



Faszinierende Entdeckung unter der Erdoberfläche

Geophysikalische Messungen erlauben Rückschlüsse auf den Standort der Burg auf Ringboke

von Irene Burkert und Bernhard Kößmeier

Vielerorts schlummern unter der Oberfläche heutiger Landschaften Reste historischer Gebäude, Gebrauchsgegenstände früherer Jahrhunderte und sonstige Überbleibsel längst vergangener Zeiten. Sie zu finden und wieder ans Tageslicht zu holen, ist der Traum vieler Historiker und Archäologen. Längst nicht immer besteht dazu allerdings die Möglichkeit, weil zum Beispiel frühere Plätze von Bedeutung im Laufe der Jahrhunderte anderweitig genutzt und überbaut wurden – oder weil schlicht und einfach die finanziellen Mittel für Ausgrabungen fehlen.

Eine besondere Freude war es deshalb für Delbrücks Stadtheimatspfleger Bernhard Kößmeier, ein Stückchen Heimatgeschichte auf andere Weise wieder ins Licht rücken und so vor dem Vergessenwerden bewahren zu können. Unterstützung erhielt er dabei von dem Archäologischen Freundeskreis OWL um Gerhard Kroos aus Lemgo und Horst Burger aus Hüllhorst, die sich im Delbrücker Land mit einer neuen geophysikalischen Messmethode auf Spurensuche begaben und auch tatsächlich eine interessante Entdeckung machten. Ringboke heißt eine Straße in Delbrücks südlichem Stadtteil. Im täglichen Sprachgebrauch hat sich dort die Formulierung „auf Ringboke“ durchgesetzt, die charakteristisch ist für die Lage: Denn es handelt sich um ein höheres Gelände inmitten einer tiefen Ebene, die ständig von den Überschwemmungen der Lippe heimgesucht wird. Ob dieses kleine Hochplateau eine natürliche Erhebung ist, oder ob sie künstlich aufgeschüttet wurde,



Dieses Gemälde vom „Ambthaus Bocke“ – 1665 von Carl Fabritius angefertigt – ist die älteste bekannte Darstellung von Ringboke.

ist bis heute nicht bekannt. Es war aber ohne Zweifel Standort der Burg, die Bernd von Hörde zu Störmede 1354 erbaute. Innerhalb der Umwallung siedelten sich auch einige Höfe an. Diese Festung bot den Menschen der Umgebung Schutz. Verkehrstechnisch lag Ringboke optimal am Kreuzungspunkt einer von Norden nach Süden verlaufenden Straße mit der Lippe. Der Adelssitz konnte hier bestmöglich Brückenzoll erheben. Und da die Lippe zumindest zeitweise schiffbar gewesen ist, bot sich diese Stelle gut als Umschlagplatz für Waren aller Art an. Andernorts sind aus Gründungen mit solch guten Voraussetzungen große Gemeinwesen entstanden. Ringboke konnte sich dagegen

nur beschränkt entwickeln, da die Lippe unberechenbar blieb. Die Boker Burg war einer wechselhaften Geschichte ausgesetzt und im Dreißigjährigen Krieg mehrfach Ziel militärischer Auseinandersetzungen. Zwei Jahre vor Kriegsende eroberten schließlich 1646 die Schweden Ringboke und zerstörten die Burg, die Kapelle und die Häuser.

1658 ließ der Paderborner Fürstbischof Dietrich Adolf von der Recke die Burg schlossartig wieder aufbauen und die Festungswälle erneuern. Einzelne Bauern verließen gleichzeitig die Hofstellen auf Ringboke und siedelten in die Feldflur aus. „Auf dem Ring“ lichtete sich die Wohndichte. Bis ins 19. Jahrhundert diente die Burg als Sitz der Boker Amt-

männer. Als sie zunehmend verfiel, begann der langsame Abriss, selbst die Ruinen sind heute nicht mehr sichtbar. Nur die östliche Umwallung hebt sich noch deutlich in der Landschaft ab. Zu Beginn der Standortsuche musste der Archäologische Freundeskreis OWL zunächst einmal vorhandene Ansichten, Gemälde und Grundrisse auswerten. Die älteste Darstellung, ein im Auftrag von Fürstbischof Ferdinand von Fürstenberg erstelltes Gemälde von Carl Fabritius aus dem Jahr 1665 zeigt das „Ambthaus Bocke“. Um 1670 lassen sich Radierungen datieren, die der Hofmaler Johann Georg Rudolphi als Vorlagen für Kupferstiche zum Druck der „Monumenta Paderbornensis“ anfer-

