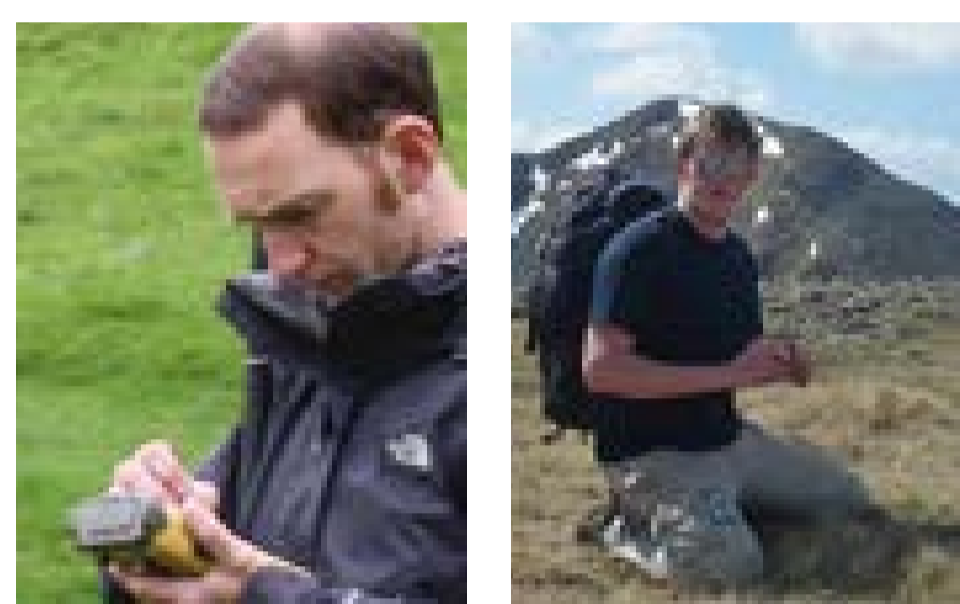


HaNoA: Häfen im Nordatlantik

(ca. 800–1300)



Projektleitung: Prof. Dr. Claus von Carnap-Bornheim, ZBSA Schleswig (l.), und Dr. Natascha Mehler, Institut für Urgeschichte und Historische Archäologie, Universität Wien (r.)



Koordination: Joris Coolen, ZBSA Schleswig (l.);
Geomorphologie: John Preston, School of GeoScience, University of Edinburgh (r.);



Klimatologie: Dr. Marianne Nitter, Arkeologisk Museum Stavanger (l.);
Unterwasserarchäologie: Andre Elvestad, Stavanger Sjøfartsmuseet (r.)



Archäologie: Dr. Mark Gardiner, Queen's University Belfast



Veøy, Norwegen: mittelalterliche Holzplanke einer Landebrücke in situ (Foto: N. Mehler)

Fragestellung und Einführung in das Thema

Im Mittelpunkt des Projektes stehen wikingerzeitliche und mittelalterliche Häfen der nordatlantischen Inseln Island, Grönland, Shetland, der Färöer sowie der Westküste Norwegens. Die Häfen bestanden meist nur aus einfachen Landeplätzen ohne feste bauliche Einrichtungen. An Land gibt es nur noch wenige Überreste und meist zeugen nur Ortsnamen oder Schriftquellen von den einstigen Aktivitäten. Wie aber funktionierten die Häfen zu dieser Zeit?

