

Die Römerstraße im Kyllwald

Ergebnisse von Begehungen in 2018/19

von Lothar und Karl-Heinz Monshausen

Unter dem Namen „Kyllwald“ verstehen wir im Unterschied zum Gemarkungsnamen¹ das zusammenhängende Waldgebiet westlich des Kylltales beginnend im Süden bei Neidenbach bis zu seinem nördlichen Rand bei Büdesheim. Es umfasst den Wald Wahlscheid im Webbüsch, den Hersdorfer und Wallersheimer Wald und die Wasserscheide von Vogelsheck und Apert vor Büdesheim.

Via Agrippinensis - Geschichte der Straße

53 v. Chr. errichtete **Gaius Julius Caesar** mit einem Teil seiner Legionen ein Lager an der Kyll (*gelbis fluvius*). Wahrscheinlich nutzte er das vorrömische Wegenetz der Treverer zur Niederschlagung von Aufständen der linksrheinisch siedelnden indigenen Stämme. Unter **Augustus** etablierte sich die *civitas treveri* mit Trier als Zentrum (16 v. Chr.), und die *colonia Claudia Ara Agrippinensis* mit Köln im Gebiet der Ubier. Unter seinem Statthalter in Gallien **Marcus Vipsanius Agrippa** begann von dessen Sitz *Lugdunum* (Lyon) ausgehend, der Ausbau eines europäischen Fernstraßennetzes mit nach Süden bis zum heutigen Marseille und nach Norden über Metz und Trier nach Köln zum Rhein hinführenden Direktverbindungen. Die erste hölzerne Moselbrücke in Trier ist ein früher Baustein der projektierten Straße und um 17 v. Chr. als Holzbrücke nachgewiesen.² Die erste Steinbrücke ist erst 45 n. Chr., die heutigen Brückenpfeiler sind noch später, erst zwischen 142 bis 145 gegründet worden.

Mit der Niederlage des Trevererführers **Julius Valentinus** bei Riol (*rigodulum*), 70 n. Chr. war der Weg frei zur weiteren Erschließung und Romanisierung des *belgica* genannten Eifel-Ardennenraums – Straßen dienten fortan nicht nur der Mobilität militärischer Einheiten sondern auch dem Handel.

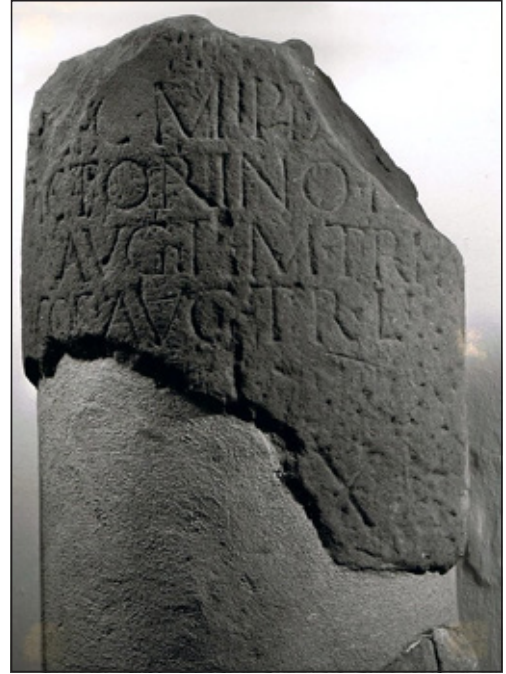


Abb. 1: Meilensteinfragment von Neustraßeburg (Original Landesmuseum Trier)

Mit Beginn der zweiten Ausbauphase des Straßenwesens unter **Claudius** kommen erst Belege in Form von Meilensteinen (*miliarien*) auf und weisen die Straße damit als *via publica* aus. Aus dem Jahre 120/121 stammen 2 erhaltene Meilensteine, 1823³ gefunden im Nattenheimer Wäldchen, mit der typischen zweiteiligen Inschrift, die den Meilenstein zunächst dem Imperator **Antoninus Pius**⁴ widmet und dann dem Reisenden *caput viae* und Meilenzahl anzeigt: Von Trier aus werden 22 Meilen angegeben. Nördlich von Neustraßeburg, an der Grenze der Provinz *belgica*, unweit der Grenze zum *pagus* der *Caruces*, wurde 1911 ein Leugensteinfragment zu Ehren des Kaisers **Victorinus** gefunden⁵, diesmal beträgt die Entfernung zu Trier 20 Leugen (48 km). Weiter nördlich wechselt die *caput viae*, es erscheint nicht mehr Trier als Bezugsort

für die Entfernungsangabe, sondern die *colonia Claudia Ara Agrippinensis* (Köln). Als Leugenstein kann der 1855 gefundene, sog. „Staffelstein“ wegen seiner eindeutigen Form ebenfalls angesprochen werden, die Inschrift ist unleserlich geworden. Weitere Meilensteinfragmente nördlich des Kastells Beda sind aus Heilenbach bekannt⁶. Jüngst wurde ein weiteres Fragment (rechteckiger Sockel mit rundem Schaftstumpf) aus dem Inventar des Kreismuseums Bitburg als Meilensteinfragment identifiziert, passende Ergänzungsstücke sind nicht bekannt.

Quellenlage

Die ersten Erwähnungen des Streckenabschnittes Trier - Zülpich der Römerstraße finden sich in der Peutinger-Karte⁷ sowie in den Itinerarien⁸. In diesen Quellen werden als die nächsten drei Stationen nördlich von Trier erwähnt: *beda*, *ausava* und *icorigium*. Die erste und die dritte Station sind bekannt⁹, *ausava* dagegen ist bis heute nicht unzweifelhaft lokalisiert. Für die Lage dieser Station werden einige Hypothesen diskutiert, aber zu keiner existieren stichhaltige archäologische Belege¹⁰.

Die ältere regionale Geschichtsschreibung (**Wiltheim, Bärsch**) gibt einige Anhaltspunkte über den Zustand der Römerstraße seit der Neuzeit.¹¹ Der Trassenverlauf der Römerstraße von Trier nach Jünkerath wurde erstmals ab 1806 kartographiert von **Tranchot** und **Müffling**.¹² Erste Erkundungen über den Verlauf führte der königlich preußische Oberstleutnant Friedrich Wilhelm **Schmidt** (1786–1845) in den Jahren 1828/29 durch. Der preußische General **von Veith** ergänzte in den 1880er Jahren diese Forschungen mit eigenen Untersuchungen. Beide veröffentlichten ihre teils widersprüchlichen Befunde in den Jahrbüchern des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande (1861–1885).¹³

Joseph **Hagen** fasste 1923 die Erkenntnisse des 19. Jahrhunderts zu diesem römischen Verkehrsweg im 8. Band der Erläuterungen zum Geschichtlichen Atlas der Rheinlande unter dem Titel „Die Römerstraßen der Rheinprovinz“ zusammen. Acht Jahre später (1931) erschien eine zweite Auflage des Wer-

kes, die für das Gebiet um den *Vicus marcomagus* (bei Nettersheim) zahlreiche, teils gravierende Änderungen bei den Befunden, enthält. Seine Darstellung bildet noch heute die Grundlage der Bodenprospektion im Bereich der rheinischen Römerstraßen.

Die älteren Ausgaben der topographischen Karte von Rheinland-Pfalz enthalten ebenfalls Eintragungen zum Trassenverlauf. Sie sind mit dem Text „Römerstraße“ bezeichnet.¹⁴ Der dort eingetragene Trassenverlauf deckt sich nicht immer mit unseren Beobachtungen.

Uta und Peter **zum KOLK** haben in neuester Zeit nach der verschollenen Trasse im Kyllwald gesucht und wiedergefundene Abschnitte fotografisch dokumentiert¹⁵. Diese Dokumentation war uns eine wertvolle Hilfe, um dem Verlauf der Römerstraße zwischen Bitburg und Büdesheim nachzugehen.

Im Anhang 1 ist der Verlauf der Trassenführung als gerade Linie in eine topographische Übersichtskarte eingezeichnet.

Fragen

1. In diesem Beitrag soll es darum gehen, den genauen Verlauf der Trasse durch den heute „unwegsamen“ Kyllwald zu ermitteln und zu dokumentieren.
2. Allgemein wird davon ausgegangen, dass römische Straßentrassen geradlinig verlaufen. Soweit die Strecke zwischen Neustraßburg und der Vogelsheck bekannt ist, erscheint sie tatsächlich wie mit dem Lineal in Nord-Südrichtung gezeichnet und folgt dabei, anders als die etwas westlich verlaufende Eifel-Ardennestraße L32, konsequent den Höhen der Wasserscheide. Die Besonderheiten des Wegabschnittes durch den Kyllwald sind Torfmoore, häufiger Wechsel von fallendem und steigendem Gelände mit hoher Erosionsbelastung¹⁶, häufige Bachüberquerungen, ausgesetzte Höhenlagen mit schneidendem Wind im Winter, tief eingeschnittene, schattige Täler mit wenig Sicherheit gegen Hinterhalte. Unser Interesse gilt daher besonders den Abschnitten, in denen sich Hindernisse

- einer geradlinigen Trassenführung in den Weg stellten und den Lösungen, die der römische Straßenbau dafür gewählt hat.
- Wir nehmen an, dass markante Erhebungen wie *Pützhöhe* (413m), *Staffelstein* (453m), *Dreeskopf* (544), *Krauskopf* (535 m) und *Apert* (631m) angepeilt wurden, um den Verlauf der Magistrale festzulegen. Anders als heute waren die Gipfel wohl nicht bewaldet und boten den notwendigen freien Ausblick, wie der Name Apert (lat. *aper-tus*, offen, ungedeckt) nahelegt. Aber auch Signalgerüste als erste Pionierbauten auf den Höhen könnten genutzt worden sein.
 - Von Interesse ist auch die Technik, in der die Trasse bestimmt und ausgeführt wurde. Dies gilt sowohl für die Wegführung als auch für die Art der Ausführung, denn sie lässt auf die Nutzung und Belastbarkeit schließen. So ist von Interesse, an welchen Abschnitten Pflasterungen vorgenommen wurden und wo sich eine parallele Wegführung nachweisen lässt, die unterschiedlichen Nutzergruppen (berittenes Militär, Fußtruppen, Lastkarren) jeweils optimale Bedingungen für ihr Vorankommen bieten.
 - In der Literatur wird fast einhellig davon ausgegangen, dass Stationen unmittelbar an der Straße gelegen haben.¹⁷ Auf dem begangenen Trassenabschnitt liegen heute die Wohnplätze Weißenseifen (Künstlerkolonie Michaelshag), Wickenseifen, Schank und Waldhaus.

