

ARCHÄOLOGISCHE UND GEOLOGISCHE BEOBACHTUNGEN BEI DER LOKALISIERUNG DES MITTELALTERLICHEN HAFENGELÄNDES DER STADT HAAPSALU

Anton PÄRN

Riigi Muinsuskaitseamet (Staatliches Amt für Denkmalpflege), Uus-Str. 18, EE-0001 Tallinn, Eesti (Estland)

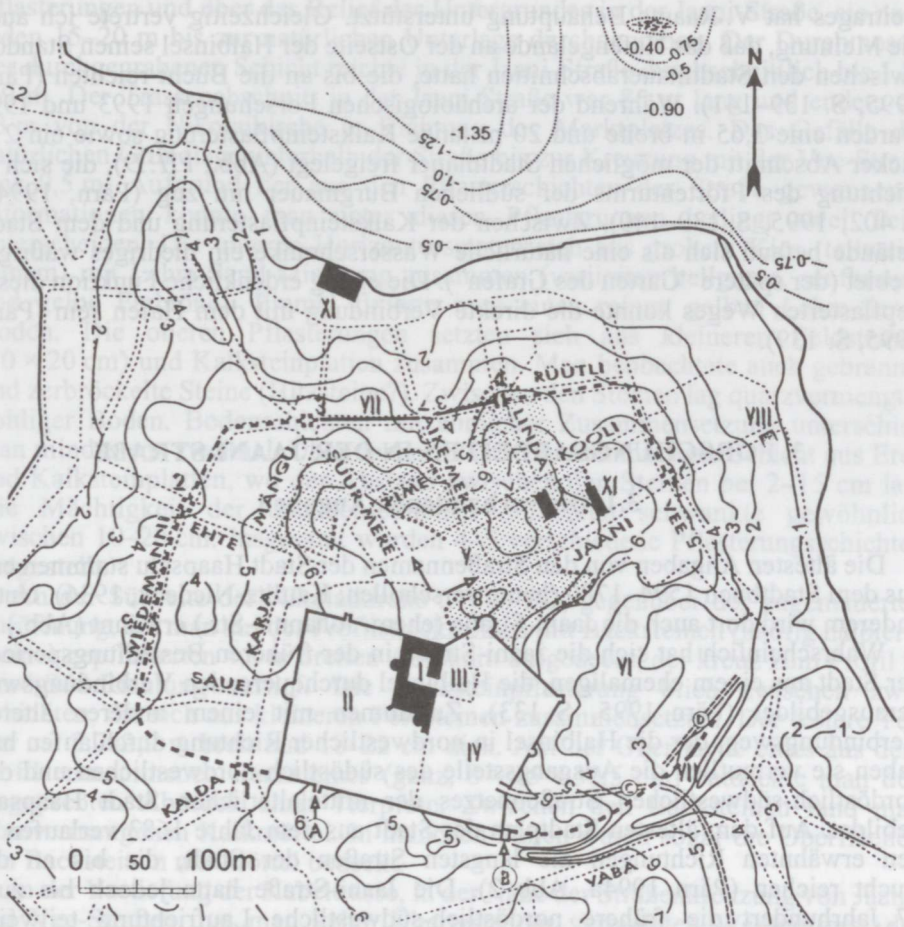
1. EINLEITUNG

Die systematische archäologische Untersuchung der Stadt Haapsalu begann im Jahre 1986. Mit den Neubauten verbundene Rettungsgrabungen umfassen verschiedene Straßenabschnitte und Grundstücke der Altstadt. Forschungen im kleineren Umfang hat man auch in der Bischofsburg unternommen (Pärn, 1994a). Bis zur letzten Zeit hatte man die vermutliche frühzeitliche Hafengegend von Haapsalu nur mittels der Probeschürfe (Pärn, 1994b) untersucht. Im Zusammenhang mit der Auslegung der Fernsprechleitungen in der Umgebung des Hafens, bot sich 1995 die Möglichkeit, das Bodenrelief und die Eigenart der Kulturschicht auf der Strecke von ca. 200 m längs der Ostseite der Halbinsel zu untersuchen (Abb.). Darüber hinaus fanden in demselben Jahr architekturgeschichtliche Forschungen mitsamt der Vermessung des ufernahen Küstenreliefs an der Nordseite der Altstadt von Haapsalu statt (Padu, 1995, S. 6). Die Resultate der archäologischen und architekturgeschichtlichen Untersuchungen lieferten ergänzende Informationen zur Lokalisierung der mittelalterlichen Hafenstellen von Haapsalu.

2. DIE PROBLEMATIK DER ÄLTEREN HAFENSTELLEN DER STADT

Die Entdeckung der mittelalterlichen Hafenstelle(n) von Haapsalu ist erschwert durch das intensive Ansteigen des Bodens in Westestland (jährlich 3 mm). Man nimmt an, daß im Vergleich zum 13. Jahrhundert der Wasserstand im Meerbusen etwa 2–2,5 m gesunken ist (Sedman, 1974, S. 18). Dadurch bedingt hat sich das Gelände des Hafens allmählich in Richtung der nördlichen Spitze der Halbinsel verschoben. Als mögliche älteste Hafenstellen der Stadt hat man in den früheren Forschungsarbeiten hauptsächlich zwei Areale genannt: Die Nord- und die Ostseite der Halbinsel (Raam, 1965; Sedman, 1974, S. 24, 34). Die erste Version – die Nordseite basierte auf den Grundmauern des Pfortenturms (Deutsche Pforte?), die mitsamt der Stadtmauer 1965 an der Kreuzung der Linda-Straße (ehem. Deutsche-Str.) und der Rütli-Straße (ehem. Ritter-Str.) aufgedeckt wurden (Abb., VIII:4). Man setzte voraus, daß am Ende der Straße, vor dem Stadttor, eine der mittelalterlichen Hafenstellen sich befunden hatte (Raam, 1965).¹ Die Nordseite der Halbinsel haben auch einige andere Forscher als einen

¹ Ausgehend von dem Straßennamen "Deutsche" haben manche Forscher vorgeschlagen, es könnte sich hier um ein Wohnquartal der deutschen Kaufleute und Handwerker gehandelt haben.



Altstadt und Bischofsburg von Haapsalu. I Hauptburg; II Kastelle bzw. die Grosse Burg; III der kleine befestigte Vorhof; IV die östliche Vorburg; V der Marktplatz; VI der "Garten des Grafen" ("Krahvi aed"); VII die Stadtmauer: 1 Karriforte, 2 Russische Pforte, 3 Grosse Strandpforte, 4 Deutsche Pforte, 5 Wasserpforte; VIII Hafendamm (vermutlich); IX die Nikolaikirche; X das Rathaus; XI der Kursaal; A, B die ältesten Verbindungswege auf dem Stadtterritorium; C der Verlauf des alten Strassendamms entsprechend dem Stadtplan von 1683; D die Kalksteinpflasterung (Verbindungsweg); --- 2 m dicke Kulturschicht.

günstigen Standort für einen Hafen gehalten: E.-J. Sedman (1974, S. 24, 34), P. Härmson (1989, 1. Aug.) und T. Padu (1995).

Zweitens käme als mögliche Hafenstelle die Ostseite des Meerbusens, der sog. "Garten des Grafen" in Betracht (Abb., VI). V. Raam meinte, es habe dort eine kleine flache Bucht gegeben, die bis zum Beginn des 15. Jahrhunderts als Hafen der Stadt verwendet wurde (Raam, 1982b, S. 22–23; s. auch: Sedman, 1974, S. 24). Ein Beweisgrund dafür, daß der Hafen eben dort gelegen hat, war nach der Meinung des Forschers der südöstliche Turm der östlichen Vorburg der Bischofsburg. Vor dem ersten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts bildete er als Verlängerung der Südmauer der Burg einen Pfortenturm (Abb., IV:B).² Von der Ostseite des Turmes verlief die Mauer in nordöstlicher Richtung und umgab ein Gebiet, wo sich der Hafen hätte befinden können. Der Verfasser des vorliegenden

² Die östliche Vorburg der Bischofsburg wurde im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts ausgebaut.

Beitrag hat V. Raams Behauptung unterstützt. Gleichzeitig vertrete ich auch die Meinung, daß das Hafengelände an der Ostseite der Halbinsel seinen Standort zwischen den Stadtmauerabschnitten hatte, die bis an die Bucht reichten (Pärn, 1995, S. 139–141). Während der archäologischen Forschungen 1993 und 1995 wurden eine 3,65 m breite und 20 m lange Kalksteinpflasterung sowie ein 2 m dicker Abschnitt der möglichen Stadtmauer freigelegt (Abb., VII:D), die sich in Richtung des Pfortenturms der südlichen Burgmauer hin zog (Pärn, 1994b, S. 402; 1995, S. 139–140). Zwischen der Kalksteinpflasterung und dem Stadtgelände befand sich als eine natürliche Wasserschanke ein niedriges wäßriges Gebiet (der spätere "Garten des Grafen"). Die einzig erdenkliche Funktion dieses gepflasterten Weges konnte die direkte Verbindung mit dem Hafen sein (Pärn, 1995, S. 139).

3. FORSCHUNGSARBEITEN IN DER JAANI-STRASSE

3.1. Die vorhandenen Angaben

Die ältesten Angaben von den Straßennamen der Stadt Haapsalu stammen erst aus dem Stadtbuch 1594–1780 (heute verschollen; Kaulitz-Niedeck, 1936). Unter anderem wird dort auch die Jaani-Straße (ehem. Johannis-Str.) erwähnt (Abb.).

