

DER VERKEHR UND SEINE WEGE IM NORDWESTLICHEN OSTSEERAUM 10. BIS 14. JAHRHUNDERT – ALLES ÜBER SEE?

von Raoul Zühlke

Das Land der Dänen ist beinahe ganz in Inseln zerteilt, wie das auch im Leben des heiligen Ansgar (K. 25) zu lesen ist. Dieses Dänemark aber trennt von unseren Nordelbingern der Egdore, welcher in einem sehr tiefen Wald der Heiden, Isarnho genannt, entspringt, der sich längs des barbarischen Meeres bis an den Slia-See erstrecken soll. Übrigens strömt der Fluß Egdore hinab bis an den friesischen Ozean, welchen die Römer britannischen nennen.¹

Mit diesen Worten beginnt der Bremer Domherr und Scholasticus Adam sein viertes Buch, in dem er eine geographische Beschreibung der nordischen Reiche unternimmt. Sein von den verschiedenen Gewässern dominiertes Weltbild für den Raum zwischen Bergen im Norden, dem Memeloberlauf im Süden, zwischen der Weser im Westen und Åland-Inseln im Osten ist auch uns noch eigen. Lässt man Probanden eine Mindmap dieses von Meerbusen und Seen, von Flüssen und Fjorden, von Inseln und Schären bestimmten Raumes zeichnen,² kann man feststellen, dass diese Bestandteile im Vergleich zu den letztlich flächenmäßig dominierenden Landmassen übermäßig viel Platz eingeräumt bekommen.

Gleiches gilt, freilich auf einer anderen Abstraktionsstufe, wenn man betrachtet, wie der Verkehr in diesem Raum von uns Geschichtswissenschaftlern für gewöhnlich beschrieben wird. Woran denken wir, was beschreiben wir, wenn wir den Handel der Friesen, der Waräger oder der Hansen thematisieren? Wir denken – zumindest in den Momenten, in denen wir uns nicht gleich wieder selbstkritisch hinterfragen – an Schiffe

¹ ADAM VON BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte. Geschichte der Erzbischöfe von Hamburg, übersetzt von J. C. M. LAURENT und W. WATTENBACH. Hg. von Alexander HEINE (Historiker des deutschen Altertums), Essen 1986, Kap. 1, S. 253. Vgl. auch Adam von BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte (Magistri Adam Bremensis Gesta Hammaburgensis ecclesiae pontificum). Hrsg. von Bernhard Schmeidler (Monumenta Germaniae Historica in usum scholarum separati editi, Bd. [2]), Hannover ³1917.

² Proseminar „Städtegründungen an der Ostsee“ an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster im Sommersemester 2003.

und kühne Fahrten, vielleicht an Drachenboote und Koggen, letztlich an eine maritime Welt.

Dass auf den kommenden Seiten kein solches Bild gezeichnet wird, dürfte wenig überraschen. Aber es wird auch keine diametral andere Position vertreten. Die Ziele der folgenden Ausführungen sind andere. Es soll erklärt werden, was unter dem Terminus „Verkehr“ – modern definiert – verstanden werden kann. Ferner soll, Bezug nehmend auf die Verkehrstechnik, die Beschäftigung mit der so genannten Rückständigkeitshypothese Nord- und Osteuropas gegenüber West- und Mitteleuropa erfolgen.³ Anhand einiger recht bemerkenswerter Quellenbeispiele und -interpretationen soll dann der Gegenstand anders akzentuiert illustriert werden, um so Verkehr in einem anderen Licht erscheinen zu lassen. Mit anderen Worten soll das Bekannte ein Stück weit ausgeblendet werden, um sich so den Aspekten widmen zu können, die in der Regel weniger im Fokus des Interesses stehen.

1. Nun, was ist unter Verkehr zu verstehen? Dieser Frage muss sich letztlich jeder stellen, der bestrebt ist zu analysieren, wie sich eben jener im Ostseeraum im Vergleich zu anderen europäischen Großräumen entwickelt hat. In dem – von Frank Kämpfer einmal als „Denkmal gegenwärtiger Mediävistik“ bezeichneten⁴ – Lexikon des Mittelalters zeigt Thomas Szabo unter dem Stichwort Verkehr, -swege⁵ was der Mainstream meint, wenn er von Verkehr spricht. Zwar definiert Szabo den Terminus zunächst als „Gesamtheit der Bewegungen von Personen und Sachen im Raume“, doch dann folgen über zweieinhalb Spalten Ausführungen, die besser unter das Lemma Handel gepasst hätten, bevor am Ende des Artikels in genau 6 Zeilen darauf hingewiesen wird, dass es neben wirtschaftlich motiviertem Verkehr auch noch Pilgerreisen und Kreuzzüge ins Heilige Land gegeben habe.⁶

³ Zur Rückständigkeitsthese allgemein Marshall POE, Die mittelalterlichen Wurzeln der modernen Krise Russlands, in: Geschichte Politik und ihre Didaktik, Zeitschrift für historisch-politische Bildung. Beiträge und Nachrichten für die Unterrichtspraxis 29, 2001, S. 319–326, besonders S. 324. Vgl. Robert BARTLETT, Die Geburt Europas aus dem Geist der Gewalt. Eroberung, Kolonisierung und kultureller Wandel von 950–1350, München 1996, passim. Zur Rückständigkeit im Verkehrswesen besonders deutlich Peter MORAW, Reisen im europäischen Spätmittelalter im Licht der neueren Historischen Forschung, in: Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit, hg. von Xenja von ERTZDORFF/Dieter NEUKIRCH (CHLOE. Beihefte zum Daphnis, Bd. 13), Amsterdam 1992, S. 113–139, S. 114f. und besonders S. 127f.

⁴ Frank KÄMPFER, Rezension Lexikon des Mittelalters Band IV, in: Bücher- und Zeitschriftensschau, in: Südost-Forschungen 49, 1990, S. 373.

⁵ Thomas SZABÓ, Verkehr, -swege, in: LexMA VIII, 1997, Sp. 1539–1541.

⁶ Ebd., Sp. 1541.

Diese sehr eindimensionale Reduzierung des vorliegenden Phänomens auf die Beiwortfunktion für das Begriffspaar „Handel und Verkehr“ kann einer ernsthaften Beschäftigung nicht genügen. Unter Verkehr wird deshalb im Weiteren jede Bewegung von Personen, Gütern und Nachrichten im Raum außerhalb des häuslichen Umfelds verstanden und zwar gleichgültig aus welchem Anlass, über welche Entfernung und über welchen Zeitraum hinweg diese Bewegung stattfand. Dass heißt, jede Form der Fortbewegung von Menschen zu kulturellen, religiösen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen oder militärischen Zwecken wird als Verkehr verstanden.⁷ Ob dabei dem Handel zu allen Zeiten und an allen Orten eine überragende Rolle zugesprochen werden muss, kann m. E. nach kaum mit Bestimmtheit behauptet werden. Gerade für den hier gewählten Untersuchungszeitraum vom späten 10. bis zum frühen 14. Jahrhundert darf dies bezweifelt werden. Zwar lassen sich in dieser Zeit beinahe ausschließlich qualitative und kaum quantitative Aussagen machen, doch sowohl für den lokalen wie regionalen Verkehr, als auch für den Fernverkehr sind andere Motive als ökonomische als hauptsächlich ausschlaggebende Faktoren für Verkehr anzusehen.⁸

Insbesondere auf kürzeren Strecken dürften ökonomische Beweggründe eine untergeordnete Rolle gespielt haben, wenn man nicht den Gang auf den Markt zur Deckung des periodischen Grundbedarfs als Handel im engeren Sinne auffassen möchte.⁹ Und selbst wenn man dies tut, war die Fortbewegung zu kultischen und sozialen Zwecken bei den Kurzstrecken von mindestens gleicher Bedeutung: Ob ein Fest oder ein Gottesdienst besucht wurde, ob ein privates oder politisches Treffen stattfand, ökonomische Motive waren hierbei – wenn überhaupt – nur zweitrangig.