Visuelle Inspektion

Vor dem Einsatz aufwendiger Verfahren kommt die einfache Geländebegehung, in der Streckenabschnitte anhand von Karte und Kompass abgegangen, klassifiziert und dokumentiert werden.

Die Begehung der Strecke erfolgte über den Damm selbst. Die Trasse wurde mit Karte (topografisches Meßtischblatt 1:25000, LIDAR-Kartographie¹⁸, den Wegpunkten nach der Beschreibung von Peter zum Kolk und Kompass abgesucht. In regelmäßigen Abständen und an besonderen Punkten (bekannter Trassenabschnitt, Trasseneinschnitte, Fundstellen) wurden GPS-Koordinaten erfasst und die Gegebenheiten fotografisch dokumentiert.¹⁹

Auffindungssituation

Wonach ist zu suchen? Oft in Verbindung mit römischen Straßen wird ein aufgeschütteter Damm gebracht, der durch Nivellierung die Bodenunebenheiten ausgleicht, für Entwässerung sorgt und im Winter verhindert, dass die Trasse vom Schnee verweht wird. Wenn es gelingt, im Geländeprofil mit dichtem Aufwuchs den Damm zu entdecken, kann die Trasse nachverfolgt werden.

Der römische Ingenieur und Architekt **Vitruv** beschrieb im späten 1. Jahrhundert v. Chr. den vierlagigen Bodenaufbau bei der Gestaltung von Fußböden - Begrifflichkeiten, die in der Straßenforschung häufig übernommen wurden. Zum Aufbau der Straße gehört demnach ein Fundament aus größeren Steinen, genannt *statumen*. Es folgt die *runderatio* oder der *rudus*, die aus größerem, bisweilen im Mörtelverband verlegtem Material besteht. Darauf wiederum ist der *nucleus*, die Feinschüttung aus Kies, aufgebracht, die mit dem *summum dorsum* als oberster Schicht abschließt, die auch als *pavimentum* (gestampfte Schicht), bezeichnet wird.²⁰

Oberflächlich sichtbares Steinmaterial wurde stichprobenartig von der organischen Deckschicht aus Laub und Moos befreit, in seiner Beschaffenheit untersucht, fotografiert und dann wieder zugedeckt. Die Lage der Steine wurde nicht verändert, wiewohl wir häufiger feststellten, dass auf der Dammkrone gegraben und Löcher zurückgelassen oder Steine weggenommen und aufgeschichtet wurden.

Allgemein ist davon auszugehen, dass loses Steinmaterial auf der Dammkrone und besonders an den Abseiten des Damms nicht *in situ* liegt, sondern bewegt wurde - sei es erosionsbedingt, durch Frost und wühlende Wildschweine, Wurzelscheiben umgestürzter Baumstämme, natürlichen Neuaufwuchs oder noch weitreichender, durch forstliche Nutzung. An einigen Abschnitten ist die römische Trasse untergegangen, weil neuzeitliche Wege über sie angelegt wurden. Ein Beispiel ist der wassergebundene Forstweg zwischen den GPS Wegpunkten 500 und 501 oder ein Teil der geteerten Waldhausstraße bei Weg-

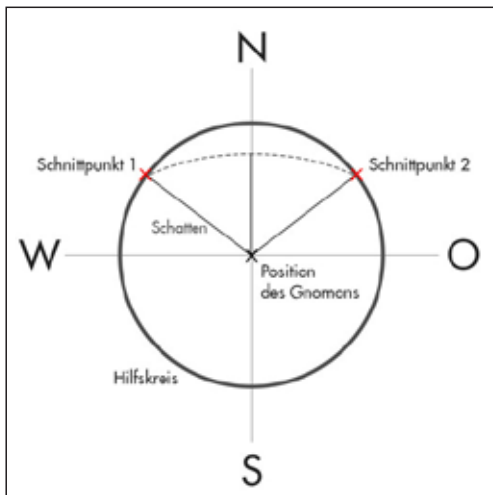


Abb.2: Nordrichtung bestimmen

punkt 54. Für uns aufschlussreich waren die Einschnitte in den Straßendamm, die durch den Forstwegebau und die Anlage von Entwässerungsgräben entstanden sind, denn an diesen Stellen sind der Aufbau des Damms und das verwendete Steinmaterial im Querschnitt sichtbar.

Die Römerstraße ist von den mittelalterlichen Wegen gut durch ihren geradlinig verlaufenden Damm zu unterscheiden, dennoch muss darauf geachtet werden, sie nicht mit der Pilgerstraße zu verwechseln.

Römische Trassierungstechniken

Im untersuchten Bereich durchläuft die Trasse das bewaldete Hügelgelände heute fast genau in Nordrichtung²¹ und in sehr gerader Linie, wie am Lineal auf die Karte gezeichnet. Diese Ingenieurleistung bewältigten die römischen Vermesser ohne Kompass und topographische Geländekartierung und ohne die heutigen Trassierungsgeräte.

Wie wurde dieser Winkel bestimmt? Eine magnetische Ortung scheidet aus, denn der Kompass wurde in römischer Zeit nicht verwendet. Die Bestimmung der Nordrichtung bei Sonne konnte mit dem Schattenstab (griech. *Gnomon*) erfolgen, der lotrecht auf ebener Fläche aufgestellt, am Mittag mit seiner Endspitze die Nordrichtung anzeigt. Um

den genauen Mittagspunkt auf einem um das Gnomon gezogenen Hilfskreis zu bestimmen, markierte man zunächst den Schnittpunkt der Schattenspitze mit dem Kreis vor dem Mittagspunkt und zu einem Zeitpunkt nach Mittag, an dem die Spitze des Schattenstabs wieder den Kreis berührte. Auf der Mitte der Tangente zwischen beiden Schnittpunkten konnte die Nordrichtung markiert werden (vgl. Abb. 2). Wiederholte man diese Messung in regelmäßigen Abständen, konnte eine geradlinige Streckenführung in Nordrichtung abgesteckt werden. Die Fortführung der Fluchtlinie konnte in kurzen Abständen über das Anvisieren von lotrecht aufgestellten Stäben erreicht werden. Damit die Fluchtstäbe anvisiert werden konnten, musste ein vorangehender Pioniertrupp sichtversperrenden Bewuchs in der Fluchtlinie wegräumen. Die Einhaltung einer übergeordneten Linie über viele Kilometer bei wechselnder Geländehöhe erforderte außerdem das Setzen von Höhenmarken auf der Fluchtlinie, damit über auf- und absteigendes Gelände hinweg die Richtung anvisiert werden konnte.

Die Rückkehr auf die Magistrale nach Umgehung eines Hindernisses lässt sich auch im *Hersdorfer Wald* nachweisen. Dort ist eine Niederung (Torfmoor) westlich der Höhe 508²² durch eine kurze Biegung umgangen worden. Damit die Rückkehr auf die Fluchtrichtung gelingen konnte, musste vor Abweichung von der Hauptrichtung der Punkt, an dem die Trasse wieder zur Fluchtrichtung zurückkehren sollte, anvisiert werden können. Ein flaches Moorgebiet sollte dafür kein Hindernis darstellen, obwohl mehrere hundert Meter freie Sicht erforderlich waren. Auch hier musste ein Pioniertrupp vorangehen, um sowohl die Umgehung anzulegen als auch den Fluchtstab jenseits des Hindernisses einzuschlagen. Man kann sich vorstellen, dass Umgehungen aufwendig waren und nach Möglichkeit vermieden wurden.

Beim Vortrieb der Trasse wurde gleichzeitig eine Geländeneivellierung angelegt, die das Vorankommen ungemein begünstigt. Diese möglichst lineare Höhenführung der Dammkronen erleichtert heute auch das Auffinden der Trasse im Gelände. Die technischen Möglichkeiten der Geländeneivellierung sind eben-

falls von Vitruv beschrieben und in grandioser Weise von den Baumeistern der Aquädukte²³ eingesetzt worden. Bei der Straßentrassierung konnten die Fluchtstäbe ohne großen Aufwand auch zur Höhenbestimmung mitbenutzt werden. Ob zur Nivellierung ein weiteres Instrument, der sog. *Chorobat*, mitgeführt wurde, ist unbekannt. Dessen einfaches Prinzip: ein 20 Fuß (ca. 6 m) langer Messbalken, der an den Enden mit Loten ausgestattet ist, erlaubte es, einen waagrechten Standpunkt auszumessen. Gefäll- oder Steigungswinkel konnten an den Schenkeln an der Lotlinie bestimmt werden.

