



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Schleswig-Haithabu

Philippsen, Heinrich

Schleswig, 1925

Text

[urn:nbn:de:hbz:466:1-72090](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-72090)



Das Danewerk und die Stadt Schleswig stehen von ihren Anfängen her in so enger Verbindung miteinander, daß es fast unmöglich ist, das eine von dem anderen zu trennen. Dennoch will ich versuchen, mich unter der Überschrift

Schleswig-Haithabu

auf das engere Stadtgebiet zu beschränken und dabei behandeln:

1. die Lage der doppelnamigen Stadt „Schleswig-Haithabu“,
2. ihre einstige Bedeutung im Völkerverkehr,
3. den Umfang ihrer ersten Wallanlagen am beiderseitigen Schleiuser.

I.

Die Forschung hat sich in den letzten Jahrzehnten besonders rege mit dem Danewerk und dem einstigen Gebiet der Stadt Schleswig beschäftigt, ist dabei aber bisher zu einer abschließenden Übereinstimmung nicht gekommen. Ich will hier die darüber erwachsene umfangreiche Literatur im einzelnen nicht anführen und nur hinweisen auf die, von dänischer Seite zuletzt gelieferte Arbeit, die so lange grundlegend bleiben muß, bis wir eine gleiche Arbeit von deutscher Seite besitzen. Das dänische Werk ist unter dem Titel: „Danevirke, archaeologisk undersøgt, beskrevet og tydet“ von den dänischen Gelehrten Sophus Müller und Carl Neergaard verfaßt*) und mit dankenswerter Vollständigkeit und Gründlichkeit aufgebaut, außerdem in hervorragender Weise illustriert und auch durchweg mit der notwendigen Objektivität behandelt. Ich hebe das letztere deshalb hervor, weil bei den Dänen die Geschichte des einstigen Herzogtums Schleswig, das sie unberechtigterweise mit dem Namen Südjütland belegen, gewöhnlich durch die eiderdänische Parteilichkeit gelesen wird. Dennoch bin ich der Ansicht, daß der behandelte Stoff hier und da eine andere Beurteilung erfahren wird, wenn erst der deutsche Forscher mit Spaten und Meßkette zu umfassender Arbeit ans Danewerk zieht und das abschließende Ergebnis seiner Forschungen kundgibt. Von deutscher Seite liegen, wie angedeutet, aus neuerer Zeit keine, das Danewerkgebiet voll erschöpfenden Arbeiten vor; was die Gelehrten, von denen ich Sach, Knorr, Bierneye und Haupt besonders nennen will, hierüber bringen, sind nur engumrissene Teilforschungen, so schätzenswert sie auch an sich sind**).

*) In Nordiske Fortidsminder, 1. Band; in Sonderdruck erschienen 1903.

***) Ich verweise hier besonders auf die Arbeit von Knorr „Schleswig und Haithabu“ im schl.-holst. Kunstkalender von 1924.

In meinen Ausführungen gehe ich von unserem heutigen Schleswig am Nordufer der Schlei aus, das ursprünglich Sliesthorp, später Sliaswic genannt wird. Der Ort, höchstwahrscheinlich schon von den Angeln gegründet, ist bereits im 9. Jahrhundert eine vielbesuchte Handelsstadt, wechselt aber bald, mit einer Erweiterung seines Gebietes nach Süden, seinen Namen in „aet Haethum“, „Haithabu“ oder „Hedeby“ um und nimmt erst später wieder seinen alten Namen in Form von „Schleswig“ auf. Schon um 875 stoßen wir in einer angelsächsischen Quelle*) auf den Ortsnamen „aet Haethum“, der gleichbedeutend ist mit „Haithabu“ oder „Hedeby“, da dieser wie jener „an den Heiden“ heißt. Diese „Heiden“ können aber nicht, wie vereinzelt behauptet wird, an der Nordseite der Schlei gelegen haben, an der Sleswic von je her lag, denn diese Nordseite war stark bewaldet und die mehrere Kilometer weit davon liegende „Lürschau=Heide“, auf der, nebenbei erwähnt, Magnus der Gute im Jahre 1043 die aus Jütland zurückflutenden Wendenhorden vernichtete, kann unmöglich für die Neubenennung des Ortes bestimmend gewesen sein. Sach nennt uns eine Mar=Heide, an der der Ort gelegen haben soll**), diese kann aber keine nennenswerte Bedeutung in dem vorherrschenden Waldgelände am Nordufer gehabt haben, da wir sie nirgends weiter erwähnt finden. Dagegen war die Benennung berechtigt für eine Siedelung am Südufer der Schlei. Hier stieß die spärlich bewaldete Lohede fast unmittelbar an die Ufer der Schlei, und noch bis in die Gegenwart hat diese Gegend ihren alten Charakter nahezu unverändert bewahrt. Bei einer Ausdehnung Sleswics nach Süden war daher sein neuer Name berechtigt und namentlich dann, wenn mit dieser Ausdehnung ein besonderer Aufschwung des Ortes verbunden war, was, wie weiter unten ersichtlich, tatsächlich der Fall gewesen ist. Ich folge daher unbedingt Haupt in seiner „Geschichte und Art der Baukunst im Herzogtum Schleswig“, wenn er hier sagt***): „Man kann, ohne Furcht die Wahrheit zu kränken, das älteste Schleswig oder Hedeby zu beiden Seiten der Schlei annehmen.“

Ich weiß sehr wohl, daß die dänische Forschung ein eigenes, d. h. ein in sich abgeschlossenes „Hedeby ursprünglich südlich der Schlei“ und ein gleichzeitiges, gleichartig abgeschlossenes Schleswig am nördlichen Schleiufer annimmt, auch weiß ich, daß die deutschen Archäologen dieser Auffassung zuneigen, aber trotzdem vermag ich mich diesen Forscheransichten nicht anzuschließen. Wälder trennen, Flüsse und Gewässer aber verbinden, dies gilt im Leben ganzer Völker, wie auch im engeren Betätigungskreise einzelner Völkerteile. Und hier an der Schlei sollte es anders gewesen sein? Gerade hier am verhältnismäßig engen Schlei-Becken, an dessen Ufern wasser- und seekundige Männer wohnten, dazu in einem vielbesuchten Grenzort, wo sich die handeltreibenden Völker der Frühzeit ein Stelldichein gaben, wo Friesen und Ostländer, Normannen und Sachsen ihre Kaufverträge schlossen? Hier sollte das Schleibett ein unüberbrückbares Hindernis für gemeinsame Zusammenarbeit bei gemeinsamen Lebensinteressen, einen trennenden Damm für wirtschaftliche Einheit gebildet haben? Was die hier lebenden Menschen voneinander unterschied, war, abgesehen von ihrer Glaubensrichtung — auf der einen Seite Heiden, auf der anderen Christen — nicht ihre Nationalität, die derzeit

*) Drosius-Übersetzung Alfred d. Gr.

**) Sach, „Das Herzogtum Schleswig“, I. Abteilung S. 90.

***) a. a. D. S. 89.

kaum hervortrat, auch nicht ihre Sautierung, sondern allein ihre verschiedene Mundart, die bald in jütischer, bald in sächsicher, bald in friesischer, bald in nordischer Wortung zum Ausdruck gekommen sein muß und durch den wechselnden Namen für den Ort ihrer Zusammenkunft bewiesen wird. Daher kann Adam von Bremen mit vollem Recht schreiben: „Sliaswich, quae nunc Heidiba dicitur“ und dabei das Zeugnis von Haithabu bestehen bleiben, das uns die am Südufer der Schlei gefundenen Runensteine geben, wenn sie von Helden kündeten, die „um Haithabu saßen“ und hier kämpfend fielen. Eine Trennung Haithabus von dem eigentlichen Mutterort Sliaswic kann ich hieraus nicht herleiten, höchstens einen Doppelnamen für einen und denselben Ort annehmen, der aber in der Wikingerzeit — und um diese handelt es sich hier vorwiegend — nichts Außergewöhnliches war.

Daß der Ortsname „Hedeby“ für die Nordstadt in verschiedenen Variationen noch in Gebrauch blieb, als das geschäftigte Leben am Südufer der Schlei, also „an den Heiden“ längst erstorben war und nur die eindrucksvollen Wallreste von seiner einstigen Bedeutung zeugten, hat Sach nachgewiesen*). Er hebt hervor, daß das Haderslebener Stadtrecht noch 1292 von einem Bischof in Hethaby spricht, daß 1307 der Dom St. Petri als in Hethaby belegen erwähnt wird und daß 1378 in einer Bordesholmer Urkunde ein Schleswiger Kleriker als „de Heydebu“ kommand aufgeführt wird. Erst im 15. Jahrhundert verschwindet der Ortsname, wenigstens in Urkunden und amtlichen Ausweisen. Dagegen wird der ursprüngliche Name der Stadt, und zwar in der heutigen Form, mehr und mehr vorherrschend, nachdem die Kirche sowohl, als auch der Landesherr sich seiner bedienen. Zusammen mit den Bistümern von Ripen und Aarhus wird bereits um 948 das Bistum Schleswig durch den Hamburger Erzbischof Adalbag gegründet, und König Waldemar II. (1202—1241) nimmt später für sich und seine Nachfolger, neben seinem Königstitel, den Titel „Herzog von Schleswig“ an**). Bedarf es weiterer Beweise für die ununterbrochene kulturelle Bedeutung des Nordteiles der Stadt, als diese Betonung seines Namens an geistig führender Stelle?

