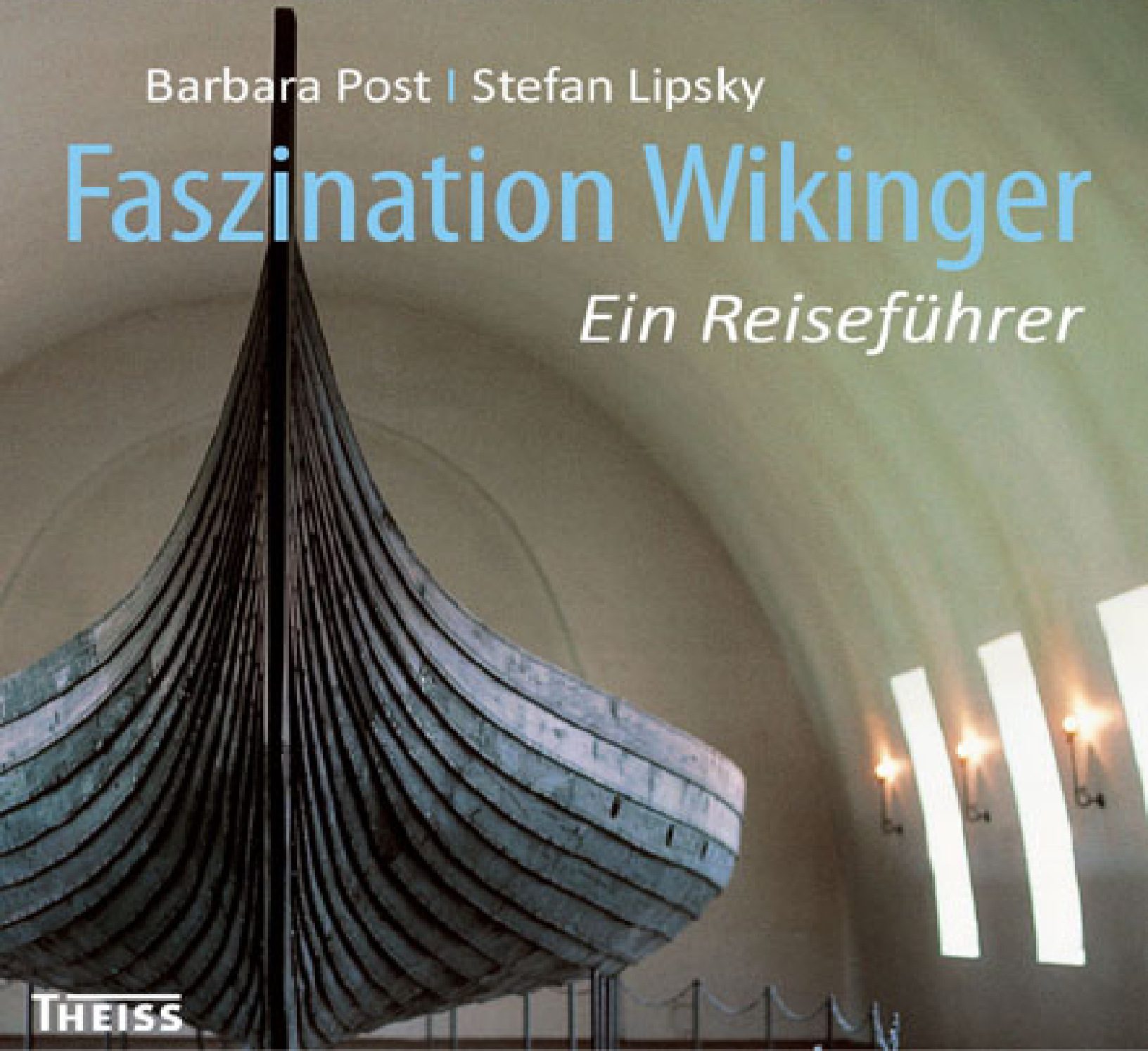




Barbara Post | Stefan Lipsky

Faszination Wikinger

Ein Reiseführer



THEISS





Barbara Post · Stefan Lipsky

Faszination Wikinger

Ein Reiseführer

THEISS

Menü

[Buch lesen](#)

[Innentitel](#)

[Inhaltsverzeichnis](#)

[Informationen zum Buch](#)

[Informationen zu den Autoren](#)

[Impressum](#)

Impressum

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://www.dnb.de> abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung in und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

Der Konrad Theiss Verlag ist ein Imprint der WBG.

