

Strecke AG 11 *Brugg - Frick (- Basel); Bözberg*
 Linienführung 1 *Älteste Linienführung*
 Abschnitt 2 *Alt Stalden - Im Berg*
 Landeskarte 1069

GESCHICHTE *Stand Oktober 1995 / rb*

POLLAK (1992: Bözberg 2f.) geht in seiner Arbeit ausführlich auf die Karrgeleisestrasse ein und befasst sich in seinen quellenkritischen Betrachtungen mit der Altersfrage. Danach bleiben als einzige Datierungshilfen die Funde von Hufeisen, Nägeln und weiteren Eisenstücken welche anlässlich der Freilegung der Karrgeleisestrasse in den Jahren 1922 und 1968/70 zum Vorschein kamen. Ein zerbrochenes Hufeisen liess sich in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts einordnen. In einer grossen Menge wurden zudem Schmalnägeln gefunden. Weit weniger zahlreich waren die jüngeren Nägel mit quadratischem Querschnitt. Dies führt zur Vermutung, dass der Bözberg im Hochmittelalter bis um 1400 stark befahren wurde, danach aber an Bedeutung verloren hat (LAUR-BELART 1968/1 und LAUR-BELART 1971). Einen interessanten Hinweis in bezug auf den Zeitraum der Benutzung der Karrgeleisestrasse gibt der Flurname "Windisch-Thal" (MICHAELIS VII Bötberg 1837-1843). Die Folgerung, dass durch diese Flurbezeichnung der Weg vor die Gründung der Stadt Brugg (um 1200) datiert werden kann, also als Weg nach Windisch, bleibt aber Spekulation. Wann nun der Bözbergverkehr erstmals über die Karrgeleisestrasse ging, kann aufgrund des heutigen Forschungsstandes nicht schlüssig gesagt werden. Tatsache ist, dass es sich um die älteste fassbare Linienführung handelt. Ob sie nun in römischer oder vorrömischer Zeit bereits als Bözbergübergang diente, kann zwar vermutet, allerdings nicht bewiesen werden.

Ebenfalls offen bleibt, wie lange die Karrgeleisestrasse benutzt wurde. Aus schriftlichen Quellen geht hervor, dass spätestens ab 1524 eine Linienführung über "Spannagel" (TA 35 Veltheim 1882) bestand (POLLAK 1992: Bözberg 2). Es ist allerdings nicht zwingend, dass diese bereits damals durchgehend bis nach Effingen verlief. In der Flur Im Rank wurde 1938 beim Bau einer Infanteriestellung unter einer zirka 50cm mächtigen Humusüberdeckung das Stück eines abgegangenen Karrgeleiseweges gefunden (JSGU 1939: 107). Noch in den 1970er Jahren waren diese Karrgeleisespuren im Gelände sichtbar. Sie bildeten für die Bewirtschaftung ein Hindernis, so dass die Bauern mit ihren Wagen neben dem eigentlichen Flurweg fahren mussten (AKTEN Kant. Arch. Unterbözberg, Korrespondenz R.Laur-Belart 1968-71). Es scheint sich dabei um eine Verbindung zwischen Spannagel und der Karrgeleisestrasse im Windischtal zu handeln.

Die definitive Aufgabe der Karrgeleisestrasse im Windischtal lässt sich zeitlich nicht festlegen. Im 18. Jahrhundert war sie jedenfalls noch bekannt. Der Plan von MIRANI (1775) zeigt den Wegverlauf und bezeichnet ihn als "Ehemalige Strass". Keine 70 Jahre später war der Wegabschnitt dann definitiv ausser Gebrauch, erscheint doch bei MICHAELIS (1837-43) bereits die nördliche Linie (AG 11.3.3) als "Alte Strasse".

GELÄNDE *Aufnahme 11. Mai 1995 / rb*

Im folgenden wird derjenige Wegverlauf beschrieben, der noch im Plan von MIRANI (1775) enthalten und als "Ehemalige Strass" bezeichnet ist. Von der 1938 in der Flur Im Rank in Form eines Karrgeleiseweges freigelegten Querspange ist heute nichts mehr zu sehen.

Vom Alt Stalden führt der heute 2,5m breite, mit Juramergel geschotterte Flurweg entlang dem Endiwald gegen Westen. Bei der Flur Im Rank zeigt er sich als Hangweg mit einer deutlichen talseitigen Böschung. Danach ist der weitere Wegverlauf auf einer Länge von rund 150m unterbrochen und der ursprüngliche Zugang an den Waldrand nicht mehr zu erkennen. Der Einstieg in den Wald bildet ein vorerst unbenutzter und überwachsener Hohlweg. Bereits nach wenigen Metern mündet von Norden her ein Wanderweg in das Trassee, welches danach als markanter Durchbruch - das sogenannte "Römertor" (vgl. Abb. 3) - durch die Juranagelfluh führt.

