

Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte	Band	Seite	Stuttgart 2011
NNU	80	97 – 115	Konrad Theiss Verlag

Aktuelle Forschungen zu Weser und Hunte als Wege der Kommunikation und des Austauschs während des 1. Jahrtausends nach Chr.

Von

Annette Siegmüller und Hauke Jöns

Mit 10 Abbildungen

Zusammenfassung:

Flüsse und Bäche waren im 1. Jahrtausend n. Chr. die wichtigsten Verkehrswege in den durch Moore und sumpfige Talauen geprägten Gebieten Nordwestdeutschlands. Über sie erfolgten Kommunikation und Warenaustausch. Die Details der Infrastruktur, die das Rückgrat dieses Verkehrssystems gebildet hat, sind bislang nur in Ansätzen erforscht. Dies betrifft vor allem die in großer Zahl zu vermutenden Landeplätze und Umschlagplätze, an denen die Waren umgeladen wurden und an denen sich Ufermärkte bilden konnten. Zudem ist das ökonomische und soziale System, über das landwirtschaftliche Siedlungen, Handwerker- und Landeplätze, Ufermärkte sowie zentrale Orte miteinander verbunden waren, bislang für den nordwestdeutschen Raum weitgehend unbekannt. Diesem Forschungsdesiderat tragen seit 2010 laufende, von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderte Untersuchungen an den Ufern der unteren Weser und der unteren Ems und deren Nebenflüssen Rechnung. Im Rahmen des Projekts wird eine systematische Auswertung der bereits bestehenden Dokumentationen und Funde von im Nahbereich der Gewässer gelegenen Fundplätzen hinsichtlich der naturräumlichen Voraussetzungen der ufernahen Siedlungsplätze sowie deren Funktion und Struktur durchgeführt. Zur Verdichtung der Informationen finden darüber hinaus auch an zahlreichen Fundplätzen geomagnetische Prospektionen statt, die in Einzelfällen durch Bohrprospektionen und Sondagen ergänzt werden. Ziel des Projektes ist es, neue Erkenntnisse zur Bedeutung der Flusssysteme von Weser und Ems für die Herausbildung von Siedlungen, Versorgungs- und Distributionssystemen während des 1. Jt. n. Chr. zu gewinnen. Die Ausgangslage, die Methodik und die ersten, für das Flusssystem der unteren Weser gewonnenen Ergebnisse werden in diesem Aufsatz zusammengefasst dargestellt.

Schlüsselwörter: Archäologie des 1. Jahrtausends, Kommunikation, Transportsystem, Siedlungsforschung, Landeplätze, Ufermärkte, Paläotopographie

Title: Current research on the Weser and Hunte Rivers as communication and trade routes during the first millennium AD

Abstract: In the first millennium AD, rivers and streams were the most important communication and traffic routes through the peat bogs and marshy flood plains of NW Germany. They provided a means by which communication and trade were carried out. Details of the infrastructure that formed the backbone of the communication system have so far been very little researched. This applies particularly to the large number of landing places and transshipment sites that most probably existed at that time. Here, goods could be unloaded and perhaps sold or bartered and this led to the emergence of beach markets. Moreover, the economic and social system by which agricultural settlements, groups of artisans, landing places, beach markets and central settlements were integrated in the region of NW Germany is practically unknown. Work has been continuing on this project, which is promoted by the German Research Foundation (DFG), since 2010. It comprises studies on the river banks of the lower Weser and lower Ems and their tributaries. Within the framework of the project, the existing documentations, as well as finds from sites in the neighbourhood of these rivers, are being systematically evaluated for information on the natural prerequisites of riverside settlement and the function and structure of the sites where discoveries have already been made. This work is accompanied in individual cases by corings and small test excavations. The aim of the project is to obtain new information on the importance of the Weser and Ems river systems to the choice of settlement sites and the supply and distribution systems during the first millennium AD. This paper gives a brief account of the initial situation, the methods used, and the first results, for the river system of the lower Weser.

Keywords: Archaeology of the first millennium AD, communication, transport system, settlement research, landing places, beach markets, palaeotopography.

1. Einleitung

Die natürlichen Gewässer – insbesondere die Meere und Flüsse – bilden bis heute einen wichtigen Eckpfeiler der Infrastruktur für den weltweiten Handel, für Verkehr und Austausch. Dass sie diese Funktion vermutlich in allen Phasen der Besiedlungsgeschichte Nordwesteuropas innehatten, zeigen die seit der Bronzezeit erkennbaren Konzentrationen von nicht am jeweiligen Fundort hergestellten Gegenständen entlang der Meeresküsten bzw. den Flussufern. Besonders deutlich ist dies für das 1. Jt. n. Chr. festzustellen (zusammenfassend: JÖNS 2009a). Die in dieser Zeit weit verbreiteten römischen bzw. fränkischen Metall- und Glasgefäße bzw. Töpfereiprodukte etc. sind in großer Zahl in die außerhalb ihres Herstellungsgebietes gelegenen Regionen gelangt und in der archäologischen Überlieferung leicht als „Fremdgüter“ zu identifizieren (zusammenfassend LUND HANSEN 1987; ERDRICH 2001). Der Grund für die erkennbare Akkumulation dieser Funde entlang der Flussläufe wird sicher nicht nur in der Möglichkeit vergleichsweise große Mengen von Gütern auf dem Wasserweg zu transportieren zu suchen sein; vielmehr ist anzunehmen, dass die schwierigen Bedingungen für den Landtransport in den stark durch unwegsame Niederungen und Moore geprägten Gebieten Nordwestdeutschlands und der benachbarten Niederlande genauso wichtig waren (zusammenfassend NICOLAY 2008).

Die Bedeutung der Wasserwege in den nördlich des Limes gelegenen Gebieten während der Römischen Kaiserzeit und den folgenden Jahrhunderten wird auch dadurch erkennbar, dass man die natürlichen Gewässer durch Kanäle erweiterte bzw. durch Sperranlagen in ihrer Befahrbarkeit einschränkte (zusammenfassend NØRGÅRD JØRGENSEN 1997). Diese Entwicklung setzte sich auch im frühen Mittelalter fort, wie beispielsweise die berühmte *fossa carolina* in Franken (ELLMERS 1989. KOCH 1993), der Kanhave-Kanal auf der dänischen Insel Samsø und die Schiffssperre im Roskilde-Fjord belegen (ROESDAHL 1998, 78 ff.).

Aufgrund der bereits angesprochenen Verbreitungsschwerpunkte von Fremdgütern an Küsten und Ufern besteht in der Forschung Einigkeit über die herausragende Bedeutung der Wasserwege für den überregionalen Warenverkehr, auch wenn die zugrundeliegenden gesellschaftlichen Strukturen vor allem für die 1. Hälfte des 1. Jt. seit den 1980er Jahren kontrovers diskutiert werden (zusammenfassend ERDRICH 2001). So kam KUNOW (1985) nach der Analyse der römischen Importe in der *Germania libera* zu dem Ergebnis, dass es römische Händler waren, die den Austausch organisierten, und dass es auf Seiten der Germanen keine Berufshändler gegeben habe. LUND HANSEN (1987) hingegen weist auf den noch fehlenden gesicherten Nachweis römischer Händler in Skandinavien hin und argumentiert, dass die römischen Importe in Südkan-

dinavien in Folge eines Weitergabesystems zwischen den Trägern der regionalen Eliten in den Norden gelangt sind. Demnach haben sie zahlreiche Zwischenstationen passiert, bevor sie ihren späteren Fundort erreichten. Von einer ähnlichen Organisationsform geht NÄSMAN (1991) auch für die Völkerwanderungs- und Merowingerzeit aus.

Seit dem frühen 8. Jahrhundert bildeten dann sowohl im Ostsee- als auch im Nordseeraum küstennah gelegene, per Schiff erreichbare Handelsplätze das Rückgrat des überregionalen Warenaustauschs (JÖNS 2000; 2003. MÜLLER-WILLE 2002. KALMRING 2006). Wie umfangreiche Forschungen an mehreren dieser Handelsplätzen gezeigt haben, profitierte der südliche Nordseeraum in dieser Zeit in hohem Maße vom intensiven Handel zwischen dem im Rheinmündungsgebiet gelegenen Dorestad und Ribe an der Westküste Jütlands bzw. vom Handel zwischen Dorestad und Haitabu an der Schlei (VAN ES, VERWERS 2002. MÜLLER-WILLE 2003; 2007. FEVEILE 2006). Mehrere dieser Handelszentren sind in direktem Zusammenhang mit einem erstarkenden Königtum in Dänemark zu betrachten (siehe hierzu auch: BÖHME 2001, 493)

Auch im Bereich zwischen der britischen Küste und dem europäischen Festland konnte ein System aus Handels- und Hafenorten erkannt werden, von dem bislang überwiegend die zentralen Hafensiedlungen, wie Hamwic (Southampton), Lundewic (London) und Quentowic und das bereits erwähnte Dorestad, untersucht worden sind (zusammenfassend: WELCH 2000). Es fehlen jedoch Erkenntnisse zur Organisation und Interaktion mit dem Hinterland. Zwischenstationen und Umschlagplätze sind wenig bekannt oder nicht lokalisiert.

2. Wasserfahrzeuge, „Landeplätze“ und „Ufermärkte“

Es ist davon auszugehen, dass die Güter beim Transport über das Meer in das Binnenland mehrfach umgeladen werden mussten, da die in der Flussschifffahrt verwendeten Wasserfahrzeuge konstruktionsbedingt nur zum Teil für den Einsatz in der Küstenschifffahrt geeignet waren (WEIDINGER 1997, 59 ff. ELLMERS 2004). Dies lässt sich besonders deutlich für das frühe Mittelalter belegen, aus dem zahlreiche gut erhaltene Boots- und Schiffsfunde aus Nordwesteuropa bekannt sind (zusammenfassend: BILL 2000). Auch wenn die Anzahl von auswertbaren Bootsfunden für die Römische Kaiser- und Völkerwanderungszeit deutlich geringer ist, kann davon ausgegangen werden, dass es auch während der 1. Hälfte des 1. Jt. an die jeweiligen topographischen Erfordernisse optimal angepasste Typen von Booten bzw. Schiffen gegeben hat (RIECK 2000). Für den südwestlichen Nordseeraum könnten dabei qualitativ voll gearbeitete dünnwandige gespreizte Einbäume

mit eingebauten Spanten eine große Rolle gespielt haben, wie sie u.a. im Bootsgrab an der Wurt Fallward, Ldkr. Cuxhaven (SCHÖN 1999, 76 ff.) sowie in Ritsch, Ldkr. Stade oder in Vaale, Kr. Steinburg gefunden wurden (HIRTE 1989, 127 ff.).

Für die Umladung der transportierten Güter wurden Plätze benötigt, an denen die Möglichkeit bestand, die jeweiligen Boote an Land zu ziehen oder alternativ spezielle Baustrukturen (Schiffsländen, etc.) zu errichten. Diese Plätze werden in der Forschungsdiskussion als „Landeplätze“ oder „Landestationen“ bezeichnet (ELLMERS 1972; 2004), sollten aber aufgrund ihrer spezialisierten Nutzung eher als „Umschlagplätze“ bezeichnet werden, um sie so besser von den rein agrarisch genutzten Landstellen abgrenzen zu können (Abb. 1). Solche Umschlagplätze bildeten schon allein durch ihre Funktion Kontaktzonen zwischen der regionalen Bevölkerung und den Schiffsbesatzungen und konnten sich bei günstigen Rahmenbedingungen zu Orten des Warenaustauschs oder zu Ufermärkten entwickeln.

Der systematischen Erforschung von „Umschlagplätzen“, „Landeplätzen“ oder „Landestationen“ im o.g. Sinne wird in der skandinavischen Archäologie seit ca.

