

Exkursion zum Oberdiebacher „Römerweg“ am 29. Mai 2011

Dagmar Aversano-Schreiber

Wir befinden uns hier auf Oberdiebacher Gemarkung auf dem sogenannten Eierberg, ca. 300 m vom Hirtenborn entfernt.

(Koordinaten: 50° 1' 0" Nord und 7° 44' 11" Ost)

1985 hat der Oberdiebacher Bürger Karl Voigt das Landesdenkmalamt auf die mit Laub und Humus verfüllte Senke im Wald aufmerksam gemacht. Zu diesem Zeitpunkt wusste man noch nicht, worum es sich bei diesen Geländestrukturen handelte. Das Landesamt für Denkmalpflege hat einen bestimmten Abschnitt freigelegt und stieß dabei auf ein in den Fels gehauenes Straßenstück mit vertieften Radspuren, eine sogenannte Geleisestraße.

In einem Zeitungsartikel der AZ hieß es: „Dr. Rupprecht schließt nicht aus, dass das freigelegte Wegstück Teil einer Trassenführung ist, die bis in die Römerzeit zurückreicht. Sie könne ohne weiteres einmal als Querverbindung vom Rhein zur „Römerstraße“ gedient haben.“ Gesicherte Erkenntnisse erhoffte man sich von den Grabungen im kommenden Jahr, aber diese haben wohl niemals stattgefunden.

Aus dieser noch recht vorsichtigen Einschätzung, dass die Trassenführung bis in die Römerzeit zurückreiche, wurde in späteren Publikationen trotz fehlender neuer Erkenntnisse Gewissheit. Die Straße wird nun definitiv als Römerstraße angesprochen. Im Frühjahr 2011 beschäftigte sich der Geschichtsverein Bacharach näher mit dieser Straße.



Durch das Landesdenkmalamt freigelegte Straße am Eierberg



Zustand der Straße im Frühjahr 2011. Die „Ausgräber“ Meinhard Zahn (links im Bild) und Walter Zahn (rechts im Bild) bei der Arbeit



Verstärkung durch Peter Aversano



Die Spurrillen sind wieder erkennbar



Die Vorsitzende D. Aversano-Schreiber freut sich!



Detail



Detail



Die Straße biegt scharf nach links ab, überquert weiter unten ein kleines Tal mit einem Bach



und zieht als heute immer noch erkennbarer Weg weiter nach Oberdiebach und Rheindiebach



Wir haben nur einen Teil von Laub und Erde befreit



und im oberen Teil der Straße eine Stichprobe vorgenommen. Die Spurrillen sind auch hier vorhanden



Detail



Die einspurige Geleisestraße, hier im oberen Abschnitt zu sehen, läuft dann Richtung Hirtenborn in zwei parallelen Hohlwegen weiter. Keine der beiden Rinnen weist Spurrillen auf, vielleicht weil hier die Steigung nur noch gering ist.



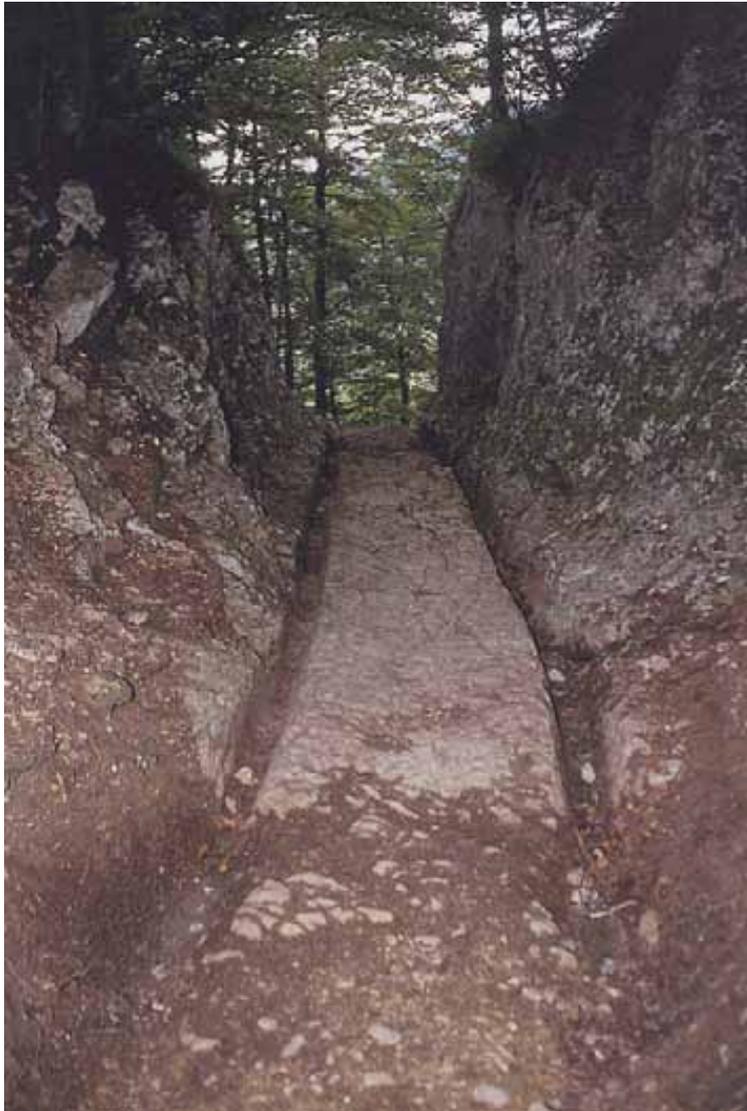
Blick auf die beiden Hohlwege



Einer der beiden oberen Hohlwege

Wieso wird die Straße eigentlich den Römern zugeschrieben?

Über das Alter, die Entstehung und die Funktion von Geleisestraßen wird immer wieder gerätselt. Die oft unter Laub und Erde verschwundenen Straßen wirken durch ihr festes Gestein sehr beständig und werden somit als altertümlich empfunden. Mit Vorliebe schreibt man sie daher den Römern oder Kelten zu. Diese Verknüpfung wurde durch Forscher des 19. und 20. Jh. verstärkt, die die zahlreichen Geleisestraßen in der Schweiz untersuchten. Von antiken Routenverzeichnissen waren viele römische Straßenverläufe bekannt, deshalb identifizierte man die vorhandenen Geleisestraßen mit den überlieferten Römerstraßen. Mithilfe dieser Quellen sowie Meilensteinen und römischen Siedlungen in unmittelbarer Nähe rekonstruierte man das Verkehrsnetz. Außerdem wurde der Abstand zwischen den Spurrillen ausgemessen, allerdings mit ungenauen Messmethoden, die keinem einheitlichen System folgten. Dennoch wurden nun bestimmte Spurweiten einer römischen, manchmal auch keltischen Zeitstellung zugrundegelegt. Wo immer nun eine solche Geleisestraße gefunden wurde, konnten also nur die Römer als Erbauer in Frage kommen.



Oberer Hauenstein, Schweiz (Heinz, S. 49, Abb. 44)



Felsterrasse und abgeschrotete Felswand bei Donnaz, Aostatal Schweiz (Alle Wege..., Cover)

Was ist eine Geleisestraße?

Geleisestraßen finden sich vorwiegend in ansteigendem Gelände. Sie bestehen aus zwei, in einem gewissen Abstand voneinander angebrachten, parallelen Rillen in einem festen Untergrund – in der Regel dem anstehenden Fels. Die Rillen sind mindestens 3 – 5 cm tief, können aber auch weitaus tiefer sein. Sie sind meist V-förmig und weisen eine gerundete Sohle auf. Ihre Funktion besteht ähnlich den Tramschienen darin, den Karrenrädern als Führung zu dienen, um das seitliche Ausscheren der Gefährte zu verhindern. Diese Gefahr bestand besonders bei Talfahrt. Da es keine modernen Bremsen gab, blockierte man die Räder. Die Benutzung der Geleisestraßen setzt Wagen mit standardisierter Spurweite voraus. Zwischen den Spurrillen hat man häufig flache Trittstufen für Mensch und Tier eingehauen.

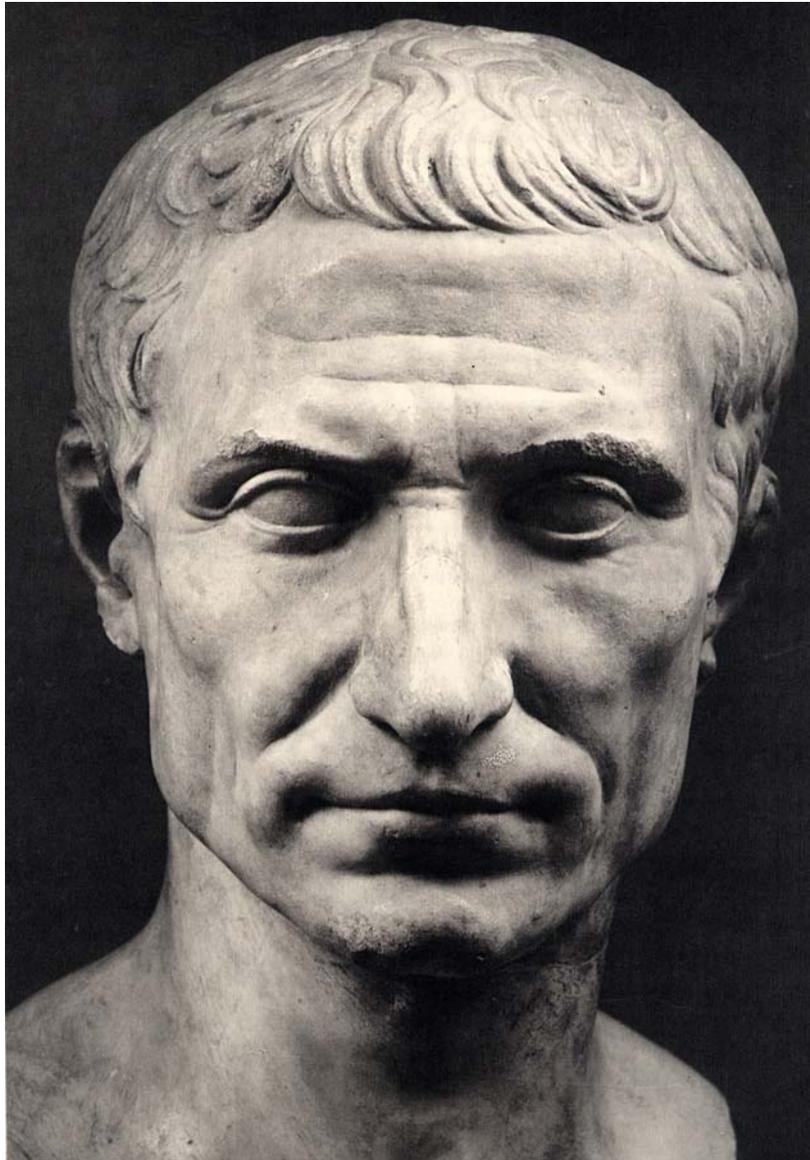
Die Frage drängt sich auf, ob die Rillen allmählich durch den Wagenverkehr in den Fels eingetieft wurden, also durch Abnutzung, oder ob sie ganz bewusst künstlich eingeschlagen wurden.

Rinnen, die tatsächlich ausgefahren wurden, folgen mit gleichbleibender Tiefe dem Auf und Ab des Geländes. Künstliche Rillen tun das nicht. Sie ebnen die Unebenheiten des Geländes, daher variiert ihre Tiefe. Ein Dokument aus dem 17. Jh. besagt, dass zwei Maurermeister damit beauftragt wurden, an einer Schweizer Geleisestraße die Karrengeleise wieder neu auszuhauen.

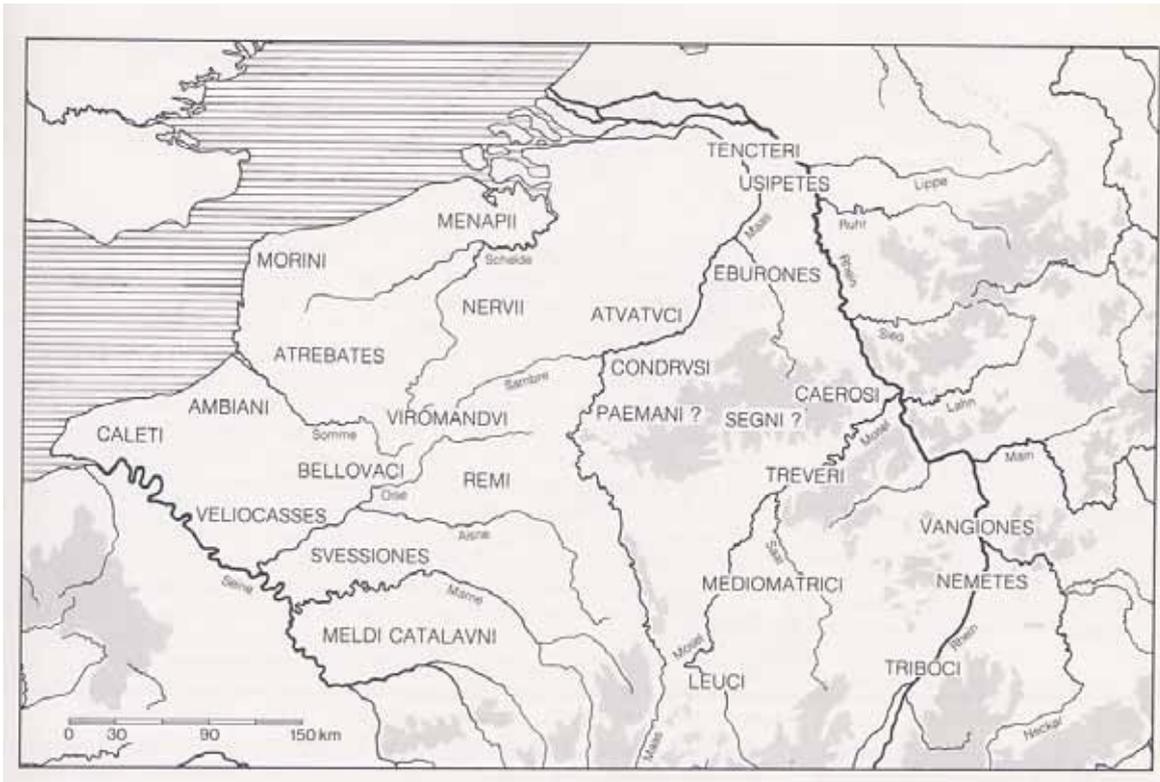
Experimente mit Abrieb durch Wagenräder haben gezeigt, dass dieser häufig überschätzt wird. Zur Klärung der Abrieb-Wirkung von blockierten Rädern wurde ein geführter Schlitten gebaut, mit dem ein 4 cm breites gebogenes Eisenband als Simulation eines Rades mit einem Auflagegewicht von 100 kg über eine bestimmte Strecke auf Kalk und Gneis in der Schweiz hin- und hergeschleift wurde. Der Abrieb nach mehreren Tausend Passagen betrug lediglich 2 mm. Um die richtige Spurweite zu erreichen, hat man also zuerst eine Alpha-Rille ausgehauen, einen Karren hineingesetzt und dann eine zweite Rinne herausgehauen, die Beta-Rinne.

