

weiter nördlich: Seehausen und Schöningen, und noch nördlicher beginnt, nach neuesten Forschungsergebnissen, der älteste „Wik“ der Stadt Braunschweig, die in ihrem Namen noch heute den Wikbegriff des früheren Mittelalters bewahrt hat, seine erste Bedeutung auf dem Zuge dieses West-Ostverkehrs zu gewinnen. Mit ihrem westlichen Endpunkt Duisburg wiesen diese Wege auf die Handelsplätze des Niederrheins, die sich in der Reihenfolge Dorstadt, Tiel, Köln bis ins 10. Jahrhundert ablösten, bis dann Köln die große Handelsmetropole des Niederrheingebietes wurde. Namentlich von Dorstadt her wird an den Bischofsitzen Osnabrück, Minden und Hildesheim ein Verkehr vorübergezogen sein, der nördlich des Harzes sich in die verschiedenen unmittelbaren Zugangswege auf Magdeburg einschaltete. Von dem südlicheren dieser Straßenzüge, der unmittelbar am Nordrand des Harzes vorbeizog, ging die Straße nach Mainz ab, die aber auch an Gandersheim vorbeiging und damit zugleich den Mittelrhein mit der Elbe in Verbindung brachte.

Schon vor der Zeit, als 805 das karolingische Kastell Magdeburg erwähnt wurde, hatte eine ganz bestimmte Art des Handels den Anreiz gegeben, vom Rhein her immer wieder zum Osten zu ziehen: das war der Sklavenhandel. Er war bestimmt nicht der einzige Handelszweig, am wenigsten noch im 10. Jahrhundert; aber er hat einst stark die Handelsfahrt in die östlichen Gegenden angeregt. Nicht ohne Grund hängen die Worte „Sklave“ und „Slawe“ auch sprachlich eng miteinander zusammen, wobei schon hier auf die interessante sprachgeschichtliche Tatsache hingewiesen sein mag, daß die sprachliche Wandlung von Slawe in Sklave ohne arabische Beeinflussung unmöglich gewesen wäre.¹ Wenn sich in den Juden eine Kontinuität des Handels der Spätantike in den Trägern des Handels ergibt, so in den Sklaven eine Kontinuität einer bevorzug-

Duisburg im Register. Auch die Ausführungen von W. MÖLLENBERG, Gbll. f. Stadt u. Land Mgdbg., Jg. 55, 1920, S. 15 f. sind zu nennen. – Die Karte von P. KLETTLER, Nordosteuropas Verkehr, Handel und Gewerbe im frühen Mittelalter, Wien 1924, bedarf der Ergänzung, ebenso, wie die ältere bekannte Karte von FR. RAUERS. Zu beachten ist auch die der eindringenden Arbeit von H. J. RIECKENBERG, Königsstraße und Königsgut in liudolfingischer und frühsalischer Zeit, A. f. Urkdn. F. Bd. 17, 1942 beigefügte Karte: „Der Reiseweg der Ottonen“. Sie zeigt am Beispiel der Königspfalz Grona, daß Königsweg und Kaufmannsstraße nicht überall zusammenfallen (S. 37). Die dort vorgetragene Meinung, daß „Voraussetzung für die Herausbildung einer Handelsstraße“ Märkte mit „regelmäßig abgehaltenen Markttagen“ bildeten, trifft allerdings für den Raum zwischen Rhein und Elbe in der hier behandelten Zeit nicht zu, sondern beruht auf der üblichen irrigen Bewertung des älteren Handelsverkehrs, dessen Träger nur kleine Händler gewesen sein sollen, die von Markt zu Markt wanderten. – F. TIMME verdanke ich den Einblick in seine neuesten Untersuchungen über den ältesten „Wik“ Braunschweigs.

¹ Ich folge hier G. JACOB, Arabische Berichte von Gesandten an germanische Fürstenhöfe etc., 1927, S. 6.