

Schleswig-Holsteins Stellung im vorgeschichtlichen Handelsverkehr zwischen Nordeuropa und dem Kontinent

VON EKKEHARD ANER, Kiel

Mit 4 Abbildungen

Die verkehrsgeographisch günstige Lage Schleswig-Holsteins zwischen dem Kontinent und Skandinavien läßt die Vermutung aufkommen, daß unser Land seit jeher, also wohl auch in ur- und frühgeschichtlicher Zeit die von der Natur vorgezeichnete, gleichsam sich von selbst anbietende, völkerverbindende Brücke gewesen sei. Bestärkt wird man in dieser Annahme, wenn man sich vergegenwärtigt, welche überragende Rolle der Elbstrom im nord- und mitteleuropäischen Handel der Vorzeit gespielt hat, und welche Bedeutung dem Transitverkehr über den Eider-Treene-Schlei-Weg für den lebhaften Güteraustausch zwischen dem Westen und dem Norden, vor allem in der Wikingerzeit zukam. Darüber hinaus scheint die Beobachtung, daß der Norden und Westen Schleswig-Holsteins meist nach Jütland tendierten, der Süden dagegen starke Beziehungen zu den angrenzenden, norddeutschen Gruppen aufwies, z. T. sogar von ihnen besetzt worden ist, für den Charakter dieses Raumes als einer regen Kontaktzone zwischen dem Nordischen Kreis und der mitteleuropäisch bestimmten Einflußzone südlich von ihm zu sprechen.

Das Vorhandensein solcher über Schleswig-Holstein hinwegführender Querverbindungen kann nicht geleugnet werden. Ihr Nachweis reicht jedoch nicht aus, den damaligen Bewohnern unseres Landes eine entscheidende Beteiligung an dem west-, mittel- und nordeuropäischen Fernhandel zuzuschreiben. Um diese Leistung vollbringen zu können, hätte es einer Reihe von Voraussetzungen bedurft, die in Schleswig-Holstein jedoch nicht oder nur in beschränktem Umfange vorhanden gewesen sind.

Ein Fernhandelsverkehr läßt sich nur in Gang bringen und aufrecht erhalten, wenn ein Güteraustausch durchgeführt werden kann, d. h. Notwendigkeit oder Anreiz bestehen, Rohstoffe und Erzeugnisse eines anderen Landes zu importieren, und gleichzeitig Möglichkeiten vorhanden sind, dafür eigene, dem Partner wünschenswerte Produkte abgeben zu können. Daß die Kulturblüte und der Reichtum Ungarns auf den dortigen Kupfer- und Goldvorkommen beruhten, und der Westen des Nordischen Kreises seinen Wohlstand z. B. während der Bronzezeit in erster Linie dem Bernstein verdankte, der an der Nord- und Westküste der cimbrischen Halbinsel zu finden war, darf mit Sicherheit angenommen werden. Die Kupfergewinnung und -verarbeitung stellte die erste namhafte Erzeugungswirtschaft dar, die nicht mehr von einer Hof- oder Dorfgemeinschaft geleistet, sondern nur innerhalb einer größeren Organisation bewältigt werden konnte; zu ihr gehören die Bergleute und Metallhandwerker, die Nahrungs-

erzeuger und die Händler. Das gleiche gilt im übertragenen Sinne und bescheideneren Umfang auch für die auf dem Bernsteinexport und der Bronzeimport basierende Wirtschaft Südwestskandinaviens. Von ihr lebte nun nicht nur die Bevölkerung der Bernsteinfundgebiete selbst, sondern auch die derjenigen Landschaften, welche von den Fernhandelswegen durchkreuzt oder berührt wurden. Je nach der Gunst der verkehrsgeographischen Verhältnisse konnten sich die Bewohner solcher an den Verkehrsrouten liegender Bezirke aktiv als Zwischenhändler einschalten und, damals wie heute, reichen Gewinn erzielen.

