

Untersuchungen an der alten Bözbergstrasse

Autor(en): **Laur-Belart, Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anzeiger für schweizerische Altertumskunde : Neue Folge =
Indicateur d'antiquités suisses : Nouvelle série**

Band (Jahr): **25 (1923)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-160228>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Untersuchungen an der alten Bözbergstraße.

Von *Rudolf Laur-Belart.*

Der Bözberg ist eine der östlichsten Erhebungen des Jura. Er bildet einerseits die linken Abhänge des Aaretales oberhalb der Stadt Brugg, des alten Vorortes des römischen Legionslagers Vindonissa und andererseits den östlichen Abschluß des Fricktales, das sich nordwestlich gegen den Rhein hin öffnet. Er gehört, im Gegensatz zum Kettenjura, zum Tafeljura, trägt also auf seinem Rücken eine mit Dörfern besetzte Hochfläche, während seine beiderseitigen Abhänge und Ausläufer steil abfallen. Sein Fundament besteht aus Jurakalkstein, seine Oberfläche aber zum größten Teil aus Deckenschotternagelfluh. Aus der alten Geschichte ist der Bözberg bekannt durch seine Erwähnung in den Historien des Tacitus (L. I. 68), wo er unter dem Namen «mons Vocetius» der Ort eines Rückzugskampfes zwischen Römern und Helvetiern ist. Des weitern aber ist er zur Römerzeit wichtig gewesen, weil über ihn die Straße von Vindonissa durch das Fricktal nach Augusta Raurica führte. Diese Straße bildete nicht nur im römischen Straßennetz ein Teilstück der direkten Route Oberitalien-Splügen-Bodensee-Vindonissa-Elsaß, sondern war auch im ganzen Mittelalter der geradeste Weg von Basel nach Zürich, wie sie ja auch heute, bei dem neu aufgekommenen Autoverkehr, wieder eine hervorragende Rolle spielt, nur kurz in ihrer Bedeutung durch die Eisenbahn geschmälert. Da das eigentliche Fricktal ein recht enges Tal ist, konnte von vorneherein die Wahl bei einem Straßenbau nicht groß sein, und da man bei jedem Neu- oder Umbau vorhandene Grundlagen wo immer möglich zu benützen pflegt, so ist es begreiflich, zumal wenn man an das Geschick der Römer bei Straßenanlagen denkt, daß bei jeder Neuanlage das alte Straßenbett benützt wurde und die römischen Fundamente zum größten Teil verschwunden sind. Daran ist nicht nur ein Verkehr von mehr als anderthalb Jahrtausenden schuld, sondern auch die Gründlichkeit, mit der die modernen Straßen gebaut worden sind. Will man demnach die Straße nur auf ihre mittelalterliche Anlage hin untersuchen, von der römischen nicht zu reden, so muß das an einem Orte geschehen, wo der alte Straßenzug durch die Neuanlage verlassen worden ist. Gewöhnlich sind diese Stellen allerdings schwer zu erkennen, weil sie heute durch Überwucherung, durch Umwandlung in Acker- oder Waldland unkenntlich gemacht sind. Dafür geben alte Hohlwege, Flurnamen, Ortstradition oft günstige Anhaltspunkte, um den alten Straßenzug wieder aufzufinden, und eine solche besonders vorteilhafte Stelle bildet nun in unserem Fall der Paß über den Bözberg. Dieser Berg mußte von vorneherein beim Bau einer Straße Schwierigkeiten bieten, weil, wie schon erwähnt, seine beidseitigen Abhänge recht ab-

schüssig sind und aus anstehendem Kalkfels bestehen. Da die Römer aus strategischen Gründen ein langes Hinziehen einer Straße an einem Berghang zu vermeiden suchten, da sich ihr Verkehr aber auch noch viel leichter und beweglicher abspielte als der moderne und sie es sich deshalb schon erlauben konnten, einen Bergabhang verhältnismäßig steil zu überwinden, so mußten gerade solche Stellen am ersten ein Abweichen vom alten Straßenzug bei Anlage eines modernen verursachen. Das war nun auch am Bözberg der Fall. Trotzdem, wie es scheint, der alte Römerweg noch lange benützt worden ist, so suchte man doch