Wahrscheinlich hat sich die Jaani-Straße in der früheren Besiedlungsperiode der Stadt aus einem ehemaligen, die Halbinsel durchquerenden Verbindungsweg herausgebildet (Pärn, 1995, S. 133). Zusammen mit einem anderen älteren Verbindungsweg, der die Halbinsel in nordwestlicher Richtung durchlaufen hat, haben sie vermutlich die Ausgangsstelle des südöstlich-nordwestlichen und des nordöstlich-südwestlichen Straßennetzes der mittelalterlichen Stadt Haapsalu gebildet. Auf dem ältesten Stadtplan der Stadt aus dem Jahre 1683 verlaufen in den erwähnten Richtungen die längsten Straßen der Stadt, die bis an die Bucht reichen (Pärn, 1994a, Abb. 2). Die Jaani-Straße hatte jedoch bis zum 17. Jahrhundert die frühere nordöstlich-südwestliche Laufrichtung teilweise verloren. Im Straßennetz der Stadt nahm die Jaani-Straße eine mittlere Stelle ein, da sie von der südöstlichen Ecke des alten Marktplatzes ihren Anfang nahm. Die unterste, mit Kies gepflasterte Schicht wurde in die II. Hälfte des 13. Jahrhunderts datiert. Auf den Grundstücken der Südseite der Jaani-Straße fand man einige älteste Überreste der städtischen Bebauung, die in die Mitte und in die II. Hälfte des 13. Jahrhunderts datiert werden konnten (Pärn, 1994a, S. 50, 56; 1995, S. 134–138). Die frühesten Spuren von den hiesigen Immobilien stammen aus dem Ende des 13. oder aus dem Beginn des 14. Jahrhunderts. Die Kreuzung der Jaani-Straße und der Vee-Straße (ehem. Wasser-Str.) hat man für den möglichen Standort des östlichsten Pfortenturms (Wasserpforte) der mittelalterlichen städtischen Ringmauer gehalten (Abb., VII:5; Sedman, 1974, S. 32; Jaago, 1989, S. 21). In den Quartalen an der Jaani-Straße befanden sich am Ende des Mittelalters und in der Neuzeit die Nikolaikirche, das Rathaus, das Pfarrhaus, der Friedhof und das Armenhaus (Abb., IX, X; Jaago, 1989).

3.2. Der Verlauf der Forschungsarbeiten

Die Untersuchung der Trasse für die Legung der Fernsprechleitung (0,8 m tief, 1–1,2 m breit) geschah in zwei Abschnitten: von der Jaani-Straße bis zur Kreuzung mit der Vee-Straße und von der Kreuzung bis an die Bucht, die sog. Verlängerung der Jaani-Straße entlang. Da die Kabeltrasse recht untief war, hat man zur Sammlung von ergänzenden Informationen über die früheren

Pflasterungen und über das Relief des Untergrundes in der Jaani-Straße, sie nach jeden 15–20 m bis zur natürlichen Unterlage durchgegraben. Der Durchmesser der durchgegrabenen Schicht reichte in der Jaani-Straße durchschnittlich bis 1,8–1,9 m. Der Trassenabschnitt in der Jaani-Straße war 85 m lang und endete ca. 23 m von der Nikolaikirche in Richtung des Marktplatzes. Das Gefälle der natürlichen Grundlage unterhalb der Straße bis zur Kreuzung mit der Vee-Straße war 0,5 m. Aufgrund der aus den Pflasterschichten der Straße gewonnenen Informationen konnte man unter diesen Pflasterungen bedingt zwei Teile unterscheiden. Die unteren Horizonte setzten sich aus grobem Kies (teilweise feinem) mit Lehm-Sand-Mischung zusammen (variieren hellgraue, senfbraune und gelbe Farbtöne). Einmal fixierte man einen reinen gelben Lehm-Sand-Boden. Die oberen Pflasterungen setzten sich aus kleineren Feldsteinen (10 × 20 cm) und Kalksteinplatten zusammen. Man beobachtete auch gebrannte und zerbröckelte Steine (Hitzsteine?). Zwischen den Steinen lag quarzvermengter kohligter Boden. Bodenschichten mit ähnlicher Zusammensetzung unterschied man mindestens zweimal. Über denen fixierte man einmal eine Schicht aus Erde und Kalksteinplatten, wo der Abstand zwischen den Steinen bei 2–15 cm lag. Die Mächtigkeit der unterschiedlichen Schichten schwankte gewöhnlich zwischen 10–20 cm. Insgesamt wurden 4–5 verschiedene Pflasterungsschichten festgestellt.

An der Südseite der Nikolaikirche (Abb., IX), gegenüber der zugemauerten Türöffnung, hat man auf der Profilstrecke einen mit Backsteinen (häufig halbierte Steine) gepflasterten 4,8 m breiten Abschnitt aufgedeckt, der kreuz zum Profil in Nord-Süd-Richtung verlief. Die Backsteinpflasterung blieb zwischen zwei Schichten, die sich aus kleineren Feldsteinen zusammensetzten. Der festere Teil war ca. 2,7–2,9 m breit und 18–22 cm dick. Auf der Oberfläche eines aus dem Profil entnommenen Backsteines (ganz, 8 × 15 × 30,5 cm) entdeckte man den eingepreßten Abdruck einer Tierpfote. Zwischen den Backsteinen fand man lehmvermengenen Kalkmörtel. In manchen Fällen waren sogar die Oberflächen von Backsteinen mit Mörtel bedeckt.

In der Vertiefung der Kabeltrasse, in der Nähe der Straßenkreuzung von Jaani- und Vee-Straßen, hat man keine Überreste der vermuteten Wasserforte der Stadtmauer enthüllt (Abb., VIII:5).

Die Verlängerung der Jaani-Straße von der Kreuzung bis an die Bucht wurde auf einer Strecke von 110 m unternommen. In zwei Fällen wurden hier bis 10 cm dicke Pflasterungen festgestellt, die oberhalb der unteren Kulturschicht lagen. Darüber hinaus, seit dem 57. Meter der Straße, hat eine Lehmschicht die natürliche Unterlage der Trasse gebildet. Von der Kreuzung 78 m in Richtung des Meerbusens, begann der Horizont von Feld- und Kalksteinen. Die Trasse verlief quer durch die Überschiebung, die ca. 14,5 m lang und bis 0,8 m hoch gut erhalten war (Abb., VIII). Der Kern der Steinschicht umfaßte eine Strecke von ca. 10 m lang, die zu beiden Seiten mit größeren Feldsteinen (0,9 × 1,1 m; ca. 0,6 × 1,0 m) eingefast war. Zwischen denen lagen kleinere Feldsteine (0,6 × 0,5 m; 0,7 × 0,4 m; 0,5 × 0,4 m), die Lücken waren mit Erdboden, Kalksteinplatten und Geröll gefüllt. Die Schicht aus Kalksteinplatten und kleineren Feldsteinen (0,1 × 0,2 m; 0,2 × 0,3 m) war einer Pflasterung sehr ähnlich. Stellenweise konnte man den Eindruck haben, daß die feste Schicht aus kleinen Steinen früher entstanden war als die Schicht mit größeren Feldsteinen. Da die Breite der Trasse nur gering war, blieb diese Frage unbeantwortet. Man konnte auch nicht endgültig feststellen, ob die Steinschicht zuerst mit glatter Oberfläche gewesen war. Der Höhenunterschied im Bodenrelief von der Kreuzung der Vee-Straße bis zur Steinschicht war 3,8 m. Somit sank die natürliche Unterlage im Laufe der ganzen Trasse insgesamt um 4,3 m oder 3°. Aufgrund der vorläufigen Beobachtungen konnte die Überschiebung die Küste entlang weiter gehen, in Richtung Südostens oder des "Gartens des Grafen".

4.1. Die vorhandenen Angaben

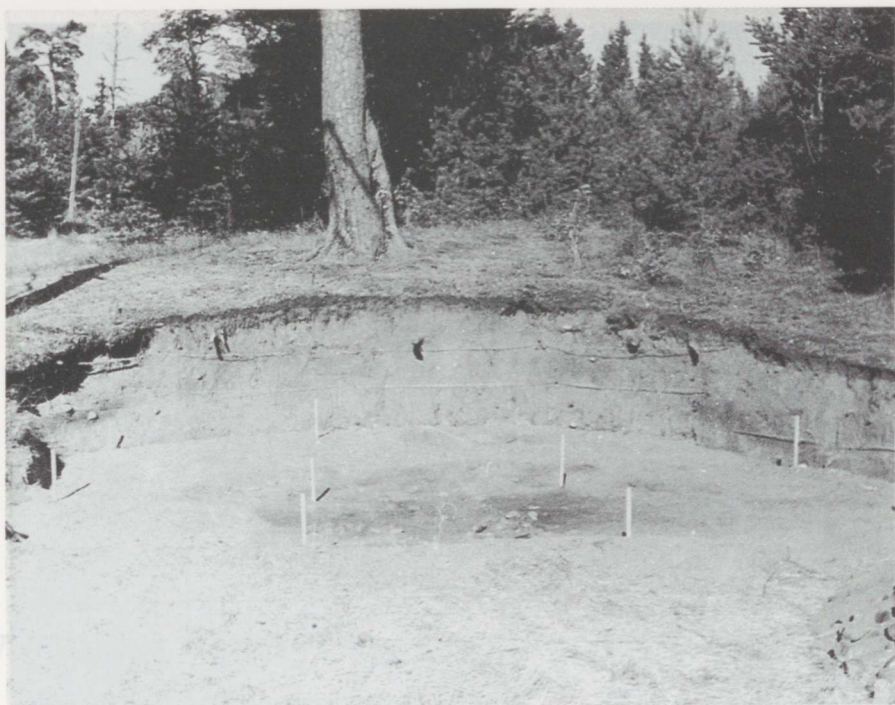
Das zu untersuchende Gelände liegt an der Nordseite der Altstadt, an der Küste von Tagalahe³, zwischen der Suur-Mere-Straße (ehem. Große Strand-Str.) und der nordöstlichen Ecke der Halbinsel (Abb.). Außer der Suur-Mere-Straße verlaufen an der Nordseite der Altstadt bis an die Bucht in südöstlich-nordwestlicher Richtung die Väike-Mere-Straße (ehem. Kleine Strand-Str.) und die Linda-Straße (ehem. Deutsche Str.) sowie auch die den östlichen Teil der Stadt durchquerende Vee-Straße (ehem. Wasser-Str.) Von diesen hat sich die Suur-Mere-Straße von dem ehemaligen Verbindungsweg herausgebildet, der die Halbinsel in nördlicher Richtung passiert hat. Das Küstenrelief der Nordseite der Altstadt hat sich wesentlich geändert. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kurorts um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann man hier mit der Anlegung eines Strandparks (Promenade). Im Laufe der Arbeiten wurde die ufernahe Küste entlang der Bucht mit Grund und Boden angefüllt. Das wurde auch noch in den 1920–30er Jahren gemacht, als die hölzernen Uferbefestigungen mit steinernen Stützmauern ersetzt wurden (Sedman, 1974, S. 52). Zusammenfassend reicht die Stärke der angefüllten Bodenschicht an der Küste bis 1,5–2 m (Padu, 1995, S. 5–6). Entlang der Nordseite der Altsatdt (ungefähr wie die Rüütli-Str.) verlief die mittelalterliche Stadtmauer von Haapsalu. Ein 300 m langer Mauerabschnitt wurde an der Buchtseite unter der Straßenfront im Laufe der Kanalisationsarbeiten im Jahre 1965 freigelegt (Raam, 1965). An der Buchtseite der Ringmauer blieben wahrscheinlich auch die zwei in schriftlichen Quellen erwähnte Pfortentürme: die Deutsche Pforte an der Kreuzung der Linda- und Rüütli-Straßen und die Große Strandpforte an der Kreuzung der Suur-Mere- und der Rüütli-Straßen (Abb., VII:3, 4; Pärn, 1996). Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts zog sich vor der Nordpforte des westlichen Teils der Burg (das Kastell) bis zur Linda-Straße quer durch den nördlichen Teil der Altstadt die Dunkelgasse hin. Die untere (bis 1,5 m breite) kiesige Pflasterung dieser Straße wurde vorläufig in den Beginn des 14. Jahrhunderts oder ins Ende des 13. Jahrhunderts datiert (Pärn, 1994a, S. 58). Darüber hinaus muß erwähnt werden, daß an der Ecke der Linda- und der Kooli-Straßen (ehem. Schul-Str.) das 1786–92 gebaute Zollhaus gestanden hat (Jaago, 1989, S. 59–60).

