



Der norwegische Archäologe Asbjørn Herteig leitet die Ausgrabungen von Bryggen.

◀ Am 4. Juli 1955 steht der Stadtteil Bryggen in Bergen in Brand. Hier befand sich im Mittelalter das Kontor der Hanse.

### 13 Schiffe, Steine, Schlamm und Scherben – die Archäologie der Hanse

Am Montag, dem 4. Juli 1955, bricht in der norwegischen Stadt Bergen ein verheerender Brand aus. Das Feuer entsteht im Stadtteil Bryggen, wo sich im Mittelalter eines der vier Kontore der deutschen Hanse befand. Viele der alten Holzhäuser, die hier lange Zeit den Hafen säumten, fangen sofort Feuer. Die fünf nördlichsten Gebäude werden völlig vernichtet, die angrenzenden Komplexe zu großen Teilen. Wie schon viele Male zuvor sehen die Einwohner von Bergen Teile ihrer Stadt in Flammen aufgehen. Doch was für die einen eine Katastrophe ist, entpuppt sich für andere als Glücksfall. Als der Brand gelöscht ist, diskutiert der Stadtrat, was mit den Überresten und den abgebrannten Parzellen geschehen soll. Man beschließt etwas für diese Zeit in ganz Europa Ungewöhnliches: Das gesamte vollständig abgebrannte Areal soll archäologisch ausgegraben werden. Die Sisyphosarbeit wird dem norwegischen Archäologen Asbjørn Herteig übertragen, der die nächsten 13 Jahre damit beschäftigt ist, mit seinem Team diese immense Aufgabe zu bewältigen. Die Brandkatastrophe von Bryggen wird zum Wendepunkt in der europäischen Archäologie. Es ist zum einen die wohl erste umfassende Ausgrabung einer mittelalterlichen Bebauung und damit die Geburtsstunde der Mittelalterarchäologie in Europa, zum anderen beginnen von da an auch Archäologen, sich mit

der Hanse zu beschäftigen. Im Laufe der Zeit entsteht, was wir heute als Archäologie der Hanse bezeichnen.

Asbjørn Herteig und sein Team graben sich durch meterhohe Schichten. Die Erhaltungsbedingungen im Hafenschlamm sind fantastisch. Die Archäologen finden ganze Teile von Blockhäusern, Bohlenwege, Reste eines Schiffes und unzählige Alltagsgegenstände aus dem Mittelalter: Kämme, Nadeln und Schlittschuhkufen aus Knochen, Angelhaken, Nägel, Beschläge und Messer aus Eisen, Spielzeug aus Holz und Keramik, Schuhe und Gürtel aus Leder, Teile von Seilen, Körben und Holzbottichen, Geschirr aus Keramik, Glas, Zinn, Holz und vieles mehr. Die Zahl der Funde ist enorm: 400 000 Objekte kommen zum Vorschein. Die Auswertung können Herteig und sein Team nicht alleine bewältigen, denn viele Gegenstände stammen nicht aus Norwegen, sondern wurden im Mittelalter mit der Hanse hierhertransportiert. Der Fundreichtum ist in seiner Vielfalt ein Spiegel der Hanse. Herteig bittet ausländische Kollegen um Hilfe, und so reisen namhafte Archäologen aus England, Frankreich, Dänemark, den Niederlanden und Deutschland für mehrere Monate nach Bergen, um dort gemeinsam das Fundmaterial zu sortieren, zu identifizieren und zu systematisieren. Für die nachfolgenden Archäologengenerationen wird diese erste große mittelalterliche Grabung zum Mythos. Auf den ausgegrabenen Überresten errichtet die Stadt Bergen das Bryggens Museum, dessen Depot heute eine einzigartige Kollektion mittelalterlicher Gegenstände beherbergt. Die wissenschaftliche Auswertung der Funde konnte zahlreiche neue Erkenntnisse zum Leben im Hansekontor, zum Handwerk in der Stadt und zum Handel liefern. Denn die Schriftquellen, die aus dieser Zeit vorhanden sind, erlauben nur einen beschränkten Einblick in die Geschichte, und viele Aspekte bleiben dort unerwähnt.