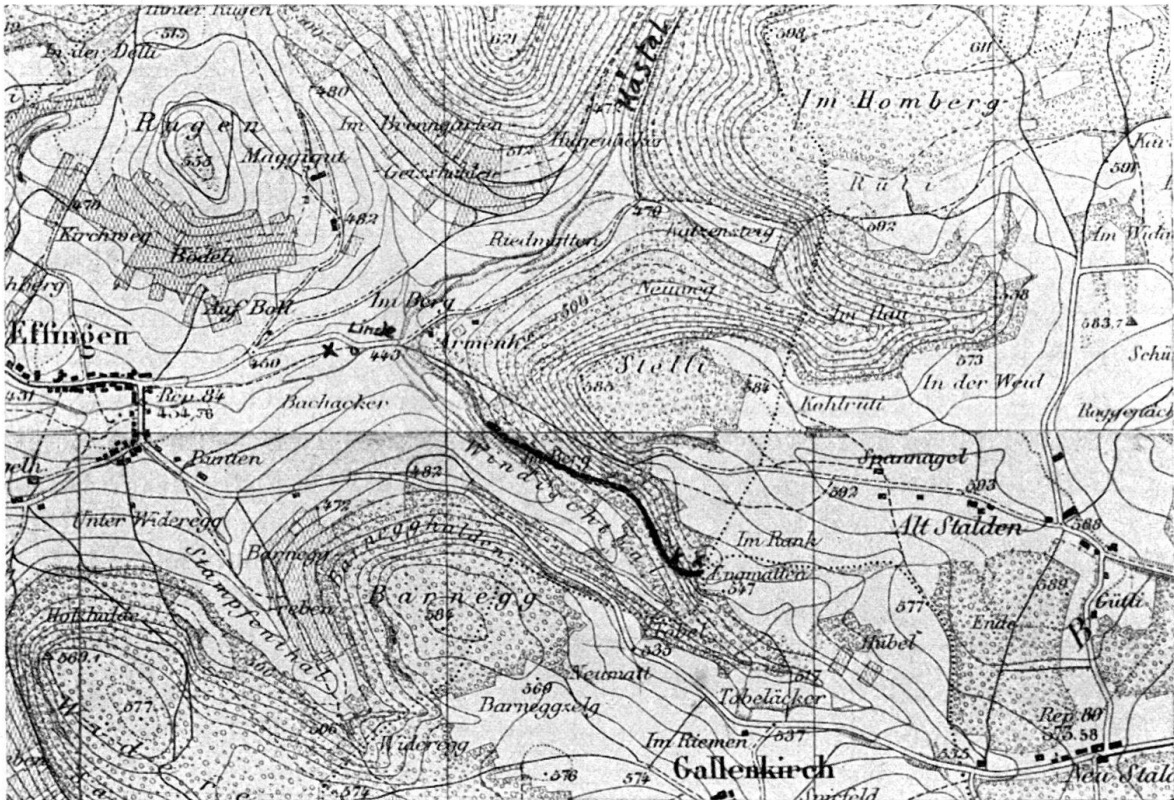


Abb. 1. Situationsplan.

— Verlauf der alten Straße «im Berg». x Grabungsstellen.

schon im Mittelalter neue Möglichkeiten, um den Abhang zu überwinden, allerdings auch noch steilere, vor allem für den Säumerverkehr. Bei der Anlage der heutigen Straße vollends, die in den siebziger Jahren des 18. Jahrhunderts durch die Berner Regierung erfolgte, wich der Bauleiter, Ingenieur A. Mirani, ganz vom alten Zug ab und gewann die Anhöhe durch ein neues, viel langsamer steigendes Straßenstück. Diese Neuanlage erstreckt sich von Effingen, dem obersten Dorf des Fricktales, Punkt 434 des Siegfriedatlases (Abb. 1), bis zur Wegkreuzung unterhalb der Mühlehalde kurz vor Brugg. Auf dieser Strecke, etwas weiter nördlich, liegt demnach auch die alte Straße bis zu einem gewissen Grade erhalten zum Teil in Feldwegen, zum Teil unter der Erde. Die vorteilhaftesten Anhaltspunkte zum Einsetzen bei einer Untersuchung ergeben sich nun auf der Strecke, die zwischen dem Dorfe Effingen und den Engmatten

