



NI 2011/I014
Kleve – Unterstadt
BPlan I-279-I
Sachverhaltsermittlung
Schlussbericht
zur archäologischen Untersuchung
im Auftrag der Stadt Kleve

Jens-Holger Wroblewski
Dr. Joachim Zeune
Jürgen Kahler
Kleve, April 2011

Inhalt

1	Einleitung.....	3
2	Wissenschaftliche Fragestellung.....	3
3	Technische Vorgehensweise und Untersuchungsverlauf	5
4	Ergebnisse	6
4.1	Nordstrang Stadtmauer; Stelle 6-8; 13. Jh.	6
4.2	Oststrang Stadtmauer; Stelle 9-10; 1446	6
4.3	Bodenaufbau in Schnitt Stelle 3 bis 5.....	7
5	Zusammenfassung.....	7

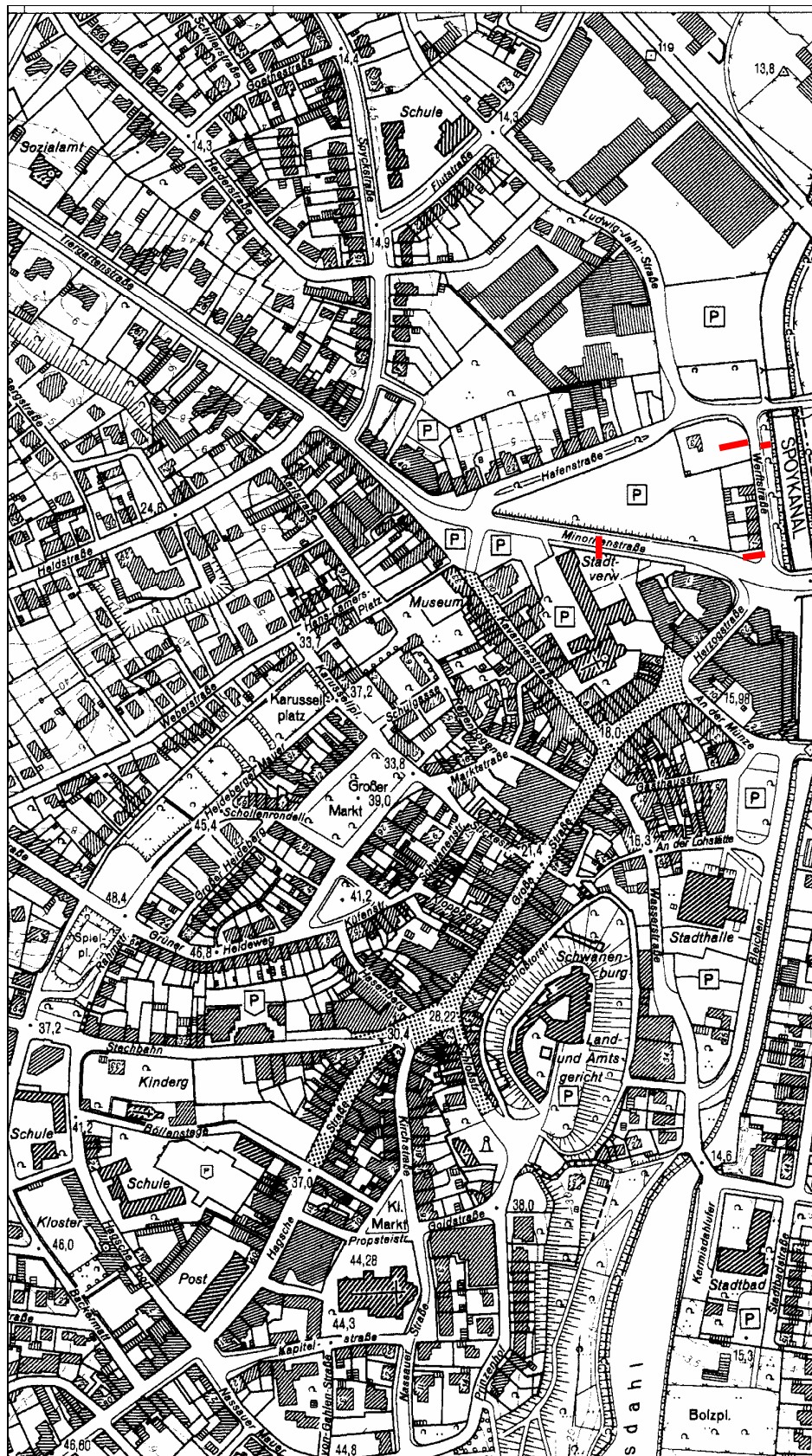


Abbildung 1: DGK 5 2508/5738 Kleve. Die Untersuchungsbereiche sind rot markiert.

