

tures, including an oven, pits and postholes, were identified as part of the medieval urban development.

### Samenvatting

Vanwege bouwplannen is op een perceel aan de Mühlenstraße 36, niet ver van de bronnen van de Pader, een opgraving verricht. De voorlopige resultaten laten voor de vroege tot recente nieuwe tijd een uitgesproken nederzetting-beeld zien, dat duidelijk afwijkt van de kadastrale minuut van 1830. Het is gelukt om een reconstructie te maken van de opeenvolgende bebouwing van de late middeleeuwen tot in

de moderne tijd. Oudere sporen, zoals ovens, clusters van kuilen en paalsporen, kunnen aan middeleeuwse gebruiksfasen toegewezen worden.

### Literatur

**Sven Spiong**, Vom Dorf zum Stadtteil: Archäologische Forschung in Aspethera. In: Martin Kroker/Sven Spiong (Hrsg.), Klöster, Kurien und Kaufmannshäuser. 25 Jahre Stadtarchäologie Paderborn. MittelalterStudien des Instituts zur Interdisziplinären Erforschung des Mittelalters und seines Nachwirkens, Paderborn 32 (Paderborn 2021) 207–237.

## Mittelalter Neue Erkenntnisse zum mittelalterlichen Lippeschiff und seinem Umfeld

Kreis Soest, Regierungsbezirk Arnsberg

Michael Baales,  
Martin Mainberger,  
Thorsten Westphal

Die Entdeckung eines hochmittelalterlichen Schiffswracks in der Lippe östlich von Lippetal-Herzfeld war 2019 eine große Überraschung. Dass sich solch ein Objekt – immerhin ist das Schiff über 8 m lang – in einem kanalisierten Abschnitt der Lippe erhalten könnte, hätte zuvor niemand erwartet.

Um mehr über die Lagerungsgeschichte und das Umfeld zu erfahren sowie eventuell

abgedriftete Teile des Schiffes zu bergen, ist Ende Juli 2021 ein größerer Lippeabschnitt näher inspiziert worden. Die Bedingungen der unterwasserarchäologischen Untersuchung waren aufgrund der starken Strömung schwierig. Die Forschungstaucher Boris Kiefer – der bereits bei der Bergung 2020 dabei war – und Jonathan Witte bewegten sich bei einer Sichtweite von knapp 2 m am Grund mit der Strö-

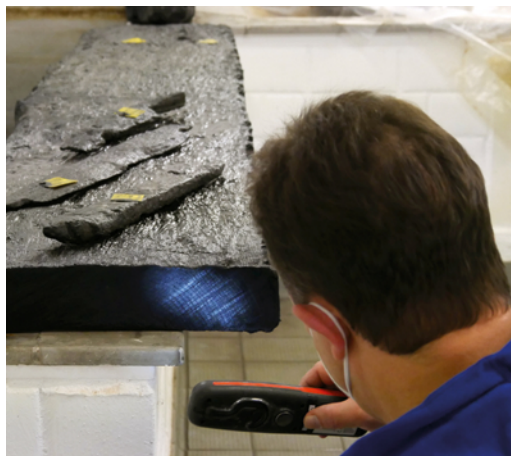


Abb. 1 Tauchprospektion Ende Juli 2021: Die beiden Taucher – erkennbar an den Bojen – waren immer im Blick (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Baales).



**Abb. 2** Fundsituation der Kehlplanke der Backbordseite am Grund der Lippe (Foto: UwArc/J. Witte).

**Abb. 3** Bevor die Bauhölzer des Schiffes nach Schleswig zur mehrjährigen Konservierung abtransportiert wurden, sind weitere Dendroproben genommen und analysiert worden (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/A. Weil Helmbold).



mung (Abb. 1). Im Umfeld der Wrackfundstelle erfolgte ein Abschwimmen des Flussbettes inklusive beider Böschungen, sonst blieb die Beobachtung auf die Gewässersohle beschränkt. Die Strömung war hier so stark, dass ein Arbeiten nur mithilfe von Leinensicherungen an (Gewichts-)Ankern möglich war. In Augenschein genommen wurden ca. 2,5 km Flusslauf von der Brücke bei Schloss Hovestadt im Westen flussabwärts und etwa 400 m flussaufwärts bis zum renaturierten Abschnitt im Osten. Am Grund fanden sich immer wieder mit Sand und Kies verfüllte Vertiefungen, in denen meist rezente Fundobjekte eingelagert waren. Letztlich stellt die Wrackfundstelle eine ebensolche Vertiefung dar.

