

# Zentraler Knotenpunkt in einer vernetzten Welt

Das Schleswiger Hafenviertel im 11. Jahrhundert

Felix Rösch

Im sechsten Jahr seiner Regentschaft, 1085, plante der dänische König Knut IV. (der Heilige) die Rückeroberung Englands von Wilhelm dem Eroberer, da er sich als Großneffe Knut des Großen, bis 1035 König von Dänemark, Norwegen sowie England, als rechtmäßiger Thronerbe begriff. Dafür ließ er im Limfjord Flotte und Heer zusammenrufen. Zeitgleich mehrten sich jedoch die Vorzeichen, dass Kaiser Heinrich IV. einen Angriff auf Dänemark plante, sodass die Unternehmung auf das nächste Jahr verschoben wurde. Die Bauern, aus denen sich ein Großteil des Heers zusammensetzte, hatten bereits ihren Unmut kundgetan, da sie aufgrund des langen Ausharrens nicht rechtzeitig zur Ernte nach Hause konnten. Bevor es jedoch zu einer erneuten Aufstellung des Heers kam, brach im Frühjahr 1086 in Vendsyssel ein Aufstand gegen den König los, sodass dieser gezwungen war, zunächst nach Schleswig und darauf nach Odense zu fliehen, wo er schließlich mit seinen Begleitern in der St. Albans Priorei erschlagen wurde.<sup>1</sup> Nach seinem Tod übernahm Olaf I., der sich für die Sache der Bauern eingesetzt hatte und ebenso wie sein Vorgänger ein Sohn Sven II. Estridsons (1042–1074) war, die Regentschaft. Mangels verlässlicher Quellen liegen sowohl über sein Handeln als auch über sein mysteriöses Ableben im Jahr 1095 nur wenige Informationen vor. Selbst seine Grabstätte ist, als einzige in der langen Geschichte der dänischen Regenten, unbekannt.<sup>2</sup> Eine Ereigniskette wird jedoch zweifelsfrei mit seiner Herrschaft verbunden – das Auftreten ungünstiger Witterung über mehrere nacheinander folgende Jahre hinweg, die zu gravierenden Missernten und Hungersnöten führte. Der dänische Nationalchronist Arild Huitfeldt (1546–1609) beschreibt das Unglück wie folgt:<sup>3</sup>

*In diesen Jahren war der Frühling so trocken, dass die Felder aussahen, als wären sie verbrannt worden, und im Herbst öffnete sich der Himmel und es regnete so oft, dass die Menschen auf Hölzern schwimmen mussten, um die Ähren des Kornes zu schneiden, die aus dem Wasser ragten. Der Hunger der Menschen wurde so groß, dass sie in der Erde nach Wurzeln gruben. Die Reichen wurden dünn und die Armen verhungerten. Krankheit und Hunger kamen sowohl über Groß als auch Klein.*

In dieser Schilderung der Ereignisse wird die Heftigkeit der Umweltkatastrophe deutlich, die zwar auch weite Teile Westeuropas in Mitleidenschaft zog, Dänemark allerdings am schlimmsten verheerte, sodass Olaf I. letztlich der stark negativ konnotierte Beinamen „Hunger“ zugesprochen wurde.<sup>4</sup>

Betrachtet man die Situation in der für den Fiskus des dänischen Königreichs eminent wichtigen Hafen-, Handels- und Grenzstadt Schleswig während der Regentschaft Olaf I. Hungers, zeichnet sich ein Bild, das der durch A. Huitfeldt skizzierten katastrophalen Situation Dänemarks diametral entgegensteht. Bereits ein Jahr nach seiner Krönung setzten im südlichen Teil der Schleswiger Altstadtinsel gelegenen Hafenviertel, das mit der Grabung Plessenstraße 83/3 in den 1970ern erfasst wurde,<sup>5</sup> umfangreiche Bauaktivitäten ein (Abb. 1). Erstmals wurde hier vor einer Uferparzelle ein massiver Damm im Flachwasserbereich der Schlei errichtet. Erst wenige Jahre zuvor, um die Mitte der 1070er Jahre, war der Uferbereich der Schleswiger Altstadt systematisch durch rechtwinklig zum Wasser ausgerichtete Parzellen und mehrere Wege erschlossen wor-

1 Bolton 2009, 308–316.

2 Olrik 1898; Pajung 2017.

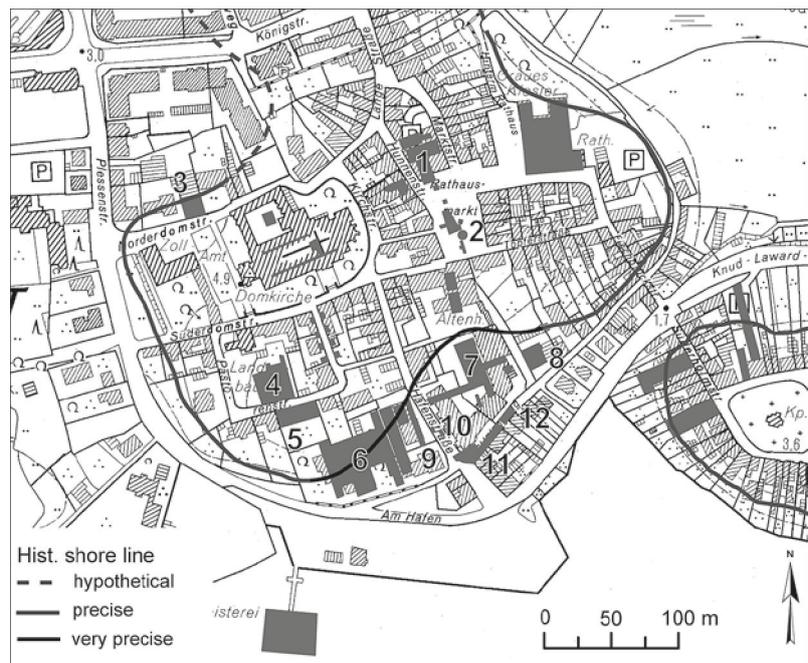
3 Huitfeldt 1603, Übersetzung durch den Verfasser.

4 Olrik 1898, 424.

*Ganz Dänemark litt unter den Folgen der Hungersnot ... ?*

5 Zum Hintergrund der Auswertung im Rahmen des von der Volkswagen-Stiftung finanzierten Projekts „Zwischen Wikingern und Hanse. Kontinuität und Wandel des zentralen Umschlagplatzes Haithabu/Schleswig“ sei auf sei auf Müller/Rösch/Schimmer 2014 verwiesen. Eine Zusammenfassung der angewandten Methodik findet sich bei Rösch 2017 und Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 5.3.

Abb. 1: Schleswig. Ausgrabungen auf dem Gebiet der Altstadtinsel und historischer Uferverlauf um 1100. Die wichtigsten und im Text erwähnten Grabungen: 1: Schild; 2: Rathausmarkt; 3: Norderdomstraße 10b; 4: Süderdomstraße 15; 5: Pastorenstraße 5; 6: Plessenstraße 83/3; 7: Hafengang 11; 8: Hafengang 11; 9: Plessenstraße 80; 10: Hafengang 11; 11: Hafengang 11; 12: Hafengang 3.



den (Abb. 2).<sup>6</sup> Auf den ersten Damm folgten unmittelbar vergleichbare Baumaßnahmen vor den benachbarten Parzellen. Bei diesen Dämmen handelte es sich um massive Plattformen, die aus U-förmig angelegten Spundwänden aus Spaltbohlen oder Rundhölzern errichtet waren. Vereinzelt wurden zudem stabilisierende Elemente im Form von rückwärtigen Ankerbalken und massiven Pfählen in die Wand integriert. Die Füllung der Dämme setzte sich aus drei übereinander aufgetragenen Schichten – zuunterst Reisig, darüber Mist und dann Erde – zusammen. Diese Schichtung hatte den Vorteil, dass sie problemlos schwankende Wasserstände kompensieren konnte und gleichzeitig eine stabile Oberfläche bot.<sup>7</sup> Die Länge der einzelnen Dämme lag uneinheitlich zwischen 4,5 und 8,5 m. Bemerkenswert waren hingegen die Breiten, die exakt den jeweiligen Ausmaßen der Uferparzellen folgten. Zwischen den Dämmen bestanden Lücken, die je nach Verlauf der Spundwände und Parzellen bis zu 2 m breit sein konnten. Vor 1090 besaßen im Grabungsausschnitt Plessenstraße 83/3 bereits sämtliche Parzellen ein Pendant in der Schlei.