Auf den Höhen wurde auch die Möglichkeit genutzt, den Richtungswinkel für eine gewisse Strecke zu ändern. Schön zu sehen ist dies beim Abschnitt Pützhöhe – Nattenheimer Kopf.

Trasse am Dreeskopf bei Neidenbach

Westlich von Neidenbach ändert die Trassenführung bei Punkt 111 am Hang des Geisknapp den Winkel, umgeht die Niederung „Im Brühl“ auf der Höhenlinie 500 und folgt um ca 80 m nach Westen versetzt mit dem Anstieg über den Kalkofen in den Dreeswald wieder der ursprünglichen Richtung. Die Höhe des Dreeskopfes ist nur 400 m entfernt und mag sicherlich zur Navigation zum nächstgelegenen Höhenpunkt jenseits des Hersdorfer Walds gedient und geholfen haben, den alten Richtungswinkel wiederzufinden.

Hersdorfer Wald

Südlich der L16 liegt zunächst ein Abschnitt, in dem die Krone des römischen Straßendamms bei der Anlage eines neuzeitlichen Forstwegs eingeebnet und verbreitert wurde (GPS-Punkte 400, 401). An der Einmündung dieses Wirtschaftswegs in die L16 verläuft der Damm ein kurzes Stück neben dem Wirtschaftsweg und wird durch die Landesstraße schräg angeschnitten (400). Mit einem Kompass lässt sich an diesem Punkt der weitere Verlauf nördlich der Straße gut bestimmen. In südlicher Richtung macht der erst schnurgerade angelegte Wirtschaftsweg

eine Rechtsbiegung und durchschneidet dabei den Damm der Römerstraße. An dieser Stelle (401) erschließt sich der innere Aufbau des Damms. Am Querschnitt kann unter der organischen Deckschicht in einer Dicke von etwa 15-30 cm eine Sandschicht von ca. 10 cm festgestellt werden, die einen hohen Gehalt an Kieselsteinen und Kieselbruch sowie Sandsteinschotter in etwa gleicher Korngröße enthält (Abb. 4 und 5). Darunter befindet sich eine hart verdichtete Dammaufschüttung aus rotbraunem Sand, der hier vor Ort ansteht. Eine Grobsteinpackung oder Pflasterung kann in diesem eher flach verlaufenden Abschnitt nicht gefunden werden. Die Dammkrone ist nicht flach, sondern zur Seite abfallend und nur wenige Meter breit. Die Erosion der Randbereiche führte dazu, dass sich am Fuß des Damms Material ansammelte.

Um sich ein Bild zu machen, auf welche Ressourcen die römischen Straßenbauer zurückgriffen, wäre es interessant zu wissen, woher das anzutreffende Baumaterial stammt. Der rote Sand und rotbrauner Sandstein von Split- bis zur Grobschottergröße kann vor Ort gewonnen werden. Zunächst erscheint die Herkunft der Kieselsteine rätselhaft, denn sie lassen sich im Waldboden nicht finden. Es ist aber anzunehmen, dass eine im rotbraunen Sandstein eingelagerte Kieselbank unweit der Trasse zutage tritt und die Kiesel dort gefördert und herangekarrt werden konnten. Dies erklärt auch die äußerliche rotbraune Verfärbung der gefundenen Steine, die sie durch die Einwirkung des Eisenoxids im Sandstein erhalten haben.²⁴

Die Rückkehr auf die Magistrale nach Umgehung eines Hindernisses lässt sich auch im *Hersdorfer Wald* nachweisen. Dort wurde die Niederung im Quellgebiet des Thierbachs umgangen, um den Damm auf festem Grund weiterzuführen. Am GPS-Punkt 407 kehrte man wieder zur Magistrale zurück.

Wohnplatz Weißenseifen

Westlich der Siedlung Weißenseifen trifft der Damm der Römerstraße auf die Landesstraße 16. Der Erhaltungszustand des Damms südlich der L16 ab 401 ist wesent-

Abb. 3: Karte Umgehung von Neidenbach

Geologie des Neidenbacher Buntsandsteinplateaus

Während bei Steffeln Vulkantuff und in Schönecken Kalkstein ansteht, wird der Hersdorfer Wald von einem Buntsandsteinrücken gebildet. Die Besonderheit des zum Bitburger Gutland gehörenden Neidenbacher Buntsandsteinplateaus sind eingestreute, konglomeratische Quarz-Kiesel-Bänke.

GPS-Wegpunkte

- 101 - Dreeswald
- 102 - Am Wegkreuz
- 103 - Kalkofen
- 104 - Im Drees
- 105 - Spitzfeld
- 106 - Über dem Tal 1
- 107 - Über dem Tal 2
- 108 - Bei Langfuhr
- 109 - Auf Geisknapp 1
- 110 - Auf Geisknapp 2
- 111 - Auf Geisknapp 3
- 112 - An der K82

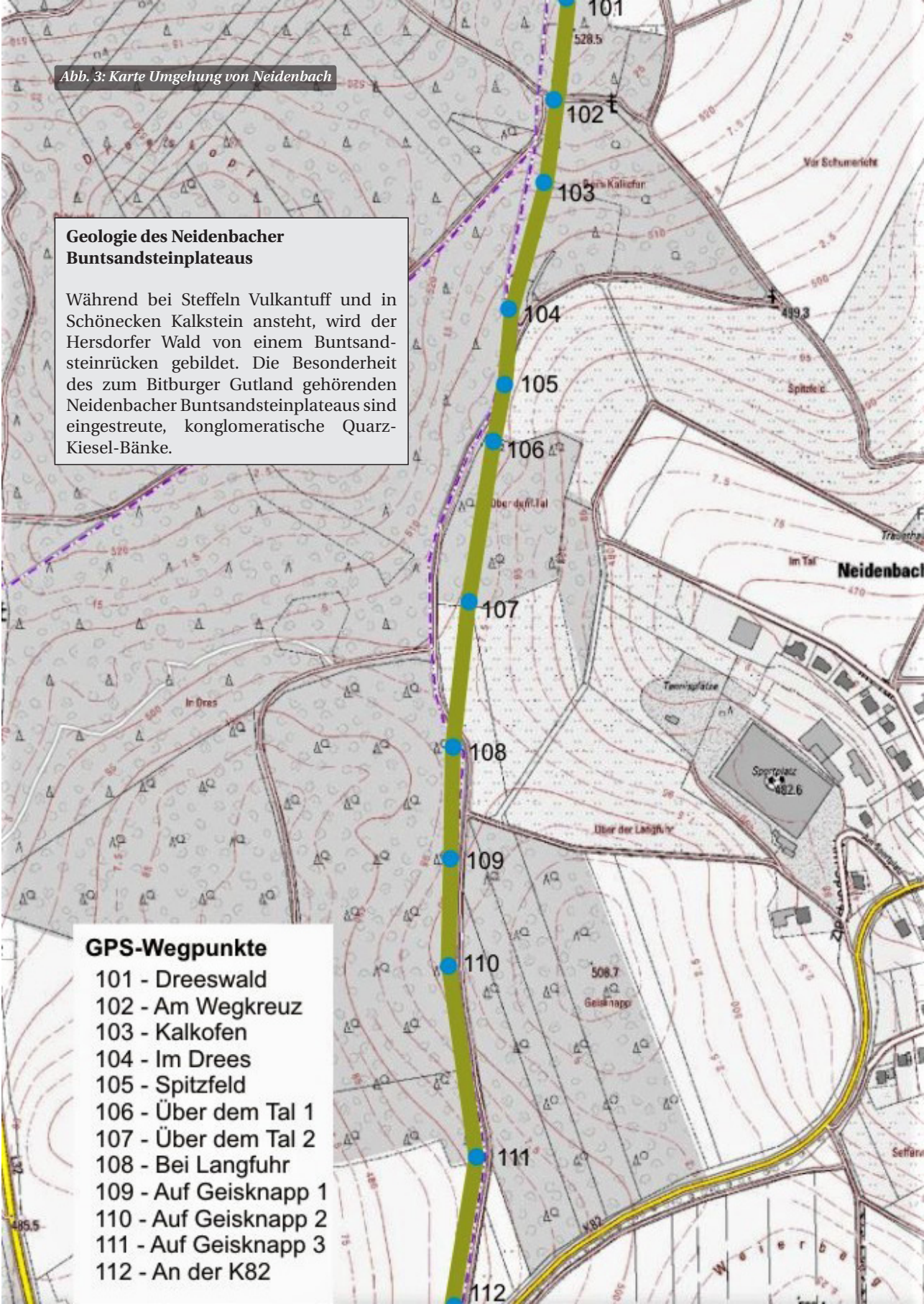




Abb. 4: Kieselsteine aus der Dammkrone (typ. 3x2cm)



Abb. 5: Schottersteingemisch aus der Dammkrone (Körnung max. 4x4 cm)



Abb.6: Zu einem runden Rücken abgeflachter Damm am GPS Punkt 402 mit verstreutem Steinmaterial



