

Von Haithabu nach Schleswig

Aktuelle Forschungen zur Gründung einer Metropole zwischen Wikinger- und Hansezeit

Ulrich Müller,
Felix Rösch
& Michaela Schimmer

Gründungen von Städten standen und stehen seit langem im Blick der Mittelalterarchäologie.¹ Die in den letzten Jahren wieder forcierte und interdisziplinär geführte Diskussion hat nicht nur das Potential der Archäologie zu diesen Themenkomplexen aufgezeigt, sondern die von historischer Seite angestoßene Diskussion um „Stadtwerdung“ aufgegriffen.² Gründungen sind selten finale Entscheidungsakte, sondern Aushandlungsprozesse unterschiedlicher Akteure mit entsprechenden Handlungsspielräumen. Dies schließt planerisches Vorgehen ebenso wenig aus wie juristische Akte durch einzelne Personen, doch es bietet sich für die Archäologie damit eine strukturelle Perspektive, die nicht zuletzt den prozesshaften Charakter betont. Doch sind es die konkreten archäologischen Daten, die dazu beitragen, Gründungen zunächst auch als einen baulichen Akt zu verstehen, mit dem Fundamente im eigentlichen wie übertragenen Sinne für die weiteren Entwicklungen gelegt werden. So stehen das frühmittelalterliche *emporium* Haithabu und die Bischofs- und Königsstadt Schleswig in der Stadtgeschichtsforschung nicht nur für bestimmte urbane Entwicklungsphasen auf dem Weg zur mittelalterlichen Stadt, sie sind auch Meilensteine der frühgeschichtlichen Archäologie Nordeuropas, stehen sie doch für Langfristgrabungen mit entsprechenden technischen und methodischen Herausforderungen.

Die auf den ersten Blick strukturell völlig unterschiedlichen Orte werden beide als „*Haithum/Haithabu*“ in den dänischen, „*Sliesthorp/Sliaswich*“ in den deutschen und „*aet Haethum*“ in den angelsächsischen Quellen bezeichnet. So ist es kaum verwunderlich, wenn in den wissenschaftlichen wie außer-wissenschaftlichen Diskursen die Frage des Übergangs von Haithabu nach Schleswig im 11. Jahrhundert eine hohe Bedeutung hatte, denn beide Plätze können stellvertretend für die komplexen Vorgänge funktionaler und topographischer Umstrukturierungen benachbarter Zentren stehen.³

Haithabu gilt als Synonym für einen Zentralplatz mit urbanen Strukturen, der je nach Forschungsperspektive und -stand als „Proto-stadt“, „Händler- und Handwerkerzentrum“, „Seehandelsplatz“ oder auch „*emporium*“ charakterisiert wurde und wird.⁴ Die „Gründung“ Schleswigs unterscheidet sich deutlich von den späteren Stadtgründungen des 13. Jahrhunderts, aber auch derjenigen Lübecks, die beispielsweise recht früh über ein Stadtrecht verfügten.⁵ Zudem war Schleswig das südlichste Zentrum des dänischen Reichs im 11. Jahrhundert und daher als Grenzstadt von herausragender Bedeutung.⁶ Gerade weil sich nach der Jahrtausendwende der Schwerpunkt der dänischen Politik auf den ostdänischen Raum und hier insbesondere die Zentren Roskilde und Lund verlagerte, stellte Schleswig als Pfalz und Bischofssitz sowie Hafenstadt eine Schnittstelle im internationalen Warenverkehr dar.⁷ Weiterhin hat die Forschung auf den Umbruch „um 1200“ hingewiesen. Der „Niedergang“ Schleswigs – gerne vor dem Aufstieg Lübecks und der Hanse thematisiert – zeigt sich in einer Umstrukturierung. Hierzu gehören nicht nur die Einrichtung eines zentralen Marktplatzes, sondern auch die Veränderung der maritimen Infrastruktur sowie die neuen klösterlichen Einrichtungen. Diese Neu- und Umbaumaßnahmen werden als Beleg für den Niedergang Schleswigs im 13. Jahrhundert und den planmäßigen Neubau im Sinn einer Gründungsstadt angesehen.⁸

1 Untermann 2011.

2 Zum Beispiel Opll 2011.

3 Müller 2014 (im Druck).

4 Kleingärtner 2014.

5 Radtke 2007; Jahnke 2009; Müller 2010.

6 Bolton 2009.

7 Carelli 2004.

8 Jahnke 2006; Radtke 2007.

Der „Ortswechsel“ von Haithabu nach Schleswig ist auf Grund von Funden und Befunden sowie verschiedenen schriftlichen Nachrichten in das 11. Jahrhundert zu setzen und vielfach beschrieben worden. Die einzelnen Akteure und ihr Anteil sowie der Verlauf dieser Transformation sind dabei nach wie vor nur schemenhaft erkennbar. Die archäologische Forschung in Haithabu blickt zwar auf eine fast 150-jährige Geschichte zurück, doch erst die Untersuchungen der vergangenen Dekade waren in der Lage, sich diesem Prozess weiter anzunähern. Zum einen erfolgte die Digitalisierung der Siedlungs- und Hafengebäude der „Altgrabungen“ und auf dieser Basis ihre Auswertung durch Joachim Schultze und Sven Kalmring. Hinzu traten mehrjährige geophysikalische Kartierungen des gesamten Siedlungsareals, die gemeinsam ein umfangreiches Bild der Bebauungsstruktur lieferten.⁹ Zum anderen erweiterten systematische, flächendeckende Begehungen mit Metalldetektoren insbesondere unser Wissen über die jüngeren, bei den Ausgrabungen kaum noch zu beobachtenden Schichten des 11. Jahrhunderts entscheidend.¹⁰ Schließlich wurde in den Jahren 2005 bis 2010 ein Grubenhaus detailliert ausgegraben, welches in die späten Horizonte Haithabus gehört und neben herausragenden Funden auch eine Vielzahl von Dendrodaten erbrachte.¹¹

Während die unbebaute Fläche Haithabus bereits ab dem ausgehenden 19. Jahrhundert Ziel von Ausgrabungen war, führten erst Ende der 1960er Jahre Bauvorhaben zu einem umfangreichen Ausgrabungsprojekt in der Schleswiger Altstadt.¹² Nach ersten Bohrungen wurden Ausgrabungen in einem Umfang von 3000 m² geplant und in mehreren, insgesamt fast 20 Jahre andauernden Kampagnen umgesetzt, wobei vor allem Relikte des 11. bis 13. Jahrhunderts dokumentiert worden sind. Bereits sehr früh und in Anlehnung an die Publikationsstrategien in Haithabu bemühte man sich, die Funde und Befunde der Ausgrabungen in einer eigenen Reihe „Ausgrabungen in Schleswig“ vorzulegen.¹³ Bislang (Stand 2014) sind 17 Bände erschienen. Im Gegensatz zu dem reichhaltigen Fundmaterial dieser Ausgrabungen, das von verschiedenen Wissenschaftlern ausgewertet und publiziert wurde, steht die systematische Aufarbeitung der Befunde noch aus. In den folgenden Jahren ist es immer wieder zu Ausgrabungen gekommen, doch sind auch diese nur ansatzweise vorgelegt worden und ermöglichen bislang keine zusammenhängende Einschätzung.¹⁴ So müssen auch die bislang geäußerten Thesen zum Niedergang Haithabus und zum Aufstieg Schleswigs vor dem Hintergrund der neuen Prospektionen und Ausgrabungen sowie der bislang nur ansatzweise vorgelegten Schleswiger Befunde gesehen werden.¹⁵ Das Bild der Nachfolgesiedlung Haithabus ist im Bezug auf ihre Stadtentwicklung bisher unscharf.