Unmittelbar westlich der Fundstelle kam ein Plankenfragment – vermutlich von der Kaffe –, das offenbar erst nach der Bergungsaktion 2020 freigespült worden war, zutage. Außerdem wurde die Spitze der Backbordkehlplanke (Monoxyll) und damit ein erstes Fragment dieser Schiffseite entdeckt (Abb. 2). Das Stück ist vom Hauptteil abgerissen und noch zu etwa 1 m Länge erhalten. Dies belegt,

dass hier einst das gesamte Schiff lag, bevor die Strömung es auseinanderriß.

Bevor die Teile zusammen mit den übrigen Stücken im Januar 2022 zur Konservierung nach Schleswig gingen, wurden weitere Analysen zur zeitlichen Einordnung unternommen. Nachdem im Jahre 2020 ein Spant durch seine jahrringanalytische Altersbestimmung mit einem Terminus post quem von um bzw. nach 1151 AD (Labor-Nr. K003962) auf eine Bauzeit um die Mitte des 12. Jahrhunderts deutete, wurden 2021 weitere Stücke beprobt (Abb. 3). Das Ziel bestand darin, mehr über die exakte Erbauungszeit, die Nutzungsdauer des Schiffes, die Herkunft der verwendeten Hölzer und eventuell über verfahrenstechnische Aspekte zu erfahren. Für die Entnahme von zehn weiteren Proben wurde daher z. B. nach Stücken mit möglichst vollständig erhaltenem Splintholz sowie der Waldkante (dem jüngsten Ring unter der Rinde) gesucht, um einen eindeutigen Bezug zum Fäll- und konkreten Erbauungsjahr gewährleisten zu können. Obwohl davon auszugehen war, dass bei der Herstellung wohl der meisten Schiffsteile der äußerste Bereich der Bäume abgearbeitet wurde, war er glücklicherweise doch an zwei Stücken mehr oder weniger komplett erhalten.

Da beim Bau hölzerner Schiffe traditionell für gewisse Bauteile gern krumme, die später beabsichtigte Form des Bauteiles in sich tragende, aber für die jahrringanalytische Altersbestimmung eher ungeeignete Hölzer Verwendung fanden, wurde bei der Beprobung auf ein relativ gleichmäßiges, d. h. ungestörtes Wuchsmuster der hauptsächlich verwendeten Eichen und eine möglichst hohe Anzahl an Jahrringen geachtet. Die Analyse erfolgte im Labor für Dendroarchäologie des Instituts für Ur- und Frühgeschichte der Universität zu Köln (Labor-Nr. K004612–K004621). Trotz kritischer Vorauswahl ließen sechs Hölzer (darunter auch das neu entdeckte Fragment der Backbordseite) keine Altersbestimmung zu.

Drei der datierbaren Stücke wiesen keine Splintreste mehr auf, sodass deren Datierungen mit um bzw. nach 1132, 1147 und 1153 AD je einen Terminus post quem bezüglich des Fälldatums angeben. Das vierte der datierbaren Stücke, die Kehlplanke (Monoxyll, K004618) der Steuerbordseite, wies einen deutlichen Bezug zum Fälljahr auf. Der Splint war nahezu komplett erhalten und der letzte vollständige Jahrring datierte auf 1164 AD. Allerdings ist eine sehr geringe, nicht exakt definierbare Anzahl an Jahrringen, vermutlich

durch Abrasion während der Nutzung des Schiffes, deformiert worden, sodass die Fällung des Baumes kurz nach 1164 AD erfolgt sein wird. Da sich keine jüngeren Datierungen ergeben haben, lassen sich zur Nutzungsdauer des Schiffes leider keine Angaben machen. Die hohe Ähnlichkeit der Mittelwertkurve aus den Messreihen der datierten Hölzer mit regionalen Referenzreihen aus der Umgebung des Fundortes legt die Vermutung nahe, dass das Schiff im Umfeld der Lippe mit lokalen Hölzern gebaut worden war.

