

Vindonissa im römischen Strassennetz der Schweiz

Autor(en): **Matter, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht / Gesellschaft Pro Vindonissa**

Band (Jahr): - **(1942-1943)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-266720>

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.

Vindonissa im römischen Straßennetz der Schweiz.

Von A. Matter, Ing.

A. Allgemeines über römische Straßen.

Die alten Straßenzüge bilden das Skelett der Verkehrs- und Besiedelungsgeschichte. Ihre Erforschung hat daher stets einen wichtigen Teil der Archäologie gebildet. Da die antike Tradition, sei es durch Vermittlung der Schriftsteller, Itinerarien, Inschriften, Meilensteine usw. nur selten sichere Fingerzeige gibt, müssen in erster Linie die erhaltenen Überreste der Straßen selbst gesucht werden, wobei das gesamte archäologische Material, aber auch Flurnamen, Sagen u. dgl. zu berücksichtigen sind.

Es gab in römischer Zeit reine *Kiesstraßen ohne jedes Steinbett*, dann aber wieder *Straßen mit Steinbett* und Auflage von Schotter oder Kies und endlich *Straßen mit Steinbett* oder bloßer Kiesauffüllung mit *Plattenbelag*. Dabei konnten die Straßen auf einem *Erddamm* geführt – daher heute noch für die Reste alter Römerwege vielfach die Bezeichnung „Hochstraße“, „Hochgestraß“ usw. – beidseitig mit oder ohne *Randsteine* sein, oder zu beiden Seiten oder nur einseitig einen *Graben* haben. Ja, es konnte vorkommen, daß ein und derselbe Straßenzug sogar *verschiedene Bauweisen* aufwies, je nach der geologischen Beschaffenheit des Untergrundes oder je nach dem größeren oder kleinern Verkehr, speziell in der Nähe von größeren Siedelungen. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der Breitenverhältnisse.

Die Breite der römischen Straßen schwankt in der Schweiz zwischen 4,0 bis 7,0 m oder zwischen 13 und 24 römischen Fuß. In Felspartien sind vielfach Geleise für die Wagen eingehauen oder eingefahren, deren Spurweite von 1,10 bis 1,30 m variiert, d. h. zwischen etwa $3\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ römischen Fuß.

Der Wechsel der Bauart ist aber außer durch praktische Rücksichten auch noch durch die technische Entwicklung des antiken Straßenbaues während der 4 bis 5 Jahrhunderte der römischen Herrschaft in unserem Lande bedingt.

Wo bei einer Straße aus der Konstruktion des Straßenkörpers und aus eventuellen Funden das Alter nicht erschlossen werden kann, muß vor allem die Gesamttrassierung auf längere Entfernungen untersucht werden. Hierbei sind für Römerstraßen charakteristisch die *Führung in langen geraden Strecken* über Berg und Tal oder *in leicht gekrümmten Kurven*. In Gebirgsgegenden weichen sie den Talsohlen und engen Schluchten möglichst aus, wo Zerstörung durch Wasser, Schneeverwehungen und Lawinen zu befürchten sind. Sie verlaufen hier vielmehr mit Vorliebe an den von der Sonne beschienenen Nordhängen, wo sie rasch trocknen konnten.

B. Das römische Straßennetz in der Schweiz.

Die Kenntnis des römischen Straßennetzes in der Schweiz gründet sich teils auf schriftliche Quellen, teils auf direkte Feststellungen durch Ausgrabungen und Bodenfunde. Als schriftliche Quellen kommen in der Hauptsache das *Itinerarium Antonini* und die *Peutinger'sche Tafel* in Frage; von geringer Bedeutung sind Berichte griechischer und römischer Schriftsteller, welche in

Vesonti(o)ne Aventicum Argentorate Tenedone Augusta Como
 Hel(v)etiorum He(l)vetiorum Cambete Arbor felix Vindelicum
 Min(n)odu(nu)m Octoduro Cambete Brigantio Curia
 Vivisco

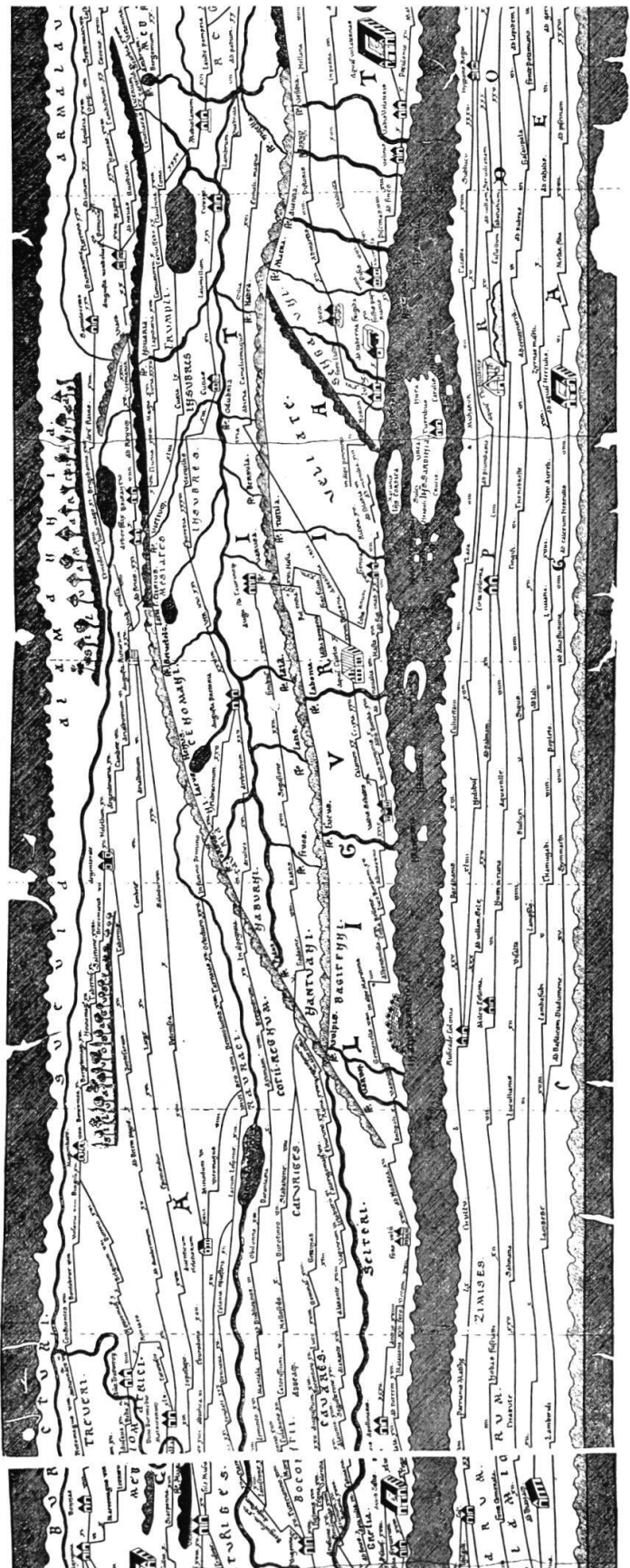


Abb. 1. Das Gebiet der Schweiz auf der Peutingerischen Tafel.

der Regel nur ganz allgemeine und vielfach ungenaue Angaben überliefern. Bezüglich dem Verlauf der Straßen im Detail versagen die schriftlichen Quellen vollständig, so daß wir einzig und allein auf die örtlichen Feststellungen angewiesen sind.

Das Itinerarium Antonini ist ein Verzeichnis der wichtigeren Orte längs der römischen Straßen. Es entstand etwa ums Jahr 280 n. Chr. auf Grund einer Straßenkarte aus der Zeit des Kaisers Antoninus Caracalla, 211–217¹⁾.

Bei der *Peutinger'schen Tafel* handelt es sich um eine Straßenkarte aus dem 4. Jahrhundert n. Chr., die uns in einer Kopie aus dem 12. Jahrhundert überliefert ist. Die Benennung erhielt sie von dem Augsburger Humanisten Peutinger, in dessen Besitz sich die Karte im 16. Jahrhundert befand²⁾.

Sowohl beim *Itinerarium Antonini*, wie bei der *Peutinger'schen Tafel* sind neben den Ortsnamen auch die zwischen den Orten liegenden Distanzen angegeben, die allerdings oft wenig zuverlässig sind. Die Differenzen gegenüber den tatsächlichen Längen kommen vielfach von Abschreibefehlern her. Die Distanzen sind teils in *römischen Meilen*, teils in *gallischen Leugen* verzeichnet, wobei

1 Meile = 1,48 km

1 Leuge = 1,5 Meilen oder 2,22 km.

Leider ist in der Schweiz die Straßenforschung bis jetzt nicht systematisch betrieben worden, so daß wir über die römischen Straßen nur wenig orientiert sind. In dieser Beziehung ist uns das Ausland weit voraus.

Bei der Anlage des Straßennetzes waren für die Römer in erster Linie die militärischen Interessen maßgebend; die verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen Belange kamen erst in zweiter Linie in Betracht. Trotzdem ist nicht anzunehmen, daß die römischen Ingenieure bei der Straßenführung die vorhandenen alten Verkehrswege gänzlich ignoriert haben, sondern es scheint, daß vielmehr die meisten dieser Urstraßen in das römische Straßennetz mit einbezogen worden sind, trotzdem sie sich sicher aus den Bedürfnissen des Verkehrs heraus entwickelt hatten. Es ist deshalb nur natürlich, daß das Militärlager Vindonissa, das in der obergermanischen Militärzone ein wichtiger strategischer Punkt war, auch als Straßenstation eine hervorragende Bedeutung haben mußte.

Das Skelett des römischen Straßennetzes der Schweiz ist gegeben durch 3 Hauptstraßenzüge:

1. Für den *Süd-Nordverkehr* von Italien nach Germanien eine Straße von Oberitalien über die Bündner Pässe einerseits nach der Bodenseegegend, anderseits über den Walensee, Zürich und Bözberg nach Augst und um das Rheinknie bei Basel nach dem Niederrhein, zuerst über den Septimer, später auch über den Julier und den Splügen.
2. Für den *Ost-Westverkehr* von den Donauländern nach Südgallien eine Straße vom Bodensee über Winterthur in die Gegend von Brugg und von hier durch das Aaretal nach Solothurn, weiter über Avenches und Orbe nach dem Genfersee und durch den Engpaß bei Genf.

¹⁾ Vgl. Howald u. Meyer, Röm. Schweiz, S. 112 ff.

²⁾ Howald u. Meyer, l. c. 116 ff.