⁷ Die Definition nimmt einen älteren Ansatz auf und versucht diesen zu konkretisieren. Vgl. G. Wolfgang HEINZE/Hans-Michael DRUTSCHMANN, *Raum, Verkehr und Siedlung als System*, dargestellt am Beispiel der deutschen Stadt des Mittelalters (Vorträge und Studien aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, H. 17), Göttingen 1977, S. 8f. Hier wird Verkehr beschrieben als „Raumüberwindung von Personen, Gütern und Nachrichten zur Ausübung sozialer Aktivitäten“.

⁸ Zu Motiven massenhaften Reisens außer Handelsfahrten vgl. u. a. Gerd ALTHOFF, *Vom Zwang zur Mobilität und ihren Problemen*, in: *Reisen und Reiseliteratur* (wie Anm. 3), S. 91–111. MORAW, *Reisen* (wie Anm. 3), besonders S. 117f. u. S. 129f. Werner PARAVICINI, *Die Preußenreisen des europäischen Adels*, Teil I (Beihefte der Francia, Bd. 17), Mannheim 1982.

⁹ Zum periodischen Bedarf und der daraus abgeleiteten „regionalen Erreichbarkeit“ vgl. HEINZE, DRUTSCHMANN, *Raum* (wie Anm. 7), S. 11. Von der „regionalen Erreichbarkeit“ werden die „lokale Erreichbarkeit“ zur Deckung des täglichen Bedarfs und die „überregionale Erreichbarkeit“ zur Deckung des aperiodischen Bedarfs mit so genannter „Luxustendenz“ unterschieden. Zu Motiven des Verkehrs auf kurzen Strecken vgl. Dorothee RIPP-MANN, *Bauern und Städter. Stadt-Land-Beziehungen im 15. Jahrhundert* (Baseler Beiträge zur Geschichtswissenschaft 159), Basel 1990.

Ohnehin ist auch das im weiteren Sinne als ökonomisch veranlasst zu bezeichnende Verkehrsaufkommen durch die noch nicht erfolgte Trennung von Arbeits- und Wohnplatz im Mittelalter um einen Faktor ärmer. Insgesamt ist Peter Moraw beizupflichten, wenn er vermutet, „dass gemäß der Zuneigung des Historikers zum eher Auffälligen das Thema „Reisen im Mittelalter“ auch ganz unscheinbare, selbstverständliche, daher bisher kaum bekannte Aspekte aufweist, so das Reisen innerhalb kleiner Räume“¹⁰ – Aspekte, welche von der Forschung bislang vernachlässigt wurden.

Was nun den Verkehr auf langen Strecken betrifft, so wird das Aufkommen unterschätzt, das zum Beispiel durch Buß-, Pilger- und Wallfahrten einerseits und Kriegszüge andererseits generiert wurde. Vor allen Dingen die „Reisenden in Sachen Krieg“ werden viel zu oft aus den Überlegungen ausgeklammert. Aber welches andere Motiv veranlasste eine solche Anzahl von Menschen dazu, so weite Entfernungen zurückzulegen?¹¹ Weder religiös noch ökonomisch motivierte Reisen dürften ein solches Volumen erreicht haben. Und das, obwohl die Pilgerfahrten nach Rom, nach Santiago de Compostela oder zu einem der anderen geistlichen Gnadenorte schon bis zum späten 12. Jahrhundert den Charakter einer das ganze lateinische Europa erfassenden Massenbewegung annehmen sollten.¹² Weitere Gruppen, die gerne aus den Überlegungen zum Verkehrsaufkommen auf langen Strecken ausgeklammert werden, sind die der Wanderbettler und der Handwerker auf der Walz. Deren Reisen sind zwar durchaus ökonomisch motiviert, haben aber wenig mit Handel zu tun. Die Reisen der einen dienen vielmehr der Erschließung neuer Gönnerkreise, die der anderen sind eher als (Aus-)Bildungsreisen zu verstehen. Für die Reisen beider Gruppen gilt allerdings, dass sie sich erst am Ende unseres Betrachtungszeitraumes, nämlich in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, zu echten Massenphänomenen entwickelten.¹³

Neben diesen sehr bedeutenden Motiven für Fernreisen hat Gerd Althoff bereits vor eineinhalb Jahrzehnten auf einen Aspekt aufmerksam gemacht, der seitdem leider selten hinsichtlich einer Quantifizierung von

¹⁰ MORAW, Reisen (wie Anm. 3), S. 133.

¹¹ Zum Umfang der kriegerisch motivierten Reisen vgl. neben PARAVICINI, Preußenreisen (wie Anm. 8), passim, vor allem BARTLETT, Geburt Europas (wie Anm. 3), insbesondere S. 37ff. und S. 239ff. Siehe ferner MORAW, Reisen (wie Anm. 3), S. 117f.

¹² Folker REICHERT, Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter, Stuttgart 2001, S. 91 und 137. Hinsichtlich der Motivation dieser Pilgerfahrten hat sich nach heutigem Verständnis die Ansicht durchgesetzt, diese als privat motiviert einzustufen.

¹³ MORAW, Reisen (wie Anm. 3), S. 129f.

Verkehr weiterverfolgt wurde. Althoff hat darauf hingewiesen, dass „vor dem auxilium der Vasallen [...] ihr consilium“ stand.¹⁴

Aus dieser Herrschaftspraxis erwuchs ein Zwang zur körperlichen Präsenz, welche für große Personengruppen einen Zwang zur Mobilität mit sich brachte. Nicht nur der Herrscher und seine nächste Umgebung befanden sich beständig auf Reisen, sondern auch die Vasallen und deren Gefolge. Aber auch unzählige Boten waren immer wieder gezwungen, zumindest regionale oft aber auch überregionale Reisen zu unternehmen, um an politischen Beratungen teilzuhaben oder deren Zustandekommen in einem Zeitalter ohne zentrales Kommunikationsnetz überhaupt zu bewerkstelligen. Und so zeigt auch das Studium so unterschiedlicher Quellen wie der Kirchengeschichte Adams von Bremen, der Slavenchroniken Helmolds und jener Arnolds von Lübeck, der *gesta danorum* des Saxo Grammaticus oder des *chronicon Livoniae* Heinrichs von Lettland,¹⁵ dass nach Kriegszügen politische Konsultationen das zweihäufigste Motiv für die geschilderten Reisen darstellt. Hierbei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass auch Handelsfahrten und Kaufleute Erwähnung finden, und dass aus deren vergleichsweise seltener Nennung im Umkehrschluss nicht gefolgert werden darf, das durch Handel entstandene Verkehrsaufkommen sei nur marginal gewesen. Vielmehr ist zu berücksichtigen, dass die Kaufleute nicht im Fokus des Interesses der ausgewerteten Schreiber standen.¹⁶

2. Wenden wir uns an dieser Stelle dem zweiten Aspekt der Ausführungen, dem Topos der Rückständigkeit Nord- und Osteuropas zu. Aussagen in dieser Richtung sind Legion.¹⁷ Ob Paul Kletler, Peter Moraw oder

¹⁴ ALTHOFF (wie Anm. 8), S. 93.

¹⁵ Adam von BREMEN (wie Anm. 1). HELMOLDS Slavenchronik (Helmoldi presbyteri Bozoviensis Chronica Slavorum). Anhang: Die Verse über das Leben Vicelins und der Brief Sidos. Hg. von Bernhard SCHMEIDLER (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum seperati editi, Bd. [32]), Hannover ³1937. Siehe hierzu auch HELMOLD VON BOSAU, Slawenchronik. Hg. von Heinz Stoop (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, Bd. 19), ⁶2002. ARNOLDI Chronica Slavorum. Hg. von Johann Martin LAPPENBERG (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum seperati editi, Bd. [14]), Hannover 1868. SAXO GRAMMATICUS, Gesta Danorum, Mythen und Legenden des berühmten mittelalterlichen Geschichtsschreibers Saxo Grammaticus. Übers., nacherzählt und kommentiert von Hans-Jürgen HUBE, Wiesbaden 2004. Heinrichs Livländische Chronik (Heinrici Chronicon Livoniae). Hg. von Leonid ARBUSOW (†)/Albert BAUER (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum seperati editi, Bd. [31]), Hannover ²1955.

