

Literatur

Andreas Bingener, Territorientwicklung, Bergbau und Burgenbau in der Grafschaft Nassau. In: Werner Freitag/Wilfried Reininghaus (Hrsg.), Burgen in Westfalen. Wehr-

anlagen, Herrschaftssitze, Wirtschaftskerne (12.–14. Jahrhundert). Beiträge der Tagung 10. und 11. September 2010 in Hemer. Westfalen in der Vormoderne 12 (Münster 2012) 65–94.

Fritz Jürgens,
Nils Wolpert

Neuzeit

Die »Alte Eisenbahn« im Eggegebirge

Kreise Höxter und Paderborn, Regierungsbezirk Detmold

Zwischen den Orten Lichtenau und Willebadessen finden sich im Wald verborgen die Überreste einer vergangenen Großbaustelle, die als »Alte Eisenbahn« bekannt ist. Zur Durchquerung des Eggegebirges sollte hier ein Tunnel für die »Cöln-Minden-Thüringer-Verbindungs Eisenbahn« entstehen. Die Bauarbeiten begannen im Jahr 1846 nach modernem englischen Vorbild, gerieten aufgrund der schlechten Zahlungsmoral der Aktionäre jedoch immer wieder ins Stocken und mussten bereits im Jahr 1848 endgültig aufgegeben werden. Die Privatbahn und damit auch das Bauprojekt wurde vom Staat Preußen in Form der »Westfälischen Eisenbahn« übernommen, jedoch auf einer alternativen Streckenführung weitergeführt, sodass der Tunnel obsolet und

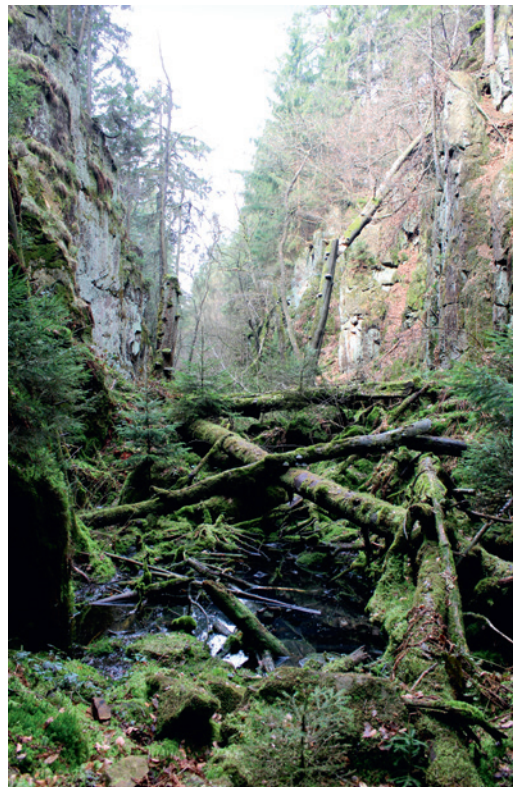
sein Bau abgebrochen wurde. Die zu etwa einem Drittel fertiggestellten Richtstollen wurden gesprengt, um Menschen und Tiere nicht zu gefährden (Abb. 1).

Erstmalig fanden im Jahr 2016 archäologische Untersuchungen an der »Alten Eisenbahn« im Rahmen eines Kooperationsprojektes zwischen der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Bielefeld, dem Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und der dortigen Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) statt. Unterstützt wurden die Maßnahmen freundlicherweise durch den Grundstückseigentümer Konstantin Freiherrn von Wrede, dem an dieser Stelle für sein Engagement noch einmal recht herzlich gedankt sei.

An den Überresten des Tunnelbaus, die als markante Zeugnisse der frühen Industrialisierung als Bodendenkmal und teilweise auch als Landschaftsschutzgebiet eingetragen sind, fanden bereits seit einigen Jahren regelmäßige Geländebegehungen statt, um die obertägig erhaltenen Strukturen wie Einschnitte, Halden und Richtschächte zu dokumentieren. Letztere zeugen von der innovativen Tunnelbautechnik, die der ausführende Oberingenieur August E. Pickel in England erlernt hatte.