oberhalb der nördlichen Flanke des Windischtales liegt. Hier ist nämlich der alte Straßenzug noch deutlich erkennbar und zudem zum größten Teil höchstens als Fußweg benützt. Zum Teil ist er heute von Ackerland, zum Teil von Wald bedeckt. Daß er so deutlich zu erkennen ist, beruht darin: Vom Straßenknie im Dorf Effingen führt längs des Fußweges, der in der Siegfriedkarte eingezeichnet ist, ein durchschnittlich mannstiefer Graben gegen Osten bis zum Zusammentreffen mit der Straße ins Kästal und dem Bach. Die Flanken des Grabens sind abgeschragt; die nördliche ist bedeutend höher als die südliche, da sie sich an den Fuß des Rugens anlehnt. Der Graben ist beim Dorf am Boden etwa wagenbreit, erreicht aber weiter östlich oft eine Breite von sechs und mehr Metern. Man sieht ihm, infolge seiner Regelmäßigkeit, sogleich an, daß Menschenhände hier am Werk gewesen sind, und ein geübtes Auge wird, wenn der ganze Graben auch völlig vergrast ist und nur in seinem vordersten Teile noch von Feldwagen als Weg benützt wird, sofort einen alten Straßenzug vermuten. Diese Vermutung wird auch durch die Dorftradition bestätigt, nach der in frühern Zeiten nicht nur die Straße, sondern auch der Bach durch diesen Graben geführt hat. Der Grund aber, weshalb sich Straße und Bach hier so tief im Boden befanden, beruht darin, daß man sich hier nicht auf den festen Kalkfelsen, sondern auf dem weichen Mergel der Effinger Schichten befindet. Der Treffpunkt von alter und neuer Straße und Bach heißt «bei der Linde», da hier eine prächtige alte Linde steht. Von der Linde bis zu Punkt 443 ist eine neue Straße über die alte gebaut. Von Punkt 443 zweigt von der Kästaler Straße ein Feldweg bergwärts ab gegen den alten Stalden. Das ist eine jener schon erwähnten späteren Weganlagen. Die eigentliche alte Straße jedoch führte am rechten Abhang des Windischtalbaches unterhalb des Spannagelweges langsam den Berg hinauf. Diese Wegstrecke ist vom Bach abgetragen worden. Erst da, wo sich die Straße vom Bach abwandte, treffen wir, jetzt im Wald, wieder auf den bekannten Graben. Nachdem er von einem neueren Feldweg ins Windischtal durchschnitten worden, nimmt er ziemlich gerade Richtung auf das Felsbändchen, das «Im Berg» eingezeichnet ist, um unterhalb desselben in einem Bogen zu dem etwas südwestlicher gelegenen Felsband zu führen und beim E von Engmatten den Wald zu verlassen und die Hochebene zu gewinnen. Der Graben gewinnt zunächst am Fuße des Abhanges an Tiefe, bis zu einem Maximum von vier Metern, um diese dann bis zum ersten Felsband völlig zu verlieren; hier zeigt sich der Weg als höchstens leicht eingesenktes, wagrechtes Band. Er befindet sich eben an dieser Stelle auf dem harten, anstehenden Fels, während er weiter unten noch auf Mergelschichten dahinführte. Weiter oben wird der Weg wieder zum Hohlweg und zwar zum künstlich angelegten; denn hier bildet die Nagelfluhdecke des Bözbergs eine mehrere Meter hohe Fluh, die von den Erbauern durchstoßen werden mußte, um die Straße auf die Anhöhe führen zu können. Dieser Hohlweg heißt im Volksmund das «Römertor», und es ist auch sehr wahrscheinlich, daß die links und rechts vom Wege sich erhebenden Felsen einst oben zusammengestoßen sind, also einen Tunnel gebildet haben (Abb. 6). An diesem ganzen

Abhang ist der Weg kaum mehr als wagenbreit; überall ist er von Bäumen und Gestrüpp besetzt und mit Steinschutt bedeckt. Auf der Anhöhe verliert er sich im Ackerland; mit Sicherheit ist er nicht mehr zu verfolgen.