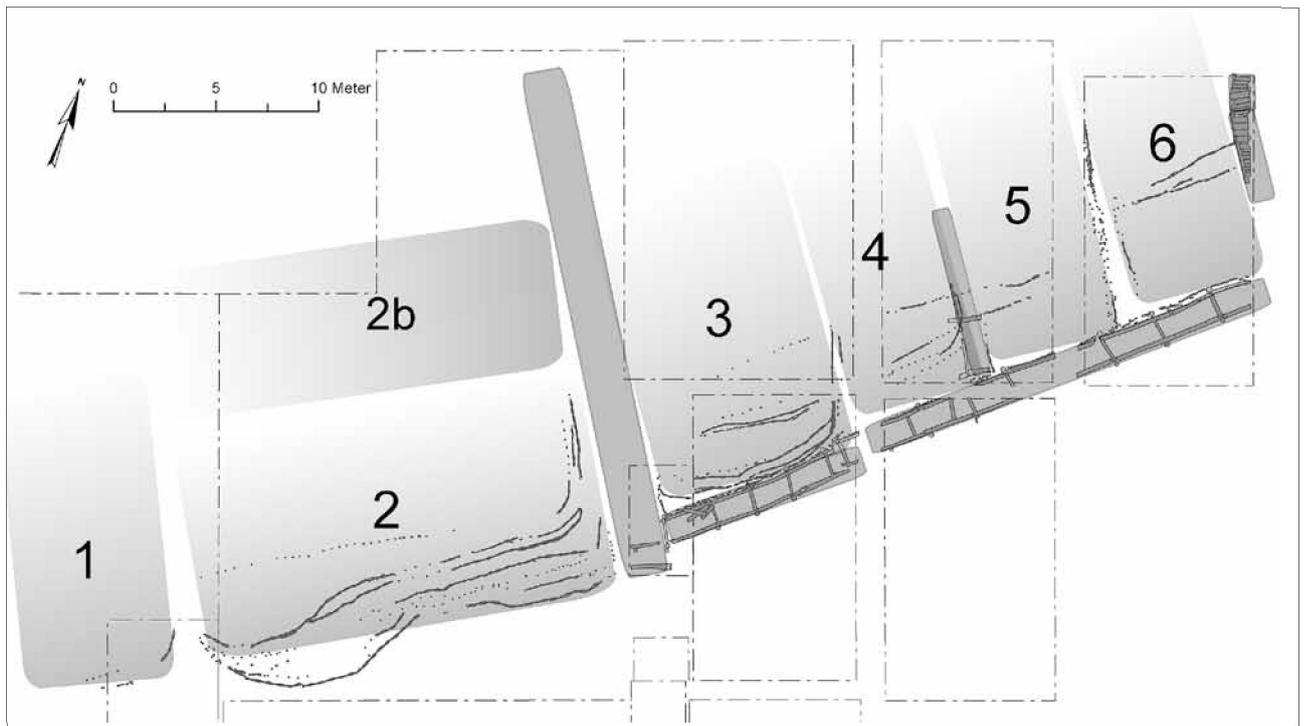
Der Ausbau war damit jedoch keinesfalls abgeschlossen. Schon 1090 kam es zu einer Verlängerung des ältesten Damms von 1087 über seine Nachbarn hinaus, während 1092 ein weiterer verstärkt wurde. In den Jahren 1095 und 1096 rückten die Konstruktionen vor den Parzellen 1–3 weiter in die Schlei hinein. In allen drei Fällen kamen sehr gleichmäßig ausgearbeitete Spaltbohlen und in regelhaften Abständen eingeschlagene Rundhölzer zum Einsatz, die den Eindruck einer qualitativ hochwertigen Anlage hinterließen. Die Verlängerungen waren dabei erneut unterschiedlich lang. Während der Damm vor Parzelle 1 gerade einmal 10 m weit ins Wasser vorstieß, waren es bei Parzelle 2 knapp 21 m und bei Parzelle 3 ganze 32 m. Daran anschließend kam es erneut zu weiteren Ausbauten des ältesten Damms vor Parzelle 4, der so auf 34 m verlängert und seinen westlichen Nachbarn angeglichen wurde. Wie im ersten Ausbauschnitt wurde auch bei diesen Schritten die von der Uferfrontbebauung vorgegebene Topographie beibehalten. Eine Ausnahme davon bildete nur der längste Damm, der, bedingt durch die Krümmung der Altstadtinsel, ein zunehmend trapezförmiges Profil erhielt (Abb. 3).

Die hier skizzierte Entwicklung fand mitnichten nur im Areal der Plessenstraße 83/3 statt, sondern ließ sich an der gesamten Südseite der Schleswiger Altstadt verfolgen. Vergleichbare Dammstrukturen traten sowohl in den Grabungen Hafengang 11 als auch

6 Müller/Rösch/Schimmer 2014, 26–31.

7 Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 6.2.1.4.2.

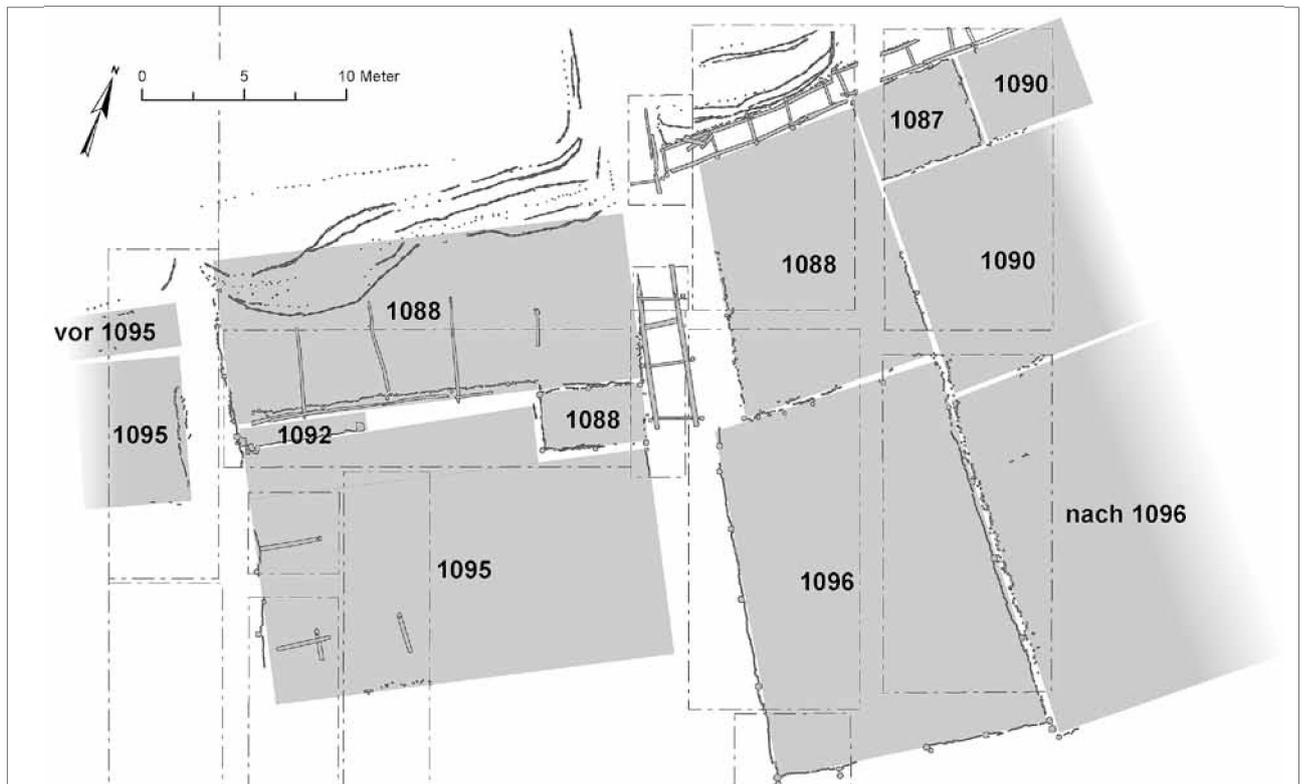
8 Plessenstraße 80, Hafengang 11 (1991) und Hafengang 16 (Rösch [in Druckvorbereitung], Kap. 7).



bei einer Reihe von kleineren Bodeneingriffen auf (Abb. 1).<sup>8</sup> Sie wurden ebenfalls in mehreren Abschnitten errichtet und datieren nach jüngstem Forschungsstand allesamt in das letzte Jahrzehnt des 11. Jahrhunderts. Besonders eindrucksvoll gestalteten sich die Dämme im Gebiet der Hafensstraße 13. Hier sah man sich durch die nach Norden einziehende Uferlinie dazu gezwungen, die Dämme besonders großzügig auszulegen, sodass sich die dokumentierte Länge auf über 50 m belief. Überträgt man diese Befunde auf den ehemaligen Uferverlauf der südlichen Altstadtinsel, so ist von etwa 20 Dämmen ausgehen, die um 1100 auf einer Länge von

Abb. 2: Grabung Plessenstraße 83/3. Die Anordnung der Parzellen und Wege im ehemaligen Uferbereich der Altstadtinsel.

Abb. 3: Grabung Plessenstraße 83/3. Anordnung und Errichtungszeitpunkt der vor den Uferparzellen gelegenen Dämme im Flachwasser der Schlei.



bis zu 300 m parallel nebeneinander existierten. Diese Maßnahme, die zur Erschließung eines ganzen Hektars führte, wurde in weniger als 15 Jahren abgewickelt – Initialphase und über die Hälfte der Konstruktionen fanden dabei unter Olaf I. statt. Eine derart rapide Bauaktivität ist in den vergleichbaren urbanen Zentren Nordeuropas bislang ohne Beispiel.