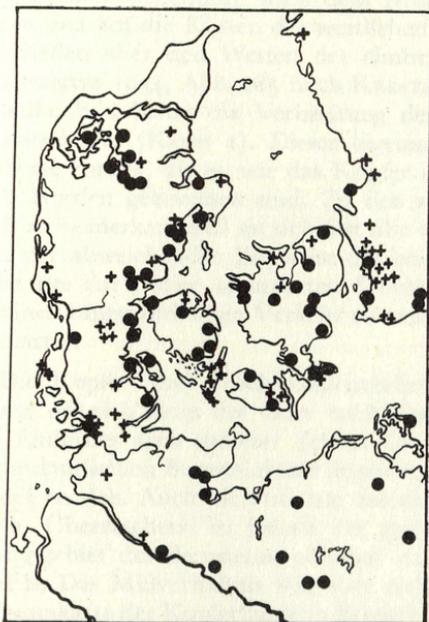
Soweit wie irgendmöglich werden die Fernhändler von der Schiffahrt Gebrauch gemacht haben. Es ist höchst unwahrscheinlich, daß sie die weiten Entfernungen mit Pferd und Wagen zurücklegten, denn Schiffe boten eine größere Ladefläche und Sicherheit vor Überfällen sowie eine schnellere und weniger beschwerliche Durchführung der langen Reise. Zudem spricht die häufig zu beobachtende Leere an Importfunden zwischen den mitteleuropäischen Erzeugungsländern und den norddeutsch-nordischen Absatzgebieten gegen einen Überlandverkehr. Auf Elbe und Oder flußabwärts fahrend gewannen die Kaufleute die offene See, um sich dann an der schleswig-holsteinisch-jütländischen Küste oder im Schutz der dänischen Inseln entlangtastend End- und Zielpunkt der Handelsunternehmungen zu erreichen: das Bernsteingebiet Nordjütlands.

Wie ungeheuer reich diese Landschaft an Bernstein war, zeigen uns die Gräber aus der Jungsteinzeit, als der Export des „nordischen Goldes“ noch nicht den Umfang erreicht hatte wie später in der Bronzezeit, und sich die dortigen Frauen die Freude an eigenen, prächtigen Bernsteinketten noch gönnen durften. Außerhalb des eben erwähnten Zentrums begegnen wir Bernsteinfunden in größerer Menge nur noch auf den dänischen Inseln, deren Versorgung hiermit erst im weiteren Verlauf der Jungsteinzeit einsetzte, als die ursprünglich auf Süddänemark (einschl. der dänischen Inseln) beschränkte Großsteingrabbevölkerung die Bernsteinküste im Norden besetzen konnte (BECKER 1947, S. 296ff. mit Karten).

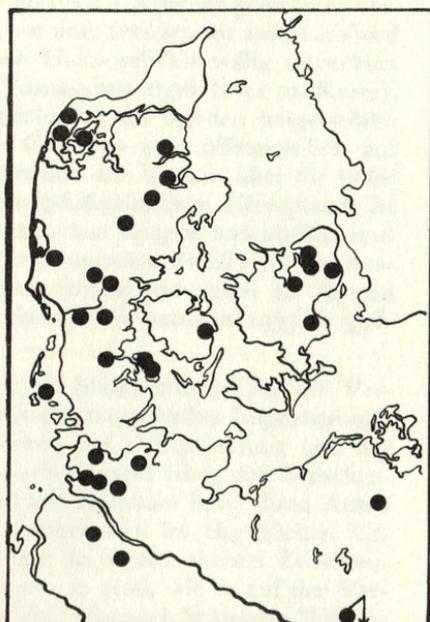
Zweifellos hat auch die schleswig-holsteinische Westküste Bernstein geliefert; Bernsteinschmuck ist fast in jedem Steingrab unseres Landes anzutreffen. Trotzdem hält das hiesige Vorkommen einen Vergleich mit der nördlichen Fundzone weder in qualitativer, noch quantitativer Hinsicht aus, ja es reicht nicht einmal an den Fundbestand der dänischen Inseln heran. Der Bernsteinexport dürfte daher höchstens in Dithmarschen und auf den nordfriesischen Inseln eine gewisse Rolle gespielt haben. Für das abseits der großen Handelsrouten liegende Hinterland hat er jedenfalls keinerlei Bedeutung gehabt.

Aufgabe dieser Skizze ist es nicht, die Handelsgeschichte Schleswig-Holsteins — auch nur in ihren Grundzügen — von der Jungsteinzeit bis zur Gründung der ersten Handelsstadt am Haddebyer Noor zu schildern. Wohl aber erscheint es sinnvoll, die Stellung unseres Landes im Handelsverkehr zwischen den Kulturzentren des Nordens und des Kontinents an einigen charakteristischen Beispielen zu verdeutlichen.

Bereits für die mittlere Jungsteinzeit, d. h. im Anfangsstadium dieser Handelsverbindungen, läßt sich die abseitige Lage Schleswig-Holsteins unzweifelhaft aus der Verbreitungskarte der ältesten Metallimporte erschließen (Karte 1). Die vornehmlich aus Ungarn über den Oderweg, vielleicht auch noch auf der Elbe



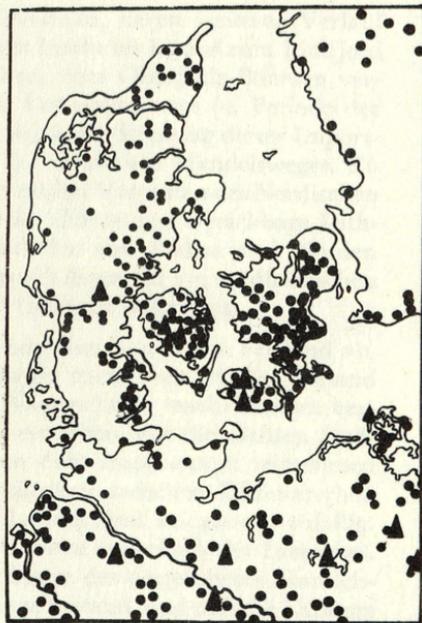
Karte 1: Verbreitung der jungsteinzeitl. Kupfergegenstände ● und Fruchtschalen + (Ausschnitt, nach KERSTEN u. SCHWABEDISSEN).