20 Jahren eine große Bedeutung beigemessen, handelt es sich bei diesen Fundplätzen doch um Orte, deren Erforschung die Gewinnung neuer Erkenntnisse über die diachrone Entwicklung der Kommunikationsstrukturen unterschiedlicher Siedlungsräume zulässt (ULRIKSEN 1998; 2004). Dabei konnte herausgearbeitet werden, dass es sich bei den Landeplätzen um eine überaus heterogene Fundplatzgruppe handelt, die eine differenzierte Betrachtung hinsichtlich der topographischen Voraussetzungen der Bebauungsstruktur, aber auch der Funktion und ökonomischen Bedeutung erforderlich macht (zusammenfassend SCHESCHKEWITZ 2010). Landeplätze, die in der Peripherie überregional bedeutender Zentralorte lagen, weisen in der Regel Parzellierungen auf und sind durch ein vielfältig zusammengesetztes Fundmaterial geprägt (MÜLLER-WILLE 2003, 284). An diesen Plätzen finden sich häufig auch Landebrücken und größere Gräberfelder. In Gewässernähe gelegene agrarisch ausgerichtete Siedlungen verfügen hingegen meist über Landeplätze geringer Ausdehnung, die primär als Schleuse für den Transport von Nahrungsmitteln, Rohstoffen und lokalen Produkten genutzt wurden, ohne dass dafür archäologisch nachweisbare Landestege oder -brücken gebaut wurden. In Abhängigkeit von den topographischen und politischen Gegebenheiten konnten sich an diesen Stellen auch

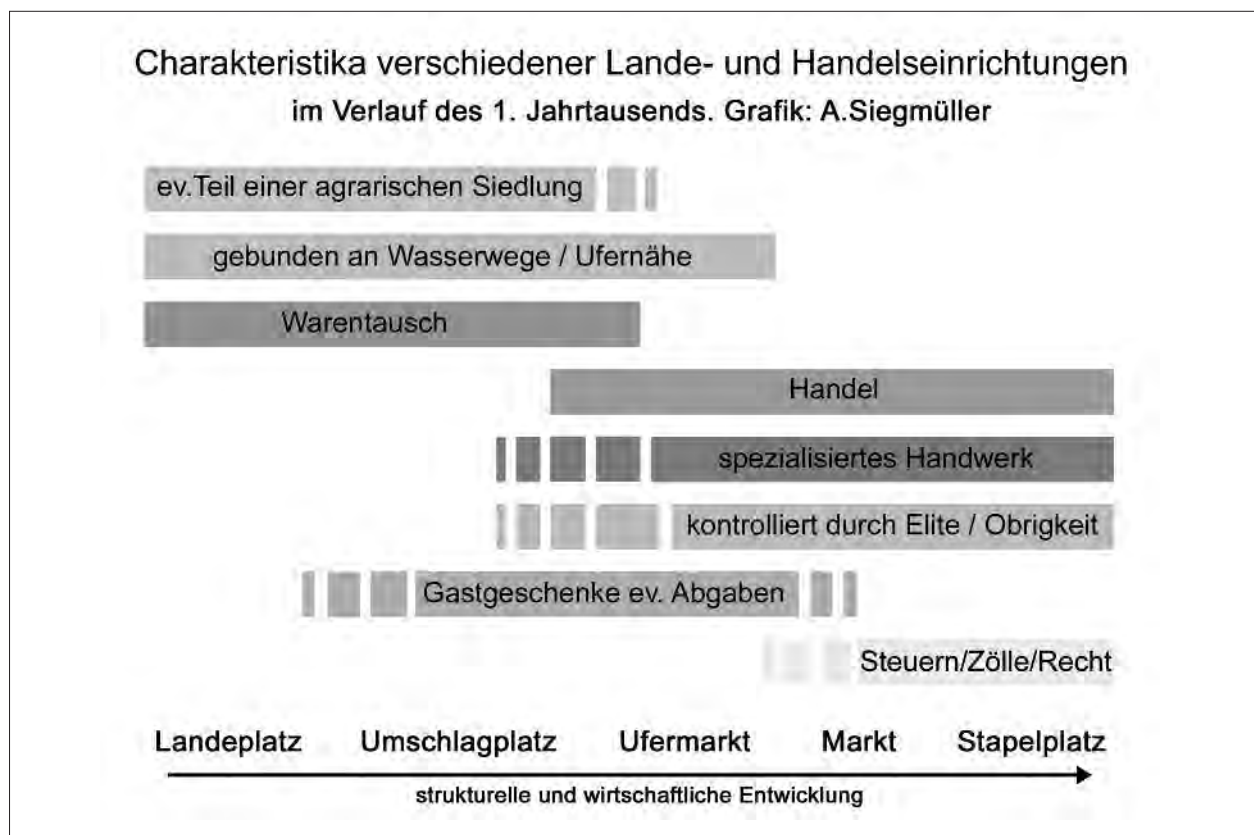


Abb. 1 Schematisierte Darstellung der verschiedenen Lande- und Handelseinrichtungen des 1. Jahrtausends, die im Bereich der unteren Weser zu erwarten sind. Grafik: A. Siegmüller (NIHK).

kleine, saisonal genutzte Ufermärkte entwickeln. Als Beispiel sei der völkerwanderungszeitliche Strandmarkt vom Weststrand der Insel Amrum genannt (SEG-SCHNEIDER 2002).

Weiterhin konnten auch verschiedene Typen von Ufermärkten, Umschlagplätzen und Landeplätzen identifiziert werden, die unterschiedlich häufig frequentiert und von differierenden sozialen Schichten gesteuert wurden (*Abb. 1*). Darunter befinden sich nicht nur regelmäßig genutzte Ufermärkte, sondern auch private Landeplätze der regionalen Oberschicht, die nur gelegentlich genutzt wurden, um den Eigenbedarf zu decken (SCHESCHKEWITZ 2010).

3. Zum Forschungsstand in Nordwestdeutschland

Vergleicht man die oben vorgestellten Forschungen im südlichen Skandinavien mit dem Forschungs- und Kenntnisstand zur Organisation des Gütertransports und der zu erwartenden Infrastruktur in Nordwestdeutschland, so werden deutliche Unterschiede erkennbar.

Auf die Einbindung Nordwestdeutschlands in den überregionalen Güteraustausch und die Bedeutung der Flussysteme als Transportwege während der 1. Hälfte des 1. Jt. – insbesondere von Ems und Weser – haben bereits zahlreiche Autoren hingewiesen (insbesondere BERKE 1990; ERDRICH 2001; BISCHOP 2001). In ihrer Argumentation spielt neben den wenigen schriftlichen Quellen vor allem die Verbreitung des römischen Imports eine große Rolle, die zumindest für einzelne Zeitphasen deutliche Konzentrationen im Nahbereich der Ufer dieser Gewässer und ihrer Nebenflüsse aufweist (*Abb. 2*). Durch die nun abgeschlossene Vorlage der römischen Funde für die Bundesländer Bremen und Niedersachsen (ERDRICH 2002), hat sich dieses Ergebnis bestätigt. ELLMERS (1989) schloss u.a. aus dieser Verbreitung, dass in Nordwestdeutschland mit zahlreichen Landeplätzen und Ufermärkten zu rechnen sei.

Das von SEG-SCHNEIDER (2002) im Rahmen der Vorstellung des Strandmarktes von Amrum für die Völkerwanderungszeit entworfene Bild Nordwestdeutschlands als Mittlerregion zwischen dem fränkischen Reich und Skandinavien scheint somit zumindest auch auf einzelne Phasen innerhalb der Römische Kaiserzeit übertragbar zu sein. Hinterfragt man jedoch, wie der Warenaustausch gesellschaftlich organisiert war und welche Infrastruktur an welchen Plätzen auf diese Aktivität ausgerichtet war, zeigt es sich, dass nur an wenigen Plätzen konkrete Informationen zur Beantwortung dieser Fragen verfügbar sind.

Ein Grund dafür ist, dass großflächige Untersuchungen von Siedlungen des 1. Jt. in Nordwestdeutschland bis-

lang nur auf ausgewählte Regionen beschränkt sind und vor allem im Rahmen des Nordseeprogramms der DFG stattgefunden haben (KOSSACK 1984). Systematische Forschungen an ufernahen Siedlungen sind hingegen bislang nur an wenigen Fundplätzen durchgeführt worden. Die Mehrzahl der verfügbaren Informationen zu ufernahen Siedlungen bzw. potenziellen Landeplätzen außerhalb der Schwerpunktregionen des Nordseeprogramms wurde entsprechend im Rahmen von bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen gewonnen, die meist nur einen begrenzten Einblick in die vorhandenen Strukturen bieten und bislang oft nur ansatzweise ausgewertet worden sind. Als Beispiele für an der Weser gelegene Siedlungsplätze seien hier die Fundplätze Bremen-Habenhausen, Bremen-Hemelingen oder Weyhe-Dreye im Landkreis Diepholz genannt (BRANDT 1984a. WESEMANN 1990/91. BREMER 1992/93. WITTE 1998. BISCHOP 2000; 2001).

Weiterhin ist festzustellen, dass nur wenige in Küsten- oder Flussnähe gelegene Siedlungskammern Nordwestdeutschlands bislang so vollständig erfasst worden sind, dass die Interaktion der einzelnen Ansiedlungen und ihre jeweilige wirtschaftliche Spezialisierung rekonstruiert werden kann.

Insofern kommt der an der Außenweser gelegenen Küstenzone des Landes Wursten, Ldkr. Cuxhaven, eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen der großflächigen Untersuchung der dort gelegenen Wurt Feddersen Wierde wurden bereits in den 1950er Jahren Untersuchungen begonnen, um die strukturellen Zusammenhänge zwischen der Wurtensiedlung und den auf der benachbarten Geest gelegenen Siedlungsräumen zu ergründen. Schon bei Beginn dieser Forschungen spielte somit die Klärung der Interaktion zwischen Mensch, Küste und Hinterland eine wichtige Rolle (KÖRBER-GROHNE 1967. HAARNAGEL 1979). Insbesondere die Verbindung der Marschsiedlungen zum nur 2 bis 3 km von der Wurtenkette entfernt auf der Geest gelegenen, während der römischen Kaiserzeit dicht besiedeltem Raum um die Burganlagen Heidenschanze und Heidenstadt, Gemarkung Sievern, bildete einen Fokus der Forschung, zumal angenommen werden kann, dass über den Sievrner Bach eine schiffbare Verbindung zwischen der Wurtenkette und dem Raum Sievern bestand (ZIMMERMANN 2005. JÖNS 2009b). Vor allem der Nachweis zahlreicher Importfunde aus dem Raum zwischen den Mündungen von Weser und Elbe und der Fund von mehreren Goldbrakteaten enthaltenden Hortfunden im Bereich von Sievern, legen die Vermutung nahe, dass dieser Region zumindest während einzelner Phasen innerhalb der ersten Hälfte des 1. Jt. ein wichtiger Zwischenstopp der Fernhandelswege zwischen dem Rhein und Südsandinavien gewesen ist (SEG-SCHNEIDER 2002, 254. JÖNS 2009b).

In jüngster Zeit wurden mit Mitteln der DFG und des Landes Niedersachsen im Bereich der möglichen Lan-

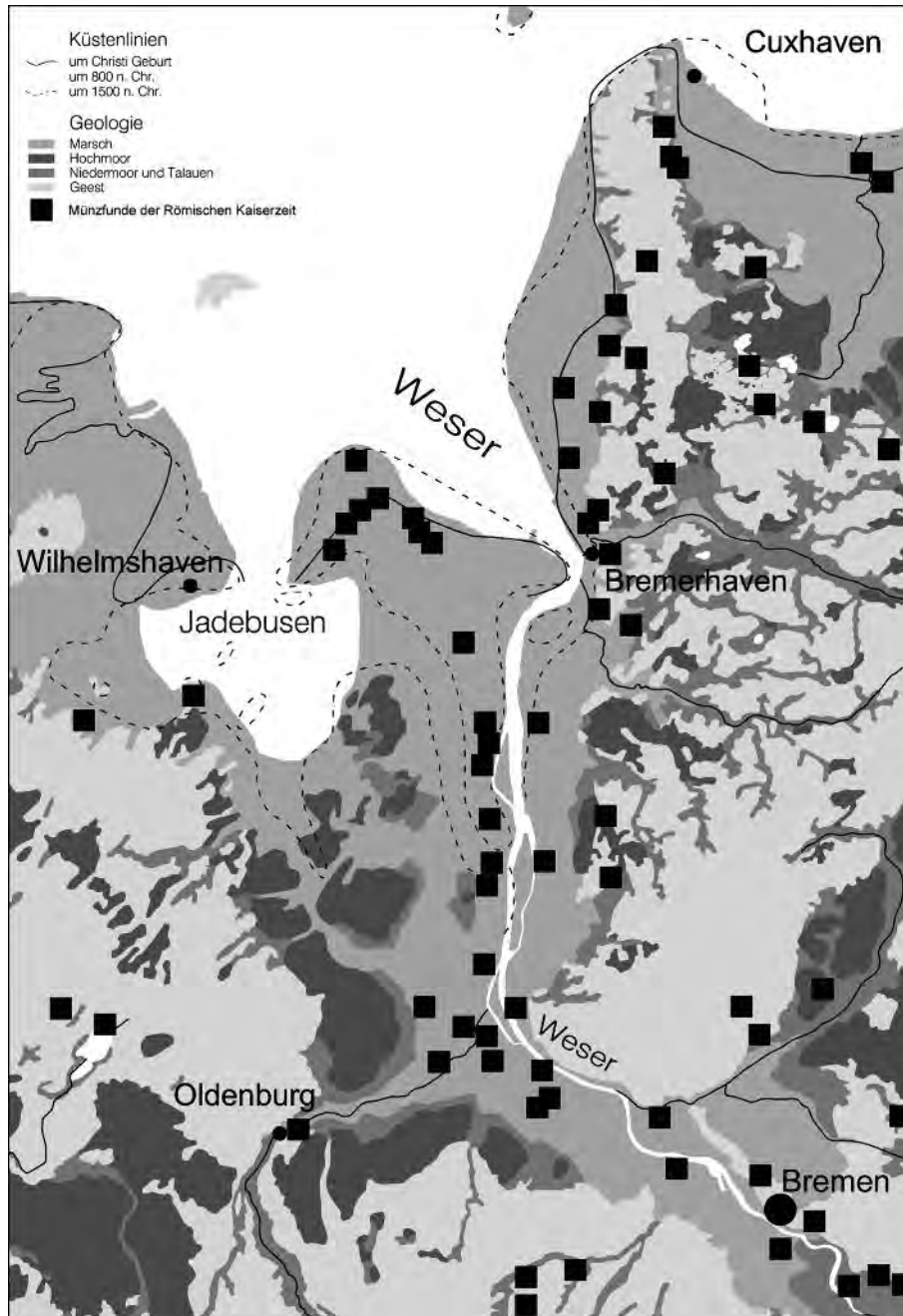


Abb. 2 Römische Münzfunde im Bereich Jade/ Weser. Nach Erdrich 2002, ergänzt durch Neufunde.
Grafik: A. Siegmüller (NIhK).