Vielen Details zum Warenverkehr der Hanse kommen wir

nur mit Hilfe der Archäologie auf die Spur. Schiffsinventare listen häufig nicht alle Waren auf, die sich an Bord einer Kogge befanden, und von vielen Schiffen sind überhaupt keine Schriftquellen vorhanden. So war zum Beispiel der Handel mit Schiefer aus dem norwegischen Eidsborg bislang kaum bekannt. Schiefer aus Eidsborg war schon lange vor der Hanse ein begehrtes Handelsgut, denn der Stein eignet sich hervorragend, um daraus Wetz- und Schleifsteine zu fertigen. Schon vor dem Mittelalter gab es in und um Eidsborg ein weitverzweigtes und gutorganisiertes Abbau- und Vertriebsnetz. Verhandelt wurden sowohl fertige Wetzsteine, die man am Gürtel trug und somit immer griffbereit hatte, als auch größere Blöcke, die dann erst der Kunde zu kleineren Wetzsteinen verarbeitete. Die Wikinger hatten dafür gesorgt, dass solche Steine in ganz Nordeuropa vertrieben wurden. Später übernahmen Hansekaufleute das Geschäft mit dem Eidsborger Schiefer und nutzten die bereits bestehenden Handelsverbindungen. In den Schriftquellen finden wir darüber nichts. Doch zahlreiche Funde von Wetzsteinen aus Eidsborg, aus hansischen Handelsniederlassungen und gesunkenen Schiffen belegen dies eindeutig.

Seit dem Wendepunkt von Bergen 1955 hat sich die Archäologie der Hanse über viele Länder ausgedehnt, und überall dort, wo die Hanse aktiv war, beschäftigen sich Archäologen mit dem Thema: von Nowgorod bis Brügge, von London bis Turku. Hanse-Archäologie wird natürlich auch in Lübeck praktiziert. Die Stadtarchäologie von Lübeck ist seit vielen Jahren eine der besten in Deutschland. Der Schwerpunkt liegt hier allerdings überwiegend bei Fragestellungen zum Leben in der mittelalterlichen Stadt Lübeck. Seit 2009 findet hier ein einmaliges Großprojekt statt, das bis 2015 andauert. In der westlichen Altstadt wird ein Areal von etwa 9000 Quadratmetern archäologisch ausgegraben. Die Fundstelle ist damit eine der größten Ausgrabungen in Deutschland überhaupt.

Seit kurzem steht auch ein Randgebiet der Hanse im Fokus der Archäologie: die fernen Inseln im Nordatlantik. Sie waren in der Spätphase der Hanse für die norddeutschen Kaufleute interessant geworden. Während Lübecker Händler sich nach wie vor auf den Handel mit Bergen konzentrierten, segelten Hamburger und Bremer ab dem 15. Jahrhundert immer weiter nach Norden: bis nach Shetland, zu den Färöer-Inseln und schließlich nach Island. 200 Jahre lang gab es mit diesen Inseln sehr enge Beziehungen, auch über das offizielle Ende der Hanse hinaus.

In Shetland stehen noch heute Zeugnisse aus der Zeit der Hanse. Bremer und Hamburger Kaufleute errichteten hier an vielen Orten kleine Handelsstationen, die oft nur aus ein oder zwei Gebäuden bestanden. Für gewöhnlich verließen die Schiffe im April ihren Heimathafen in Norddeutschland. Die Reise nach Shetland führte über das offene Meer und dauerte etwa zwei Wochen. Am Ziel angekommen, brach reges Treiben aus. Die Schiffe wurden entladen und die Waren in den eigens errichteten Gebäuden untergestellt. Händler und Seeleute blieben den Sommer über hier, um all ihre Geschäfte zu erledigen. Bauern und Fischer aus der Umgebung kamen mit kleinen Booten oder schwer bepackt mit Pferden zu den Handelsplätzen, um getrockneten Fisch gegen andere Waren zu tauschen. Der Fisch wurde eingesammelt, gewogen und verpackt, Bier und Getreide aus den Hansestädten verkauft und Schulden bei den Kunden eingetrieben. Eigens mitgereiste Handwerker reparierten die Gebäude der Handelsstationen sowie die Schiffe und füllten Proviant für die Rückreise auf.