© 2017 by WBG (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt
Die Herausgabe des Werkes wurde durch die Vereinsmitglieder der WBG ermöglicht.

Lektorat: Thomas Theise, Regensburg

Layout, Illustrationen und Satz: schreiberVIS, Bickenbach

Einbandabbildung: oben – Rekonstruierte Wikingerhäuser von Haithabu

© Foto: Frank Vincentz (CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons)

unten – Das Gokstad-Schiff (9. Jh n. Chr.) im Wikingerschiff-Museum, Oslo © akg-images/De Agostini Picture Lib./G. Sioen

Einbandgestaltung: Jutta Schneider, Frankfurt am Main

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-8062-3466-4

Elektronisch sind folgende Ausgaben erhältlich:

eBook (PDF): 978-3-8062-3529-6

eBook (epub): 978-3-8062-3530-2

Inhalt

Auf den geheimen Spuren der Wikinger

Deutschland

Schleswig-Holstein

Haithabu – „Eine sehr große Stadt am äußersten Rand des Weltmeeres“

Interview: Dr. Volker Hilberg

Handel in Haithabu - echtes Silber und falsche Münzen

Interview: Ute Drews

Wer waren die Wikinger?

Schleswig – die Nachfolgerin

Kirchen und Königsmorde

Interview: Prof. Dr. Claus von Carnap-Bornheim

Die Schlei – gut bewachte Wasserstraße nach Haithabu
Sieseby, Ulsnis und Brodersby – reiche Gräber und frühe Kirchen

Karschau – ein wichtiges Wrack

Kappeln – ein halbes Schiff für die Weltausstellung

Das Danewerk – Nordeuropas „Chinesische Mauer“

Interview: Dr. Astrid Tummuscheit

Flensburg – Handelsplatz der Wikinger?

Füsing – Zentrum von Handwerkern und Aristokraten

Fockbeck – Friedensschluss an der Eider
Hollingstedt – Der Nordseehafen von Haithabu

Karl der Große und die dänischen Wikinger

Humptrup – ein Balken aus der Wikingerzeit
Husby – Königshof in Angeln?
Oldenburg – Wikinger-Schach für einen Slawen-Fürsten
Sieverstedt – wurde hier Harald Blauzahn getauft?
Wallsbüll – ein Hof für moderne Wikinger
Tönning – Zwischenstopp am Elisenhof
Inseln Amrum, Föhr und Sylt – Gräber, Schätze, Burgen

Hamburg

Hamburg – Vorposten gegen die dänischen Wikinger

Mecklenburg-Vorpommern

Wo sich Wikinger und Slawen trafen
Menzlin – Schiffssetzungen im Alten Lager
Ralswiek/Rügen – arabische Münzen und slawische Schiffe
Stralsund – der Goldschatz von der Insel Hiddensee

Dänemark

Jütland

Aarhus – das sagenhafte Aros
Aggersborg/Løgstør – die größte Burg

Mit dem Schiff über Land

Fjerritslev – ein geheimnisvolles Schiffswrack
Baekke – Wagenspuren quer durch die Schiffssetzung

Hærvej oder Ochsenweg – eine Autobahn der Frühzeit

Sønderskov/Brørup – Runenstein im Herrenhaus
Frederikshavn – das Wrack eines Handelsseglers
Fyrkat/Hobro – Kontrollstelle am Heerweg
Haderslev – Museum und früher Handelsplatz
Harrebjerg/Skive – zwei Bootshäuser für die königliche Flotte
Hjarnø/Horsens Fjord – Insel der Schiffssetzungen
Jelling/Vejle – die alte Königstadt

Harald Blauzahn und die Ausweitung des dänischen Reichs

Jels – Wikinger-Tourismus
Lindholm Høje/Aalborg – das größte Gräberfeld
Mammen – Prunkaxt für einen großen Herrn
Randers – 112 Gräber
Ravning/Vejle – eine einzigartige Brücke
Ribe – der alte Nordseehafen der Wikinger
Ringkøbing Fjord – Fahrten auf Wikingerbooten
Rødekro – als Kriegsbeute nach Berlin
Sebbersund – Handwerkersiedlung und bedeutender Umschlagplatz
Silkeborg – ein Häuptlingsgrab
Sønder Vissing – Runenstein von Harald Blauzahns Frau

Die Boote der Wikinger – Hightech im Mittelalter

Thisted – eine rätselhafte Burg
Viborg – der wichtigste Thingplatz von Jütland

Insel Alsen

Brovold – Marktplatz bei Augustenborg

Insel Samsø

Samsø – ein Kanal für Kriegsflotten

Fünen

Glavendrup – die längste Runeninschrift Dänemarks

Gudme/Lundeborg – Handel mit dem Römischen Reich

Kerteminde – Bootsgrab für einen Wikingerfürsten

Odense – Grab des letzten Wikingerkönigs

Insel Langeland

Rudkøbing – Doppelgrab mit einem enthaupteten Sklaven

Seeland

Frederiksund – Wikingerdorf am Roskilde Fjord

Køge – eine neue Ringburg wirft viele Fragen auf

Kopenhagen – die Schatzkammer

Wer setzte den Wikingern die Hörner auf?