Abb. 7: Pflasterstein mit ballig gerundeter Oberfläche

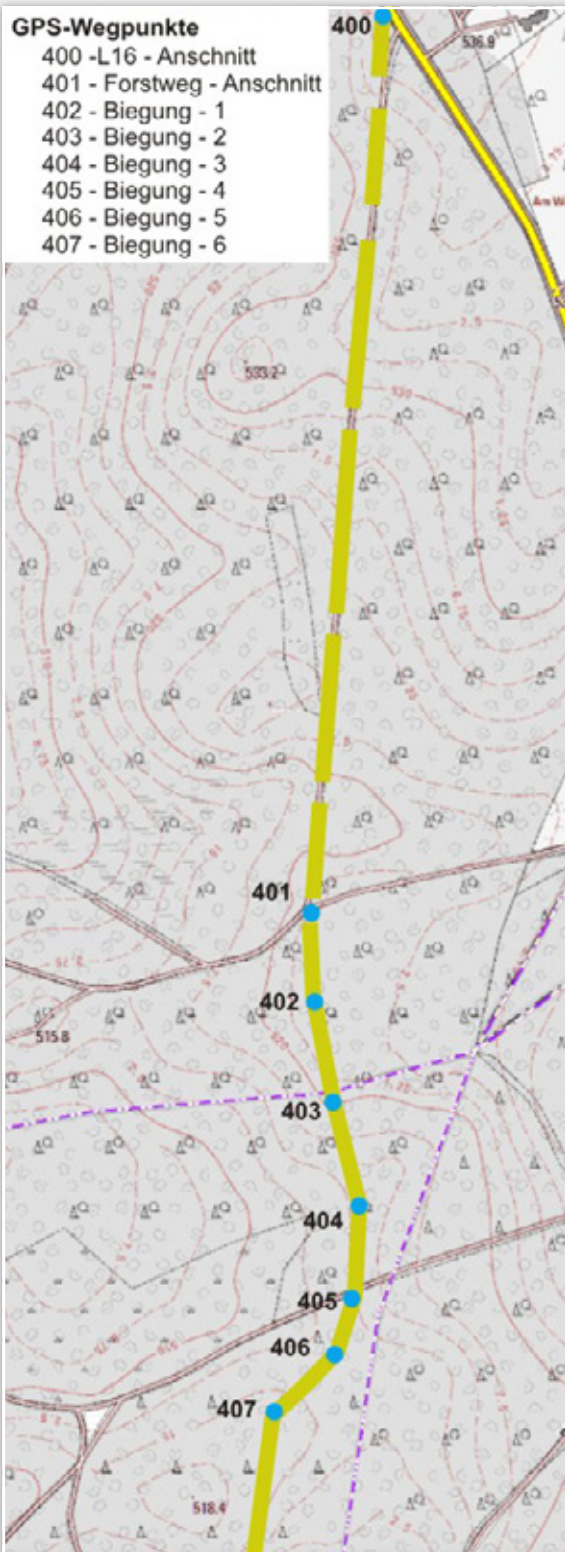


Abb. 8: Karte Umgebung im Hersdorfer Wald

Abb. 9: Abschnitt Weißenseifen - Fischbäche

lich besser als nördlich der Straßenquerung. Dort ist zunächst an der Straßenböschung der Dammeinschnitt deutlich zu erkennen. Die Spur des Dammes wird aber zusehends undeutlich und endet auf einem bebauten Grundstück. Im wellig abfallenden Gelände nördlich des Imkeranwesens ergeben sich Anhaltspunkte für mehrere parallel verlaufende, nivellierte Dämme, aber das typische Steinmaterial fehlt. Zwischen den Punkten 503 und 504 ist ein Rest Pflasterung besonders gut erhalten. Mit zunehmendem Böschungswinkel gerät der Damm in eine Erosionszone, in der die Dammaufschüttung verflacht. Am Hang liegen Steine verstreut und kurz vor dem Fischbach-3-Quellarm ist vom Damm an beiden Ufern nichts mehr zu erkennen (GPS-Punkt 505). Auf direktem Wege kann das Tal mit Gepäck kaum erklommen werden. Für Gespanne ist die Steigung aussichtslos. Es bleibt bei den Gegebenheiten nur, den Weg talaufwärts zu verziehen und über einen Einschnitt im Nordhang die Steigung zu reduzieren. Das Bachbett liegt voller kleinerer Steinbrocken, von denen nicht sicher ist, dass sie einmal Teil einer Straßenaufschüttung waren. Sicherlich hat sich im Lauf der Zeit auch das Bachbett tiefer in die Sandsteinschichten gegraben. Das LIDAR Geländeprofil legt nahe, dass an dieser Stelle parallele Wege angelegt sein könnten (vgl. Anhang 3). Für diese vermutete Trassenführung lassen sich aber keine Belege finden, es besteht hier weiterhin Klärungsbedarf.

Fischbach-Quellarme

Zwischen dem Einschnitt eines Forstweges und dem Lauf des südlichen Fischbach-3-Quellarms liegt ein flach abfallender Abschnitt, wo der Damm nun wieder deutlich erkennbar ist. Die Erhaltung in diesem Abschnitt ist recht gut, denn es lässt sich auf dem Damm abschnittsweise Steinmaterial mit glatten Oberflächen finden. Den Beginn dieses Trassenstücks markiert ein überwachsener, größerer Haufen aus grobem Sandsteinschutt, der wohl bei der Anlage des Forstwegs beiseite geräumt wurde. Im weiteren Verlauf können unter einer Humus- und Moosschicht an mehreren Stellen Ansammlungen von Pflastersteinen gefunden werden (Abb. 6

und 7). Diese Steine haben eine Kantenlänge von 15-20 cm an der kugelig geglätteten Oberfläche und eine Höhe von 25 cm. Vereinzelt werden auch rechteckige Bruchsteine mit glatter Oberfläche gefunden (ca. 12x25 cm). Teilweise liegen Steine quer durcheinander, auch Bruchsteine ohne glatte Flächen, die annehmen lassen, dass der Damm hier zweilagig mit Unterbau ausgeführt war. Eine Häufung von Kieselstein ist in diesem Abschnitt nicht anzutreffen.

Zum südlichen Quellarm Fischbach-3 hin fällt das Gelände zunehmend ab. Zeichen von Bodenerosion sind am sandigen Abhang nicht zu übersehen, Steine liegen verstreut. Alles deutet darauf hin, dass der letzte Teil der Trasse zum Bach hin abgerutscht ist und von Hochwässern abtransportiert wurde. Heute ist das Gefälle auf beiden Talseiten des Baches so groß, dass die Querung an dieser Stelle mit einem beladenen Karren auf direktem Weg kaum zu bewältigen wäre. Von Süden kommend und kurz vor dem Fischbach und auch direkt nach Überqueren des Baches kann man die Straße auch nicht an der per Kompasslinie vermuteten Stelle wiederfinden. Parallelwege für den Ab- und Aufstieg sind anzunehmen. Die LIDAR-Luftbilddatenauswertung zeigt ebenfalls keinen eindeutigen Verlauf des Damms an dieser Stelle (vgl. Anhang 2).

Von Norden kommend, stellt man fest, dass die Trasse direkt an der Bachuferkante des nördlichen Fischbach-1-Quellarms abreißt. Alles spricht dafür, dass die Trasse geradeaus weiterlief und in späterer Zeit durch den tiefer sich eingrabenden Bach unterbrochen wurde. An der lockererdigen, über 1 m tiefen Erosionskante am Bachufer lassen sich einzelne Decksteine und Schotter aus Sandstein und Kieseln aus der Tragschicht nachweisen (Abb. 10, GPS-Punkt 207).

Zwischen dem Fischbach-1-Tal und dem Hundsachtal ist die Trasse gut sichtbar. An einigen Stellen des Damms tritt das Steinmaterial des Trassenunterbaus an die Oberfläche (Abb. 11 und 12). Die Dämme sind an den Seiten stark der Erosion ausgesetzt, denn seitlich am Fuß des Damms findet sich abgerutschtes Steinmaterial, so dass die ursprüngliche Dammbreite und die Höhe des Aufbaus nicht



Abb. 10: Erosionskante am Nordufer von Fischbach-1 mit lockerem Steingemisch aus der Trasse (GPS-Wegpunkt 207)

Abb. 11: Unter einer Laub- und Moosschicht sind die Reste des Trassenunterbaus der Dammkrone stellenweise noch gut erhalten.





Abb. 12: Dammkronenseite mit offen zutage tretender Schichtung (GPS-Wegpunkt Nr. 205)

mehr zu sehen ist. Durch Neuaufwuchs von Baumschößlingen schreitet dieser Prozeß des Abbaus der Dammkronenränder weiter voran. Deutlich ist an dieser Stelle aber das Gemisch von Schotter in unterschiedlicher Korngröße zu sehen. Vermutlich war hier ein Unterbau als Packung aus flachliegendem gröberem Material (geschichteter Sandstein) angelegt, auf dem eine Grobschotterlage und eine feinkörnige Laufschiicht folgte. Für alle Lagen wurde Sandstein eingesetzt, Quarzkies fehlt an dieser Stelle.

Hundsbachschlucht

Zwischen 203 und 204, östlich des Quellgebiets, hat sich der Hundsbach tief in eine unzugängliche Schlucht eingeschnitten. Dieses Gebiet wurde sehr wahrscheinlich westlich umgangen. In der Tranchot-Karte verschwenkt die Trasse auch zur Umgehung der Hundsbachquellen in westliche Richtung, der eingezeichnete Verlauf kann aber heute nicht nachvollzogen werden (vgl. Anhang 4).

Oberflächlich sind hier weder Spuren einer unwahrscheinlichen direkten Überquerung der Schlucht noch Spuren einer Umgehung zu finden.

Wickenseifen

Die Trasse verliert sich kurz vor der Landesstraße L30 in einem undurchdringlichen Gebüsch und schneidet sie dann westlich vom Wohnplatz Wickenseifen. Der Punkt liegt heute südlich einer großen Vogelkirsche. An ihr hat **zum Kolk** Steinaufsammlungen gefunden, deren Herkunft von der Trasse noch zu klären ist²⁵.