deplätze und Wasserläufe zwischen Sievern und dem Land Wursten umfangreiche geophysikalische Prospektionsarbeiten und Sondagen durchgeführt, die durch bodenkundliche Untersuchungen ergänzt wurden. Ziel dieser Arbeiten ist es, das Beziehungsgeflecht zwischen den in der Marsch gelegenen Wurtten und den am Geestrand bzw. auf der Geest befindlichen Landeplätzen und Befestigungsanlagen zu analysieren (zusammenfassend JÖNS 2009a, 2009b; 2009c).

Auch für den Bereich der Unterweser sind seit langem Hinweise auf die große verkehrsgeographische Bedeutung des Gewässers vorhanden. So wurde bereits bei archäologischen Untersuchungen an den in der Wesermarsch gelegenen Wurtendörfern Einswarden (Abb. 3), Grebswarden und Hoskenwurt in den 1930er bis 1950er Jahren festgestellt, dass man bei Anlage dieser Siedlungen während der späten Vorrömischen Eisenzeit bzw. der Römischen Kaiserzeit den unmittelbaren

Uferrand als Siedlungsplatz wählte. Es kann deshalb angenommen werden, dass es gerade die verkehrsgünstige Lage war, die bei Gründung dieser Siedlungen ausschlaggebend war. Besonders deutlich konnte dies in Einswarden festgestellt werden. Nach den Ausgrabungen der 1930er Jahre wurde dort um 100 v. Chr. eine Flachsiedlung angelegt, die sich über beide Ufer eines Priels erstreckte (Abb. 3) (HAARNAGEL 1980, 101; 1989, 36. SCHMID 1993, 16ff.).

Für den Bereich der Unterweser sind in den vergangenen Jahren die beiden Fundplätze Elsfleth-Hogekamp und Bremen-Rekum in den Mittelpunkt der Forschung gerückt. Ausgangspunkt war dabei das Flurstück Hogekamp nahe Elsfleth, das unmittelbar westlich der Hunte auf einer flachen Geländekuppe in einer überaus verkehrsgünstigen Lage liegt; über Weser und Hunte bestanden sowohl hervorragende Wasserverbindungen zur Nordsee als auch bis weit ins Binnenland (SCHESCHKEWITZ 2006a, 159). Auf diesem Fundplatz wurden in den vergangenen Jahren intensive und systematische Prospektionsarbeiten durchgeführt. Dabei konnte ein sehr reiches Fundinventar geborgen werden, das nicht nur mehr als 150 römische Münzen umfasst, sondern auch verschiedene andere Importgüter beinhaltet, die sowohl den Wohlstand des Siedlungsplatzes, als auch weit reichende Fernkontakte seiner Bewohner erkennen lassen.¹ Das Fundspektrum, das auch

¹ Fast das gesamte Fundmaterial stammt aus regelmäßigen, systematischen Detektorbegehungen durch den örtlichen Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege Uwe Märtens.

Schmelzreste und Schlacken umfasst, belegt zudem die Anwesenheit spezialisierter Handwerker vor Ort. Zusammengefasst ist festzustellen, dass auf der Kuppe Hogekamp im Zeitraum vom 1. bis ins 6. Jh. handwerkliche Tätigkeiten (u. a. Bronzeguss und Eisenverarbeitung) sowie Warenaustausch stattgefunden hat. Eine weitere Nutzungsphase liegt zudem zwischen dem 9. und 13. Jh. (SCHESCHKEWITZ 2006a, 159; 2006b, 104. MÜCKENBERGER 2010). Für die Rekonstruktion der topographisch-landschaftlichen Rahmenbedingungen, die bei der Gründung der Siedlung Elsfleth-Hogekamp bestanden haben, sind die Ergebnisse geomagnetischer Prospektionsarbeiten von besonderer Bedeutung, die in Kooperation mit der Römisch-Germanischen Kommission (Frankfurt a. M.) 2010 und 2011 durchgeführt werden konnten (Abb. 4). Im Messbild sind die angrenzenden Wasserläufe, die den Fundplatz an mehreren Seiten umfließen deutlich zu erkennen. Durch ergänzende Bohruntersuchungen konnte die relative zeitliche Abfolge der Wasserläufe rekonstruiert werden.

Viele Hinweise deuten auf einen engen strukturellen Bezug des Siedlungsplatzes zu den angrenzenden Siedlungen hin, darunter insbesondere zu einer ausgedehnten Siedlung, die in Bremen-Rekum auf der gegenüberliegenden Weserseite nachgewiesen werden konnte und die ebenfalls während der gesamten Römischen Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit bestanden hat. Dieser Fundplatz wurde im Rahmen von mehreren baubegleitenden Notbergungen durch die Bremer Landesarchäologie untersucht. Neben verschiedenen Häu-



Abb. 3 Grabungsfläche in Einswarden/Nordenham 1938. Im Vordergrund links sind die streifigen Verfüllschichten des an die Siedlung angrenzenden Priels zu erkennen. Foto: NIhK.



Abb. 4 Geomagnetische Messungen auf dem Fundplatz Elsflöth Hogenkamp im Januar 2010 mit Gerät der Römisch-Germanischen-Kommission in Frankfurt a. M. Foto: A. Siegmüller (NIhK).

sern, darunter auch einige von ungewöhnlicher Größe, fällt die Siedlung vor allem durch eine große Anzahl von Gruben auf, die die Überreste von 18 Rindern, 8 Pferden und einem Auerochsen enthielten (BRANDT 1984b, 172 ff. BISCHOP 2000, 55 ff.). Diese seltene Befundhäufung lässt den Schluss zu, dass die Siedlung auch eine kultische Funktion besaß (BEILKE-VOIGT 2007, 188), so dass sie auch von zentraler Bedeutung für die umliegenden Wohnplätze gewesen sein dürfte (JÖNS 2009a).

Auch für das frühe Mittelalter ist es für den nordwestdeutschen Raum vielfach belegt, dass die Flussschiffbarkeit der ausschlaggebende Faktor für die Wahl eines Siedlungsplatzes war. Vor allem an gewässernahen, in sicherer Entfernung von der offenen Küste gelegenen Orten kam es zur Herausbildung größerer Siedlungen und Städte, die teilweise noch heute Bedeutung als Hafenstandorte haben, wie beispielsweise Bremen, Hamburg oder Emden (siehe auch: HAARNAGEL 1955; WEIDINGER 1997). Die günstige Verkehrslage führte außerdem dazu, dass sich auch neue politische und religiöse Ideen über die Wasserwege zügig verbreiten konnten (beispielsweise SCHMID 1999; HARDT 2007). Die topographisch-naturräumlichen Bedingungen bestimmten dabei vielfach auch die Zukunft der Ansiedlungen. Verlagerte sich der Wasserweg, drohte der Ort von einem wichtigen Teil des Verkehrsnetzes abgeschnitten zu werden und an Bedeutung zu verlieren (beispielsweise REINDERS 1999; VAN ES, VERWERS 2002).

Insbesondere die Verbreitung der in den friesischen Siedlungsgebieten an der Nordseeküste hergestellten Muschelgruskeramik auch im Ostseeraum kann als Hinweis auf die weitreichenden Kontakte der Nordseeanrainer gewertet werden (STILKE 2001. BRORSSON 2010, 31 ff.). Sie entwickelten ein Netz von Handelsplätzen, das sich nicht nur auf die Küste beschränkte,

sondern entlang der großen Flüsse weit bis ins Binnenland reichte und den Handel dieser Epoche prägte. ELLMERS (1986, 15) sieht die „nicht unbeträchtliche Handwerksproduktion“ auf den bäuerlichen Anwesen im friesischen Siedelgebiet als Basis des Friesenhandels. Diese Waren konnten mit kleinen flachbodigen Schiffen problemlos transportiert werden. Dies geschah nach Ansicht ELLMERS (1972) zunächst dezentral über die so genannten „Landsässigen Wanderhändler“ und in der weiteren Entwicklung in zunehmendem Maße zentralisiert auf den sich herausbildenden Langwurten. Es wäre demnach von einem umfassenden System der Kommunikation, Produktion und Distribution auszugehen, das sich in dieser Region unter schwierigen Siedlungsbedingungen entwickelte. Tatsächliche Belege für dieses bislang überwiegend theoretische Konstrukt sind rar. Lediglich die chronologische Entwicklung der zwei unterschiedlichen Wurtentypen untermauert die These. Die von ELLMERS (1972) postulierte „Landsässigen Wanderhändler“ scheinen eine wichtige Funktion innegehabt zu haben. Sie bildeten für eine relativ kurze Zeitspanne das Rückgrat des Friesenhandels indem sie die heimische Überproduktion selbstständig oder zu Gruppen zusammengeschlossen verhandelten und dafür offensichtlich sehr weite Wege in Kauf nahmen. Einen ersten Hinweis auf das System der „Landsässigen Wanderhändler“ kann die unten beschriebene Gleitschienenanlage auf der Wurt Hessens in Wilhelmshaven geben, die zeitlich in diese Phase fällt (Abb. 5) (SIEGMÜLLER 2010, 218 ff.).

Im Bereich der südlichen Nordseeküste konnten anhand von Münzfunden kleine Ufermärkte auf Helgoland und in Altenwalde, Ldkr. Cuxhaven, wahrscheinlich gemacht werden (ELLMERS 1986, 34 Abb.3). Einen weiteren Landeplatz vermutet ELLMERS (1986, 20 ff.) nahe der ländlichen Siedlung bei Bremen-Mahndorf. Hier war nicht nur die naturräumliche Lage am Dünenfuß günstig, sondern das zugehörige Gräberfeld weist auch Material auf, das von anderen friesischen Bestattungsorten bekannt ist (BRANDT 1969. BISCHOP 2000).

Die immer wieder im Fundmaterial frühmittelalterlicher, in Gewässernähe gelegener Siedlungen auftretenden typischen Fremdgüter (Glas, Basaltlava, Gefäße für Wein und Öl etc.) belegen das Ausmaß des Austauschs, an dem offenbar neben den als Handels- und Handwerkersiedlungen zu deutenden Langwurten wie Emden, Nesse oder Langwarden (zusammenfassend BRANDT 1984c) auch kleinere Ansiedlungen partizipierten. Vereinzelt konnten dabei auch die Verbindungen primär agrar ausgerichteter Siedlungen zu auf Handel und Handwerk spezialisierten Langwurten nachgewiesen werden (BRANDT 1984c; 1986; 1991).

Wie groß das Erkenntnispotenzial detaillierter Auswertungen von Funden und Dokumentationen von Altgrabungen gewässernaher Siedlungsplätze des frühen



Abb. 5 Gleitschienenanlage auf der Wurt Hessens aus der Mitte des 7. Jahrhundert. Deutlich zu erkennen sind die Verzapfungen im Erdreich mit Hilfe von zahlreichen bis zu 70 cm langen Holznägeln. Foto: NIhK.

