

# Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock

---

Herausgegeben von Antje Strahl  
und Reno Stutz im Auftrag des  
Vereins für Rostocker Geschichte e.V.

Band 37



HINSTORFF

**Wolfgang Steusloff**

## **Zur mittelalterlichen Rostocker Nehrungsdurchfahrt mit Seehafen, Turm und Danskeborg**

Der vorliegende Beitrag basiert auf der „Expertise zur spätmittelalterlichen Rostocker Nehrungsdurchfahrt zwischen See und Brei-ling, zum mittelalterlichen Rostocker Seehafen und zum Turm bzw. zur Danskeborg von 1312“ (Steusloff, 2020) und der Bilanz „Erste Prospektionsergebnisse zum Rostocker Turm und zur Danskeborg (1312–1322)“ (Steusloff, 2020). Beide unveröffentlichten Arbeiten sind 2023 dem Archiv der Hansestadt Rostock übergeben worden.

### **Zur Geschichte des Alten Fahrwassers und zur Forschungsgeschichte**

Die Überlieferungen der Urkunden und Chroniken, die von den im frühen 14. Jahrhundert ausgetragenen Kämpfen zwischen dem von deutschen Fürsten unterstützten Dänenkönig Erich Menved und den Rostockern um die Kontrolle der Hafenzufahrt im Warnow-Mündungsgebiet künden, sind von Friedrich Barnewitz in der „Geschichte des Hafenorts Warnemünde“ zusammengefasst worden. Ausführlicher informiert darüber die 1925 erschienene 2. Auflage des Buches,<sup>1</sup> nachdem der Archivar und Heimatforscher

---

1 Vgl. BARNEWITZ, Friedrich: Geschichte des Hafenorts Warnemünde, 2. Aufl., Rostock 1925.

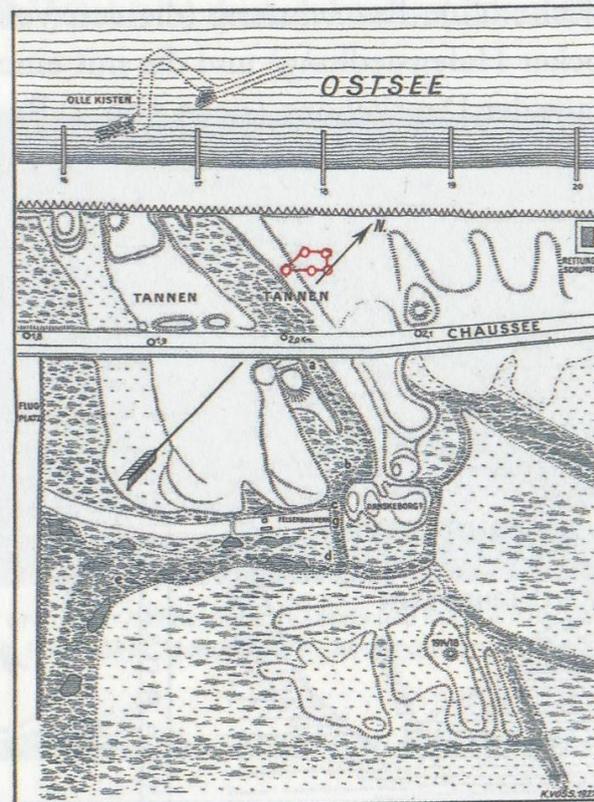
Dr. Ludwig Krause 1923 die Ergebnisse seiner Forschungen und seine Interpretation der archivierten Quellen veröffentlicht hatte.<sup>2</sup> Bis dahin war man einhellig der Meinung, dass die umkämpfte Warnow-Mündung nur der heutige Alte Strom sein könne. Selbst die westliche Grenze der Rostocker Heide, die sich urkundlich bis „zum östlichen Ufer oder zum Wasser des Flusses Warnemünde“ erstreckt,<sup>3</sup> sah man am Alten Strom. Aber Krause und der von dessen Arbeiten zu noch intensiveren Forschungen angeregte Lehrer Dr. Kuno Voß konnten anders argumentieren. Das führte dazu, dass seither bezüglich des ältesten Rostocker Seehafens und der Nehrungsdurchfahrt zwischen See und Breitling im Wesentlichen zwei unterschiedliche Auffassungen vertreten werden: Einerseits sollen es stets das heutige Warnemünde und der Alte Strom gewesen sein, andererseits zuvor eine Siedlung und eine einstige Durchfahrt zwei Kilometer weiter östlich. Letztere ist als „Altes Fahrwasser“ mit einem „Alten Tief“ sogar bildlich und schriftlich überliefert. Die Position der dazugehörigen Bauwerke, von denen die Archivalien künden – insbesondere der Rostocker Turm (1312) und dessen Erweiterung zur Danskeborg (1312 bis etwa 1323) sowie der Hafen der Rostocker, der ihnen 1264 mit allen Rechten übertragen worden war –, wurde nach der jeweiligen Ansicht gemutmaßt, aber entsprechend der schriftlichen Überlieferungen übereinstimmend an einem östlichen Ufer der Warnow-Mündungen. Für diejenigen, die der Ansicht sind, dass der Rostocker Schifffahrtsweg schon immer durch den seit 1903 so genannten Alten Strom geführt hat, bedeutet das, dass es bis zum Verkauf des landesherrlichen Ortes Warnemünde an die Stadt Rostock (1323) dort zwei Häfen gege-

2 Vgl. KRAUSE, Ludwig: Alt-Warnemünde bei der Hohen Düne, in: Mecklenburger Warte, Nr. 58, 11.03.1923; DERS.: Die alten Warnowmündungen und der ursprüngliche Rostocker Hafen zu Warnemünde, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. 12, Jg. 1920/23, Rostock 1924, S. 1–16.