Bei einer dieser Prospektionen wurde eine Geländeterrasse entdeckt, die aufgrund von Ziegelbruch als Hausstandort angesprochen werden konnte. Ein Abgleich mit einem zeitgenössischen Situationsplan erbrachte, dass es sich um die ehemalige Schenke handeln müsse. Mittels einer Grabung sollte einerseits der Standort der Schenke bestätigt, andererseits deren Beschaffenheit geklärt werden. Bei der viertägigen Maßnahme wurden drei Schnitte angelegt (Abb. 2). Die Terrassierung war mit einer Trockenmauer aus grob zugehauenen Feldsteinen gegen den Hang gesi-

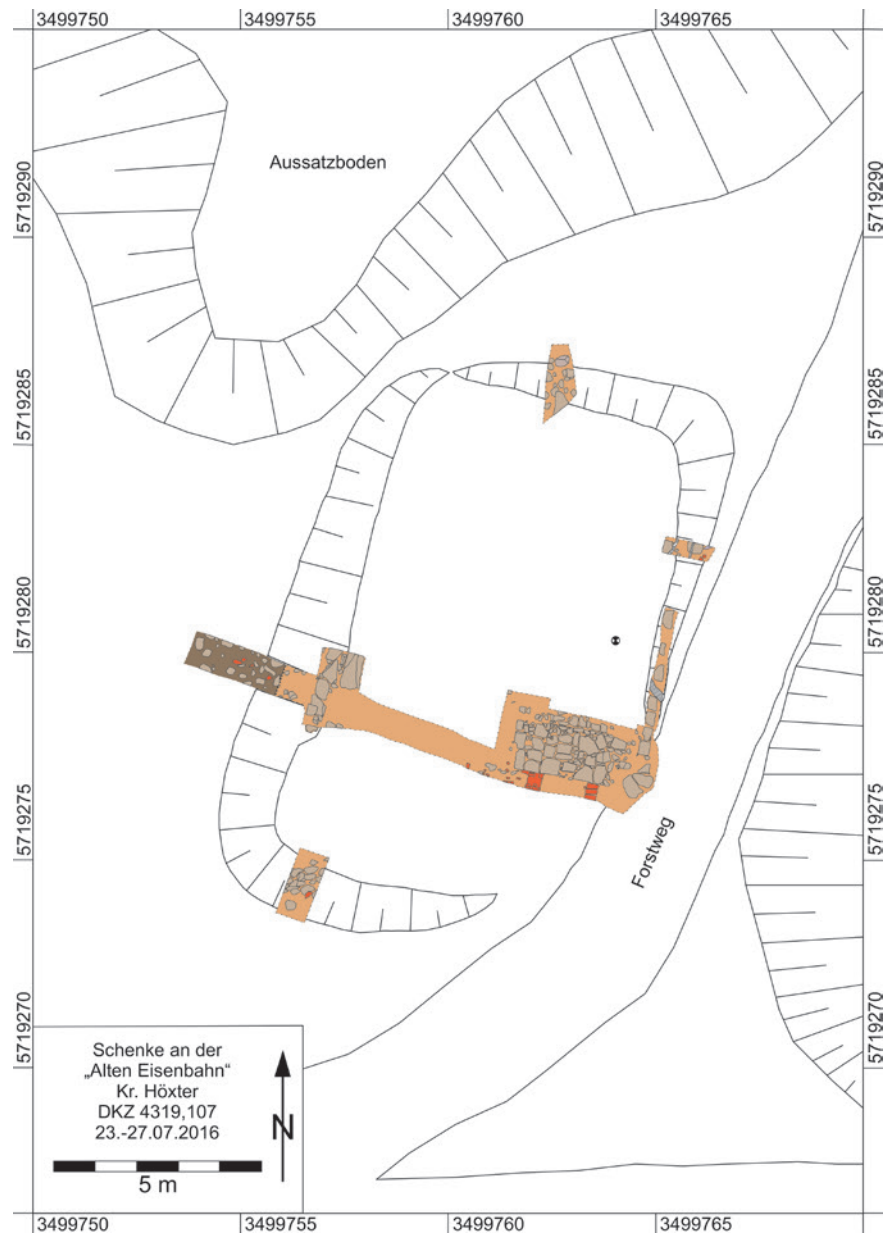
Abb. 1 Der in den anstehenden Sandstein eingetiefte westliche Einschnitt (Foto: Institut für Ur- und Frühgeschichte, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel/F. Jürgens).



chert. Vom eigentlichen Gebäude wurde neben einer zweilagigen Fundamentmauer im Südosten auch ein Ofenfundament nachgewiesen. Zwei Ziegelsteinsetzungen können als Reste eines angesetzten Schornsteins angesprochen werden (Abb. 3). Aufgrund der Befundlage ist davon auszugehen, dass die Schenke als leichter Fachwerk- oder Holzbau mit gemauertem Kamin bestanden hat. Die Fundanzahl erwies sich als relativ gering, was aber mit der Lage der Schnitte in den Wandbereichen und dem nur zweijährigen Bestehen der Schenke zu erklären ist. Es handelt sich vor allem um Fragmente von Malhorn-tellern und Zylinderhalsflaschen, die wohl Wein oder Brandwein enthielten (Abb. 4). Erwähnenswert sind weiterhin das Fragment einer Porzellanpfeife sowie ein Buntmetallknopf, alles in allem Funde, die man in einem Schankbetrieb erwarten würde. Auffällig ist



