Zeitschrift: Brugger Neujahrsblätter
Herausgeber: Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg
Band: 81 (1971)

Artikel: Alte Strassen über den Bözberg
Autor: Laur-Belart, Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-901363

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: 11.07.2025

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

Rudolf Laur-Belart
Alte Strassen über den Bözberg

Hans Rudolf Wiedemer zum Gedenken

1. Die Römerstrasse

Nichts vermag den gewaltigen Umschwung im Verkehrswesen eindrucksvoller zu illustrieren als ein Vergleich der heutigen Autobahnen mit den holperigen Karrenwegen, die noch vor wenigen Jahrhunderten über unsere Pässe führten. Nichts aber zeigt auf der andern Seite die beharrliche Konstanz der grossen Verkehrsadern, die durch die Natur zwangsläufig bedingt ist, wie eine Untersuchung der Strassenzüge durch die Jahrtausende hindurch. Ein schönes Beispiel dafür bietet der Bözberg. Als markanter Ausläufer des Tafeljuras bildet er die breitschultrige Schwelle zwischen dem Fricktal und dem Dreistrombecken bei Windisch, und ist, in weiterer Sicht, ein Teil der kontinentalen Längsader von Gallien über die Basler Pforte zu den rätischen Alpenpässen nach der adriatischen Handelsmetropole Venedig.

Historisch-archäologisch fassbar wird der Bözberg zur Römerzeit. Ob mit dem vom römischen Geschichtsschreiber Tacitus zum kriegserfüllten Jahr 69 n. Chr. genannten Mons Vocetius der östliche Teil des Juras im allgemeinen oder der Bözberg selbst gemeint sei, kann vorläufig nicht entschieden werden. [1]) Sicher aber muss nach der Gründung der römischen Veteranenkolonie Raurica bei August und des Legionslagers von Vindonissa schon früh im 1. Jahrh. n. Chr. unter der Leitung geschulter Ingenieure über den Bözberg eine fahrbare Strasse gebaut worden sein. Ihren genauen Verlauf zu finden und ihre Beschaffenheit zu erforschen, ist eine reizvolle Aufgabe, mit der ich mich, neben so manchem andern, zeit meines Lebens mit heimatlich untermalter Passion hingegeben habe. Auch mein verehrter Bezirksschullehrer Dr. Samuel Heuberger hat sich schon früher erfolgreich mit der Bözbergstrasse beschäftigt. [2]) Die Lokaltradition bezeichnete einen im Walde versteckten, bergaufführenden Graben, der

---

[1]) Tacitus Hist. I. 68. — Felix Stähelin, Schweiz in römischer Zeit, 3. Auflage 1948, S. 188 ff., insbes. S. 194 ff.

[2]) S. Heuberger, Der Bau der heutigen Bözbergstrasse, Argovia XLI, 1926.

an der Nordflanke des sog. Windischtales in Effingen zum Alten Stalden wies, als Römerstrasse und einen kurzen Durchbruch durch die tertiäre Nagelfluhdecke des Bözbergs als Römertor. Hier öffnete ich als Student im Jahre 1922 einige kleinere Quergräben und fand in den Felsen eingefahrene Karrengeleise und, beim Römertor, einen mit Querhölzern verstrebten Steinplattenbelag [3]). Römische Funde kamen dabei nicht zum Vorschein, wohl aber zahlreiche, plattgehämmerte Nägel von Hufeisen. Gleichwohl ging die Entdeckung als Römerstrasse in die Literatur ein. Gleiche Karrengeleise waren nämlich auf andern Juraübergängen, so z. B. auf dem Hauenstein bei Langenbruck oder in der Gorge de Covatannaz bei Ste. Croix [4]) beobachtet und immer als Römerstrassen erklärt worden. Der Fund einer Münze des Kaisers Augustus im untersten Strassenbett des Dorfes Effingen bestätigte im Jahre 1950 immerhin, dass der alte Strassenzug, der von der Dorfmitte als vergraster Graben bis zum «Alten Berg» und ins Windischtal führte, auf die Römerzeit zurückgeht.

Im Jahre 1968 brach meine alte Liebe zum Bözberg wieder durch und mein Vorschlag, im Windischtal weiterzugraben, fand sowohl in Effingen als auch beim damaligen, leider zu früh verstorbenen Kantonsarchäologen Dr. H. R. Wiedemer ein erfreuliches Echo. Mit einem aargauisch knapp gehaltenen Kredit gingen einige Mannen aus dem Dorf unter meiner Leitung im Frühling 1968 an die Arbeit. [5]) Bäume mussten gefällt, zähe Strünke gesprengt und Felstrümmer weggeräumt werden. Nach harter Arbeit bot sich den alsbald herbeieilenden Geschichtsfreunden ein spektakuläres Bild einer 40 m langen, aus dem Felsen gehauenen, völlig zerfahrenen Bahn mit zwei unregelmässig tiefen Karrengeleisen (Abb. 1 und Profil Abb. 3). Die grösste Tiefe der Geleise, vom Gehniveau 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 ge-

---

[3]) R. Laur-Belart, Untersuchungen an der alten Bözbergstrasse, Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde 25, 1923, S. 13 ff.

[4]) Stähelin, 1. c. S. 353 ff. und 357.

[5]) Mein Bericht darüber erschien unter dem Titel «Zwei alte Strassen über den Bözberg» in der «Ur-Schweiz» XXXII, 1968, S. 30—52 und 72—76. Der gegenwärtige Aufsatz stellt eine Ueberarbeitung und Ergänzung des ersten Berichtes dar. — Der Geschäftsstelle der Schweiz. Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte in Basel danken wir verbindlich für die Ausleihe der Clichés.

normt. Sie beträgt 100 cm von Kante zu Kante oder rund 110 cm von Mitte zu Mitte der Geleise. Auch die Mindesthöhe der Räder lässt sich abmessen. Bergwärts ist der Fels meist messerscharf abgewetzt, und zwar dort, wo er nicht verwittert ist, bis auf eine Höhe von 65 cm. Dann geht er in zwei wellenförmige Holhlkehlen über, von denen die untere ca. 20 cm breit ist. Aloys Schulte [6]) 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 rund 15 cm, so erhalten wir Räder von $2 \times 65 + 15 = 140$—150 cm Höhe. Diese dürften eher zwei- als vierrädrigen Wagen angehört haben. Nicht klar ist, wodurch die obere, ca. 40 cm breite Schrunde entstanden ist. Eine hinausragende Ladung müsste doch höher liegen als die Räder. Die zweite Kehle ist jedoch an mehreren Stellen deutlich zu erkennen.

Immer wieder hört man die Meinung vertreten, die Geleise seien, wenn auch weniger tief, beim Bau der Strasse absichtlich in den Felsen gehauen worden, um das Abrutschen der Wagen zu verhindern. Ich kann dem nicht beipflichten. Es war einfacher, an den wenigen, gefährdeten Stellen auf der Talseite einen überhöhten Rand stehen zu lassen. Und welchen Sinn sollten die Geleise in einem Hohlweg wie beim Römertor oder an der Krähegg bei Langenbruck haben? [7]) Die Geleise sind durch das Schleifen der für die Talfahrt blockierten Räder allmählich entstanden. 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, Plan Abb. 2 ist einspurig. Vorspann konnte also nur durch Hintereinanderspannen geleistet werden. Wie ein solcher Wagenzug etwa ausgesehen hat, mag Abb. 4 veranschaulichen. Ein Wagen, der zu Berg fuhr, war verloren, wenn ihm von oben ein anderer entgegen kam. Deshalb trugen die Zugtiere 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 haben wir bei B gefunden, wo die Strasse in einer Runse leicht umbiegt. Hier sind

---

[6]) A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, Leipzig 1900.

[7]) Stähelin, 1. c. Abb. 74.

die über eine Felsplatte führenden Geleise nur wenig tief, ja stellenweise überhaupt nicht vorhanden, jedoch in doppelter Zahl. Deutlich ist auf Abb. 5 zu erkennen, dass die bergseitige Spur abwärts in die andere einbiegt.

Betrachten wir nun den Plan Abb. 2 etwas genauer. Nicht besonders hervorgehoben ist die heutige Landstrasse, die von Effingen an der südlichen Flanke des Windischtales aufwärts, an Gallenkirch vorbei über Stalden und Vierlinden nach Umiken und Brugg führt. Sie wurde in den Jahren 1777/78 von den Berner Herren durch den damals berühmten Strassenbauer A. M. Mirani nach einem früheren Gutachten der Ratsabgeordneten Tschiffeli und Koch[8]) unabhängig von früheren Strassenzügen so genial angelegt, dass sie den heutigen Auto- und Lastwagenverkehr immer noch einigermassen zu bewältigen vermag. Ihre Vorgängerin, die alte Strasse «über den Berg» (Abb. 2, 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 geradlinig 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 Obern und Untern 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. 2, 2). Er beginnt in Effingen in der sog. Höhle und ist bis zum «Berg» noch heute als Graben zu erkennen, der, besonders seit der im Gange befindlichen Güterregulierung leider allmählich der Auffüllung anheimfällt. «Im Berg» biegt er etwas unterhalb der Strasse 3 ins Windischtal ein. Wie schon erwähnt, steigt er zunächst als tiefer Graben auf der sonnigen Nordseite des Tales mit regelmässigem Gefälle bergauf, beschreibt bei Punkt B (Abb. 2) eine leichte Krümmung und erscheint alsbald in den härteren Malmschichten als von Felsblöcken überschüttetes, bewaldetes Band. Beim «Römertor» geht sie wieder in einen Graben über. Glatt abgeschrottete Wandpartien in der Nagelfluh beweisen noch heute, dass die Strasse

---

[8]) Werner Reber, Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura, Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kts. Baselland, XI, 1970, S. 29.

hier künstlich durch den Felsen gehauen worden ist. Sobald der Graben den Wald verlässt, läuft er im Wiesland aus. Unschwer ist aber zu erkennen, dass die Geländekante, welche die Grenze zwischen Unterbözberg und Gallenkirch bildet, den weitern Verlauf der Strasse bis zum Alten Stalden hinauf andeutet. Eine allgemeingültige Regel lautet: Wo Grenze und Strasse zusammenfallen, macht sich Römisches verdächtig.