3 „Heide-Urkunde“ – Urkunde von 1252 über den Verkauf der Heide an die Stadt Rostock, in gedruckter Fassung, kommentiert und übersetzt herausgegeben vom Archiv der Hansestadt Rostock (AHR), Rostock 2002.

ben hat: einen Rostocker Hafen am Ostufer und einen fürstlichen Hafen am Westufer, obwohl diese Warnow-Mündung zu jener Zeit kaum für größere Schiffe geeignet war.

Anders gestalteten sich die Verhältnisse am Alten Fahrwasser, dessen Verlauf Voß 1927 noch vor Ort erkennen und dokumentieren konnte.<sup>4</sup> (siehe Abb. 1) Er machte auch darauf aufmerksam, dass dieser ehemalige Flussarm sogar in den Karten von Wiebeking (um 1786), Schmettau (1788) und Tarnow (zwei Karten von 1796) eingetragen ist. Hinzu kommt dessen namentliche Kennzeichnung als „Olle Fahrwater“ (Tarnow) und „Alte Fahrwasser“ (Wiebeking). Außerdem findet sich in beiden Tarnow-Karten im mittleren Teil des Alten Fahrwassers eine „Olle Düpe“, also ein Altes Tief. Auch die Karte von Neuendorff (1823) enthält außer dem exakt eingetragenen ehemaligen Grenzverlauf die schriftlichen Angaben „Alte Kisten“, „Olle Fahrwater“ (seeseitig), „Alte Düne“,



Ausgrabungen Danskeborg.

Abb. 1 / Topographische Darstellung des Alten Fahrwassers (Kuno Voß 1927). Die Danskeborg ist an ihrem nach neuesten Erkenntnissen vermuteten Standort in ihrer möglichen Größe und Kontur hinzugefügt worden (rot). Gut erkennbar ist ihre Bedeutung nahe der Flussmündung „auf dem Wall“ zwischen See und Hafen.

Flussarm sogar in den Karten von Wiebeking (um 1786), Schmettau (1788) und Tarnow (zwei Karten von 1796) eingetragen ist. Hinzu kommt dessen namentliche Kennzeichnung als „Olle Fahrwater“ (Tarnow) und „Alte Fahrwasser“ (Wiebeking). Außerdem findet sich in beiden Tarnow-Karten im mittleren Teil des Alten Fahrwassers eine „Olle Düpe“, also ein Altes Tief. Auch die Karte von Neuendorff (1823) enthält außer dem exakt eingetragenen ehemaligen Grenzverlauf die schriftlichen Angaben „Alte Kisten“, „Olle Fahrwater“ (seeseitig), „Alte Düne“,

4 Vgl. Voss, Kuno: Der Seehafen der Stadt Rostock in seiner geschichtlichen Entwicklung bis zum dreißigjährigen Kriege, in: Jahrbücher des Vereins für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 92, Jg. 1928, S. 89–172.

„Täterhorn“, „Olle Düp“ (über Land) und „Oldlings Fahrwater“ (am Breitlingsufer).

In seiner graphischen Darstellung des Alten Fahrwassers hat Voß zwei Gebiete schräg schraffiert gekennzeichnet: eine B-förmige Fläche ohne Bezeichnung (die von Voß vermutete Lage der Rostocker Hafensiedlung) und die mit einem Fragezeichen versehene Lage der Danskeborg. (siehe Abb. 2) Bodenuntersuchungen erfolgten jedoch an beiden Stellen nicht. Erst 1936, als mit einer sich



Abb. 2 / Ausschnitt aus der graphischen Darstellung der Warnow-Mündungen (K. Voß, 1927).

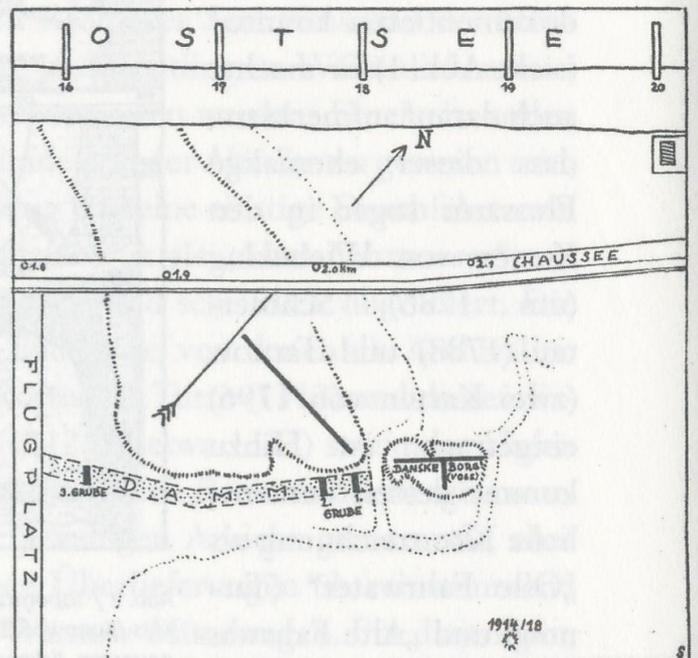


Abb. 3 / Grabungen und Sondierungen von Ludolf Fiesel 1936 (W. J. Schröder, 1938/39).