Könnte unsere Straße von römischer Hand erbaut worden sein?

Tatsächlich hatte Caesar im 1. Jh. v. Chr. ganz Gallien erobert, unter anderem auch das Gebiet am Mittelrhein, wo Kelten vom Stamm der Treverer lebten.



Caesar



Gallien zur Zeit Caesars (Haffner, S. 21)

Sie waren die Träger der sogenannten Hunsrück-Eifel-Kultur. Ihre Hügelgräber haben sich hier auf den Anhöhen erhalten.



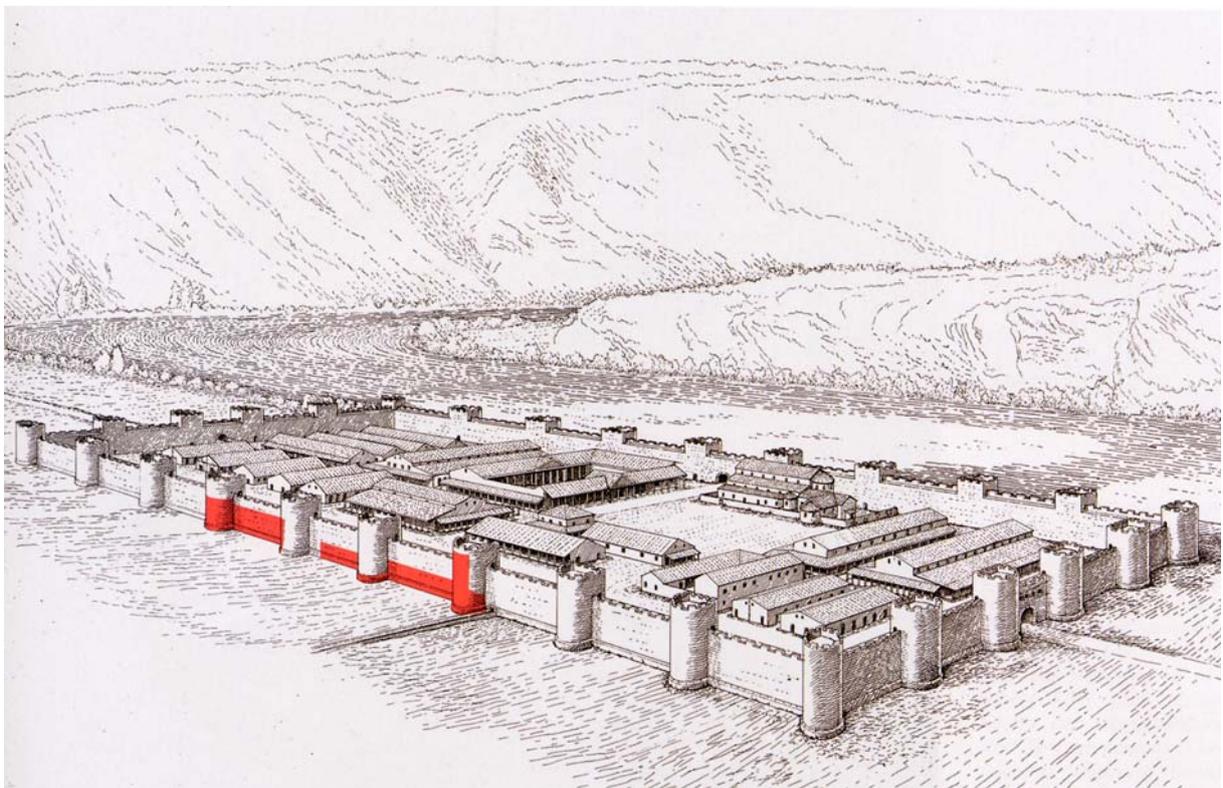
Hügelgrab im Nebel

Standlager in Mainz und Xanthen wurden eingerichtet, in den 80er Jahren des 1. Jh. n. Chr. der Limes erbaut und schließlich die Provinz Germania superior mit der Hauptstadt Mogontiacum, also Mainz, eingerichtet. Sie war damit von der Provinz Germania inferior mit Köln und der Provinz Gallia Belgica mit Trier abgetrennt.



Der Limes in seiner letzten Ausbauphase

Die Römer haben ihre Spuren in der gesamten Region hinterlassen. Neben Kastellen wie Bingen, Boppard und Koblenz gab es kleinere Ländeburgi für die Schiffe der Rheinflotte, kleinere Militärstationen wie Oberwesel und zahlreiche römische Gutshöfe, die sogenannten villae rusticae, im gesamten Land.



Rekonstruktion des Kastells Boppard

Auch im Viertälergebiet konnten die Römer nachgewiesen werden. Die heutige Forschung ist sich einig, dass Bacharach auf den Namen *baccaracum* zurückgeht, was soviel wie *fundus Bacaracus* bzw. *Baccarus*, also *Villa* bzw. *Landgut des Baccarus* bedeutet. Das Suffix *-acum* hat seinem Ursprung im keltischen Suffix *-acos/acon*, aus dem in der lateinischen Version *-acum* wurde. Es handelt sich also um eine gallorömische Mischform. Die Region um Bacharach war schon in keltischer Zeit besiedelt, vermutlich hat dann ein ansässiger romanisierter Kelt ein römisches Gutshof *villa rustica* bewirtschaftet, was der Stadt schließlich ihren Namen gab.

Acht römische Münzen aus dem 3. und 4. Jh. n. Chr. wurden im Bereich der heutigen Burg Stahlberg gefunden. Hier befand sich wahrscheinlich eine römische Höhengiedlung, wie man sie von der Mosel kennt, die nach den Germaneneinfällen für den Schutz von Siedlungen und Straßen angelegt wurden.

Im Kunst- und Gewerbemuseum Hamburg gibt es zwei Terra-Sigillata-Formschüsseln, die im Rhein bei Bacharach gefunden wurden. Eine davon trägt den Töpferstempel eines Reginus. Reginus hat nachweislich im 2. Jh. n. Chr. in Rheinzabern, der größten Produktionsstätte für dieses Alltagsgeschirr, gearbeitet.



Formschüssel des Reginus, Kunst- und Gewerbemuseum Hamburg

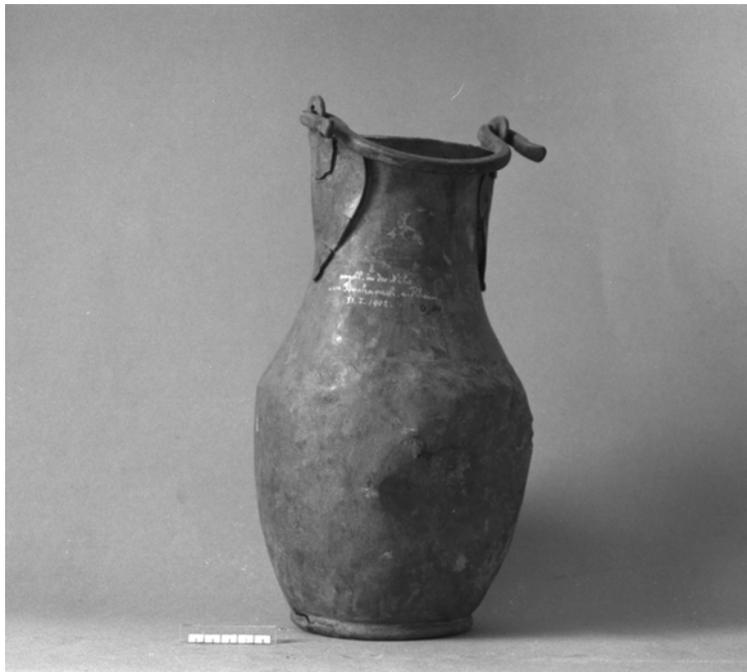


Detail



Die andere Formschüssel ohne Signatur

Weiterhin gefunden wurden eine Bronzekanne mit beweglichen, an zwei herzblattförmigen Attachen hängenden Henkeln, die heute im Landesmuseum Mainz aufbewahrt wird



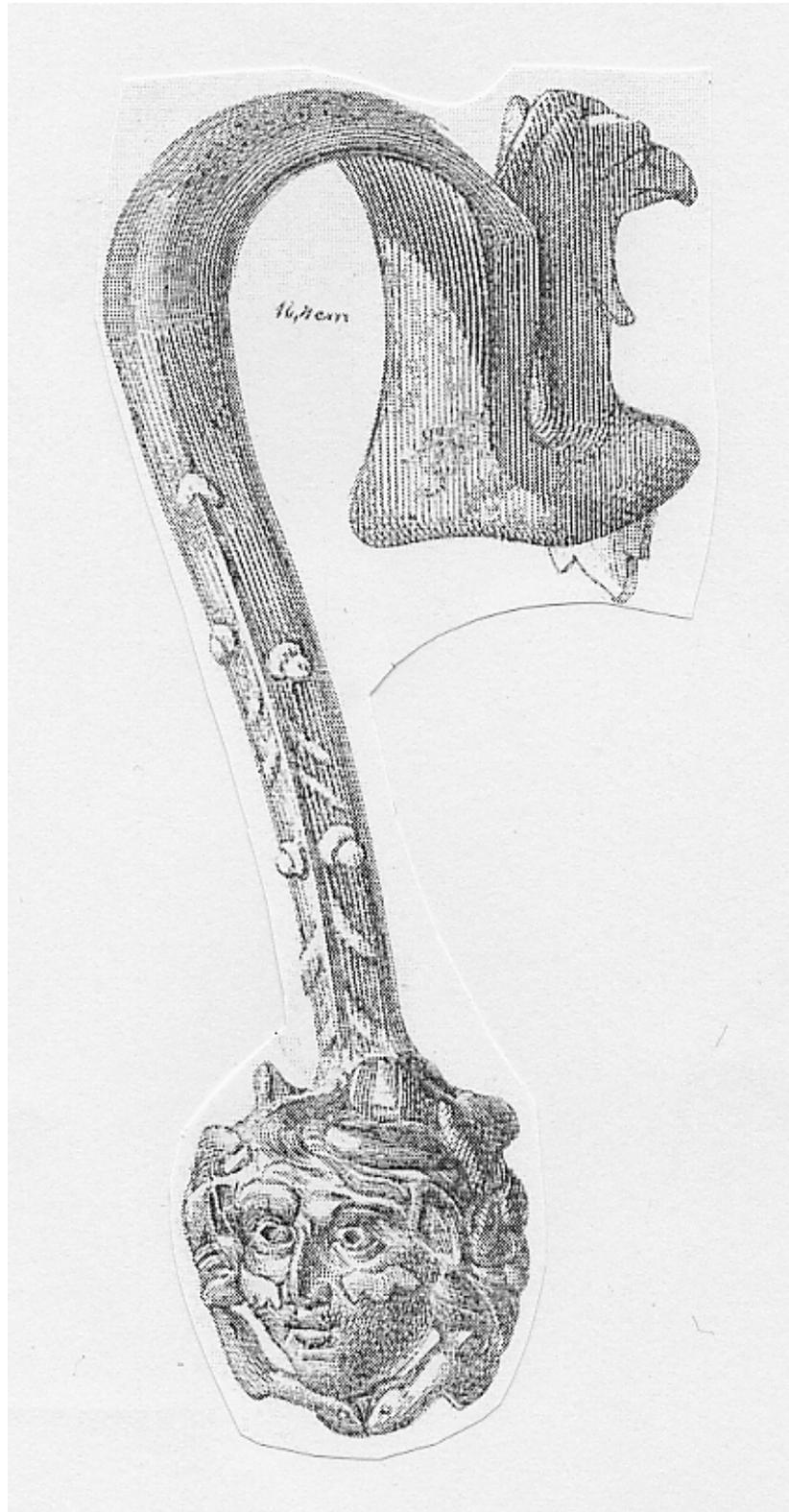
Bronzekanne im Landesmuseum Mainz

und ein Tonkrug aus Rheindiebach im Archäologischen Museum in Frankfurt.



