

# TRANSPORT- UND VERKEHRSWEGE

## STRASSEN

Für die Rekonstruktion des römischen Straßennetzes im Bearbeitungsraum kann auf die Publikationen von Joseph Hagen von 1923 und in aktualisierter Form von 1931 zurückgegriffen werden (**Karte 1**). Der Vorarbeiter des Bonner LandesMuseums Joseph Krämer informierte über Straßenbefunde und Fundstellen, die den Verlauf der Straße anzeigten. Die von Hagen als sicher kartierten Strecken sind die zwei Hauptstraßen (Straßen A und B), die von Mayen in nordöstlicher Richtung nach Andernach führten<sup>198</sup>. Zwischen Kottenheim und dem Ortsausgang von Kruft war der Verlauf der römischen Straße (A) identisch mit der heutigen B256<sup>199</sup>. Die südliche Straße (B) führte über Trimbs an den bekannten Grabgärten vorbei (Tri2), wo 1991 der Straßenkörper (Tri6) erneut gefunden wurde.

Am südlichen Ortseingang von Kruft vereinten sich die südliche und nördliche Straße (A und B) und führten durch das Tuffbergwerksrevier, das somit optimal an das Verkehrsnetz angeschlossen war<sup>200</sup>.

Entlang der Straße lagen mehrere Gräberfelder mit Grabkammern und Grabmonumenten.

Der römische Straßenverlauf führte geradlinig nach Norden, verließ damit an der Kreuzung mit dem Feldweg die heutige Bundesstraße bei 144,4 m ü. NN. Die Strecke über das Bürgerhaus nach Andernach entsprach ungefähr der heutigen Mayener Hohl<sup>201</sup>. Das letzte Straßenstück zum Hafen von Andernach ging nach Ellmers über die heutige Kirchstraße<sup>202</sup>.

Innerhalb des Bergwerksreviers belegen zahlreiche Gräber- und Bergwerksfundstellen nördlich des Krufter Baches eine ostwestlich verlaufende Straße C, die von der Hauptstraße AB abzweigt. Die Straße C muss sich wohl mit einer Straße gekreuzt haben, die über den Höhenzug links der Nette Richtung Norden zog. Auf diesen Verlauf – über den Tönchesberg nach Welling und Trimbs (Straße D) –, den Hagen 1931 bereits vermutete, aber nicht auf seiner Karte einzeichnete, deutet eine Reihe von römischen Siedlungsfundstellen (**Beil. 1**)<sup>203</sup>. Möglicherweise handelt es sich um den Verlauf eines prähistorischen Verkehrswegs, der auf der Wasserscheide verlief. Einen Anhaltspunkt liefert ein vermutlich eisenzeitliches Hügelgrab, das auf einer Anhöhe orthofotografisch dokumentiert wurde (Och34). Dieses Schema wurde bei der Ausgrabung des Gräberfeldes in Wederath festgestellt. Die Hügelgräber werden nach Haffner in die Zeit der jüngeren Hunsrück-Eifel-Kultur datiert<sup>204</sup>.

Etwa parallel dazu verlief die Straße östlich der Nette in nordöstlicher Richtung nach Urmitz am Rhein (Straße E). Der Verlauf und der Übergang über den Loebach sind durch Gräber- und Siedlungsfundstellen rekonstruiert worden. Inzwischen sind in diesem Bereich weitere Fundstellen bekannt, die eine weitere Straße mit Bezug zur Topografie am Hangfuß nahelegen. Dieser liegt in derselben Flucht wie der Straßenbefund (Straße F), den man beim Bau des Bahnhofs in Ochtendung fand<sup>205</sup>. Diese ostnordöstliche Straßen-trasse wird durch den *tumulus* von Nickenich, der 1978 zutage kam, bestätigt (Och9). Parallel dazu verläuft südlich auf dem Höhenzug der Karmelenberggruppe ebenfalls eine Strecke, die nach Koblenz führt<sup>206</sup>. Für

198 Vgl. Hagen 1923, Kartenblatt 2.

199 Mangartz 2008, 98.

200 Im Tuffbergwerksrevier wurde der Straßenkörper mehrfach festgestellt: Hagen 1931a, 288.

201 Hagen 1931a, 288-289. – Vgl. Brückner 1999, Taf. 54.

202 Vgl. D. Ellmers, Archäologischer Kommentar zu dem Gedicht des Venatius Fortunatus über seine Moselreise. In: K. Schäfer

(Hrsg.), Andernach im Frühmittelalter. Andernacher Beitr. 3 (Andernach 1988) 25-68. 31-32.

203 Hagen 1931a, 294.

204 Möller 2007, 83-84.

205 Hagen 1931a, 267.

206 Vgl. Hagen 1923, Kartenblatt 2.

eine ostwestliche Verbindung über die Nette fehlt im südöstlichen Quadranten nach wie vor ein eindeutiger Beleg. Möglich wäre eine Brücke über die Nette bei der Fundstelle Och9, wo das Flusstal südlich der Mündung des Loehbachs erweitert und auch heute eine Straße ist<sup>207</sup>. Hagen hatte 1931 nur Hinweise auf den Straßenverlauf südlich der Nette zwischen Trimbs und Ochtendung über Polch<sup>208</sup>.

