

Leo
Klinke

Stratigrafie

Wege durch die Zeit – zur Stratigrafie von Hohlwegen

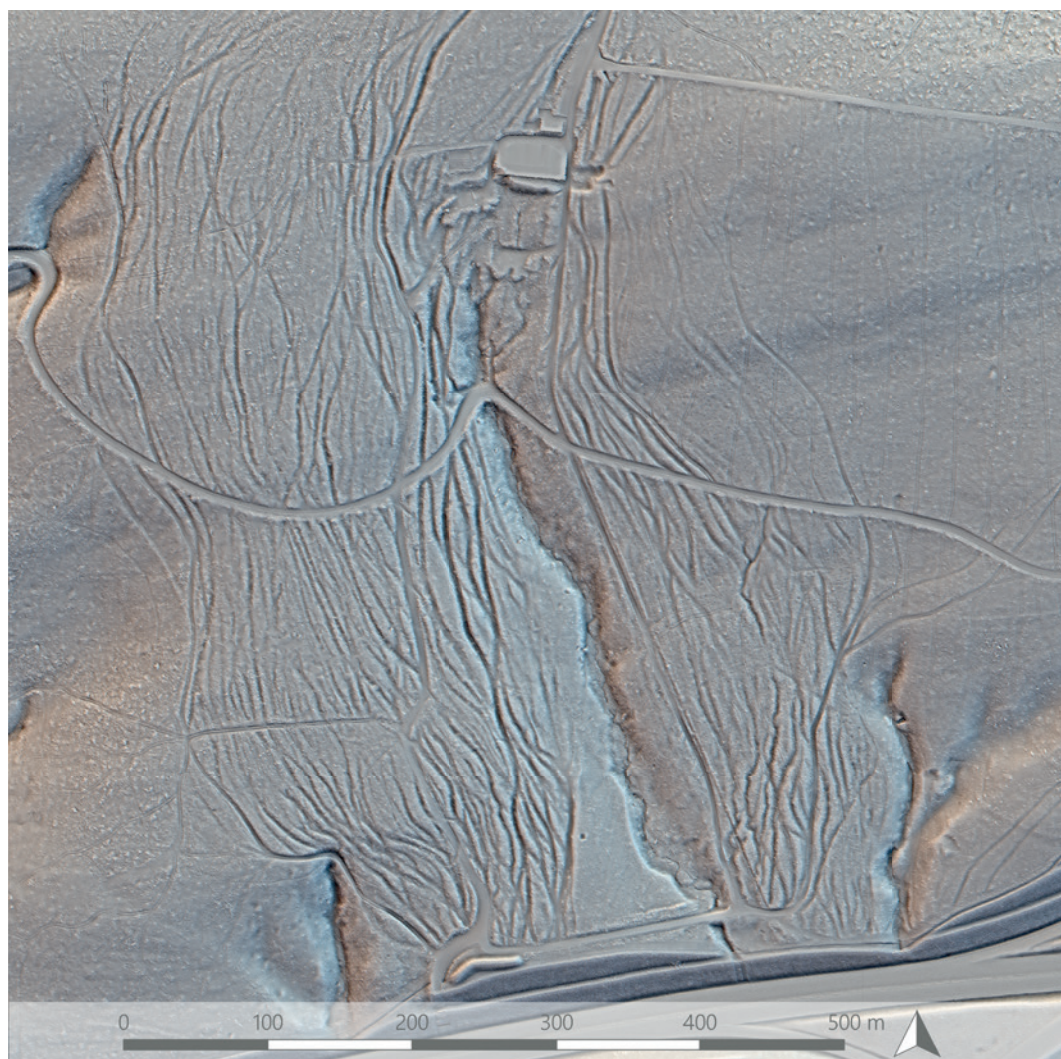
Hochsauerlandkreis, Regierungsbezirk Arnsberg