Mittelalters ist, konnte in den vergangenen Jahren mehrfach eindrucksvoll belegt werden. So zeigte die abschließende Analyse des Fundmaterials der bei den Grabungen der im Bereich der Eidermündung gelegenen Wurt Elisenhof, Kr. Nordfriesland, dass deren Bewohner trotz ihrer primär auf die landwirtschaftliche Produktion ausgerichteten Wirtschaft (BANTELMANN 1975, BEHRE 1976), auch an Handel und Austausch zwischen dem Nord- und Ostseeraum über den Knotenpunkt Haithabu teilhatten und hierfür sogar eigene Produkte bereitstellten (WESTPHALEN 1999, 228 ff.).

Neue Erkenntnisse erbrachte auch die jüngst veröffentlichte Analyse einer zwischen 1949 und 1963 auf der Wurt Hessens im Stadtgebiet von Wilhelmshaven durchgeführten Ausgrabung (SIEGMÜLLER 2010). Dabei gelang es, auch eine temporär genutzte Landestelle auf dieser klar agrarisch ausgerichteten Siedlung zu identifizieren und zu rekonstruieren. Den Kern der Landestelle bildeten zwei flache Schienen, die durch sorgfältige Verzapfungen miteinander verbunden und im Erdreich fixiert waren (Abb. 5). Beide Schienen lagen auf einem starken Unterbau aus Bohlen und Brettern, der teilweise zusätzlich mit Steinen verstärkt war (SIEGMÜLLER 2007). Über diese Gleitschienen konnte man ein schmales flachbodiges Wasserfahrzeug von einem nahegelegenen tidebeeinflussten Wasserlauf in das Gebäude ziehen, so dass die Konstruktion als Slip-

anlage gedeutet werden kann. Teils in der Holzkonstruktion verbaute Schiffsteile, wie ein frühes Steueruder vom Typ Firrer oder zwei Riemen, sowie im Umfeld der Schienen beobachtete Konzentrationen von Holzspänen, zeigen, dass vor Ort auch Boote gebaut bzw. repariert worden sind. Die Helling- und Slipanlage ist somit ein deutlicher Beleg für die Teilnahme agrarisch ausgerichteter Siedlungen am Küstenverkehr und lässt die Vermutung zu, dass die Nähe zu einem Wasserweg ein wichtiges Kriterium für die Gründung der Wurt an dieser Stelle war. Die Anlage bestand nur wenige Jahrzehnte und fällt zeitlich in eine Phase vor der Herausbildung der Langwurt. Möglicherweise konnte mit der Gleitschienenanlage auf der Wurt Hessens also ein wichtiger Hinweis auf das System der „Landsässigen Wanderhändler“ nach ELLMERS (1972) entdeckt werden (SIEGMÜLLER 2010, 219f.).

4. Ziele und Methoden

Es ist davon auszugehen, dass die hier nur kurz referierten Beispiele von Hinweisen, Spuren und Überresten von auf die Nutzung von Gewässern als Transportwege ausgerichteten Siedlungsplätzen wie Landeplätze oder Ufermärkte keine Einzelfälle sind, sondern während des 1. Jt. in sehr viel größerem Umfang existiert haben als dies bislang bekannt ist. Bei der Identifikation und Analyse entsprechender Fundplätze und

Strukturen, kommt der Auswertung der umfangreichen archäologischen Quellen größte Bedeutung zu. Die detaillierte Analyse der durch Oberflächenabsammlungen, Notbergungen, baubegleitende archäologische Untersuchungen oder Forschungsgrabungen unterschiedlicher Größe erschlossenen Funde und Befunde hinsichtlich ihrer Bedeutung, Funktion und Aussagekraft für die Rekonstruktion der ehemaligen Infrastruktur und der strukturellen Verbindung zwischen den einzelnen Siedlungsplätzen vor dem Hintergrund der paläotopographischen Verhältnisse bildet deshalb einen Schwerpunkt innerhalb der aktuellen Forschungen. Dabei ist zu beachten, dass die naturräumlichen Verhältnisse im Bereich des Wesersystems im Verlauf des 1. Jt. infolge der Veränderungen des Meeresspiegels ständig wechselten (BEHRE 2003; 2007). In Transgressionsphasen mussten ursprünglich siedlungsgünstige Lagen aufgrund von Überschwemmungen bzw. Erosion aufgegeben oder verlagert werden. In Regressionsphasen konnten hingegen auch ursprünglich durch Feuchtigkeit und Überschwemmungen geprägte Standorte trocken fallen, so dass sie nach Herausbildung einer geschlossenen Pflanzendecke neu besiedelt werden konnten. Auch während des 2. Jt. ist es permanent zu Veränderungen gekommen, die zumindest z. T. anthropogen bedingt waren. Vor diesem Hintergrund ist die Rekonstruktion der unterschiedlichen Zeitphasen prägenden naturräumlichen Verhältnisse von zentraler Bedeutung für die Interpretation der vorhandenen Siedlungsspuren und -reste.

Außerdem ist es ein Ziel des Vorhabens, mit archäologischen Methoden fassbare ufernahe Einbauten, wie Uferbefestigungen, Bootsländen, Brücken, etc., zu identifizieren bzw. zu lokalisieren und ihre Bedeutung innerhalb des jeweiligen Siedlungsgefüges zu ergründen. Dabei gilt es zu untersuchen, ob die oben referierten, auf der Grundlage der wenigen bislang gut untersuchten Fundplätze entwickelte Modelle übertragbar sind oder eher mit heterogenen Strukturen des Kommunikations- und Transportsystems zu rechnen ist. Vor diesem Hintergrund kommt der Klärung der wirtschaftlichen Ausrichtung bzw. Spezialisierung der einzelnen in den Untersuchungsgebieten gelegenen Fundplätze größte Bedeutung zu, um neue Erkenntnisse über die gesellschaftliche Organisation der jeweiligen ufernah lebenden Siedlungsgemeinschaften gewinnen zu können und ihre Kontakte in das küstenferne Hinterland beleuchten zu können.

5. Erste Ergebnisse

Die Arbeiten des Projektes wurden zum Beginn des Jahres 2010 aufgenommen und konzentrierten sich auf einzelne Abschnitte des Weserufers, bzw. der Ufers seiner Nebenflüsse, an denen bereits Hinweise für eine Bedeutung als Verkehrsraum während des 1. Jt. vorhanden waren.

5.1. Der Hunttemündungsbereich

Wie die bereits kurz referierten Forschungen der vergangenen Jahre gezeigt haben, kommt dem Mündungsbereich der Hunte in die Weser bei der Diskussion um die Kommunikations- und Transportstrukturen des 1. Jt. n. Chr. in Nordwestdeutschland eine besondere Bedeutung zu. Die im Rahmen des Projekts vorgenommene Rekonstruktion der Paläotopographie der gesamten Region während des 1. Jahrtausends anhand der vorliegenden geologischen Daten gibt einen ersten Eindruck davon, wie zergliedert das Gebiet durch verschieden große Wasserläufe zu dieser Zeit war. Auf den ersten Blick verwundert es daher, dass mit den Fundplätzen Elsfleth-Hogenkamp, Elsfleth-Lienen, Huntebrück-Wührden, Schlüte/ Berne 111, Berne und Bremen Rekum auf der östlichen Weserseite eine verhältnismäßig große Anzahl von Siedlungen in einem kleinen Areal bekannt sind, die gleichzeitig bestanden haben und in denen zum Teil große Mengen an römischem Importgut gefunden wurden (vgl. hierzu: FÖRST 1991, 94 ff.; JÖNS 2009b, 31). Einige dieser Siedlungen lagen auf Geländekuppen an Wasserläufen und waren sicherlich am einfachsten per Boot erreichbar. Die im Rahmen des Projekts in Kooperation mit der RGK durchgeführte großflächige geomagnetische Prospektion der Fundplätze Elsfleth-Hogenkamp und Schlüte/ Berne 111 hat den direkten Bezug der Siedlungsareale zu den kleineren Wasserläufen sehr deutlich gezeigt (Abb. 4, 6 und 7).

Auch wenn beim gegenwärtigen Forschungsstand noch nicht in ausreichendem Maße Informationen verfügbar sind, um die wirtschaftliche Ausrichtung der einzelnen Siedlungsplätze benennen zu können, müssen die unterschiedliche Lage und des differente Fundmaterial als Bestätigung für die Vermutung gewertet werden, dass hier nicht nur rein agrarisch ausgerichtete Niederlassungen bestanden haben. Vermutlich waren in dieses System somit nicht nur die bereits angesprochenen Fundplätze Elsfleth-Hogenkamp und Bremen Rekum integriert, für die spezielle wirtschaftliche und auch rituelle Funktionen und Verbindungen mit einer lokalen Elite angenommen werden können (JÖNS 2009a; 2009b, 26 ff. MÜCKENBERGER 2010). Sondern sicherlich waren auch die umliegenden Siedlungen, wie Huntebrück-Wührden und Schlüte/ Berne 111 beteiligt, die beide nachweislich auch an einem offenen Wasserlauf gelegen haben (FÖRST 1991. ROSENBAUM 2010). Der überdurchschnittlich häufig vorhandene römische Import kann zusätzlich als Anzeiger für Wohlstand innerhalb des Hunttemündungsbereichs gewertet werden, der nur durch die Lage an wichtigen Verkehrswegen und dem damit verbundenen Zugang zum überregionalen Distributionssystem erklärt werden kann. Es ist nach derzeitigem Kenntnisstand sehr wahrscheinlich, dass sich hier eine seit langem bestehende, traditionelle Weserquerung befand. Zahlreiche Sande in der Weser ermöglichten wahrscheinlich zumindest in den trockenen

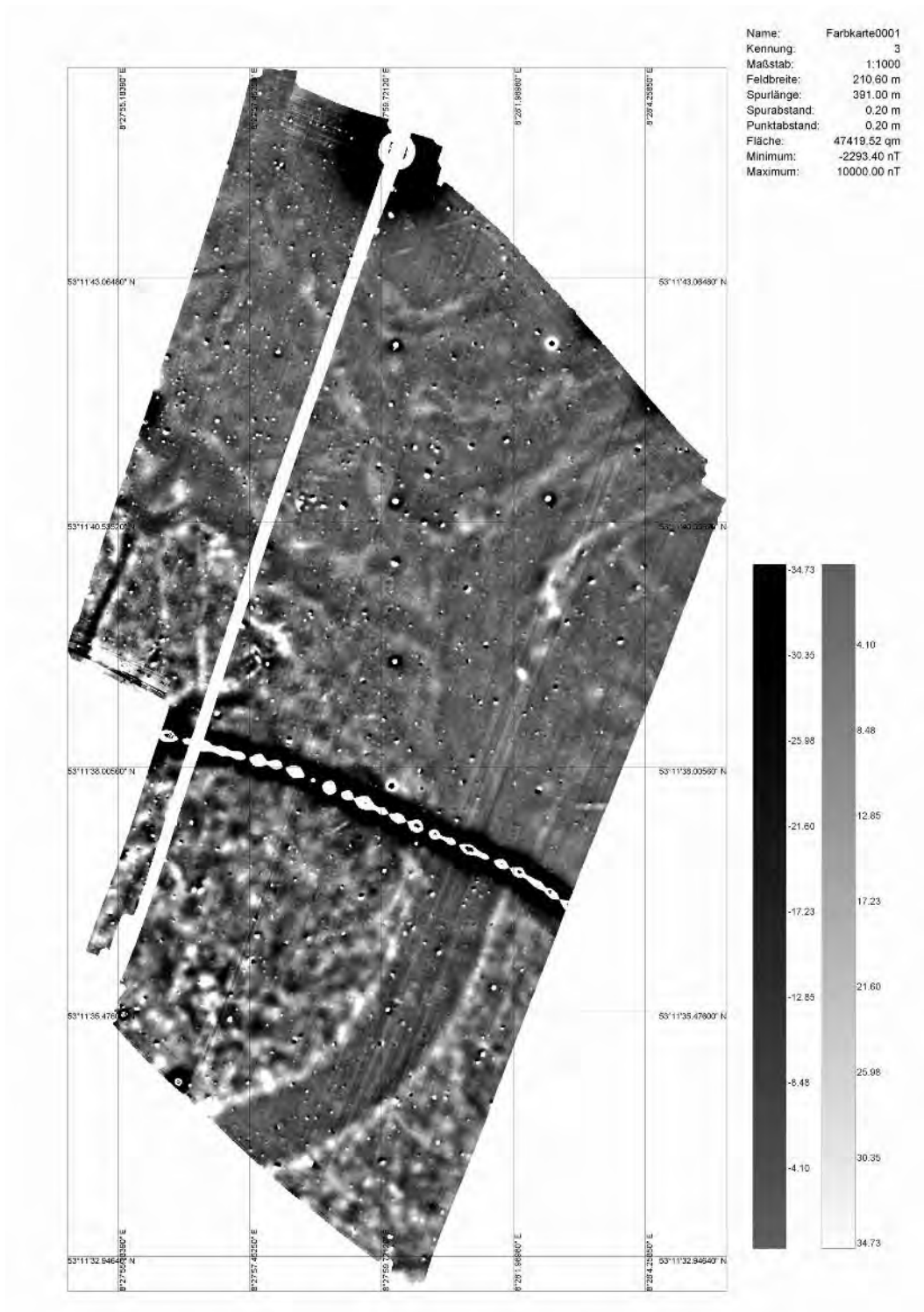


Abb. 6 Ergebnis der geomagnetischen Prospektion der Fundstelle Schlüte/ Berne 111 in der Wesermarsch. Der Wasserlauf umfließt das Siedlungsareal in einem Bogen an der Ostseite. Grafik: D. Dallaserra (NIhK).