Inhalt

„Tiefschürfend“

Neueste Messergebnisse werfen weitere Fragen für Archäologen auf

Seite 2

„Wasserstraße“

Geologische Veränderungen beeinflussen Schifffbarkeit der Lippe

Seite 4

Impressum

Herausgeber: Bernhard Kößmeier,
Stadtheimatspfleger Delbrück

Für namentlich gezeichnete Beiträge sind die Autoren verantwortlich.

Gesamtproduktion: Rehling GmbH
Graphischer Betrieb und Verlag,
Mastholter Straße 84,
33397 Rietberg.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucke, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers oder Autors.



Der Plan aus dem Jahr 1773 zeigt den Grundriss der Festung und die Burg mit einflügeligem Haus und eingezogenem Burgfried.

tigte. Das Boker Motiv entstand vermutlich nicht vor Ort, sondern nach dem Gemälde von Fabritius. August Christian Fleischmann schließlich stach die Kupferplatte für den Druck von „Boca ad Luppiam, hodie Böcke“ von

1713. Ein Ausschnitt aus dem „Plan des Lippe-Stroms“ aus dem Jahr 1773 zeigt den Grundriss der Festungsanlage und die Burg mit einflügeligem Haus und eingezogenem Burgfried. Diese Form wäre etwa in das 14. Jahr-



Ein aus Steinen auf dem Messdiagramm gebautes Modell zeigt, wie die Mauerreste unter der Erdoberfläche aussehen könnten.

hundert und somit in die Gründungszeit der Burg zu datieren. Horst Burger und Gerhard Kroos kam schließlich der Zufall zur Hilfe: Bei heißem und trockenem Wetter zeichnete sich auf dem von der Straße Ringboke aus gesehen jenseits der Boker Straße, dem Bach Gunne und der dortigen Bebauung gelegenen Feld, auf dem die Hobby-Archäologen den Standort der Burg annahmen, eine runde Stelle ab, auf der der Mais schlechter wuchs als ringsum. Die Vermutung lag nahe, dass dort die Bodenbeschaffenheit eine optimale Versorgung der Pflanzen mit Wasser verhinderte. Mit Hilfe ihres neuen Szintillationszählers, einem sehr empfindlichen Messgerät für radioaktive Gammastrahlung, nahmen sie in diesem

der Messergebnisse schließlich eine Art Lageplan dessen, was sich bis heute noch unter der Erdoberfläche befindet. So entdeckten die Archäologie-Freunde nicht nur Schutt und Geröll, sondern konnten auch auf Fundamentreste schließen. Das Oberflächendiagramm zeigte ihnen den Grundriss eines Turms mit einen Durchmesser von acht bis neun Metern – typisch für die Entstehungszeit der Boker Burg im 14. Jahrhundert – sowie ein oder zwei angeschnittene Gebäude. Die Lage der entdeckten Mauerreste bestätigen den im Plan von 1773 dargestellten Grundriss im südöstlichen Bereich des Burgebäudes. Zudem lokalisierten die Untersuchungen einen Teilbereich der südwestlichen Schanze.

Neue Fragestellungen ergeben sich nun aus dem Widerspruch, dass das Gemälde von Fabritius aus dem Jahr 1665 einen ganz anderen Baukörper zeigt, der nicht zu diesem 1773 dargestellten und durch die Messungen bestätigten Grundriss passt. Heutige Erklärungsversuche bleiben aufgrund mangelnder Kenntnisse nur spekulativ. Tragfähige Antworten dazu könnte letztendlich nur die Archäologie finden.

Turm hatte Durchmesser von acht bis neun Metern

Bereich Messungen entlang der Linien eines vorher definierten Rasters vor. Weil die Gammastrahlung aus dem Erdinneren von verschiedenen Materialien im Boden – wie zum Beispiel Wasser, Sand oder Gestein – unterschiedlich absorbiert wird, zeigte die Computerauswertung



Von 1713 ist der Kupferstich von August Christian Fleischmann, für den Johann Georg Rudolphi vermutlich anhand des Bildes von Fabritius Vorlagen fertigte.

