

Zur historischen Stadtentwicklung von Oberwesel



von Josef Heinzelmann

Es hat sich einiges Neues ergeben, seit ich in meinem Trigorium-Aufsatz [1] schloss: „Die vielerorts schon von der Topographie bewirkte Fortdauer römischer Straßen überrascht nicht, wohl aber, dass es ein derart umfangreiches Straßensystem gab, das bis zum Ende des alten Reichs noch nicht völlig zerfallen, in der Karolingerzeit aber wohl noch weitgehend intakt war. Die nachgewiesene Siedlungskontinuität, aber auch die Erhaltung der Namen für Siedlungen, Flurteile, und natürlich Bäche und Berge erweist sich oft als die Beibehaltung von menschlichen Einrichtungen.“

Die Kontinuität von Grenzen sagt noch mehr als die von Namen, Straßen oder Siedlungsorten über „staatliche“, zumindest gesellschaftliche Kontinuität zwischen Spätantike und Mittelalter aus. Ich wage die Vermutung, dass viele Grenzen im Untersuchungsgebiet noch bedeutend älter als die des St. Goarer Waldes sind. Viele Erscheinungen drängen die Vermutung auf, dass in heutigen Grenzabschnitten sich noch Reste römischer Limitationen erhalten haben, womit wie im Inneren Galliens manche heutige Gemarkung auf einen spätantiken Fundus zurückgeht. Eine genaue Untersuchung würde gewiss unsere Vorstellungen von „Landnahme“ [2], Siedlungsgeschichte und Zusammenhang zwischen spätrömischen und frühmittelalterlichen Grundbesitzerschichten auf ein neues Fundament stellen [3].

Die Kontinuität von Grenzen im Trechirgau und natürlich auch von dessen Außengrenzen ist neben eine ganze Reihe anderer Phänomene zu stellen, die in ähnliche Richtung deuten. Zu relativieren ist sogar die Einschränkung, die einer der besten Kenner des Problems machte: „Der klassische Kontinuitätsträger aber fiel aus: die Kirche. Jedenfalls in ihrer Bistumsorganisation“ [4]. Die offensichtlich lückenlose räumliche Identität von Trechir- plus Mayengau mit dem Archidiakonats Karden, die sehr deutliche Struktur in frühmittelalterliche oder gar spätantike Ur-Pfarreien, die Vielzahl ältester Patrozinium und sogar die einheimischen Hagiographien: Alles deutet auf das Gegenteil.

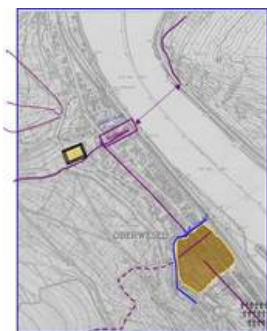
Ich halte nochmals fest, dass der Trechirgau nicht zu den „nach Vororten benannten pagi anzusprechen“ ist. Ob der Mayengau oder Maienfeldgau, der Comitatus *Megenensium* seinen Namen nach der Stadt Mayen hat, wird von den bisherigen Darstellungen nicht einheitlich bestätigt. In unserem Zusammenhang stellte sich die Frage glücklicherweise nicht. Ewig wundert sich jedenfalls darüber, dass „ein Hauptzentrum der Töpferindustrie“ (und der Spezialsteingewinnung) „dem Land den Namen gab. Noch

befremdender ist die Benennung des Trechirgaus, da Trigorium mit Kastellaun identifiziert, an Bedeutung hinter Koblenz und Boppard weit zurückstand“ [5]. Nach der Identifikation von Trigorium mit einem von Treis(/Karden) bestimmten Gebiet, dessen Zentrum vor 2000 Jahren offensichtlich europäischen Rang hatte, aber in diesem Jahrtausend in ländliche Bedeutungslosigkeit zurückfiel, sind auch diese Fragen wohl beantwortet.

Bei allen Veränderungen, Zerfallserscheinungen und Strukturerneuerungen, die in unserer Urkunde von 820 und ihrem Kontext zum Vorschein kommen [6], lässt sich doch Heyens zentrale Aussage über das Untersuchungsgebiet vorbehaltlos bestätigen: „Man ist geneigt, von einer ausgesprochenen Kontinuitätslandschaft zu sprechen.“

Diese Einschätzung, die ich aus ausgesprochen „weichen“ Anhaltspunkten gewonnen hatte, wird natürlich auch durch viele „harte“ Grabungsfunde bestätigt (bei denen die Interpretation auch zuweilen arg „weich“ ist). Auch die Archäologen, zu denen ich mich nicht zähle, gelangen mittlerweile zu ähnlichen Ergebnissen. Verengen wir die bisher für die ganze Region gültige Argumentation aber auf die Situation in Oberwesel.

Eine neue archäologische Äußerung:



"Offensichtlich begann man schon unter Kaiser Constantin I. (306-337) mit dem Bau von starken, turmbewehrten Festungen entlang des Flusses. Durch Bauinschrift bezeugt ist z.B. die Errichtung des rechtsrheinischen Kastells Deutz (Divitia), Köln gegenüber, im Jahre 315 n.Chr. Ob jedoch zur gleichen Zeit auch die castra am Mittelrhein angelegt wurden, ist alles andere als gesichert, zumal Constantin bereits 324 nach Constantinopel übersiedelte. Eher möchte man vermuten, dass erst die Militärverwaltung unter dem für Gallien zuständigen Caesar und späteren Kaiser Constantin II. (317-337/40) mit der einheitlichen Planung und Durchführung des großen Befestigungsprogramms am Mittelrhein und seinem Hinterland bis zur Residenzstadt Trier Ernst gemacht hat. □

Ebenfalls noch im ersten Drittel des 4. Jahrhunderts wurde offensichtlich die neue Rheinmarine eingerichtet, die mit schnellen, wendigen Flussschiffen vom Typ *lusoria* ausgerüstet war, wie man sie in Mainz vor 20 Jahren entdeckt hat. Den Aufbau und Einsatz dieser modernen Flotte hat Olaf Höckmann [7] untersucht und festgestellt, dass eine effektive Ausnutzung ihrer Kampfkraft in Gestalt von Patrouillefahrten nur dann gewährleistet war, wenn man die gesamte Rheinstrecke - besonders am

Mittelrhein - gleichmäßig mit Kastellen als ständigen Stützpunkten und Anlaufstationen ausstattete, deren Abstand nicht zu groß war, um in wenigen Stunden am Ort des Geschehens zu sein und um ebenso rasch wieder in den Heimathafen zurückzukehren. Ein wirkungsvoller Einsatz dieser seit den 20er und 30er Jahren des 4. Jahrhunderts bezeugten Rheinflotte ohne den Bau der zugehörigen Kastelle ist kaum vorstellbar. Aus diesem Grunde wird man annehmen müssen, dass sämtliche linksrheinischen Befestigungsanlagen zwischen Bingen und Bonn während der Zeit von Constantins Söhnen (ca. 320-350) im Zuge einer einheitlichen Planung erbaut worden sind. Es dürfte ja kaum ein Zufall sein ~ und das römische Militär überließ nichts dem Zufall-, dass die Abstände zwischen den besagten Kastellen – auf wenige hundert Meter genau- bei ca. 21 Flusskilometern [also 10 Leugen] lagen. Allein aufgrund dieser Beobachtungen ist auch ein entsprechendes Kastell in Oberwesel (*Vosolvia*) zu postulieren, obwohl bisher davon keine archäologischen Reste vorliegen. (Anm. Böhme: Allerdings sind bisher archäologische Hinterlassenschaften für das schriftlich bezeugte Kastell in Bingen ebenfalls noch nicht gefunden worden, ohne dass an dessen Existenz je gezweifelt worden wäre.) Nur der spätmittelalterliche Hinweis auf ein "antiquum castrum" [8] und einige spätrömische Gräber mit Beigaben, darunter mehrere Bronzebeschlüge von eindeutigen "Militärgürteln" (Abb. 1-2), machen das einstige Vorhandensein einer Befestigungsanlage des 4./5. Jahrhunderts fast zur Gewißheit.“ [9]