Ringsted – Kirche für einen ermordeten Jarl

Risby – Straßenbau der Wikingerzeit

Roskilde/Lejre – fünf Wracks an der Wiege Dänemarks

Lejre – Ort der Mythen und Sagen

Tissø/Kalundborg – Königssitz und Opferplatz

Kalundborg – Sammelstelle der Kriegsflotte

Trelleborg/Slagelse – Ringburg für 500 Krieger

Lolland/Falster

Falster – Kriegswerft mit slawischem Namen

Bornholm

Bornholm – Kirchen und Burgen zur Verteidigung

Schweden

Stockholm und der Mälarsee

Birka und Adelsö/Uppland – Handelsnetz von der Anundshög/Västmanland – Grashügel und Schiffssetzungen

Gamla Uppsala/Uppland – mystischer Ort der schwedischen Geschichte

Runensteine zur Erinnerung

Sigtuna/Uppland – Birkas Nachfolgerin

Sundby/Södermanland – Sigurds Kampf mit dem Drachen

Stockholm – Gold und Silber im Keller

Täby/Uppland – eine Brücke für die Seele

Christianisierung - späte Wikinger und frühe Kirchen

Der Süden

Åhus – Handelsplatz an der Flussmündung

Falstebro/Foteviken – Herrensitz mit Seesperre

Kåseberga – die größte Schiffssetzung

Löddeköpinge – die zweite Ringburg in Schweden

Lund/Uppåkra – vom Tempel zur Kathedrale

Trelleborg – eine Burg mitten in der Stadt

Starke Frauen in einer Männergesellschaft

Vänern- und Vätternsee

Askeberga/Vänernsee – Schiffssetzung aus 24 Steinblöcken

Husaby/Västergötland – der erste Bischofssitz

Ödeshög/Vätternsee – in Stein gehauene Geschichte

Göteborg – ein Schiff im Museum

Inseln Gotland und Öland

Gotland – Schatzinsel in der Ostsee

Fjäla Ale – Bauernhof mit langer Geschichte

Fröjel – Hafen der Wikingerzeit

Slite – Silberhort und Handel

Torsburg – geheimnisvolle Wallanlage

Trullhalsar – Gräberfeld der Trolle

Västergarn/Påviken – Konkurrenz für Visby

Öland – Insel der Fluchtburgen

Norwegen

Südnorwegen

Avaldsnes – der erste Königshof

Hyllenæs/Urnes – Mühlsteine und Kirche

Trondheim – der Dom Olavs des Heiligen

Stiklestad – eine Schlacht von historischer Bedeutung

Lofoten – das längste Wikingerhaus

Norwegens Schutzpatron Olav – Märtyrer am Ende der Wikingerzeit

Oslofjord

Oslo – Hauptstadt der Wikingermuseen

Borre/Horten – Monumente der Macht

Larvik – wikingerzeitliche Denkmale

Kaupang – Handelsplatz eines Fürsten

Mølen – eindrucksvolles Gräberfeld am Meer

Istrehågan – steinerne Schiffe im Wald

Sandefjord – mit dem Gokstad-Boot über den Atlantik
Sarpsborg/Østfold – Grabhügel aus der Wikingerzeit
Tønsberg – Museumsschiff und früher Königshof

Zum Weiterlesen

Bildnachweis

Auf den geheimnisvollen Spuren der Wikinger



Schwedisches Handelszentrum im Mälarsee: Modell des wikingezeitlichen Birka.

Abenteuerliche Handelsreisen von Norwegen bis nach Byzanz, elegante und schnelle Schiffe, die ihrer Zeit weit voraus waren, aber auch blutrünstige

Raubüberfälle auf fremde Küsten prägen unser Bild der rätselhaften Nordmänner, die wir Wikinger nennen.

Woher kamen sie, wer waren sie und wo sind sie geblieben?

