

ever, belittled the exceptional position of the long-distance trading places turning them into *emporía* for the hinterland.

In spite of an exemplary methodological approach to get a grip on the large-scale layout and internal structure of the emporium, quite undeserved deeper insights remained beyond the project's grasp due to the poor preservation conditions on-site. Unfortunately, this more or less is also true for the declared aim to focus on features rather than artefacts (p. 78–79). Against the background of the good results gained in Kaupang featuring comparably poor site-conditions, the introduction of soil micromorphology might be an analysis to add to the range of methods in future campaigns. The “Zentralfläche” with somewhat better preservation conditions for actual features was central for the attempts of the actual field campaign, yet in terms of settlement occupation it rather seems to be situated at the fringes of something that in certain circumstances might be understood as a legal boundary ditch. A critical review of its seemingly lineal course would be a central aim for future campaigns in Janów. However, against all odds the results of the Polish-German cooperation provided not only important aspects of a key site, but will clearly help to develop future research questions and direct impending field research in Truso. The publication as such can be judged nothing less than exemplary, not least in terms of documentation, setting extraordinary high standards for the future presentation of any results in settlement archaeology.

D-24837 Schleswig
E-Mail: kalmring@schloss-gottorf.de

Sven Kalmring
Zentrum für Baltische
und Skandinavische Archäologie
Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen
Schloss Gottorf

KLAUS BRANDT (Hrsg.), Hollingstedt an der Treene. Ein Flusshafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee. Schriften des Archäologischen Landesmuseums Band 10. Wachholtz, Neumünster 2012. € 80,-. ISBN 978-3-529-01811-4. 416 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tafeln.

Nachdem die Ausgrabungsergebnisse in den Ostseehäfen Haithabu (Wikingerzeit) und dem zeitlich anschließenden Schleswig in einer Fülle von Bänden dokumentiert sind, dokumentiert der anzuzeigende Band die archäologischen Befunde in deren Brückenkopf zur Nordsee, dem ca. 18 km weiter westlich gelegenen Hafenplatz Hollingstedt. Dort wurde aber nicht so großflächig gegraben, sodass nur jahrzehntelang gesammelte Lesefunde, Aufschlüsse bei Bauarbeiten, systematische Probebohrungen, etliche Suchgräben und drei relativ kleine Grabungsflächen in ihrer Relation zur Topografie und zur spärlichen schriftlichen Überlieferung ausgewertet werden konnten. So fasst Klaus Brandt, der Leiter des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft unterstützten Projekts, die Forschungsgeschichte eingangs zusammen. Die Grabungsflächen wählte er nach Prospektionen so aus, dass er Aufschluss über hafentechnische Anlagen erwarten konnte, und fand sie in weit größerem Maße und mit aufschlussreicheren Ergebnissen als er in seiner über hundert Seiten langen Interpretation aller archäologischen Untersuchungen selbst ausführt!

Als Voraussetzung für das Verständnis der archäologischen Befunde analysiert er zuerst die historische Topografie Hollingstedts und erkennt zwei sehr unterschiedliche Ortsteile. An die von Nord nach Süd fließende Treene reicht von Osten ein schmaler Geländesporn heran, auf dessen Höhe nahe am Fluss der Ortsteil Nedderend liegt. Nach dieser Lage kennzeichnet die früheste, vor 1200 überlieferte Namensform „Huhelstath“ ihn als einen Hafenplatz (stath = Gestade) am Hügel.