4.2. Vermessungsarbeiten⁴

Die Vermessungen des ufernahen Buchtbodens zeigten, daß es in der verhältnismäßig kleinen Tiefe (unter 1 m) im Relief des Buchtbodens in südöstlich-nordwestlicher Richtung eine Mulde gibt (Abb.). Den Anfang der Vertiefung markiert die 1 m Höhenlinie. Klare Linien hat die Mulde in der Küstenrichtung in der Tiefe von 1,25 m, wo als tiefste Stelle des Buchtbodens 1,36 m gemessen wurde. Im Abschnitt zwischen der Mulde und dem Ufer beträgt die größte Tiefe des Buchtbodens ca. 0,8 m. Etwa 40 m östlich von der Mulde erhebt sich vom Buchtboden ein deutlicher, nord-südlicher, 70 m breiter (in der Mitte steiniger) Höhenrücken. Die Wassertiefe überreicht hier nicht 0,4–0,5 m. Der höhere Teil der betrachteten Stelle liegt fast gegenüber der nordwestlichen Ecke der Halbinsel, etwa 130 m entfernt. In diesem fast 70 m breiten Teil beträgt die Wassertiefe 0,8–0,9 m. Es muß auch hinzugefügt werden, daß im Laufe der

³ Die Landzungen, die im nordwestlichen Teil der Stadt lange ins Meer reichen, teilen die Bucht Haapsalu in zwei Teile: die Vorderbucht (Eeslaht) und die Hinterbucht (Tagalaht).

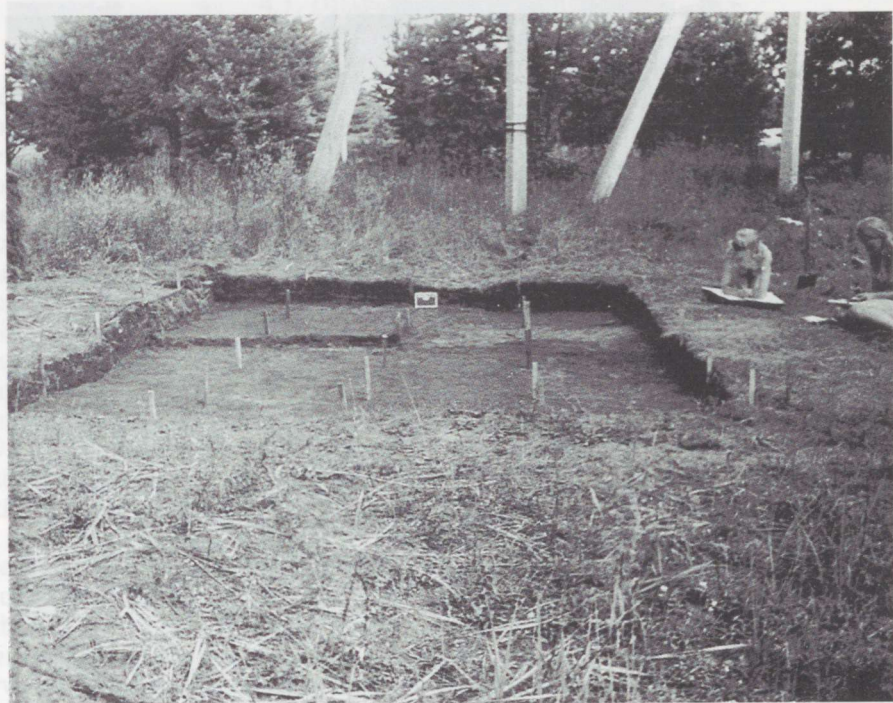
⁴ Die Arbeiten wurden von der AG "Merin" durchgeführt : unter Beteiligung von K. Orviku, R. Kitsing, J. Lutt (Padu, 1995).



1. Kōpu IV. The excavation area from the east.



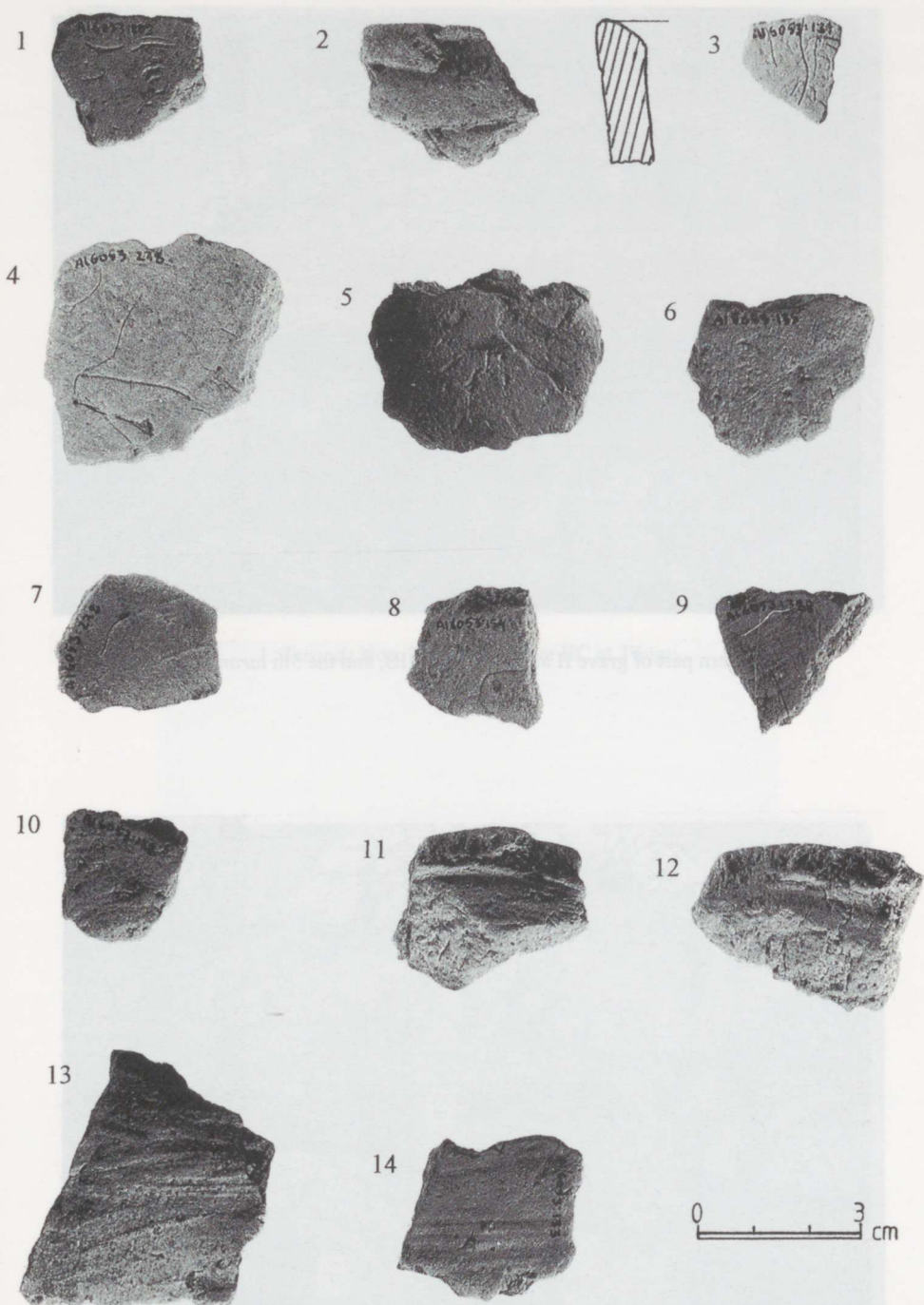
2. Kōpu IV. The 7th stone layer of the fire pit.



