ich sie für Nägel, mit denen die eisernen Reifen an den hölzernen Radfelgen befestigt waren. Dafür spricht auch, daß sie unten leicht konkav sind, was mit dem Profil der Karrengeleise übereinstimmt. Sie standen vor und verliehen dem Rad eine bessere Griffigkeit auf der Bergfahrt. Blockierte man das Rad bei der Talfahrt, wurden die Nagelköpfe auf dem rauhen Fels leicht abgestoßen.

Einen zweiten Typus stellen würstchenförmige Eisenstücke von 1,6–2 cm Durchmesser dar, die leicht gebogen sind (Abb. 35). Am einen Ende sind sie abgebrochen, am andern rundgeschmiedet und bisweilen leicht gestaucht.

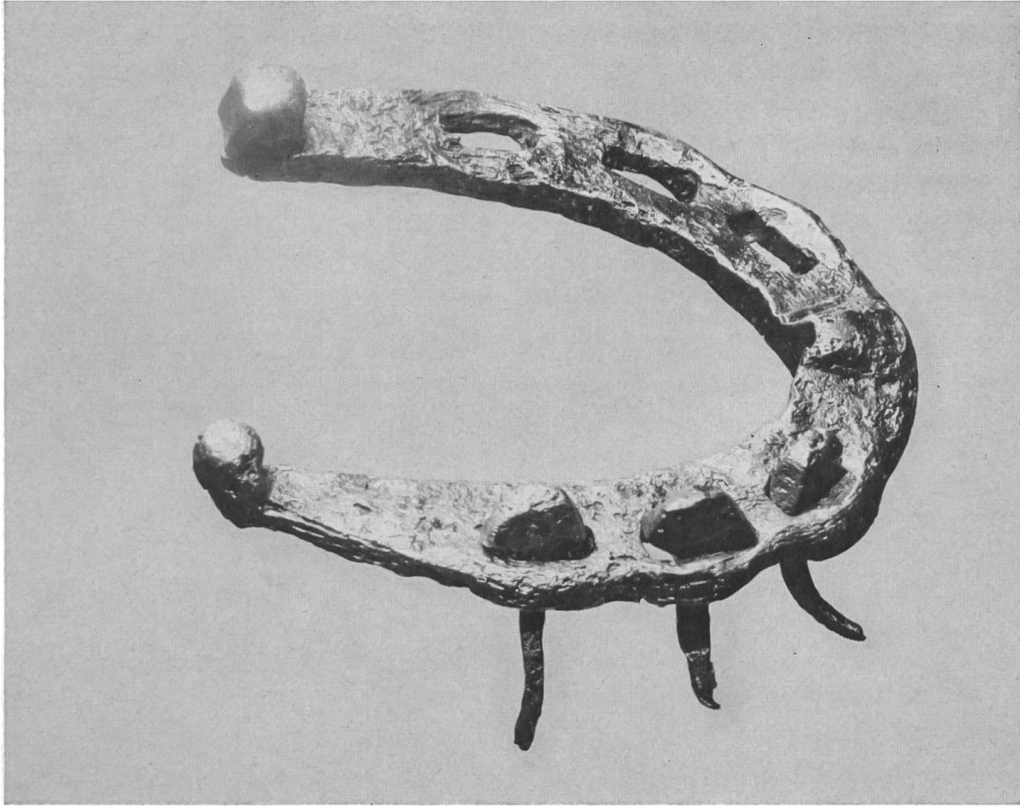


Abb. 30. Wenslingen BL, Ödenburg. Das Eisen Abb. 29 in Schrägansicht mit eingesteckten Nägeln.  
Photo E. Schulz, Basel.

Einige weisen seitliche Schleifstellen auf. Man könnte an das untere Ende von Achsennägeln denken, die durch den bergseitigen Fels abgesprengt wurden. Die Schleifspuren würden in diesem Falle von der sog. Stoßscheibe der sich drehenden Nabe herrühren. Ich überlegte auch, ob es sich um Hakenenden von Ketten handelt, die mit der Bremsvorrichtung zusammenhängen. Es liegt auf der Hand, daß der Radschuh in diesen engen Geleisen nicht verwendet werden konnte; er hätte sich unweigerlich verklemmt. Die Räder oder wenigstens ein Rad des Karrens mußten blockiert werden. Zufällig sah ich auf meiner letzten Jugoslawienreise in Ptuj (Pettau) einen Wagen mit Kettenblockierung (Abb. 36). Die Kette ist in ihrer Mitte unten am Wagengestell befestigt. Der eine Teil endet in einem winkelrecht umgebogenen Haken, der durch ein Glied des anderen, um das Rad geführten Teiles gesteckt wird, so daß die Kette gespannt und vor allem entspannt werden kann. Auf unserer Abbildung müßte sich das Rad noch etwas nach links drehen, bis die Kette wirklich gestrafft wäre und das Rad blockierte. Möglicherweise stammen unsere Rundeisen von ähnlichen Bremsketten her, die am Fels schliffen und gefährdet waren. Nennen wir den Haken «Spannagel», so erhalten wir den Flurnamen, der den ersten Häusern der alten Landstraße 3 beim alten Stalden noch heute anhaftet. Es



Abb. 31. Links: Hufeisen mit leichtem Wellenrand von der Hasenburg bei Willisau LU, 13./14. Jh. n. Chr. – Rechts: Schlichtes Hufeisen mit breiten Ruten von der Friesenburg ZH, 14./15. Jh. n. Chr. Beide ausgestellt im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern. Photo AWP, Kriens LU.



