

sehepunkte 20 (2020), Nr. 9

Louise Rokohl: Die römische Straßenstation Hambach 101 an der Via Belgica

Die archäologischen Befunde der Straßenstation Hambach 101 (HA 101) wurden 1994/95 auf mehreren Ausgrabungsflächen im Braunkohletagebau Hambach westlich von Köln freigelegt. Der Verkehrsweg wurde hier in einer Länge von etwa 400 m erfasst. Zur Ansiedlung gehören fünf Pfostenbauten südlich und zwei größere Bauwerke mit ausgebrochenen Steinfundamenten nördlich der Straße. Auch wurden mehrere Bereiche mit Brandgräbern und einzeln liegende Bestattungen gefunden, bemerkenswert dabei Grab 61 in einem abgetrennten großen Bezirk mit einem Grabdenkmal. Die umfassende Vorlage der Befunde und deren Auswertung ist ein wichtiger Bestandteil der jüngeren umfangreichen Forschungen zur Verkehrsinfrastruktur im Rheinland. [1] Mit der vorliegenden Arbeit wurde die Verfasserin im November 2016 promoviert.

Die Station selbst liegt unmittelbar an der heute als Via Belgica bezeichneten, von Köln über Jülich und Bavai nach Boulogne-sur-Mer führenden, römischen Fernstraße, für die kein antiker Name überliefert ist. Der Standort befindet sich zwischen dem im Itinerarium Antonini erwähnten vicus Tiberiacum (wohl Bergheim-Thorr) und dem auch in der Tabula Peutingeriana verzeichneten Iuliacum (Jülich). Der ungefähr fünf Meter breite Straßenkörper besteht aus Kies und wird beidseitig von einem Graben flankiert. Daneben befinden sich Sandbahnen, sodass die Gesamtbreite bei ungefähr 25 m liegt (22). Der Strecke verläuft auf einer Länge von etwa 9 km durch den Tagebau Hambach und wurde dort noch an mehreren anderen Stellen untersucht, demnach kann die Trassenführung nicht auf vorrömische Vorgängerwege zurückgeführt werden (24).

Die Pfostenbauten III-VII südlich der Straße werden von der Autorin ans Ende des 1. und den Beginn des 2. Jahrhunderts datiert. Ein Börsenfund mit fünf Münzen Vespasians aus einer Pfostengrube von Bau IV wird kurz erwähnt (17), hier hätte eine Interpretation interessiert (Bauopfer?). In der 1. Hälfte des 2. Jahrhunderts werden die Bauten an dieser Straßenseite aufgegeben, die Bebauung im Norden (Bau I-II) beginnt nach der spärlichen datierbaren Keramik um diese Zeit oder in der Mitte des 2. Jahrhunderts. Vermutlich in der 1. Hälfte des 3. Jahrhunderts wurde auch die Anlage im Norden aufgelassen, ohne dass Anzeichen einer Zerstörung erkennbar sind (53-56).

Nach der Forschung existiert für Straßenstationen kein einheitlicher Bautypus (69ff.). Für die Frage der Funktionsbestimmung der Station HA 101 diskutiert die Verfasserin unterschiedliche Aspekte. Das zweiphasige Gebäude I hat einen über 300 Quadratmeter großen ummauerten Innenhof, der zur geschützten Unterbringung von Wagen und Tieren geeignet war. Der Eingang ist zur Via Belgica gerichtet, deren Graben hier unterbrochen ist und somit die direkte Zugänglichkeit gewährleistet. Im Süden an der Straße befanden sich zunächst nur zwei Räume. In der Ausbauphase wurden hier und an der Westseite weitere Räumlichkeiten angebaut. Ein Bereich mit Hypokaustenziegeln in Raum C wird als Hinweis auf ein Bad in der zweiten Phase gewertet (9-14). Die funktionale Gestaltung von Bau I mit Räumlichkeiten für die Unterbringung und Bequemlichkeiten von Gästen, Waren und Transportmitteln in Verbindung mit einer unmittelbaren Straßenanbindung findet andernorts genügend Vergleiche, auch an der Via Belgica (60-71). Anhand von Lage und Zweckform lässt sich Bau I als das eigentliche Stationsgebäude bestimmen.

An der straßenseitigen Schmalseite des 10,25 x 25 m großen Rechteckbaus II waren der Fassade vier Pfostengruben vorgelagert. Ein Anbau an der westlichen Längsseite ist mit einem Schürkanal mit dem Gebäudeinneren verbunden, eine verkohlte Schicht auf dem Boden zeigt die Nutzung als Feuerstätte. Die Anlage wird schlüssig als Getreidedarre oder Räucherammer gedeutet. Das Trockengut lagerte wohl auf

einem zur Durchlüftung erhöhten Boden im Inneren von Bau II. Die Interpretation der Pfosten vor der Fassade ist apodiktisch (14): "Die Gestaltung dieses Bereiches als Portikus muss angenommen werden." Hier hätte ich mir eine Auseinandersetzung mit weiteren Möglichkeiten gewünscht, etwa die der besagten Pfahlsetzung als Untergrund für eine Ladeplattform für Lieferfahrzeuge. Eine solche Rampe könnte aufgrund des erhöhten Bodens innerhalb der Darre zweckmäßig gewesen sein. Solche Erörterungen hätten natürlich auch Folgen für die Rekonstruktionen des Aufgehenden (71-81 für die Gebäude I und II und für die zu Grab 61 gehörende Anlage) haben können.