über dieses Gebiet erstreckenden Erweiterung des Flugplatzes gerechnet wurde, erfolgte auf Antrag des Historikers und Ratsarchivmitarbeiters Dr. Paul Babendererde und auf Anordnung des Rostocker Oberbürgermeisters Walter Volgmann eine Grabung, deren Ausführung Studienrat Dr. Ludolf Fiesel, späterer Leiter des städtischen Museums, übertragen wurde. (siehe Abb. 3) Fiesel untersuchte auch das Gebiet, wo Voß die einstige Burg vermutet hat, mit

negativem Ergebnis.<sup>5</sup> Die vermutete Lage des Rostocker Seehafens blieb jedoch weiterhin unbeachtet, obwohl topographische und kartographische Auffälligkeiten übereinstimmend mit den ältesten schriftlichen Quellen an eine B-förmige Struktur an der westlichen Grenze des Rostocker (Heide-)Gebietes denken lassen. (siehe Abb. 1, 2 und 4)



Abb. 4 / Altes Fahrwasser mit westlicher Grenze der Rostocker Heide (weiß) und früherem Breitlingsufer (gelb). (Luftaufnahme L. Tiepolt, PC-Grafik W. Steusloff 2013, „Turmversetzung“, 2016).

### „Maritime Kulturlandschaft Rostock – Hohe Düne“

Im Unterschied zu den landseitigen Forschungen hat die ehrenamtliche Unterwasserarchäologie in der Umgebung der ehemaligen Flussmündung östlich der Hohen Düne bereits seit Anfang der 1990er-Jahre beachtliche Ergebnisse zu verzeichnen. Dazu gehören seit der Aufhebung des militärischen Sperrgebietes nicht nur die Wiederbeachtung und die eingehende Dokumentation der altbekannten Steinkisten, deren westliche Doppelreihe der Rest einer Hafentmole sein dürfte, sondern auch deren teilweise Datierung.

5 Vgl. dazu SCHRÖDER, Walter Johannes: Wo lag der älteste Rostocker Seehafen?, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. 21, Jg. 1938/39, S. 20–28; FIESEL, Ludolf: Grabungen nach dem ältesten Rostocker Seehafen und der Danskeborg, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. 21, Jg. 1938/1939, S. 29–32.

Das Alter einiger äußerer Pfosten, die die Steinkisten in ihrer Position halten sollten, wurde auf etwa 1550 datiert. Aber diese Hölzer müssen, weil sie auswechselbar sind, nicht die ältesten sein. Zu prüfen wäre auch, ob der mittlere Teil dieser Steinkisten, der nahezu rechtwinklig zum westlichen Molenkopf verläuft, zumindest teilweise jüngeren Datums ist. Dann könnte es sich in diesem Bereich um eine Sperrung handeln, die vermutlich um die Mitte des 17. Jahrhunderts zwischen der Westmole und dem östlichen Steinkisten-Bollwerk, das aufgrund seiner fast küstenparallelen Ausrichtung wohl hauptsächlich abdriftbedingte Strandungen einsegelnder Schiffe verhindern sollte, erfolgt ist. Zu den neueren Entdeckungen gehören zwei Schiffswracks (um 1300, um 1700), ein etwa 50 Meter langer Steinwall nordwestlich der westlichen Steinkisten-Mole sowie eine Pfahlkonstruktion mit viereckigem Grundriss und Seitenlängen zwischen 38 und 26 Metern samt längsseits liegendem Schiffswrack nordnordöstlich der einstigen Warnow-Mündung (Datierung um 1460). 2016 kam es mit Hilfe von Wissenschaftlern des Deutschen Archäologischen Instituts sogar zur geomagnetischen Prospektion des relevanten Strandbereichs. Inzwischen wird das Küstengebiet in der Umgebung der ehemaligen Flussmündung östlich der Hohen Düne seitens der Gesellschaft für Schiffsarchäologie e. V. als „Maritime Kulturlandschaft Rostock – Hohe Düne“ bezeichnet, womit eine erfreuliche Entwicklung betont wird, die ehrenamtlich tätigen Forschungstauchern zu verdanken ist.<sup>6</sup>

---

6 Vgl. dazu SIEGEL, Martin; POHL, Henrik; SCHUFFENHAUER, Ingo: Maritime Kulturlandschaft Rostock – Hohe Düne. Arbeitspapier MARKUR zur Erforschung und Visualisierung des Fundkomplexes Hohe Düne im Zusammenhang mit der geschichtlichen Entwicklung des Rostocker Hafens und historischer Küstenschutzmaßnahmen, Rostock 2014 (unveröffentlicht); NITTEL, Isabel Therese: A pole-structure and a wooden shipwreck in the Baltic Sea, in: *Skyllis*, Zeitschrift für maritime und limnische Archäologie und Kulturgeschichte, Heft 2, 2015, S. 183–188; DIES.: An underwater pole-structure and a wooden shipwreck in Hohe Düne, Rostock, Germany. A scientific investigation of remains and sources. Master's thesis, University of Southern Denmark, Esbjerg 2016; DIES.: Eine Pfahlstruktur und ein hölzernes Schiffswrack vor der Rostocker Hohen Düne,