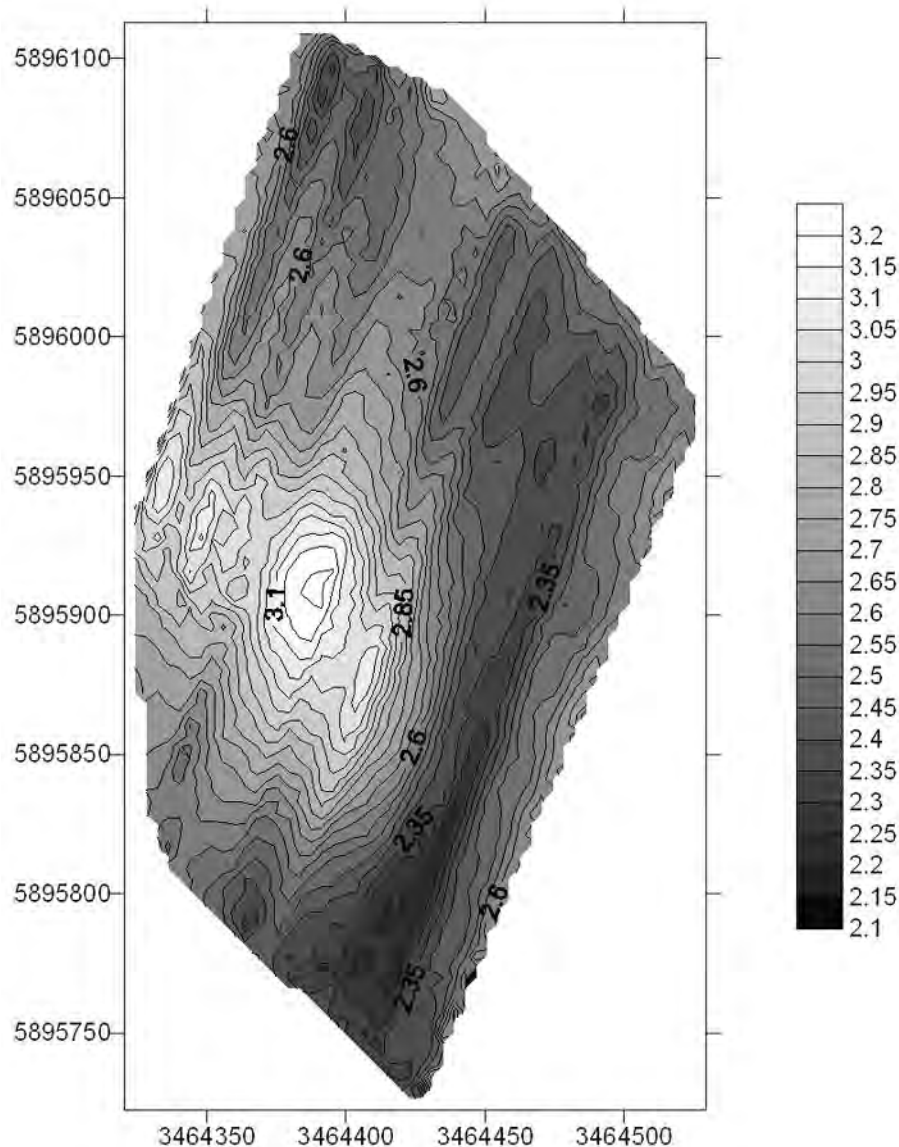


Abb. 7 Detailliertes Höhenmodell des Fundplatzes Schlüte/Berne 111 anhand der dreidimensionalen Messdaten erstellt, die während der geomagnetischen Prospektion aufgenommen wurden. Deutlich ist das kuppenartig erhöhte Siedlungsareal und der längliche, tiefer liegende Wasserlauf zu erkennen. Interpolation mit dem Verfahren Natural Neighbours.
Grafik D. Dallserra (NIHK).

Sommermonaten sogar einen Übergang per Pferde-
fuhrwerk, wie dies sogar noch für das frühe 20. Jh.
überliefert ist.²

Die beschriebene Siedlungsagglomeration lag mit der
Mündung der Hunte in die Weser verkehrsgünstig am
Zusammenfluss eines regionalen in einen überregiona-
len Verkehrsweg. Der kleinere Wasserlauf der Ollen

spielte möglicherweise eine besondere Rolle, erschloss
er nicht nur das Hinterland und damit die lokalen An-
siedlungen, sondern bot in dieser Phase als Nebenarm
der Weser auch eine alternative Route mit flachen,
Ufern, die sicherlich ideal geeignet waren, um als na-
türliche Länden zu fungieren oder bei schlickigen Be-
dingungen mit einfachen Uferbefestigungen als solche
genutzt werden konnten. Die jüngere Forschung hat be-
reits gezeigt, dass Landeplätze während der ersten
Hälfte des 1. Jt. in der Regel etwas abseits von den gro-
ßen Wasserstraßen in flachen Seitenarmen mit geringen
Fließgeschwindigkeiten angelegt worden sind, von wo
aus dennoch direkter und schneller Zugang zu den

² Ältere Anwohner der Region berichten noch von entsprechenden
Überlieferungen aus dem Familienkreis (freundliche mündliche
Mitteilung Hermann Witte, Landesarchäologie Bremen).

Wasserwegen gewährleistet war (SCHESCHKEWITZ 2010, 305). Eine solche Schiffslände in einem Nebenarm konnte durch das NLD im Winter 2010 an der Fundstelle Schlüte / Berne 111 ausgegraben werden (ROSENBAUM 2010; in Vorb.). Anhand der bei diesen Untersuchungen geborgenen Keramik konnte diese unerwartet massive Anlage in das Mittelalter datiert werden, obgleich sie am Rand ein Siedlung lag, die ausschließlich Funde und Befunde aus der Römischen Kaiserzeit ergeben hatte (ROSENBAUM 2010; in. Vorb.). Es ist allerdings mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass die mittelalterliche Schiffslände von Schlüte/ Berne 111 die Spuren älterer Uferlandnutzungen zerstört hat (BRANDT, SIEGMÜLLER in Vorb.).

Eine kaiserzeitliche Uferlandbefestigung konnte hingegen am bereits erwähnten Fundplatz Elsfleth-Hogenkamp nachgewiesen werden (SCHÜTTE 1936; 1937. SCHESCHKEWITZ 2006a; 2006b; 2010). Bei der Anlage von zwei kleinen Sondagegrabungen durch das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege konnte im Bereich eines verfüllten Wasserlaufs eine Uferlandbefestigung mit einer im Erdreich fixierten Flechtwerkmatte nachgewiesen werden. Diese Konstruktion wird vom Ausgräber als Hinweis auf eine Bootsanlegestelle gedeutet. Die vorläufige Auswertung der Prielverfüllung ergab, dass der Wasserlauf vermutlich im 2./3. Jh. n. Chr. verfüllt wurde (SCHESCHKEWITZ 2006a, 160). Demnach hatte er zu dieser Zeit höchstwahrscheinlich seine wirtschaftliche Bedeutung verloren. Der Grabungsschnitt war jedoch zu klein, um die tatsächliche Nutzung des Siedlungsbereichs als Schiffslände verifizieren zu können. Der bislang nur geringe Umfang der in Elsfleth-Hogenkamp durchgeführten Grabungen lässt gegenwärtig noch keine Aussagen hinsichtlich der Bebauung zu, so dass über die eigentliche Struktur der Siedlung trotz der vielen Funde wenig gesagt werden kann. Vor diesem Hintergrund wurden im November 2010 im Rahmen des Projekts drei kleine Sondageschnitte angelegt, die durch Bohrungen ergänzt wurden. Sie ergaben eine ungewöhnlich mächtige, überwiegend homogene Kulturschicht, in einigen Bereichen unterbrochen durch deutlich tonigere oder sandigere Schichten. Da das Material zumindest einer der Schichten, die sich großflächig in der Nähe des Uferlandes nachweisen ließ, zu grob für eine Schwemmschicht ist, könnte es sich hierbei um eine Planierschicht handeln, mit deren Hilfe das Areal befestigt werden sollte. Aufträge in der Nähe von Landeplätzen sind beispielsweise aus Ribe bekannt, scheinen dort jedoch in keinem direkten chronologischen Kontext mit dem Marktgeschehen zu stehen (DALSGAARD 2006, 93 ff.). Uferlandbefestigungen aus Flechtwerkmatte in der Marsch sind in mehreren Siedlungen der Römischen Kaiserzeit, wie beispielsweise Huntebrück-Wührden an der Hunte (FÖRST 1991, 134 f.) und in Hodorf in der schleswig-holsteinischen Störmarsch (HAARNAGEL 1937) nachgewiesen.

Auch in Jemgum im Rheiderland wurde zudem bei groß angelegten Ausgrabungen im Vorfeld von Baumaßnahmen eine Uferbefestigung eines Nebenarms der Ems mit weiteren wasserbaulichen Maßnahmen über eine weite Strecke hinweg dokumentiert (PRISON 2009, 127). Die Uferbefestigungen auf der Feddersen Wierde im Landkreis Cuxhaven traten in Kombination mit einem 3-4 m langen Steg auf (HAARNAGEL 1979, 176 f.). Die Flechtwand zu beiden Seiten des Steges hatte wohl auch die Funktion, ein Unterspülen des Steges zu verhindern. Diese massive Konstruktion wird von HAARNAGEL (1979, 176) als Hinweis auf eine Funktion als Hafen betrachtet. Entsprechende Konstruktionen gehören wie die Beispiele zeigen offenbar zum naturräumlich bedingten Inventar der Baustrukturen auch von agrarisch wirtschaftenden Siedlungen und können deshalb für sich allein genommen nicht als Beleg für einen spezialisierten Landeplatz oder Ufermarkt gesehen werden. Erst in Kombination mit größeren Mengen an Importen oder dem Nachweis spezialisierter Handwerker kann bei einem nachgewiesenen Landeplatz auch eine mögliche Marktfunktion diskutiert werden.

5.2 Das Knie Butjadingens – die Region um Blexen und Einswarden

Die Region um Blexen und Einswarden nimmt schon wegen ihrer Spornlage am Knie Butjadingens eine Sonderstellung ein. Hier befand sich während des Mittelalters und der frühen Neuzeit die Übergangszone zwischen Fluss- und Meeresschiffahrt (ELLMERS 1983. SCHMIDT 1993, 84), eine Situation, die sicherlich häufig einen Warenumschlag auf einen anderen Schiffstyp vor Ort notwendig machte und so zur Herausbildung einer Art Brückenkopf für die Reisen weiter in westliche Richtung bildete. Auch für das 1. Jt. n. Chr. ist davon auszugehen, dass sich in der Region aus diesem Grund Umschlagplätze befunden haben dürften. Noch heute befindet sich hier in Blexen die letzte Möglichkeit einer Weserquerung vor der offenen See und bereits Ubbo Emmius schreibt um 1600: „*Von hier aus kann man bequem nach dem Lande Wursten übersetzen, das östlich von dem Fluss liegt*“ (zitiert aus: SCHMIDT 1993, 84). Die Fährlinie zwischen Blexen und Lehe besitzt nachweislich eine lange Tradition, die auch dadurch bedingt ist, dass die Umgebung von Lehe lange keine eigene Kirche hatte und die Bevölkerung deshalb zum Gottesdienst über die Weser zur Blexer Kirche musste. Zudem fanden ab dem späten Mittelalter sowohl in Blexen als auch in Lehe wichtige Märkte statt, die wechselseitig besucht wurden (KRÜGER 1968, 11 f.). Lehe, an der Mündung des Flusses Geeste gelegen, lag direkt an der Grenze zwischen dem friesischen Land Wursten und dem Erzstift Bremen, es ist deshalb denkbar, dass sich hier auch ein Grenzmarkt herausbildete, auf dem die Waren weitergegeben wurden (ELLMERS 1983, 48). Der Markt wurde auch durch ein steinerens Marktkreuz angezeigt, das zudem den

Marktfrieden symbolisierte und die Bedeutung des Platzes als regelmäßig frequentierten Handelsort unterstrich (ELLMERS 1983, 49 f.).

