

74771/99 Schleswig-Holstein
Haithabu

Archäologische Untersuchungen im Hafen von Haithabu

Dipl.-Prähist. O. Nakoinz, CAU Kiel, Dr. G. Hoffmann, GEOMAR, Kiel

(aus DER INGENIEUR Heft Nr.4, 12/98)

Haithabu bei Schleswig (Schleswig-Holstein) war in der Wikingerzeit (etwa 800-1100) einer der bedeutendsten frühstädtischen Handelsplätze im Norden Europas.

Im achten Jahrhundert scheint sich hier eine kleine sächsische Siedlung befunden zu haben, die unter König Götrik im frühen neunten Jahrhundert n. Chr. dem dänischen Reich eingegliedert wurde (CRUMLIN-PEDERSEN 1997, 47). Haithabu lag im dänisch-sächsischem Grenzgebiet. Die Grenze ist noch heute durch die mächtigen Wälle des Danewerks gekennzeichnet. Die frühen Phasen dieser

Befestigungsanlage verlaufen nördlich von Haithabu, während die späteren Phasen südlich verlaufen bzw. den im 10. Jahrhundert als Stadtbefestigung von Haithabu errichteten Halbkreiswall einbeziehen.

Die eigentliche "Gründung" Haithabus kann im Jahre 808 mit der Ansiedlung slawischer Händler, die aus dem zerstörten und geplünderten Reric (MÜLLER-WILLE 1995, 42-43) stammten, angesetzt werden. Sowohl die Zerstörung Reric's als auch die Umsiedlung der Händler wurden von dem dänischen König Götrik vorgenommen. Das Ende Haithabus ist nicht so deutlich zu fassen.

Im elften Jahrhundert nahm die Bedeutung des Ortes ab, und die wirtschaftlichen Funktionen wurden vom heutigen Schleswig übernommen.

Als große Handels- und Hafenstadt kennen wir Haithabu aus historischen Quellen, aber auch die archäologischen Funde und Befunde weisen auf die überregionale Bedeutung des Ortes hin. An Importfunden sind unter anderem Keramik aus dem Rheinland und islamische Münzen zu nennen. Die Hausbefunde entsprechen keineswegs denen, die von ländlichen Siedlungen bekannt sind - diese besitzen einen Stallteil - sondern deuten eine städtische Siedlungsweise an.

Seit 1900 steht Haithabu im Zentrum der archäologischen Erforschung der Wikingerzeit in Schleswig-Holstein. Zunächst galt das Hauptinteresse der Siedlung. Mit einer Tauchuntersuchung 1933 (JANKUHN 1984, 12) trat der Hafen erstmals in das Interessenfeld der Archäologen. Den bisherigen Höhepunkt der Untersuchungen bildete zweifellos die Bergung eines 1953 bei einer Echographkartierung (ELAC Echo, Electroacoustic GmbH Information 1, 1955, 5-6) und Tauchuntersuchung (HINGST u. KERSTEN 1955) entdeckten Schiffswracks im Jahre