Abb. 32. Hasenburg LU. Schlichtes Hufeisen mit kräftigen Stollen, ohne Scheiteldorn. Länge 12,6 cm. 13./14. Jh. n. Chr. Nach freundlicher Mitteilung von Herrn Dr. H. Schneider; Photo Schweiz. Landesmuseum, Zürich.

wäre die Stelle, wo die Fuhrleute bei der Talfahrt den Kettennagel gespannt haben. Werfen wir nun noch einen Blick auf die schriftliche Überlieferung, so finden wir in dem im Brugger Stadtarchiv liegenden Stadtbuch VI zum Jahr 1522 folgenden Eintrag:

«In den drij jaren was der Bözberg zuo semlich abgang komen, das den niemant kond vnd wolt faren. Sonders fuorend die wagenlüt vber den howenstein vnd für walzhuot vf, also fast, das die Strass zuo abgang komen, vnsser statt zuo grossem Schaden, abruch dem zol vnd gleit». Darauf gelangten die Brugger an ihre Gnädigen Herren in Bern mit der Bitte, «den weg helfen



Abb. 33. Basel, Rümelinsplatz 1. Hauszeichen in rotem Sandstein: Schlichtes Hufeisen mit breiten Ruten und Scheiteldorn. Datiert 1699. Photo E. Schulz, Basel.

machen», was bewilligt wurde. Also bauten sie bei Ursprung eine 135 ½ Klafter lange und 12 Schuh breite «Steinine brugg» und im Jahre 1524 eine «hölzin Brugg vf dem Bözberg, hat zwey tussent drühundert fünpf vnd achtzig Schridt». Aus der Abrechnung geht hervor, daß drei Jahre lang an dieser Straße gearbeitet wurde. Mit dem Ausdruck «brugg» ist offenbar das Straßenbett gemeint. Tatsächlich ist im Jahre 1921 beim Spannagel ein altes Straßenbett angeschnitten worden, das auf eine Länge von 30 m mit noch gut erhaltenen Querbalken in Abständen von 40 bis 60 cm verstärkt war<sup>5</sup>. Das dürfte ein Stück der «holzin Brugg» gewesen sein.

Aus der Kopie eines Briefes, den die Gnädigen Herren zu Bern ihren «Lieben gethrüwen» zu Brugg im Jahre 1577 geschrieben haben<sup>6</sup>, geht hervor,

<sup>5</sup> I.c. Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde, 1923, S. 24.

<sup>6</sup> Brugger Stadtbuch V, fol. 156b.

