

Autoren: Matthias Maluck, Luise Zander

Informationssammlung für Schüler

Thema: Handel/Trading

Einführung: As an outstandingly well preserved archaeological landscape, Hedeby and the Danevirke are manifestations of the development of political and economic power in old Denmark and bear witness to its conflicts, and to exchange and trade between people of various cultural traditions in the Viking Age. Because of its unique situation in the borderland between the Frankish Empire in the South and the Danish kingdom in the North, Hedeby became the essential trading hub between continental Europe and Scandinavia as well as between the North Sea and the Baltic Sea.

With its strategically situated location, Hedeby and the Danevirke were part of this transnational trading network.

Englisch: By means of Hedeby and the Danevirke it was possible to mark out and control the isthmus not only as the nodal point of important trading routes of the eighth to eleventh centuries but also as the crossover point between different domains. Thus, the border landscape of Hedeby and the Danevirke manifests political power and cultural interaction. The importance of the border landscape is showcased by large quantities of imports among the rich find assemblages in Hedeby. The remains of structures of a notably defensive character, buildings, harbour jetties, burials and settlement infrastructure of Hedeby and the Danevirke are well preserved. The archaeological evidence, including large amounts of organic finds, provides an outstanding insight into the significant political power exercised by Danish kings, the expansion of trading networks and cross-cultural exchange over several centuries in the Viking Age.

As a result of planned development and the sub-division of the flats on the shoreline, Hedeby developed during the Viking Age from an unfortified eighth-century settlement to the south of what was to be the Semicircular Wall into a trading and crafts centre for several regions. Hedeby began to serve as a nodal point for long-distance trade and mass production between the North Sea and the Baltic Sea, playing an increasingly important economic and political role in the Nordic region. The development of the settlement in Hedeby intensified and the harbour facilities were expanded in the 880s. Landing stages for heavy merchant ships served as a market area. The mass production of goods was as important for the new economic developments as trade. Specialised craftsmen produced items for the home market as well as for export. Thus, the production of craft goods from

Hedeby grew considerably. This prime time for Hedeby lasted throughout the tenth century. Further inland, other areas were developed for settlements, workshops and graves. Around the middle of the century, the centre was surrounded by ramparts and structurally connected to the Danevirke. When changes in around the year 1000 put an end to the old emporia in many parts of Northern Europe, the focus of the settlement on the Schlei also successively shifted to the opposite north bank. However, there are only clear archaeological

traces of the subsequent settlement at Schleswig from the 1070s on. The shore areas served as hithes (i.e. small havens/landing places for boats) with an associated market. The intensive development of the settlement in the boggy zone by the water's edge eventually coincided with an expansion of the harbour facilities in the 880s. Landing stages, where heavy merchant ships could also berth, were built extending far out into the water. They also served the trading centre as a market area, which is shown by the large number of finds of items lost during trade activities on the landing stages. Besides scales, balance weights, coins and pearls, 41 press dies used for modelling golden pendants were among the most notable objects. Besides long-distance trading, economic life was also characterised by the intensive and highly specialised production of craft items made both for the home market and for export.

In the eighth century, economic structures in Northern Europe began to change together with the early development of trading centres, known as emporia. These "emporium" (a re-used term from Antiquity) were situated in borderlands or along coasts and along key trade routes. The trading centres can be described as gates between different cultural and economic traditions. The local inhabitants consisted of gateway communities of trade specialists coming from different trade systems. Often administered by a central or royal power, the emporia provided a safe place and the necessary infrastructure for exchange between faraway places and the hinterland enabling long-distance trade. Among the earliest examples of medieval emporia were Quentovic and Dorestad, Frankish emporia established in the sixth and seventh centuries at the main shipping routes in the North Sea. In Scandinavia the earliest of these trade settlements were established in Ribe in Denmark and in Birka in Sweden as far back as the eighth century, but a small settlement also emerged in Hedeby in the second half of that century. Fundamentally to this development, the Schleswig Isthmus constituted the narrowest land bridge between navigable waterways leading to the Baltic Sea and the North Sea. Serving as a trans-shipment centre, Hedeby evolved in the Viking period from an unfortified eighth century

settlement into an international hub for trade and crafts which today provides us with excellent insights into the development of urban settlements in Northern Europe.