*Das Römertor besteht aus einem lediglich 10m langen, jedoch 3-4m tiefen Einschnitt. Die Breite des Trassees beträgt an dieser Stelle rund 2,5m.
Abb. 1 (rb, 7. 3. 1996)*



Parallel zum Haupttrassee verläuft auf der Südseite eine zweite, unbenutzte Spur. Sie hat ein ausgerundetes Profil (Delle, maximal 1m tief) und stark abgeflachte Böschungen. Zirka 40m nach dem Römertor mündet die Spur in das Haupttrassee. Dieses läuft als Hohlweg allmählich aus und zieht als 1,5-2m breiter Hangweg Richtung Norden. Die bergseitige Böschung liegt teilweise im erdig/steinigen Lockermaterial, teilweise im anstehenden Kalk. Die Wegoberfläche liegt bis zu jener Stelle im erdigen Lockermaterial, wo auf einer Länge von 35m die Karrgeleisestrasse freigelegt ist. Sichtbar ist ein einspurig befahrbarer Weg mit unterschiedlich tief und breit ausgefahrenen Spurrinnen. Dazwischen sind andeutungsweise den Zugtieren dienende Trittstufen erhalten. Bergseitig zeigt der Fels zwei Auskerbungen, die sich als Aussparung für die hervorstehenden Radnaben erklären lassen.

Nach dem freigelegten Abschnitt geht das Trassee wiederum in einen Hohlweg über. Die talseitige Böschung ist 1 bis maximal 1,5m hoch und liegt im erdigen Lockermaterial, während die bergseitige Böschung im anstehenden Kalk liegt. Rund 50m nach der

ausgegrabenen Karrgeleisestrasse folgt ein zweites, auf einer Länge von 15m freigelegtes Stück. Hier ist eine Ausweichstelle sichtbar, die in der verbreiterten Kalkplatte eingebaut wurde.

*Zwischen den beiden Fahrinnen der Karrgeleisestrasse sind deutlich die unregelmässig angelegten Stufen zu erkennen. Die bergseitigen Auskerbungen im Fels ermöglichten den freien Lauf der Radnaben.
Abb. 2 (rb, 7. 3. 1996)*

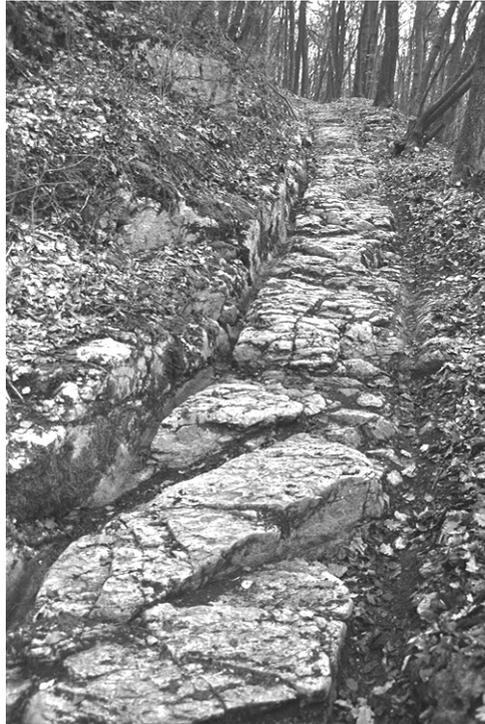
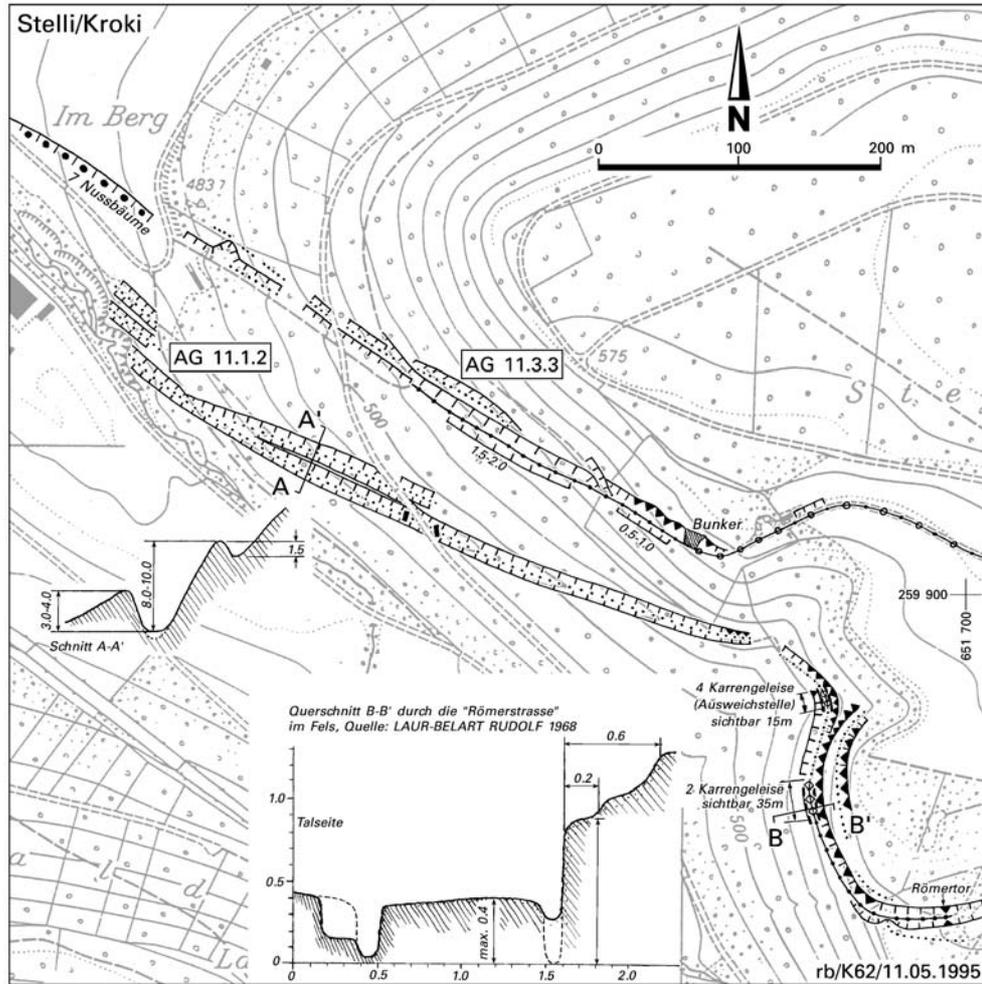