Tonkrug im Archäologischen Museum Frankfurt

Von einem Henkel aus Bronze mit einem Greifenkopf und einem Medusenaupt ist nur noch die Umzeichnung vorhanden. Er befand sich ursprünglich im Landesmuseum Mainz und gehört wohl zu den zahlreichen Kriegsverlusten.



Verschollener Bronzehenkel

Ein ungewöhnlicher Fund befindet sich im Reichsmuseum in Leiden. Ein hohles, keulenförmiges, oben mit einer bacchischen Maske versehenes Bronzesäulchen, das im Rhein bei Bacharach gefunden wurde. Aufgrund von Vergleichsbeispielen kann er als Teil eines bacchischen Totenwagens aus dem 2. Jh. n. Chr. identifiziert werden.



Bronzesäule eines bacchischen Totenwagens im Rijksmuseum van Oudheden, Leiden

Viele Objekte, die in Bacharach gefunden wurden, sind leider verschollen, unter anderem ein römischer Fingerring, eine Scharnierfibel, die vorwiegend von Soldaten getragen wurde, eine Tonfigur etc.

Die Römer benötigten für ihre militärischen Expansionen und die Versorgung der Truppen eine funktionierende Infrastruktur, zu der auch Brücken und Straßen gehörten. Ihr Reich sollte natürlich für die Ewigkeit sein, und immerhin waren sie in unserer Region für 500 Jahre präsent. Sie kannten ein- und zweiachsige Reise- und Transportwagen.



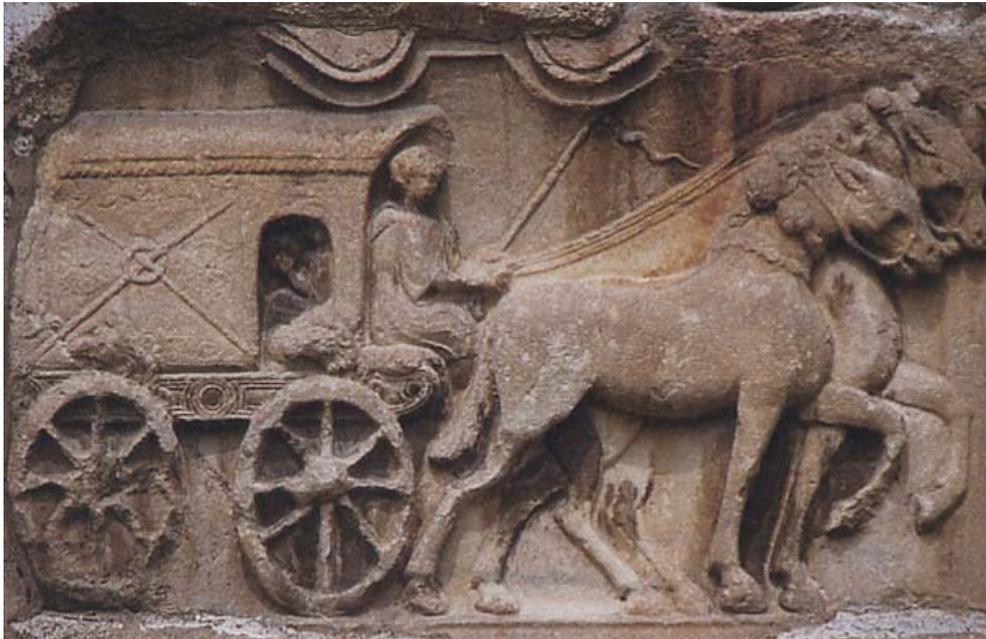
Igeler Säule (Grabmal der Secundinier), Landesmuseum Trier



Relief eines Einachsers mit Fass, Landesmuseum Trier (Heinz, S. 77, Abb. 90)

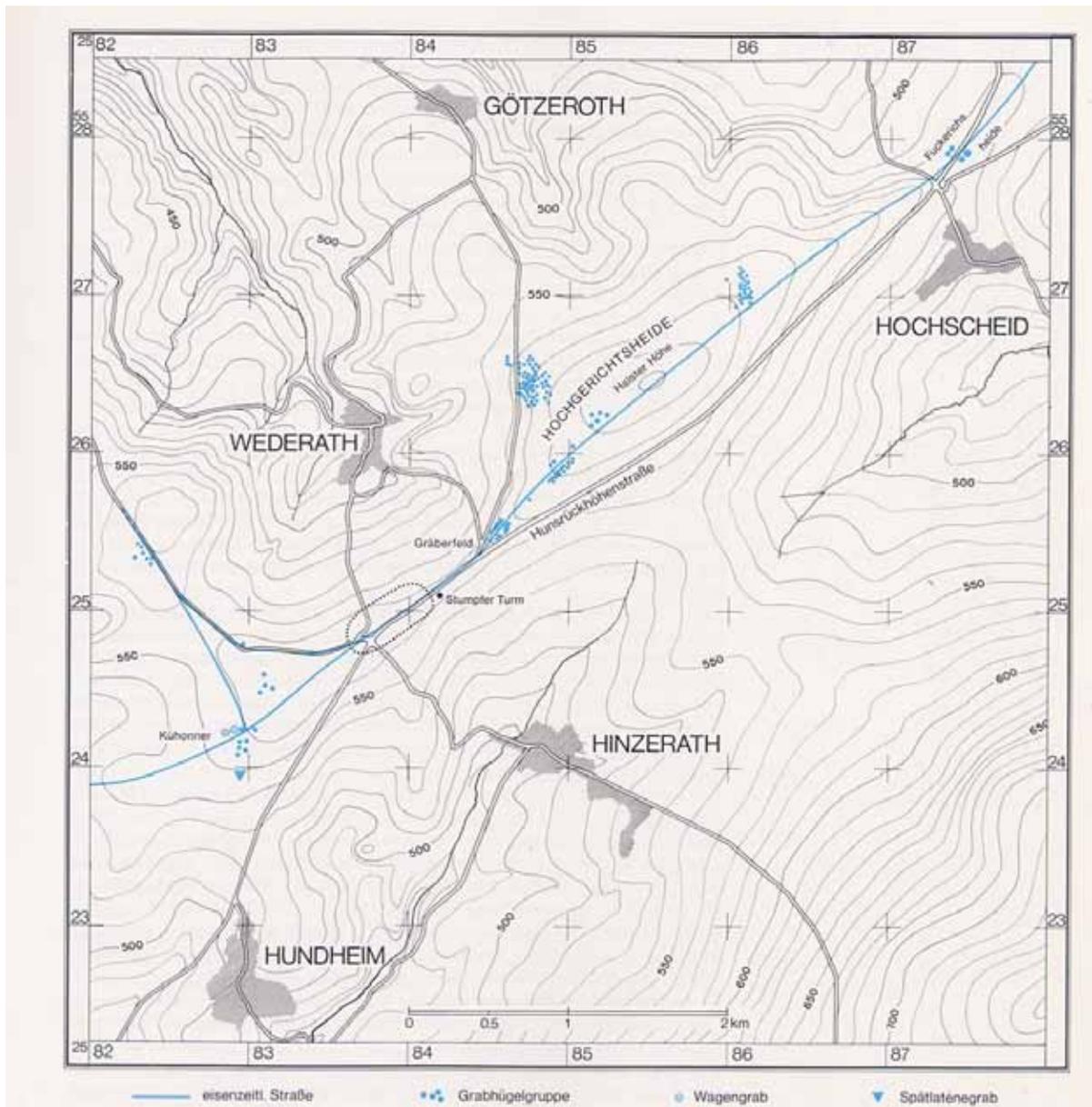


Kolorierte Kopie der Igeler Säule im Landesmuseum Trier (Heinz, S. 76, Abb. 88)



**Teil eines Grabmals, als Spolie in der Kirche Maria Saal in Klagenfurt verbaut
(Heinz, S. 78, Abb. 91)**

Sie begannen also mit dem intensiven Ausbau eines römischen Straßennetzes, wobei sie teilweise auf ältere, bereits vorhandene Wege zurückgriffen. Das kann man sehr gut in der Nekropole von Belginum-Wederath sehen, wo die vorrömische Straße teils in Sichtweite verläuft und teils von der römischen Straße überlagert wurde.



Belgien mit der keltischen Vorgängerstraße und der Ausoniusstraße (Haffner, S. 15)

Bereits vorhandene Straßen erleichtern Besatzern die Eroberung eines Landes. Die Straßen wurden nach ihrem Erbauer, ihrem Zielort oder ihrer Funktion benannt. So wurde die *via Appia* nach Claudius Appius Caecus benannt, die *via sacra* war eine heilige Straße, und die *via salaria* wurde zum Salztransport genutzt. Der römische Schriftsteller Ulpian erwähnt drei Straßentypen: Die *via terrena* mit einer Oberfläche aus gestampfter Erde, die *via glarea strata*, was einer heutigen Schotterstraße gleichkam und die *via lapide strata*, die Pflasterstraße. Besonders letztere haben bestimmt alle von uns schon einmal gesehen.



Via Sacra in Rom mit dem Titusbogen im Hintergrund (Heinz, S. 92, Abb. 113)

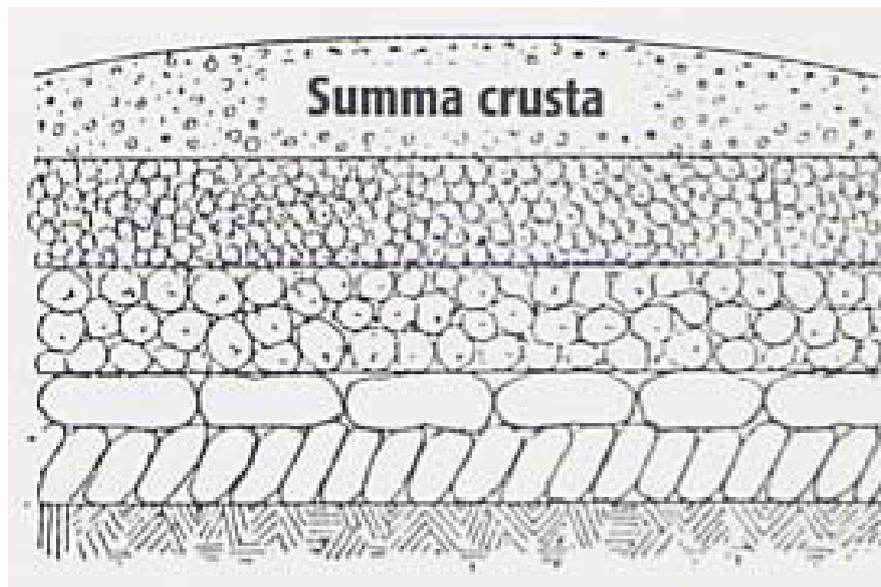


Straße in Pompeji (Heinz, S. 91, Abb. 111)



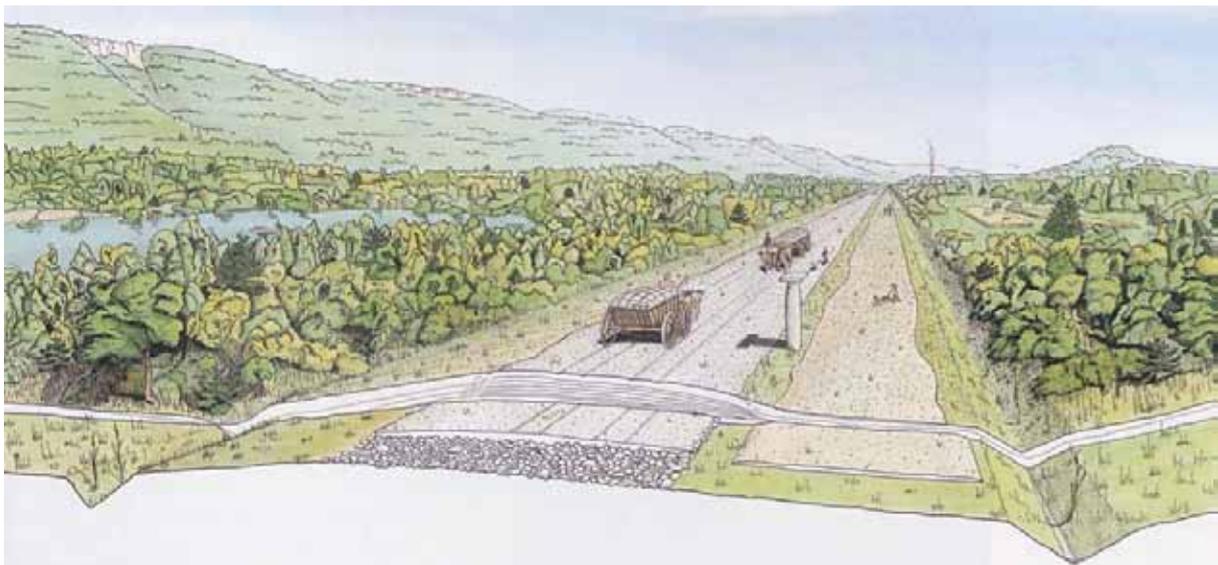
Via Appia vor den Toren Roms (Heinz, S. 36, Abb. 29)

Das Modell zeigt, wie die Schotter- und die Pflasterstraßen aufgebaut waren.