Wenige deutsche Städtenamen sind derart kontinuierlich belegt wie dieser, die Metropolen Trier, Köln, Mainz natürlich ausgenommen. Das „Ober“ wurde erst nach dem Mittelalter vorgesetzt, als das mittelrheinische Wesel nur mehr dieselbe überregionale Bedeutung hatte wie das am Niederrhein. Mittlerweile hat Oberwesel auch diese relative Bedeutung verloren. Der Niedergang der Reichsstadt begann mit der Verpfändung an den Kurfürsten und Erzbischof von Trier.

Der Name etymologisch

Die Namenliste beginnt mit zwei inschriftlichen Originalen des 3. Jahrhunderts: V[OSOLVIAE] (Corpus Inscriptionum latinarum Bd. 13, Nr. 4085) und [VO]SOLVIA (der Meilenstein von Tongern, CIL Bd. 13, Nr. 9158). Ins 4. Jahrhundert datiert man die in späterer Kopie erhaltene Tabula Peutingeriana VOSAUIA. Im 6. oder 7. Jahrhundert spielt die im 8. und 9. Jahrhundert aufgezeichnete „Vita S. Goaris“, wonach der jetzige Ort St. Goar *infra terminum Vvasaliacinsie* liegt. Der Geograph von Ravenna, der vermutlich im 8. Jahrhundert schrieb, ist nur in einer Kopie des 13. Jahrhunderts erhalten, wo der Ortsname *Bosalvia* lautet. Eine im „Codex Aureus“ von Prüm (ca. 920) überlieferte Kaiserurkunde von 820 nennt *uuasaliam* einen *fiscus noster*. 966 wird *Wesila* an das Magdeburger Mauritius-Stift (Vorläufer des Erzbistums) geschenkt. [10] Das 11. ist das erste Jahrhundert seit dem 3., für das wir keinen Namensbeleg haben.

Die Nennungen zeigen eine für Namenkundler unauffällige Entwicklung aus dem Keltischen über das Galloromanische zum Althochdeutschen. Letzterer geht einher mit der Verlagerung des Akzents auf die erste Silbe. Die Vorsilbe *Vo-* bedeutet in keltischen Namen „unterhalb von“, also auch „stromabwärts“. Das bisher ungedeutete **solv(i)-* bringe ich zusammen mit *Solva*, dem keltischen Namen von Esztergom

(Gran), der Stadt am Beginn ehemals gefürchteter Donau-Stromschnellen beim Donauknie, im 2. Jahrhundert Festung an dort vorbeiziehenden Limes. Ein weiterer *Solv*-Namen im Feistritztal (Steiermark) könnte eine ähnliche Bedeutung gehabt haben. Evtl. gehört auch Sehl (1136 *Sele*) an der Mosel bei der gefährlichen Brauseley zum selben Etymon. Rheinaufwärts von Oberwesel war ab Bacharach das *Wilde Gefähr* fast so „gefährlich“ für die Schifffahrt wie das Binger Loch. Eine solche Deutung würde automatisch bedeuten, dass am Anfang der Stadtentwicklung ihre Funktion für den Verkehr auf dem Rhein stand, auch schon in keltischer Zeit. [11] Eine spätrömische Zollstation für den Schiffsverkehr in Oberwesel macht auch Staab wahrscheinlich. [12] Ich vermute, dass die Bedeutung von Oberwesel für den Schiffs- und Straßenverkehr [13] schon in der Merowingerzeit zugunsten des eigentlich zu ihm gehörenden St. Goar zurücktrat.

Allgemeinesgeschichtliches

Der qualitätvolle Weihstein des Ibliomarus (ca. 100 n. Chr.), der in der Dellhofer Gemarkung gefunden wurde und der bedeutende Schatzfund von 588 Goldmünzen beim Vicus Hellenpütz sowie die Deponierfunde bei St. Aldegund [14] haben zwar nicht direkt mit *Vosovia* zu tun, können aber doch die Bedeutung der engeren Umgebung in gallorömischer Zeit belegen. Jedenfalls liegen die Fundorte innerhalb des späteren Fiscus.

Heyen [15] unterschlägt die ältere *Vita S. Goaris* aus dem 8. Jahrhundert (vor 768), die von einem Zustand im 6. Jahrhundert sagt, dass St. Goar innerhalb (*infra*) des *terminus Vvasaliacinsis* lag. [16] Es müsste also erst bewiesen werden, dass die *Terminatio* nicht in die Spätantike zurückgeht oder dass sie nicht nach dem Hauptort benannt ist. Heyen zitiert auch eindeutig falsch die Lokalisierung von St. Goar und dem ihm geschenkten Wald in der Urkunde von 820: Es heißt nicht „inter Wasaliam et Bidobricum“, sondern *intra Vvasaliam et Bidobricum fiscos nostros*. Der geschenkte Wald lag innerhalb der beiden Fisci, nicht zwischen ihnen.

Nehmen wir noch die zweimalige Nennung eines *Frecholfus maior regiae villae Wesalia* (Verwalter des Königshofs Wesel) in den von einem Mönch Wandalbert 839 aufgezeichneten *Miracula S. Goaris* hinzu, erkennen wir eine durchaus bedeutende Verwaltungseinheit in königlicher Hand. Da die Merowinger Nachfolger der verwandten ripuarischen Frankenherrscher waren und diese wiederum als Konfoederaten die Aufgaben des zu Anfang des 5. Jahrhunderts aufgelösten Limitanheers übernommen hatten, dürften im späteren Krongut, die (wahrscheinlich ununterbrochen) linksrheinischen Grenzlandereien der späten römischen Kaiserzeit mit ihren Strukturen deutlich werden: Festungen mit weitem Umland, das die Familien der „Grenzer“ bestellten (ich benütze absichtlich einen Ausdruck, der die Parallele zur österreichisch-ungarischen „Militärgrenze“ gegen die Türke betont). Allerdings war das persönliche Gefolgschaftsverhältnis eines fränkischen Kriegers zu deinem „König“ anders als das eines römischen zu seinem Befehlshaber, ob *comes* oder *dux*.n.

Die Straßenverbindungen zwischen Rhein und Mosel



Nicht-archäologische Indizien lassen die topographische Entwicklung Vosolvias besser verfolgen. Eine ungebrochen kontinuierliche Entwicklung lässt sich hier wie in Boppard in vielen Einzelaspekten so gut belegen, dass man sie auch zur Voraussetzung bei dieser nehmen könnte, was sich aber anhand der unveränderten geographischen Gegebenheiten erübrigt. Besonders wichtig ist dabei die Untersuchung der Straßenverbindungen.