¹⁶ Dies gilt für alle genannten Verfasser. Speziell zu Heinrich von Lettland vergleiche die Ausführungen von Albert Bauer, Einleitung, in: Heinrich von Lettland, Livländische Chronik. Hg. von Leonid ARBUSOW (†)/Albert BAUER. Neu übersetzt von Albert Bauer (Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe, Bd. 24), Darmstadt 1959, S. IX-XXXVI, S. XX.

¹⁷ Raoul ZÜHLKE, Der Verkehr in der nordwestlichen Ruß und den angrenzenden Gebieten im 13. Jahrhundert – eine Prospektion, in: JbbGOE 51, 2003, S. 323–341, S. 324f.

Frank Kämpfer,¹⁸ sie alle vertraten oder vertreten die Auffassung, dass der Raum zwischen Rhein und Elbe gegenüber den Gebieten *transalbiarum*, in Skandinavien, dem Baltikum und der Ruß einen Entwicklungsvorsprung gehabt habe.

Es kann an dieser Stelle nicht darum gehen, diese Position grundlegend zu stützen oder zu erschüttern, sondern nur darum, sie hinsichtlich ihrer Richtigkeit bezüglich des Verkehrs zu überprüfen. In zwei Studien zum Verkehr in der nordwestlichen Ruß und im Baltikum konnte gezeigt werden, dass diese These für den östlichen Ostseeraum falsch ist. Zumindest die Abwicklung des Verkehrs hatte hier nach dem Quellenbefund während des Hochmittelalters einen höheren Stand erreicht, als dies selbst für die entwickelten Zentralräume West- und Mitteleuropas angenommen wird.¹⁹ Dies gilt hinsichtlich des Wegenetzes, der Wegekennzeichnung, des Wege- und Brückenbaus, der berufsständigen Organisation im Transportgewerbe und der Verkehrsintensität sowohl zu Lande als auch auf dem Wasser.

Dieser Befund lässt nun zwei Interpretationen zu: Entweder der Verkehr war im östlichen Ostseeraum in einer für die gesamte mittelalterliche Welt charakteristischen Weise entwickelt, wobei der Verkehr hier zumindest ein Stück weiter in seiner Entwicklung vorangeschritten war als in Mitteleuropa.²⁰ Oder – dies wäre die andere mögliche Schlussfolgerung – der Verkehr in Mitteleuropa war sehr viel zweckmäßiger organisiert und in seiner Struktur ausgebaut, als dies von der Forschung bislang erachtet

¹⁸ Paul KLETTLER, Nordwesteuropas Verkehr, Handel und Gewerbe im frühen Mittelalter (Deutsche Kultur. Historische Reihe, Bd. II), Wien 1924, S. 174. Peter MORAW, Über Entwicklungsunterschiede und Entwicklungsausgleich im deutschen und europäischen Mittelalter. Ein Versuch, in: Hochfinanz, Wirtschaftsräume, Innovationen. Festschrift für Wolfgang Störmer, Trier 1987, Bd. 2, S. 583–622. Frank KÄMPFER, Osteuropa im 13. Jahrhundert, Vorlesungsmitschrift Münster 1998 (ohne Seitenzählung). Kämpfer spricht von der „westeuropäischen Rationalität“ mit einer „Dynamisierung“ von „Organisation, Recht und Technik“ welche sich in hoher „Siedlungsdichte, Mehrproduktion und daraus folgernd Überschuß, Wohlstand und Handel“ niedergeschlagen habe.

¹⁹ Raoul ZÜHLKE, Der Verkehr im Umfeld der Oberzentren Bremen und Riga um 1300 im Vergleich – Die Auswirkungen naturräumlicher Bedingungen, in: ZfO 53, 2004, S. 475–503. Ferner ZÜHLKE, Ruß (wie Anm. 17). Zur groben räumlichen Beschreibung von Zentralräumen bzw. Zentrum, Halbperipherie und Peripherie in diesem Zusammenhang vgl. den Ansatz bei Hans-Heinrich NOLTE, Weltgeschichte. Imperien, Religionen und Systeme 15.–19. Jahrhundert, Wien 2005, S. 165ff.

²⁰ Der Befund an sich ist nicht neu, wurde im deutschsprachigen Raum aber bislang hartnäckig nicht zur Kenntnis genommen. Vgl. dazu etwa Die materielle Kultur der alten Ruß, hg. von N. N. WORONIN u. a. (Geschichte der Kultur der alten Ruß. Die vormongolische Periode, Bd. I), Berlin 1959. Die russische Originalfassung des Sammelbandes stammt aus dem Jahr 1951. Aktuelle Funde, die Woronins Hypothese stützen, bringen die jährlichen Ausgrabungskampagnen in Novgorod zu Tage. Vgl. dazu Novgorod. Das mittelalterliche Zentrum und sein Umland im Norden Rußlands, hg. von Michael MÜLLER-WILLE u. a. (Studien zur Siedlungsgeschichte und Archäologie der Ostseegebiete, Bd. 1), Neumünster 2001.

wird. Eine begrenzte Vergleichsstudie zum Verkehr im nordwestlichen Niedersachsen konnte für letztere Interpretationsmöglichkeit allerdings keine Ansatzpunkte liefern.²¹

Um den Befund zu erhärten, es habe kein signifikantes Süd-Nord bzw. West-Ost-Gefälle hinsichtlich der Entwicklung des hochmittelalterlichen Verkehrs gegeben, oder um diese These eben doch zu falsifizieren, werden im Folgenden die Erkenntnisse aus dem östlichen Ostseeraum mit neu gewonnenen aus dem nordwestlichen Ostseeraum verglichen. Der nordwestliche Ostseeraum wurde ausgewählt, weil auch er mit dem Diktum der Rückständigkeit versehen ist und gleichzeitig die Brücke zwischen den vermeintlich hoch entwickelten Gebieten im europäischen Zentrum und den früher als rückständig titulierten Gebieten in Nordosteuropa bildet. Von Vorteil für Untersuchungen im nordwestlichen Ostseeraum ist auch, dass neben dem Standardwerk von Friedrich Bruns und Hugo Weczerka über hansische Straßen für Dänemark und Schweden sowie für Nordwestdeutschland bis zur Elbe Spezialbibliographien von Reisebeschreibungen vorliegen, so dass die Erfassung des relevanten Quellenbestandes erleichtert wird.²² Ebenso ist es vorteilhaft, dass sich in ausreichender Menge erzählende Quellen mit dem Raum beschäftigen. Sind doch neben archäologischen und geomorphologischen Befunden insbesondere Translationsgeschichten, Pilgerbücher und Chroniken die mit Abstand bedeutendsten und aussagekräftigsten Quellen, die uns Einblicke in den hochmittelalterlichen Verkehr gewähren.²³

3. An dieser Stelle steht leider nicht der Raum zur Verfügung, um eine umfassende Bearbeitung des Themenfeldes Verkehr zu unternehmen. Es können aber die Ansätze aufgezeigt werden, an denen ein entsprechendes Projekt einsetzen könnte.

Bei der Bewertung der Verkehrserschließung können in Anlehnung an Heinze und Drutschmann²⁴ folgende Fragen hilfreich sein:

a. Wie funktional war die Raumstruktur, bzw. wie war die Verteilung von Siedlungen über den Raum?²⁵

²¹ ZÜHLKE, Verkehr im Umfeld (wie Anm. 19).