Einige Kaufleute blieben Shetland ein Leben lang treu. Als der Bremer Kaufmann Segebad Detken im Jahre 1585 in Shetland starb, fand er auf der Insel Yell seine letzte Ruhestätte. Über 50 Jahre lang war er jeden Sommer hierhersegelt. Noch heute liegt sein Grabstein in der romantischen Kirchenruine von Lunna Wick. Auf seinem Grabstein steht: «Hir light der ehrsame Se-

gebad Detken Burger und Kauffhandeler zu Bremen hett in diesen Lande sine Handeling gebrucket 52 Jahr.»

Andere Zeugnisse der einst engen Beziehungen zwischen der Hanse und Shetland liegen unter der Erde vergraben. In der stürmischen Bucht von Gunnister hatte Simon Hagerskale aus Hamburg 1582 seine kleine Niederlassung errichtet. 20 Jahre lang kam er regelmäßig hierher, bis er 1602 vom Grafen von Orkney auf die kleine Insel Papa Stour verbannt wurde: Hagerskale hatte seine Versorgungspflicht vernachlässigt und die Bewohner in der Bucht von Gunnister nicht genügend mit Lebensmitteln versorgt. Sein kleines Lagerhaus in Gunnister verfiel und verschwand schließlich ganz, bis Archäologen es im Sommer 2008 fanden. Zum Vorschein kamen die Reste eines kleinen Steinge-



**Die Kirchenruine von Lunna Wick auf der Insel Unst, Shetland. Hier liegt der Bremer Kaufmann Segebad Detken begraben.**





**Die Bucht von Gunnister Voe, Shetland, in der sich das kleine Lagerhaus des Hamburger Kaufmanns Simon Hagerskale befand.**

bäudes, das neben einer Schiffsanlegestelle errichtet worden war. Hier hatte Hagerskale seine Waren untergestellt. Die Schriftquellen verraten uns nicht, was er geladen hatte. Doch Getreide war mit Sicherheit dabei. Der Beweis dafür ist winzig und heißt *Sitophilus granarius*, der Kornkäfer. Der Schädling fand sich in den Erdschichten im Inneren von Hagerskales Lagerhaus. Kornkäfer gibt es in Nordeuropa nicht. Die Kälte lässt es nicht zu, dass sie sich hier vermehren. Doch die Getreidelager in Hamburg, Bremen und Lübeck waren voll davon, und mit jedem Fass Getreide kamen die Schädlinge mit in den Norden.

Die lange Fahrt der Hanse-Schiffe in den fernen Norden war gefährlich. Zog ein Sturm auf, lief man besser den nächsten Hafen an. Aus diesem Grund führten die Seefahrtsrouten, wo es

ging, die Küsten entlang, und das offene Meer wurde gemieden. Doch oft berichteten die Schriftquellen von Unglücken, vom Sinken der Schiffe und dem Tod der Mannschaft. Zahlreiche Wracks liegen vor den Küsten Deutschlands, Dänemarks, Norwegens und den nordatlantischen Inseln. Für die Hanse-Archäologie sind sie von ganz besonderer Bedeutung. Sie symbolisieren die Hanse schlechthin und geben Zeugnis von der Schiffsbautechnik, der Schiffsladung und den Handelswegen. Mit modernster Technik wie Luftbildern und Sonaraufnahmen versucht man heute, die mittelalterlichen Handelsschiffe aufzuspüren. Dank der systematischen Erfassung von Schiffsdenkmälern konnten in den letzten Jahren zahlreiche neue Wracks unter Wasser lokalisiert und erfasst werden.