I Einleitung

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben BPlan Nr. I-279-I, Klever Unterstadtbebauung, führte die WAB – Wroblewski Archäologie & Burgenforschung, gemeinsam mit Archäologische Dienstleistungen Jürgen Kahler (=ardika) vom 24.03.-29.03.2011 im Auftrag der Stadt Kleve, vertreten durch Herrn Roland Schneider, eine archäologische Sachverhaltsermittlung an drei Stellen durch.

In Abstimmung mit dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (=ABR), Bonn, wurde der Sachstand fotografisch und beschreibend festgehalten. Die Ergebnisse der Maßnahme werden im folgenden Schlussbericht vorgestellt.

Die Grabungsgenehmigung gem. §13 DSchG NW wurde bei der Oberen Denkmalbehörde (ODB) des Kreises Kleve beantragt, die Benennungsherstellung erfolgte dankenswerterweise zeitnah.

Technische Vorgehensweise und Dokumentationsform sind zuvor in einem Grabungskonzept vorgestellt und fachlich mit dem ABR abgestimmt worden.

Das ABR vergab für die Maßnahme die Aktivitätsnummer NI 2011/1014. Die wissenschaftliche und grabungstechnische Leitung lag bei Herrn J. Wroblewski und Herrn J. Kahler. Die Erdarbeiten führte die Firma Gebr. Siebes Tiefbau GmbH, Kranenburg, mit einem Radbagger mit Böschungslöffel durch.

Der Stadt Kleve ist u. .a für die unterstützende Hilfestellung bei der Einmessung von Vermessungspunkten mittels GPS zu danken.

2 Wissenschaftliche Fragestellung

Das o. g. Plangebiet liegt innerhalb des eingetragenen Bodendenkmals KLE 245, „Altstadt Kleve“, hier im Nordteil bzw. der Unterstadt, in direkter Randlage zur ehemaligen Stadtbefestigung sowie den ehem. Hafenanlagen am Spoykanal. Die Fragestellung zu der aktuellen Sachverhaltsermittlung betraf den Verlauf und die Erhaltungsqualität der Stadtmauer sowie das mögliche Vorhandensein historischer Reste von Werft-/Hafenanlagen am Kanal.

Die Stadtmauer mit vorgelegtem Graben war zuletzt 1993 bei einer Sachverhaltsermittlung (nördlich Minoritenstraße) nachgewiesen und untersucht worden.¹ Zwei neue Suchschnitte sollten nun helfen den Nord- sowie den Oststrang der Mauer weiter zu untersuchen.

Bei Leitungsarbeiten im Dezember 2010 wurde in der Werftstraße (zum Spoykanal hin) Mauerwerk unbekannter Funktion (Kaimauer?; Hausbebauung?) aufgedeckt, aber nicht archäologisch untersucht.² Der dritte Suchschnitt der hier vorgestellten Sachverhaltsermittlung sollte Klarheit über das Vorhandensein von Werft-/Hafenanlagen an dieser Stelle erbringen.

Die archäologischen Nachrichten werden ergänzt durch reichhaltige Schrift- und Bildquellen.³ Die auf das Untersuchungsareal zutreffenden Informationen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

¹ M. Siepen, Ein Suchschnitt durch die Stadtmauer in der Unterstadt von Kleve. In: Archäologie im Rheinland 1993, S. 118-120.

² Info entnommen dem Leistungsverzeichnis zur archäologischen Untersuchung für BPlan I-279-0, erstellt durch das ABR, Bonn.

³ F. Gorissen, Niederrheinischer Städteatlas , I. Reihe Klevische Städte, I. Heft Kleve, Publ. Der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde, hrsg. von G. Kallen, Kleve 1952, S. 46-48 (Stadtbefestigung) & S. 49-50 (Kanal, Hafen). – Ders., Historische Topographie der Stadt Kleve, Kleve 1992, S. 142-169 (Stadtbefestigung) & S. 128-129 (Brückvorstadt-Opsschlag).