Hat übrigens, so fragt man sich unwillkürlich, die vielumstrittene Benennung der alten Schleifstadt eine so große Bedeutung, wie sie ihr durch die Kontroversen unter den Gelehrten gegeben wird? Diese Frage ist um so mehr berechtigt, als die dänische Forschung bekennen muß: „Ob Hedeby der einzige Name der Stadt war, oder ob sie gleichzeitig Schleswig und ob in beiden Fällen die Stadt nördlich der Schlei sowohl Schleswig, als Hedeby hieß, wird mit Sicherheit zu beantworten wohl stets unmöglich sein***).“

Daß seit der Frühzeit an den Ufern der Oberschlei ein reges wirtschaftliches Leben geblüht hat, das erst mit den erweiterten Verkehrsverhältnissen des Mittelalters sein Ende fand, wird niemand bestreiten können. Dabei ist es in der Tat ohne Bedeutung, ob der Schwerpunkt dieses wirtschaftlichen Lebens am Nord- oder Südufer der Schlei gelegen oder ob der südliche Teil der Stadt vorübergehend das wirtschaftliche Übergewicht gegen den nördlichen Teil gehabt hat. Oder will man die wirtschaftliche Selbständigkeit beider Orte etwa damit abschließend beweisen, daß am Südufer anscheinend ein dem Nordufer fremdes Volkstum längere Zeit bestanden haben muß? Da darf darauf

*) Sach, „Das Herzogtum Schleswig“, II. Abteilung S. 111.

***) Sach, a. a. D. I. Abteilung S. 32.

***) Müller-Neergaard S. 240.

hingewiesen werden, daß ein derartiger Beweis vollgültig und überzeugend schon deshalb nie wird erbracht werden können, weil die fortschreitende Zeit alle Kulturreste am Nordufer der Schlei vernichtet hat, die dem Alter nach mit denjenigen korrespondieren, die uns das wirtschaftlich längst abgestorbene Südufer bisher bewahrt hat und die der Archäologe jetzt, sichtend und deutend, ans Tageslicht fördert.

Zusammenfassend will ich mich dahin aussprechen: Wir dürfen bei Haithabu nicht an eine, von Sliaswic gesonderte, selbständige Stadtanlage mit eigenem Namen denken, sondern Haithabu hat immer nördlich und nur vorübergehend zum Teil südlich der Schlei gelegen und sein ursprünglicher Name „Sliaswic“ ist schließlich vorherrschend geworden. Haithabu besteht also noch immer, aber unter dem Namen „Schleswig“ und mit einem veränderten Weichbild.

II.

Was sodann die einstige Bedeutung Schleswigs im Völkerverkehr anlangt, so muß ich zunächst eine kurz orientierende Skizze über die nordischen Seefahrten in der Frühzeit voranstellen*).

Aber den Ostseeverkehr, etwa vom 5. bis Anfang des 9. Jahrhunderts, wissen wir wenig. Eines scheint aber doch sicher, daß schon damals die Skandinavier das herrschende Seevolk der Ostsee waren und daß die übrigen Völker dieses Binnenmeeres, die Wenden und Finnen, höchstens eine spärliche Küstentischerei trieben. Gegen Ende des 8. Jahrhunderts nimmt das Bild aber schon schärfere Konturen an. Wir finden am Gestade der Ostsee hin und wieder Handelsniederlassungen, die ihren Begründern, seien es nun Schweden oder Dänen, ertragreiche Zolleinkünfte sichern, und wir hören Birka am Mälarsee in Schweden, Saeborg oder Seeburg an der Küste Kurlands, Reric bei Wismar im Obotritenlande und — neben diesen auch Schleswig nennen, als Stützpunkte eines umfangreichen Handelsverkehrs.

In der Nordsee dagegen sind um diese Zeit die Friesen vorwiegend die Herren des Meeres, sie beschränken sich aber ausschließlich auf seinen südlichen Teil, auf den Schutz der hier liegenden Inselkette, von wo aus sie den Verkehr mit den Niederlanden und England einerseits und über Schleswig mit Skandinavien andererseits vermitteln. Ihr wichtigster Ausfahrhafen ist Dorstadt, belegen an der Gabelung des Niederrhein in Leck und Krommen Rhein.

Schleswig muß also als Sammelpunkt in diesem Verkehrskreise schon eine besondere Bedeutung gehabt haben, bevor der Sturm der Wikingenzüge nach Ost, Süd und West einsetzte, also schon vor dem 9. Jahrhundert. Für diese Annahme haben wir auch gewisse Anhalte. Der fränkische Annalist Einhard berichtet vom Jahre 808: „Godofried aber zerstörte noch vor seinem Abzug den an der Seeküste gelegenen Handelsplatz, der in der Dänensprache Reric hieß Er führte die Kaufleute mit sich fort und fuhr mit dem ganzen Heere zu Schiff hinüber nach dem Hasen, der Sliesthorp heißt**).“

*) Ich bin hier vorwiegend Vogel, „Nordische Seefahrten im früheren Mittelalter“, Berlin 1907, gefolgt.

***) Einhard, Jahrbücher (Ausgabe Wattenbach).

Hier schon werden die Kaufleute besonders herausgehoben. Die vita Anskarii gibt noch weiteren Anhalt*). Sie nennt Sliaswich eine „Hafenstadt, wo aus allen Gegenden Kaufleute zusammenkamen“ und bezeichnet namentlich die Gäste aus Dorstadt und Hammaburg als solche, die bereits den christlichen Glauben angenommen haben oder sich taufen lassen. Weiter lesen wir hier von dem Missionar Ragembert, daß er seine Reise nach Schweden, also nordwärts, von der Hafenstadt Sliaswich anzutreten beabsichtigt, „wo die Schiffe mit den Kaufleuten, die mit ihm reisen sollten, sich befanden“. In diesen Quellen wird also die kommerzielle Bedeutung der Stadt auffallend betont und damit einwandfrei bewiesen, daß schon vor Beginn der Wikingerzeit ein lebhafter und verzweigter Verkehr sich in und um Schleswig abspielte und auch an Ort und Stelle bewältigt werden konnte.

Werfen wir nun einen Blick auf die Karte, so haben wir am Nordufer der Schlei in dem heutigen „Holmer Noor“ den einzigen Hafenplatz, den Nordhafen, der für den beschriebenen Handelsverkehr in Frage kommen kann. Wer aber die Örtlichkeit genauer kennt, wird beurteilen können, daß dieser Hafen höchstens als Fischerhafen oder für kleinere Fahrzeuge dienen, seines geringen Tiefganges, namentlich auch seines beengten Zuganges wegen für einen belebten Umschlagsverkehr mit größeren Handelsschiffen (den sog. Knorren) aber nicht ausreichen konnte, da ein Verkehr mit dem Westen des Landes und der damit verbundene Warentransport wegen der ungeeigneten Wege von hier aus auf nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen mußte. Was war daher natürlicher, als das nahe Südufer mit seinem, tief ins Land einschneidenden Schleiarm, seiner, allen Schiffsgrößen entsprechenden Einfahrt und seinem, für Winterquartiere besonders günstigen Ufergelände hierfür in Anspruch zu nehmen, da zugleich von hier aus die Verbindung nach Westen wesentlich erleichtert und erheblich verkürzt war. Es lag also die Ausdehnung des Ortes nach Süden in seiner natürlichen Entwicklungslinie, wenn die Nordstadt bei steigendem Verkehr den Anforderungen als Hafenplatz genügen wollte. So ist denn hier der Südhafen Schleswigs entstanden. Daß dabei auf der Nordseite der wirtschaftliche und kulturelle Schwerpunkt verblieb, geht aus der Erbauung der ersten Kirche im Schleigebiet durch Anskar hervor, die ihren Platz in unmittelbarer Nähe des am Nordufer belegenen Hafens, dem heutigen Holm, erhielt. Auch Godofried, von dem schon die Rede war und der der erste Erbauer des Danewerks gewesen ist, schützte mit seinem Wall nur die Nordseite der Schlei und sonach nur das alte Schleswig, das ihm besonders wichtig für den Handelsverkehr und die Sicherheit der von ihm hierher verpflanzten Kaufleute war, ließ aber den Südhafen offen liegen, da dieser derzeit kein eigentlicher Wohnplatz, sondern nur Liege- und Löschplatz für die ein- und auslaufenden Schiffe gewesen sein wird und daher im Falle eines feindlichen Überfalls unschwer geräumt werden konnte.

