

# Stade und Hamburg

## Zur Entwicklung ihrer Hafен- und Stadttopografie im Mittelalter\*

Torsten Lüdecke, Stade

Etwa 35 km Luftlinie trennen die beiden Elbhafenstädte Stade und Hamburg. Sie haben heute sehr unterschiedliche Größe und Bedeutung. Stade zählt gegenwärtig – Altstadt und Außenbezirke zusammengekommen – annähernd 50.000 Einwohner, der Welthafen Hamburg rd. 1,7 Millionen. Wir wissen, daß beide Orte nicht nur auf eine annähernd gleich lange Geschichte zurückblicken können, die in der Karolingerzeit oder früher begann. Ebenso zeichnet sich ab, daß Stade noch im 11. und 12. Jahrhundert der führende Elbhafen war und daß es erst im 13. Jahrhundert von Hamburg überflügelt wurde. Schon in der älteren historischen Forschung war dies angenommen worden. Durch die archäologischen Untersuchungen, die seit dem Zweiten Weltkrieg in Hamburg und seit Ende der 1970er Jahre in Stade durchgeführt werden, ergibt sich nun zunehmend die Richtigkeit dieser These. Dabei werden mit dem Fortschreiten der Grabungen auch überraschende Parallelen in der hafен- und siedlungstopografischen Entwicklung Stades und Hamburgs erkennbar. Um hier Klarheit zu gewinnen, lag es nahe, die beiden topografischen Entwicklungen mit ihren Parallelen zum Gegenstand einer vergleichenden Untersuchung zu machen, wobei auch die Frage zu stellen war, wieweit sich gegebenenfalls Übernahmen von Innovationen von einer Stadtplanung zur anderen nachweisen lassen.

In der folgenden Zusammenfassung des Vortrags<sup>1</sup> soll der Schwerpunkt auf der markanten Hafенentwicklungsphase liegen, die sich bei beiden Plätzen für die Zeit um die Wende vom 12. zum 13. Jahrhundert nachweisen läßt. Nur kurz sei auch auf die vorausgegangenen Phasen eingegangen.

Durch die Ausgrabungen konnte geklärt werden, daß die siedlungsgeografische Ausgangssituation der beiden Plätze nahezu identisch war (Abb. 1 und 2). Beide Elbhäfen entstanden in Geestspornlage jeweils an einem Nebenfluß, dort, wo dieser die Geest verläßt und dann weiter durch die Marsch dem Strombett der Elbe zufließt. Diese Standortwahl ermöglichte den leistungsfähigsten Hafentyp des frühen Mittelalters, mit einem auch bei Hochfluten trockenen Anlegeplatz, der den sicheren Warenumschatz vom Wasser aufs Land gewährleistete.

Das Hamburg des 9. Jahrhunderts bestand, den schriftlichen Nachrichten wie den Ausgrabungen zufolge, aus der namengebenden Hammaburg (der eine ältere sächsische Burg vorausgegangen war) mit dem Dom des Missionsbischofs Ansgar und einer westlich und südlich anschließenden Marktsiedlung. Der Hafen der Marktsiedlung und der Burg, der erste Hafen Hamburgs, eine Schiffslände, lag nicht direkt am Elbenebenfluß Alster, sondern an einem Nebenfluß dieses Nebenflusses, einem der Mündungsarme der Bille. Der Markt dieser Zeit war ein anscheinend aus einem Ufermarkt hervorgegangener Straßenmarkt.

Anders als für Hamburg sind wir für das gleichzeitige Stade, über das die Schriftquellen noch völlig schweigen, ausschließlich auf archäologische Befunde angewiesen. Bisher nur vermutet ist die Existenz einer frühen Burg oder eines Königshofs. Ergraben ist ein christliches Gräberfeld des 9. Jahrhunderts, das ins 8. Jahrhundert zurückreichen könnte. Außerdem sind Reste der zugehörigen Siedlung angeschnitten, deren maritimer Charakter aufgrund der Lage am Flußufer außer Zweifel steht. Der zu erschließende, noch nicht freigelegte Hafen, der als Schiffslände vorzustellen ist, dürfte an der Westseite des Geestsporns gelegen haben, an einem Nebenarm der Schwinge, der durch Bohrungen lokalisiert wurde. Als ältester Markt ist mit D. Ellmers ein Ufermarkt saisonal ansässiger Wanderhändler anzunehmen, für das hier thematisierte Entwicklungsstadium des 9. Jahrhunderts dann ein

\* Der Vortrag wurde im Allgemeinen Programm des Hamburger Archäologenkongresses gehalten. Da er das Thema der Sitzung der DGAMN berührt, danken wir Herrn Lüdecke für die Bereitschaft, diese Kurzfassung in den Mitteilungen zu publizieren.