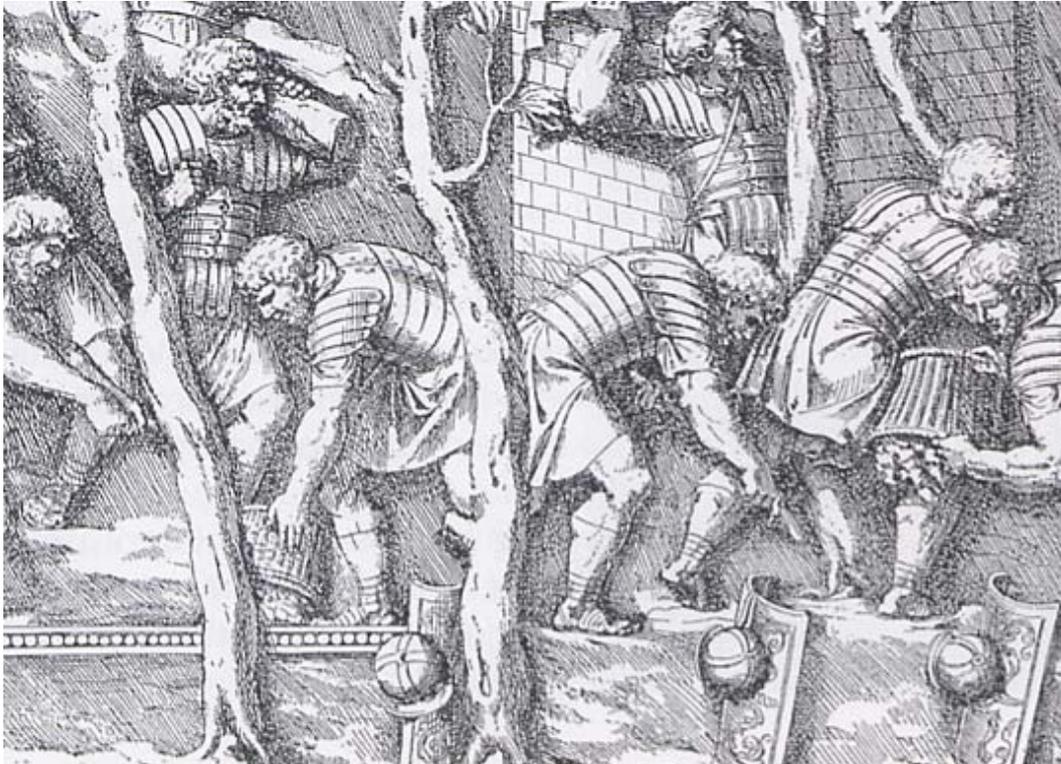
Modell (Heinz, S. 42, Abb. 38)

Ganz unten liegt das *statumen* (lat. Stütze), eine Grobschichtung aus größeren Steinen, darüber das *rudus* (lat. Mörtel, zerkleinerte Steine), also eine grobe Kiesschüttung, dann der *nucleus* (lat. Kern) mit einer Feinschüttung aus Kies und ganz oben der abschließende Rücken mit einer Pflasterdecke oder einer Feinkieschüttung, oft als *summa crusta* (lat. oberste Rinde) bezeichnet. Meist gab es noch straßenbegleitende Entwässerungsgräben wie man auf der Rekonstruktion einer Römerstraße in Arch sehen kann.



Rekonstruktion der Römerstraße in Arch, Schweiz (Bollinger, S. 51, Abb. 8)

Zum Straßenbau wurden in republikanischer Zeit in Italien Sklaven herangezogen. In der Kaiserzeit waren dafür freie Unternehmer, manchmal auch Gefangene sowie Soldaten dafür zuständig, wie auf der Trajanssäule in Rom zu sehen ist.



Legionäre beim Straßenbau. Umzeichnung der Trajanssäule in Rom (Anhäuser, S. 17)

Seit Augustus hatte der Kaiser das letzte Wort bei der Entscheidung zum Bau einer Straße. Zuständig für den Straßenbau waren in den Provinzen die Konsuln und Prätores. Mit der Überwachung der Straßen, was den Verkehr und den Zustand der Straßen betraf, waren Soldaten beauftragt, die eigens dafür abgestellt wurden und von härteren Aufgaben verschont blieben. Sie hießen daher Beneficiarii, was soviel wie Bevorzugte bedeutet. Sie waren in Straßenstationen entlang des Weges positioniert. In regelmäßigen Abständen baute man für die Reisenden mansiones (Herbergen) und mutationes (Pferdewechselstationen). Die waren besonders für die römische Reichspost, den cursus publicus wichtig. Weiterhin befanden sich Meilen- bzw. Leugensteine an der Straße, die die Entfernung zum nächsten Zielort angaben und auf denen sich der Erbauer bzw. Erneuerer der Straße verewigt hat. Eine Leuge umfasst 2,22 km.



Leugenstein des Caracalla in Neumagen-Dhron (Anhäuser, S. 99)

Für den Mittelrhein und den Hunsrück sind zwei Straßen von besonderer Bedeutung gewesen. Das war einmal die Rheinstraße und die sogenannte Ausoniusstraße. Beide sind auf der Tabula Peutingeriana eingezeichnet.



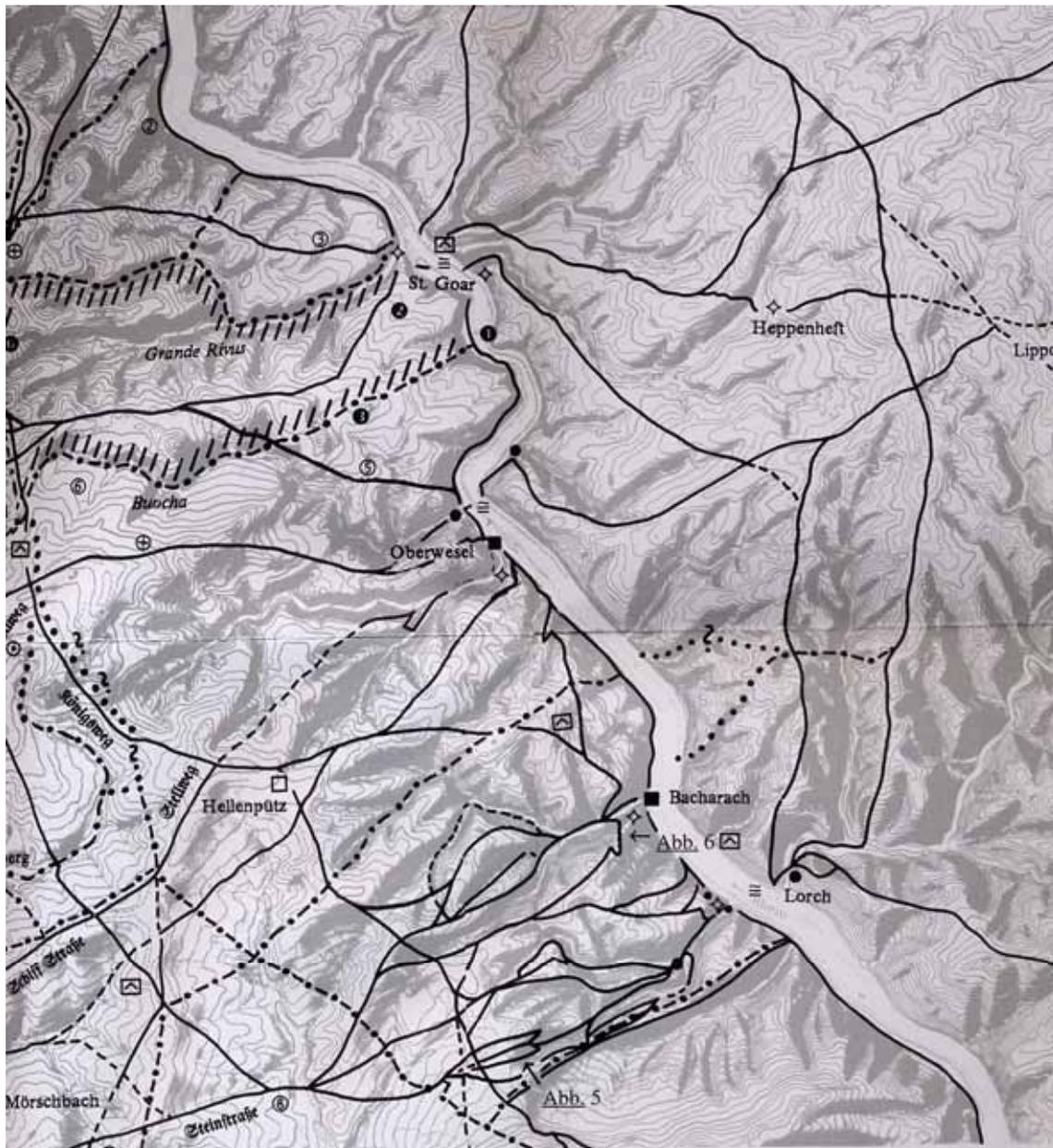
Tabula Peutingeriana

Die Tabula Peutingeriana ist eine römische Straßenkarte des 4. Jh., von der wohl im 12. Jh. eine Kopie im Kloster Reichenau entstanden ist. Konrad Peutinger hat sie drucken lassen, daher der Name. Die Ausoniusstraße erhielt ihren Namen von dem Dichter Decimus Magnus Ausonius. Er wurde um 365 n. Chr. nach Trier berufen, um den Sohn des Kaiser Valentinianus I., Flavius Gratianus, zu erziehen. 371 n. Chr. schrieb er ein Werk über die Mosel, die Mosella. Sie beginnt mit folgenden Worten: „Ich hatte den nebelverhüllten Strom der raschen Nahe überquert, auch die neuen Mauern bewundert, die das alte Bingen umgeben, da, wo Gallien einst wie Rom sein Cannae erlebte und die Scharen unbeweint auf den Feldern liegen. Dort begann ich den einsamen Weg durch waldige Wildnis, sah nirgends auch nur die Spur von

menschlichem Anbau, ging auch vorbei am trockenen Dumnissus, das ringsum lechzende Felder umgeben, auch an Tabernae, das ständig fließendes Wasser besitzt, und an der Flur, die man jüngst sarmatischen Siedlern zumaß. Endlich erblicke ich gleich an der Grenze der Belger Neumagen, die berühmte Burg des vergöttlichten Constantinus. Hier weht reinere Luft auf der Flur, hellt strahlend erschließt schon Phöbus mit heiterem Licht den glänzenden Äther.“ Weil Ausonius Namen nennt, kann man den Verlauf dieser Fernhandelstraße, deren antiker Name nicht bekannt ist, und die von Mainz über Bingen, Weiler, Waldalgesheim, Stromberg, Kirchberg, Belginum, Neumagen-Dhron und Trier nach Metz und Reims zieht, nachvollziehen. Man darf aber nicht vergessen, dass von dieser Straße eine Vielzahl anderer Routen abzweigten. So zum Beispiel nach Koblenz, oder von Kirchberg über Simmern nach Rheinböllen und Bacharach (darauf komme ich später noch).



Römische Straßen und Wege im Hunsrückraum (Anhäuser S. 111)



Punkte der Grenzbeschreibung von 820:

- ① (Anti-)Lioli
- ② Biebernheim
- ③ Spitzer Stein (Hoavelisa)
- ④ Strata quae pergit in Trigorium
- ⑤ ultra ipsum riuolum (uuesterbeia)
- ⑥ strata... ad confluentium
- ⑦ basanbrunnon

Orte zur Orientierung:

- ① Salzig
- ② Hirzenach
- ③ Werlau
- ④ Dörth
- ⑤ Niederburg (uuinbach)
- ⑥ Birkheim
- ⑦ Lingerhahn
- ⑧ Rheinböllen

Römische Straßen in der Region, Karte von Josef Vogt nach einem Entwurf von Josef Heinzelmann (Beilage in Heinzelmann: Der Weg nach Trigorium)

Bei Elzerath gibt es eine Wälderstrecke, die nicht nach Neumagen und von dort an der Mosel entlang nach Trier führt, sondern auf direktem Weg nach Trier führt. Der Steindamm ist teilweise gut erhalten, ebenso die breiten Wassergräben.

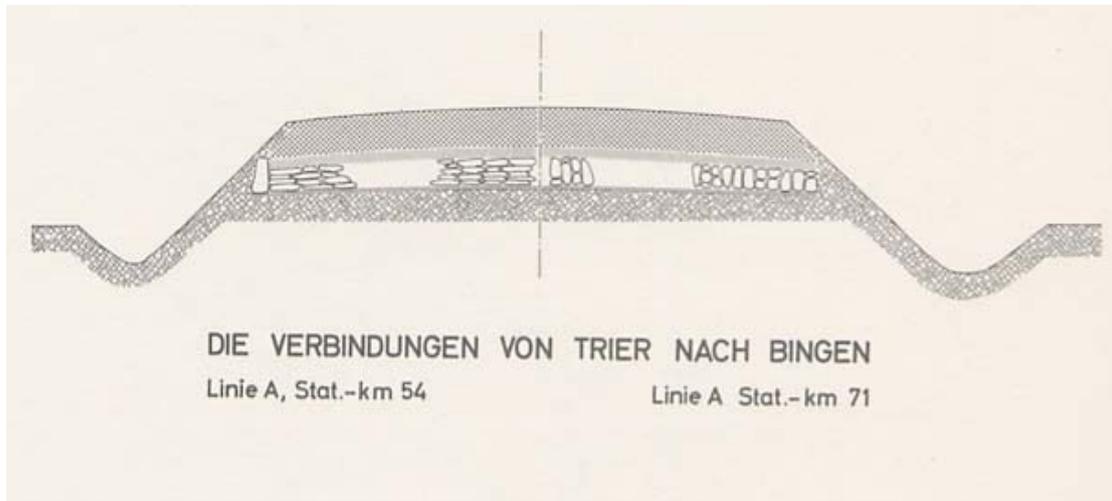


Straße bei Elzerath

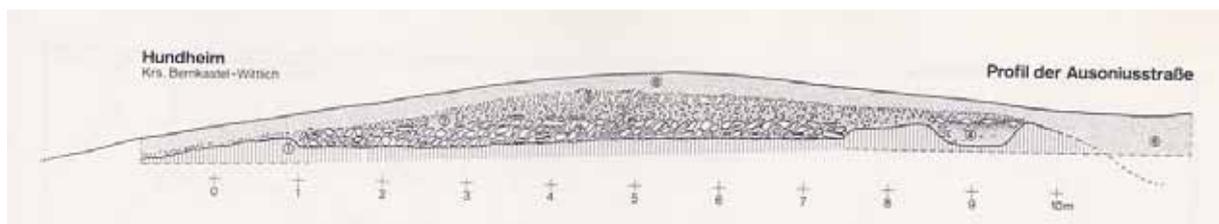


Steindamm der Straße bei Elzerath

Die Ausoniusstraße wird in Mittelalter und Neuzeit meist als Steinstraße bezeichnet, denn sie ist wie die meisten anderen Römerstraßen hier eine *via glarea strata*, also eine Schotterstraße.