Zu den bedeutendsten Schiffen der Hansezeit gehören die Typen Kogge, Holk und Kraweel. Sie zählen zu den größeren Transportschiffen, die überwiegend die Haupttrouten zu den vier Kontoren London, Bergen, Brügge und Nowgorod befuhren. Zu den nordatlantischen Inseln, zum Beispiel nach Island, segelten kleinere Schiffe wie Kraier und Büsen.

Manchmal ging die Reise schlecht aus. Vor den Küsten von Island und Shetland fanden zahlreiche Schiffe ihr Ende. So erlitt das Schiff des Hansekaufmanns Hermann Sueman, der in Shetland in dem Örtchen Laxfirth eine kleine Handelsstation besaß, im Jahre 1601 im Hafen von Sandwick Schiffbruch. Damit nicht genug: Die Ladung wurde anschließend von einem Shetländer geplündert, und der Kaufmann hatte somit nicht nur sein Schiff, sondern auch die Chance auf Profit verloren. Glück im Unglück hatte dagegen die Besatzung des Danziger Schiffes «Der große Jonas». Im Frühling 1591 war es in der Nähe von Shetland in einen heftigen Sturm geraten. Mit letzter Not erreichte das Schiff die Nordküste der Hauptinsel Mainland. Die Besatzung überlebte das Unglück. Das Schiff war nicht mehr zu retten, doch gelang es mit vereinten Kräften, zumindest die Ladung an Land

zu bringen. An Bord befanden sich große Mengen Getreide und Mehl, dazu Färberkrapp, eine Kulturpflanze, deren Wurzeln roten Farbstoff und heilende Wirkstoffe enthalten, ungarisches und schwedisches Kupfer, ein Fass mit Ziegenhäuten, ein Fass voll Bücher, dazu Käse, Butter, zwei Kanonen mit dazugehöriger Munition, Seile und andere Geräte. Was aus der Crew wurde, wissen wir nicht, und auch nicht, wo das Schiff sank.

Doch hin und wieder entpuppen sich Schiffsunglücke der Hansezeit als Glücksfälle für die Archäologie. Am 8. Oktober 1962 stießen Bauarbeiter in Bremen bei der Hafenerweiterung im Schlamm der Weser auf ein Wrack. In einer für Deutschland spektakulären Bergung wurden bis 1965 über 2000 Fragmente des Schiffes geborgen und anschließend aufwendig konserviert. Bei dem Schiff handelt es sich um eine Kogge aus der Zeit um 1380. Sie ist etwa 23,5 Meter lang und misst an der breitesten Stelle 7,8 Meter. Die Bremer Kogge war damals der erste Fund eines mittelalterlichen Hanseschiffes, und ihr ist es zu verdanken, dass seitdem mehrere weitere Koggen und Koggenteile gefunden und identifiziert werden konnten.

Dazu gehört auch die Kogge von Darß. 1977 fanden Rettungsschwimmer die Reste eines Schiffswracks im Mündungsbereich des Prerow-Stroms und meldeten den Fund an das Schifffahrtsmuseum Rostock. Die Kogge wurde nie geborgen. Sie liegt noch immer auf dem Meeresgrund, denn dort ist sie am besten vor Verfall geschützt. Auch die Darßer Kogge ist ein Kulturgut von großer Bedeutung. Sie ist ähnlich groß wie die Kogge von Bremen, aber viele Jahre älter. Eine dendrochronologische Analyse von Holzplanken zeigte, dass die Eichen für die Kogge zwischen 1298 und 1315 gefällt wurden. Sensationell ist auch die teilweise erhaltene Schiffsladung, die uns einen Einblick in das Geschäft und das weitverzweigte Handelsnetz der Hansekaufleute gibt. Im Bauch des Schiffes fanden die Taucher Geweihreste von norwegischen Rentieren, Stockfisch aus dem Nordatlantik, Wetz-