Die römischen Hauptstrassen der Schweiz

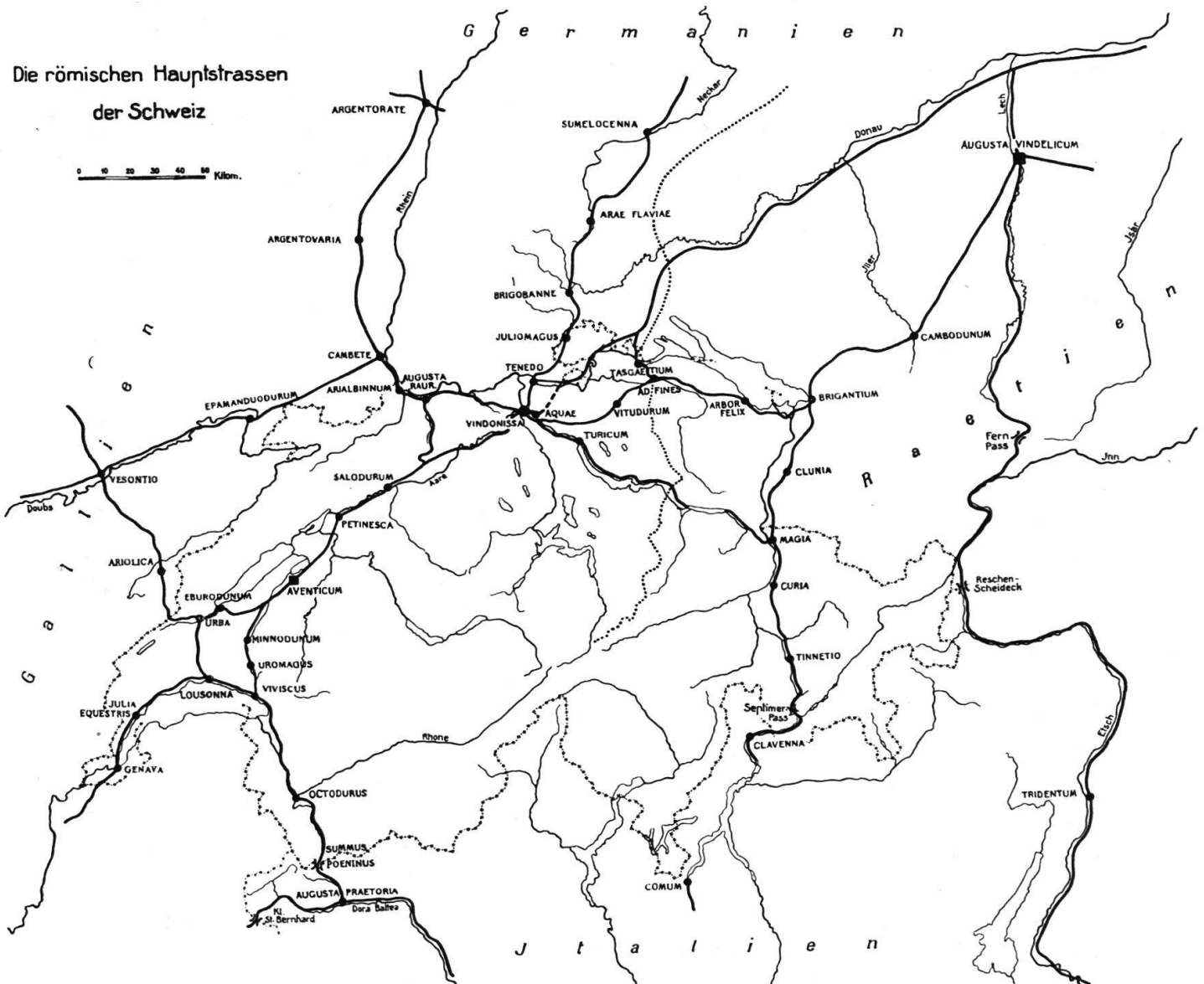


Abb. 2. Das römische Straßennetz um Vindonissa.

3. Den *Verkehr von Italien nach dem mittleren und nördlichen Gallien* vermittelte die Straße über den Großen St. Bernhard aus dem Tal von Aosta nach dem Rhonetal und dem Genfersee und von hier über Lausanne, Orbe, Pontarlier nach Besançon.

Von diesen 3 Hauptverkehrswegen, an die sich im Laufe der römischen Okkupation ein dichtes Netz von Nebenstraßen angeschlossen hat, verlief die Süd-Nordstraße in der Hauptsache im Osten und Norden der Schweiz, die Straße von Italien nach Gallien ganz im Westen und nur die Ost-Weststraße durchzog unser Land in seiner ganzen Breite und bildete wohl bis ins frühe Mittelalter die Hauptverkehrsader.

Wir wissen nicht sicher, ob *der Gotthard zur Römerzeit* begangen war; wenigstens hat weder das Urnerland noch das obere Tessintal bis jetzt römische Funde ergeben. Wahrscheinlich bildete die Schöllenen damals das unüberwindliche Hindernis. So fehlte also eine Süd-Nordverbindung durch die Mitte

der Schweiz, die bekanntlich erst etwa seit dem 12. Jahrhundert aufgekommen und in der Folge für unser Staatswesen politisch und wirtschaftlich von ausschlaggebender Bedeutung geworden ist.

Noch unter Augustus entstand die *Verbindung Vevey-Avenches*, mit welcher dann der Große St. Bernhard einen großen Teil des Süd-Nord-Verkehrs übernahm, der nun vom Genfersee über Avenches, Solothurn, über den Oberen Hauenstein nach Augst führte und hier in die Straße vom Bözberg her einmündete. Vor der Eroberung des Helvetierlandes im Jahre 58 v. Chr. war der Verkehr von Italien nach Gallien einzig auf die Pässe über die Westalpen angewiesen, auf den *Mont Genève* vom Tal der Dora Riparia nach dem Tal der Durance und auf den *Kleinen St. Bernhard*, welcher das Tal von Aosta mit dem Tal der Isère verbindet. Durch die Oeffnung des Großen St. Bernhards unter Augustus, die schon Cäsar ohne Erfolg versucht hatte, wurde der Weg nach Gallien bedeutend abgekürzt und der Verkehr damit wesentlich erleichtert.

C. Die Lage von Vindonissa im römischen Straßennetz der Schweiz.

Diese Konfiguration des römischen Straßennetzes der Schweiz wies nun dem *Militärlager Vindonissa* einen ausgezeichneten Platz an. Der Waffenplatz war in Obergermanien der äußerste gegen die rätische Grenze hin. Zudem war die Rheinlinie fast zu allen Zeiten der römischen Besetzung des Gebietes nördlich der Alpen Operationsbasis gegen Germanien.

Vindonissa hatte somit sowohl als Flanken- wie als Ausfallstellung hinter dem großen Wassertor der Schweiz strategisch eine ganz besondere Bedeutung. Es war daher eine militärische Notwendigkeit, daß von einem solchen Punkte Straßen ausgehen mußten, die ermöglichten, Truppen je nach Bedarf und auf dem kürzesten Wege zu verschieben. Diese Forderung war bei dem Platze, auf dem das Militärlager zur Zeit des Augustus errichtet worden war, erfüllt, indem sich hier die großen Straßen kreuzten, die von den Donauländern nach dem Rhonebecken und von Italien über die rätischen Pässe nach dem Niederrhein führten. Hier mündete auch der alte Völkerweg, der vom Main her durch das Neckartal an die Donauquellen kam und der bei Zurzach den Rhein überschritt.

Dementsprechend charakterisiert Professor Dr. Laur-Belart³⁾ in seiner grundlegenden Arbeit über Vindonissa die Bedeutung des Platzes wie folgt:

„Vier Überlandstraßen führten, wie heute noch, zur Römerzeit von Vindonissa weg: Nach Nordwesten zur Aareenge bei Brugg, nach Südwesten aareaufwärts, nach Süden durch den Hauser Einschnitt nach dem Birrfeld und nach Osten über die Reuß. Alle vier Straßen sind durch Funde belegt.“

1. *Die Nordwest-Straße*. Diese verläßt Vindonissa durch das Westtor und führt zunächst durch den heutigen Park der Anstalt Königsfelden etwa 50 m vor der Südfassade des Hauptgebäudes. Hierauf verläuft sie im Zuge der alten Zürcherstraße gegen den Stadteingang von Brugg und die Stadt hinunter auf die Aarebrücke zu. Jenseits der Aare folgt sie der modernen Straße bis „Mühle-

³⁾ Laur, Vindonissa, Lager & Vicus. S. 86 ff.

halden“ und von hier der alten Bözbergstraße über das „Prophetengut“ und „Hafen“. Beim „alten Stalden“ überschreitet sie die Paßhöhe, um bald nachher in steiler Rampe über dem „Windischtal“ nach Effingen hinunterzusteigen. Hierbei deutet der Name „Windischtal“ wohl an, daß die Straße nach Windisch führt.

Die Straße wurde 1926 vor dem Westtor im Park der Anstalt Königsfelden erstmals festgestellt. 1929 kam sie beim Anlegen der Zufahrtstraße vom Güterbahnhof Brugg zur neuen Unterführung der Zürcherstraße zum Vorschein. Schon 1920 untersuchte Laur den Abstieg gegen Effingen und 1939 wurde sie beim „Spannagel“ hinter dem alten Stalden bei militärischen Arbeiten angeschnitten. Außerdem hat man seit Anfang des letzten Jahrhunderts zu beiden Seiten der Straße zwischen Königsfelden und der Altstadt von Brugg und auch jenseits der Aare zahlreiche Gräber gefunden. Bekanntlich lagen die römischen Friedhöfe in der Regel längs den Straßen außerhalb der Siedelungen.

Das Straßenbett hat eine Breite von etwa 6,00 m oder 20 römischen Fuß und der Straßenkörper eine Dicke von ca. 30 cm. Er liegt im Park der Anstalt 1,40 m unter Terrain, in der alten Zürcherstraße bei Brugg noch 1,00 m. Auf der Nordseite wird die Straße von einem 2,00 m breiten und 75 cm tiefen Graben begleitet. Im „Spannagel“ und auf der Rampe über dem „Windischtal“ führt sie über die dort anstehende Juranagelflur. Sie ist teilweise in dieselbe eingehauen und weist Karrengeleise von 20 bis 40 cm. Tiefe und ca. 1,10 m Spurweite – von Mitte Geleise zu Mitte Geleise gemessen – auf⁴⁾.

2. Auch die *Südwest-Straße* ist bis weit gegen das Bad Schinznach durch zahlreiche Gräber gekennzeichnet. Diese Straße zweigte in der „Bachthalen“ am Rand des Königsfelder Parkes von der Nordwest-Straße ab und lief dann über das Gebiet des Bahnhofs Brugg nach Süden gegen die Unterführung der Aarauerstraße unter der Baslerlinie und weiter durch die Äcker nördlich dieser Straße durch den „Steiger“ und die „Wildi“ gegen Birrenlauf.

Sie ist im „Steinacker“ hinter der Markthalle angeschnitten worden und hatte kein Steinbett, sondern nur einen harten Kieskörper von 6,00 m Breite und 80 cm Dicke, beidseitig von Entwässerungsgräben begleitet. Der übrige Verlauf ergibt sich aus den festgestellten Gräbern.

Erst südlich Rapperswil, in der Gegend des Unterwerkes der SBB, kennen wir wieder ein Stück dieser Straße. Sie bildet dort auf eine lange Strecke einen 8,00 m breiten und 1,50 m hohen Damm, der übereinander 4 Kiesschichten enthält. Ein Steinbett fehlt auch hier. Die unterste Kieslage hat eine Breite von ca. 7,00 m, die oberste eine solche von etwa 4,00 m. Die Stärke der Kiesschichten schwankt zwischen 20 und 30 cm⁵⁾.