Profil der Straße von Bingen nach Trier (Beier, Abb. 39a)



Profil der Ausoniusstraße bei Hundheim (Haffner, S. 23)

Das galt auch für die Zubringerstraße von Rheinböllen nach Bacharach.

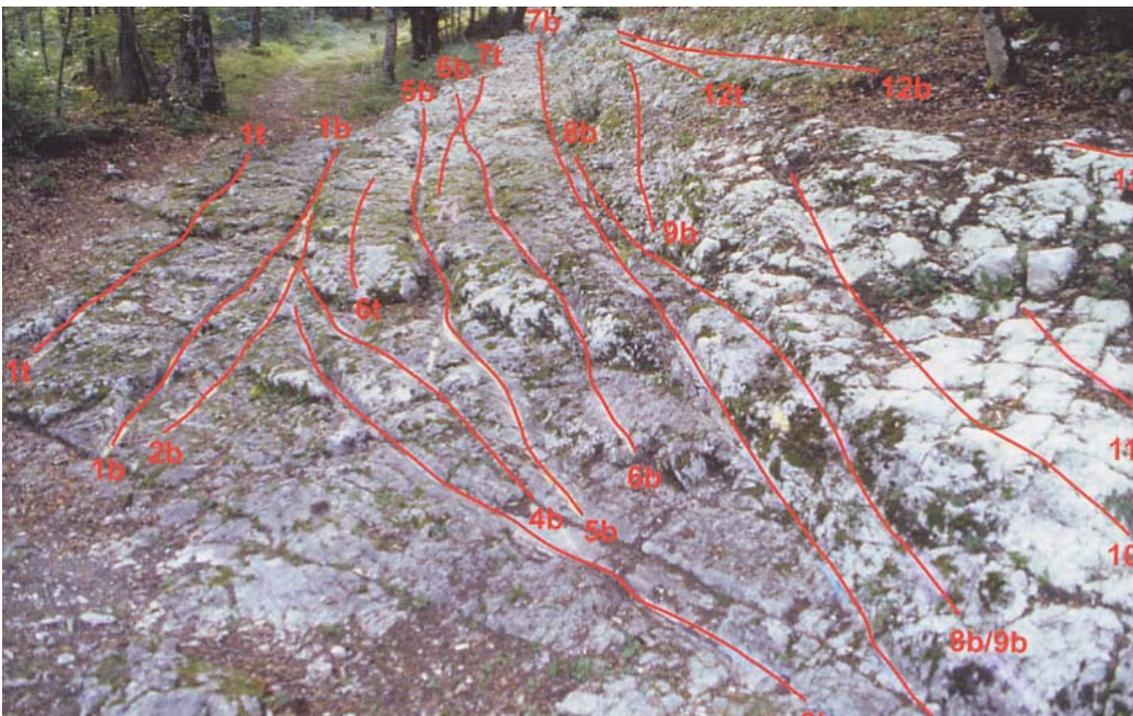


Straße von Rheinböllen nach Bacharach. Auch hier sind vermutlich noch Reste des römischen Steindammes erkennbar.

Und jetzt komme ich wieder auf unsere Geleisestraße am Eierberg zurück. Da man also annimmt, dass alle Geleisestraßen römisch sind und wir uns hier im ehemaligen Imperium Romanum befinden und nicht weit entfernt eine Fernstraße über den Hunsrück verläuft, liegt die Vermutung nahe, dass unsere Geleisestraße römisch ist.

Sie könnte ein Zubringer zur Römerstraße bei Dichtelbach, Rheinböllen, Simmern, Kirchberg usw. sein, die sich mit der Ausoniusstraße verbindet. Diese Straße zog nach Oberdiebach, vereinigte sich dort mit anderen Wegen an der St. Mauritiuskirche und führte weiter nach Rheindiebach, wo man einen Rheinübergang auf die andere Seite nach Lorch vermutet. Auch in der Schweiz konnte man feststellen, dass viele Straße auf Kirchen zulaufen, als Orientierungspunkt (oder gar als Ziel?).

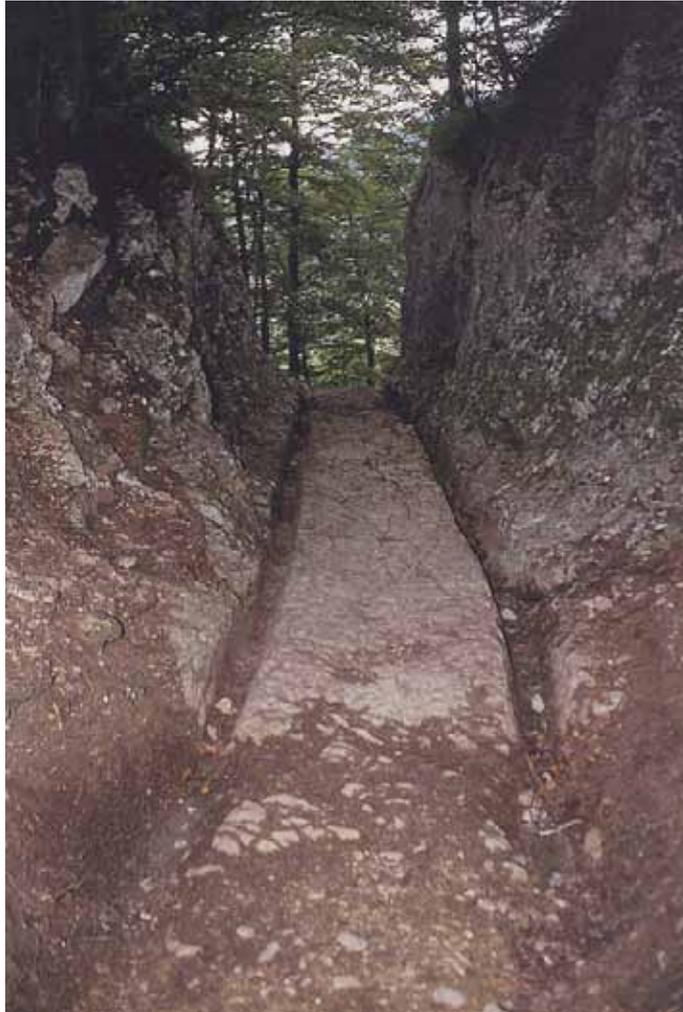
Nun sind aber in den letzten Jahren Zweifel aufgekommen, ob die Hypothese der römischen Geleisestraße zu halten ist. Die Schweiz hat ein umfangreiches Projekt zur Erforschung der römischen Straßen inklusive der Geleisestraßen in der Schweiz gestartet. Dabei wurden mehrere bedeutende Geleisestraßen systematisch untersucht, d. h. man hat eine ordentliche Bestandsaufnahme gemacht, es wurde eine Messgerät für die Spurrillen entwickelt – so eine Art überdimensionale Schieblehre – und die Spurrillen nach einem einheitlichen System vermessen. Man hat die Straßen und die unmittelbare Umgebung auf Funde hin untersucht, und war dabei sehr erfolgreich. Man fand heraus, dass es nicht nur zwei Spurrillen gab, sondern immer mehrere auf verschiedenen Niveaus. Hier in Vuiteboeuf, das als römische Verbindungslinie von Yverdon nach Pontarlier galt, sind mehr als zwölf Rillen erhalten.



Straße in Vuiteboeuf, Schweiz (Schneider 2004, S. 299, Abb. 26)

Die frühesten Funde stammen aus dem 13. Jh., die jüngsten aus dem 18. Jh., die Straße ist also nicht vor dem 13. Jh. angelegt worden und stand wohl im Zusammenhang mit einem neubauten Schloss in der Nähe.

Auch die Straße am Oberen Hauenstein galt als Paradebeispiel einer römischen Straße und als Teilstück der in den antiken Routenverzeichnissen eingetragenen Verbindung von Solothurn nach Augst.



Straße am Oberen Hauenstein, Schweiz (Heinz, S. 49, Abb. 44)

Die heute sichtbare Trasse wurde nachweislich erst im 18. Jh. erbaut.
Ebenso weist der Bözberg verschiedene Niveaus mit Rillen auf.



Straße am Bözberg, Schweiz (Schneider 2003, S. 305, Abb. 33)

Anhand der Funde konnte auch hier eine Nutzung vom 13. bis zum 18. Jh. nachgewiesen werden.

Sehr interessant sind auch die zahlreichen nebeneinander liegenden Spurrillen am Julierpass.



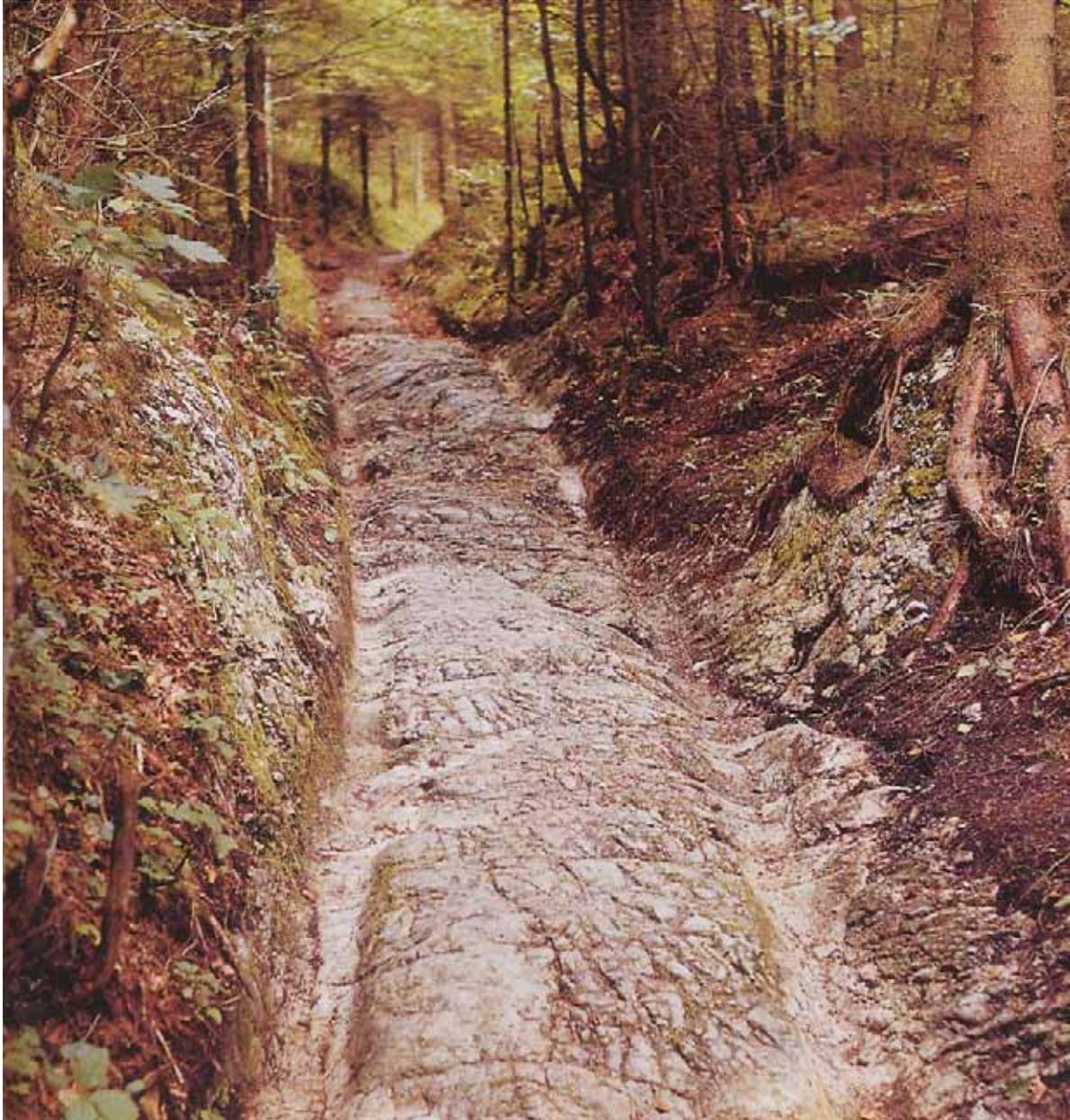
Spurrillen am Julierpass, Schweiz (Schneider 2003, S. 308, Abb. 37)

Kurz und gut, die Behauptung, dass die Geleisestraßen der Schweiz alle römisch sind, ist falsch. Anhand von Inschriften und Dokumenten konnte festgestellt werden, dass die Straßen bis in die Neuzeit genutzt wurden, ja oft erst im Mittelalter oder später angelegt bzw. die Geleise neu ausgehauen wurden. Die zahlreichen nebeneinander- bzw. übereinanderliegenden Reste von Spurrillen stellen einen Entwicklungsprozess dar, wobei die heute sichtbare Trasse den Endzustand darstellt und damit die jüngste der Trassen ist. Das älteste Niveau ist nur noch in Resten vorhanden oder gleich ganz verschwunden und lag wesentlich höher. Wenn das Gestein am Boden oder den Seitenwänden der Rillen ausbrach, war es Zeit für eine neue Straße.

