



Abb. 82 Minsen FStNr. 40, Gde. Wangerland, Ldkr. Friesland, ehem. Reg.Bez. W-E Nordsee Blaue Balje FStNr. 2, Gde. Zugehörigkeit ungeklärt, Ldkr. Küstenmeerregion Weser-Ems, ehem. Reg.Bez. W-E (Kat.Nr. 104)  
Dokumentation des Schiffswracks.  
(Foto: M. Wesemann)

Wasserstandsmeldung: das Wrack liegt beim Pegelstand 4,1 m unter Wasser.

Geländehöhe aus Peilung vom 14.04.2011: ca. -1,70 m NHN.

Sonstige Infos: Das Wrack liegt teilweise im ausgeprägten Fahrwasser. Das Wrack ist zu Fuß über den direkten Wattweg erreichbar.“

Zur näheren Begutachtung und Vermessung des Schiffsfundes wurde am 29.09.2011 eine kleine Seereise unternommen. Das Boot des NLWKN konnte zuerst das Wrack nicht erreichen. Ausgesetzt im knietiefen Watt und mit Dokumentationsgerät beladen wurde versucht, das Wrack zu erreichen, was aber nicht gelang. Zwischenzeitlich setzte die Flut wieder ein. Das Boot überwand die Schwelle, an der es vorher gescheitert war, nahm das Team wieder an Bord und brachte es direkt zum Wrack. Dort standen nur wenige Minuten Zeit für eine notdürftige fotografische und tachymetrische Dokumentation des Schiffswracks zur Verfügung, da das Wasser schnell anstieg und das Wrack bald wieder überdeckte. Als Fachmann war H.-W. Keweloh vom Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven dabei. Unter Vorbehalt spricht er das Wrack als Schnigge an – ein im friesischen Bereich sehr häufig vorkommendes Fahrzeug (*Abb. 83 F*). Bei den Spanten handelte es sich um gesägte Spanten, was eine zeitliche Einordnung in die 2. Hälfte des 19. Jhs. bzw. den Anfang des 20. Jhs. wahrscheinlich macht. Aufgrund des geringen Alters des Schiffes unterbleiben weitergehende Untersuchungen. In unmittelbarer Nähe des Wracks wurden einige Spantenköpfe eines weiteren Schiffswracks am Rand der Fahrrinne gesichtet. Vermutlich wird es in nächster Zeit ebenfalls weiter freigespült.

F, FM, FV: NLD Stützpunkt Oldenburg G. Stahn

## Landkreis Göttingen

**105** Göttingen FStNr. 113, Gde. Stadt Göttingen, Ldkr. Göttingen, ehem. Reg.Bez. BS

Frühes, hohes und spätes Mittelalter und frühe Neuzeit:

Unmittelbar westlich von Göttingen-Herberhausen, in Verlängerung der Oberstraße, befindet sich ein in den steilen Hang eingeschnittenes Hohlwegbündel, dessen mindestens acht Spuren von Nordwest nach Südost verlaufen (*Abb. 84 F*). Die teilweise 4 m tief eingefahrenen, bis zu 5 m breiten und im lichten Unterholz noch sehr gut erhaltenen parallelen Wege bilden in Verlängerung eine Achse zwischen der spätmittelalterlichen Hainbergwarte im Nordwesten und dem Dorf Herberhausen. Eine überregionale Weiterführung ist anzunehmen, durch die Bebauung und Überpflügung in Fortsetzung jedoch nicht mehr auszumachen.

Das starke Gefälle auf diesem etwa 250 m langen Abschnitt begünstigte das Entstehen dieses Hohlwegbündels. Durch das Bremsen der Fuhrwerke und die Hufe der Zugtiere gruben sich die Wege immer weiter in die Tiefe. Wurden sie zu tief, waren sie besonders bei widriger Witterung nicht mehr befahrbar und die Fuhrleute legten direkt daneben eine neue Spur an. Dieses Hohlwegbündel ist auch deswegen interessant, weil es neben sehr steilen direkten Wegen für Reiter und leichte Karren auch Bahnen mit geringerer Steigung gibt, die geschwungen verlaufen und so für die schweren Fuhrwerke besser passierbar waren (DENECKE 1969, 64). Eine Seltenheit ist der rezente asphaltierte Wanderweg, der in einem der Hohlwege nach Herberhausen hineinführt (*Abb. 85*). Ohne entsprechende Funde oder historische Quellen ist eine Da-

tierung nur in den großen Zeitraum zwischen Mittelalter und früher Neuzeit möglich.

Lit.: DENECKE, D. 1969: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969.

F, FM: C. Kühne, Barsinghausen C. Kühne

**106** Weende FStNr. 13, Gde. Stadt Göttingen, Ldkr. Göttingen, ehem. Reg. Bez. BS

Hohes und spätes Mittelalter und frühe Neuzeit:

Etwa 60 m östlich der Kreuzung Kellnerweg/Otto-Hahn-Straße biegt ein befestigter Feld-/Waldweg in ostnordöstlicher Richtung von der Otto-Hahn-Straße ab. Dieser Weg schmiegt sich an die Nordseite der Billingshäuser Schlucht und verläuft in einem weiten Bogen in Richtung Vorwerk Deppoldshausen bzw. der gleichnamigen hochmittelalterlichen Wüstung.