die geringe Größe des Gebäudes, dessen Dimensionen maximal 7 m × 12 m betragen haben. Damit ist es zu klein, als dass es zur Versorgung der bis zu 600 Arbeiter gedient haben könnte. Die Schenke wird daher wohl den Ingenieuren und Besuchern vorbehalten gewesen sein, welche dieses Jahrhundertbauwerk sicherlich angezogen hat. Für eine reicher begüterte Gesellschaft sprechen auch die Porzellanpfeife und die prominente Lage des Gebäudes innerhalb der Baustelle, die der eines Ausflugslokals nahekommt.



Da der genaue Baufortschritt des Tunnels zum Zeitpunkt der endgültigen Aufgabe des Projektes aus Schriftquellen nicht genau hervorgeht, rückte die westliche der beiden ehemaligen Tunnelzufahrten ins Interesse des Forschungsteams. Diese ist im Gegensatz zur östlichen zum großen Teil mit Wasser gefüllt und scheint deswegen besser vor Erosion geschützt zu sein. Um den subaquatischen Teil des Bodendenkmals erkunden und inventarisieren zu können, wurde dieser Anfang Dezember 2016 durch Forschungstaucher der AMLA betaucht, wobei es sich gleichzeitig um die erste unterwasserarchäologische Maßnahme in Westfalen handelte. Die AMLA ist eine studentische Arbeitsgruppe am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Universität Kiel, deren Mitglieder ausgebildete Forschungstau-

Abb. 2 (rechts) Plan der freigelegten Befunde (Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/F. Jürgens).

Abb. 3 (links) Die Ofenstelle mit den Resten der Stützmauer im Hintergrund (Ansicht von Osten) (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/N. Wolpert).

cher und somit zum wissenschaftlichen Arbeiten unter Wasser befähigt sind. Für die beteiligten Taucher, die sonst in der Ostsee, im Mittelmeer und sogar in der Karibik im Einsatz sind, war auch der Einsatz im ostwestfälischen Wald aufgrund der Lage im Eggegebirge und der Thematik etwas Besonderes. In Anbetracht der vergleichsweise guten Sichtverhältnisse wurden auch Erschwernisse wie Eisgang und niedrige Temperaturen in Kauf genommen. Als Plattform für die Tauchgänge diente ein Schlauchboot, welches erst aufwendig in den Einschnitt verbracht werden musste und nur ohne Motor bewegt werden durfte, da der untersuchte Bereich im Landschaftsschutzgebiet liegt. Bei mehreren Tauchgängen konnte der komplette, bis zu 4 m hoch mit Wasser geflutete Bereich abgetaucht und mit Foto- und Videotechnik dokumentiert werden (Abb. 5). Hierbei wurde festgestellt, dass der Einschnitt mit großen Mengen Geröll und

Baumstämmen verfüllt und großflächig mit Quellmoos bewachsen ist. Die ursprüngliche Sohle des Einschnitts und etwaige Hinterlassenschaften aus der Bauzeit waren so nicht erreichbar. Über den Wasserweg war es allerdings möglich, zu dem ansonsten nur schwer zugänglichen westlichen Tunnelportal zu gelangen. Wie zu erwarten, war dieses durch die Sprengungen verschüttet. Anhand des Niveaus des Schuttkegels konnte aber sicher nachgewiesen werden, dass zum Abbruch des Baus allenfalls Teile des Richtstollens fertiggestellt waren, auf keinen Fall jedoch vollständige Tunnelabschnitte. Auch der Einschnitt an sich war noch nicht auf seine endgültigen Ausmaße verbreitert worden. Hieran zeigt sich, dass der Bau von der Ostseite begonnen wurde und erst später dieser westliche Vortrieb eingerichtet wurde. Aus diesem Grund sind auch sämtliche Gebäude und die ganze Infrastruktur der Baustelle um den östlichen Einschnitt herum platziert.

Neben Aspekten der Versorgung und des Baufortschrittes haben zukünftige Maßnahmen das Potenzial, soziale Aspekte und die Organisation des Jahrhundertprojektes zu untersuchen, die noch weitgehend unbekannt sind. Fest steht, dass es sich bei der »Alten Eisenbahn« um ein singuläres Zeugnis aus der Pionierzeit der Eisenbahn handelt, das die Herausforderungen und Hindernisse der aufkommenden Industrialisierung auf eindrucksvolle Weise erfahrbar macht.