Auch Hollingstedt gehört also zu den Stade-Orten, die wie z. B. Stade (D) und Dorestad (NL) zur Wikingerzeit wichtige Hafensplätze im Bereich der südlichen Nordseeküste waren. Auf dem Hügel wurde in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts die Kirche komplett aus Tuffstein erbaut und St. Nikolaus geweiht, dem Schutzheiligen derer, die mit ihren Schiffen die gefährvollen Reisen wagten. Brandt geht weder auf die alte Namensform noch auf das Patrozinium ein, obwohl beide die von ihm in einem kleinen Schnitt unter der Kirche entdeckten Wohnhäuser als Hafensiedlung charakterisieren. Deren älteste Funde, wie z. B. Scherben friesischer Muschelgruskeramik (spätes 8 bis 10. Jahrhundert) reichen bis weit in die Wikingerzeit zurück. Auch die Flurbezeichnung „Hogestrath“ hat er auf der Flurkarte von 1794 (S. 17) nicht gesehen. Sie bewahrt den Namen jener Straße, die auf dem Rücken des Geländesporns bis heute nach Osten zum anderen Ortsteil und weiter in Richtung Schleswig führt. Auf ihr transportierten die von Brandt aus Schleswigs Stadtrecht (vor 1200) zitierten Lastwagen („plaustra“) die von den Nordseeschiffen am Treeneufer von Hollingstedt angelandeten Waren zu den Ostseeschiffen in Schleswig und umgekehrt.

In dem anderen, größeren Ortsteil sieht Brandt zu Recht die ursprüngliche landwirtschaftliche Siedlung, deren aufgelassenen Friedhof mitten im Dorf er in einem kleinen Schnitt erfasste, der aber nicht bis zum Standort der zugehörigen Pfarrkirche reichte, die auch nicht mehr steht. Dass eine niedrige Tuffsteinmauer eines der Gräber einfasste, spricht für die Verwendung von Tuffstein auch bei dieser Kirche, allerdings in geringerem Umfang als bei der Kirche am Hafen. Denn nur so ist zu erklären, weshalb man nach Ende des Transithandels noch im Mittelalter die Pfarrrechte einschließlich der Bestattungsrechte trotz exzentrischer Lage auf die massivere Kirche am Hafen übertrug und die Pfarrkirche abriß. Das Patronat, das Anfang des 16. Jahrhunderts der Herzog von Schleswig ausübte, lag nach Brandt (S. 81) ursprünglich in Königshand, da in Hollingstedt Königsgut belegt ist. Es gehörte aber entgegen Brandts Meinung zur Pfarrkirche im Dorfzentrum und wurde erst nach deren Aufgabe auf die Kirche St. Nicolai übertragen. Denn diese war nach den Gepflogenheiten des hohen Mittelalters eine der typischen Kaufmannskirchen, die keine eigene Parochie hatte, sondern nur den Bedarf jener Kaufleute abdeckte, die mit ihren Schiffen den Ufermarkt besuchten. Sie unterhielten sie mit ihren Gebühren, um sich darin nicht nur des göttlichen Beistands für ihre gefährvollen Reisen zu versichern, sondern auch Waren zu lagern, sodass sich die Überlieferung bilden konnte, dieser Bau habe englischen Kaufleuten als Speicher gedient, worauf Brandt mit Recht verweist. Auch war den anreisenden Kaufleuten sehr daran gelegen, im Todesfall in der geweihten Erde bei oder sogar in der Kirche bestattet zu werden. Wollten ansässige Kaufleute dort ebenfalls bestattet werden, brauchten sie einen Dispens von der Pfarrkirche.

Südlich der Hafensiedlung erstreckte sich am Flussufer ein zugehöriger Ufermarkt, wie Brandt in zwei Grabungsflächen mit den dafür typischen Gegenständen und Befunden archäologisch nachwies, die er sehr umsichtig beobachtete und sorgfältig dokumentierte, ohne jedoch sein Grabungsergebnis als Ufermarkt zu erkennen. Dabei waren Ufermärkte die von ihm gesuchten, für die Wikingerzeit und das hohe Mittelalter typischen hafentechnischen Anlagen, die speziell auf die Kaufleute ausgerichtet waren, die ihre Waren noch mit eigenen Fahrzeugen selber transportierten. Denn zum Warenaustausch konnten die mit Wagen fahrenden Händler nur auf Ufermärkten mit den ihr Schiff selber steuernden Kaufleuten zusammentreffen. Diese Schiffer, die zugleich auch Kaufleute waren, werden nachfolgend als Handelsschiffer bezeichnet. Ufermärkte sind z. B. 898 in London als „ripa emtoralis“, 1181 in Bremen als „ad nostra littora peregrinam vertunt navem“ und 1229 in Visby als „gotisches Ufer“ schriftlich überliefert.

