

ARHEOLOOGILISED
VÄLITÖÖD
EESTIS

ARCHAEOLOGICAL
FIELDWORK
IN ESTONIA

2006

Koostanud ja toimetanud
Ülle Tamla

Muinsuskaitseamet
Tallinn 2007

© 2007 Muinsuskaitseamet
Uus 18, Tallinn 10111, Eesti
National Heritage Board
Uus 18, Tallinn 10111, Estonia
www.muinas.ee

Esikaas: 2006. a Palutaja külast avastatud aardes sisalduv
hõbedatud hoburaudsõlg.

Cover: Silver-plated penannular brooch from Palutaja hoard,
discovered in 2006.

Tagakaas: Krõllid Palutaja aardest.

Back cover: Silver beads from Palutaja hoard.

Toimetuskolleegium / Editorial Board:

Ants Kraut
Friedrich Lüth
Erki Russow
Leena Söyrinki-Harmo
Toomas Tamla
Ülle Tamla
Jaan Tamm
Juris Urtāns
Kalev Uustalu
Heiki Valk

Kujundus ja küljendus:
Jaana Kool

TARTU ÜLKOOL
RAAMATUKOGU

ISSN 1406-3972

BAUSTELLENBEOBACHTUNGEN IN DER BURG UND DER ALTSTADT HAAPSALU

Erki RUSSOW und Anton PÄRN

Institut für Geschichte, Tallinner Universität (Tallinna Ülikool, Ajaloo Instituut)

Rüütli 6, 10130 Tallinn, Eesti (Estland)

erki.russow@ai.ee

Kulturministerium (Kultuuriministeerium)

Suur-Karja 23, 15076 Tallinn, Eesti (Estland)

anton.parn@kul.ee

Im Jahre 2006 erstellte das Denkmalschutzamt für die archäologische Ausgrabungen in der Altstadt und der Burg Haapsalu sieben Genehmigungen. Als Anlaß für die Feldarbeiten diente jedesmal die Anlegung von Kommunikations-trassen in unterschiedlicher Länge und Tiefe. Die Forschungsarbeiten verliefen



- 1 - Kõlakoja Straße / Kõlakoja tn
- 2 - Linda Straße – Promenaadi Straße 22 / Linda tn – Promenaadi tn 22
- 3 - Promenaadi Straße – Väike-Mere Straße 4 / Promenaadi tn – Väike-Mere tn 4
- 4 - Karja Straße – Kalda Straße / Karja tn – Kalda tn
- 5 - Bischofsburg / Piiskopilinnus
 - a - Befestigung der Innenseite der Südmauer / linnuse lõunamüüri sisekülje kindlustamine
 - b - Treppe und Leuchtung an der Südseite der Erdbefestigung / trepp ja valgustus muldkindlustuse lõunaküljel
 - b - Regenwasserabflußkanal am Haupttor / sadeveetrass Peavärava juures

Abb. 1. Die im Jahre 2006 in Haapsalu erforschten Gelände.

Jn 1. 2006. aastal uuritud alad Haapsalus.

Zeichnung / Joonis: Indrek Vainu

überwiegend als Aufsichtsarbeiten (Abb. 1) und verteilten sich je nach dem Standort folgenderweise: außerhalb der jeweiligen mit einer Ringmauer umgebenen Altstadt (Pärn 1997, Abb. 2) hat man bei vier Bauobjekten die Kulturschicht festgestellt und vermessen: in der Kõlakoja-Straße (Abb. 1: 1), im nördlichen Teil der Linda-Straße, in der Promenaadi-Straße (Abb. 1: 2) sowie in der Väike-Mere-Straße (Abb. 1: 3). Auf dem Grundstück Suur-Lossi 3 beschränkten sich die Forschungen auf die Schilderung von Grabungsprofilen, da der Ort nur von einem geringen archäologischen Interesse war.

Auf dem Gelände der mittelalterlichen Stadt wurden umfassende Ausschachtungsarbeiten in der Karja- und Kalda-Straßen durchgeführt (Abb. 1: 4), womit man die Infrastruktur der Hauptstraße und deren Umgebung modernisieren beabsichtigte. Neben den arbeitsaufwendigen Begrünungs- und Straßenarbeiten plante man auch die Anlegung von einem neuen Entwässerungs- und Wasserleitungsnetz auf einer Strecke von etwa 400 m. Da die Karja-Straße entlang der Westseite der Bischofsburg verläuft, ist es klar, daß diese Straße in der Entwicklungsgeschichte der Stadt eine bedeutende Rolle gespielt hat. Leider müssen wir aber wahrnehmen, daß eben dort die archäologischen Forschungen wegen des Über-einfalls mehrerer bedauerlichen Umstände (Druck des Immobilien-entwicklers, Gleichgültigkeit des Aufsichtsorgans, die Vielbeschäftigtheit des leitenden Archäologen mit Ausgrabungsobjekten in Tallinn) unzureichend durchgeführt wurden. Eine konkrete Stelle, wo sich der Archäologe mehr ernsthaft hätte konzentrieren müssen, ist die Ecke der Karja- und Ehte-Straßen im nordwestlichen Winkel der Burg. Auf den Stadtplänen von 1683 und 1800 befand sich dort die Dunkelgasse (Pärn 1997, Abb. 2, a-b und 27-29), die im Laufe des 19. Jahrhunderts verschwunden ist. Die in dieser Gegend gemachten Wahrnehmungen werden von einem der Verfasser des vorliegenden Beitrages aus dem Standpunkt eines Nebenbetrachters ausgelegt.