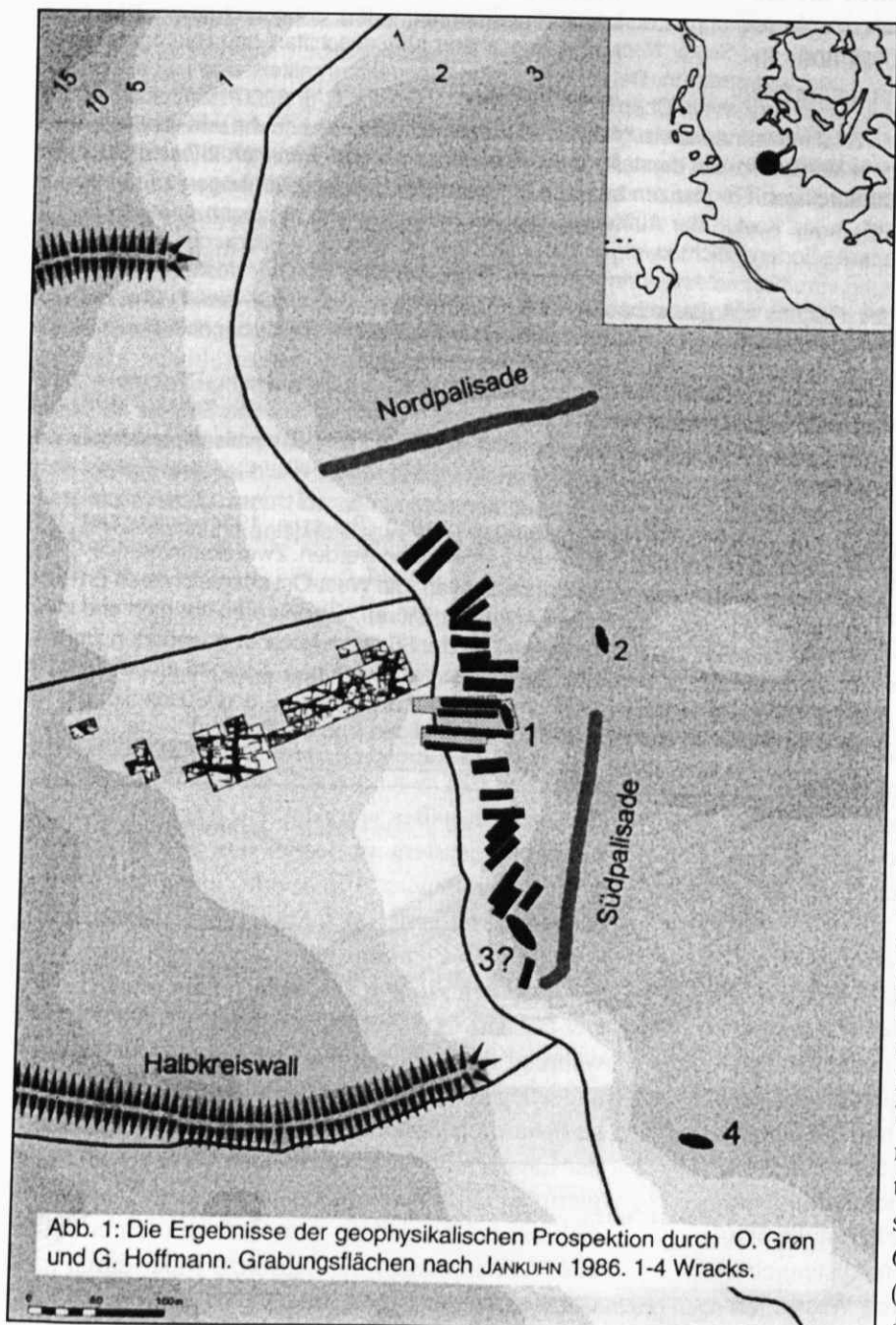
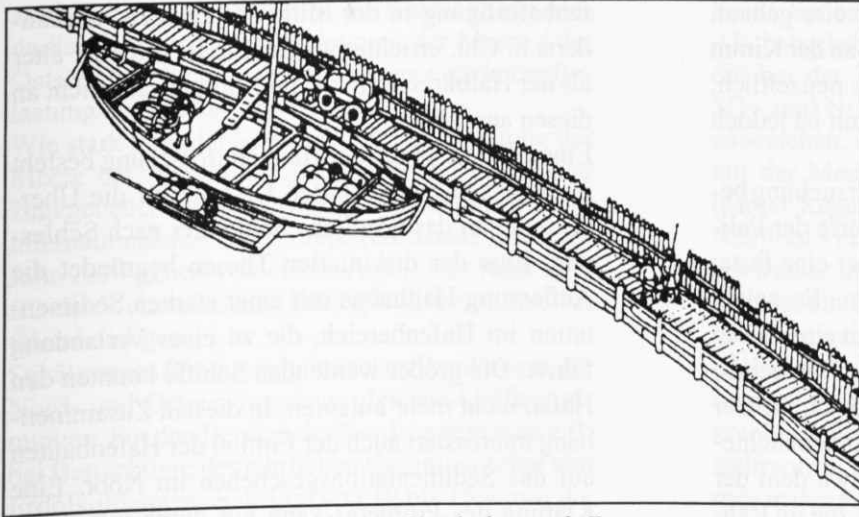