Aber das hier gezeichnete Bild erfuhr eine Änderung durch die brandenden Wogen der von Wikingerstürmen erfüllten Zeit**). Dänemark war damals noch kein festgefügtes,

*) Ausgabe Wattenbach.

***) Die Wikingerzeit umfaßt die Zeit vom 8. bis 10. Jahrhundert, höchstens bis Mitte des 11. Jahrhunderts. Sie beginnt mit der Plünderung eines Klosters an der Küste von Northumberland im Jahre 793.

einheitliches Reich, das Grenzland zwischen Eider und Schlei war völlig öde, der Königsitz lag in Jütland, und nur ein „Wächter der Grenze“ saß zeitweilig in Schleswig, das als einzige Stadt zwischen Eider und Jütland durch seinen Ost- und Westseeverkehr eine besondere und ständig wachsende Bedeutung hatte. So nur erklärt es sich, daß hier eine fremde Macht für längere Zeit festen Fuß fassen konnte, ohne ernstlichen Widerstand zu finden und in ihrer Ausbreitung vonseiten der Dänen behindert zu werden. Angelockt durch den blühenden Schleihandel drang Olaf, ein schwedischer Wiking, am Schlusse des 9. Jahrhunderts bis in die Oberschlei vor, nahm Schleswig und das Danewerk ein*) und war damit Beherrscher zunächst des südlichen Teiles des späteren Herzogtums Schleswig, der bis dahin bis an die Schlei der dänischen Herrschaft unterstanden hatte. Adam von Bremen behauptet sogar, und offenbar mit Recht, daß der Schwede ganz Dänemark, also auch das heutige Jütland, eroberte, so daß seine Machtphäre keineswegs zu gering einzuschätzen ist. Sein Sohn Knuba folgte ihm in der Herrschaft. Auch er ist Wiking und heert mit Feuer und Schwert auf deutschem Gebiet, weshalb ihm König Heinrich I., der Vogler, entgegentritt, ihn tributpflichtig macht und zur Annahme des Christentums zwingt. Wenig später bekriegt ihn der Dänenkönig Gorm und drängt seine Macht zurück. In den hiermit verbundenen Kämpfen findet Knuba seinen Tod. Aber damit ist seine Herrschaft im Schleigebiet noch nicht gebrochen. Seine Witwe Asfrid, vermutlich aus dänischem Fürstengeschlecht stammend, führt für ihren, mit Knuba erzeugten Sohn, Sigtrygg, die Herrschaft weiter, der vermutlich beim Tode des Vaters auf Wikingsfahrt abwesend ist und im Jahre 943 in der Normandie seinen Tod findet. Erst damit endet diese, fast fünfzigjährige Dynastie am Schleiuser, und dem Dänenkönig Harald Blauzahn wird das Verdienst zugeschrieben, hier die dänische Herrschaft wieder hergestellt zu haben. Dies kann aber nicht durch Waffengewalt erreicht sein, da dann die Asfrid keine Gelegenheit gehabt hätte, ihrem und Knubas Sohn die bekannten Runensteine zu errichten. Die schwedische Herrschaft ist vermutlich durch Vermittlung der jütischen Verwandten der Asfrid auf vertragsmäßigem Wege aufgelöst, ein Beweis, einerseits für die damalige Schwäche des dänischen Reiches, andererseits aber für die Machtstellung und das Ansehen, die das schwedische Wikingergeschlecht sich im Laufe ihres Bestehens erworben hatte.

Wo war nun, so fragt man sich, der Sitz der schwedischen Dynastie, und wie stellte sie sich zu dem bisherigen Stadtkomplex am Schleiuser? Die erste Frage ist un schwer und mit ziemlicher Sicherheit beantwortet. Als handeltreibendes Volk sicherte sich die Führerschaft der Wikinger zunächst der vorhandenen Verkehrsanlagen, namentlich des Handelsplatzes am Südhafen, für den bereits nach dem angelsächsischen Bericht der besondere Name „an den Heiden“ (aet Haethum) bestand — und als Seemacht wählte sie sich die Stelle, von der aus sie ihre Macht am wirksamsten und schnellsten einsetzen konnte. So entstanden die Anlagen, deren Reste wir noch heute am Südufer der Schlei erblicken und die wir gewöhnlich auf „Hoch-“ und „Oldenburg“ beschränken. Hier lag jedenfalls der gebietende Wiking — mögen wir ihn gerne als Seekönig, was er

*) Die dänische Forschung gibt selbst zu, daß derjenige, welcher Herr war in dem Halbkreiswall, es auch auf den Gewässern der Schlei war und so oft er wollte, seine Mannen hinter Godofrieds Wall landen konnte. Müller-Neergaard S. 228.

in der Tat war, den Königstitel zugestehen — mit seinen Hirdmannen, d. h. seinen, ihm auf Gedeih und Verderb treu ergebenen und oft erprobten Bord- und Kampfgenossen. Das Stadtgebiet am Nordufer der Schlei, das ein für die Verpflegung und Unterhaltung seiner Einwohnerschaft ergiebiges Hinterland hatte, nutzte er mit für sich aus und hütete sich wohl, diese auch ihm wichtige Lebens- und Steuerquelle zu zerstören oder in ihrer Ergiebigkeit zu schwächen. Denn die Wikinger waren nicht bloß Räuber und Plünderer, sondern vorwiegend Kaufleute und Handwerker, in ihrem Volkscharakter überwiegt, wie bei allen Germanen, die aufbauende Tendenz die zerstörende um ein bedeutendes. So war auch in der Wikingerzeit die Einheit zwischen beiden Schleiufem eine selbstverständliche, und die dänische Forschung irrt, wenn sie von dem Hedeby ihrer Vorstellung schreibt: „Drohend lag die neue Stadt gegenüber dem ansehnlichen alten Platz Schleswig“*), denn nicht drohend, vielmehr schützend stellte sie sich vor diesen, mit dem sie eng verbunden war.

Und in dieser Geschlossenheit zwischen Nord- und Südufer vollzogen sich weiter die Handelsgeschäfte, die nun zweifellos eine wesentliche Ausdehnung erfahren haben werden, da sich jetzt nicht allein der ganze Norden, sondern auch die weite baltische Welt dem Verkehr eingliederte. Denn jetzt konnte eine enge Verbindung mit dem schwedischen „Gardarike“, d. h. mit den in Rußland gegründeten Wikingerstaaten, deren Handelsbeziehungen bis zur Levante reichten und auch nach Arabien hinübergriffen, angeknüpft werden und ist auch zweifellos angeknüpft worden. Dafür spricht schon die Größe des wallumgürteten Handelsplatzes, der 28 ha umschließt und das vielfach vergleichsweise herangezogene Birka um das vierfache, den Stadtplatz auf der Nordseite der Schlei um reichlich das doppelte übertrifft. Auch ist er im Gegensatz zu dem letzteren, der nach Norden orientiert ist, bewußt nach Westen orientiert. — Die verschiedenen Warengattungen, die hier am südlichen Schleiufer zum Austausch und Verkauf kamen, näher zu nennen, darf ich mir ersparen, ich will nur darauf hinweisen, daß auch der Handel mit Menschenware, der Sklavenhandel, eine bedeutende Rolle gespielt haben wird. Wir sehen schon die ersten christlichen Sendboten Anskar und Rimbert am Schleiufer sich mühen, durch Geldopfer und andere Darbietungen die zu Sklaven gewordenen Gefangenen wieder loszukaufen und ihnen ihre Freiheit zurückzugeben**). Unter der Wikingerherrschaft

*) Müller-Neergaard S. 241.

***) Aus dem Leben des Erzbischofs Rimbert ist uns im Kap. 18 folgende, auf den Sklavenhandel bezügliche Stelle überliefert, die für Schleswig von besonderem Interesse ist und daher hier Platz finden mag. Sie lautet: „Als er — es ist Anskar gemeint — einst in das Land der Dänen kam, sah er an einem Orte, wo er für die jüngsterstandene Christengemeinde eine Kirche erbaut hatte — der Ort heißt Sliaswich — eine Menge von Christengefangenen in Ketten einerschleppen. Unter diesen befand sich eine Nonne, die, sowie sie ihn aus der Ferne erblickte, ihm, indem sie die Knie beugte und wiederholt das Haupt neigte, sowohl ihre Ehrerbietung bezeugte, als ihn auch wegen ihrer Auslösung um Erbarmung anzuflehen schien. Auch begann sie, damit er sehen sollte, sie sei eine Christin, mit lauter Stimme Psalmen zu singen. Der Bischof (Anskar), von Mitleid ergriffen, betete weinend zu Gott um Hilfe für sie. Infolge seines Gebetes zerriß sofort die Kette an ihrem Halse, womit sie gefesselt war. Daß sie jedoch nicht entflohe, verhinderten die sie haltenden Heiden mit Leichtigkeit. Darauf begann der heilige Bischof, von Angst und Liebe für sie bewegt, den sie hütenden Heiden verschiedene Gegenstände von Wert für sie anzubieten; sie aber wollten auf nichts eingehen, wenn er ihnen nicht das Pferd abträte, auf dem er selbst ritt. Dessen weigerte er sich

ist dieser Handel noch gesteigert worden und um so beklagenswerter gewesen, als das geschwächte Christentum hier nicht mildernd eingreifen konnte.