Häufiger ist hingegen die Anlage von mit den Schleswiger Dämmen vergleichbaren Konstruktionen im mittelalterlichen Wasserbau Nordeuropas anzutreffen. Zu den bekanntesten Beispielen zählen die aus mit Erde verfüllten und verblendeten Pfostenstellungen konstruierten Dämme des frühmittelalterlichen emporiums Dorestad. Diese Anlagen des späten 7. und 8. Jahrhunderts wurden sukzessive in das Flussbett des Krommen Rijns hinein verlängert.<sup>9</sup> Ebenfalls aus den Niederlanden stammen dammartige Anlagen des späten 10. bis frühen 12. Jahrhunderts in der Hafencity Tiel. Hier entwickelten sich die Dämme von einfachen, mit Erde verfüllten Flechtzaunkonstruktionen hin zu massiveren Bauwerken, die vor allem aus sekundär verwendeten Schiffshölzern und Gebäudeteilen zusammengesetzt waren.<sup>10</sup> Dammartig ausgebaute Uferparzellen traten bei der Grabung in der New Fresh Wharf in London zutage. Sie stammen aus dem 11. Jahrhundert und waren mit Lehm- und Leinwandpackungen, verschiedenen Hölzern und Reisigschichten befestigt. Die der Themse zugewandte Seite blieb dabei lange unbefestigt und wurde erst im ausgehenden 12. Jahrhundert mit unterschiedlichen Holzkonstruktionen verstärkt.<sup>11</sup> Ein ähnliches Bild zeigte sich auch bei Grabungen in der Bull Wharf im Binnenhafen von London, auch wenn hier die hölzernen Verstärkungen deutlich früher zum Einsatz kamen.<sup>12</sup> Eine deutliche Ähnlichkeit zu den Schleswiger Dämmen besaßen die Anlagen des späten 11. und 12. Jahrhunderts aus Trondheim, die in die Nidelva gebaut waren. Horizontale Hölzer mit außenstehenden, massiven Rundhölzern bildeten hier Spundwände, die mit Sand, Kies, Steinen und organischem Material angefüllt waren.<sup>13</sup>

Die Dämme an diesen Plätzen orientieren sich wie in Schleswig an am Uferbereich gelegenen Parzellen und wurden kontinuierlich ausgebaut. Diesem Muster folgen zudem die hölzernen Hafenanlagen in Haithabu und Bergen.<sup>14</sup> Mit Ausnahme Londons waren die genannten Dämme räumlich voneinander getrennt. Vor diesem Hintergrund lässt sich eine an der Ufertopographie orientierte Bautätigkeit als gängige Praxis bewerten. Anlagen mit unklarem Bezug sind weiterhin aus Wolin<sup>15</sup> sowie Hamburg und Stade<sup>16</sup> bekannt.

Eine Besonderheit des Schleswiger Hafenviertels stellt auch die Verwendung des Baumaterials dar, denn hier wurden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, keine Hölzer in sekundärer Verwendung verbaut. Die dendrochronologischen Untersuchungen zeigen, dass sämtliche Hölzer für die Baumaßnahmen in der Schlei frisch geschlagen und bearbeitet wurden. Diese Beobachtung steht im krassen Gegensatz zur Situation an vielen anderen Plätzen. So stammte in London, Trondheim, Tiel und Wolin ein Großteil der in den Dämmen verwendeten Bauhölzer von Schiffen, Häusern und anderen Konstruktionen.<sup>17</sup> Zahlreiche weitere Beispiele belegen, dass dieses Verhalten eher die Regel als die Ausnahme darstellte und daher als gängige Praxis zu bewerten ist.<sup>18</sup> Dieser Umstand weist einerseits darauf hin, dass in Schleswig, wahrscheinlich aufgrund des zu diesem Zeitpunkt sehr jungen Alters der Stadt, noch nicht genügend Althölzer zur Verfügung standen.<sup>19</sup> Andererseits lässt sich aus dem Umfang der Baumaßnahmen schließen, dass einer größeren Anzahl von Akteuren genug Kapital zur Verfügung stand, um großflächige Rodungen, aufwendige Transporte sowie Bearbeitungs- und Errichtungstätigkeiten durchführen zu lassen. Nach dem Einverständnis des Königs konnten diese Mittel sofort abgerufen werden, um die Baumaßnahmen einzuleiten und für einen Zeitraum von knapp 15 Jahren intensiv aufrecht zu erhalten.

Parallel zu den Erweiterungen der Dämme wurde auch die Verkehrsinfrastruktur ergänzt. Ein bereits in den 1070ern vom Stadtzentrum

9 van Es/Verwers 1980; van Es/Verwers 2009.

10 Sarfatij 1999, 271 f.; Dijkstra 2002.

11 Steedman/Dyson/Schofield 1992, 29–48 und 118 f.

12 Ayre/Wroe-Brown 2015, 253–256.

13 Christophersen/Nordeide 1994, 84–90.

14 Hansen 2005, 210–218; Kalming 2010, 207–242 und 269.

15 Filipowiak 1993; Janowski 2013.

16 Lüdecke 1999.

17 Steedman/Dyson/Schofield 1992, 29–60; Christophersen/Nordeide 1994, 86; Sarfatij 1999, 271 f. Abb. 5; Janowski 2013, 54.

18 Klein/Untermann 2014.

19 Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 11.

zur Schlei angelegter Bohlenweg ist zeitgleich mit den benachbarten Ausbauten in die Schlei verlängert worden. Ein weiterer, aus dem gleichen Zeitraum stammender Weg, der parallel zum Ufer zwischen Parzellen und Dämmen verlief, wurde um 1100 erstmals durch eine neue Lauffläche erhöht (Abb. 2). Auf den Dämmen selbst waren von Beginn an umfangreiche Bautätigkeiten zu verzeichnen. Dabei handelte es sich vor allem um Häuser in unterschiedlichen Größen und Konstruktions-techniken. Am prägnantesten traten die Überreste von Pfosten-Schwellriegel- und Pfosten-Bohlenbauten<sup>20</sup> hervor, die auf den Dämmen vor den Parzellen 3–6 angetroffen wurden. Ihre Ausmaße ließen sich auf Größenordnungen zwischen 3–5 × 5–9 (oder 12) m rekonstruieren. Damit folgen sie den Dimensionen der Häuser der Schleswiger Grabungen Schild<sup>21</sup> und Hafengang 11<sup>22</sup>, aber auch solchen an Plätzen wie dem Husterknupp bei Grevenbroich<sup>23</sup> und Bergen<sup>24</sup>. Daneben fanden sich auch Hinweise auf schwellenlose Stabbauten und einfache Gebäude aus Flechtwerk. Ein Teil der ehemaligen Gebäudestandorte ließ sich ausschließlich über Laufhorizonte und Feuerstellen rekonstruieren. Die in einigen Gebäuden angetroffenen Feuerstellen sowie zwei Überreste von Lehmkuppelöfen legen nahe, dass die Häuser auf den Dämmen auch zu Wohnzwecken errichtet worden waren. Mehrere Überreste von kreisrunden Flechtzaunanlagen in unmittelbarer Nachbarschaft der Häuser, die wahrscheinlich der Kleinvieh- und Schweinehaltung gedient haben, untermauern diese Interpretation. Gleiches gilt für mehrere verschaltete Gruben und in sekundärer Verwendung eingegrabene Fässer, die als Brunnen, Abfall- oder Vorratsgruben dienten. Des Weiteren konnten auf den Dämmen mehrere Zäune, kleinere Wege, flächige Bohlenlagen sowie eine große holzverschaltete Feuerstelle ausgegraben werden.

Die Bautätigkeit auf den Dämmen sind gleichsam zu den Verlängerungen als hochdynamisch zu charakterisieren. Dies geht aus den schnellen Bebauungsabfolgen der aufgehenden Strukturen hervor. Allein auf dem Damm vor Parzelle 4 folgten an jeweils zwei Standorten innerhalb von neun Jahren drei Gebäude beziehungsweise innerhalb eines Zeitraums von zehn bis 18 Jahren bis zu fünf Gebäude. Im Gegensatz zur in der Siedlungsarchäologie weit verbreiteten Faustregel, dass erdverbundene Gebäude etwa für den Zeitraum einer Generation existierten,<sup>25</sup> sind diese Strukturen in der Plessenstraße 83/3 von sehr kurzlebiger Dauer gewesen. Wie Untersuchungen in Viborg Sønderød und Haithabu ergaben, handelt es sich dabei mitnichten um ein singuläres Phänomen in (proto-)urbanen Zentren.<sup>26</sup> Gleichzeitig waren aber auch ortskonstante Strukturen auf den Dämmen der Plessenstraße 83/3 anzutreffen. Das legen bis zu 1,5 m starke Kulturschichten nahe, die sich aus über 20 Laufhorizonten und Brandschichten zusammensetzten und zu zwei mehrfach erneuerten Gebäuden vor Parzelle 6 zählten.