Literatur und sonstige Quellen:

Josef Tönsmeier, Das Lippeamt Boker, Herausgeber Amtsverwaltung Salzkotten Boker, Rheine 1968; Dirk Strohmman, Johann Georg Rudolphi 1633-1693, Das druckgraphische Werk, Paderborn, 1981, www.archaeologischer-freundeskreis-owl.de.
Fotos: Ambthaus Boker 1665, Gemälde von Carl Fabritius, Dieter Henning; Ausschnitt aus dem Plan des Lippestroms von 1773, Staatsarchiv Münster; Modellfoto, Irene Burkert; Boca ad Luppiam, hodie Böcke, Kupferstich aus der Monumenta Paderbornensis von 1672.



Schon die Römer nutzten die Lippe als Transportweg

Ausbau der Wasserstraße im 18. Jahrhundert – Karte von 1859 zeigt kleinen Hafen bei Ringboke

von Gerhard Kroos

Schon vor rund 2000 Jahren wurde die Lippe zwischen Wesel (Mündung in den Rhein) und Anreppen mit Schiffen befahren. Was spricht für diese Feststellung? Es sind die heute bekannten römischen Lager (Dorsten – Holsterhausen, Haltern, Beckinghausen, Oberaden und Anreppen), ihre Position zum Fluss und ihr unmittelbarer Bezug zur Lippe. Aber auch die historischen schriftlichen Überlieferungen (Paterculus: Historia Romana II/121, Tacitus: Annalen I/60, 70 und II/6 [Bau von 1.000 Schiffen], 8, 23, 24) bestätigen, dass die Römer das Schiff für Waren- und Menschentransporte nutzten. Deutlich wird bei Tacitus, dass auch die Lippe als Wasserstraße genutzt wurde

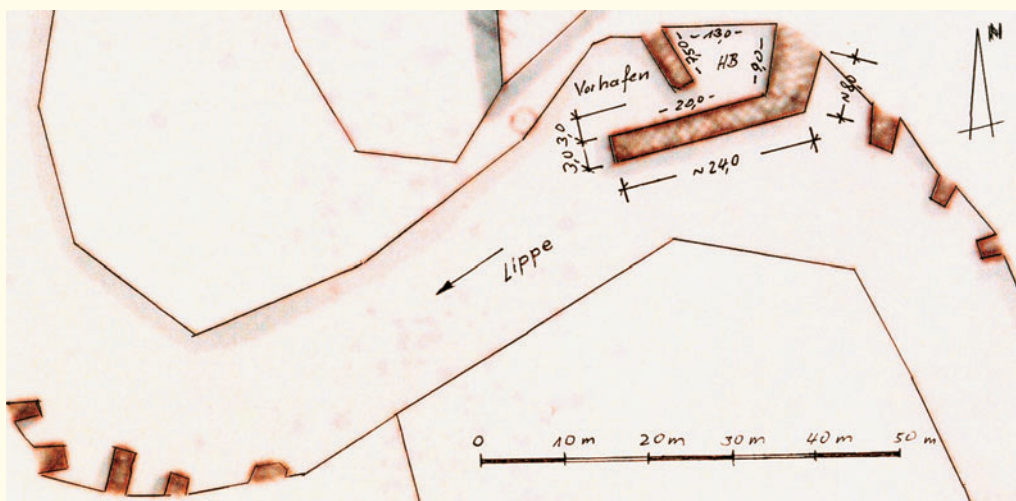
Schiffe wurden von Pferden und Menschen gezogen

(Historien 5/22, 3: „Es war schon helllichter Tag, als die Feinde (Germanen) auf den gekaperten Schiffen zurückfuhren und das Flaggschiff, eine Trireme, als Geschenk für Veleda (eine germanische Seherin) auf der Lippe wegführten.“ Mit dem Schiffstyp Trireme (römisches Kriegsschiff) wird auch eine Aussage zur Schiffsgröße getroffen. Leider erfahren wir nicht, wie weit die Lippe flussaufwärts befahrbar war. Viele Jahrhunderte danach, auch im frühen und hohen Mittelalter, fehlen Nachrichten über eine Nutzung der Lippe als Schiffsweg.