Einige von ihnen sind nicht mehr in Gebrauch, andere decken sich, zumindest teilweise, mit heutigen Straßen. Das historische Straßennetz ist von Hagen [17] in größerem Zusammenhang untersucht worden, in zahlreichen Ortsgeschichten finden sich dazu detaillierende lokale Beobachtungen. Eine Darstellung im Maßstab des engeren Raums fehlt leider. Einzelbeobachtungen – wie etwa die aus der Schenkungsurkunde von 820, Flurnamenbefunde, alte Nennungen, archäologische Befunde – können in einen logischen Zusammenhang gestellt werden. Weitere Einzelbeobachtungen entnahm ich aus historischen Karten, wobei ich fast alle Urkataster befragte. Ich bin die meisten Strecken abgegangen. Selbst wenn ein Straßenzug nicht an jeder Stelle genau lokalisierbar ist, kann man ihn im Ganzen erstaunlich gut verfolgen. Eine Straße endet nicht plötzlich, um ein paar Kilometer weiter wieder neu zu beginnen. Es gibt überdies einige Grundgesetzmäßigkeiten für die Altstraßen: Bevorzugung der Wasserscheiden, möglichst direkte Führung nahe der Luftlinie, selbst auf Kosten von sehr steilen Anstiegen. Ich habe sie angewandt und fand sie bestätigt. Besonders anregend dürfte Greniers sehr pragmatische „Théorie des voies romaines“ sein. [18] Unerlässlich ist danach für die Altstraßenforschung eine Zusammenschau aus vielen Einzelbeobachtungen unterschiedlicher Disziplinen: Archäologie, Quellenkunde, Etymologie, Geländekenntnis, Siedlungsgeschichte, von Rückschlüssen aus Grenzziehungen, Namen und natürlichen Gegebenheiten. Eine Vertiefung und Überprüfung dieser Vogelperspektive durch ortsgeschichtliche Einzeluntersuchungen kann das Bild korrigieren und bereichern.

Dabei ist vorauszuschicken, dass ich hier von „Altstraßen“ spreche, die teilweise schon lange vor der Römerzeit benutzt wurden und teilweise nicht einmal Straßen, sondern nur „Wege“ waren. Man darf sie gleichwohl Römerstraßen nennen, da vor 1800 nur in den fünf Jahrhunderten Römerzeit ein systematischer Ausbau des Straßennetzes stattfand.

Ich bezog mich in meinem Trigorium-Aufsatz auf die Darstellungen von Hagen und Beier nur, wenn ich Ergänzungen hatte, ansonsten setzte ich sie stillschweigend voraus. Beide sind wegen ihrer großen Untersuchungsgebiete oft recht pauschal. Bis heute gibt es keine erweiternde Zusammenfassung, auch

die von Roller bringt nichts Neues [19], genauso fehlen vertiefende Darstellungen für einzelne Bereiche und Strecken, jedenfalls in dem hier behandelten Gebiet. Und erst recht im direkten Vorfeld von Oberwesel.

Die Rheinuferstraße

Von der Mündung der Nahe zu der der Mosel sind es fast 50 km Luftlinie und etwas über 62 Stromkilometer. Die „parallele“ Wegstrecke über die Wasserscheide zwischen Mittelrhein und Nahe/bzw. Mosel gibt Beier mit 64 km an. Ihr Nachteil ist Auf- und Abstieg, ihr Vorteil, dass sie vom Wasserstand des Rheins unabhängig war. Von ihr soll hier nicht die Rede sein, sie ist einigermaßen erforscht.

Die Rheinuferstraße ist die einzige Straße im Mittelrheingebiet, die in der *Tabula Peutingeriana* und dem *Itinerarium Antonini Augusti* erscheint [20] (die Straße zwischen Trier und Mainz über Kirchberg und Stromberg tangiert es nur). Knopp [21] irrt, wenn er befindet: „Vom 12. Jahrhundert an wurden die Römerstraßen nicht mehr benutzt, die Rheintalstraße war wohl schon früher unpassierbar“. Im Gegenteil, es war die „Krönungsstraße“ des Reichs. Sie war, ausgenommen wie noch heute bei Überschwemmungen [22], unzweifelhaft bis ins Spätmittelalter noch benutzbar. Davon zeugen genügend Flurnamen, sowie die Stadtgrundrisse von Bacharach, Oberwesel, St. Goar, Boppard usw. mit ihren Tortürmen. In Oberwesel sind dies statt des hochmittelalterlichen „Kölner“ nach der Stadterweiterung (13./14. Jahrhundert) sowohl ein „Niederburger“ für die „Heerstraße“ über die Höhe nach Koblenz (wahrscheinlich via Hatzenport auch der direkte Weg nach Köln), als auch ein „Koblenzer“ Tor für die Rheinstraße, die in St. Goar „Heerstraße“ heißt. Teilweise dürfte die Rheinuferstraße auch mit den Treidelpfaden zusammengefallen sein, die ja wohl nicht schmale Pfade waren, damit sie bei verschiedenen Wasserständen dienen konnten.

Hierbei ist immer im Auge zu behalten, dass es, ganz abgesehen von der Wasserscheidenverbindung zwischen Bingen und Koblenz als großräumiger Ausweichmöglichkeit, direkte Verbindungen zwischen den Orten im Rheintal auch über die Höhen gab, teilweise als Abkürzungen wie zwischen Boppard und Rhens [23], teilweise als Ausweichrouten etwa bei Hochwasser. Eine solche Parallelstrecke „über die Höhe“ gibt es etwa zwischen Bacharach (genauer B.-Nauheim), über den *Wolfshöhler Fuhrweg* auf die *Vogts- oder Vogelwiese* (von dort aus ging der Hauptweg, noch im Spätmittelalter *Trierische Landstraße*, [24] via Perscheid zum „Vicus Hellenpütz“ an der Höhenverbindung) und dem *Zollstock* südlich vor Henschhausen, durch Henschhausen auf dem *Kutschenweg*, auf der Grenze zur Langscheider Gemarkung (dort nicht im Urkataster) durch einen erst bei der Flurbereinigung aufgefüllten, mehr als wagenhohen Hohlweg etwas hinunter zum Vorder- und Hinterdamm und durch den Langscheider *Ellig* hinunter zur Rheintalstraße, die von hier bis Oberwesel hochwassersicher war. Eine ähnliche Route dürfte von Oberwesel über Urbar nach St. Goar geführt haben.

Die Rheintalstraße wird für die Abschnitte Koblenz-Boppard-Oberwesel-Bingen in der *Tabula Peutingeriana* mit 8 + 9 + 9, im *Itinerarium Antonini* und auf dem Tongerner Meilenstein zu kurz mit 8 +

8 + 8 Leugen angegeben. Dies wären 17,6 + 19,8 + 19,8 km, bzw. 3 x 17,6 km. Dies ist im einzelnen und insgesamt zu kurz, was für die genau vermessenden Römer ungewöhnlich wäre. Bei er gibt die Gesamtentfernung mit 61 km an. Genau sind alle diese Angaben nur annähernd, man kann die Streckenmessungen überdies nicht uneingeschränkt vergleichen, weil die jeweiligen Anfangs- und Endpunkte nicht genau feststehen. Sehr wahrscheinlich sind einige Abkürzungstrecken „über den Berg“, nicht aber die innerstädtischen Entfernungen eingerechnet.

