

2. Die Römerstrasse von Mainz nach Coblenz, bei Coblenz neu aufgedeckt 1878.

Im Anschlusse an meine früheren Mittheilungen über die römischen Strassenrichtungen bei und zu Coblenz: Heft XLII von 1867 S. 37, Heft L u. LI von 1871 S. 62 Anmerkung und Heft LVIII von 1876 S. 95 kann ich nunmehr die Richtung der von Mainz nach Coblenz und über die Mosel weiter rheinabwärts führenden Römerstrasse von der Laubbach ab bis zum Uebergange über die Mosel als unzweifelhaft feststehend bekunden.

Die Aufdeckung der Römerstrasse gelegentlich der Auswerfung der Fundamente für die städtische Gasfabrik an der Laubbach im Jahre 1871 liess deren Richtung von Süden nach Norden längs den Weinbergen am Ostabhang der Carthause nach dem unteren Flankenthurm des Forts Constantin und weiterhin als zusammenfallend mit der Löhrehaussee, Löh-, Markt- und Judenstrasse bis zu den 1865 in der Mosel entdeckten Resten einer römischen Brücke bereits muthmassen.

Nunmehr ist gelegentlich des Baus der Berlin-Metzer Staatsbahn der alte römische Strassenkörper an vier Stellen auf eine Distanz von einer halben Stunde Wegs wirklich blossgelegt worden.

Die genannte Bahn schneidet nach Ueberbrückung des Rheins einige hundert Schritte von der Gasanstalt mit einer scharfen Curve in den Ostabhang der Carthause ein, geht dann in der Form eines langgestreckten umgekehrten Σ um das Fort Constantin herum und biegt dann in das Moselthal ein, hat somit die Terrasse am Ostabhange des Carthäuser Bergs, worüber das „Engelspfädchen“ läuft (worin wir schon früher den römischen Strassendamm erkannten), zweimal durchschnitten.

Sowohl an diesen beiden Stellen, wie an zwei anderen der Stadt Coblenz noch nähergelegenen, haben die im verflossenen Jahre ausgeführten Erd- und Nivellirungsarbeiten den römischen Strassenkörper aufgedeckt.

Der erste wie der zweite Punkt, welche noch in der Richtung

des nunmehr gänzlich zerstörten Engelspfads lagen, zeigten die Strasse in der nördlichen Verlängerung des 1871 an der Gasfabrik gefundenen Stückes in der dort angegebenen Breite von $18\frac{3}{4}$ Fuss rhein., ohne Baustiel und in der Heft XLII S. 173 beschriebenen Bauart. Auch die Verlängerung der dort beschriebenen Wasserleitung wurde gefunden. Sie begleitete die Strasse in der Richtung von der Laubbach nach Coblenz hin einige Minuten lang westlich, führte zu einem quadratisch behauenen horizontal im Boden liegenden Sandsteinblocke mit viereckigem Loche in der Mitte und gab somit der Vermuthung Raum, dass der Wasserlauf hier senkrecht in den Boden hinab, sodann horizontal unter der Strasse weg, zu einem ostwärts der Strasse in der Rheinebene gelegenen Etablissement geführt haben könnte.

Viel interessanter war der Befund an der dritten Stelle, welche wiederum in beinahe schnurgrader nördlicher Verlängerung einige Minuten näher an Coblenz heran liegt. Es kreuzen sich nämlich unter dem Aufgange zur Carthause, etwa hundert Schritte von dem mächtigen Thurm des Forts Constantin entfernt, die zum Carthäuser Plateau von Coblenz aus führende Chaussee der Löhrthorvorstadt mit dem sogenannten Kreuzwege, einem Feldwege, welcher in der Richtung von Osten nach Westen von den Anlagen gegenüber Pfaffendorf am Kirchhofe vorbei nach Moselweiss führt.

An diesem Punkte hatten die Nivellirungsarbeiten für das Eisenbahnplanum einen harten Strauss mit dem hier 9 Fuss dicken, aus sieben bis acht übereinanderliegenden Strassenschichten bestehenden Chausseekörper und entwickelten hier ein culturhistorisch sehr interessantes Profil der successiven Strassenbauten von vielleicht zwei Jahrtausenden.