Vor diesem Hintergrund ist es bemerkenswert, dass mit den Siedlungen Einswarden, Grebswarden, Blexen, Phiesewarden, Volkers und Tettens die großen Dorfwurten in Nordostbutjadingen sehr dicht nebeneinander liegen. Etwas weiter südlich befindet sich zudem die Hoskenwurt, die durch den Fund einer vollständigen Terra Sigillata Bilderschüssel vom Typ Dragendorff 37 bekannt geworden ist (PÄTZOLD, SCHÖNBERGER 1955. ERDRICH 1991).

Weitere römische Importfunde aus den Wurtensiedlungen Einswarden (Abb. 8) und Grebswarden (ERDRICH 1991, 68 Abb.1. ERDRICH 2002, 62 f.) belegen den Zugang der Region zum überregionalen Netzwerk des Warentausches (SCHMID 1993, 38). Spätestens im frühen Mittelalter ist Blexen eine besondere Bedeutung zuzuschreiben, nur so ist die wichtige Stellung des Ortes bei der christlichen Mission des Unterweserraumes zu verstehen: Bischof Willehad kehrte mehrfach nach Blexen zurück und starb dort 789 schließlich an einem Fieber, kurz nachdem er den Dom in Bremen geweiht hatte. Siedlungsschichten in einer Gesamtmächtigkeit von 5 m in der Wurt Blexen (SCHMID 1993, 31) lassen den Schluss zu, dass die Wurt kontinuierlich bestanden hat und somit sicherlich weit vor dem Frühmittelalter gegründet wurde.

Vor allem in Grebswarden und Einswarden, aber auch auf der Hoskenwurt wurden direkt vor und auch noch während des 2. Weltkrieges verschiedene Untersuchungen durch die damalige Forschungsstelle für Marschen- und Wurtenforschung (heute Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung (NIhK)) unter der Leitung von Werner Haarnagel durchgeführt. Die damals erstellten Dokumentationen bilden heute eine wichtige Grundlage für die detaillierte Analyse der Besiedlungsgeschichte dieser Region, auch wenn große Teile der Grabungsdokumentationen durch die Kriegswirren verloren gegangen oder zerstört worden sind. Weitere ergänzende kleinere Aufschlüsse an den Fundplätzen der Region wurden in den 1980er Jahren durch das NIhK im Rahmen verschiedener Forschungsprogramme vorgenommen (SCHMID 1993, 31 ff.).

Da die Mehrzahl der genannten Wurtensiedlungen heute bebaut ist, können die von ihnen verfügbaren Daten nur partiell durch neue geodätische oder geophysikalische Daten ergänzt werden. Umso erfreulicher ist es, dass es im Frühsommer 2010 gelungen ist, auf der unbebauten Hoskenwurt geomagnetische Messungen durchzuführen, die nicht nur eine Lokalisierung der Grabung aus den Kriegsjahren ermöglichten, die den Bau einer Flagstellung begleitet hatten, sondern zudem auch die Kartierung eines Wasserlaufs ermöglichte, der an die Wurt heranreichte und der von dem Landwirt mit schutthaltigem Material verfüllt wurde (Abb. 9). Außerdem konnte die historisch bezeugte Häuptlingsburg von



Abb. 8: Verschiedene Terra Sigillata-Fragmente aus der Wurtensiedlung Einswarden. Foto: R. Kiepe (NIhK).



Abb. 9 Ergebnis der geomagnetischen Messungen auf der Hoskenwurt mit Gerät der Römisch-Germanischen Kommission Frankfurt a. M. Grafik: D. Dallaser u. A. Siegmüller (NIhK).

Huske Hayen, lokalisiert werden, die 1384 nach einem Feldzug von Edo Wiemken abgebrannt worden ist (MÜLLER 1977, 37 f.). In dem Messbild ist zudem eine Wasserleitung sehr deutlich erkennbar, die 1968 durch den westlichen Wurtenhang geführt wurde.

Bei der Dokumentation des Grabenprofils konnte damals eine Flachsiedlung aus dem 1. Jh. v. Chr. nachgewiesen werden. Bis in die Jahrzehnte um Christi Geburt erfolgte offenbar eine sukzessive Aufhöhung der bewohnten Fläche durch wiederholte Überflutungen, erst dann begann der eigentliche Wurtbau. Der Nachweis eines Wasserlaufes im geomagnetischen Messbild und auch das südlich an die Wurtenfläche angrenzende Utgardinger Sieltief sprechen für einen langfristig vorhandenen, direkten Anschluss der Siedlung an das Gewässernetz. Bohrdaten des Niedersächsischen Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie³ belegen durch regelhaft auftretende Sandlagen und Wattense-

dimente die Konstanz des Utgardinger Tiefs über einen langen Zeitraum hinweg, der höchstwahrscheinlich auch die gesamte Besiedlungszeit der Hoskenwurt mit einschließt.

Die Wurtensiedlung Einswarden ist zwar seit der Grabung in den 1930er Jahren in der Forschungsdiskussion vertreten, der Verlust großer Teile der Grabungsdokumentation führte jedoch dazu, dass eine Gesamtbeurteilung ausblieb. Durch den Erdatrag, der die Grabungen notwendig machte, und die anschließende Bebauung sind Nachuntersuchungen nicht möglich. Da sich im Fundmaterial der Siedlung Einswarden nicht nur einige Stücke römischer Provenienz finden (ERDRICH 2002, 62 f.), sondern in der Grabung Haarnagel auch ein zeitenbeeinflusster Wasserlauf nachgewiesen werden konnte, der im Verlauf der Besiedlung erst genutzt und dann sukzessive verfüllt wurde, kommt der Wurt Einswarden bei der Diskussion möglicher Landeplätze und Ufermärkte der Römischen Kaiserzeit eine besondere Bedeutung zu. Um trotz der schwierigen Dokumentationslage noch eine möglichst genaue Bearbeitung der Siedlung zu ermöglichen, wurde im

³ NIBIS® Kartenserver Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover: Bohrung Finkenburg 78; Kartierung P. Koch.

Rahmen des Projekts mit Hilfe eines graphischen Entzerrungsprogramms die vollständig erhaltene Fotodokumentation ausgewertet und digital umgezeichnet. Auf diese Weise gelang eine Rekonstruktion eines Grabungsplans, in dem alle neun erfassten Hausgrundrisse, vier Speicherbauten und mindestens eine hufeisenförmige Anlage in ihrer Lage und mit zahlreichen Baudetails erkennbar sind. Der so rekonstruierte Siedlungsablauf erstreckt sich vom 1. Jh. v. Chr. bis in das 3. Jh. n. Chr.

5.3. Untersuchungen an Briquetagefragmenten

Bei der Durchsicht des Fundmaterials aus oben genannten Siedlungen Nordostbutjadingens fiel die ungewöhnlich große Zahl an Briquetage auf, die die letzte veröffentlichte Fundzusammenstellung dieser Fundgattung im Weser-Ems-Gebiet durch E. FÖRST (1988; siehe auch FÖRST 1991, 54 f.) noch erheblich erweiterte (Abb. 10). Diese Funde geben möglicherweise Aufschluss über die regionale Überproduktion von Salz mit dem Ziel des Warentausches (vgl. hierzu auch: ELLMERS 1986, 13). Die aktuelle Verbreitungskarte der kaiserzeitlichen Briquetage aus dem Bereich der Unterweser zeigt eine klare Orientierung an dem westlichen Weserufer. Zum genaueren Verständnis der kleinräumigen Produktions- und Distributionsmechanismen wurde eine Auswahl des Materials beprobt und in Kooperation mit der Universität Rostock Diatomeenan-

laysen durchgeführt.⁴ Erste Ergebnisse liegen bereits für die drei Wurtensiedlungen Einswarden, Grebswarden und die Hoskenwurt vor. Die dort gefundene Briquetage wurde aus Klei gefertigt, der aus einem eindeutig marinen Milieu stammt, jedoch insgesamt relativ wenige Diatomeen enthielt. Da es sich bei diesen Fundorten ohnehin um sehr küstennahe Plätze handelt, sind für die weitere Interpretation die Analyseergebnisse der Proben aus den weiter im Inland liegenden Siedlungen abzuwarten. Dennoch haben die ersten drei Stichproben bereits in den 1980er Jahren in den Niederlanden gemachte Erfahrungen bestätigt (zusammenfassend JANSMA 1987), dass die Diatomeenanalyse als Methode zur Bestimmung des Herstellungsortes von keramischen Objekten geeignet ist und folglich auch durch ein engeres Probenraster für den nordwestdeutschen Raum neue Informationen zu den Handelswegen und -mechanismen zu erwarten sind.

5.4. Weitere Regionen in denen Landeplätze oder Ufermärkte zu erwarten sind

Neben den oben skizzierten Beispielregionen werden aktuell auch weitere Siedlungsräume hinsichtlich möglicher Landeplätze oder Ufermärkte analysiert. Grund-

⁴ Die Analysen werden derzeit am Biologischen Institut der Universität Rostock durch Dr. T. Hübener durchgeführt.



Abb. 10 Briquetagefragmente aus den Wurtensiedlungen Einswarden, Grebswarden und Hoskenwurt. Der klobige Standfuß ist meist massiv gestaltet, gelegentlich wurde mit den Fingern von unten eine Vertiefung eingedrückt. Zur Magerung wurde sowohl Gesteinsgrus, als auch organisches Material verwandt. Foto: R. Kiepe (NIhK).

lage dafür sind zunächst erneut die Fremdgüter, provinzialrömischer bzw. römischer Provenienz. Vor allem im Bereich der Wesermarsch und Butjadingens werden durch die ehrenamtliche Tätigkeit von Uwe Märtens immer wieder neue Funde entdeckt, die das Verbreitungsbild der „Importfunde“ verdichten. Die so erstellten neuen Kartierungen zeigen Ballungen römischer Münzen im Norden Butjadingens, unterhalb von Langwarden. Vor allem der Fundplatz Iggewarden fällt durch unerwartet hohe Fundmengen mit nahezu 50 römischen Münzen und zahlreichen weiteren Metallfunden und Importkeramik auf. Aber auch auf weiteren Wurten der direkten Region werden immer mehr Importgüter geborgen (siehe hierzu auch EY 1991). Diese neuen Funde geben erste Hinweise auf die Bedeutung Nordbutjadingens bereits während der Römischen Kaiserzeit. Auch wenn bislang noch keine archäologischen Untersuchungen an den entsprechenden Wurten durchgeführt worden sind, zeichnet sich durch diese Fundkonzentrationen ab, dass die Entstehung des auf einer Langwurt gelegenen Markortes Langwarden durchaus als Endpunkt einer bereits Jahrhunderte vorher einsetzenden Entwicklung zu betrachten ist: Nordbutjadingen konnte demnach offensichtlich bereits in der Römischen Kaiserzeit eine relevante Position im überregionalen Handelsnetzwerk entlang der Nordsee einnehmen. Der Nachweis einer Kontinuität der indirekt erschlossenen römisch-kaiserzeitlichen Märkte zu den archäologisch nachgewiesenen Märkten des Frühmittelalters steht allerdings noch aus.

Eine weitere Region, die mit hoher Wahrscheinlichkeit eine wichtige Zwischenfunktion im überregionalen Handelssystem innehatte liegt im Süden des heutigen Bundeslandes Bremen. ELLMERS (1986, 22 f.) vermutete in diesem Bereich bereits eine Kontaktzone zwischen den Friesen und den Sachsen, wodurch sich hier früh marktähnliche Strukturen herausgebildet hätten. Eine genaue Lokalisierung des möglichen Marktareals ist bislang noch nicht gelungen, jedoch sind aus der Region mehrere sehr unterschiedliche Siedlungen bekannt, die teilweise auch einen direkten Bezug zu den Wasserläufen haben, wie die Siedlung Habenhausen „Wurtacker“ (BISCHOP 2000, 65 ff.). Der seltene Fund von Amphorenscherben in dieser Ufersiedlung kann möglicherweise als Hinweis auf einen Ufermarkt an dieser Stelle gewertet werden (BISCHOP 2000, 30). Andere Fundplätze, wie das Gräberfeld von Kirchweyhe, haben eine ungewöhnlich große Menge an römischen Importen erbracht und belegen dadurch ebenfalls die Einbindung des Raums in das System des überregionalen Warenaustausches (RADDATZ 1976. BISCHOP 1999. SCHESCHKEWITZ 2010, 300 f.). Die ungewöhnlich reichen Grabbeigaben aus Kirchweyhe, die überwiegend römischer Provenienz sind, belegen eindrücklich den Wohlstand, den die gesamte Siedlungskammer, wohl vor allem durch den in der Nähe gelegenen Ufermarkt erlangt haben dürfte.