Die beschriebene Strecke der alten Straße über den Bözberg ist nun im Sommer und Herbst 1920 vom Schreiber dieser Zeilen mit Unterstützung der



Abb. 2. Querschnitt bei der Linde.

Aargauischen Geschichtsforschenden Gesellschaft und der Vindonissagesellschaft in Brugg untersucht worden. Es wurden an verschiedenen Stellen vier Querschnitte gemacht, von denen drei zu positiven Resultaten führten. Der erste wurde im Felde, etwa 100 Meter westlich der Linde angelegt. Die Breite des Grabens beträgt hier 6 m 70 cm. Es zeigte sich nun, daß der Graben in frühern Zeiten beträchtlich tiefer gewesen war und daß er durch den Bach und Regengüsse mit Schwemmaterial angefüllt worden; die Straße lag 1 m unter

der heutigen Oberfläche, eng an die nördliche Flanke angeschmiegt und nur einen Bruchteil der ganzen Grabenbreite einnehmend. Ihr Fundament ruhte selbst auf angeschwemmtem Boden und bestand aus fest aneinandergesetzten, eckigen Kalkbruchsteinen (Abb. 2). Die Zwischenräume waren mit Lehm ausgestampft, der Bodenart, die ja hier überall vorhanden ist, wie ja auch die angeschwemmte Erde im Graben fast nichts als Lehm ist. Die schematische Darstellung gibt einen Überblick über die Grabung an diesem Orte.

Der quer über den Straßenzug angelegte Graben hatte zunächst eine Breite von 70 cm. Über dem eigentlichen Straßenbett wurde er aber dann auf 150 cm erweitert, so daß man einen genügenden Überblick über die Anlage des Bettes

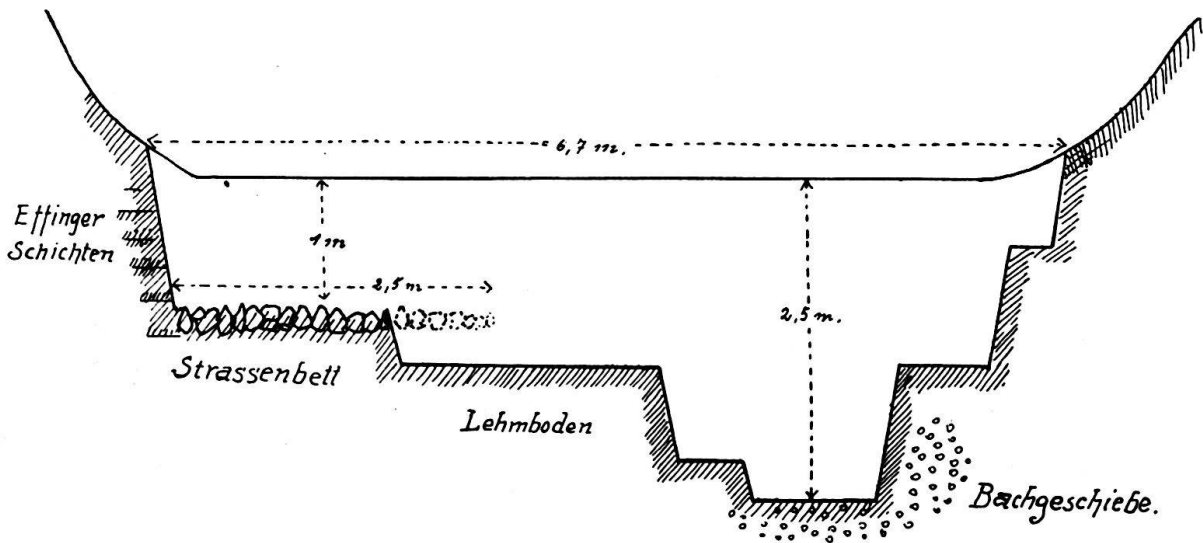


Abb. 3. Querschnitt bei der Linde.

erhielt und es auch photographieren konnte (Abb. 2). Vom Straßenschotter, der jedenfalls auf dem Steinbett gelegen war, konnte man nicht mehr viel sehen. Allerdings hatte die Erde direkt über dem Bett eine etwas hellere Färbung, aber im Material unterschied sie sich nicht von der darüberliegenden Schwemmerde.