Aus der dichten und intensiv ausgeführten Bebauung geht deutlich hervor, dass es sich bei den Dämmen nicht ausschließlich um Landebrücken für das schwimmende Anlegen von Schiffen gehandelt haben kann.<sup>27</sup> Die Häuser mit Herdstellen sowie die Vielzahl ergänzender Strukturen lassen sich dahingehend bewerten, dass die Dämme als dauerhaft bewohnte Grundstücke fungierten, auf denen Alltagspraktiken vollzogen wurden. Mit Sicherheit handelte es sich aber um individuelle Bautätigkeiten. Neben der variierenden Größe sprechen die unterschiedliche Qualität der verwendeten Hölzer, die Ausführung der Arbeiten sowie die eigenständige Bebauung dafür. Wäre der Zweck nur die Erschließung einer neuen Siedlungsfläche gewesen, hätte eine künstliche Vorverlagerung des Ufers mittels einer geschlossenen Spundwandfront mit deutlich weniger Materialaufwand durchgeführt werden können. Nichtsdestotrotz scheint der Aspekt der Landgewinnung eine wichtige Rolle gespielt zu haben. In Anbetracht der geringen Größe der Schleswiger Altstadtinsel erbrach-

### *Private Dammgrundstücke*

20 Schwellriegel: Zwischen den Fußpunkten von Ständern oder Pfosten verzimmertes waagrechtes Bauholz. Pfostenbohlenbau: Gerüstbau mit in den Boden eingelassen Pfosten, mit Ausfachungen (Räume zwischen den Pfosten) aus horizontalen Bohlen (Volmer/Zimmermann 2012, 147 und 163).

21 Vogel 1991.

22 Schultze 2012.

23 Zippelius 1958, 123–170.

24 Reimers 2001, 799–803.

25 Zimmermann 1998, 60.

26 Christensen/Hjermind/Iversen 2005; Carnap-Bornheim/Hilberg/Schultze 2014, 239.

27 So die bislang geläufige Interpretation (Vogel 1997; ders. 1999).

ten die zum Ende des 11. Jahrhunderts durchgeführten Maßnahmen einen Flächenzuwachs von etwa 10%. Dieser scheint dringend benötigt worden zu sein, denn aufgrund der frühen Daten aus den oben angeführten Grabungen und der ausgeprägten Sakral- und Herrschaftstopographie Schleswigs<sup>28</sup> liegt es nahe, dass die Halbinsel in diesem Zeitraum bereits vollständig erschlossen war. Die individuellen Maßnahmen stellten damit einen zentralen infrastrukturellen Beitrag für das Wachstum der Stadt dar. Wie im Fall der Uferparzellen ist jedoch davon auszugehen, dass die Bautätigkeiten nicht in Eigeninitiative begonnen, sondern von höherer Stelle angestoßen oder bewilligt wurden. Das geht aus dem Schleswiger Stadtrecht hervor,<sup>29</sup> in dem die Schlei als königliches Gewässer beschrieben wird und in der Bauvorhaben die Genehmigung des Vogts bedurften. Erst danach konnten binnen kürzester Zeit die zahlreichen parallel verlaufenden Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Weiterhin kommen die Dämme aufgrund ihrer Verortung im Wasser vor der südlichen Altstadthalbinsel sowie ihrer massiven Beschaffenheit als Hafenanlagen für den Schiffsverkehr in Betracht. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Quellen konnte festgestellt werden, dass der historische Wasserstand der Schlei binnen 100 Jahren aus einem Tief von -1 m (NHN) um 1000 bis auf etwa -0,3 bis -0,2 m im Jahr 1100 anstieg.<sup>30</sup> Dies bedeutete für die erste Dammbausphase, dass sie bei mittlerem Wasserstand in Tiefen von gerade einmal 0,1–0,3 m vorstieß. Der zweite Vorstoß erreichte dann wenig später Wassertiefen von 0,5–0,8 m. Damit waren die Schiffsklassen, die direkt an die Dämme gelangen konnten, zunächst klar begrenzt. Schwimmendes Anlegen war hier flachbodigen Prähmen und Leichtern sowie kleinen bis allerhöchstens mittleren Fahrzeugen nordischer und slawischer Schiffsbautradition vorbehalten, deren Tiefgang einen Meter nicht überschritt.<sup>31</sup> Erst in späteren Ausbauphasen des 12. Jahrhunderts sowie auf dem Gebiet der Grabung Hafenstraße 13 erreichten die Dämme Wassertiefen von über 2 m. Hier war das direkte Festmachen der größten bekannten Transportschiffe nordischer Tradition und auch früher „Koggen“<sup>32</sup>, wie sie sich in den Schiffsfunden von Kollerup und Kolding widerspiegeln, problemlos möglich.

Konstruktionstechnisch boten die Dämme von vornherein alle Voraussetzungen für eine effektive Hafenanlage. Sie stellten eine stabile Plattform dar, die problemlos für den Umschlag größerer Warenmengen geeignet war. Gleichzeitig verknüpfte sie das Ufer mit dem Verkehrsraum Wasser und ermöglichte einen schnellen Zugang sowie den An- und Abtransport von Gütern. Durch die erhöhte Lauffläche konnten Schiffe effektiv über die Bordwand beladen und gelöscht werden. Die in einige Spundwände integrierten Pfähle stellten zudem Möglichkeiten zum Festmachen bereit. Dementsprechend können die Dämme als Landebrücken fungiert haben, die per Definition ein schwimmendes Anlegen an der Kopfseite ermöglichten. Des Weiteren ist in den Frühphasen des Ausbaus auch eine Funktion als befestigte Schiffslände nicht auszuschließen, bei der die Schiffe vorher auf Grund liefen, um dann an die Anlage herangezogen zu werden.<sup>33</sup>

Festzuhalten bleibt, dass sich die Dämme im Schleswiger Hafenviertel als komplexe Einrichtungen präsentieren. In Anbetracht der baulichen Eigenschaften, der naturräumlichen Bedingungen und dem erweiterten Befundkontext sowie den angeführten Analogien muss konstatiert werden, dass monokausale Erklärungsmuster an diesen Anlagen nicht greifen. Vielmehr handelt es sich bei den individuell umgesetzten Dammgrundstücken um multifunktionale Einrichtungen, die auf eine ganze Bandbreite von Bedürfnissen zugeschnitten waren und sich erst im Kontext der Rolle Schleswigs als Umschlagplatz begreifen lassen – als materielle Äußerung von Akteuren des Fernhandels. So erfolgte ihre Errichtung unmittelbar an der Hauptverkehrsader Schleswigs, der Schlei. Über sie erreichten nicht nur sämtliche Schiffe aus dem Ostseeraum, sondern auch, mittels

28 Radtke 2009.

29 S1StR I, § 68.

30 Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 3.2; Dörfler/Jakobsen/Kloos 2009.

31 Kühn 2004; Crumlin-Pedersen 1999.

32 Zur Problematik des Begriffs „Kogge“ siehe Zwick 2012, 290 Anm. 2; Englert 2015, 69f.

33 Kalmring 2010, 23–26.



Abb. 4: Grabung Plessenstraße 83/3. Modell der Topographie des Hafenviertels um 1100. Das hellgraue Overlay markiert die privaten Areale, während das dunkelgraue die öffentlichen Bereiche hervorhebt (gestrichelte Linie: ungefähres Ausmaß der Strukturen).

Prähmen vom Südufer, die Transportkarren mit Waren aus dem Westen die Stadt.<sup>34</sup> Die Dämme sind damit an einer Stelle angelegt worden, die für den schiffsgestützten Warenumschlag prädestiniert war. Diese Einschätzung bestätigt sich auch durch die Absenz weiterer vergleichbarer Anlagen oder Aktivitäten an anderen Uferbereichen der Altstadt und der vorgelagerten Insel Holm.<sup>35</sup> Die variablen Ausführungen der Dämme legen nahe, dass es sich um private Grundstücke handelte, die von einer mehr oder weniger fest umrissenen Gruppe von Akteuren genutzt wurden. Sie bestanden in deutlicher Abgrenzung zum öffentlichen Raum der Wege und Plätze (siehe unten) und boten Platz für Austauschaktivitäten und Lagerung, aber auch für einen Haushalt die Beherbergung von Gästen (Abb. 4). Errichtungsgeschwindigkeit und kontinuierliche Verlängerungen zeugen weiterhin von einem hohen Konkurrenzdruck. Gleichzeitig fungierten die Dämme als Hafenanlagen, an denen die meisten Wasserfahrzeuge geladen und gelöscht sowie gewartet werden konnten. Damit lassen sie sich als privat betriebene Schnittstellen zwischen Wasser und Land verstehen. Untermauert wird diese Einschätzung durch die im Flachwasser und auf den Dämmen gemachten Funde. Auch wenn bislang nur ein Teil der in der Plessenstraße 83/3 angetroffenen Fundgruppen einer systematischen Auswertung unterzogen wurden,<sup>36</sup> so erlauben sie dennoch einige Rückschlüsse. Dies gilt insbesondere für die Keramikfunde. Lassen sich knapp 65% der untersuchten Waren lokalen Grauwaren zuordnen, belaufen sich die Mengen westlicher Importkeramik und slawischer Keramik auf 18% und 17%. Der Anteil der westlichen Waren, unter denen Pingsdorf und Andenne dominieren, entspricht dabei der in der Grabung „Schild“ im Innenstadtbereich beobachteten Zusammensetzung. Die slawische Keramik liegt hier jedoch um ein Vierfaches unter den in der im Hafenviertel beobachteten Mengenanteilen.<sup>37</sup> Diese Diskrepanz konnte bereits in Haithabu im Vergleich von Hafen und Siedlung beobachtet werden. H. Lüdtkke bewertet diese Zusammensetzung dahingehend, dass sich der deutlich höhere Anteil slawischer Keramik in den Siedlungsbereichen mit Wasserkontext durch eine Verwendung als Handelsware und Transportgefäß erklärt.<sup>38</sup> Sie sind somit als Indikator für einen intensiven Austausch mit dem slawischen Raum zu interpretieren.