Abb. 3



*Die beiden als Ausweichstelle an gelegten Spurrillen (links im Bild) sind wesentlich weniger markant ausgeprägt als die beiden durchziehenden Geleise.
Abb. 4 (rb, 7. 3. 1996)*



Parallel zu den beiden freigelegten Stellen verläuft auf der Ostseite des Weges eine zweite, unbenutzte Spur, deren Einordnung vorläufig noch offen ist. Der Hangweg hat eine bergseitige, teilweise erdige, teilweise steinige Böschung. Es scheint sich um eine ältere Anlage zu handeln, die in jüngerer Zeit aber wieder benutzt wurde. Im Norden läuft die Wegspur aus bzw. sie ist durch die Hangerosion nicht mehr zu erkennen.

Das Haupttrasse ist kurz nach der freigelegten Ausweichstelle ebenfalls durch eine Erosionsrinne unterbrochen. In der Folge beginnt es sich rasch ins erdige Lockermaterial einzutiefen. Die südseitige Böschung erreicht eine Höhe von 4-5m, während die nordseitige Böschung mehrere Meter hoch ist und in die natürliche Hangneigung übergeht. Das Querprofil des unbenutzten Weges geht von V-förmig bis U-förmig mit einer durchschnittlich schmalen Sohle (1 bis maximal 2m). Der seit dem Römertor durchziehende Wanderweg verläuft auf der südlichen Böschung. Das Trasse wird zweimal von querenden Forststrassen geschnitten. Zwischen den beiden Strassen verläuft parallel zum Haupttrasse auf der Nordseite eine zweite, unbenutzte Wegspur (vgl. Abb. 3). Sie ist 1-1,5m breit mit einer 1,5m hohen südseitigen Böschung; die nordseitige Böschung geht in die natürliche Hangneigung über. Die Spur wird noch vor der zweiten querenden Forststrasse vom Haupttrasse aufgenommen. Westlich dieser Forststrasse sind drei parallele Hohlwegspuren zu erkennen, die allesamt in den Tobelbach münden. (Entweder verlief der Weg ursprünglich direkt im Bachbett oder der Bach wurde nachträglich in den Hohlweg geleitet.) Durch die Tiefenerosion des

Wassers wurde der Weg abgeschnitten, so dass er zweimal bergwärts verlegt werden musste, bevor er schliesslich ganz ausser

Gebrauch kam. Die Sprunghöhe zwischen den aufgelassenen Spuren und dem heutigen Bachbett beträgt beachtliche 6-8m.

Der Abstieg Richtung Effingen ist als mächtiger Hohlweg eingetieft. Stellenweise ist er durch bergseitig nachrutschenden Gehängeschutt leicht beeinträchtigt.
Abb. 5 (rb, 7. 3. 1996)



— Ende des Beschriebs —