Die kürzeste Verbindung zwischen *Mogontiacum* und *Confluentes/CAA* führte über den Taunus. Bei der Benutzung der Fähre in Budenheim nach Walluf/Steinheim sind es via Lipporn (also die westlichste von drei etwa gleichwertigen Trassen) und Braubach auch nur ca. 62 km wie von Koblenz nach Bingen, also der Gewinn eines ganzen Marschtags. Möglicherweise wurde der Limes im Taunus so geführt, dass er diese Verbindungen schützte. Doch auch nach seinem Fall dürften sie weiter benützt worden sein, bis in die Neuzeit hinein.

Ob man von *Vosolvia* zur Provinzhauptstadt über den Taunus oder über Bingen marschierte, ritt, seine Saumtiere trieb, bleibe offen. Es hatte zur Taunus-Trasse eine direkte Verbindung, die allerdings eher als Teilstück einer wichtigen West-Ost-Verbindung zu werten ist.

Die Straße von Treis-Karden her nach Innerdeutschland

Über die Bedeutung und die Details dieser reinen Wasserscheidentrasse von Trigorium her habe ich mich ausführlich ausgelassen.[25] Es scheint nach dem Urkataster, daß sie – sicher mit einem „Richt“-Fußsteig ohne Serpentin – am *Calvarienberg* vorbei zum Hardtberg hinauf führte. (Dies war um 1800 der einzige Weg durch das Michelfeld!). Auf dem Hardtberg zeichnet sich bei abgeernteten Feldern der höhere Teil der Strecke als „Luftbild“ ab [26]. Dieser Aufstieg begann jenseits des Oberbachs gegenüber der Holzgasse (bei der heutigen ev. Kirche; Holzgasse, weil sie zum (Hunsrück-)Wald führt). Es gab als Anstiegs-Alternative für den Fuhrverkehr den noch heute von der K 92 benutzten Umweg über den Heumarkt, an St. Martin, dann unter dem *Kakstuhl* [27] vorbei nach Damscheid. Diese Straße hatte aber auch ein eigenes Ziel im nördlichen Teil des langgestreckten heutigen Oberwesel. Das hervorragende Plateau von St. Martin mit weiter Sicht diente gewiß zur Sicherung der Straßen und zur Kontrolle der Schifffahrt. Von ihm ging es direkt die *Steingasse* hinunter zu einer offensichtlich wichtigen Rheinfähre. Ähnlich alte St. Martinskirchen (deren Patrozinium in merowingische Zeit zurückgehen dürfte) in wichtige Straßenaufstiege beherrschender Situation gibt es auch in Braubach und Lorch.[28]

Die rechtsrheinische Fortsetzung



Die Lokalhistoriker haben sich über die Verbindung von Oberwesel auf den Taunus noch keine Gedanken gemacht, des Gebietes nehmen sich sowieso aus alter Zugehörigkeit fast nur nassauische Forscher an. In einer Karte ist sie dort, sogar als wichtig, eingetragen [29].

Aber auch sie diskutieren nicht das Hauptproblem, wie die starke Steigung vom Rhein hinauf nach Dörscheid überwunden wurde. Eine Wegführung über Kaub hätte am linken Rheinufer einen Abstieg und einen „Fährenkopf“ (etwa bei der heutigen Fähre) vorausgesetzt, wovon es keine Spur gibt. [30] Allerdings sind überall die Spuren spärlich. Die ältesten Flurkarten von Kaub (und Dörscheid) stammen von 1866 und sind sehr unvollständig. [31] Der Weinberg Kammer, den es hier gegeben hat, hat seinen Namen von *camerata* und nicht von *caminus*. Die Lösung ist anderswo zu suchen. Und diese Lösung war für mich ebenso überraschend, wie sie naheliegt. Sie heißt unter älteren Dörscheidern „Raubritterweg“ und führte vom Fuß des Roßsteins schräg nördlich hoch und macht mit dem Hang bald eine scharfe Biegung in Richtung zur Alten Burg (es war wirklich eine und nur mit dieser Straße macht sie Sinn) und wendet sich kurz vor dieser nach Süden vollends bergauf über mehrere noch heute erhaltene gewaltige Hohlwege, vorbei am Hahnplatt (Hagen und platea) nach und durch Dörscheid. Dieser Aufstieg ist auf der Grundkarte Oberwesel (34-08 Rechts 55-52 Hoch) Ausgabe 1960 noch eingetragen. Dagegen fehlt die noch erhaltene Fortsetzung auf der Grundkarte Urbar (34-08 Rechts 55-54 Hoch), herausgegeben 1992, völlig, obwohl beim Maßstab 1:5.000 zumindest der auffällige Damm, bzw. die stellenweise Herausarbeitung aus dem Felshang aufgenommen sein müssten. [32] Die untersten etwa 100 m wurden für die Verbreiterung der B 42 mit den Felsen weggesprengt. Jetzt sind mit den Hangsicherungen für die Bundesbahn auch die letzten Reste (Zugang zu mittlerweile aufgegebenen Weingärten) nicht mehr begehbar, obwohl sie sich von der linken Rheinseite noch abzeichnen. Nach einer scharfen Kehre waren früher trotz Nordlage noch Weinberge. Die Terrassen überlagerten und benutzten den Straßenkörper, den man von oben her nach unten auf gut drei Viertel der Länge zumindest vor ein paar Jahren noch begehen konnte; obwohl er überwachsen und überflutet, teilweise erodiert, teilweise von Erosionstrümmern bedeckt ist, sieht man deutlich, wie gut er in einem nicht allzu schwierigen Gelände mit Terrassen und Felsabtragungen und der ganzen Linienführung ausgebaut war, sodass der Aufstieg immer eine sehr gleichmäßige Steigung aufwies. Ich habe keine Zweifel, dass dies eine alte, römerzeitliche Fahrstraße war. Die ganze Situation ist eine Herausforderung für Archäologen.

Dies gilt besonders für die *Alte Burg* oberhalb der Urbach-Mündung, ein weit ausladendes, vermutlich künstlich abgeflachtes Plateau, von dessen vorderem Teil man Sichtverbindung zum Turm von St. Martin hat. Der Trümmerberg eines großen Gebäudes sperrt teilweise den Eingang zu diesem Plateau und hatte anscheinend keine Sichtverbindung zum Rhein. In „des Bacharacher Oberamts Regalien Beschreibung“ [33] wird aufgeführt *ein altes Schluß am Understein, Gemarkscheidung gegen St. Goarshausen zu, im Hamm, auff dem Berg, Rheineck genannt, welches aber vor unvordenklichen Jahren abgegangen, und nunmehr nur etliche rudera von altem Gemäuer zu sehen seindt, gemeiniglich heutiges Tags „die alte Burg“ genandt.* – Die 1359/60 begonnene, nie vollendete Burg Rheineck oder Herzogenstein

(die Zuweisung der Namen ist unklar) ist schwerlich hier zu suchen, sie lag *uf dem* Roßsteine *gegen Wesel uber* und sollte den Einfluss des Pfalzgrafen in der an Kurtrier verpfändeten Reichsstadt sichern. Zu ihr führen von der „Alten Burg“ und vom Unterteil der Römerstraße her zwei anscheinend mittelalterliche Karrenwege für Baumaterial.