Abb. 4 Fragmente der Zylinderflaschen aus Braunglas und farbloses Flachglas, M 1:3 (Foto: Institut für Ur- und Frühgeschichte, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel/A. Heitmann).



Abb. 5 Forschungstaucher der AMLA bei der Videodokumentation des gefluteten Einschnitts (Foto: C. Howe).



Summary

In the mid-19th century there were plans to build a railway tunnel in the »Alte Eisenbahn« area between Lichtenau and Willebadessen, which would allow passengers to traverse the Egge mountain range. The project faltered, however, and numerous relics of the former construction site can still be found in the woods. As part of a cooperation project between the LWL Archaeology Unit for Westphalia and the Christian-Albrechts-University of Kiel, the site was investigated in 2016 not only by means of excavations but also with the aid of divers.

Samenvatting

Ter hoogte van de »Alte Eisenbahn« tussen Lichtenau en Willebadessen zou in het midden van de negentiende eeuw een spoorweg-tunnel worden gebouwd om een doorgang door het Eggegebirge te realiseren. Omdat het project op een mislukking uitdraaide, zijn in het bos talrijke overblijfselen van de voor-

malige bouwplaats behouden gebleven. In een gezamenlijk project van de LWL-Archäologie für Westfalen en de Christian-Albrechts-Universität uit Kiel is de bouwplaats door middel van proefsleuven onderzocht, waarbij tevens gebruik is gemaakt van de diensten van duikers om de met water gevulde ingangen van de twee tunnels in kaart te brengen.

Literatur

Werner Czapski/Friedrich Gerhard Hohmann/Hans Walter Wichert (Hrsg.), Die Anfänge der Eisenbahn im Hochstift Paderborn. Heimatkundliche Schriftenreihe 18 (Paderborn 1987). – Donat Wehner/Anke Wesse (Hrsg.), Rasthäuser – Gasthäuser – Geschäftshäuser. Zur Historischen Archäologie von Wirtshäusern. Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie 271 (Bonn 2015). – Jonas Enzmann/Feiko Wilkes, How to Document a Wreck you Barely See? Advantages of Structure from Motion in Waters with Visibility of Less than one Meter. *Skyllis* 16/1, 2016, 4–8. – Fritz Jürgens/Nils Wolpert, »...mit den Tunnels und den Gleisen ...«. Die »Alte Eisenbahn« im Eggegebirge (Kr. Paderborn). *Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit* 30, 2017, 175–186.

Brandgräberfriedhof, Eisenzeitsiedlungen und Mittelalterhof – Prospektionen in Beelen

Mehrere
Epochen

Kreis Warendorf, Regierungsbezirk Münster

Jürgen
Gaffrey

In den 1930er-Jahren wurde in Beelen-Hörster auf einem Dünenzug am Westufer des Axtbaches Sand abgegraben. Dabei entdeckte der Grundeigentümer Josef Kattenbaum mehrere Urnen eines bronze- und eisenzeitlichen Gräberfeldes, die er über den Lehrer und Heimatpfleger Otto Pottmeyer dem damaligen Museum für Vor- und Frühgeschichte in Münster (heute: LWL-Archäologie für Westfalen) meldete. Einer daraufhin durchgeführten Ortsbesichtigung schloss sich im Frühjahr 1933 eine kleine Ausgrabung an. Neben Einzelfunden, u. a. Scherben von einem kleinen Kelchbecher, konnten insgesamt elf Brandbestattungen – Urnengräber und Knochenlager – registriert werden (Abb. 1). Darüber hinaus wurden zwei kreisförmige Einhegungsgräben festgestellt, die dem Gräberfeld 1935 als »achten Kreisgrabenfriedhof Westfalens« eine besondere Erwähnung im »Nachrichtenblatt für Deutsche Vorzeit« einbrachten. Die für

lange Zeit letzte Fundmeldung erfolgte im September 1938, als die Ausweitung des Sandabbaus nach Norden noch Reste von mindestens drei weiteren Brandbestattungen zutage förderte.

Bedauerlicherweise überstand keiner der nach Münster verbrachten Funde den Zweiten Weltkrieg und auch eine im Museum Telgte verwahrte Urne war schon Anfang der 1950er-Jahre nicht mehr auffindbar. Erhalten gebliebene Fundskizzen, Notizen und wenige Fotos ermöglichten jedoch eine nachträgliche Katalogisierung, die 1956 von Siegfried Golub in Band 9 der »Westfälischen Forschungen« publiziert wurde.

Über ein halbes Jahrhundert später rückte das Hörster Gräberfeld wieder in den Blickpunkt des Interesses. So führten Überlegungen der Gemeindeverwaltung Beelen zur Aufstellung eines Bebauungsplans für das Areal des aufgegebenen Hofes Hartmann (ehem.