In Hollingstedt entdeckte Brandt entlang des Flussufers eine niedrige Uferbefestigung aus dünnen, mehrfach nachgesetzten Pfählen, an die landseitig anschließend eine breite Lage parallel dazu verlegter Stämmchen und Äste den feuchten Boden besser begehbar machte. Weiter landeinwärts

stieg der Boden in sanfter Böschung an, auf der eiserne Kalfatklammern und Nieten anzeigen, dass dort Schiffe vor allem zum Nachkalfatern undicht gewordener Schiffsnähte aufs Trockene gezogen wurden. Einen Teil der Böschung überbaute man später mit einer durch massive Pfosten abgestützten Plattform. Der einzige dendrochronologisch datierbare Pfosten war im Winter 1161/62 gefällt worden und gibt wenigstens einen Anhaltspunkt für die Zeitstellung der Anlage, deren gesamte Pfostenstellung später in etwas anderer Anordnung noch einmal erneuert wurde. Wie Georadarmessungen zeigen, waren südlich davon in gleichem Abstand vom Fluss weitere Plattformen gleicher Größe errichtet worden. In den Zwischenräumen behielt man die Böschung bei. Auf der einen aufgedeckten wurden nach Aufbringung einer Kiesschüttung weiterhin Schiffe repariert.

Auf der höher gelegenen freien Fläche weiter landeinwärts spiegeln die Objekte und Befunde ein vielfältiges Marktgeschehen, zu dem es im 12. / 13. Jahrhundert auch gehörte, kleine Areale mit Zäunen abzugrenzen und das eine oder andere leicht gebaute Häuschen mit Herdstelle aufzustellen. Die stets zu Gruppen zusammengeschlossenen Kaufleute erwarben nach schriftlicher Überlieferung auf diesen Märkten solche Areale, die „Vitten“ hießen, um sie langfristig so zu nutzen, dass sie dort während der Saison in Zelten oder Buden Handel trieben. In Hollingstedt zeigen die seit der frühen Wikingerzeit kontinuierlich importierte rheinische Keramik und im 12. Jahrhundert die Lieferungen rheinischen Tuffsteins, dass dort die 1246 erstmals genannte Kölner Gilde der Dänemarkfahrer („*fraternitas Danica*“) die wichtigste Kaufmannsgruppe war. Nach Ausweis der Funde muss sie noch viel älter sein als die Privilegien, die ihr die dänischen Könige seit 1134 / 36 gewährten. Wie man an deren günstigen Regelungen bei Schiffbruch erkennt, kamen ihre Mitglieder zu Schiff. Ob auch Kaufmannsgruppen aus anderen Rheinstädten Hollingstedt aufsuchten, lässt die Überlieferung nicht erkennen. Aber Kaufmannsgruppen aus Friesland sind dort durch Muschelgruskeramik und vor 1200 durch ihre Erwähnung in Schleswigs Stadtrecht ebenso belegt wie skandinavische und vielleicht sogar englische Handelsschiffer durch die dort gefundenen Niete ihrer Schiffe, wobei wenige Specksteinstücke Norweger anzeigen. Die dortige Nicolai-Kirche gründeten jedoch rheinische Handelsschiffer nach dem Vorbild der ihrem Heiligen in ihrer Heimat seit dem 11. Jahrhundert geweihten Kirchen.