Diese Stelle bei Rapperswil ist übrigens auch geologisch recht interessant. Der römische Straßenkörper hört nämlich nördlich vom Unterwerk an der Böschung der Terrasse plötzlich auf und wir finden ihn gegen Rapperswil hin nicht mehr. Die Terrasse ist hier durch die Aare wegerodiert worden und zwar muß dies erst seit der Römerzeit geschehen sein. Die untere Flußterrasse ist somit eine ziemlich junge Bildung. Wo die Straße gegen Rapperswil und Wildeggen auf der alten Terrasse verlaufen ist, ist bis jetzt leider nicht festgestellt worden.

⁴⁾ Aarg. Heimatkunde, II. S. 140.

⁵⁾ Untersuchungen von Dr. R. Bosch 1940.

3. Wie wir der Arbeit von Laur entnehmen, ist auch eine *Süd-Straße* vorhanden gewesen, die von der Südwestecke des Militärlagers in der Nähe des großen Forums aus gegen Hausen und durch das Birrfeld geführt hat. Irgendwo zwischen Mägenwil und Othmarsingen mündete sie wahrscheinlich in eine Straße, die aus der Gegend von Dättwil über Bublikon, Mägenwil in der Richtung gegen Lenzburg verlief⁶⁾. Die Südstraße hatte eine Breite von 6,50 m bei einer Dicke des Kieskörpers von 25 cm; auch hatte sie auf einer Seite ebenfalls einen Abzugsgraben. Sie ist durch Schnitte in der Nähe des Forums festgestellt, ebenso im Dorf und am südlichen Dorfausgang von Hausen. Auch sind längs derselben gleich außerhalb Windisch einige Gräber gefunden worden.

4. *Durch das Osttor* verließ eine Straße das Militärlager Vindonissa, welche neben der Kirche von Windisch durch einen kurzen Hohlweg auf die Terrasse von Unterwindisch hinunterstieg, hier scharf nach Süden umbog, um gleich nachher die Reuß zu überschreiten. Die an derselben unmittelbar unter dem Hohlweg gefundenen gallo-römischen Tempel⁷⁾ weisen auf eine alte Siedelung. Die Übergangsstelle über die Reuß ist heute allerdings durch Stauwehrbauten stark verändert.

Jenseits der Reuß gabelte sich die Straße *in eine solche in der Richtung gegen Birmenstorf und in eine solche reußabwärts*. Leider ist weder die eine, noch die andere dieser Straßen in der Umgebung von Vindonissa sicher festgestellt, so daß wir vorläufig auf Vermutungen angewiesen sind. Einen Anhaltspunkt gibt vielleicht der Einschnitt, der etwa 200 m nördlich der Abzweigung des Sträßchens nach Vogelsang von der unteren Terrasse auf die Ebene des „Gehling“ hinaufführt. Es muß ein alter Hohlweg sein, der auch auf der Geigerschen Karte von 1660⁸⁾ angegeben ist und der ganz gut römisch sein kann. Die römische Straße führt also wahrscheinlich vom Reußübergang weg auf der die Reuß begleitenden Terrasse durch den „Brühl“ und erstieg sodann durch den genannten Hohlweg die Ebene des „Gehling“. Hier muß die Straße nach Baden abgezweigt haben, während

die Neckarstraße sich nach Norden wandte und im „Limmatspitz“ beim „Stoppel“ die Limmat überschritt. Der Aufstieg auf die Terrasse von Siggental erfolgte wiederum durch einen Hohlweg, den heute die Bahnlinie nach Koblenz benutzt. Etwa von der Station Siggental-Würenlingen an liegt die Straße wahrscheinlich unter der jetzigen Straße durch Würenlingen bis auf das „Ruckfeld“. Von Punkt 421 an im „Guggich“, wo die Grenzen der Gemeinden Würenlingen, Unter-Endingen und Tegerfelden zusammentreffen, folgt sie vermutlich der Gemeindegrenze Würenlingen-Tegerfelden und nachher der Grenze Döttingen-Tegerfelden bis zur Surb. Jenseits ersteigt sie durch das „Sennenloch“ den Achenberg und folgt von der Paßhöhe an wieder der heutigen Straße Tegerfelden-Zurzach bis zum Eingang zum Flecken Zurzach, von wo aus sie wohl in direkter Richtung zur Rheinbrücke hinunter lief.

Die Neckarstraße ist vom „Gehling“ bis nach Vogelsang hinunter durch zahlreiche Gräber bezeichnet. Der Aufstieg durch das „Sennenloch“ ist 1916

⁶⁾ S. 21 hienach.

⁷⁾ Laur a. a. O. S. 77 ff.

⁸⁾ Im Generalstabsbureau in Bern.

durch Karl Stehlin⁹⁾ untersucht worden, und die Zufahrt zur Rheinbrücke, die durch 2 Kastelle gesichert war, ist längst genau bekannt¹⁰⁾. Die Führung über das „Ruckfeld“ kann aus den dort fast schnurgerade verlaufenden Gemeindegrenzen¹¹⁾, die bekanntlich sehr oft mit alten Straßen zusammenfallen, erschlossen werden, um so mehr, als die Richtung dieser Grenzen direkt auf das „Sennenloch“ weist, wo die Gemeindegrenze Döttingen-Tegerfelden ebenfalls auf dem alten Römerweg liegt.

Die Straße nach Baden folgte vom „Gehling“ aus der heutigen Landstraße bis zu den Felsen des „Martinsberges“, die den Talkessel von Baden nach Nordwesten abschließen. Eine andere Trasse ist auf Grund der Geländegestaltung auch nicht möglich. Einzig bei Unterwil ist eine Führung hinter den Häusern des Weilers anzunehmen, da der bekannte Meilenstein, den der Landvogt Gilg Tschudy im Jahre 1554 nach Baden bringen ließ und welcher heute im Landesmuseum in Zürich steht, von einem Bauern beim Pflügen gefunden worden ist¹²⁾. Und Land zum Pflügen gibt es in Unterwil nur auf der kleinen Ebene zwischen den Häusern und dem Berg, ganz sicher aber nicht vorn am Rande der Terrasse, wo die Landstraße verläuft.

Vom „Martinsberg“ an folgt die Straße der heute „Römerstraße“ genannten Promenade und stieg dann in ziemlich steiler Rampe im Gebiet der Großen Bäder zur Limmat hinunter, wo sie oberhalb dem Hotel Limmathof den Fluß auf einer Brücke überschritt.

Diese Straße nach Baden ist in ihrem Verlaufe gesichert durch 2 *Meilensteine*, von denen der eine bei Unterwil, der andere in Baden vor dem Abstieg der Straße zur Limmatbrücke gefunden worden ist. Im Kappelerhof, nordwestlich der Martinsbergfelsen, ist sie durch ein Gräberfeld bezeichnet, ebenso östlich derselben bei der „Römerburg“. Endlich wurde sie bei Grabarbeiten in der „Römerstraße“ verschiedentlich angetroffen. Leider wurden aber nie Aufnahmen davon gemacht, so daß wir deren Breite und Beschaffenheit nicht kennen. Die Stelle des Limmatüberganges ist ebenfalls gesichert¹³⁾.

Von den beiden Meilensteinen wurde *derjenige bei Unterwil* unter Traian im Jahre 99 n. Chr. errichtet. Er ist nach Aventicum orientiert und zählt als Wegmaß von dort 85 *römische Meilen*, das sind 125,80 km, was mit der tatsächlichen Entfernung von ca. 127,00 km recht gut übereinstimmt. *Der Badener Meilenstein* geht auf den Kaiser Tacitus zurück, muß also um 275/76 aufgestellt worden sein. Er zählt ebenfalls von Aventicum aus, aber mit *gallischen Leugen* als Wegmaß, und gibt die Entfernung ab Aventicum mit 56 Leugen, das sind 124,30 km, an, also kleiner als bis Unterwil, das doch näher an Aventicum liegt. Die wirkliche Entfernung Aventicum-Baden beträgt ca. 132,00 km. Die Distanz 124,30 km würde auf einen Punkt in Unterwindisch oder „Reuß“ passen. Man könnte daher vermuten, daß der Stein ursprünglich dort gestanden hätte und daß er vielleicht später einmal nach Baden verschleppt worden sei, wenn die Fundumstände in Baden nicht mit vollständiger

⁹⁾ J. B. SGU. Bd. 9, S. 87 f. u. Bd. 10, S. 77.

¹⁰⁾ ASA 1907 S. 83 ff.

¹¹⁾ TA. Bl. 22, ältere Ausgabe.

¹²⁾ Joh. Kessler, Sabbata & Pfyffer, *Aquae Helveticae*, S. 14.

¹³⁾ Anm. 31 u. 32 hienach.

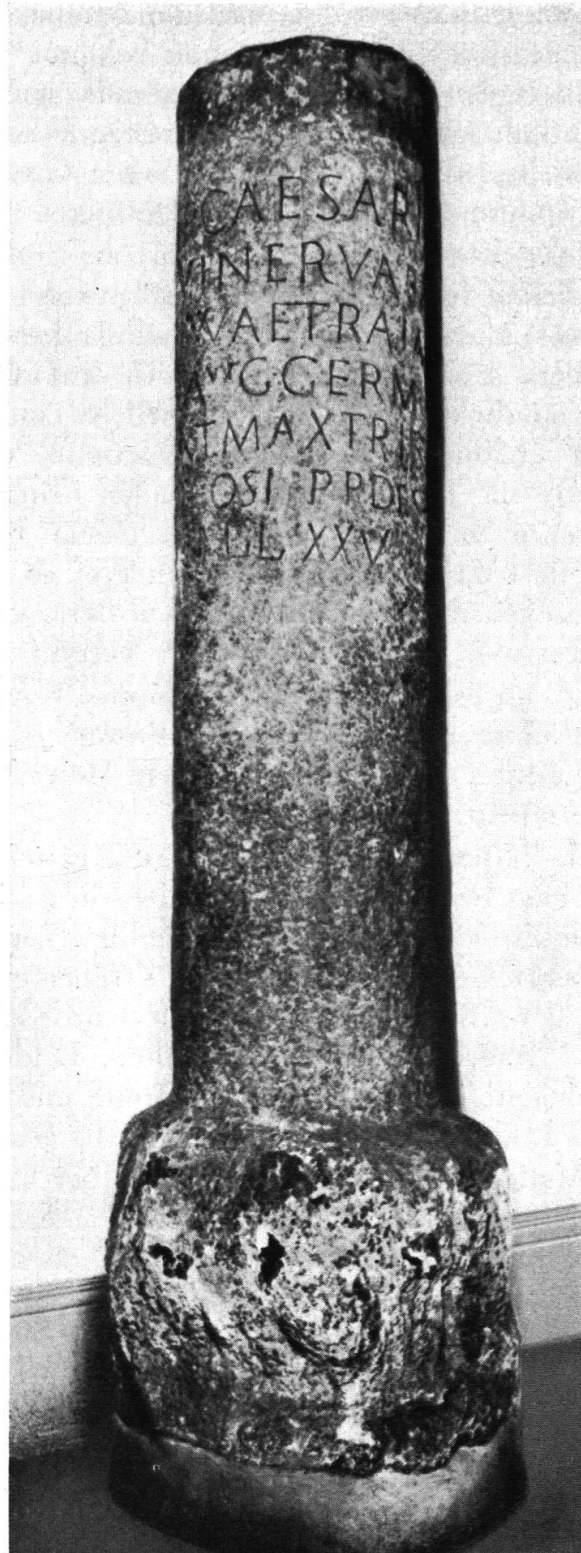


Abb. 5. Der römische Meilenstein von
Unterwil, Gemeinde Turgi.
Landesmuseum Zürich.

