

## Die archäologischen Ausgrabungen in der Stralsunder Hafenvorstadt

*Birgit Kulessa*

Die Altstadt Stralsunds liegt auf einer ca. 48 ha großen Geschiebemergelkuppe direkt an der Ostseeküste, durch die dem Strelasund vorgelagerte Insel Rügen vor Stürmen geschützt. An der Landseite war der Stadthügel ursprünglich von Sümpfen umgeben, die im Mittelalter zu Teichen aufgestaut wurden (DEECKE 1905, 143-161). Für die Entwicklung eines Hafens an dieser Stelle waren alte Verkehrswege, die sich hier trafen, und die Fährverbindung nach Rügen ein wesentliches Kriterium (BRUNS & WECZERKA 1967, 211). Deshalb wird von Seiten der Stadtgeschichtsforschung ein slawisches Fährdorf als Vorgängersiedlung der Stadt vermutet (FRITZE 1961, 15-23). Diese Siedlung, die in der Überlieferung mit dem slawischen Namen Stralow erscheint, erhielt 1234 das lübische Stadtrecht.

Der Hafen war für das mittelalterliche Stralsund, wie auch für andere vom Handel existierende Hansestädte, einer der wichtigsten Plätze für die Entwicklung der Stadt. Da Stralsund im Gegensatz zu vielen anderen Handelsstädten eine Flußverbindung zum Binnenland fehlt, war der Fernhandel hauptsächlich vom Seeverkehr abhängig.

Von Mai 1996 bis September 1998 wurde wegen eines Neubauprojektes ein Teil der Stralsunder Hafenvorstadt durch die Stadtarchäologie des Kulturhistorischen Museums archäologisch untersucht (KULESSA i. Dr. 1; SCHNEIDER i. Dr.). Die Arbeiten wurden mit Hilfe von ABM-Kräften und Fachstudenten, u. a. aus Polen und Schweden, durchgeführt. Das über 3500 m<sup>2</sup> große Grabungsgelände befindet sich im Südosten der Stadt (Abb. 1). Ausgegraben wurde der südliche Teil der Hafenvorstadt.

Historische Stadtansichten, die ab der frühen Neuzeit überliefert sind, zeigen, daß die Hafenvorstadt nahezu vollständig mit Häusern bebaut war (EWE 1996, 109). Der Hafen erstreckt sich entlang der gesamten Seeseite der Altstadtinsel. Südlich des Untersuchungsgebietes liegt das Heilgeisthospital, das zu Beginn des 14. Jhs. an diese Stelle verlegt wurde. Im Westen, jenseits der heutigen Wasserstraße, verlief die Stadtmauer, die in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. errichtet wurde.

Schriftliche Quellen, die Auskunft über die Bebauung und Nutzung des Stralsunder Hafens geben,

sind äußerst dürftig. Bauwerke am Hafen werden nur zufällig genannt, z. B. wenn es einem Schreiber darum ging, das Ausmaß einer Flutkatastrophe darzustellen (MOHNIKE, ZOBBER 1833, 193). In einer Nachricht aus dem Jahre 1449 heißt es: "...up St. Gal-len nacht wag hier en so grot storm van dem norden und nordosten, desgliken ken minsch gedacht hedde; denn he makede hir grot water, dat idt oever den steendamm in de doehre floth beth in de straten, ock in etliche keller. Kene brüggen bleven vor der stadt hele; vele schepe, schuten und bote, item zesekahne zerstoetten, dat se hernamals thor seewerts edder tho water nemande nutte wurden; ock vordrunken vele lüde." Diese Quelle enthält zwar wenige, aber interessante Hinweise auf das Aussehen des Hafens in dieser Zeit. Es werden Brücken im Wasser genannt, die nicht heil blieben; Schiffe, die dort anlegten und ein "steendamm", der überflutet wurde. Gerade, weil die Überlieferung besonders für die Frühzeit der Stadtgeschichte so lückenhaft ist, ist es notwendig auf andere Quellengattungen zurückzugreifen.

Abbildungen der Stadt, die auch mehrfach den Stralsunder Hafen zeigen, sind erst ab dem Ende des 16. Jhs. vorhanden (EWE 1996, 104-119). Hier finden sich viele Bauten, auch aus mittelalterlicher Zeit, dargestellt, die heute seit langem verschwunden sind. Trotz aller Liebe zum Detail sind dennoch Einzelheiten oft nicht erkennbar oder gar nicht abgebildet. Viele Darstellungen beruhen nicht auf eigener Anschauung, sondern wurden von anderen Vorlagen nachgeahmt. Die älteste Stadtansicht Stralsunds aus der "Cosmographia" Sebastian Münsters von 1592 trägt die Überschrift "*Der herrlichen und weitberühmten Statt Stettin in Pommern wahrhafte abcontrafactur*" (EWE 1996, 105). Offensichtlich war entweder dem Zeichner oder dem Herausgeber das tatsächliche Aussehen der Städte Stralsund und Stettin nicht bekannt, sonst wäre eine derartige Verwechslung kaum möglich gewesen. Der Hafen ist auf dieser Abbildung nur sehr schematisch dargestellt. Eine bebaute Hafenvorstadt vor der Stadtmauer ist nicht abgebildet, obwohl sie in dieser Zeit zweifellos vorhanden war.

Diese unbefriedigende Quellenlage macht deutlich, welche Bedeutung den im Boden erhaltenen Hinterlassenschaften zukommt. Die materiellen Reste der ehemaligen Hafensiedlung können schließlich mit



**Abb. 1** Stralsunder Altstadtinsel mit Lage des Grabungsgebietes und Eintragung der ursprünglichen Uferlinie (gestrichelt).

Hilfe aller anderen Quellen Klarheit über die Anlage und Nutzung des Hafens in früheren Zeiten schaffen.