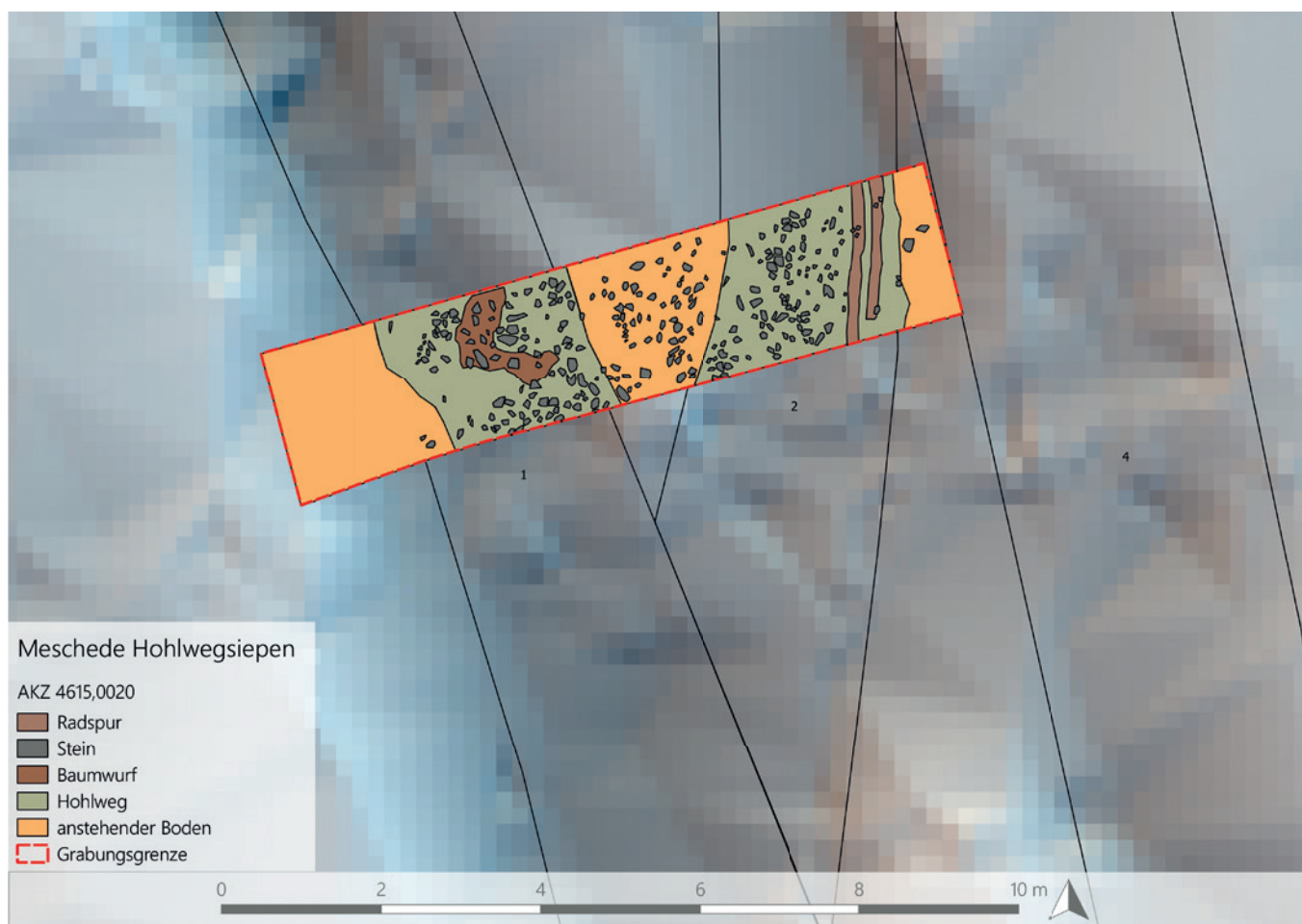
Seit dem Jahr 958 sind Handel und Warenaustausch für das an einer Furt der oberen Ruhr gelegene Meschede im Sauerland durch eine kaiserliche Urkunde von Otto I. belegt. Von der Ruhrfurt führte ein historischer Weg nach Norden in Richtung Soester Börde. Er stieg kontinuierlich über einen Bergrücken hinauf bis zum Plackweg, der als Höhenweg über den Kamm des Arnsberger Waldes verlief. Von dieser Route haben sich nördlich der heutigen Kreisstadt Meschede, quer durchschnitten von der Bundesautobahn 46, dutzende Hohlwege in den Hang eingegraben (Abb. 1); der örtliche Flurname »Hohlwegsiepen« bezeugt dies. Die Mächtigkeit dieses Wegebündels deutet

auf die jahrhundertelange intensive Nutzung der Trassen hin, die jedoch durch den zwischen 1816 und 1828 erfolgten Bau der ca. 300 m weiter östlich verlaufenden »Koblenz-Mindener-Chaussee« an Relevanz verloren haben dürften. Deren Verlauf folgt die Trasse der heutigen Bundesstraße 55 und lässt so die historische Strecke unberührt. Dies erlaubt daher Untersuchungen zur Stratigrafie und Chronologie von Hohlwegbündeln.