Die oberste Schicht aus gekleintem Basalt auf Thonbruchsteinbettung bildete die zur Zeit der Festungsbauten auf der Carthause, also etwa 1819 oder 20, angelegte moderne Chaussee von $1\frac{1}{2}$ Fuss Dicke und 40 Fuss Breite. Darunter lagen die schüchternen Versuche eines regelmässigen Chausseebaus aus letzter kurtrierischer Zeit, als noch der Thurn- und Taxissche Eilwagen über den Hundsrücken nach Bingen fuhr, bestehend aus zwei Schichten rothen Lehms wechselnd mit unordentlich gelagertem Thonschiefergestücke, etwa 4 Fuss dick und 36 Fuss breit. Dann folgte eine fast 2 Fuss starke, 30 Fuss breite, aus Sand und Lehm mit unterliegendem Rheinkieselgerölle zusammengestampfte Schicht, wohl aus mittelalterlicher Zeit, darunter eine felsenhart gewordene Strasse aus Sand und Lehm mit einzelnen Ziegel-

stücken und zu unterst ein regelmässiges Steinpflaster, welches einer auf dem gewachsenen Boden endenden Kiesschicht auflag, 18 Zoll dick und 20 Fuss breit.

Referent hatte dem allmählichen, sehr mühseligen Aufhacken und Abgraben dieser Strassenschichten wochenlang mit gespanntem Interesse beigewohnt, da ihm sicher schien, dass die unterste die gesuchte Römerstrasse sein müsse, war aber doch überrascht, eine Pflasterung zu finden und ersuchte daher den Abtheilungs-Commissar der Staatsbahn Herrn Sarrazin um gefällige Mitwirkung zu einer gründlichen Untersuchung dieser Stelle. Herr Sarrazin ist dieser Bitte in der lebenswürdigsten Weise nachgekommen und hat durch den Bauaufseher Preusser sowohl ober- wie unterhalb Querdurchschnitte ziehen lassen, welche nicht nur den Umfang und den Zweck der Pflasterung, sondern auch die Fortsetzung der Strasse noch weiter nach Coblenz hin, das Vorhandensein eines Bankets, dessen Bau und Dimensionen, sowie endlich den römischen Ursprung der ganzen Anlage aufs Unzweifelhafteste darthaten.

Es zeigte sich, dass die Pflasterung in der ganzen Breite der Strasse sich nur auf den Kreuzungspunkt (die Vierung) der Löhrraussee und des Kreuzwegs beschränkte, und diese also doppelt benutzte Stelle verstärken sollte, dass sich aber nach Coblenz zu auf der Westseite der Strasse ein gepflastertes Banket daran anschloss.

Das Pflaster sowohl des Uebergangspunkts wie des Bankets bestand aus gewöhnlichen Findlingsfeldsteinen (Grauwacke) und liess eine gewisse Regelmässigkeit in der Einsenkung erkennen, indem die grösseren Steine (wie noch heute häufig geschieht) in schrägen Bändern zusammengestellt und die Zwischenräume zwischen diesen Bändern mit kleinen Steinen ausgefüllt waren. Der Hauptstrassenzug neben dem Banket bestand an den nicht gepflasterten Stellen von unten nach oben aus 10" hohen Thonschieferbruchsteinen, 8" Kleinschlag aus Rheingeschiebe und 10" Beschüttung aus grobem Lehm und Rheinsand. Er zählte 21 Fuss Breite und war nach dem Banket zu mit aufrechtstehenden grossen Bordsteinen eingefasst.

Man konnte deutlich in dem ausgefahrenen Niveau zwei Wagenleise und bei dem Banket eine durch die Benutzung bewirkte Einsenkung nach der Strasse zu erkennen.

Das Banket zeigte an verschiedenen Stellen bis zu 6 Fuss Breite, war also zum Ausweichen von zwei belasteten Personen geeignet.