## Ergebnisse der Quellenforschung seit 2012

Eine 2012 während eines Seminars an den Verfasser gerichtete Frage eines Studenten und Forschungstauchers zu den Steinkisten vor dem Alten Fahrwasser erweckte nicht nur dessen Interesse, sondern führte seither zu einer nunmehr zehnjährigen Forschung zum mittelalterlichen Schifffahrtsweg und dessen Uferbebauung. Bereits die ersten Ergebnisse der Quellenforschung und eine Ortsbegehung dürften wohl erheblich dazu beigetragen haben, dass 2018 Prof. Dr. Hans-Jörg Karlsen (Universität Rostock, Heinrich-Schliemann-Institut für Altertumswissenschaften) zusagte, mit wissenschaftlichen Mitarbeitern und Studenten eine archäologische Prospektion dieses Gebietes durchzuführen, womit auch begonnen wurde. Darüber sollten jedoch Archäologen berichten.

Die hier vorgestellten Ergebnisse der Quellenforschung des Verfassers beruhen im Wesentlichen auf der Auswertung von historischem Kartenmaterial und Chroniken. Bei der Analyse der Karten wurde schnell deutlich, dass in ihnen enthaltene relevante topographische Hinweise zum östlichen Warnow-Arm, also dem Rostocker Schifffahrtsweg und der westlichen Heidegrenze, einschließlich territorialer Besitzverhältnisse lange Zeit unbeachtet oder unbekannt geblieben sind. Erst Wilfried Steinmüller, bester Kenner der Geschichte der Rostocker Heide, erkannte vor einigen Jahren die Bedeutung des in den Karten dargestellten Verlaufs der Heidegrenze, die nach dem 1323 erfolgten Rostocker Kauf von Warnemünde und Umgebung sogar noch bis in das frühe 20. Jahrhundert eine innerstädtische Verwaltungsgrenze gebildet hat.<sup>7</sup>

---

in: Tidingsbringer, Bd. 22, 2017/18, S. 18–21; STEUSLOFF, Wolfgang: Zur Interpretation einer Pfahlstruktur aus dem 15. Jahrhundert im Seegebiet vor Warnemünde, in: Skyllis. Zeitschrift für maritime und limnische Archäologie und Kulturgeschichte, Heft 1/2, 2019, S. 85–88.

<sup>7</sup> Für wertvolle Hinweise zur westlichen Heidegrenze sowie für Kopien historischer Karten des Küstengebietes mit den Warnowmündungen ist der Verfasser Wilfried Steinmüller sehr dankbar.

An Deutlichkeit kaum zu überbieten sind die Darstellungen und schriftlichen Hinweise auf den bis 1323 bestehenden Grenzverlauf zwischen Rostocker und landesherrlichem Gebiet in den beiden Tarnow-Karten von 1796,<sup>8</sup> deren diesbezüglicher Text sich auch gestalterisch bis an das Alte Fahrwasser bzw. an die westliche Grenze der Rostocker Heide erstreckt: „Dieses Städtlein Warnemünde gehörte bis Ao. 1275 zur Herrschaft Waldemari und erstreckte sich bis an die Rostocker Heide“,<sup>9</sup> „Von hierab gehörte dieses Städtlein in Ao 1275 zur Herrschaft des Landesherrn Waldemari und ist Ao 1323 von dem Fürsten Heinrich Leo an Rostock verkauft und erstreckte sich bis hierher an Marggrafenheide.“<sup>10</sup> Auf einen weiteren, noch bedeutenderen Hinweis in den Tarnow-Karten wird weiter unten eingegangen.

Zu den bezüglich der Warnow-Mündungen bis 2015 gänzlich unbeachteten oder unbekanntem Darstellungen gehören auch zwei Karten und eine Zeichnung, die Tilemann Stella (1525–1589), einem der bedeutendsten Kartographen des 16. Jahrhunderts, zu verdanken sind: die 1552 im Auftrag von Johann Albrecht I. zu Mecklenburg erstellte erste eigenständige Karte des Landes, die leider nur noch als Kopie aus dem Jahre 1623 erhalten ist,<sup>11</sup> und die 1576 gelieferte Karte der Wasserstraßen in Mecklenburg,<sup>12</sup> die im Auftrag des Lüneburger Rates entstand. (siehe Abb. 5) Beide Karten zeigen im Mündungsbereich der Warnow eine Insel, was nichts anderes als die frühesten Darstellungen der heutigen Hohen Düne sein dürfte. Diese Insel ist von zwei (!) Mündungsarmen der Warnow umgeben,

---

8 Vgl. AHR, 3.01. Karten und Pläne (1690–2003), Nr. 1416 und Nr. 1417: Tarnow-Karten von 1796.

9 AHR, 3.01. (wie Anm. 8), Nr. 1416.

10 AHR, 3.01. (wie Anm. 8), Nr. 1417.

11 Vgl. Landeshauptarchiv Schwerin (LHAS), Kartenabteilung, Sign. 334: Stella, Tilemann: Karte von Mecklenburg 1552, Kopie von 1623.