Sie stammten aus den skandinavischen Ländern, die heute Dänemark, Schweden und Norwegen heißen. Es wurden diejenigen Männer zu Wikingern, die mit ihren Schiffen über die Meere fuhren, um Handel zu treiben oder auf Raubzüge zu gehen. Manches auch gleichzeitig auf ein und derselben Reise.

In das Licht der Geschichte traten die Wikinger durch ihren ersten in den Annalen festgehaltenen Überfall auf das englische Kloster Lindisfarne am 8. Juni 793. Ihre früheren Taten und Eroberungen liegen im Dunkeln. Doch ebenso plötzlich, wie sie kamen, traten die Männer aus dem Norden nach nur etwa 300 Jahren wieder ab.

Was waren die Gründe?

Für das Ende der Wikingerfahrten mag es eine ganze Reihe von Gründen geben, über die sich die Wissenschaft bis heute nicht völlig einig ist. Man darf vermuten, dass einerseits sowohl die Staatenbildung als auch die Christianisierung Skandinaviens und andererseits die stärkere und damit erfolgreichere Gegenwehr der potenziellen Opfer der Wikinger zu den wichtigsten Ursachen dieser Veränderungen zählen.

Was ist von den Wikingern geblieben?

Spurlos sind die Nordmänner jedoch keineswegs aus der Geschichte abgetreten. Das wird erkennbar angesichts der großen und reichen Funde, die heute in der wikingergezeitlichen Handelsmetropole Haithabu ausgestellt werden, der unvergleichlichen Faszination, die die in Oslo präsentierten Wikingerschiffe auf ihre Betrachter ausüben,

oder des großen Königszentrums im dänischen Jelling wie des einzigartigen Wikingerschiffsmuseums in Roskilde.



Nachbau des Ladby-Schiffes auf der dänischen Insel Fünen.



Skandinavischen Bootshäusern nachempfunden: das Wikinger Museum Haithabu.

Es sind aber auch Zeugnisse der wikingergezeitlichen Kultur- und Technik-Entwicklung erhalten geblieben, die heute nicht im öffentlichen Rampenlicht stehen. So findet man Spuren eines 500 Meter langen, mit der Hand gegrabenen Kanals auf der dänischen Insel Samsø, die Reste einer 760 Meter langen Eichenholzbrücke im jütländischen Ravning oder einen gepflasterten alten Straßenzug im seeländischen Risby. Ganz zu schweigen von den gewaltigen Ringburgen aus der Zeit des Herrschers Harald Blauzahn, die über ganz Dänemark verstreut liegen.

Wie findet man diese versteckten Orte?

Die wichtigsten zweihundert Plätze, an denen die Spuren der Wikinger noch heute sichtbar sind, werden in diesem Buch beschrieben und im Foto dargestellt. Zwischen

Hamburg, dem Polarkreis und bis zur schwedischen Ostküste wurden diese Spuren aufgenommen.

Verzichtet werden musste aus naheliegenden Gründen auf die Beschreibung aller heute noch existierenden 3000 Runensteine – nur die wichtigsten werden in diesem Buch beschrieben. Erläutert wird aber die wichtige Funktion, die diese „Kurzmitteilungen“ seinerzeit hatten.

Um den Rahmen des Buches nicht zu sprengen, müssen die in Großbritannien, Irland, Island und Nordfrankreich sowie in Süditalien und auf Sizilien vorhandenen wikingerzeitlichen und normannischen Funde einem späteren Band vorbehalten bleiben.

Barbara Post
Stefan Lipsky

KAPITEL 1 Deutschland



Drehscheibe des Warenaustauschs zwischen Nord- und Ostsee und südlichstes Handelszentrum des wikingerzeitlichen Skandinavien: Haithabu war in seiner Blütezeit ein Magnet für Händler und Reisende der gesamten damals bekannten Welt. Das Danewerk wuchs in jener Zeit zu einem gigantischen Verteidigungswerk des Handelsplatzes und der Südgrenze des entstehenden dänischen Reiches heran. Doch nicht nur an der Schlei, auch an anderen Orten Norddeutschlands finden sich Spuren wikingerzeitlichen Handels und skandinavischer

Besiedelung – ob auf den nordfriesischen Inseln oder in Mecklenburg-Vorpommern.