Im Grabungsausschnitt waren die z. T. öfter erneuerten Zäune der „Vitten“ und eine Bude auf die Fluchten der Plattform ausgerichtet, wurden aber nach unbekannter Zeit wieder aufgegeben, denn ein Fächer von Wagenspuren lief über ihre Standorte hinweg. Eine intensive Nutzung des Marktgeländes wird auch dadurch angezeigt, das sich ein Kulturboden bildete mit vielen Artefakten, Knochenresten von Mahlzeiten und Spuren von Feuerstellen ohne zugehörige Häuser, woraus Brandt mit Recht auf Zelte schließt. Selbst einen Brunnen zur Versorgung von Menschen und Zugtieren mit Trinkwasser hatten offenbar Kaufleute gegraben, denn er war mit einem Fass ausgesteift, ihrem wichtigsten Transportbehälter. Soweit die Form erkennbar ist, könnte es ein Weinfass sein. Leider ist die Holzart nicht angegeben; Tanne würde Import aus dem Rheinland anzeigen, woher jedenfalls die meisten Importe kamen, deren Bruchstücke auf dem Markt in den Boden gerieten. Über diesen Markt wurde auch der Transferverkehr nach und von Schleswig abgewickelt, denn wie die Richtung der Wagenspuren zeigt, fuhren die Lastwagen von der Kaufmannssiedlung über den Markt nahe an die im Fluss liegenden Schiffe heran. Nach Brandt endete ihr Weg an den Plattformen. Ausführlich erörtert er auch die Befunde zur Wassertiefe für die im Fluss ankommenden und dort liegenden Schiffe, zitiert einen Bericht von 1584, nach dem die Flutwelle bis Hollingstedt reichte, und versucht die Höhe der für die Schifffahrt auf der Treene wichtigen Tidewelle für ältere Zeiten zu berechnen.

Welche Schiffe dort landeten, erarbeitet Eicke Sieglöf in seinem ebenfalls mehr als hundert Seiten langen Beitrag über „maritimes Kulturgut“, das er als Hinterlassenschaften mit direktem Bezug zur Schifffahrt definiert. In Hollingstedt sind das eiserne Schiffbauteile und zugehöriges

Werkzeug, von denen 57 Teile von Schiffsnieten anzeigen, dass dort Fahrzeuge der vor allem durch die Wikingerschiffe bekannten anglo-skandinavischen Schiffbautradition repariert wurden. Die 190 Kalfatkammern, die mittelniederdeutsch „sintel“ hießen und deshalb von Siegloff stets so genannt werden, findet er dagegen bei all den Schiffsfunden wieder, für die er die archäologische Definition „Kollerup-Bremen“ vorschlägt nach dem in dieser Bauweise bisher ältesten Schiffsfund von Kollerup um 1150 und nach dem am besten erhaltenen von Bremen 1380. Diese Definition ist sehr glücklich gewählt, denn sie schließt bei gleichgebliebenem Konstruktionskonzept alle in 230 Jahren eingeführten baulichen Verbesserungen ein. Zugleich entspricht der Bauzustand von Kollerup dem auf dem Lübecker Siegel von 1281 und der von Bremen dem auf dem Stralsunder Siegel von 1329; die Schiffe beider Siegel sind aber schriftlich als Koggen überliefert. Siegloffs Definition erklärt, weshalb das so ist und wie demnach Koggen im archäologischen Fundgut aussehen und von allen anderen Schiffsfunden sicher zu unterscheiden sind. Das ist weit über den Zusammenhang mit Hollingstedt hinaus für die archäologische wie für die historische Mittelalterforschung ein entscheidender Fortschritt. Nur wenn künftig ein Archäologe seinen Schiffsfund der Bauweise Kollerup-Bremen zuweisen kann, darf der Historiker sicher sein, dass es sich um eine Kogge handelt und kann sie in sein Geschichtsbild integrieren. Da sowohl die Friesen als auch die Kölner in Koggen zur See fahren, wie im frühen 13. Jahrhundert mehrfach schriftlich bezeugt ist, bestätigen die vielen Hollingstedter Sintel erneut deren aufgezeigte wichtige Rolle für den dortigen Markt. Die Sintel kennzeichnen als Überbleibsel der Seeschiffe ihrer Zeit diesen Markt zugleich als Seehafen, nicht als Flusshafen, wie der Untertitel des Buches angibt. Trotz seiner Lage an der Elbe gilt ja auch Hamburgs Hafen als Seehafen.