An einer Gabelung zweier Hohlwege mit oberflächlich identifizierbaren sogenannten Geleisen, also Vertiefungsspuren von Rädern an beiden Rändern der Sohlen, wurde ein 8,6 m × 2,0 m großes Areal stratigrafisch ergraben. Bei

Abb. 1 Im Digitalen Geländemodell sind die tief eingeschnittenen Hohlwege im sogenannten Hohlwegsiepen deutlich zu erkennen. Am unteren Bildausschnitt durchtrennt die A 46 die historische Nord-Süd-Wegeverbindung (Grafik: Altertumskommission für Westfalen/L. Klinke).





diesen Wegen handelt es sich um Kasten-hohlwege. Dieser Umstand und die Tiefe von etwa 2 m, mit der sie in den Untergrund eingeschnitten waren, ließen eine geringe Bodenbildung und ein junges Alter erwarten, sodass eine Ausgrabung nach künstlichen Plana mit der Dokumentation in Profilschnitten wenig aufschlussreich schien. Daher wurde der gesamte Boden im Ausgrabungsbereich den Schichten folgend manuell Horizont für Horizont abgenommen. Dabei belegten die Verfüllungen die Geschichte der Hohlwege nach deren Aufgabe. In der westlichen Trasse konnte zunächst ein Baumwurf in der Wegmitte dokumentiert werden (Abb. 2). Unter diesem befanden sich zwei Kolluvien, die über dem anstehenden, komprimierten Boden lagen, bei dem es sich um die historische Fahrspur handelt.

Im östlichen Hohlweg (Abb. 3) konnten unter einem Kolluvium die konkreten Spuren zweier Räder, also eines einzigen Wagens, identifiziert und negativ entnommen werden. Die Visualisierung der 3-D-Vermessung zeigt deutlich die Tiefen der in den lehmigen Boden eingesunkenen Radspuren. Ihre leicht unterschiedlichen Spurradien deuten auf einen

doppelachsigen Wagen mit einer beweglichen Achse hin. Diese Erkenntnisse lassen eine historische Situation lebendig werden: Beim Befahren der Trasse sank der Wagen mit einem der vorderen Räder tief in den aufgeweichten Boden ein und war daraufhin sicherlich äußerst beschwerlich zu bewegen, im Besonderen, da beim Fortsetzen der Fahrt aufgrund des Achsstands auch eines der hinteren Räder tief einsank. Diese markanten Fahrspuren waren dann wohl für nachfolgende Wegnutzer der Hinweis, diese Passage zu meiden und andere Streckenverläufe zu wählen. In der Folge wurde diese Trasse nicht mehr befahren und so auch nicht überprägt. Sie verfüllte sich lediglich im Laufe der Zeit mit biologischem Substrat und konservierte so einen individuellen Moment aus der historischen Nutzungszeit des Hohlwegsiepens.

Um die ausgegrabenen Abschnitte im Kontext des komplexen Hohlwegbündels in diesem Bereich zu erfassen, wurde eine Stratigrafie sämtlicher Trassen erstellt (Abb. 4). Grundlage war deren Umzeichnung in einem Digitalen Geländemodell (DGM), das auf der Neufilterung des Airborne Laserscans von 2016 in

Abb. 2 Im Plan des Grabbungsausschnitts zeigen sich die Position des Baumwurfs und der Radspuren (Grafik: Altertumskommission für Westfalen/L. Klinkle).