Alle Verbindungen über den Mittelrhein hinweg konnten sich keiner Furt und keiner Brücke bedienen. Sie setzen einen regulären Fährbetrieb voraus. [34] Bekannt sind die bereits in keltischer Zeit nachweisbaren „Fährponten“, zwei Einbäume, die eine Plattform zwischen sich tragen, durch einen portalartigen Überbau verstrebt. Vielleicht geschah es als Gierfähre, um die Strömungsenergie zu nutzen und das Abtriften zu vermeiden. Eine solche *Fliegende Brücke* (nicht zu verwechseln mit Schiffsbrücke) zwischen St. Goar und St. Goarshausen ist bereits 1532 bezeugt. Noch früher bezeugt sind *Spadschiffe*, *Sprengnachen*, *cleyne nach* und eine *groiß farenach*, sowie zahlreiche Fergen.

Die von den Straßen nahegelegten Stellen für Fähren sind auch solche, die sich strömungstechnisch (ruhigeres Fahrwasser) anbieten, meistens direkt oberhalb von Bachmündungen: Der Stromabschnitt bei Lorch, bei Oberwesel, bei St. Goar. Im Binger Loch, im Wilden Gefähr und an der Loreley wäre regelmäßiger Querverkehr kaum möglich gewesen. Die heutige Fähre nach Kaub entsprang erst der Notwendigkeit, die kurpfälzischen Gebiete rechts und links des Rheins zu verbinden.

Die zum Aufstieg nach Dörscheid gehörige Fähre müsste in Oberwesel nahe der Niederbachmündung stationiert gewesen sein, also in naher Verbindung zum Abstieg, der wohl wie heute an St. Martin vorbeiführte. Die exponierte Lage von St. Martin, wo man den Rheinlauf über lange Strecken beaufsichtigen und dazu die Straßen nach Westen und Norden kontrollieren kann, lässt an dieser Stelle eine militärische Station vermuten. Dazu passt, dass St. Martin vom Patrozinium her wohl eine merowingerzeitliche Gründung als Königshof ist. Bis in unser Jahrhundert hinein gab es in Oberwesel noch eine Personenfähre, freilich etwa 200 m stromaufwärts, wo die Oberweseler die Wingerte besaßen.

Weitere Trassen

Verbindungen nach Norden gingen nicht nur über die Rheinuferstraße nach St. Goar, die durch das „Koblenzer Tor“ führte, das erst im späten Mittelalter erbaut und nach der nächsten kurtrierischen Residenz statt nach dem Nachbarort benannt wurde. Auch der Weg über die Höhe war damals noch gangbar. Vor dem „Niederburger Tor“ trennten sich laut Urkataster drei Wege: Links die heutige K 93 (Serpentine nach Niederburg), rechts der Urbarer Ellig, dazwischen ging ein Weg steil (Rich(t)elpfad) den Klopp [35] zum Klöppelberg hinauf in die Niederburger Flur Die Straß. Gleich hinter dem Dorf führt sie an Auf der Spar (Sperre) und am Platzgarten vorbei, deren Namen auf die Altstraße hinweisen. [36] Hier geht nach Westen die Viehtrift ab. Das ist der Weg ins Buchbachtal, aber auch zum noch heute begangenen Markt bei St. Aldegund. Im Leininger Gebiet führen Viehtriften regelmäßig zum nächsten Marktplatz.

Für die wichtige Straße nach Treis bei St. Martin (der Kirchturm war in die Stadtmauer integriert) gab es ein Tor, das wohl in der 2. H. des 18. Jahrhunderts abgebrochen wurde. [37] Im Urkataster findet sich kein Anhaltspunkt mehr dafür. Neben der Fortsetzung über die Steingasse zur Fähre gab es eine weitere über den Heumarkt zur Obergasse, die von hier nach Süden („Kirchgasse“) die zumindest mittelalterliche Durchgangsstraße darstellt. Die Verbindung vom „Kölner Tor“ dorthin führte lt. Urkataster über die „Kölnische Turmgasse“, die auf halber Höhe in den Heumarkt mündet, (Genauer: ihn kreuzt, ihre Fortsetzung jenseits der Stadtmauer führt auf dem Michelfeld in Richtung „Kalvarienberg“.) Im Urkataster zeigen aber die Grundstücksgrenzen, dass der Straßenraum zu den Nachbargrundstücken, mal den östlichen, mal den westlichen, geschlagen wurde. Diese Trasse setzt sich geradlinig in der Obergasse fort!

Wo lag Vosolvia?

Wenn der Aufstieg in Fortsetzung der Holzgasse tatsächlich die römische Marschiertrasse zum Zentrum Treis-Karden war, wäre damit der historische Kern von Vosolvia innerhalb des großen Stadtgebiets von Wesel bestimmt: Er lag zwischen Rhein und Oberbach (bzw. Momering [38]) mit nur einer ungeschützten Seite nach Süden (Abb. 6). An der Einmündung des somit nach zwei Seiten als Graben dienenden Oberbachs war wohl eine Schiffslände. Dort befanden sich auch die ältesten befestigten Stadthöfe, im Stadtgrundriß hervorgehoben durch die Lage zwischen der sonst direkt an der rheinseitigen Mauer vorbeiführenden Untergasse und der Mauer. Nur eine der vier Seiten mußte ausschließlich baulich gesichert werden, die nach Süden. Dieser Mauerzug ist noch heute teilweise erhalten, auch mit dem Tor im Verlauf der Kirchstraße (der alten römischen Rheintalstraße). Leider weigerte sich die Denkmalpflege, trotz mehrfacher Hinweise und Bitten, sowohl während des Baus des „Busbahnhofs“ (1988), als auch vor der Kanalisierung der Liebfrauenstraße (1993/4) die damals ausgebagerten und zerstörten Fundamente dieser Mauer und eines Turms archäologisch untersuchen zu lassen.

Die Holzgasse wäre demnach so etwas wie eine „Via principalis“ oder „Praetoria“ (je nach Ausrichtung) von Vosolvia. Sie erscheint schon in Urkunden des 13. Jahrhunderts. Die noch immer ungeklärte Teilung des Fiskus Oberwesel in zwei zu Stiften gewordenen Pfarreien könnte bereits auf eine polare Anlage in römischer Zeit zurückgehen. In allen ortsgeschichtlichen Abhandlungen wird übersehen, dass sie schon für 1222 belegt ist. Denn das *ius patronatus* beider Kirchen besaß offensichtlich bereits 1222, als Caesarius von Heisterbach seine Anmerkungen zum Prümer Urbar schrieb, *der/ein nobilis vir de ysenburhc*. [39] Liebfrauen entstand gewiss aus einer Memoria, da es im Gebiet eines römerzeitlichen Friedhofs liegt (spätantike Gräber wurden noch stadtauswärts gefunden). Die Kirche wurde im Mittelalter nach Osten erweitert; den spätgotischen Chor baute man über die Rheinuferstraße Richtung Bacharach (bzw. Bacharach-Henschhausen). Hier begann auch der Ellig nach Dellhofen, Perscheid zum Vicus Hellenpütz, von wo es über die Höhenstraße nach Bingen weiterging. Ein Abzweig über Wackenbacher Weg und Oberweseler Weg zur Steinstraße führte nach Simmern und weiter nach Trier.