In der Bischofsburg setzten sich die im Vorjahr begonnenen Konservierungsarbeiten an der Burg sowie die Renovierungsarbeiten in der Parkanlage fort (näher: Russow 2006a, 208-214). An der Südseite der Burg bedurfte die einsturzgefährliche Innenmauer der Vorburg einer Abstützung und das Fundament benötigte die Anlegung einer neuen Vertiefung (Abb. 1: 5a). An den Abhängen der frühneuzeitlichen Bodenbefestigungen schaffte man neue Treppen, der Wallgraben erhielt eine Leuchtung (Abb. 1: 5b). Am Haupttor der Burg modernisierte man die Regenwasserabflußkanäle, wozu neue Rohrleitungen an der Innen- und Aussenseite des Tors angelegt wurden (Abb. 1: 5c). Auf diese Weise wurden diesmal auf dem Territorium der Burg keine größeren Grabungen ausgeführt und die Forschungsarbeiten waren dem Umfang nach recht bescheiden.

DIE BISCHOFSBURG

Die Innenseite der Südmauer der Vorburg

Die Befestigung der südlichen Grundmauern der Vorburg begann im Sommer 2005 (Russow 2006a, Abb. 1: 1 und 208–209) und setzte sich fort im darauffolgenden Jahr mit der Befestigung desselben Mauerabschnitts an der Innenseite der Burg (Abb. 1: 5a). Der Arbeitsplan sah die Betonierung der Grundlage des Fundaments und die Errichtung zweier massiven Stützmauern vor. Archäologisch gesehen bedeutete es die Beschreibung der früheren stratigraphischen Situation im entlang der Mauer verlaufenden 15 m langen und 1 m breiten Fundamentgraben. Erwartungsgemäß entsprachen die diesjährigen Ergebnisse dem im Sommer 2005 freigelegten Fundmaterial von der Außenseite der Südmauer: das Fundament aus 40–50 cm starken Feldsteinen war ohne Fundamentsvertiefung direkt auf die derzeitige Erdgrundlage errichtet. Vom früheren wußte man auch, daß entweder im ausgehenden 16. oder im beginnenden 17. Jahrhundert im Zusammenhang mit der Aushebung des Wallgrabens gegen die Innenseite der Burgmauer eine 50–60 cm dicke Bodenschicht angehäuft worden war. Auf Grund der im Frühjahr 2006 angelegten Suchschnitt erhielt man zusätzlich neue bedeutende Information über die frühneuzeitliche (?) Mauerstützung. Nämlich stellte es sich heraus, daß man den Suchschnitt mittels einer kleinen Stützmauer (125 x 115 x 40 cm) zu stabilisieren versucht hatte (Abb. 2). Die Abstützung entstand als Auffüllung des zerfallenen früheren Fundaments und ist zum Teil unterhalb der mittelalterlichen Mauer geblieben. Mehr oder weniger ähnliches Baufragment kam auch im östlichen Teil des Suchschnittes zum Vorschein,