Hat schon die Auflösung der schwedischen Dynastie am Schleiuser höchstwahrscheinlich nachteilig auf den Handel gewirkt, so kamen dazu noch die derzeitigen inneren staatlichen Erschütterungen im ganzen Norden. Das Heidentum erwachte hier wieder zu neuem Leben und zwang den christlich gesinnten Dänenkönig Harald Blauzahn landsflüchtig zu werden, nachdem er in dem, gegen die heidnischen Ausrührer geführten Kampf unterlegen und verwundet war. Sein eigener Sohn, der spätere König Sven Gabelbart, war das Haupt der Verschwörung, die schließlich in Anarchie ausartete und auch Sven Gabelbart nötigte, Dänemark zu verlassen. Diese politischen Wirrnisse benutzte der Schwedenkönig Erich der Siegreiche, um Dänemark einzunehmen und sich am Schleiuser ebenfalls festzusetzen. Dies mag um das Jahr 986, also ungefähr 40 Jahre nach der ersten Schwedeninvasion, geschehen sein. Erst 995 kehrt der vor Erich geflohene Sven Gabelbart von England ins Land seiner Väter zurück, besiegt die neu befestigte schwedische Macht und nimmt nach vorhergehender Belagerung ihre Hauptstütze am Schleiuser ein, die vermutlich nach der Sitte der Zeit vollständig zerstört wurde und damit als Sonderanlage für immer unseren Blicken entschwindet. Über diese Belagerung berichten uns allein zwei Runensteine, von denen der eine noch heute an ursprünglicher Stelle auf der Höhe der Busdorfer Feldmark als seltenes geschichtliches Dokument und zugleich als einziges frühzeitliches Felsendenkmal erhalten ist.

Wesentliche Einzelheiten über diese zweite schwedische Invasion, namentlich über den Zustand und Umfang des Handels, sind uns nicht überliefert. Wir wissen nur, daß das Bistum Schleswig, das, wie schon erwähnt, nach Aufhebung der ersten Schwedenherrschaft um 948 errichtet war und aufzublühen begann, mit dem erneuten Eindringen der heidnischen Schweden verwaiste, da noch um das Jahr 1000 sein Bischof Eseco oder Eccehard ohne Sitz war und auf der Kirchensynode in Gandersheim erklärte, daß sein Bistum durch Barbaren verwüstet und die Kirche verödet sei. Denn das Christentum, das durch seine Lehren alles Rauben und alle Gewalttätigkeit bekämpfte und in dem Mitmenschen den gleichberechtigten Bruder sah, war naturgemäß der erbitterte Feind des heidnischen, gewalttätigen und beutegierigen Wikingers. Im übrigen können wir aber wohl das Verkehrsverhältnis zwischen Nord- und Südufer der Schlei als ein gleiches, wie früher annehmen.

Die Handelsgeschichte der Stadt Schleswig-Haithabu ist damit aber noch nicht abgeschlossen; um vollständig zu sein, müssen wir sie noch weiter verfolgen.

Zweifellos hat Sven Gabelbart als Besieger der Schweden deren Herrschaft bis in ihre Tiefen zerstört, ihren Handel und ihre Handelsbeziehungen hat er aber tunlichst geschont. Wir können dies aus der Schilderung Adams von Bremen entnehmen, der in der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts schrieb und u. a. auch Schleswigs Bedeutung

nicht, sondern er sprang sogleich aus dem Sattel und gab es mit allem Geschirr für die Gefangene hin, schenkte ihr auch, nachdem er sie losgekauft hatte, die Freiheit und ließ sie gehen, wohin sie wollte.“

Dieser, besonders anschaulich geschilderte Fall eines Freikaufens einer Sklavin, den man sich als am Südufer der Schlei vorgekommen denken kann, mag nicht vereinzelt gewesen sein, solange die christliche Kirche sich ungehindert in ihren Liebeswerken betätigen konnte.

als Handelsstadt hervorhebt. Er bezeugt uns, daß aus dem Schleswiger Hasen die Schiffe nach Slavonien, nach Schweden oder nach Samland, ja selbst nach Rußland auszulaufen pflegen. Von dem Transitthandel nach Westen hören wir von ihm allerdings nichts. Aber daraus schließen zu wollen, daß dieser nicht mehr bestanden habe, würde unrichtig sein, denn die Darstellung der wirtschaftlichen Zustände war nicht die Aufgabe des Bremer Scholastikers, ihm lag die Kirchengeschichte am Herzen und nur gelegentlich überschreitet er die ihm dadurch gezogenen Grenzen. Wir haben übrigens hiesfür anderweite Belege. Die Schleswiger Bruderschaften und Gilden in den rheinisch-westfälischen Städten Soest, Arnsberg, Attendorn, Köln*) gehen in ihren Anfängen zum Teil in das 12. Jahrhundert zurück und werfen ein helles Licht auf die wichtigen Beziehungen Schleswigs gerade für den Westen. Auch das älteste Schleswiger Stadtrecht, wenn es auch erst im 12. Jahrhundert fixiert ist und vielleicht vielfach Verhältnisse berührt, die zur Zeit seiner Abfassung schon mehr oder weniger der Vergangenheit angehörten, spricht außer von „hospites de ducatu Saxoniae, de Hyslandia, de Burgundeholm“ von solchen „de Frysia“. Weiter finden wir im Stadtrecht Zollstätten benannt, die auf einen bestehenden Verkehr von Schleswig aus nicht allein nach Westen, sondern gleichzeitig nach Süden hinweisen.

Der Handel mit Friesland ging über Hollingstedt, das, an der Treene gelegen, von Westen aus derzeit mit Schiffen leicht erreichbar war. Hier fand die Umladung der Waren statt, die dann landeinwärts weiter nach Schleswig gingen.

Die ersten Anzeichen der Zersetzung des Schleswiger Handels zeigen sich bereits um die Mitte des 12. Jahrhunderts. Im Jahre 1154 läßt der Dänenkönig Sven Grathe die russischen Kaufleute im Schleswiger Hasen plündern und ihre Schiffe verbrennen. Dem Handel nach dem Osten war damit ein empfindlicher Schlag zugefügt, der nie verwunden ist. Auch der Norden verließ nach und nach die alten Handelswege, nachdem die Sicherheit der Meere und die Bervollkommnung der Schifffahrt sich erhöhten. Die ausblühende Bedeutung von Ripen ist dafür beweisend. Der eigentliche Totengräber der Schleswiger Handelsbeziehungen wurde aber Lübeck, das bereits gegen Ende des 12. Jahrhunderts in zunehmendem Maße der Ausgangspunkt für den gesamten baltischen Seeverkehr wurde und durch seine Machtstellung in der Hanse auch den Handel mit Friesland an sich zog oder doch stark beeinflusste.

Im 13. Jahrhundert ist der alte Glanz der ehemaligen Handelsstellung Schleswigs nahezu erloschen. Sein Südhafen ist verödet und wird nur hin und wieder belebt von Kriegsflotten, die die Dänenkönige für ihre Unternehmungen hier zusammenziehen angefichts der „Jürgensburg“, die im 12. Jahrhundert auf der Möweninsel erbaut ist und bis 1268 als herzogliche Residenz dient. Von da ab sinkt auf Wälle und Gräben des alten Handelsplatzes das Dunkel herab, er wird, um mit den Dänen zu sprechen, „ein namenloser Platz, der bald für die Phantasien der Umwohner und die Spekulationen der Gelehrten“ einen ergiebigen Stoff bietet.

Die Bedeutung Schleswigs im Völkerverkehr ist damit umrissen. Sie zeigt sich, zusammenfassend beurteilt, schon vor der Wikingerzeit in einer, die Erweiterung

*) Kiezelbach, „Schleswig“ in Bd. 37 der Zeitschrift für schlesw.-holst. Geschichte, S. 141 ff.

des ursprünglichen Stadtgebietes bedingenden Weise und besteht auch nach dieser Zeit am Südufer der Schlei in langsam sich abschwächendem Umfang weiter bis zum gänzlichen Erlöschen im Laufe des 13. Jahrhunderts. Mit der Wiedererstehung des Bistums tritt Schleswig in das Zeichen der Bischofsstadt und damit in einen neuen Abschnitt seiner geschichtlichen Bedeutung.