Schleswig-Holstein

Haithabu



„Eine sehr große Stadt am äußersten Rand des Weltmeeres“

In seiner Blütezeit war Haithabu das Zentrum eines Handelsnetzes, das fast die gesamte damals bekannte Welt umfasste. Der Aufstieg der Siedlung beginnt an der Wende vom 8. zum 9. Jahrhundert – im Jahr 804 taucht ihr Name zum ersten Mal auf. Die fränkischen Reichsannalen vermelden, dass König Göttrik – auch Godfred oder Godofridus genannt – Heer und Flotte an der Schlei versammelt habe. Für das Jahr 808 heißt es, der König habe Kaufleute aus Reric (Groß Strömkendorf bei Wismar) nach Haithabu umgesiedelt.

In den folgenden rund 250 Jahren wuchs die Siedlung am Haddebyer Noor zur bedeutenden Metropole heran, die oftmals sogar als frühe Stadt bezeichnet wird. Der Ort mit seinen vielleicht 1500 Einwohnern war Umschlagplatz für die Warenströme zwischen den fränkischen und friesischen Handelszentren im Westen, dem Baltikum und Russland im Osten und bis hinauf nach Norwegen.

Haithabu war zudem ein Zentrum königlicher Macht. Um die Bedeutung dieser frühstädtischen Siedlung an einer Bucht der Schlei zu unterstreichen, wird der maurische Kaufmann At-Tartuschi zitiert, der als Botschafter des Kalifen von Cordoba in den Norden gereist war: „Schleswig ist eine sehr große Stadt am äußersten Rand des Weltmeeres“.

Bekannt war sie unter mehreren Namen: bei Franken und Sachsen zunächst als *Sliesthorp*, dann als *Sliaswich* (Handelsplatz an der Schlei); im skandinavischen Sprachgebrauch bürgerte sich die Bezeichnung *heithabyr* ein. Der Ort „auf der Heide“ (im heutigen Dänisch *Hedeby*) profitierte von seiner Lage: Obwohl 40 Kilometer landeinwärts gelegen, war er über die Schlei dennoch per Schiff zu erreichen und nur 18 Kilometer von den Flusssystemen von Eider und Treene an der Nordseeküste entfernt, zudem nahe dem Ochsen- oder auch Heerweg. Haithabus Lage als Schnittstelle zwischen den großen Handelszentren wie Dorestad am Niederrhein und dem Osten Europas war perfekt. Als erste trafen sich vermutlich friesische Händler im 8. Jahrhundert zu einem Sommer-Marktplatz an dieser Bucht der Schlei.

Haithabu weckte auch die Begehrlichkeiten fränkischer und deutscher Kaiser. Zwischen 934 und 983 geriet die Stadt mehrfach unter deutsche Hoheit. 1050 wurde Haithabu von norwegischen Wikingern unter König Harald Hardråde (der Harte) überfallen und 1066 von Slawen zerstört.

Danach verlagerte sich der Handel auf die Nordseite der Schlei. Dafür gab es offenbar mehrere Gründe, zu denen möglicherweise die zunehmende Verlandung des Haddebyer Noors durch Abfälle zählte, während der Tiefgang der Schiffe zunahm. Außerdem entsprach Schleswig mit Dom und späterer Königspfalz von Anfang an mehr als Haithabu dem Bild einer „modernen“ Stadt, in der nicht nur Handel getrieben wurde, sondern zugleich

geistliche und weltliche Macht versammelt war. Seit wann genau der Ort auf der Nordseite der Schlei besiedelt wurde und wie lange beide Orte gleichzeitig bestanden, sind bis heute nicht abschließend beantwortete Fragen. Sie bleiben das Thema intensiver Forschung.

Der seit dem 10. Jahrhundert von einem Halbkreiswall geschützte Ort verlor seine Bedeutung, als gegen Ende des 11. Jahrhunderts in Schleswig ein regelrechter Bauboom einsetzte. Hedeby, die „Stadt auf der Heide“, geriet für Jahrhunderte in Vergessenheit – für die Archäologen ein günstiger Umstand: Keine neue Siedlung hat die Spuren der alten unter sich begraben.



Untersuchung des Halbkreiswalls von Haithabu im Jahr 1934.