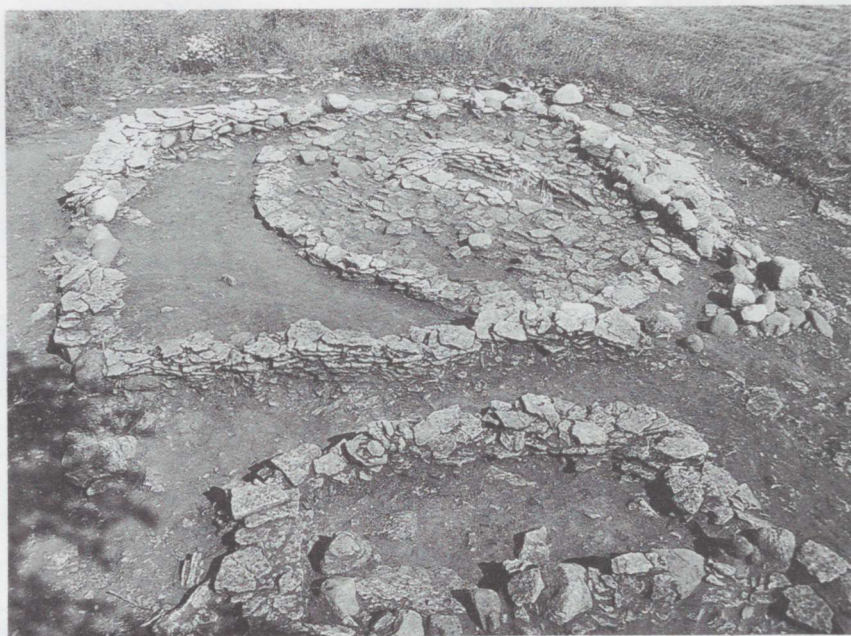
1. Riigiküla IV. A view of the excavation area from the south.



2. Riigiküla IV. Fire pit in squares Ö-Ü/12-13-14.

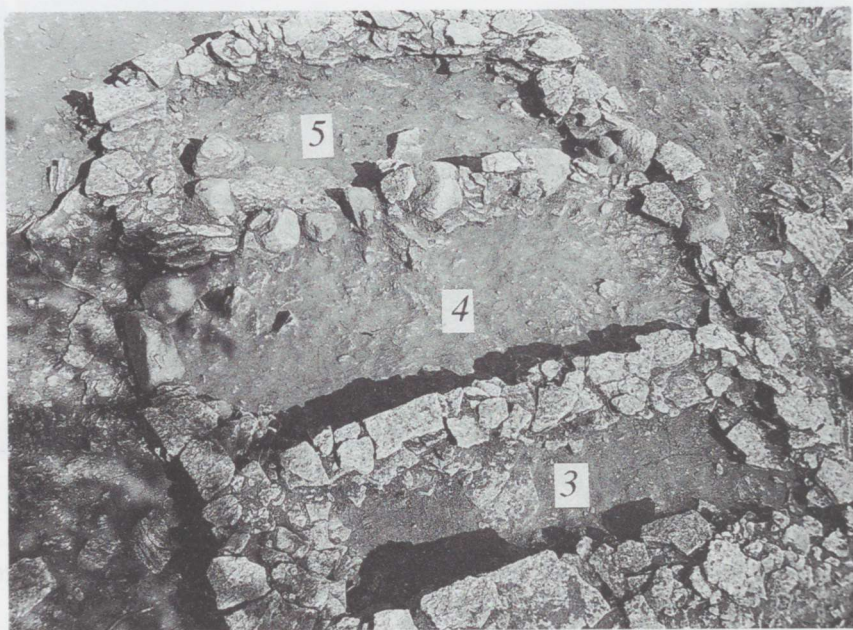


Late Corded Ware (1–12) and Striated Pottery (13, 14) from Riigiküla IV site (AI 6053: 203, 200, 131, 278, 319, 135, 278, 154, 388, 128, 388, 258, 426, 133).



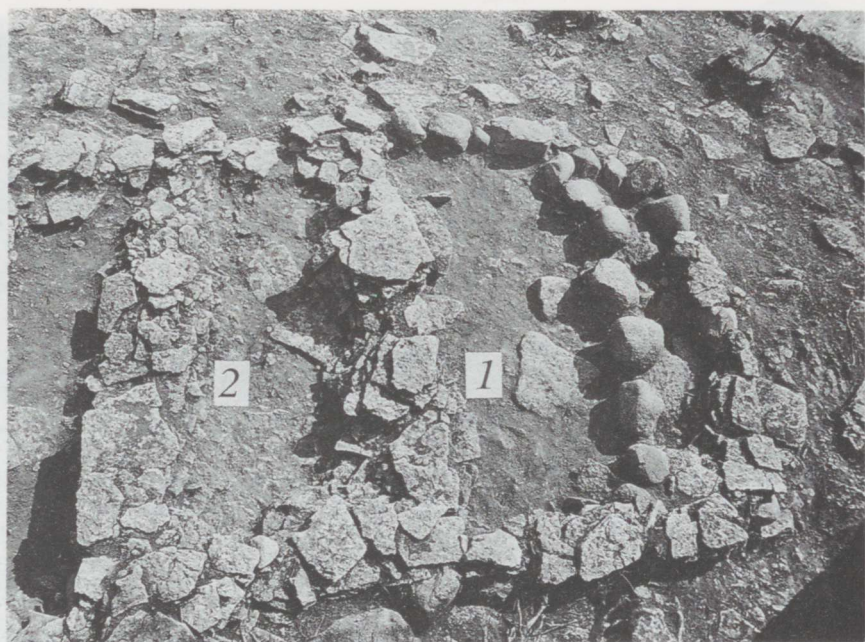
1. Eastern part of grave II at Tōugu: IIA, IIB, and the 5th *tarand* of IIC.

1. Рисунки IV. Вид с юго-запада на восточную часть захоронения.



2. *Tarands* Nos. 3, 4, and 5 of grave IIC at Tōugu.

2. Рисунки IV. Яма в квадратах 0-0/12-13-14.



1. *Tarands* Nos. 2 and 1 of grave IIC at Tõugu.



2. Grave II of Tõugu in the final stage of excavations, taken from SW.

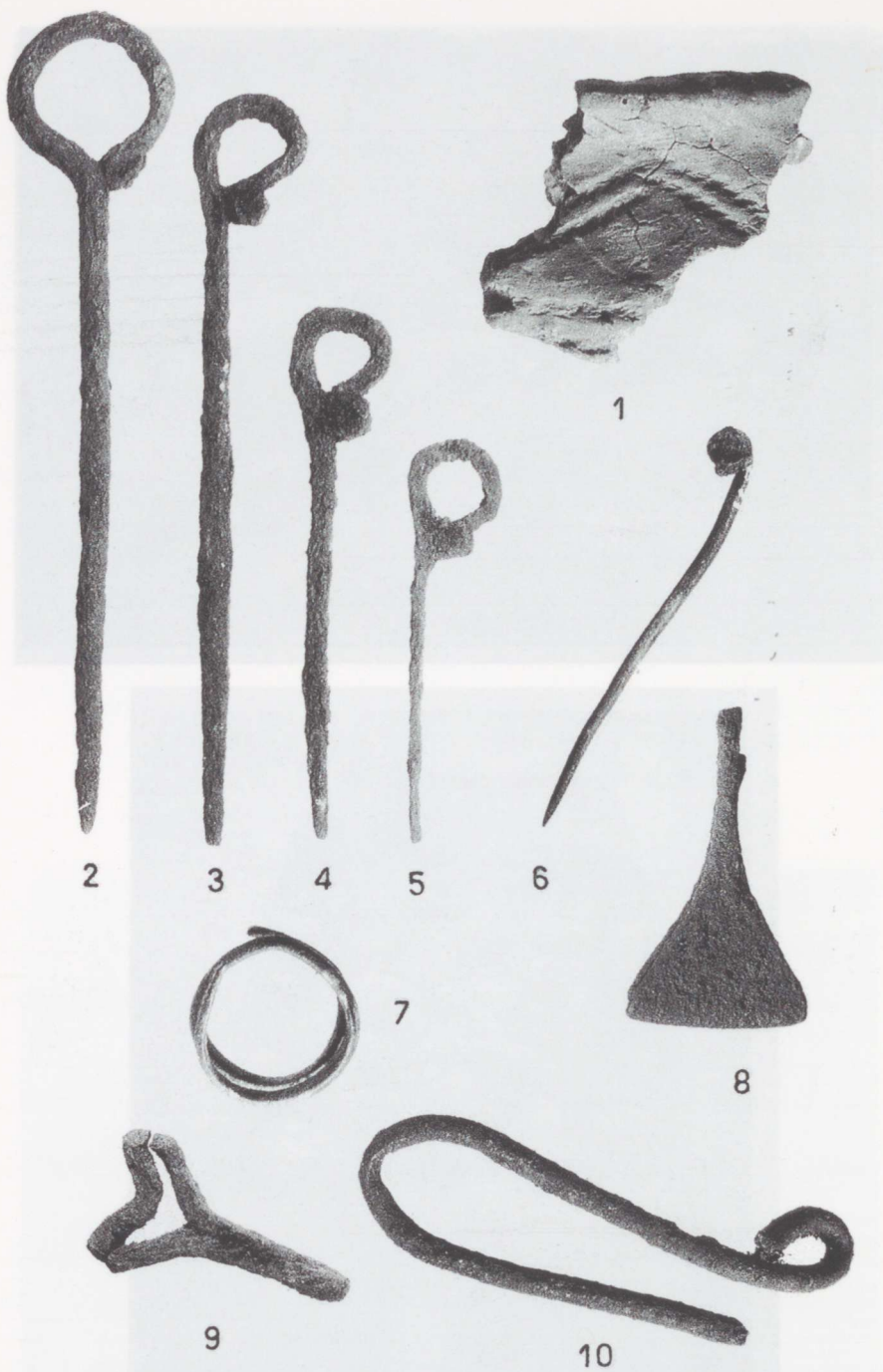
Trench in a significant amount of the stone structure.