Es ist davon auszugehen, dass die Lippe ihren Verlauf ständig geändert haben wird, zum einen hervorgerufen durch natürliche Umlagerungen (Abtrag an den Prallhängen und Sedimentation an den Gleithängen, Durchbrüche an den Flussschleifen), zum anderen durch anthropogene Eingriffe (Errichtung von Wehranlagen, Mühlen, Durchstiche



Eine detailliert beschriftete Feldmesserkarte aus dem Jahr 1859 zeigt genau die Lage des Hafens nahe der Siedlung auf Ringboke etwa 230 Meter nordöstlich der Brücke über die Lippe.



Der Verfasser der Karte hat den Hafen sogar mit genauen Maßangaben versehen, wie diese Detailansicht zeigt. Die Maße belegen auch, wie breit der Fluss an dieser Stelle gewesen sein muss.



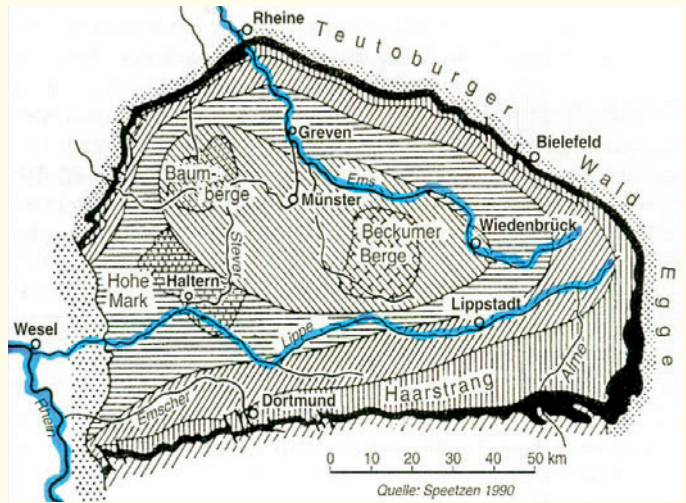
Der römische Historiker Tacitus berichtet von einer Trireme auf der Lippe. Sie ähnelte der hier dargestellten Liburne, besaß jedoch drei Ruderreihen. Nicht bekannt ist, wie weit die Römer damit flussaufwärts fuhren.

von Mäandern und Schleusen). Die lokale Schifffahrt zwischen den Wehren blieb möglich und wurde bei Trockenheit durch Anstauung sogar erleichtert. Gleiches gilt für die Flößerei und die Fahrt mit kleinen Booten, weil Durchlässe in den Wehren dies ermöglichten. Letzteres zeigt ein Gemälde aus dem Jahre 1665. Ähnliche Kupferstiche (von 1672 und 1737, die möglicherweise nach der gleichen Vorlage entstanden sind) zeigen ein auf der Lippe fahrendes kleines prahmartiges Boot, welches in der einen Darstellung gerudert in der anderen gestakt wird.

Im 18. Jahrhundert entstanden dann Pläne zur Begradigung der Lippe, zum Beispiel 1707 von Hamm bis Wesel, 1773 von Bocke bis Hamm. Im Jahre 1739 richtete der Staat Preußen eine Schifffahrt auf der Lippe ein, um das Unnaer Salz von der preußischen Mark in das ebenfalls preußische Cleve am Niederrhein zu transportieren. Neben der Salzschifffahrt wurden auf der unteren Lippe auch andere Massengüter transportiert, zum Beispiel wurde 1766 in Dorsten ein Kohleumschlag eingerichtet, um Cleve, Moers und Geldern mit Steinkohle aus dem

Ruhrgebiet zu beliefern.

Anfang des 19. Jahrhunderts entstanden Schleusen um die Schifffahrt zu beleben. Die zuletzt gebaute Schleusanlage von Lippstadt (die 19.) wurde 1830 dem Verkehr übergeben. Parallel dazu wurden im Jahre 1821 alles Holz von den Ufern abgehauen, das Flussbett übersichtlicher gestaltet und an einigen Stellen erweitert. Noch im selben Jahre fand die erste Strombefahrung von Lippstadt bis Bocke statt. Die Lippeschifffahrtsgesellschaft von Born und Gockel zu Lünen hatte für die Tour von Lippstadt nach Paderborn ein Schiff gebaut (getauft auf den Namen Liborius). Es wurde durch zwei Pferde und mehrere Menschen stromaufwärts gezogen (getreidelt). Am 18. Mai 1821 kam es „quälend“ in Bocke an. Die Ladung des Schiffes bestand aus 50 Tonnen Steinkohle und einigen tausend Pfund Kaufmannsgütern. Nachdem es umgeladen war, fuhr es am nächsten Tag um die Mittagszeit wieder zurück, jetzt mit 150 Tonnen (wahrscheinlich handelt es sich dabei nicht um eine Gewichtsangabe) Salz beladen. Der Ausbau des Flussbettes ging weiter. Im Jahre 1825 einigten