Die ältesten Gräber liegen unmittelbar an der Straße und werden in die zweite Hälfte und das Ende des 1. Jahrhunderts datiert (27ff.; 32). Etwa 50 m südlich der Via Belgica befindet sich eine Gruppe mit 24 Bestattungen, die sich um einen fundleeren rechteckigen Raum gruppieren. Östlich davon wurden weitere Bestattungen des 2. Jahrhunderts im Bereich der ehemaligen Pfostenbauten angelegt. Da einige Gräber die Pfostengruben schneiden (30), können die Gebäude zu dieser Zeit nicht mehr bestanden haben. Zusätzlich wurden einzeln liegende Bestattungen entdeckt, insgesamt sind es 86 Gräber. In vielen sind nur wenige oder keine Beigaben erhalten. Besser ausgestattet ist Ziegelplattengrab 63 mit einem doppelkonischen, als Urne genutzten Bronzekrug und wenigstens zwei Glasgefäßen.

Ein Teil der Brandgräber weist an der Seitenwand Nischen für Beigaben auf (28; 30). Ein deutlicher Hinweis auf die Rolle, die diesen Nischengräbern in der jüngeren Forschung zugewiesen wird, wäre bei der Bearbeitung wichtig gewesen. Die Anlage von Grabnischen ist als regionales Charakteristikum im (weiteren) Kölner Umland verbreitet. [2] Eine solche Nische mit Keramikbeigaben findet sich auch bei dem außergewöhnlichen Grab 61. Dieses wurde als Einzelbestattung neben dem 6,5 x 9 m messenden Fundament eines Grabmonumentes in einer beachtliche 30 x 36,5 m großen Umfassung angelegt, welche zwischen Bau I und II liegt. Die Asche des im Alter zwischen 60 und 75 Jahren verstorbenen und 1,82 m großen Mannes befand sich in einer achteckigen Urne aus Kalkstein aus dem Elsass (31; 34ff.). Zum Vergleich für achteckige Steinurnen nennt die Verfasserin lediglich zwei stadtrömische Exemplare. Eine solche stammt aber auch aus Straßburg. [3] Insofern mag auch die Urne von Grab 61 vom Oberrhein importiert worden sein. Der Schluss der Autorin, die zusammenfassend von einer "römisch geprägten Bestattung" ausgeht, welche "keine Merkmale einheimischen Totenrituals" zeige (91), lässt sich auf der Basis des Gesagten nicht halten.

Mit der Vorlage des Befundkomplexes Hambach 101 leistet Louise Rokohl einen wichtigen Beitrag zur archäologischen Erforschung der römischen Verkehrsgeschichte. Eine vertiefende Diskussion hätte an einigen Stellen das Buch aber noch deutlich bereichert.

Anmerkungen:

[1] Zuletzt J.-N. Andrikopoulou / S. Held / J. Jäger / K. Jaschke / G. Schmidhuber: Auf Achse mit den Römern. Reisen in römischer Zeit. Xanten 2020 (=Führer und Schriften des LVR-Archäologischen Parks Xanten; 25). Für die Wasserwege etwa Chr. Eger (Hg.): Warenwege - Warenflüsse. Handel, Logistik und Transport am römischen Niederrhein, Oppenheim 2018 (=Xantener Berichte; 32).

[2] So etwa H. Pöppelmann: Das spätantik-frühmittelalterliche Gräberfeld von Jülich, Kr. Düren, Bonn 2010 (=Bonner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichtlichen Archäologie; 11), 176f.

[3] A. Straub: Le cimetière gallo-romain de Strasbourg, Straßburg 1881, 112.

Rezension über:

Louise Rokohl: Die römische Straßenstation Hambach 101 an der Via Belgica (= Rheinische Ausgrabungen; Bd. 78), Mainz: Philipp von Zabern 2019, 256 S., 64 s/w-Abb., 93 s/w-Tafeln, ein Faltplan, ISBN 978-3-8053-5250-5, EUR 59,90

Rezension von:

Raymund Gottschalk
Düsseldorf

Empfohlene Zitierweise:

Raymund Gottschalk: Rezension von: Louise Rokohl: Die römische Straßenstation Hambach 101 an der Via Belgica, Mainz: Philipp von Zabern 2019, in: sehpunkte 20 (2020), Nr. 9 [15.09.2020], URL: <http://www.sehpunkte.de/2020/09/34597.html>

Bitte geben Sie beim Zitieren dieser Rezension die exakte URL und das Datum Ihres letzten Besuchs dieser Online-Adresse an.