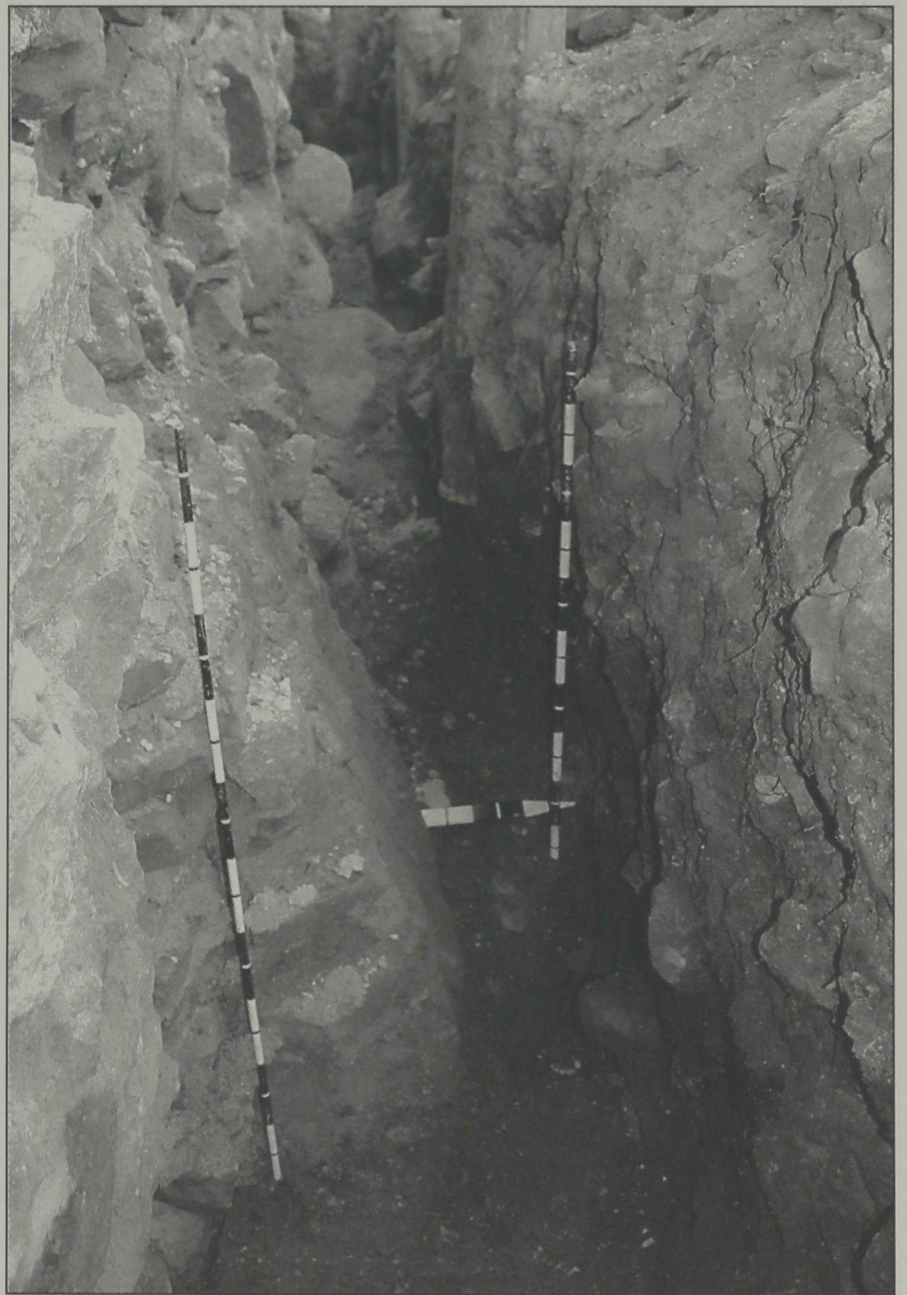


Abb. 2. Die frühneuzeitliche Stützmauer an der Südmauer der Bischofsburg.

Jn 2. Piiskopilinnuse lõunamüüri varauusaegne tugimüür. Photo / Foto: Erki Russow

aber leider ist es nicht gelungen, dessen Ausmaß genauer zu fixieren, da der größte Teil dieses Mauerwerks außerhalb der Grabungsgrenzen geblieben ist. Obwohl man bei beiden Fällen den genauen Zeitpunkt für die Reparationsarbeiten nicht genau festlegen konnte, zeigt der einheitliche Charakter des Bodens, der die Stützpfeiler umgeben hat, daß solche Arbeiten vorher unternommen wurden, als man den Boden aus dem Wallgraben an der Innenseite der Burgmauer aufgeschichtet hatte.

Die Grabungsarbeiten am Erdwall und im Wallgraben

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Parkanlage hat man im Laufe des Jahres 2006 auf die Erdbefestigungen der Vorburgen mehrere Treppen errichtet und am Abhang des Erdwalls wurde für die Elektrokabel eine neue Trasse ausgehoben (Abb. 1: 5b). In beiden Fällen handelte es sich vom archäologischen Standpunkt gesehen um unwichtige Arbeiten, denn die Forschungen der früheren Jahre hatten gezeigt, daß das Geraten von mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Baustrukturen in die Gegend außerhalb der frühneuzeitlichen Burg unwahrscheinlich ist. Dagegen der in der zweiten Hälfte des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts entstandene innere Wallgraben war in die natürliche Grund-



Abb. 3. Baufragment des in der Auffüllerde der frühneuzeitlichen Bodenbefestigung der Bischofsburg aufgedeckten Lavatoriums. Ansicht vom Süden.

Jn 3. Piiskopilinnuse varauusaegse muldkindlustuse täitekihhist leitud lavatooriumi katke. Vaade lõunasse.

Photo / Foto: Tõnis Padu

lage invertiert. Ungeachtet dessen gelang es diesmal bisher unbekannte Details aus der Baugeschichte der Burg zu dokumentieren. Zum Beispiel hat man bei der Vertiefung am östlichen Endes der südlichen Erdbefestigung in der Auffüllerde ein Fragment des mittelalterlichen Lavatoriums (Abb. 3) entdeckt und am östlichen Rand des Wallgrabens unterhalb des südlichen Anhangs der Befestigung konnte man die südwestliche Ecke eines mittelalterlichen Gebäudes freilegen. Im nord-

östlichen Ecke der westlichen Bodenbefestigung kam bei der Aushebung des Treppenaufganges ein 65 cm starker, parallel mit dem Wallgraben verlaufender Mauerabschnitt zu Tage, der seiner Lage und der Steinsetzung nach wahrscheinlich aus einem mittelalterlichen Nebengebäude stammte. Gleichzeitig fixierte man noch einmal die an der Nordseite der Erdbefestigung im Jahre 2001 freigelegte östliche Außenmauer des Gebäudes aus dem 15.-16. Jahrhundert sowie die Trennmauer zwischen der Küche und des Repräsentativraumes (Russow 2002, Abb. 3).