Wenden wir uns nun den Funden der Ausgrabung zu, so erleben wir eine Ueberraschung. Zu Hunderten klaubten die Ausgräber und ihre Kinder aus den natürlichen Spalten, die den Fels schräg durchziehen, und aus einer hartgepressten untersten, mergeligen Lehmschicht in den Geleisen abgebrochene Nagelköpfe, ja ganze Nägel und Eisenstücke heraus, die von den Wagenrädern offenbar eingefahren worden waren. Weitaus die grösste Zahl der Nägel zeigt die bereits erwähnte, heute unbekannte, schmale Form auf (Abb. 6). Sie sassen in länglichen Nagellöchern oder einer Rinne, dem Falz des Hufeisens, und ragten als Griffe über das Eisen hervor. Auf dem harten Felsen müssen sie relativ leicht abgestossen worden sein. [9])

Die Schmalnägel, wie ich sie nennen möchte, liefern uns einen willkommenen Anhaltspunkt für die Datierung. Vorauszuschicken ist, 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 [10]). Bei den Römern gab es nur den Hufschuh aus Eisen, vor allem für kranke Hufe. Nach G. Carnat können Hufeisen bei uns erst vom 12. Jahrhundert an mit Sicherheit nachgewiesen werden. W. Meyer-Hofmann hat jedoch ein Hufeisenfragment mit gewellter Kontur auf der Burg Bellinzona aus einer datierten Brandschicht des 9./10. Jahrhunderts gehoben [11]). Mit Hilfe der Burgenforschung lassen sich zwei Haupt-

---

[9]) Meine Militär-Bergschuhe aus dem letzten Krieg sind vorne unter dem Ballen mit sog. Tricouni-Nägeln, d. h. schmalen, gezackten Plättchen beschlagen, welche die Idee des alten Schmalnagels wieder aufgenommen haben.

[10]) G. Carnat, Das Hufeisen in seiner Bedeutung für Kultur und Zivilisation. Zürich 1953, S. 73 ff. und bes. S. 102.

[11]) Ur-Schweiz XXXII, 1968, S. 75 f. — Bei Ausgrabungen auf der Burg Rickenbach bei Olten, SO hat Dr. Werner Meyer-Hofmann 1970 in einer geschlossenen Schicht aus dem 11./12. Jahrhundert zahlreiche Hufeisen und Nägel gefunden. Nat. Ztg. Nr. 526, S. 3. Wie mir Dr. Meyer freundlicherweise mitteilt, handelt es sich ausschliesslich um Wellenrandeisen ohne Rutenstollen. Die Schmalnägel sind zugespitzt, also in der Seitenansicht dreieckig.

gruppen aussondern. Das ältere ist das Hufeisen mit Wellenrand. Auf der Oedenburg bei Wenslingen BL lagen in einer Fundschicht mit Keramik aus romanischer Zeit mit der obern Zeitgrenze von rund 1250 n. Chr. das Hufeisen Abb. 7 und zahlreiche Schmalnägel. Die Abb. 8 zeigt besonders klar, wie die Schmalnägel in den Vertiefungen sitzen. Dr. Hugo Schneider vom Schweiz. Landesmuseum in Zürich veröffentlichte 1960 ein Hufeisen von der Hasenburg bei Willisau [12]), dessen Wellen kaum mehr zu erkennen sind. Seine «Ruten» oder Hörner sind breiter, ein aufsteigender Dorn (Kappe) am Scheitel fehlt noch vollkommen, dagegen sind am Ende der Ruten vierkantige, zurückgeschlagene kleine Stollen vorhanden. Die Welleneisen, sagt Schneider, sind generell vor ca. 1350 zu datieren. Die bisher besprochenen Eisen weisen je 3 Nagellöcher auf. Von der Friesenburg ZH stammt ein Hufeisen mit noch breiteren Ruten, je 4 gedrungenen Nagellöchern in seichtem Falz und ohne Scheiteldorn. Es wird ins 14./15. Jahrhundert datiert [13]) Abb. 9.

Der Wandel vom Welleneisen mit den Schmalnägeln zum schlichten oder Schlichtrandeisen, wie ich es nennen möchte, dürfte sich also vom 14. zum 15. Jahrhundert vollzogen haben.

Erfreulicherweise kann ich heute aus den Ausgrabungen am Bözberg von 1970 ein ganzes, in zwei Teile zerbrochenes Hufeisen und ein Bruchstück desselben Typs publizieren (Abb. 10), die von Josef Weber bei der Ausweichstelle gefunden worden sind. Das 12 cm lange und am Scheitel 3,7 cm breite Eisen zeigt am Rand noch schwache Andeutungen von Wellen und am Ende der Ruten die viereckigen Stollen. Scheiteldorn und «Griff» (vgl. Anm. 15) fehlen wie beim Eisen von der Hasenburg. Dem Rand entlang läuft beidseitig ein gut ausgebildeter Falz, in dem je drei rechteckige Nagellöcher sitzen, die in der Rinne z. T. ausgeweitet sind. In dieser Ausweitung sass der Schmalnagel, gut eingeklemmt. Es ist möglich, dass sie sich erst durch den langen Gebrauch des Eisens gebildet hat. Am Scheitel setzt der Falz aus. Hier entdecken wir eine Schlagmarke, die erst nach der sorgfältigen Reinigung in der Werkstatt des Augster Museums zum Vorschein gekommen ist. Sie besteht aus fünf Punkten, die ein liegen-

---

[12]) H. Schneider, Die Ausgrabung der Hasenburg, ZSAK, 20, 1960, S. 8 ff. und Tafel 13, S. 34. Die Burg wurde um 1250 erbaut und im Sempacherkrieg 1386 zerstört.

[13]) Verkehrshaus der Schweiz.

des Kreuz bilden und in einem rechteckigen Rahmen von 10 × 13 mm sitzen. Die gleiche Marke findet sich auf einem Hufeisen, das aus der Gegend von Gelterkinden BL stammt und im Kantonsmuseum Liestal liegt. Die Marke dürfte das betreffende Eisen als Qualitätsstück bezeichnen. Und doch wurde es auf dem harten Felsen der Strasse abgewürgt und zerrissen.

Versuchen wir, das Bözberger Eisen zeitlich einzuordnen, so scheint es mir am besten in die Uebergangszeit der beiden Haupttypen, also in die 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts zu gehören. Dafür spricht die Aehnlichkeit mit den Eisen von der Hasen- und der Friesenburg, die Tatsache, dass hier noch die Schmalnägel des Wellenrandtyps verwendet sind, und auf der andern Seite die Schlagmarke, die nach Dr. H. Schneider nicht älter als das 14. Jahrhundert sein kann [14]).

Die erdrückende Menge von Schmalnägeln gegenüber den wenigen spätern Nägeln mit quadratischem Querschnitt beweist, dass der Bözberg im Hochmittelalter bis um 1400 stark befahren worden ist, nachher aber an Bedeutung verloren hat [15]).

---

[14]) H. Schneider, Das Fundmaterial aus der Burgruine Lägern, ZSAK 8, 1946, S. 41.

