

Siepmann genannt“, verzeichnet, der zur Bauernschaft Frohnhausen gehörte. Um 1730 findet sich der Name Distelkamp in der Landmatrikel, um 1790 ein Siepmann, genannt Distelkämper, der als Besitzer von zwei Kotten aufgeführt ist. Für das 18. Jahrhundert ist für Kotten Siepmann-Mergelskühler der Abbau von Mergel überliefert. Auf Teilen des Landes, das zu diesem gehörte, entstand Ende des 19. Jahrhunderts der Gervinus-Friedhof (heutiger Gervinuspark), von dem es später hieß, dass jeder, der auf dem Friedhof beerdigt wurde, „in die Mergelskühle“ komme. Der Kotten selbst wurde schließlich in den 1960er-Jahren abgerissen.

Auf dem zum Kotten Siepmann-Mergelskühler gehörenden Land baute man den Archivalien zufolge Mergel in Gruben (kühlen) ab. Hinweise auf eine solche Mergelkühle in Gestalt von sekundär verfüllten Gruben fanden sich bei den Beobachtungen im Norden der Baugrube (Abb. 1, St. 1-12). Die Landmatrikel aus dem 17. Jahrhundert bezeugt, dass in der Bauernschaft Frohnhausen neben Landwirtschaft die Kohlengräberei einer der Haupterwerbszweige war. Erst im 18. Jahrhundert kam der Abbau von Mergel hinzu: Der sehr nährstoffreiche Mergel wurde in der frühen Neuzeit für das Bestellen und Düngen von Ackerflächen und Feldern genutzt. Das Material fand deshalb besonders in den Landwirten dankbare Abnehmer. Im archäologischen Befund konnte Mergel beispielsweise auf Ackerflächen im Essener Stadtteil Fulerum im Jahr 1998 nachgewiesen werden. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verdrängte schließlich Kunstdünger den Mergel von den Äckern.

Literatur

C. Brand/D. Hopp, Ein Friedhof und eine Siedlung der Metallzeit in Fulerum. Essener Beiträge 111, 1999, 7–14. – E.



Dickhoff, Essener Straßen (Essen 2015). – <http://www.genealogie.dorothee-rohmann.de/essen/lm-teil-1.html> (Zugriff: 29.12.2020).

Abbildungsnachweis

1 Detlef Hopp/Stadtarchäologie Essen, Grundlage Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster, Essen. – 2 Tim Schäfers/Stadtarchäologie Essen. – 3 ©Geobasis NRW 2021.

2 Essen-Frohnhausen. Ausschnitt aus dem Nordprofil mit Siedlungsschichten, Mauerresten des Kottens und dem unten angeschnittenen Mergel.

3 Essen-Frohnhausen. Ausschnitt aus der Preußischen Uraufnahme (1845) mit namentlicher Erwähnung des Kottens Siepmann.

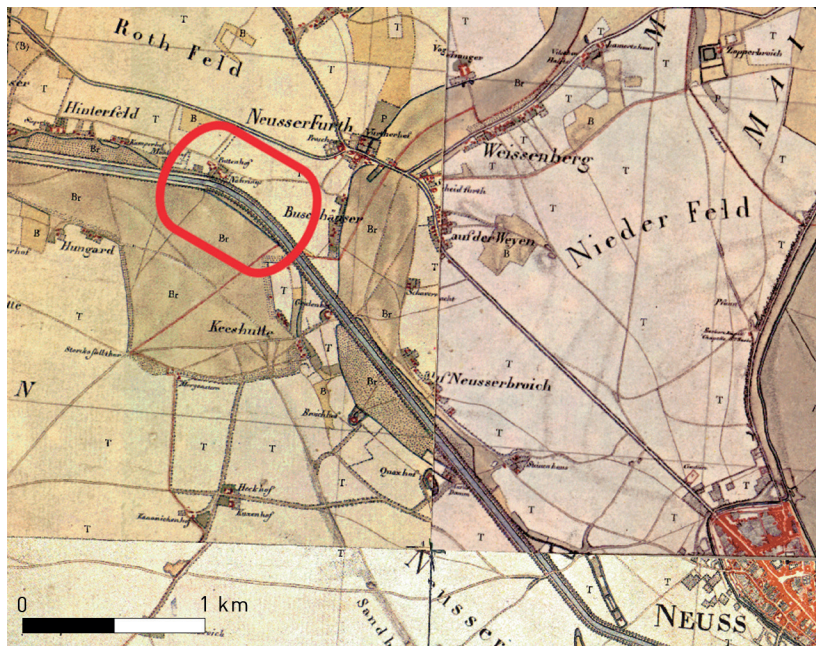
Neuss, Rhein-Kreis Neuss

Neues vom „Grand Canal du Nord“

Tünde Kaszab-Olschewski

Flüsse und künstliche Kanäle als Gegenstand altertumswissenschaftlicher Forschungen erfahren in den letzten Jahren gesteigertes wissenschaftliches Interesse. An der Viersener Straße in Neuss führten Bauarbeiten zwischen Ende Mai und Mitte August 2020 zu archäologischen Untersuchungen

am „Grand Canal du Nord“, dem sog. napoleonischen Nordkanal (Abb. 1). Er zählt mit fast 50 km Länge zu den größten Bodendenkmälern in NRW. Noch heute existieren zwar modifizierte, aber dennoch unübersehbare Teile des Kanals – samt zugehöriger Bau- und Bodendenkmäler.