<sup>1</sup> Vgl. auch die vollständige Publikation des Vortrags: Lüdecke 1999 und Lüdecke 2000/2001.

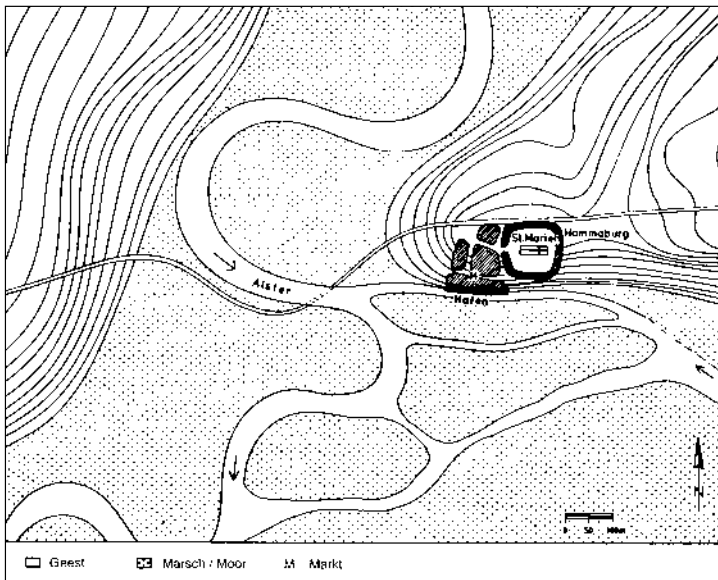
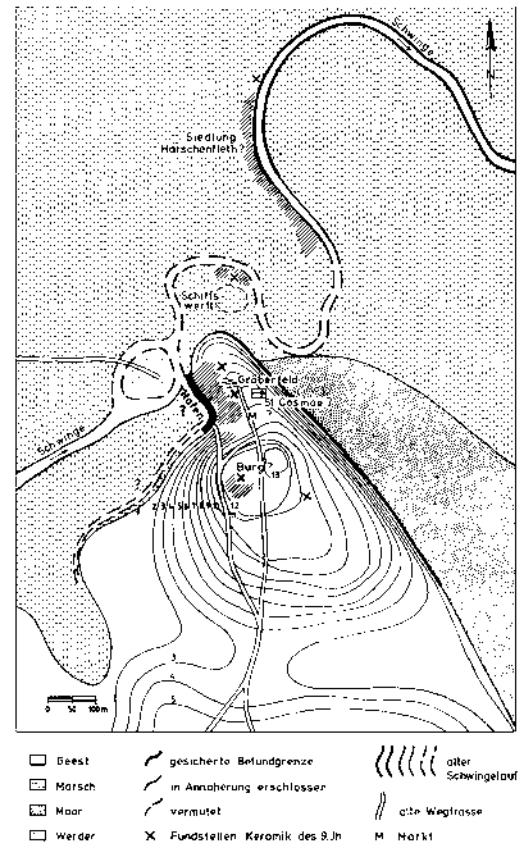


Abb. 1: Hamburg im 9. Jahrhundert  
Abb. 2: Stade im 9. Jahrhundert



Straßenmarkt östlich der ersten Kaufmannshäuser an der späteren Hökerstraße.

Zusammenfassend läßt sich – für Hamburg gesichert und für Stade z. T. noch hypothetisch – die Siedlungssituation des 9. Jahrhunderts mit dem Modell eines Hafenmarktes mit Schiffslände im Schutz einer Burg bzw. eines Königshofs beschreiben.