Abb. 1: Die Ergebnisse der geophysikalischen Prospektion durch O. Grön und G. Hoffmann. Grabungsflächen nach JANKUHN 1986. 1-4 Wracks.



Rekonstruktion der Palisade von Haithabu nach ELSNER

1979 (CRUMLIN-PEDERSEN 1997). Zwischen 1978 und 1981 wurden von H. Stümpel geophysikalische Untersuchungen durchgeführt (STÜMPEL u. BORTH-HOFFMANN 1983).

Haithabu liegt am Haddebyer Noor, einer südlichen Erweiterung der inneren Schlei. Im Noor, in dem sich der Hafen von Haithabu befunden hat, wurden 1997 geophysikalische Untersuchungen durchgeführt (GRÖN u.a. 1998). Hierzu wurden das Haddebyer und Selker Noor vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie bathymetrisch vermessen. Darauf folgte eine Prospektion mittels eines Sonargerätes. Bei dem verwendeten Chirp II-Sonargerät (Datasonics CAP 6000) handelt es sich um ein Sedimentsonar, das zugleich zwei Frequenzbereiche abstrahlt und die Reflexe auf dem Monitor on-line darstellt. Diese Frequenzen liegen zwischen 2-7 und 8-23 kHz. Die niedrigen Frequenzen besitzen ein hohes Eindringungsvermögen in den Boden, jedoch auf Kosten der Auflösung. Die hohen Frequenzen hingegen erfassen nur die oberen Bodenschichten, diese aber mit hoher Auflösung. Die dadurch erzielte Verbindung von maximaler Eindringtiefe und Auflösung führt zu einer besonderen Eignung des Gerätes für geographische Prospektionen im Flachwasser. Die Untersuchung erbrachte im wesentlichen drei neue Erkenntnisse:

1) Der Verlauf zweier Palisaden - der Eingrenzung des Hafens - konnte ermittelt werden. Dieser Verlauf weicht von der ursprünglich vermuteten Struktur ab (HINGST u. KERSTEN 1955). Es lassen sich eine

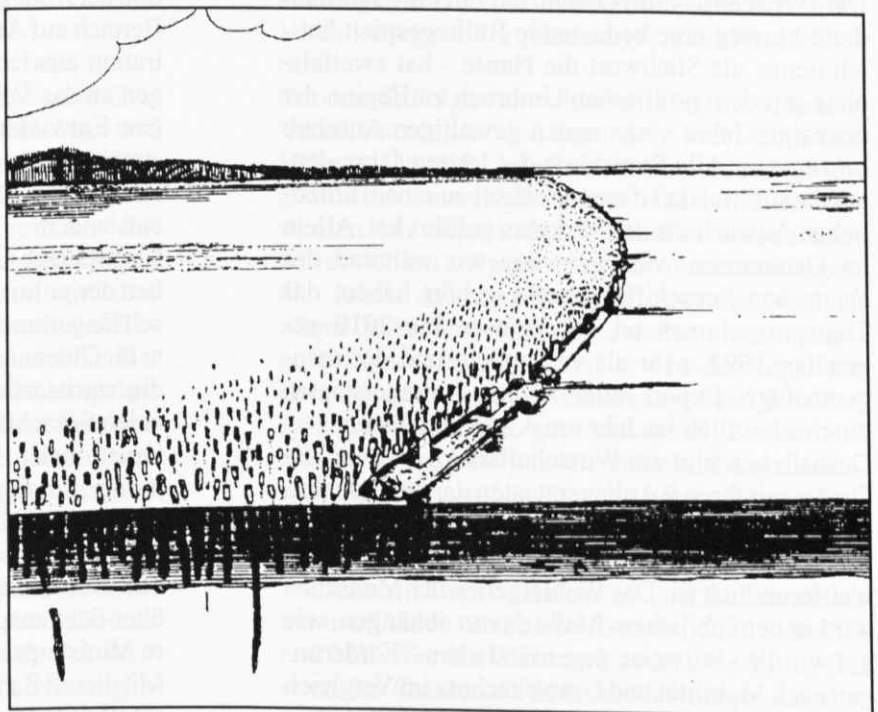
Nord- und eine Südpalisade unterscheiden (Abb. 1).