1 Neuss. Verlauf des Nordkanals auf der Tranchot-Karte (1806) mit Maßnahmenfläche (rot).

Als künstliche Wasserstraße sollte der Nordkanal auf Beschluss Napoleon Bonapartes auf einer Gesamtlänge von 200 km von Neuss bis Antwerpen – das damals zu Frankreich zählte – ausgebaut werden. Mit der Wasserstraße wäre eine Verbindung vom Rhein zur Nordsee möglich geworden, ohne das Gebiet der Niederlande zu tangieren. Mit den Planungen wurde in Paris der Wasserbauingenieur Aimable Hageau betraut. Um 1806 fiel die Entscheidung über den Streckenverlauf, dessen Aufmessung auf der Tranchot-Karte übernommen wurde. Interessant ist hierbei, dass der Nordkanal auf der Karte bereits 1806 als fertiges Bauwerk gezeichnet wurde, obwohl der Bau nicht einmal begonnen hatte. Erst im Jahr 1809 erfolgte die Grundsteinlegung in Neuss und bis Ende 1810 waren bereits 30 km fertiggestellt. Zu den Baumaßnahmen gehörte das Ausschachten des Erdreiches bis zu einer Tiefe von 2,60 m. Die Sohlenbreite des Kanals maß 13 m und die Breite auf Höhe des Wasserspiegels betrug

2 Neuss. Schnitt durch die Uferböschung: Rest der grauen Kanalwangen-Lehmauskleidung im unteren Teil des Profils.



20–22 m. So hätten sich zwei größere Flusstransportschiffe begegnen können. Planmäßig vorgesehen war, auf der Sohle und auf den Wangen des Kanals eine mehrere Zentimeter starke Abdichtungsschicht aus Lehm einzubringen. An beiden Ufern schüttete man als Damm Wege für den Treidelpfad (Leinpfad) auf. Außerdem waren Entwässerungsgräben ausgehoben worden. Die Gesamtbreite erstreckte sich somit auf etwa 60 m.

Der Nordkanal ist allerdings in der geplanten Form nie fertiggestellt worden, denn nach der Annexion des Königreichs Holland 1810 durch Frankreich entfiel der Bedarf für diesen Transportweg. Anfang 1811 wurde das Bauprojekt eingestellt. Das Schicksal der bis dahin ausgehobenen Grabenstrecke gestaltete sich unterschiedlich.

An der Maßnahmenstelle ist der Nordkanal heute als kleines Fließgewässer erhalten, das die umliegenden Bereiche entwässert. Wegen des Neubaus einer Eisenbahnbrücke über den Kanal sowie der begleitenden Ufermodellierung wurde eine archäologische Projektbegleitung notwendig, die die Fachfirma Salisbury Archäologie übernahm. Bereits vor der Baumaßnahme war bekannt, dass diese Fläche Teil einer ca. 16 km langen Strecke zwischen der Zolltorbrücke in Neuss und Neersen-Willich war, die ab 1820 doch noch als Wasserstraße – vor allem für den Kohletransport – ausgebaut worden war. Für diese Inbetriebnahme ist allerdings der ursprüngliche Kanalquerschnitt deutlich reduziert worden. Die für das geänderte Gefälle offenbar tiefer gelegte Sohle war nun 3,77 m breit und lediglich 0,94 m darüber lag der Wasserspiegel mit 6,28 m Gesamtbreite. Die eingesetzten kleineren Schiffe sind – wie auch ursprünglich vorgesehen – getreidelt worden. Kurzzeitig verkehrten sogar Personenschiffe. Das Aus als Wasserstraße kam um 1850 mit dem Bau von Eisenbahnstrecken in der Region. Dadurch erfuhr der Nordkanal im Bereich der Maßnahmenfläche erneut starke Modifizierungen, denn hier überspannte eine 1873 aus Backsteinen errichtete Brücke den Kanal. Hierfür wurde er sogar etwas verschwenkt. Der Verlauf der Bahnstrecke und auch ihre Struktur änderten sich seitdem offenbar einige Male.

Wegen der vor Ort bis dahin fehlenden archäologischen Untersuchungen und der stellenweise unterschiedlichen Entwicklung des Nordkanals war es vor Projektbeginn unklar, ob alle Bauelemente – wie Graben, Leinpfad, Entwässerungsgraben, abdichtende Lehmschicht usw. – dort bereits 1810 bestanden oder erst etwa ein Jahrzehnt später ausgeführt wurden. Deshalb sollte das 2020er-Vorhaben zur Klärung des Ausbaus Zustands beitragen.