Unter dem Gesichtspunkt der Parallelen sei auch ein kurzer Blick auf die topografische Entwicklung Hamburgs und Stades in der Zeit des späten 10. und des 11. Jahrhunderts geworfen. Abgesehen von einem gleichzeitigen verstärkten Ausgreifen der Besiedlung in die Marsch ist bei beiden Plätzen in dieser Zeit die Errichtung von vorgelagerten großen Grafenburgen festzustellen, in Stade der Burg der Udonen, der Grafen von Harsefeld-Stade, in Hamburg der neuen Burg der Grafen von Schauenburg. Bemerkenswert ist neben dem Burgentypus – es handelt sich in beiden Fällen um den für diese Zeit bereits archaischen Typ des Ringwalls – vor allem die besondere Lage: in der Marsch, in beträchtlicher Entfernung vom Geestrand, im Schutz einer Flußschleife. Zu den Burgen gehörten jeweils auch neue Häfen; in Hamburg lag dieser weit vom älteren Hafen entfernt, in Stade schloß er – entsprechend der größeren Nähe der Burg zum Geestrand – an den älteren Geestrandhafen an.

Ist noch offen, ob Stade zu dieser Zeit des 11. Jahrhunderts schon der stärker prosperierende Elbhafen war, so gilt dies auf jeden Fall für das 12. Jahrhundert, wie hier knapp gezeigt werden soll. E. von Lehe hat bereits 1954 – vor dem Beginn der Stader Grabungen – zwei Stadtgrundrisse für die Zeit um 1180 rekonstruiert, die nahelegten, daß Stade damals tatsächlich Hamburg an Fläche und kirchlichen Einrichtungen überlegen war. Obwohl die Darstellung von Lehes sowohl für Hamburg als auch für Stade aufgrund der seitherigen archäologischen Untersuchungen in wichtigen Punkten zu korrigieren ist, führen auch die geänderten Pläne in der Frage des Größenverhältnisses zu dem gleichen Ergebnis. Alles in allem können wir – unter Korrektur der von von Lehe gegebenen Zahlen – für Stade eine besiedelte Fläche von etwa 21 Hektar erschließen, für Hamburg eine Fläche von nur etwa 15 Hektar.

Ein zusätzlicher Anhaltspunkt sind die kirchlichen Einrichtungen: Dem Dom und der Pfarrkirche St. Petri in Hamburg standen in Stade die beiden Pfarrkirchen St. Wilhadi und St. Georg, vier Kapellen sowie das Kloster St. Marien gegenüber. Ausgehend von diesen Zahlen kann mit K. Richter die Einwohnerzahl Stades für das 12. Jahrhundert auf etwa 1400 geschätzt werden, die Hamburgs auf etwa 800.

Wenden wir uns nun den einschneidenden Veränderungen um die Wende zum 13. Jahrhundert zu: In dieser Zeit, in der beide Städte zu Stadtrecht und Ratsverfassung gelangten, kam es zu einer markanten Weiterentwicklung ihrer Hafen- und Stadtstruktur, mit der für lange Zeit die Weichen der künftigen Entwicklung gestellt wurden, mit einer Parallele der topografischen Veränderungen, die nur als Übernahme einer Innovation zu erklären ist.

Ende des Jahres 1188 gründete Graf Adolf III. von Schauenburg in Hamburg eine neue Kaufmannssiedlung mit einem neuen Hafen (Abb. 3). Als Fläche der Neugründung stellte er einer Gruppe von Kaufleuten unter Führung Wirad von Boizenburgs den inzwischen aufgegebenen gräflichen Ringwall in der Alsterschleife zur Verfügung. Entscheidend für die Attraktivität der Neugründung war, daß der Graf sie mit dem besonders fortschrittlichen lübischen Recht ausstattete. Der neue Hafenmarkt erwies sich, wie wir wissen, als äußerst erfolgreich. Schon unmittelbar nach der Gründung der gräflichen Neustadt suchten die Kaufleute und Bürger der erzbischöflichen Altstadt in den Genuß der gleichen Privilegien zu kommen. 1216 kam es bereits zum Zusammenschluß der beiden Städte. Außerdem wurden in den 6 Jahrzehnten bis etwa 1250 auch weitere große Flächen der Marschen westlich und östlich des Alsterlaufes bis in den Übergangsbereich zur Elbe in einem rasanten Aufsiedlungsprozeß durchstrukturiert und in die Stadt einbezogen. Es entstanden nacheinander und zum Teil wohl auch gleichzeitig die Neustadt mit der Pfarrkirche St. Nikolai auf dem aufgegeben Ringwall, das Deichstraßen- und das Rödingsmarktgebiet, die ebenfalls in das Nikolaikirchspiel eingegliedert wurden, und die Stadtteile Cremon und Grimm, die das Katharinenkirchspiel bildeten. Am Ende des Prozesses, zu dem auch noch die Entstehung eines Stadtteils auf der Geest im Nordosten der bisherigen Stadt, des Jakobikirchspiels, gehörte, stand ein weit in die Marsch hinein ausgedehntes, von einer umlaufenden Stadtmauer geschütztes neues Stadtgebilde, dessen zentrale und wichtigste Einrichtung der neue Hafen war, das nun beidseits von Kaimauern bzw. Landebrücken eingefasste Becken der Alsterschleife. Nach Ellmers wurde hier das modernste Hafenkonzepkt der Zeit verwirklicht.