²² Friedrich BRUNS (†), Hugo WECZERKA, Hansische Handelsstrassen. Atlas (QDhG, NF, Bd. 13, T. 1), Köln 1962. DIES., Hansische Handelstrassen. Textband (QDhG, NF, Bd. 13, T. 2), Köln 1967. Harald ILSØE, Udlaendiges rejser i Danmark, Kopenhagen 1963. Samuel E. BRING, Itineraria Svecana, Stockholm 1954. Herbert SCHWARZWÄLDER, Inge SCHWARZWÄLDER, Reisen und Reisende in Nordwestdeutschland. Beschreibungen, Tagebücher und Briefe. Itinerare und Kostenrechnungen, Bd. 1: bis 1620 (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen, Bd. 35), Hildesheim 1987.

²³ SCHWARZWÄLDER, SCHWARZWÄLDER, Reisen (wie Anm. 22), S. 37.

²⁴ HEINZE, DRUTSCHMANN, RAUM (wie Anm. 7), S. 7ff.

²⁵ Bei diesem Aspekt ist zu beachten, dass Flächennutzung und Verkehr prinzipiell unabhängig von einander denkbar sind. Es zeigt sich aber, dass beide Phänomene sich gegenseitig

b. Wie funktional war die Siedlungsstruktur und wie waren Verteilung und Präsenz von Angebot und Nachfrage sozialer wie ökonomischer Funktionen in einer bestimmten Siedlung und dessen Umland?

c. Wie funktional waren die Erreichbarkeitsverhältnisse und wie groß war der Aufwand von Ressourcen und Zeit zur Überwindung räumlicher Distanz bei beschränktem Mittel- und Zeitbudget oder anders formuliert, wie gut war die Vernetzung?²⁶ Als wichtigste Momente des letzten Aspektes, also des Transportwesens im engeren Sinne, zählen dabei Geschwindigkeit, Umschlagmengen, Sicherheit sowie Kosten von Wegen und Transportmedien. Der Aspekt der Vernetzung wird im Folgenden im Fokus der Überlegungen stehen.

Besonders wichtig für die Analyse sind Raum- und Siedlungsstruktur. Denn im Gegensatz zu vielen anderen Faktoren sind wir doch über die Gliederung des Raumes in Herrschaftsgebiete, Städte, ländliches Umland und nahezu siedlungsfreie Ödländer gut informiert.

Während der rund 300 Jahre, in denen wir den nordwestlichen Ostseeraum betrachten, hat dieser hinsichtlich der Herrschaftsverhältnisse und der Siedlungsstrukturen erhebliche Veränderungen erfahren. Besonders die Umorientierung der führenden dänischen Kräfte von der Nordsee in die Ostsee und der versuchte Aufbau eines Großreiches in der Waldemarszeit, das Ausgreifen deutscher Siedlungen bis an die Ostsee und die Verdrängung der slawischen Herrschaften evozierten im 11. und 12. Jahrhundert ein erhebliches Verkehrsaufkommen im Sinne von Eroberungs-, Tributerhebungs-, Plünderungs- und Vergeltungskriegszügen.²⁷ Hinzu kommen noch Deportationen ganzer Bevölkerungsgruppen, von denen allein Helmold in mehreren unterschiedlichen Fällen berichtet.²⁸

fördern und also einen „Regelkreis mit der deutlichen Tendenz zur Selbstverstärkung“ bilden. HEINZE, DRUTSCHMANN (wie Anm. 7), S. 8.

²⁶ Dieser Aspekt geht schon auf C. PIRATH, *Das Raumsystem der Siedlungen*. Stuttgart 1947, zurück.

²⁷ Eindrückliche Schlaglichter auf die Umorientierung und den „deutsch-dänisch-elbslawischen“ Konflikt bieten Jørgen SKAARUP, *Guldborg – eine dänische Burg aus der Zeit um 1100. Archäologische Fallstudie über Angriff und Eroberung durch die Slawen*, in: *Zwischen Reric und Bornhöved. Die Beziehungen zwischen den Dänen und ihren slawischen Nachbarn vom 9. bis ins 13. Jahrhundert*, hg. von Ole HARCK und Christian LÜBKE (Forschungen zur Geschichte und Kultur des östlichen Mitteleuropa. Bd. 11), Stuttgart 2001, S. 145–164. Dort: WILLE-JØRGENSEN, *Die Burg Vordingborg als Basis dänischer Eroberungszüge an die slawische Ostseeküste*, in: Ebd., S. 165–177. Vgl. außerdem den Einfluss der Christianisierung auf den Neuordnungsprozess in Martin KAUFHOLD, *Europas Norden im Mittelalter. Die Integration Skandinaviens in das christliche Europa (9.–13. Jh.)*, Darmstadt 2001, besonders S. 63ff. Zur Waldemarzeit siehe Inge SKOVGAARD-PETERSEN, *Dänemark. Allgemeine und politische Geschichte Dänemarks im Früh- und Hochmittelalter*, in: *LexMA III*, München 1989, Sp. 501–507.

²⁸ Helmold nennt im Zusammenhang mit Deportationen Reric, Haithabu, Hamburg, Stor-

Aber auch der Handel weitete sich durch die Expansion der deutschen Kaufleute in diesen Raum hinein deutlich aus. Hinsichtlich der technischen Abwicklung von Verkehr bezogen auf die vermeintliche Rückständigkeit der Region gegenüber dem so genannten Altsiedelland gilt es aber festzuhalten, dass es der autochthonen im Vergleich mit der neuen Schiffstechnik – Stichwort „Koggen“ – nicht an Konkurrenzfähigkeit mangelte, wie Untersuchungen zur Seetüchtigkeit und zur Ladekapazität wikingerischer Handelsschiffe zeigten.²⁹ Vielmehr waren es nach Sverre Bagge die „überlegene [...] Organisation und ihre [...] internat[ionalen] Verbindungen“,³⁰ die den deutschen Kaufleuten im Zusammenspiel mit einer kapitalintensiveren und damit rentableren Wirtschaftsweise den Erfolg bescherten.

Hinsichtlich der Siedlungsstruktur kam es schließlich einerseits zu einer immensen Verdichtung. Dies hing zu einem großen Teil mit dem erheblichen Bevölkerungswachstum zwischen dem 11. und dem 14. Jahrhundert zusammen.³¹ Man kann davon ausgehen, dass sich die Bevölkerung in dieser Zeit mindestens verdreifachte. Andererseits gab es erhebliche Verschiebungen hinsichtlich Lage und Erreichbarkeit (proto-)urbaner Orte. Trotzdem ist im Vergleich zum Altsiedelland eine geringere Dichte und ungleichere Verteilung der Besiedlung und insbesondere der zentralen Orte anzunehmen.³²

Im Vergleich zu den Herrschafts- und Siedlungsverhältnissen waren die geomorphologischen Veränderungen, die den Raum während der Jahrhunderte unserer Betrachtung durchliefen, von deutlich geringerem Gewicht. Wenngleich sich die Ostsee natürlich im Verhältnis etwa zur Nordsee viel stärker wandelt, da die Ostsee erdgeschichtlich ein sehr junges Meer ist.³³

marn und die Holsten. HELMOLD, *Slavenchronik* (wie Anm. 15), S. 39f., S. 63, S. 89, S. 101, S. 109.

²⁹ Zur Entwicklung des Schiffbaus im westlichen Ostseeraum in vorhansischer Zeit siehe Ole CRUMLIN-PEDERSEN, *Schiffahrt im frühen Mittelalter und die Herausbildung früher Städte im westlichen Ostseeraum*, in: *Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa*, hg. von Klaus BRAND, Michael MÜLLER-WILLE und Christina RADKE (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Bd. 8), Neumünster 2002, S. 67–81. Zum Vergleich der skandinavischen Schiffe mit den hansischen vgl. Uwe SCHNALL, *Die Kogge*, in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, Lübeck, hg. von Jörgen BRACKER, Volker HENN, Rainer POSTEL, Lübeck 1998, S. 762–765, S. 764f. Ferner Sverre BAGGE, *Norwegen. Königreich im westlichen Skandinavien, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, in: *LexMA VI*, München 1993, Sp. 1266–1270, Sp. 1268.