Karte 2: Verbreitung der eingeführten, achtkantigen Donaueschwerter (2. Periode der Bronzezeit).



Karte 3: Verbreitung der eingeführten Kesselwagen und Bronzetassen der Perioden 3—4 der Bronzezeit ● und der heimischen Bronzedosen + (nach SPROCKHOFF und HUNDT).



Karte 4: Verbreitung des römischen Imports ● und der sogen. Fürstengräber der Lübsow-Gruppe ▲ (Ausschnitt, nach EGGERS).

und durch Mecklenburg nach dem Norden gelangten Kupfergegenstände verteilen sich auf die Küsten der westlichen Ostsee und drangen bis zum Limfjord vor, ließen aber den Westen der cimbrischen Halbinsel fast völlig unberührt (SCHWANTES 1934, Abb. 285 nach KERSTEN; FORSSANDER 1936, S. 11 m. Karte). Dasselbe Bild bietet die Verbreitung der gleichzeitig im Norden hergestellten Fruchtschalen (Karte 1). Dieser eigenartige Gefäßtyp geht offensichtlich auf Einflüsse zurück, die — wie das Kupfer — ebenfalls aus Ungarn über die Oder nach Norden gekommen sind. Zu den schleswig-holsteinischen Exemplaren ist noch zu bemerken, daß sie sich fast alle der dänischen Gruppe anschließen und trotz der abweichenden Zierweise der beiden holsteinischen Stücke nur als Ausläufer des zur Ostsee orientierten Fruchtschalengebietes und damit als Zeugen für einen innernordischen Verkehr zu werten sind (SCHWABEDISSEN 1953, S. 53 ff. m. Karte).

Die Kupfer- und Fruchtschalenverbreitung ist kennzeichnend für die Verteilung des sich längs der Oder nach Skandinavien ergießenden Importstromes und Einflusses auch späterer Zeiten. Die zwischen der Odermündung und der nordjütländischen Bernsteinküste liegenden dänischen Inseln rissen den Zwischenhandel an sich. Auch die Ostküste der cimbrischen Halbinsel hatte ihren Anteil daran. Überraschend ist jedoch der geringe Importanfall im eigentlichen Ursprungsgebiet des Bernsteins, offenbar eine Folge des inseldänischen Zwischenhandels. Das Mißverhältnis war aber nicht immer so groß, wie es auf der Verbreitungskarte der Kupferfunde in Erscheinung tritt. Was nach Schleswig-Holstein geriet, brachte der innernordische Küstenverkehr mit. Für die mit der Odermündung verbundenen Fernhandelsrouten lag selbst die Ostküste unseres Landes in einem toten Winkel.

Wesentlich ergiebiger war dagegen die Elbroute, deren weiterer Verlauf an der Westküste entlang über die nordfriesischen Inseln bis hinauf zum Limfjord z. B. der Verbreitungskarte eines oberbayerischen, über Oberpfalz-Böhmen verhandelten Schwerttyps, des sogen. achtkantigen Donauschwertes (2. Periode der älteren Bronzezeit) zu entnehmen ist (Karte 2). Auch die Streuung dieser Importware ist charakteristisch für das Absatzgebiet des westlichen Handelsweges. Zu ihm gehörten die Umgebung von Stade als südwestlicher Vorposten des Nordischen Kreises sowie das über die Stör und die Meldorfer Geestzunge erreichbare Dithmarschen. Hier herrschte zweifellos auf Grund der von Süden und Norden kommenden Impulse ein reges Leben. Das gleiche gilt ferner für die nordfriesischen Inseln, unter deren Schutz die Küstenfahrt zum Limfjord weiterging.