Ursprünglich bestand das Gelände im Bereich des Grabungsareals aus einem flach ansteigenden, leicht steinigen Sandstrand, stellenweise mit Schilfbewuchs.<sup>1</sup> Eine hier vermutlich recht flache Kliffkante lag weiter landeinwärts. Im Laufe der Zeit lagerten sich über dem Strand Schichten aus organischem Material ab, die z. T. sehr fundreich sind, was den menschlichen Einfluß auf diesen Auffüllprozeß bezeugt. In diese Horizonte wurden die ältesten bisher ergrabenen Baubefunde eingebracht, die im Westen des Grabungsgeländes, an der heutigen Wasserstraße zutage kamen (KULESSA i. Dr. 1) (Abb. 2). Im feuchten Boden konnten die noch gut erhaltenen

Reste des bisher ältesten bekannten Holzhauses Stralsunds freigelegt werden, das durch Dendrodaten in die Zeit um 1250 datiert ist.<sup>2</sup> Dabei handelte es um einen Schwellbalkenbau mit rechteckigem Grundriß. Im Innern des Hauses lag eine Herdstelle aus Backstein, was zeigt, daß es zu Wohnzwecken genutzt wurde.

Aus früherer Zeit fanden sich auf dem gesamten Gelände nur vereinzelte Keramikscherben, Baubefunde fehlen. Da der Boden bis auf den anstehenden Sand abgegraben wurde, dürfte die Vermutung mancher Historiker, daß sich in diesem Bereich ein slawisches Fährdorf befunden haben könnte, widerlegt sein (SCHROEDER 1964). Außer dem Schwellbalkenhaus fanden sich weitere Holzbauten, die in das Ende des

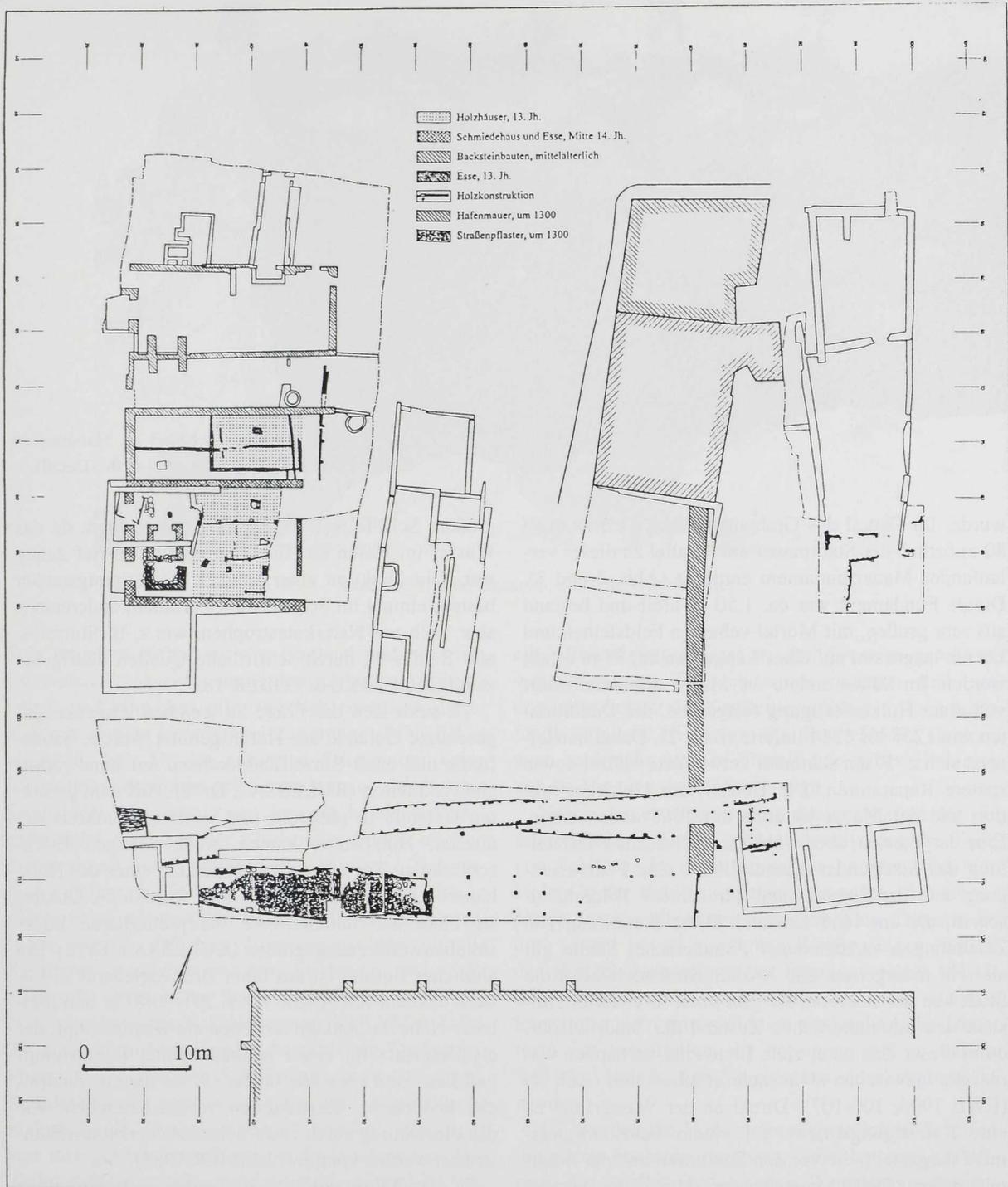


Abb. 2 Gesamtplan (Stand August 1998).

13. Jhs. datieren. Nach relativ kurzer Nutzungszeit wurden diese vergleichsweise bescheidenen Holzhütten abgebrochen und an gleicher Stelle durch große Backsteinbauten ersetzt, die durch Holzeinbauten in die Mitte des 14. Jhs. datiert sind. Andere Teile des Geländes blieben in dieser Zeit aber auch unbebaut, bzw. wurden zu anderen Zwecken genutzt.