III.

Die Archäologen, wenn sie die Wallanlagen am Südufer der Schlei behandeln, beschränken sich für ihr hier vermeintlich belegen gewesenes „Haithabu“ durchweg auf eine Untersuchung und Deutung des Halbkreiswalles, im Volksmunde „die Oldenburg“ genannt, und der sog. Hochburg. Höchstens bringen sie damit noch eine, den Halbkreiswall umgebende, heute nahezu ganz eingeebnete Wallinie in Verbindung, die die dänischen Forscher mit dem Namen „Belagerungswall“ belegt haben. Wenn damit der Wallkomplex der Siedelung als abgeschlossen betrachtet werden soll, so darf man sich billig wundern, daß die Herrschaft der Wikinger so lange Bestand gehabt hat und ihre Vertreibung ein so großes Machtaufgebot erforderte, wie es nach den uns überkommenen Berichten der Fall gewesen zu sein scheint. Denn diese wenigen Wallbauten konnten sie weder gegen Angriffe von Norden und Süden wirksam schützen, noch ihre Handelswege genügend decken. Einschalten will ich hier gleich, daß ich nicht bezweifle, daß „Hochburg“ und „Halbkreiswall“ zusammengehören und miteinander erbaut sind, die Ansicht von Sach*), der aus der „Hochburg“ eine deutsche Markgrafenburg und aus dem „Halbkreiswall“ einen Flottenstützpunkt für dänische Kriegsunternehmungen machen will, ist m. E. unhaltbar.

Der Halbkreiswall, der mehrere Bauperioden nachweist und nach den, in seinem Innern vorhandenen Brandspuren zu urteilen, verschiedene Anstürme bestanden hat, wuchs sich durch seine wiederholten Erhöhungen allmählich zu einem derartigen Festungswall aus, daß er im Bewegungskampf nur eine beschränkte Verwendung finden konnte, denn er verhinderte seiner Höhe wegen geradezu jede Ausfall- und Angriffsunternehmung. Die „Hochburg“ hinwiederum lag ganz isoliert, ihre Verbindung mit der Siedelung im Halbkreiswall war dadurch stark beeinträchtigt. Sie scheint, da sie nördlich von diesem liegt, vorwiegend die Aufgabe gehabt zu haben, die Hafeneinfahrt zu überwachen und zu decken, worin sie möglicherweise noch durch ein besonderes Sperrwerk an der Einfuhrstelle des Hafens unterstützt wurde. Gleichzeitig mag sie als Arsenal für die Hirdmannschaft und als Sitz des Befehlshabers gedient haben. Gegen Norden und Westen lag die Burg ungeschützt, wenn man nicht die früheren Boden- und Wasserverhältnisse hierfür als ausreichend ansehen will. Ihre hohe Lage hatte natürlich gewisse Vorteile, aber doch nur für eine Beobachtung des Schleibettes, nach Westen und Süden war ihr Fernblick beschränkt, hier hat der „Königshügel“, der die „Hochburg“ an Höhe und Weitblick wesentlich übertrifft, eine sehr viel bessere Warte abgegeben. Die Wasserseite der Anlage nach der Schlei zu war übrigens meiner Meinung nach weit mehr gefährdet, als deren Landseite, denn die Wikinger lagen in stetem Kleinkrieg miteinander und erschienen

*) Sach, „Das Herzogtum Schleswig“, Abteilung I, S. 57 und 58.

plötzlich und gewöhnlich mit ausreichenden Flottillen, während von der Landseite nur der Angriff streifender Sachsen- und Wendentrupps drohte, sofern nicht ein Krieg von dänischer oder deutscher Seite in Aussicht stand, was aber zu den Ausnahmefällen gehört haben wird. Wenn nicht weitere Verteidigungswerke als Hochburg und Oldenburg bestanden, dann brauchte bei einem Angriff vom Wasser her der Feind nur mit einigen seiner Schiffe den Hafeneingang zu blockieren und seine übrigen Streikräfte am Fuße des „Kirchberges“ zu landen, um den Halbkreiswall einzuschließen und — die Mausefalle für den Halbkreisbewohner war fertig. Unter diesen Umständen bin ich der Ansicht, daß die Wikinger, um sich und ihren Handel am Schleiufer wirksam und dauernd zu schützen, weit umfangreichere Sicherungsanlagen auführen mußten und dies auch getan haben.

Wie eng begrenzt die dänischen Archäologen ihr „Haitabu“ beurteilen, mag folgende Stelle ihres Forscherberichtes zeigen *). Wir lesen hier: „Der starke Befestigungswall nach der Landseite bildet einen merkwürdigen Gegensatz zu der ganzen unbeschützten Seebreite. Er beweist, woher die Feinde kamen, und daß man allen Grund hatte, ihre Macht zu fürchten. So berichtet auch die Geschichte. Beide, Heinrich Vogelfänger und König Gorm rückten zu Lande gegen die Könige von Hedeby vor und fast beide Kriege endeten derart, daß deren Geschlecht sich in Hedeby weiter behauptete, woraus zu vermuten ist, daß dies gerade davon abhing, weil der Wall dem Feinde gehörig trotzte.“ — Wenn dem in Wirklichkeit so gewesen ist, wenn tatsächlich die Landseite die den Wikingern am meisten gefahrbringende Stelle gebildet hat, wie will man es denn erklären, daß die zum Schutze der Siedelung bestimmte Burg nördlich von dieser lag, und der südlich liegende, strategisch weit wichtigere „Königshügel“ unbefestigt blieb? Denn man pflegt doch gewöhnlich die stärkste Wehr an der Stelle zu errichten, wo der erste und heftigste Angriff erwartet wird. Aber gerade die Lage der Burg im Norden der Siedelung beweist, daß es die Wasserseite gewesen ist, die des besonderen Schutzes bedurfte, daß der von Norden oder Osten kommende Angreifer, wenn ihm keine besonderen Hindernisse bereitet wurden, hier am leichtesten Erfolge erstreiten konnte. Doch darauf komme ich noch zurück, ich werde an gegebener Stelle nachzuweisen versuchen, daß die „unbeschützte Seebreite“, von der die dänischen Forscher sprechen, in Wirklichkeit nicht unbeschützt, sondern in, den Verhältnissen entsprechender Weise mindestens ebenso stark gesichert war, wie die Landseite der Siedelung.

Ich komme zunächst auf den „Belagerungswall“ zu sprechen, so genannt, weil die dänische Forschung annimmt, daß dieser Wall während der Belagerung von Haitabu von dem König Sven Gabelbart, also um das Jahr 995, angelegt sei. Ist schon die Anlage derartiger Angriffswerke für die alte Zeit eine sehr große Seltenheit gewesen, so muß hier noch besonders auffallen, daß der Wall in bestimmtem Abstand, etwa 300 m, dem Halbkreiswall folgt, statt, wie bei derartigen Gegenanlagen geboten, den entgegengesetzten Lauf zu nehmen, sich also gegen den einzunehmenden Wall zu kehren. Die Deutung, die die dänische Forschung dem betreffenden Wall gegeben hat, ist daher ohne weiteres zu verwerfen. Sie scheint auch von deutscher Seite abgelehnt zu werden, denn Biereye weist darauf hin, daß der Umlagerungswall, wie er ihn nennt,

*) Müller-Neergaard S. 230.

in Wirklichkeit eine Art Ravelin, also ein Außenwerk, gewesen sein müsse, um das dahinter gelegene Ausfalltor, den bisher als „Sturmloch“ gedeuteten Walleinschnitt, zu decken*). Über den Lauf dieses Ravelins bringt er aber auf der, seiner Arbeit beigegebenen Karte eine unvollständige Skizze. Da diese offenbar auf eine Zeichnung des durch die Dankwerth'sche Landesbeschreibung bekannt gewordenen Kartographen Joh. Meyer aus dem Jahre 1641 zurückgeht, die in guter Wiedergabe in dem dänischen Werk „Danewirke“ enthalten ist**), so läßt sie sich unschwer richtig stellen. Die Wallanlagen sind in der beigegebenen Karte so eingezeichnet, wie Meyer sie skizziert hat. Der Zugang zur „Hochburg“ ist doppelt gedeckt, und die Verbindung mit dem Halbkreiswall ebenfalls durch eine doppelte Linie gesichert. Es entsteht damit geradezu eine musterhafte und von strategischem Können zeugende Anlage gegenüber einem Gegner, der von Norden, Westen oder Süden kommt.