Ein Projekt der Volkswagen-Stiftung widmet sich seit 2012 den Befunden und Funden der Hafengrabungen.¹⁶ Die bislang erzielten Ergebnisse deuten darauf hin, dass gerade für die Frühzeit die Struktur des Hafens vielfältiger und komplexer ist als bislang angenommen.¹⁷

Um sich der Frage des Übergangs von Haithabu nach Schleswig anzunähern und damit auch den Aspekt der Gründung Schleswigs zu berühren, wird methodisch und quellenteknisch von zwei Seiten agiert. Zum einen stehen die Befunde der hafennahen Grabungen und ihre Auswertung mithilfe eines Geographischen Informationssystems (GIS) im Vordergrund, zum anderen werden die Metallfunde der Grabung Hafengang 11 neben der klassischen Auswertung mittels Metallanalysen auf ihre Zusammensetzung und Rohstoffherkunft hin untersucht. Im Folgenden sollen nun einige Zwischenergebnisse vorgestellt und insbesondere im Hinblick auf Gründungsfragen diskutiert werden.

9 Schultze 2008; Kalmring 2010.

10 Hilberg 2007.

11 Carnap-Bornheim/Hilberg/Kalmring/Schultze 2010.

12 Vogel 1997a.

13 Vogel 1983.

14 Zum Beispiel Kühn 2005; Sieglhoff 2007; Gohrbandt 2012.

15 Radtke 2007; ders. 2009.

16 Bleile/Müller 2012.

17 Hilberg/Rösch/Schimmer 2012; Rösch 2014.

Gründungsakt und Ausbau im Befund

Die Grabungen, namentlich die in den 1970er und 80er Jahren gegrabene Plessenstraße 83/3 und Hafenstraße 13 sowie der 2007 untersuchte Hafengang 11 (Abb. 1), ließen mächtige Kulturschichten mit hervorragenden organischen Erhaltungsbedingungen zu Tage treten, die schon

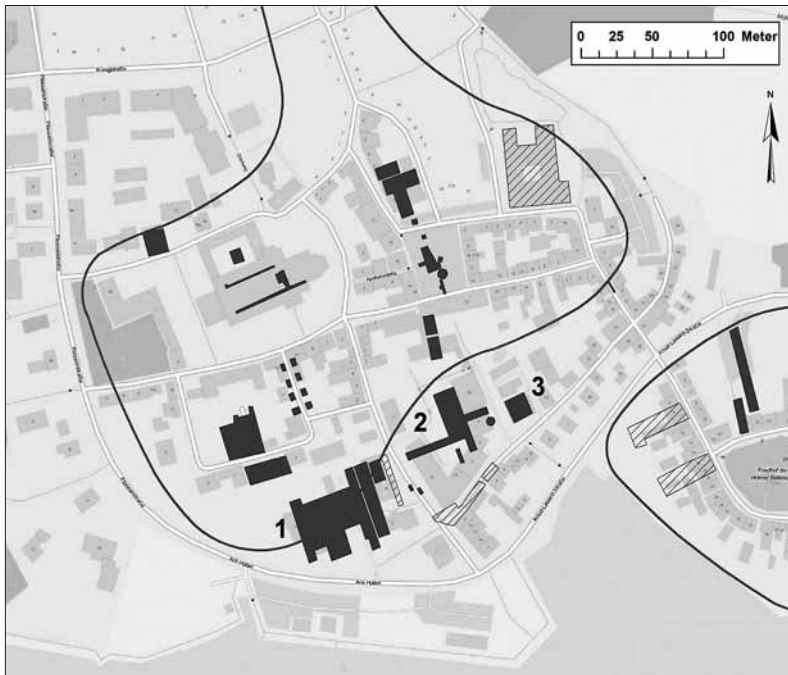


Abb. 1: Die Schleswiger Altstadt und der westliche Teil des Holms mit den meisten, bis 2012 durchgeführten Grabungen und der historischen Uferlinie des 11./12. Jahrhunderts (schraffiert = Ausmaß der Grabungsflächen unklar). Im Text genannte Grabungen: 1: Plessenstraße 83/3; 2: Hafensstraße 13; 3: Hafengang 11.

früh mit dem historischen Hafen von Schleswig in Verbindung gebracht wurden.¹⁸ Die Grabungen (Leitung: V. Vogel und H. Lüdtkke) erfolgten in künstlichen Schichten, was nicht nur den Befundverhältnissen, sondern auch der Grabungs- und Dokumentationstradition in Haithabu geschuldet war. Bei dieser durch K. Schietzel für Haithabu entwickelten befundorientierten Ausgrabungs- und Dokumentationsmethodik wurde die in einzelne Schnitte separierte Grabungsfläche in künstlichen Schichten von ca. 15 cm gegraben und das so entstandene Planum anschließend im Maßstab 1:20 gezeichnet.¹⁹ Zusätzlich wurden auf diesen Plänen sämtliche Informationen zu den jeweiligen Befunden festgehalten. So entstanden 270 großformatige Zeichnungen die zusammengefasst eine Fläche von über 2,4 ha dichter Befunde dokumentieren – allein in der Plessenstraße 83/3 wurden über 10 000 Holzbefunde erfasst. Hinzu treten noch knapp 70 Profilzeichnungen. Eine derart hochauflösende Dokumentationslage ist mit herkömmlicher analoger Auswertungsmethodik kaum noch zu überblicken. Eine tiefgreifende Analyse wird erst durch den Einsatz von GIS möglich, welches über die komfortable Erstellung von Verbreitungskarten hinaus eine Vielzahl an Auswertungs- und Berechnungsoptionen bietet. Im konkreten Fall ermöglicht die GIS-Plattform eine Digitalisierung sämtlicher Befunde und eine Verknüpfung mit den weiteren Informationen in den dazugehörigen Attributtabelle. Damit können nicht nur erstmals alle Befunde dieser Grabungen gleichzeitig erfasst, sondern mithilfe von verknüpfter Datenbanksoftware auch automatisierte Abfragen zu spezifischen Attributen erstellt werden. Hinzu tritt im GIS noch eine Fülle an Visualisierungswerkzeugen, insbesondere solche zur dreidimensionalen Darstellung. Eine derartige Bandbreite an Analysemöglichkeiten gestattet eine dezidierte Ansprache auch umfangreicher und hochkomplexer Befundstrukturen wie wir sie in den genannten Schleswiger Grabungen finden. Dass diese Vorgehensweise mehr als adäquat ist, haben die Ergebnisse der Aufarbeitungen von Teilen der Siedlungs- und der Hafengrabung Haithabus jüngst spektakulär bewiesen.²⁰

Nicht zuletzt waren es auch diese Arbeiten, die maßgeblich an der Entwicklung der hier skizzierten Methodik verantwortlich waren. Für die Ansprache, Gruppierung und zeitliche Einordnung der Befunde sind die über 1000 dendrochronologisch untersuchten Hölzer von großer Relevanz. Eine derart breite Basis ist in der Lage, auch kurzphasige Siedlungsprozesse

