



<https://publications.dainst.org>

iDAI.publications

ELEKTRONISCHE PUBLIKATIONEN DES
DEUTSCHEN ARCHÄOLOGISCHEN INSTITUTS

Dies ist ein digitaler Sonderdruck des Beitrags / This is a digital offprint of the article

Sebastian Messal – Hauke Jörns – Martina Karle – Friedrich Lüth
Ostseeraum, Deutschland/Polen: Die frühmittelalterlichen Emporien im südwestlichen Ostseeraum und ihre Häfen

aus / from

e-Forschungsberichte

Ausgabe / Issue **2 • 2016**

Seite / Page **31–37**

<https://publications.dainst.org/journals/efb/1571/4474> • urn:nbn:de:0048-journals.efb-2016-2-p31-37-v4474.2

Verantwortliche Redaktion / Publishing editor

Redaktion e-Jahresberichte und e-Forschungsberichte | Deutsches Archäologisches Institut

Weitere Informationen unter / For further information see <https://publications.dainst.org/journals/efb>

Redaktion und Satz / **Annika Busching (jahresbericht@dainst.de)**

Gestalterisches Konzept: Hawemann & Mosch

Länderkarten: © 2017 www.mapbox.com

©2017 Deutsches Archäologisches Institut

Deutsches Archäologisches Institut, Zentrale, Podbielskiallee 69–71, 14195 Berlin, Tel: +49 30 187711-0

Email: info@dainst.de / Web: dainst.org

Nutzungsbedingungen: Die e-Forschungsberichte 2016-2 des Deutschen Archäologischen Instituts steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International. Um eine Kopie dieser Lizenz zu sehen, besuchen Sie bitte <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Terms of use: The e-Annual Report 2016 of the Deutsches Archäologisches Institut is published under the Creative-Commons-Licence BY – NC – ND 4.0 International.

To see a copy of this licence visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



OSTSEERAUM, DEUTSCHLAND/POLEN

Die frühmittelalterlichen Emporien im südwestlichen Ostseeraum und ihre Häfen



Die Arbeiten der Jahre 2012 bis 2015

Präsidialbereich des DAI – Referat für Kulturgüterschutz

von Sebastian Messal, Hauke Jöns, Martina Karle
und Friedrich Lüth



e-FORSCHUNGSBERICHTE DES DAI 2016 · Faszikel 2
urn:nbn:de:0048-DAI-EDAI-F.2016-2-08-7

During the Early Middle Ages the Baltic Sea region formed the zone of contact between the Scandinavian kingdoms, the Frankish Empire, and the Baltic and Slavic tribal areas. In the area between the Bay of Wismar and Gdańsk Bay, populated by Slavs during the Early and High Middle Ages, nine maritime trading centres have been identified so far; their harbours were key interfaces between land and water transport. The research plan envisages a systematic and interdisciplinary investigation of the harbour structures of these early medieval sites from a topographical, economic and social perspective.

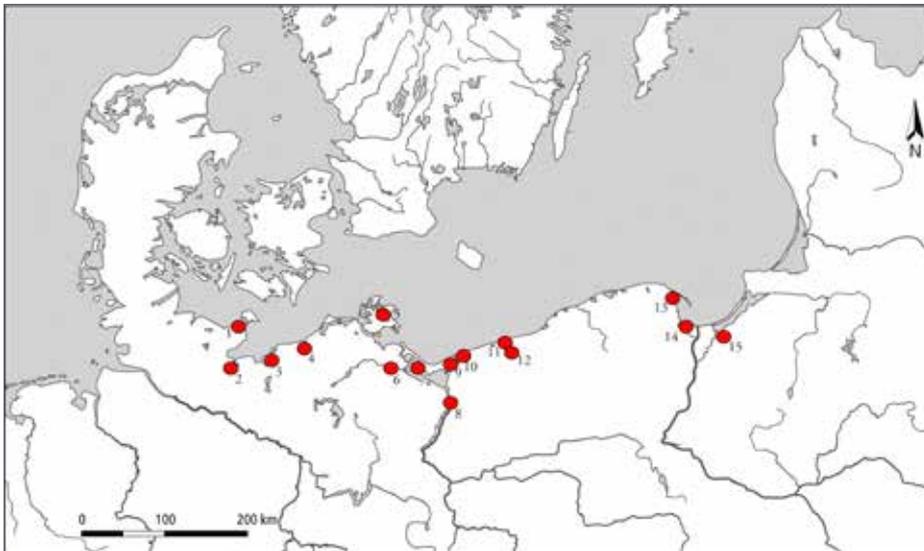
Kooperationspartner: Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung Wilhelmshaven (NIhK); Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern; Untere Denkmalschutzbehörde der Hansestadt Rostock; Nationalmuseum Stettin (Polen); Nationales Maritimes Museum Danzig (Polen); Polnisches Geologisches Institut Danzig (Polen); Wikingerschiffsmuseum Roskilde (Dänemark; beratende Funktion).