Ober Schlackenwies – Gellberg

Die Trasse der Römerstraße durchläuft ab der großen Vogelkirsche an der L30 bei Wickenseifen eine nach Norden leicht ansteigende, große Grünweidefläche in der Gewanne „Ober Schlackenwies“. Der Damm

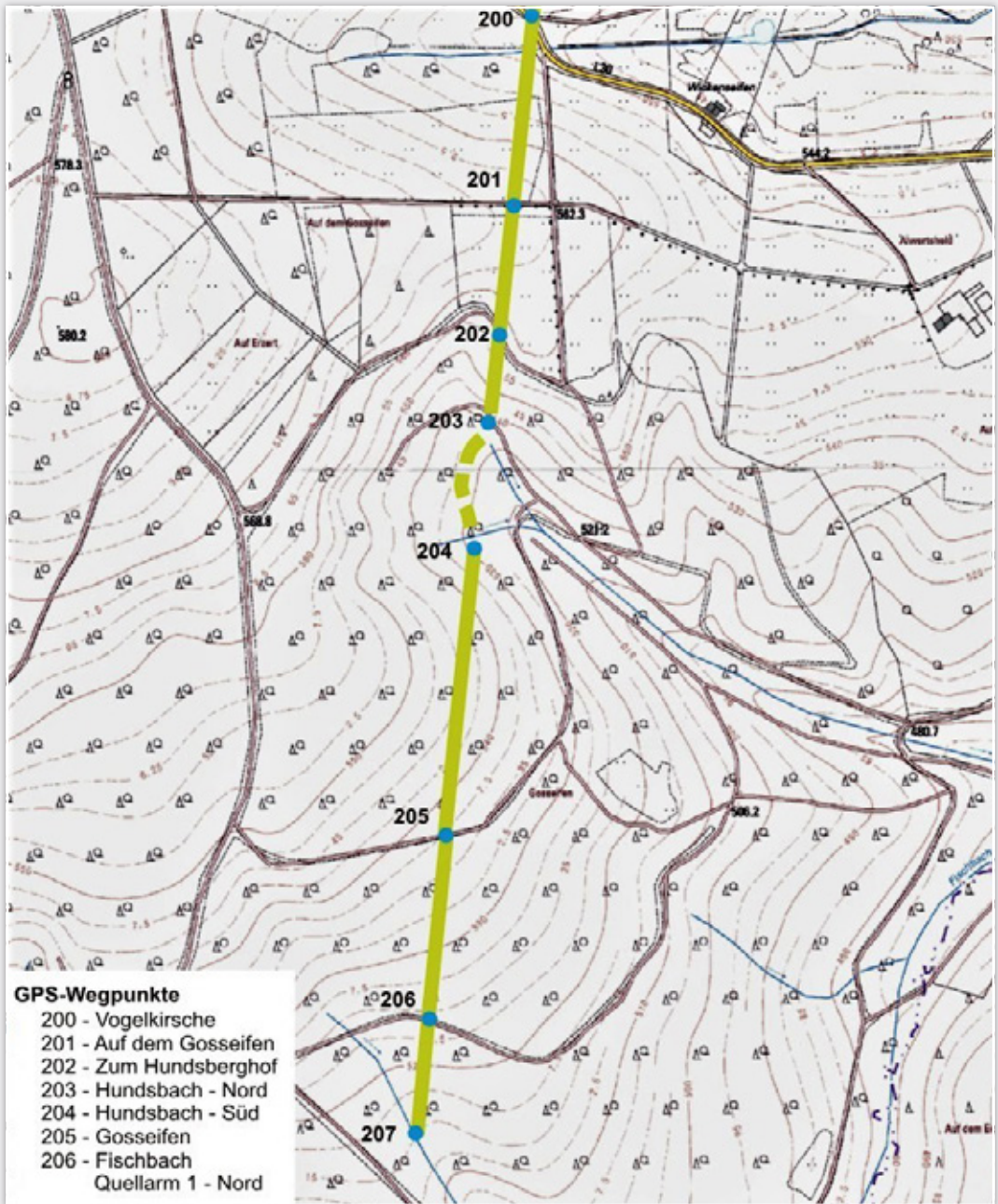


Abb. 13: Karte Fischbach – Hundsbachschlucht – Wickenseifen

ist dort weitgehend durch intensive Bewe-
dung eingeebnet und stellenweise nur noch
als leichte Erhöhung im Gelände erkennbar.
Am nördlichen Abschluss der Wiesen verläuft
ein Wirtschaftsweg, der weiter westlich beim
Wohnplatz Gellberg in die Waldhausstraße
mündet. Er verläuft zunächst in einem Bo-

gen und trifft an einem scharfen Linksknick
auf die Trasse einer Mittelspannungsleitung.
An dieser Stelle ist das hügelartige Gelände
„Im Gellberg“ in nördlicher Richtung deutlich
eingesenkt. Diese ehemalige Siepe wird heu-
te von der Stromtrasse genutzt und verläuft
schnurgerade auf den Wohnplatz Schank zu



Abb. 14: An den steilen, erosionsbelasteten Talseiten finden sich keine Belege für einen geradlinigen Verlauf der Trasse (GPS-Wegpunkt Nr. 204)

(Abb. 17). Diesen Einschnitt nutzten auch die Erbauer der Römerstraße, um das Gefälle abzuschwächen. Ihr Verlauf vom Einschnitt der L16 bis nach Schank ist linear. Zunächst folgt sie dem Gelände mit einer leichten Steigung, bis sie kurz vor Schank in die Talaue des Hülzbaches steil abfällt und ebenso steil auf der Gegenseite in Richtung Vogelsheck wieder ansteigt (Abb. 16).

Schank

Der Wohnplatz Schank ist bereits durch die napoleonisch-preußischen Vermessungsingenieure **Tranchot** und **Müffling** um 1810 detailliert kartiert worden. Auch in deren Karte ist der Verlauf der Römerstraße ab der Straße von Hersdorf nach Kopp westlich vom Wohnplatz Wickenseifen bis Schank korrekt als gerade Linie eingezeichnet. Die Gegebenheiten bei Schank haben sich seit der Kartierung von

Tranchot kaum verändert. Der von Nordost kommende, kleine Hülzbach, ein Verbindungsweg von Kopp in Richtung Büdesheim in Nordwest-Südost-Ausrichtung und ein parallel zur Römerstraße in Richtung Vogelsheck aus Schönecker Richtung kommender Verbindungsweg (heute Waldhausstraße Richtung Wallersheim) treffen sich an einem Punkt auf der ebenen Talsohle²⁶, an der auch heute die Brücke über den Bach angelegt ist.

Ob der Name Schank für diesen Wohnplatz eine ältere Tradition hat, ist nicht geklärt. „Schank“ bezeichnet gemeinhin einen Ausschank (Schänke, lat. taberna), als Flurname taucht der Begriff allerdings auch an anderen Orten auf.

Durch die tiefe Lage vor kalten Winden geschützt und im Grund des ausgeweiteten Tales gut besonnt, könnte diese Stelle zu einer Zeit, als noch lebhafter Verkehr über die Römerstraße zog, eine bevorzugte Stelle