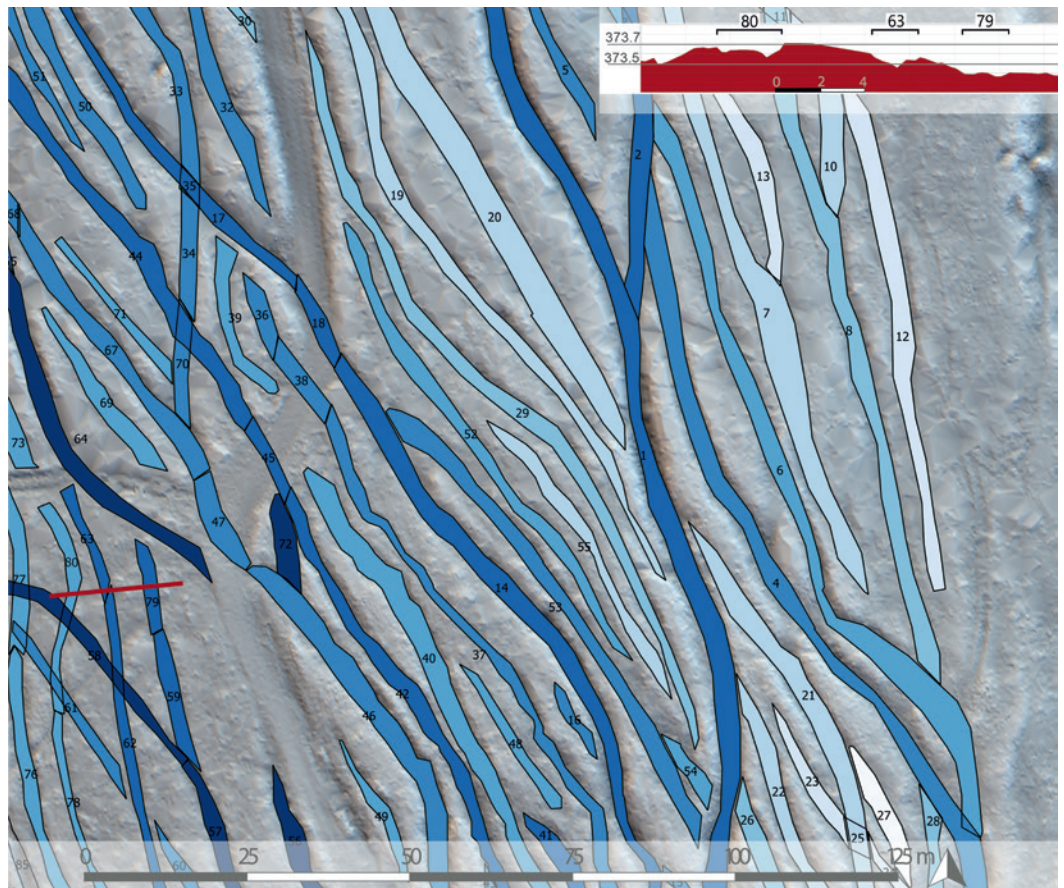
Abb. 3 Im westlichen Geleis wurde der anstehende Lehm während der Nutzungszeit hangabwärts gespült, sodass sich hier vermehrt Steine anreicherten, im östlichen lagerte sich Lehm an, in dem sich die Spuren von mindestens zwei Rädern erhalten haben. Die 3-D-Messpunkt-Visualisierung (rechts) der Raderspuren zeigt deutlich, wie tief diese in den Lehm eingesunken sind (Foto und Grafik: Altertumskommission für Westfalen/L. Klinke, J. Köhler).

Abb. 4 Kartierung der stratigrafischen Verhältnisse der Hohlwegtrassen zueinander. Je kräftiger der Blauton, desto jünger ist die Wegetrasse. Die Grabungsfläche liegt direkt nördlich der Gabelung von Weg 1 und 2. Selbst im Profilverlauf (rote Linie) schwach ausgeprägter Hohlwegtrassen zeichnen sich die Geleise als Vertiefungen ab (Grafik: Altertumskommission für Westfalen/L. Klinke, J. Köhler).

einer Auflösung von 0,2 m beruht. Der Vergleich mit den Ausgrabungsdaten zeigt, dass die im DGM kartierten Hohlwege wenige Dezimeter zu breit visualisiert sind, was auf die Unschärfen der Überdeckung durch den Oberboden zurückzuführen ist. Dennoch sind sogar in Bereichen, in denen die Hohlwege nur sehr schwach ausgeprägt sind, im Profilverlauf des Geländemodells Radsuren erkennbar. Die Trassenumzeichnungen zeigen zumeist relativ