³⁰ BAGGE (wie Anm. 29), Sp. 1268.

³¹ Vgl. Josiah C. RUSSELL, *Bevölkerung. B. Nord-, Mittel-, West- und Südeuropa im Mittelalter*, in: *LexMA Bd. II* München 1983, Sp. 11–14, Sp. 14.

³² Für einen groben Überblick vergleiche die kartographische Darstellung bei BRUNS, *WECZERKA*, *Atlas* (wie Anm. 22).

³³ Zu Alter, Genese und Entwicklung der Ostsee siehe Gerhard RHEINHEIMER, *Einleitung*,

Für unseren Untersuchungsraum gilt, dass der nordwestliche Ostseeraum tatsächlich durch Gewässer stark gegliedert wird. Es gibt keine Stelle, die mehr als 60 Kilometer vom Meer oder einem großen See entfernt liegt. Eine Vielzahl von Fjorden, Fjärden, Buchten, Bodden, Haffs und Schären sowie einige schiffbare Flüsse zerteilen und erschließen das Land.³⁴ Im Schiffsverkehr scheint daher auch die bestimmende Kraft zu liegen, zumal ihm für das Mittelalter allgemein und insbesondere beim Transport von Gütern gerne eine dominierende Rolle zugesprochen wird. Diesbezüglich gilt es aber festzuhalten, dass sich gegen diese These seit einiger Zeit vermehrt Widerspruch formiert hat.³⁵ Zu bedenken gegeben wird, dass die Entscheidung, auf dem Wasserwege oder über Land zu reisen, im Wesentlichen von der Sicherheit, der Reisegeschwindigkeit und den Reisekosten, bestehend aus Umschlagmenge, Wegekosten und Aufwendungen für die Transportmedien, abhängig ist.³⁶ Diese Faktoren veränderten sich aber im Laufe der Zeit des öfteren. So sind sowohl die Zölle als auch die Bedrohung durch Straßen- oder Seeraub zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich einzuschätzen. Das Gleiche gilt für die Passierbarkeit einer Route. Dies ist bei den Naturwegen, die genutzt wurden, nicht nur jahreszeitlich durchaus verschieden zu beurteilen. Auch gab es bekanntlich für die Schifffahrt Ge- und später Verbote, nicht in den sturmreichen Wintermonaten zu fahren. Hinzu kommen speziell für die Kauf-

in: Meereskunde der Ostsee, hg. von Gerhard RHEINHEIMER, Berlin ²1995, S. 1–3. Rolf KÖSTER und Klaus SCHWARZER: Geologie und Geographie, in: Ebd., S. 11. Rolf KÖSTER, Entstehung der Ostsee, in: Ebd., S. 12–17. Hansjörg KÜSTER, Die Ostsee. Eine Natur- und Kulturgeschichte, München 2002, besonders S. 48ff., S. 81ff und S. 104ff.

³⁴ Reinhard LAMPE: Küstentypen, in: Meereskunde der Ostsee(wie Anm. 33), S. 17–25, S. 19ff. Heinz KLUG, Küstenformen der Ostsee, in: Die Ostsee. Natur und Kulturraum, hg. von Jürgen NEWIG und Hans THEEDE, Husum 1985, S. 70–73.

³⁵ Fernand BRAUDEL, Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II., Bd. 1., Frankfurt a. M. 1990, S. 412. Uwe SCHNALL: Binnenschifffahrt, in: LexMA Bd. II München 1983, Sp. 197–199, hier Sp. 197. Schnall macht deutlich, dass die Binnenschifffahrt im Mittelalter nur „epochenweise“ bedeutend war. Detlev ELLMERS: Frühe Schifffahrt auf Ober- und Mittelweser und ihren Nebenflüssen. Neue Forschungsergebnisse der Schiffsarchäologie, in: Schifffahrt Handel Häfen. Beiträge zur Geschichte der Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal, hg. von Jutta BACHMANN, Minden 1987, S. 17–73, hier S. 41 verdeutlicht, dass der Verkehr gerade in Nordwestdeutschland im 12. Jahrhundert durch die Gründung Lübecks von einem auf die Weser zulaufenden zu einem über die Weser hinweg laufenden geworden sei. Vgl. auch Rolf HAMMEL-KIESOW: Die Hanse, München ³2003, S. 33. Hammel-Kiesow ist der Überzeugung, der Handel zwischen Westfalen und dem Ostseeraum habe weitestgehend über den Landweg stattgefunden. Die Tatsache, dass der Verkehr die Straße nicht in dem Maße gemieden hat, wie dies in der Literatur allgemein angenommen wird, ist schon seit geraumer Zeit bekannt. Dass sich die Forschung in der Breite trotzdem hartnäckig weigert, dies zur Kenntnis zunehmen, verdeutlichen HEINTZE, DRUTSCHMANN, Raum (wie Anm. 7), S. 36ff. Dort auch eine kleine Zusammenschau der älteren Literatur zu diesem Aspekt.

³⁶ HEINTZE, DRUTSCHMANN, Raum (wie Anm. 7), S. 9.

leute die Risiken durch Beschädigung oder Totalverlust der Ware. Gerade letzteres bedroht natürlich wiederum vor allem die Schifffahrt, weshalb bereits Fernand Braudel mutmaßte, kostbare Güter seien bevorzugt über Land transportiert worden, während man Massengüter verschiffte.³⁷ Ein weiteres Argument gegen eine allzu dominierende Rolle des Schiffsverkehrs ist die Kapitalintensität dieser Verkehrsform. Um ein Schiff zu bauen, ist mehr Kapital vonnöten, als für eine Wanderung, auch wenn im Endeffekt der Transport der Ware auf dem Schiff vielleicht günstiger wäre. Speziell bei der Hochseeschifffahrt fallen hohe Investitionskosten an, um diese überhaupt aufnehmen zu können. Die hohen Kosten des Schiffbaus erklären auch, warum im frühen und hohen Mittelalter Innovationen in der Schiffstechnik oft eine geringe Diffusionsgeschwindigkeit aufwiesen und außerdem eher kleine, technisch nicht besonders aufwendige Schiffstypen dominierten, die oft auch nicht über die unterstellten gewaltigen Vorzüge hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit im Vergleich zum Landtransport verfügten.³⁸ In diese Argumentation lässt sich der Gedanke einflechten, dass hinsichtlich des spätmittelalterlichen Schiffsverkehrs zahlreiche Klagen bekannt sind, Schiffe hätten oft Ballast mit sich führen müssen, da sie nicht voll beladen gewesen seien.³⁹ Dass dieser Faktor in Berechnungen eingeflossen wäre, welche die Kostenproportion zwischen dem Verkehr zu Lande und auf dem Wasser zu bestimmen versuchten, lässt sich jedoch nicht feststellen.

Versucht man nun dem Nordwesten des Ostseeraumes insgesamt eine Stellung im überregionalen Verkehr zuzuweisen, fällt zunächst auf, dass er als Endpunkt in Erscheinung tritt: allerdings als Endpunkt aus verschiedenen Richtungen, wie die Ausgrabungsergebnisse in den protourbanen Siedlungen zwischen dem frühen 8. und dem 13. Jahrhundert zu Tage

³⁷ BRAUDEL (wie Anm. 35), S. 412.