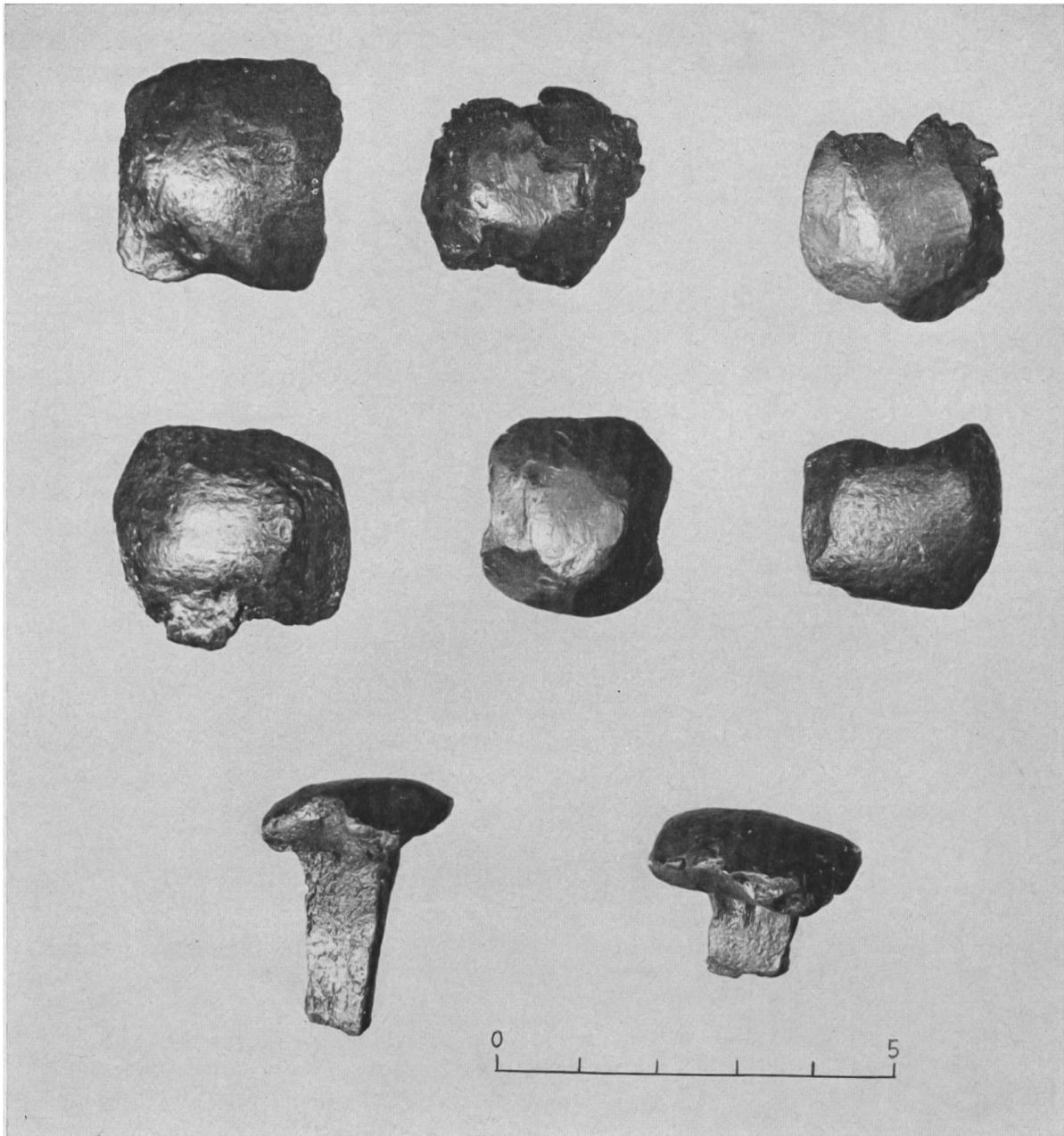


Abb. 34. Effingen, Windischthal, 1968. Nagelköpfe aus Eisen mit kräftigem Dorn.  
Photo E. Schulz, Basel.

daß die «wägsame vff dem Bötzberg» wieder mangelhaft war und die Bauern auf dem Bötzberg verpflichtet wurden, Fronfahren zu leisten, um «den alten und nüwen wäg jeder Zyt zeerhalten vnd zeverbessern». Hier wird also ausdrücklich von zwei Wegen gesprochen, und es dürfte kein Zweifel bestehen, daß mit dem neuen Weg die Straße über den Spannagel und mit dem alten unsere Römerstraße gemeint ist. Ob auf dieser aber wirklich noch gefahren