Regenwasserabflußkanal an der Innenseite des Haupttores

An der Innen- und Außenseite des Haupttores der Bischofsburg hat man im Laufe der letzten fünfzig Jahre zahlreiche Ausgrabungen durchgeführt, weshalb in dieser Gegend die früheren Bodenschichten ungleichmäßig erhalten sind. Doch ist es an der Außenseite des Burgtors zu Beginn der 1990er Jahre gelungen die Konstruktionen der mittelalterlichen Zugbrücke zu fixieren und die dortige Kulturschicht gründlich zu beschreiben. Die Bodenarbeiten daselbst in den Jahren 2005-2006 verliefen sehr oberflächlich und konnten den früheren archäologischen Beobachtungen nichts Neues hinzufügen. Etwas mehr informativ war die Situation im 2006 angelegten Regenwasserabflußkanal an der Innenseite des Tors (Abb. 1: 5c), wo es sich herausstellte, daß ein großer Teil der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Absichtungen im Laufe von unterschiedlichen Bauarbeiten praktisch zerstört sind. Im südlichen Teil der Trasse hat sich die Kulturschicht des 13. Jahrhunderts auf der natürlichen Grundlage im Bereich zwischen den zwei im Jahre 1960 angelegten Ablagerungsgruben teilweise erhalten. Nun hat man dort das Randfragment eines örtlichen Tongeschirrs entdeckt, das vermutlich die frühgeschichtliche Produktionsweise repräsentiert. Vor dem Tor wurde das Fragment der mittelalterlichen Zugbrücke freigelegt und auch die spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Erdprofile wurden registriert. An der Innenseite der Pforte kam die obere Steinschicht des wahrscheinlich zu Beginn des 16. Jahrhunderts im Laufe des Umbaus der Vorburg abgerissenen älteren Mauerwerks zum Vorschein. Um es bewahren zu können, beschloß man den Nebenzweig der zu erbauenden Trasse umzuleiten.

BAUSTELLENBEOBACHTUNGEN IM FRÜHNEUZEITLICHEN KÜSTENGEBIET VON HAAPSALU

Kõlakoja Straße

Die Kulturschicht in der Kõlakoja-Straße wurde in einem 30 m langen Abschnitt der Abwassertrasse untersucht (Abb. 1: 1). Diese Straße befindet sich außerhalb des mit der mittelalterlichen Stadtmauer umfaßten Territoriums, aber liegt in der Nähe eines wichtigen Verbindungsweges – der den Stadtkern und den Hafen verbindenden Suur-Mere-Straße. Die archäologische Aufsicht fand im nord-östlichen Teil der Kõlakoja Straße statt, in einer Gegend, wo im 17. Jahrhundert die Küste verlief. Daher fand man hier keine Spuren von einer mittelalterlichen Lebenstätigkeit. Die älteste durch das menschliche Bewirken entstandene Abschichtung war das an der Küstenseite der Straße entdeckte aus (max 20 cm starken) Kalk- und (max 30 cm starken) Granitsteinen gelegte Pflaster. Im westlichen Teil der Trasse begann das Pflaster mit einer dünnen kiesigen Erdschicht und endete in der Nähe der vermutlichen Küstenlinie mit großen Granitsteinen. Da man oberhalb des Pflasters keine datierbare Gegenstände freigelegt hatte – nur vereinzelte tierische Knochenfunde –, so ist die Bestimmung der Bauzeit kompliziert. Während die fragmentarisch erhaltene bis 10 cm starke Ebnungsschicht aus Grobkies und bräunlichem Sand unterhalb des Pflasters arm an Funden war, so hat die daraufliegende 10–15 cm starke Kulturschicht datierbare gegenständliche Funde geliefert. Zum Beispiel Fragmente des Tongeschirrs aus dem Zeitraum ca. 1675–1825, die auf die Möglichkeit hinweisen, daß die Auffüllschicht unterhalb des Pflasters aus der Mitte des 18. Jahrhunderts stammen könnte. Berücksichtigt man die relative Chronologie, müßte das Pflaster dann zeitlich älter sein und etwa aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, d.h. aus der Zeit als die Suur-Mere Straße eine für Haapsalu außergewöhnliche massive und kompakte Straßendecke erhalten hat, stammen (Russow 2004, 153).

Die Auffüllschicht mit den Funden aus dem 18. Jahrhundert weist auf die Tatsache, daß die frühere Verbindungsstraße ihre ursprüngliche Bedeutung einbüßen mußte und die Pflege für diese Strecke zweitrangig wurde. Kann sein, daß von Zeit zu Zeit lokale Reparaturen unternommen, indem man die Löcher auffüllte und so die Straße noch bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts passierbar war. Das Fehlen von regulären Straßenpflege bestätigt den Gedanken, daß es sich hier nicht um eine öffentliche Straße sondern eher um einen Fußweg zwischen den Grundstücken gehandelt hat. Auf den früheren Stadtplänen fehlte diese Straße und von der offiziellen Kõlakoja-Straße können wir erst seit der zweiten Hälfte

des 19. Jahrhunderts reden. Nach einer mit 1775 datierten schriftlichen Quelle befand sich auf den Grundstücken Suur-Mere 16/Promenaadi 6a ein Gemeinschaftsbrunnen. Um dazu zu gelangen mußte ein neuer Zugang angelegt werden (Lumeste 2006, 14-15). Dieselbe Quelle erwähnt, daß beim hohen Wasserstand man entlang der Küste nicht gehen konnte und deshalb man eine neue Verbindungsstraße bis zur Stadtmitte anlegen müßte. Inwiefern diese Informationen mit der heutigen Kõlakoja-Straße in Verbindung zu bringen sind, bleibt zur Zeit offen, so wie auch der Zeitpunkt, wann die vorsätzliche Idee tatsächlich realisiert wurde.