Der Erbauer dieses Außenwalles kann nur der Schwede gewesen sein, der als Wiking im Hafenplatz saß, denn der Wall ist, wie durch Grabungen festgestellt ist, nach außen gebaut, d. h. ihm folgt ein Graben auf der Außenseite, der sinnlos wäre, wenn die Annahme der dänischen Forschung von der Entstehung des Werkes zuträfe. Wie schon angedeutet, ist dieser Vorwall heute nahezu ausgeebnet. Vielleicht stecken noch hier und da in den umliegenden Koppellwällen Reste davon, die uns seine Stärke veranschaulichen könnten, wenn wir auch von vorneherein anzunehmen haben, daß der Wall eine ausnehmende Höhe und Stärke nicht gehabt hat, da er sonst den Zweck, dem er dienen sollte, nicht erfüllt hätte.

Doch damit sind die Sicherungswälle der Siedelung nach meinem Dafürhalten noch nicht alle in Betracht gezogen. Es war besonders nötig, die als Wasserstraße auf die Siedelung zuführende und nicht bloß strategischen, sondern vorwiegend merkantilen Zwecken dienende Schlei zu sichern und in geschütztem Zustand zu halten. Dies war bei der stellenweise großen Enge der Schlei in ihren oberen Teilen verhältnismäßig leicht, es kam dafür vorwiegend die Stelle bei dem heutigen Missunde in Frage, wo die Schlei kaum 120 m breit, also weit enger ist, als die Einfahrt in die eigentliche Siedelung am heutigen Haddebyer Noor, die derzeit sicher gegen 400 m betrug. Die Wikinger waren in der Anlage von Sicherungswerken zu erfahren, um sich nicht einer Gelegenheit zu bedienen, die ihnen hier die Natur von selbst bot und die durch geringe Nachhilfe ihrerseits zu einem besonders starken Vorwerk für ihre Zwecke ausgebaut werden konnte. Bei der Einfahrt von der „Großen Breite“ der Schlei in die Missunder Enge erhebt sich das nördliche Schleiufer mit engbegrenztem Vorland plötzlich zu einer Höhe von 14—16 m und bildet eine gleichmäßige Hochfläche von ungefähr 25 ha im Umfang, die gegen Nordost abfällt. Schon ältere dänische Forscher, wie der Pastor Chr. Ewaldsen und der als Danewerkforscher besonders bekannte Adjunkt Chr. C. Lorenzen haben auf diese Örtlichkeit hingewiesen***), sie aber nicht überzeugend zu deuten vermocht; die neuere Danewerkforschung läßt sie ganz außer Betracht, auch sonst ist sie in der heimatlichen Literatur meines Wissens nirgends eingehend behandelt.

*) Bierene, „Beiträge zur Geschichte Nordalbingiens im 10. Jahrh.“ (Berlin 1909) S. 12.

**) Siehe daselbst S. 280.

***) Annaler for nordisk Oldkyndighed og Historie, Jahrg. 1854 S. 196 ff. und Jahrg. 1859 S. 123.

Auf dieser Hochfläche, und zwar sie von West nach Ost querend, lag noch vor zwanzig Jahren, und liegt vielleicht noch jetzt, ein hin und wieder eingeebnetes Wallstück, das von den Anwohnern als „Margarethenwall“ bezeichnet wird und gegen Norden gebaut ist, da hier ein Graben gezogen ist. Dazu kommt, daß die Hochfläche im Volksmunde „Die Burg“ heißt. Die Bauart des Walles glich der des Rograbens, Stein- und Holzmaterial ist dabei nicht zur Verwendung gekommen, die Wallhöhe betrug nach Ewaldsens Angabe 8 Fuß, die Wallbreite 20—22 Fuß.

Wie verhängnisvoll ein plötzlicher Überfall auf die Siedelung am Haddebyer Noor werden konnte, wenn er erst unmittelbar vor der Einfahrt abgewehrt werden mußte, habe ich schon angedeutet. Es muß daher ein besonderes Vorwerk vorhanden gewesen sein, um eine derartige Lage, die von den kriegsgewohnten Wikingern natürlich von vorne herein erkannt worden ist, ein für allemal auszuschalten. Die Enge bei Missunde war für die Anlage eines Vorwerkes besonders günstig. Die Hochfläche war leicht zu verteidigen, von ihr bis zur Hochburg am Haddebyer Noor war eine jederzeitige Verständigung durch Signale möglich, ihre hohe Lage gestattete einen weiten Ausblick schleiabwärts, ihre räumliche Ausdehnung außerdem eine zweckmäßige Unterbringung der Lagermannschaft, und schließlich war eine Verproviantierung und eine Ergänzung der Besatzung von der Hauptsiedelung aus jederzeit möglich. Sonach drängt sich, wie von selbst, die Annahme auf, daß hier das Vorwerk für das schwedische sog. *Haithabu* gelegen hat und die hier noch bekannten Wallreste aus der Wikingerzeit stammen. Hier würden m. E. daher auch Grabungen ähnliche Kulturreste zutage fördern, wie sie die Oldenburg bisher geliefert hat, um so mehr als Wall und Graben, wie Ewaldsen besonders betont, bis zum Jahre 1830 „nahezu unberührt von Menschenhand“ dagelegen haben.

Um die Verbindung des Vorwerkes mit der Hauptsiedelung zu erleichtern, war gleichzeitig eine Wallanlage auf der Landzunge „Palör“ angelegt, die die Schlei bis auf 100 m einengt. Hier fand Lorenzen noch 1859 mehrere Walllinien, die die Landzunge überquerten und deren Nordseite ebenfalls mit einem Graben versehen war. Um ein starkes Werk hat es sich nicht gehandelt, dem Zweck, dem es dienen sollte, hat es aber entsprochen. Ob noch heute an der bezeichneten Stelle Wallreste vorhanden sind, vermag ich nicht zu sagen*).

*) Die im April d. Js. zwischen Palör und der Insel Hestholm bei einer Vertiefung der Fahrinne der Schlei ausgebagerten Teile einer Pfahlreihe, die zunächst als alte, aus der Wikingerzeit stammende Befestigungen zum Schutze von *Haithabu* gedeutet wurden, können m. E. hiermit nicht in Verbindung gebracht werden. Die Pfahlreihe läuft hart an der Fahrinne entlang, also West—Ost, und schon aus diesem Grunde halte ich es für unwahrscheinlich, daß das betreffende Werk, das allerdings ein Sperrwerk gewesen zu sein scheint, von den in „*Haithabu*“ sitzenden Wikingern angelegt worden ist. Ein Zweck hierfür ist nicht zu erkennen, denn selbst in dem Fall, daß es einem schleiaufwärts gekommenen Feinde gelungen wäre, mit seinen Schiffen in die „Große Breite“ einzudringen, konnte die Besatzung der Hauptsiedelung am Haddebyer Noor ihm rechtzeitig entgegentreten, da das Vorwerk und der Wachtposten auf Palör die Hauptsiedelung früh genug verständigen konnten. In diesem Fall hätte sogar das Pfahlwerk den Verteidiger der Schlei in seinen Operationen weit mehr gehindert, als den Eindringling, der unter Umständen noch hinter dem Pfahlwerk einen besonderen Schutz gefunden hätte. Verteidigungs- oder Sicherungszwecken kann daher die Anlage nicht gedient haben.

Höchstwahrscheinlich erklärt sich aber die Pfahlreihe durch die früheren Zollverhältnisse bei Palör, dem *Ræval* oder *Reveshale* des Schleswiger Stadtrechtes. Aus § 30 des alten und

Meine Annahme stützt sich aber noch auf eine andere Unterlage. In den *Annales Ryenses*, die bekanntlich im 13. Jahrhundert im Råde-Kloster, dem heutigen Glücksburg, also auf engheimatlichem Boden, verfaßt sind, findet sich in Kap. 90 eine Stelle, die von König Sven Gabelbart handelt und von ihm behauptet, er habe „sein Reich zurück- erhalten von dem in Mesund gefallenen Könige Norwegens, der sein Reich in Besitz genommen hatte“. In dieser Fassung enthalten die *Monumenta Germaniae historica* (Tom. XVI pag. 392) den Chronikbericht. In anderen, vermutlich jüngeren Handschriften der Chronik, die in dänischen Klöstern hergestellt sind, ist aus „Mesund“ „Oresund“ gemacht worden, mit welchem Recht und in welcher Absicht diese Änderung vorgenommen ist, mag dahingestellt bleiben*). Wichtig scheint mir für den vorliegenden Zweck übrigens auch nur das zu sein, daß der einheimische Mönch, vielleicht gar ein Sohn des nahen Angellandes, jedenfalls bekannt mit den geschichtlichen, hier noch im Volke lebenden Erinnerungen, Missunde als einen Kampfplatz kannte, wo Sven Gabelbart mit den ihm feindlichen Wikingern zusammenstieß. So erhält die Belagerung Haithabus, von der die Runensteine melden, eine neue und wichtigere Gestalt und Bedeutung, die wir uns folgendermaßen denken dürfen. Der König Sven lief auf dem Wasserwege mit seinem Heere in die Schlei und teilte es vor Missunde, weil ihm hier der erste ernstliche Widerstand bereitet wurde. Ein Teil seines Heeres, mit Erich, dem Steuermann, und Skartha, dem königlichen Tischgenossen, an dessen Spitze, zog landeinwärts, um Haithabu zu belagern und hier die Hauptmacht des Feindes zu binden, mit dem Rest seiner Mannen griff der König persönlich Missunde an, wo der Wikingerfürst die Verteidigung höchst eigen leitete. So war die Bewältigung der Wikinger von vorne herein sicher, ihr Entkommen unmöglich. Daß ihre Gegenwehr keine unbedeutende gewesen ist, beweisen die Runensteine und ihre Inschriften. — Wer meine Kombination verwirft, kann nicht ihre hohe Wahrscheinlichkeit bestreiten, wenn er nicht eine andere ausreichende Deutung der Wallanlagen am nördlichen Schleiufer zu geben vermag. Das Kastell von Knud Laward kann nicht auf der Hochfläche gelegen haben**), in die Zeit Erichs von Pommern, der