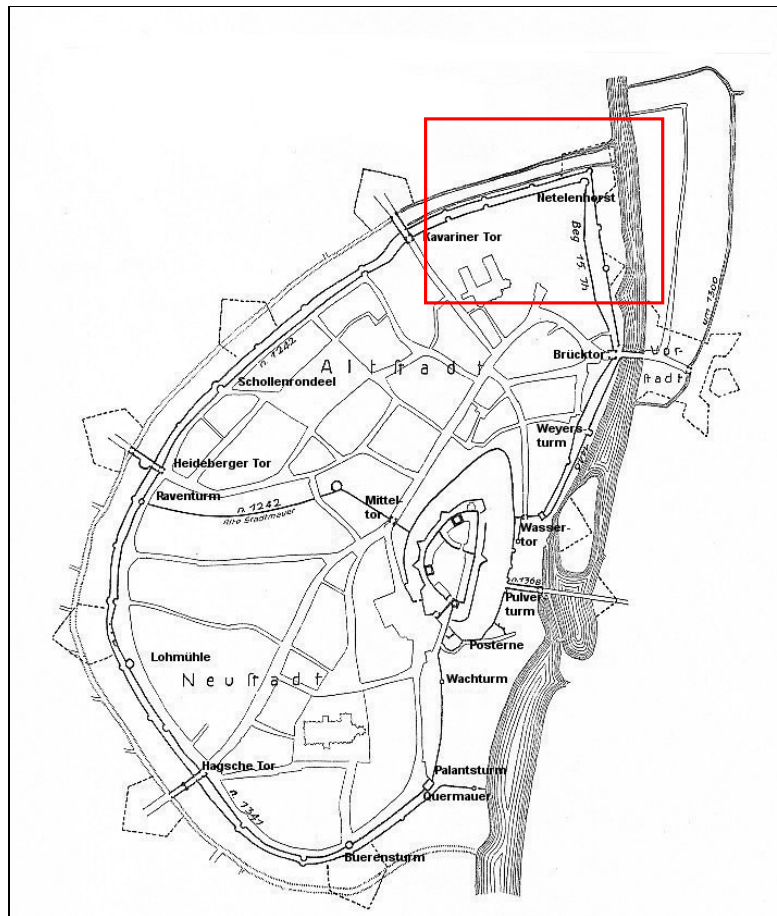


Abbildung 2: Übersichtsplan zur mittelalterlichen Stadtbefestigung und der nicht ausgeführten Bastionäranlage (1610). Das Untersuchungsareal ist markiert.
(Quelle: Gorissen, Städteatlas, (wie Anm. 3), S. 46.)

Die in zwei Etappen im 13. und 14. Jh. gewachsene Stadtbefestigung reichte bis zu Anfang des 15. Jh. in der Unterstadt nur bis an das Wasser des Altrheins bzw. Kermisdahls. Die Anwesenheit des Altarms reichte als Schutz offenbar völlig aus. Der vom Kavarinertor im Nordwesten her kommende Stadtmauerzug (2. Hälfte 13. Jh.) endete damals am westlichen Kermisdahlufer an einem Stadtturm (*Netelenhorst*, übersetzt Nesselhorst).⁴ Die Schiffbarmachung des Gewässers durch die Anlage des Spoykanals zu Anfang des 15. Jh. zog dann den Bau einer Stadtmauer auf dem linken Uferstreifen nach sich.⁵ Dieser Mauerstrang, der sich im Norden vom Netelenhorst-Turm bis zum neuen Wassertor im Süden bzw. unterhalb des Burgberges erstreckte, nahm in der Mitte seines Verlaufs auch das neue Brücktor auf. Aus nicht näher bekannten Gründen wurde ab Sommer 1446 vor diese erste Mauer eine neue, näher zum Ufer stehende, zweite Stadtmauer errichtet.⁶

Der schrittweise Abtrag der Stadtmauern und der Stadttore setzte im 19. Jh. ein. Im Untersuchungsareal blieb die Stadtmauer jedoch noch länger erhalten, fungierte sie hier doch als Einfassung des ehem. Klostergartens des Minoritenkonvents, der nach der Säkularisation in ein Krankenhaus umgewidmet wurde. Als 1904 die neue Herzogbrücke fertig gestellt und die heutige Werfstraße angelegt wurde, errichtete man zum Spoykanal hin eine neue Krankenhausgartenmauer, von der sich Reste noch an der Werfstraße erhalten haben.⁷ Der Standort dieser Mauer ist jedoch

⁴ Gorissen, Topographie (wie Anm. 3), S. 154-155.

