

# **Das Baltikum als Drehscheibe des wikingerzeitlichen Handels**

**Digitale Hochschulschriften zum Baltikum**  
**Herausgegeben von der**  
**Carl-Schirren-Gesellschaft**  
**Band 06**

**Wolfgang Schiller**

**Das Baltikum als Drehscheibe  
des wikingerzeitlichen Handels**

Beitrag zum Dietrich A. Loeber-Preis 2020  
Fünfter Platz

© 2020 Carl-Schirren-Gesellschaft  
Alle Rechte vorbehalten

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages ist unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherungen und Verarbeitungen in elektronischen Systemen.

## Einleitung

In seiner wechselvollen Geschichte war das Baltikum dem Einfluss verschiedener Akteure ausgesetzt. Es war eine Grenzregion und damit eine Region der kulturellen Begegnung und Vermischung; unterschiedlichste wirtschaftliche und kulturelle Einflüsse können für diese Region Europas nachgewiesen werden. Sie gingen oftmals Hand in Hand. Diese wirtschaftliche, politische und kulturelle Durchdringung des Baltikums ist für die Zeit der Hanse sehr gut erforscht und ist sowohl im kulturellen Gedächtnis als auch in der baulichen Substanz vieler Städte des Baltikums noch präsent. Viel weniger geläufig dagegen ist die Geschichte des wikingerzeitlichen Baltikums, obwohl es ein Zeitalter ungeheurer wirtschaftlicher Dynamik und Verflechtung war.

Dieser Aufsatz möchte sich mit den Handelsrouten und islamischen Münzfunden im wikingerzeitlichen Baltikum beschäftigen: Es lässt sich ein Handelsnetzwerk belegen, welches von der Nord- und Ostsee über das Baltikum und den Nordwesten Russlands bis in das von der Nestorchronik bezeichnete Zargrad, die byzantinische Kaiserstadt, und ins Weltreich der Abbasiden reichte. Die Anwesenheit und die Reichsgründung der Wikinger in Russland ist durch die Nestorchronik gut belegt, auch wenn von russisch-sowjetischer Seite immer wieder versucht wurde, diesen Einfluss kleinzureden. Zusätzlich wurde die Situation für die Forschung dadurch erschwert, dass zur Zeit der Sowjetunion den Archäologen die Untersuchung der strategisch wichtigen Küste des Baltikum oft versagt blieb.<sup>1</sup> Zudem führte der Ost-West-Konflikt der bipolaren Welt zu einem sehr verzerrten und bruchstückhaften Austausch zwischen den Blöcken, worunter gerade auch die Erforschung des Wikingerzeitalters zu leiden hatte, denn die Frage, ob, wann und in welchem Ausmaß die Wikinger oder Waräger an der Gründung des ersten russischen Staates, der Kiewer Rus, mitgewirkt hatten, war eine Frage von politischer Dimension, musste er doch im Kern das russisch-

---

<sup>1</sup> MÄGI, MARIKA: Bound for the Eastern Baltic. Trade and Centres AD 800–1200, in: BARRETT, JAMES; GIBBON, SARAH (Hrsg.): Maritime Societies of the Viking and Medieval World. London 2015, S. 41.

sowjetische Selbstverständnis und Sendungsbewusstsein in Frage stellen.<sup>2</sup>

Teil 1 und 2 dieses Aufsatzes wird sich mit dem Baltikum als Verkehrsraum und dem in der Wikingerzeit entstehenden Handelsnetzwerk beschäftigen, welches sich von der Ostsee bis zu den Gestaden des Schwarzen und des Kaspischen Meeres und darüber hinaus erstreckte. Hierfür werden in Teil 2 außerdem Schriftquellen besprochen, welche das Handelsnetzwerk zwischen den drei Binnenmeeren und die Bedeutung der Düna als Wasserstraße belegen. In Teil 3 möchte ich auf die Münzfunde und die dazugehörige Wirtschaftsform der Gewichtsgeldwirtschaft eingehen, welche im Baltikum selbst, aber auch im Ostseeraum und in Russland praktiziert wurde.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Einen Überblick zur Forschungskontroverse zwischen den sogenannten Normannisten, welche das germanische Element im Staate der Kiewer Rus hervorhoben, und Anti-Normannisten, welche das indigen Slawische betonten, geben: RAHBK SCHMIDT, KNUD: The Varangian problem. A brief history of the controversy, in: Hannestad, Knud (Hrsg.): Varangian problems. Report on the first International symposium on the theme, Kopenhagen 1970, S. 7-20. Und: ANDROSHCHUK, FJODOR: The Vikings in the east. In: BRINK, STEFAN (Hrsg.): The Viking World. London, New York 2012, S. 529-535. Ein ganzes Buch über die Historiographie der Warägerfrage hat BIRGIT SCHOLZ veröffentlicht: SCHOLZ, BIRGIT: Von der Chronistik zur modernen Geschichtswissenschaft. Die Warägerfrage in der russischen, deutschen und schwedischen Historiographie, Wiesbaden 2000.

