

sich auch Reste eines Luftschutz-Deckungsgrabens aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges.

Für das Jahr 2023 sind auf dem Grundstück unmittelbar nördlich von Schnitt 2 im Rahmen eines Gebäudeneubaus weitere baubegleitende archäologische Untersuchungen zu erwarten, die das Bild der historischen Stadtbefestigung im Umfeld des Aegidii-Tors voraussichtlich weiter ergänzen.

Unterm Strich trugen die aktuellen Untersuchungen am Aegidii-Tor zusammen mit vielen ähnlichen Maßnahmen der vergangenen Jahre maßgeblich dazu bei, die Befestigungsanlagen der Stadt Münster und ihre Veränderungen archäologisch fassbar zu machen – meist kleinräumig, in der Summe aber für das gesamte Stadtgebiet.



Summary

Between March and October 2022, construction work in connection with utility supply pipes led to archaeological excavations being undertaken in the area where Münster's southern city fortifications once stood. The investigations uncovered remains of the outer gateway that led to the Aegidii Gate and the bridge that spanned the city moat. Finds and historical sources suggest these probably date from the 17th century.

Samenvatting

In verband met de aanleg van leidingen is ter hoogte van de voormalige, zuidelijke verde-

digingswerken van de stad Münster tussen maart en oktober 2022 archeologisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn resten van de voor de Aegidii-poort gelegen poortweg en de brug over de stadsgracht blootgelegd. Op grond van vondsten en historische bronnen kunnen deze in de zeventiende eeuw worden gedateerd.

Abb. 5 Fundamentmauern der Brücke über den äußeren Stadtgraben. Der Mittelteil ist durch moderne Leitungen stark gestört. Vorne sind die etwas kleineren Stützmauern zu erkennen (Foto: Stadtarchäologie Münster/F. Hahn).

Literaturverzeichnis

Max Geisberg, Die Stadt Münster 1. Bau- und Kunstdenkmäler von Westfalen 41 (Münster 1932) bes. 196–201.

Die Berkel öffnet ihre Schleusen – zur Wiederentdeckung der Schiffsschleuse in Stadtlohn

Neuzeit

Kreis Borken, Regierungsbezirk Münster

Sascha Müller

Bei Bauarbeiten anlässlich der Verbesserung des Hochwasserschutzes entlang der Berkel konnte in Stadtlohn – neben den Überresten einer Doppelmühle, bestehend aus einer durch ein Wehr verbundenen Öl- bzw. Kornmühle – eine Struktur aus Holz freigelegt werden; dies gelang auf einer Länge von ca. 40,00 m und einer Breite von mindestens 4,00 m, die nordwestliche Grenze wurde an keiner Stelle erreicht.

Die Lage harmoniert mit der historisch bekannten Schleuse, die an der Stelle ab ca. 1772 errichtet wurde (Abb. 1). Sie war im Zuge des Ausbaus der Berkel entstanden, um Anschluss an die niederländischen Häfen zu gewinnen. Pläne hierzu gab es schon seit der Mitte des 17. Jahrhunderts; inwieweit das Projekt bereits zu diesem Zeitpunkt in Stadtlohn Gestalt annahm, ist unklar. Mitte des 18. Jahrhunderts erfuhren die Bemühungen wieder einen Auf-

Abb. 1 Die Stadtlohner Mühle und Umgebung auf der Karte von Berteling 1766 (Grafik: Terhalle 1990, 74, Abb. 26, Original im Staatsarchiv Münster, Reg. Münster, Kartensammlung IV, 191).