Neuere Grabungen im Bereich der Reichenstraßeninsel ermöglichen erstmals sichere Einblicke in die Technik der Geländebaumaßnahmen, mit denen dieser Marschenbereich für die Besiedlung hergerichtet wurde. Zu nennen ist vor allem die Untersuchung, die Friedrich Lüth 1989 durchführen konnte. Über das gesamte Gelände der Grabung erfaßte Lüth als Basisbefund eine Aufschüttung von etwa 2 bis 2,5 Metern Mächtigkeit. Die aus Klei, Dung und Haushaltsabfällen bestehende Geländeaufhöhung ist direkt auf den Marschenschlick aufgebracht worden. Eingefüllt wurden die Materialien in vorher auf dem Marschenboden errichtete Kästen aus Pfählen und Bohlen. So entstanden Damm-Grundstücke von 5 bis 8 Metern Breite und 70 Metern Länge, die vom Reichenstraßenfleet im Norden bis zum südlichen Inselufer durchliefen. Zwischen den Dämmen ausgesparte Gräben sorgten für die Entwässerung. Die Dendrodatierungen an den verbauten Hölzern sind noch nicht völlig ausgewertet. Neben Datierungen ins Ende des 12. Jahrhunderts gibt es auch jüngere, so daß sich für die Baumaßnahme in diesem Bereich als Zeitrahmen die ersten Jahrzehnte des 13. Jahrhunderts abzeichnen könnten. Der Ausgräber vermutet, daß die Aufschüttung in gleichbleibender Struktur auf der gesamten Reichenstraßeninsel bis zum heutigen Nikolaifleet, dem Hafen von 1188, durchläuft. Es läßt sich die Vermutung anschließen, daß auch

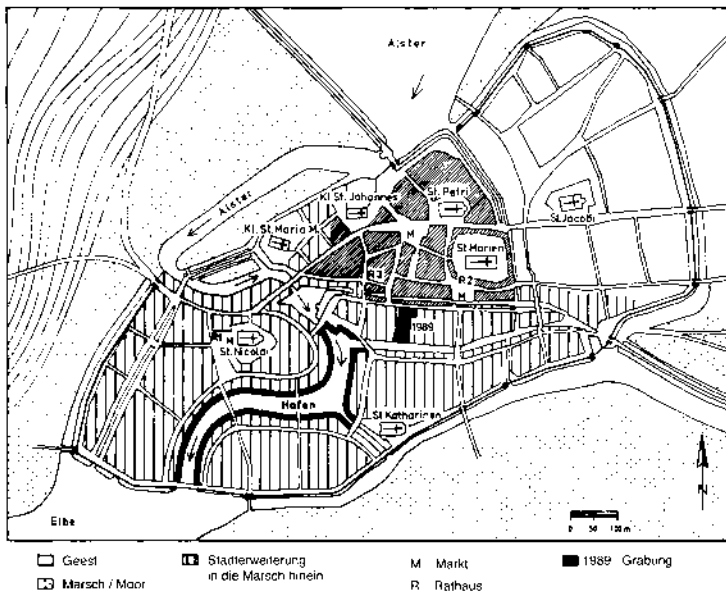
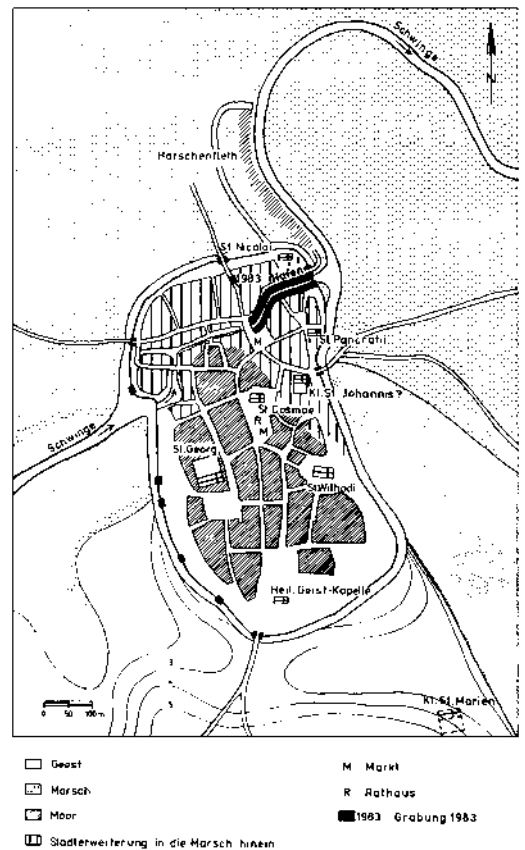