Die Hafenvorstadt liegt, wie erwähnt, außerhalb der in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. errichteten Stadtmauer und wurde, wie auch andernorts üblich, nicht in die Ummauerung miteinbezogen (STOOB 1986, 1-65). Ein überraschender Grabungsbefund zeigt jedoch, daß auch die Bebauung außerhalb der eigentlichen Stadtmauer für schützenswert befunden



Abb. 3 Hafenmauer  
13. Jh./14. Jh. (Detail).

wurde. Im Ostteil des Grabungsgeländes wurde etwa 80 m östlich der Stadtmauer ein parallel zu dieser verlaufendes Mauerfundament entdeckt (Abb. 2 und 3). Dieses Fundament war ca. 1,50 m breit und bestand aus sehr großen, mit Mörtel verbauten Feldsteinen und konnte insgesamt auf einer Länge von ca. 35 m erfaßt werden. Im Süden endete die Mauer und wurde dort von einer Holzbefestigung fortgesetzt, die Dendrodaten von 1255 bis 1314 lieferte (Abb. 2). Dabei handelte es sich z. T. um sekundär verwendete Hölzer sowie spätere Reparaturen. Die Bauzeit der Holzkonstruktion und der Mauer ist etwa um 1300 anzunehmen. Eine der ältesten, aber wohl die realistischste Darstellung des Stralsunder Hafens liefert eine Federzeichnung aus der sogenannten Stralsunder Bilderhandschrift, die um 1615 entstand. Diese Sammlung von Zeichnungen verschiedener Pommerscher Städte gilt als sehr naturgetreu. Die Ansicht Stralsunds zeigt die Stadt von der Seeseite, sie gibt noch in vielerlei Hinsicht den mittelalterlichen Zustand der Stadt wieder, da in dieser Zeit noch viele Bauwerke vorhanden waren, die inzwischen nicht mehr erhalten sind (Abb. 4) (EWE 1996, 106-107). Direkt an der Wasserlinie ist eine Befestigungsmauer auf einem Feldsteinfundament dargestellt, die vor den Stadttoren und der Stadtmauer liegt. Diese Mauer besitzt kleine Tore, vor denen mehrere Bootsanlegebrücken weit in den Sund hinausragen.

Für die Deutung des Grabungsbefundes bietet diese Abbildung unter verschiedenen Aspekten wichtige Hinweise. Die Hafenmauer verlief entlang der ehemaligen Uferlinie. Heute ist das Ufer durch künstliche Auffüllung weit nach Osten in den Sund hinausverlagert. Die Mauer stellt allerdings keine Kaimauer dar, an der Schiffe anlegen konnten, sie diente allein der Befestigung. Die Bilderhandschrift zeigt auch, daß

größere Schiffe weit draußen ankern mußten, da das Wasser im Hafen nur für kleinere Schiffe tief genug war. Die Funktion einer solchen Befestigungsmauer besteht einmal im Schutz vor Überfällen, andererseits aber auch vor Naturkatastrophen, wie z. B. Sturmfluten. Beides ist durch schriftliche Quellen häufig bezeugt (MOHNIKE & ZOBBER 1833).

Es stellt sich die Frage zu welchen Zwecken das geschützte Gelände am Hafen genutzt wurde. Baubefunde und auch Einzelfunde weisen auf handwerkliche Produktion (KULESSA i. Dr. 2). Auf dem gesamten Gelände in näherem und weiteren Umkreis der ältesten Holzbauten kamen große Mengen Eisenschlacke zu Tage. Westlich außerhalb eines der Holzhäuser aus dem Ende des 13. Jhs. wurden die Überreste eines als Schmiedesse interpretierbaren Backsteinbauwerkes ausgegraben (KULESSA i. Dr. 2). Ein ähnlicher Befund ist aus einer Bronzegießerei in Lübeck bekannt (GLÄSER 1989, 291-308). In unmittelbarer Nähe der Anlage fand sich ein Baumstumpf, der als Untersatz für einen Amboß diente. Baumstumpf und Esse sind ebenfalls in das 13. Jh. datiert. Zahlreiche historische Illustrationen veranschaulichen, wie die Einrichtung solch einer Schmiedewerkstatt rekonstruiert werden könnte (LEMMER 1989).

In der Mitte des 14. Jh. wurde auf demselben Grundstück ein Backsteingebäude errichtet, das ebenfalls mit einer Esse ausgestattet war. Die Esse des 13. Jhs. war in dieser Zeit nicht mehr in Gebrauch, sie wurde durch den Bau der späteren Anlage z. T. zerstört. Außer diesen Befunden werfen auch Funde ein Licht auf die Technik dieser Schmiedewerkstatt. Eine Besonderheit sind größere Mengen Steinkohle, die bis in die untersten Kulturschichten vertreten waren (KULESSA i. Dr. 2). Abbau und Nutzung von Steinkohle im 13. Jh. in größerem Umfang ist durch



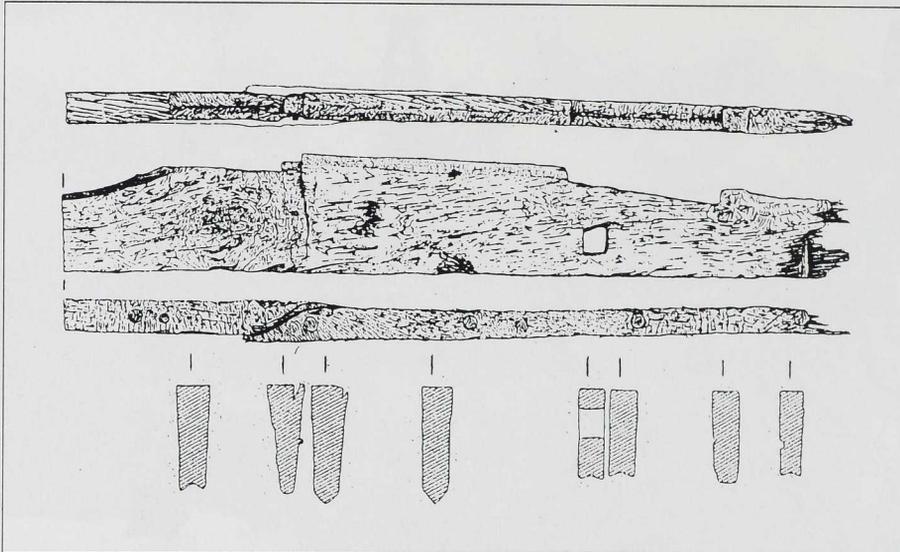
Abb. 4 Stralsund von der Seeseite, um 1615 (Ausschnitt).