<sup>3</sup> Ich habe leider keine Druckgenehmigung für eine Karte zur Fundverteilung der islamischen Silbermünzen in Europa bei den angeschriebenen Verlagen erwirken können, ich möchte hier auf zwei Karten verweisen: MÜLLER-WILLE, MICHAEL: Die Ostseegebiete während des frühen Mittelalters. Kulturkontakt, Handel und Urbanisierung aus archäologischer Sicht, in: ders.: Zwischen Starigard / Oldenburg und Novgorod. Beiträge zur Archäologie west- und ostslawischer Gebiete im frühen Mittelalter, Neumünster 2011, S. 271. Und: [https://www.academia.edu/689093/Kaupang\\_from\\_Afar\\_Aspects\\_of\\_the\\_Interpretation\\_of\\_Dirham\\_Finds\\_in\\_Northern\\_and\\_Eastern\\_Europe\\_between\\_the\\_Late\\_8th\\_and\\_Early\\_10th\\_Centuries](https://www.academia.edu/689093/Kaupang_from_Afar_Aspects_of_the_Interpretation_of_Dirham_Finds_in_Northern_and_Eastern_Europe_between_the_Late_8th_and_Early_10th_Centuries) , S. 201. [22. Mai 2020]

## Das Baltikum als Verkehrsraum

Das Baltikum ist durch seine zentrale Lage im Ostseeraum ein Schnittpunkt zwischen Mitteleuropa, Skandinavien, Finnland und Osteuropa. Die strategische Lage als Ostseeanrainer hat dazu geführt, dass das Baltikum eine wechselvolle Geschichte durchlebte. Die Bedeutung der Ostsee als prägendes Element in der baltischen Geschichte ist hinlänglich bekannt, weniger bekannt allerdings ist die Bedeutung der Flüsse des Baltikums während der Wikingerzeit. Sie stellten zu dieser Zeit den wichtigsten Transportweg dar.<sup>4</sup> Nach Edgren gab es zwei Haupttrouten ins russische Hinterland: ein Weg war die Düna (*lett.* Daugava, *engl.* Western Dvina) hinauf, der zweite Weg führte durch den finnischen Golf entlang zur Newa, entweder über Åland und entlang der finnischen Küste oder entlang der Küste Estlands.<sup>5</sup> Hierbei scheint der Seeweg entlang der estnischen Küste stärker frequentiert worden zu sein, da die finnischen Gewässer durch die dem Festland vorgelagerten zahlreichen kleinen Inseln und ihre felsige Küste enorme Risiken für die Navigation der damaligen Zeit darstellten. Vielmehr scheinen die Schiffe von Åland kommend an der südfinnischen Küste gen Südost gesegelt zu sein, um Estlands Küste auf der Höhe des heutigen Tallinn zu erreichen, wofür zusätzlich noch die dichtere Besiedlung der estnischen Küste sprach.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Das Baltikum als Verkehrsraum und auch Osteuropa östlich vom heutigen Polen wird vor allem durch sein kaltes und raues Klima, sowie durch dichte Wälder und Sumpfbiete geprägt. Flüsse stellen die einzigen fast ganzjährig gangbaren Verbindungsrouten dar: vom Frühjahr bis zum Herbst mit Schiffen, im Winter mit Schlitten. Auf die Bedeutung der Flüsse für Kommunikation und Handel in der osteuropäischen Geschichte wurde von der Forschung oftmals hingewiesen worden. Vgl.: GOEHRKE, CARSTEN; HELLMANN, MANFRED; LORENZ, RICHARD (Hrsg.): Fischer Weltgeschichte. Bd. 31: Rußland, Frankfurt a.M. 192002, S. 16. Und: SHAW, DENIS: Russia's geographical environment. In: PERRIE, MAUREEN (Hrsg.): The Cambridge History of Russia. Vol. I: From Early Rus' to 1689, Cambridge, New York, Melbourne 2006, S. 32.

<sup>5</sup> EDGREN, TORSTEN: The Viking Age in Finland. In: BRINK, STEFAN (Hrsg.): The Viking World. London, New York 2012, S. 478.

<sup>6</sup> MÄGI, MARIKA: Bound for the Eastern Baltic. S. 47.

Bedeutsam als Route nach Russland war ebenso das Flusssystem Narwa, Peipussee und Welikja mit Pskow (*dt.* Pleskau) als wichtigem Punkt im Handelsnetzwerk.<sup>7</sup> Zwei weitere, jedoch wohl weniger bedeutsame Wege weiter ins Landesinnere Estlands waren die Ema (*dt.* auch großer Embach, *estn.* Emajõgi), welche dem Wirzsee entspringt und gleichfalls in den Peipussee mündet, sowie der Fluss Pärnu, welcher in die Rigaer Buch mündet.<sup>8</sup>

Um die Bedeutung des Baltikums und seiner Flüsse für den Handel der Wikingerzeit jedoch zu verstehen, muss auf die Bedeutung der Waldaihöhen eingegangen werden, welche die osteuropäische Hauptwasserscheide bilden und östlich des Baltikums im Oblast Nowgorod liegen: Es sind eigentlich keine Berge, sondern sie stellen vielmehr ein Seen- und Sumpfbereich mit geringen Anhöhen dar, die sich wohl vornehmlich aus eiszeitlichen Moränen gebildet haben.<sup>9</sup> Dieses Gebiet erlangte in der Wikingerzeit eminente strategische Bedeutung, da die dort entspringenden Flüsse in drei unterschiedliche Binnenmeere (Ostsee, Kaspisches und Schwarzes Meer) münden und somit den Fernhandel zwischen den drei Meeren und deren Anrainern ermöglichten. Von den Waldaihöhen nach Süden und Südosten fließen Dnepr und Wolga ins Schwarze und ins Kaspische Meer, nach Osten fließt die Düna zur Ostsee und die Lowat schlängelt sich nach Norden zum Ilmensee, welcher seinerseits über Wolchow, Ladogasee und Newa in die Ostsee mündet. Zwischen Düna und Lowat, nicht den Waldaihöhen entspringend, wohl aber doch deren näheren Umgebung, ist die Welikaja, die über Peipussee und Narwa auch in die Ostsee mündet. Das Gebiet der osteuropäischen Hauptwasserscheide war also von entscheidender strategischer Bedeutung, ermöglichte es doch relativ kurze Transitstrecken zwischen den einzelnen Flüssen und damit den Fernhandel zwischen Ostsee, Schwarzem und Kaspischem Meer und ihren Anrainern. Am bedeutsamsten hierbei waren das Kaiserreich Byzanz und das Kalifat der

---

<sup>7</sup> VALK, HEIKI: The Vikings and the eastern Baltics. In: BRINK, STEFAN (Hrsg.): The Viking World. London, New York 2012, S. 485.