1897 kam der dänische Archäologe Sophus Müller zu dem Schluss, innerhalb dieses Halbkreiswalls müsse das in

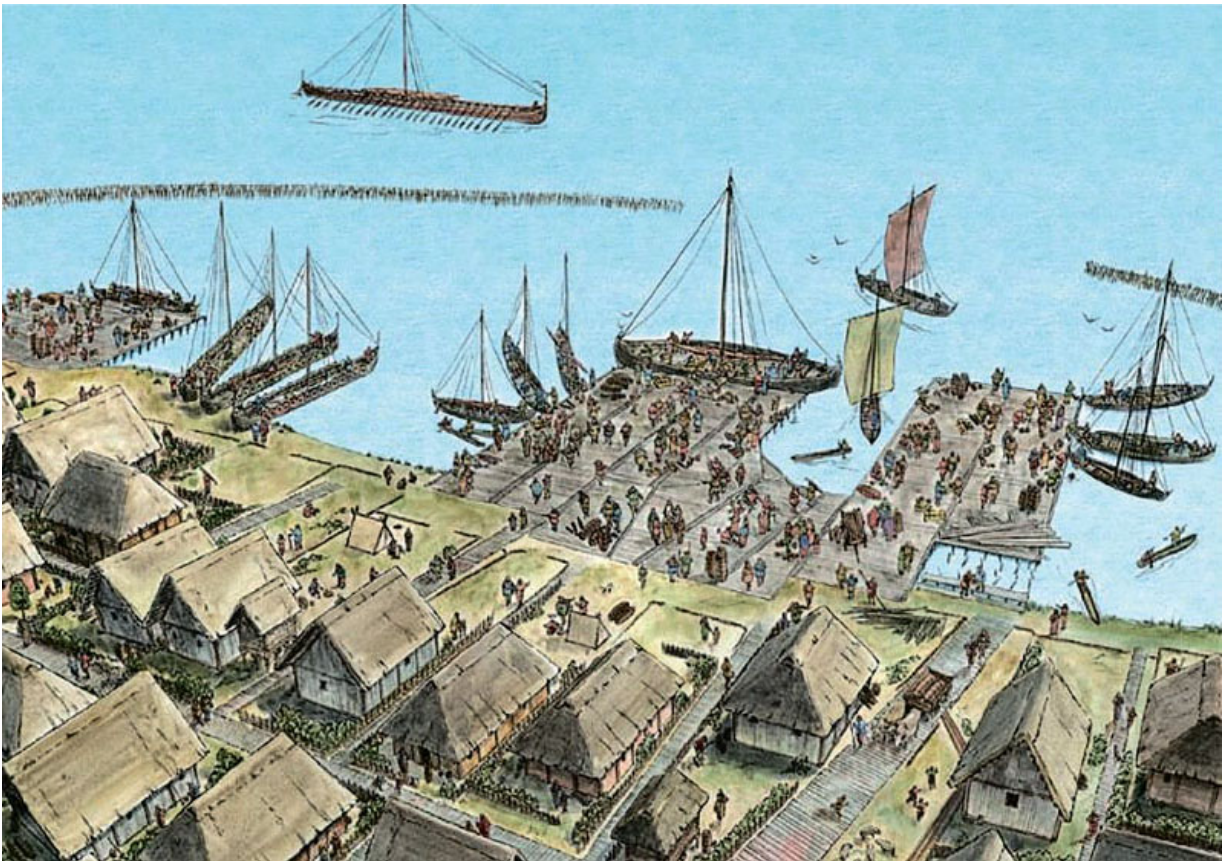
alten Chroniken erwähnte Haithabu liegen. Seine Vermutung wurde im Jahr 1900 durch die ersten Ausgrabungen von Johanna Mestorf bestätigt. Die Direktorin des „Museums für Vaterländische Altertümer“ in Kiel – übrigens keine Archäologin, sondern eine Autodidaktin – organisierte noch bis 1915, als bereits der Erste Weltkrieg tobte, jedes Jahr Ausgrabungen an der Schlei.

Mit den weiteren Untersuchungen und Forschungen verbinden sich vor allem zwei Namen: Prof. Herbert Jankuhn, der ab 1930 – mit Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg – in Haithabu grub, und Prof. Kurt Schietzel, dessen Forscherleben mehr als 40 Jahre lang der wikingerzeitlichen Siedlung gewidmet war. Zwar sind bis heute nur etwa fünf Prozent des 27 Hektar großen Areals mit Schaufel und Kelle untersucht, aber auch systematische Oberflächenbegehungen beförderten Puzzlestücke aus dem Alltag der Stadt an die Oberfläche. Geophysikalische Prospektion ist die modernste Methode, um den Boden zu „durchleuchten“.

Mehr als 1300 Gräber wurden freigelegt. Ein großes Gräberfeld, darunter das einzigartige Bootkammergrab, befand sich südlich des Halbkreiswalls. Aber auch auf der sogenannten Hochburg, einem Moränenhügel zwischen Haithabu und Schlei, der vielleicht als Fluchtburg diente, wurden Gräber aus einer frühen Phase der Siedlung entdeckt.