Förderung: Deutsche Forschungsgemeinschaft.

Leitung des Projektes: F. Lüth, H. Jöns (NIhK).

Team: M. Karle (NIhK), S. Messal.

Der Ostseeraum bildete während des frühen Mittelalters die Kontaktzone zwischen den skandinavischen Königreichen, dem fränkischen Reich und den baltischen bzw. slawischen Stammesgebieten. In dieser Zeit entstand ein gesellschaftlich, ethnisch, religiös und wirtschaftlich heterogener Wirtschaftsraum, der ausgezeichnete Voraussetzungen für die Erschließung neuer Märkte und die Kommunikation von Innovationen bot. Der Ostseeraum



1

erlebte seit dem 8. Jahrhundert eine Blüte des Fernhandels und die Etablierung und Festigung eines überregionalen Verkehrsnetzes. Das zentrale Element in der Organisation des frühmittelalterlichen Warenaustausches repräsentieren auf überregionalen Handel und Handwerk spezialisierte Küstenansiedlungen, die seit dem 8. Jahrhundert im gesamten Ostseeraum gegründet wurden und als Etappenorte des ostseeweiten, aber auch binnenländischen Fernhandels wichtige Schnittstellen zwischen Wasser und Land darstellten. In dem von Slawen besiedelten Gebiet zwischen der Lübecker und der Danziger Bucht sind derzeit neun entsprechende Plätze – Alt-Lübeck, Groß Strömkendorf, Rostock-Dierkow, Ralswiek, Menzlin, Wolin, Szczecin, Bardy/Świelubie, Janów Pomorski – archäologisch eindeutig nachgewiesen; aufgrund historischer und archäologischer Überlieferungen sowie theoretischer Überlegungen sind weitere Plätze im Bereich des Oldenburger Grabens (Starigard/Oldenburg) und des Barther Boddens, auf der Insel Usedom, im Oder-Mündungsgebiet bei Kamień Pomorski sowie an der Parsęta-Mündung bei Kołobrzeg und Gdańsk an der Weichsel-Mündung zu vermuten (Abb. 1).

Der Kenntnisstand zu den Seehandelsplätzen an der südlichen Ostseeküste ist – zumeist bedingt durch kleinräumige Ausgrabungen oder moderne Überbauung – lokal und regional sehr unterschiedlich; die Genese, die wirtschaftliche und soziale Bedeutung und Funktion, aber auch die demographische Zusammensetzung der Bevölkerung einiger dieser Plätze konnten zum Teil recht zuverlässig rekonstruiert werden. Zudem zeigt sich deutlich, dass topographische und verkehrsgeographische Gesichtspunkte nicht nur bei der Wahl eines Standortes eine zentrale Rolle gespielt, sondern auch für den Ausbau bzw. für den Niedergang der Emporien von großer Bedeutung gewesen sein dürften. Die zunehmende Unwirtschaftlichkeit von Häfen infolge von Wasserstandsänderungen und technologischen Entwicklungen im Schiffsverkehr konnte zur Verlegung der Hafensareale bzw. ganzer Siedlungen an verkehrsgünstigere Lokalitäten führen; wiederholt wurden jedoch im Bereich von Häfen auch umfangreiche Baumaßnahmen in Form von Instandsetzungen sowie Aus- und Umbauten nachgewiesen. Dies lässt sich im

1 Auf Handel und Handwerk spezialisierte Küstenansiedlungen entlang der südlichen Ostseeküste. 1 Starigard/Oldenburg; 2 Alt Lübeck; 3 Groß Strömkendorf; 4 Rostock-Dierkow; 5 Ralswiek; 6 Menzlin; 7 Usedom; 8 Szczecin; 9 Wolin; 10 Kamień Pomorski; 11 Kołobrzeg; 12 Bardy/Świelubie; 13 Puck; 14 Gdańsk; 15 Janów Pomorski (Grafik: S. Messal).