Linda- und Promenaadi-Straßen

Im Unterschied zum Beobachtungsobjekt der Kõlakoja-Straße liegt die 100 m lange Wassertrasse der Linda- und Promenaadi-Straßen (Abb. 1: 2) in einer historisch und archäologisch gesprächigen Gegend. Erstens befindet sich in der Kreuzungsstelle der Linda- und Rütli-Straßen (etwa 50 m südlich von der Trasse des Jahres 2006) das im Jahre 1996 archäologisch untersuchte Stadttor – das Deutsche Tor. Zweitens hieß Linda-Straße im Mittelalter die Deutsche Straße. Auf die beiden Tatsachen basiert sich die Vermutung, daß man durch das Deutsche Tor zum Hafen an der Nordseite der Stadt gelangen konnte. Vom geologischen Aspekt gesehen wird diese Hypothese durch die Vertiefung in der Bucht unterstützt (z.B. Pärn 1997, 39; 1996, 476-478).

Die Baustellenbeobachtungen des Jahres 2006 konnten die früheren Vermutungen betreffs des Hafens kein überzeugendes Beweismaterial liefern. In der Linda-Straße wurde an der Ostseite der Straße eine neue Wassertrasse angelegt, an der Grenze der heutigen Straße und der Grünanlage. Bei der Dokumentierung des westlichen Profils der Eingrabung konnte man mehrere neuzeitliche Straßendecken beobachten (17.-19. Jh.), aber eine deutliche mittelalterliche Kulturschicht konnte im Laufe dieser Ausgrabungen nicht festgestellt werden. Im Laufe der Zeit hat sich die Straßenachse derart geändert, daß die mittelalterliche Straßenlinie sich von der heutigen offenbar bedeutend mehr westlich befindet. Für diese Vermutung sprechen sowohl die etwas unterschiedliche Verlaufslinie der Linda-Straße in ihrem oberen und unteren Teil (vgl. Abb. 1) als auch die Forschungsergebnisse der archäologischen Ausgrabungen am Deutschen Tor im Jahre 1996, wo die Verlaufsrichtung der mittelalterlichen Straße präzisiert wurde (Pärn 1997, Abb. 4). Für die überzeugende Bestätigung dieser Behauptung braucht man jedoch zusätzliche Forschungen an der Westseite der Straße, denn z.B. bei den archäologischen Feldarbeiten im Jahre 2002 stellte es sich heraus, daß

der Verlauf der Linda-Straße der rekonstruierten Straßenlinie des 14.–15. Jahrhunderts (Russow 2003, 213 und Abb. 1–2) nicht ganz entsprach.

Auch im Abschnitt der Promenaadi-Straße ergaben die archäologischen Forschungen hinsichtlich der Suche nach der mittelalterlichen oder frühneuzeitlichen Hafenstelle keine erwarteten Ergebnisse: in den Profilen des Trassenabschnitts konnte man nur spätere Anfüllungsschichten des Küstengebietes und die Anlegung der Strandpromenade im 19. Jahrhundert fixieren. Spuren, die auf den Standort des mittelalterlichen Hafens hinweisen konnten, wurden im Laufe dieser Arbeiten nicht entdeckt. Ebenfalls weist die Ausgrabung an der Kreuzungsstelle der Linda- und Promenaadi-Straßen nicht eindeutig auf die Tatsache, daß es sich um eine vom mittelalterlichen Standpunkt gesehen wertvolle und regelmäßig gepflegte Hauptstraße handelte. Gesetzt, daß der Hafen ein wichtiger Knotenpunkt des mittelalterlichen Küstengebietes war, sollte sich von der dort hin führenden Straße eine wesentlich klare archäologische Spur erhalten sein. Dasselbe gilt auch für den Hafen selbst – mit der vorliegenden Forschungsarbeit konnte man keinen einzigen deutlichen Hinweis auf die Hafenbauten oder damit verbundene Strukturen finden. Ein ähnlich negatives Ergebnis ergaben die Baustellenbeobachtungen in derselben Gegend im Oktober 2006.

Promenaadi- und Väike-Mere-Straßen

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Wassertrasse in der Promenaadi-Straße bis zur Väike-Mere-Straße (Abb. 1: 3) erbot sich eine gute Möglichkeit die stratigraphische Situation an der ganzen Nordseite des Wohnviertels zu überprüfen und auf dieser Basis über das Vorhandensein oder Fehlen einer Hafenstelle zu erörtern. Vorgreifend kann man sagen, daß die detaillierte Untersuchung der angelegten Trassenprofile in der Promenaadi-Straße kein überzeugendes Beweismaterial über den Standort des mittelalterlichen Hafens an der Nordseite der Stadt geliefert hat. Auf Grund der neuen Grabungen stellte es sich heraus, daß wenigstens im geforschten Abschnitt die ältesten auf der natürlichen Grundlage resp. auf dem Küstenstrand gelagerten Anfüllschichten aus dem 17. Jahrhundert stammen. Nämlich entdeckte man in den unteren Horizonten der Kulturschicht mehrere Fragmente vom Ton- und Glasgeschirr mit deutlichen Reibungsspuren (darunter Fayence des 17. Jh., Steinzeug aus Frechen, Fragmente von Glasflaschen), deren glatte und matte Oberfläche vom längeren Ausgestelltsein der Scherben der Tätigkeit des Küstengewässers hinweist. Aus derselben unteren dunklen schwarzerdreichen Abschichtung mit Muschelschalen fand man auch zahlreiche Holzspäne und bearbeitete Lederstreifen. Unterhalb dieser Abschich-