Zur Stadtentwicklung

Eine Klassifikation wie bei H. W. Hermann [40] ist sehr hilfreich. Gegenüber den dort behandelten mittelalterlichen Städten im Einzugsgebiet der Saar erfüllt Oberwesel alle 13 Kriterien für Zentralfunktionen, Saarbrücken z. B. nur 11. Hermann hat auch die Flächen innerhalb der Befestigungen um die Wende 14. / 15. Jahrhundert verglichen. Oberwesel (ca. 26 ha) übertrifft alle Städte aus der Saargegend (Sarrebourog 23, Saarbrücken 8), aber auch die zum Vergleich angeführten Kaiserslautern (mit Pfalz 20,6), Nancy und Andernach je 19, Landau ca. 15, Bacharach 14, Neustadt a. d. W. 12, Kreuznach 11,5 ha! Wenn man die erschlossene römische Topographie mit dem mittelalterlichen Stadtgebiet vergleicht, erkennt man, dass der Ablauf der Stadtwerdung anders gewesen sein muss, als es in den Abschnitten „Topographie und Stadtentwicklung“ und „Stadtbefestigung“ des Denkmalinventars beschrieben wird. [41] Dendrochronologische Befunde sind unzulässig verallgemeinert. Die ältesten Hölzer steckten nicht unbedingt in den ältesten Mauern, in den ältesten Mauern fand man noch keine datierbaren Hölzer. Die genannten dendrochronologischen Daten beziehen sich auf die jüngeren oder jüngsten Mauerzüge, vielleicht auch auf Ausbesserungen. An keiner entscheidenden Stelle wurden die Fundamente untersucht, die archäologische Denkmalpflege weigerte sich, auch nur einen Blick auf die Stadtmauerreste zu werfen, die beim Bau des Busbahnhofs ab- und ausgebrochen worden. Dass ich selber sie für römisch hielt, sagt nichts. Übrigens wollte mich der Bauherr, Architekt Weiler, mit Polizeigewalt von der Baustelle vertreiben. Auch bei der Kanalisierung der Liebfrauenstraße wurden Fundamente zerstört, die Denkmalpflege, sowohl von mir als auch von Bürgermeister Wißkirchen alarmiert, weigerte sich, auch nur einen Augenschein zu nehmen. Leider gab es damals ARRATA noch nicht. Noch jetzt (2004) wurde ein Haus zwischen Schaarplatz und Rosengasse mitsamt einem noch aufgehenden Stück Stadtmauer, an das es gebaut war, abgerissen, ohne dass das Landesamt für Denkmalpflege meinen Hinweis auch nur mit einem Lächeln quittiert hätte. Gerade an dieser entscheidenden Stelle muss aber gegraben werden, hier sind wir im Kern der Stadtwerdung. Aber vielleicht möchte das Landesamt die Behauptungen im KDM-Band nicht auf die Probe stellen.

Urkundliche Belege interpretiert KDM OW gleichfalls falsch: Nicht die Holzgasse (S. 90, S. 931) lag 1263 außerhalb der Mauern, sondern ein Haus an der Holzgasse „gegenüber dem der Burggräfin“. Da das Haus der Burggräfin nach den von mir erst rudimentär versuchten Hausgeschichten mit Holzgasse 4 (+2?) identisch sein dürfte, handelt es sich wohl um „Nr. 1“ (oder gar um ein Gebäude auf dem Areal der evangelischen Kirche). Schon der Name Holzgasse beweist, dass sie hauptsächlich innerhalb geschlossener Besiedlung lag. – Der „Neue Markt“ von 1305 (S. 91) ist zwar zu Recht mit dem heutigen Markt gleichgesetzt, an dem wohl auch die Mauritius-Kapelle lag. Es wird aber nicht gefragt, wo denn der „Alte Markt“ lag, der damals oder in der Folgezeit aufgegeben wurde. Es handelt sich in Parallele zu anderen Städten beim neuen Markt keinesfalls um eine bloße Platz-Erweiterung, sondern um eine Verlegung in eine Stadterweiterung.

Da der „Werschweiler“ unzweifelhaft mit dem heutigen „Schönburger“ Hof identisch ist, was die KDM-

Autoren leider nicht merken (S. 705, 789ff), lagen die wichtigsten älteren „Höfe“ (die den Klöstern geschenkt wurden, als die Schönburg oder die ummauerte Stadt ihre Funktion übernahm) direkt am Rhein zwischen Untergasse und Stadtmauer. (Hier stand auch das jetzt abgebrochene Haus.)

Landeinwärts dürfte der älteste Siedlungskern gelegen haben, den die erste Mauer umschloss. Als erste Gassen der Stadt wurden die dortige Holz- und Kirchgasse erwähnt, und zwar zu einer Zeit, als die Stadtmauer ihr Gebiet lt. KDM OW noch gar nicht umfasst haben soll. Sie kreuzen sich, wie alle anderen Gassen hier, rechtwinklig. Ein regelmäßiges Straßennetz kann nur für mittelalterliche Gründungen auf der grünen Wiese gelten oder für römerzeitliche (und dann kontinuierlich besiedelte) „Städte“. Letzteres kann nicht für ganz Oberwesel gelten, so bedeutend kann Vosolvia nicht gewesen sein; ersteres aber auch nicht, da der Ort ja durchgehend als Zentrum eines nicht unbedeutenden Bezirks (Terminatio, Fiskus) belegt ist.

Halten wir also fest, dass der mittelalterliche Kern von Oberwesel identisch ist mit dem annähernden Quadrat, das ich als spätrömischen Burgus o. dgl. in die beiden Pläne eingetragen habe. Die vielleicht stärkste Mauer auf der Südseite zeichnet sich heute nur mehr durch ein Stück beim Haagsturm ab, sowie durch den „Weißen Turm“ (der auch mit der „Kirbelhauser Pforte“ identisch sein dürfte. Wann das Tor der Untergasse seinen Ursprung nahm, müsste untersucht werden.) Die Westseite auf dem Momering ist in ihrem Verlauf nicht genau zu lokalisieren, das Gelände bietet mehrere zur Verteidigung überaus günstige Möglichkeiten. Ein Tor ist nur am Ausgang der Holzgasse zu vermuten, also etwas außerhalb der Mitte. Die leicht kurvige Ostseite zum Rhein könnte ist wohl erhalten. Die Nordseite zum heute unter dem Schaarplatz fließenden Unterlauf des Oberbachs wurde schon sehr früh unnötig, weil dorthin die erste Stadterweiterung geschah, genau umgekehrt, wie die Autoren des KDM-Bandes meinen. Das Gebiet zwischen Oberbach und Niederbach ist noch Anfang des 19. Jahrhunderts deutlich dünner besiedelt als das um Holz-, Unter- und Kirchgasse. Das kann ein Trugbild des Urkatasters nach Bränden und Kriegszerstörungen sein. Konzentrationen gibt es nur um den „Neuen Markt“, wo wohl die Mauritius-Kapelle lag, und unterhalb von St. Martin (Steingasse). Das heißt in Übereinstimmung mit den Dendro-Daten, aber im Widerspruch zu KDM-OW: Erst im (frühen) 13. Jahrhundert kam es zu einer nach dem gleichen „Straßensystem“ (denn die Längswege waren vorgegeben) angelegten „Neustadt“, die nördlich der Oberbach bis zu dem zweiten „Kern“ St. Martin und zur Niederbach eingerichtet wurde. In einer (oder zwei) Folgephase(n) wurden noch später die Vorstädte Kirbelhausen und Niederburg ummauert, ebenfalls mit recht regelmäßigen Straßen. Doch damit sind wir endgültig in fast schon spätmittelalterlicher Zeit.