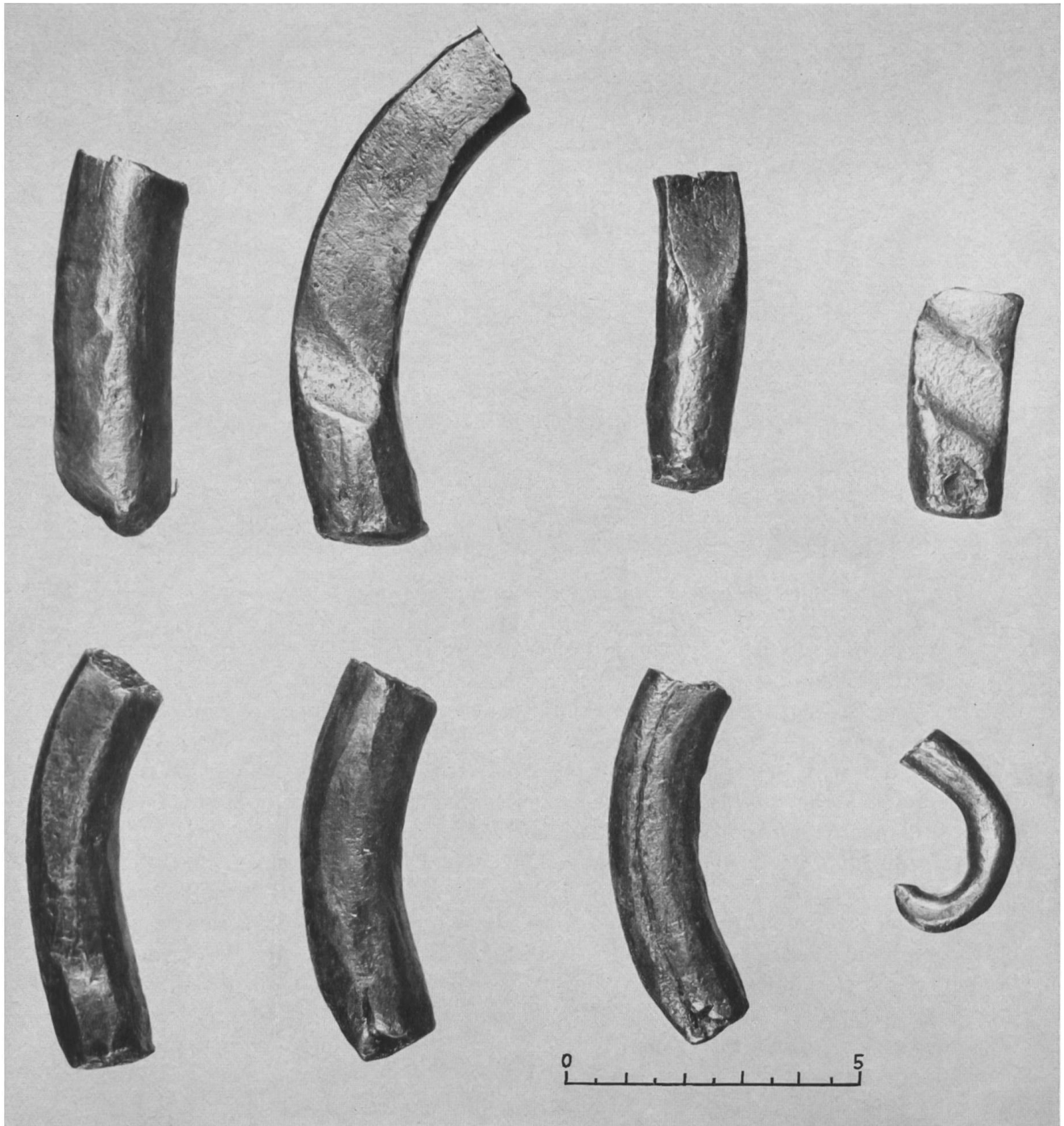


Abb. 35. Effingen, Windischthal, 1968. Rundeisenstücke, z.T. mit Schleifspuren; Achsennägel? und Kettenglied. Photo E. Schulz, Basel.

oder nur noch gesäumt wurde, das geht aus dem Brief nicht hervor. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß der alte Weg gegen Ende des 16. Jahrhunderts überhaupt aufgegeben worden sei.

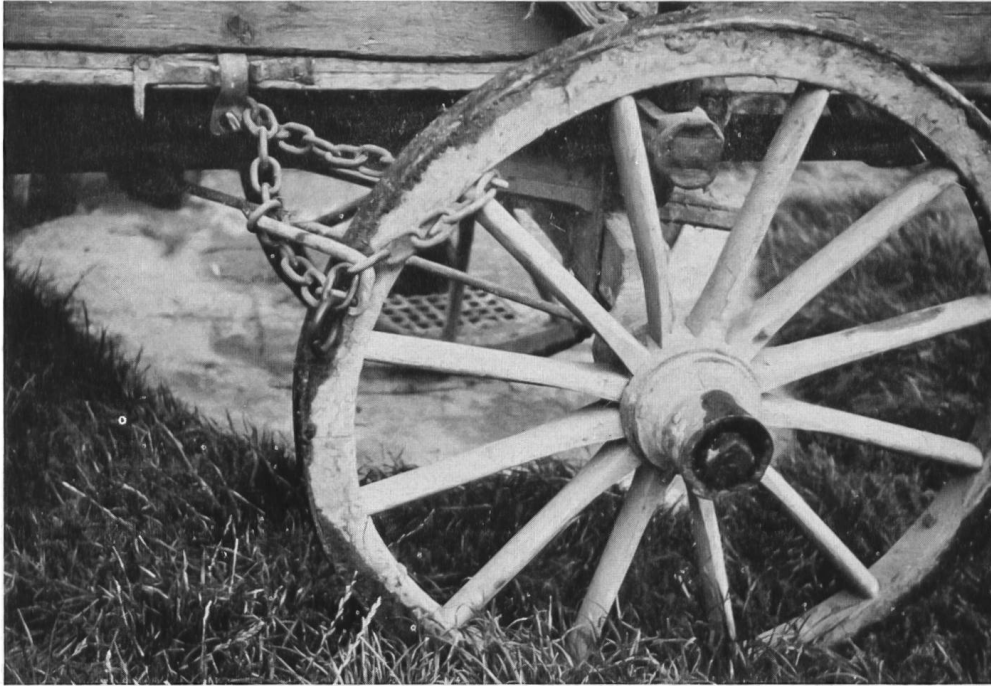


Abb. 36. Ptuj-Pettau, Jugoslawien. Wagenrad mit Kettenblockierung. Photo Laur.