tung lag eine grauliche Sandschicht mit Ziegelsteinfragmenten, offenbar eine Ablagerungsschicht – denn der Sandschicht folgte wieder eine dunkle Schicht mit Muschelschalen, Moder und vom Wasser geschliffenen Funden. Da das Fundmaterial dieser Abschichtung etwas später datiert wird (zweite Hälfte des 18. oder Beginn des 19. Jh.), kann man annehmen, daß die Ablagerungsschicht zwischen zwei Küstenschichten vielleicht in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstanden ist. Alle höher abgelagerten Schichtungen sind aber verbunden mit der intensiven Umgestaltung des Küstengebietes in die Strandpromenade um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Der Trassenabschnitt gegen die Väike-Mere-Straße wurde auf dem Gelände angelegt, das 1997 im Laufe der Rettungsgrabungen durchforscht wurde (Russow 2006b, Abb. 6, 16) und die neuen Festhaltungen an der Ostseite der Grabung haben archäologisch nichts Neues geliefert.

Somit kann man wahrnehmen, daß die archäologischen Feldarbeiten des Jahres 2006 das Vorhandensein des Hafens an der Nordseite der Stadt nicht bestätigt haben. Das Fehlen von der mittelalterlichen Kulturschicht und das zurückhaltende Vorhandensein von frühneuzeitlichen Abschichtungen im betrachteten Areal werfen jedoch neue Fragen auf. Wenn man vermutet, daß der Hafen oder der Anlegeplatz im Mittelalter im Laufe von 200–300 Jahren mindestens stabil benutzt wurde, wieso es keine Spuren von der intensiven Benutzung der Gegend oder von den Hafen/Küstenbefestigungen gibt? Wie könnte man im Lichte der neuen Untersuchungen die Notwendigkeit des Deutschen Tores an der Nordseite der Stadt begründen u.s.w. Bei Beantwortung dieser Fragen könnte als eine Hypothese die Möglichkeit dienen, daß in dieser Gegend die Fischer tätig gewesen sind. Die von ihnen errichteten leichten und verstellbaren Konstruktionen (z.B. leichte Holzbauten, zufällige Feuerstellen u.a.m.) brauchten keine derartigen Spuren im Boden zu hinterlassen, die für einen intensiv betriebenen Hafen eigen sind. Als einziges materielles Beweisstück für diese Behauptung ist zur Zeit die ältere Abschichtung der im Horizont der Wassertrasse freigelegten Kulturschicht, die neben den gegenständlichen Fragmenten auch Holzreste enthielt. Ob diese auf eine jeweilige Bootanlegestelle oder eine ähnliche Konstruktion hinweisen könnten, ist diesmal wegen der beschränkten Ausgrabungsgrenzen leider offen geblieben. Im Laufe der fernerer, planmäßigen wissenschaftlichen Forschungen könnte man auch diese Frage beantworten, denn bei der Anlegung der Trasse konnte man feststellen, daß unterhalb der massiven Anfüllerde des 19. Jahrhunderts die Spuren von einer früheren Kulturschicht recht gut erhalten sind.

ALTSTADT

Beobachtungen vom Trassenprofil in der Ehte-Straße an der Stelle der ehemaligen Dunkelgasse

Gleichzeitig mit der Legung des Steinpflasters in der Karja-Straße hat man auch die Kommunikationen unterhalb der Straßendecke erneuert. Leider hat man im Laufe dieser Arbeiten die archäologische Baustellenbeobachtung in der Ausdehnung der ganzen Straße durchgeführt. Der für die Aufsicht zuständige Archäologe, der keine Übersicht von der früheren Entwicklungsgeschichte der Stadt (und kein Interesse dafür) hatte, versäumte die westliche Grenze des nord-westlich-südöstlich verlaufenden kiesigen Bodenerhebung sowie die Pflaster-schichten einer der ältesten Straßen der Stadt, der vom nördlichen Tor der Bischofsburg angefangenen Dunkelgasse zu fixieren. Dies ist äußerst bedauerlich, denn für die Forschung einer vom historischen Stadtbild entwischenen Straße gab es eben im Frühjahr 2006 die besten Möglichkeiten. Nämlich wurden



an der Nordseite des Schwedischen Markts am Ende der Ehte-Straße, an der Kreuzung mit der ehemaligen Dunkelgasse mehrere neue Trassen angelegt, und in diesem Zusammenhang hat man im spannenden Straßenabschnitt sowohl an der Ost- als auch Westseite gegraben, wobei die Grabungsstellen bis 3 m voneinander verliefen. Die beiden Trassen endeten am Rande der die Altstadt markierenden Bodenerhebung.

Nur dank einem glücklichen Zufall ist es A. Pärn gelungen die beiden

Abb. 4. Das Profil der Karja-Straße im Abschnitt der vermutlichen Dunkelgasse.

Jn 4. Karja tn profiil oletatava Pime tn lõigul.