Es hätte nur noch des Funds eines Meilenzeigers mit Inschrift bedurft, um den Beweis zu liefern, dass auch in der Archaeologie die Analysis oft durch die Synthesis und umgekehrt bestätigt wird. Schon glaubten wir durch das Auffinden einer 4 Fuss langen, 10 Zoll starken Basaltsäule, welche in zwei Stücke zerbrochen, in der Nordwestseite des gepflasterten Theils lag, uns einer solchen Entdeckung zu nähern. Es ergab sich aber, dass die Säule den antiken Prellstein für den nach Moselweiss weiter gehenden Kreuzweg abgegeben hatte.

Ausser einigen Hufeisen und kleineren behauenen Kalk- und Sandsteinen aber auch einigen Quadern von Mendiger Lava wurde nichts gefunden, namentlich keine Münzen und Ziegelfragmente.

Auch war leider nicht zu constatiren, ob und wo die vom Hundsrücken über das Carthäuser Plateau herabsteigende alte Strassen-Verbindung von Trier über den stumpfen Thurm* (Belginum) und von Bingen über Rheinböllen — deren römischen Ursprung die im Walde unter dem Kühkopf noch sichtbaren Reste nicht verleugnen können — sich mit der oben beschriebenen römischen Rheinstrasse vereinigt habe.

War die Richtung derselben mit dem modernen Strassenzuge identisch, dann musste der gesuchte Vereinigungspunkt sich mit Nothwendigkeit an der Stelle des gepflasterten Uebergangs am Kreuzwege finden und wäre vielleicht in der über dem Pflaster liegenden stärkeren und breiteren Schicht erkennbar, die Hundsrücker Strasse somit jünger als die Rheinstrasse. Indessen giebt es auch einen alten steilen Aufgang zur Carthause in der Richtung vom Kirchhofe nach dem Fort Constantin hin (an dessen Stelle das 1020 auf der Stätte einer bereits im 8. Jahrhunderte zerstörten Martyrerkirche neu gegründete Kloster Beatusberg oder die Carthause lag), zu dem man von der Rheinstrasse her durch den oben erwähnten Kreuzweg gelangt.

Durch diese Ermittlungen ist somit als erwiesen anzusehen, dass die von Mainz nach Coblenz und Cöln längs dem Rheine laufende Römerstrasse nach dem Uebergange über den Laubbach, $\frac{3}{4}$ Stunde oberhalb Coblenz, links westlich von der jetzigen Rheinchaussee und der rheinischen Eisenbahn in gerader Linie der untersten Weinbergterrasse des Ostabhanges der Carthause folgte; dass der Strassenkörper von dem Gasometer der städtischen Gasfabrik und zweimal durch den Einschnitt der Berlin-Metzer Eisenbahn durchschnitten ist; dass derselbe nur wenige

Schritte von dem westlichen Endpfeiler des neu angelegten Viadukts über die rheinische und Berlin-Metzer Bahn zur Carthause, welcher in den Strassenkörper hinein fundamentirt ist, von dem uralten Kreuzweg zwischen Pfaffendorf und Moselweiss durchkreuzt ist; dass von dem Kreuzungspunkte an die Römerstrasse mit einem westlich anstossenden Banket in schnurgerader Linie etwa zwei Fuss unter dem Planum der Berlin-Metzer Bahn, sodann unter dem Durchschnittspunkte der rheinischen Bahn, und unter dem Niveau der Löhrthorchaussee, durch das Löhrthor, die Löhrstrasse, Markt- und Judengasse zur oberen Ecke des Florinsmarkts führte, dort auf der 1865 entdeckten hölzernen Brücke die Mosel überschritt und jenseits derselben ihre Richtung nach Cöln und dem Niederrhein fortsetzte.

Herrn Bau-Commissar Sarrazin, welcher die Güte gehabt hat, durch den Bauaufseher Preusser einen kurzen Fundbericht nebst Grundriss und vier Profilen entwerfen zu lassen, spreche ich hiermit für diese Unterstützung meinen besten Dank aus.

Coblenz, Januar 1879.

v. Eltester, Archivrath.