³⁸ Zur Kapitalintensität und geringen Innovationsfreude in Spätantike und frühem Mittelalter siehe Raimund SCHULZ, *Die Antike und das Meer*, Darmstadt 2005, S. 15. Zu den sehr langen Entwicklungszeiträumen etwa beim Holk siehe Detlev ELLMERS, *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa* (Untersuchungen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte in Schleswig, dem Landesamt für Vor- und Frühgeschichte von Schleswig-Holstein in Schleswig und dem Institut für Ur- und Frühgeschichte an der Universität Kiel, Offa-Bücher, Bd. 28), Neumünster 1972, S. 59ff. und S. 75. Siehe ferner Christian HIRTE/Thomas WOLF (†), *Der Holk*, in: *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos*, hg. von Jörgen BRACKER, Volker HENN, Rainer POSTEL, Lübeck 1998, S. 765–771.

³⁹ Dies galt selbst noch für das frühe 15. Jahrhundert. Vgl. Heinz von zur MÜHLEN, *Hansische Warenlieferungen nach Reval 1426–1427*, in: *Fernhandel und Handelspolitik der baltischen Städte in der Hansezeit. Beiträge zur Erforschung mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Handelsbeziehungen und -wege im europäischen Rahmen*, hg. von Norbert ANGERMANN/Paul KAEGBEIN (Schriften der Baltischen Kommission, Bd. 11), Lüneburg 2001, S. 157–176, S. 160ff.

bringen.⁴⁰ Der Raum weist zunächst eine eindeutige Westorientierung auf, die mit großer Wahrscheinlichkeit noch aus der römischen Zeit herrührt.⁴¹ Die ältesten Grabungsschichten in Birka etwa zeigen analog zu denen in Staraja Ladoga ein Erscheinungsbild, in dem sehr viele lokale bzw. skandinavische Fundstücke enthalten sind.⁴² Handelsgut und andere Gegenstände stammen in der Regel aus dem Süden und dem Westen, ein Einschlag rheinischer Keramik und deutliche westslavische Einflüsse sind markante Zeichen dieser Grabungsschichten, während arabisches Fundgut in dieser Zeit nur im Ausnahmefall belegt ist.⁴³ Interpretieren lässt sich dieser Befund auf verschiedene Weise: entweder gab es in der Frühzeit der Siedlungen bereits Handelsverkehr nach Westen und in seltenen Fällen auch nach Osten, oder aber – und dies ist m. E. die wahrscheinlichere Deutung – die wenigen arabischen Fundstücke sind ebenfalls aus dem Westen, aus Spanien, über das Frankenreich in den Norden gekommen.⁴⁴ Seit der Mitte des 9. Jahrhunderts änderte sich die Situation grundlegend. Nun sind für über ein Jahrhundert arabische Münzen und andere Fundstücke aus dem Schwarzmeerraum und vom Kaspischen Meer in dominierender Anzahl in den Grabungsschichten zu finden. Sie belegen zusammen mit den gleichzeitig einsetzenden massiven Funden arabischer Münzen in der Ruß, dass nun der Verkehr in den Osten einen ganz anderen Stellenwert erhalten hatte. Der Austausch mit dem (Süd-)Westen trat dahinter deutlich zurück. Dies ist zum einen ein deutliches Zeichen für den wirtschaftlichen und politischen Niedergang des Frankenreiches, zum anderen zeigen die Funde die Prosperität der arabischen Welt und die Funktionalität der Ruß als Verkehrsraum. Offensichtlich war es für die arabischen Händler lukrativer über die Wege der Ruß die begehrten Produkte aus dem Norden einzuhandeln, als weiter die bekannten Wege durch das Frankenreich zu nutzen. Der Zusammenbruch der Samaniden-Herrschaft (873–999) in Chorosan und Transoxanien (südlich und südöstlich des Aral-Sees), ferner der Rückgang der Silberausbeute in den Bergwerken des islamischen Raumes und als Folge der christlichen Mission das Verbot der Sklavenjagd und des Sklavenhandels in Schweden und Norwegen

⁴⁰ Björn AMBROSIANI, Osten und Westen im Ostseehandel zur Wikingerzeit, in: Haithabu und die frühe Stadtentwicklung im nördlichen Europa, hg. von Klaus BRAND, Michael MÜLLER-WILLE und Christina RADKE (Schriften des Archäologischen Landesmuseums, Bd. 8), Neumünster 2002, S. 339–348.

⁴¹ AMBROSIANI (wie Anm. 40), S. 346. Hier wurden seit der Kaiserzeit oder möglicherweise sogar noch früher wichtige Rohstoffe (Pelzwerk, Metalle, Sklaven) für die römischen Märkte erworben.

⁴² Ebd., S. 341. Zu Staraja Ladoga vgl. E. A. RJABININ: Novie otkrjatija v Staroje Ladoge, in: V. V. SEDOV (Hg.): Srednevekovaja Ladoga, Leningrad 1985, S. 27–75, passim.

⁴³ Ebd., S. 341.

⁴⁴ Vgl. AMBROSIANI, Osten und Westen (wie Anm. 40), S. 347.

führten nach Rolf Hammel-Kiesow dazu, dass sich um die Jahrtausendwende eine erneute Westorientierung durchsetzte, die sich in den Fundschichten durch ein Ausbleiben der arabisch-islamischen Dirham auszeichnet.⁴⁵ Allerdings muss festgehalten werden, dass diese erneute Westorientierung nicht so ausgeprägt war, und es nach dem Zeugnis russischer Quellen immer noch lebhaft Kontakte Skandinaviens mit dem Osten gab.⁴⁶ Ein erneuter Wandel beziehungsweise eine Neuausrichtung des Verkehrsnetzes des Ostseeraumes, in dessen Folge nur noch der nördliche Rand der Ruß mit dem Ostseeraum in Kontakt blieb, setzt dann erst im Zuge der Erschütterung Osteuropas im späten 12. und frühen 13. Jahrhundert ein und findet schließlich durch den Mongolensturm seinen Abschluss – ein Vorgang, der unter der Bezeichnung „Hammer-Amboss-Theorie“ bekannt geworden ist.⁴⁷

Für den nordwestlichen Ostseeraum lassen sich daraus folgende Punkte ableiten: Anders als zum Beispiel für Nordwestdeutschland oder die Ruß sind allenfalls die südlichen Ausläufer des westlichen Ostseeraumes als Transitgebiete anzusprechen. Vor allem die Gebiete im heutigen mittleren und südlichen Schweden und in Norwegen sind hingegen als Endpunkte des Handels und auch eines Großteils des überregionalen Verkehrs auszumachen.

Hinsichtlich der Orientierung des Raumes und seiner verkehrstechnischen Funktionalität ist festzuhalten, dass nach einer deutlichen Westorientierung in der zweiten Hälfte des 9. Jahrhunderts eine Umorientierung nach Osten einsetzte, die bis zur Jahrtausendwende prägend blieb und erst im 13. Jahrhundert ganz abbrach. Die Hinwendung nach Osten ist nur zu

⁴⁵ Rolf HAMMEL-KIESOW, Determinanten des Handels zwischen dem Ostseeraum und Niederdeutschland vom 10. bis zum 13./14. Jahrhundert, In: Jürgen SARNOWSKY, Burghart SCHMIDT (Hg.), Die Kontinuität der hansischen Dimension im baltischen Raum; Hamburg (im Druck). Siehe auch Heiko STEUER/Willem B. STERN/Gert GOLDENBERG, Der Wechsel von der Münzgeld- zur Gewichtsgeldwirtschaft in Haithabu um 900 und die Herkunft des Münzsilbers im 9. und 10. Jahrhundert, in: Haithabu und die frühe Stadtentwicklung (wie Anm. 40), S. 133–167, S. 153. Anders gewichtet und das Verbot des Sklavenhandels betonend vgl. ferner Hans Wilhelm HAUSSIG, Die Geschichte Zentralasiens und der Seidenstrasse in islamischer Zeit, Darmstadt ²1994, S. 167ff., besonders S. 174ff.