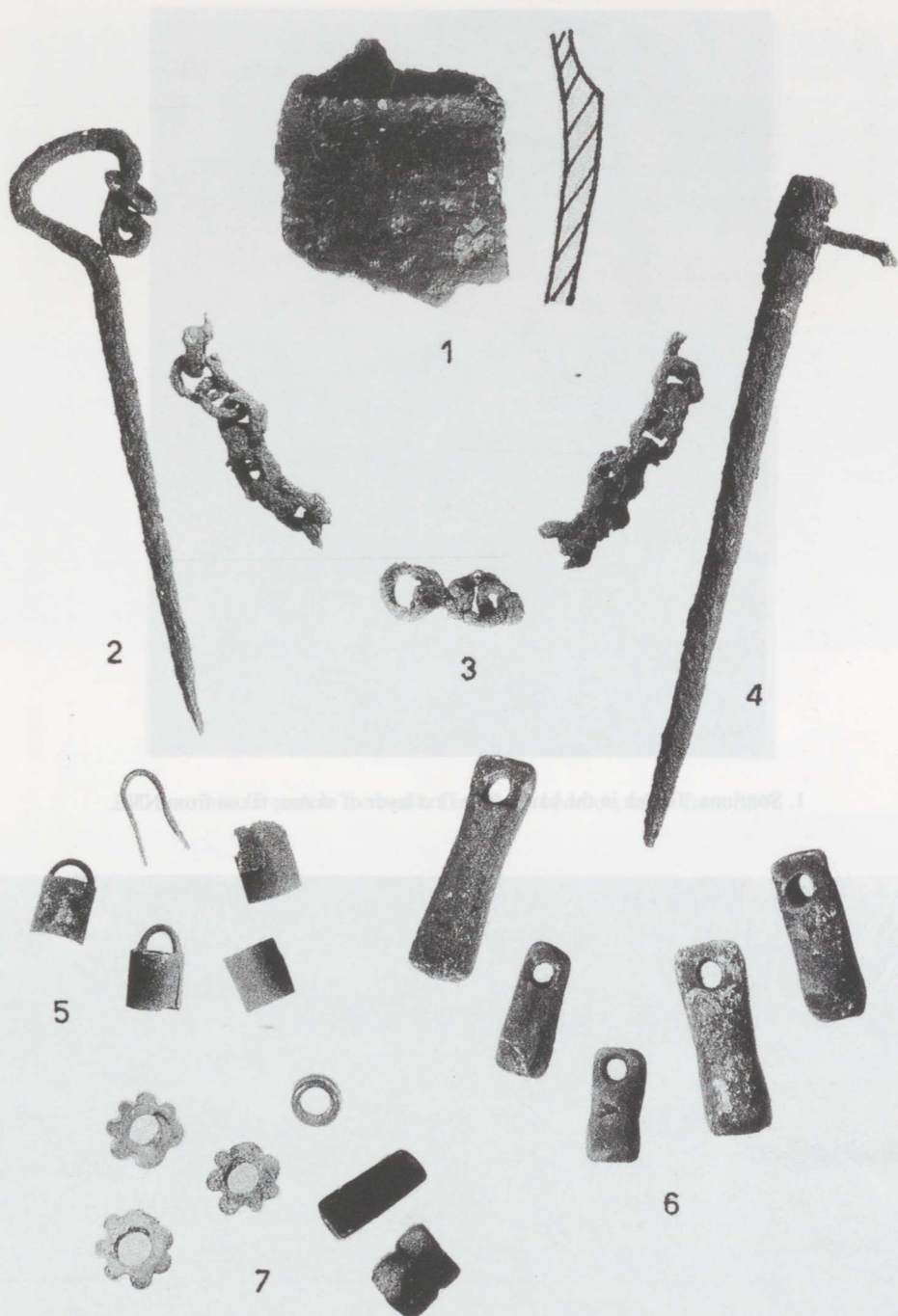
Trench in a long baulk at Tōgu.



Trench in a long baulk of strip fields at Vöhma Tandemäe.



Finds of the Tõnija Tuulingumäe *tarand*-grave. Group I. 1 potsherd, 2-5 crook-shaped pins, 6 pin of a simple fibula, 7 spiral finger-ring, 8 tweezers, 9, 10 belt hooks (AI 6066: 64, 264, 269, 223, 221, 68, 189, 235, 4). 2-5, 8-10 iron; 6, 7 bronze. All 1 : 1.



Finds of the Tõnija Tuulingumäe *tarand*-grave. Group II. 1 potsherd, 2, 3 crook-shaped pin with a chain, 4 pin with a profiled head, 5 bucket-like pendants, 6 amber pendants, 7 glass beads (AI 6066: 182, 151, 152, 123, 268, 168). 2–4 iron, 5 bronze. All 1 : 1.



1. Soorinna. Trench in the baulk. The first layer of stones, taken from NNE.



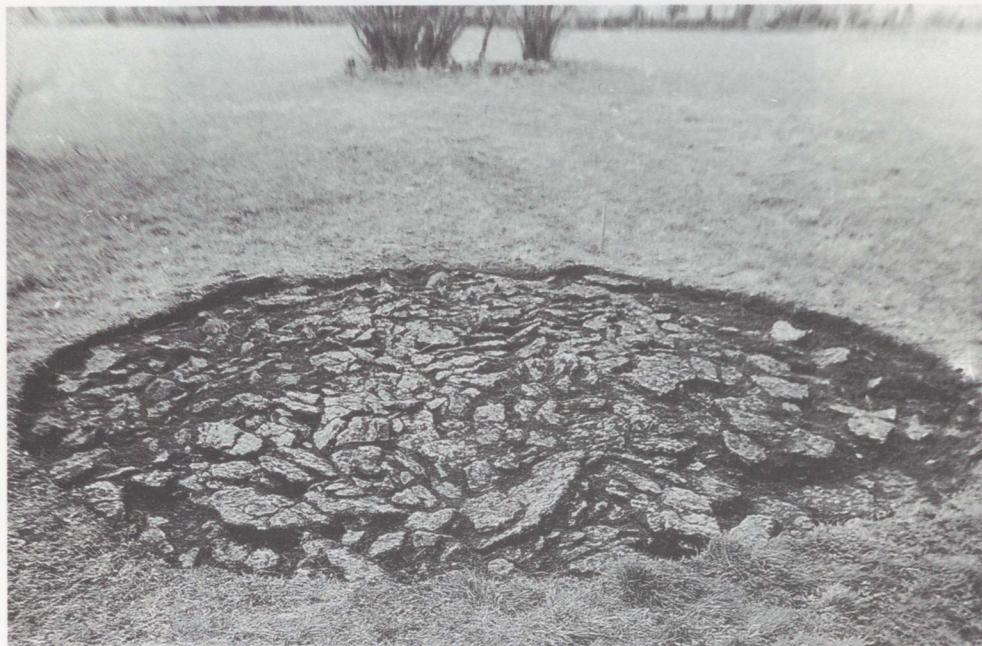
2. Soorinna. Clearance cairn. The first layer of stones, taken from SE.



1. Soorinna. Trench in the baulk. Limestone bedrock, taken from SSW.



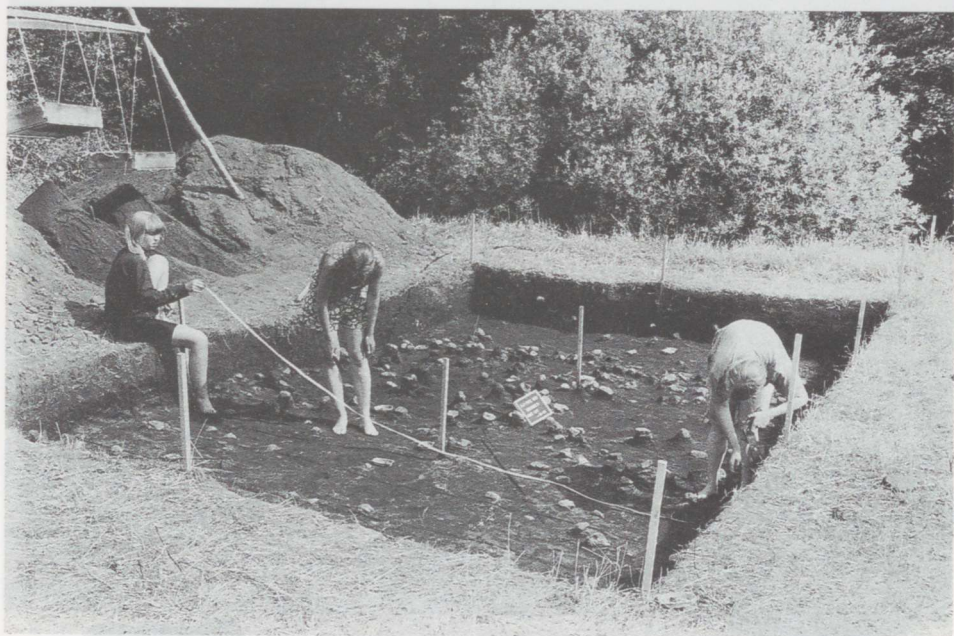
2. Soorinna. Clearance cairn. Limestone bedrock, taken from SSE.