Deutsch: Die Entwicklung von Haithabu als bedeutender Handelsort war begünstigt durch die Intensivierung des Fernhandels im Nord- und Ostseeraum im 8. Jahrhundert. Die Jütische Halbinsel zu umsegeln war zeitaufwendig und besonders an der Nordspitze mit vielen Gefahren verbunden. An der Schleswiger Landenge bot sich die beste Gelegenheit zur Querung der Halbinsel. Händler und Reisende mussten hier einen Landweg von nur 18 km Länge zwischen den mit Ost- (Haddebyer Noor und Schlei) und Nordsee (Treene und Eider) verbundenen Gewässern überwinden. Der „Nordseehafen“ von Haithabu lag in Hollingstedt an der Treene.

Fahrten in den Osten sind ein mehrjähriges Unterfangen. Doch der Osten ist für die Wirtschaft von Haithabu von enormer Bedeutung. Von dort kommt der Luxus. Jenseits der slawischen Länder, an der südlichen Ostseeküste, führen die Handelswege über die russischen Flusssysteme nach Osten: in das Byzantinische Reich und das östliche Kalifat. Hier enden, aus der anderen Richtung kommend, die Routen der Seidenstraße aus Indien und China. Die skandinavischen Händler kaufen auf ihrem Weg in den Osten vor allem Pelze und Sklaven ein, die sie auf den orientalischen Märkten gewinnbringend verkaufen. Mit dem Erlös erstehen sie Seide, Gewürze, Schmuck, Parfüm, Metall und Glasarbeiten sowie Edelsteine. Aus dem Norden (Schweden und Norwegen) beziehen die Händler von Haithabu ihre Rohstoffe. Walrosselfenbein, Pelz, Roheisen und Gesteine (z. B. Schiefer als Wetzstein oder Mühlsteine aus Glimmerschiefer) werden mit Schiffen von Nordnorwegen transportiert.

Wahrscheinlich waren es friesische Händler im 8. Jahrhundert, die am inneren Ende der Schlei die erste Handelsniederlassung gründeten. Die geschützt gelegene Seitenbucht der Schlei, das heutige Haddebyer Noor, bot ideale Bedingungen für die Landung von Schiffen. Waren wurden hier von See- auf den Landtransport und umgekehrt umgeschlagen. Aus dieser offenen Siedlung, die in der Anfangszeit vermutlich nur saisonal genutzt wurde, entwickelte sich Haithabu in der Wikingerzeit (750-1050 nach Christus) durch eine planmäßige Bebauung und Parzellierung zu einem überregionalen Zentrum von Handel und Handwerk. Wichtigster Platz war der Hafen, der aus Landebrücken bestand, die um 900 zu großen Plattformen erweitert wurden und den

gesamten Uferbereich der Stadt einnahmen. Das Handelsnetzwerk von Haithabu war weitreichend und umspannte unter anderem die Britischen Inseln, Skandinavien, den Ostseeraum, den Nordatlantik, Byzanz, Bagdad und Zentralasien.

Lokales Handwerk (Beispiele):

- Glasperlenherstellung
- Bronzeguss
- Edelmetallverarbeitung
- Eisenschmiede
- Kammherstellung
- Holzverarbeitung

An der Halbinsel Reesholm, ist die Schlei nur 40 m breit. Dort lag im frühen 8. Jh. ein hölzernes Bauwerk im Wasser. Es gehörte zum Verteidigungssystem des Danewerks. Das Seesperrwerk erstreckte sich parallel zum Wasserweg ca. 1 km nach Osten. Es kontrollierte diese sehr flache Engstelle. Heute ist das Bauwerk an der Wasseroberfläche nicht mehr sichtbar. Das Seesperrwerk schloss die Lücke zwischen den Wällen des Danewerks westlich der Schlei und dem Osterwall am Übergang zur Halbinsel Schwansen.