Die Menge der neu angelegten Straßen zeigt, dass die Routen meist über viele Jahrhunderte benutzt wurde. Möglicherweise folgen diese Straßen den alten römischen Routen. Es existiert aber kein gesicherter Beweis, dass der darüber liegende, heute nicht mehr vorhandene Weg in seinem römischen Ursprung Spurrillen aufwies.

Was bedeutet das jetzt für die Geleisestraße am Eierberg?

Die Geleisestraße am Eierberg steht nicht allein da. Es gibt sie überall in Deutschland, so auch in Mittenwald-Klais in Bayern),



Geleisestraße in der Brennerstraße bei Mittenwald-Klais (Czysz, Taf. 7)

aber auch im Viertälergebiet verbergen sich noch mehrere solcher Geleisestraßen. Josef Heinzelmann erwähnt eine in der Manubacher Gemarkung, Johann-Peter Krefting, der eine Arbeit über alte Straßen im oberen Mittelrheintal, Fachbereich Geographie an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt schreibt, bestätigt dies. Die bekannteste Geleisestraße befindet sich am Kühlberg zwischen Bacharach-Steeg und Neurath im Bereich der K 24 über der Burg Stahleck. (Koordinaten: 50° 3' 16" Nord und 7° 45' 46" Ost)



Geleisestraße am Kühlberg über der Burg Stahleck, Blick Richtung Neurath



Ebenso



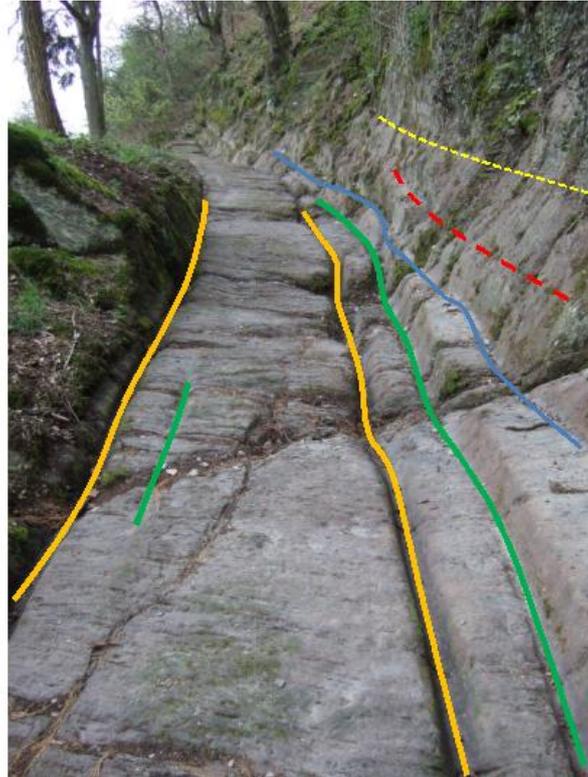
Geleisestraße, Blick Richtung Burg Stahleck



Freilegung der Geleisestraße am Kühlberg in den 1970er Jahren (Stümpel, Taf. 58a)

Ich habe Herrn Schneider, der die Geleisestraßen der Schweiz bearbeitet hat, ein Foto von der Geleisestraße am Kühlberg geschickt. Ein ca. 50 m langer Abschnitt wurde in den 1970er Jahren ausgegraben, die Straße soll um die Jahrhundertwende noch sichtbar gewesen sein. Auch sie gilt natürlich in der Literatur als römische Straße, die Bacharach mit Rheinböllen verband und von da wieder Anschluss an die Ausoniusstraße hatte.

Herr Schneider war sehr begeistert und sah darin ein Paradebeispiel für seine Forschungen. Er hat das Bild freundlicherweise koloriert, um die Reste der älteren Straßen deutlich zu machen.



Kolorierte Fassung von Herrn Schneider, die verschiedenen Niveaus mit den teilweise erhaltenen Spurrillen sind deutlich sichtbar

Hier zeigen sich also die gleichen Ergebnisse wie in der Schweiz.

Die Straße wurde sicher über einen langen Zeitraum hinweg benutzt, wobei sich das Straßenniveau kontinuierlich absenkte. Werner Vogel aus der Schweiz war an diesem Projekt ebenfalls beteiligt und hat sich die Straße am Kühlberg freundlicherweise angesehen.



Werner Vogel auf der Geleisestraße Bacharach

Er bestätigte die Ergebnisse. Fünf bis sechs Niveaus sind erkennbar. Je nach Material musste alle 30 bis 50 Jahre eine neue Straße angelegt werden. Einige Rillen sind noch erkennbar, andere wurden komplett abgearbeitet. Noch heute sind in einer Höhe von ca. 1,50 m die Spuren von Radnaben zu sehen.



Spuren von Radnaben

D. h., das heutige Niveau ist wieder das jüngste und letzte. Man kann also sagen, dass die Straße mehrere Jahrhunderte in Benutzung war, wahrscheinlich noch bis 1762, als Kurfürst Karl Theodor sie mit veränderter Trasse neu erbauen ließ. Die Trasse bricht Richtung Bacharach abrupt ab, vermutlich wurde die Straße später als Steinbruch missbraucht. In der Nähe der Villa Zamek ist die Trassenführung wieder erkennbar, aber es sind keine Spurrillen erkennbar. Auch Richtung Neurath fehlt ein Teil der alten Straße, erst nach der Kurve ist im Gebüsch unmittelbar neben der heutigen Fahrbahn eine Stützmauer erhalten.



Stützmauer

Die Strecke hat sich bis in die Neuzeit bewährt, da die heutige Straße weitestgehend dem Verlauf der alten folgt.

Diese Straße wird auch von Sebastian Münster im 16. Jh. erwähnt:

„Man findt auch in disem rwhen land ein alte erhabne und geplastert straß, die ghat zwerch über den Hunesruck von Bachrach biß gehn Bernkastel und von dannen fürter biß gehn Trier und also für anhin durchs landt Lützelburg, die ist so richtig gemacht gleich als were sie mit einer schnuor abgemessen, ist etwan ein disch, etwan bancks höhe, etwan höher zuo beiden seiten erhaben. Wer sie aber erbauwen, ist onkündig.“

In der Oberamtsbeschreibung von Bacharach aus dem Jahr 1669 wird sie erstmals als „Römerstraß“ angesprochen.

Der weitere Verlauf ist nicht ganz klar. Dotzauer will noch Reste der Römerstraße gesehen haben.



Laut Dotzauer „Fahrrinne im Schiefer unmittelbar neben der „Römerstraße“ süd-östlich des Rabenkopfes (bei Bacharach-Neurath)“ (Dotzauer)

Ich wusste zunächst nicht, wo dieses Foto aufgenommen worden war. Dieser Mann konnte mir helfen:



Diese Stelle wurde mir freundlicherweise von Friedel Hemp aus Neurath gezeigt

So sieht es heute dort aus:



War dies die Verlängerung der Geleisestraße bei Neurath und der alte Aufstieg nach Rheinböllen über die sogenannte Römerstraße?





Oder war es der fast vollständig verschüttete Hohlweg, der in gerader Linie den Aufstieg meistert?

Die heutige Geleisestraße könnte durchaus einer römischen Route folgen, die von Rheinböllen nach Bacharach und von Steeg aus durch die Weinberge auf einem heute durch die Flurbereinigung nicht mehr nachvollziehbaren Weg nach Perscheid/Hellenpütz führte.

Eine weitere Geleisestraße befindet sich im Bereich der Burg Stahlberg über Steeg die im 13. Jh. erbaut wurde. Auch wenn in diesem Areal eine römische Höhengründung vermutet wird, ist diese Straße sicher ebenfalls frühestens im Mittelalter oder der Neuzeit angelegt worden.

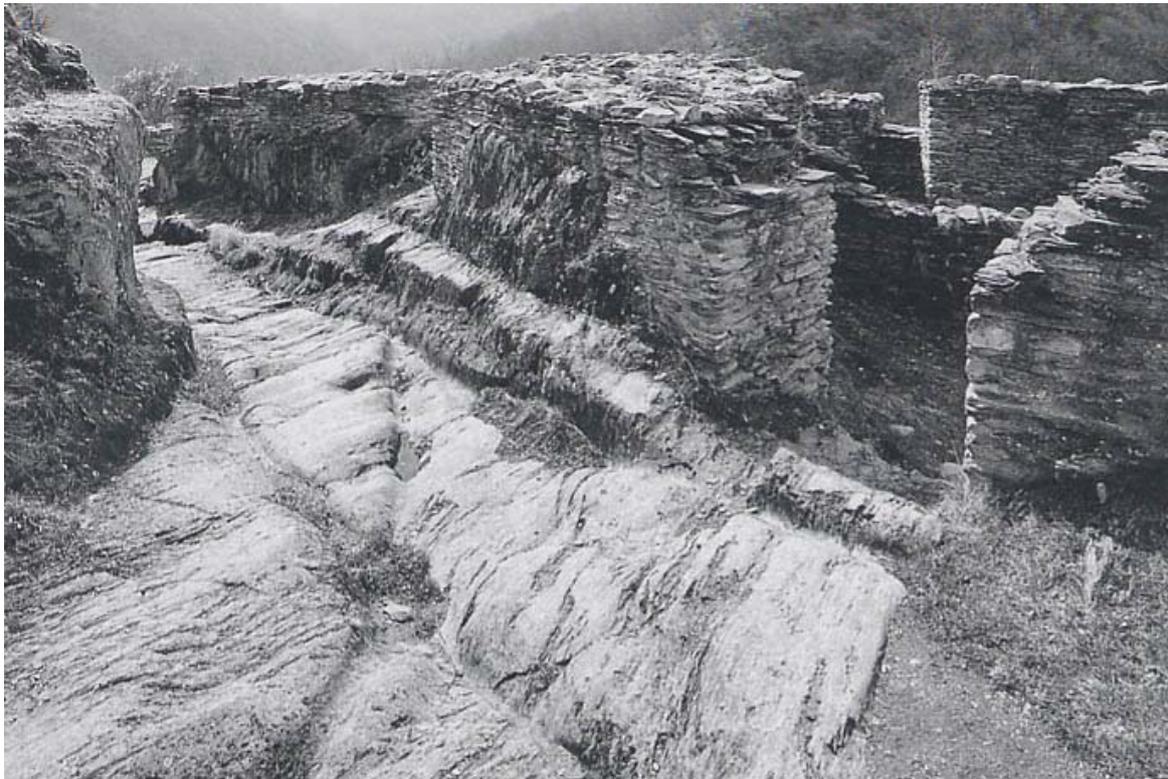


Geleisestraße im Bereich der Burg Stahlberg über Steeg (das Foto wurde mir freundlicherweise von Martin Zahn aus Steeg zur Verfügung gestellt)

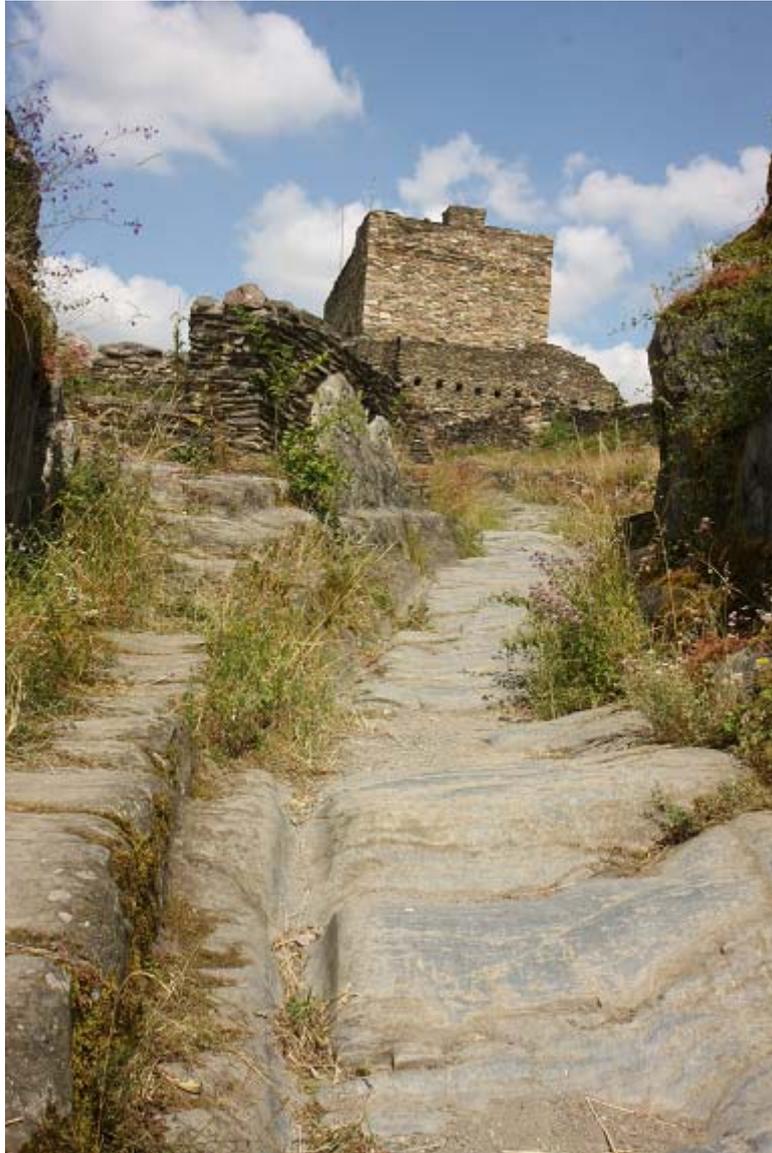


Detail (Foto: Martin Zahn)