12 Vgl. Lüneburg, Stadtarchiv und Lüneburg Museum, R 678: Stella, Tilemann: Die Wasserstraßen im Lande Mecklenburg, 1576.

von denen der breitere östlich (!) verläuft. Da es sich bei Stellas Werk von 1576 ausdrücklich um eine Karte der mecklenburgischen Wasserstraßen handelt, dürfte dem Kartographen in diesem schiffahrtsrelevanten Bereich wohl kein grober Fehler unterlaufen sein. Hinzu kommt, dass Stella Warnemünde und Umgebung aus eigener Anschauung gekannt und dieses Gebiet 1569 auch noch gesondert gezeichnet hat – ebenfalls mit zwei Flussmündungen.<sup>13</sup> Damit sollte endgültig klar sein, was unter der bislang umstrittenen

Bedeutung der Angabe „Warnow Fluß“ in der „Heide-Urkunde“ von 1252,<sup>14</sup> der Urkunde über den Verkauf des bis dahin landesherrlichen Küstenwaldes an die Stadt Rostock mit der Beschreibung des Grenzverlaufs, zu verstehen ist.

Außer dem bis in die 1930er-Jahre noch erkennbaren Verlauf des Nehrungsdurchflusses ist auch dessen Tiefe gegen Ende des 13. Jahrhunderts bekannt, was für mögliche Bohrungen im versandeten Flussbett von Bedeutung sein dürfte: 1288 vereinbarte Rötger Horn mit den Rostocker Ratsherren, dass er das Fahrwasser zwischen einem Pegel („Tonne“) im Breitling und der See auf sechs Ellen (ca. 3,50 Meter – Anm. W. S.) vertiefen und fünf Jahre für diese Tiefe sorgen wolle.<sup>15</sup>

Der mittelalterliche Rostocker Seehafen könnte sich, weil er der Stadt 1264 vom Landesherrn gesondert mit allen Rechten übertragen wurde, bis 1323 außerhalb, aber in unmittelbarer Nähe



Abb. 5 / Ausschnitt aus der „Karte der mecklenburgischen Wasserstraßen“ von Tilemann Stella (1576), Lüneburg, Stadtarchiv und Lüneburg Museum. (Foto: W. Steusloff).

13 PÁPAY, Gyula: Eine weitgehend unbekannt kartographische Darstellung der Warnow zwischen Warnemünde und Rostock aus dem Jahre 1569, in: Tidingsbringer, Bd. 21, 2016/17, S. 16–17.

14 „Heide-Urkunde“ (wie Anm. 3).

15 Vgl. Mecklenburgisches Urkundenbuch (MUB), Bd. 3, Nr. 1977.

des Rostocker Territoriums befunden haben. (siehe Abb. 4) Das würde sowohl der Topographie als auch dem in den historischen Karten eingetragenen, bis 1323 geltenden Grenzverlauf (entlang des „Walls“) entsprechen. In diesem Zusammenhang fällt das bereits genannte B-förmige Gebiet auf, das in den Karten von Wiebeking, Schmettau und Tarnow wie auch in der Graphik von Kuno Voß genau dargestellt worden ist. Bereits Voß vermutete dort den alten Rostocker Hafen, doch Grabungen oder Sondierungen erfolgten an dieser Stelle bis 2018 nicht. Für einen Großteil der Fläche käme das seit 1992 ohnehin zu spät. Selbst die mit erheblichen Erdarbeiten verbundene bauliche Erweiterung des Marine-Geländes (1992–1994), das sich seither über das Gebiet des Alten Fahrwassers erstreckt, erfolgte ohne archäologische Begleitung, und während der Bauarbeiten ausgegrabene und (ungemeldet) aus dem Weg geräumte große Natursteine eines von Voß entdeckten und nach zahlreichen Beifunden in das 17. Jahrhundert datierten Steindamms wurden an anderer Stelle ringförmig-dekorativ angehäuft.

Zwischen der vermuteten Hafensiedlung in niedriger Lage und der See befindet sich parallel zur Küste eine etwa fünf Meter hohe Düne. In historischen Karten wird sie „Alte Düne“ oder „Taterhorn“ genannt, aber Tarnow vermerkt 1796 in seinen beiden Karten zu diesem Gebiet außerdem: „Das von dieser erkauften Wiese und von jenen Warnemünder Wiesen eingeschlossene Terrain wird besonders in Hinsicht der Fischerey nach den Kauf- und Consens-Briefen benannt auf Den Wall und Damm bei den vierraden.“<sup>16</sup> Als dem Verfasser 2016 dieser Hinweis von Tarnow auffiel, war schlagartig klar, was von Kirchberg in seiner Reim-Chronik 1378/79<sup>17</sup> zum Standort des Rostocker Turms mit der Angabe „uf den wal“ meint und warum er den bestimmten Artikel verwendet hat, der ja auf einen Eigennamen bzw. Flurnamen schließen lassen kann. Doch schon die folgenden

---

16 AHR, 3.01. (wie Anm. 8).

17 Vgl. KIRCHBERG, Ernst von: Mecklenburgische Reimchronik, entstanden 1378–79, hrsg. von Christa CORDSHAGEN und Roderich SCHMIDT, Köln, Weimar, Wien 1997.