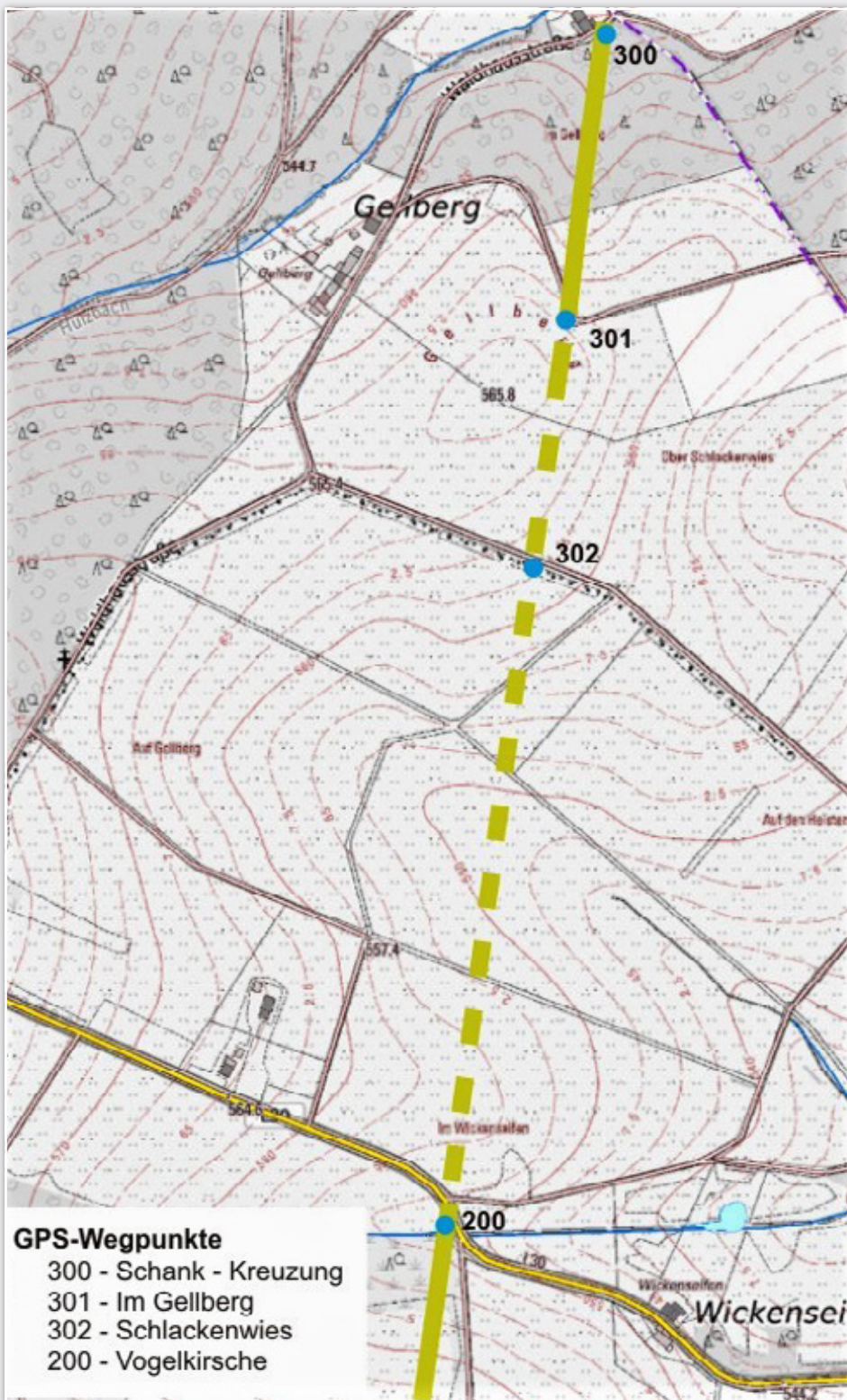


Abb. 15: Karte Wickenseifen - Schank



25 APR 2018 16:05



Abb. 16: Die Trasse nimmt den geraden Weg durch die Senke ins Hölzbachtal. (GPS-Punkt 301 Flur „Im Gellberg“)

Abb. 17: Steinreihe (GPS Wegpunkt 51)

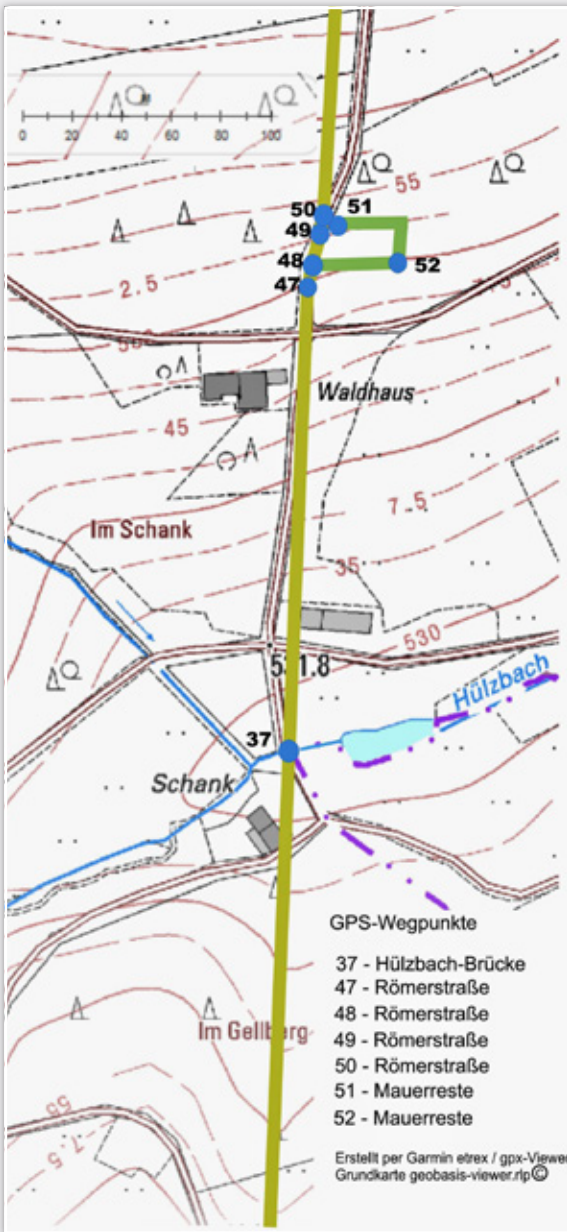


Abb. 18: Karte Gellberg - Vogelsheck

für eine Rast gewesen sein. Die eher eingeeengte Lage am ruhig dahinfließenden Bach bietet aber wenig Sicherheit gegen Einfälle und lässt daher einen vicus an dieser Stelle unwahrscheinlich erscheinen. Zu denken ist auch an eine erst im Mittelalter erfolgte Nutzung des Platzes als Hofgut und Rastplatz, da an dieser Stelle auch ein alter Pfad in Ost-West-Richtung durchzieht.

Heute ist Schank ein abgelegener Wohnplatz ohne verkehrstechnische Bedeutung. Einige neuzeitliche Gebäude sind an den Wegen auf der Talau errichtet worden. Durch frühere Ausschwemmung von den Talseiten und über den Materialtransport des Hochwasser führenden Baches ist ein flacher, lehmiger Talboden entstanden, der als lichte Wiesenfläche genutzt wird. Sie wird heute von einem jungen Auwald gesäumt. Auf dieser Talau sind Spuren einer Bebauung aus Zeiten vor 1800 bei oberflächlicher Inspektion nicht anzutreffen. Zieht man die Linie der römischen Straßentrasse weiter in Richtung Vogelsheck, liegt der Übergang über den Hülzbach an der heutigen Brücke der Waldhausstraße.

Waldhaus – Bei den alten Mauern

Die Waldhausstraße steigt anschließend steil in Richtung Vogelsheck an. Zu beiden Seiten kann kein Damm gefunden werden, ist aber zum Teil links bzw. teilweise unter der Waldhausstraße zu vermuten, da sie die lineare Fortsetzung bildet. Etwas oberhalb der Waldhausbebauung auf der rechten Seite der Straße in Nordrichtung ist eine abgeflachte Zone von etwa 20 Ar im Wald anzutreffen (unterhalb der Flur „Auf Lindchen“), an deren Rändern in Ost-Westrichtung sich Anhäufungen gebrochener Sandsteine befinden. Besonders markant sind große, mehrere Zentner schwere Brocken, die in Reihe am oberen linken Rand der



Abb. 19: Steinreihe (GPS-Wegpunkt 52)

Abb. 20: Vogelsheck – einer der felsigen Rücken mit dünner Erdschicht kurz vor Erreichen der Höhe 622



Fläche angeordnet sind und einen besonderen Zweck erfüllt haben müssen (Abb. 17 und 19). Bei mehreren dieser Steine fanden wir gemeißelte Einkerbungen, wie sie üblicherweise für das Anheben per Dreibein und Schere angefertigt wurden. Es scheint sich um die Reste einer Ummauerung zu handeln, vielleicht für einen Pferch. Eine Datierung dieser Mauerreste war uns nicht möglich.

In der Tranchot-Karte sind die heutigen Wohnplätze Schank und Gellberg nicht eingezeichnet. Stattdessen ist eine Ortsbezeichnung „Bei den alten Mauern“ eingetragen (vgl. Kartenausschnitt im Anhang 2). Heutigen Bewohnern der Wohnplätze ist diese Bezeichnung nicht bekannt. Ein solcher Flurname existierte ebenfalls nie (Flurname heute: *Im Schank*). Es ist daher denkbar, dass dieser Name von den Kartographen selbst stammt, die dort verfallenes Gemäuer antrafen, deren Bezeichnung aber von den späteren Besiedlern nicht übernommen worden ist.

Vogelsheck

Die Trasse wurde geradlinig über die ausgesetzte Höhenlage des Vogelsheckplateaus (623 m, nahe am Gipfel „Apert“, 631m, der sich in 500m Luftlinie östlich befindet) weitergeführt, was ein Maximum an Sicherheit gewährleistet. Ab dieser ausgesetzten Kuppe fällt die Trasse nun stetig nach Norden hin in Richtung Büdesheim ab. Der Anstieg auf diese Anhöhe verläuft über verschiedene Rücken mit felsigem Untergrund.

Gegen Osten formen ab der Wegkreuzung unterhalb Reinhardskreuz Bruchkanten das felsige Gelände, aus denen auch heute noch der geschichtete rot-violette Sandstein leicht entnommen werden kann. Zu klären ist, ob diese Brüche eine der Quellen für den im Straßenbau verwendeten, rot-violetten Sandstein sein können. Steinbrocken liegen verteilt auf der gesamten Fläche, ohne dass auf der geraden Strecke zur Höhe 622m klar ein Damm erkennbar ist. Vermutlich wurde hier einer der felsigen Rücken genutzt. Heute steht auf der Bergkuppe ein dunkler Fichtenwald. Eine weite Aussicht nach Nordwest bietet sich erst beim Abstieg nach Büdesheim.

Resumee

Die Römerstraße zeigte sich bei unserer Begehung als ein äußerst dauerhaftes Bauwerk und ist in ihrem Unterbau Vorbild der heutigen wassergebundenen Wirtschaftswege.

Die Grundsätze der Streckenführung sind heute noch gut erkennbar: Absolut geradliniger Verlauf auf Hochflächen und Wasserscheiden, Vermeiden dauerfeuchter und wenig tragfähiger Zonen, kleinräumige Umgehung von Hindernissen, konsequente Linienführung durch auf- und abfallendes Gelände und Nivellierung des Geländeprofiles durch Aufschüttung eines aufragenden Dammes. Hänge und Talseiten wurden auf direktem Wege gequert, das Umlaufen von Steigungen auf der Höhenlinie war unüblich, nur längeren Steigungen von mehr als 18 Grad wurde kleinräumig ausgewichen. Nur an den Erosionszonen der vielen Bachläufe, auf felsigem Untergrund, auf Intensivweideflächen, durch Straßen- und Wegebau und vereinzelt auch durch Wohnbebauung verliert sich für eine kurze Wegstrecke die Spur der Trasse.