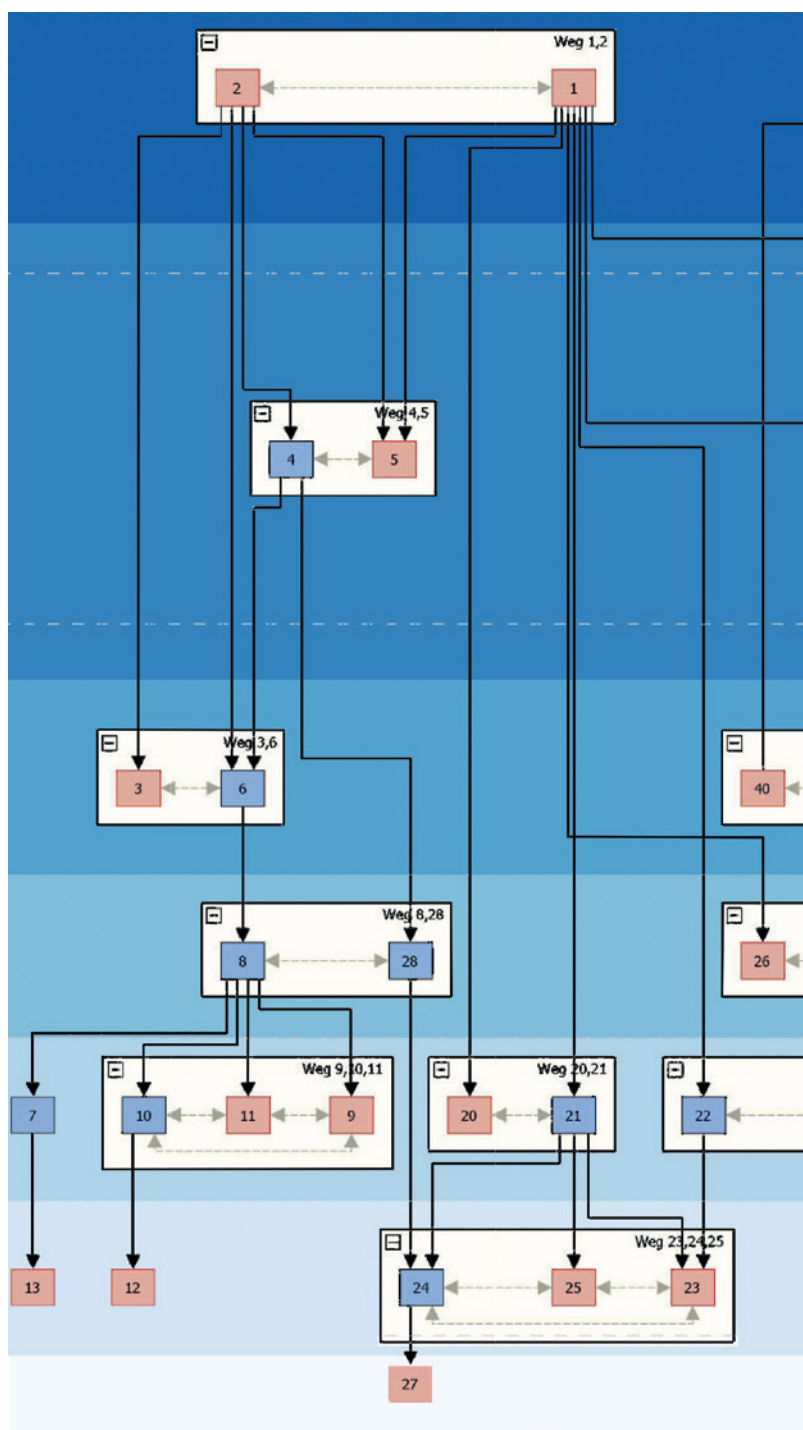
gerade Verläufe, nur an wenigen Stellen dokumentieren sie so enge Kurven, dass ein Befahren dieser Trassen mit einem Gespann oder doppelachsigem Wagen kaum möglich scheint. Sie werden als Wege von Fußgängern mit und ohne Handkarren genutzt worden sein.