Zwischen dem Ostseehafen Haithabu und Hollingstedt, dem Zugang zur Nordsee, werden im Schutz der Befestigungsanlage des Danewerks gewaltige Warenmengen umgeschlagen. Über unbefestigte Wege nehmen die Kaufleute die kürzeste Route zwischen Nord- und Ostsee: die nur 18 Kilometer schmale Schleswiger Landenge. Die Fortbewegung an Land ist bedeutend beschwerlicher als auf dem Wasser. Man ist zu Fuß, mit Lasttieren und hölzernen Wagen unterwegs, die bis zu 1000 Kilogramm laden können. Doch auf dem Landweg können die Händler die gefährliche Seefahrt um Jütland umgehen.

Dänisch: Handelsrejser mod øst kan tage flere år, og mindst én gang må de rejsende overvintre på deres lange rejse. Men Østen har stor betydning for Hedeby's omsætning, herfra kommer luksusgoderne. Fra de slaviske områder på den sydlige Østersøkyst forløber handelsvejene videre mod sydøst. Via de russiske floder kommer man til det Byzantinske Rige og det østlige Kalifat. Her ender Silkevejen, der bringer varer fra Indien og Kina. På deres rejser mod øst køber de skandinaviske handelsmænd fortrinsvis

pelsværk og slaver, som de sælger med god fortjeneste på de orientalske markeder. For overskuddet køber de silke, krydderier, smykker, parfume, ædelsten samt kostbarheder af glas og ædelt metal. Købmændene i Hedeby får råvarer fra Norden (Sverige og Norge). Hvalros-elfenben, pels, jernbarrer og sten (f.eks. hvæssesten af skifer og kværnsten af glimmerskifer) bliver fragtet med skib fra Nordnorge til Hedeby.

For mere end 1000 år siden lå Hedeby, og senere det middelalderlige Slesvigs, "vesterhavshavn" i Hollingsted. Handelsskibene kom via Ejderen og Trene Å fra Vesterhavet hertil. Handelsmændene kunne således undgå den lange og farlige søvej rundt om Skagen. Nu skulle de kun krydse den 16 km lange strækning mellem Hollingsted og Hedeby/Slesvig. Fra Hedeby sejlede skibene via Slien videre ud i Østersøen. Vejen over land forløb nord for Dannevirke, som begynder her. Sydøst for den nuværende bro lå Hollingsted havn. Her var der bygget anløbsbroer. Handelsmændene lossede deres varer og fragtede dem videre på oksekærer. Tufsten fra Rhinområdet bliver også fragtet hertil. Skt. Nikolaj kirken i Hollingsted er til dels bygget af dette materiale. Kirken er opført i romansk stil, som er kendetegnende for 1050 til 1200-tallet. I Hollinghus, midt i landsbyen, kan du finde mere om Hollingsteds historie.

Udenfor halvøen Reesholm er Slien kun 40 m bred. I 700-tallet lå her en konstruktion af egebjælker i vandoverfladen. Det var en del af forsvarsværket Dannevirke. Søspærringen forløber langs med sejlrenden ca. 1 km mod øst. Spærringen tjente til at kontrollere den meget lavvandede og smalle sejlrende. I dag er byggeriet ikke længere synligt i vandoverfladen. Søspærringen lukkede mellemrummet mellem Dannevirke-voldene vest for Slien og Østervolden ved overgangen til halvøen Svansø.

På vej til og fra østersøhavnen Hedeby omlades store varemængder i Hollingsted, der har adgang til Vesterhavet. De transporteres over land godt beskyttet af Dannevirkes fæstningsvolde. Her - ved den korteste forbindelse mellem Østersøen og Vesterhavet - krydser købmændene den kun 18 km brede slesvigske landbro på ubefæstede veje. Det er ulige mere besværligt at bevæge sig over land end på vand. Man er undervejs til fods, med pakdyr eller vogne, der kan laste op til 1.000 kilo. Men sådan undgår de handlende den farlige rejse til søs rundt om Jylland.