Schriftquellen bisher nur aus England und manchen Gegenden Frankreichs sowie dem Gebiet um Lüttich belegt und hing dort offensichtlich bereits in dieser Zeit mit akutem Holz-mangel zusammen (SINGER et al. 1956, 68). Da im gesamten Ostseeraum keine Steinkohlevorkommen existieren, kann es sich bei den Stralsunder Funden nur um Importe handeln. Petrographische Analysen der Stralsunder Funde machen die Herkunft aus England wahrscheinlich.<sup>3</sup> Zwangsläufig stellt sich die Frage, welche Metallprodukte in dieser Schmiedewerkstatt hergestellt wurden. Einzel-funde zeigen, daß hier Eisengegenstände für die Schifffahrt produziert wurden. Es fanden sich z. B. zahlreiche unbenutzte Schiffsnägel oder auch eine noch ungebrauchte Kalfatklammer (KULESSA i. Dr. 2). Kalfatklammern wurden benutzt, um Dichtungsmaterial zwischen den Schiffsplanken zu befestigen. Seit dem 14. Jh. wird in der Nähe der Heilgeistkirche mehrfach die "Ankerschmiede" erwähnt, allerdings war ihre genaue Lage bisher nicht lokalisierbar. Der Teil der Wasserstraße, der das Grabungsareal im Westen begrenzt, heißt noch im 17. Jh. Ankerschmiede. Die Lage einer Schmiedeproduktion außerhalb der Stadtmauer bietet Schutz vor Brandgefahr sowie der nicht unerheblichen Luft- und Bodenverschmutzung. Die Nähe zum Wasser hängt zweifellos mit dem Schiffbau zusammen. Die Eisenverarbeitung stellte sicher einen wichtigen Wirtschaftsfaktor vor allem für die Schifffahrt dar, von der letztendlich der hansische Seehandel abhängig war. Unter diesem Aspekt verwundert es nicht, daß solche Produktionsstätten durch

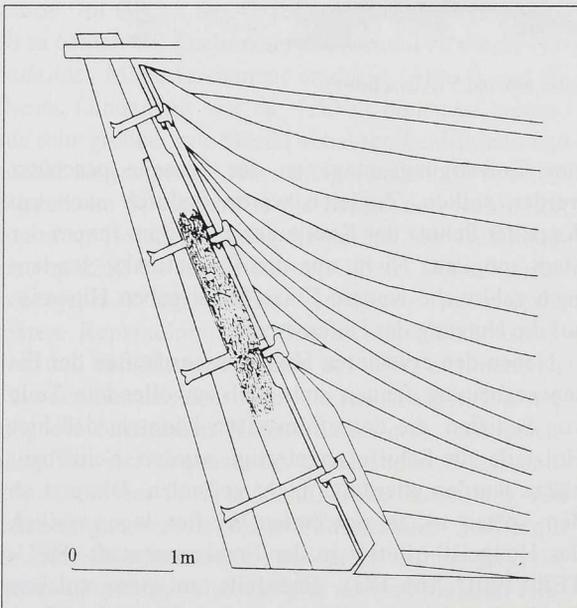
eine Befestigungsanlage an der Seeseite geschützt werden sollten. Zugleich wurde dadurch auch ein doppelter Schutz der Kaufleutesiedlung im Innern der Stadt möglich. Nicht nur die Baubefunde, sondern auch zahlreiche weitere Einzelfunde geben Hinweise auf die Nutzung der Hafenvorstadt.

Neben den erwähnten Hinterlassenschaften der Eisenverarbeitung fanden sich auch unvollendete Teile von Schiffen, die daraufhinweisen könnten, daß hier Holzteile für Schiffe angefertigt wurden. Schiffbau-plätze wurden allerdings nicht gefunden. Die erst ab dem späten 14. Jh. erwähnten Werften lagen südlich des Heilgeisthospitals in der Frankenvorstadt (REUTER 1901, 166-173). Ebenfalls an einer solchen Fundstelle nicht ungewöhnlich sind zahlreiche Überreste von Schiffteilen, die bezeugen, daß in diesem Teil des Hafens Schiffe repariert oder abgewrackt wurden.

Oft wurden die Hölzer von abgewrackten Schiffen in anderer Funktion zweitverwendet. In einer Abflurinne des 14. Jhs. fanden sich z. B. mehrere, noch zusammenhängende Schiffsplanken verbaut. Desweiteren sind auch Reste von Kalfat, das zum Abdichten zwischen die Planken genietet wurde, sehr häufig. Das Kalfat besteht entweder aus Moos oder zusammengedrehtem Tierhaar. Eine Besonderheit ist das Fragment eines Heckruders, das ebenfalls sekundär verwendet in einer Holzkonstruktion des 13. Jhs. eingebaut war. Das Stück war nur als Bruchstück einer Ruderhälfte erhalten. Die gerade Seite ist mit Dübeln versehen, an denen ein weiteres Ruderbrett befestigt



**Abb. 5** Fragment eines Heckruders, 12./13. Jh., M 1:20.



**Abb. 6** Heck einer Kogge mit Rekonstruktion des Stralsunder Ruders.

war. Zusätzlich wurden beide Bretter von Eisenbändern zusammengehalten, an denen sich Stifte befanden, mit deren Hilfe das Ruder in am Heck befestigte Ösen eingehängt wurde (Abb. 6).

Schiffe mit Heckruder kommen im 12./13. Jh. im Hanseraum in Gebrauch. Eine der ältesten Darstellungen findet sich auf einem Siegelbild der Stadt Elbing aus dem Jahre 1242 (EWE 1972, 122). Ältere Schiffe wurden noch mit einem Seitenruder gesteuert (HEINSIUS 1956, 119-126). Der Stralsunder Fund gehört also vermutlich in die Frühzeit dieser technischen Neuheit. Eine exakte Dendrodatierung war wegen nicht ausreichender Zahl der Jahresringe bisher

leider nicht möglich. Das Aufkommen des Heckruders scheint eng mit dem Schiffstyp Kogge verknüpft zu sein, da diese einen geraden Hecksteven besitzt, der die Anbringung eines solchen Ruders ermöglicht (MOTT 1997, 100-119). Seit dem Fund der Bremer Hansekogge aus dem Jahr 1380, die fast vollständig geborgen werden konnte, ist dieser Schiffstyp relativ gut erforscht (LAHN 1992). Allerdings fehlt gerade bei dieser Kogge das Heckruder, da sie bereits vor der Fertigstellung unterging. Der älteste archäologische Nachweis für die Verwendung eines Heckruders ist der Fund eines Stevens mit Ruderösen, ebenfalls aus Bremen, der in das 12. Jh. datiert ist (RECH 1993, 34-35; WESEMANN & von FICK 1993, 36-45). Ein Heckruderblatt aus dem 12. oder 13. Jh. wurde außer in Stralsund bisher nirgendwo gefunden. Der Stralsunder Fund kann somit neue Erkenntnisse zur Steuerungstechnik mittelalterlicher Schiffe liefern.

