

Bereits die vorgestellten Beispiele auf den Ausschnitten des digitalen Geländemodells machen das Potenzial deutlich, das in dem hochauflösenden Airborne Laserscanning als archäologischer Prospektionsmethode steckt. Im großflächigen Einsatz eignet sich diese Methode bestens für die schnelle und effiziente Erfassung von anthropogenen Veränderungen der Geländeoberfläche.

### Summary

In 2012 the largest-scale high-resolution surface scan performed so far recorded the surroundings of Corvey Abbey. The scan was analysed as part of a joint project by the LWL Archaeology Unit for Westphalia, the Ruhr University of Bochum and the City of Höxter. Based on three selected examples – the floodplain of the River Weser near Corvey, Wildburg Castle and the Räschenberg area with prehistoric burial mounds – it is possible to showcase the advantages and potential insights provided by this prospection method.

### Samenvatting

In de omgeving van klooster Corvey werd in 2012 de tot nu toe meest uitgebreide, hoge resolutie oppervlaktescan in Noordrijn-Westfalen uitgevoerd. De uitwerking vindt plaats binnen een samenwerkingsverband van de LWL-Archäologie für Westfalen, de Ruhr-Universität Bochum en de stad Höxter. Aan de hand van drie gekozen voorbeelden – de We-



Abb. 4 Digitales Geländemodell des Räschenberges: 1996 kartierte Grabhügel (rosa Punkte), neuentdeckte Grabhügel (blaue Punkte), Landwehr (rote Pfeile) und Wartturm (roter Punkt), Terrassenäcker (gelber Pfeil), Steinbruch (oranjer Pfeil) (Datengrundlage: ArcTron 3D; Grafik: Ruhr-Universität Bochum/B. Sikorski).

seraue bij Corvey, de Wildburg en de Räschenberg met prehistorische grafheuvels – kunnen de voordelen van en de mogelijkheden om meer kennis en inzicht te verwerven met deze prospectiemethode omkaderd worden.

### Literatur

Beate Sikorski u. a., Prospektionen und Siedlungsarchäologie in Westfalen 2010. Archäologie in Westfalen-Lippe 2010, 2011, 225–228. – Wolfgang Ebel-Zepezauer u. a., Prospektionen und Siedlungsarchäologie in Westfalen 2011. Archäologie in Westfalen-Lippe 2011, 2012, 208–211.