Chronisten haben diese Bedeutung nicht mehr verstanden, denn sie berichten von „einem“ Wall. Tatsächlich kann für ein Bauwerk der Rostocker zum Schutz ihres Hafens und ihres Schifffahrtsweges nur dieses Gebiet in Frage kommen. An keiner anderen Stelle – weder nordöstlich in größerer Entfernung vom Fluss noch auf landesherrlichem Boden, also auf der landeinwärts folgenden Niederung mit den Salzwiesen und am gegenüberliegenden Ufer – dürfte vor 1323 ein Turmbau sinnvoll bzw. statthaft gewesen sein. Das erklärt auch, weshalb die Grabungen und Sondierungen von Kuno Voß (um 1927) und Ludolf Fiesel (1936) auf der Suche nach der Danskeborg (vom Steinwall aus dem 17. Jahrhundert abgesehen) erfolglos geblieben sind. Sie suchten beide außerhalb des alten Rostocker Gebiets auf bis 1323 landesherrlichem Boden und zudem im niedrigen Dünen-Hinterland (Warnemünder Wiesen oder Salzwiesen genannt), weil sie nicht den in schriftlichen Quellen enthaltenen Hinweis, dass sich der Turm bzw. die Danskeborg am östlichen Ufer „auf dem Wall“ befunden hat, beachtet oder verstanden haben. Reste der 1323 abgebrochenen Befestigung sollen dort noch sechs Jahrzehnte später sichtbar gewesen sein.

Zum Rostocker Turm und zur Danskeborg werden hier die ältesten Textquellen in chronologischer Folge genannt und deren Überlieferungen sinngemäß zusammengefasst:

#### **Ernst von Kirchberg (1378/79):<sup>18</sup>**

- Turm auf der Ost-Seite zum Schutz bzw. zur Sicherung der Durchfahrt
- starker befestigter Turm aus Steinen auf dem Wall, umgeben von eichenem Bollwerk und einem Graben, in dem Koggen liegen konnten
- eine offene Seite, wo die Warnow einströmen konnte, geschützt durch einen starken Prahm
- auf dem Prahm ein „Werk“, gut bemannt mit vielen Schützen
- Reste der ehemaligen Burg (im Osten) noch um 1380 sichtbar

---

<sup>18</sup> Vgl. ebd.

### **Detmar von Lübeck (ab 1385):<sup>19</sup>**

- Erweiterungsbau um den Turm: Ummauerung des Turms mit weiteren vier „starken“/„festen“ (= steinernen ? – Anm. W. S.) Türmen, dazu Mauern und Graben
- herrliche und im Land einzigartige Burg
- um 1322 Bezahlung der Rostocker für Abbruch der Burg mit ihren fünf „festen“ Türmen

### **Hans Rudolph Schröter (1824–1826, nach einer Handschrift von 1558):<sup>20</sup>**

- Turmbau auf der Ostseite der Warnow, um den Hafen zu beschirmen
- großer, starker und hoher Turm aus Steinen, umplankt mit starken Eichenbäumen auf einem (steilen) Wall
- dazwischen ein weiter, tiefer Graben mit einem „Hals“, einem Ausgang zur Warnow, so dass im Graben zwischen Turm und Planken große Schiffe und Prähme liegen konnten
- Schiffe zur Wehr vor und im Graben am Turm

### **Arild Huitfeldt (1601):<sup>21</sup>**

- Turm als steinerner Neubau der Rostocker, nach dessen Eroberung Ausbau zur Festung
- Bau von drei weiteren Türmen, Wall und Graben

### **Werner Reinhold (1836):<sup>22</sup>**

- der Rostocker Turm war vom Abriss der Danskeborg 1323 nicht betroffen. Er soll erst während des Dreißigjährigen Krieges ab-

---

19 Vgl. LÜBECK, Detmar von: Die Lübeckischen Chroniken in niederdeutscher Sprache. Erster Theil, hrsg. von Ferdinand Heinrich GRAUTOFF, Bd. 1, Hamburg 1829. Chronik verfasst ab 1385, als Erweiterung und Fortführung der bis 1350 geführten Ratschronik.

20 Vgl. SCHRÖTER, Hans Rudolph: Rostockische Chronik 1310–1314 (nach einer Handschrift von 1558 aus der Universitätsbibliothek Rostock, Chronist unbekannt), Rostock 1824–1826.

21 Vgl. HUITFELD, Arild: Danmarks Riges Krønike, 1601.

22 Vgl. REINHOLD, Werner: Chronik der Stadt Rostock, Rostock 1836.

gebrochen worden sein. (Das könnte auch die symbolischen Darstellungen von Bauwerken am Ostufer der Warnow-Mündung in der Wagner-Karte von 1591<sup>23</sup> erklären – Anm. W. S.)

### **Ergebnisse der Sondierungen seit 2013**

Im November 2013 wurden vom Verfasser mit einer zwei Meter langen Sondierstange 30 Sondierungen im Bereich der restlichen, noch nicht überbauten B-förmigen Struktur zwischen Chaussee und Düne durchgeführt, wo der nördlichste Teil der spätmittelalterlichen Rostocker Hafenanlage vermutet wird. (siehe Abb. 1) Die Sondierungen (wie auch spätere archäologische Kernbohrungen) blieben jedoch in diesem niedrig gelegenen Gelände ergebnislos, was mehrere Gründe haben kann: Hölzerne Reste des Hafens könnten zwecks weiterer Verwendung abgebrochen worden sein, Drei-Meter-Bohrungen im Flussbereich haben eine zu geringe Tiefe, und Reste der mittelalterlichen Hafenbebauung und das vermutliche Hafengebiet sind zwischen 1304 und 1954 von wenigstens 13 schweren Sturmhochwassern überflutet worden, die an der südlichen Ostseeküste große Schäden verursacht haben. Als schlimmstes Beispiel sei die „Allerheiligen-Flut“ von 1304 mit einer Höhe von 4,50 Metern über dem mittleren Wasserstand genannt.