Abb. 3: Hamburg um 1250. Innovation eines neuen Hafenbeckens mit Stadterweiterung.

Abb. 4: Stade um 1250. Innovation eines neuen Hafenbeckens mit Stadterweiterung. Eng schraffiert die alten Siedlungsbereiche



das übrige neugewonnene Marschengelände beiderseits des Nikolaifleets auf diese Weise aufgeschüttet worden ist. Insgesamt handelt es sich bei dieser Stadterweiterung – einschließlich des Jakobikirchspiels auf der Geest – um eine Vergrößerung Hamburgs innerhalb von 60 Jahren von etwa 15 Hektar auf ca. 80 Hektar, also auf gut das Fünffache. Davon sind 41 Hektar neugewonnene Fläche in der Marsch. Die gewaltige Geländebaumaßnahme, bei der – rechnet man eine durchschnittliche Aufhöhung um 2 Meter – 850.000 Kubikmeter Material bewegt worden sein dürften, setzt entsprechend große Zahlen von Arbeitskräften und eine umfassende Planung und Organisation voraus, wahrscheinlich bereits mit wesentlicher Mitwirkung durch den Rat der Stadt.

Diese Hamburger Stadterweiterung vom Ende des 12. und vom Beginn des 13. Jahrhunderts mit der zentralen Innovation eines neuen Fernhandelshafens hat nun in Stade eine Parallele, die bis in topografische Details zu gehen scheint, und es gibt Grund zu der Annahme, daß hier dasselbe Konzept noch einmal realisiert wurde (Abb. 3). Anders als zu Hamburg gibt es in den Schriftquellen keine Nachrichten über eine entsprechende Planung mit siedlungsrechtlichen Privilegien in Stade, sondern nur den archäologischen Befund. Durch eine Reihe von Untersuchungen und Bohrungen im Nordbereich der Stadt wurde eine zusammenhängende großflächige Aufschüttung erfaßt, die das gesamte Marschengelände beiderseits der Schwinge, einschließlich der z. T. schon vorher genutzten Bereiche, von etwa ½ Meter über NN um durchschnittlich 2 bis 3,5 Meter an hob. Zentrum der Aufschüttung ist wie in Hamburg die vorgelagerte Marschenburg, die als Befestigung des Stadtherrn aufgegeben und nach einer entsprechenden Planierung an der Wasserseite zu Kaufmannsgrundstücken umgenutzt wurde. Auch Technik und Material der Geländeaufhöhung entsprechen den Hamburger Befunden. Die aus Klei, Dung und Haushaltsabfällen bestehende Aufschüttung ist wie in Hamburg durch Kastenkonstruktionen aus Pfählen und Bohlen stabilisiert und mit Entwässerungsgräben drainiert. Am Ende steht eine Erweiterung der Stadt in die Marsch hinein mit einem

von Aufschüttungsflächen eingefassten Hafenbecken mit beidseitigen Kaimauern bzw. Landebrücken, die Gesamtstadt umgeben von einer neuen Stadtbefestigung in Form einer Mauer, die erstmals für 1259 erwähnt wird. Es handelt sich um eine Erweiterung der Stadtfläche durch Aufschüttungen um 12 Hektar von vorher 21 Hektar auf 33 Hektar. Das ist eine Vergrößerung um 50 %. Etwa 258.000 Kubikmeter Aufschüttungsmaterial waren für die Stader Maßnahme erforderlich. Nach den Dendrodaten, die bisher am Kastenskelett der Aufhöhung gewonnen werden konnten, setzen die Geländebauarbeiten im Jahr 1235 oder 1236 ein. Damit ist mit großer Wahrscheinlichkeit zu erschließen, daß die Hamburger Maßnahme der Stader Maßnahme vorausging.