1. Muuksi. Clearance cairn No. 1. Second layer of stones, taken from N.



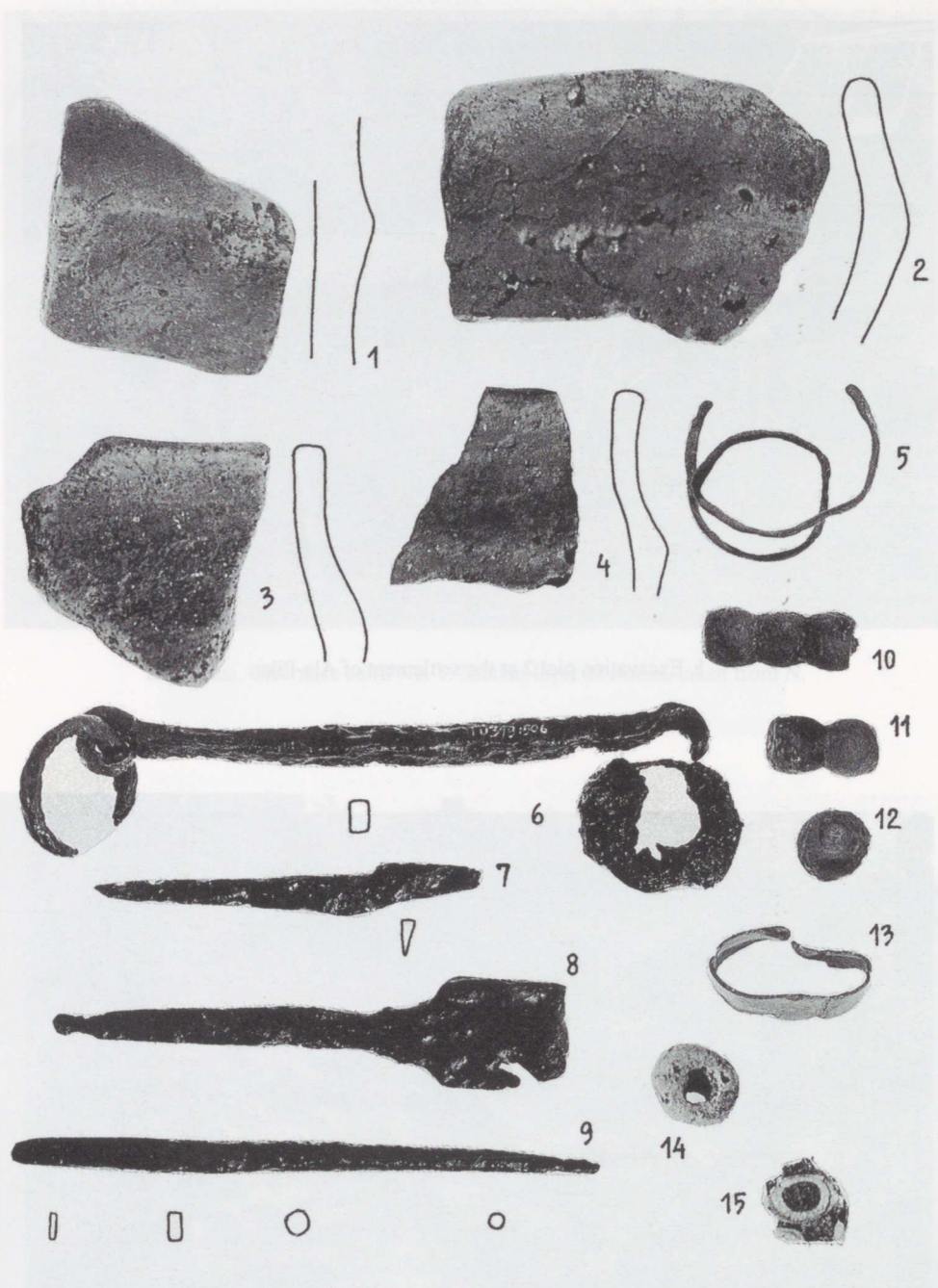
2. Muuksi. Clearance cairn No. 2. First layer of stones, taken from W.



1. Excavation plot 2 at the settlement of Ala-Pika.



2. Remains of a primitive stove or a fire pit at excavation plot 2 of Ala-Pika.



Finds from Ala-Pika: 1-4, 6-9, 13-15 from the settlement; 5, 10-12 from the stone setting. 1-4 pottery, 5 ring, 6 trespas, 7, 8 knives, 9 awl, 10-12, 14, 15 beads, 13 ring. TŪ 319: 404, 499, 256; 271; 320: 46; 319: 506, 407, 367, 498; 320: 72, 106, 87; 318: 104; 319: 532, 198. 1-4, 14 clay, 5, 10-13 bronze, 6-9 iron, 15 glass. 1-5, 10-13 - 1 : 1; 6-9 - 2 : 3; 14, 15 - 2 : 1.

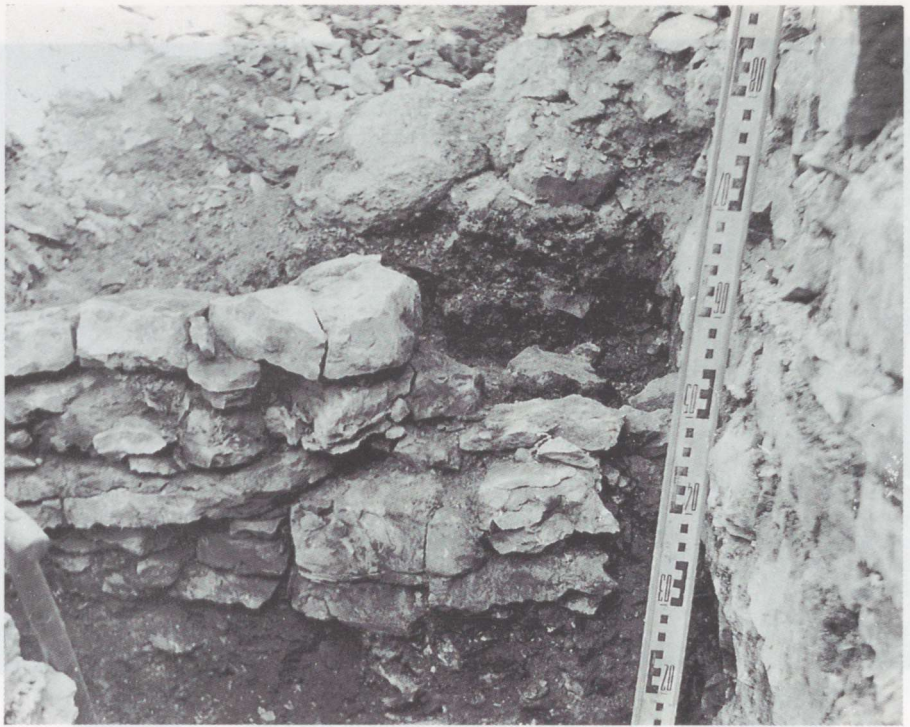
1. Munkai. Clearance cairn No. 2. First layer of stones, taken from W.



1. Trial plot at the stone setting of Ala-Pika.



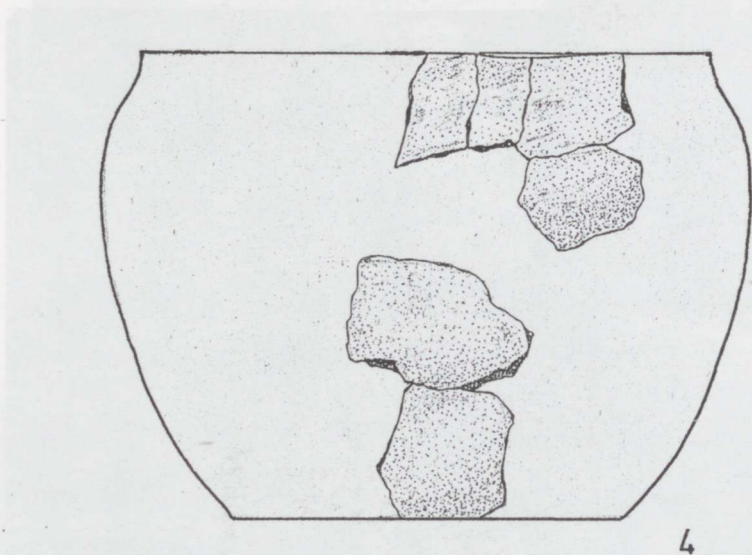
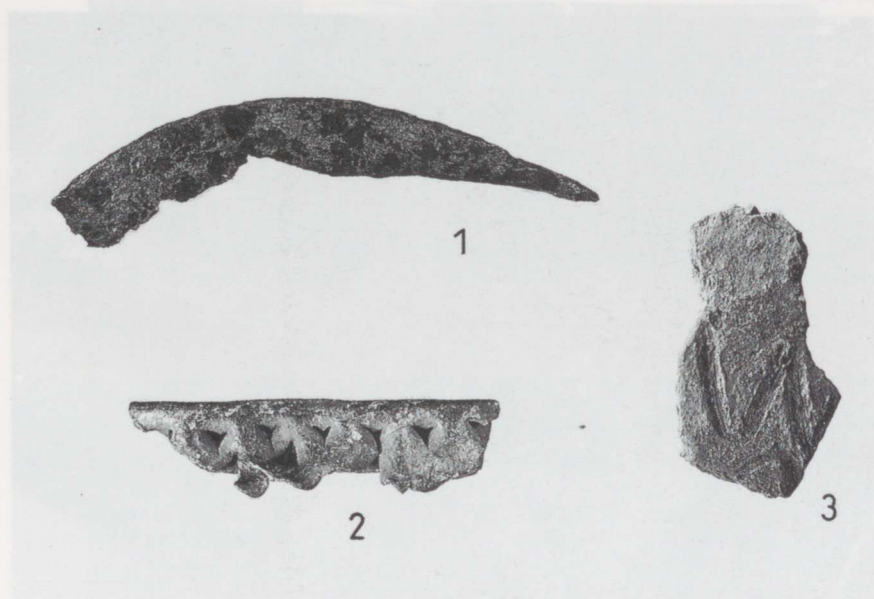
2. Trial plot at the stone setting of Ala-Pika; 2nd layer of stones.



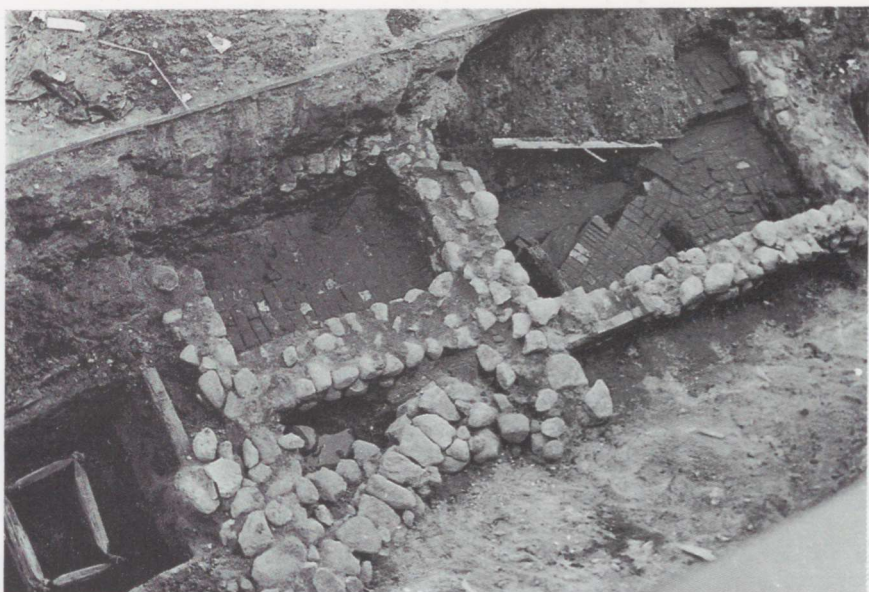
1. Lihula. Mauerüberrest der Estenburg.