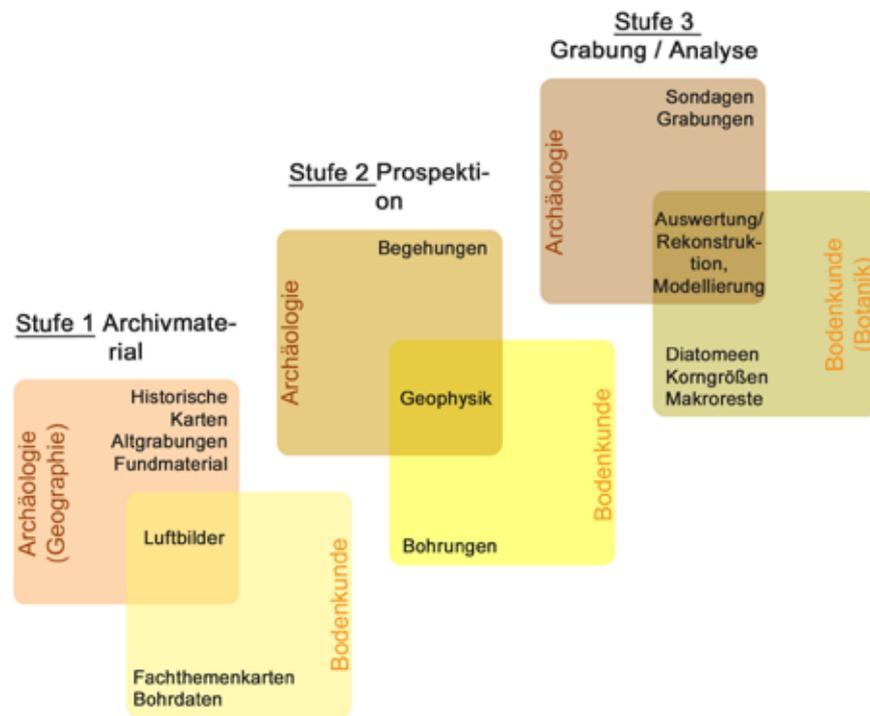
2

Untersuchungsgebiet am besten in Haithabu beobachten, wo es im Verlauf des 9. bis 11. Jahrhunderts immer wieder zur Erneuerung und Anpassung der Hafenanlagen an die Veränderungen im Schiffbau gekommen ist. Daher ist eine Untersuchung der Hafenstrukturen frühmittelalterlicher Seehandelsplätze nicht nur für das Verständnis der jeweiligen Siedlungsentwicklung, sondern auch für den überregionalen Warenaustausch und die Entwicklung der früh- und hochmittelalterlichen Seeschiffe und der damit verbundenen zunehmenden Transportkapazitäten von größtem Interesse.

Vor diesem Hintergrund werden seit 2012 im Rahmen des DFG-Schwerpunktprogrammes „Häfen von der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter“ neue Forschungen zu den im Vergleich zu Haithabu bislang weniger gut erforschten Häfen der Emporien im südlichen Ostseeraum durchgeführt. Archäologische Nachweise frühmittelalterlicher Hafenanlagen wurden bisher nur in Ralswiek auf Rügen, Wolin, Szczecin und Gdańsk erfasst; in Menzlin, Usedom, Kamień Pomorski, Kołobrzeg oder Janów Pomorski weisen infrastrukturelle Baumaßnahmen (Straßen, Brücken, Kanäle), charakteristisches archäologisches Fundmaterial (Bootsniete, Holzdübel, Schiffsteile) und Schiffsfunde auf Hafenable hin, ohne dass zurzeit weitere Aussagen zur Ausdehnung bzw. zur Konstruktion gemacht werden können. In Groß Strömkendorf führten die Auswertung von Luft- und Satellitenaufnahmen gemeinsam mit geologischen und geophysikalischen Prospektionsarbeiten zum Nachweis eines Hafenbeckens (Abb. 2).

Fragestellung

Da eine systematische interdisziplinäre Untersuchung der Hafenstrukturen frühmittelalterlicher Seehandelsplätze zwischen Wismarer und Danziger Bucht noch aussteht, bilden grundlegende Fragestellungen zur Einordnung und zum Verständnis der Hafenstrukturen den Fokus der aktuellen Untersuchungen. Insbesondere sollen neue Erkenntnisse zu Struktur, Funktion, Anbindung und Entwicklung von Häfen gewonnen werden. Weiterhin gilt es, umweltgeschichtliche Prozesse wie Veränderungen des Meeresspiegels und



3 Strukturierung des angewandten Methodenspektrums (Grafik: A. Siegmüller).

4 Rostock-Dierkow. Geophysikalische Prospektion der Universität Kiel mit dem Georadar im Bereich des mutmaßlichen Hafensareals (Foto: S. Messal).



die daraus resultierenden paläogeographischen Veränderungen wie Verlandungsprozesse oder Verlagerungen von Wasserläufen zu rekonstruieren.