Bislang wurde ausschließlich über die Dämme vor den Parzellen 3–6 und ihre verschiedenen Charakteristika gesprochen. Mit Parzelle 2 und den davor errichteten Dammbauten liegt jedoch ein Sonderfall vor, der sich nicht in das bisher aufgezeigte Muster der von Fernhandelsakteuren errichteten, privaten Einrichtungen einfügt (Abb. 5). Zunächst einmal sticht die ungewöhnliche Breite der Anlagen hervor, die mit 20 m deutlich von den anderen abweicht. Dies ist auf eine um 90° gedrehte Ausrichtung von Parzelle 2 zurückzuführen. Weiterhin fällt auf, dass der uferparallele

#### Öffentlicher Marktplatz

<sup>34</sup> Radtke 2004.

<sup>35</sup> Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 10.

<sup>36</sup> Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 6.3.

<sup>37</sup> Lüdtkke 1985, 48; Meyer 1998.

<sup>38</sup> Lüdtkke 2013, 75.

Weg unmittelbar vor der Parzelle endete und nicht weitergeführt wurde. Beim Aufbau der ersten Dammverlängerung waren ebenfalls einige Besonderheiten zu beobachten. So setzte sich die Spundwand aus drei verschiedenen Bohlenarten zusammen, die jeweils an unterschiedlichen Bereichen verbaut wurden. Rückwärtig eingebrachte Erdanker sorgten für eine zusätzliche Stabilisierung der Front, die zudem eine Ausbuchtung nach Süden aufwies. Parallel dazu wurde ein 3×5 m großes Haus errichtet, das, gegründet auf sechs massive Pfosten, eigenständig im Flachwasser stand und an den Weg zur Innenstadt grenzte (Abb. 3). Dabei handelte es sich um das einzige Haus in diesem Kontext, denn im Gegensatz zu den anderen Parzellen und Dämmen wurden keine Gebäude oder sonstige Strukturen auf der Anlage angetroffen.<sup>39</sup> Einzig und allein zwei Flechtzäune, die parallel zur Ausbuchtung und dem Haus verliefen, konnten dokumentiert werden. Sie begrenzten zwei 3×5 m große Flächen auf Höhe des Wegs. Insgesamt bestand damit nach der zweiten Dammerweiterung im Jahr 1096 ein ca. 570 m<sup>2</sup> großes Areal, das nahezu unbebaut war und deren wasserseitige Befestigungen einige Besonderheiten aufwiesen.

Auffällig ist auch die Fundverteilung. Von hier stammen 20% aller untersuchten Keramikscherben, die zusammen aber nur 11,5% Prozent des Gesamtgewichts ausmachen. Diese Werte zeigen einen ungewöhnlich hohen Zerschierungsgrad der Keramik auf. Des Weiteren liegt eine Häufung von Kugelzonengewichten auf dem Areal vor. Insgesamt wurden bei der Ausgrabung elf Gewichte an unterschiedlichen Positionen angetroffen, wovon vier Stück beieinanderlagen.<sup>40</sup> Diese Häufung von diesen Indikatoren der Gewichtsgeldwirtschaft stellt nicht nur die größte Konzentration im Bereich der Plessenstraße 83/3 dar, sondern es handelt sich auch mit Abstand um die größte Anzahl, die bislang in Schleswig dokumentiert werden konnte.

In der Zusammenschau lassen diese Beobachtungen den Schluss zu, dass es sich bei Parzelle 2 und den vorgelagerten Dämmen um einen öffentlichen Marktplatz gehandelt hat. Die Dimensionen der Anlage sowie die weitgehend unbebaute Fläche boten entsprechenden Raum, während die hohe Fragmentierung der Keramik für eine starke Frequentierung sprechen. Weiterhin ist die verkehrsgünstige Lage des Platzes hervorzuheben. Er war zur Schlei, dem Verkehrsraum der Handelsschifffahrt, hin orientiert und direkt an der Kreuzung der beiden Hauptwege gelegen. Die Häufung der Kugelzonengewichte liefert Hinweise auf intensivierte Austauschpraktiken. Das Haus und die eingehegten Areale könnten dabei eine administrative oder organisatorische Rolle gespielt haben. Dass in Schleswig von einem Marktplatz auszugehen ist, erschließt sich auch über den Sicherheitsaspekt. Nur im öffentlichen Raum und damit unter den Augen unbeteiligter Dritter konnten Transaktionen unter einer gewissen Schutzgarantie abgeschlossen werden, denn im Fall von Streitigkeiten wurde in Schleswig und generell in skandinavischen Rechten die Benennung von Zeugen verlangt, um im Sinn des Beschuldigten auszusagen.<sup>41</sup> Aus diesem Grund war der Aspekt der Öffentlichkeit insbesondere für fremde Kaufleute ein wichtiger Faktor. Gleiches galt jedoch auch für den Stadtherrn, denn der Platz ermöglichte Kontrolle und gegebenenfalls die Taxierung von Abgaben.

Mit einem im Hafen errichteten Markt steht Schleswig in der unmittelbaren Tradition ihres Vorgängers Haithabu. Hier gelang es S. Kalmring den Marktplatz des emporiums direkt auf den Landebrücken zu verorten.<sup>42</sup> Es handelt sich dabei – Kalmring spricht aufgrund der Verortung von einem Hafenmarkt – bislang um den einzigen sicher nachgewiesenen, kontinuierlich genutzten Marktplatz der Wikingerzeit. In Lübeck könnte ein Hafenmarkt mit dem Bau einer Uferbefestigung an Trave ab dem Jahr 1157 existiert haben. Da nur eine geringe Fläche untersucht wurde, lässt sich die Situation allerdings nicht final bewerten.<sup>43</sup> Eine gut mit Schleswig vergleichbare Situation entwickelte sich im London des 11. und

39 Erst im fortgeschrittenen 12. Jahrhundert, nachdem sich die Wasserkante weiter vorverschoben hatte, kam es zu einer Umstrukturierung und Bebauung des Areals (Rösch [in Druckvorbereitung], Kap. 10).

40 Steuer 1997, Abb. 57; Rösch (in Druckvorbereitung), Kap. 6.3.1.

41 Müller-Boysen 1990, 123–124; S1StR I.

42 Kalmring 2010, 443–450.

43 Schalties 2014, 170 f.



Abb. 5: Rekonstruktion des Hafenviertels um 1100.

12. Jahrhunderts am Ufer der Themse. Hier entstanden sowohl private dammartige Grundstücke (siehe oben) als auch öffentliche Plätze. Einer dieser Plätze war die St. Botolphs Wharf, Billingsgate Lorry Park, die wie der Marktplatz in der Schleistadt eine Breite von 20 m aufwies. Die Wharf diente dem Laden und Löschen von Schiffen und als Ort zur Erhebung von Zöllen. Das geht aus einer Quelle des 13. Jahrhunderts hervor, die den Versuch lokaler Autoritäten beschreibt, den Fernhandel auf die drei öffentlichen Häfen Queenhite, Billingsgate und Botolph Wharf zu begrenzen.<sup>44</sup>

Resümierend lässt sich festhalten, dass am Ausgang des 11. Jahrhunderts in Schleswig ein voll ausgeprägtes, den kompletten Südtteil der Altstadt einnehmendes Hafenviertel entstand. Innerhalb von nur drei Jahrzehnten wurden sowohl Ufer- als auch Flachwasserbereich systematisch mit privaten Anlagen und öffentlicher Verkehrsinfrastruktur erschlossen und kontinuierlich erweitert (Abb. 5). Wie lässt sich nun die starke Diskrepanz zwischen der überlieferten katastrophalen Situation im Dänemark Olaf Hungers und dem archäologischen Befund Schleswigs, in dem just in jenem Zeitraum der Startschuss für einen Bauboom unerreichter Intensität erfolgte, erklären?

Gleich weiter Teile Europas war Dänemark im 11. Jahrhundert durch große Umbrüche auf gesellschaftlicher, politischer und religiöser Ebene geprägt, die sich nicht zuletzt im von der Forschung auf die Mitte des Jahrhunderts festgelegten Ende der Wikingerzeit niederschlugen. Eine Reihe von Treffen geistlicher und weltlicher Würdenträger in den 1040er und 50er Jahren in Haithabu/Schleswig dürfen als Teil dieser Aushandlungsprozesse bewertet werden, die sich spätestens im 12. Jahrhundert in der ausgeprägten Macht- und Sakralarchitektur Schleswigs äußerten. Auf ökonomischer Ebene scheint Haithabu, den jüngeren Auswertungen zufolge,<sup>45</sup> seine herausragende Rolle als Fernhandelszentrum bis mindestens zur Mitte des Jahrhunderts bewahrt zu haben. Erst danach geht diese Rolle auf Schleswig über, das bereits im Zuge des Eingangs geschilderten letzten Besuchs Knuts IV. 1086 als „portus“ und „locus celeberrimus“, als stark frequentierte Hafenstadt bezeichnet wird. Um die Mitte des 12. Jahrhunderts wird die Stadt von Saxo Grammaticus mit dem Attribut „durch ihr Warensortiment glanzvoll dastehend“ charakterisiert.<sup>46</sup> Funde