Photo / Foto: Anton Pärn

Trassenabschnitte in der Ehte-Straße zu fotografieren, dabei an der Ostseite nur beschränkt bis zur Auffüllung der Trasse. An der Ostseite der Straße reichte die Stärke der unterschiedlichen Anfüllschichtungen bis ca. 0,8 m (Abb. 4). Besonders gut ließ sich die auf der natürlichen Grundlage (Kies, Sand) liegende 20–30 cm starke Kiesschichtung von rotbrauner Farbe und dichter Zusammensetzung beobachten. Höher lag eine ca. 20 cm starke kohlschwarze humushaltige Erdschicht, darüber aber eine bis 10 cm starke gelblichbraune Sandschicht. Über dieser Abschichtung befanden sich bis 20 cm starke mit Humus vermischte kiesige Straßenpflasterungsschichten neuzeitlicher Herkunft. Die interessanteste von den Abschichtungen war die untere rostfarbige Kiesschicht, was eine hergeführte Pflasterschicht sein konnte. Dem Anschein nach setzte sich eine ähnliche Abschichtung in der nördlichen Richtung fort, aber bei einer zur Hälfte zugeschütteten Trasse war es nur auf einer Strecke von 1 m zu verfolgbare.

In einem 20 m langen Abschnitt gelang es das Horizont an der westlichen Straßenseite zu beobachten. Gleichzeitig reichte die Trasse dort nicht so weit nördlich als an der Ostseite der Straße. An der Westseite konnte man visuell 2 bis 3 kiesige Pflasterungsschichten mit dichter Konsistenz unterscheiden, deren Gesamtstärke ca. 40 cm betrug. Unterhalb der Pflasterungsschichten lag eine grobkiesige und sandhaltige natürliche Grundlage.

Auf Grund der knappen Beobachtungen kann man vermuten, daß die rotbraune untere Kiesschicht an der Ostseite der Ehte-Straße mit dem am nördlichen Burgtor begonnenen Verbindungsweg im Zusammenhang zu bringen ist. Eine Pflasterungsschicht mit ähnlicher Konsistenz und Tiefe konnte an der Westseite der Ehte-Straße nicht festgestellt werden. Vermutlich bog der Verbindungsweg auf die Bodenerhebung, wo im Mittelalter sich der Stadtkern befunden hat. Auf dem Stadtplan von 1683 mündete die Dunkelgasse trichterförmig vor dem nördlichen Tor, was wahrscheinlich die spätere Entwicklung des Straßennetzes von Haapsalu widerspiegelte.

ZUSAMMENFASSUNG

Obwohl die archäologischen Forschungen von 2006 ihrem Umfang nachrecht zurückhaltend waren, haben fast alle untersuchten Objekte neue Informationen über die Entwicklungsgeschichte der Stadt und der Burg vermittelt. Bedauerlicherweise müssen wir aber wahrnehmen, daß die intensive Entfaltungstätigkeit vom Standpunkt der Geschichtsforschung auch negative Probleme mit sich bringt: immer häufiger wird bei den Grabungsarbeiten im historischen Stadtkern

die Anforderung nach archäologischen Forschungen ignoriert. Leider handelt es sich nicht immer mit der Unwissenheit des Auftraggebers, sondern bei so manchem Fall verhält sich selbst der Baustellenbeobachter oder der Ausführer der archäologischen Forschungen gleichgültig zur Zerstörung der Kulturschicht. Im Resultat einer derartigen Ignoranz und Versäumung der Arbeitsaufgaben, das wir auch 2006 in Haapsalu bei den Ausgrabungen in der Karja-Straße erleben mußten, kann so manches wertvolles Detail der örtlichen Geschichte für immer verlorengehen.

Literatur

Lumeste, A. 2006. Vesi Haapsalus läbi sajandite. Haapsalu.

Pärn, A. 1996. Archäologische und geologische Beobachtungen bei der Lokalisierung des mittelalterlichen Hafengeländes der Stadt Haapsalu. – TATÜ, 45: 4, 472–479.

Pärn, A. 1997. Haapsalu linn Saare-Lääne piiskopkonna keskuste kujunemisloos. – Läänemaa Muuseumi toimetised, I. Haapsalu, 26–48.

Russow, E. 2002. Archäologische Forschungen in der Bischofsburg zu Haapsalu im Jahre 2001. – AVE, 2001, 121–134.

Russow, E. 2003. Archäologische Rettungsgrabungen in Haapsalu. – AVE, 2002, 212–222.

Russow, E. 2004. Weitere Forschungen in der Stadt und Burg Haapsalu. – AVE, 2003, 148–159.

Russow, E. 2006a. Verschiedene Dokumentationsarbeiten in Haapsalu. – AVE, 2005, 207–218.

Russow, E. 2006b. Importkeraamika Lääne-Eesti linnades 13.–17. sajandil. Tallinn.