Auf einer Strecke von 11,5 km kann man den sehr unterschiedlichen Aufbau der Straße sehen. Die Erbauer hielten sich nicht immer an den von Vitruv beschriebenen Standard. Hochstrapazierte, im Gefälle liegende Teilstücke versah man mit Pflasterung und aufwendigem Unterbau. Gut entwässerbare Strecken über sandig-wellige Hochflächen wurden mit einem Sandgemisch zu einem flachlaufenden Damm gestampft und an der leicht gewölbten Krone mit einer eher dünnen Schotter-/Kieschicht ausgestattet. Das Material stammte vermutlich aus einer Quarzader der näheren Umgebung und wurde wohl über die Straße transportiert.

Der größte Teil des untersuchten Trassenabschnitts liegt heute fernab allen Verkehrs in fast menschenleeren Waldregionen und ist seit Jahrhunderten wüst gefallen, was sie vor Überbauung und Zerstörung bewahrt hat. Zweifellos hält der Untergrund noch einiges an historischen Geheimnissen bereit, die es zu lüften gilt. Über die Reste von Ausava sind wir auf unserem Weg über diesen Trassenabschnitt leider nicht gestolpert.

Literatur und Quellenangaben

- Aus'm Weerth, Ernst**, In: Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande, Bonn 1855
- Gilles, Karl Josef**, „Wo lag das antike AUSAVA“; In: Heimatjahrbuch Vulkaneifel, 1987
- Grewe, Klaus**: Chorobat und Groma. Neue Gedanken zur Rekonstruktion und Handhabung der beiden wichtigsten Vermessungsgeräte antiker Ingenieure, in: Bonner Jahrbücher, Bd. 209 (2009), S. 109–128
- Grewe, Klaus**: Vermessungsgeräte der Römer. In: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK, 89. Jg, Heft 11 1991 (<https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=geo-006:1991:89::1596#653>)
- Faust, S.**: Römerstraße und Langmauer bei Meilbrück, Gemeinde Meckel, Eifelkreis Bitburg-Prüm, in: Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier 40, 2008, 14-19.
- Hagen, Joseph**: Römerstraßen in der Eifel und in der nieder-rheinischen Ebene. In Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde / Band 12,8 Erläuterungen zum Geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz. Achter Band Römerstraßen der Rheinprovinz / [Hauptband] (=Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde. XII.), Bonn, Leipzig, Verlag Schröder, 1931, S. 78 – 181, (<http://www.ub.uni-koeln.de/cdm/compoundobject/collection/grhg/id/44837/rec/20>)
- Itinerarium** = Itinerarium provinciarum Antonini Augusti, vermutl. 3. Jh Bernd Löhberg: Das „Itinerarium provinciarum Antonini Augusti“. Ein kaiserzeitliches Straßenverzeichnis des Römischen Reiches. Überlieferung, Strecken, Kommentare, Karten. 2 Bände. Frank & Timme, Berlin 2006, ISBN 3-86596-085-5 (<https://www.tabula-peutingeriana.de/index.html?cont=src&typ=iap>)
- Kersberg, H.**: Die Prümer Kalkmulde (Eifel) und ihre Randgebiete: landschaftsökologische und vegetationskundliche Untersuchungen. Recklinghausen 1968, S.150 zit. n. Haag, Michael 2012, S. 35
- Monshausen, Lothar**: Die Römerstraße von Helenenberg bis Weißenseifen, In: , In: Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes, Heft 2/2017 (Nr. 107), 27. Jg., Bitburg, Hrg. v. Geschichtlicher Arbeitskreis Bitburger Land, Bitburg
- Peutinger Karte**=Tabula Peutingeriana, röm. Original wohl 4.Jh., 1505 nach einer früheren mittelalterl. Kopie, Pars III (Colonia, Treveri, Argentorate), (http://digital.onb.ac.at/RepViewer/viewer.faces?doc=DTL_2764184&order=1&view=SINGLE)
- Tabula Peutingeriana**. Codex Vindobonensis 324, Österreichische Nationalbibliothek, Wien. Kommentiert von E. Weber. Graz 2004,
- Reber, Franz** (Übers.): Vitruv. Zehn Bücher über Architektur. De Architectura libri decem. Übersetzt und durch Anmerkungen und Zeichnungen erläutert von Dr. Franz Reber. Kraiss & Hoffmann, Stuttgart 1865 (<http://echo.mpiwg-berlin.mpg.de/ECHOdocuView?mode=imagepath&url=/mpiwg/online/permanent/library/QF1A2W8M/pageimg>)
- Tranchot, Jean-Joseph**, fortgesetzt von Müffling, Karl von, Die Kartenaufnahme der Rheinlande 1801 – 1828, Blätter 165, 166, Geoportall RLP
- Schmidt, Friedrich Wilhelm**: Hinterlassene Forschungen über die Römerstraßen im Rheinlande, hrsgg v.E. Schmidt, In: Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande, Heft II., Bonn 1861
- Veith, Carl von**, „Die Römerstraße von Trier nach Köln, In: Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande, Heft I., Bonn 1885
- Wiltheim, Alexander**: „Luciliburgensia sive Luxemburgum Romanum (...), insbes. Bd.3, Kap. IV, ed. Aug. Neyen, Luxemburg, 1842)

- zum Kolk, Uta und Peter**: „Wo ist Ausava? – Eine These“ in Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes, Nr. 107 (Heft 2-2017), Seite 54 – 55)
- Fundbericht**: Römerstraße Trier – Köln, In: Beiträge zur Geschichte des Bitburger Landes, Heft 1/2010 (Nr. 78), 20. Jg, Bitburg, Hrg. v. Geschichtlicher Arbeitskreis Bitburger Land, Bitburg
- zum Kolk, Peter**: Die Römerstraße von Trier nach Neuss im Bereich von Rheinland-Pfalz, Erkrath 2014 (<http://roemerstrassen.com/article16.html>)
- Zwirner** Über die Römerstraßen in den Rhein- und Moselgegenden, Berlin 1833

Anmerkungen:

- 1 Der Gemarkungsname ist ausschließlich ein kataster-technischer Begriff, oft sind Gemarkungsnamen und Gemeindebezeichnungen identisch. „Kyllwald“ ist eine übergeordnete Lagebezeichnung eines zusammenhängenden Gebietes.
- 2 Strab. 4,6,11 (p. 208); zum Brückenbau bei Trier Cüppers 1967; Galliazzo 1994, 278f. Nr. 569.
- 3 Steine mit den Inschriftennummern CIL-Nr. CIL XVII,2 552=CIL XIII 9133 und CIL XVII,2 553=CIL XIII 9134 Steininger, 1845, p. 139, Weiler, S./Reinard, 2019, p.199. CIL: Corpus Inscriptionum Latinarum
- 4 Antoninus Pius, (mit vollem Namen: Titus Aelius Hadrianus Antoninus Augustus Pius) Imperator von 138 – 161n. Chr.
- 5 CIL XVII,2 551=CIL XIII 12090 im Rheinischen Landesmuseum, Victorinus wurde 269 n. Chr. zum Augustus erhoben.
- 6 Hagen, 1931, 163.
- 7 Peutinger Karte 1506 nach einer antiken Vorlage (2004)
- 8 Itinerarium, 3.Jh. (2006)
- 9 Beda= Bitburg; Icorigium=Jünkerath
- 10 vgl. u.a. Karl-Josef Gilles, 1984, Peter zum Kolk, 2017
- 11 Wiltheim, 1852
- 12 Tranchot, J.J., Kartierung der Rheinlande, spätere Fortführung Müffling, K.,1801-28
- 13 Von Veith, 1885
- 14 Topograph. Karte PRÜM, Blatt Nr. 58 (auch Generalstabskarte genannt)
- 15 Zum Kolk, 2010, 2014, 2017
- 16 Höchster Punkt: Vogelsheck 622m, niedrigster Punkt: „Im Tal“ bei Neidenbach 487m
- 17 Aus diesem Grund sind Annahmen, Ausawa sei in Mülrenbach (Bertradbund) oder Oos (fränk. „Osa“) zu lokalisieren, eher abwegig. Allerdings schneidet der Oosbach die Römerstraße in West-Ost-Richtung.
- 18 LIDAR-Karte vgl. Anhang. Der LIDAR-Scan kann zur Identifizierung des Straßendamms herangezogen werden, sofern er sich markant vom umgebenden Gelände abhebt.
- 19 Bei dem verwendeten Consumer-Gerät Garmin 605 ist von einem Messfehler von +2-4 Metern auszugehen.
- 20 VITRUV De architectura“ (VII,1,3)
- 21 Der übergeordnete Verlauf der Trasse von Neidenbach bis zur Vogelsheck ist vollkommen linear bei einem Winkel von unter 2° Ost.
- 22 GPS-Daten 402 bis 406
- 23 in der Nordeifel Aquädukt Nettersheim – Köln
- 24 Kersberg, H. 1968,: Die Prümer Kalkmulde (Eifel) und ihre Randgebiete: landschaftsökologische und vegetationskundliche Untersuchungen. Recklinghausen S.150 zit.n. Haag, Michael 2012, S. 35
- 25 Zum Kolk, Peter, 2010
- 26 GPS Punkt 37



Anhang 1: Topograph. Kartenausschnitt

Die eingezeichnete Gerade markiert den untersuchten Abschnitt der Römerstraße. Quelle: Landesvermessungsamt Rheinland-Pfalz, Koblenz, ©GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2016, dl-de/by-2-0 <https://lvermgeo.rlp.de/de/startseite/>