<sup>8</sup> VALK, HEIKI: The Vikings and the eastern Baltics. S. 485.

<sup>9</sup> PENN, JAMES: Volga. In: ders.: Rivers of the World. A Social, Geographical and Environmental Sourcebook, Santa Barbara, Denver, Oxford 2001, S. 294.



Abbasiden. Die Forschung jedoch nimmt an, dass der Transithandel zwischen Ostsee, Kaspischem und Schwarzem Meer sich nicht vor Ende des 9. Jahrhunderts etablierte. Dies kann deshalb relativ genau eingrenzt werden, da man beispielsweise in den Kulturschichten Birkas, einem der frühen Handelszentren der Wikingerzeit im Ostseeraum und einem der wichtigsten Knotenpunkte im Ost-West-Handel, erst Ende des 9. Jahrhunderts Artefakte östlichen Ursprungs findet, welche auf merkantile Verbindungen durch die osteuropäische Tiefebene bis zu den Muslimen, Byzantinern oder Chasaren schließen lassen.<sup>10</sup> Die Rolle des hydrologischen Systems des Baltikums und Osteuropas für den Fernhandel ist immer wieder in Frage gestellt worden, weisen doch Düna und Dnepr viele Katarakte oder Stromschnellen auf, welche wohl ein Ent- und Wiederbeladen der Schiffe an diesen Gefahrenstellen nötig machte.<sup>11</sup> Die heutige Forschung verweist deshalb vor allem auf Winterrouen, die bei geeigneter Witterung und Eisdicke den Händlern und Reisenden ermöglichte, die zugefrorenen Flussläufe auf Schlitten zu befahren, wobei sie möglicherweise sogar schneller vorankamen.<sup>12</sup> Zur abschließenden Beurteilung der Wasserscheidenregion und des hydrologischen Reliefs der osteuropäischen Tiefebene urteilt Zühlke wie folgt:

„Für die gesamte Rus' und die an sie angrenzenden Gebiete kann man [...] feststellen, daß der Raum mit seinen eng in Verbindung stehenden Stromgebieten von Wolga, Dnjepr, Düna und Volchov über ‚ein in Europa unvergleichliches Wasserstraßennetz‘ verfügt, an das auch noch der Don und einige Flüsse, die ins Eismeer münden, über Nebenflüsse angeschlossen sind. Die erstgenannten Flüsse entspringen im selben Gebiet, nämlich den Waldai-Höhen. Insgesamt zeichnen sich alle russischen Flüsse durch ein verhältnismäßig geringes Gefälle, eine verhältnismäßig geringe Wassermenge und – damit zusammenhängend – eine geringe Fließgeschwindigkeit aus; die Wasserscheiden zwischen ihnen sind aufgrund des stark eingeebneten russischen Tieflandes oft nicht klar ausgeprägt. Dennoch ist es falsch

---

<sup>10</sup> AMBROSIANI, BJÖRN: Eastern connections at Birka. In: Viking Heritage Magazine. 3/2001, S. 6.

<sup>11</sup> MÄGI, MARIKA: Bound for the Eastern Baltic. S. 47.

<sup>12</sup> MÄGI, MARIKA: Bound for the Eastern Baltic. S. 48.

anzunehmen, der Verkehr auf den Flüssen sei problemlos oder nur durch klimatische Widrigkeiten eingeschränkt. Vielmehr erschweren Stromschnellen den Verkehr in Abschnitten von Narwa, Volchov, Düna und vor allem Dnjepr sowie einiger kleinerer Flüsse, und der Wolga-Verkehr leidet unter sich verlagernden Sandbänken. Trotzdem stellt das engmaschige und dennoch weite Räume erschließende Flußsystem eine große naturräumliche Gunst dar. Die durch breite Waldstreifen voneinander getrennten Siedlungskammern der Rus' wurden durch die Flüsse miteinander verknüpft.“<sup>13</sup>

Die in diesem Teil herausgearbeiteten topographischen Überlegungen zum Baltikum als Verkehrsraum kann eine strategisch sehr begünstigte Lage zwischen Wasserscheide und Ostsee attestieren, jedoch ergeben sie keinen Beweis dafür, dass der Handel entlang der Flussläufe wirklich stattgefunden hat, weswegen im nächsten Teil die Bedeutung der Flussläufe des Baltikums und der osteuropäischen Wasserscheidenregion anhand von Quellen erörtert werden soll.

## **Die Handelswege in den Quellen**

Unsere Kenntnisse über den Ostseeraum in der Zeit vor seiner Christianisierung sind sehr begrenzt, da wir fast keine Schriftquellen haben, welche uns zuverlässig über die Gegebenheiten dort berichten.<sup>14</sup> So ist die Forschung für die Wikingerzeit vor allem auf archäologische Funde angewiesen, die jedoch oft schwer zu interpretieren sind. Trotz der im damaligen Ostseeraum und Altrussland herrschenden Quellenarmut geben zwei der ältesten Schriftquellen Auskunft über die Bedeutung von Düna und Wasserscheide für den Personen- und Warenverkehr: Die Nestorchronik, welches die älteste Chronik Russlands ist, und die Guta Saga der Gotländer. Erstere bietet eine genaue Beschreibung des hydrologischen Reliefs im Gebiet der osteuropäischen Wasserscheide:

---

<sup>13</sup> ZÜHLKE, RAOUL: Der Verkehr in der nordwestlichen Rus' und den angrenzenden Gebieten im 13. Jahrhundert – eine Prospektion. In: Jahrbücher für Geschichte Osteopas, Neue Folge, Bd. 51/3 (2003), S. 336.

<sup>14</sup> BLOMKVIST, NILS; CASTRITIUS, HELMUT: Ostsee. S. 351–360.