Der Baubeginn fällt auffallend genau mit dem Ende der langjährigen Auseinandersetzung der Welfen und der Erzbischöfe von Bremen um die Grafschaft und die Stadt Stade zusammen, die die Erzbischöfe für sich entschieden. So können wir wohl Erzbischof Gerhard II., seit 1236 unangefochtener Stadtherr Stades, als Initiator der Stadterweiterung identifizieren, der die nun beginnende Zeit relativer Ruhe für Stade umgehend für die Übernahme des Hafen- und Stadterweiterungskonzepts von Hamburg genutzt zu haben scheint, nachdem er 1228 seinerseits auf die stadtherrlichen Rechte in Hamburg verzichtet hatte.

In aller Kürze nun zu der geschilderten Innovationsphase des 13. Jahrhunderts einige übergreifende Feststellungen. Zunächst in Parenthese zu einem noch nicht berührten Aspekt der Aufschüttungen: Der Doppelbefund der gleichzeitigen Geländeaufhöhungen in Hamburg und Stade um durchschnittlich gleich 2 Meter läßt auf einen anscheinend sprunghaft gestiegenen Hochflutspiegel der Elbe schließen. Es bietet sich an, den Fluthöhenanstieg, auf den hier in Hamburg und Stade so einheitlich reagiert wurde, als Folge der Kolonisierung und Eindeichung der Elbmarschen zu sehen. Die traditionelle Datierung der Marschenkolonisierung in die Zeit seit der Mitte des 12. Jahrhunderts erfährt damit eine starke Stützung.

Zurück zu unserem Hauptthema. Drei Feststellungen:

1. Es kann, wie gesagt, aufgrund der Dendrodatierungen als sehr wahrscheinlich gelten, daß Stade das Hafen- und Erweiterungskonzept von Hamburg übernommen hat und daß der Vorgang nicht umgekehrt verlief.
2. Die Stadterweiterung mit dem neuen Hafen war wie für Hamburg so auch für Stade gleichermaßen Grundlage eines rasanten Handelsaufschwungs, wie wir aus den Schriftquellen wissen.
3. Der gleichzeitige Entwicklungsprozeß hatte aber sehr unterschiedliche Intensität. Obwohl Stade vor dem Beginn der Innovationsphase an Stadtfläche und Bevölkerungszahl deutlich größer als Hamburg war, ist es nach Abschluß der Entwicklungsphase 60 Jahre später weit hinter Hamburg zurückgefallen.

Noch einmal die Daten: Während sich Stade von vorher 21 Hektar auf 33 Hektar vergrößert, erweitert Hamburg seine Stadtfläche sprunghaft von 15 auf 80 Hektar. Entsprechende Veränderungen wurden von Historikerseite für die Einwohnerzahl erschlossen. Um 1180 sind für Stade etwa 1.400 Einwohner anzunehmen, für Hamburg ca. 800. Um 1250 lassen sich für Stade ca. 2.800 und für Hamburg etwa 4.000 Einwohner annehmen, um 1300 für Stade wohl 3.000, für Hamburg wahrscheinlich 5.000–6.000. Der in der Größe und Wirtschaftskraft der beiden Städte eingetretenen Änderung entsprach es, daß sich Hamburg fortan auch in wirtschafts- und machtpolitischen Streitfragen durchsetzte, beginnend bereits mit dem Ausgang der Auseinandersetzung um den Stader Elbstapel von 1259. Die dramatisch unterschiedliche Entwicklung Hamburgs und Stades in den fraglichen 6 Jahrzehnten der Innovationsphase bis etwa 1250 hat wahrscheinlich verschiedene Ursachen. Daß sich die Elbe bei Stade nach Norden verlagerte, so daß Stades Hafen nun statt 2,5 km etwa 4 km