Abb. 2 Innenansicht des Aufbaus der Schleuse mit Befundnummern (Foto: Archaeologie.de/S. Müller).

schwung, sodass der Beginn des Baus für 1772 festgesetzt wurde. Die Kosten betragen 2760 Reichstaler, 1600 davon für Material. Das Projekt stieß nicht überall auf Gegenliebe, es gab Konflikte mit Pächtern und Müllern, die aufgrund des Schleusenverlustes um ihr Wasser fürchteten. Auch wurden beim Bau zwangsverpflichtete Bauern eingesetzt, die ihrem Unmut durch Sabotage Ausdruck verliehen (*»suchen nichts, als hindernisse zu machen«, »gingen sie in die schiffe, [...] besudelten selbe mit kot und allerhand unflat und übten viel bosheit«*, Terhalle 1990, 93). Hier wird ein Problem des Baus sichtbar: Es wurde versucht, in allen Bereichen zu sparen, was letztlich zu einem reparaturanfälligen Bauwerk führte. Schlussendlich konnten die Schwierigkeiten ausgeräumt und die Schleuse vollendet werden.

Die Schleuse war segmentartig aufgebaut. Im folgenden Abschnitt werden zum besseren Verständnis die Befundnummern eines exem-

plarischen Segments angegeben (**Abb. 2**): An den Enden jedes Segments war im Planum, quer zur Verlaufsrichtung, ein rechteckiger, 0,30–0,36 m starker Eichenbalken (Bef.-Nr. 67/71) eingebracht. Auf dem dokumentierten Südostende dieser Balken stand jeweils – mittels einer Zapfverbindung befestigt – ein rechteckiger Eichenpfosten (Bef.-Nr. 66/70) mit einer Stärke zwischen 0,25 m und 0,29 m. Die beiden Balken am Boden gingen im rechten Winkel gegen einen weiteren rechteckigen, ca. 0,28 m breiten Balken (Bef.-Nr. 50), sodass ein Raum entstand. Auf diesem Balken waren in unregelmäßigen Abständen Eisennägel mit rechteckigem Kopf eingeschlagen, deren Funktion unklar ist. Da diese sehr massiv waren, könnten sie als Poller zum Befestigen der Schiffe während des Schleusens gedient haben. Der beschriebene Raum war mit gesägten Holzdielen (Bef.-Nr. 54) ausgelegt, die Zwischenfugen waren mit oberhalb angenagelten Dielen (Bef.-Nr. 53) abgedeckt. Auf dem Balken 50 waren regelmäßig vier rechteckige Eichenpfosten mittels Zapfverbindung aufgesetzt, die äußeren beiden (Bef.-Nr. 59/69) standen mit den Pfosten 66/70 in einer Flucht, sodass an den Segmentenden eine Doppelpfostenkonstruktion entstand; diese Pfosten waren nicht miteinander verbunden. Die Konstruktion aus den Holzpfosten 59, 63, 64 und 69 trug eine waagrecht gesetzte Spundwand in der Art eines Blockhausprofils, die mittels Nägeln mit einer Kopfbreite von 2,00 cm bis 2,50 cm an diesen befestigt war. Die entstandenen Fugen waren durch Holzbretter abgedeckt, die Befestigung an der Spundwand erfolgte durch im Zickzack gesetzte Eisennägel mit 1,00 cm breitem Kopf (**Abb. 3**). In jedem zweiten Segment war zusätzlich ein Querbalken eingesetzt, der der Konstruktion mehr Stabilität verlieh (Bef.-Nr. 57), die Außenwand der Schleusen-kammer war mit Lehm abgedichtet. Wahrscheinlich wurde die Südwestgrenze des Befundes erreicht, im Planum war hier ein zusätzlicher Schrägbalken eingebracht. Südlich am Beginn ansetzend lag eine südöstlich orientierte Holzkonstruktion aus Balken und Spundwänden, die mit dem Kanal im Verbund stand. Sie war vergleichsweise stark vergangen, eine Aussage über die Funktion ist schwierig. Sinnvoll wäre eine Interpretation als unteres Schleusen-haupt (Unterhaupt), welches als Schiebe- oder Stemmtor ausgeführt war.