Josef Heinzelmann

Kirchweg 1

55430 Oberwesel-Langscheid

Tel.: 06744-94023

Fax 01805 060 344 084 91

eMail: josefheinzelmann(at)t-online.de

Stand: Freitag, 2005 Februar 11

Anmerkung

Anm. 1: Josef Heinzelmann: Der Weg nach Trigorium – Grenzen, Straßen und Herrschaft zwischen Untermosel und Mittelrhein im Frühmittelalter, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 21 (1995), S. 9 –132. – Wissenschaftlich unerhebliche ortsgeschichtliche Veröffentlichungen behandle ich nicht. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 2: Man sollte endlich dieses irreführende Wort aus dem Sprachschatz der Geschichtswissenschaft streichen, jedenfalls für die Staatswerdung der Franken. Sie kamen weder in ein unbesiedeltes Gebiet wie die Nordmänner nach Island, noch eroberten sie das römische Reich. Sie – oder jedenfalls die Franken, die das Reich der Merowinger trugen – kamen als Söldner ins Römische Reich, freilich nicht einzeln, sondern im Personenverband mit ihren Anführern, und diese gelangten dann durch Putsch und Bürgerkrieg und verfassungsmäßigen Ausgleich in einem dadurch veränderten und zerbröckelnden Staat zu immer größerer Macht. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 3: Viele Phänomene lassen sich nur mit den Feststellungen von Grenier, Manuel d'Archéologie gallo-romaine, II, insbesondere Kapitel XXI, Le domaine gallo-romain, S. 884ff. erklären. Vgl. auch Ursula Heimberg, Römische Landvermessung Limitatio (Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besatzungsgeschichte Südwestdeutschlands 17), Stuttgart/Aalen 1977. – Nicht untersuchte ich die Erhaltung „römischer Flurformen und Ackermaße“ (außerhalb des Weinbaus), vgl. Prinz, Reliktkultur, in: Zur Kontinuität, S. 180f. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 4: Franz-Josef Heyen, Das Gebiet des nördlichen Mittelrheins als Teil der Germania prima in spätrömischer und frühmittelalterlicher Zeit, in: Von der Spätantike zum frühen Mittelalter: aktuelle Probleme in historischer und archäologischer Sicht, hrsg. von Joachim Werner und Eugen Ewig (Vorträge und Forschungen 25) Sigmaringen 1979, hier S. 315. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 5: Eugen Ewig, Der Raum zwischen Selz und Andernach vom 5. bis zum 7. Jahrhundert, in: Von der Spätantike zum frühen Mittelalter (wie Anm. 4), hier S. 286. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 6: Es wäre vielleicht ertragreicher, wenn man nach den Elementen fragt, die „neu“ sind, und warum sie es sind. Es ist natürlich eine „Geschmacksfrage“ (Alexander Demandt), wie man Kontinuität und Bruch unterscheidet. (Echte Diskontinuität gibt es allenfalls in Grönland und auf der Osterinsel. Völlige Kontinuität hieße tödliche Erstarrung.) Im Untersuchungsgebiet scheint das römische Erbe den neuen Errungenschaften zwar mindestens gleichrangig zu sein, in einem Aspekt ist es grundlegend anders. Das Imperium war wie jedes „Reich“ (ich denke an die Charakterisierung des osmanischen bei Franz Werfel in „Die Vierzig Tage des Musa Dagh“) ein Schmelztiegel der Rassen, ein Synkretismus von