Kap. 42 des jüngeren Stadtrechtes geht deutlich hervor, daß hier in alter Zeit eine Zollkontrolle bestand. Während nämlich die nach Osten, also schleiabwärts, von Schleswig auslaufenden Schiffe den vollen Zoll hier erlegen mußten, mußten die von Osten, also schleiaufwärts, kommenden Schiffe nur einen Teil des vorgeschriebenen Zolles in Schlei münde entrichten und den Rest erst auf der herzoglichen Burg, der Jürgensburg, zahlen. Wer nun der letztgedachten Zollentrichtung sich entzog und mit Umgehung von Schleswig bereits bei Raeval landete, mußte, wenn er abgefaßt wurde, das Neunfache des hinterzogenen Zolles zur Strafe büßen. Eine Zollbarriere war daher an dieser Stelle der Schlei höchst zweckmäßig, und vermutlich hat die Pfahlreihe als solche gedient. Sie verhinderte die Landungsmöglichkeit bei Raeval und beugte damit dem Schmuggel wirksam vor.

Ich halte übrigens die Deutung der aufgefundenen Anlage solange für äußerst schwierig, als nicht die ganze Ausdehnung der Pfahlreihe genau festgestellt ist. Der davon bisher angeschnittene Teil gibt zu wenig Anhaltspunkte für eine zutreffende Beurteilung. Aus neuerer Zeit stammt das Werk meiner Ansicht nach nicht. Hier könnten allein die Kriegsjahre 1848/50 und 1864 in Frage kommen, doch ist aus diesen Jahren über eine derartige Anlage nichts bekannt.

*) Die betreffende Stelle über Sven Gabelbart oder wie die Chronik ihn nennt: Sven Tynghaeskæg, lautet folgendermaßen: Tandem ad Christi fidem conuersus baptizatus est, et mox, Deo fauente, regnum suum recepit, occiso rege Norwegie in Mesund [Oresund], qui regnum eius tenuerat. . . .

**) Chr. Kock, ein genauer Kenner der Gegend, bezeichnet ein untergegangenes Dorf Kiel, zwischen Missunde, Kosel und Weseby belegen, als die einstige Stelle, an der 1115 Knud Laward

an der Schlei die noch heute ihrem Standort nach genau bekannte „Königsburg“ baute, gehören die Missunder Wallanlagen, obgleich man dies früher annahm, ebenfalls nicht, und mit dem Danewerk sind sie gar nicht in Verbindung zu bringen.

Zum Schluß komme ich noch auf die Deutung einer anderen Wallanlage zu sprechen, die bisher als ein besonderes Rätsel in der Danewerkforschung dasteht — auf den Kograben. Auch von ihm nehme ich an, daß seine Erbauer schwedische Wikinger, und zwar dieselben waren, die im Halbkreiswall ihren Handel trieben. Die bisherigen Deutungen dieser Wallanlagen können nicht befriedigen, sie haben nicht nur oft gewechselt, sondern sind insgesamt auch unwahrscheinlich.

Die jüngste dänische Forschung, auf die ich mich hierbei beschränken will, hat sich eingehend mit dem Kograben oder Kovirke beschäftigt*), ihn nach allen möglichen Erwägungen und Betrachtungen als Grenzwall gedeutet und seine Ausführung in die Zeit nach 983 verlegt. Sie gibt zu, daß kein innerer Zusammenhang zwischen dem Kograben und dem Danewerk besteht, daß jener einen anderen Zweck gehabt haben muß, als dieses, daß der Kograben nur in der Absicht erbaut sein kann, um geringe und vorübergehende Angriffe abzuwehren, daß man aber, alles in allem genommen, mit Sicherheit nicht mehr angeben könne, was der Kograben bedeute. Wenn dem in der Tat so ist, dann wird man auch der Deutung der dänischen Forschung keinen abschließenden Wert beizumessen brauchen. Schon die Behauptung, der Kograben gehe über Naturhindernisse, ist nicht zutreffend. Der Kograben steigt vom Selker Moor in kurzer Strecke auf 30 m, fällt dann bis zur Rheiderr Au auf 19 m und steigt bis Kurburg wieder auf 22 m, unwegsame Niederungen oder unvermittelt hervortretende Höhen sind nirgends vorhanden, die Gegend, durch die er geführt ist, trägt ringsumher das typische Gepräge des glazialzeitlichen Abschwemmgebietes und erforderte keine besondere Nivelierungskunst, weil sie sich unschwer übersehen ließ.

Wenn ferner die dänische Forschung den Kograben als eine Schutzwehr deutet, wie sie sagt: „wohl zur Verteidigung, aber nicht für einen großen Angriff, eine Schutzwehr von vorübergehender Bedeutung, aber nicht plötzlich und unüberlegt errichtet“, so ist das zutreffend, braucht aber nicht die Schlussfolgerung nach sich zu ziehen, die dänischerseits gemacht ist, wenn gesagt wird, daß die Anlage „sicherlich zwischen 983—1026 entstanden sei, weil sich in dieser Zeit eine vorübergehende Regulierung der Grenze zwischen dem deutschen Reiche und Dänemark als notwendig erwiesen habe“. Zur Erläuterung dieser Zeitangabe darf eingeschaltet werden, daß, nachdem Kaiser Otto II. im Jahre 974 das Danewerk eingenommen und damit die Grenze des deutschen Reiches nach Norden vorgeschoben hatte, dieser Landgewinn im Jahre 983 durch die Rückeroberung des Danewerks wieder verloren ging, daß aber erst im Jahre 1026 von dem Kaiser Konrad II. fortan die Eider als „terminus imperii Romani“ vertragsmäßig festgesetzt wurde. Von 983—1026 hören wir allerdings über eine etwaige Grenzregulierung zwischen Deutschland und Dänemark nichts. Daher verlegen die dänischen Forscher in diese Zeit die Ausführung des Kograbens und suchen dies in folgender Weise zu

seine Befestigungen baute (Rock, „Schwansen“, II. Auflage, S. 607), Ewaldsen vermutet diese östlich von Missunde auf den Landzungen Knös und Fißelör. (Siehe die Karte.)

*) Müller-Meergaard S. 271 ff.

begründen: „Und nun scheint die Grenze bei Kovirke gerade eine Regulierung zu bieten, die unter den vorliegenden Verhältnissen beide Teile zufriedenstellen konnte. Dänemark behielt das Danewerk und Hedebj, was für dieses eine Lebensfrage war, während der deutsche Kaiser sich festen Fuß nördlich der Eider sicherte. Nach Klärung der Verhältnisse wurde aber bald wieder die Grenze nach Süden verschoben, und das Werk gewann sonach keine bleibende Bedeutung. Man versteht daher, daß seine Errichtung und Entstehung vergessen werden konnten und daß es im 13. Jahrhundert zuerst wieder erwähnt wurde, aber dann auch nur als ein Vorzeitsdenkmal, von dem man nichts anderes wußte, als daß es sehr alt war.“ Diese Deutung und ihre Begründung erscheint doch zu weit hergeholt und zu problematisch, um als zutreffend bestehen zu können. Damit fällt denn auch ohne weiteres die angenommene Erbauungszeit der Wallanlage und erweist sich als eine rein willkürliche und unmaßgebliche.