„Als die Poljanen für sich lebten auf diesen Bergen, war [da] der Weg von den Warägern zu den Griechen; und von den Griechen auf dem Dnepr und am Oberlauf des Dnepr Schlepp<sup>15</sup> bis zur Lóvat', und auf der Lóvat' einfahren in den großen Ilmensee, aus welchem See der Vólchov fließt, und er fließt hinein in den großen See Nevá [der Ladoga See], und dieses Sees Mündung geht in das Warägische Meer, und auf diesem Meer hingelangen bis hin nach Rom, und von Rom auf dem gleichen Meer nach Zargrad [die Stadt des Kaisers, Konstantinopel] kommen, und von Zargrad ins Meer Pontos kommen, in welches der Fluß Dnepr hineinfließt. Der Dnepr nämlich fließt aus dem Okover Wald<sup>16</sup>, und er fließt nach Süden. Die Dviná [Düna] aber fließt aus dem gleichen Wald und geht nach Norden und mündet in das Warägische Meer. Aus dem gleichen Wald fließt die Vólga nach Osten und fließt in 70 Mündungsarmen in das Chvalische Meer. Darum kann man aus der Rus' auf der Vólga zu den Bulgaren und zu den Chalisen kommen und nach Osten bis an das Gebiet, das dem Sem durch Los zugefallen war, und auf der Dviná [Düna] bis zu den Warägern und von den Warägern bis hin nach Rom, und von Rom bis hin zum Geschlechtes Ham. Der Dnepr aber fließt in das Pontische Meer in drei Mündungsarmen [...].“

Die Nestorchronik<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Hier gibt die Quelle einen Hinweis, wie die Waren zwischen Dnepr und Lovat transportiert wurden: Aufgrund der geographische Prädisposition konnten sie nicht mehr zu Wasser transportiert werden, sondern man musste stattdessen die Waren über Land schleppen. Vgl. auch: NOSOV, EVGENIJ: Ein Herrschaftsgebiet entsteht. Die Vorgeschichte der nördlichen Rus' und Novgorods, in: MÜLLER-WILLE, MICHAEL; JANIN, VALENTIN; NOSOV, EVGENIJ (Hrsg.): Novgorod. Das mittelalterliche Zentrum und sein Umland im Norden Rußlands, Neumünster 2001, S. 16. NOSOV gibt das Wort nicht mit Schlepp, sondern mit Schleppestelle wieder, wodurch noch klarer wird, was der Chronist beschreibt. Ebenda S. 16. ONASCH schreibt, daß die Waldai-Höhen (altruss. Woloki) durch ein ganzes Netz von Schleifstellen durchzogen waren. ONASCH, KONRAD: Gross-Nowgorod. Aufstieg und Niedergang einer russischen Stadtrepublik, Leipzig, Wien, München 1969, S. 12.

<sup>16</sup> ONASCH meint, daß der Name Okover oder Volokover Wald, wie die Waldai-Höhen noch genannt werden, von den Schleifstellen, den Woloki, abgeleitet ist. ONASCH, KONRAD: Gross-Nowgorod. S. 12.

<sup>17</sup> MÜLLER, LUDOLF (Hrsg.): Die Nestorchronik. Die altrussische Chronik, zugeschrieben dem Mönch des Kiever Höhlenklosters Nestor, in der Redaktion des Abtes Sil'vestr aus dem Jahre 1116, München 2001 S. 7-8.

Die eben zitierte Quelle beschreibt sehr eindrücklich und detailliert den Verlauf der Gewässer, welche in den Waldaihöhen entspringen und in die drei verschiedenen Binnenmeere fließen. Außerdem wird die Transportmethode im Wasserscheidengebiet beschrieben, dort wo man die Waren umladen und über Land transportieren musste. Die Chronik erwähnt zwei Wasserwege, welche von den Waldaihöhen zur Ostsee führen: einerseits den Weg über Ilmensee, Wolchow, Ladogasee und Newa, andererseits die Düna. Für die Bedeutung der Düna als Wasserstraße mag die zweimalige Erwähnung in der Nestorchronik sprechen. Das Flusssystem Welikaja, Peipussee und Narwa wird jedoch mit keinem Wort erwähnt. Diese detaillierte Beschreibung topographischer Verhältnisse ist einmalig in der Nestorchronik und scheint die enorme Relevanz der osteuropäischen Wasserscheide, der dort entspringenden großen Ströme und zu guter Letzt das Handelsnetzwerk zwischen den drei Binnenmeeren zu belegen. Für die Bedeutsamkeit der Düna als Wasserweg ins Innere Russlands und darüber hinaus darf auch ihre Erwähnung in der Guta Saga der Gotländer gelten:

„[...] the population of Gotland increased so much over a long period of time that the land was not able to support them all. Then they cast lots to send at every third person away from the island [...]. They then went away to Fårgö and settled there. They could not support themselves there, but travelled to an island of Estonia called Dagö, were they settled, and built a fortification, which is still to be seen. They could not support themselves there either, but travelled up by the watercourse called the Dvina [Düna], and onward through Russia. They travelled for such a distance that they came to the Byzantine empire.”

Guta Saga<sup>18</sup>

Trotz der Armut an schriftlichen Quellen im gesamten Ostseeraum in der Zeit vor seiner Christianisierung lässt sich die Bedeutung der Düna als eine der Hauptwasserstraßen ins russische Hinterland, sowohl in der Nestorchronik als auch in der Guta Saga, klar belegen, sowohl für den Personenverkehr als auch für den Fernhandel.

---

<sup>18</sup> PEEL, CHRISTINE (Hrsg.): Guta Lag and Guta Saga. Abingdon 2015, S. 277f.