Parallel zur archäologischen Begleitung der bauseitigen Bodeneingriffe, wie für den modernen Betonbrückenbau und für die Ufermodellierung, sind jeweils zwei Schächte (etwa $2 \times 3 \times 2$ m) quer zu der Längsachse am Nord- und am Südufer des

Kanals dankenswerterweise durch die Firma KAF Falkenhahn angelegt worden. Diese Öffnungen sollten den Schichtenaufbau in den Kanalwänden klären. Aus unterschiedlichen Gründen aber haben sie nur eine partielle Klarheit über die Strukturen verschafft. Am Nordufer war beispielsweise unter den Eisenbahngleisen eine massive Beeinträchtigung bzw. Zerstörung des Bodendenkmals, einerseits durch die mehrfache Einbringung von Bahnschotter und andererseits durch den Bau der Backsteinbrücke, festzustellen. Am Südufer gelang die Identifizierung von Verfüllschichten, die mit der Verengung des Kanalquerschnittes bzw. dem nachfolgenden Backsteinbrückenbau zusammenhingen. Im Zuge der archäologischen Maßnahme glückte durch Profilschnitte der Nachweis der künstlich eingebrachten Lehmauskleidung an der Sohle und auch an der Wandung (Abb. 2–3). Sie zeichnete sich als graue Schicht ab. Deshalb kann angenommen werden, dass die Vorbereitungen für den Kanalbetrieb Ende 1810 an der Stelle bereits weitgehend abgeschlossen waren. Außerdem deuten weitere Strukturen auf die tatsächliche Inbetriebnahme als Binnenwasserstraße ab 1820 hin: Steinkohlefragmente verweisen auf die ehemalige Fracht der Schiffe und schwarze organische Ablagerungen bezeugen, dass längere Zeit hindurch Pflanzenbewuchs im Wasser bzw. in Ufernähe stand.

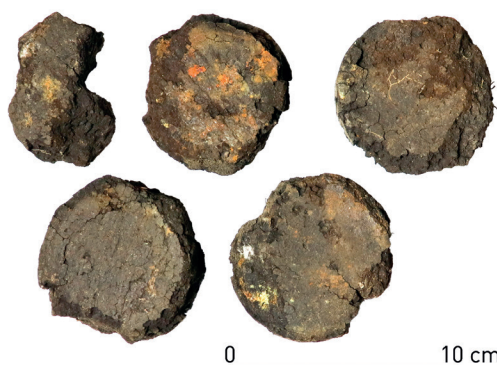
Im Projekt sind auch Spuren der wilhelminischen Nachnutzung erfasst worden. Mit dem Ausbau der Bahnstrecke sowie dem Backsteinbrückenbau sind Eingriffe des 19. Jahrhunderts, wie Bodenbefestigungen durch Einbringen von Bauschutt oder die Verfüllung der Baugrube, nachgewiesen worden. Des Weiteren deuten Ascheschichten sowie Metall- und Koksfragmente auf den Bahnbetrieb hin (Abb. 4). Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Entwicklung des Nordkanals in diesem Bereich in vier Phasen aufzuteilen ist:

- erste Phase um 1809/1810: Ausschachtung des Grabens für den Nordkanal
- zweite Phase ab 1820: Reduzierung des Querschnitts für die Inbetriebnahme als Wasserstraße für den Kohletransport
- dritte Phase ab 1870: Änderungen des Kanalverlaufs (Verschwenkung) für den Eisenbahnverkehr und Bau einer Backsteinbrücke
- vierte Phase ab Sommer 2020: erneute Ausschachtungen und Brückenneubau aus Beton.

Was das schütterere Fundmaterial wie Emailgeschirr, Porzellanteller oder ein Tonpfeifenfragment betrifft, verrät es am ehesten etwas über die wirtschaftliche Situation der Backsteinbrückenbauer, die offenbar nicht nur über bescheidene materielle Güter



3 Neuss. Sohle des Nordkanals mit Lehmauskleidung.



4 Neuss. Koksfragmente aus einer Grube neben den Bahngleisen.

verfügten. Aus dem Projekt resultiert trotz der kurzen Dauer und manchen Widrigkeiten sowie dem Zeitdruck ein beachtlicher Informationsgewinn.

Literatur

- S. Sauer, Neue Erkenntnisse zum verschütteten Nordkanal am St. Josefs-Krankenhaus. Novaesium 2007, 2007, 31–38.
 – H. Scheller, Der Nordkanal zwischen Neuss und Venlo. Schriftenreihe des Stadtarchivs Neuss 7 (Neuss 1980).

Abbildungsnachweis

- 1–3 Tünde Kaszab-Olschewski/Salisbury GmbH; 1 Grundlage ©Geobasis NRW 2020. – 4 Gerald Volker Grimm/Salisbury GmbH.