*Aspekte einer Globalisierung im 11. Jahrhundert*

44 Steedman/Dyson/Schofield 1992, 48–75 und 137.

45 Hilberg 2016.

46 Radtke 1995, 53; Radtke 2002, 404.

und weitere Schriftquellen belegen, dass Schleswig Handelsplatz für Silber, zentraler Markt für Pelze, Felle, Wachs, Tuch, Wein, Vieh, Sklaven, Waffen und Schmuck sowie Schnittstelle zwischen Münz- und Gewichtsgeldwirtschaft war. Weiterhin pflegte die Stadt Kontakte zu zahlreichen Plätzen zwischen Nowgorod und Südfrankreich und Schiffe brachen über die Schlei regelmäßig in die „Länder der Slawen, Schweden, Balten und Russen“ auf.<sup>47</sup>

Von zentraler Bedeutung für den Warenumsatz wird, wie im Fall Haithabus, die topographische Gunstlage gewesen sein, die sich durch die Gründung der Stadt auf einer Halbinsel am inneren Ende des Schlei-Fjords ergab. Sie befand sich damit unmittelbar im Osten der engsten Stelle der Kimbrischen Halbinsel. Per Schiff gelangte man über die Flussläufe von Eider, Treene und Rheider Au von der Nordsee bis auf wenige Kilometer an Schleswig heran, während die Schlei den direkten Zugang zur etwa 35 km entfernten Ostsee ermöglichte. Bekannt sind die Abgaben aus dem Schleswiger Stadtrecht,<sup>48</sup> die von jedem nach Hollingstedt, dem an der Treene gelegenen Hafenstandort, fahrenden Wagen geleistet werden mussten.<sup>49</sup> Zugleich lag Schleswig unmittelbar an der südlichen Grenze des jungen dänischen Territorialstaats.<sup>50</sup> Damit stellte der Ort eine zentrale Schnittstelle zwischen Nord- und Ostsee sowie Kontinent und Skandinavien dar.<sup>51</sup> Zeitraubende und gefährliche Passagen über die Nordspitze Dänemarks durch Skagerrak und Kattegat wurden damit umgangen.

So günstig Schleswig für Belange internationaler Kommunikation und des Austauschs lag, so verortet es sich doch an der südlichen Peripherie Dänemarks und wird für die Versorgung von Hinterland und Eliten mit Luxusgütern nur eine marginale Rolle gespielt haben. Diese Situation wird anhand einer von S. Sindbæk auf der Keramikverteilung in den frühmittelalterlichen Zentralplätzen Nordeuropas aufgebauten Netzwerkanalyse unterstrichen, bei der für Haithabu eine besonders hohe „betweenness centrality“ konstatiert werden konnte.<sup>52</sup> Nach netzwerkanalytischer Terminologie bedeutet dies in erster Linie, dass über einen Ort (Kante) mit einem hohen Wert entsprechend viel Kommunikation (Knoten) läuft. Dieser Ausweis von intensiver Vernetzung hat mit einer Zentralität nach dem Verständnis W. Christallers wenig gemein.<sup>53</sup> Aufgrund vergleichbarer Voraussetzungen ist es nicht abwegig, auch für das Schleswig des 11. Jahrhunderts eine hohe betweenness centrality zu postulieren. Dies ist nicht nur der Fernhandelsituation geschuldet, sondern auch der Lage an Südgrenze Dänemarks. So ist eine Funktion Schleswigs als Versorger mit Fernhandelsgütern für das dänische Kernland deutlich geringer einzustufen als es beispielsweise für das 100 km nördlich gelegene Ribe bewertet wird,<sup>54</sup> für das Adam von Bremen den Westen als Verbindung der hier etablierten Handelsschiffahrt hervorhebt.<sup>55</sup> Schleswig war vielmehr bedeutende Drehscheibe und Transitplatz des nordeuropäischen Warenverkehrs – viele Waren wurden also nicht zwangsläufig hier verhandelt, sondern nur über die Stadt transportiert. Dabei mussten das Verkehrsmittel gewechselt und Abgaben an die Dänische Krone geleistet werden – neben den Wagen galt das ebenso für die den Schlei-Fjord verlassenden Schiffe.<sup>56</sup>

Intensive internationale Verflechtungen, wie sie für Schleswig auf wirtschaftlicher, aber auch religiöser und politischer und damit nicht zuletzt auf gesellschaftlich-kultureller Ebene vielfach belegt sind und hier ausschnitthaft angeführt wurden, gelten nach gängiger Definition als zentrales Kriterium der Globalisierung.<sup>57</sup> Auch wenn die Situation an der inneren Schlei allein schon aufgrund ihrer Dimension nicht direkt mit heutigen Gegebenheiten parallelisiert werden kann, so lassen sich doch vier Entwicklungen ausmachen, die auch heute als wesentliche Ursachen der Globalisierung angeführt werden.

*Technische Fortschritte insbesondere in Transporttechnologien* Seit dem 10. Jahrhundert ist in der nordischen Schiffsbautradition eine

47 Vogel 2002, 367; Adam von Bremen IV.1.

48 S1StR I, § 30.

49 Radtke 2004; Brandt 2012.

50 Andén 1989, 588.

51 Jahnke/Englert 2015, 17–19.

52 Sindbæk 2012.

53 Christaller 1933.

54 Madsen 1999.

55 Adam von Bremen VI.1.

56 Radtke 2002.

57 Fäßler 2007.

deutliche Entwicklung von Multifunktionsfahrzeugen hin zu spezialisierten Kriegs- und Transportschiffen zu verzeichnen. Letztere erreichen bereits im frühen 11. Jahrhundert Ladungskapazitäten von rund 60 t und steigerten sich im folgenden Jahrhundert auf bis zu 120 t. In diesem Zeitraum traten auch erstmals Fahrzeuge in Bodentechnik nordwesteuropäischer Tradition – „Koggen“ – auf, die aufgrund ihrer günstigeren Bauweise und des gesteigerten Ladevolumens der Handelsschiffahrt einen effektiveren Transport ermöglichten.<sup>58</sup> Etwa zeitgleich kam es auch an zahlreichen Hafenstandorten zu Weiterentwicklungen. Bereits im Frühmittelalter waren viele Ufermärkte mit einer Infrastruktur versehen worden, die wie in Haithabu zu flächigen Landebrücken mit Hafenmarkt auswachsen konnten. Zu Beginn des Hochmittelalters begann man damit, neben den öffentlichen Hafenmärkten und zunehmend getrieben von individuellen Gruppen, private Einrichtungen des Fernhandels unmittelbar am Wasser zu etablieren – umfangreich demonstriert durch die technisch durchdachten und multifunktionalen Dämme in Schleswig. Eine erneute Veränderung dieser Situation erfolgte im Zuge des 13. Jahrhunderts durch die Verlagerung des Fernhandels in die privaten, mehrstöckigen Häuser der Kaufleute, die sich jetzt vor allem an den zum Hafen führenden Straßen befanden, der weitgehenden Reduktion der Funktion des Hafens auf das Laden und Löschen von Waren und die Anlage von zentralen Marktplätzen zur lokalen Versorgung der Bevölkerung. In dieser Entwicklung stellt das Schleswiger Hafenviertel ein zentrales Bindeglied in der nordeuropäischen Hafen- und Marktentwicklung dar.<sup>59</sup>

*Politische Entscheidungen und Maßnahmen zur Liberalisierung des Welthandels* Zwar war man im 11. Jahrhundert noch meilenweit davon entfernt, entsprechende Maßnahmen auf derartigen Skalenebenen zu vollziehen, und selbst auf nationaler oder regionaler Ebene steckte man, abgesehen von Einzelfällen und der Kirche, noch in den Kinderschuhen, allerdings finden sich auch schon in dieser Zeit Quellen, die eine Liberalisierung des internationalen Handels in Schleswig zum Inhalt hatten. So gewährte bereits der Vorgänger Olaf Hungers, Knut IV., Fremden das gleiche Recht wie den Dänen. König Sven III. Grathe (1146/47–57) erlaubte den Schleswigern gegen Mitte des 12. Jahrhunderts, Fremde in die Stadt zu bringen und einmal zu beherbergen. Des Weiteren genossen bestimmte Gruppen wie Kölner oder Friesen gewisse Privilegien.<sup>60</sup>

*Bevölkerungswachstum* Der radikale Anstieg der Bevölkerung in Europa zwischen etwa 1000 und 1300 um bis zu 200% ist vielfach belegt und fand nicht zuletzt seinen Ausdruck in den intensivierten Stadtgründungen, die im 13. Jahrhundert ihren Höhepunkt erreichen sollten.<sup>61</sup> Auch in Schleswig stieg die Bevölkerung, wie der Ausbau der Altstadtinsel und anthropologische Untersuchungen von Skeletten des frühen Gräberfelds unter dem heutigen Rathausmarkt nahelegen (Abb. 1).<sup>62</sup>

*Containerisierung des Stückguttransports* Auch wenn das Fass häufig als der Container des Mittelalters bezeichnet wird, so kann der zunehmende Einsatz von Fässern im Hochmittelalter keinesfalls mit der Containerisierung gleichgesetzt werden, die ab den 1960er Jahren eine ungeahnte Effektivierung des Welthandels ermöglichte. Nichtsdestotrotz ist in Europa ab dem späten 10. Jahrhundert von einer kontinuierlichen Steigerung des Handelsvolumens auszugehen, bei der auch das Fass eine wichtige Rolle spielte.<sup>63</sup>

Durch die genannten Entwicklungen war Schleswig eingebettet in einen Prozess, der viele Züge heutiger Globalisierung trug und sich durchaus als eine Art „small-scale globalisation“, Proto-Globalisierung oder zumindest früher Europäisierung begreifen lässt. In diesem Verständnis liegt auch

58 Crumlin-Pedersen 1999; Bill 2003; Englert 2015.

59 Ellmers 1990; Jahnke 2008; Kalmring 2010; Müller 2011, 19.

60 Müller-Boysen 1990, 113; Jahnke/Englert 2015, 22.

61 Nicholas 1997, 171–201.

62 Grupe/Carnap-Bornheim/Becker 2013.

63 Capelle 1981; Englert 2015, 39.

Felix Rösch M.A.