JÄRELEVALVETÖÖD HAAPSALU PIISKOPILINNUSES JA VANALINNAS

Erki RUSSOW ja Anton PÄRN

2006. a toimusid Haapsalus arheoloogilised uurimistööd kuuel objektil (jn 1). Väljapool linna keskaegset tuumikut fikseeriti mitmetes trassikaevetes kultuurkihi ladestusi Kõlakoja (jn 1: 1), Linda-Promenaadi (jn 1: 2) ja Promenaadi-Väike-Mere tänaval (jn 1: 3). Suur-Lossi tn 3 kinnistule tehtud sissekaeve osutus arheoloogiliselt väheinformatiivseks. Piiskopilinnuse lääneküljel asuva Haapsalu peatänav - Karja tn - rekonstrueerimisega kaasnenud arheoloogilised uuringud (jn 1: 4) eeldasid välitöid u 400 m pikkusel lõigul, kuid kuna järelevalveks kohale kutsutud arheoloog jälgis kaevetöid episoodiliselt, ei saa pidada neid uuringuid rahuldavaks. Piiskopilinnuses jätkati 2005. a alustatud töödega. Müüri toestamiseks kaevati linnuse lõunamüüri siseküljele (jn 1: 5a) u 15 m pikkune ja 1 m laiune kraav. Varauusaegsetel muldvallidel ning samaaegsetel vallikraavidel (jn 1: 5b) tuli teha arheoloogilist järelevalvet uute treppide ja pargivalgustuse ehitamisel. Peavärava siseküljel (jn 1: 5c) uuriti sadevee uue äravoolusüsteemi paigaldamiseks kaevatud kraavi.

Piiskopilinnuse lõunamüüri siseküljel tehti kindlaks, et enne vallikraavi kaevamisega seotud pinnase kuhjamist vastu linnusemüüri on toimunud keskaegse aukliku vundamendi toestamine tugimüüriga (jn 2). Linnuse varauusaegse muldkindlustuse ja vallikraavide uurimise olulisemaks tulemuseks oli keskaegse lavatooriumi (jn 3) avastamine lõunapoolse valli idaotsas ning sama valli kagunurgast seni teadmata hoone müürifragmendi leidmine. Kui muldkindlustuse ja vallikraavide trasside juures tehtud järelevalvetöö ei lisanud juba varem teadaolnule olulist lisa, siis Peavärava siseküljel satuti ilmselt tõstesilla tugikonstruktsiooni jäänustele ning idapoolse eeslinnuse varasema ehitusetapiga seotud müüridele. Ühtlasi selgus, et värava juures olnud kultuurkiht on viimaste aastakümnete jooksul toimunud kaevetöödega suures osas hävitatud.

Haapsalu varauusaegse rannikupiirkonna arheoloogiline uurimine andis järgmisi tulemusi. Kõlakoja tänaval avastati lahekaldale suunduv ja eeldatavasti 17. sajandist pärit tee. Tee kehv hooldus ja fakt, et 19. sajandist varasematel linnaplaanidel ning arhiiviallikates pole seal paiknenud tänav kohta mingeid andmeid, osutab sellele, et tegemist võis olla kinnistute vahelise mitteametliku ühendusega, millest sai üldkasutatav tänav mitte enne 19. sajandit.

Linda ja Promenaadi tänavatel 2006. a tehtud välitööd ei kinnitanud varasemate uurijate poolt esitatud oletust kõnealuses piirkonnas asunud keskaegse sadama kohta. Tänapäevase Linda tänav idaküljel tulid päevavalgele vaid varauusaegsed ladestused; Promenaadi tänav sissekaeve koosnes aga valdavalt 19. sajandil promenaadi rajamisega seotud täitekihtidest. Mõlemal tänaval ei täheldatud midagi sellist, mis võiks osutada keskaegse sadamalinna ühele peamisele elusoonale - ühtegi korralikult hooldatud tänavasillutist ega sadamale iseloomulikku rajatist siin ei avastatud. Linda tänaval toimunud uuringute kesised tulemused tulenevad varauusajal toimunud tänavajoone muutusest. Promenaadi tänav trassilõigu tagasihoidlikud uurimisresultaadid on sadamakoha seisukohast raskemini seletatavad. Abi ei olnud ka trassipikendusest Promenaadi tänavalt Väike-Mere tänavani. Nende tööde käigus dateeriti rannaliival paiknev vanem kiht 17. sajandiga. Ka mõned hilisemad ladestused viitasid sellele, et kuni 18. sajandi teise pooleni oli nimetatud kohas tegemist vee ja maa piiril paiknenud avatud tsooniga: leiti arvukalt vee poolt lihvitud keraamika- ja klaasikatkeid ning rannale tüüpilisi merekarpe. Seevastu ehitiste vms jäänuseid, mis oleks osutanud sadamale või ranna intensiivsemale kasutamisele, ei avastatud. Kas sellest piisab varem esitatud sadamakoha hüpoteesi ümberlükkamiseks on siiski küsitav, kuid siinse piirkonna arenguloo tõlgendamine väärrib edaspidi kindlasti ka alternatiivsete oletuste väljapakkumist.

Karja tänava rekonstrueerimisel sattus siinse artikli üks autoritest (A. Pärn) Haapsallu ajal, mil kaevetööd linnuse loodeküljel asunud vanima tee – Pime tänava asukohas olid juba lõpusirgel. Nüüdsest linnapildist kadunud tänava ladestuste uurimiseks olid 2006. aasta kevadel parimad võimalused, mida järelevalvetöid teinud arheoloog ei kasutanud. Trassi sissekaevet õnnestus A. Pärnal jälgida ja pildistada vahetult enne trassi kinniajamist. Fotode (jn 4) ja põgusa vaatluse põhjal võib oletada, et üks alumistest ladestustest – punakaspruuni värvusega kruusakiht – oli keskaegse Pime tänava tasand.