landeinwärts lag, Hamburg dagegen mit seinem neuen Hafen bereits den Übergangsbereich zur Elbe erreichte, ist sicher mit in Betracht zu ziehen; ebenso die Tatsache, daß die im Vergleich zur Alster erheblich schmalere Schwinge nur ein entsprechend kleineres Hafenbecken erlaubt hatte. Letztlich entscheidend können diese topografischen Nachteile in der in Frage stehenden ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts aber nicht gewesen sein, da in dieser Zeit auch die größten Schiffe Stade noch ohne Schwierigkeiten über die Schwinge erreichen konnten. Wirklich ausschlaggebend dürfte vielmehr die Verlagerung der überregionalen Handelsströme gewesen sein, eine Veränderung, die Anfang des 13. Jahrhunderts Hamburg mit Macht zu begünstigen begann. Durch die endgültige Unterwerfung der Slawen östlich der Elbe war Hamburg aus der Grenzlage befreit worden, die es jahrhundertlang in der Entwicklung eingeschränkt hatte; es hatte nun ein gesichertes Hinterland elbaufwärts bis Magdeburg und darüber hinaus, mit dem ein wachsender Handelsaustausch begann. Wichtiger noch war das Aufblühen Lübecks als neuer Drehscheibe des Ost-West-Handels, dessen Nordseehafen Hamburg wurde.

Torsten Lüdecke  
Fichtenkamp 6, 22393 Hamburg

### *Literatur*

- Bohmbach, Jürgen (Gesamtred.): Stade. Von den Siedlungsanfängen bis zur Gegenwart. Stade 1994.
- Bracker, Jörgen: Hamburg, Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte. Hamburg 1987.
- Busch, Ralf: Stadtarchäologie in Hamburg – Eine Bilanz im Jahre 1995; in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum I, Lübeck 1997, 171–180.
- Ellmers, Detlev: Hafenanlagen in Stade. Fragen und Probleme; in: Bohmbach, Jürgen/Lüdecke, Torsten/Mettjes, Gerd (Hrsg.): Auf den Spuren des Alten Stade, Stade 1986, 47–58.
- von Lehe, Erich: Stade und Hamburg um 1180, Betrachtungen zu zwei Grundrissen; in: Stader Jahrbuch 1954, 63–76.
- Lüdecke, Torsten: Befunde der Stadtarchäologie zur frühen Stadtentwicklung; in: Bohmbach 1994, 85–107.
- Lüdecke, Torsten: Stadtarchäologie in Stade - Stand, Aufgaben und Perspektiven; in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum I, Lübeck 1997, 135–147.
- Lüdecke, Torsten: Stade und Hamburg. Zur Entwicklung ihrer Hafen- und Stadttopografie im Mittelalter. Eine vergleichende Skizze; in: Jan Bill/ Birthe Clausen (ed.): Maritime Topography and the Medieval Town, Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998 (Publications from the National Museum, Studies in Archaeology and History 4), Copenhagen 1999, 95–108. – Wiederabdruck in: Stader Jahrbuch 2000/2001, Stade 2001.
- Lüth, Friedrich: Neue Forschungen in der Hamburger Altstadt, HH-Altstadt, Fundplatz 77; in: Busch, Ralf (Hrsg.): Bodendenkmalpflege in Hamburg, Neumünster 1989, 35–47.
- Richter, Klaus: Hamburgs Frühzeit bis 1300; in: Loose, Hans-Dieter (Hrsg.): Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Bd. 1. Hamburg 1982, 17–100.
- Schindler, Reinhard: Hamburgs Frühzeit im Lichte der Ausgrabungen; in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 63, 1956, 49–72.
- Schindler, Reinhard: Ausgrabungen in Alt-Hamburg, Neue Ergebnisse zur Frühgeschichte der Hansestadt- Hamburg 1957.
- Schindler, Reinhard: Bericht über die Hamburger U-Bahn-Grabung am alten Fischmarkt; in: Hammaburg 6, 1958, Heft 12, 119–145.
- Schulze, Heinz-Joachim: Die Grafen von Stade und die Erzbischöfe von Bremen-Hamburg vom Ausgang des 10. bis zur Mitte des 12. Jahrhunderts; in: Dannenberg, Hans-Eckard/Schulze, Heinz-Joachim (Hrsg.): Geschichte des Landes zwischen Elbe und Weser Bd. 2, Stade 1995, 43–104.