Die Nestorchronik hebt zudem den „Weg von den Warägern zu den Griechen“ besonders hervor. Byzantinische Quellen berichten sogar äußerst detailliert von der Logistik der Kiewer Rus im Handel mit Konstantinopel.<sup>19</sup> Außerdem lassen sich Waräger als Soldaten und Palastwache der byzantinischen Kaiser und am Hofe der Kiewer Rus nachweisen.<sup>20</sup> Insgesamt herrscht in der Nestorchronik eine große Diskrepanz zwischen dem häufig erwähnten Byzantinischen Reich einschließlich der von ihr angeführten Handelsverträge der Jahre 907, 912 und 945 gegenüber dem vollkommen überangegangenen Weltreich der Muslime. Diese Diskrepanz ist aufgrund der erheblichen Münzfunde islamischer Provenienz in Osteuropa, im Baltikum und im gesamten Ostseeraum umso erstaunlicher, zumal diese Münzen verbunden mit dem wohl auch übernommenen bzw. importierten islamischen Waagen- und Gewichtesystem lange Zeit zentral für sowohl die sich entwickelnde Wirtschaft der Kiewer Rus sowie den Ostseeraum, sogar für das wikingerzeitliche Skandinavien, waren. Ellis Davidson meint, dass für die Wikinger das islamische Silber die bedeutendste Handelsware aus dem Weltreich der Muslime war, welche zum Vorstoß ihrerseits entlang der Wolga führte.<sup>21</sup>

Wahrscheinlich erreichten die Wikinger und die Rus sogar Bagdad: Der persische Postmeister ibn Khordadbeh berichtet, dass Händler aus der Rus über die Wolga ins Kaspische Meer gelangten und von dort weiter auf Kamelen bis Bagdad reisten.<sup>22</sup> Auf der anderen Seite wurde das wikingerzeitliche Handelsnetzwerk der Ostsee um das der Nordsee erweitert. Gehandelt wurde mit Bernstein, Pelzen, Sklaven, Wachs und Honig, für welche die Wikinger und die Kiewer Rus Silbermünzen, Seide und andere höherwertige Waren aus Byzanz und dem abbasidischen

---

<sup>19</sup> MORAVCSIK, GYULA; JENKINS, ROMILLY (Hrsg.): Constantine Porphyrogenitus – De Administrando Imperio. Washington D.C. <sup>2</sup>1967, S. 63.

<sup>20</sup> RÜB, HARMUT: Waräger. In: Lexikon des Mittelalters. Bd. VIII (2002), 2036-2039. Und: ELLIS DAVIDSON, HILDA: The Viking Road to Byzantium. London 1976, S. 12f, 177-206. Sowie: ANDROSHCHUK, FJODOR: The Vikings in the east. In: BRINK, STEFAN (Hrsg.): The Viking World. London, New York 2012, S. 533.

<sup>21</sup> ELLIS DAVIDSON, HILDA: The Viking Road to Byzantium. S. 52.

<sup>22</sup> BARBIER DE MEYNARD, CHARLES (Hrsg.): Le livre des routes et des provinces par Ibn-Khordadbeh. In: Journal Asiatique. Sixième Série, Tome V (Mai – Juni 1885), S. 514.

Weltreich bekamen. Gerade Bernstein war ein Produkt, welches fast ausschließlich im Ostseeraum vorkam und damals vor allem im Gebiet der Prußen, an der samländischen Ostseeküste, abgebaut wurde.<sup>23</sup> Das Lexikon des Mittelalters berichtet, dass der Bernstein im Frühmittelalter hauptsächlich über Konstantinopel, Itil (Hauptstadt der jüdischen Chasaren, am Unterlauf der Wolga gelegen) und Trapezunt eingeführt wurde; zudem wird der Bernsteinexport ins muslimische Weltreich verbunden mit dem Pelzhandel in Zusammenhang mit den reichhaltigen Münzfunden islamischer Provenienz im Ostseeraum gebracht.<sup>24</sup>

Während die Düna, wie bereits angedeutet, als Wasserstraße von zentraler Bedeutung für das Handelsnetzwerk in der Wikingerzeit war und in beiden zitierten Quellen erwähnt wurde, hatten die Flüsse des östlichen Baltikums und dieses Gebiet überhaupt nur eine untergeordnete Rolle als Transitregion verglichen mit dem Düna-Raum, woraus sich auch die seltene Erwähnung des östlichen Baltikums in Runeninschriften erklärt:

„For the long-distance trade between Scandinavia and Old Rus the eastern Baltic offered no special interest. Nor it was reflected on runestones as the destination: only the large water routes to the east were important. The east Baltic region or its toponyms occur on runestones only if someone perished there and thus Viking finds of ritual character are missing from this area [...]. The interests of the Scandinavians were limited to a safe passage and some trading on the way. Local involvement and the importance of inland rivers in Viking age trade contacts were especially remarkable in Estonia, being reflected in the equal distribution of Viking silver. In Latvia traces of Viking trade are mainly limited to the areas near the main waterways. Lithuania remained outside the network of the long-distance trade but its western coast was part of the trade system of the Baltic Sea.

---

<sup>23</sup> NORTH, MICHAEL: Geschichte der Ostsee. Handel und Kulturen, München 2011, S. 28. Siehe auch: BOHNSACK, DIETRICH; FOLLMANN, ANNA-BARBARA: Bernstein und Bernsteinhandel. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. Bd. 2 (1976), S. 288–298.

<sup>24</sup> LABIB, SUBHI; REINEKING VON BOCK, GISELA: Bernstein. In: Lexikon des Mittelalters. Bd. 1 (1980), 2009-2010.