[15]) Der Fund des Hufeisens von 1970 und die Tatsache, dass die Schmalnägel auch noch auf den frühen Schlichtrandeisen vorkommen, veranlasst mich, die Datierung gegenüber Ur-Schweiz 1968, S. 39 um ein Jahrhundert hinaufzurücken. Damit stimmt auch überein, was neuerdings der Basler Kantonsarchäologe Dr. R. Moosbruger-Leu anhand von Funden an der Birs bei St. Jakob herausgefunden hat. In der Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, 1969 S. 272—82 beschäftigt er sich auch grundsätzlich mit dem Problem des Hufeisens. Bei St. Jakob fand er die Reste zweier mittelalterlicher Brücken aus dem 10. und 14. Jahrhundert und dabei, von Schotterschichten überdeckt, mehrere Hufeisen unserer beiden Haupttypen (1. c S. 273, Abb. 15), allerdings ohne genauere Stratigraphie. Seine Wellenrandeisen zeigen nur wenig ausgeprägte Wellen; die Schlichtrandeisen mit kurzen Stollen und ohne «Griff» am Scheitel gleichen dem unsern, haben aber keinen Falz. Generell verweist Moosbrugger alle seine Eisen im Zusammenhang mit der Brückengeschichte vor 1400 n. Chr. Im übrigen bemüht er sich in Anlehnung an die heutigen Begriffe um eine klare Terminologie, was verdienstlich ist. Die Schmalnägel nennt er Scheiben- oder Griffnägel, die quadratischen Keil- oder Hufnägel. Auf seiner Abb. 15 zeichnet er einen Nagel mit scheibenförmigem Kopf, wie ich einen solchen auf Abb. 7 wiedergebe. Die Nägel vom Bözberg sind aber zum grössten Teil anders gearbeitet: Der Kopf weist eine gerade Basis auf, sodass man von Halbscheibennägeln reden könnte. Ob es sich wirklich um zwei zeitlich zu differenzierende Typen handelt, müssen erst weitere exakte Beobachtungen abklären. Schmal- oder Griffnägel ist der Oberbegriff, der eine nach der auffallendsten Eigenschaft, der andere nach der Funktion der Nägel. Beachtenswert scheint mir Moosbruggers Unterscheidung zwischen dem muldenförmigen

Doch verbleiben wir zunächst bei den Funden. Immer wieder kommen zwei weitere Formen in den Spalten der Felsenstrasse zum Vorschein: Zunächst die kräftigen Nagelköpfe aus Eisen (Abb. 11) 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. angeschliffen sind, halte ich sie für Nägel, mit denen die eisernen Reifen an den hölzernen Radfelgen befestigt waren. Sie standen vor und verliehen dem Rad eine bessere Griffigkeit auf der Bergfahrt. Blockierte man das Rad auf der Talfahrt, wurden die Nagelköpfe auf dem rauhen Fels leicht abgestossen. Deutlich sind derartige Felgennägel auf der Darstellung eines Lastwagens aus dem 16. Jahrhundert zu erkennen, die in dem reichillustrierten Buch Homo faber zu finden sind (Abb. 16).

Einen zweiten Fundtyp am Bözberg stellen kurze Eisenstäbe von 1,6—2 cm Durchmesser dar, die leicht gebogen, am einen Ende abgebrochen, an andern rundgeschmiedet und bisweilen leicht gestaucht sind. Einige weisen seitliche Schleifspuren auf. Ich halte sie für Achsennägel, die durch den bergseitigen Fels abgesprengt worden sind. Sie sind von der sog. Stosscheibe der sich drehenden Nabe abgeschliffen.

Seltener sind Teile von Kettengliedern (Abb. 12). Sie dürften 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

---

Dellenloch der älteren Eisen, in das der Schmalnagel mit seinen Flügeln eingreift, und dem Keilloch der spätern Eisen. Die Bezeichnung «Mondsicheleisen» für die schlichtrandigen Eisen dagegen halte ich für unglücklich. Die Mondsichel ist doch kreisrund und läuft in spitze Hörner aus; derartiges gibt es aber bei den Hufeisen nicht. Was bei den Hufeisen von St. Jakob fehlt, das ist der Falz, in dem die Schmalnägel sitzen. Auch hier bleibt vorläufig unklar, ob es sich um eine zeitlich oder eine technisch bedingte Differenzierung handelt. Mit Recht gibt Moosbrugger (S. 277) zu bedenken, dass auch fuhrtechnische Gründe zu verschiedenen Ausführungen Anlass gegeben haben könnten, wie z. B. Wechsel von Zugart, Sommer- und Winterbeschlag oder, wie ich anfügen möchte, auch Bergbeschlag, d. h. dass z. B. die Vorspannpferde, die von Effingen aus die Karren über die Felspartien hinaufschleppten, einen besonders griffigen Beschlag haben mussten.

letzten Jugoslawienreise in Ptuj (Pettau) einen Wagen mit Kettenblockierung (Abb. 13). 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. 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 wäre die Stelle, wo die Fuhrleute bei der Talfahrt den Kettennagel gespannt haben.

Werfen wir nun noch einen Blick auf die schriftliche Ueberlieferung, 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 machen», was bewilligt wurde. Also bauten sie bei Ursprung eine 135 1/2 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 [16]). 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 [17]), geht hervor, dass die «wägsame vff dem Bötzberg» wieder mangelhaft war und die Bauern auf dem Bözberg verpflichtet wurden, Fronfuhren zu leisten, um «den alten und nüwen wäg jeder Zyt zeerhalten vnd zeverbessern». Hier wird also ausdrücklich von zwei Wegen gespro-

[16]) Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde, 1923, S. 24.
[17]) Brugger Stadtbuch V, fol. 156 b.

chen, 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 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.

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 festgefahrenem Kies eine Münze des Augustus gefunden worden ist (Abb. 2, 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 [18]). Vom Mittelalter ist Aehnliches 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 Adriahafen 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 unvermittelter.

2. *Die «Katzensteigstrasse»*

In der Effinger Dorftradition lebte die vage Vorstellung weiter, über die «Katzensteig» habe ein alter Säumerweg geführt. Dieser Flurname

---

[18]) Felix Stähelin, SRZ, 359 f. — 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.

haftet einer steilen Wiese an, welche am Südhang des Hombergs liegt, einem Bergkopf am Eingang zum Kästal (Abb. 2, K). Erst der Forschungseifer des jungen Geographen Werner Reber, der eine Dissertation über die östlichen Juraübergänge zu schreiben hatte [19]), 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, der in gleichmässig ansteigendem, geschwungenem Lauf die Anhöhe 592 auf der Flur Rüti erreicht und nichts anderes sein kann als ein völlig vergessener Karrenweg.

Eine kleine Sondierung, die Josef Wagner im Herbst 1970 im obersten Einschnitt vornahm, ergab denn auch auf einem Schichtkopf des anstehenden Kalkfelsens die bekannte Wagenspur von 1,10 m Breite und stellenweise Karrengeleise, die aber nicht tiefer als 4 cm sind. Hufnägel kamen vorläufig nicht zum Vorschein. Auffallend ist der ca. 5 m tiefe Hohlweg, der ursprünglich vielleicht eine natürliche Bachrunse war. 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 Strasse bezeichnet, die oft als Hohlweg die Bergkante durchbricht und zu einer höher gelegenen Ortschaft führt [20]). Schon aus der Benennung Katzensteig könnte man also auf eine Durchgangsstrasse schliessen [21]). Verfolgen wir die Remigersteig von Oberbözberg aus weiter nach Osten, so treffen wir im Wald (Abb. 2, S) einen alten Steinbruch, von dem nur bekannt ist, dass darin um 1870 herum die Quadersteine für die Eisenbahnbrücke

---

[19]) Vgl. Anmerkung 8.

[20]) 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. 22.

[21]) Eine Chatzestieg gibt es auch in Zurzach (L. K. 1 : 25 000, Bl. 1050), worauf mich Pfr. F. La Roche gütig hinweist. Weitere Nachweise für diesen Flurnamen gibt K. L. Schmalz, Ur-Schweiz 1968, S. 72 f.

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 [22]). 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 kleinen Landestelle, einer Ländi, führt. Und hier erleben wir eine Ueberraschung: Genau gegenüber, im Gebüsch versteckt, steht der mächtige, schiefe Turm der Ruine Freudenau, dessen Flussseite in die Aare abgestürzt ist (Abb. 14). 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. 189 ff. 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 × 38 m umgeben ist (Abb. 15). 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 Ueberlieferung. 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

---

[22]) In Rüfenach (lat. Rufiniacum) lag eine römische Villa. Unsere Strasse könnte mit der Nordgrenze der Villa in Zusammenhang stehen. F. Stähelin, SRZ³, 417; S. Heuberger ASA 1915, 274 ff.

Abb. 1. Effingen, Windischtal, AG. Karrenweg, «Römerstrasse», im Fels mit Wagengeleisen. Ausgrabung 1968. (Vgl. Abb. 2, Strasse 2, A.) Photo Laur.