**Der Unterwasserarchäologe Thomas Förster mit einem Rentiergeweih aus der Darßer Kogge von 1303**

steine aus Norwegen, einen Bronztopf aus Lübeck und ein Fass mit geheimnisvollem, weißlich gelbem Inhalt, der zunächst Rätsel aufgab. Doch dann kam der Zufall zu Hilfe. Zur selben Zeit, als die Schiffsladung der Darßer Kogge unter Wasser dokumentiert wurde, gruben Archäologen im Handelsplatz von Gásir in Nordisland. In einer der kleinen Handelsbuden, die man dort entdeckte, kam eine Grube zutage, die mit einer ähnlichen weißlichgelben Schicht verfüllt war. Kurz darauf kam per E-Mail die Anfrage aus Deutschland: Handelt es sich in beiden Fällen um dieselbe Substanz? Könnte es sich bei beidem um Schwefel handeln? Nach kurzer Analyse kam die Bestätigung: Im Fass der Darßer Kogge befand sich isländischer Schwefel. Schwefel war eine wichtige Ware im hansischen Handel, denn mit der Verbreitung von Feuerwaffen im 14. Jahrhundert wuchs der Bedarf an Schießpulver, und somit auch an Schwefel, in hohem Maße. Doch darüber hinaus barg das Schwefelfass noch andere

Informationen: Die Eiche für das Fass stammte aus einem Gebiet an der polnischen Küste und war im Jahr 1335 gefällt worden. Dies bedeutet, dass die Darßer Kogge mindestens 40 Jahre in Gebrauch war. Offenbar war sie in Bergen mit Waren beladen worden und dann auf dem Weg in das Baltikum kurz vor der rettenden Küste gesunken.

Ein Schiff der gleichen Größe, etwa 24 Meter lang und 6 Meter breit, wurde vor wenigen Jahren in dem kleinen Örtchen Avaldsnes auf der Insel Karmøy an der Westküste von Norwegen entdeckt. Auch dieses Schiff wurde im 13. Jahrhundert gebaut. Doch hier handelt es sich nicht um eine Kogge, sondern um einen nordischen Schiffstyp ähnlich einem sogenannten Knarr, mit Bauteilen, die bereits auf den später folgenden Schiffstyp Kogge verweisen. Das Wrack liegt nicht ohne Grund ausgerechnet hier im Schlamm. Avaldsnes war im Mittelalter einer der bedeutendsten Orte Norwegens, denn hier befand sich im 9. Jahr-



**Rekonstruktion von Avaldsnes mit der St.-Olavs-Kirche im Hintergrund und dem hansischen Handelsplatz im Vordergrund**

hundert der Hof des Königs Harald Schönhaar, und Avaldsnes blieb Königssitz bis ins 13. Jahrhundert. Noch heute zeugen die beiden imposanten Königsgrabhügel, die die Olavskirche umrahmen, von der einstigen Bedeutung des Ortes.