⁵ Ebda., S. 164-168.

⁶ Ebda., S. 166-167.

⁷ Zur baulichen und verkehrlichen Veränderung zu Anfang des 20. Jh. in der Klever Unterstadt siehe H. Scholten, Kleve vor 100 Jahren, Aufbruch zu neuen Ufern. In: Rund um den Schwanenturm, Heft 30, Kleve 2005, S. 28-30. Desw.

nicht deckungsgleich mit dem der Stadtmauer, sondern ist um einige Meter nach Osten verschoben. Der Stumpf des Netelenhorst-Turmes war bis zum 2. Weltkrieg als Gartenhäuschen erhalten.⁸

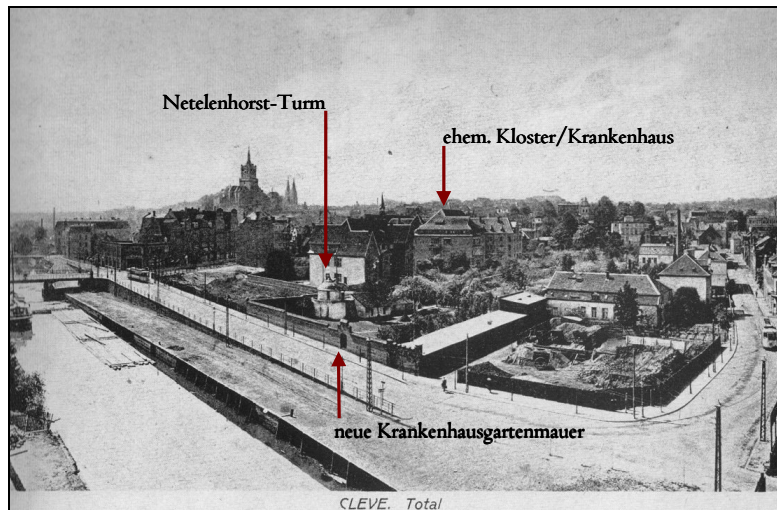


Abbildung 3: Historische Aufnahme Klever Unterstadt mit Herzogbrücke und Werftstraße um 1910.
(Quelle: http://www.heimat-kleve.de/impressionen_I/impressionen_I/klever_hafen/061912.jpg)

Der Schiffbarmachung des Kermisdahls mit dem Kanalbau zu Anfang des 15. Jh. ließ einen städtischen Ladeplatz am entsprechend benannten Opschlag, südlich der modernen Herzogbrücke entstehen.⁹ Mit der Industrialisierung im 19. Jh. dehnte und verlagerte sich die Hafentätigkeit entlang der Werftstraße weiter nach Norden, jenseits der Herzogbrücke.

3 Technische Vorgehensweise und Untersuchungsverlauf

Vom 24.03.-29.03.2011 wurde unter den Arbeitsbereichen Stelle 3 bis 5 drei Suchschnitte unter archäologischer Begleitung mit dem Bagger lagenweise eröffnet. Stelle 3 und 4 dienten der Lokalisierung der Stadtmauer, bzw. deren Nord- und Oststrang. Stelle 5 sollte mögliche Werft- bzw. Hafenanlagen am Spoykanal aufdecken.

Um die Schnitteröffnung möglichst effektiv zu gestalten wurde deren Positionierung mittels einer digitalen Ausfertigung der historischen Urkarte von 1831 optimiert, die mit der aktuellen Grundkarte in Deckung gebracht wurde (siehe Planbeilage) und Aktualisierungen bis 1911 beinhaltet.

Schnitt Stelle 3 (ca. 10,0 x 3,0 m) war Nord-Süd orientiert und vor der Stadtverwaltung positioniert. In ihm wurden die Stadtmauerbefunde Stelle 6 bis 8 dokumentiert.

Schnitt Stelle 4 (ca. 6,0 x 2,5 m), West-Ost fluchtend, befand sich vor dem Gebäude des Stadtmarketings, Werftstraße 1. Die Stadtmauer wurde hier in gut 3,0 m Tiefe mit den Befunden Stelle 9 und 10 erfasst.

Schnitt Stelle 5, West-Ost ausgerichtet, war ausgehend von der Kanaluferböschung quer durch die Werftstraße hindurch bis in eine angrenzende Rasenfläche hinein geplant. Die vorliegenden Pläne zu Ver- und Entsorgungsleitungen in der Werftstraße standen dieser Ausführung jedoch entgegen,

E. Hannen, Ich denke oft an Cleve, Erinnerungen aus alten Ansichtskarten, Cleve 1994, S. 56-57 mit kommentierten Ansichten des Kanalbereichs zwischen der Alten Brücke und Herzogbrücke.