Mit der Analyse der für die Bauweise Kollerup-Bremen typischen Sintel gewinnt Siegloff für Hollingstedt neue Einblicke in das Hafengeschehen. Wie die Sintel zeigen, landeten dort viel mehr Koggen als skandinavische Schiffe, während in Schleswig, wo die Serie der bisher gefundenen Sintel um 1100 beginnt, das Verhältnis genau umgekehrt war. Den langlebigen ältesten Sinteltyp 1A, dessen frühestes Exemplar in Duisburg ins späte 8. Jahrhundert datiert ist, der aber noch bis ca. 1100 benutzt wurde, weist er in Hollingstedt mit 45 Exemplaren nach, das sind elf Stück pro halbes Jahrhundert. Der ihn ablösende Typ 1B, den es nur bis ca. 1150 gab, liegt 26 Mal vor. Die folgenden bis ca. 1225 reichenden Typen sind noch häufiger vertreten. Damit zeigt Siegloff eine steigende Konjunktur an, die ab ca. 1200 ausdünnte und mit nur noch einem Exemplar eines Typs nach 1225 endete. Er sah aber nicht, dass die nach Denaren Karls des Großen um 800 in Haitabu geprägten ältesten skandinavischen Münzen außer Wikingerschiffen auch Schiffe mit eindeutigen Merkmalen der Bauweise Kollerup-Bremen zeigen, also Koggen wiedergeben. Damit bestätigen die Münzen Siegloffs Ergebnis zu den beiden Hollingstedt anlaufenden Schiffarten, zeigen aber zugleich, dass sie dort schon um 800 so regelmäßig landeten, dass sie auf den für den Handel bestimmten Geprägen dargestellt wurden. Der Hafenbetrieb begann dort also früher als aus den langlebigen ältesten Tongefäßen aus dem rheinischen Badorf und aus Friesland (mit Muschelgrus) erschlossen werden konnte, die demnach dort schon in ihrer Frühphase in den Boden gerieten. Da Sintel erst kurz vor 900 aufkamen, wurden Koggen vorher offenbar ohne Sintel gebaut, wie sich in Dorestad zeigt, wo in der ersten Hälfte des 9. Jahrhunderts zwar die für die Bauweise Kollerup-Bremen typischen doppelt umgebogenen Nägel, aber keine Sintel gefunden wurden.

Auch eine weitere Konsequenz seiner Analyse der Sintel hat Siegloff nicht bedacht. Auf den damit angezeigten Koggen gab es vor dem frühen 14. Jahrhundert keine Wohnräume; auch ist noch unklar, wann die ersten Kochherde an Bord kamen. Besatzung und Mitreisende schliefen unterwegs auf dem offenen Deck in Schlafsäcken aus Fell. Auf den Ufermärkten zogen sie es vor, in dort aufgestellten Zelten mit ihren Schlafsäcken zu übernachten und tagsüber an Land warme Speisen zuzubereiten. Selbst wenn die Handelsschiffer nach Schleswig weiterreisten, mussten sie

zumindest einen Teil der Mannschaft zur Bewachung ihrer Schiffe auf dem Hollingstedter Markt zurücklassen. Auf diese Weise konnte sich der dort angetroffene Kulturboden bilden. Darin wurden Kastenschlösser, Vorhängeschlösser und Schlüssel gefunden, wie sie u. a. zur schon im wikingerzeitlichen Haithabu nachgewiesenen Seekiste gehörten, in der jeder Seefahrer seine Kleidung und andere Habe verwahrte und die er mit einem Schloss gegen unbefugten Zugriff abzusichern hatte. In den Marktzelten dienten diese Kisten auch als Sitzgelegenheiten. Brandt sieht in den Schlössern auch Zeugnisse für verschlossene Behältnisse, in denen Gelder wohlverwahrt als Transferygut zu dem zweifellos bedeutenderen Markt in Schleswig weitergeleitet wurden, ohne den Besitzer zu wechseln (S. 55). Weil nämlich nur vier Münzen gefunden wurden, und zwar alle am Fluss, nicht auf dem eigentlichen Marktgelände, folgert er: „In erster Linie wurden dort Waren vom Schiff aufs Land und umgekehrt verladen, ohne dass dort in größerem Umfang Kauf oder Verkauf stattfand“ (S. 46). Immerhin zeigen diese Münzen unterschiedliche Handelsverbindungen an, denn sie stammten aus Straßburg (900–11), Ribe (1146–57), Viborg (1202–41) und Berwick (1249–86).