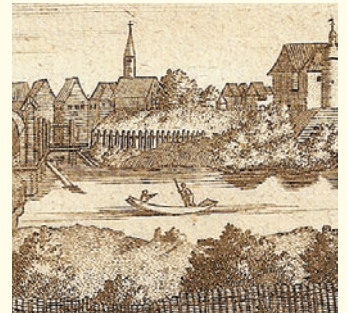


Großflächige Bergsenkungen mit bis zu mehr als zehn Meter Höhe, zunächst links, dann auch beiderseits der Lippe beeinflussten Zuflüsse und Wasserstand und somit auch die Schifffahrt der Lippe.

sich der Freiherr von Fürstenberg und die Gemeinde Bocke über die Begradigung des Lippebettes zwischen den Ländereien des Fürsten und der Pfarrei Bocke. Die Lippeschifffahrtskommission ließ auf ihre Kosten am Fluss mehrere Leinpfade und

Hochwasserkatastrophen setzen Schifffahrt ein Ende

Brücken anlegen. Im Jahre 1835 weilte die Kommission in Bocke und 1836 befuhr sie den Lippefluss. Es ist davon auszugehen, dass zu diesem Zeitpunkt der kleine Hafen, ca. 230 Meter nord-östlich der Lippebrücke, bei Ringboke bestand. In einer Feldmesserkarte aus dem Jahre 1859 ist er noch eingetragen. Der Plan wurde vom Verfasser beschriftet und mit Maßen versehen. Aber schon die Überschwemmung der Lippe im Jahre 1837 brachte die Schifffahrt zeitweilig zum Erliegen, und die folgenden häufigen Hochwasserkatastrophen (1838, 1840, 1871, 1880, 1881, 1890) setzten der mit so viel Hoffnung begonnenen Lippeschifffahrt ein Ende. Meines Erachtens haben die Naturereignisse des 19. Jahrhunderts nur die Folgen der rasend



Mehrere historische Bilder zeigen auf der Lippe fahrende Boote.

schnell voranschreitenden Industrialisierung vorweg genommen. Im ausgehenden 19. und im 20. Jahrhundert verändert der Bergbau das Lippetal. Großflächige Bergsenkungen bis zu mehr als zehn Meter Höhe, zunächst links, dann auch beiderseits der Lippe (jedoch nicht unter dem Flussbett) veränderten die Zuflüsse und damit den Wasserstand. Außerdem wurde dieser durch die rapide wachsende Bevölkerung und Industrie negativ beeinflusst und damit die Schifffahrt der Lippe erschwert. Zieht man die veränderten Transportmöglichkeiten (Güterverkehr auf Schiene und Straße) mit ins Kalkül, hatte die Schifffahrt auf solchen kleinen Flächgewässern – und das ist die Lippe – keine Zukunft.

Literatur: Josef Tönsmeier, Das Lippeamt Bocke, Hrsg. Amtsverwaltung Salzkotten Bocke, Rheine 1968; Eckhard Bremer, Die Nutzung des Wasserweges zur Versorgung der römischen Militärlager an der Lippe, in: Siedlung und Landschaft in Westfalen 31, Münster 2001;

Fotos: Ulfert, Feldmesserkarte von 1859, Staatsarchiv Münster; Lippehafen bei Bocke, Ausschnittvergrößerung aus Ulfert, Feldmesserkarte von 1859, Staatsarchiv Münster; Römisches Kriegsschiff, Liburne, Modellfoto von Irene Burkert; Gestakter Prahm auf der Lippe, Ausschnittvergrößerung vom Kupferstich aus der Monumenta Paderbornensis von 1672; Geologische Karte, Lippe und Emstal, aus: Eckhard Bremer. S. 16.