The northern part of the country formed a remote hinterland of the Daugava water route.”<sup>25</sup>

Die Bedeutung des Baltikums als Transitregion im Handel der Wikinger lässt sich auch anhand archäologischer Funde feststellen; Cross schreibt hierzu: „Ancient objects of Swedish origin belonging especially to the tenth and early eleventh centuries have been found in Russia, particularly along the courses of the rivers Dvina [Düna], Dnieper, and Volga and near Lakes Ladoga and Ilmen.“<sup>26</sup> Wikingerfunde und die Beeinflussung der materiellen Kultur der Balten durch die der Wikinger konzentrierten sich vor allem auf Lettland, insbesondere auf den Unterlauf der Düna, während in Estland Funde mit skandinavischer Ornamentik auf Friedhöfen und in Münzhorden selten sind.<sup>27</sup> Für die These, dass der Handel der Wikingerzeit nicht an den Ufern der Düna aufhörte, sondern dass er sich über das Gebiet der osteuropäischen Wasserscheide erstreckte, sprechen neben den Münzfunden entlang des Weges von Düna zum Dnepr, auch die Bootsgräber von Smolensk: „Smolensk owed much of its prosperity to its role as a service station for boats hauled over portages on 'the way to the Greeks', and its ostentatious barrows, some raised over boat-burnings, suggest that business was booming through the second half of the tenth century.“<sup>28</sup> Für die Bedeutung der Wikinger und ihres Handels in Osteuropa spricht insgesamt die große Anzahl der dortigen archäologischen Funde, welche die Forschung den Wikingern zuordnet, während vergleichbare Funde in Westeuropa, ja sogar in Dänemark, gering sind.<sup>29</sup>

---

<sup>25</sup> VALK, HEIKI: The Vikings and the eastern Baltics. In: BRINK, STEFAN (Hrsg.): The Viking World. London, New York 2012, S. 489.

<sup>26</sup> CROSS, SAMUEL: Mediaeval Russian Contacts with the West. In: Speculum. Vol. 10/2 (Apr. 1935), S. 505.

<sup>27</sup> VALK, HEIKI: The Vikings and the eastern Baltics. S. 490.

<sup>28</sup> SHEPARD, JONATHAN: The Viking Rus and Byzantium. In: BRINK, STEFAN (Hrsg.): The Viking World. London, New York 2012, S. 504. Bootsgräber werden von der Forschung als typisch skandinavisch angesehen. ANDROSHCHUK, FJODOR: The Vikings in the east. S. 530.

<sup>29</sup> ANDROSHCHUK, FJODOR: The Vikings in the east. S. 517.

Die strategisch wichtige Lage des Baltikums im Transithandel zwischen den drei Binnenmeeren wird nicht nur durch die geographische Analyse des hydrologischen Reliefs der osteuropäischen Ebene und durch die zitierten Schriftquellen ersichtlich, sie wird auch durch die zahlreichen wikingerzeitlichen Münzfunde untermauert, vornehmlich durch die islamischen Silberdirhems.

## **Die islamischen Silberdirhems des Baltikums und die Gewichtsgeldwirtschaft**

Zu Beginn der Wikingerzeit zerfällt Europa noch in zwei Lager: ein urbanisiertes und monetarisertes West-, Mittel-, und Südeuropa und ein nicht urbanisiertes und nicht monetarisertes Nord- und Osteuropa. In Osteuropa und Skandinavien hatte man zu Beginn des Wikingerzeitalters noch keine eigenen Edelmetallvorkommen erschlossen, welche man zum Aufbau einer Münzwirtschaft benötigte.<sup>30</sup>

Die Nicht-Monetarisierung des osteuropäischen Raumes, des Baltikums und Skandinaviens und die intensiven Handelskontakte der Wikinger und der späteren Kiewer Rus führten dazu, dass große Mengen an Silbermünzen aus Byzanz, vor allem aber aus dem abbasidischen Weltreich nach Russland und ins Baltikum sowie in den gesamten Ostseeraum strömten. Gerade der Zufluss des islamischen Silbers, welches vornehmlich aus zentralasiatischen Bergwerken kam, belebte den Fernhandel ganz erheblich, schaffte er doch Liquidität und eine einfachere Handhabung geschäftlicher Transaktionen.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> In Altrußland dienten als Ersatzwährung beispielsweise Pelze und Felle. Hiervon zeugen auch die Namen der altrussischen Währungseinheiten: Kunen und Belen kommen von den Wörtern kunica (Marder) und belka (Eichhörnchen). HELLER, KLAUS: Russische Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. I: Die Kiever und die Moskauer Periode, Darmstadt 1987, S. 74. Und: MÜLLER, LUDOLF (Hrsg.): Die Nestorchronik. Die altrussische Chronik, zugeschrieben dem Mönch des Kiever Höhlenklosters Nestor, in der Redaktion des Abtes Sil'vestr aus dem Jahre 1116, München 2001, S. 209. Zudem kamen auch Schnauzfelle (mordka) und Pfofenfelle (lapka) hierfür zum Einsatz. HELLER, KLAUS: Russische Wirtschafts- und Sozialgeschichte. S. 74.

<sup>31</sup> NOONAN, THOMAS: Why the Vikings came to Russia? In: Jahrbücher für Geschichte Europas. Jg. 34 (1986), S. 321-348. Zitiert nach: SHEPARD, JONATHAN: The Viking Rus and Byzantium. S. 496.