Das gleiche gilt für die Schmidburg im Landkreis Bad Kreuznach, die spätestens seit dem 11. Jh. auf einem Schiefersporn über dem Hahnenbachtal thront. Zwar deuten auch hier Lesefunde auf eine römische Höhenburg im frühen 4. und Anfang des 5. Jh. n. Chr. hin, dennoch stammt die Geleisestraße, die im Bereich der Unterburg verläuft, aus späterer Zeit. Achim Schmidt beschreibt die Situation folgendermaßen: „Felsdurchbruch Zugangsweg im Bereich Toranlage Unterburg, Gesamtbreite 2,3 m, mit einer maximalen Tiefe von 3 m durch eine Felsbarriere getrieben. Fahrspurbereich 1,35 m breit, seitlich jeweils ein 0,4 m höher liegendes 0,5 m breites Bankett. Spurrillen in Fahrspurbereich bis zu 0,2 m tief. Aussparung für Torflügel reicht nur bis auf Höhe des seitlichen Bankettes.“ Das von ihm bezeichnete Bankett ist das ursprüngliche Straßenniveau. Die Torflügel saßen natürlich auf diesem Straßenniveau auf. Bei Tieferlegung des Weges hat man den Niveauunterschied in Kauf genommen, da man sonst wohl neue Tore hätte anfertigen müssen. Ein Gebäude mit einem unregelmäßigen fünfeckigen Grundriss in der Nähe des Tores nimmt in seiner Gestalt deutlich Rücksicht auf die offensichtlich beim Bau bereits existente Straße. Dr. Wöllner konnte bei seinen Ausgrabungen dieses Gebäude als Burgkapelle identifizieren. Einem Bericht aus dem Jahr 1596 ist zu entnehmen, dass sich die Burgkapelle in der Nähe des Burgeingangs befand und dass mit Urkundendatum vom 16. September 1339 zu Lahnstein das Zelebrieren einer Messe an einem tragbaren Altar erwähnt wurde. Die Straße wurde also vor dem Bau der Kapelle angelegt.



Die Geleisestraße im Bereich der Unterburg auf der Schmidburg. Ansicht von Norden. Rechts die Kapelle (Foto aus: Achim H. Schmidt: Baugeschichtliche Beobachtungen an der Ruine Schmidburg im südlichen Hunsrück, in: Olaf Wagener (Hg.): Burgen im Hunsrück. Eine Burgenlandschaft im Fluss der Zeiten, Petersberg 2011, S. 71).



Blick nach Nordwesten (Das Foto wurde mir freundlicherweise von Martin Zahn aus Steeg zur Verfügung gestellt).

Zur Kontinuität der Straßen

Die Spurweiten aller dokumentierten Geleisestraßen sind sehr unterschiedlich. Dies ist möglich, weil regionale Transportunternehmen die Güter auf ihren Wagen nur bis zur nächsten Station transportieren mussten. Solche Straßen mussten regelmäßig gepflegt und instandgesetzt werden, wofür meist die Anwohner verantwortlich waren.

Ich zitiere *Winfried Dotzauer*:

„Die zweifellos problematische Frage der Kontinuität der Verkehrsfunktion des Hunsrücks und der Ausonius-Straße erfährt eine gewisse Einengung durch die – möglicherweise zufallsbedingten – Königsitinerarvermerke, weit mehr noch aber durch die Regelungen hinsichtlich des Geleitwesens, die eine schon kontinuierliche Straßenbenutzung voraussetzen. Das Königsregal des Geleits bot sich den erstarkenden territorialen Kräften des Spätmittelalters als günstige Einnahmequelle

an, denen nur unverbindliche Verpflichtungen der Sorge und des Schutzes gegenüberstanden. Die Straße Mainz-Kirchberg-Trier und die neue Route durch Rheinhessen über Kreuznach-Gemünden-Kirchberg-Bernkastel, die immer mehr an Bedeutung gewinnt, sind im 14. Jahrhundert als Geleitstraßen in Gebrauch. (...) Das Geleit sollte sich von Mainz bis zwei Meilen jenseits von Trier erstrecken. Schon 1338 folgte ein weiteres Übereinkommen zwischen Kurmainz und den Sponheimer Grafen wegen des Kaufmannsgeleits. Nach einigen Jahrzehnten der Unsicherheit wurde 1360 dem Grafen Walram von Sponheim im Rahmen der Landfriedensbestrebungen durch Karl IV. befohlen, die alte Geleitsstraße vom Gau her über das Gebirge wieder zu öffnen und den Handel zu schützen. Das Reichsgesetz der Goldenen Bulle von 1356 erwähnt bei der einleitenden Festlegung der Kurfürstengeleite zu den Wahltagen nach Frankfurt für den Erzbischof von Trier auch die Hunsrückherrschaften als Geleitsherren, was auf die Berücksichtigung der Ausonius-Straße hinweist. (...) Eine ausgesprochene Bedeutung als Fernhandelsweg konnte der Ausonius-Straße im Rahmen der großen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen nur für das Teilstück Kirchberg bzw. Simmern-Bingen (-Mainz) zukommen, das zeigt ein Blick auf die Karte der „Zollstätten und Straßen im Nieder- und Mittelrheingebiet bis zum Ende des Mittelalters“ im Geschichtlichen Handatlas der deutschen Länder am Rhein. Als aber seit dem 15. Jh. die Rheinschiffahrt durch Häufungen von Zöllen unwirtschaftlich wurde, bezog die Fernhandelsstraße Frankfurt-Brüssel (Lüttich) auf ihrem Abschnitt Kreuznach-Bernkastel auch Teile der Ausonius-Straße und ihrer alten Zubringer ein. Wohl war der Rheinweg für den Transport von Massengütern ungleich geeigneter, aber die natürlichen und verkehrstechnischen Nachteile des Hunsrücks konnten selbst hinsichtlich dieser Warengruppen durch politische, wirtschaftliche und militärische Faktoren zeitweilig aufgehoben werden, wie die sponheimischen Zollordnungen erweisen.

Die älteste und anfänglich einzige Postlinie, die in Deutschland bestand, der Postkurs Wien (Innsbruck)-Brüssel (Mecheln), wurde 1506 aus dem Rheintal über Eifel und Hunsrück verlegt. Auch hier konnte die Hunsrückpassage noch immer Vorteile bieten, da es bei der Nachrichtenübermittlung auf Schnelligkeit und eine kurze Beförderungstrecke ankam.

Die Nord-Süd-Postroute, die noch 1623 als „Poste da Augusta (Augsburg) à Colonia“ bei dem italienischen Postmeister Ottavio Codogno verzeichnet ist, und die Ost-West-Route über Speyer-Wöllstein-Berkastel nach Belgien, die 1587 von dem Genueser Postmeister Dal’Herba als „Poste da Roma à Trento (Trient) et da Trento à Bruxelles per via di Augusta et Spira“ aufgeführt wird, mit ihren Abzweigungen, haben auf dem Hunsrück auch Abschnitte der alten Römerstraße und ihrer römischen Zubringer benutzt. Die Kriege des 17. Jhs. haben es den Landschaften im politischen und geographischen Umkreis der Kurpfalz neben den anfallenden lokalen Konflikten nicht möglich gemacht, eine wirkungsvolle Aktivität im Straßenbau zu entfalten. Im 18. Jh. änderte sich die Situation. Die erfolgreiche Negierung des alten Straßenzwangs, die Verlegung der Zölle von den Städten an die Landesgrenzen und die Steigerung der Reisegeschwindigkeit, die Umwege ohne große Steigungen der Straßen erträglich gestaltete, förderten den Bau von neuen „Kunststraßen“ mit festem Unterbau, die möglichst viele Gemeinden in das Verkehrsnetz eingezogen. Weniger der Merkantilismus als die Lehre der Physiokraten ebnete die theoretischen Wege. Reich- und Landesherr nahmen sich des Chausseenbaus an. (...) Heute ist die B 327, die Hunsrück-Höhenstraße, die von Koblenz in einer Gesamtlänge von 137,8 km über Kastellaun, Morbach, Thalfang, Hermeskeil bis Niederzerf führt, der wichtigste Verkehrsweg in der Ost-West-Richtung. Aus strategischen Gründen ist sie

1938 in kurzer Zeit unter Geheimhaltungsmaßnahmen gebaut worden, die historischen Anfänge sind daher noch weitgehend im dunkeln.“

Ähnlich auch *Wilhelm Burgard*:

„Im Dezember 1454 gestattete Erzbischof Jakob von Sierck dem Erzbischof Dietrich von Mainz und dem Pfalzgrafen bei Rhein, von den Waren, die zur Umgehung der alten Zölle über den Hunsrück an die Mosel und dann den Rhein hinauf gebracht wurden, den sonst zu Ehrenfels und Lahnstein bzw. zu Bacharach und Kaub erhobenen Zoll nun zu Treis zu erheben. Mehr als ein Jahrzehnt später, im Juli 1465, erlaubte der Trierer Erzbischof Johann von Baden dem Grafen von Katzenelnbogen, „von den Weinen und Kaufmannsgütern, die über den Hunsrück bis zur Mosel geführt, bei Treis eingeschifft und dann zum Rhein und rheinabwärts geführt werden, an der erzbischöflichen Zollstelle zu Treis den gleichen Zoll zu erheben, wie er ihn zu St. Goar erhoben haben würde.“ Diese Verfügung, die darauf zurückzuführen war, dass die Händler nachweislich zumindest seit 1408 die zahlreichen Zollstellen am Rhein durch ein Ausweichen auf einer Route über den Hunsrück umgehen wollten, ist in mehrfacher Hinsicht aufschlussreich.

Sie zeigt nämlich, dass sich in Reise eine – auch später noch bezeugte – Zollstelle des Erzbischofs und ein Hafen oder zumindest hafenähnliche Anlagen befanden. Die Indikatorfunktion der Zollstelle für die Rekonstruktion von wichtigen Verkehrsverbindungen braucht hier nicht erläutert zu werden. (...) Auf welchen Trassen die erwähnten Kaufmannswaren und Weine nach Treis geschafft wurden, ist beim jetzigen Forschungsstand nur schwer zu ermitteln. Da aus den erwähnten Kompensationsurkunden hervorgeht, dass die genannten Zollstellen in Lahnstein, Ehrenfels, St. Goar, Kaub und Bacharach nicht angefahren wurden, mussten die Waren schon vor der Zollstelle auf den Landweg verfrachtet worden sein. Eine Route, die in Frage käme, wäre demnach die sogenannte Ausoniusstraße mit ihren jeweiligen Abzweigungen, die bis weit in die Neuzeit eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen durch den Hunsrück bildete.“

Auffällig ist die Vielzahl der Wege, die zu den Dörfern führen. Vielleicht entstanden im Laufe der Zeit Parallelstrecken und einige Wege wurden nicht mehr genutzt.

Je mehr Geleisestraßen gefunden werden, desto unwahrscheinlicher wird eine römische Entstehungszeit.

Nach all diesen Vergleichen schauen wir wieder auf die Geleisestraße am Eierberg. Sie kann nicht so viele Niveaus aufweisen wie die Schweizer und Bacharacher Variante. Aber bei genauem Hinsehen sieht man auch hier Absätze, die ein älteres Niveau wahrscheinlich machen. Auch hier gilt, dass die Straße möglicherweise einer römischen Zubringeroute zur Fernstraße folgte und im Mittelalter und der Neuzeit weitergenutzt wurde. Das heute sichtbare Niveau ist aber sicher nicht römerzeitlich. Weiter oben mündet die Straße in zwei Hohlwege, die übrigens keine Spurrillen aufweisen und als Rinnen auslaufen.

Der bekannteste Hohlweg ist sicher der bei Küssnacht in der Schweiz, der von Friedrich Schillers Wilhelm Tell unsterblich gemacht wurde.

„Durch diese hohle Gasse muss er kommen. Es führt kein anderer Weg nach Küssnacht. Hier vollendet ich's. Die Gelegenheit ist günstig. Dort der Holunderstrauch verbirgt mich ihm. Von dort herab kann ihn mein Pfeil erlangen. Des Weges Enge wehret den Verfolgern. Mach deine Rechnung mit dem Himmel, Vogt. Fort musst du. Dein Uhr ist abgelaufen.“ Daraufhin erschießt Tell den Reichsvogt.

Josef Heinzelmann wollte in diesen beiden Hohlwegen ein System für die Berg- und Talfahrt erkennen. Ich halte das eher für unwahrscheinlich. Man muss sich fragen, wie Hohlwege entstehen. Nur wenige werden künstlich ergraben, die meisten sind die Folge der unbeabsichtigten Selbsteintiefung von Fuhr- und Fahrzeugen im Untergrund.

Zunächst hat der unbefestigte Weg dasselbe Niveau wie seine Umgebung. Durch die ständige Nutzung und durch Regen nutzt er sich ab und gräbt sich immer tiefer in den Boden ein. Irgendwann wird es aufgrund der Tiefe und der anstehenden Wände gefährlich und man legt an der Seite einfach einen neuen Weg an. Aber nicht nur die Erosion war eine Gefahrenquelle, so gibt es in der Literatur einige Schilderungen von Überfällen und Kämpfen, die dort stattfanden. In Deutschland sind bis zu elf Hohlwege nebeneinander keine Seltenheit. Auch im gesamten Viertälergebiet gibt es zahlreiche Hohlwege. Das imposanteste Beispiel ist der „Dumm“, der von Steeg aus durch den Wald führt und eine große Tiefe aufweist.