## Der Napoleonsweg – Spuren einer Chaussee des frühen 19. Jahrhunderts in der Hohen Mark

Kreis Recklinghausen, Regierungsbezirk Münster

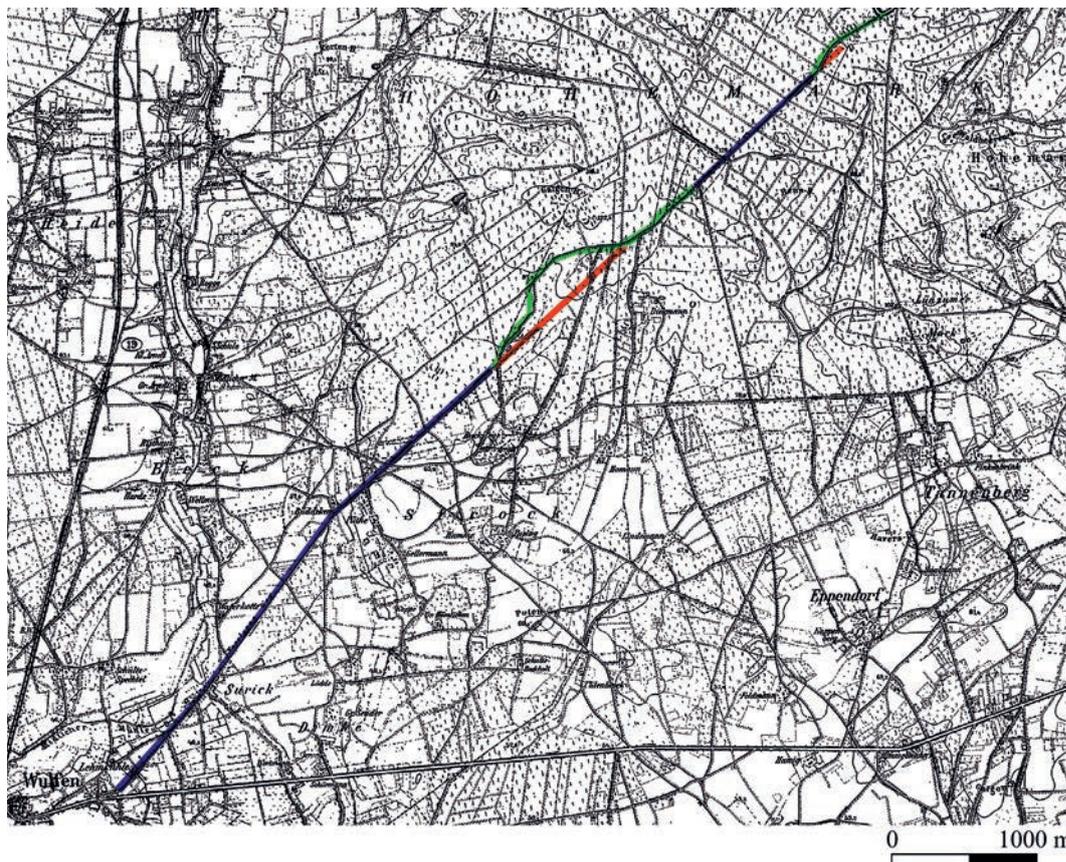
Ingo Pfeffer

Die flächendeckende Auswertung der Laserscankarten (DGM1L) im östlichen Ruhrgebiet wurde 2012/2013 fortgesetzt. Zum Untersuchungsgebiet gehörten die Kreise Recklinghausen, Unna und der Ennepe-Ruhr-Kreis sowie die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm und Herne. Die Auswertung des Digitalen Geländemodells konnte im Kreis Recklinghausen bereits abgeschlossen werden und erbrachte 336 potenzi-

elle Bodendenkmäler und Kulturlandschaftselemente. Das Spektrum reicht dabei vom vorgeschichtlichen Grabhügel über spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Landwehren und Wallhecken bis zu Geschützstellungen aus dem Zweiten Weltkrieg.

Aus der Vielzahl der entdeckten Fundstellen wird an dieser Stelle ein herausragendes Objekt vorgestellt. Es handelt sich um einen 1,3 km langen Befund, der sich schnurgerade

Abb. 1 Der Napoleonsweg im Bereich der Hohen Mark. Kartenausschnitt aus der preußischen Neuaufnahme (um 1900). Blau: fertiggestellte Straßenabschnitte; rot: nicht fertig gestellte Bauabschnitte; grün: Altwege, die bis heute um die fehlenden Teilstücke herumleiten (Kartengrundlage: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW, 2013; Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/l. Pfeffer).



durch das nordwestlich von Haltern am See gelegene, hügelige Waldgebiet Hohe Mark zieht (Abb. 1). Die Datierung und Deutung des Befundes ist dank der historischen Überlieferung leicht möglich: Es handelt sich um einen unvollendeten Abschnitt einer Chaussee aus dem frühen 19. Jahrhundert.