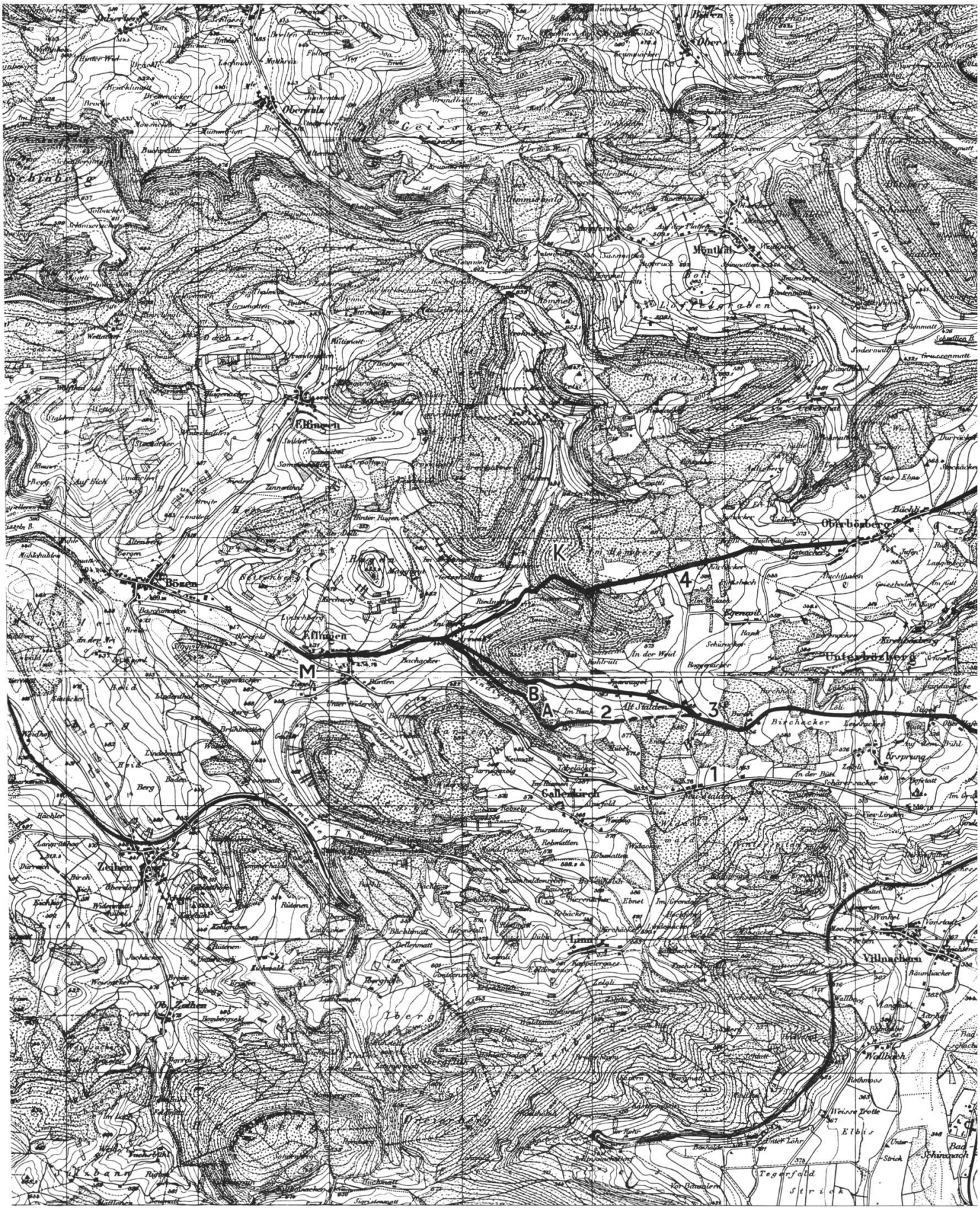

Abb. 2. Strassen über den Bözberg: 1. Heutige Strasse, erbaut 1777/78; 2. Römerstrasse im Windischtal; 3. Alte Landstrasse von Effingen nach Brugg; 4. Die neuentdeckte Strasse, sog. Katzensteigstrasse. — A und B = Ausgrabungen 1968—70. M = Münzfund in Effingen; K = Katzensteig; S = Steinbruch; J = Burgruine 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

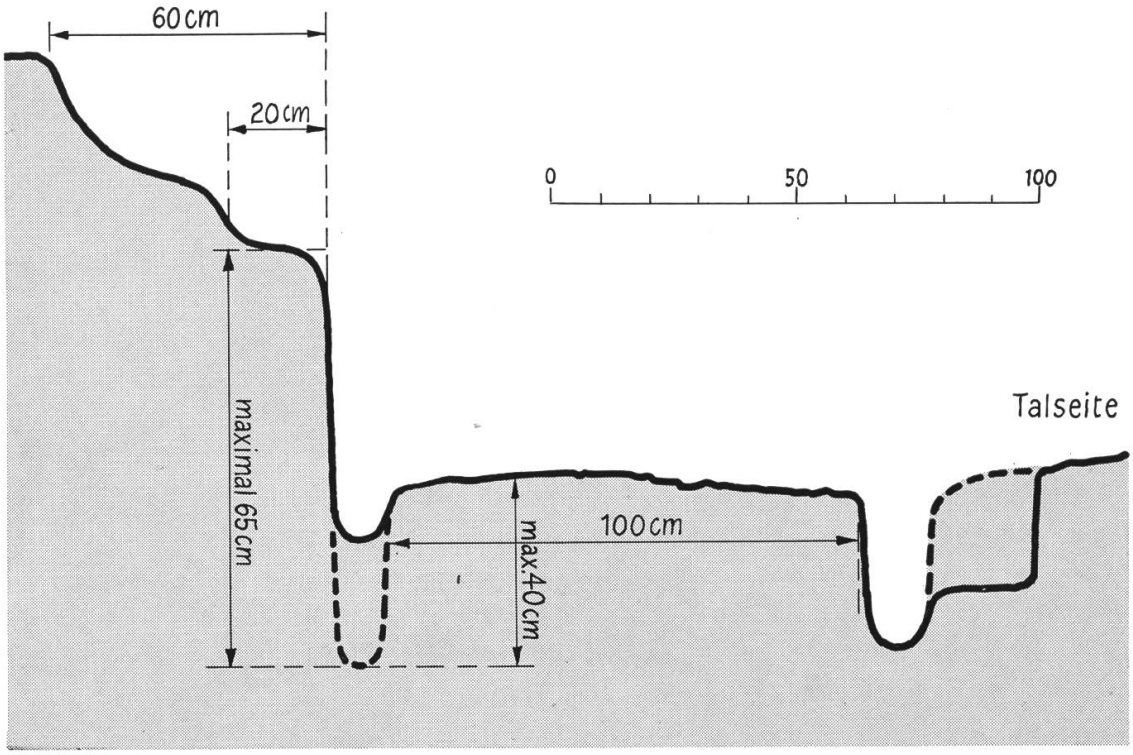

Abb. 3. Effingen, Windischtal. Querschnitt durch die «Römerstrasse» im Fels (vgl. Abb. 2, Strasse 2, A).

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 [23]) ganz in die Gedankengänge um die Eröffnung des 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 [24]), vom grossen Fass Wein, vom Wagen und von der Pferdelast, «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» [25]). Da auch Merz die Möglichkeit einer zweiten Handelsstrasse über den Bözberg nicht erkannte, folgerte er: Von einer Brücke bei Freudenau ist nichts bekannt.

Also muss die Schenkung auf der «Zugbrücke des Turmes» erfolgt sein. Wir müssen aber den Spiess umdrehen und folgern: 1252 gab es bei der Freudenau sogar eine Brücke über die Aare, die erst später

---

[23]) Vgl. Anmerkung 6.

[24]) 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.

[25]) Merz, l.c., 189.

durch eine Fähre ersetzt worden ist. Das haben schon Georg Boner und Reinhold Bosch erkannt [26]). Das Neue an meiner Version liegt darin, dass der Zoll an einer Querverbindung West-Ost lag. Damit wird die wirtschaftspolitische Bedeutung dieses Platzes, der Burg Freudenau und der «Katzensteigstrasse» schlechthin eindrucksvoll unterstrichen [27]).

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 Ueberlegungen auch für die Zeit vor dem Aufblühen der Zurzacher Messe gelten, das man in die 1. Hälfte des 14. Jahrhunderts verlegt [28]). Betrachten wir das aus einigermassen winkelrecht behauenen Kalk-Quadern wohlgeschichtete Mauerwerk des Freudenauer Turmes (Abb. 14), so müssen wir auch den Bau der Feste in vorgotische Zeit setzen. Es fehlen vor allem die Bossenquader; nur die Ecken sind nachgehauen.

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

---

[26]) G. Boner, Geschichte der Gemeinde Untersiggenthal, 1902, S. 45—55. — R. Bosch, Die Burgen und Schlösser des Kantons Aargau, 1949, S. 51 ff.

[27]) 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 3/4 und Luzern zu 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 15. Jahrhunderts vom Turm weg an die Stelle verlegt, wo sie, wie Merz l.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.

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

[28]) 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.

Abb. 4. Karrenzug aus Süd-Spanien, bei Malaga. Man beachte das hohe Rad.
Photo R. Jeck, Basel.

Abb. 5. Effingen, Windischtal. Ausweichstelle mit 4 Karrengeleisen. Ausgrabung 1968, B.
Photo Laur.