Sicherheit für seinen dortigen Standpunkt bürgen würden. Wahrscheinlich stand übrigens der Meilenstein bei Unterwil um 275/76 nicht mehr, so daß damals die Distanz von Aventicum bis Baden neu bestimmt werden mußte. Dafür spricht schon das andere Wegmaß. Dabei mag dem römischen Geometer ein

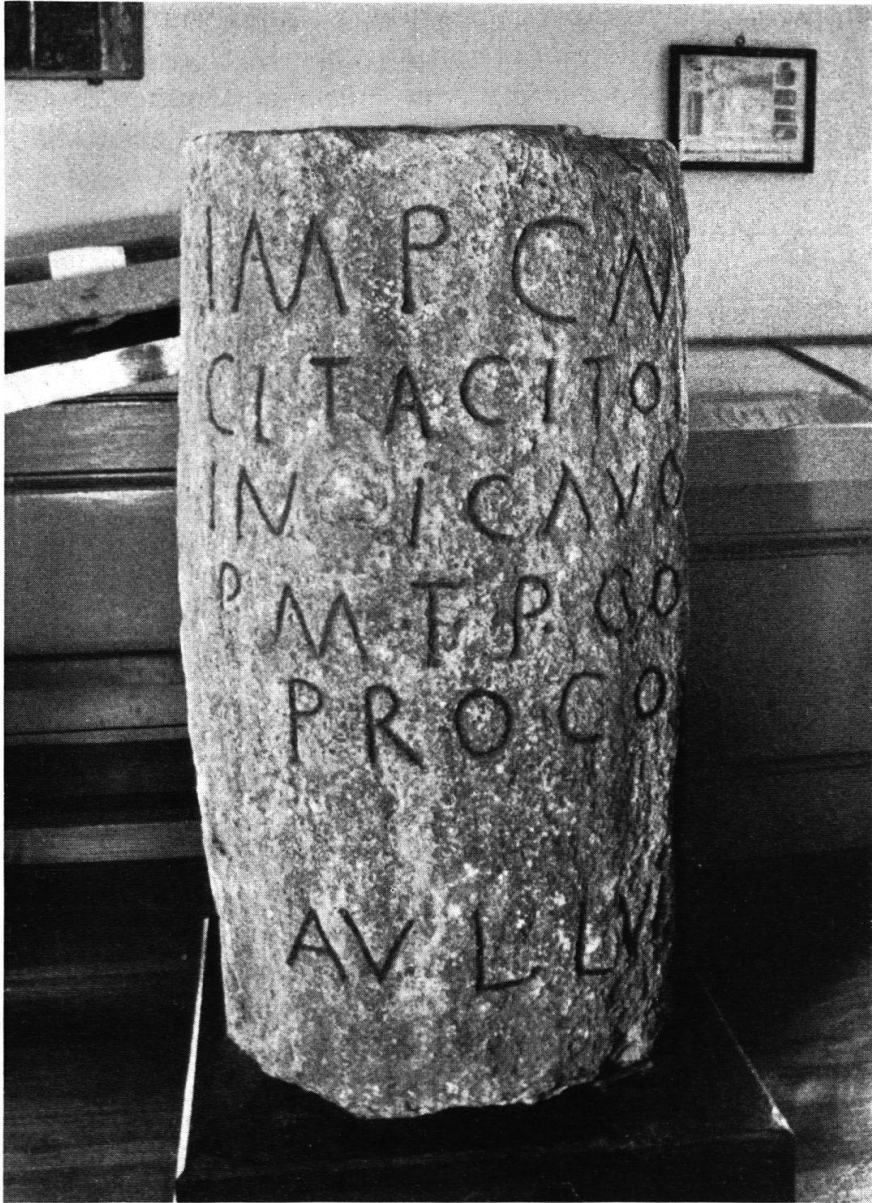


Abb. 4. Der römische Meilenstein von Baden. Museum Baden.

Fehler passiert sein oder er hat einen andern Weg gemessen als sein Kollege vom Jahre 99. Solche Differenzen sind für diese Zeit auch anderwärts schon festgestellt worden.

Die beiden Straßen nach Rätien über Zürich und den Wallensee und an den Bodensee über Winterthur-Pfyn sollen nach Annahme der neueren Forscher in Baden sich gegabelt haben. So läßt Stähelin¹⁴⁾ die rätische Straße in Baden auf dem linken Limmatufer von derjenigen von Vindonissa her abzweigen und führt sie dann wie die heutige Landstraße über Neuenhof und Dietikon nach Zürich. Die Bodenseestraße führt er von der Limmatbrücke rechtsufrig um den Westabsturz der Lägern herum und dann Richtung Wettingen-Otelfingen durch das Furttal¹⁵⁾.

¹⁴⁾ Stähelin, Die Schweiz in römischer Zeit, 2. Aufl., S. 556.

¹⁵⁾ Stähelin, a. a. O., S. 548.

Die älteren Autoren, vorab Franz Ludwig Haller von Königsfelden¹⁶⁾, nehmen für die rätische Straße eine Führung über Birnenstorf-Dättwil und den Heitersberg nach der Damsau und von hier das Limmattal aufwärts nach Zürich an, während sie die Bodenseestraße wie Stähelin ebenfalls über Baden-Wettingen und durch das Furttal annehmen.

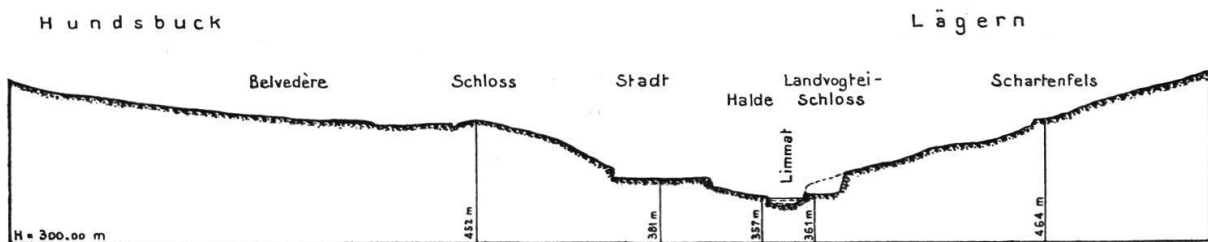
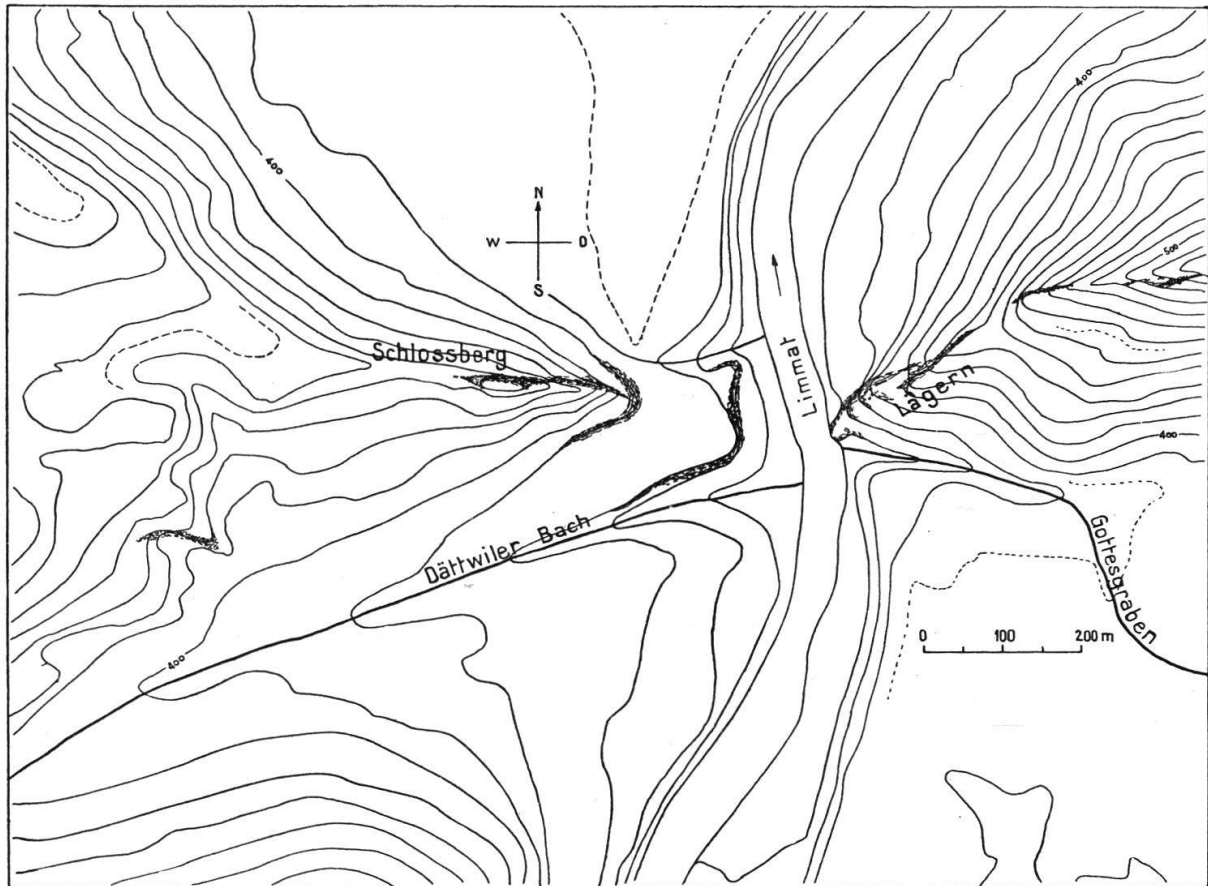


Abb. 5. Der Abfall der Lägeren beim Landvogteischloß in Baden.

Um die Frage zu entscheiden, welche Führung der beiden Straßen die wahrscheinlichere sein könnte, ist wohl in erster Linie abzuklären, wie *der Straßenverlauf im Raume Baden* auf Grund der lokalen Verhältnisse möglich gewesen ist, und hier scheint vor allem *die Situation beim Landvogteischloß* von ausschlaggebender Bedeutung zu sein. Der Lägerngrat hat sich dort ursprünglich bis an die Limmat hinuntergezogen. Die Felsbänke unter dem Schloß gehören dem gleichen Schichtensystem an wie die höheren Schichten des Lägernkopfes und gehen mit diesen auch hinsichtlich streichen und fallen

¹⁶⁾ Haller, Helvetien unter den Römern, Bd. 2, S. 81, 92 u. 473.

absolut konform. Ein weiterer Beweis sind die beiden Terrassen auf der linken Limmatseite – die Kirchenterrasse und die Halde – wo der Fluß offenbar von den harten Schichtenköpfen der Lägern nach Westen abgedrängt worden ist.