2. Lihula. Koservierte Mauern.



Funde von Proosa. 1 Sensefragment, 2 Beschlagesfragment, 3 Keramik, 4 rekonstruiertes Tongefäß. (TLM 24613: 176; 24616: 161; 24613: 66–69). 1 Eisen, 2 Bronze. 1 – 1 : 2; 2, 3 – 1 : 1; 4 – 2 : 5).



1. Тарту, ул. Ванемуйзе. Остатки каменного фундамента здания. Вид с северо-запада.



2. Тарту, ул. Ванемуйзе. Юго-западный участок раскопа. Вид с юго-запада.



1. Тарту, ул. Ванемуйзе. Остатки чанов. Вид с запада.



2. Тарту, ул. Ванемуйзе. Остатки колодца. Вид с севера.



1. Тарту, ул. Ванемуйзе. Остатки заборов. Вид с юго-запада.



2. Тарту, ул. Ванемуйзе. Остатки колодца и ограды. Вид с северо-запада.



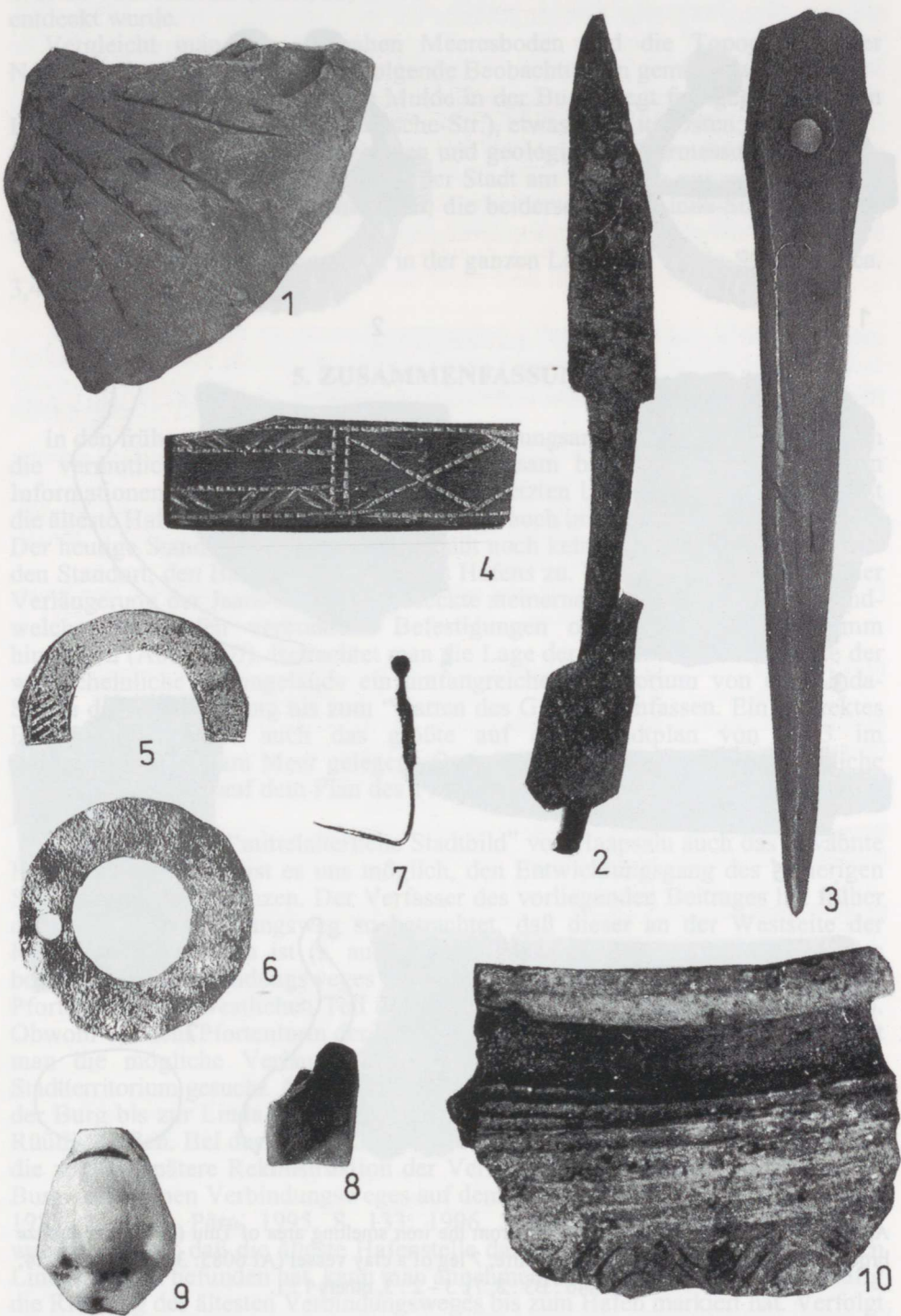
1. Тарту, ул. Ванемуйзе. Деревянное сооружение. Вид с юго-запада.



2. Тарту, ул. Ванемуйзе. Остатки ограды. Вид с юго-запада.



Тарту, ул. Ванемуйзе. Вещевые находки: 1 черепок, 2 острог, 3 игральная кость, 4 стилус, 5 фигурная рукоять ножа, 6 подвеска, 7 бубенчик, 8 подковообразная фибула. (ТМ 2126/А51: 4906/4, 5511, 5386, 5305, 5306, 4912, 4878, 5387). 1 - 2 : 3, 2 - 2 : 5, 3, 4, 6, 7 - 1 : 1, 5 - 9 : 5, 8 - 2 : 3.



Тарту, ул. Ванемуйзе. Вещевые находки: 1 фрагмент крышки глиняного сосуда, 2 нож, 3 шило, 4 фрагмент браслета, 5 фрагмент фибулы, 6 фибула, 7 булавка, 8 янтарная бусина, 9 бусина из раковины каури, 10 черепок. (ТМ 2126/А 51: 5815, 5783, 5033, 5052, 5170, 5817, 5258, 5213, 5027, 5680). 1, 2 - 2 : 3, 3-10 - 1 : 1.



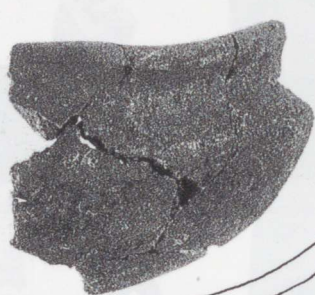
1



2



3



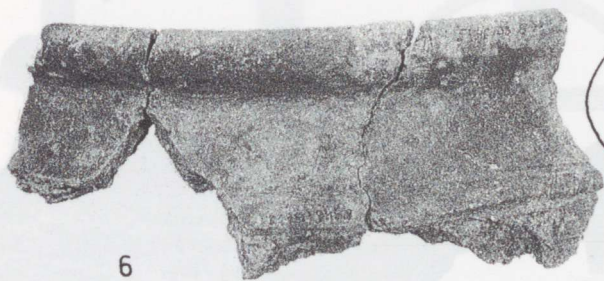
4



5



7



6



Artefacts from Kärla Lihulinn (1-5) and from the iron smelting area of Tuiu (6, 7). 1, 2 bronze brooches, 3 iron plate, 4, 6 pottery, 5 knife, 7 leg of a clay vessel (AI 6085: 31, 37, 16, 10, 24; AI 5446 : B3 : 8, 7). 5 - 2 : 3, others 1 : 1.

Voruntersuchungen auf dem ufernahen Territorium des Parkes eine Senkung im Westen vom Kursaal (Abb., XI) und zwischen den Linda- und den Vee-Straßen entdeckt wurde.

Vergleicht man den ufernahen Meeresboden und die Topographie der Nordseite der Halbinsel, können folgende Beobachtungen gemacht werden:

– die südöstlich-nordwestliche Mulde in der Bucht liegt fast gegenüber dem Ende der Linda-Straße (ehem. Deutsche-Str.), etwas mehr im Osten;

– die Angaben der archäologischen und geologischen Vermessungen zeigen, daß die fast 2 m dicke Kulturschicht der Stadt am weitesten nur auf einer recht engen Strecke bis an die Bucht reicht, die beiderseits die Linda-Straße entlang verläuft;

– die natürliche Grundlage sank in der ganzen Länge der Linda-Straße um ca. 3,4 m oder um 2°.

5. ZUSAMMENFASSUNG

In den früheren Übersichten über die Forschungsarbeiten in Haapsalu hat man die vermutlichen Hafenstellen nicht gemeinsam behandelt. Der Mangel an Informationen war ein Grund dazu. Wie die letzten Untersuchungen zeigten, ist die älteste Hafenstelle sowohl im östlichen als auch im nördlichen Teil zu suchen. Der heutige Stand der Untersuchungen läßt noch keine genaue Feststellung über den Standort, den Bau und das Alter des Hafens zu. Und doch könnte die in der Verlängerung der Jaani-Straße aufgedeckte steinerne Aufschichtung auf irgendwelche mit Hafen verbundene Befestigungen oder auf den Hafendamm hinweisen (Abb., VIII). Betrachtet man die Lage der beiden Gelände, könnte der wahrscheinliche Hafengelände ein umfangreiches Territorium von der Linda-Straße die Küste entlang bis zum "Garten des Grafen" umfassen. Ein indirektes Beweisstück könnte auch das größte auf dem Stadtplan von 1683 im nordöstlichen Teil am Meer gelegene Quartal sein. Ebenda ist das nordöstliche Ufer der Halbinsel auf dem Plan des 17. Jahrhunderts gut aufgegliedert (Abb., 2; Pärn, 1994b).