Das nordwestliche Ende des Befundes konnte ebenfalls erreicht werden. An die seg-



mentierte Struktur schloss eine Art Rutsche an, die in gleicher Bauweise wie der Boden errichtet war. Südöstlich davon trat eine Konstruktion aus Balken, Pfosten und Spundwänden auf, auch hier ist eine funktionelle Interpretation nicht gesichert; analog zum Südwesten kann aber eine Ansprache als Oberhaupt angenommen werden. Nordöstlich wiederum schloss sich ein großes Becken an (Abb. 4). Am Übergang zwischen Becken und Rutsche wurde ein aus Metall gegossenes Objekt geborgen, dieses hatte mittig ein Loch (Durchmesser 8,5 cm) und war sauber in eine Aussparung in den hölzernen Boden eingelassen (Abb. 5). Am unmittelbar anliegenden Holz konnten Abnutzungsspuren beobachtet werden, die für eine Drehbewegung sprechen, womit ein Stemmator wahrscheinlicher ist als ein Schiebeter. Es ist gut möglich, dass das gusseiserne Objekt sekundär verwendet wurde. An der Seite mit den Abnutzungsspuren war eine Rinne angebracht, die im Bauwerk nicht zugänglich gewesen ist, womit eine Funktion zum Schmieren oder Ähnliches unwahrscheinlich ist. Der Fund erinnert in Form und Format stark an eine Gussform für (6 Pfänder) Kanonenkugeln, wurde aber sicher intentionell an dieser Stelle eingebracht. Aufgrund der Sparmaßnahmen beim Bau ist dies denkbar. Der Befund könnte der Befestigung eines Tores als Angel gedient haben, womit die Rutsche als Staustufe anzusprechen wäre. Das Becken könnte als Vorhafen und zugleich als Sedimentfang gedient haben.

Das historisch überlieferte Datum passt zum Ergebnis der dendrochronologischen Untersuchung von acht Holzbefunden: Die Fälldate liegen zwischen 1747 und 1778 mit einem Ausreißer um 1604. Daraus lassen sich zwei Aussagen ableiten: Es wurde teilweise älteres Holz verwendet, was zu der überlieferten Wahl von günstigem Bauholz passt. Die zweite Aussage ist aufgrund der Ungenauigkeit von (± 10) Jahren nicht beweisbar, könnte aber auf Reparaturarbeiten hindeuten, für die neues Holz gefällt wurde. Reparaturen waren bereits 1773 notwendig, einige Stellen der Schleusenammer waren mit Keilen ausgebessert. 1789 sei die Schleuse so »verfault und verdorben, daß die Ständer keine Nägel mehr halten können« (Terhalle 1990, 229).

Inwiefern die Berkelschiffahrt im Allgemeinen und die Nutzung der Schleuse in Stadtlohn im Speziellen zu diesem Zeitpunkt rentabel waren, ist kaum zu rekonstruieren. Listen über den Verkehr sind nur



sporadisch vorhanden. Im ersten Jahr scheinen nur neun beladene Fahrzeuge Stadtlohn erreicht zu haben. Die Fracht bestand primär aus Holz, nicht unerwähnt bleiben sollte auch eine einzelne Kiste Eier, die Amsterdam zum Ziel hatte. Generell scheint vor allem lokal produziertes Steinzeug ein großer Posten gewesen zu sein, was sich im geborgenen Fundmaterial niederschlägt. Wichtiger war jedoch die Nutzung für das Flößen von Baumstämmen, es sind immerhin 67 Holzflöße belegt. In den Folgejahren blieb der Profit weiter hinter den Erwartungen zurück. In Kombination mit den aufgrund der billigen Ausführung hohen Reparaturkosten erwirtschaftete die Schleuse kaum Gewinn. Eine erneute Reparatur erschien aufgrund der niedrigen Nutzung nicht rentabel, sodass um 1796 ein Damm aufgeschüttet wurde, der die

Abb. 3 Außenansicht der Struktur (Foto: Archaeologie.de/S. Müller).