18 Vogel 1977; ders. 1999; Carnap-Bornheim/Lüth 2008.

19 Schietzel 1969; Vogel 1983.

20 Schultze 2008; Kalmring 2010.

differenziert zu erfassen. Die bisher ersten datierten Bautätigkeiten in der Plessenstraße 83/3 stammen aus der Mitte der 1070er Jahre und sind damit nur wenig jünger als das bislang älteste Datum Schlesiens, einem 1071 errichteten Haus auf dem Areal der Grabung Schild.²¹ Bereits der Ausgräber wies darauf hin, dass ein fast 1 m mächtiges Kulturschichtpaket auf eine frühere, erste Siedlungstätigkeit der Altstadthalbinsel deuten kann. Eine ganz ähnliche Situation scheint sich auch am ehemaligen Schleifer abzeichnen.²² Im Zuge der Digitalisierung konnte eine Reihe von rechtwinklig zur Schlei ausgerichteter Parzellen identifiziert werden. Die durch Freiräume oder einfache Bohlenwegkonstruktionen voneinander getrennten rechteckigen Strukturen weisen Breiten zwischen 7 m und 20 m auf, während ihre Längsausdehnung nach Norden mangels ausreichender Erhaltungsbedingungen nicht erfasst werden kann. Umgrenzt sind die Parzellen von Flechtwandzäunen, die im Südteil bis zu sieben Phasen aufweisen können. Diese Mehrphasigkeit lässt sich durch den stark schwankenden Wasserspiegel der Schlei erklären. Das wechselfeuchte Milieu hatte ihre häufige Erneuerung zu Folge. Zugleich legt die Mehrphasigkeit dieser Parzellenbegrenzungen, die sich stratigraphisch unter den datierten Holzausbauphasen befinden, aber auch nahe, dass es bereits vor den 1070er Jahren umfangreiche Siedlungstätigkeiten im Bereich der Plessenstraße 83/3 gab, die spätestens um die Mitte des 11. Jahrhunderts eingesetzt haben werden (Abb. 2).

Parzellenartige Strukturen konnten bisher an verschiedenen Stellen der Schleswiger Altstadt dokumentiert werden. So finden sich im zentralen Altstadtbereich sowie im Nordosten der Halbinsel Grundstückseinteilungen spätestens im ausgehenden 11. Jahrhundert.²³ Die systematische Unterteilung von Flächen in nichtagrarischen Siedlungen ist ein epochenübergreifendes Phänomen, das sich in frühstädtischen Siedlungen des Frühmittelalters und der Wikingerzeit genauso wie in hochmittelalterlichen Gründungsstädten antreffen lässt.²⁴ Exemplarisch seien hier Dorestad, Ribe, Haithabu, Sigtuna, Trondheim und Lübeck angeführt.²⁵ Dabei variiert Größe, Regelmäßigkeit, Art der Begrenzung und Nutzung von Fall zu Fall unterschiedlich stark. Allen gemein ist jedoch, dass sie als Ausdruck einer geplanten Siedlungstätigkeit interpretiert werden. Zumindest für das frühe Mittelalter und die Wikingerzeit wird dies mit einer „höheren Autorität“ verbunden. So vermutet S. Tesch im Fall von Sigtuna eine Festlegung der Parzellierung durch den schwedischen König.²⁶ Für die hochmittelalterlichen Städte wird das administrative, planerische Element nach wie vor stark diskutiert. So wird für das Lübecker Gründungsquartier Platzmangel für die Aufspaltung der Grundstücke genannt und im weiteren Verlauf auch die Neuregelung der Grundstücksrechte diskutiert.²⁷ Dass Parzellen nicht nur organisatorische Einheiten darstellen, sondern auch mit spezifischen Rechten und Pflichten verknüpft waren, geht aus schriftlichen Quellen wiederholt hervor. Exemplarisch seien die Fränkischen Reichsannalen, der Sachsenspiegel oder die hochmittelalterlichen Stadtrechte genannt.²⁸

In den späten 1070ern und zu Beginn der 1080er Jahre kam es im Bereich der östlichen Parzellen zu einer Reihe von Baumaßnahmen, die sich dendrochronologisch datieren lassen. Dabei wurden die südlichen Flechtwandzäune durch eine Reihe von massiven, spundwandartig aneinandergesetzten Spaltbohlen ersetzt. Hinzu trat ein im Vorfeld dieser Spundwände errichteter, Ost-West-verlaufender Bohlenweg; er endet vor einer Parzelle, die mit 20 m Breite das größte Grundstück am Ufersaum darstellt (Abb. 2). In diesen Bautätigkeiten, die sowohl im Fall des Bohlenwegs als auch in dem der Spaltbohlenwände individuell für jede Parzelle ausgeführt worden sind, sind wahrscheinlich Maßnahmen gegen den schwankenden Wasserspiegel der Schlei zu sehen. Mit dem Jahr 1087 trat dann eine Entwicklung ein, die sich am ehesten als „Bauboom“ charakterisieren lässt. Innerhalb kürzester Zeit wurden im Flachwasserbereich

21 Vogel 1991, 269; Vogel 1997b; Eckstein 1981.

22 Vogel 1983, 23.

23 Vogel 1983, 20 f. und 26 f.; Sieglöff 2008, 205.

24 Vgl. Steuer 2005, 450; Kleingärtner 2014, 13–15 und 100 f.; Untermann 2011.

25 van Es/Verwers 2009, 100–103; Feveile 2010, 144 f., Abb. 117; Schietzel 1981, 82; Tesch 1996, 116 f.; Christophersen 1999, 161 f.; Fehring 2011; Legant 2010, 122–129.

26 Tesch 1996, 116 f.

27 Legant 2010, 122–129; Hammel-Kiesow 2011.

28 Fansa 1995; Ellmers 1984, 179; Christophersen 1999, 165 f. zu Trondheim; Holst 2002 zu Lübeck; Igel 2010, 261–307 zu Greifswald.



vor den Parzellen dammartige Konstruktionen errichtet. Diese Dämme sind U-förmig aus eng gesetzten Spaltbohlen errichtet und mit Reisig, Mist und Erde verfüllt. Im Abstand von nur wenigen Jahren wurden diese Dämme immer weiter in die Schlei hinein verlängert; diese Maßnahme scheint etwa um 1100 zu enden. Bemerkenswerterweise orientieren sich diese massiven Konstruktionen in der Breite exakt an den ihnen jeweils gegenüberliegenden Uferparzellen. Wie es scheint, haben die dort ansässigen Besitzer oder Nutzer ihre Grundstücke in den Flachwasserbereich ausgebaut (Abb. 2). Diese zwar individuell umgesetzten, möglicherweise aber gemeinschaftlich geplanten Maßnahmen sind nicht nur im Bereich der Plessenstraße 83/3, sondern auch in der Hafengang 11 sowie in einer Reihe von kleineren Rettungsgrabungen dokumentiert worden. Gegen 1100 sind in einem Abschnitt von mehr als 200 m am Südufer der Altstadt derartige Dämme zu finden.²⁹ Die Konstruktionen weisen mitunter Längen von über 50 m auf und verdeutlichen allein durch

Abb. 2: Die vollständig digitalisierten Holzbefunde der Plessenstraße. Markiert sind die durch Flechtwerkzäune abgegrenzten Parzellen auf dem ehemaligen Uferbereich (hellgrau), alle größeren Bohlenwege (dunkelgrau) und die Spaltbohlenwände der Uferbefestigungen und Dämme (grau). Die mit Jahreszahlen versehenen Pfeile an der Seite befinden sich auf der Höhe der entsprechenden Dammbausbauphasen. 1: als potenzielle Marktfläche angesprochene breite Parzelle mit vorgelagertem Damm; 2: durch Hausbefunde dominierter Bereich.