Zurück zu den Prospektionsergebnissen: Etwa 2,5 km westlich der Wrackfundstelle wurde eine weitere Entdeckung gemacht. Am Nordufer unweit von Hovestadt kam eine Konstruktion aus Eichenhölzern zum Vorschein (Abb. 4 und 5). Dabei handelt es sich um eine Reihe senkrecht gesetzter, bis zu 40 cm hoch aus der Uferböschung ragender Bohlen (Dicke ca. 8 cm), die über 16 m zu verfolgen ist. Diese Reihe verläuft nicht parallel zum heutigen Ufer, sondern entfernt sich gegen Westen etwas zur Gewässermitte. Im Osten stehen die Hölzer dicht, im Westen ist die Reihung lockerer. Diese wird durch eine senkrecht zum Ufer verlaufende, sich 3,4 m weit zur Gewässermitte hin erstreckende und noch etwa 1 m hoch aufragende Spundwand aus horizontalen Eichenbohlen unterbrochen. Diese Wand ist zum Ufer hin in eine massive, durch einige eng gesetzte Pfähle gebildete Eckkonstruktion eingelassen. Nach Süden, in Richtung Lippemitte, endet die Spundwand zwischen zwei Pfosten,



Abb. 4 Überraschend zeigte sich weit unterhalb der Wrackfundstelle eine Uferkonstruktion aus Eichenholz (Foto: UwArc/J. Witte).

wobei der östliche eine gegen Osten offene Nut aufweist. Hier schloss offenbar eine parallel zum Ufer verlaufende weitere Spundwand an. Eine vergleichbare Blockkonstruktion findet sich wenig landwärts der senkrechten Bohlenreihung. Hier ist noch ein eingetutes Konstruktionsholz (Nut ebenfalls nach Osten offen) erhalten. Im Ganzen ist also von einer nur teilweise erhaltenen, noch im Uferbereich eingesiedimentierten, parallel und rechtwinklig zur Lippe gebauten, kastenartigen Konstruktion auszugehen. Dübellöcher oder Eisenbeschläge fehlen. Allerdings wurde unter der horizontalen Spundwand ein Eisenbolzen aufgefunden. Ansonsten liegen am Gewässerboden auffällig viele Tierreste, u. a. Schädelfragmen-

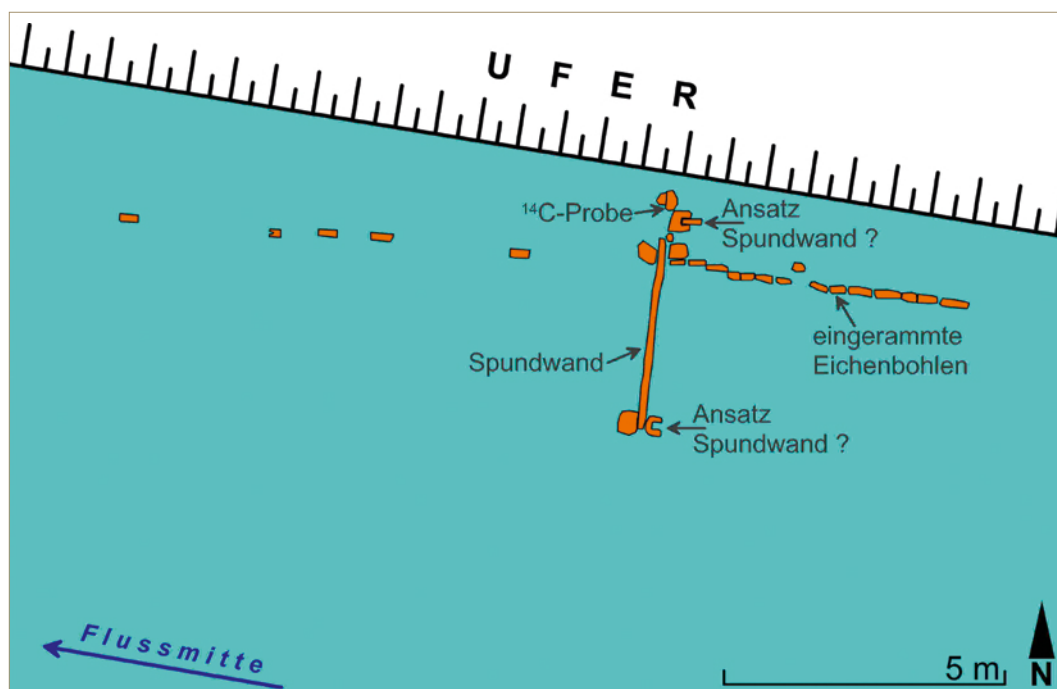


Abb. 5 Skizzenhafte Darstellung des Uferverbaus nach vorläufiger Unterwasser-Dokumentation (Grafik: UwArc und LWL-Archäologie für Westfalen/M. Baales).

te vom Rind. Im Umfeld der Konstruktion waren organisch durchsetzte Ufersedimente zu beobachten. Etwas stromabwärts und zur Gewässermittle versetzt wurden weitere Eichenbalken angetroffen.