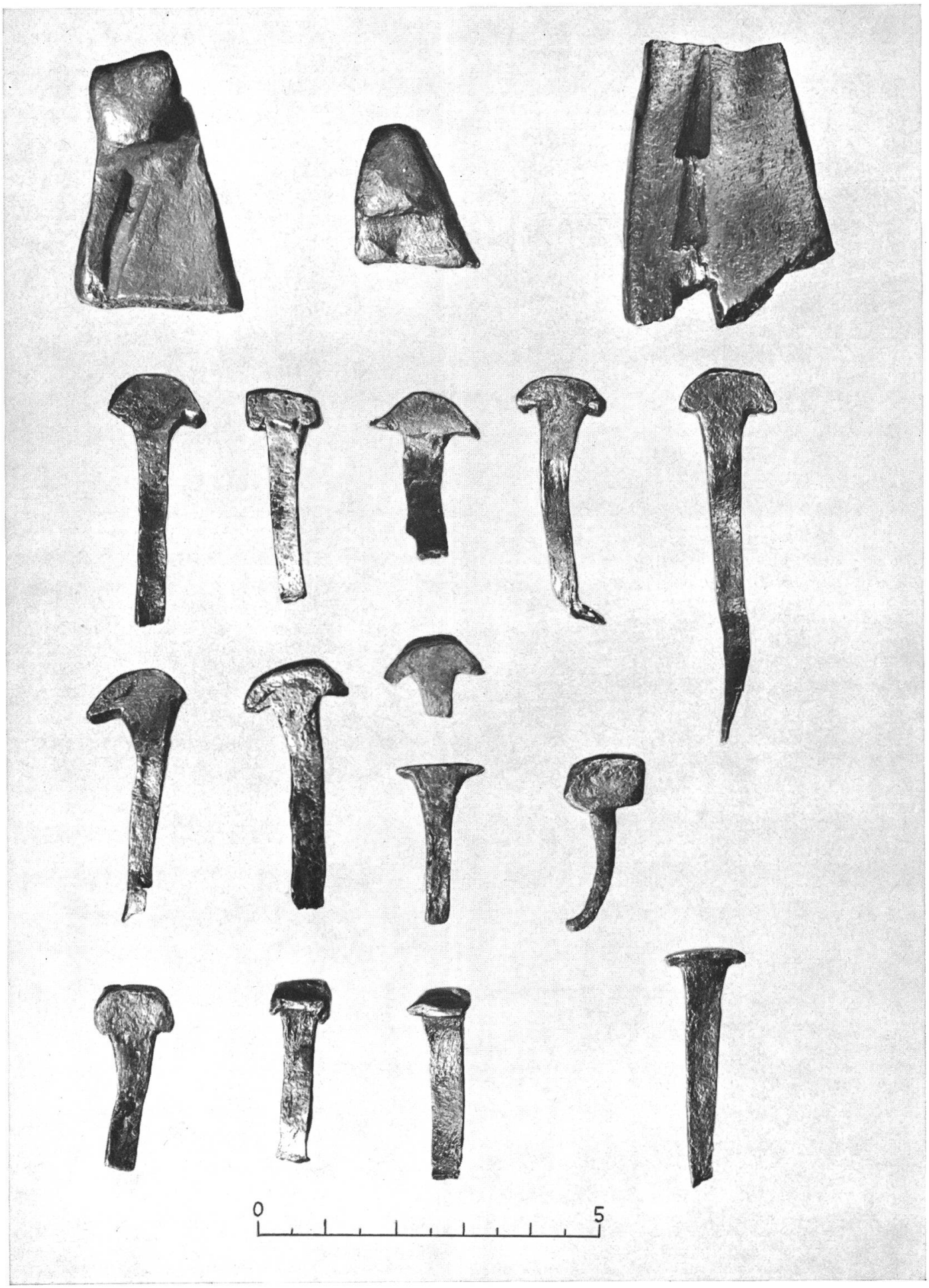

Abb. 6. Effingen, Windischtal. Ausgrabung 1968. Fundgegenstände aus Eisen: Oben Bruchstücke von Hufeisen, Mitte schmale Hufeisennägel, unten Mitte 2 Nägel mit quadratischem Kopf. Photo E. Schulz, Basel.

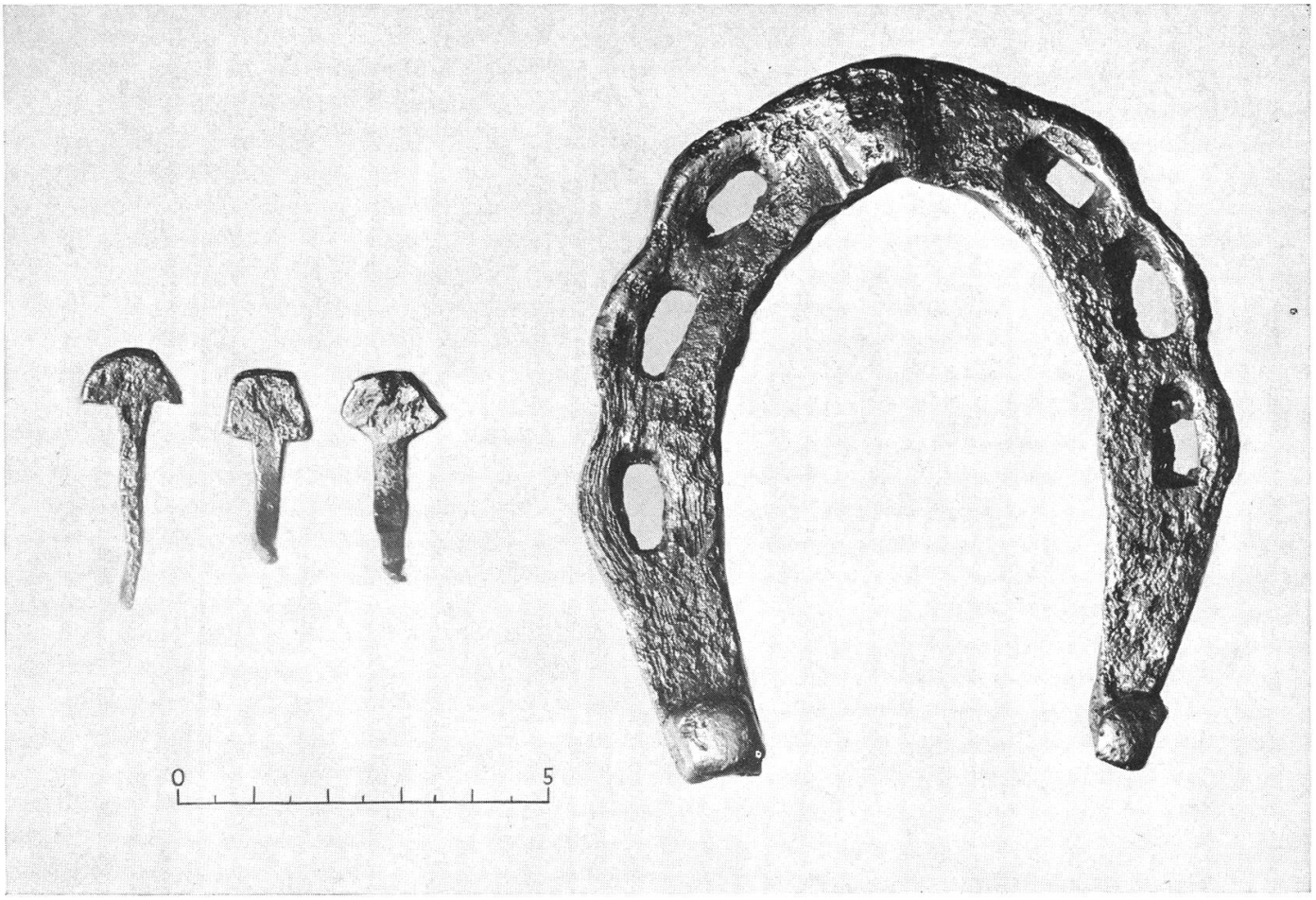

Abb. 7. Wenslingen BL, Oedenburg. Welleneisen mit Stollen am Ende der «Ruten» und im Scheitel; dazu Schmalnägel. 12./13. Jh. n. Chr. (Das Publikationsrecht verdanken wir Herrn Th. Strübin, Liestal.) Photo E. Schulz, Basel.