Bereich Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit, Institut für Kunstgeschichte und Archäologien Europas, Martin-Luther-Universität Halle  
Emil-Abderhalden-Str. 26–27, D-06108 Halle (Saale)  
felix.roesch@praehist.uni-halle.de

der Schlüssel für die aufgeworfene Frage nach der Diskrepanz, bereite die „Globalisierung“ doch den Nährboden für die skizzierte umfangreiche Vernetzung, die eine große Unabhängigkeit Schleswigs von den nationalen Ereignissen ermöglichte und letztlich dazu beitrug, die Krisenzeit unter Olaf I. Hunger nicht nur unbeschadet zu überstehen, sondern den Ausbau des Hafenviertels in unerreichter Intensität durchzuführen und so die ökonomische Kapazität der Stadt bedeutend zu steigern. Unterstrichen wird diese Autarkie nicht zuletzt durch die jüngsten Ergebnisse zum numismatischen Befund. Waren Münzen aus Schleswig vor Mitte des 12. Jahrhunderts bislang unbekannt, konnte sie jetzt, aufbauend auf einem 2007 bei der Grabung Hafengang 11 zum Vorschein getretenen Hortfund mit 75 Münzen, zweifelsfrei nachgewiesen werden. Die Auswertung zeigt eindrucksvoll, dass Schleswig seit der Regierungszeit Sven II. Estridsons nicht nur eine eigene Münzprägung besaß, sondern auch eine vom dänischen Königreich weitgehend unabhängige Stellung einnahm.<sup>64</sup>

Quellen

Adam von Bremen: *Adami Bremensis Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*; in: Buchner, Rudolf (Hrsg.): *Quellen des 9. und 11. Jahrhunderts zur Geschichte der Hamburgischen Kirche und des Reiches* (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe 11). Berlin 1961, 160–499.  
Sistr I: Jessen, Julius: *Das älteste Schleswiger Stadtrecht*; in: *Beiträge zur Schleswiger Stadtgeschichte* 41, 1996, 7–22.

Literatur

Andrén, Anders: *State and towns in the Middle Ages. The Scandinavian experience*; in: *Theory and Society* 18, 1989, 585–609.  
Ayre, John/Wroe-Brown, Robin: *The Eleventh- and Twelfth-century Waterfront and Settlement at Queenhithe: Excavations at Bull Wharf, City of London*; in: *Archaeological Journal* 172, 2015, 195–272.  
Bill, Jan: *Schiffe als Transportmittel im nordeuropäischen Raum*; in: *Warentransport im Mittelalter und in der frühen Neuzeit* (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 14). Paderborn 2003, 9–19.  
Bill, Jan/Clausen, Birte L. (Hrsg.): *Maritime topography and the medieval town* (Publications from the National Museum, Studies in archaeology and history 4). Kopenhagen 1999.  
Bolton, Timothy: *The empire of Cnut the Great. Conquest and the consolidation of power in Northern Europe in the early eleventh century* (The northern world 40). Leiden/Boston 2009.  
Brandt, Klaus: *Archäologische Untersuchungen in Hollingstedt (Kr. Schleswig-Flensburg), dem „Nordseehafen“ von Haithabu und Schleswig*; in: Brandt, Klaus (Hrsg.): *Hollingstedt an der Treene. Ein Flusshafen der Wikingerzeit und des Mittelalters für den Transitverkehr zwischen Nord- und Ostsee* (Schriften des Archäologischen Landesmuseums 10). Neumünster 2012, 11–113.  
Brandt, Klaus/Kühn, Hans Joachim (Hrsg.): *Der Prähistorische Hafen von Haithabu. Beiträge zu antiken und mittelalterlichen Flachbodenschiffen* (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Ergänzungsreihe 2). Neumünster 2004.  
Brandt, Klaus/Müller-Wille, Michael/Radtke, Christian (Hrsg.): *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa* (Schriften des Archäologischen Landesmuseums 8). Neumünster 2002.  
Capelle, Thorsten: *Faß und Tonne. Ein Beitrag zu Wörtern und Sachen*; in: Schmidt-Wiegand, Ruth (Hrsg.): *Wörter und Sachen im Lichte der Bezeichnungsforschung* (Arbeiten zur Frühmittelalterforschung 1). Berlin 1981, 52–57.  
Carnap-Bornheim, Claus von/Hilberg, Volker/Schultze, Joachim: *Research in Hedeby. Obligations and Responsibilities*; in: Carnap-Bornheim, Claus von (Hrsg.): *Quo vadis? Status and future perspectives of long-term excavations in Europe* (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Ergänzungsreihe 10). Neumünster/Hamburg 2014, 225–248.  
Christaller, Walter: *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena 1933.  
Christensen, Charlie/Hjermind, Jesper/Iversen, Mette (Hrsg.): *Viborg Søndersø 1018–1030. Arkæologi og naturvidenskab i et værkstedsområde fra vikingetid* (Viborg Stiftsmuseums skriftrække 3). Højbjerg 2005.  
Christophersen, Axel/Nordeide, Sæbjørk Walaker: *Kaupangen ved Nidelva. 1000 års byhistorie belyst gjennom de arkeologiske undersøkelserne på Folkebibliotekstomten i Trondheim 1973–1985* (Riksantikvarens skrifter 7). Oslo 1994.  
Crumlin-Pedersen, Ole: *Ships as indicators of trade in Northern Europe 600–1200*; in: Bill/Clausen 1999, 11–20.