Anhang 2: GPS-Punkte

XML-Feldbezeichner:

lat=latitude

lon=longitude

ele=elevation (m)

name Bezeichnung

```
37 lat="50.186302" lon="6.550846"><ele>528.61</ele><name>037 Huelsbach-Bruecke</name>
47 lat="50.188120" lon="6.550939"><ele>556.88</ele><name>047 RoemerstraÙe</name>
48 lat="50.188219" lon="6.550971"><ele>557.85</ele><name>048 RoemerstraÙe</name>
49 lat="50.188353" lon="6.551028"><ele>560.42</ele><name>049 RoemerstraÙe</name>
50 lat="50.188483" lon="6.551063"><ele>557.24</ele><name>050 RoemerstraÙe</name>
51 lat="50.188440" lon="6.551101"><ele>555.24</ele><name>051 Mauerreste</name>
52 lat="50.188227" lon="6.551577"><ele>545.82</ele><name>052 Mauerreste</name>
53 lat="50.195316" lon="6.551547"><ele>613.05</ele><name>053 Vogelsheck</name>
54 lat="50.196128" lon="6.552219"><ele>624.86</ele><name>054 Vogelsheck</name>
55 lat="50.196352" lon="6.551955"><ele>622.61</ele><name>055 Vogelsheck-Wegrand-Lichtung</name>
101 lat="50.098080" lon="6.541469"><ele>527.5</ele><name>101 Dreeswald </name>
102 lat="50.097419" lon="6.541318"><ele>526.5</ele><name> 102 Am Wegkreuz</name>
103 lat="50.096548" lon="6.541331" ><ele>517.5</ele><name> 103 Beim Kalkofen</name>
104 lat="50.095512" lon="6.540955"><ele>512,5</ele><name>104 Im Drees </name>
105 lat="50.092751" lon="6.540711" >><ele>503</ele><name>105 Spitzfeld </name>
106 lat="50.093993" lon="6.540691" >><ele>500</ele><name>106 Ober dem Tal 1 </name>
107 lat="50.092751" lon="6.540565" >><ele>487.5</ele><name>107 Ober dem Tal 2 </name>
108 lat="50.091639" lon="6.540418"><ele>487.5</ele><name>108 Bei Langfuhr</name>
108 lat="50.090662" lon="6.540597">><ele>505</ele><name>109 Geisknapp 1</name>
110 lat="50.089455" lon="6.540629">><ele>500</ele><name>110 Geisknapp 2</name>
111 lat="50.087875" lon="6.541169">><ele>492.5</ele><name>111 Geisknapp 3</name>
112 lat="50.086540" lon="6.540918">><ele>488</ele><name>112 An der K82 (Bitburger Str.)</name>
200 lat="50.177365" lon="6.549590">><ele>552.5</ele><name>200 L30 - Vogelkirsche</name>
201 lat="50.175613" lon="6.549311">><ele>566</ele><name>201 Auf dem Gosseifen</name>
202 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>557</ele> <name>202 Zum Hundsberghof </name>
203 lat="50.173734" lon="6.549048">><ele>537</ele> <name>203 Hundsbach Nord </name>
204 lat="50.173397" lon="6.548990">><ele>535</ele> <name>204 Hundsbach Süd </name>
205 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>537</ele> <name>205 Gosseifen </name>
206 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>523</ele> <name>206 Fischbach-1 Quellgebiet </name>
207 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>515</ele> <name>207 Fischbach Quellarm 1 - Nord </name>
300 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>531</ele> <name>300 Schank Kreuzung </name>
301 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>563</ele> <name>301 Im Gellberg </name>
302 lat="50.175613" lon="6.549174">><ele>561.5</ele> <name>302 Ober Schlackenwies </name>
400 lat="50.153469" lon="6.547111">><ele>533.23</ele><name>012 400 Ansnchnitt L16</name>
401 lat="50.146620" lon="6.546368">><ele>524.76</ele><name>018 401 Forstweg - Ansnchnitt</name>
402 lat="50.146179" lon="6.546420">><ele>523.80</ele><name>016 402 Biegung - 1</name>
403 lat="50.144949" lon="6.546799">><ele>523.80</ele><name>004 403 Biegung - 2</name>
404 lat="50.144485" lon="6.547150">><ele>515.15</ele><name>013 404 Biegung - 3</name>
405 lat="50.143971" lon="6.547149">><ele>518.27</ele><name>010 405 Biegung - 4 </name>
406 lat="50.143515" lon="6.547026">><ele>508.66</ele><name>008 406 Biegung - 5</name>
407 lat="50.143007" lon="6.546239">><ele>522.60</ele><name>005 407 Biegung - 6</name>
500 lat="50.154248" lon="6.547210">><ele>546.39</ele><name>021 500 Am Krauskopfchen</name>
501 lat="50.158452" lon="6.547575">><ele>543.51</ele><name>026 501 Am Michaelshag - Hinter Imkerei</name>
502 lat="50.160264" lon="6.547875">><ele>536.30</ele><name>028 502 Ansnchnitt Forstweg - Schutthuegel</name>
503 lat="50.160515" lon="6.547803">><ele>541.82</ele><name>029 503 Start Pflasterung </name>
504 lat="50.161823" lon="6.547895">><ele>509.14</ele><name>033 504 Ober Fotborn - Ende Pflasterung </name>
505 lat="50.163581" lon="6.548213">><ele>509.62</ele><name>036 505 Fischbach-3 Quellarm</name>
```

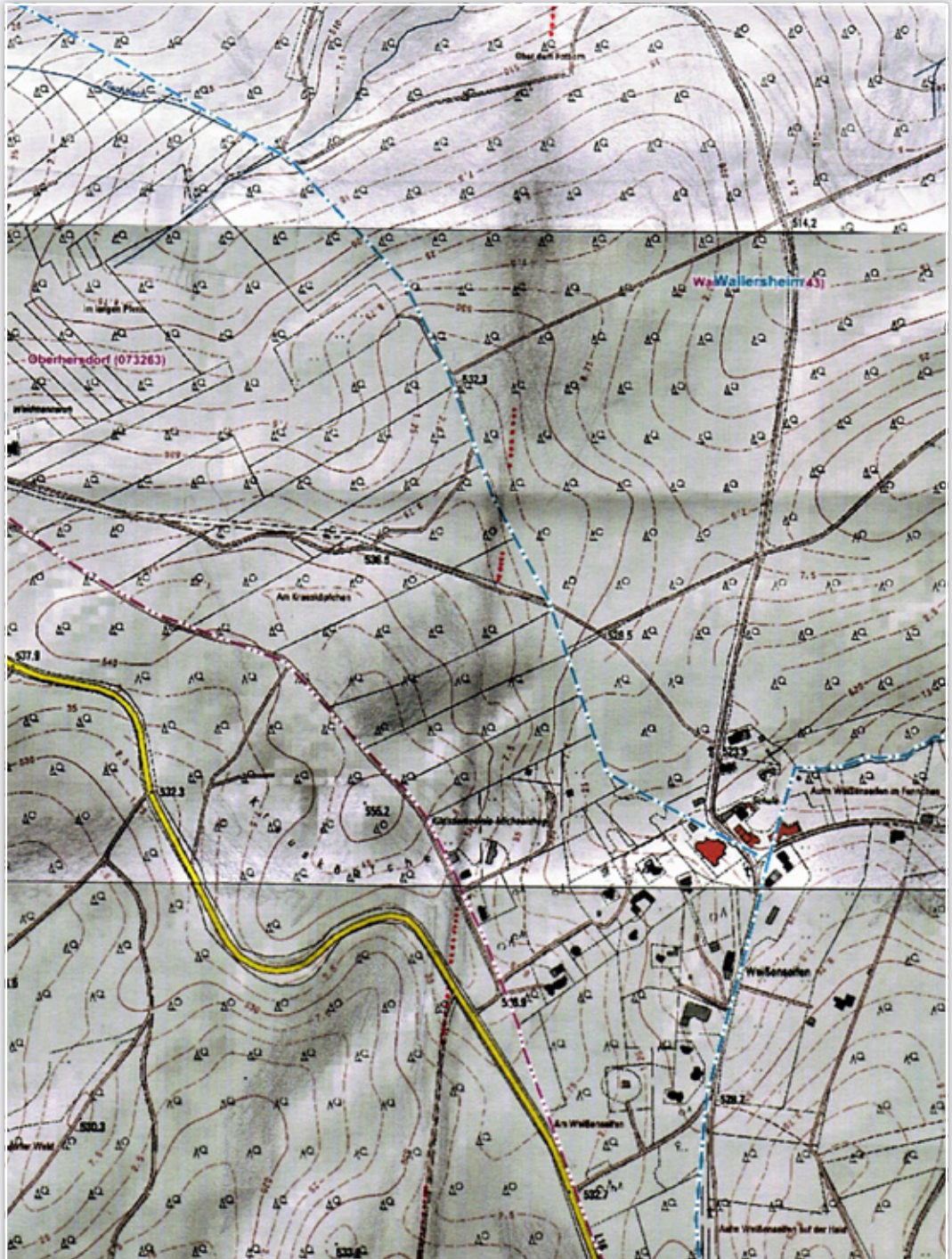
Genauigkeit:

Bei dem verwendeten Gerat Garmin 605 ist von einem Messfehler von +/- 2...4 Metern auszugehen

Anhang 3: Digitales Geländemodell

Damm der Römerstraße bei Weißenseifen

LIDAR-Kartographie (Landesamt für Geobasisinformation Koblenz)



Anhang 4: Kartographie des Wälder-Departements

Ausschnitt aus der Karte von Tranchot, Blatt 166