Im Untersuchungsareal wurden insgesamt 86 Teilstücke von ehemaligen Wegen identifiziert. Einige dieser Teilstücke konnten direkt zu durchlaufenden Wegetrassen



zusammengeführt werden, da räumliche Nähe, gleiche Ausrichtung und ähnliche Breite die Zusammengehörigkeit einzelner Teilstücke indizieren. Hierzu gehören zum Beispiel die Abschnitte 20 und 21 oder 39 und 40. Entsprechend des stratigrafischen Geflechts wurde jede Trasse bzw. jedes Teilstück als »liegt unter«, »liegt über« oder »liegt stratigrafisch auf der gleichen Ebene« im Kontext der anderen Wegfragmente in einer Harris-Matrix definiert. Die absolute Tiefe von Hohlwegen muss nicht zwangsläufig das Alter charakterisieren, sie ist bedingt durch die lokale Bodenstruktur, Erosion, Nutzungsdauer und Nutzungsintensität. Das stratigrafisch relative Alter ist anhand der Überlagerungen bzw. Durchschneidungen von Wegetrassen abzuleiten, d. h. Kreuzungspunkte, Abzweige und auch abgeschnittene Wegefragmente dienen der stratigrafischen Verortung. An diesen Punkten haben sich jüngere Strukturen tiefer ins Gelände eingegraben als ältere. An schwierig zu identifizierenden Kreuzungspunkten und Abzweigen zeigt sich, dass im Längsprofil einer älteren Wegetrasse Kanten hinab zur jüngeren, tiefer gelegenen Trasse weisen. Stratigrafisch gesprochen ist die jüngere, tiefer gelegene Trasse also »über« der älteren. Folglich sind für die chronologische Ansprache nicht die absoluten Tiefen, sondern die relativen Höhendifferenzen an den Kreuzungspunkten der Trassen maßgeblich. Die dortigen Überprägungsspuren sowie die durch- oder abgeschnittenen Wege stellen die Ankerpunkte zur Aufschlüsselung der Chronologie von Trassennutzung und Trassenaufgabe dar. Die Harris-Matrix visualisiert dieses stratigrafische Beziehungsgeflecht (Abb. 5).

An manchen Stellen des Hohlwegsiepens sind an Schnitt- bzw. Gabelungspunkten zweier Trassen keine stratigrafischen Unterschiede zu identifizieren. Dies kann als Indiz einer zeitgleichen Nutzung verstanden werden. Bei diesen Gabelungen könnte es sich um Ausweichtrassen für Bergauf- und Bergab-Verkehr gehandelt haben. In diesem Kontext sind auch die ausgegrabenen Bereiche zu interpretieren. In der stratigrafischen Kartierung zeigt sich, dass der Abschnitt mit Ausweichspur zu den jüngsten Hohlwegtrassen gehört, lediglich der Vorgänger des heutigen Waldwegs und ein sehr schwacher Hohlweg sind jünger. Das Beispiel belegt, dass mithilfe der vorgestellten stratigrafischen Methodik komplexe Aussagen zur Relativchronologie ganzer Hohlwegbündel möglich sind.



Summary

The excavation and research carried out at the sunken lane in Meschede showed that, using various stratigraphic methods, it is possible to obtain detailed and complex information about the routes of sunken lanes in the context of entire sunken-lane networks. Moreover, the discovery of wheel marks left by a double-axle cart provided a historical snapshot of the route in use.

Abb. 5 Ausschnitt einer Harris-Matrix zur Visualisierung der stratigrafischen Ebenen der einzelnen Hohlwegfragmente. Je dunkler der Blauton, desto geringer ist das stratigrafische Alter der Wegetrassen. Die weißen Rechtecke fassen die Fragmente einer Wegetrasse zusammen (Grafik: Altertumskommission für Westfalen/ L. Klinker, J. Köhler).

Samenvatting

De opgraving en het onderzoek aan de Hohlwegsiepen in Meschede tonen aan dat het door de toepassing van verschillende stratigrafische methoden mogelijk is om gedetailleerde en complexe informatie over tracés van holle wegen binnen de context van een gehele wegenbundel te achterhalen. Sporen van een dubbelassige wagen vormen bovendien een momentopname van het historische gebruik van het wegtracé.