Einzelne Kleinfunde lassen sich ebenfalls dem maritimen Bereich zuordnen und bezeugen, die für einen Hafen typischen Tätigkeiten. Angelhaken, Netzsenker oder durchlochte Holzstücke, die als Netzschwimmer dienten, wurden beim Fischfang verwendet.

Der größte Teil des gesamten Fundmaterials stammt allerdings aus verschiedenen Bereichen mittelalterlichen Alltagslebens, wie z. B. Reste von Keramikgefäßen, Holzschalen und -löffel und viele Lederreste, vor allem von Schuhen. Zu diesen Alltagsgegenständen gehört auch ein besonderes Fundstück, das im Innern des Schmiedehauses des 13. Jhs. gefunden wurde. Es lag in unmittelbarer Nähe einer Feuerstelle aus Backstein und wirft ein interessantes Licht auf die Nutzung dieser Herdstellen. Der Gegenstand besteht aus Ziegelton und ist mit Stempelmustern verziert; in der Mitte besitzt er eine runde Durchbohrung und ist an dieser Stelle zerbrochen (Abb. 7). Nur mit

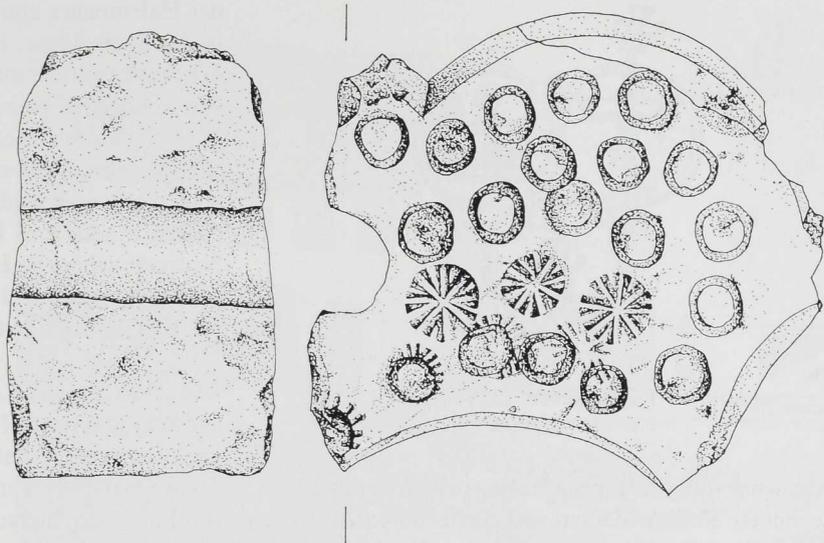


Abb. 7 Bruchstück eines Bratspießhalters (Ziegelton) 13./14 Jh. M 1:2.

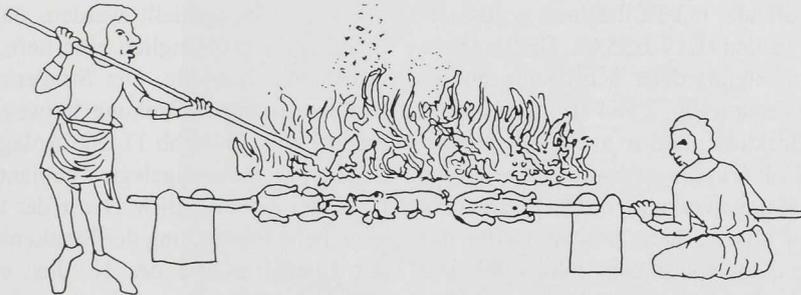


Abb. 8 Bratspieß an einer offenen Feuerstelle.  
Umzeichnung nach einer Miniatur um 1340 (Luttrell Psalter).

Hilfe von Vergleichsbeispielen ist der Fund als Bruchstück eines Bratspießhalters identifizierbar (HEIDINGA & SMINK 1982, 63-82). Historische Abbildungen zeigen, daß solche Bratspießhalter seitlich neben dem Feuer aufgestellt wurden (Abb. 8). Ein Metallspieß wurde entweder auf den Halter aufgelegt oder durch das runde Loch gesteckt, um so den Spieß drehen zu können. Ein solches Fundstück zeigt, daß die Herdstellen nicht nur zum Kochen in Töpfen dienten, sondern auch als Grill benutzt wurden.

In einen ganz anderen Bereich mittelalterlichen Lebens weist der Fund eines Pilgerzeichens (Abb. 9). Pilgerzeichen wurden am Wallfahrtsort an die Pilger verkauft und waren zum Annähen an Mantel oder Hut gedacht. Zur Befestigung dienten kleine Ösen. Das im Hafen gefundene Exemplar besteht aus drei kleinen runden Scheiben mit Darstellungen aus dem Leben Christi. Das Zeichen stammt aus Wilsnack, einem Wallfahrtsort in Brandenburg (WITTSTOCK 1982, 194). Eine Legende überliefert, daß sich dort im Jahre 1388 ein Wunder ereignete. Nach einem Brand in

einer Kirche wurden drei unversehrte, aber mit Blut befleckte Hostien gefunden. Die runden Scheibchen im Pilgerzeichen symbolisieren diese drei Hostien. Derartige Pilgerzeichen wurden im 15. und Anfang 16. Jh. hergestellt. Der Fund ist nicht nur für die Stadtgeschichte interessant, indem er die Wege Stralsunder Pilger bezeugt - Wilsnack wird auch in Schriftquellen genannt-, sondern auch für die Kulturgeschichte der Pilgerfahrten und den Wallfahrtsort selbst. Vermutlich wurden viele solcher Zeichen verkauft, aber bisher nur relativ wenige Exemplare gefunden.

