



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## Schleswig-Haithabu

Philippsen, Heinrich

Schleswig, 1925

II.

---

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

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 Küstenfischerei 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 festgefügt-

\*) 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 angefihts 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.