Trotz dieser Einschränkung belegen die Befunde von der Uferbefestigung am Fluss bis zu Brunnen, Haus und Zäunen zumindest für das 12. / 13. Jahrhundert einen voll ausgebildeten Ufermarkt mit eigenem Marktbetrieb. Aus den älteren Perioden bis zur frühen Wikingerzeit wurden auf der höheren Fläche keine Strukturen gefunden, sondern nur Objekte in solcher Anzahl, dass auf der freien Fläche kontinuierlich Markt betrieben worden sein muss. Zur gleichen Zeit bestand auch die Siedlung im Bereich der (erst im 12. Jahrhundert errichteten) Kaufmannskirche und nahm die verkehrstechnische Schlüsselposition ein zwischen dem flussseitigen Ende der von Schleswig kommenden „Hogestrath“ und dem sich südlich davon am Fluss entlangziehenden Ufermarkt, denn die Lastwagen erreichten ihn nur von dieser Siedlung aus. Demnach hatten die dort wohnenden Kaufleute die Schlüsselposition inne im Transportgeschäft für alle Waren, die fremde, am Ufermarkt anlandende Handelsschiffer nach Schleswig befördert haben wollten. Man darf den Bedarf an bespannten Lastwagen nicht unterschätzen, denn selbst die Ladung einer kleinen Kogge von 10–15 Last (ca. 20–30 t) musste auf 10–15 Wagen je durch wenigstens einen Fuhrknecht transportiert werden. Es ist davon auszugehen, dass die ersten Kaufleute sich dort in der frühen Wikingerzeit ansiedelten, als sich der Ufermarkt bereits einige Zeit eingespielt hatte, und u. a. dafür sorgten, dass Fuhrknechte, Zugtiere und Wagen in ausreichender Zahl vorgehalten wurden. Wie sie das organisierten und mit den Vieh züchtenden Bauern zusammenarbeiteten, ist nicht überliefert. Umso verwunderlicher ist das Fehlen jeglicher wikingerzeitlicher Funde zwischen Fluss und Plattform. Brandt glaubt, dass diese Fundschicht bei Anlage der Plattform abgegraben wurde. Aber warum sollte man dort, wo man den Untergrund durch eine Holzlage und Sand- und Kiesschüttung besser begehbar machen musste, vorher noch einen mit Objekten durchsetzten Laufhorizont abgraben? Ist es nicht eher wahrscheinlicher, dass eine Flussbettverlagerung die ältere Fundschicht erodierte?

Außerhalb dieses Ufermarktes deckte Brandt noch eine zweite Schiffslände auf, die an einem nach Osten von der Treene abzweigenden schmalen Nebenarm mit geringer Wasserführung lag, und rechnet überzeugend aus, dass dort nur kleinere Boote mit Nutzung hoher Tide verkehren konnten. Entsprechend fand er dort weder Sintel noch Schiffsnieten, aber über hundert Scherben von Importkeramik und viele Tuffsteinbrocken und schließt daraus auf eine Funktion im Transithandel mit Schleswig, wofür er folgerichtig weiter flussabwärts eine Umladestelle vom Seeschiff auf die Boote sucht. Da die importierte Keramik zusammen mit der einheimischen und anderen Funden nicht gleichmäßig verteilt war, sondern sich auf einen Geländestreifen konzentrierte, folgert er: „Die Massierung von Keramik und liegenden Hölzern deuten darauf hin, dass dieser Geländestreifen besonders häufig als Zugang zum Nordufer des Wasserlaufs benutzt wurde“ (S. 69). Er sieht aber nicht, dass die Richtung des Streifens ihn als kürzeste Wegverbindung vom Zentrum des

landwirtschaftlichen Ortsteils zum Wasser ausweist. Dieser Zusammenhang erklärt aber die fundamentalen Unterschiede zu dem für damalige Seeschiffe durchaus erreichbaren Ufermarkt am Hauptarm der Treene. Der Geländestreifen führte durch feuchtes Gelände, auf dem Brandt einen so stark zertretenen Boden dokumentiert, dass dort Wagen überhaupt nicht fahren konnten. Er war als Fußweg auf weichem Untergrund, den unsystematisch hingeworfene Äste und Baumstämme sowie Siedlungsabfall (Steine, Tonscherben, Knochen) begehbarer machen sollten, für Transithandel ebenso ungeeignet wie die Bootslände. Auf ihm gelangten nur die Bauern des Dorfes zu ihren eigenen kleinen Booten, für die der Nebenarm als Liegeplatz gerade ausreichte. Um ihre Fischereirechte auf der Treene wahrzunehmen, brauchten sie sogar nur Einbäume, wie sie z. B. vor Haithabu gefunden wurden.