Südlich des Lägernkopfes mündete ehemals von Wettingen her der „Gottesgraben“ in die Limmat, welcher von der Terrasse im Schönauquartier durch ein Tobel zur Limmat hinunter kam. Seine Ableitung vom Langensteinquartier aus nach Westen erfuhr der Bach erst durch das Kloster Wettingen, welches denselben zur Bewässerung seiner Wiesen in der „Altenburg“ nutzbar machte. Das alte Bachbett wurde 1935 zwischen Spital und Schönau festgestellt.

Diese ganzen Verhältnisse beim Landvogteischloß machen es wenig wahrscheinlich, daß zur Römerzeit hier eine Straße vorbeigeführt hat. Der Ausbruch der Passage ist jedenfalls erst im Mittelalter bei Anlage des Brückenturmes erfolgt. Außerdem war auch das tiefe Tobel des „Gottesgrabens“ der Anlage einer Straße wenig günstig. Endlich sind bis heute zwischen Ennetbaden und dem Landvogteischloß weder auf der oberen Terrasse, wo die Straße gegenwärtig verläuft, noch auf der schmalen unteren Terrasse längs der Limmat jemals Spuren einer alten Straße gefunden worden.

Wir halten auch eine *Führung der rätischen Straße* von Baden aus auf dem linken Limmatufer nicht für möglich, indem dort ebenfalls je ein tiefes Bachtobel vor und nach der Felsenterrasse, auf welcher später die alte Stadt errichtet worden ist, den Weg sperrten, und außerdem hat man weder im alten Stadtgebiet, noch an der Zürcherstraße im „Ruhfels“ und „Liebenfels“ oder anderswo jemals weder eine alte Straße noch römische Bauten feststellen können, was bei der sehr regen Bautätigkeit der letzten Jahre sicher der Fall gewesen wäre.

Auf Grund dieser Überlegungen können wir nicht daran glauben, daß die beiden Straßen nach Rätien und an den Bodensee über Baden geführt haben. Ich halte vielmehr *eine Führung über Birmenstorf-Dättwil* für wahrscheinlicher und zwar *für beide Straßen*. Wie wir schon angeführt haben, nimmt auch Franz Ludwig Haller von Königsfelden diese Führung an, allerdings nur für die rätische Straße. Außerdem berichtet er von einem „Kastell“, welches sich bei Dättwil in der Nähe der Straße befunden haben soll¹⁷⁾. Tatsächlich heißt letztere im Dorf Dättwil heute noch „Hochstraße“ und es liegt an ihr der „Hochstraßer-Hof“, Namen, welche unzweifelhaft auf die römische Provenienz der Straße hindeuten. Ob es sich bei dem von Haller gemeldeten „Kastell“ um eine militärische Anlage handelt oder um die Reste eines römischen Bauernhauses, ist nicht auszumachen, da bezügliche Untersuchungen fehlen. Immerhin geht aus dem Wortlaut von Hallers Ausführungen hervor, daß er die Mauerreste noch gesehen hat. Heute sind solche in und bei Dättwil nicht mehr bekannt. Wahrscheinlich lagen sie auf der Höhe über dem Bahnhof.

Die römische Straße führte von Dättwil über den Heitersberg ins Limmatal hinüber im Zuge des jetzt noch bestehenden Sträßchens von der „Täfern“ über den niedrigen Sattel bei der „Waldhütte“ (Täfern ca. 452,00 m, Waldhütte ca. 477,00 m, Zürcherstraße oberhalb der Damsau ca. 400,00 m). Bei der Waldhütte, also auf der „Paßhöhe“, trennten sich *die rätische Straße* und die Bodensee-Straße voneinander. Erstere wandte sich direkt nach Osten und erreichte

¹⁷⁾ Haller, a. a. O., S. 466 ff.

über die „Klosterrüti“ den Talgrund der Limmat, um sich sodann nach Süden gegen den „Kreuzstein“ und über Neuenhof und Dietikon gegen Zürich zu wenden. Ihre Trasse folgte allerdings nicht der modernen Autostraße, sondern sie lag mehr am Fuße des Heitersberges, wie Funde bei Dietikon beweisen.

Die *Bodensee-Straße* benutzte zum Abstieg ins Limmattal das Tälchen des „Krummbaches“. Von der „Waldhütte“ aus bis in die Gegend südlich des Judenfriedhofes verlaufen auf der rechten Seite der flachen Mulde dieses Tälchens eine ganze Anzahl parallele, mehr oder weniger tiefe Hohlwege. Es

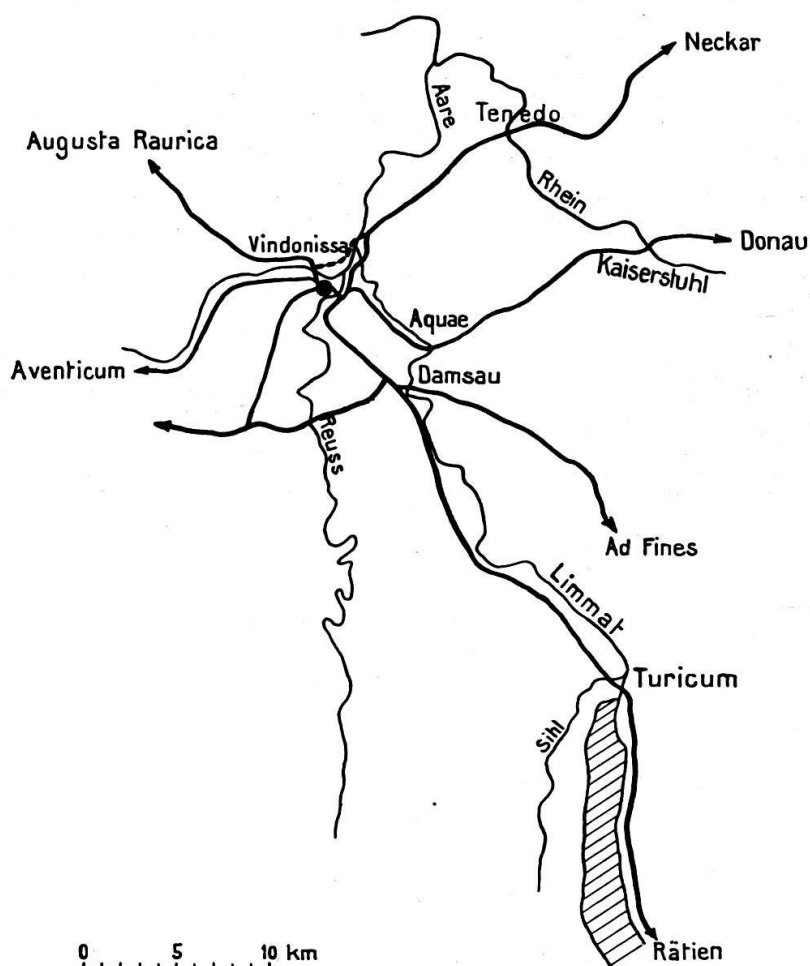


Abb. 6. Die römischen Straßen um Vindonissa, Ausschnitt aus dem Übersichtsplan.

sind Reste von einstigen Straßentrassen, die zufolge des Verkehrs ausgefahren und daher immer von Zeit zu Zeit wieder verlegt worden sind. Diese Hohlwege laufen alle bei der Kreuzung der „Zürcherstraße“ mit dem „Krummbach“ südlich des Judenfriedhofes zusammen. Unterhalb der „Zürcherstraße“ erkennen wir die alte Straße ebenfalls wieder gegen den Bahndamm der „Spanischbrötlbahn“ zwischen dem heutigen Weg nach der Damsau und dem „Krummbach“.

Der Übergang der *Bodensee-Straße* über die Limmat muß in der Damsau gewesen sein, unmittelbar nach dem Aufhören des linken und vor dem Beginn des rechten Steilufers. Die Flußufer sind dort beidseitig flach und das Flußbett felsig, so daß die Stelle sich sehr gut zum Uferwechsel und zur Anlage



Abb. 7. Die Limmat in der Damsau beim Kloster Wettingen.

einer Brücke geeignet hat. Ursprünglich mag dort vielleicht eine Furt den Verkehr über den Fluß vermittelt haben. Zuzufolge der Fabrikanlagen der Spinnerei Wettingen sind die örtlichen Verhältnisse gegenüber dem Zustand zur Römerzeit allerdings von Grund aus verändert worden. Ebenso ist auf den Wiesen zwischen den linksufrigen Fabrikgebäuden und dem „Krummbach“ von einer ehemaligen Straße nichts mehr zu bemerken; doch dürften Nachgrabungen den Straßenkörper dort sicher finden lassen.

Auf der rechten Seite der Limmat hat die Bodensee-Straße die Hochfläche der Klosterhalbinsel, wie heute, wohl in kurzer Steigung erklimmen und wird bis in die Gegend des Bahnhofes Wettingen mit der „Seminarstraße“ zusammenfallen. Die Fortsetzung bis zur Kapelle in der „Kreuzzelg“ ist noch zu suchen. Die nachmalige intensive Bewirtschaftung des Wetzinger Feldes durch das Kloster mit Verkehrsrichtung gegen das Dorf Wettingen hat dort die alte Straße zum Verschwinden gebracht.

Das römische Straßennetz geriet im Mittelalter vielfach in Zerfall, weil sich nach der Völkerwanderung im mittleren Europa vollständig neue Wirtschaftskreise herausbildeten. Die rein militärischen Gesichtspunkte, nach denen die römischen Straßen angelegt worden waren, mußten wieder verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Belangen Platz machen. Die römischen Städte und stadtähnlichen Niederlassungen waren verschwunden und den neuen Verhältnissen entsprechend waren andere Städte an andern Orten entstanden. Der Verkehr schlug daher nun teilweise ganz neue Wege ein.

In unserer Gegend war es besonders *Zürich*, das sich relativ früh schon

zum Mittelpunkt eines Wirtschaftsgebietes entwickelt hatte. Der Verkehr nach dem Bodensee ging daher nun von dort aus. Für den Transit nach Rätien blieb die Route über den Wallensee noch bestehen, so daß der gesamte Verkehr vom Niederrhein und vom Elsaß nach Italien bis zum Aufkommen des Gotthardpasses im 12. Jahrhundert über Zürich ging wie zur Römerzeit, um so mehr, als inzwischen auch der Große St. Bernhard teilweise außer Kurs gekommen war. Die rätische Straße hat also ihre Bedeutung bewahrt, während die römische Bodensee-Straße dieselbe eingebüßt hat und damit auch der Limmatübergang in der Damsau.