Vorstellung der Methode

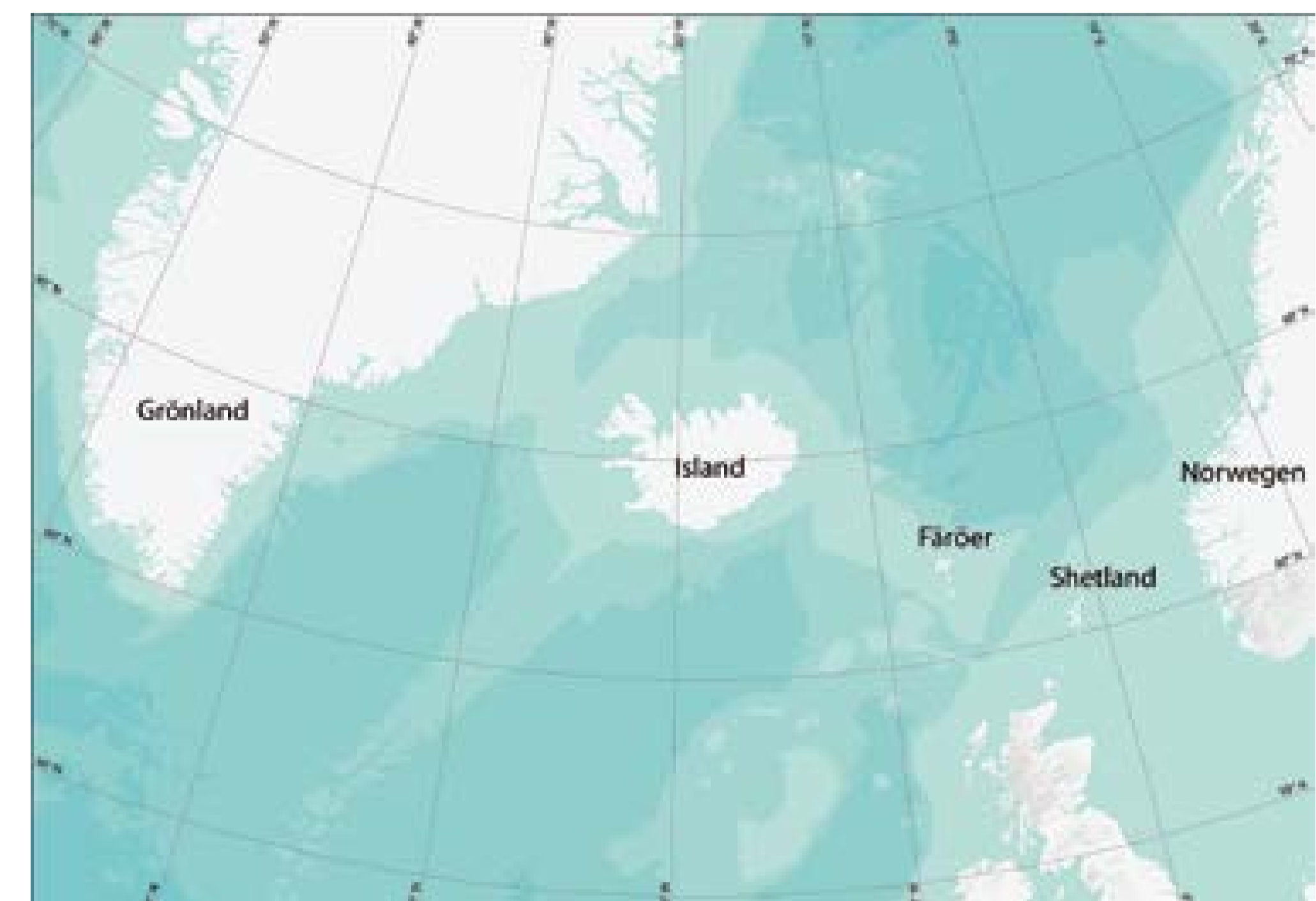
Bei HaNoA steht die Erforschung der Küstenlandschaft, ihre Veränderung, die klimatischen Bedingungen, Windverhältnisse und Schiffbarkeit im Mittelpunkt. Zum Einsatz kommen dabei Methoden der Archäologie, der Unterwasserarchäologie, der Geschichtsforschung, der Geologie, der Geographie und der Klimatologie. Die Methoden und Kompetenzen werden in einem internationalen Forscherteam vereint.

Ergebnis

Schriftquellen belegen eindrucksvoll wie schwierig es war, die Landeplätze zu finden und anzulaufen. Eine Investition in feste Infrastruktur war daher unrentabel. Überliefert sind transportable Landebrücken, vermutlich aus Holz, die sich an Bord eines Schiffes befanden und bei Bedarf angelandet wurden. Wichtigere Siedlungen verfügten darüber hinaus manchmal über steinerne Kaianlagen, die einen inneren Hafenbereich schützten. Oft waren die Anlagen aber nur kurzlebig. Hafenbecken verlandeten häufig, so dass die Landeplätze oft verlegt wurden.