²⁹ Vgl. Vogel 1992; ders. 1999; Carnap-Bornheim/Lüth 2008.



Abb. 3: Auch heute noch existieren im Flachwasserbereich vor dem Holm, der Fischersiedlung Schleswigs, dammartige Konstruktionen. Obwohl deutlich kleiner, vermitteln sie einen guten Eindruck, wie die Dämme des mittelalterlichen Hafens von Schleswig konzipiert waren.

diese Maße den enormen personellen, logistischen und finanziellen Aufwand der innerhalb einer Dekade durchgeführten Maßnahmen (Abb. 3).

So deutlich die Anlagen als Befunde sind, so genau wird man ihre Funktion bewerten müssen. Auf Grund ihrer Beschaffenheit und Lage sollte angenommen werden, dass es sich um Landebrücken handelt, die für das schwimmende Anlegen von Schiffen notwendig waren.³⁰ Diese Interpretation wird auch in der gängigen Fachliteratur über Schleswigs Frühzeit favorisiert;³¹ nach den neuesten Erkenntnissen wird sie jedoch zu hinterfragen sein. So legen Seesandschichten, die in den Profilen verzeichnet sind, veränderte Wasserstände nahe, die gegen eine Interpretation dieser Anlagen als reine Landebrücken sprechen. Der Wasserspiegel des ausgehenden 11. Jahrhunderts befindet sich etwa 30–40 cm unter dem heutigen Mittelwert. Bei einem solchen Wasserstand beträgt die Tiefe vor den ersten Phasen der Dämme gerade einmal 40 cm und vergrößert sich erst durch die weiteren Ausbauten. Dies bedeutet, dass ein schwimmendes Anlegen von mittelgroßen Transportschiffen mit einem Tiefgang von 1 m im Bereich der Plessenstraße 83/3 frühestens 1095 möglich war.³² Somit ist es plausibler von multifunktionalen Einrichtungen auszugehen. Ein Erklärungsansatz für die Dammbaumaßnahmen wäre der zunehmende Platzmangel auf der Altstadtinsel. Mit einer Fläche von rund 12,5 ha war sie nur etwa halb so groß wie das Areal innerhalb des Halbkreiswalls von Haithabu. Da in fast sämtlichen Bodenaufschlüssen Siedlungsnachweise des späten 11. Jahrhunderts zu finden sind, kann man für diese Zeit von einer enormen Verdichtung und damit der Notwendigkeit für Landgewinnungsmaßnahmen ausgehen. So werden die Dämme vor den Parzellen in der östlichen Plessenstraße 83/3 und in der Hafenstraße 11 bereits kurz nach ihrer Errichtung mit Häusern bebaut.³³ Es finden sich zudem Nachweise für holz-, knochen-, geweih- und buntmetallverarbeitendes Handwerk.³⁴

Anders stellen sich die 20 m breite Parzelle und der mit ihr korrespondierende Damm im Westen der Grabungsfläche dar. Hier fanden sich keine Nachweise von Häusern und auch deutlich weniger Holzbefunde. Auffällig ist zudem die Sektierung des Laufhorizonts der ersten Dammbauphase in rechteckige Strukturen von 5×3 m durch liegende Hölzer oder Flechtwandzäune (Abb. 2). Unter dem Fundmaterial stechen die Gewichte hervor. Ein Großteil aller bisher in Schleswig gefundenen Kugelzonengewichte stammt aus diesem Bereich.³⁵ Zusammenfassend möchten wir auf Grund dieser Indikatoren von einem „Marktplatz“ sprechen. Diese hier skizzierten Entwicklungen sind vergleichbar. Beispielsweise orientieren sich die Breiten der Landebrücken oder Dämme in Haithabu, Dorestad und Trondheim ebenfalls an den Uferparzellen.³⁶ Wurden die Dämme in Dorestad zunächst mit befestigten Schiffsländen in Verbindung gebracht, sind sie später als reine Aufsiedlungsfläche interpretiert worden.³⁷ Jüngst hat S. Kalmring überzeugend darauf hingewiesen, dass beide Funktionen sich nicht ausschließen.³⁸ Im Fall Haithabus erfuhren die Landebrücken ebenfalls eine Neubewertung. Neben dem Laden und Löschen von Schiffen dienten sie auch als „Marktplatz“.³⁹ In keinem Fall ist der Ausbau aber derart umfangreich in einem solch kurzen Zeitraum erfolgt wie im Bereich des Schleswiger Hafens.

Ein direkter Vergleich Schleswigs mit zeitgleichen Plätzen des 11. Jahrhunderts erweist sich als schwierig. Das liegt mitunter an den schlechteren Überlieferungsbedingungen, aber insbesondere am ungenügenden Publikationsstand. Zudem wurden viele (proto-)urbane Plätze Skandinaviens entweder bereits im 10. Jahrhundert gegründet oder ihr wikingerzeitlich geprägter Aufbau erfuhr erst im 12. und 13. Jahrhundert Neustrukturierungen.

Während Schleswig am Übergang von Wikingerzeit zum Hochmittelalter als Stadt gänzlich neu entstand, kam es in Århus erst im 13. Jahrhundert zu einer archäologisch fassbaren Umstrukturierung des

30 Zur entsprechenden Terminologie siehe Kalmring 2010, 23–26.

31 Beispielsweise Vogel 1997b; ders. 1999; Radtke 2007.

32 Crumlin-Pedersen 1999; Englert 2009.

33 Schultze 2012.

34 Ulbricht 1984; dies. 2006a; dies. 2006b; Hilberg/Rösch/Schimmer 2012, 72.

35 Steuer 1997, 91 f., Abb. 59.

36 Kalmring 2010a, 452; van Es/Verwers 2002, 283 f., Abb. 6; Christophersen 1999, 163 f.

37 van Es/Verwers 1980; van Es/Verwers 2009, 340 f.

38 Kalmring 2010b.

39 Kalmring 2010a, 443–450.

bestehenden wikingerzeitlichen Stadtbilds. Detaillierte Kenntnisse zum 11. und 12. Jahrhundert liegen trotz mehr als 200 bis heute durchgeführter Grabungen nicht vor.⁴⁰ In Viborg erfolgte eine radikale Umgestaltung der Siedlungstopographie bereits gegen Mitte des 11. Jahrhunderts. Die lose Bebauung wurde abgebrochen und eine systematische, auf an einer Straße orientierten Parzellen angelegt. Damit ist eine zeitliche und strukturelle Nähe zu Schleswig gegeben – allerdings unter Vorbehalt, da die Erkenntnisse ausschnitthaft sind und sich dadurch nur hypothetisch auf die Gesamtsiedlung übertragen lassen.⁴¹

Vergleichbar ist die Entwicklung auch mit Sigtuna, das um 980 auf königliche Initiative hin gegründet wurde. Bis zu 100 regelmäßig angeordnete Parzellen wurden hier beiderseits einer Straße angelegt. Im Gegensatz zu Schleswig liegt ihre Ausrichtung deutlich auf der Straße und weniger auf dem Ufer, was für eine Rolle Sigtunas als politisches und administratives Zentrum spricht, während der Warenumsschlag nicht im Vordergrund stand.⁴² In den etwa zeitgleich mit Sigtuna und später gegründeten Städten Trondheim und Oslo liegt die Befundlage ähnlich. Ein vergleichbar strukturierter Grundstücksaufbau prägt die Frühzeit dieser Plätze, auch wenn sich ihre Ausrichtung teilweise stärker auf den schiffsgestützten Handel bezieht. Beiden Orten gemein ist ihre kontinuierliche Entwicklung über mehrere Jahrhunderte – für eine rapide Aufsiedlung wie in Schleswig fehlen die Anhaltspunkte.⁴³