2) Zu den vier bei der Hafengrabung von 1980 (SCHIETZEL 1984) entdeckten Landungsbrücken konnten 19 weitere aufgefunden werden. Zwei dominierende Orientierungen deuten zwei Hauptbauphasen an. Die West-Ost ausgerichteten Brücken, zu denen die 1980 ergrabenen Anlagen gehören, werden dem neunten und zehnten Jahrhundert zuzuweisen sein. Für die Südwest-Nordost orientierten Brücken ist eher das zehnte und elfte Jahrhundert anzunehmen. Anlagen dieser Orientierung fehlen im zentralen

Bereich, sind aber an der Nord- und Südflanke des Hafens zu finden. In einigen Fällen überschneiden sich die Brücken beider Phasen.

3) Ein neues Wrack - Wrack 4 - wurde entdeckt.

Der zweite Schritt nach den geophysikalischen Prospektionsarbeiten bestand in der taucherischen Verifizierung der im Sonarbild beobachteten Anomalien. Die Tauchuntersuchungen wurden von der AMLA durchgeführt. Hierbei konnte festgestellt werden, daß die vorläufig als Brücken interpretierten Sonarbefunde den Grabungsbefunden der Brücken von 1980 entsprachen. Zudem konnte das mutmaßliche Schiff als Prahm identifiziert werden, und seine erhaltenen Hauptmaße konnten ermittelt werden (MAYR u. NAKOINZ 1999). Es besitzt eine erhaltene Länge von 15 m und eine Breite von



Rekonstruktion der Seesperre von Hominide (Dänemark) nach RIECK

4-5 m. Der Boden ist in Kraweelbauweise gebaut, kiellos und flach. Die Spanten knicken an der Kimm fast rechtwinklig ab. Vermutlich ist es neuzeitlich, eine Datierung in die späte Wikingerzeit ist jedoch ebenso denkbar.

Das wichtigste Ergebnis der Tauchuntersuchung bestand in den Informationen zur Bauweise der Palisade. Bisher wurde für Haithabu immer eine feste, brückenartige Bauweise angenommen. Es zeigte sich aber, daß wir es wahrscheinlich mit einer losen Pfostensetzung zu tun haben. Derartige Bauweisen sind bisher nur von Seesperrwerken bekannt. Der in nur wenigen Tauchgängen "habtisch beobachtete" Befund von Haithabu entspricht etwa dem der Palisade von Hominde (RIECK 1991), die im Rahmen einer Ausgrabung untersucht wurde. Lediglich die schwimmenden Frontbalken konnten in Haithabu bisher nicht nachgewiesen werden. Offen bleibt bis zu genauen dendrochronologischen Untersuchungen der Palisade die Frage, wieviele Bauphasen sie enthält und in welcher Weise sich diese unterscheiden. Auch die Datierung der gesamten Hafenanlage, die für die Geschichte des Wasserbaus von großer Bedeutung ist, konnte noch nicht geklärt werden. Es läßt sich lediglich vermuten, daß die Ha-

fenbefestigung in der Mitte des zehnten Jahrhunderts n. Chr. errichtet wurde. Sie ist offenbar älter als der Halbkreiswall, da die Nordpalisade nicht an diesen anschließt.