⁴⁶ Vgl. Gottfried SCHRAMM, Altrußlands Anfang. Historische Schlüsse aus Namen, Wörtern und Texten zum 9. und 10. Jahrhundert (Rombach Wissenschaften – Reihe Historias, Bd. 12), Freiburg 2002, S. 522ff. Günther STÖKL, Russische Geschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart (Kröner Taschenausgabe, Bd. 244), Stuttgart ⁴1983, S. 16f. HAUSSIG, Geschichte Zentralasiens (wie Anm. 45), S. 39ff., besonders S. 50.

⁴⁷ Unter der Hammer-Amboss-Theorie versteht man die völlige Umstrukturierung Osteuropas in Folge des auf die lateinische Expansion (Amboss) zu Beginn des 13. Jahrhunderts (als markante Punkte gelten gewöhnlich die Gründung Rigas 1201 und die Eroberung Konstantinopels während des 4. Kreuzzuges 1202/04) folgenden Mongolensturms (Hammer). Vgl. KÄMPFER, Vorlesungsmitschrift (wie Anm. 18), sowie NOLTE, Weltgeschichte (wie Anm. 19), S. 138.

einem Teil mit der wirtschaftlichen Stärke der islamischen Länder im Süden zu erklären. Wesentlich ist auch, dass der Handelsverkehr in diese Richtung offenbar wirtschaftlicher abgewickelt werden konnte, als durch das niedergehende Frankenreich. Neben der größer werdenden Unsicherheit im Frankenreich mag auch der fortschreitende Verfall der (letztlich römischen) Straßen und die damit einhergehende Verlangsamung respektive Verteuerung des Verkehrs über die Westroute dafür ausschlaggebend gewesen sein.

Für die Verkehrstechnik im nordwestlichen Ostseeraum selbst kann festgehalten werden, dass sie offenbar hinlänglich funktional war, um massenhaft kostbare Rohstoffe und Halbwaren abtransportieren zu lassen. Dass hier von einem Massenhandel etwa mit Pelzwerk ausgegangen werden muss, belegen die tausendfachen Funde von Fußknöchelchen von Füchsen, Mardern und Eichhörnchen in Birka.⁴⁸ Und dass auch die lokale und regionale Infrastruktur in diesem Raum ausgeprägt gewesen sein muss, bezeugen die zahlreichen und vor allem bedeutenden protourbanen Siedlungen wie Haithabu, Ribe, Birka, Wolin und andere.

Wenden wir uns noch kurz einigen besonders bemerkenswerten textlichen Quellenbefunden zum Landverkehr zu: Neben einer Vielzahl von Kuriositäten lassen sich auch einige Stellen finden, die uns über einen relativ intensiven, geregelten Landverkehr im nordwestlichen Ostseeraum Auskunft geben. In den 1220er Jahren berichtet uns etwa Heinrich von Lettland von einer Gruppe Kaufleuten, die von Riga kommend auf ihrem Schiff im Eis eingeschlossen wurden und dann unfreiwillig über die zugefrorene Ostsee nach Dänemark und weiter bis Westfalen zu Fuß zogen.⁴⁹ Dieser Quellenbefund zeigt, dass auch spät im Jahr noch Handelsverkehr abgewickelt wurde, wenngleich Einfrieren im Eis und die glückliche Rettung aus dieser Not sicher ganz außergewöhnliche Einzelfälle waren. Die Stelle zeigt außerdem, dass die Reise nach Westfalen auf dem Landwege üblich gewesen sein muss, denn sie wird in der Quelle kommentarlos angeführt, während die Ereignisse zuvor ausführlich und lebhaft geschildert worden sind.

Rund 50 Jahre früher zeigt uns das Pilger-Itinerar eines isländischen Abtes namens Nicolaus⁵⁰ einen noch sehr viel geregelter genutzten Weg von Island über Norwegen, Jütland, Schleswig-Holstein, Niedersachsen

⁴⁸ AMBROSIANI, Osten und Westen (wie Anm. 40), S. 340.

⁴⁹ Heinrich von Lettland, Livländische Chronik (wie Anm. 15), VIII, 3

⁵⁰ Es ist fraglich, um welchen Nicolaus es sich genau handelt. Denkbar sind sowohl Abt Nicolaus von Thingör (gestorben 1160) oder auch ein nicht näher zu bestimmender Abt Nicolaus von Island (gestorben 1159). Vgl. dazu SCHWARZWÄLDER, SCHWARZWÄLDER, Reisen (wie Anm. 22), S. 90.

und Westfalen bis nach Mainz.⁵¹ In diesem Itinerar sind zahlreiche Stationen nördlich der Elbe verzeichnet, die in ihrer logischen Abfolge nur über Land anzulaufen waren. Außerdem weist die Passage *yfir Saxelfi til Stöduborgar* („über die sächsische Elbe nach Stade“) darauf hin, dass man nicht in die Unterelbe, also die sächsische Elbe (*Saxelfi*), einfuhr, sondern sie überquerte. Dies bedeutet mit großer Sicherheit, dass der Reisende sowohl zuvor, als auch danach auf dem Landweg unterwegs war. Es ist daher davon auszugehen, dass Nicolaus seinen Lesern den so genannten Heer- oder Ochsenweg geschildert hat,⁵² der uns auch in zahlreichen anderen Quellen, etwa bei Adam von Bremen, bei Saxo Grammaticus und in den dänischen Königsgeschichten begegnet. Dieser, später für den Viehtrieb auf die großen Märkte in Ribe und Kolding wichtige Weg, führte mindestens von Viborg, vielleicht aber auch von Alborg oder sogar Skagen bis zum Danewerk auf einer Gesamtlänge von wenigstens 260 Kilometern.⁵³ Doch auch wenn sich zum Beispiel bei Helmold zahlreiche weitere Passagen anführen ließen, die uns Auskunft über den Landverkehr geben und die etwa durch die Schilderung von Brückenbauten zeigen,⁵⁴ dass von technologischer Rückständigkeit bezüglich des künstlichen Ausbaus der Infrastruktur nicht gesprochen werden kann, und auch wenn etwa Adam von Bremen uns über gefährliche, aber dennoch genutzte Straßen in Südnorwegen gleichermaßen informiert,⁵⁵ wie er uns – allerdings für die Finnen – über winterlichen Verkehr auf Skiern unterrichtet,⁵⁶ so ist es

⁵¹ *Itinerarium ad Romam et terram sanctam susceptum*, in: Ericus Christians Werlauff, *Anniversaria in Memoriam Reipublicae Sacrae et Litterariae cum Universae tum Danicae Nostrae Restitutatae celebranda indicit Regiae Universitatis Hauniensis Rector cum Senatu Academico*, Hauniae 1821, S. 15f. Vgl. SCHWARZWÄLDER, SCHWARZWÄLDER, *Reisen* (wie Anm. 22), S. 90ff. Dort auch Informationen zum Verlauf und zur Überlieferung. Erhalten ist das Itinerar in einem Pergamentkodex aus dem 14. Jahrhundert. Schwarzwälder und Schwarzwälder weisen auch auf die Ähnlichkeit des isländischen Itinerars mit der Schilderung der Romreise des Abtes Albert von Stade (in *Annales Stadenses auctore M. ALBERTO ab O. c. – 1256*. Hg. von Johann Martin LAPPENBERG. In: [Annales aevi Suevici.] Hg. von Georg Heinrich PERTZ u. a. (Monumenta Germaniae Historica. Scriptores (in Folio), Bd. 16), Hannover 1859 [Nachdruck: Stuttgart 1963], S. 271–379, S. 335f.) hin, ohne dass ihres Erachtens nach ein Abhängigkeitsverhältnis bestünde. Zum isländischen Itinerar, dem in ihm geschilderten Verlauf und zum Stader Itinerar mit seinen Übereinstimmungen vgl. auch BRUNS, WECZERKA, Textband (wie Anm. 22), S. 156, Fußnote 239 und S. 162, Fußnote 270.