Haben wir die Benützung der Römerstraße mit Hilfe der Hufeisen und der Urkunden zur Gegenwart hin einigermaßen abgegrenzt, bleibt uns noch zu beweisen, daß die Straße wirklich von den Römern angelegt worden ist. Einen einwandfrei römischen Fund haben wir bis jetzt auf der Bergstrecke nicht gemacht. Wir müssen den Straßenzug schon bis ins Dorf Effingen zurückverfolgen, wo tatsächlich im Jahre 1950 beim Bau der Kanalisation im untersten Straßenbett aus festgefahretem Kies eine Münze des Augustus gefunden worden ist (Abb. 24, M). Ein weiteres Argument für den römischen Ursprung der Straße ist die Tatsache, daß sie aus dem Felsen und sogar durch die Nagelfluhbank hindurch gehauen ist. Die Römer waren in dieser Technik Meister, wie z.B. das durch eine Inschrift dokumentierte Loch der Pierre pertuis bei Tavannes oder die berühmte Via Traiana beim Eisernen Tor an der Donau beweisen<sup>7</sup>. Vom Mittelalter ist Ähnliches nicht bekannt. Als drittes ist der allgemeine Ductus der Straße zu nennen, der auf der direkten Linie Augusta Raurica-Vindonissa liegt und damit ein Stück der großen Verkehrsader von Gallien über den Jura und die rätischen Pässe nach Mailand und den Adriaahafen Aquileja, resp. Venedig im Mittelalter, darstellt. Auch das gleichmäßige und wohlüberlegte Gefälle unserer Bergstrecke spricht für den römischen Ursprung. Der Anstieg der mittelalterlichen Straße 3 im Berg war viel steiler und unvermittelt.

<sup>7</sup> Felix Stähelin, SRZ<sup>3</sup>, 359f. – Leider soll das einzigartige, ebenfalls inschriftlich datierte Monument römischer Straßenbaukunst an der Donau demnächst in den Fluten eines Kraftwerkes verschwinden. The Ill. London News, Oct. 19, 1968, 32–33.



Abb. 37. Effingen, Katzensteig. Hohlweg im Wald, heutiger Zustand. Photo Laur.

## 2. Die «Katzensteigstraße» (Nr. 4)

In der Effinger Dorftradition lebte die vage Vorstellung weiter, über die «Katzensteig» habe ein alter Säumerweg geführt. Dieser Flurname haftet einer steilen Wiese an, welche am Südhang des Hombergs liegt, einem Bergkopf am Eingang zum Kästal (Abb. 24, K). Erst der Forschungseifer des jungen Geographen Werner Reber, der eine Dissertation über die östlichen Juraübergänge zu schreiben hatte<sup>8</sup>, veranlaßte mich, die Katzensteig etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Auf einer gemeinsamen Exkursion entdeckten wir am 22. September 1967 im Wald hinter der Wiese einen vollkommen überwachsenen Hohlweg (Abb. 37), der in gleichmäßig ansteigendem, geschwungenem Lauf die Anhöhe 592 auf der Flur Rüti erreichte und nichts anderes sein kann als ein völlig vergessener Karrenweg. Es war ein leichtes, ihn als Fuß- oder Feldweg über die Fluren Rüti, Kärliacker und – auch ein Fund! – die Heidenäcker ins Dorf Oberbözberg zu verfolgen, dessen auffallend langgestreckte Form durch die Lage an einer Durchgangsstraße nun plötzlich einen Sinn bekommt. Es ist ein typisches Straßendorf wie z. B. Bözen oder Hornussen im Fricktal. Vom Ostausgang des Dorfes dürfte die heutige Ortsverbindungsstraße nach Remigen die Fortsetzung unserer Katzensteigstraße angeben. Interessanterweise heißt sie hier Remiger Steig und direkt vor Remigen «Auf der Stieg». Mit «Steig» wird rings um den Bözberg eine steil ansteigende

<sup>8</sup> Soll in den Quellen und Forschungen zur Geschichte des Kantons Baselland 1969 veröffentlicht werden.



Abb. 38. Burg Freudenau, Unter-Siggental, AG. Turm und Hofmauer. Zustand von ca. 1892.  
Photo E. Müller, Aarau. Publiziert mit gütiger Erlaubnis des Staatsarchivs des Kantons Aargau, Aarau.