⁸ Gorissen, Topographie, S. 154.

⁹ Ebda., S. 128-129.

weshalb in Abstimmung mit dem ABR, Herrn Vogt, eine Anpassung vorgenommen wurde. An der Kanaluferböschung wurde unter Stelle 5 zuerst ein ca. 5 m langes und gut 2,5 m breites Kopfloch eröffnet, in dem weitere Ver- und Entsorgungsleitungen eine tiefer gehendes Freilegen verhinderten. Stelle 5 wurde daraufhin westlich der Werfstraße in die Rasenfläche hinein verlagert (hier ca. 24,0 x 3,0 m). Der Schnitt war befundleer, der Bodenaufbau wurde mittels eines Geoprofils bis in ca. 3,0 m Tiefe dokumentiert.

Die Mauerbefunde Stelle 6 bis 8 in Schnitt Stelle 3 wurden zeichnerisch per Hand dokumentiert. Die Mauerreste Stelle 9 und 10 in Schnitt Stelle 4 sind aufgrund der großen Befundtiefe mit einem elektronischen Tachymeter, ergänzt um eine Messskizze, in Lage und Verlauf eingemessen worden.

Die Vermessung wurde über vor Ort gesetzte Vermessungspunkte ausgeführt, die abschließend mittels GPS mit Gauß-Krüger-Koordinaten inkl. m ü. NN – Angaben verknüpft wurden. Die durchschnittliche Geländeoberkante lag bei 16,70 m ü. NN.

4 Ergebnisse

Es wurden nur die Befunde Stelle 6 bis 8 in Schnitt Stelle 3 sowie die Befunde Stelle 9 und 10 in Schnitt Stelle 4 dokumentiert. Der „Werftstraßenschnitt“ Stelle 5 war befundleer; hier ist nur der Bodenaufbau mit einem Geoprofilausschnitt aufgenommen worden. Der Befundbeschreibung schließt sich die Darstellung des Bodenaufbaus in den Suchschnitten an. Zum besseren Verständnis sei auf die Planbeilage im Anhang verwiesen.

4.1 Nordstrang Stadtmauer; Stelle 6-8; 13. Jh.

Mit Schnitt Stelle 3 wurde in nur geringer Tiefe (ca. 0,60m) der ehemalige Nordstrang der Stadtmauer erfasst. Er setzte sich aus den Befunden Stelle 6 bis 8 zusammen. Das eigentliche Stadtmauerstück Stelle 6 war 1,2 m breit erhalten und durch jüngere Erdeingriffe in seinem Verlauf nach Osten gestört. Die Mauerstärke geht konform mit dem 1993 erfassten Teilstück des Nordstranges.¹⁰ Die Mauer, deren Unterkante nicht erfasst wurde, bestand aus den typischen, spätmittelalterlichen, rotorange gefärbten Backsteinformaten sowie einem weißen Kalkmörtel. Die Nord- bzw. ehem. Feldseite der Stadtmauer hatte man nachträglich mit einer bis zu 0,40 m dicken Ziegelschale (Stelle 7) ertüchtigt, die auf einem gut 0,50 m breiten Fundament aus Kalkmörtel und Ziegelbruch aufbaute, welches leicht nach Norden vorsprang. Farbe und Konsistenz der Ziegel (rotbraun, harter Industriebrand) sowie die Längen von 25cm lassen eine Datierung der Mauerreparatur im 19. Jh. wahrscheinlich werden. Ein analoger Befund wurde an demselben Stadtmauerstück schon 1993 festgestellt.¹¹ In dieser Zeit war die Stadtmauer nur noch als Einfassung für den Krankenhausgarten in Funktion, der früher Klostergarten war.

Der Nordstrang der Stadtmauer, vom Kavarinertor im Nordwesten her kommend und am Ufer des Altrheins bzw. heutigen Spoykanals im Netelenhorst-Turm endend, gehört noch der ersten Ausbauphase der Stadtmauer an, die über die Schriftquellen in die 2. Hälfte des 13. Jh. datiert.