Durch den zunehmenden Zerfall der von der Römerzeit her vorhandenen Straßen im Mittelalter mußte die *Schiffahrt* in vermehrtem Maße zur Geltung kommen. Infolgedessen bildeten die relativ niedrigen römischen Brücken für den Wasserverkehr ein Hindernis, so daß dieselben nach und nach entfernt wurden und in der Regel Fährten Platz machen mußten. So wissen wir, daß an Stelle der Brücke bei den Bädern von Baden die Verbindung zwischen den beiden Ufern bis in späte Zeiten durch eine Fähre aufrechterhalten worden ist.

Die Straßen dienten in dieser Zeit fast ausschließlich dem Personenverkehr, während die Schiffahrt den Gütertransport übernahm und bei uns vom 11. bis zum 16. Jahrhundert eine Blütezeit erlebte. Es brauchte jahrhundertelange Bemühungen, bis das Straßennetz unseres Landes die Konkurrenz des Wasserverkehrs überwunden hatte.

Die Erinnerung an die Brücke in der Damsau ist erhalten geblieben, indem der Bach, der heute den Namen „Krummbach“ führt und der am unteren Ende der Damsau in die Limmat mündet, im Mittelalter und auch später noch „*Bruggbach*“ heißt. Dieser Bach bildete auch die Grenze des Amtes Dietikon¹⁸⁾ gegen Baden, bzw. die Nordgrenze des links der Limmat gelegenen Wettinger Klosterbesitzes, und sicher hätte er nicht so geheißen, wenn nicht in seiner Nähe eine mehr oder weniger wichtige Brücke über die Limmat geführt hätte.

Aus diesem Zusammenhang heraus erklärt sich auch der Inhalt der *Urkunde vom Jahre 1241*¹⁹⁾, nach welcher die beiden Grafen von Kiburg, Hartmann der Ältere und Hartmann der Jüngere, im genannten Jahre dem Kloster Wettingen einen Wald auf dem Heitersberg schenken, sich aber ausdrücklich die Äcker am Ufer der Limmat zu Eigentum vorbehalten. Außerdem knüpfen sie an ihre Schenkung die Bedingung, daß das Kloster sich verpflichten muß, zu keinen Zeiten in der Nähe eine Brücke über die Limmat zu errichten.

Die in dieser Urkunde genannten Äcker lagen offenbar auf dem linken Ufer der Limmat im Anschluß an den geschenkten Wald, denn das rechte Ufer gehörte damals schon ganz dem Kloster. Und da Äcker nur auf relativ flachem Gelände möglich sind, kann es sich nur um die Damsau handeln, also um das Gebiet vom „Bruggbach“ an aufwärts, d. h. das Gelände, von dem aus früher eine Brücke über die Limmat geführt hatte. Man wußte 1241 noch von dieser Brücke und der Möglichkeit, den alten Flußübergang unter Umständen wieder aufleben zu lassen. Und da inzwischen die *Brücke beim untern Schloß in Baden* entstanden war, auf welcher die Herrschaft Kiburg einen einträg-

¹⁸⁾ Öffnung von Dietikon in Argovia, Bd. 4, S. 246.

¹⁹⁾ U. B. Zürich, Bd. 2, No. 562.

lichen Zoll bezog, mußten die Kiburger ein vitales Interesse haben, jede Konkurrenz auszuschalten. Daher das Verbot des Brückenbaues beim Kloster Wettingen, und um sich ganz zu sichern und jeden Brückenbau zu verhindern, behielten sie das Gelände am linken Ufer der Limmat fest in ihrer Hand.

Daß die über Birmenstorf-Dättwil führende Straße im Mittelalter die Hauptroute vom Elsaß nach Zürich darstellte, ist belegt durch *die Reise Bernhards von Clairvaux* im Jahre 1146, welcher von Konstanz aus über Winterthur nach Zürich kam, dort die Limmat überschritt und am Dienstag, den 17. Dezember des genannten Jahres in Birmenstorf übernachtete, um am folgenden Tage über die Reuß bei Windisch und den Bözberg gegen Basel und das Elsaß weiterzureisen. Auch später noch, als beim untern Schloß in Baden schon längst eine Brücke vorhanden war, welche den Verkehr nach Zürich an sich gezogen hatte, zogen *die Pilger* aus dem Elsaß und dem Breisgau auf der alten Römerstraße zum wundertätigen Marienbild nach Einsiedeln, worauf der Name „Pilgerweg“ oder „Pilgerstraße“ hindeutet, den dieselbe bis ins 18. Jahrhundert zwischen Dättwil und der Damsau getragen hat. Ein Schuldbrief aus Birmenstorf von 1769 überliefert uns den Namen „Zürichstraße“ und 1351 ziehen die Zürcher am Stephanstag von Freudenau über Birmenstorf nach Hause, wobei sie bei Dättwil „im Boden“ von einem österreichischen Heer angegriffen werden (die Schlacht bei Dättwil). Die Öffnung von Dättwil aus dem Jahre 1460²⁰⁾ endlich beschreibt die Straße wie folgt:

„darnach die strass von windisch durch birmistorf für tättwil, den badberg vff bis gen Wettingen ob dem var an das crütz oder bild.“

Alle diese Belege zeigen, daß die alte Römerstraße von Windisch nach Zürich über Birmenstorf und Dättwil noch bis weit ins Mittelalter hinein im Gebrauch gewesen ist.

Im Dorfe Birmenstorf folgte sie übrigens nicht genau der heutigen Dorfstraße, sondern verlief vom nördlichen Dorfeingang an hinter den Häusern durch die Baumgärten in gerader Richtung auf den Rank oben im Dorf zu. Sie ist 1937 durch einen Schnitt an der Kirchgasse festgestellt worden. Ihre Breite beträgt dort etwa 6,00 m und die Dicke der Kiesschicht ca. 30 cm. Die Straße hat ein einfaches Steinbett und auf der Kiesschicht liegt eine ca. 10 cm starke Brandschicht, welche von einem Brande herrühren muß, der in alter Zeit offenbar einmal in der Nähe der Kirchgasse stattgefunden hat.

Einen weiteren Beleg, daß über Birmenstorf eine römische Straße geführt hat, gibt uns auch *der Reußübergang bei Windisch*. Derselbe ist absolut nach Süden orientiert. Wir dürfen sicher sein, wenn er in erster Linie für eine Straße nach Baden und Zurzach hätte dienen müssen, wäre er jedenfalls mehr reußabwärts angelegt worden und man hätte die Oststraße in Unterwindisch nicht den scharfen Rank nach Süden machen lassen, sondern wäre mehr geradeaus gefahren. Der Umweg der Straße nach Baden und Zurzach über „Reuß“ ist nur verständlich, wenn die Hauptrichtung der Straße über den Reußübergang gegen Birmenstorf ging.

Wie ging aber die Straße von Vindonissa nach Baden in Baden weiter? Franz Ludwig Haller von Königsfelden²¹⁾ denkt an eine Weiterführung direkt

²⁰⁾ Argovia, Bd. 1, S. 153.

²¹⁾ Haller, a. a. O., S. 93 u. 475.

nach Osten über das Höhtal an den Rhein und eine solche nach Norden durch das Siggental. Diese letztere Möglichkeit ist abzulehnen, weil die Limmat unterhalb der Brücke in Ennetbaden bis an den Fuß der „Goldwand“ gereicht hat und daher für eine Straße kein Platz mehr vorhanden war. Dies war noch um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert der Fall, wie uns der Zürcher *David Heß* mit einem Plan in seiner „Badenfahrt“ überliefert hat.

Es bleibt somit nur noch die Möglichkeit einer *Führung der Straße über das Höhtal nach dem Rhein*, und dies scheint auf Grund der örtlichen Verhältnisse der Fall gewesen zu sein. Gleich hinter dem Hotel zur Post in Ennetbaden mündet die „Bachtalen“, wie der unterste Teil des Höhtals heute heißt,

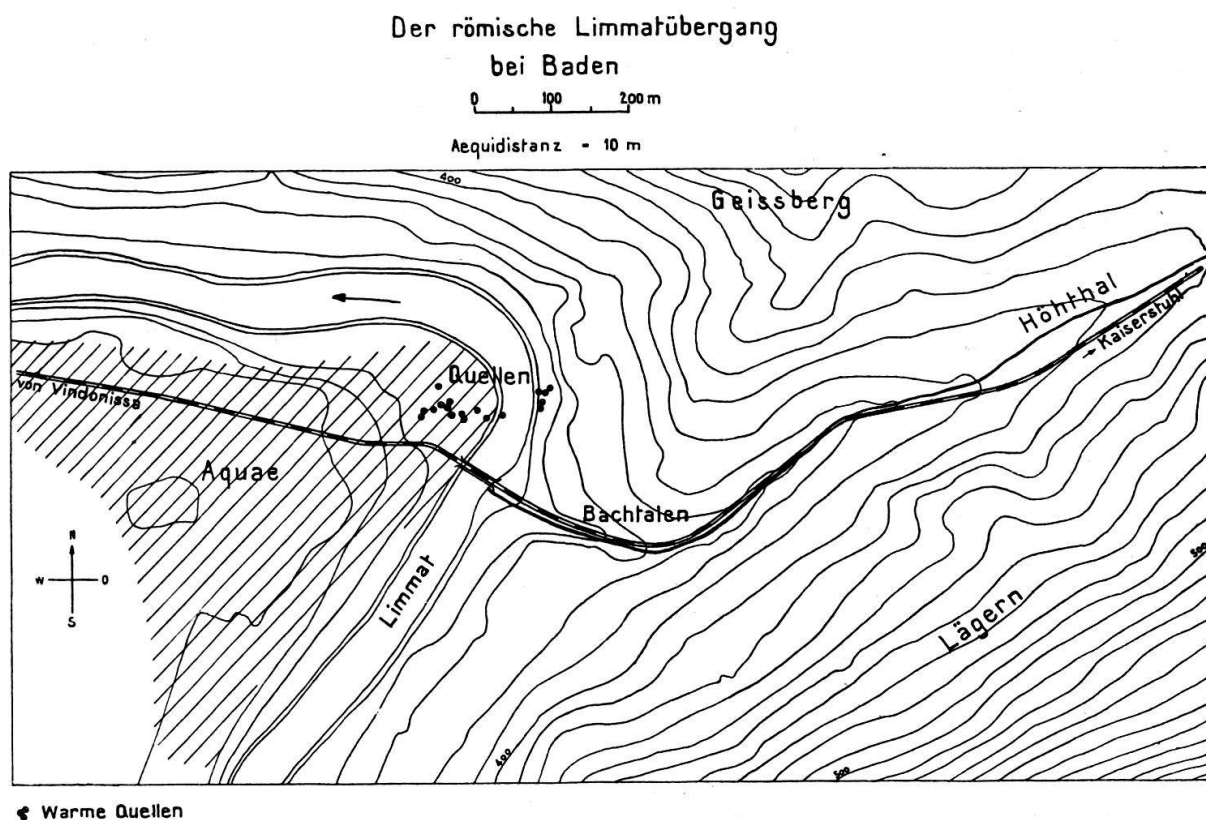


Abb. 8. Der Limmatübergang beim römischen Baden.

ins Limmattal ein. Der Schuttkegel des „Höhtalbaches“ bildet hier eine kleine Ebene, an deren nördlichem Rand die rechtsufrigen warmen Quellen aufsteigen. Die römische Brücke weist nun in ihrer Richtung direkt die „Bachtalen“ aufwärts, so daß zu vermuten ist, daß diese Richtung, wie auch die Lage der Brücke überhaupt, von Anfang an mit Rücksicht auf eine Weiterführung der Straße durch die „Bachtalen“ und über das Höhtal gewählt worden sind. Anders kann diese auffallende Übereinstimmung wohl nicht erklärt werden, um so mehr, als die Straße über das Höhtal noch bis in neuere Zeit durch die „Bachtalen“ geführt hat.