Schlussfolgerung und Ausblick

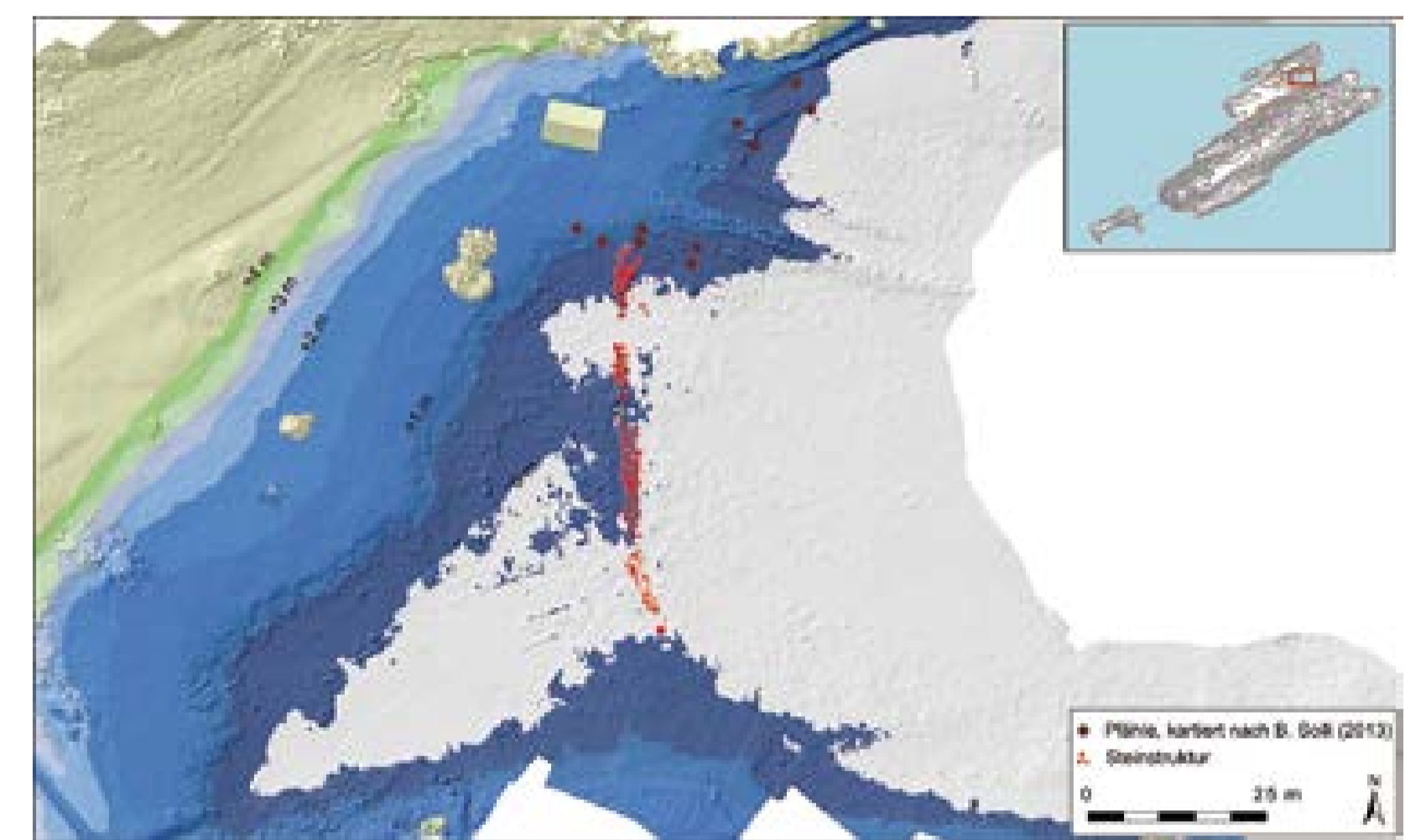
Die Landeplätze im hohen Norden wirken unscheinbar, doch sie spielten in der nordeuropäischen Wirtschaftsgeschichte eine bedeutende Rolle. Zum einen wurde über diese Häfen die lokale Bevölkerung versorgt, zum anderen verlief hier Handel von erheblichem Wert. Ohne sie wäre der dauerhafte Fortbestand der jungen Gesellschaften dort nicht möglich gewesen. Den Häfen kommt daher eine Schlüsselrolle im wikingerzeitlichen Besiedlungsprozess dieser Inseln zu.



Das Untersuchungsgebiet: die Westküste Norwegens, Shetland, Färöer, Island und Grönland (Abbildung J. Coolen).



Der Hafen von Búðasandur, Hvalfjörður, Island. Die Überreste eines Handelsplatzes befinden sich in der Bildmitte, das mittelalterliche Hafengebiet (rechts) ist heute versandet (Foto N. Mehler).



Digitales Geländemodell von Nordvågen auf Veøy, Norwegen, (siehe Karteneinsatz) mit Steinstruktur und Holzpfählen. Die Farbzonen zeigen die Höhenbereiche über dem heutigen Meeresspiegel (norwegisches Normalnull). Grafik: J. Coolen / R. Weßling, Übersichtskarte © Kartverket.



Flintknollen vom Landeplatz Laxfirth, Shetland. Flint kam als Ballast mit Schiffen hierher. Ballastfelder unter Wasser markieren den Ort des Be- und Entlandens von Schiffen (Foto: N. Mehler).



Cairn (Steinhügel) über dem Landeplatz von Hamna Voe auf der Insel Papa Stour, Shetland. Solche Steinhügel dienten als Navigationshilfen und erleichterten das Anvisieren eines Landeplatzes. (Foto: M. Gardiner).