Der nächste Querschnitt, der weiteren Aufschluß über die Straßenanlage bot, wurde oben im Wald angelegt, etwa 50 Schritte oberhalb des zweiten, schon erwähnten Felsbändchens. Die Straße, die hier im Rank wieder in direkt östliche Richtung einbiegt, liegt auf dem anstehenden Kalkfels, ohne in einem Graben dahinzuführen. Der Abhang, an dem sie führt, ist hier recht steil, wie auch aus der Karte zu ersehen ist. Auf der Straße lag nur wenig herabgefallener Steinschutt, reich durchflochten von Wurzelwerk. An einer Stelle trat sogar der nackte Fels zutage, der, wie sich bald herausstellte, die Oberfläche der Straße darstellte. Von Schotter war nichts zu sehen: die Zugtiere gingen auf dem Fels, während die Wagenräder zwei prächtige, durchschnittlich 20 cm tiefe Geleise ausgefahren hatten, die allerdings bald auf dieser, bald auf jener Seite mehr oder weniger tief wurden, so daß das Fahren in diesen Schienen ein richtiges Vergnügen sein mußte (Abb. 4). Auf der Talseite schloß nur eine



Abb. 4. Querschnitt im Wald. Karrengeleise.

niedrige oder auch gar keine Felsborte die Straße ab, während auf der Bergseite der Fels zunächst fast senkrecht 50 cm anstieg, um erst von hier aus wannenartig bergwärts zu fliehen, gleichsam als wäre er von der über die Karren hinausragenden Ladung ausgescheuert worden. Die besterhaltene Stelle dieses

auf 3,5 m abgedeckten Straßenstückes zeigt den in Abb. 5 dargestellten Querschnitt.

An dieser Stelle ist das äußere Geleise gerade doppelt so tief als das innere und breiter ausgefahren, da die Straße hier den Rank macht und die Karrenräder deshalb herumgedrückt wurden. Sonst aber sind beide Geleise ungefähr gleich tief und von einer mittleren Breite von 10 cm. Die ganze Straße ist auf ein Minimum der Breite zusammengedrängt: die Zugtiere mußten, wenn mehrere vonnöten waren, hintereinander gespannt werden; der Fuhrmann mußte vorangehen oder sich auf den Karren setzen.

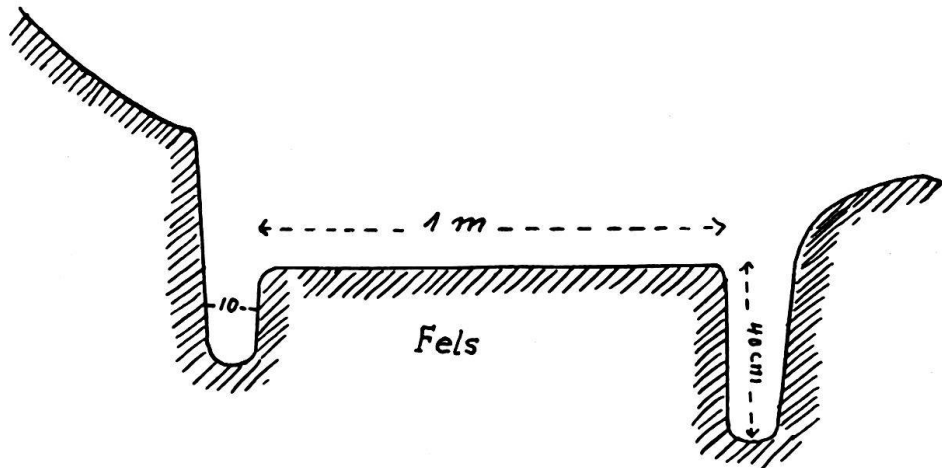


Abb. 5. Querschnitt im Wald.