Chausseen, auch Kunststraßen genannt, wurden seit dem 17. Jahrhundert in England und Frankreich gebaut und waren ähnlich strukturiert wie die römischen Straßen in der Antike. In Westfalen gab es zu Beginn des

19. Jahrhunderts nur wenige und im Bistum Münster gar keine befestigten Fernstraßen. Dieser Umstand erschwerte das Reisen, den Handel und militärische Aktionen über die in weiten Teilen nur notdürftig instand gehaltenen Naturstraßen und Feldwege. Das änderte sich erst, als es Anfang des 19. Jahrhunderts zu einschneidenden politischen Veränderungen kam. Denn nach dem Friedensschluss von Tilsit im Jahre 1807 fielen die preußischen Gebiete westlich der Elbe an Frankreich unter Napoleon und das Königreich Westfalen sowie das Großherzogtum Berg wurden gegründet. In Westfalen wurde der Bruder von Napoleon – Jérôme Bonaparte – als König eingesetzt. Das neu gegründete Königreich wurde nach französischem Vorbild reformiert und Napoleon veranlasste die Planung einer durchgehenden Chaussee zwischen Paris und Lübeck, um seine Truppen schnell verlegen zu können. Die Fernstraße sollte von Wesel über Münster, Osnabrück, Bremen und Hamburg bis nach Lübeck führen. Und sie sollte möglichst geradlinig verlaufen, weshalb bei den Planungen kaum Rücksicht auf die natürliche Topografie genommen wurde.

Als Idealstraße für das Heer wollte Napoleon Bonaparte eine dreiteilige Straße mit einem gepflasterten Bereich für Fahrzeuge in

Abb. 2 Die napoleonische Chaussee in der Hohen Mark im Winter 2012/2013 (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/l. Pfeffer).



der Mitte, der von einem geschotterten Teil für die Infanterie und einem Reitweg mit weicher Oberfläche flankiert werden sollte. Für den Straßenkörper wurde der Humusboden abgetragen und eine Lage grober Steine als Grundlage aufgebracht. Darauf kam eine Schicht Grobschlag und zuoberst eine dicke, stark gewölbte Schicht Kies, die gepflastert werden konnte. Flankiert wurde die Straße von Gräben, die das Oberflächenwasser ableiten sollten.

In Westfalen wurde 1811 mit der Planung und an verschiedenen Stellen auch schon mit dem Bau begonnen. Unter der nur bis 1813/1814 andauernden französischen Herrschaft wurden jedoch nicht alle Teilstücke fertiggestellt und der Bau danach nicht weiter vorangetrieben, da man der Meinung war, dass die teure Militärstraße kaum Vorteile bringen würde, sondern im Gegenteil vor allem von fremden Truppen genutzt werden könnte. Die bereits fertiggestellten Teilstücke wurden jedoch in das Wegesystem integriert und gehören bis heute zu unserem Straßennetz. Aus den aktuellen topografischen Karten kann abgelesen werden, wie Altwege und fertiggestellte oder zumindest befahrbare Abschnitte der napoleonischen Chaussee zu einem Weg zusammengefügt wurden, der heute nur noch als Wirtschafts- bzw. Wanderweg genutzt wird (Abb. 2).