Die nicht vorhandenen staatlichen Strukturen Osteuropas und Skandinaviens und die Tatsache, dass nur Fremdwährungen verwendet wurden, führten dazu, dass nicht der Zahlwert der jeweiligen Münze zählte, sondern ihr sogenanntes Rohgewicht<sup>32</sup>, was auch zur Folge hatte, dass man in Münzhorten Osteuropas, des Baltikums und Skandinaviens nicht nur ganze Münzen findet, sondern auch sogenanntes Hacksilber<sup>33</sup>: Man zerschnitt oder teilte Silbermünzen oder -schmuck einfach, um eine adäquate Menge an Silber für die jeweilige geschäftliche Transaktion zu haben. Dazu führte man Klappwaagen aus dem arabischen-islamischen Raum ein, die ab Ende des 9. Jahrhunderts im Ostseeraum Verbreitung fanden.<sup>34</sup> Diese blieben bis ins 13. Jahrhundert hinein verbreitet.<sup>35</sup> Interessant ist hierbei, dass das Gewicht der frühen russischen Silberbarren, der *grivna*, genau 25 Dirhem nordafrikanischer Prägung, d.h. einem Gewicht von 68,22gr entsprach.<sup>36</sup> Der Silberzufluss aus Byzanz und vor allem aus den islamischen Weltreich sowie die ebenfalls importierte Technologie der präzisen Waagen führte dazu, dass in Osteuropa, im Baltikum und im gesamten Ostseeraum östlich der Elbe die sogenannte und eben skizzierte Gewichtsgeldwirtschaft entstand.<sup>37</sup>

---

<sup>32</sup> Rohgewicht bezeichnet das Gesamtgewicht der Münze. TRAPP, WOLFGANG; FRIED, TORSTEN: Handbuch der Münzkunde und des Geldwesens in Deutschland. Stuttgart 2006, S. 24. Dies auch deshalb, weil man neben den Münzen andere Wertgegenstände aus Edelmetall genauso als Zahlungsmittel einsetzte.

<sup>33</sup> HÄRDH, BRIGITTA: Hacksilber. S. 256–262. So bedeutet das Wort russische Wort рубль ursprünglich ‚abgehauenes (Stück)‘ eines edlen Metalls und hängt mit dem Verb рубить abhauen ‚(ab)hauen‘ zusammen.

<sup>34</sup> GÖRMER, GERALD: Geldwirtschaft und Silbervergrabungen während des 9. bis 13. Jahrhunderts im Ostseeraum. In: Geldgeschichtliche Nachrichten. Nr. 41 (2006), S. 165.

<sup>35</sup> TRAPP, WOLFGANG; FRIED, TORSTEN: Handbuch der Münzkunde und des Geldwesens in Deutschland. S. 57.

<sup>36</sup> JANIN, VALENTIN: Grundfesten der Wirtschaft. Geld und Geldsysteme im mittelalterlichen Novgorod, in: MÜLLER-WILLE, MICHAEL; JANIN, VALENTIN; NOSOV, EVGENIJ (Hrsg.): Novgorod. Das mittelalterliche Zentrum und sein Umland im Norden Rußlands, Neumünster 2001, S. 145.

<sup>37</sup> GÖRMER, GERALD: Geldwirtschaft und Silbervergrabungen während des 9. bis 13. Jahrhunderts im Ostseeraum. S. 165-167. Und: HÄRDH, BRIGITTA: Hacksilber. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. Bd. 13 (1999), S. 256–262.

Zwischen etwa dem Jahr 800 und 1000 deckten die slawischen und skandinavischen Länder sowie das Baltikum ihren Silberbedarf vor allem mit arabischen Silberdirhems.<sup>38</sup> Erst im Verlauf des 11. Jahrhunderts gewannen im Ostseeraum nationale oder regionale Münzprägungen an Bedeutung; dies steht wohl auch im Zusammenhang mit dem Versiegen des islamischen Münz- und Silberflusses.<sup>39</sup> Für die Existenz der Gewichtsgeldwirtschaft sprechen mehr als 900 Waagen und 3.000 Gewichte aus der Wikingerzeit sowie unzählige Hacksilberfunde.<sup>40</sup>

Die Bedeutung der Flüsse für den Handel der Wikinger und der Kiewer Rus lässt sich auch an der heuristischen Verteilung der Münzen entlang der russischen Flüsse Dnepr, der Wolga sowie ihrer Zuflüsse feststellen, außerdem im Transitgebiet zwischen Dnepr und Düna sowie entlang des Laufs der Düna selbst. Die Funde in den Waldaihöhen selbst, am Oberlauf der Wolga und in der Umgebung von Welikaja, am Peipussee, um den Ilensee und um Newa und Ladogasee lassen den Transithandel, der über die russische Wasserscheideregion abgewickelt wurde, greifbar werden. Blomkvist schreibt hierzu: „Die Verbreitung der Schatzfunde lässt ein regelrechtes geographisches Muster entlang der russischen Flüsse in Richtung auf den Ostseeraum erkennen. Besonders konzentrieren sie sich auf die großen Flussmündungen und auf die großen Inseln.“<sup>41</sup> So kann die Düna für das frühe 10. Jahrhundert als eine der Haupttrouten des Wikingerhandels ausgemacht werden, ein Jahrhundert später jedoch erreichten Silbermünzen Lettland vor

---

<sup>38</sup> GÖRMER, GERALD: Geldwirtschaft und Silbervergrabungen während des 9. bis 13. Jahrhunderts im Ostseeraum. S. 165. Für das ausgehende 10. Jahrhundert wurde der arabisch-islamische Silberzufluss spärlicher, bevor er um 1015 gänzlich versiegte. Dies wohl vor allem, weil die Vorkommen der zentral-asiatischen Silberbergwerke erschöpft waren, wohingegen im deutschen Raum Silberminen erschlossen wurden, wie beispielsweise im Harz oder im Schwarzwald. North, Michael: Geschichte der Ostsee. S. 31f.

<sup>39</sup> MÜLLER-WILLE, MICHAEL: Die Ostseegebiete während des frühen Mittelalters. Kulturkontakt, Handel und Urbanisierung aus archäologischer Sicht. S. 278.

<sup>40</sup> GÖRMER, GERALD: Geldwirtschaft und Silbervergrabungen während des 9. bis 13. Jahrhunderts im Ostseeraum. S. 165.