Vielleicht ging das Zeichen einem reisenden Pilger im Hafen zufällig verloren. Die Pilger bildeten allerdings nur eine kleine Gruppe der vielen im Hafen an- und abreisenden Menschen. Hauptsächlich legten im Hafen die Schiffe der Kaufleute an, die in der Stadt ihren Warenumsatz vollzogen. Die verkehrstechnische Nutzung ist die wichtigste Funktion der baulichen Anlagen eines Hafens. Nicht nur die Hinterlassenschaften der handwerklichen Aktivitäten bezeugen

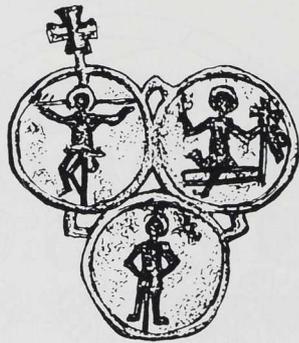


Abb. 9 Pilgerzeichen, 15./16 Jh., M 1:1.

gen, wozu die Stralsunder Hafenvorstadt genutzt wurde, andere Relikte dienten verkehrstechnischen Zwecken und werfen ein Licht auf die Abwicklung des Seehandels.

Nördlich der Heilgeistkirche konnte eine in West-Ost Richtung verlaufende, mit Feldsteinen gepflasterte Straße ergraben werden (KULESSA i. Dr. 1). Diese Straße führte in Fortsetzung einer Schiffsanlegebrücke vom Wasser zur Stadt (Abb. 2 und 10). Sie bestand aus einer Holzkonstruktion in Form aneinandergereihter Kästen, die verfüllt wurden und in die hinein eine gewölbte Pflastersteinlage verlegt wurde. Die Dendrodaten stammen fast alle aus der zweiten Hälfte des 13. Jh., das jüngste Datum aus dem Jahr 1299. Die etwa 4,5 m breite Straße war in einer Länge von über 20 m relativ vollständig erhalten. Im Westen wurde sie durch moderne Kellereinbauten zerstört. In Richtung Osten fand sich eine Fortsetzung in Form von Pfostenreihen und Pfostenlöchern, die auf die Holzbefestigung in der Hafenmauer zuliefen (Abb. 2). Bei der Holzkonstruktion in der Hafenmauer befand sich wahrscheinlich ein Tor; sowohl die Bilderhandschrift als auch spätere Abbildungen zeigen in diesem Bereich Bootsanlegebrücken (Abb. 4). Östlich der Hafenmauer fanden sich auch einzelne Pfosten, allerdings ist keine zusammenhängende Konstruktion erkennbar.

Die mittelalterliche Straße nördlich der Heilgeistkirche wurde später erneuert. An derselben Stelle wurde in einem höherem Niveau ein zweites Straßenpflaster ausgegraben. Als die mittelalterliche Hafenmauer aufgegeben wurde, vermutlich in der frühen Neuzeit, wurde die Uferlinie durch Auffüllung des Geländes weiter in Richtung Osten vorverlegt. Auch die Straße wurde bis an das neue Ufer ausgebaut. Die jüngere Straße war bis zum Ende des 17. Jhs. in Gebrauch und wurde dann von kleinen, nicht unterkellerten Häusern überbaut.

Die ältere Pflasterstraße des 13. Jhs. bildete in ihrem gesamten Verlauf eine direkte Verbindung von

der Hafenmauer zum Frankentor, das an dieser Stelle in die Stadt führte. Hinter der Stadtmauer fand sie in der Frankenstraße ihre Fortsetzung (Abb. 10). Die von den Schiffen abgeladenen Waren konnten auf diesem Weg zu den Speichern der Kaufleute oder zum Neuen Markt gebracht werden. Die Frankenstraße sowie auch die Langenstraße verlaufen in gerader Linie vom Neuen Markt zum Hafen (Abb. 1). Dieser Teil der Neustadt gehört im Hinblick auf die Stadtentwicklung zu der jüngeren Bebauung innerhalb der Stadtmauer (SCHROEDER 1964, 45-55).

Betrachtet man die Anlage des Hafens, die Straßenverläufe und deren Nutzung, dann stellt sich die Frage, inwieweit die Entwicklung des Hafens mit der Gesamtopographie der Stadt in Zusammenhang steht. Bei Baugrunduntersuchungen<sup>4</sup> wurden auf der gesamten Stralsunder Altstadtinsel geologische Bohrprofile erstellt, auf deren Grundlage die Rekonstruktion der ehemaligen Uferlinie ermöglicht wurde (Abb. 1). Dabei konnte festgestellt werden, daß im Südteil des Stadthügels ursprünglich eine tiefe, sumpfige Geländesenkung existierte. Die Straßenzüge der Neustadt laufen über diese Senkung hinweg, ohne Bezug darauf zu nehmen (Abb. 1). Die Anlage der Straßen war ohne eine groß angelegte, geplante Verfüllung des Geländes nicht möglich. Die in der Hafenvorstadt ausgegrabene Fortsetzung der Frankenstraße zeigt, daß in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. eine umfangreiche stadtplanerische Gesamtkonzeption vorhanden war. Eine entscheidende Rolle für dieses Konzept spielte die Lage des Neuen Marktes, der bereits früher hier bestand. Die Neustadt wird 1256 erstmals erwähnt, also ist wahrscheinlich bereits vor der Mitte des 13. Jhs. hier eine Besiedelung anzunehmen (BERLEKAMP 1964, 31-44). Dies bestätigen auch Dendrodaten von Ausgrabungen am neuen Markt, die vom Ende des 12. und Anfang des 13. Jhs. stammen (SCHNEIDER 1997, 237-245; MÖLLER 1997, 60). Die Bebauung der Vorstadt steht somit in engem Bezug zur topographischen Entwicklung hinter der Stadtmauer. Der südliche Teil des Hafens wurde in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. angelegt, um auch für die Neustadt mit dem Neuen Markt einen unmittelbaren Zugang zum Wasser zu schaffen. Die Lage des Hafens und seine Nutzung als Verlade- und Umschlagplatz beeinflusste den Ausbau der Stadt in der Frühzeit ihrer Entwicklung. In anderen Hafenorten ist die Lage des Hafens außerhalb der Stadtbefestigung üblich, sofern diese an der Wasserseite vorhanden ist (STOOB 1986, 1-65). Die Entstehung einer Vorstadt ist damit nicht zwangsläufig gegeben. Bei der Betrachtung anderer Hafenstädte lassen sich z. T. sehr unterschiedliche Entwicklungen beobachten. Dabei scheinen einerseits naturräumliche Gegebenheiten und andererseits die Nutzungsbedürf-



Abb. 10 Pflasterstraße des 13. Jhs., im Hintergrund die Einfahrt in die Frankenstraße. Hinter den Häusern befand sich ehemals das Frankentor.

nisse entscheidende Kriterien zu sein, die die baulichen Anlagen bestimmen.