Der schnelle Ausbau der Anlagen zeugt nicht zuletzt von der Bedeutung des Hafens für die frühe Stadt. Die Funktion der inneren Schlei als wichtiger Umschlagplatz im Warenverkehr zwischen dem Nord- und Ostseeraum bleibt auch nach der Verlagerung von Siedlung, Hafen und Markt von Haithabu an das nördliche Schleiufer erhalten. Zeugnis für die weitreichenden Kontakte sind neben den historischen Quellen vor allem Importgüter im Fundmaterial aus der Schleswiger Altstadt.⁴⁴ In Bezug auf ihre geographische Herkunft liegen sie jedoch häufig nur als Einzelfunde oder in sehr geringer Stückzahl vor, sodass eine Aussage über die Handelsverbindungen und Fernkontakte Schlesiws allein auf dieser Grundlage nicht getroffen werden kann, sondern sie vielmehr nur als Ergänzung anderer Quellen dienen können. Eine Ausnahme bildet die importierte Keramik (Pingsdorf, Paffrath, Andenne), die im 11./12. Jahrhundert mit 12% in der Siedlung (Grabung „Schild“) und 14% im Hafenbereich (Grabung „Plessenstraße 83/3“) ein evidenteres Zeugnis für Handelsbeziehungen in den westeuropäischen Raum ist.⁴⁵ Regelmäßiger Warenverkehr mit dem westslawischen Raum scheint sich ebenfalls anhand der Keramik nachweisen zu lassen, denn die zu den einheimischen Warenarten gezählte Ostseeware macht sowohl im Hafenbereich Schlesiws als auch Haithabus jeweils gut ein Viertel des gesamten Warenspektrums aus und nimmt somit einen deutlich höheren Prozentsatz ein als innerhalb der beiden Siedlungen selbst. Diese unterschiedliche Verteilung spricht für die zumindest teilweise Einfuhr der Keramik – als Handelsgut selbst, Ausstattung der Schiffsmannschaft oder Transportbehälter, die beim Anlanden der Schiffe oder Verkauf des Inhaltes als defekt oder auch unbrauchbar vor Ort entsorgt worden ist.⁴⁶

Die neue Siedlung übernimmt jedoch nicht nur die Funktion Haithabus, sondern mehrheitlich wohl auch ihre Bewohner. Besonders bei den Dingen des täglichen Bedarfs ist eine Weiterführung der bekannten Formen- und Herstellungstechniken zu beobachten. Nicht nur das umfangreiche einheimische Keramikmaterial weist für das 11. Jahrhundert ein weitgehend identisches Waren- und Formenspektrum auf, sondern es finden sich auch enge Parallelen bei Geweih- und Knochenobjekten, Holz- und Eisenfunden.⁴⁷ Zum einen liegt diese Kontinuität teilweise sicherlich in der funktionsbestimmten Formgebung der Objekte, zum anderen handelt es sich aber auch um Produkte, die weitestgehend aus den im Umland

Funde als Zeugen

40 Skov 2004; Aros – das Århus der Wikinger, 118 f.

41 Kristensen 1998a; ders. 1998b, 359 f.

42 Tesch 1996.

43 Tesch 1996, 122; Christophersen 1999; Molaug 1975, 223–228; ders. 1999.

44 Vogel 2002.

45 Lüdtkke 2013, 71.

46 Lüdtkke 2013, 74.

47 Lüdtkke 1985, 134–138; Ulbricht 1984; dies. 2006a; dies. 2006b; Saggau 2000; dies. 2006.



△ Abb. 4: Perlschnüre, Leiterbänder und unverzierte Buckel dieser Zinnfibel (Dm. 3,2 cm) imitieren Granulation, durchbrochene Flächen und Edelsteineinlagen entsprechender Edelmetallvorbilder.

▷ Abb. 5: Die aus mehreren zusammengelöteten Blechen (Kupferlegierung) bestehende Fibel (Dm. 1,4 cm) ist mehrfach in unterschiedlicher Ausführung im Fundmaterial vertreten. Ursprünglich befand sich in der aus einem gezähnten Blechstreifen bestehenden Fassung ein Glascarbochon.



vorkommenden Rohstoffen gefertigt werden konnten. Entwicklungen erfolgen nur langsam und sind vor allem durch Wandlungen der Mode und Ansprüche bedingt, wie auch klimatischen oder anthropogenen Veränderungen des Naturraums und somit der zur Verfügung stehenden Rohmaterialien.

Diskontinuitäten und Innovationen im Vergleich zur Vorgängersiedlung werden hingegen bei rohstoffimportabhängigen Gewerken wie der Glas- und Nichteisenmetallverarbeitung (Bunt- und Weißmetall) sichtbar. Die für Haithabu nachgewiesene Herstellung von Glasobjekten scheint sich nach bisherigem Kenntnisstand in Schleswig nicht fortzusetzen und die somit eingeführten Funde weisen ein mehrheitlich divergentes Formenspektrum auf. Unter den Glasgefäßfunden des 11. Jahrhunderts finden sich keinerlei Übereinstimmungen, und die in Haithabu gängigen Glasperlen liegen in deutlich geringerer Anzahl vor, stattdessen treten vermehrt Glasfingerringe und Ringperlen auf.⁴⁸ Das lokale Bunt- und Weißmetallhandwerk weist – insbesondere in Bezug auf die Herstellung von Trachtbestandteilen wie Fibeln und Fingerringen – Unterschiede zu den aus der Spätphase Haithabus bekannten Formen, Techniken und Legierungszusammensetzung auf.

Das Formenspektrum der Schmuckobjekte aus Weißmetall wird vor allem von gegossenen Buckelfibeln in unterschiedlichen Ausführungen, Plateauscheibenfibeln, Fingerringen und langovalen Perlen geprägt. Allen Stücken ist gemein, dass sie mitgegossene Verzierungen aufweisen, die in ihrer Ausgestaltung die unterschiedlichen Verzierungstechniken von entsprechenden Objekten aus Edelmetall nachahmen. So werden beispielsweise durchbrochene Partien der Vorbilder durch Leiterbänder und Granulatauflagen durch Perlschnüre imitiert (Abb. 4). Zudem treten vermehrt christliche Elemente wie Kreuze oder *Vera Ikon*-Darstellungen als Verzierung auf. Von einer bewussten Imitation von Edelmetallobjekten kann auch bei einigen kleinen Fibeln (Abb. 5) und Fingerringen aus Kupferlegierung ausgegangen werden. Zentraler Bestandteil bei diesen Stücken ist jeweils als Ersatz eines (Halb-)Edelsteins eine Glaseinlage, die als Cabochon bei den Fibeln und flach mit runder oder quadratischer Grundfläche bei den Fingerringen geformt ist. Die Fassung der Steine wird durch zusammengelötete, goldgelbe Bleche gebildet.