## WASSERWEGE

Die Nette und der Krufter Bach boten sich für den Transport der Produkte aus den Basalt- und Tuffsteinbrüchen zum Rheinhafen nach Andernach aufgrund ihrer Nähe an<sup>209</sup>. Zweifel an der Nutzung der Wasserstraße bis zum Rhein ließen Wasserfälle in Plaidt, hinter der Einmündung des Krufter Baches in die Nette, aufkommen. Die Keiltaschen, die Mangartz an mehreren Basaltblöcken im Wasser festgestellt hat, belegen allerdings den Versuch, die störenden Lavablöcke für die leichtere Entfernung zu zerkleinern, um die Nette bis zum Rhein schiffbar zu machen<sup>210</sup>. Offenbar misslang dieses Vorhaben. Wenn man die Nette bzw. den Krufter Bach bis dorthin genutzt hat, mussten die Tuff- und Mühlsteine an dieser Stelle von den Schiffen/Flößen auf Wagen umgeladen werden, um die Wasserfälle zu umgehen. Aufgrund der damit verbundenen Erschwernisse vermutet Mangartz, dass der Tuffsteintransport in römischer Zeit eher über die gute Anbindung der Römerstraße nach Andernach erfolgt ist<sup>211</sup>. Eckoldt und Röder vertraten hingegen die Ansicht, dass die tonnenschwere Last fast ausschließlich auf dem Wasserweg transportiert wurde<sup>212</sup>. Für die Nutzung der Nette zu Transportzwecken sprechen, wie Angelika Hunold nachvollziehbar argumentiert, die Mühlsteinwerkstätten in Mayen nahe der Nette sowie die spätantiken Höhenbefestigungen der sog. Nettekette<sup>213</sup>. Die Untersuchungen von Hunold haben gezeigt, dass durch eine hohe Zahl an Höhenbefestigungen in Nordgallien gezielt die Wasserwege kontrolliert wurden. Zum einen wurde damit verhindert, dass Flüsse als Einfallsrouten von Angreifern genutzt wurden, zum anderen wurde sicher auch der Schutz von Warentransport gewährleistet<sup>214</sup>.

Neueste Forschungen aus dem nahe gelegenen Segbachtal in Mendig haben eine Drainageanlage am Ufer des Segbaches (Zufluss vom Krufter Bach) feststellen können, die nach der Interpretation von Wenzel zur Trockenlegung eines Warenumsschlagplatzes gedient hat. Es ist gut vorstellbar, dass hier Mühlsteine ver- und Getreidelieferungen entladen wurden, wofür zahlreiche Mühlsteinrohlinge aus der Villa und ein großes *horreum* sprechen<sup>215</sup>.

Es muss in Erwägung gezogen werden, dass der Transportweg saisonal unterschiedlich gewählt wurde. Vor allem in den Frühlings- und Herbstmonaten, wenn die Flüsse mehr Wasser führten, stellte der Transport über die Wasserwege möglicherweise eine gute Alternative zu den Straßen dar<sup>216</sup>. Weitere Untersuchungen sind notwendig, um die Funktion eines möglichen Stausees bei der Axialhofanlage Mendig »Lungenkärchen« zu bestätigen, der für den Betrieb einer Mühle und möglicherweise zur Erhöhung des Wasserstands zum Mühlsteintransport über den Segbach genutzt worden sein könnte<sup>217</sup>.

<sup>207</sup> Zur topografischen Geländesituation einer Bücke in der Nordeifel: vgl. Übergang der »Agrippa-Straße« im Bereich der Talerweiterung am Zusammenfluss von Urft und Wellerbach im *vicus* bei Nettersheim (Kr. Euskirchen): Ortisi 2012, Abb. 1.

<sup>208</sup> Hagen 1931a, Übersichtskarte 1.

<sup>209</sup> Vgl. hierzu grundsätzlich die Schiffbarkeit kleiner Flüsse in: Eckoldt 1986.

<sup>210</sup> Mangartz 2008, 190-191.

<sup>211</sup> Mangartz 2008, 191.

<sup>212</sup> Eckoldt 1986, 203.

<sup>213</sup> Hunold 2012, 284-294. – Vgl. zuletzt zu diesem Thema: Wenzel 2014, 231-235. – Schaaff 2015, 211.

<sup>214</sup> Hunold 2012, 357-363. 270-271.

<sup>215</sup> Wenzel 2012, 149-150.

<sup>216</sup> Für den freundlichen Hinweis bedankt sich die Verfasserin sehr bei Thomas Fischer.

<sup>217</sup> Grünewald 2011, 169-170.