Zum „Dumm“ führte mich freundlicherweise Herbert Zahn aus Steeg



Der „Dumm“



Detail



Und sehr steil!

Bei den zahlreichen flachen, parallelen Vertiefungen beim Jagdhaus Hütwohl kann es sich auch um Schleiperwege handeln, auf denen das Holz aus dem Wald gezogen wurde. Ich glaube, dass wir es mit einer solchen zeitlich versetzten Parallelführung zu tun haben. Eine Verkehrsregelung im Sinne von Einbahnstraßen konnte man nicht, deswegen kam es auch öfter zu Auseinandersetzungen, wenn sich zwei Wagen begegneten. Fuhr ein Wagen auf die Straße ein, machte er sich durch lautes Peitschenknallen bemerkbar, das hat aber nicht immer gewirkt. Die Situation entspannte sich hier später, weil man durch die Neuanlage des Wege eine Ausweichmöglichkeit besaß.

Als Fazit ist also festzuhalten:

Es gibt keine gesicherten römischen Geleisestraßen.

Die Straße am Eierberg weist Reste mindestens eines älteren Vorgängers auf. Am Kühlberg sind es sogar fünf bis sechs verschiedene Niveaus. Die Straße in Bacharach war also über mehrere Jahrhunderte in Benutzung, sie war als Transport- und Postweg von Bedeutung und wurde erst im 18. Jh. von dem Kurfürsten Karl Theodor durch eine neue Straße ersetzt. Die Straße am Eierberg scheint nicht so lange in Gebrauch gewesen zu sein oder war weniger häufig frequentiert worden. Für beide Straßen gilt, dass der Untergrund, auf dem wir heute stehen keineswegs von römischen Händen erbaut worden ist, sondern aus der Neuzeit stammt. Es ist aber durchaus möglich, dass beide Straßen römischen Routen als Verbindung zur Ausoniusstraße bzw. römischen Siedlungen folgten. Ob aber die längst verschwundene darüber liegende römische Straße auch schon Spurrillen besaß, bleibt reine Spekulation.

Literaturliste Geleisestraße

Brinckmann, Justus: Führer durch das Hamburgische Museum für Kunst und Gewerbe, Band 1, Hamburg 1894. (Zu den Schüsseln)

Lindenschmit, Ludwig: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, Band 14, Trier 1895, S. 389 Tafel XVIII, Nr. 1. (Zum reichverzierten Henkel aus Bronze)

Lindenschmit, Ludwig: Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst, Band 21, Trier 1902, S. 431 Tafel 10 Nr. 2. (Zum Bronzekrug mit beweglichen Attachen)

Nottebrock, Hans: Alte Straßen im Gebiet von Hunsrück und Eifel, in: Rheinische Heimatblätter, 2. Jahrgang, Heft 1, Coblenz 1925, S. 299ff.

Hagen, Joseph: Römerstrassen der Rheinprovinz. Erläuterungen zum Geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz, 8. Band, Bonn 1931.

Kutscher, Friedrich: Chronik von Oberdiebach, Oberdiebach 1939.

Bulle, Heinrich: Geleisestraßen des Altertums, Sitzungsberichte der Bayerischen Akademie der Wissenschaft. Philosophisch-historische Klasse, Jahrgang 1947, Heft 2, München 1948.

Wagner, Friedrich-Ludwig: Stadt Bacharach und Samtgemeinde der Viertäler, Bacharach 1956.

Schoppa, Helmut: Die Bedeutung des Mittelrheingebietes in römischer Zeit, in: Nassauische Annalen. Jahrbuch des Vereins für Nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung, Band 70, Wiesbaden 1959, S. 13ff.

Hauff, Wilhelm: Lichtenstein, Wiesbaden 1961.

Krüger, Herbert: Hessische Altstrassen des 16. und 17. Jahrhunderts, Hessische Forschungen zur Geschichtlichen Landes- und Volkskunde, Heft 5, Kassel/Basel 1963.

Knopp, Werner: Straßen und Wege, in: Heyen, Franz-Josef (Hg.): Zwischen Rhein und Mosel. Der Kreis St. Goar, Boppard 1966, S. 553ff.

Beier, Harm-Eckart: Untersuchung der Gestaltung des römischen Straßennetzes im Gebiet von Eifel, Hunsrück und Pfalz aus der Sicht des Straßenbauingenieurs, Dissertation TU Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig 1971.

Dotzauer, Winfried: Mainz – Bingen – Trier. Die Geschichte eines bedeutenden Verkehrsweges von der Römerzeit bis heute, in: Jahrbuch der Vereinigung „Freunde der Universität Mainz“, 23./24. Band, Mainz 1975, S. 1ff.

Stümpel, Bernhard: Bericht des staatlichen Amtes für Vor- und Frühgeschichte Mainz für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1976, in: Mainzer Zeitschrift. Mittelrheinisches Jahrbuch für Archäologie, Kunst und Geschichte, Band 73/74, Jahrgang 1978/79, Mainz 1979, S. 336, 362.

Stuart, P.: Ein bacchischer Wagenaufsatz, in: Oudheidkundige mededelingen uit het Rijksmuseum van Oudheden te Leiden, Band 62, Leiden 1981, S. 47ff.

Zahn, Walter: Straßenbau Bacharach – Rheinböllen Anno 1860, hrsg. vom Verein für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler e. V., Kleine Schriftenreihe Nr. 3, Bacharach 1987.

Wöllner, Ulrich: Die Schmitzburg – Freilegung und Erhaltung einer mittelalterlichen Befestigungsanlage im Hunsrück, Teil III: die sogenannte Niederburg sowie Kapelle, Zuwege und Tore, in: Hansenblatt Nr. 41 August, St. Goar am Rhein 1988, S. 83ff.

Bahn, Peter: Die Geschichte des Diebachtals. Oberdiebach und Manubach von den Anfängen bis zur Gegenwart, Oberdiebach 1989.

Haffner, Alfred: Belgium. Topographie – Verkehrssystem – Siedlungsgefüge, in: Haffner, Alfred (Hg.): Gräber – Spiegel des Lebens. Zum Totenbrauchtum der Kelten und Römer am Beispiel des Treverer-Gräberfeldes Wederath-Belgium, Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier, Nr. 2, Mainz 1989, S. 13ff.

Czysz, Wolfgang (et. al.): Die Römer in Bayern, Stuttgart 1995.

Heinzelmann, Josef: Der Weg nach Trigorium... Grenzen, Straßen und Herrschaft zwischen Untermosel und Mittelrhein im Frühmittelalter, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte, hrsg. von Heinz-Günther Borck und Hans-Walter Herrmann unter Mitarbeit von Jost Hausmann, 21. Jahrgang, Koblenz 1995, S. 9ff.

Linz, Karl-Ernst: Straßen und Wege, in: Wagner, Friedrich-Ludwig: Bacharach und die Geschichte der Viertälerorte Bacharach, Steeg, Diebach und Manubach, hrsg. vom Verein für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler e. V., Bacharach 1996, S. 461ff.

Ziethen, Gabriele/Rupprecht, Gerd: Zur Geschichte des Viertälergebietes vor dem Einsetzen der schriftlichen Überlieferung, in: Wagner, Friedrich-Ludwig: Bacharach und die Geschichte der Viertälerorte Bacharach, Steeg, Diebach und Manubach, hrsg. vom Verein für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler e. V., Bacharach 1996, S. 17ff.

Schumacher-Immel, Daniela: Die Ausoniusstraße, in: Burgard, Friedhelm/Haverkamp, Alfred (Hg.): Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, Trierer Historische Forschungen, Band 30, Mainz 1997, S. 75ff.

Brunner, Georg O.: Karrengelise: ausgefahren oder handgemacht, antik oder neuzeitlich?, in: Bündner Monatsblatt, Band 4, Chur 1999, S. 243ff.

Maus, Reinhold: Bacharach's Strassen im Wandel der Zeiten, hrsg. vom Verein für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler e. V., Bacharach 1999.

Brunner, Georg O.: Der Nachweis römischer Wege und Karrengeleise durch Funde von Hufschuhfragmenten (Julier, Septimer, Maloja, Lenzerheide), in: Jahresberichte des Archäologischen Dienstes Graubünden und der Denkmalpflege Graubünden, Chur 2002, S. 116ff.

Das Rheintal von Bingen und Rudesheim bis Koblenz. Eine europäische Kulturlandschaft, Band 2, hrsg. vom Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz, Mainz 2002.

Schiller, Friedrich: Wilhelm Tell, Frankfurt 2002.

Heinz, Werner: Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich, Stuttgart 2003.

Rathmann, Michael: Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum, Beihefte der Bonner Jahrbücher, Band 55, Mainz 2003.

Rupprecht, Gerd/Heising, Alexander (Hg.): Vom Faustkeil zum Frankenschwert. Bingen – Geschichte einer Stadt am Mittelrhein, Band 2 der Binger Stadtgeschichte, Mainz 2003.

Schneider, Guy: Untersuchungen zum römischen Straßennetz in der Schweiz. Geleisestraßen, in: Bonner Jahrbücher, Band 202/203, Jahrgang 2002/2003, Mainz 2003, S. 267ff.

Ausonius, Magnus D.: Mosella, hrsg., übersetzt und kommentiert von Paul Dräger, Düsseldorf/Zürich 2004.

Bollinger, Sabine: Römerstraßen in der Schweiz, in: Bachmann, Dirk/Beyer Brigitte (Beteil.): „Alle Wege führen nach Rom...“. Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn. Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland, 16, Pulheim 2004, S. 43ff.

Schneider, Guy: Alle Wege führen nach Rom – auch Geleisestraßen?, in: Bachmann, Dirk/Beyer Brigitte (Beteil.): „Alle Wege führen nach Rom...“. Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn. Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland, 16, Pulheim 2004, S. 67ff.

Cüppers, Heinz: Die Römer in Rheinland-Pfalz, Hamburg 2005.

Kuhnen, Hans-Peter: Trier. Kaiserpalast und Wirtschaftszentrum der Spätantike, in: Imperium Romanum. Römer, Christen, Alamannen – Die Spätantike am Oberrhein, hrsg. vom Badischen Landesmuseum Karlsruhe. Begleitband zur Großen Landesausstellung Baden-Württemberg, Stuttgart 2005, S. 234ff.

Nuber, Hans Ulrich: Das Römische Reich (260 – 476 n. Chr.), in: Imperium Romanum. Römer, Christen, Alamannen – Die Spätantike am Oberrhein, hrsg. vom Badischen Landesmuseum Karlsruhe. Begleitband zur Großen Landesausstellung Baden-Württemberg, Stuttgart 2005, S. 12ff.

Schwarz, Peter-Andrew: Die „Tabula Peutingeriana“, in: Imperium Romanum. Römer, Christen, Alamannen – Die Spätantike am Oberrhein, hrsg. vom Badischen Landesmuseum Karlsruhe. Begleitband zur Großen Landesausstellung Baden-Württemberg, Stuttgart 2005, S. 184ff.

Schwarz, Peter-Andrew: Ausonius. Seine Vita und sein Wirken in Trier, in: Imperium Romanum. Römer, Christen, Alamannen – Die Spätantike am Oberrhein, hrsg. vom Badischen Landesmuseum Karlsruhe. Begleitband zur Großen Landesausstellung Baden-Württemberg, Stuttgart 2005, S. 248ff.

Anhäuser, Uwe: Die Ausonius-Strasse. Von Bingen über den Hunsrück nach Trier, Alf 2006.

Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz. Kreis Mainz-Bingen 18.1, hrsg. im Auftrag des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft, Jugend und Kultur vom Landesamt für Denkmalpflege, bearb. von Dieter Krienke, Worms 2007.

Merten, Jürgen: Der römische Vicus Belginum und die rheinische Altertumsforschung, in: Cordie, Rosemarie (Hg.): Belginum. 50 Jahre Ausgrabungen und Forschungen, Mainz 2007, S. 31ff.

Gilles, Karl-Josef: Befestigte spätrömische Höhensiedlungen in Eifel und Hunsrück, in: Steuer, Heiko/Bierbrauer, Volker/Hoeper, Michael (Hg.): Höhensiedlungen zwischen Antike und Mittelalter von den Ardennen bis zur Adria. Ergänzungsband zum Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 58, Berlin 2008, S. 105ff.

Jung, Heinz: Unterwegs auf den Landstraßen und das Büdesheimer Pflaster, in: „Die Byrtze“, Heimatfreunde Büdesheim e. V., Heft Nr. 8, Bingen 2009, ohne Seitenzählung.

Maus, Reinhold: Postverkehr einst, hrsg. vom Verein für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler e. V., Kleine Schriftenreihe Nr. 23, Bacharach 2009.

Hunold, Angelika: Die Befestigung auf dem Katzenberg bei Mayen und die spätrömischen Höhenbefestigungen in Nordgallien. Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Band 88, Mainz 2011.

Schmidt, Achim H.: Grafensitz in römischen Ruinen? Baugeschichtliche Beobachtungen an der Ruine Schmidburg im südlichen Hunsrück, in: Wagener, Olaf (Hg.): Burgen im Hunsrück. Eine Burgenlandschaft im Fluss der Zeiten, Petersberg 2011, S.62ff. S. 62ff.

Mein Beitrag über die Hügelgräber der Hunsrück-Eifel-Kultur im Viertälergebiet auf meiner Homepage www.kultur-am-mittelrhein.de