Das Alter dieser Konstruktion war völlig offen, sodass von der Außenpartie des nördlichsten Pfostens der Hauptkonstruktion eine <sup>14</sup>C-Probe entnommen wurde. Das Ergebnis des Curt-Engelhorn-Zentrums Archäometrie gGmbH Mannheim (frdl. Mittlg. Susanne Lindauer und Ronny Friedrich 8.12.2021) lautet: 803 ± 17 BP (MAMS 53424) und damit bei 95 % Wahrscheinlichkeit 1221–1268 AD. Damit ist der Verbau etwa hundert Jahre jünger als das Schiff, aber aktuell der älteste bekannte, mittelalterliche Uferverbau an der westfälischen Lippe. Vielleicht diente er dem Anlanden von Schiffen und unterstreicht die Bedeutung der Lippe beim Warentransport. Zudem ist der Verbau etwa so alt wie die benachbarte (allerdings südlich der Lippe gelegene) westfälische Landesburg Hovestadt, die 1276 vollendet wurde. Vielleicht war dieses Projekt für die Errichtung der Uferkonstruktion an dieser Stelle ausschlaggebend.

### Summary

In order to gain more information about the immediate context of the high medieval boat that had been raised from the River Lippe the year before, the surrounding river bed was examined by underwater archaeologists. The presence of additional boat parts suggest-

ed that the entire vessel had been embedded in sediment at the findspot. The remains of a sturdy 13<sup>th</sup> century timber construction for stabilising the bank were discovered a little further downriver. The findings show that, despite the straightening and canalisation of the River Lippe, we can still expect archaeological remains to come to light.

### Samenvatting

Om informatie te verzamelen over het gebied rond het in het voorjaar geborgen, volmiddel-eeuwse Lippe-schip, is dit door duikers geïn-specteerd. Op grond van meerdere scheepsonderdelen is het waarschijnlijk dat het gehele schip door sediment is afgedekt. Stroomafwaarts zijn de resten van een massieve houten beschoeiing uit de dertiende eeuw ontdekt. De waarnemingen maken duidelijk dat, ondanks het rechttrekken en de kanalisatie van de rivier de Lippe, rekening gehouden moet worden met belangwekkende archeologische resten.

### Literatur

**Ingeborg Buchholz-Johanek**, Lippetal-Hovestadt. In: Manfred Groten/Peter Johanek/Wilfried Reininghaus/Margret Wensky, Handbuch der historischen Stätten. Nordrhein-Westfalen. Kröners Taschenausgabe 273<sup>3</sup> (Stuttgart 2006) 678–679. – **Martin Mainberger/Marcus H. Hermanns/Michael Baales**, Ein Schiffswrack aus der Lippe zwischen Lippetal-Herzfeld und Lippstadt-Eickelborn. Archäologie in Westfalen-Lippe 2020, 2021, 135–137. – **Michael Baales/Marcus H. Hermanns/Martin Mainberger**, Hochmittelalterliches Wrack aus der Lippe. Archäologie in Deutschland 1/2022, 44–47.

Sandra Völkel,  
Leander Kühn,  
Rolf Golze

Mittelalter

## Ein hochmittelalterliches Grubenhaus am Sonnenberg bei Kreuztal-Ferndorf

Kreis Siegen-Wittgenstein, Regierungsbezirk Arnsberg

Das Montanareal Sonnenberg an der Martinshardt in der Nähe von Kreuztal im nördlichen Siegerland wird seit 2015 vom Verein Altenberg und Stahlberg e. V. in Kooperation mit der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, archäologisch untersucht. Die Untersuchungen am Stollen »Mittlerer Sonnenberg« und der unmittelbar nordwest-

lich davorliegenden Halde konnten 2015 eine zeitliche Einordnung der Anlage in das 12. bis 14. Jahrhundert belegen.

Bei weiteren Geländebegehungen im Jahr 2019 wurden von Jens Görnig hangaufwärts östlich des Stollens (St) in einem ca. 0,4 ha großen Areal zahlreiche Terrassierungen divergierender Größe dokumentiert (Abb. 1).