Die von Dirk Heinrich auf ebenfalls über hundert Seiten präsentierten Ergebnisse seiner Untersuchungen an den Tierknochen, die sowohl auf dem Ufermarkt als auch bei der Bootslände der Bauern gefunden wurden, bringen weitere willkommene Klärung zur Beziehung zwischen den so unterschiedlichen Nutzergruppen. Fische sind wegen der Vergänglichkeit ihrer Skelettteile deutlich unterrepräsentiert. Immerhin zeigen drei Reste von Süßwasserfischen auf dem Marktgelände, dass die Bauern einige mit ihren Booten gefangene Fische den Marktbesuchern verkauften. Dagegen waren sie anscheinend zur Jagd auf große Wildtiere nicht berechtigt, denn bei ihrer Bootslände fand sich nur ein Knochen vom Niederwild (Hase). Die Marktbesucher werden die wenigen Hirsche, Rehe und Wildschweine aus anderen Quellen bezogen haben. Abgesehen von diesen wenigen Ausnahmen kam die Fleischnahrung beider Verbrauchergruppen nur von Haustieren. An Rinderknochen erkennt Heinrich einen weiteren kennzeichnenden Unterschied zwischen beiden Landeplätzen. Die auf dem Markt überwiegend gefundenen Knochen älterer Bullen oder Ochsen führt er auf ausrangierte Zugtiere zurück, zumal er an einigen Knochen Spuren starker Beanspruchung fand. Ochsen waren in der Lage, in langsamer Gangart schwere Lastwagen zu ziehen und brauchten bis Schleswig ca. 6 Stunden, wie Brandt ausrechnet. Dagegen wurden auf dem Weg zur Bootslände Knochen älterer Milchkühe gefunden. Sie kamen aus dem typisch bäuerlichen Rinderbestand aus einem Zuchtbull und sonst nur Kühen für Milch und Tierzucht. Heinrich wundert sich nur, dass dort nicht wie allgemein üblich viele Kälber geschlachtet wurden. Aber die Bullenkälber konnten die Bauern hier gut zu Zugtieren heranziehen und den Kaufleuten verkaufen, während sie die Kuhkälber für sich selber zu Milchkühen aufzogen.

Von allen Haustieren lagen am Markt so viele Kopfteile, dass die Marktbesucher von den Bauern des Dorfes und wohl auch der näheren Umgebung durchweg lebende Tiere erworben und auf dem Markt auch geschlachtet haben müssen. Heinrich zählt dort Knochen von mindestens 39 Rindern, 22 Schweinen und 20 Schafen und Ziegen. Verteilt auf die mehr als hundert Jahre der betreffenden Fundsicht scheint das nicht viel zu sein. Aber die Grabungsfläche war ja nur ein kleiner Ausschnitt aus dem ganzen Markt, sodass die Zahlen um einen noch nicht abschätzbaren Betrag zu vervielfältigen sind. Zusätzlich ist noch zu berücksichtigen, dass die Handelsschiffer ihren Reiseproviant ergänzen mussten. Damit zeichnet sich ab, dass die Bauern dort mit ihren Schlachtieren ebenso gut wie mit den Zugtieren ins Geschäft kamen, das wahrscheinlich weitgehend ohne Geld erfolgte mit Vieh gegen Ware. Wie sehr sie für ihren Eigenbedarf an Handelswaren von dem nahen Markt profitierten, zeigt ihr relativ hoher Bestand an Importkeramik, mit dessen unvermeidlichem Bruch und dem der heimischen Tonware sie den Zugang zu ihrer Schiffslände verbesserten. Ebenso nutzten sie Tuffbrocken, zu denen sie kamen, als ihr königlicher Patronatsherr ihre Hand- und Spanndienste zum Transport der am Treeneufer angelieferten Tuffsteine für den Bau der Pfarrkirche in Anspruch nahm und sie den dafür nicht verwendbaren Bruch entsorgten.