- Dijkstra, Jan: Das Handelszentrum Tiel im 10. bis 12. Jahrhundert; in: Henning, Joachim (Hrsg.): Europa im 10. Jahrhundert. Archäologie einer Aufbruchzeit. Mainz 2002, 185–208.
- Dörfler, Walter/Jakobsen, Olaf/Kloß, Stefanie: Indikatoren des nachzeitlichen Meerespiegelanstiegs der Ostsee. Eine methodische Diskussion am Beispiel der Ostseeförde Schlei, Schleswig-Holstein; in: Müller, Ulrich/Kleingärtner, Sunhild/Huber, Florian (Hrsg.): Zwischen Nord- und Ostsee 1997–2007. Zehn Jahre Arbeitsgruppe für Maritime und Limnische Archäologie (AMLA) in Schleswig-Holstein (Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie 165). Bonn 2009, 177–186.
- Ellmers, Detlef: Die Verlagerung des Fernhandels vom öffentlichen Ufermarkt in die privaten Häuser der Kaufleute; in: Lübecker Schriften zur Archäologie und Kulturgeschichte 20, 1990, 101–108.
- Englert, Anton: Large Cargo Ships in Danish Water 1000–1250. Evidence of specialised merchant seafaring prior to the Hanseatic Period (Ships and Boats of the North 7). Roskilde 2015.
- Fäßler, Peter E.: Globalisierung. Ein historisches Kompendium (UTB Geschichte, Politikwissenschaft 2865). Köln 2007.
- Filipowiak, Wladyslaw: Die Häfen von Wollin im 9.–14. Jahrhundert; in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Archäologie des Mittelalters und Bauforschung im Hanseraum. Eine Festschrift für Günter P. Fehring (Schriften des Kulturhistorischen Museums in Rostock 1). Rostock 1993, 261–269.
- Grupe, Gisela/Carnap-Bornheim, Claus von/Becker, Cornelia: Rise and fall of a medieval trade centre. Economic change from Viking Haithabu to medieval Schleswig revealed by stable isotope analysis; in: European Journal of Archaeology 16, 2013, Heft 1, 137–166.
- Hansen, Gitte: Bergen C 800 – C 1170. The emergence of a town (The Bryggen papers, Main series 6). Bergen 2005.
- Hillberg, Volker: Hedeby's Demise in the Late Viking age and the Shift to Schleswig; in: Holmquist, Lena/Kalming, Sven/Hedensstierna-Jonson, Charlotte (Hrsg.): New Aspects on Viking-age Urbanism c. AD 750–1100 (Theses and Papers in Archaeology 12). Stockholm 2016, 63–80.
- Hillberg, Volker/Moesgaard, Jens-Christian/Schimmer, Michaela: Mønter fra Slesvigs blomstringstid 1070–1150; in: Arkæologi i Slesvig/Archäologie in Schleswig 16, 2017, im Druck (auch in: Nationalmuseets arbejdsmark 2016, 183–195).
- Huitfeldt, Arild: Chronologia, 3: Fra Oluf Håkonsson til Christoffer af Bayern (Danmarks Riges Krønike 8). Kopenhagen 1603 (Reprint Kopenhagen 1977).
- Jahnke, Carsten: Handelsstrukturen im Ostseeraum im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert. Ansätze einer Neubewertung; in: Hansische Geschichtsblätter 126, 2008, 145–185.
- Jahnke, Carsten/Englert, Anton: Historical research on merchant seafaring in Danish waters and in the western Baltic Sea 1000–1250; in: Englert 2015, 17–38.
- Janowski, Andrej: Harbours of early medieval Wolin in the light of recent research; in: Bogucki, Mateusz/Rębkowski, Marian (Hrsg.): Economies, monetisation and society in the West Slavic lands 800–1200 AD (Wolińskie Spotkania Mediewistyczne 2). Stettin 2013, 45–58.
- Kalming, Sven: Der Hafen von Haithabu (Die Ausgrabungen in Haithabu 14). Neumünster 2010.
- Klein, Ulrich/Untermann, Matthias (Hrsg.): Vom Schicksal der Dinge. Spolie – Wiederverwendung – Recycling (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 26). Paderborn 2014.
- Kühn, Hans Joachim: Ein hochmittelalterlicher Fährprahm im Haddebeyer Noor (Haithabu Wrack 4); in: Brandt/Kühn 2004, 9–16.
- Lüdecke, Thorsten: Stade und Hamburg. Zur Entwicklung ihrer Hafen- und Stadtopographie. Eine vergleichende Skizze; in: Bill/Clausen 1999, 95–108.
- 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 (Die Ausgrabungen in Haithabu 17). Neumünster 2013.
- Madsen, Per Kristian: Ribe between West and East: a North Sea harbour and its Baltic connections 700–1600; in: Bill/Clausen 1999, 197–202.
- Meyer, Jochen: Keramik der Zeit um 1100 aus dem Hafenviertel von Schleswig; in: Arkæologi i Slesvig/Archäologie in Schleswig 5, 1998, 89–116.
- Müller, Ulrich: Markt und Strasse in den Seestädten Lübeck und Greifswald; in: Krabath, Stefan/Piekalski, Jerzy/Wachowski, Krzysztof (Hrsg.): Ulica, plac i cmentarz w publicznej przestrzeni średniowiecznego i wczesnonowożytnego miasta Europy Środkowej/Strasse, Platz und Friedhof in dem öffentlichen Raum der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt Mitteleuropas (Wratislavia antiqua 13). Breslau 2011, 9–21.
- Müller, Ulrich/Rösch, Felix/Schimmer, Michaela: Von Haithabu nach Schleswig. Aktuelle Forschungen zur Gründung einer Metropole zwischen Wikinger- und Hansezeit; in: Gründung im archäologischen Befund (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 27). Paderborn 2014, 25–36.
- Müller-Boysen, Carsten: Kaufmannsschutz und Handelsrecht im frühmittelalterlichen Nord-europa. Neumünster 1990.
- Nicholas, David: The growth of the medieval city. From late antiquity to the early fourteenth century. A History of Urban Society in Europe. London/New York 1997.
- Olrik, Hans: Oluf Hunger; in: Bricka, Carl Frederik (Hrsg.): Dansk Biografisk Lexikon, 12. Kopenhagen 1898, 423–425.
- Pajung, Stefan: Oluf Hunger, 1050–1095; online: <http://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/oluf-hunger-1050-1095/> (Aufruf am 10.3.2017).
- Radtke, Christian: Die Entwicklung der Stadt Schleswig. Funktionen, Strukturen und die Anfänge der Gemeindebildung; in: Hoffmann, Erich/Lubowitz, Frank (Hrsg.): Die Stadt im westlichen Ostseeraum. Vorträge zur Stadtgründung und Stadterweiterung im hohen Mittelalter (Kieler

- Werkstücke, A: Beiträge zur schleswig-holsteinischen und skandinavischen Geschichte 14). Frankfurt am Main/New York 1995, 47–91.
- Radtke, Christian: Schleswig im vorlübischen Geld- und Warenverkehr zwischen westlichem Kontinent und Ostseeraum; in: Brandt/Müller-Wille/Radtke 2002, 379–429.
- Radtke, Christian: Der Prahm „Haithabu IV“ in seinem historischen Kontext: Schleitransit, Fährstation, Überlandwege und die Kirche von Haddeby; in: Brandt/Kühn 2004, 17–41.
- Radtke, Christian: Schleswig c. 1000–1250. Systems theory sketches for profiling urbanisation, in: Engberg, Nils/Nørgaard Jørgensen, Anne/Kiefer-Olsen, Jakob/Madsen, Per Kristian/Radtke, Christian (Hrsg.): Archaeology of medieval towns in the Baltic and North Sea area (Publications from the National Museum Studies in archaeology and history 17). Copenhagen 2009, 93–118.
- Reimers, Anders: Medieval Domestic Architecture in Bergen. A sample of the Archaeological Material; in: Gläser, Manfred (Hrsg.): Der Hausbau (Lübecker Kolloquium zur Stadtarchäologie im Hanseraum 3). Lübeck 2001, 783–810.
- Rösch, Felix: Analyzed by GIS: the layout of the late 11th c. Schleswig waterfront and its special role in the long-distance trade; in: Archäologie in Schleswig/Arkæologi i Slesvig 17, 2017 (im Druck).
- Rösch, Felix: Das Hafenviertel von Schleswig (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft). Bonn (in Druckvorbereitung).
- Sarfati, Herbert: Tiel in Succession to Dorestad. Archaeology in a 10th- to 11th-Century Commercial Centre in the Central River Area of the Netherlands; in: Sarfati, Herbert/Woltering, Philippus Johannes/Verwers, Willem Johannes Hendrik (Hrsg.): In Discussion with the Past. Archaeological studies presented to W. A. van Es. Amersfoort 1999, 267–278.
- Schalies, Ingrid: Von Kaianlagen, Bohlwerken und Uferbefestigungen. Archäologische Befunde zum Ausbau des stadtseitigen Trave-Ufers im 12.–20. Jahrhundert; in: Falk, Alfred/Müller, Ulrich/Schneider, Manfred (Hrsg.): Lübeck und der Hanseraum. Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte. Festschrift für Manfred Gläser. Lübeck 2014, 161–172.
- Schultze, Joachim: Zur konstruktiven Entwicklung des frühstädtischen Hausbaus in Haithabu und Schleswig; in: Holzbau in Mittelalter und Neuzeit (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 24). Paderborn 2012, 99–110.
- Sindbæk, Søren Michael: Viking disruptions or growing integration? Contextualising communication networks in the 10th century North Sea; in: Kleingärtner, Sunhild/Zeilinger, Gabriele (Hrsg.): Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus archäologischer und geschichtswissenschaftlicher Perspektive (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 23). Bonn 2012, 19–38.
- Steedman, Ken/Dyson, Tony/Schofield, John: Aspects of Saxo-Norman London, 3: The Bridgehead and Billingsgate to 1200 (London and Middlesex Archaeological Society, Special Paper 14). London 1992.
- 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.
- van Es, Willem A./Verwers, Willem Johannes Hendrik: Excavations at Dorestad, 1: The harbour. Hoogstraat 1 (Nederlandse oudheden 1,2). Amersfort 1980.
- van Es, Willem A./Verwers, Willem Johannes Hendrik: Excavations at Dorestad 3: Hoogstraat 0, II–IV (Nederlandse oudheden 16,2). Amersfort 2009.
- 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 (Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Monographien 27). Sigmaringen 1991, 263–276.
- Vogel, Volker: Stadt und Hafen im 11./12. Jahrhundert; in: De Boe, Guy/Verhaeghe, Frans (Hrsg.): Travel technology and organisation in medieval Europe (Papers of the „Medieval Europe Brugge 1997“ Conference 8; 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.
- Volmer, Lutz/Zimmermann, Wolf Haio (Hrsg.): Glossary of prehistoric and historic timber buildings. French, English, Dutch, German, Danish, Norwegian, Swedish, Polish and Czech/Glossar zum prähistorischen und historischen Holzbau (Studies in landscape and settlement history in the Southern North Sea Region 3). Rahden 2012.
- Zimmermann, Wolf Haio: Pfosten, Ständer und Schwelle und der Übergang vom Pfosten- zum Ständerbau. Eine Studie zu Innovation und Beharrung im Hausbau. Zu Konstruktion und Haltbarkeit prähistorischer bis neuzeitlicher Holzbauten von den Nord- und Ostseeländern bis zu den Alpen; in: Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 25, 1998, 9–241.
- Zippelius, Adelhart: Die Rekonstruktion und baugeschichtliche Stellung der Holzbauten auf dem „Husterknupp“; in: Herrbrodt, Adolf: Der Husterknupp. Eine niederheinische Burganlage des frühen Mittelalters (Beihefte der Bonner Jahrbücher 6). Köln 1958, 123–200.
- Zwick, Daniel: Variationen in der mittelalterlichen Schiffbautechnik anhand von Wrackfunden in Bremen; in: Holzbau in Mittelalter und Neuzeit (Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 24). Paderborn 2012, 283–298.

### Abbildungsnachweis

Abbildung 1: F. Rösch basierend auf © GeoBasis-DE/LVermGeo SH ([www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de](http://www.LVermGeoSH.schleswig-holstein.de)) ATKIS®Basis-DLM 2013, DTK 5

Abbildung 2–4: F. Rösch

Abbildung 5: I. Kirchhoff