⁵² Harald EHRHARDT, *Heerweg*, in: LexMA IV, München 1989, Sp. 2908–2909. Vgl. auch Thomas RIIS, *Dänemark. Städtische Wirtschafts-, Verfassungs- und Sozialgeschichte*, in: LexMA III, München 1989, Sp. 530–533, Sp. 533.

⁵³ Eine recht ausführliche Beschreibung dieses Weges findet sich bei BRUNS, WECZERKA, Textband (wie Anm. 22), S. 155ff.

⁵⁴ Zum Beispiel HELMOLD VON BOSAU, *Slavenchronik* (wie Anm. 15), S. 115 u. S. 125.

⁵⁵ ADAM VON BREMEN, *Hamburgische Kirchengeschichte* (wie Anm. 1), Lib. IV, Kap. 32, S. 285.

⁵⁶ ADAM VON BREMEN, *Hamburgische Kirchengeschichte* (wie Anm. 1), Lib. IV, Kap. 24, S. 276. Vgl. auch bei Adam Lib. IV, Kap. 25 und Sch. 132. Die hier genannten „Scritefin-

doch eben auch Adam, der durch seine manchmal schon in fast ermüdender Ausführlichkeit beschriebenen Seewege verdeutlicht, welche Bedeutung der Schiffsverkehr im nordwestlichen Ostseeraum hatte.⁵⁷ Ein Bild, dem auch die anderen Quellen letztlich nicht widersprechen. Ob nun das Ledingwesen, frühe Hafenanlagen mit Landungsbrücken oder Kanalbauten als Beispiele herangezogen werden, alles deutet auf eine vornehmliche Orientierung zum Wasser hin.⁵⁸ Selbst Großprojekte zur Erleichterung des Verkehrs lassen sich für den Raum früh belegen. Neben Brückenbauten sticht der bereits im 8. Jahrhundert angelegte Kanhavekanal auf der Insel Samsö hervor, der mit einer Länge von 800 Metern und einer Breite von 11 Metern eine auch heute noch beeindruckende Wasserkunst darstellt und es ermöglichte, eine ganze Flotte innerhalb einer halben Stunde von der West- auf die Ostseite der strategisch bedeutsam liegenden Insel zu verlegen. Ebenso sind früh bedeutende Verteidigungswerke erwähnt, die eine entsprechende Infrastruktur bei ihrer Errichtung und Versorgung voraussetzen. „Trotz schwieriger Verkehrsbedingungen bei ungünstigem Wetter war das Meer für das Reich der verbindende Faktor. Hieraus erklärt sich, daß das frühmittelalterliche Heerwesen vor allem auf einer Flottenorganisation (Leding) beruhte, daß beinahe alle Handelsplätze und Königsburgen Zugang zum Meer hatten und daß in der Handfeste von 1282 festgelegt wurde, die königlichen Hoftage an Orten abzuhalten, die mit Schiffen erreichbar waren.“⁵⁹ Daher kann man auch Dorte Wille-Jørgsens Ansicht hinsichtlich der expansiven dänischen Politik in der Waldemarzeit beipflichten, es sei die „dänische[.] Seite“ gar „nicht so sehr

nen“, von den Übersetzern ungenau als Schlittschuhfinnen bezeichnet, müssen abgeleitet vom Substantiv *scriða* (Skier) bzw. dem Verb *skrida* (auf Skiern gehen) als Skifinnen bezeichnet werden. Vgl. zur Ableitung der Worte Niels LUND, Skilauf, in: LexMA VII, München 1995, Sp. 1975. Zum angepassten Verkehr in winterlicher Umwelt siehe außerdem Norbert OHLER, Reisen im Mittelalter, München 2004, S. 34f.

⁵⁷ ADAM VON BREMEN, Hamburgische Kirchengeschichte (wie Anm. 1), Lib. IV, passim. In diesem Zusammenhang ist auch auf den Vulkantopf, also eine künstliche Landmarke zur Vereinfachung des Schiffsverkehrs an der Einfahrt der Divenow hinzuweisen, von dem Adam berichtet. „Der Vulcanstopf, den die Eingeborenen das griechische Feuer nennen“ (ADAM, Lib. II, 19) leitete die Schiffe nach Wollin. Eine solche künstliche Sichtmarke in Betrieb zu nehmen und zu unterhalten, ist schon für sich ein Zeichen von Fortschrittlichkeit. Vgl. dazu auch Dirk MEIER, Seefahrer, Händler und Piraten, Ostfildern 2004, S. 49. Die Annahme von J. C. M. Laurent und W. Wattenbach, beim Vulcanstopf handle es sich um eine Ware (vgl. deren Übersetzung Adams von Bremen, S. 100, Anm. 1), ist offenbar eine dem Kontext geschuldete Fehldeutung.

⁵⁸ Zum Leding siehe Erik ULSIG, Dänemark. A. Einleitung. I. Geographie, in: LexMA III, München, Sp. 495–497. Zu Hafenanlagen und Kanalbauten (Kanhavekanal) siehe Else ROESDAHL, Dänemark B. Archäologie. II. Winkingerzeit, in: Ebd., Sp. 499–501, Sp. 499.

⁵⁹ ULSIG (wie Anm. 58), Sp. 496.

an dem Land [gemeint ist die südliche Ostseeküste] interessiert [gewesen] wie an den Gewässern“.⁶⁰

Als – wohlgemerkt – Zwischenfazit zum Verkehr im nordwestlichen Ostseeraum lässt sich daher festhalten, dass der Verkehr hier im Gegensatz zum Baltikum sowie der nordwestliche Ruß und auch im Gegensatz zum nordwestlichen Niedersachsen wenngleich nicht an allen Orten, so doch in seiner Gesamtheit bezüglich des überregionalen Verkehrs durch den Transport über Wasserwege bestimmt wurde. Gleichfalls erscheint aber der Landverkehr im – allerdings nicht sonderlich hellen – Licht der Quellen als facettenreicher, umfänglicher und von anderen Faktoren abhängiger als gemeinhin angenommen.

Hinsichtlich der vermeintlichen Rückständigkeit des Raumes lässt sich zusammenfassen, dass die Verkehrsmittel, und gemeint sind in diesem Fall die Schiffe der vorhansischen Zeit, nach dem Urteil Ole Crumlin-Pedersens einen Stand erreicht hatten, der von der hansischen Schiffsbaukunst erst um 1300 wieder erreicht werden sollte. „Ökonomisch-politische und nicht schiffstechnische Ursachen müssen dahinter liegen, wenn die Führungsstellung, welche die nordische Schifffahrt Jahrhunderte hindurch im Ostseegebiet einnahm, im Laufe des 13. Jahrhunderts von der Kogge übernommen wurde.“⁶¹

Somit ist als rückständig allenfalls die geringere Dichte der Verkehrswege oder genauer deren sehr ungleiche Verteilung zu werten, die aber mit der geringeren Dichte und Verteilung der Besiedlung allgemein auf das Engste korrespondiert.

⁶⁰ WILLE-JØRGENSEN, Vordingborg (wie Anm. 27), S. 165.

⁶¹ Ole CRUMLIN-PEDERSEN, Schiffstypen aus der frühgeschichtlichen Seeschifffahrt in den nordeuropäischen Gewässern, in: Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa, Teil V. Der Verkehr. Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation, Bericht über die Kolloquien der Kommission für die Altertumskunde Mittel- und Nordeuropas in den Jahren 1980 bis 1983, hg. von Herbert JANKUHN, Wolfgang KIMMIG, Else EBEL (Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Philologisch-Historische Klasse, Dritte Folge, Bd. 180), Göttingen 1989, S. 405–430, S. 428. Erstmals DERS. From Viking Ships to Hanseatic Cogs. Third Paul Johnson Memorial Lecture, London 1983. Ladefähigkeit und Seetüchtigkeit der Koggen waren nach Crumlin-Pedersen erst um 1300 auf derselben Höhe wie die der nordischen Schiffe.