Eine zentrale Frage der Haithabuforschung besteht in der bislang ungeklärten Ursache für die Übersiedlung an das nördliche Schleiufer nach Schleswig. Eine der diskutierten Thesen begründet die Auffassung Haithabus mit einer starken Sedimentation im Hafenbereich, die zu einer Verlandung führte. Die größer werdenden Schiffe konnten den Hafen nicht mehr anlaufen. In diesem Zusammenhang interessiert auch der Einfluß der Hafengebauten auf das Sedimentationsgeschehen im Noor. Eine Klärung des Problems kann nur durch interdisziplinäre geoarchäologische Untersuchungen erfolgen. Ein erster Bohrkern konnte im Februar 1997 vom Eis des Haddebyer Noores aus gewonnen werden. Dieser befindet sich zur Zeit in Bearbeitung.

Literatur

Ambrosiani 1994: B. Ambrosiani u. H. Clarke (Hrsg.), Developments Around the Baltic and the North Sea in the Viking Age. The Twelfth Viking Congress (Stockholm 1993).

Birka Studies 3 (Stockholm 1994).

BERICHTE

Wasserbau und Umwelt / Wirtschaftsraum Ostsee

Prof. N. Rühl, BSH, Hamburg

(aus DER INGENIEUR Heft Nr.2, 6/98)

Der Wirtschaftsraum Ostsee, der über die Jahrhunderte hinweg eine bedeutende Rolle gespielt hat - ich nenne als Stichwort die Hanse - hat zweifelsohne mit dem politischen Umbruch zu Beginn der neunziger Jahre einen neuen gewaltigen Anschlag bekommen. Alle Statistiken der letzten Jahre deuten darauf hin, daß dieser Wechsel zu einem erheblichen Anwachsen des Verkehrs geführt hat. Allein im Ostseeraum wird sich, wie wir während des Deutschen Seeschiffahrtstages gehört haben, das Transportvolumen an Stückgütern bis 2010 gegenüber 1993 mehr als verdoppeln und der mengenmäßige Export aller Ostsee-Anliegerstaaten durchschnittlich im Jahr um 3,3 % zunehmen.

Deshalb benötigt ein Wirtschaftsraum, wie ihn die Ostsee mit ihren 9 Anliegerstaaten darstellt, ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das die Nachfrage nach Mobilität befriedigt, dabei effizient und umweltfreundlich ist. Das Wohlergehen der Menschen wird in beträchtlichem Maße davon abhängen, wie gut wir die - teilweise gegensätzlichen - Forderungen nach Mobilität und Umweltschutz im Vergleich auch mit anderen Wirtschaftsräumen erfüllen. Die möglichst weitgehende Kooperation bzw. Integra-

tion der Anliegerstaaten wird sich im ökonomischen Bereich auf Arbeitsteilung und Wirtschaftskonzentration ausrichten und damit erhöhte Anforderungen an das Verkehrswesen stellen, die dessen weitere Entwicklung über die Grenzen der Anliegerstaaten hinweg bedingen. Durch die Öffnung des ehemaligen Ostblocks sind neue Verkehrsströme entstanden.

Ein weiterer Grund für diese Entwicklung war neben der politischen Öffnung zweifelsohne die schon seit längerem einsetzende Globalisierung der Märkte für Güter und Produkte, die nur aufgrund der ständig wachsenden Leistungsfähigkeit der internationalen Seeschiffahrt möglich war. Etwa 95% des internationalen Welthandels werden heute als Seetransporte abgewickelt. Mit 7% des Weltseetransports gehört die Ostsee schon jetzt zu den verkehrsreichsten Meeren der Welt. Die Bundesrepublik Deutschland wickelt etwa 60% ihres Handels über Seetransporte in der Ostsee ab, wie der frühere Ministerpräsident 1998 erklärte.

Mit diesen Zahlen kann man festhalten, daß die Seeschiffahrt der "Blutkreislauf der Weltwirtschaft", aber auch des Handels im Ostseeraum ist. Gleich-