Straße bezeichnet, die oft als Hohlweg die Bergkante durchbricht und zu einer höher gelegenen Ortschaft führt<sup>9</sup>. Schon aus der Benennung Katzensteig könnte man also auf eine Durchgangsstraße schließen<sup>10</sup>. Verfolgen wir die Remigersteig von Oberbözberg aus weiter nach Osten, so treffen wir im Wald (Abb. 24, S) einen alten Steinbruch, von dem nur bekannt ist, daß darin um 1870 herum die Quadersteine für die Eisenbahnbrücke bei Brugg gebrochen worden sind. Er könnte jedoch viel älter sein und für die Bedeutung der Straße zeugen. Vom Hof «Auf der Stieg» bei Remigen läuft auf einer Terrasse ein Feldweg in fast genau östlicher Richtung, überquert «im See» den Talgrund bis zur Lachbrücke, wo er sich mit der Landstraße vereinigt und bis zur Aare oberhalb Stilli mit der Gemeindegrenze Rüfenach-Villigen zusammenfällt. Straßen, die mit politischen oder kirchlichen Grenzen parallel gehen, sind verdächtig auf römischen Ursprung<sup>11</sup>. Weiter fällt auf, daß Straße und Grenze bei Punkt 361 fast rechtwinklig auf den Fluß treffen, wobei die Straße hier nur noch als Feldweg in der Karte eingetragen ist und sozusagen ins Leere stößt. Suchen wir jedoch die 20 m hohe, bewaldete und sehr steile Flußböschung ab, finden wir bald einen verschwemmten Fahrweg, der schräg hinunter zum Fluß zu einer

<sup>9</sup> Auch in Brugg gibt es eine Remiger und eine Riniker Steig; die Hansfluhsteig, nach einem historischen Ereignis von 1444 umgetauft, weist nach Rüfenach; vgl. Anm. 11.

<sup>10</sup> Katzensteig wird in der Mundart Chatzestäig ausgesprochen. Im «Chatze» einen Rest des lateinischen «Vocetius» zu erkennen, ließe sich mit der hochdeutschen Lautverschiebung (k zu ch, t zu z, unter Wegfall der Silbe Vo-) einigermaßen begründen. Eine Chatzestieg gibt es aber auch in Zurzach (L. K. 1: 25 000, Bl. 1050), worauf mich Pfr. F. La Roche gütig hinweist. Vgl. zu Mons Vocetius F. Stähelin, SRZ<sup>3</sup>, 194.

<sup>11</sup> In Rüfenach (lat. Rufiniacum) lag eine römische Villa. Unsere Straße könnte mit der Nordgrenze der Villa in Zusammenhang stehen. F. Stähelin, SRZ<sup>3</sup>, 417; S. Heuberger ASA 1915, 274ff.

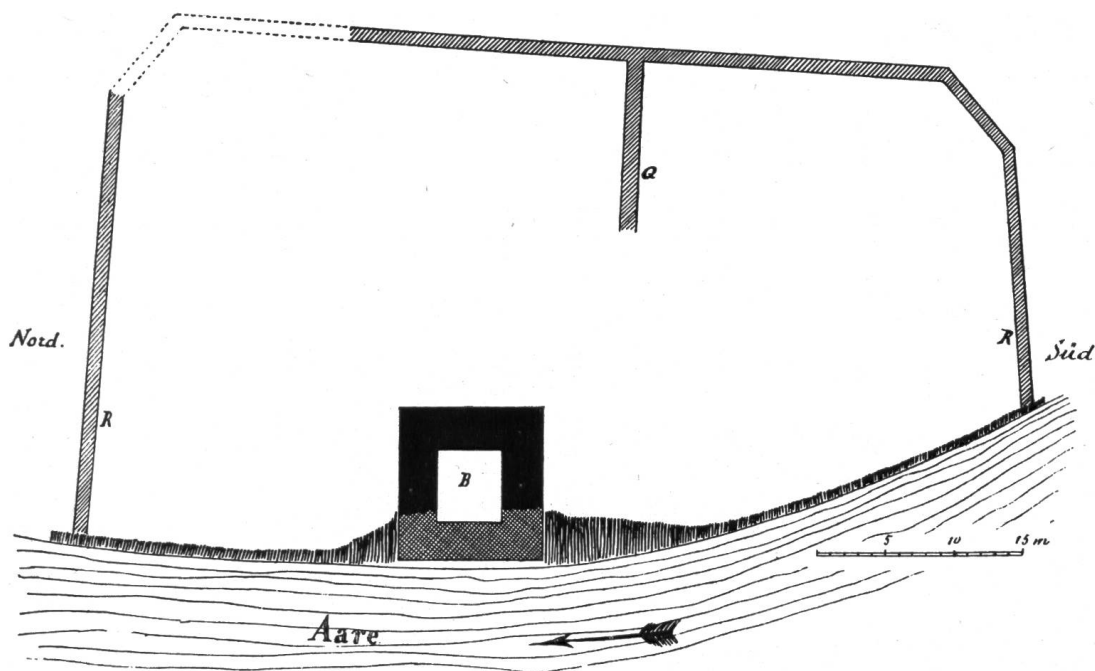


Abb. 39. Burg Freudenau. Grundriß nach Walter Merz, l.c. S. 191.

kleinen Landestelle, einer Ländi, führt. Und hier erleben wir eine Überraschung: Genau gegenüber, im Gebüsch versteckt, steht der mächtige, schiefe Turm der Ruine Freudenau, dessen Flußseite in die Aare abgestürzt ist (Abb. 38). Der Verdacht steigt auf, dieser Turm könnte mit unserer neu entdeckten Bözbergstraße im Zusammenhang stehen. Es lohnt sich deshalb, ihn in unsere Untersuchung mit einzubeziehen.