Jenseits des Höhtales zog sich die Straße westlich Oberehrendingen gegen „Tiefenwaag“ an der Surb und von hier in der Richtung gegen Schneisingen, Siglistorf und über den „Belchen“ nach Kaisersstuhl. Hier überschritt sie den Rhein und führte sodann über das Rafzerfeld nach Schaffhausen und Singen,

wo sie in die *rätische Grenzstraße* einmündete, welche von Pfyn über Eschenz nach Sigmaringen an der Donau führte. Von Sigmaringen ging eine Straße nach Norden über die Schwäbische Alb an den Neckar, während die *Hauptstraße der Donau entlang* abwärts nach Ungarn und den Balkanländern führte.

Die *Straße durch das Rafzerfeld* ist von Kaiserstuhl bis Singen festgestellt, ebenso eine *Fortsetzung von Kaiserstuhl bis Rheinheim* jenseits Zurzach. Von Baden bis Kaiserstuhl läßt sich eine römische Straße bis jetzt nur aus alten Wegspuren erschließen; auch deuten eventuell die beiden Flurnamen „Steinacker“ und „Emmert“ südlich und „Bürgel“ nördlich von Schneisingen auf eine solche hin. Mit „Bürgel“ ist eine Anhöhe an der Straße nahe der Gemeindegrenze Schneisingen/Siglistorf bezeichnet. Darüber aber befindet sich auf einem Bergsporn der „Hörnlibuck“ mit Spuren einer vielleicht prähistorischen Wehranlage.

Setzen wir die Straße über das Höhtal zum allgemeinen römischen Straßennetz in Beziehung, so sehen wir, daß sie das „missing link“ – das fehlende Glied – einer *Verbindung von Vindonissa mit der großen Donaustraße nach dem Balkan* bildet²²⁾. Sie stellt auch tatsächlich die *kürzeste Route von Vindonissa nach der unteren Donau* dar, was für Truppenverschiebungen sehr wichtig war.

In diesem Zusammenhang kommt der Straße über das Höhtal, die wir *Donaustraße* nennen wollen, der Charakter einer *Durchgangsstraße* zu, und wir verstehen damit auch, warum dieselbe mit *Meilensteinen* versehen war. Sie ist allerdings weder auf der Peutingerschen Karte, noch im Itinerarium Antonini angegeben. Wenn wir aber berücksichtigen, daß dort z. B. auch die wichtige Straße von Aventicum nach Vindonissa, die ja tatsächlich vorhanden war, ebenfalls fehlt, so brauchen wir die Existenz unserer Donaustraße nicht in Zweifel zu ziehen.

5. Endlich zweigte in der „Täferen“ bei Dättwil eine Straße von der Bodensee-rätischen Straße ab, die nördlich von Fislisbach über das Feld gegen den Bahnhof Mellingen führte. Unterhalb dem Städtchen Mellingen überschritt sie die Reuß und lief dann über Bublikon und Mägenwil in der Richtung auf Lenzburg zu. Irgendwo mündete sie in die Straße Aventicum-Vindonissa ein und bildete damit eine *Umgehungsstraße in Bezug auf des Militärlager Vindonissa*. Sie nahm, wie oben gesagt worden ist, zwischen Mägenwil und Othmarsingen die von Windisch über das Birrfeld herkommende Südstraße auf. Östlich von Lenzburg, auf dem „Lindfeld“, lag an ihr eine gallo-römische Siedelung, vielleicht eine Straßenstation, welche 1933/34 zum Teil ausgegraben worden ist²³⁾.

In der Gegend von Bublikon kreuzt die Straße einen alten versandeten Reußlauf, in welchem im Zuge dieser Straße im Jahre 1940 bei Anlage eines Entwässerungskanals ein *System von eichenen Pfählen* zum Vorschein gekommen ist, deren Anordnung auf einen Brückenpfeiler schließen läßt²⁴⁾. Dies würde aber darauf hindeuten, daß die Reuß zur Römerzeit in der Gegend von Mellingen einen andern Lauf gehabt hat.

²²⁾ Siehe Abb. 2.

²³⁾ ASA 1936.

²⁴⁾ J. B. SGU, Bd. 6, S. 125 u. Bd. 9, S. 79.



Abb. 9. Römisches (?) Pfahlwerk bei Büblikon, Bezirk Baden.

Diese Umgehungsstraße von Vindonissa ist vor einigen Jahren von Karl Stehlin durch zahlreiche Schnitte zwischen Dättwil und der Reuß festgestellt worden. Leider ist darüber bis jetzt fast nichts publiziert²⁵⁾, so daß wir über die Details der Straßenführung nur unvollständig orientiert sind.

Aus dem Vorgetragenen geht hervor, daß in *Vindonissa* neben dem militärischen ohne Zweifel ein *sehr reger Zivilverkehr* geherrscht haben muß, indem hier eine Reihe von wichtigen Straßen zusammenliefen. Rekapitulieren wir dieselben nochmals:

- a) *Die Straße über den Bözberg* brachte den Verkehr aus dem Elsaß und vom Niederrhein,
- b) *Die Straße von Aventicum* her den Verkehr aus dem Innern Helvetiens und dem südlichen und mittleren Gallien,
- c) *Die rätische Straße* den Verkehr aus Italien,
- d) *Die Bodenseestraße* den Verkehr aus Vindelicien und den Ostalpen,
- e) *Die Donau-Straße* den Verkehr von der unteren Donau und dem Balkan,
- f) *Die Neckarstraße* den Verkehr aus dem Dekumatlande.

Und daß an einem solchen Knotenpunkt auch ein *lebhafter Warenaustausch* stattgefunden haben muß, ist anzunehmen. Anders läßt sich *das große Forum* an der Südwestecke des Lagers wohl sonst nicht erklären. Aus dem gleichen Grunde muß auch *eine relativ große Zivilsiedelung* vorhanden gewesen sein.

²⁵⁾ Bad. Neujahrsblatt 1940/41, S. 58 ff.

Wir haben bei unseren Ausführungen angenommen, daß alle Straßen in Vindonissa aus den Toren des Militärlagers ausgegangen seien. Dies trifft jedenfalls für den militärischen Verkehr zu, für den großen Zivilverkehr aber sicher nicht. Wenn letzterer durch das Lager gegangen wäre, so müßte dadurch bei den sehr engen Toren und der schmalen Via decumana der militärische Betrieb im Lager zu sehr gestört worden sein. Und tatsächlich haben die Forschungen der Gesellschaft Pro Vindonissa einwandfrei ergeben, daß der Zivilverkehr außen um das Lager herumgeleitet worden ist²⁶⁾.

Beim Westtor zweigt nämlich eine Straße ab, die sich am Forum vorbei und auf der Südseite der Umwallung des Lagers und in ihrer Fortsetzung bis zum „Fahrrain“ hinunter verfolgen läßt. Hier war beim „Zoll“ ein zweiter Reußübergang vorhanden, der bei der Gabelung der Straßen über Birmenstorf und nach dem „Gehling“ wieder an das allgemeine Straßennetz anschloß. Die Straße hatte eine Breite von ca. 7,00 m und eine Stärke des Kieskörpers von im Mittel ca. 1,00 m.

Mit dieser verkehrstechnischen Maßnahme, die den römischen Ingenieuren und Verwaltungsbehörden ein glänzendes Zeugnis ausstellt, wurde gewissermaßen ein Einbahnverkehr eingerichtet, der jeden Konflikt zwischen Militär- und Zivilverkehr ausgeschaltet hat. Beide hatten damit ihre besonderen Straßen und ihre besonderen Brücken.

D. Über die römischen Brücken.

Die Lage von Vindonissa hinter dem großen Wassertor der Schweiz brachte es mit sich, daß die von dort ausgehenden Straßen innerhalb eines relativ eng begrenzten Raumes, größere Flußläufe zu kreuzen hatten. So überschritt die Neckarstraße bei Zurzach den Rhein und im „Stroppel“ unterhalb Turgi die Limmat, die Bözbergstraße bei Brugg die Aare, die Donaustraße bei Baden die Limmat und die Bodensee-Straße in der Damsau ebenfalls die Limmat. Außerdem führten zwei Brücken bei Vindonissa selber über die Reuß. Alle diese Brücken waren wohl ursprünglich Pfahljoch-Brücken. Eine Ausnahme machte vielleicht die Brücke in der Damsau, wo das Felsenbett des Flusses das Rammen von Pfählen nicht gestattete. Beim Rheinübergang bei Zurzach wechselten Pfahljochbrücken mit einer steinernen Brücke ab, wie die im Rhein vorhandenen Überreste von Pfahljochen und steinernen Brückenpfeilern zeigen²⁷⁾. In Brugg kann eine hölzerne Sprengwerkbrücke oder eine steinerne Bogenbrücke gewesen sein. Außer in Zurzach sind Reste von Brückenpfeilern nur im „Stroppel“ und in Baden sicher nachgewiesen worden, während von den Brücken von Brugg, Windisch und Damsau keine Spuren mehr vorhanden sind.

Die Brücke im „Stroppel“ muß bis ins Mittelalter bestanden haben. Auf sie weist eine Notiz der *Chronik des Diebold Schilling* zum Jahre 1508²⁸⁾ hin, wo dieser über einen Schiffsunfall im „Stroppel“ berichtet, der einem Zürcher Marktschiff, das auf die Basler Messe fahren wollte, daselbst zustieß:

²⁶⁾ Laur, a. a. O., S. 83.

²⁷⁾ ASA, Bd. 1907, S. 83 ff.

²⁸⁾ Laur, a. a. O., S. 90, Anm. 3.