6. Fazit

Die hier kurz skizzierten Hinweise auf Anlaufstellen für Boote und Schiffe sowie für Markt und Handwerksplätze in unmittelbarer Nähe zu schiffbaren Gewässern konnte in Nordwestdeutschland für das 1. Jt. n. Chr. bislang zwar nur selten erfasst werden, ist jedoch in vielen, an Gewässern gelegenen Siedlungskammern zu erwarten. Die angeführten Beispiele machen deutlich, dass die Marsch und die benachbarte Geest nicht als separate Siedelräume begriffen wurden, sondern dass die gesellschaftliche und wirtschaftliche Organisation beide Naturräume umfasste. In Abhängigkeit von den jeweiligen naturräumlichen Möglichkeiten bildeten sich Spezialisierungen heraus, zu denen auch handwerkliche Aktivitäten und der Warenaustausch über ufernahe Märkte gehörten.

LITERATUR:

- BANTELMANN, A. 1975: Die frühgeschichtliche Marschensiedlung beim Elisenhof in Eiderstedt. Landschaftsgeschichte und Baubefunde. Studien zur Küstenarchäologie Schleswig-Holsteins Ser. A, Elisenhof, die Ergebnisse der Ausgrabung der frühgeschichtlichen Marschensiedlung beim Elisenhof in Eiderstedt 1957/58 und 1961/64 1. Frankfurt 1975.
- BEHRE, K.-E. 1976: Die Pflanzenreste aus der frühgeschichtlichen Wurt Elisenhof. Studien zur Küstenarchäologie Schleswig-Holsteins, Ser. A, 2. Bern/Frankfurt a.M. 1976.
- BEHRE, K.-E. 2003: Eine neue Meeresspiegelkurve für die südliche Nordsee. Transgressionen und Regressionen in den letzten 10.000 Jahren. Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 28, 2003, 9-63.
- BEHRE, K.-E. 2007: A new Holocene sea-level curve for the southern North Sea. Boreas 36, 2007, 82-102.
- BEHRE, S. 1990: Römische Bronzegefäße und Terra Sigillata in der Germania libera. Boreas. Münstersche Beiträge zur Archäologie Beiheft 7. Münster 1990..
- BEILKE-VOIGT, I. 2007: Das „Opfer“ im archäologischen Befund. Studien zu den sog. Bauopfern, kultischen Niederlegungen und Bestattungen in ur- und frühgeschichtlichen Siedlungen Norddeutschland und Dänemarks. Berliner Archäologischer Forschungen 4. Rahden 2007.
- BILL, J. 2000: Schiffe und Seemannschaft. In: P. Sawyer (Hrsg.), Die Wikinger. Geschichte und Kultur eines Seefahrervolkes. Darmstadt 2000, 192-211.
- BISCHOP, D. 1999: Die „Flasche“ von Kirchweyhe. In: H. Aouni u. F. Both (Hrsg.): Über allen Fronten. Norddeutschland zwischen Augustus und Karl dem Großen. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland Beiheft 26. Oldenburg 1999, 33-37.
- BISCHOP, D. 2000: Siedler, Söldner und Piraten. Bremer Archäologische Blätter, Beiheft 2. Bremen 2000.
- BISCHOP D. 2001: Die römische Kaiserzeit und frühe Völkerwanderungszeit zwischen Weser und Hunte. Oldenburg 2001.
- BÖHME, H.-W. 2001: Gedanken zu den frühen Markt- und Handelsplätzen in Südkandinavien. In: E. Pohl, U. Recker u. C. Theune (Hrsg.), Archäologisches Zellwerk. Festschrift für H. Roth. Rahden 2001, 483-498.

- BRANDT, I., SIEGMÜLLER, A. im Druck: Die Bedeutung der Paläotopographie für das Verständnis des Siedlungsgefüges am Beispiel der Unterweser. Interdisziplinäre Untersuchungen an den römisch-kaiserzeitlichen Marschensiedlungen Schlüte/Berne 111 und Elsfleth-Hogekamp. Siedlungs- und Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 35.
- BRANDT, K.-H. 1969: Zum Stand der Untersuchungen in der Siedlung des 1. Jahrtausends von Bremen-Mahndorf. Bremer Archäologische Blätter 5, 1969, 55-76.
- BRANDT, K.-H. 1984a: Eine Siedlung der Römischen Eisenzeit in Bremen-Habenhausen. Bremer Jahrbuch 62, 1984, 172-174.
- BRANDT, K.-H. 1984b: Eine Siedlung der Römischen Eisenzeit auf dem Mühlenberg in Bremen-Rekum. Bremer Jahrbuch 62, 172-174.
- BRANDT, K. 1984c: Langwurten, ihre Topographie und Funktion. In: H. Jankuhn, K. Schietzel u. H. Reichstein (Hrsg.), Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen an ländlichen und frühstädtischen Siedlungen im deutschen Küstengebiet vom 5. Jahrhundert v. Chr. bis zum 11. Jahrhundert n. Chr. 2 Handelsplätze des frühen und hohen Mittelalters. Weinheim 1984, 100-113.
- BRANDT, K. 1986: Archäologische Untersuchungen in einem mittelalterlichen Marktort an der Nordseeküste. Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 16, 1986, 127-170.
- BRANDT, K. 1991: Die mittelalterlichen Wurten Niens und Sievertsborch (Kreis Wesermarsch). Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet 18, 1991, 89-140
- BREMER, K. 1992/93: Grabung Sommer 1991 in der germanischen Siedlung von Habenhausen. Bremer Archäologische Blätter N.F. 2, 1992/93, 7-12.
- BRORSSON, T. 2010: The Pottery from the Early Medieval Trading Site and Cemetery at Groß Strömkendorf, Lkr. Nordwestmecklenburg. Forschungen zu Groß Strömkendorf III. Frühmittelalterliche Archäologie zwischen Ostsee und Mittelmeer 1. Wiesbaden 2010.
- DALSGAARD, K. 2006: Fygesandsaflejringer ved Ribe. In: C. Feveile (Hrsg.): Ribe Studier. Det ældste Ribe. Udgravninger på nordsiden af Ribe Å 1984-2000, Bind 1.1. Århus 2006, 93-105.
- ELLMERS, D. 1972: Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Offa-Bücher 28 = Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven, Bd. 3. Neumünster 1972.
- ELLMERS, D. 1983: Der mittelalterliche Hafen von Lehe. Jahrbuch der Männer vom Morgenstern 62, 1983, 45-72.
- ELLMERS, D. 1986: Die Bedeutung der Friesen für die Handelsverbindungen des Ostseeraums bis zur Wikingerzeit. Emder Jahrbuch 66, 1986, 5-64.
- ELLMERS, D. 1989: Die Archäologie der Binnenschiffahrt in Europa nördlich der Alpen. In: H. Jankuhn, W. Kimmig u. E. Ebel (Hrsg.), Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, Bericht über die Kolloquien der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas in den Jahren 1980 bis 1983. Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil V. Göttingen 1989, 291-350.
- ELLMERS, D. 2004: Schiffahrt. Reallexikon der Germanischen Altertumskunde 27 Berlin/New York 2004, 20-35.
- ERDRICH, M. 1991: Römische Funde aus der Wesermarsch. In: R. Krämer (Hrsg.): Bodenfunde aus der Wesermarsch. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland, Beiheft 5. Oldenburg 1991, 67-72.
- ERDRICH, M. 2001: Rom und die Barbaren. Das Verhältnis zwischen dem Imperium Romanum und den germanischen Stämmen vor seiner Nordwestgrenze von der späten römischen Republik bis zum gallischen Sonderreich. Römisch-Germanische Forschungen 58. Mainz 2001.
- ERDRICH, M. 2002: Corpus der römischen Funde im europäischen Barbaricum. Deutschland. Band 5. Freie und Hansestadt Bremen und Bundesland Niedersachsen. Bonn 2002.
- VAN ES, W. A., VERWERS, W. J. H. 2002: Aufstieg, Blüte und Niedergang der frühmittelalterlichen Handelsmetropole Dorestad. In: K. Brandt, M. Müller-Wille und C. Radtke (Hrsg.), Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa. Schriften des archäologischen Landesmuseums 8. Neumünster 2002, 281-301.
- EY, J. 1991: Ergebnisse siedlungsarchäologischer Grabungen in der nördlichen Wesermarsch. In: R. Krämer u. M. Fansa (Hrsg.), Bodenfunde aus der Wesermarsch. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland. Beiheft 5. Oldenburg 1991, 79-86.
- FEVEILE, C. 2006: Det Ældste Ribe. Udgravninger på nordsiden af Ribe Å 1984-2000 Ribe Studier 1. Aarhus 2006.
- FÖRST, E. 1988: „Briquetage“- Funde im Weser-Ems-Gebiet. Archäologisches Korrespondenzblatt 18, 1988, 357-364.
- FÖRST, E. 1991: Zur Besiedlungsgeschichte der Flussmarsch im Kreis Wesermarsch. Veröffentlichungen der urgeschichtlichen Sammlungen des Landesmuseums zu Hannover 37. Hildesheim 1991.
- HAARNAGEL, W. 1937: Die frühgeschichtlichen Siedlungen in der schleswig-holsteinischen Elb- und Störmarsch, insbesondere die Siedlung Hodorf. Offa 2, 1937, 31-78.
- HAARNAGEL, W. 1955: Die frühgeschichtliche Handelssiedlung Emden und ihre Entwicklung bis ins Mittelalter. Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden 35, 1955, 9-78.
- HAARNAGEL, W. 1979: Feddersen Wierde. Die Ergebnisse der Ausgrabung der vorgeschichtlichen Wurt Feddersen Wierde bei Bremerhaven in den Jahren 1955-1963. Bd. 2. Die Grabung Feddersen Wierde. Methode, Hausbau, Siedlungs- und Wirtschaftsformen sowie Sozialstruktur. Wiesbaden 1979.
- HAARNAGEL, W. 1980: Fragen zur Hausrekonstruktion der Grundrisse von Einswarden aus der Zeit um Christi Geburt. Offa 37, 1980, 101-109.
- HAARNAGEL, W. 1989: „Einswarden“ In: Hoops Reallexikon der germanischen Altertumskunde 7. Berlin/New York 1989, 33-37.
- HARDT, M. 2007: Die Donau als Kommunikationsweg zwischen der ostfränkischen Residenz Regensburg und den Zentren der mittleren Donau im 9. Jahrhundert. Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 25, 2007, 103-120.
- HIRTE, C. 1989: „...quarum quaedam et triginta homines ferunt“ Bemerkungen zu Befund und Funktion der kaiserzeitlichen Stammboote von Vaale und Leck. Offa 46, 1989, 111-136.
- JANSMA, M. J. 1987: Diatom analysis of pottery from the Neolithic Vlaarding culture at Hekelingen, the Netherlands. In: A.-M. Robertsson u. U. Miller (Hrsg.) Proceedings of Nordic Diatomist Meeting. Stockholm 1987. Report 12. Stockholm 1987, 33-39.
- JÖNS, H. 2000: Neue Untersuchungen auf dem frühgeschichtlichen Handelsplatz von Groß Strömkendorf bei Wismar. In: V. Kazakevičius, C. von Carnap-Bornheim, J. Hines u. V. Žulkus (Hrsg.), The Balts and their Neighbours in the Baltic Region, 400-800. East-West Contacts. Archaeologia Baltica 4, 2000, 109-132. Vilnius.