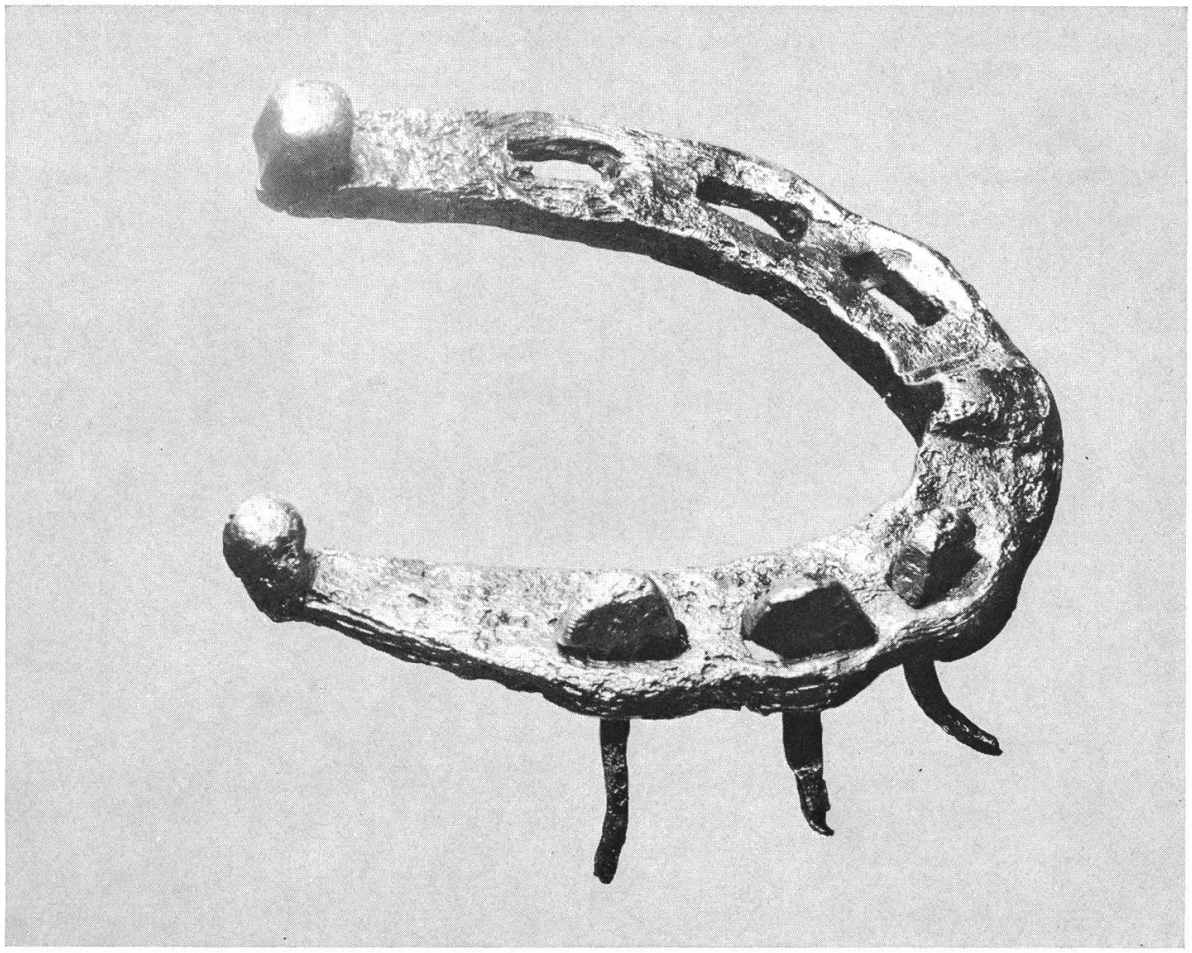

Abb. 8. Wenslingen BL, Oedenburg. Das Eisen Abb. 7 in Schrägansicht mit eingesteckten Nägeln. Photo E. Schulz, Basel.

Abb. 9. Schlichtes Hufeisen mit breiten Ruten von der Friesenburg ZH, 14./15. Jh. n. Chr., ausgestellt im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.
Photo AWP, Kriens LU.

Abb. 10. Effingen, Windischtal, Römerweg 1970. Hufeisen mit schlichtem Rand, Falz, Schlagmarke und Schmalnägeln. Länge 12 cm. Photo E. Schulz, Basel.

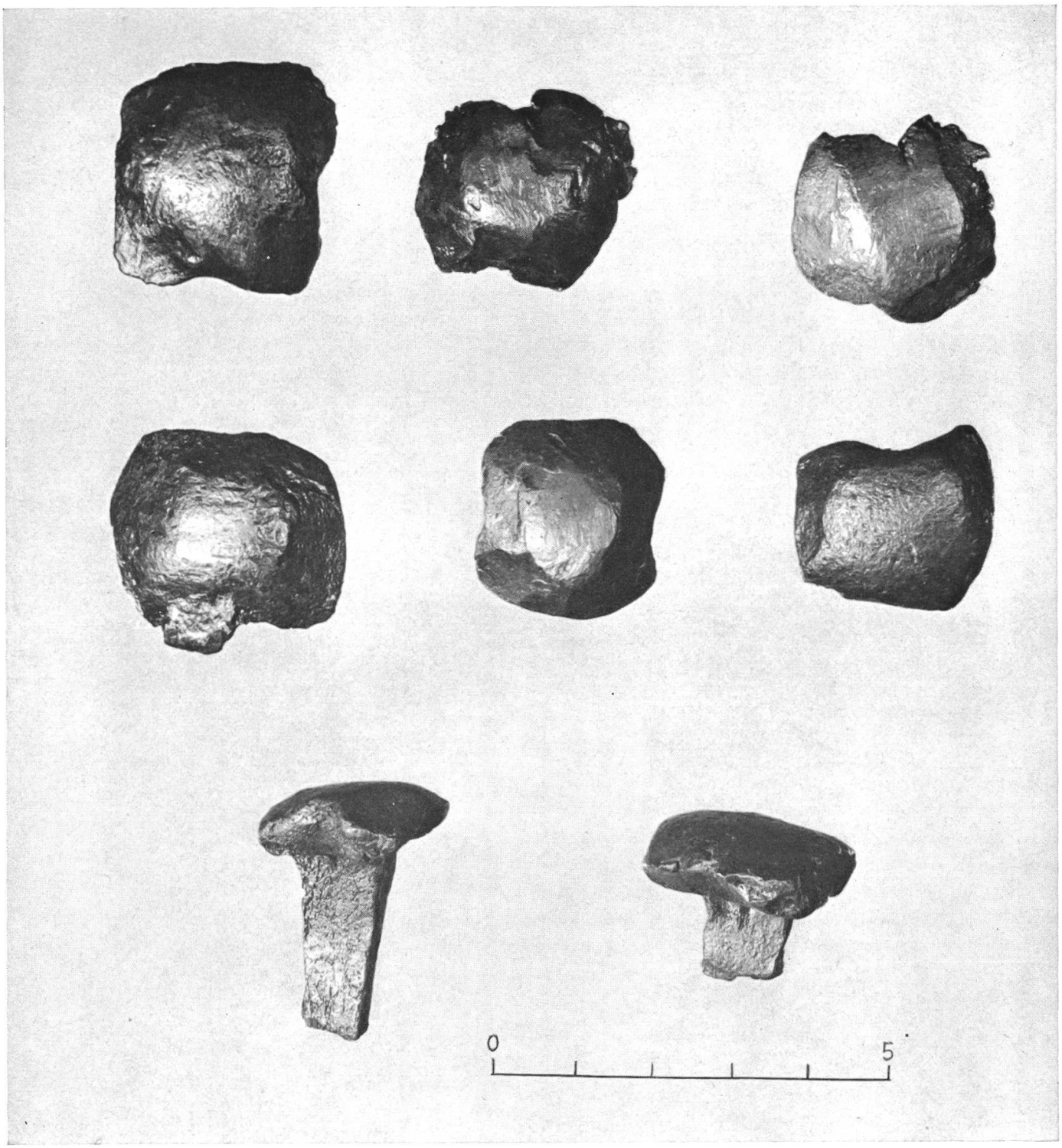

Abb. 11. Effingen, Windischtal, 1968. Nagelköpfe aus Eisen mit kräftigem Dorn.
Photo E. Schulz, Basel.

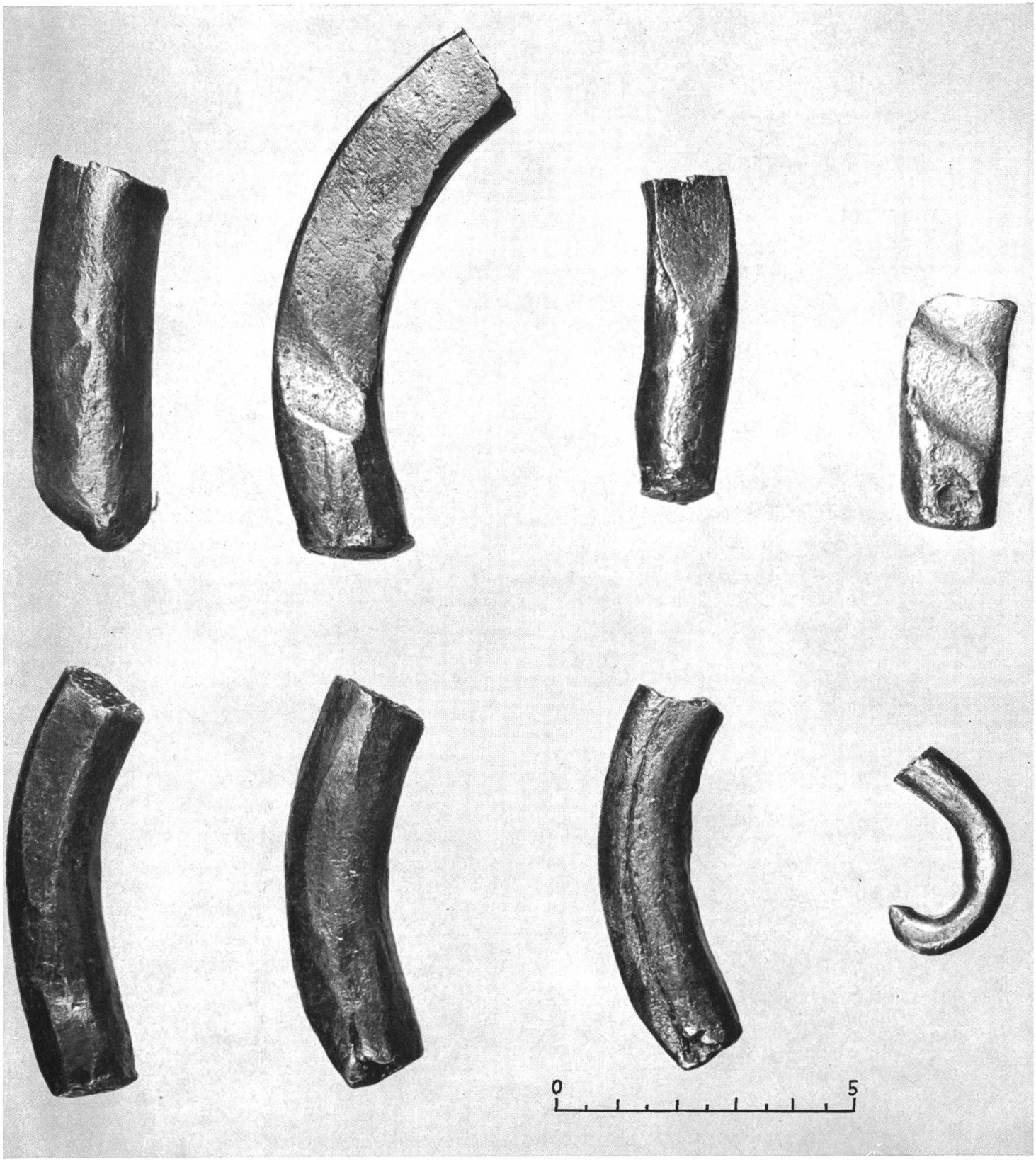

Abb. 12. Effingen, Windischtal, 1968. Rundeisenstücke, z. T. mit Schleifspuren; Achsennägel und Kettenglied. Photo E. Schulz, Basel.