Andere Verhältnisse sind auf der Düne vorzufinden, wo Sondierungen und geomagnetische Prospektion tatsächlich vielsprechende erste Hinweise geliefert haben, und zwar bemerkenswerterweise genau dort, wo sich nach dem neuen Verständnis historischer Quellen am ehemaligen Ostufer „auf dem Wall“ der Rostocker Turm und dessen Erweiterung zur Danskeborg befunden haben müssten. Vorausgegangen war die 2016 durch den Verfasser erfolg-

---

23 Wagner-Karte von 1591, Abbildung dieses Ausschnittes in: STEUSLOFF, Wolfgang: Die Warnow-Mündungen in der Kartographie des 16. Jahrhunderts, in: Tidingsbringer, Bd. 21, 2016/17, S. 18–21.

te Lokalisierung des historisch überlieferten „Walls“ als Standort des Rostocker Turms nach dem Hinweis in den Tarnow-Karten. Im April und Mai 2018 folgten weitere 25 Sondierungen „auf dem Wall“ nordöstlich des ehemaligen Flussarms. Soweit es das dort vorhandene abgestorbene Sanddorngehölz erlaubte, entsprechen diese Sondierungspunkte den Schnittpunkten des zuvor festgelegten Gradnetzes. Außerdem erfolgte eine Sondierung an einer Stelle, wo der Bewuchs zeitweise spärlicher erschien (10,927' N, 7,340' E). Alle Sondierungspunkte in diesem Gebiet sind sowohl in nord-südlicher als auch in ostwestlicher Richtung etwa zehn Meter voneinander entfernt. Auf diese Weise wurden vier Stellen entdeckt, an denen die Sondierstange nicht die Tiefe von zwei Metern erreichte. Dem wurde zunächst keine besondere Bedeutung beigemessen, weil lange und dichte Wurzeln des Gehölzes oder kleinere Steine (die vereinzelt ab etwa einem Meter Tiefe vorkommen) als ursächlich vermutet wurden. Allerdings fiel auf, dass die Tiefe aller vier Sondierungspunkte nicht weniger als 1,50 Meter beträgt (1,50 Meter, 1,90 Meter, 1,75 Meter und 1,75 Meter). In Abb. 6 bilden diese Stellen die Mittelpunkte der vier kleineren Kreise. Leider konnten drei dieser Punkte aufgrund der Vegetation nicht geomagnetisch untersucht werden.

Als der Verfasser am 27. Februar 2020 von Prof. Dr. Karlsen das in ein Satellitenbild übertragene Ergebnis der geomagnetischen Prospektion erhielt, war sofort klar, dass die Koordinaten von einem der Sondierungspunkte und einer der beiden Anomalien übereinstimmen. In Abb. 6 ist das der Mittelpunkt des nordwestlichen Kreises. Hinzu kam, dass die andere Anomalie (siehe Abb. 6 der Mittelpunkt des südwestlichen Kreises) mit zwei Sondierungspunkten eine ca. 34 Meter lange gerade Linie ergibt. Diese Linie verläuft parallel zum landseitigen Dünenabhang. Der Verfasser hielt daraufhin weiterführende Sondierungen im Bereich der südwestlichen Anomalie für dringend erforderlich. Sie erfolgten am 28. Februar und am 2. März 2020. (siehe Abb. 7) Dabei fiel auf, dass innerhalb eines Kreises mit einem Radius von vier Metern um den Mittelpunkt der Ano-

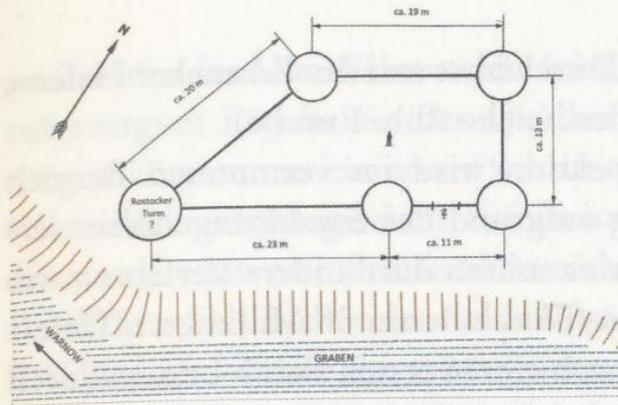


Abb. 6 / Möglicher Grundriss der Danskeborg nach Sondierungsergebnissen (W. Steusloff, 2020).

malie mit sieben von neun Sondierungen nicht die maximal mögliche Tiefe von zwei Metern erreicht werden konnte. Allerdings beginnen die Störungen hier bereits in einer Tiefe von 1,20 Meter. Gehölzwurzeln sind in diesem Bereich als Ursache weniger

wahrscheinlich, aber einzelne kleine Steine können ab dieser Tiefe in Frage kommen. Jedenfalls wird der Boden bei etwa 1,50 Meter etwas dichter. Damit erschienen nun auch die früheren vier Sondierungspunkte in völlig anderer Bedeutung, nämlich als Stellen mit einer verfestigten Bodenschicht in einer Tiefe zwischen 1,50 Meter und 1,90 Meter.