- JÖNS, H. 2003: Frühmittelalterliche Handelsplätze im Ostseeraum als Großveranstaltungen und ihre Auswirkungen auf historische Kulturlandschaften. *Siedlungsforschung, Archäologie – Geschichte - Geographie* 21, 2003, 65-82.
- JÖNS, H. 2009a: Organisation of communication and exchange between the coastal area and the hinterland in Northern Germany during the 1st millennium AD. C. J. C. Reuvensteijn 21. Amsterdam 2009.
- JÖNS, H. 2009b: Überlegungen zu Transport- und Kommunikationswegen des 1. Jahrtausends im Nordwestdeutschen Küstengebiet. In: S. Brather (Hrsg.), *Frühes Mittelalter im nördlichen Europa. Historia Archaeologica – RGA-Ergänzungsband* 70. Berlin 2009, 387-411.
- JÖNS, H. 2009c: Aktuelle Forschungen am Zentralplatz von Sievern, Elb-Weser-Dreieck. In: U. von Freeden u. E. Wamers (Hrsg.), *Glaube, Kult und Herrschaft. Phänomene des Religiösen im 1. Jahrtausend n. Chr. in Mittel- und Nordeuropa (Sachsensymposium 2008). Kolloquien zur Vor- und Frühgeschichte* 12. Frankfurt 2009, 305-318.
- KALMRING, S. 2006: The Harbour of Haithabu In: L. Blue, F. Hocker u. A. Englert (Hrsg.), *Connected by the Sea. 10th International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Roskilde 2003. Oxford 2006, 143-146.
- KOCH, R. 1993: (Hrsg.), *Fossa Carolina – 1200 Jahre Karlsgraben. Denkmalpflege Informationen* D 19. München 1993.
- Körber-Grohne, U. 1967: DIE ERGEBNISSE DER AUSGRABUNG DER VORGESCHICHTLICHEN WURT FEDDERSEN WIERDE BEI BREMERHAVEN IN den Jahren 1955-1963. Bd 1. Geobotanische Untersuchungen auf der Feddersen Wierde. Wiesbaden 1967.
- KOSSACK, G. 1984: Geschichte der Forschung. Fragestellungen. In: G. Kossack, K.-E. Behre u. P. Schmid (Hrsg.), *Archäologische und naturwissenschaftliche Untersuchungen an ländlichen und frühstädtischen Siedlungen im deutschen Küstengebiet vom 5. Jahrhundert v. Chr. bis zum 11. Jahrhundert n. Chr. 1. Ländliche Siedlungen*. Weinheim 1984, 5-25.
- KRÜGER, E. 1968: Die Fähren an der Jade und der Wesermündung. *Oldenburger Blankenschild* 29/30. Oldenburg 1968.
- KUNOW, J. 1985: Zum Handel mit römischen Importen in der *Germania libera*. In: K. Düwel u. a. (Hrsg.), *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa Teil I. Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-historische Klasse Dritte Folge* 143. Göttingen 1985, 430-450.
- LUND HANSEN, U. 1987: Römischer Import im Norden, Warenaustausch zwischen dem Römischen Reich und dem freien Germanien während der Kaiserzeit unter besonderer Berücksichtigung Nordeuropas. *Nordiske Fortidsminder Serie B*, Nr. 10. Kopenhagen 1987.
- MÜCKENBERGER, K. 2010: Aspects of centrality in the region of the lower Hunte River in the Roman Iron Age. In: Kiel Graduate School "Human Development in Landscapes" (ed.), *Landscapes and Human Development: The Contribution of European Archaeology. Proceedings of the International Workshop "Socio-Environmental Dynamics over the Last 12,000 Years: The Creation of Landscapes (1st - 4th April 2009)". Universitätsforschungen zur prähistorischen Archäologie* 191. Bonn 2010,
- MÜLLER, G. 1977: 293 Burgen im Raum Oldenburg-Ostfriesland. Oldenburg 1977.
- MÜLLER-WILLE, M. 2002: Ribe, Reric, Haithabu. Zur frühen Urbanisierung im südkandinavischen und westslawischen Gebiet. In: Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa. In: K. Brandt, M. Müller-Wille u. C. Radtke (Hrsg.) *Schriften des Archäologischen Landesmuseums* 8. Neumünster 2002, 321-337.
- MÜLLER-WILLE, M. 2003: Zwischen Gudme und Reric. Frühgeschichtliche Zentralplätze Südkandiavien und benachbarter Gebiete. *Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern* 51, 2003, 267-294.
- MÜLLER-WILLE, M. 2007: Hedeby in Ohthere's time. In: A. Englert u. J. Bately (Hrsg.), *Ohthere's voyages. Maritime Culture of the North* 1. Roskilde 2007, 157-167.
- NÄSMAN, U. 1991: Sea trade during the scandinavian Iron Age: Its character, commodities and routes. In: O. Crumlin-Pedersen (Hrsg.), *Aspects of maritime Scandinavia AD 200-1200. Symposium Roskilde 1989*. Roskilde 1991, 23-40.
- NICOLAY, J.A.W. 2008: Een zwaard van koninklijke allure in Wijnaldum. In: K. Huisman et al. (Hrsg.), *Diggelgoud. 25 jaar Argeologysk Wurkferbân: archeologisch onderzoek in Fryslân*. Leeuwarden 2008, 141-147.
- NØRGÅRD JØRGENSEN, A. 1997: Sea defense in Denmark AD 200-1300. In: A. Nørgård Jørgensen u. B. L. Clausen (Hrsg.), *Military aspects of Scandinaviansociety in an European perspective, AD 1-1300. Publications of the National Museum. Studies in archaeology and history* 2. Copenhagen 1997, 200-209.
- PÄTZOLD, J. U., SCHÖNBERGER, H. 1955: Römische aus dem Oldenburger Land. Die Sigillata-Bilderschüssel aus der Hosenwurt. *Oldenburger Jahrbuch* 55/2, 1955, 115-123.
- PRISON, H. 2009: Von Prielien und Sielen. Ein kaiserzeitliches Siegel? *Archäologie in Niedersachsen* 12, 2009, 127-129.
- RADDATZ, K. 1976: Grabfunde der Römischen Kaiserzeit und Völkerwanderungszeit von Kirchweyhe und Osterholz Kreis Grafschaft Hoya. *Materialhefte zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens* 10. Hildesheim 1976.
- REINDERS, R. 1999: Medieval water routes and harbour sites in the Netherlands. In: J. Bill, B. L. Clausen (Hrsg.), *Maritime Topography and the medieval town*. Copenhagen 1999, 119-136.
- RIECK, F. 2000: Die Schifffahrt im Nordseegebiet 250-850 n. Chr. In: E. Kramer, I. Stoumann, u. A. Greg (Hrsg.), *Könige der Nordsee 250-850 n. Chr. Husum* 2000, 55-66.
- ROESDAHL, E. 1998: *The Vikings*. London 1998
- ROSENBAUM, N. 2010: Berne 111 – kaiserzeitliche Siedlung oder Handelsplatz in der feuchten Wesermarsch? *Archäologie in Deutschland* 4/2010, 45-46.
- Rosenbaum, N. in Vorbereitung: *Die Ausgrabungen in Schlüte/Berne 111 (Arbeitstitel)*.
- SCHESCHKEWITZ, J. 2006a: Elsflöth, FstNr. 4, Gde. Stadt Elsflöth, Ldkr. Wesermarsch, Reg. Bez. W-E. *Nachrichten aus Niedersachsens Urgeschichte, Beiheft* 12. Stuttgart 2006, 159-161.
- SCHESCHKEWITZ, J. 2006b: Ein Zentrum an der Huntmündung. *Archäologie in Niedersachsen* 9, 2006, 104-107.
- SCHESCHKEWITZ, J. 2010: Water transport – specialized landing-places in the coastal areas of northwestern Germany in the first millennium AD. In: B. Ludowici, H. Jöns, S. Kleingärtner, J. Scheschkewitz u. M. Hardt (Hrsg.), *Trade and Communication Networks of the First Millennium AD in the northern part of Central Europe: Central Places, Beach Markets, Landing Places and Trading Centres. Neue Studien zur Sachsenforschung* 1. Stuttgart 2010, 289-308.
- SCHMID, P. 1993: Siedlungsarchäologische Ergebnisse zur Vor- und Frühgeschichte. In: Wolfgang Günther et al. (Hrsg.), *Nordenham. Die Geschichte einer Stadt*. Oldenburg 1993, 13-50.

- SCHMID, P. 1999: Friesischer Grabbrauch in karolingischer Zeit. In: M. Fansa (Hrsg.), *Über allen Fronten. Nordwestdeutschland zwischen Augustus und Karl dem Großen. Ausstellungskatalog*. Oldenburg 1999, 213-229.
- SCHMIDT, H. 1993: Der Raum Nordenham in Mittelalter und Reformationszeit. In: W. Günther u.a. (Hrsg.): *Nordenham, die Geschichte einer Stadt*. Oldenburg 1993, 81-160.
- SCHÖN, M. D. 1999: Feddersen, Wierde, Fallward, Flögeln. Archäologie im Museum Burg Bederkesa, Landkreis Cuxhaven. Bad Bederkesa. 1999.
- SCHÜTTE, H. 1936: Landesverein Oldenburg für Heimatkunde und Heimatschutz. Jahresbericht 1936, III. Geologie. Oldenburger Jahrbuch 40, 1936, 223-228.
- SCHÜTTE, H. 1937: Eine rein chaulkische Siedlung an der Hunte. In: *Heimatkunde/ Heimatschutz. Beilage der „Nachrichten für Stadt und Land“* 10. Oldenburg 1937.
- SEGSCHNEIDER, M. 2002: Trade and centrality between the Rhine and the Limfjord around 500 AD. The beachmarket on the Northfrisian island Amrum and its context. In: B. Hårdh u. L. Larsson (Hrsg.), *Central Places in the Migration and Merovingian Periods. Papers from the 52nd Sachsensymposium 2001*. Uppåkrastudier 6. Lund 2002, 247-256..
- SIEGMÜLLER, A. 2007: Hölzerne Baustrukturen auf der Wurt Hessens, Wilhelmshaven. In: C. Grünwald u. T. Capelle (Hrsg.), *Innere Strukturen von Siedlungen und Gräberfeldern als Spiegel gesellschaftlicher Wirklichkeit? Akten des Internationalen Sachsensymposiums Münster 2006*. Veröffentlichungen der Altertumskommission für Westfalen 17. Münster 2007, 11-18.
- SIEGMÜLLER, A. 2010: Die Ausgrabungen auf der frühmittelalterlichen Wurt Hessens in Wilhelmshaven. Siedlungs- und Wirtschaftsweise in der Marsch. *Studien zur Landschafts- und Siedlungsgeschichte im südlichen Nordseegebiet* 1. Radden/Westf. 2010.
- STILKE, H. 2001: Muschelgrusware. In: H. Lütke u. K. Schietzel (Hrsg.), *Handbuch zur mittelalterlichen Keramik in Nordeuropa*. Schriften des Archäologischen Landesmuseums 6. Neumünster 2001, 175-208
- ULRIKSEN, J. 1998: Anløbspladser. Besejling og bebyggelse i Danmark mellem 200 og 1100 e. Kr. Roskilde 1998..
- ULRIKSEN, J. 2004: Danish Coastal Landing Places and their Relation to Navigation and Trade. In: J. Hines, A. Lane u. M. Redknap (eds.), *Land, Sea and Home: Proceedings of a Conference on Viking-period Settlement at Cardiff, July 2001*. Society for Medieval Archaeology's monograph series. Society for Medieval Archaeology Monograph 20. Leeds (Maney), 7-26.
- WEIDINGER, U. 1997: Mit Koggen zum Marktplatz. Bremens Hafenstruktturen vom frühen Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung. Bremen 1997.
- WELCH, M. 2000: Handel und Handelsniederlassungen rund um die Nordsee. In: E. Kramer, I. Stoumann u. A. Greg (Hrsg.), *Könige der Nordsee, 250-850 n. Chr. Leeuwarden*. 2000, 67-78.
- WESEMANN, M. 1990/91: Grabung im Frühjahr 1991 in der germanischen Siedlung „Auf dem Wurtacker“ (Habenhausen). *Bremer Archäologische Blätter* N. F. 1, 1990/91, 6-10.
- WESTPHALEN, P. 1999: Die Kleinfunde aus der frühgeschichtlichen Wurt Elisenhof. *Studien zur Küstenarchäologie Schleswig-Holsteins Serie A. Band 7. Offa-Bücher* 80. Neumünster 1999.
- WITTE, H. 1998: Vorbericht zu der Grabung auf dem kaiserzeitlichen Siedlungsplatz in der Hemelinger Marsch. *Bremer Archäologische Blätter* N.F. 4, 1998, 23-31.
- ZIMMERMANN, W.H. 2005: Sievern § 1: Archäologisch. In: J. Hoops, *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde* 28. 2. völlig neubearb. u. erw. Aufl. Berlin/New York 2005, 368-372.

Entstanden aus einem Vortrag auf der Jahrestagung der Archäologischen Kommission für Niedersachsen am 11. Juni 2010 in Rinteln unter dem Thema „Aktuelles aus der niedersächsischen Archäologie“.

Anschrift der Verfasser:

Dr. Annette Siegmüller M.A.
 Prof. Dr. Hauke Jöns
 Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung
 Viktoriastraße 26/28
 D-26382 Wilhelmshaven
 E-Mail: joens@nihk.de bzw. siegmuller@nihk.de