MÜLLER-WILLE, Michael, HANSEN, Leif,
TUMMUSCHEIT, Astrid, *Frühstädtische Zentren der
Wikingerzeit und ihr Hinterland. Die Beispiele Ribe,
Hedeby und Reric*

Stéphane Lebecq

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ifha/808>

DOI : 10.4000/ifha.808

ISSN : 2198-8943

Éditeur

IFRA - Institut franco-allemand (sciences historiques et sociales)

Référence électronique

Stéphane Lebecq, « MÜLLER-WILLE, Michael, HANSEN, Leif, TUMMUSCHEIT, Astrid, *Frühstädtische Zentren der Wikingerzeit und ihr Hinterland. Die Beispiele Ribe, Hedeby und Reric* », *Revue de l'IFHA* [En ligne], Date de recension, mis en ligne le 01 janvier 2005, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/ifha/808> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ifha.808>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

©IFHA

MÜLLER-WILLE, Michael, HANSEN, Leif, TUMMUSCHEIT, Astrid, *Frühstädtische Zentren der Wikingerzeit und ihr Hinterland. Die Beispiele Ribe, Hedeby und Reric*

Stéphane Lebecq

Depuis qu'a paru en 1986 la huitième édition de la synthèse d'Herbert Jankuhn sur Haithabu. Ein Handelsplatz der Wikingerzeit, il paraissait important de faire le point sur les dernières découvertes réalisées dans le grand emporium baltique des VIII^e-XI^e s., et de les éclairer à la lumière des fouilles conduites dans les sites comparables de la mer du Nord et de la Baltique. D'où la tenue en 1998 d'un gros colloque organisé au Schloß Gottorp par le Landesmuseum du Schleswig-Holstein, puis la publication en 2002 du volume sur Haithabu et la question du développement urbain dans l'Europe du Nord au très haut Moyen Âge, deux entreprises qui ont été lancées en hommage à Kurt Schietzel, successeur d'Herbert Jankuhn à la direction des fouilles et initiateur du « Haithabu-Projekt », à l'occasion de son départ en retraite. Dans le livre, la matière, très abondante, a été réunie sous cinq titres successifs.

La première partie concerne l'histoire et l'évolution problématique de l'archéologie de l'âge viking à Hedeby/ Haithabu et dans l'ensemble de l'Europe du Nord. Après un rappel (par D. UNVERHAU) du rôle joué par les pionniers de la grande entreprise de fouille du vicus de la Schlei que furent, à la fin du XIX^e et au début du XX^e s., Johanna Mestorf, Wilhelm Splieth et Friedrich Knorr, il appartient à E. ROESDAHL et à D. WILSON de montrer l'importance du « Haithabu-Projekt » dans la dynamique des recherches sur l'âge viking en Scandinavie d'abord (surtout au Danemark), dans les îles Britanniques ensuite (en particulier à York, Lincoln, Dublin, et Llanbedgroch sur l'île d'Anglesey).

La deuxième partie concerne les questions de navigation, de commerce et de monnayage à l'époque viking. O. CRUMLIN-PEDERSEN montre le rôle de la batellerie et des communications maritimes dans le développement proto-urbain de la Baltique occidentale, à Haithabu, Lundeborg, Ralswiek, Menzlin, Sebbesund, Gross Strömkendorf. K. BRANDT et H. ERLIKEUSER se penchent sur l'établissement de Hollingstedt, sur la Treene, longtemps présenté comme la tête occidentale du portage qui, aboutissant à Haithabu, aurait permis de couper l'isthme du Sud-Jutland et d'esquiver le long contournement de la péninsule danoise : en réalité les piles de bois dégagées dans la zone portuaire ne remontent pas plus haut que le XIIe s., et si un matériel remontant au IXe s. a été découvert, il n'est pas très abondant. B. MALMER, qui revient sur les origines du monnayage scandinave dans ses relations avec le fait urbain, rejette l'hypothèse avancée par de nombreux chercheurs suivant laquelle les nombreux sceattas du type, à mon sens mal qualifié, de « Wodan/ Monstre » trouvés à Ribe auraient été le produit de frappes locales : pour elle comme pour moi, il s'agit en fait d'importations frisonnes. H. STEUER, G. GOLDENBERG et W. B. STERN montrent la façon dont se sont côtoyés à Haithabu deux systèmes monétaires différents (celui de l'Ouest et, accessoirement, du Sud musulman, fondé sur des monnaies frappées, et celui de l'Est, reposant sur le poids de métal, donc nécessitant l'usage de balances et de pesons), avant que ne s'y imposât au IXe s. la frappe d'espèces originales.