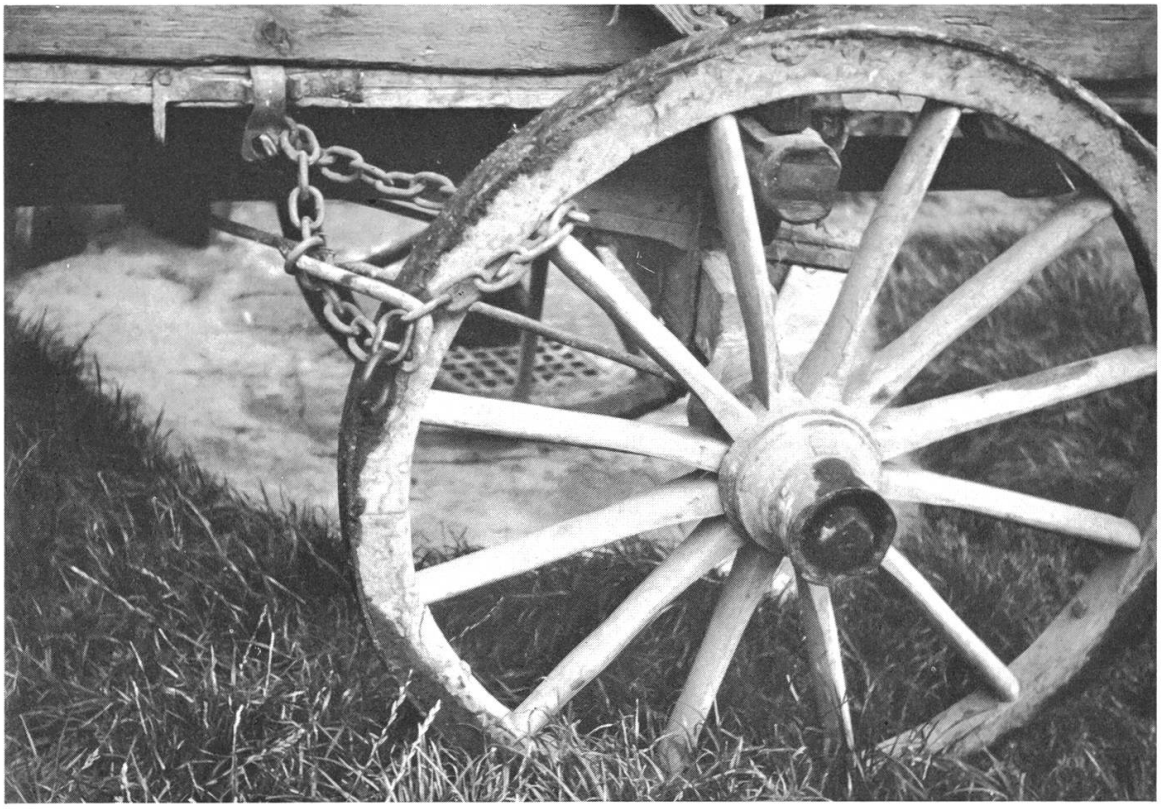

Abb. 13. Ptuj-Pettau, Jugoslawien. Wagenrad mit Kettenblockierung. Photo Laur.

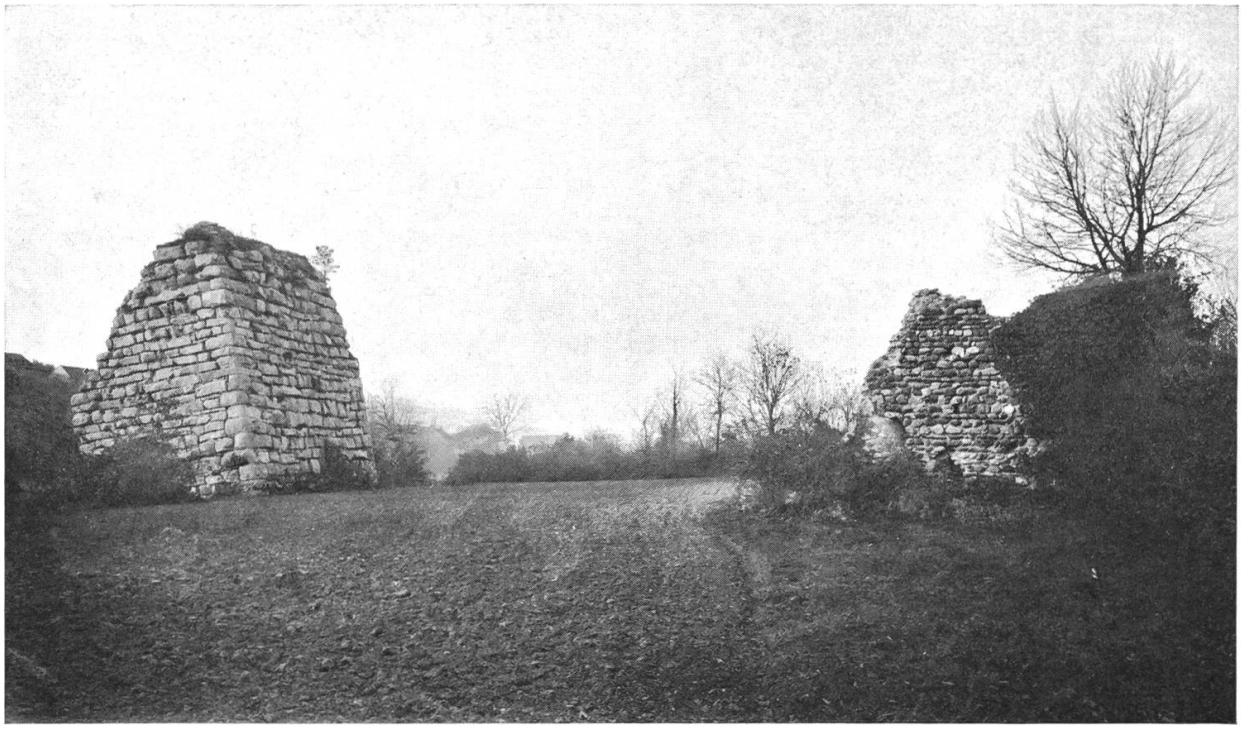

Abb. 14. Burg Freudenau, Unter-Siggental, AG. Turm und Hofmauer. Zustand von ca. 1892. Publiziert mit gütiger Erlaubnis des Staatsarchivs des Kantons Aargau, Aarau. Photo E. Müller, Aarau.