Fügt man in das "mittelalterliche Stadtbild" von Haapsalu auch das erwähnte Hafengelände hinzu, ist es uns möglich, den Entwicklungsgang des bisherigen Straßennetzes zu ergänzen. Der Verfasser des vorliegenden Beitrages hat früher den ältesten Verbindungsweg so betrachtet, daß dieser an der Westseite der Kirche vorbeigelaufen ist (s. auch Raam, 1982a, S. 15). Auf die Achse des betrachteten Verbindungsweges wies die gegenübergestellte Lage der Pfortentürme im westlichen Teil der Burg hin (Abb., II:A; Pärn, 1995, S. 133). Obwohl vor dem Pfortenturm der Nordseite der Burg die Dunkelgasse endete, hat man die mögliche Verlaufsrichtung des Verbindungsweges nicht auf dem Stadtterritorium gesucht. Auf dem Stadtplan von 1683 verlief die Dunkelgasse von der Burg bis zur Linda-Straße, im Süden von der Kreuzung der Linda- und der Rütli-Straßen. Bei der Entwicklung des Straßennetzes von Haapsalu prävalierte die zeitlich spätere Rekonstruktion der Verzweigung des direkt östlich von der Burg verlaufenen Verbindungsweges auf dem städtischen Territorium (Härmson, 1989, 1. Aug.; Pärn, 1995, S. 133; 1996, S. 154). Betrachtet man für recht wahrscheinlich, daß die älteste Hafenstelle der Stadt sich am Ende der späteren Linda-Straßen befunden hat, kann man annehmen, daß die Dunkelgasse vorläufig die Richtung des ältesten Verbindungsweges bis zum Hafen markiert hat. Verfolgt man die Höhenlinie der heute 2 m dicken Kulturschicht, so muß die Dunkelgasse entlang deren Nordseite verlaufen sein. Nach der Herausbildung des geometrischen Straßennetzes hat die Straße allmählich ihre bisherige (vermutlich zentrale) Bedeutung eingebüßt, worauf der spätere Name "Dunkel" hinweisen könnte. Neue Straßen, die bis zum Hafen führten, wurden die Linda- und die Jaani-Straßen.

Zum Schluß müßten noch die Erörterungen über die früheren Funktionen der zwischen der Linda- und der Jaani-Straßen gelegenen Nikolaikirche erwähnt werden (Abb., IX). Das Kirchengebäude hat man wie einen früheren Speicher betrachtet. Darauf weist die für eine Kirche ungewöhnliche nördlich-südliche Richtung des Baus hin. Die Kirche wurde erstmalig 1524 erwähnt (Jaago, 1989, S. 25). Im Zusammenhang mit der Renovierung der Kirche in den 1970er Jahren hat man hinter der Kanzel (an der Seite der Jaani-Str.) zwei große nebeneinander stehende Türöffnungen aufgedeckt. Im Jahre 1988 hat man im Laufe der Renovierungsarbeiten zudem noch in der Südwand der Kirche (zur Jaani-Str. hin) eine Scharfbogentüröffnung entdeckt. Leider hat man in beiden Fällen keine baugeschichtlichen Forschungen unternommen.

LITERATUR

- Härmson, P. 1989. Hapsalu Läänemere kaubanduslikus süsteemis. – Läänlane, 8.–27. Juli, 1. Aug., 3. Aug.
- Jaago, K. 1989. Haapsalu arhitektuuriajalugu XIII–XIX saj. Diplomarbeit. Bibliothek des Lehrstuhls für Archäologie an der Universität Tartu.
- Kaulitz-Niedeck, R. 1936. Aus dem ältesten Stadtbuche Hapsals. – Baltische Monatshefte, 360–363.
- Padu, T. 1995. Haapsalu Promenaadi arhitektuuriajalooline uuring ning ettepanekud ja eritingimused detailplaneerimiseks. Tallinn. Manuscript im Archiv RMA.
- Pärn, A. 1994a. Archäologische Forschungen auf dem Territorium der Stadt Haapsalu: Forschungsstand und vorläufige Ergebnisse. – Eesti TA Toim. Humanitaar- ja Sotsiaalteadused, 43, 1, 49–59.
- Pärn, A. 1994b. Neue Angaben über die frühe topographische Situation der Stadt Haapsalu und der Bischofsburg. – Eesti TA Toim. Humanitaar- ja Sotsiaalteadused, 43, 4, 396–403.
- Pärn, A. 1995. Haapsalu linna kujunemisest keskajal. – In: Ars estoniae mediæevi. Tallinn, 127–144.
- Pärn, A. 1996. Die Lage der Wehrbauten in der topographischen Situation und der Stadtplanung von Haapsalu. – Castella Maris Baltici II. Sörmländska handlingar, N 49; Lund Studies in Medieval Archaeology, N 18. Nyköping, 151–156.
- Raam, V. 1965. Haapsalus leiti keskaegne linnamüür. – Sirp ja Vasar, 10. Sept., 5.
- Raam, V. 1982a. Haapsalu piiskopilinnuse väliuurimuslike tööde I vahearuanne (1969. a.). Tallinn. Manuscript im Archiv RMA.
- Raam, V. 1982b. Haapsalu piiskopilinnuse väliuurimuslike tööde II vahearuanne (1972. a.). Tallinn. Manuscript im Archiv RMA.
- Sedman, E.-J. 1974. Lühiülevaade Haapsalu linna tekkest, kujunemisest ning arengust XIII sajandist käesoleva ajani. Tallinn. Manuscript im Archiv RMA.

ARHEOLOOGILISI JA GEOLOOGILISI TÄHELEPANEKUID HAAPSALU LINNA KESKAEGSE SADAMAPIIRKONNA LOKALISEERIMISEL

Anton PÄRN

Seoses sidekaabli paigaldamisega Haapsalu sadama piirkonda avanes 1995. aastal võimalus uurida maapinna reljeefi ja kultuurikihi iseloomu ca 200 m pikkusel lõigul piki poolsaare idakülge (joonis). Lisaks toimusid samal aastal arhitektuuriajaloolised uuringud koos kaldareljeefi mõõdistustega Haapsalu vanalinna põhjaküljel, laheäärses piirkonnas. Nimetatud uuringute tulemused andsid lisa-informatsiooni Haapsalu keskaegsete sadamakohtade lokaliseerimiseks. Haapsalu vanimat sadamakohta tuleks otsida nii linna ida- (Jaani tänava pikenduse lõpp ja Krahvi aia idakülge) kui ka põhjaosast (Linda tänava lõpp).

Jaani tänava pikendusel paljandunud 14,5 m pikkune ja 0,8 m kõrgune kivilade võiks viidata mingile sadamaga seotud kaldakindlustusele või muulile (joonis, VIII).

Kaldaäärse lahepõhja mõõtmistulemused näitasid, et lahepõhja reljeefis on kuni 1,36 m sügavune kagu-loode-suunaline nõgu. Käesoleval ajal jääb see Linda tänava lõpust veidi ida poole. Seega võiks algne sadam hõlmata territooriumi Linda (end. Deutche) tänavast piki kallast kuni Krahvi aiani. Arheoloogiliste ja geoloogiliste tööde põhjal võib täheldada, et linna kuni 2 m paksune kultuurkiht ulatub kitsal alal kõige kaugemale lahe suunas mõlemal pool Linda tänavat.

Linnaga seotud sadamaterritoorium näitab, et endine Pime tänav markeeris vanimat ühendusteed linnusest kuni sadamani (joonis, II:A). Linna geomeetrilise tänavavõrgu kujunemisel kaotas Pime tänav oma algse, sadamasse suunduva tee tähenduse.

Vanima sadamaga on seotud arvatavalt ka Jaani (Nikolai) kiriku varasem funktsioon. Hoone planeering (põhja-lõuna suund) ja remonditöödel avastatud ukseavad kantsli taga ning kiriku lõunaseinas võiksid viidata tema kasutusele aidana (joonis, IX).

АРХЕОЛОГИЧЕСКИЕ И ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ПО ЛОКАЛИЗАЦИИ ТЕРРИТОРИИ СРЕДНЕВЕКОВОЙ ГАВАНИ В ХААПСАЛУ

Антон ПЯРН

В 1995 г. в связи с прокладкой нового кабеля в районе действующего порта в Хаапсалу появилась возможность исследовать рельеф почвы и характер культурного слоя на отрезке примерно в 200 м вдоль восточного берега полуострова (рисунок). Кроме того, в том же году параллельно с архитектурно-историческими исследованиями был произведен обмер берегового рельефа залива на северной стороне города. Результаты обеих работ дали дополнительную информацию относительно локализации территории средневековой гавани. Ее следует искать в восточной (конец ул. Яани после ее продления, восточная сторона Графского сада) и северной частях (конец ул. Линда, бывшая Deutsche) города. Каменная кладка, обнажившаяся на месте продления ул. Яани (длиной примерно 14,5 м и высотой до 0,8 м), может указывать на какое-то связанное с гаванью береговое укрепление либо на мол. Результаты обмера прибрежной части залива выявили в донном рельефе вытянутое с юго-востока на северо-запад углубление до 1,36 м, которое находится чуть восточнее конца ул. Линда. Учитывая расположение обеих территорий, можно предположить, что гавань первоначально размещалась вдоль береговой линии между ул. Линда и Графским садом. Данные археологических и геологических измерительных работ показали, что почти 2-метровый культурный слой уходит дальше всего в сторону залива узкой полосой по обеим сторонам ул. Линда.

Включив территорию гавани в схему города, можно видеть, что соединить ее с крепостью должна была бывшая ул. Пиме. Однако после формирования геометрической уличной сети надобность в этом отпала. В связи с гаванью возникает вопрос об изначальной функции церкви св. Яана (св. Николая, впервые упомянута в 1524 г.). Ее устройство в северо-южном направлении, дверные проемы за кафедрой, обнаруженные в ходе ремонтных работ, указывают на то, что здание строилось под амбар.