Immer wieder erwies sich der Hafen – Zentrum des Handels, manchmal Kampfplatz, oft auch Müllkippe – als unschätzbare Fundgrube. Vor rund 1000 Jahren umgab eine halbkreisförmige Holzpalisade den inneren Hafen mit den Landebrücken. Diese Anlegestege ermöglichten ein bequemes Be- und Entladen der Schiffe – damals ein erheblicher technologischer Fortschritt und zugleich ein Zeichen der Bedeutung des Hafens von Haithabu, denn an saisonalen Marktplätzen mussten die Boote an Land

gezogen werden. Im bedeutendsten Hafen des Nordens dienten die Landebrücken zugleich als Marktplatz.



Der Hafen war das Zentrum: Hier legten die Schiffe an, die Landebrücken dienten als Marktplatz.

Das Museum

Das faszinierende Kaleidoskop einer fernen Zeit wird heute im Wikinger Museum von Haithabu ausgebreitet: Arabische Münzen, Keramik aus dem Rheinland, Speckstein aus Norwegen und kleine Glasperlen, die einst als Kostbarkeiten galten, zeigen die weitreichenden Handelsbeziehungen. Die Funde aus dem bereits 1908 entdeckten Kammergrab sowie das 1979/80 aus dem Hafen geborgene Langschiff repräsentieren die herrschaftliche Seite Haithabus.

Als Naust werden skandinavische Schiffshäuser bezeichnet, die wie kieloben liegende Boote wirken. Ihnen nachempfunden wurden die Gebäude des „Wikinger Museums Haithabu“. Eine Flotte von sieben untereinander verbundenen Häusern nimmt die Grabungsschätze auf. Jedes ist einem besonderen Thema gewidmet, zum Beispiel Handel und Fernbeziehungen oder königlicher Macht.

Grob geschnitzte Holzlöffel und Kämme aus Geweih repräsentieren den Alltag. Puppen und ein Spielzeugschiff zeigen auf rührende Art, dass auch kleine „Wikinger“ gern spielten, obwohl die unbeschwerte Kindheit zu jener Zeit früh endete, weil Kinder mitarbeiten mussten.

Die Werke von Goldschmieden und Glasperlenmachern demonstrieren wikingerzeitliches Know-how aus Haithabu. Ein besonderer Glücksfall für die Archäologen war dabei der Fund von 41 Pressmodeln und einem Zieheisen, mit denen sich Schmuckstücke von hoher Qualität herstellen ließen. Ein Handwerker – vielleicht sogar der Hersteller des Goldschatzes von Hiddensee –, hatte sein Werkzeug einst im Hafen von Haithabu verloren. Im Jahr 1980 wurde es geborgen, als das Hafengelände während der Schiffsbergung gründlich untersucht wurde (siehe auch Stralsund).

Die Menschen der Wikingerzeit liebten Silber, Gold und schönes Glas – jedenfalls die, die es sich leisten konnten. Die zwei am reichsten ausgestatteten Gräber legen davon Zeugnis ab.

Reich ausgestattet ins Jenseits

So hatte man auch jenem großen Herren einen fränkischen Glasbecher mit ins Grab gegeben, der Ende des 9., Anfang des 10. Jahrhunderts in dem Bootkammergrab südlich des Halbkreiswalls beigesetzt worden war. Ein verziertes Schwert, Schilde und Zaumzeug sollten ihm außerdem im Jenseits gute Dienste leisten. Mit ihm bestattet wurden zwei Männer und drei Pferde.

Zur Entwicklung der Haithabu-Forschung



Dr. Volker Hilberg

Kurator Mittelalterliche Sammlungen des
Archäologischen Landesmuseums, Stiftung Schleswig-
Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf

**Seit über 100 Jahren wird in Haithabu geforscht.
Dennoch sind erst fünf Prozent der Fläche ergraben
worden. Was wird weiter geschehen?**

Hilberg: „Insbesondere in den dreißiger und sechziger Jahren sowie Ende der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts sind riesige Fundmengen in Haithabu sichergestellt worden. Allein in den Jahren zwischen 2005 und 2010 haben wir über 14.000 weitere Funde machen können. Die weitere Bearbeitung dieser Funde wird völlig neue Erkenntnisse bringen. Auch die Baubefunde dieser Grabungen müssen noch ausgewertet werden. Ergänzend werden immer wieder Prospektionen durchgeführt.“