Es hätte m. E. sehr viel näher gelegen, die Entstehung des Kograbens mit der erstmaligen Schwedenherrschaft im Schleigebiet in Verbindung zu bringen, da diese erst nach dem Jahre 943 ihr Ende fand, also kaum fünfzig Jahre vor der durch die dänischen Forscher angenommenen Entstehungszeit des Werkes gelegen hat. Hier soll nun allein der vor dem Kograben vorhandene Graben zeitbestimmend sein, da dieser auf eine spätere Erbauungszeit hinweise, als sie die älteren Wallteile des Danewerks, insonderheit der von Harald Blauzahn aufgeführte „Verbindungswall“ haben, weil diesen eine Grabensicherung fehle. Für die Altersbestimmung dänischer Wallanlagen mag das zutreffen, für schwedische Wallbauten aber nicht. Denn, von den am Nordufer der Schlei befindlichen Wällen ganz abgesehen, wissen wir, daß auch der Außenwall der „Oldenburg“, der zweifellos von schwedischer Seite erbaut ist, mit einem Graben versehen war. Das Vorhandensein eines Grabens beweist also nichts für das von den Dänen behauptete Alter des Kograbens. Im übrigen kennen wir die Wikinger als vorzügliche Wall- und Grabenbauer schon aus der Mitte des 10. Jahrhunderts her. Denn es wird uns von ihnen berichtet, daß sie bereits derzeit ihre Handelskolonien in Irland — hier werden uns Dublin, Limerick, Cork, Waterford besonders genannt — in starke Festungen umgewandelt und mit Wällen und Gräben umgeben haben*). Diesem nach ist die Behauptung berechtigt, daß der Erbauer des Kograbens weit eher der Wikinger in der „Oldenburg“, als der spätere dänische Grenzregulierer gewesen ist, daß also der Kograben ein schwedischer und kein dänischer Schutzwall sein kann.

Und, wenn wir von dieser Voraussetzung weiter ausgehen, wer wird ernstlich bestreiten wollen, daß der derzeit schon vielbetretene Handelsweg hinüber nach Hollingstedt und der Treeneniederung, der allein den Handel mit dem Westen ermöglichte, bei der Unsicherheit der Zeit nicht eines besonderen Schutzes bedurfte, den ihm das weit nördlicher liegende Danewerk höchstens erst auf seiner zweiten Hälfte bieten konnte. Als ein derartiger Schutzwall genügte jedoch der Kograben auch dann, wenn wir annehmen, daß er von seinem Erbauer nicht zu Ende geführt ist, weil ihm offenbar das abschließende Werk an seinem Westende fehlt. Der Kograben bot mit seinem, gegen Süden vorgelagerten Graben wirksamen Schutz gegen plötzliche Überfälle von Süden her und

*) A. Bugge, „Die Wikinger“ (Halle 1906) S. 130.

namentlich auch gegen berittene Feinde. Durch ihn gedeckt, konnten die mit Waren beladenen Handelszüge sicher ihres Weges ziehen, zumal wenn sie, was anzunehmen steht, von Bewaffneten in der jeweilig erforderlichen Stärke begleitet wurden. Vermutlich lief der Handelsweg ähnlich der auf der beigegebenen Karte angedeuteten Richtung durch das Wieglesdor, um weiterhin bis nach Hollingstedt von dem eigentlichen Danewerk ergiebigeren Schutz zu erhalten.

Man hat aus dem Namen des heutigen Dorfes Kurburg einstige Beziehungen dieser Ortschaft zum Kograben herleiten wollen, auch den Namen „Kovirki“ von dänischer Seite in „Kurvirki“ umgestaltet und mit „kure“, d. h. „wachen“ zu erklären versucht*). Aber das alles sind Fragen von untergeordneter Bedeutung, zu denen die Detailforschung Stellung nehmen muß. Nur das eine sei hier noch hervorgehoben, daß es wieder die schon vorerwähnten annales Ryenses sind, denen wir die Erhaltung des Namens „Kovirki“ verdanken, ein weiterer Beweis für die Ortskenntnis des Chronikschreibers.

Der Kograben hatte aber für seine Erbauer nicht nur kommerzielle, sondern auch eine wesentliche strategische Bedeutung. Er zog die als Beobachtungspunkt wichtige Höhe des Königshügels in seinen Bereich und deckte außerdem den für den Halbkreiswall unentbehrlichen Wasserzufluß in seinem ganzen Lauf, so daß dieser nicht ohne weiteres abgesperrt oder verunreinigt werden konnte. Er rundete also mit anderen Worten die Sicherungs- und Verteidigungsanlagen nach der Landseite in gleicher Weise ab, wie dies die Anlage bei Missunde nach der Wasserseite zu tat und verschaffte damit der ganzen Siedelung eine hervorragend beherrschende Position.

Der Kograben muß, wenn die hier vertretene Annahme von seiner Errichtung zutrifft, schon aus der ersten Invasionszeit der Schweden stammen, er ist jedenfalls schon vorhanden gewesen, als der Kaiser Otto II. im Jahre 974 das Danewerk erstürmte. Denn Thietmar von Merseburg, dem wir zum Teil die Schilderung des hiermit verbundenen Kampfes verdanken, spricht neben dem Wieglesdor von einem „zum Schutze des Vaterlandes angelegten Graben“, einer „fovea, quae ad defensionem patriae parata est“. Dieser kann unmöglich das Danewerk, das derzeit noch keinen Graben als weitere Sicherung vor sich hatte, sondern nur der Kograben gewesen sein. Die älteren Forscher haben dieses immer ohne weiteres angenommen, wenn sie dabei auch von der irrigen Voraussetzung ausgingen, daß der Kograben der älteste Teil des Danewerks sei und als ein Außenwerk des dahinter liegenden Hauptwalles gedient habe. Neuerdings ist man von dieser Unterscheidung zurückgekommen. Wie unsicher und schwankend damit aber die Deutung der erwähnten Chronikstelle geworden ist, beweist uns Biereye, der bei deren Besprechung kein Bedenken trägt, unter dem Graben „vielleicht“ auch „die Reider Au mit den auf ihrer Nordseite angelegten Wällen“ anzunehmen**).

Ich muß bemerken, daß ich bisher den Herzog Knud Laward (1115—1131) für den Erbauer des Kograbens gehalten habe, da wir ihn nicht nur als den Wiederhersteller geordneter Zustände in Schleswig und dem umliegenden Schleigebiet, sondern auch als baulustigen und bauverständigen Fürsten kennen. Aber bei eingehender Würdigung aller

*) Neuerdings wird behauptet, daß das Wort „Virke“ schwedischen Ursprungs sei und „Bauholz“, „Zimmerbau“ bedeute. Siehe Neuhaus, „Die Frage von Nordschleswig“ (Jena 1919) S. 34.

**) Biereye, Beiträge zur Geschichte Nordalbingiens, S. 102.

in Betracht kommenden Verhältnisse wird man ihn hier doch ausschalten und allein auf die Wikinger zurückgreifen müssen.

Die Ausführung und Besetzung aller zur Wikingersiedelung gehörenden Anlagen muß eine zahlreiche Mannschaft erfordert haben. Soweit diese aber nicht aus der vorhandenen Krieger- und Sklavenzahl gedeckt werden konnte, werden auch die Bewohner der nahen Nordstadt und deren Umgebung für die erforderlichen Dienstleistungen aufgeboten sein.

Aus allem erkennen wir sonach, daß die schwedische Herrschaft am Schleiuser eine achtunggebietende und weitreichende Macht darstellte. Es ist daher ungerechtfertigt, sie als eine, von abenteuerlichen Eroberern aufgebaute Augenblicksgründung anzusehen. Daß hier immer wieder Birka und neuerdings sogar das nebelhafte Vineta vergleichsweise angezogen worden, ist m. E. zwecklos, denn das Leben ist immer vielgestaltig gewesen und läßt sich in seiner Auswirkung nicht schablonisieren. Was an einer Stelle angebracht erscheint, ist an einer anderen nicht nachahmenswert. „Haithabu“ kann nur von innen heraus, nur durch sich selbst erklärt werden und stellt sich uns bei umfassender Betrachtung dar als eine weitverzweigte, wohl überlegte, auf lange Sicht geplante, strategisch bedeutende und vorwiegend Handelszwecken dienende Anlage, mit vorzüglich gesichertem Handelsplatz, einem weit vorgeschobenen Vorwerk und einem wohlgeschützten Handelsweg; es hat zwei wirtschaftliche Höhepunkte von ungleicher Zeitdauer gehabt, jeweilig machtvollen Befehlshabern unterstanden, Nord- und Südufer der Schlei einheitlich beherrscht und eine weitreichende Machtsphäre namentlich Dänemark gegenüber besessen.

Damit ist mein Thema erschöpft. Hypothesenfrei ist natürlich auch meine Auslegung nicht, es fragt sich aber beim Vergleich mit den seither aufgestellten Hypothesen, welche von allen die größere Wahrscheinlichkeit für sich hat. Im übrigen habe ich meine Ansichten sine ira et studio vorgetragen und trete mit diesen zum ersten Male an die Öffentlichkeit, mich dabei der Hoffnung hingebend, daß sie zu einem bescheidenen Teil dazu beitragen werden, das bisher unentwirrte „Rätsel von Haithabu“ seiner abschließenden Lösung über kurz oder lang entgegenzuführen.