Neben ökologischen Faktoren ist die Entwicklung von Hafenanlagen aber auch stets durch ökonomische Entwicklungen und deren Dynamik geprägt. Die Häfen in ihrer Funktion als Brücken zwischen den Systemen des Transports und des Handels sind bislang nur in einem geringeren Umfang erforscht worden; Untersuchungen von Häfen als Umschlagplatz für Waren erlauben demnach auch Einblicke in die ökonomischen Rahmenbedingungen der eigentlichen Siedlungsbereiche. Eine vergleichende Analyse der an der slawisch besiedelten Küste gelegenen Häfen bietet die Möglichkeit, durch die Auswertung der im Bereich der Häfen, der dazugehörigen Handelsplätze und ihrem näheren Umfeld geborgenen Gegenstände neue Erkenntnisse über die chronologisch differenzierte Entwicklung der jeweiligen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedeutung zu gewinnen.

Methodik

Das Ostseehafenprojekt stützt sich auf die grundlegenden Methoden der archäologisch-historischen sowie geowissenschaftlichen Forschung. Diese umfasst geophysikalische Prospektionen, geologische Bohrungen, archäologische Geländeforschungen, die Aufarbeitung und Überprüfung von Dokumentationen archäologisch untersuchter Häfen sowie bodenkundlich-landschaftsarchäologische Untersuchungen zur Rekonstruktion der Paläogeographie (Abb. 3). Die Verknüpfung geologischer Bohrungen mit geophysikalischen Methoden (Abb. 4), die eine flächenhafte Aufnahme verschiedener Anomalien im Untergrund nachweisen lassen, bietet eine sehr geeignete Datengrundlage einerseits zum großräumigen Verständnis des Bodenaufbaus, andererseits erleichtert sie die Flächenauswahl für die archäologische Detailuntersuchung in Form von Grabungsschnitten und Sondagen.

Die Erhebung eigener Proxydaten im Rahmen der geoarchäologischen und archäologischen Arbeiten ist dabei von größter Bedeutung, da diese detaillierte Erkenntnisse zur Landschaftsentwicklung und -veränderungen auf



- 5 Groß Strömkendorf. Geophysikalische Prospektion der Universität Kiel im Flachwasserbereich des mutmaßlichen Hafenbeckens (Foto: S. Messal).
- 6 Rostock-Dierkow. Blick auf die Grabungsfläche 2015 im mutmaßlichen Hafenaerial westlich des Primmelbergs. In Hintergrund ist das Stadtzentrum von Rostock zu erkennen (Foto: M. Karle).



lokaler Ebene zulassen. Die Ergebnisse liefern wichtige Daten zur regionalen Stratigraphie und dienen in Verbindung mit Altersdatierungen als Grundlage für die Rekonstruktion von Sedimentations- und Verlandungsprozessen und damit dem Verständnis der paläogeographischen Veränderungen. Durch gezielt angelegte Bohrtransekte sollen die Ergebnisse der geophysikalischen Prospektionen verifiziert sowie detaillierte Erkenntnisse zum Verlauf von im Magnetogramm erkannten Wasserläufen oder Kanälen gewonnen werden, denn lokale Wasserspiegeländerungen oder wechselnde Zugänglichkeiten zu Wasserläufen wirkten sich maßgeblich auf Ausdehnung und Verlauf von Hafenbecken aus.

Aktuelle Forschungen

Die derzeit laufenden Arbeiten im „Ostseehafen-Projekt“ fokussieren auf die Erhebung belastbarer Daten zur Klärung der skizzierten Fragestellungen. Geländearbeiten erfolgten auf den Fundplätzen Groß Strömkendorf (Abb. 5), Rostock-Dierkow, Ralswiek, Usedom, Bardy/Świelubie, Kamień Pomorski und Puck. Die Arbeiten umfassen in erster Linie geomagnetische und geoarchäologische Prospektionen, deren Ergebnisse zudem die Basis für weiterführende Surveys (Georadar, Seismik) des geophysikalischen Zentralprojektes der Kieler Arbeitsgruppe bilden. Archäologische Ausgrabungen erfolgten bisher in Rostock-Dierkow (2013, 2015; Abb. 6), Ralswiek (2014), Usedom (2014) und Bardy/Świelubie (2015).