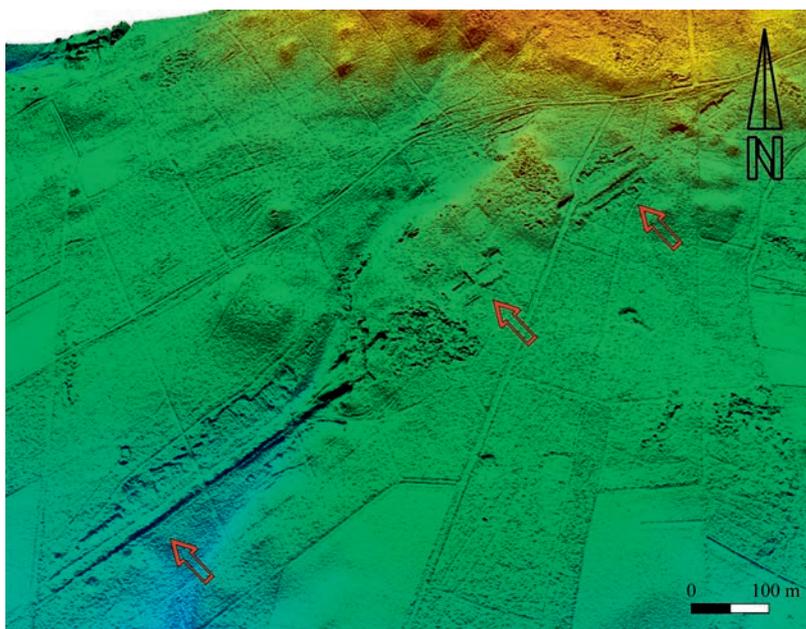


Abb. 3 DGM1L im Bereich der Hohen Mark. Ein unvollendeter Abschnitt der Chaussee im Geländemodell mit dreifacher Überhöhung (Kartengrundlage: Geobasisdaten der Kommunen und des Landes NRW © Geobasis NRW, 2013; Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/I. Pfeffer).

Breite und die flankierenden Gräben auf jeweils 3 m Breite ausgebaut worden. Im Längsschnitt sieht man, dass die Geländeoberfläche in den meisten Bereichen bereits begradigt wurde, das heißt, dass Material ab- oder aufgetragen worden ist, um eine möglichst gleichmäßige Steigung herzustellen (Abb. 4). Im Geländemodell ist erkennbar, dass das Steinmaterial für den Straßenunterbau zum Teil an Ort und Stelle neben der Straße abgegraben wurde. Im südlichen Bereich des Befundes

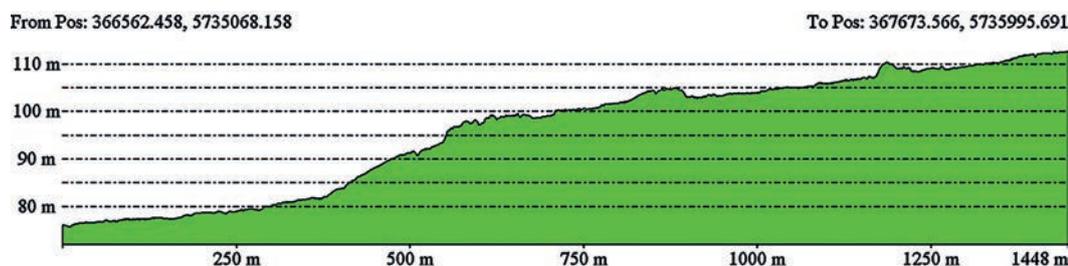


Abb. 4 Der unvollendete Straßenabschnitt im Längsschnitt. Die Koordinaten sind in UTM (ETRS 89) angegeben (Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/I. Pfeffer).

Bauruinen der Chaussee sind aus Telgte, Haus Dülmen und neuerdings aus der Hohen Mark bekannt. In Telgte hat sich eine Brückenrampe am südlichen Emsufer erhalten, die Teil der damals geplanten Ortsumgehung werden sollte. Bei Haus Dülmen waren bereits zwei 50 m bzw. 73 m lange, 26 m breite und bis 1,5 m hohe Teilstücke des gewölbten Straßendamms aufgeschüttet worden. In der Hohen Mark wurden 2012 zwei 280 m bzw. 1300 m lange unvollendete Teilstücke dieser Chaussee im Digitalen Geländemodell (DGM1L) wiederentdeckt (Abb. 3). Die Straße sollte hier ursprünglich 25 m breit werden. Der im Rohbau verbliebene Straßendamm ist bis auf 19 m

wurden der Straßendamm bereits aufgeschüttet (Abb. 2) und die Straßengräben ausgehoben. In diesem Zustand verblieb der Straßenabschnitt bis heute, denn die Route durch die Hohe Mark erlangte nie eine Bedeutung als Fernstraße.

In der Hohen Mark ist also ein Teilstück einer der ältesten neuzeitlichen Kunststraßen aus Westfalen erhalten geblieben und zeugt nicht nur vom Aufbau des Straßendamms einer Chaussee des frühen 19. Jahrhunderts, sondern gestattet Einblicke in die verschiedenen Bauphasen einer napoleonischen Militärstraße.