Materialuntersuchungen mittels Röntgenfloreszenzanalyse (RFA)⁴⁹ an Objekten aus Haithabu und der Schleswiger Altstadt – hier maßgeblich von der Grabung „Hafengang 11“ – zeigen, neben den augenscheinlichen Unterschieden, Veränderungen in der Wahl der verwendeten Metalle und deren Legierungen. Während in Haithabu überwiegend Blei oder bleireiche Blei-Zinn-Legierungen verwendet worden sind, dominiert Zinn bei den Schleswiger Funden als Werkstoff; Blei-Zinn-Legierungen treten am nördlichen Schleiufer zudem häufiger und mit einem hohen Zinnanteil auf. Bei der für die Bleche zur Schmuckherstellung, aber auch der

48 Steppuhn 2002, 103 f.

49 Durchgeführt von Stephen Merkel, Deutsches Bergbaumuseum Bochum.

Fertigung von Messerscheidenbeschlägen verwendeten Kupferlegierung handelt es sich um eine Kupfer-Zink-Legierung mit Blei-Zinn-Anteil, die für Haithabu nur bei einem Blechstreifen festgestellt werden konnte. Auf Grund der geringen Varianz der Zusammensetzung ist die Legierung wahrscheinlich kein zufälliges durch Metallrecycling erzeugtes Ergebnis, sondern ein gewolltes Resultat.

Gründungsprozesse im archäologischen Befund sind verständlicherweise komplexer Natur. Dass städtische Strukturen in ihrer Gesamtheit eher Ausdruck von Aushandlungsprozessen unterschiedlicher Akteure sind und weniger einen willentlichen Gründungsakt dokumentieren, dürfte ebenso akzeptiert sein wie das inzwischen vielfach angewendete Konzept „Stadtwerdung“. Bricht man die Diskussion zunächst auf die Ebene der Befunde und Funde herunter, so lassen die Befunde der Schleswiger Grabung „Plessenstraße 83/3“ folgende Schlüsse zu: Etwa um die Mitte des 11. Jahrhunderts kam es am Südufer der Schleswiger Altstadtinsel und damit an der Hauptverkehrsader Schlei zur gezielten Anlage von Parzellen, die später individuell verstärkt und mit einem Bohlenweg verbunden werden. Ab 1087 wurde dann der Ausbau des Areals in die Schlei hinein in Form von massiven Dämmen bewusst forciert. Hinter den umfangreichen, gleichförmigen und innerhalb kürzester Zeit durchgeführten Baumaßnahmen kann eine höhere Autorität vermutet werden, die dieses Vorgehen bewusst initiiert hat. Ausgeführt wurden die Maßnahmen jedoch individuell durch die Nutzer/Besitzer der Parzellen, wie die Orientierung an den Parzellenbreiten, die kleinen zeitlichen Abstände der Ausbauphasen untereinander sowie der Bohlenwegversatz nahelegen. Dabei scheint der östliche Teil der Parzellen und Dämme verstärkt spezialisierten Handwerkern Platz geboten zu haben, während im Westen eine Marktplatzsituation direkt in den Hafen, möglicherweise nach dem Vorbild Haithabus, integriert wurde. Ab 1095 erreichten die Dämme der Plessenstraße schließlich auch Wassertiefen, die einen Betrieb als Landebrücken ermöglichen, während zuvor per definitionem eher von befestigten Schiffsländen zu sprechen ist.⁵⁰

Archäologische Funde spiegeln per se kaum Gründungen wider. Sie können aber herangezogen werden, um das Thema Gründung zu konturieren, wenn auch nur in groben Zügen. Während die Dinge des täglichen Bedarfs eher auf einen fließenden Übergang hindeuten, können beispielsweise die Divergenzen bei den rohstoffimportabhängigen Gewerken zwischen dem späten Haithabu und frühen Schleswig als Indikatoren für eine Veränderung der Rohstofflieferanten und somit der Handelsbeziehungen sein. Denkbar sind als Ursache aber auch veränderte Ansprüche an das Metall durch abweichende Formgebung und Herstellungstechnik – bedingt durch modische Aspekte sowie Technologietransfer unterschiedlicher Art.

Damit stellt Schleswig eine herausragende Quellengrundlage für die Erforschung der frühesten Stadtgründungen im Skandinavischen Raum dar. Auch wenn ihr hohes Potential zur Beantwortung der komplexen Fragen zu Gründungsprozessen hier nur grob skizziert werden konnte, so sollte doch deutlich geworden sein, welche Möglichkeiten sich aus vielschichtigen Ansätzen ergeben. Die Chancen zeitgemäßer Ausgrabungen mit großer methodischer Bandbreite belegen besonders eindrucksvoll die Ergebnisse aus Viborg Sønderø.⁵¹ Notwendig ist aber auch eine tiefgreifende Auseinandersetzung mit den Befunden flächiger Stadtkerngrabungen der 1970er und 80er Jahren – den „Altgrabungen“. Diese Untersuchungen sind größtenteils nur ausschnitthaft ausgewertet.⁵² In ihrer Neubetrachtung mithilfe modernster Methodenspektren liegt unserer Einschätzung nach ein Schlüssel zur Erfassung von Gründungsvorgängen in den vielfältigen archäologischen Daten und damit zum Verständnis der frühen Stadtwerdung.

Zusammenfassung

50 Kalmring 2010, 23–26.

51 Christensen/Hjerminde/Iversen/Robinson 2005.

52 Vergleiche die Publikationen zu London oder die Beiträge im Rahmen des „Lübecker Kolloquiums zur Stadtarchäologie“.

Prof. Dr. Ulrich Müller
Felix Rösch M.A.
Michaela Schimmer M.A.
Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Johanna-Mestorf-Straße 2–6, D-24116 Kiel
umueller@ufg.uni-kiel.de
froesch@ufg.uni-kiel.de
michaela.schimmer@schloss-gottorf.de