4.2 Oststrang Stadtmauer; Stelle 9-10; 1446

In Schnitt Stelle 4, vor dem Stadtmarketing platziert, kamen erst in größerer Tiefe (ca. 3,0 m) die Stadtmauerbefunde Stelle 9 und 10 zum Vorschein. Von der Stadtmauer (Stelle 9) konnte nur die Innen- bzw. Stadtseite freigelegt werden. Die dokumentierte Breite betrug etwa 0,90 m. Die Außenseite war aus Gründen der Arbeitssicherheit sowie angrenzende Leitungstrassen zur Werfstraße hin nicht weiter zu verfolgen. Die rotorangen Backsteine hatte eine durchschnittliche Länge von 27cm, wegen des Ausbruchs war wie bei dem Stadtmauerstück in Schnitt Stelle 3 kein Mauerverband mehr zu beurteilen. Im Osten baute auf dem spätmittelalterlichen Mauerwerk Stelle 9

¹⁰ Siepen, Suchschnitt (wie Anm. I), S. 199.

¹¹ Ebda.

wieder neuzeitlich/modernes Ziegelmaterial, Stelle 10, in zwei bis drei Lagen auf. Es dürfte sich dabei um Reste einer Hausbebauung handeln, die auf der Urkarte von 1831 an dieser Stelle verzeichnet ist (s. Planbeilage).

Der Baubeginn für den Stadtmauerbefund Stelle 9 ist archivalisch für den Sommer 1446 überliefert. Es ist dabei zu betonen, dass dieser neue östliche Stadtmauerstrang einen älteren, weiter zurück zur Stadt liegenden Stadtmauerzug aus dem Anfang des 15. Jh. ersetzte, der nicht Gegenstand der aktuellen Untersuchung war.

4.3 Bodenaufbau in Schnitt Stelle 3 bis 5

Entgegen der Befunduntersuchung von 1993 waren im Umfeld der Stadtmauerbefunde in Schnitt Stelle 3 und 4 keine älteren Kulturschichten mehr vorhanden. In beiden Schnitten dominierte eine Schuttverfüllung. Besonders tief reichte diese Verfüllung in Stelle 4 (ca. 3,0 m), vor dem Haus Werfstraße 1. Diese Örtlichkeit war zu Anfang des 20. Jh. großen baulichen Veränderungen unterworfen, in dem die Herzogbrücke und mit ihr die Herzogstraße als Anbindung zur Stadt hin entstanden. Auf der zitierten Urkarte von 1831, welche Nachträge bis 1911 darstellt, ist die neue Straßenführung, jedoch noch ohne Brücke (1904), schon eingezeichnet (s. Planbeilage). Die zuvor hier auf der Stadtmauer stehenden Häuser, nördlich und südlich von Schnitt Stelle 4, sind hierfür abgerissen worden (s. Abb. 3).

In Schnitt Stelle 5 waren bis in etwa 2,5 m Tiefe horizontale Lehm-Sandverfüllungen mit variierender Ziegelbruch/-splitt Beimengung zu beobachten. Darunter folgte der anstehende, kiesige Sandboden. Ob es sich bei diesen Verfüllungen um Zuschüttungsschichten des Stadtgrabens handelt oder um anderweitig deutbare Geländeplanierungen ist zur Zeit nicht zu beantworten.

5 Zusammenfassung

Im Verlauf einer Sachverhaltsermittlung in Kleve, hier BPlan Nr. I-279-I, Klever Unterstadtbebauung, wurde mit drei Suchschnitten das Stadtmauer- und Spoykanalumfeld archäologisch untersucht. Mit zwei Suchschnitten konnte ein Stück des nördlichen Stadtmauerstranges aus dem 13. Jh. sowie dessen Erweiterung zur Ostflanke hin aus der Mitte des 15. Jh. dokumentiert werden. Letztere Erweiterung ersetzte einen älteren, weiter zur Stadt hin liegenden Stadtmauerzug aus dem Anfang des 15. Jh., der nicht Gegenstand der aktuellen Untersuchung war. An beiden Mauerstücken waren neuzeitliche Ergänzungen (Mauerschalenreparatur bzw. Hausbebauung) noch ablesbar.

Der dritte Suchschnitt, zur Klärung des Vorhandenseins von Werft- und Hafenanlagen am Westufer des Spoykanals, war bis auf Verfüllschichten befundleer. In den Stadtmauerschnitten hingegen dominierten Schuttverfüllungen.

Datierendes Fundgut wurde nicht geborgen.

Kleve, 03.04.2011

Jens-Holger Wroblewski
Jürgen Kahler