Nach der Feststellung, dass drei Punkte auf einer Linie liegen, bedurfte es keiner langen Überlegung, nun auch alle fünf Punkte miteinander zu verbinden.

Das erstaunliche Ergebnis ist die geometrische Figur eines rechtwinkligen Trapezes, dessen Längsseiten parallel zum landseitigen Dünenabhang und zur See verlaufen und dessen nicht rechtwinklige Seite zur Flussmündung ausgerichtet ist. (siehe Abb. 6 und rot hervorgehobene Ergänzung in Abb. 1)

Sollten die genannten Messungen tatsächlich auf einen möglichen Grundriss der Danskeborg deuten, kann vermutet werden, dass sich innerhalb dieses Areals der zuerst errichtete Rostocker Turm dem Flussarm wohl am nächsten befunden hat, um seiner ursprünglichen Funkti-

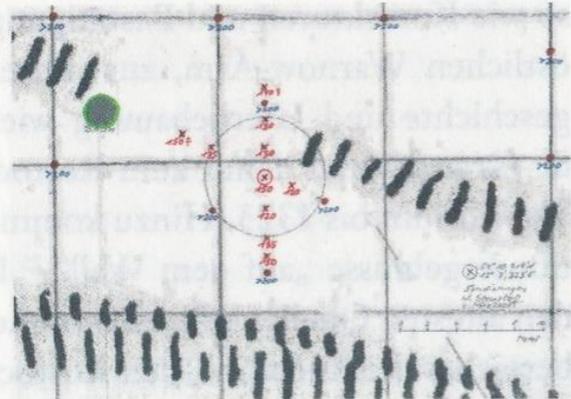


Abb. 7 / Sondierungstiefen „auf dem Wall“ im möglichen Bereich des Rostocker Turms (W. Steusloff, 2020), übertragen in die Grafik von Kuno Voß. Punkt: 2,00 m, Kreuz: < 2,00 m, Tiefen in cm.

on, nämlich dem Schutz der Durchfahrt und des Rostocker Hafens, bestmöglich gerecht zu werden. (siehe Abb. 1 und 6)

Eine geomagnetische Prospektion wird im vermuteten Bereich der ehemaligen Danskeborg aufgrund des Sanddorngehölzes leider nicht möglich sein. Aber es sollten dort andere Verfahren wie z. B. Rammkernsondierungen (Durchmesser 38 Millimeter, Tiefe 3 Meter) genutzt werden, um nach einem ersten Fund – einem durch Reibung allseitig abgerundeten alten Ziegel im nordwestlichsten Bereich des trapezförmigen Gebietes<sup>24</sup> – durch Bodenproben weitere Hinweise auf eine ehemalige Bebauung zu erhalten, die im Idealfall zu einer archäologischen Grabung führen. Bis dahin muss es bei der Vermutung bleiben, die Danskeborg anhand von Quellenangaben und durch Sondierungen lokalisiert zu haben.

### Fazit

Zu bilanzieren sind seit 2012 beachtliche neue Erkenntnisse ebenso wie Korrekturen und Bestätigungen früherer Forschungen zum östlichen Warnow-Arm, zur mittelalterlichen Rostocker Hafengeschichte und Uferbebauung wie auch zum Verlauf der „Heide-Grenze“ und damit zum Rostocker und zum landesherrlichen Territorium bis 1323. Hinzu kommen vielversprechende Prospektionsergebnisse „auf dem Wall“.<sup>25</sup> Dort erlaubt die Lage des mit den ältesten Quellen übereinstimmenden auffälligen Sondierungsbereiches die Annahme, den Rostocker Turm und die Danskeborg

---

24 Vom Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg (StALU MM) genehmigte Probegrabung am 26. April 2021, geleitet von Prof. Dr. Hans-Jörg Karlsen, Universität Rostock, Heinrich-Schliemann-Institut für Altertumswissenschaften.

25 STEUSLOFF, Wolfgang: Das Alte Fahrwasser. Zum mittelalterlichen Schiffahrtsweg östlich von Warnemünde, in: Tidingsbringer, Bd. 19, 2014/2015, S. 18–23; DERS., Die Warnow-Mündungen (wie Anm. 23), S. 18–21; DERS.: Die Warnow-Mündungen und das Alte Fahrwasser östlich der Hohen Düne, in: Stier und Greif. Heimathefte für Mecklenburg-Vorpommern, Heft 1, 2018, S. 4–10.

am Ostufer des Alten Fahrwassers lokalisiert zu haben. Aber die hier aufgezeigten Ergebnisse der Quellenforschung und der Sondierungen können nur ein erster Schritt sein, der hoffentlich zu einer intensiven archäologischen Erforschung dieses Gebietes anregt, denn zu erwarten sind aufschlussreiche Entdeckungen zur mittelalterlichen Geschichte der Stadt Rostock, zum ältesten Rostocker Seehafen und zu der ihn schützenden Bebauung. Spätestens damit würde auch der inzwischen ein Jahrhundert währende Disput um die Warnow-Mündungen enden, und zwar mit dem Nachweis der Richtigkeit der noch immer angezweifelten Forschungsergebnisse und der Argumentation von Kuno Voß aus den 1920er-Jahren.