Die dritte Untersuchung nahm ich im «Römertor» vor, also an der Stelle, wo die Straße die Nagelfluhdecke durchstößt, kurz bevor sie aus dem Walde auf die Anhöhe tritt (Abb. 6). Hier lag die Straße wieder tiefer unter der heutigen Oberfläche, 90 bis 100 cm, zugedeckt von Walderde und kleinen und großen Felsstücken aus Nagelfluh. Die beidseitigen, etwa 4 m hohen Felswände des Hohlweges waren früher zum mindesten stark vorhängend, wenn nicht torartig geschlossen gewesen und sind nun heute eingestürzt. So mußte zunächst etwa ein Meter von diesem Schutt entfernt werden, bis das Straßenbett zum Vorschein kam. Es war wieder gepflastert, diesmal aber mit runden, bis kopfgroßen Kieselsteinen, wie sie die benachbarte Nagelfluh bot. Quer über den durch die Felswände bis auf 2 m 30 zusammengedrängten Weg lag, in das Steinbett eingelassen, ein Baumstamm von 25 bis 30 cm Durchmesser, der anscheinend zur Verstärkung des Straßenbettes diente. Diese Verstärkung war nötig, weil der Weg hier immer noch sein Gefäll hatte und der Hohlweg ein günstiges Einzugstor für überschüssiges Wasser der Hochebene bot, fließt doch heute noch, auch in der trockensten Zeit, ein unterirdisches Wässerchen über das alte Straßenbett. In einem Abstand von 75 cm folgte, bergaufwärts, ein zweiter, weniger dicker Stamm, ebenso eingelassen. Beide Stämme sowie einzelne Kieselsteine zeigten, im entsprechenden Abstand (1 m), die Spuren der Wagenräder in Form von Einsenkungen. Als ich neben dem größern Stamm das Pflaster entfernte, um die Unterlage zu prüfen, kam auf der einen Seite reiner,

zum Ziegelbrennen gebrauchsfertiger, zum Teil mit Kalk durchzogener Lehm zum Vorschein, also sog. Huberde, auf der andern Seite jedoch ein weiterer runder Balken, der von den Wagenrädern beinahe durchgescheuert war. Er stellte demnach wohl eine Schwelle eines frühern Straßenbettes dar. An der



Abb. 6. Das Römertor.

Stelle, wo das Wagenrad über ihn wegging, war ein kurzes Holzstück untergelegt. Alles war in Lehm eingebettet, woraus sich die gute Konservierung erklärt. Denn obschon das Holz in seinen äußern Schichten äußerst mürbe war, so konnte man es doch in seinem Kern noch bestimmen: Es war Föhrenholz ¹⁾. Die ganze Anlage zeigt Abb. 7 und Abb. 8.

¹⁾ *Pinus silvestris*. Nach der Untersuchung von Prof. Dr. Jaccard an der forstwirtschaftlichen Abteilung der E. T. H. Zürich.

Im Grundriß sind nur so viele Steine des Pflasters eingezeichnet, als nach erfolgter Säuberung deutlich zu erkennen waren. Ihre Lage und Größe ist jedoch nur ungefähr nach einer Skizze von bloßem Auge eingetragen. Dagegen wurden die Balken nach Lage und Größe genau ausgemessen und entsprechend, natürlich schematisiert, eingezeichnet. An der Stelle, die mit a bezeichnet ist, wurde das Pflaster entfernt und weitergegraben, um die Unterlage zu prüfen.



Abb. 7. Querschnitt im Römertor. Steinpflaster, mit Querbalken verstärkt.

Sie bestand, wie schon erwähnt, aus Lehm, auf dem sich beständig Wasser ansammelte. Es scheint fast, als ob das Wasser diesen Lehm hier zusammengetragen hätte; denn wir befinden uns ja hier in Nagelfluhgebiet.

Fassen wir zusammen, so erkennen wir, daß die Straße da, wo der natürliche Boden nicht genügend Halt bot, gepflastert worden war und zwar mit dem Material, das die Umgebung bot. Das waren ja auch schon Prinzipien der römischen Straßenbauer. Es ist nun aber gar nicht gesagt, daß die Anlagen, die wir aufgedeckt haben, deswegen römisch sein müssen. Ja, wir haben gar keine direkte römische Merkmale gefunden. Die noch recht gut erhaltene Straße weist vielmehr auf jüngere Zeiten hin. Einzig die Tiefe der im Felsen eingefahrenen Karrengeleise spricht für eine sehr weit zurückreichende Be-

nützung der Straße. Auf der andern Seite ist aber auch nicht dokumentarisch nachzuweisen, wann dieser Weg aufgegeben worden ist. Die heutige Landstraße wurde, wie schon erwähnt, Ende des 18. Jahrhunderts erbaut. Der Bauleiter Mirani hat die Gegend um 1775 recht genau aufgenommen, bestehende