Mentalitäten, ein Konglomerat von Religionen, polyethnisch, multikulturell, die Kohabitation von vielerlei Gesellschaften, die neben- und miteinander in einer weitherzigen Staatlichkeit lebten. Das Mittelalter fängt für mich da an (und wird finster), wo ein einzelner dieser Aspekte alleinseligmachend und monopolisiert wurde: Das Christentum. Mit der Ausrottung des Heiden- und des Judentums wurde freilich schon in der Spätantike begonnen, und kluge Leute datieren schon da die entscheidende Epochenwende. Eine Geschmacksfrage, natürlich [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 7: O. Höckmann, Römische Schiffsverbände auf dem Ober- und Mittelrhein und die Verteidigung der Rheingrenze in der Spätantike. Jahrbuch RGZM 35,1986,369-416. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 8: K.-J. Giltes, Spättrömische Höhensiedlungen in Eifel und Hunsrück. Trierer Zeitschr., Beih. 7 (Trier 1985) 61 ff. Hier Anm. 447. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 9: Horst Wolfgang Böhme, Lahnstein und der Mittelrhein in spättrömischer Zeit. - Ill., in: Berichte zur Archäologie an Mittelrhein und Mosel / hrsg. von Hans-Helmut Wegner. - Trier. - (Trierer Zeitschrift für Geschichte und Kunst des Trierer Landes und seiner Nachbargebiete : Beiheft; 27). - 8 (2003), S. 11-19. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 10: Josef Heinzelmann, Magdeburg am Rhein. Der Fernbesitz des Erzstifts im 12. Jahrhundert: Oberwesel, Genheim, „Hagenmünster“, in: Jahrbuch für westdeutsche Landesgeschichte 27 (2001), S. 7–36. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 11: Heinrich Konen, Einige Bemerkungen zum Rhein als Waren- und Verkehrsweg in römischer Zeit: Das Binger Loch und die "Felsenstrecke" von Bingen bis St. Goar. In: Miscellanea oeconomica. Harald Winkel zum 65. Geburtstag, hrsg. von Kai Ruffing und Bernhard Tenger (Pharos. Studien zur griechisch-römischen Antike Band 9), 1997, S. 84-115. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 12: Franz Staab, Untersuchungen zur Gesellschaft am Mittelrhein in der Karolingerzeit (Geschichtliche Landeskunde 11), Wiesbaden 1975, S. 93. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 13: Staab, Untersuchungen (wie Anm.12), S. 65ff. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 14: Noch heute ein Marktplatz im Damscheider Wald bei einer längst verschwundenen Kirche direkt an der Straße nach Treis-Karden. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 15: Franz-Josef Heyen, Politische Geschichte, in: Die Kunstdenkmäler des Rhein-Hunsrück-Kreises, Teil 2,2: Ehemaliger Kreis St. Goar. Stadt Oberwesel. (zit.: KDM OW) Eduard Sebald (Bearb.), München 1997, S. 1–23, hier S. 2f. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 16: *Vita Goaris confessoris Rhenani* (Hrsg. B. Krusch), MG.SS. Rer. Merov. IV, S. 411. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 17: Joseph Hagen, Römerstraßen der Rheinprovinz (Erläuterungen zum Geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz.8) 2. Aufl. 1931. Für die Römerstraßen auf dem Hunsrück sehr wichtig: Harm-Eckart Beier, Untersuchung der Gestaltung des römischen Straßennetzes im Gebiet von Eifel, Hunsrück und Pfalz aus der Sicht des Straßenbauingenieurs, Diss. Braunschweig 1971. Diese ausgezeichnete Darstellung ersetzt auf weite Strecken die Darstellung von Hagen. Sehr viel allgemeiner, im Grundsatz aber mit meinen Feststellungen gleich laufend: R. Zschocke, Zur Verkehrsgeographie des östlichen Hunsrücks (mit Vergleichen zum westlichen Taunus) (Zusammenfassung) in: „Vorderer Hunsrück und Taunus in der rheinischen Geschichte und Kulturraumbildung“ S. 1ff). Völlig unerheblich dagegen: Werner Knopp, Straßen und Wege. In: Zwischen Rhein und Mosel. Der Kreis St. Goar, hg. von Franz-Josef Heyen. 1966, 553 ff. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 18: Albert Grenier, Manuel d'archéologie gallo-romaine, Deuxième partie: L'Archéologie du sol · Les routes (Manuel d'Archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine par J. Déchelette VI, 1 et 2), Paris 1934. Raymond Chevallier, Les Voies Romaines, Paris (Picard) 1997. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 19: Otto Roller, Artikel Verkehr in: Die Römer in Rheinland-Pfalz, hrsg. v. Heinz Cüppers. Mit Beitr. von Helmut Bernhard – Theiss, 1990, S. 261, sowie die beiden Artikel: Fleckertshöhe und Perscheid. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 20: Festzuhalten ist, dass diese keineswegs alle, nicht einmal alle wichtigen, Straßenzüge wiedergaben. Mir erscheint die Datierung der Tabula Peutingeriana (deren ältester nachweislicher Fundort in Worms war!) in Schichten, wie sie Grenier, Manuel S. 126 vorschlägt, einleuchtend. Danach scheint die grundlegende Vorlage aus der ersten Hälfte des 3. Jahrhunderts zu stammen. Dass die rechtsrheinischen Gebiete fehlen, kann entweder mit einer redaktionellen Weglassung nach 256 (Aufgabe des Limes) oder damit erklärt werden, dass dort keine Straßen von „Reichsrang“ verliefen. Möglicherweise diente die „TP“ auch nur der Übersicht über den Cursus publicus [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 21: Knopp, Straßen und Wege (wie Anm. 17), hier S. 554. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 22: Man halte sich vor Augen, dass der Rhein in seinem Lauf bis ins 19. Jh. nicht reguliert, also ein „ungezähmter Strom“ war. Vgl. Stéphane Lebecq, „En barque sur le Rhin“. Pour une étude des conditions matérielles de la circulation fluviale dans le bassin du Rhin au cours du premier Moyen Age, in: PublSectHistLuxemb, 104, 1988, S. 33 - 59. Hinzukommt, dass das Schiefergebirge sich seit der Römerzeit um etwa 50 cm gehoben, der Rhein sich entsprechend eingeschnitten hat. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 23: Vgl. das Kapitel „Namenkunde und Römerstraßen“ bei Manfred Halfer, Die Flurnamen des oberen Rheingtals (= Mainzer Studien zur Sprach- und Volksforschung 12), 1988, S. 386f. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 24: Weistum für den Dorweiler Hof „Dorweiler Bezirck und alte Beschaffenheit“, 1657 Februar 27 (LHA Ko 2/3466). [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 25: Heinzelmann, Der Weg (wie Anm. 1), passim. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 26: Dies ist nicht die Erkenntnis einer Prospektion der Denkmalpflege, sondern meine eigene Wahrnehmung von der gegenüberliegenden Rheinhöhe aus. Leicht schräg zum derzeitigen Hauptweg läuft links von ihm die dunkelgrüne Doppellinie der Gräben (zwischen ihnen ist es deutlich trockener). Nicht so hoch und weiter rechts sind in gleicher Richtung noch einmal zwei besonders dicke grüne Doppellinien zu sehn. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 27: Halfer, Flurnamen (wie Anm. 23), S. 240f, sachlich wohl für „Galgen“. Ein Kakstuol (langes A) war eine Bestrafungsmaschine für leichtere Vergehen. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 28: Ob die Martinskirchen in Bingen und Boppard hierzu zu stellen sind, weiß ich nicht, bei denen in Osterspai und Wellmich erscheint es mir wenig wahrscheinlich. Zu untersuchen wäre auch St. Dionysius in Waldalgesheim und St. Remigius in Laudert und Boppard. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 29: Görich (NassAnn 76, S. 205). [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 30: Unbelegt und unbewiesen ist Wilhelm Kimpels Behauptung „Das Fährregal ist uralt und diente schon seit unvordenklichen Zeiten dem Querverkehr über den Rhein“ in: 1000 Jahre Kaub am Rhein - die kleine Stadt mit großer Geschichte, o. O. o. J., S. 397. Die Fähre wurde eingerichtet, als auch Kaub zu Kurpfalz kam und von Bacharach aus verwaltet wurde. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 31: Weder im Landeshauptarchiv Koblenz noch im Hauptstaatsarchiv Wiesbaden gibt es ältere Belege für diese Flurteile (Rueinhänge). [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 32: Auf der Wanderkarte des Naturparks Nassau führt über seine obere Hälfte sogar ein bezeichneter Wanderweg, der aber nicht begehbar ist... [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 33: Th. Vuy, Geschichte des Trechirgaues und von Oberwesel, Leipzig 1885 (Reprint 1980), S. 194f und 338f. zitiert sie ohne Datum und Quelle. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 34: Ich führte zu diesem Thema sehr anregende Gespräche mit Herrn Klaus Hammerl, dessen Familie in der jahrtausendalten Tradition der St. Goarer Fähre steht und der sich fachkundig mit der heutigen und sehr gut mit der historischen Rheinschiffahrt auskennt. Vor allem seine Hinweise auf die verschiedenen Strömungsverhältnisse an bestimmten Stellen vor der Rheinkorrektion sind sehr wichtig. Sehr informativ die von ihm verfasste Festschrift Rüdiger und Nüwver. 200 Jahre Fährbetrieb der Familie Menges-Hammerl zwischen St. Goar und St. Goarshausen, St. Goarshausen 1994, mit vorzüglichen Abbildungen. [\[Zurück zum Text\]](#)

Anm. 35: Halfer, Flurnamen (wie Anm. 23), S. 58. Ich fand diese Bezeichnung immer mit Anstiegen für Straßen verbunden. Vielleicht also mehr als nur ein bloßes „Hügel“-Wort. [Zurück zum Text]

Anm. 36: Halfer, Flurnamen (wie Anm. 23), S. 251ff. [Zurück zum Text]

Anm. 37: KDM OW S. 870 [Zurück zum Text]

Anm. 38: Der zum Oberbach steil abfallende Ausläufer des Bergsporns, auf dem die Schönburg liegt. Laut Halfer, Flurnamen (wie Anm. 23) kommt der Namen von „(i)m Anbering“. [Zurück zum Text]

Anm. 39: MrhUB I, Seite 195. Wie zuerst Hellmuth Gensicke (in dem weder auf dem Titel noch im Inhaltsverzeichnis als von ihm stammend genannten Beitrag „Vom Mittelalter zur Neuzeit“ in der „Chronik der Gemeinde Bornich“, zusammengestellt von Gustav Leonhardt, S. 32) interpretierte, kann es sich bei *super s. goarem supra renum ius patronatus duarum ecclesiarum in vna bona villa que apellatur* □ □ (der Name ist freigelassen, fiel Caesarius offensichtlich nicht ein) nur um das Patronatsrecht der beiden Oberweseler Pfarr-, später Stiftskirchen handeln. Kein anderer Ort oberhalb (rheinaufwärts) und nahe bei St. Goar hatte zwei Kirchen. Die späteren Isenburger Patronatsherren gehörten freilich zwei Linien an, die sich lange vor 1222 getrennt hatten. Caesarius hat sein Wissen aus der Erinnerung an seine Prümer Zeit. – Zu beachten ist auch der alte Name der Kirchgasse, die zu Liebfrauen führt. [Zurück zum Text]

Anm. 40: Publications de la Section historique de l'Institut du Grand-Duché de Luxembourg 108 (1992). [Zurück zum Text]

Anm. 41: KDM OW S. 86–101, bzw. 794–895 [Zurück zum Text]