La troisième partie porte sur l'alimentation humaine et l'artisanat à Haithabu. H. REICHSTEIN examine les restes d'os d'animaux et conclut que 99% de la nourriture carnée consommée par les habitants de Haithabu (et de Schleswig, son successeur médiéval) proviennent d'animaux domestiques (bovins, moutons, porcs, canards, oies...). I. HÄGG étudie les nombreuses matières textiles découvertes à Haithabu (et accessoirement à Birka), spécialement dans les tombes, et met en exergue les vêtements portés par une élite sociale (de marchands sans doute), associant tissus de lin et tissus de laine de grande qualité, mais aussi ceux que portaient les classes moyennes et qui avaient peut-être à voir avec les pallia fresonica des sources écrites. B. R. ARMBRUSTER examine les moules d'orfèvres, en particulier les 41 qui ont été découverts dans la zone portuaire d'Haithabu en 1979.

Avec les quatrième et cinquième parties (respectivement sur les autres places de commerce contemporaines de l'apogée de Haithabu et sur les places de commerce plus récentes), les horizons s'élargissent, et l'histoire se fait comparative. W. VAN ES et P. VERWERS présentent une nouvelle fois le dossier des fouilles de Dorestad, désormais (et justement) qualifiée de Handelsmetropole. J. HERRMANN évoque les ports slaves de l'Ouest, avec une attention particulière à Ralswiek sur l'île de Rügen. M. MÜLLER-WILLE compare le développement proto-urbain de Haithabu à celui de Ribe et de Reric, sur lesquels il va revenir dans le petit livre évoqué plus bas. B. ARRHENIUS et B. AMBROSIANI s'intéressent à Birka, la première pour évoquer les établissements agricoles proches de l'emporium du lac Mälär, qui, selon elle, étaient tenus par une classe de guerriers royaux, le second pour réévaluer le rôle du port suédois dans l'histoire des échanges entre Occident et Orient : jusqu'à la fin du IXe s., le commerce de Birka était presque exclusivement connecté sur la Frise, Dorestad et la Rhénanie ; ce n'est qu'aux alentours de 900 que ce commerce a commencé de s'ouvrir en direction de l'Orient musulman, ce qui rend caduques toutes les théories naguère avancées sur le développement précoce d'une route homogène reliant l'Occident franc à l'Orient musulman par le canal de la Baltique et des fleuves russes. A. HERTEIG parle de la fondation de Bergen au XIIe s. d'après les fouilles qu'il a conduites dans le centre de la

ville. V. VOGEL et Ch. RADTKE évoquent l'un et l'autre les origines marchandes (XIe-XIIe s.) de la médiévale Schleswig, héritière de Haithabu, le premier d'après les découvertes archéologiques, le second d'après le fait monétaire.

M. MÜLLER-WILLE, qui a écrit les quelques pages de conclusion de ce précieux volume, a développé dans un petit ouvrage paru la même année l'étude comparative qu'il y avait faite sur l'origine du fait urbain à Ribe (Sud-Jutland occidental), à Haithabu (Schleswig-Holstein oriental) et à Reric (dans la baie de Wismar), mais en s'intéressant plus particulièrement à la question des relations entre ces centres proto-urbains, leur environnement et leur hinterland. Tous les trois sont apparus dans le courant du VIIIe s., au bord de la voie d'eau, mais dans des sites abrités à l'écart de la côte, et tous les trois ont exercé, le temps qu'a duré leur activité marchande, un rayonnement sur leur arrière-pays qui s'exprime par la diffusion d'importations telles que les meules de basalte de l'Eifel ou que les céramiques rhénanes.

L'historien français, très impressionné par la masse d'informations livrées par l'ensemble de ces travaux, qui sont nourris par les fouilles exemplaires de tant de ports et d'établissements marchands du très haut Moyen Âge, ne peut manquer de penser à Quentovic, qui fut sans doute avec Dorestad le plus important de ces emporia, mais qui, « site orphelin », attend toujours ses fouilleurs. Son impatience est d'autant plus vive que des travaux comme ceux-ci enrichissent le questionnaire posé à de tels sites – qu'il s'agisse des rapports entre systèmes de communications et fait urbain, des formes et des instruments de l'échange, ou encore de la place des ports dans leurs relations avec les horizons les plus lointains et l'environnement le plus proche.

Stéphane LEBECQ (Université Charles de Gaulle-Lille III)