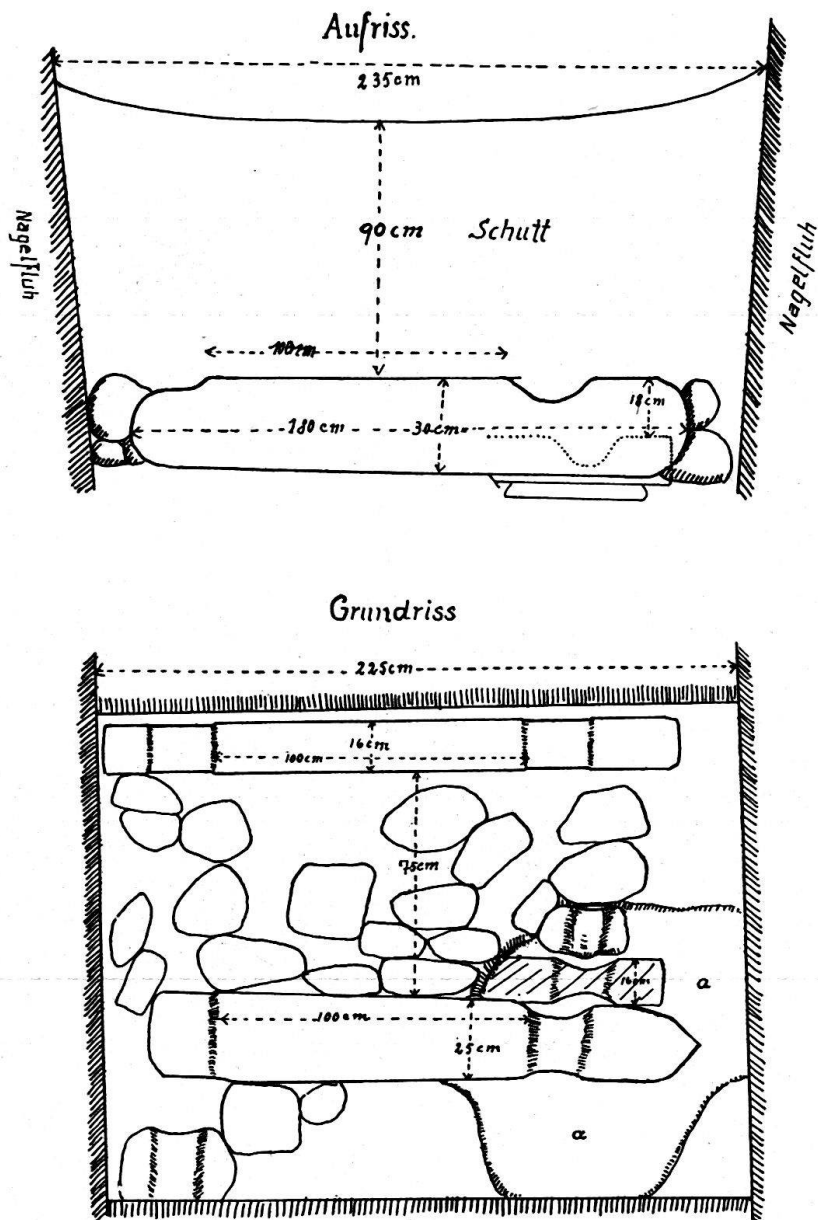


Abb. 8.