Literatur

Dietrich Denecke, Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mit-

telalterlichen Kulturlandschaft. Göttinger Geographische Abhandlungen 54 (Göttingen 1969). – **Roland Filzwieser**, Die historische Landschaft des Leithagebirges. Methodische Untersuchung zur interdisziplinären Verwendung historischer Quellen und archäologischer Prospektionsdaten anhand der Herrschaft Scharfeneck (Diss. Universität Wien 2018). – **Ulrich Lehmann**, Hohlwegrelikte im Wiehengebirge erforscht mit Airborne Laserscanning. In: Ulrike Spichal, Wege der Jakobspilger in Westfalen. In sieben Etappen von Minden über Bielefeld und Lippstadt nach Soest. Jakobswege 10 (Köln 2013) 43–48. – **Christopher Sevara**, In Visible Landscapes. Development of Novel Integrated Techniques for Remnant Historic Land Use Detection and Characterisation (Diss. Universität Wien 2016). – **Leo Klinke/Ingo Pfeffer**, Kontinuität zahlt sich aus. Zum Fortgang der ALS-Prospektion in Westfalen. Archäologie in Westfalen-Lippe 2017, 2018, 259–261.

Joris Coolen,
Andreas König,
Mario Wallner

Prospektion

Neue Erkenntnisse zur Corveyer Marktkirche durch hochauflösende Bodenradarmessungen

Kreis Höxter, Regierungsbezirk Detmold

Die 1265 vom Paderborner Bischof Simon zur Lippe zerstörte Stadt Corvey ist eine der seltenen und größten Stadtwüstungen Mitteleuropas. Sie wird erstmals 1190 als *nova villa in Corbeia* (Neustadt in Corvey) überliefert. Gründer und Stadtherr waren die Äbte des Klosters Corvey. Die aus frühmittelalterlichen Laienansiedlungen vor den Abteitoren erwachsene Stadt umfasste – unter Einschluss des Klosterbezirkes im Nordosten sowie des in den 860er-Jahren geweihten Stiftes *Niggenkerken* (Neue Kirche) im Südwesten – eine Fläche von 55 ha (**Abb. 1**).

Die vor 1200 erbaute Stadtbefestigung bestand aus einem wohl palisadenbewehrten Wall mit vorgelagertem Graben und wies vermutlich drei Stadttore auf: im Westen nach Höxter, im Norden nach Holzminden und im Osten über eine Weserbrücke nach Einbeck. Das Siedlungsgeschehen konzentrierte sich im Bereich des Corveyer Weserbogens und vor der Westseite des Klosters. Die Hauptverkehrsachse bildete ein Abzweig des Westfälischen Hellweges, der auf die vor 1255 erbaute Weserbrücke zuführte und als *Bruggestraße* (Brückenstraße) überliefert ist. Südlich der Hauptstraße wurden von Hans-Georg Stephan bei Ausgrabungen im Bereich des heutigen Sägewerkgeländes mehrere Steinkeller sowie ei-

ne größere Kirche mit Friedhof angeschnitten (**Abb. 2**), bei der es sich höchstwahrscheinlich um die historisch überlieferte *Markethkercke* (Marktkirche) handelt. Demzufolge ist in ihrem unmittelbaren Umfeld der Markt zu lokalisieren, der mit der Pfarrkirche das Zentrum der Stadt bildete.

Obwohl sich die Entwicklung der Stadt anhand von Feldbegehungen, Sondagen, Luftbilddaten und ersten geophysikalischen Untersuchungen in groben Zügen rekonstruieren lässt, sind viele Fragen dazu bis heute ungeklärt. So können über die Anzahl der bebauten Grundstücke beim derzeitigen Forschungsstand nur Vermutungen angestellt werden. Stephan, der sich im Rahmen jahrzehntelanger Forschungen ausführlich mit Corvey befasst hat, rechnet für die Zeit um 1200 mit 200 bis 400 Wohnhäusern und etwa 1500 bis 2500 Einwohnern. Somit war Corvey für mittelalterliche Verhältnisse eine Mittelstadt. Ihr Areal ist aufgrund ihrer besonderen landesgeschichtlichen Bedeutung als Bodendenkmal eingetragen und bildet seit 2014 die schützende Pufferzone für die UNESCO-Welterbestätte Kloster Corvey.

In Anbetracht dieses Status und der beträchtlichen Größe lassen sich neue Erkenntnisse zur Siedlungsstruktur nur mit einem