<sup>41</sup> BLOMKVIST, NILS; CASTRITUS, HELMUT: Ostsee. In: Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. Bd. 22 (2003), S. 354.

allem aus nordöstlicher Richtung, vornehmlich wohl aus dem Einzugsgebiet von Welikaja.<sup>42</sup>

Im Abschnitt über das Baltikum als Verkehrsraum wurde bereits herausgearbeitet, dass das Baltikum vor allem als Transitregion nicht als Endpunkt des Handels bedeutsam war. Für diese Sichtweise spricht auch, dass die Münzhorde Estlands, Lettlands sowie Finnlands von ihrer Münzanzahl vergleichsweise klein sind.<sup>43</sup> Vielmehr konzentrieren sich die Münzhorde auf die Küstengebiete Schwedens, vor allem auf Gotland, welches lange Zeit eine dominierende Rolle im Ostseehandel einnahm. Aus den eben genannten Tatsachen dürfen zwei Schlüsse gezogen werden:

1. Das Baltikum und insbesondere die Düna-Region war eine Transitzone für den Handel zwischen dem Ostseeraum, dem Kaspischen und Schwarzen Meer und seinen Anrainern.
2. Die baltischen Völker nahmen keine gestaltende oder gar dominierende Rolle im Fernhandel über die osteuropäische Wasserscheide zwischen Düna, Dnepr und Wolga ein. Vielmehr scheinen sie sich mit der Sicherung der Düna-Route begnügt zu haben, wodurch möglicherweise Flusszölle anfielen oder, in der Anfangszeit dieses Transithandels, die lokalen Eliten durch Geschenke der Wikinger freundlich gestimmt wurden.

Valk schreibt hierzu:

„At the main waterways, especially the Daugava [Düna], relations between the Scandinavians and the natives seem to have been predominantly peaceful and based mutual interests. Gifts to the local elite granted the Vikings the right to trade and passage. The role of the numerous hill forts at Daugava was evidently not to block the waterways, but to control the situation. Contacts with the Livic areas were presumably based on the relationships, including marriage (indirectly reflected also in Livs' personal names). The inland areas were probably

---

<sup>42</sup> VALK, HEIKI: *The Vikings and the eastern Baltics*. S. 485.

<sup>43</sup> VALK, HEIKI: *The Vikings and the eastern Baltics*. S. 488. So gibt es in Russland weniger Münzhorde als im Baltikum, jedoch ist die Anzahl der darin enthaltenen Münzen viel höher als in denen des Baltikums. Ebenda S. 488.

involved in trade through local mediators – either independent or representatives of the native elite – who exchanged local goods for silver at harbours and trading places. The presence of trading Scandinavians themselves on smaller waterways seems likely only were they had good contacts with a native elite.”<sup>44</sup>

## Fazit

Für die bedeutsame Rolle, welche das Baltikum im wikingerzeitlichen Handelsnetzwerk spielte, spricht nicht nur seine zentrale Lage im Ostseeraum im Schnittpunkt zwischen Skandinavien, Finnland, Russland und dem übrigen Ostseeraum. Auch das im ersten Kapitel herausgearbeitete hydrologische Relief der osteuropäischen Tiefebene, welche mit den Waldaihöhen als Quellgebiet der großen Ströme Düna, Dnepr und Wolga eine Störstelle für das Transportwesen hatte, die es zu überwinden galt, legt die Bedeutung dieses Gebietes nahe. So gewährte vor allem der Verlauf der Düna eine kleine Transitstrecke zum Dnepr. Im Bereich jener Transitzone entstand mit Smolensk eine der ältesten russischen Städte, in welcher auch noch bedeutende skandinavische Grabfunde zu Tage gebracht wurden. Darüber hinaus wurde auf die Konzentration skandinavischer Funde im Düna-Raum und im östlichen Baltikum sowie im gesamten Osteuropa hingewiesen, während im wikingerzeitlichen Skandinavien fast keine Funde vorkommen, welche man baltischen Völkern zuordnen kann.<sup>45</sup>

Untermauert werden die archäologischen Befunde des Baltikums und längs der russischen Ströme zusätzlich noch durch die beiden zitierten Quellen, Nestorchronik und Guta Saga, die aufgrund ihres Alters auf eine bereits frühe Nutzung der Düna als Wasserstraße und als Transitweg über die Wasserscheidenregion schließen lassen. Zusätzlich zeigt die Verteilung der Münzfunde, dass dort der Strom arabischen Silbers sich im Baltikum zur Ostsee hin verdichtet, sodass man davon ausgehen muss, dass das Baltikum und der Nordwesten Russlands die bedeutendste Transitzone für den Handel zwischen den drei

---

<sup>44</sup> VALK, HEIKI: The Vikings and the eastern Baltics. In: Brink, Stefan (Hrsg.): S. 491.

<sup>45</sup> VALK, HEIKI: The Vikings and the eastern Baltics. In: Brink, Stefan (Hrsg.): S. 491.

Binnenmeeren war, da hier die großen Ströme und damit die Handelsrouten zusammenliefen.

Wenn man die archäologische Fundlage mit den Erkenntnissen der Schriftquellen verbindet, muss den baltischen Völkern eine untergeordnete Position im Fernhandel über die osteuropäische Wasserscheide attestiert werden, wofür auch die geringe Anzahl an großen Münzhorden spricht, welche sich vornehmlich auf Got- und Öland, sowie die Ost- und Südküste Schwedens konzentrieren. Die baltischen Eliten scheinen sich vielmehr mit der Sicherung der Wasserstraßen begnügt zu haben.

Mit dem Versiegen des islamischen Münzflusses um 1015 schien der Handel mit den Muslimen im Niedergang begriffen zu sein. Dänen, Deutscher Orden und Hanse haben in den kommenden Jahrhunderten entscheidend Handel und politische Geschehnisse des Baltikums und der Ostsee geprägt. Dies fand unter anderem in den Stadtgründungen Rigas und Tallinns und weiterer Städte des Baltikums Ausdruck: Riga entstand im Mündungstrichter der Düna, während Tallinn, wie bereits angedeutet, ein wichtiger Punkt auf der Seeroute entlang Estlands Küste Richtung Newa-Mündung war.