und projizierte Straßen eingezeichnet und eine Beschreibung der damaligen Straße gegeben. Zu unserem Weg schreibt er «Ehemalige Straße»; die Beschreibung paßt, wenn auch keine ganz bestimmten Anhaltspunkte gegeben werden, auf den in der Siegfriedkarte eingezeichneten «Spannagelweg», der oberhalb des Römerweges den Abhang mit beträchtlich größerer Steigung überwindet. Demnach scheint unser Weg Ende des 18. Jahrhunderts nicht mehr befahren, dafür aber der obere benützt worden zu sein. Weshalb man aber

dazu kam, den doch noch recht angenehm steigenden Straßenzug aufzugeben und den viel steileren obern anzulegen, kann ich mir nicht recht erklären. Vielleicht daß der alte Weg nicht mehr ausbesserungsfähig schien und daß der Verkehr nicht mehr so groß war. Wenigstens haben wir Zeugnisse aus relativ jüngerer Zeit genug, daß es direkt ein Wagnis bedeutete, über den Bözberg zu fahren und daß Fuhrleute und Reisende lieber den Umweg über den Hauenstein oder Koblenz wählten, um von Basel nach Zürich zu gelangen. Unter Umständen wäre es möglich, aus der Art der Pflasterung (Steinbett mit Balken einlagen) auf die Zeit der Anlage oder doch der letzten Renovation zu schließen. Ich bin in dieser Sache leider nicht erfahren, um zu entscheiden. Ich wollte in meinen Ausführungen auch nur einen vorläufigen Bericht meiner Nachforschungen, das Material für Sachverständige geben. Dazu ist noch zu bemerken, daß das zuerst beschriebene Bett, bei der Linde, auf jeden Fall noch bis Ende des 18. Jahrhunderts benützt worden ist, weil der neuere Weg erst bei Punkt 443 abzweigte. Daraus läßt sich vielleicht erklären, warum hier keine Spuren von Geleisen zu finden waren, indem die Straße hier wieder ausgebessert wurde.

Nachtrag.

1. Nachdem das Straßenbett im Römertor aufgenommen war, entfernte ich im Frühling 1921 Balken und Steinpflaster, um den Untergrund zu prüfen. Das Bett lag unmittelbar auf festem Lehm, der mit Kalk und einer Art Quarz-

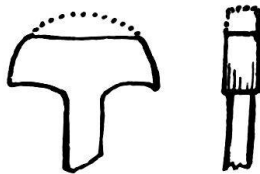


Abb. 9.

brocken untermischt war. Dieser Lehm findet sich auf dem Bözberg überall, oft in steinharten Schichten. Wie sich seine Lage hier zu der daneben- und darüberliegenden Nagelfluh und dem darunterliegenden Kalkfelsen verhält, kann ich als Nichtgeologe nicht erklären. Direkt unter dem südlichen Karrengeleise war der Boden einige Zentimeter tief sandig, durch Kalk zementartig verbunden. Darin lagen bunt durcheinander, fest eingekittet Nägelköpfe und verkrümmte Nägel, die zweifelsohne zu Hufeisen gehörten; die Köpfe waren zum Teil stark abgearbeitet (vgl. Abb. 9). Daneben fanden sich einige kleinere Stücke Eisen, deren Zugehörigkeit ich nicht deuten kann. Auf einer Strecke von etwa 50 cm konnte ich eine ganze Schachtel voll solcher Nägel heraus schlagen. Eine Erklärung zu diesem Vorkommnis kann ich nicht geben.

2. Im Sommer 1921 wurde auf dem Bözberg eine Wasserleitung angelegt. Als man den Graben längs der heutigen Straße zog, die von Alt-Stalden über den Spannagel nach Effingen führt, stieß man in einer Tiefe von etwa 40 cm auf ein altes Straßenbett von ähnlicher Beschaffenheit, wie sie der Querschnitt im Römertor gezeigt hatte. In einem Abstand von 40 bis 60 cm lagen quer Baumstücke von ähnlicher Länge und Festigkeit wie im Römertor, mit dem Unterschied, daß keine Karrengeleise eingefahren waren. Auf einer Strecke von 30 m waren die Balken noch so gut erhalten, daß sie durchsägt werden mußten, um den Wasserleitungsgraben tiefer legen zu können, während sie auf einer anschließenden Strecke von etwa 50 m verfault waren. Dann wichen alter und neuer Straßenzug voneinander ab. An einer Stelle war aus vier abgeplatteten Holzstücken ein Schacht von 20×30 cm Hohlraum quer zur Straße gebildet, offenbar eine Dole, die das Wasser aus irgendeinem Grunde unterirdisch von der einen auf die andere Seite leiten mußte.