Dank einer spannenden Spurensuche, die vor über 110 Jahren begann und erst vor wenigen Jahren endete, ist der Ort heute für die archäologische und historische Hanseforschung von großer Bedeutung. Auslöser war die Beschreibung eines unbekanntem Hansekaufmanns in Bergen aus dem Jahre 1584, der berichtet: «... und das vierte Kontor befand sich in Norwegen. Es lag eine Zeit in Nautø, aber nicht lange, da man es wegen der Seeräuber weiter ins Land an einen sicheren Ort in Bergen legen musste.» Der Kaufmann meint also, dass sich das vierte Kontor, neben den drei Hansekotoren London, Brügge und Nowgorod, ursprünglich an einem Ort namens Nautø befand, bevor es nach Bergen verlegt wurde. Lange erachteten Historiker diesen Hinweis als falsch, obwohl dieser Ort noch in weiteren Schriftquellen – als Nothaw, Notouwe, Notow oder Natouw – auftaucht. Einen Ort dieses Namens gibt es in Norwegen nicht, und so wusste niemand, wo sich dieser Ort befinden sollte. Doch niederländische Seekarten des 16. und 17. Jahrhunderts gaben erste Hinweise. So platziert der berühmte Kartograph Willem Blaeu einen Ort namens *Notuwe* auf eine Insel nördlich von Stavanger. Hierbei konnte es sich nur um die Insel Karmøy handeln. Und tatsächlich: Hier gibt es zwar keinen Ort dieses Namens mehr, aber die Flurbezeichnung Nottå, die sich direkt zu Füßen des einstigen Königssitzes befindet. Endlich, im Jahr 2000, bildete sich ein Team aus Historikern und dem Unterwasserarchäologen Endre Elvestad, der sich sofort ins Meer begab. Es gelang ihm, den endgültigen Beweis dafür zu finden, dass der rätselhafte hansische Hafen tatsächlich existierte und dass er sich einst hier in Avaldsnes befunden hat. Im Schlamm entdeckte er ein Schiffswrack des 13. Jahrhunderts. Der Meeres-



boden im gesamten Hafensareal gab unzählige Funde preis, die eindeutig belegen, dass hier in internationalem Umfang Handel getrieben wurde. Man fand sogenannte Grapen, dreibeinige mittelalterliche Kochtöpfe aus Keramik, Trinkkannen und Ziegel, die alle aus Norddeutschland, den Niederlanden und Dänemark stammen. Zahlreiche Kannen sind aus dem sogenannten Siegburger Steinzeug gefertigt, das von Hansekaufleuten in den Norden exportiert wurde. Es findet sich überall dort, wo die Hanse hinsegelte: in den großen Kontoren, aber auch in vielen kleinen Handelsstationen im Baltikum, auf den nordatlantischen Inseln und in Avaldsnes. Archäologen sprechen beim Siegburger Steinzeug daher auch gerne vom Leitfund der Hanse.

Der Hafenschlamm von Avaldsnes gab aber auch persönliche Gegenstände von Hansekaufleuten preis, wie einen Siegelstempel aus Knochen und Blei eines unbekanntes Kaufmanns. Das

Siegel ist leider nicht mehr zu entziffern. Doch lässt es sich gut vergleichen mit dem Siegel des Kaufmanns Georg Gisze, der in dem berühmten Gemälde von Hans Holbein dem Jüngeren überliefert ist. Georg Gisze (1497–1562) versinnbildlicht die Internationalität der Hanse: Er stamm-



**Der Danziger Kaufmann Georg Gisze in seiner Schreibstube im Stalhof von London, dem Hansekontor, porträtiert von Hans Holbein dem Jüngeren**



**Holzgestell zum Trocknen von Kabeljau auf der Reykjaneshalbinsel, Island**

te aus Danzig, verbrachte aber rund 12 Jahre (1522–1534/35) als Vertreter der Handelsgesellschaft seiner Familie im Hansekontor in London. Er kaufte in Island Stockfisch, verkaufte den meisten Teil davon in England, lud dort Tuche dazu und brachte den Rest nach Hamburg und von da weiter nach Danzig. Das Gemälde zeigt ihn in seiner Schreibstube im Londoner Stalhof, vor ihm auf dem Tisch liegen Schreibzeug und ein beinerner Siegelstempel. In Avaldsnes laufen derzeit zu Land und unter Wasser archäologische Untersuchungen, und man darf gespannt sein, was Schlamm und Erde dort noch preisgeben werden. Und auch in Bergen werden Archäologen noch lange mit der Hanse beschäftigt sein. Das nächste Bauvorhaben im Hafen steht vor der Tür, und damit auch die nächste Chance für die Archäologie.