Walther Merz zeigte schon 1905 in seinem Standardwerk über «Die mittelalterlichen Burganlagen und Wehrbauten des Kantons Aargau», S. 189ff. einen summarischen Grundriß der noch kaum erforschten Freudenau, aus dem zu ersehen ist, daß der Turm nicht für sich allein steht, sondern von einem ummauerten Bezirk von  $70 \times 38$  m umgeben ist (Abb. 39). Diese 90 cm dicke Umfassungsmauer ist noch heute im Gebüsch deutlich zu verfolgen. Von Innenmauern ist jedoch mit einer einzigen Ausnahme nichts zu erkennen. Man gewinnt den Eindruck, daß es sich eher um einen großen Hof oder eine kleine geschützte Siedlung, eventuell mit Holzbauten, handelt. Wichtiger für uns jedoch ist zunächst die urkundliche Überlieferung. Merz teilt folgendes mit: Im Jahre 1251 gab König Konrad IV. dem Grafen Rudolf von Habsburg den Zoll zu Freudenau (theloneum apud Vroudenowe) zu Lehen. Dieser Zoll zu Freudenau hat den Historikern schon immer einiges Kopfzerbrechen bereitet. Warum denn hier, auf offener Strecke an der Aare, ein Zoll, zu dessen Schutz eine derartige «Veste» gebaut worden war. Aloys Schulte stellte ihn in seinem grundlegenden Werk<sup>12</sup> ganz in die Gedankengänge um die Eröffnung des

<sup>12</sup> Aloys Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluß von Venedig, Leipzig, 1900, 179.



Abb. 40. Augst BL, Römermuseum. Römischer Hufschuh; Fesselplatte rechts beschädigt. Man beachte den Nietkopf des Stollens in der Mitte. Photo E. Schulz, Basel.

Gotthardpasses in der 1. Hälfte des 13. Jahrhunderts. Für ihn lag die Freudenau in der Verlängerung der Reuß; der dortige Zoll hatte es auf den italienischen Handel abgesehen. Nun bestimmt aber der Lehensbrief von 1251:

ita quod de souma gallica tres solidi  
de vaso magno vini denarii sedecim  
de curru denarii octo et  
de sarcina unius equi denarii octo  
Basiliensis monete iugiter exsolvantur.

Der Zoll wird also erhoben vom Gallischen Saum<sup>13</sup>, vom großen Faß Wein, vom Wagen und von der Pferdelaast, «in Basler Münze immerwährend». Es handelt sich offensichtlich um einen Straßen- und keinen Flußzoll. Das hat auch Schulte eingesehen, und darum versuchte er, einen italischen Handel über Zürich und Baden an der Freudenau vorbei nach Zurzach zu konstruieren, geographisch so unmöglich, daß er resigniert beifügt: Non liquet. Klar wird es aber, wenn wir unter dem gallischen Saum nicht italienischen, sondern eben französischen Wein verstehen, der vom Elsaß und aus Burgund über den Bözberg ostwärts transportiert wurde.

Es kommt aber noch besser: Im Jahre 1252 verurkundet Rudolf von Habsburg eine Schenkung an das Kloster Wettingen «in ponte Vrodinowe»<sup>14</sup>. Da auch Merz die Möglichkeit einer zweiten Handelsstraße über den Bözberg nicht erkannte, folgerte er: Von einer Brücke bei Freudenau ist nichts bekannt,

<sup>13</sup> Der Saum zu 150 l (d.h. die Last, die ein Saumtier zu tragen vermag) wird heute noch bei den Bauern im Fricktal als Weinmaß verwendet.

<sup>14</sup> Merz, 1.c., 189.



Abb. 41. Römischer Hufschuh wie Abb. 40 von unten mit Rillen und 3 Stollen. Breite 11 cm.  
Photo E. Schulz, Basel.

also muß die Schenkung auf der «Zugbrücke des Turmes» erfolgt sein. Heute aber drehen wir den Spieß um und erkennen: 1252 gab es bei Freudenau sogar eine Brücke über die Aare, die erst später durch eine Fähre ersetzt worden ist<sup>15</sup>. Damit wird die wirtschaftspolitische Bedeutung dieses Platzes, der Burg Freudenau und der «Katzensteigstraße» schlechthin eindrucksvoll unterstrichen<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Fahr, Zoll und Geleit zu Freudenau spielen in den folgenden Jahrhunderten eine wichtige Rolle und waren auch Gegenstand von Rechtshändeln, da sie offenbar viel eintrugen. Ursprünglich waren sie, was geographisch auch wieder bemerkenswert ist, Lehen der Gotteshäuser Säckingen zu  $\frac{3}{4}$  und Luzern zu  $\frac{1}{4}$ . 1355 gingen sie an das Kloster Königsfelden über. Im Urbar der Grafschaft Baden von 1488 heißt es «Diss var ist ytzund ze Stille». Die Fähre wurde demnach in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts vom Turm weg an die Stelle verlegt, wo sie, wie Merz 1.c. 192 sagt, sich heute noch befindet. Das war 1905. Jetzt überquert man dort, d.h. in der Stilli, die Aare wieder auf einer Brücke.