### Summary

An on-going study of a comprehensive series of laser scanning maps revealed traces of an avenue from the early 19<sup>th</sup> century in the Hohen Mark area. It was a 1.3 km long section of a military road begun by Napoleon but never completed. The monument is one of the earliest post-medieval designed roads in Westphalia and provides insight into the various construction stages of an avenue.

### Samenvatting

Bij voortzetting van de gebiedsdekkende uitwerking van de laserscankarten werden in de Hohen Mark sporen van een chaussee uit de vroege 19e eeuw ontdekt. Het gaat hier om een 1,3 km lang, nooit voltooid deel van een door Napoleon geplande militaire weg. Het archeologische monument is een van de oudste, in de nieuwe tijd te dateren, aangelegde kunstwegen in Westfalen en geeft de mogelijkheid om inzicht te verkrijgen in de verschillende bouwfasen van een chaussee.

### Literatur

**Helga Burs**, Aus der Geschichte der ersten Kunststraße des Dölmener Raumes, der heutigen B 51. Zweite Fortsetzung. Dölmener Heimatblätter Heft 1/2, 1973, 15–20. – **Wilhelm Fleitmann (Hrsg.)**, Neue Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen. Gesellschaft für deutsche Postgeschichte (Münster 1981). – **Volker Pingel (Hrsg.)**, Wege als Ziel. Kolloquium zur Wegeforschung in Münster, 30. November bis 1. Dezember 2000. Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen 13 (Münster 2000). – **Cornelia Kneppel**, Straßen und Wege in Mittelalter und Neuzeit. In: Westfälisches Museum für Archäologie – Landesmuseum und Amt für Bodendenkmalpflege (Hrsg.), Wege durch die Landschaft (Münster 2006) 3–17. – **Veit Veltzke (Hrsg.)**, Napoleon. Trikolore und Kaiseradler über Rhein und Weser (Köln 2007).

Christoph  
Kühne

Keramik-  
typologie

## Bürgerlicher Alltag im Umbruch – die spätmittelalterliche Keramik Paderborns

Kreis Paderborn, Regierungsbezirk Detmold

In den vergangenen 20 Jahren wurden in Paderborn über 50 innerstädtische Grabungen unterschiedlichen Ausmaßes durchgeführt. Sie erbrachten zahlreiche neue Erkenntnisse, von der Gründung der Stadt bis in unsere jüngste Vergangenheit. Während die Frühzeit als gut erforscht gelten kann und sich eine

umfangreiche Arbeit zur Entwicklung der hochmittelalterlichen Stadt im Entstehungsprozess befindet, klafft für die Zeit zwischen 1300 und 1500 jedoch eine große Lücke in der archäologisch fundierten Stadtgeschichte. Auch die schriftliche Überlieferung ist für diese Zeit sehr spärlich, da Paderborn im Gegensatz zu anderen ostwestfälischen Binnenhansestädten wie Warburg und Soest die größten Teile seines Ratsarchivs verloren hat und durch eine außerordentliche Quellenarmut auffällt.

Der Archäologie fällt daher eine besondere Rolle bei der Erforschung dieses Zeitabschnitts zu, in den wichtige Ereignisse wie die Heimsuchung durch die Pest, aber auch das Aufstreben des Bürgertums und die Intensivierung des Hansehandels fallen. In Ermangelung belastbarer Keramiktypologien und -chronologien für diese Epoche war es jedoch in der Vergangenheit nur schwer möglich, entsprechende Befunde zeitlich enger einzugrenzen.

**Abb. 1** Spätmittelalterliche Keramikfragmente der Grabung Kötterhagen. Der Befund ist münz- und <sup>14</sup>C-datiert auf die Zeit um 1400 (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/ C. Kühne).