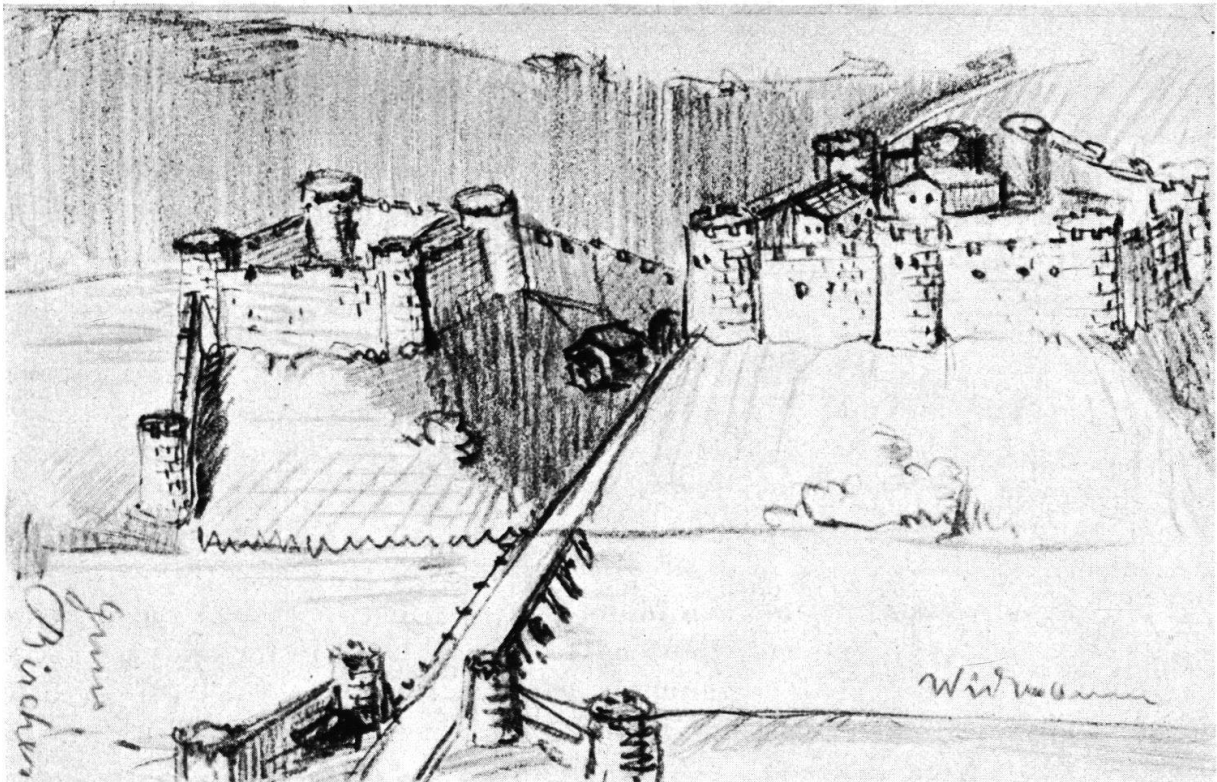


Abb. 10. Der römische Rheinübergang bei Zurzach.
Skizze von Dr. Bircher sen. und Redaktor Widmann, Aarau
in den Materialien Heierli im Archiv der S.G.U.

„Aldann woltend ettlich von Zürich vff der Lindmag dahin faren, vnd als sy vnder Baden in den *Lindmagspitz* kamend, fuorend sy an ein schwiiren, *da vor zitten ein alte bruck was hinüber gangen.*“

Auch die *Offnung von Dättwil* von 1456²⁹⁾ weist, wenn auch nur indirekt, auf einen Limmatübergang im „Stroffel“ hin, wenn sie die dem Meier von Dättwil zur Aufsicht unterstellten Straßen, wie folgt beschreibt:

„So hand sy geoffnot die Landtstrass von sanct anthonien ze Baden vor dem baden tor (Bruggertor) bis in *Lintmagspitz*, als die drü wasser lintmag, ar vnd rüss zesamen gand; darnach die strass von *lintmagspitz* bis gen Windisch an das var by der rüss uff.“

Denn es ist anzunehmen, daß die mittelalterliche Landstraße Baden-Brugg nicht den Umweg über den „Stroffel“ genommen hätte, wenn dort nicht noch eine andere wichtige Straße – die Straße von Zurzach her – angeschlossen hätte. Der Weg vom „Limmatspitz nach Windisch an das Fahr“ ist wieder unsere Neckarstraße und man kann sich unter Umständen fragen, ob eventuell schon zur Römerzeit die Straße nach Baden nicht auf dem „Gehling“, sondern im „Stroffel“ abgezweigt hat.

Dieser Limmatübergang ist auch bei *Johannes Stumpf*³⁰⁾ angedeutet, wo er über die Schlacht bei Dättwil am Stephanstag des Jahres 1351 berichtet:

²⁹⁾ Argovia, Bd. 1, S. 153.

³⁰⁾ Stumpf, Chronik.

„Demnach zugen sie (die Zürcher vom Siggental aus, das sie verwüestet hatten) fürter hinab biss an den *Lindmatspitz*, verbrannten fröudnow vnd schädigten jren feynd (die Österreicher). An S. Stephans tag den 26. December wolten die Zürycher widerumb für Birmensdorff hinauf heimziehen etc.“

Offenbar sind die Zürcher im „Stropfel“ von der nahe gelegenen Freudenau aus über die Limmat und auf der alten Neckarstraße an den Reußübergängen bei Windisch vorbei gegen Birnenstorf gezogen.

Von der römischen Brücke bei Baden hat man 1833 und anfangs der 1850er Jahre zwischen dem Hotel Limmathof und der alten Trinklaube sowohl in der Limmat wie auch am Ufer Pfähle der Brückenjoche mit eisernen Pfahlschuhen festgestellt³¹⁾ und 1838 wurden hinter dem Hotel zur Blume die steinernen Widerlager der Brücke gefunden³²⁾.

Die Joche der *Pfahlbrücken* bestanden gewöhnlich aus 5 in einem Zwischenraum von ca 2½ m in die Flußsohle senkrecht *geramnten Holzpfählen* von etwa 40 bis 50 cm Durchmesser, den *sublicae*. Der Abstand der Joche voneinander betrug ca 8 m. Über die *sublicae* war ein *Holm* von ca 60 cm Stärke gelegt, trabs genannt. Zur Aufnahme des durch das strömende Wasser verursachten seitlichen Schubes wurden auf jeder Seite des Joches je 2 *Schrägpfähle*, *tigna*, gerammt, welche mit dem Holm durch eiserne Bolzen, *fibulae*, verbunden waren. Außerdem wurden bei starker Strömung auf der Oberwasserseite in der Längsaxe des Joches für die Abwehr von Treibholz ein schräger *Prellpfahl* und auf der Unterwasserseite zur Verstärkung des Joches ein *Strebenpfahl* geschlagen. Auf die Joche wurden zur Verbindung derselben und als Unterlage der Fahrbahn *Längshölzer* gelegt und auf diese wieder eine Lage *Querhölzer*. Auf diese folgte eine Lage *Reisig* und darüber eine Schicht *Kies und Sand*. Zur seitlichen Begrenzung der Fahrbahnabdeckung dienten 2 *Saumschwellen*, die gleichzeitig dem Brückenbelag und dem Reisig eine feste Lage gaben. An ihnen war ein *Geländer* befestigt. Die freie Breite der Fahrbahn betrug in der Regel etwa 7,50 m und der Abstand des Oberbaues über dem höchsten Wasserstand ca. 2 m.³³⁾

Die Pfeiler der *steinernen Brücken* wurden bei *kiesigem Untergrund* in der Weise fundiert, daß eine Anzahl Holzpfähle gerammt wurden, welche über die ganze Fläche des Pfeilergrundrisses gleichmäßig verteilt waren. Die Pfähle reichten bis ca. 1 m unter den minimalen Niederwasserspiegel, damit sie stets durch das Wasser vor Fäulnis geschützt blieben. Zwischen diese Pfähle wurde bis zur Oberkante derselben eine *Steinpackung* eingefüllt und auch an der Flußsohle, besonders aber auf der Oberwasserseite des Pfeilers noch Steine angehäuft. Auf das so geschaffene Fundament wurde hierauf der Pfeiler aufgemauert, der als Widerlager für die steinernen Brückenbogen zu dienen hatte. Diese Foundation war äußerst solid, da die Pfähle mit der Steinpackung dem Wasserdruck sehr gut Stand hielten. Man kannte eben damals weder Taucher-

³¹⁾ F. Keller, *Aquae, Vicus Aquensis, Baden* in MAGZ 12. 1860, S. 295 ff.

³²⁾ Heierli, *Blicke in die Urgeschichte von Baden* im Bad. Tagblatt vom 3. 10. 1895.

³³⁾ Saatmann etc., *Cäsars Rheinbrücke* in Bonner Jahrbücher 1934 u. ASA 1902/03, S. 121 ff.

glocke noch Spundwände und konnte daher auch nicht unter Wasser Mauerwerk ausführen. Und trotzdem haben solche Brücken, trotz den modernen großen Verkehrslasten, bis auf unsere Tage ausgehalten.

Bei felsiger Flußsohle wie in der Damsau, wo das Rammen von Pfählen ausgeschlossen war, fiel selbstverständlich eine Steinpackung als Unterlage der Pfeiler weg. Letztere wurde vielmehr direkt auf die Felsen der Flußsohle aufgesetzt. Dies war um so eher möglich, als gerade in der Damsau die Wassertiefe nur gering war, so daß man mit Erddämmen und Brettern die Baustellen trocken legen konnte.

E. Schluß.

Das Bild, das hier über die römischen Straßen in der Umgebung von Vindonissa gegeben worden ist, ist kein vollständiges und noch viel weniger ein absolut sicheres. Die Ausführungen stehen vielfach mit den herrschenden Lehrmeinungen im Widerspruch, speziell was die von Vindonissa aus nach Osten führenden Straßen anbetrifft. Was hierüber vorgetragen wurde, ist grosso modo die eigene Ansicht des Verfassers, die sich auf Beobachtungen im Gelände stützt, wobei auch mittelalterliche Verhältnisse mit herangezogen worden sind. Archäologisch sind die Thesen wenig unterbaut, weil Grabungen bis jetzt nur selten gemacht worden sind. Immerhin dürften damit die Probleme aufgezeigt sein, die in dieser Richtung noch zu lösen sind und es wird Aufgabe der Gesellschaft Pro Vindonissa, der Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden und des Museums Baden sein, hier fruchtbare Forschungsarbeit zu leisten. Es genügt schließlich nicht, nur das Militärlager Vindonissa oder den Vicus Aquae Helveticae zu untersuchen; wir müssen auch deren Zusammenhänge mit der näheren und weiteren Umgebung kennen, wenn wir ein nach jeder Richtung abgerundetes Bild erhalten wollen. Diese Zusammenhänge kann uns nur die Straßenforschung vermitteln, welche die militärische und wirtschaftliche Bedeutung des Platzes Vindonissa erst ins rechte Licht rücken wird.

Die Ausgrabungen.

Wir hatten die feste Absicht, auch in diesem Kriegsjahr die topographischen Ausgrabungen im Innern des Legionslagers nicht ruhen zu lassen. Deshalb gelangten wir im Herbst 1942 mit einem Aufruf an unsere Mitglieder und Gönner, uns dabei wenn möglich mit einer Extragabe behilflich zu sein. Wie immer war uns, wie die untenstehende Abrechnung ausweist, ein schöner Erfolg beschieden. Wider Erwarten stellte sich aber ein Hindernis ein, mit dem wir zu allerletzt gerechnet hatten: Totaler Arbeitermangel. Nicht nur meldeten sich auf unsere Ausschreibung in den Tageszeitungen keine Arbeitskräfte, sondern auch das Kantonale Arbeitsamt riet uns, von der geplanten Ausgrabung Abstand zu nehmen, da gegenwärtig der letzte Mann von der Industrie und den militärisch wichtigen Unternehmungen gebraucht werde. Nichts könnte wohl den großen Unterschied zur Vorkriegszeit auf dem Gebiet des Arbeitsmarktes besser illu-