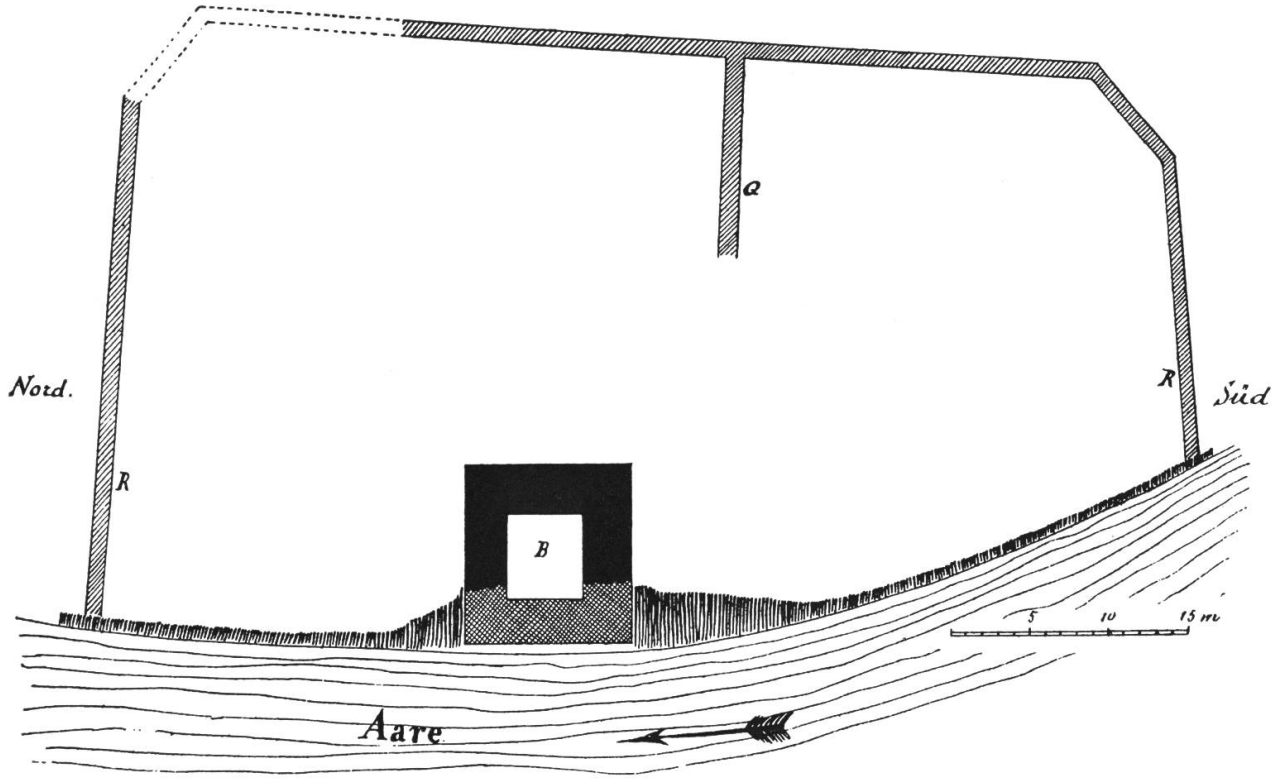

Abb. 15. Burg Freudenau. Grundriss nach Walter Merz, I. c. S. 191.

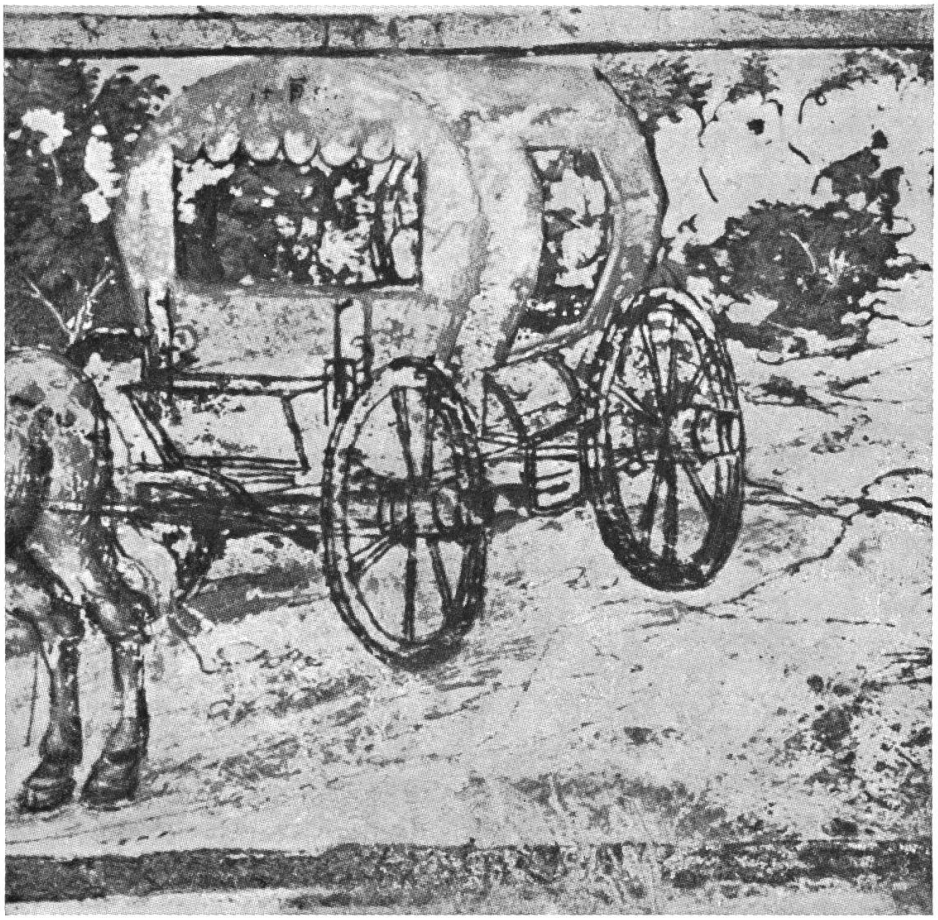

Abb. 16. Gedeckter, schwerer Lastwagen des 16. Jahrhunderts. Deutlich sind auf den Reifen der Räder Nagelköpfe zu erkennen. Nach V. Husa, Homo faber, 1967 Artia Praha; Ausschnitt der Abb. 116, aus dem Jahre 1558.

Bözen) und den Hof zu Rein [29]) 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 Uebernahme der beiden Türme zu Brugg und Freudenau gesichert hatte; zwei Tatzen des habsburgischen Löwen, die nach den lukrativen Zöllen griffen.

Einen ersten Versuch, der Brücke von Freudenau und ihrer Datierung auf die Spur zu kommen, unternahmen wir unter dem Protektorat der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau in den Jahren 1969/70. Im Oktober 1969 suchte ein Taucherzug der Genie-Rekrutenschule Brugg mit Bewilligung ihres Kommandanten Oberstlt. H. P. Bandi bei günstigem Wasserstand das Aarebett beim Turm nach Pfahlresten einer Brücke ab, jedoch ohne Erfolg. Das Bett ist von grobem Schotter bedeckt, der unter Umständen noch vorhandene Bautrümmer überdeckt. Im Sommer 1970 fahndeten wir nach der Strasse auf dem rechten Aareufer, in der Meinung, sie müsste in der Nordostecke des Hofes (gestrichelte Ecke auf Plan Abb. 15) durch ein Tor zur Aare geführt haben. Die Ueberraschung war gross, als wir hier ein starkes rechteckiges Bauwerk von 8,25 × 9,8 m Ausmass mit einem Keller und Funden, vor allem Keramik, aus dem 13./14. Jahrhundert vorfanden, nicht aber eine Strasse. Die Nachforschungen sollen, da sie auch für die Geschichte der Burg Freudenau von grösstem Interesse sind, 1971 weitergehen. Vor allem sollte auch das Alter des Turmes genauer bestimmt werden. Eine derart stark bewehrte Zollstelle muss doch mit einer politischen Machtkonstellation zusammenhängen; und da scheint mir als Ursprung die Zeit in Frage zu kommen, als die Aare das Königreich Hochburgund vom Herzogtum Schwaben und damit vom Deutschen Reiche trennte (888—1033 n. Chr.). Das 1970 gefundene Bauwerk aber ist auf alle Fälle jünger als der Turm und dürfte in die habsburgische Blütezeit gehören. Vielleicht besteht hier ein Zusammenhang mit den Ausgrabungsergebnissen am

[29]) H. Ammann und A. Senti, Bezirks-Chroniken des Kantons Aargau, Bd. V, S. 34, ff.

Bözberg. Die vielen Nägel und Hufeisenreste erwecken den Eindruck, dass der Verkehr über den Bözberg bis um 1400 auf Hochtouren lief, dann aber auffallend zurückging [30]). Um 1522 wollte niemand mehr über den vernachlässigten Pass fahren. Liegt es da nicht nahe, an die Eroberung des Aargaus durch die Berner anno 1415 zu denken? Mit dem Fall der österreichfreundlichen Stadt Brugg ging die habsburgische Herrlichkeit am Bözberg zu Ende. Wenn auch die Berner Herren im 15. Jahrhundert ihre Untertanen im Schenkenbergeramt mehrfach ermahnten, die Strasse über den Bözberg zu verbessern [31]), so lag ihnen doch mehr daran, den Verkehr von Basel über den Hauenstein und die westlichen Jurapässe und den Ostwestverkehr aareaufwärts zu leiten, um aus Zoll und Geleit einen mehrfachen Nutzen zu ziehen.

Wir sind ausgegangen von der Römerstrasse im Windischtal. Unscheinbare Eisennägel und Hufeisen führten uns ins hohe Mittelalter, und ein historischer Ueberblick bestätigte uns, dass der Bözberg damals im Zentrum territorial- und wirtschaftspolitischer Umwälzungen stand. Die neu entdeckte «Katzensteigstrasse» stellte den Zusammenhang mit der Zollburg Freudenau an der Aare her und liess ältere Ursprünge erahnen. Der Ring zur Römerzeit muss erst noch geschlossen werden. Darum sehen wir den weitern Ausgrabungen mit Spannung entgegen.

---

[30]) Dass es im 14. Jahrhundert am Bözberg Beute zu machen gab, beweist folgende Notiz in den Basler Chroniken, ed. Burckhardt/Bernoulli, 5,32 und 6,267: «Anno 1381 warend vom Bötzberg untz in das Elsas by hundert morder. Deren fil wurden uff die reder gesetzt und sonderlich der muller zu Ougst. . .»; zitiert nach Werner Meyer, die Löwenburg im Berner Jura. Basler Dissertation 1965, S. 161, Anm. 61. — Es war die Zeit des Endkampfes zwischen den Habsburgern und den Eidgenossen (Sempacherkrieg 1386) und des Guglerkrieges (1375/76).

[31]) W. Reber, l.c. S. 25.