Abb. 4 Potenzielles Oberhaupt der Schleuse. Westlich setzte die Schleusenammer an, die hier bereits zurückgebaut ist (Foto: Archaeologie.de/S. Müller).



Abb. 5 Eventuell sekundär verwendete Gussform (6-Pfünder) am Einlass der Schleuse. Die Abnutzungsspuren im Hintergrund zeugen von einer Drehbewegung (Foto: Archaeologie.de/S. Müller).

Schleuse vor dem endgültigen Ruin bewahrt, aber jede Passage unmöglich machte. Eine mächtige Lehm-packung könnte Zeugnis hiervon ablegen. Somit ist ein Ende der Schleuse in Stadtlohn für das Jahr 1796 belegt, die Berkelschiffahrt kam hier nach nicht einmal 20 Jahren zum Erliegen.

Summary

Remains of a lock first constructed in 1772 were discovered during excavations along the banks of the River Berkel in Stadtlohn. The construction date mentioned in historical sources was confirmed by dendrochronological analysis. The feature was uncovered along a length of 40m, and evidence of both the lock gates and the outer harbour could also be identified.

Samenvatting

Tijdens een opgraving aan de Berkel in Stadtlohn zijn de resten van de rond 1772 gebouwde scheepsluis onderzocht. Dendrochronologisch onderzoek bevestigt het in historische bronnen genoemde bouwjaar. De sluis is over een lengte van 40m blootgelegd. Daarnaast zijn sporen gevonden van de sluishoofden en de voorhaven.

Literatur

Hermann Terhalle, Die Berkelschiffahrt in der Wirtschaftsgeschichte des niederländisch-westfälischen Grenzraumes. Beiträge des Heimatvereins Vreden zur Landes- und Volkskunde 4 (Vreden 1990).

Eine letzte Bewährungsprobe – Befestigungsanlagen des Siebenjährigen Kriegs in Münster

Jan Markus,
Johannes Müller-Kissing

Neuzeit

Kreisfreie Stadt Münster, Regierungsbezirk Münster

Die Erweiterung des Gebäudebestandes der LWL-Hauptverwaltung an der Fürstenbergstraße in Münster erforderte großflächige archäologische Untersuchungen durch die Stadtarchäologie Münster. Zwischen März und Oktober 2022 wurde eine Fläche von knapp 3600m² bis in eine Tiefe von etwa 3,5m unter heutiger Geländeoberkante sukzessive abgetragen.

Das zu bebauende Grundstück liegt im Bereich des seit 1350 belegten Gartenrings um Münster zwischen dem Mauritz- und dem Hörstertor. Noch 1760 lag das Areal damit knapp außerhalb der münsterschen Befestigungsanlagen im Bereich von kleineren Gartenparzellen. 1759 kam es im Zuge einer Belagerung während des Siebenjährigen Kriegs zwischen Preußen und Österreich zu starken Beschädigungen an der Ostflanke der Stadtbe-

festigung. Da die bisher ungedeckte Walllinie zwischen den beiden Toren als Schwachstelle ausgemacht worden war, wurden zwischen 1761 und 1762 massive Erweiterungsbauten an der älteren Wehrlinie vorgenommen. In diesem Abschnitt handelte es sich um ein Vorwerk in Form eines Ravelins mit zurückgezogenen Flankenbatterien. Die in Richtung Stadt offene Anlage war an ihren Vorderseiten von einem Graben geschützt, vor dem im Osten der von einer Palisadenreihe begleitete, gedeckte Weg der Infanteriestellung verlief. Als Zuwegung diente eine leichte Holzbrücke über den Stadtgraben, wodurch der Ravelin von der Stadt aus und unabhängig von dem gedeckten Weg versorgt werden konnte. Die Anlage erstreckte sich über das gesamte Grundstück bis hin zur heutigen Pagenstiege.