Die Stadt Stralsund steht exemplarisch für die am Vorbild Lübeck orientierten deutschen Kolonisationsstädte an der Ostsee. In Lübeck ist in der Frühzeit der Stadtentstehung der Platz am Hafen vor der Stadtmauer ebenfalls mit Holzhäusern bebaut (GLÄSER 1992, 187-248). Das benachbarte freie Gelände wird als Ufermarkt interpretiert (ELLMERS 1990, 101-102). Bereits im 13. Jh. wurde dieser Markt aufgegeben und das Gebiet überbaut (MÜLLER 1992, 23-39). Die Handelsaktivitäten wurden vom Hafen in das Stadtinnere verlagert und in den Häusern der Kaufleute abgewickelt (ELLMERS 1990, 110-118). Die Straßenzüge verlaufen in gerader Linie von Ufer zum Markt, der sich in der Innenstadt befindet. Es entsteht ein Stadtbild, das für spätere Stadtgründungen vorbildhaft

wurde. Die Stadtmauer wurde zum Ufer vorverlegt, so daß nur noch ein relativ schmaler Geländestreifen vorhanden ist. Die Entstehung einer neuen Vorstadt wird dadurch unmöglich.

Der Stralsunder Hafen wurde in der zweiten Hälfte des 13. Jhs. ausgebaut und nach zeitgemäßen verkehrstechnischen Bedürfnissen angelegt. Die Befestigung der Vorstadt mit einer Hafenmauer und der Stadt durch die Stadtmauer liegt zeitlich nah beieinander. Das bereits bebaute Gelände am Ufer wurde offensichtlich bewußt nicht in die Ummauerung der Stadt miteinbezogen. Die Existenz der Vorstadt scheint u. a. mit dem natürlichen Geländere relief zusammenzuhängen, die Stadtmauer wurde westlich hinter der ursprünglichen Kliffkante errichtet. In der Vorstadt wurden mit der Schifffahrt verbundene Handwerke betrieben. Ein Ufermarkt konnte nicht nachgewiesen werden. Die Handelsgeschäfte wurden in den

Kaufleutehäusern oder auf den Märkten in der Stadt abgewickelt, wie dies in einer Fernhandelsstadt zu dieser Zeit generell üblich war (ELLMERS 1990, 101-108). Die Ausgrabungsergebnisse in Stralsund sind ein Beispiel für die Übernahme bzw. Weiterentwicklung eines Siedlungsmusters, das sich andernorts als erfolgreich erwiesen hatte. Die Märkte finden sich von Anfang an im Innern der Stadt. Geschäfte des Fernhandels und der Warenaustausch finden nicht im Hafen statt. Die Handelsgüter werden von den Schiffen in die Stadt gebracht, die Baulichkeiten des Hafens sind mit den Straßenverläufen für diese Form des Güterverkehrs angelegt. Bei dieser Stadtanlage nach Lübecker Vorbild wurden ältere, am Ort bereits vorhandene Gegebenheiten, wie z. B. die Lage der Märkte genutzt. Zugleich wurden durch das Gelände bedingte Hindernisse beseitigt, wie die großflächige, sumpfige Niederung in der Neustadt, die systematisch verfüllt wurde. Für die Anlage von Stadt und Hafen scheinen neben den naturräumlichen Gegebenheiten die historischen Hintergründe der Siedlungsentwicklung sowie die Bedeutung des Ortes im überregionalen Zusammenhang eine entscheidende Rolle zu spielen.

Die vorgestellten Befunde und Funde sind nur einzelne Beispiele des bisher Ergrabenen. Sie können dennoch einen Einblick in die historische Entwicklung der Stralsunder Hafenvorstadt und deren Nutzung in der Vergangenheit geben. Der Vergleich mit anderen Städten ähnlicher oder unterschiedlicher Entwicklung und die zeitliche Einordnung der Stralsunder Befunde in einen überregionalen Zusammenhang vervollständigen weiter das Bild historischer Städte im Ostseeraum.

### Anmerkungen

Der vorliegende Beitrag ist eine Zusammenfassung des während der Jahrestagung der DGUF 1998 in Stralsund gehaltenen öffentlichen Vortrags.

1 Freundliche Mitteilung R. Reinicke, Deutsches Museum für Meereskunde und Fischerei, Stralsund.

2 Die dendrochronologischen Untersuchungen sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen. Sie werden von K.-U. Heußner, Deutsches Archäologisches Institut, Berlin, durchgeführt, dem an dieser Stelle für seine Arbeit gedankt sei.

3 Die Analysen wurden von W. Pfisterer und G. Bieg, Ruhranalytik Herne, durchgeführt, denen ebenfalls gedankt sei.

4 VEB Spezialkombinat Wasserbau, Kombinatbaubetrieb Baugrund Berlin, 1989.

### Abbildungsnachweise

Abb. 1 u. 2 Kulturhistorisches Museum Stralsund, U. Weckbach.

Abb. 3 u. 10 Kulturhistorisches Museum Stralsund.

Abb. 4 Stadtarchiv Stralsund.

Abb. 5 Kulturhistorisches Museum, C. Wielka.

Abb. 6, 7 u. 9 Kulturhistorisches Museum Stralsund, B. Kulesa.

Abb. 8 Kulturhistorisches Museum Stralsund, Umzeichnung nach HEIGINGA & SMINK 1982, Abb.2.