<sup>16</sup> Auch die urkundlich kaum zu fassende Burg Iberg, südlich von Remigen, bekommt jetzt als habsburgischer Wächter an der Remiger Steig ihren Sinn.

Von der Freudenau ging der Hauptstrom der Waren wohl nordwärts über den Achenberg nach Zurzach und die obere Donau. Doch auch in der Richtung nach Zürich und Winterthur-Konstanz ließ sich von hier aus die Flußhäufung im Windischer Kessel umgehen. Wirtschaftsgeschichtlich wichtig ist, daß diese Überlegungen auch für die Zeit vor dem Aufblühen der Zurzacher Messe gelten, das man in die 1. Hälfte des 14. Jahrhunderts verlegt<sup>17</sup>. Betrachten wir das aus einigermaßen winkelrecht behauenen Kalk-Quadern wohlgeschichtete Mauerwerk des Freudenauer Turmes (Abb. 38), so müssen wir auch den Bau der Feste in vorgotische Zeit setzen. Es fehlen vor allem die Bossenquader; nur die Ecken sind nachgehauen. Eine gründliche archäologische Untersuchung der Freudenau drängt sich auf und könnte wichtige Ergebnisse für die frühmittelalterliche Geschichte des Oberrhein- und Aaregebietes ergeben. Ans Werk denn, aargauische Burgenforscher!

In die vorhabsburgische Zeit weist auch die Tatsache, daß das reichbegüterte Kloster Murbach im Elsaß rittlings zum Bözberg zwei Dinghöfe besaß, nämlich den Hof zu Elfingen (heutige Kirchgemeinde Bözen) und den Hof zu Rein<sup>18</sup> mit der fruchtbaren Ebene nördlich des Brugger Berges und den Dörfern Remigen, Rüfenach und Villigen. Erst durch die Entdeckung der Katzensteigstraße bekommt die Lage dieser Höfe, die dem Pilgerverkehr dienten, ihren rechten Sinn. Daß Rudolf von Habsburg beide Höfe im Jahre 1291 erwarb, gehört zur habsburgischen Territorialpolitik: Es ging ihm um den Bözbergpaß, der die aargauischen und fricktalisch-elsässischen Einflußsphären verband, oder, wie wir jetzt sagen müssen, um die Bözbergpässe, die er sich bereits durch die Übernahme der beiden Türme zu Brugg und Freudenau gesichert hatte; zwei Tatzen des habsburgischen Löwen, die nach den lukrativen Zöllen griffen.

Wir sind ausgegangen von der Römerstraße im Windischthal und den vielen eigenartigen Hufeisennägeln und Welleneisen, die uns ins 12./13. Jahrhundert geführt haben. Ein historischer Überblick hat uns bestätigt, daß tatsächlich der Bözberg im Hochmittelalter im Zentrum territorial- und wirtschaftspolitischer Umwälzungen stand, die zu einer intensiven Benützung seiner Straßen führten. Die Habsburger scheinen das Straßenerbe, das sie von den Römern angetreten hatten, weidlich ausgenützt und zerfahren zu haben. Weitere Ausgrabungen sollten dafür auch noch den Beweis für die Katzensteigstraße erbringen. Ob diese und die Brücke zu Freudenau gar römischen Ursprungs waren, wäre ebenfalls zu untersuchen.

Alles in allem: Ein spannendes Thema! Archäologie und Geschichtsforschung reichen sich am Bözberg in schönster Weise die Hand.

R. Laur-Belart

<sup>17</sup> Hektor Ammann, Die Zurzacher Messen im Mittelalter, Taschenbuch der Hist. Gesellschaft des Kantons Aargau, 1923. Aus der beigefügten Straßenkarte des 15. Jahrhunderts ist klar ersichtlich, daß sich unsere Katzensteigstraße, die bei Ammann fehlt, in die große Handelsroute Besançon-Basel-Zurzach-Schaffhausen-Biberach-Ulm-Nürnberg aufs beste einfügt. – Nach W. Bodmer, Die Zurzacher Messen, Argovia 74, 1962, 11, ist die Messe aus den seit dem 10. Jahrhundert einsetzenden Wallfahrten zum Grab der hl. Verena und dem damit zusammenhängenden Markt am 1. September erwachsen.

<sup>18</sup> Ammann/Senti, 1.c. 34ff.