Für die Fundplätze Ralswiek, Usedom und Rostock-Dierkow haben die bisher erzielten Ergebnisse in der Forschung gängige Vorstellungen zu ihrer Genese und Struktur deutlich verändern können: Für Ralswiek ist nunmehr anzunehmen, dass der Hafen nicht westlich des Handelsplatzes im Bereich eines Sees, sondern östlich am Großen Jasmunder Bodden lag. Für Usedom mehrten sich die Anzeichen, dass der zum befestigten Handelsplatz Bauhof gehörende Hafen nicht direkt am östlichen Ufer des Usedomer Sees zu suchen ist, sondern eher im Bereich des westlich des Bauhofs gelegenen Jürgensees, der, im Schatten des Bauhofs gelegen, eine besonders geschützte Lage besaß. Für Rostock-Dierkow kann es als gesichert gelten, dass es sich



- 7 Rostock-Dierkow. Reste von hervorragend erhaltenen Flechtwerkszäunen und -matten im Bereich von Schnitt 5 (2015) (Foto: S. Messal).
- 8 Rostock-Dierkow. Reste der Flechtwerkmatten im Schnitt 2. Oberhalb der Matten konnte Reste eines Lehmkuppelofens dokumentiert werden (Foto: S. Messal).



bei dem auf dem Warnowufer in den 1980er-Jahren gegrabenen Teil der Siedlung nicht um das Hafenviertel gehandelt hat, sondern vielmehr um einen Teil der östlichen Peripherie des Handelsplatzes. Der Hafen des 8. und 9. Jahrhunderts lag westlich des Primelberges auf torfigem Untergrund, den man im Rahmen einer gewaltigen Baumaßnahme auf einer Größe von mindestens 5000 m² mit Hilfe von Flechtwerkmatten, Sandaufträgen und Bohlenwegen nutzbar gemacht hatte (Abb. 7 und 8). Um 800 n. Chr. erstreckte sich der Handelsplatz somit über mindestens 3 ha und war damit um ein vielfaches größer als bislang angenommen (Abb. 9). Es ist vorgesehen, die Untersuchungen in den kommenden Jahren fortzusetzen und die Prospektionsarbeiten auch verstärkt im Bereich von Emporien wie Bardy/Świelubie und Puck durchzuführen, die auf polnischem Staatsgebiet gelegen sind. Gleichzeitig ist eine Intensivierung der Untersuchung einzelner Häfen vorgesehen; dabei wird Rostock-Dierkow einen Schwerpunkt bilden.

Unter geologischen Gesichtspunkten weisen die drei Untersuchungsplätze große Analogien auf. Alle liegen einige Kilometer entfernt von der offenen Ostseeküste in geschützten Buchten oder Tälern. Bedingt durch ihre Lage, den dominierenden Sedimentationsprozessen und Sedimentquellen – ausgehend von einer stark reliefierten spätglazialen Topographie – weisen sie jedoch eine jeweils spezifische Entwicklung im Holozän auf, die insbesondere durch den littorinazeitlichen Meeresspiegelanstieg geprägt ist.

Zusammenfassung

Ziel des „Ostseehafen“-Projektes ist eine systematische und interdisziplinäre Erforschung der Hafenstrukturen frühmittelalterlicher Seehandelsplätze zwischen der Wismarer und der Danziger Bucht. Die im Zeitraum 2012–2015 durchgeführten Untersuchungen führten zu zahlreichen neuen Ergebnissen zur Landschafts- und Siedlungsgeschichte der einzelnen Untersuchungsräume. So zeichnen sich bereits Muster der Standortauswahl ab: Es wurden für die Anlage von Landeplätzen bzw. Häfen geschützte Lagen in Buchten oder Boddengewässern bzw. an Flussläufen bevorzugt, während die dazugehörige Siedlung in der Regel in unmittelbarer Nähe auf erhöhten Standorten



9

angelegt wurde. Die Landstellen und Uferländer wurden zum Teil durch hölzerne Einbauten stabilisiert, die Zuwegung zwischen Hafen und Siedlung häufig systematisch im Rahmen größerer Infrastrukturmaßnahmen ausgebaut und befestigt. Sofern Gräberfelder bekannt sind, liegen sie meist in erhöhter Lage und boten einen Blick über Handelsplatz und Landeplätze bzw. Hafen. Besonders deutlich zeigte sich die Abhängigkeit der Siedlungskomplexe von paläogeographischen Prozessen. Verlandungsprozesse, Veränderungen des Wasserspiegels oder mehrfache Hochwasserereignisse führten zu umfangreichen Ausbau- und Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Siedlungen und auch der Häfen. Für Bardy/Świelubie und Groß Strömendorf ist anzunehmen, dass die hohe Dynamik des Flusses bzw. der relative Meeresspiegelanstieg ein Grund für die Aufgabe der jeweiligen Siedlung gewesen sein könnte.