Literatur

- Aros – das Århus der Wikinger. Højberg 2006.
- Bill, Jan/Clausen, Birthe (Hrsg.): *Maritime Topography and the Medieval Town* (Publications from the National Museum: Studies in Archaeology & History 4). København 1999.
- Bleile, Ralf/Müller, Ulrich: Хедебю и Шлезвит – развитие важнейшего перевалочного / транзитного пункта Северной Европы в XI в. н. э.; in: Суворов, А.: Северная Русь и проблемы формирования Древнерусского государства», международная научная конференция. Северная Русь и проблемы формирования Древнерусского государства. Вологда 2012, 128–151.
- Bolton, Timothy: *The empire of Cnut the Great. Conquest and the consolidation of power in Northern Europe in the early eleventh century*. Leiden u.a. 2009.
- Brandt, Klaus/Müller-Wille, Michael/Radtke, Christian (Hrsg.): *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa* (Schriften des Archäologischen Landesmuseums 8). Neumünster 2002.
- Carelli, Peter: Individualisering, privatisering och kommersialisering. Framväxten av en kapitalistisk anda i 1100-talets Danmark; in: Carelli, Peter/Hermanson, Lars/Sanders, Hanne (Hrsg.): *Ett annat 1100-tal. Individ, kollektiv och kulturella mönster i medeltidens Danmark*. Göteborg 2004, 24–60.
- Carnap-Bornheim, Claus von/Hilberg, Volker/Kalmring, Sven/Schultze, Joachim: Чедэбю, поселение в пост: старие материалы и nowejschie issledovanija; in: Rossijskaja archeologija 3, 2010, 53–63.
- Carnap-Bornheim, Claus von/Lüth, Phillip: Neues aus der Schleswiger Altstadt; in: *Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein* 15, 2008, 72–74
- Christensen, Charlie/Hjermind, Jesper/Iversen, Mette/Robinson, David Earle (Red.): *Viborg Sønderød 1018–1030. Arkæologi og naturvidenskab i et værkstedsområde fra vikingetid* (Viborg Stiftsmuseums skriftrække 3; Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 52). Århus 2005.
- Christophersen, Axel: *The waterfront and beyond. Commercial activity and the making of townscapes*; in: Bill/Clausen 1999, 161–168.
- Crumlin-Pedersen, Ole: *Ships as indicators of trade in Northern Europe 600–1200*; in: Bill/Clausen 1999, 11–20.
- Eckstein, Dieter: *The medieval waterfront of Schleswig*; in: Milne, Gustav/Hobley, Brian (Hrsg.): *Waterfront archaeology in Britain and northern Europe* (Research Report 41). London 1981, 96–101.
- Ellmers, Detlef: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa* (Offa-Bücher 28). Neumünster 1984.
- Engberg, Nils (Hrsg.): *Archaeology of medieval towns in the Baltic and North Sea area* (Publications from the National Museum: Studies in Archaeology & History 17). København 2009.
- Englert, Anton: *Cargo Ships as Indicators of Commerce and Urbanisation in medieval Denmark 1000–1250*; in: Engberg 2009, 119–132.
- Fansa, Mamoun (Hrsg.): *der sassen speyghel. Sachsenspiegel – Recht – Alltag, 1: Aus dem Leben gegriffen – Ein Rechtsbuch spiegelt seine Zeit* (Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland, Beiheft 10). Oldenburg 1995.
- Fehring, Günther: *Lübecker Beiträge zur Archäologie des Mittelalters 1973–1993. Fragestellungen, Konzeptionen, Strategien*; in: *Zeitschrift der Archäologie des Mittelalters* 39, 2011, 233–249.
- Feveile, Claus: *Ribe. Emporium and town in the 8th and 9th centuries*; in: Willemsen/Kik 2010, 142–148.
- Gohrbandt, Sven: *Archäologische Untersuchungen in dem mittelalterlichen Kirchspiel St. Clemens, Schleswig, LA 144. Diplomarbeit Kiel 2012, Ms.*
- Hammel-Kiesow, Rolf: *Der Lübecker Katasterplan des 19. Jahrhunderts als historische Quelle. Überlegungen zur Stadtentwicklung Lübecks aus archäologischer, historischer und bauhistorischer Sicht*; in: Opl 2011, 75–104.
- Hilberg, Volker: *Haithabu im 11. Jahrhundert. Auf der Suche nach dem Niedergang eines dänischen Emporiums der Wikingerzeit*; in: Dobiat, Claus/Posselt, Martin/Zickgraf, Benno (Hrsg.): *Geophysik und Ausgrabung. Einsatz und Auswertung zerstörungsfreier Prospektion in der Archäologie* (Internationale Archäologie, Naturwissenschaft und Technologie 6). Rahden 2007, 187–203.
- Hilberg, Volker/Rösch, Felix/Schimmer, Michaela: *Zwischen Wikingern und Hanse. Der Übergang von Haithabu nach Schleswig im 11. Jahrhundert*; in: *Archäologische Nachrichten aus Schleswig-Holstein* 2012, 64–71.
- Hjermind, Jesper/Iversen, Mette/Kristensen, Hans Kroongard (Red.): *Viborg Sønderød 1000–1300. Byarkæologiske undersøgelser 1981 og 1984–85* (Viborg Stiftsmuseums skriftrække 2; Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 34). Århus 1998.
- Holst, Jens: *Lübisches Baurecht im Mittelalter*; in: *Jahrbuch für Hausforschung* 49, 2000, 115–182.
- Igel, Karsten: *Zwischen Bürgerhaus und Frauenhaus. Stadtgestalt, Grundbesitz und Sozialstruktur im spätmittelalterlichen Greifswald* (Städteforschung A 71). Köln 2010.
- Jahnke, Carsten: „... und er verwandelte die blühende Handelsstadt in ein unbedeutendes Dorf“. *Die Rolle Schleswigs im internationalen Handel des 13. Jahrhunderts*; in: Fouquet, Gerhard/Hansen, Mareike/Jahnke, Carsten/Schlürmann, Jan (Hrsg.): *Von Menschen, Ländern, Meeren*. Tönning 2006, 251–268.
- Jahnke, Carsten: *The influence of the Hanseatic League on the cities in the North-Sea and Baltic-Sea Area. Some reflections on the triad „trade – cities – Hanseatic League“*; in: Engberg 2009, 51–64.
- Kalmring, Sven (2010a): *Der Hafen von Haithabu* (Ausgrabungen in Haithabu 14). Neumünster 2010.
- Kalmring, Sven (2010b): *Dorestad Hoogstraat from a Hedeby/Schleswig point of view*; in: Willemsen/Kik 2010, 69–82.

Kleingärtner, Sunhild: Die frühe Phase der Urbanisierung an der südlichen Ostseeküste im Frühmittelalter (Studien zur Siedlungsgeschichte und Archäologie der Ostseegebiete 13). Neumünster 2014.

Kristensen, Hans Kroongard (1998a): Viborgs topografiske udvikling i middelalderen 1000–1300; in: Hjerminde/Iversen/Kristensen 1998, 349–358.

Kristensen, Hans Kroongard (1998b): The Sønderø quarter of Viborg; in: Hjerminde/Iversen/Kristensen 1998, 359–368.

Kühn, Hans Joachim: Neue Ausgrabungen im mittelalterlichen Kirchspiel St. Clemens; in: Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte 50, 2005, 11–22.

Legant, Gabriele: Zur Siedlungsgeschichte des ehemaligen Lübecker Kaufleuteviertels im 12. und frühen 13. Jahrhundert nach den ältesten Befunden der Grabung Alfstraße – Fischstraße – Schlüsselbuden, 1985–1990 (Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 27). Rahden 2010.

Lüdtke, Hartwig: Die mittelalterliche Keramik von Schleswig. Ausgrabung Schild 1971–1975 (Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 4). Neumünster 1985.

Lüdtke, Hartwig: Die einheimische Keramik aus dem Hafen von Haithabu (Ausgrabungen in Haithabu 17). Neumünster 2013.

Molaug, Petter B.: Oslo im Mittelalter. Ergebnisse der neuen archäologischen Ausgrabungen; in: Zeitschrift der Archäologie die Mittelalters 3, 1975, 217–260.

Molaug, Petter B.: King's Quay and Bishop's Quay. The harbour of medieval Oslo; in: Bill/Clausen 1999, 169–178.

Müller, Ulrich: Trading Centres – Hanseatic Towns at the southern Baltic coast: structural continuity or restart?; in: Ludowici, Babette/Jöns, Hauke/Kleingärtner, Sunhild/Scheschkewitz, Jonathan/Hardt, Matthias (Hrsg.): Trade and Communication Networks of the 1st Millennium AD in the northern part of Central Europe. Central places, beach markets, landing places and trading (Neue Studien zur Sachsenforschung 1). Hannover 2010, 115–140.

Müller, Ulrich: Doppelstädte; in: Balkes-Vogt, Ines/Nakoiz, Oliver (Hrsg.): Doppelburgen – Doppelzentren (eTOPOI). Berlin 2014, im Druck.