### Literatur

BERLEKAMP, H. (1964) Probleme der Frühgeschichte Stralsunds. *Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 4*. Schwerin 1964.

BRUNS, F. & H. WECZERKA (1967) Hansische Handelsstraßen. *Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. N. F., Bd. 13, Teil 2*. Weimar 1967.

DEECKE, W. (1905) Die Beziehungen der vorpommerschen Städte zur Topographie und Geologie ihrer Umgebung. *Pommersche Jahrbücher 6*. Greifswald 1905, 143-161.

ELLMERS, D. (1972) Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt. Neumünster 1972.

ELLMERS, D. (1990) Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute. *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte Bd. 20*. Bonn 1990, 101-108.

EWE, H. (1972) Schiffe auf Siegeln. Rostock 1972.

EWE, H. (1986) Das alte Bild vorpommerscher Städte. Weimar 1986.

FRITZE, K. (1961) Die Hansestadt Stralsund. Die beiden ersten Jahrhunderte ihrer Geschichte. Schwerin 1961.

GLÄSER, M. (1989) Archäologische Untersuchungen einer hochmittelalterlichen Bronzegießerei zu Lübeck, Breite Strasse 26. *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte Bd. 16*. Bonn 1989, 291-308.

GLÄSER, M. (1992) Die Funde der Grabungen Alfstraße 36/38 und An der Untertrave 111/112. Niederschlag der Stadtentwicklung Lübecks und seines Hafens im 12. und 13. Jahrhundert. *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte Bd. 18*. Bonn 1992, 187-248.

- HEIDINGA, H.A. & E.H. SMINK (1982) Brick Spit-supports in the Netherlands (13th-16th century). *Rotterdam Papers IV. A contribution to medieval archaeology*. Rotterdam 1982, 63-82.
- HEINSIUS, P. (1956) Das Schiff der hansischen Frühzeit. *Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte N.F. Bd. 12*. Weimar 1956.
- KULESSA, B. (i. Dr. 1) The Harbour Suburb and its Significance for the Urban Development of Stralsund. In: BILL J. & B.L. CLAUSEN (eds.) *Maritime Topography and the Medieval Town. Publications from the National Museum Copenhagen, Studies in Archaeology and History*. Copenhagen 1999.
- KULESSA, B. (i. Dr. 2) Handwerke in der Stralsunder Hafenvorstadt. In: MÜLLER, U. (Hrsg.) *Handwerke in Hansestädten an der südlichen Ostseeküste*.
- LAHN, W. (1992) Die Kogge von Bremen. Bauteile und Bauablauf. Bd. 1. *Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums Bd. 30*. Bremen 1992.
- LEMMER, M. (1989) (Hrsg.) Jost Amman. Das Ständebuch Leipzig 1989.
- MOHNIKE, G.C.F. & E.H. ZOBEL (Hrsg.) (1833) Johannes Berckmanns Stralsundische Chronik und die noch vorhandenen Auszüge aus alten, verlorengegangenen Stralsundischen Chroniken, Bd. 1. Stralsund 1833.
- MÖLLER, G. (1997) Mittelalterliche Wehranlagen in und um Stralsund. *Stralsunder Beiträge zur Archäologie, Geschichte, Kunst und Volkskunde in Vorpommern Bd. 1*. Putbus 1997, 59-63.
- MOTT, L.V. (1997) The Development of the Rudder. A Technological Tale. London 1997.
- MÜLLER, U. (1992) Die Überbauung des Hafenmarktes von Lübeck im 13. Jahrhundert. Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen auf dem Grundstück An der Untertrave 97. *Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte Bd. 18*. Bonn 1992, 23-39.
- RECH, M. (1993) Neufund einer Kogge: Fundgeschichte und Datierung. *Bremer Archäologische Blätter NF 2*. Bremen 1993.
- REUTER, C. (1901) Zur Geschichte des Stralsunder Schiffbaues. *Pommersche Jahrbücher 2*. Greifswald 1901, 166-173.
- SCHNEIDER, M. (1997) Stadtarchäologie in der Hansestadt Stralsund in den Jahren 1991 bis 1995. Stand, Aufgaben, Perspektiven. In: GLÄSER, M. (Hrsg.) (1997) *Lübecker Kolloquien zu Stadtarchäologie im Hanseraum. Stand, Aufgaben und Perspektiven*. Lübeck 1997, 237-245.
- SCHNEIDER, M. (i. Dr.) Archäologische Erkenntnisse zum mittelalterlichen Handel und Warenumschlag in Stralsund. In: GLÄSER, M. (Hrsg.), *Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum. Bd. 2* Lübeck.
- SCHROEDER, H.-D. (1964) Schadegard, St. Peter und Paul und die Stralsunder Neustadt. *Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 4*. Schwerin 1964, 45-55.
- SINGER, C., HOLMYARD, E.J., HALL, A.R. & T.J. WILLIAMS (1956) A History of Technology. Vol. II. The Mediterranean Civilisation and the Middle Ages. C. 700 B.C. to c. A.D.1500. Oxford 1956.
- STOOB, H. (1986) Über-Wachstumsvorgänge und Hafenausbau bei hansischen See- und Flußhäfen im Mittelalter. In: STOOB, H. (Hrsg.) *See- und Flußhäfen vom Hochmittelalter bis zur Industrialisierung. Städteforschung. Veröffentlichungen des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster Bd. 24*. Köln/Wien 1986, 1-65.
- THOMAS, F. & D. VOLKSDORF (1998) Die Altstadtinsel Stralsund - ein städtebauliches Denkmal. Putbus 1998.
- WESEMANN, M. & C.C. von FICK (1993) Die neue Kogge - Ausgrabung und Bautyp (Vorbericht). *Bremer Archäologische Blätter NF 2*. Bremen 1993.
- WITTSTOCK, J. (1982) Pilgerzeichen und andere Wallfahrtsdevotionalien in Norddeutschland. In: *Aus dem Alltag der mittelalterlichen Stadt. Hefte des Focke Museums Nr. 62*. Bremen 1982, 193-200.

Birgit Kulesa M.A.  
Landesdenkmalamt Baden-Württemberg  
Archäologie des Mittelalters  
Alexanderstr. 48  
D - 72072 Tübingen