Schließlich gab es auf dem Marktgelände keine Funde, die dort die auf anderen Ufermärkten tätigen professionellen Handwerker anzeigen. Die Schiffe wurden von den Seefahrern selber repariert. Die wenigen Knochengерäte waren hauptsächlich Kämme als Ware des Detailhandels oder als persönlicher Besitz der Marktbesucher. Bei allen Seeleuten waren Brettspiele sowohl an Bord wie auch während ihrer langen Aufenthalte in den Marktzelten sehr beliebt. Sie brachten die Spielsteine mit oder machten sie sich selber zurecht, wie auch in Hollingstedt einige Exemplare zeigen sowie ein Knochenstück, aus dem zwei ausgeschnitten waren.

Unter den Ufermärkten war der von Hollingstedt sicher ein Sonderfall, weil er im Schatten des zweifellos viel bedeutenderen Marktes in Schleswig stand. Er hatte aber nicht nur die oben erkannten Funktionen, den ankommenden Handelsschiffen den Warentransport nach Schleswig zu ermöglichen, den Schiffsmannschaften längere Landaufenthalte zu bieten und den Bauern der Umgebung einen Markt für kleinteiligen Detailverkauf von Fernhandelswaren anzubieten. Weil die zu Schiff ankommenden Kaufmannsverbände die Kaufmannskirche erstellten und viele Jahre regelmäßig ihre „Vitten“ aufsuchten, muss der Ufermarkt auch den Fernhändlern untereinander diverse Möglichkeiten zu den besonders lukrativen Geschäften mit Fernhandelsgut in großen Mengen geboten haben. Sicher warteten nicht alle in Schleswig ansässigen Kaufleute, bis ihnen die in Hollingstedt eingetroffenen Handelsschiffer die mitgeführten Westwaren vor die Haustür brachten, sondern suchten sich bereits in Hollingstedt aus den Schiffsladungen das aus, was sie an den Ufern der Ostsee gut absetzen konnten. Dadurch hatten sie den entscheidenden Handelsvorteil gegenüber all jenen Ostseerainern, die mit ihren Schiffen Schleswig anliefen und nur dort Westwaren erstehen konnten. Auch die in Hollingstedt ansässigen Kaufleute werden sich mit gleichem Ziel am dortigen Markt bedient haben. Damit boten beide den dort anlandenden Nordseeschiffen die Chance, ihre Waren schon auf diesem Markt abzusetzen.

Brandt weist sich in dieser ergebnisreichen Publikation als hervorragender Ausgräber aus, dem es gelang, den intendierten Aufschluss über hafentechnische Anlagen besser zu realisieren als er selbst in seiner Auswertung beschreibt. Obwohl er den Ufermarkt nicht erkannte, hat er doch die ihn betreffenden Fundstücke und Befunde so detailliert dokumentiert und von zwei weiteren Autoren so gut aufarbeiten lassen, dass sich daraus das Marktleben in einer solchen Vielfalt ableiten lässt, wie sie bisher noch für keinen anderen Ufermarkt archäologisch erarbeitet wurde.

Angehängt sind zwei kürzere Beiträge, die den im Buchtitel genannten Zeitabschnitt nicht direkt betreffen, sondern die Wasserführung der Treene in anderen Zeiträumen zum Gegenstand haben. Guus J. Borger stellt die kurze Geschichte der 1599 / 1600 angelegten Hollingstedter Graft dar, die nach der Abdämmung der Treenemündung Hochwasser ableiten sollte, um Überschwemmungen der Treeneniederung abzuwenden. Jan M. van Mourik untersuchte das Absinken der Oberfläche im Treenetal während des Spätholozäns.

D-27568 Bremerhaven
Oldenburger Str. 24
E-Mail: reell1@gmx.de

Detlev Ellmers