Opll, Ferdinand (Hrsg.): Stadtgründung und Stadtwerdung. Beiträge von Archäologie und Stadtgeschichtsforschung (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 22). Linz 2011.

Radtke, Christian: Aula und castellum. Überlegungen zur Topographie und Struktur des Königshofes in Schleswig; in: Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte 22, 1977, 29–47.

Radtke, Christian: Schleswig ca. 1000–1250. Systemtheoretische Skizzen eines Urbanisationsprofils; in: Burmeister, Stephan/Derks, Hans/Richthofen, Jasper von (Hrsg.): Zweiundvierzig: Festschrift für Michael Gebühr zum 65. Geburtstag. Rahden 2007, 317–338.

Radtke, Christian: Haithabu. Perspektiven einer Stadtentwicklung in drei Stationen – 800, 900, 1000; in: Zeitschrift der Archäologie die Mittelalters 37, 2009, 135–162.

Rösch, Felix: Das Schleswiger Hafenviertel. Feuchtbodenarchäologie zwischen Wikingern und Hanse; in: Huber, Florian/Kleingärtner, Sunhild (Hrsg.): Gestrandet – Versenkt – Versunken. Faszination Unterwasserarchäologie. Neumünster 2014, 142–159.

Saggau, Hilke E.: Mittelalterliche Eisenfunde aus Schleswig. Ausgrabung Schild 1971–1975 (Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 14). Neumünster 2000.

Saggau, Hilke E.: Gehauene und geschnitzte Holzfunde aus dem mittelalterlichen Schleswig (Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 17). Neumünster 2006, 199–304.

Schietzel, Kurt: Die archäologischen Befunde der Ausgrabung Haithabu 1963–64 (Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 1). Neumünster 1969, 9–59.

Schietzel, Kurt: Stand der siedlungsarchäologischen Forschung in Haithabu. Ergebnisse und Probleme (Berichte über die Ausgrabungen in Haithabu 16). Neumünster 1981.

Schultze, Joachim: Haithabu. Die Siedlungsgrabungen, 1: Methoden und Möglichkeiten der Auswertung (Die Ausgrabungen in Haithabu 13). Neumünster 2008.

Schultze, Joachim: Interessante Baubefunde aus dem Schleswiger Hafen; in: Gammeltoft, Peder/Hilberg, Volker (Red.): Beretning fra det niogtyvende tværfaglige vikingesymposium. Højbjerg 2012, 69–84.

Siegloff, Eicke: Zwei neue Einblicke in die Vergangenheit Schleswigs; in: Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte 52, 2007, 17–32.

Siegloff, Eicke: Die Kirche der frommen Bettelmönche und andere Neuigkeiten aus der Schleswiger Altstadt; in: Archäologie in Schleswig 12, 2008, 197–207.

Skov, Hans: The infrastructure in Århus between 900 and 1600 AD; in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Die Infrastruktur (Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum 4). Lübeck 2004, 551–566.

Steppuhn, Peter: Glasfunde des 11. bis 17. Jahrhunderts aus Schleswig (Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 16). Neumünster 2002.

Steuer, Heiko: Waagen und Gewichte aus dem mittelalterlichen Schleswig. Funde des 11. bis 13. Jahrhunderts aus Europa als Quellen zur Handels- und Währungsgeschichte (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 10). Köln 1997.

Steuer, Heiko: Stadt. § B: Kulturgeschichtlich; in: Hoops, Johannes/Beck, Heinrich/Ament, Hermann (Hrsg.): Reallexikon der Germanischen Altertumskunde, 2. Aufl., 24. Berlin/New York 2005, 449–472.

Tesch, Sten: Sigtuna. Royal Stronghold and Early Town; in: Nilsson, Lars/Lilja, Sven (Hrsg.): The emergence of towns. Archaeology and early Urbanization in Non-Roman, North-West Europe. Stockholm 1996, 113–126.

Ulbricht, Ingrid: Die Verarbeitung von Knochen, Geweih und Horn im mittelalterlichen Schleswig (Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 3). Neumünster 1984.

Ulbricht, Ingrid (2006a): Die gedrechselten Holzfunde aus dem mittelalterlichen Schleswig; in: Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 17. Neumünster 2006, 9–96.

- Ulbricht, Ingrid (2006b): Das geböttcherte Holz aus dem mittelalterlichen Schleswig; in: Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 17. Neumünster 2006, 97–198.
- Untermann, Matthias: Stadtgründung und Stadtwerdung im Blick der Archäologie des Mittelalters; in: Opl 2011, 407–430.
- van Es, Willem A./Verwers, Willem J. H.: Excavations at Dorestad, 1: The Harbour. Hoogstraat I (Nederlandse Oudheden 9; Kromme Rijn Projekt 1). Amersfoort 1980.
- van Es, Willem A./Verwers, Willem J. H.: Aufstieg, Blüte und Niedergang der frühmittelalterlichen Handelsmetropole Dorestad; in: Brandt/Müller-Wille/Radtke 2002, 281–301.
- van Es, Willem A./Verwers, Willem J. H.: Excavations at Dorestad, 3: Hoogstraat 0, II–IV (Nederlandse Oudheden 16). Amersfoort 2009.
- Vogel, Volker: Die Anfänge des Schleswiger Hafens; in: Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte 22, 1977, 21–28.
- Vogel, Volker: Archäologische Stadtkernforschung in Schleswig 1969–1982 (Ausgrabungen in Schleswig, Berichte und Studien 1). Neumünster 1983, 9–54.
- Vogel, Volker: Profaner Holzbau des 11. bis frühen 13. Jahrhunderts in Schleswig; in: Böhme, Horst Wolfgang (Hrsg.): Siedlungen und Landesausbau zur Salierzeit, 1: In den nördlichen Landschaften des Reiches (Monographien des Römisch-Germanisches Zentralmuseums Mainz 27). Sigmaringen 1991, 263–276.
- Vogel, Volker: Der Schleswiger Hafen im Mittelalter; in: 900 Jahre Hafen Schleswig 1092–1992. Schleswig 1992, 23–36.
- Vogel, Volker (1997a): Stand, Aufgaben und Perspektiven der Archäologie in der Stadt Schleswig; in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Stand, Aufgaben und Perspektiven (Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum 1). Lübeck 1997, 181–193.
- Vogel, Volker (1997b): Schleswig – Stadt und Hafen im 11./12. Jahrhundert; in: de Boe, Guy/Verhaeghe, Frans (Hrsg.): Travel Technology & Organisation in Medieval Europe (Medieval Europe Brugge 1997; I. A. P. Rapporten 8). Zellik 1997, 91–99.
- Vogel, Volker: Der Schleswiger Hafen im hohen und späten Mittelalter; in: Bill/Clausen 1999, 187–196.
- Vogel, Volker: Archäologische Belege für Fernkontakte der Stadt Schleswig im 11.–13. Jahrhundert; in: Brandt/Müller-Wille/Radtke 2002, 367–378.
- Willemsen, Annemarieke/Kik, Hanneke (Hrsg.): Dorestad in an international framework. New research on centres of trade and coinage in carolingian times. Turnhout 2010.

Abbildungsnachweis

- Abbildung 1: Karte: F. Rösch/M. Schimmer auf Basis von © OpenStreetMap contributors; hist. Uferlinie nach Vogel 1999, Abb. 1
- Abbildung 2: K. Greve/F. Rösch
- Abbildung 3: F. Rösch
- Abbildung 4 und 5: M. Schimmer