**Wie viele wikingerzeitliche Funde schlummern
heute in den Magazinen von Schloss Gottorf und
wie viele davon konnten bisher wissenschaftlich
ausgewertet werden?**

Hilberg: „Die reine Menge ist erschlagend – zum Beispiel bewahren wir in einem eigenen Magazin 44.000 Holzstücke aus der Siedlung Haithabu auf. Dazu kommen

117 283 Keramik-Scherben, 12 576 Metall- und 8849 Glas-Objekte, 420.000 Tierknochen und vieles mehr. Darunter gibt es Fund- oder Materialgruppen, die bislang nicht ausgewertet wurden oder im Fokus wissenschaftlichen Interesses standen, etwa die erste scheibengedrehte Keramik in Haithabu oder archäometrische Untersuchungen an Glas- oder Metallfunden.“

Wo sollte die Haithabu-Forschung in zehn Jahren stehen?

Hilberg: „Wir haben noch Forschungsarbeit für Jahrzehnte vor uns. In Zukunft wird es nicht mehr vorrangig um große Grabungen gehen, sondern wir werden das Gelände weiter prospektieren und dann gezielte Grabungen vornehmen. Das zur Verfügung stehende umfangreiche Fundmaterial soll nach modernen Fragestellungen weiter ausgewertet werden. Unser Ziel wird es sein, die Entwicklung Haithabus während seiner langen Existenz deutlicher herauszuarbeiten. Das Haithabu des 8. Jahrhunderts unterscheidet sich deutlich von dem des 10. oder 11. Jahrhunderts.“



Das Museum zeigt, wie sich der Handel von Norwegen bis Russland erstreckte.

Handel in Haithabu - echtes Silber und falsche Münzen

Von der Schlei aus segelten die Handelsschiffe der Wikinger nach Norwegen, Schweden oder dem heutigen Russland. Fünf Tage brauchte der norwegische Fernhändler Ottar von Kaupang am Südausgang des Oslofjords bis nach Haithabu. Und der Angelsachse Wulfstan schaffte es in sieben Tagen bis Truso (bei Elbing) an der Weichselmündung.

In Haithabu wurden Waren aus Byzanz, aus dem Irak oder von der Seidenstraße gegen Pelze aus dem Norden oder den Weiten Russlands getauscht. Einem Marderfell entsprach eine grüne Perle oder eine arabische Münze (Dirhem), eventuell waren es auch drei Gramm Silber.

Das „Devisensystem“ und die verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten wurden flexibel gehandhabt.

Silbermünzen wurden weniger nach ihrem aufgeprägten Wert beurteilt als vielmehr nach ihrem Gewicht. „Hacksilber“ war die Universalwährung: Abschnitte von Hals- oder Armreifen waren ein beliebtes Zahlungsmittel.

Auch Falschgeld und illegaler Waffenhandel sind keine Erfindungen der Neuzeit. Bereits vor gut tausend Jahren wurden in Haithabu mit falschem Silber und echten Schwertern gute Geschäfte gemacht. Qualitätsschwerter aus fränkischen Werkstätten waren begehrt, auch wenn die Ausfuhr aus dem Frankenreich streng verboten war. Und kaum hatten die ersten arabischen Münzen den Norden erreicht, beeilten sich Fälscher, mit einer billigen Legierung aus Blei und Zinn silberne Dirhem zu imitieren. Mit einem kräftigen Biss auf die Münze versuchten die Kaufleute jener Zeit, echtes von falschem Silber zu unterscheiden.

Waffen, Goldschmuck und Silbermünzen erzählen die Geschichte des Handelszentrums zwischen den Welten. Wolgabulgarische Gürtelschnallen bezeugen weitreichende Verbindungen, kostbare Gold- und Emaillearbeiten aus englischen Klöstern hingegen die weniger friedliche Seite der Wikinger. Auch die „Ware Mensch“ hatte damals ihren Preis: Ein junger männlicher Sklave kostete 426 Gramm Silber, eine Frau etwa die Hälfte.

Händler trugen stets kleine Klapp- oder Balkenwaagen in ihrem Gepäck – heute ebenso im Haithabu-Museum zu betrachten wie die eisernen Fesseln der Sklaven.

Auch Schwergewichtiges wurde gehandelt. So wurden Basaltmühlsteine aus der Eifel als Halbfertigware nach Norden verschifft. Meist erst am Ende der Reise erfolgte der Feinschliff der Basaltsteine, sodass Transportschäden reparabel waren. Für die Hausfrau jener Zeit bedeuteten