Der weitgehend mit Kalksteinschotter bedeckte Weg weist nach 50 m auf seiner nördlichen Seite eine abgspülte Stelle von ca. 1,4 x 1 m auf, auf welcher der anstehende Kalkfels freigelegt wurde. In diesen haben sich zwei Fahrspuren, sogenannte Geleise, eingegraben. Sie folgen dem rezenten Wirtschaftsweg und sind durch einen 18 cm breiten Grat

voneinander getrennt. Die Geleise sind jeweils etwa 40 cm breit und noch 5 cm eingetieft. Es handelt sich um einseitige Geleise; die gegenseitigen Spuren der Räderpaare sind noch von der Wegschotterung überdeckt oder der Erosion zum Opfer gefallen. Der 1 m<sup>2</sup> große Geleisbereich weist großflächige Abplatzungen sowie Frostrisse auf und wird in seinem jetzigen, noch guten Zustand nicht mehr lange überdauern (Abb. 86).

Wagengeleise entstehen durch permanente Befahrung immer der gleichen Spuren mit beschlagenen Rädern. Durch den Druck wird der geologische Untergrund mit der Zeit zerrüttet und Fahrinnen entstehen (DENECKE 1969, 52 u. 89). Die hier vorgefundenen Geleise sind nur einseitig und nicht paarweise freigelegt, die Rekonstruktion der Spurweite daher nicht möglich, jedoch dürften sie von Wagen mit unterschiedlichen Spurmaßen eingefahren worden sein. Eine genaue Datierung ist ohne zusätzliche Quellen nicht ohne weiteres möglich. Die Geleise können im Zeitraum vom Hochmittelalter bis in die frühe Neuzeit entstanden sein.

Lit.: DENECKE, D. 1969: Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegeforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft. Göttingen 1969.

F: D. Denecke, Göttingen; FM: C. Kühne, Barsinghausen C. Kühne



Abb. 85 Göttingen FStNr. 113, Gde. Stadt Göttingen, Ldkr. Göttingen (Kat.Nr. 105)

Die Linienführung von Hohlwegbündeln wurde beim Ausbau einer Straße nur selten übernommen. Hier ist dies jedoch der Fall. Der moderne asphaltierte Wanderweg verläuft streckenweise im historischen Hohlweg.

(Foto: C. Kühne)



Abb. 86 Weende FStNr. 13, Gde. Stadt Göttingen, Ldkr. Göttingen (Kat.Nr. 106)

In den anstehenden Kalkfels eingefahrene Geleise zwischen Göttingen-Weende und der Wüstung Deppoldshausen. Die Spurweite der von eisenbeschlagenen Wagenrädern eingefahrenen Spuren lässt sich hier nicht bestimmen, da nur eine Seite freigelegt wurde bzw. erhalten ist. (Foto: C. Kühne)

## Landkreis Grafschaft Bentheim

**107** Nordhorn FStNr. 11, Gde. Stadt Nordhorn,  
Ldkr. Grafschaft Bentheim, ehem. Reg.Bez. W-E

Spätes Mittelalter und frühe Neuzeit:  
Bereits im Jahr 2010 hatte das NLD eine Rettungsgrabung im Kloster Frenswegen bei Nordhorn durchgeführt und dabei u.a. Reste des Brauereiflügels der Anlage dokumentiert (s. Fundchronik 2010, 41 Kat.Nr. 72). Anlass hierfür war der Neubau eines Küchentraktes in der östlichen Verlängerung des südlichen Kreuzgangflügels. Durch den Fortgang der Bauarbeiten wurde im Mai 2011 nochmals ein kurzer Einsatz des Stützpunktes Oldenburg nötig, denn im Keller des Kreuzganges, direkt im Anschluss an den Brauereiflügel, war ein Brunnen entdeckt und freigelegt worden (Abb. 87). Dieser war zum Teil in der Außenwand des Klostergebäudes verbaut und dabei partiell zerstört worden. Er bestand aus allseitig bearbeiteten, großen gelblichen Sandsteinen, die ohne Mörtel gesetzt wurden. Die außen grob bearbeiteten Steine zeigten Pickspuren und waren erkennbar gerundet. An der Innenseite waren sie mit leicht gerillter Oberfläche sorgfältiger gearbeitet.

Die erkennbare Tiefe des Brunnens betrug 3,05 m, der Innendurchmesser 1,05 bis 1,18 m. Seine Sohle wurde nicht erreicht. Durch die aktuellen Bauarbei-



Abb. 87 Nordhorn FStNr. 11, Gde. Stadt Nordhorn,  
Ldkr. Grafschaft Bentheim (Kat.Nr. 107)  
Sechs Lagen des Sandsteinbrunnens waren erkennbar und  
in der Klostermauer verbaut. (Foto: P. Weiler)