Zwischen den Inseln Sylt und Fanö zweigte nun eine Route zum Festland ab, um entweder längs der Königsau über Nordschleswig nach Alsen, Fünen, Seeland und Schonen zu gelangen oder den auf der Wasserscheide nach Norden verlaufenden, von Grabhügeln begleiteten Weg zu erreichen, der die dichten Siedlungen im Inneren des Landes erschloß und an dem Importstrom teilnehmen ließ. Die auf unserer Karte 2 sichtbaren Fundlücken zwischen Dithmarschen und Nordschleswig und im östlichen Teil des Landes sind keineswegs zufällig. Für den westlichen Küstenverkehr lagen diese Gebiete außerhalb des Interesses. Man muß sich dabei vor Augen halten, daß die Masse des eingeführten Handelsgutes nicht aus Fertigwaren, sondern aus Rohbronze bestand, und daß die Existenz einer nordischen Bronzekultur von der ungestörten Zufuhr dieses Rohstoffes

abhing. Um so nachhaltiger mußte sich eine Verlagerung des Handelsweges auswirken, in deren Gefolge den Nordleuten, den bisherigen Trägern des Fernhandels, die Monopolstellung entrissen wurde. Das war z. B. schon zu Beginn der mittleren Bronzezeit (3. Periode der älteren Bronzezeit) der Fall, als es einem neu entstehenden Wirtschaftszentrum im mittleren Mecklenburg gelang, aus seiner verkehrsgeographisch äußerst günstigen Lage Nutzen zu ziehen, den längs der Elbe weiter nach Norden vorbei fließenden Bronzestrom weitgehend abzusperren und in eigene Kanäle zu leiten. Diese Zwischenhandelszone gelangte nun schnell zu großem Reichtum, während der bisher mit Bronze gut versorgte Stader Raum von jetzt ab kaum noch Funde, geschweige denn Importgut aufzuweisen hat. Die Bevölkerung wird hier kaum plötzlich ausgestorben oder abgewandert sein, wohl aber dürfte die Umleitung der Handelsroute über Mecklenburg zu einer völligen Verarmung derjenigen Schicht geführt haben, die ebenso wie jetzt die Mecklenburger Konkurrenz vom Zwischenhandel gelebt hatte. Auch im Norden ist die veränderte Lage deutlich spürbar. Die Bronze scheint nicht mehr so reichlich zur Verfügung gestanden zu haben wie früher, vielleicht die Folge einer Verteuerung, die die Einschaltung von Zwischenhändlern mit sich zu bringen pflegt. Die Grabausstattung wurde jedenfalls sichtlich ärmer, auch die Zahl der Horte ist stark zurückgegangen. Vor allem aber wurde die prachtvolle Entwicklung des nordischen Kunstgewerbes von einer Stilphase abgelöst, die einen unverkennbaren Niedergang der künstlerischen Tradition, dafür aber nachhaltige Einflüsse des mitteleuropäisch bestimmten Kultur- und Wirtschaftszentrums in Mecklenburg zeigt.

Unsere Karte 3 bringt die Verbreitung der aus dem östlichen Mitteleuropa über die neue Handelsroute nach Norden eingeführten Henkeltassen und Kesselwagen aus getriebener Bronze und außerdem die Verbreitung der gegossenen flachbodigen Bronzedosen, die wohl zum größten Teil in Mecklenburg hergestellt und von hier exportiert worden sind (SPROCKHOFF, 1930, S. 51 ff. mit Karten auf Taf. 14 u. 17; HUNDT, 1950, S. 201 mit Karte). Der neue Weg der mitteleuropäischen Importe und das Ausstrahlungsgebiet der Mecklenburger Kulturgruppe spiegeln sich in diesem Fundbild eindrucksvoll wider. Zugleich läßt aber auch eine Gegenüberstellung der Karten 2 und 3 die für unser Land abträglichen Folgen der Verlagerung des Handelsweges klar erkennen. Die Bedeutung des Fernhandels ist hier auf ein Minimum zurückgesunken.

Endlich muß noch der westlichen Handelsverbindungen gedacht werden. Sie lassen sich bereits für die Jungsteinzeit nachweisen, z. B. an Hand importierter Beilchen aus Jadeit und anderem westeuropäischen Gestein, vor allem aber durch die starken Einflüsse, die der Westen auf die Gestaltung der nordischen Megalithgräber und gelegentlich auch auf die Ornamentik bestimmter Keramiktypen ausüben konnte. Auch in der Bronzezeit begegnen wir Metallformen westeuropäischer, besonders anglo-irischer Herkunft. Doch hat davon nur wenig die schleswig-holsteinische Westküste erreicht. Für unser Land hat der damalige Handel mit Westeuropa keine nennenswerte Rolle gespielt, wohl aber für Nordjütland, die dänischen Inseln und Schweden. Was an westeuropäischen Kultureinflüssen auch nach Schleswig-Holstein eingedrungen ist, verdanken wir nicht einem unmittelbaren Fernhandel, sondern unseren Verbindungen mit den nordischen Kulturzentren.

Wie wenig selbst der rege Handelsverkehr zwischen dem römischen Reich und dem Norden in der Lage war, Schleswig-Holstein aus seiner Isolierung herauszureißen, zeigt uns die Importkarte der römischen Kaiserzeit (Karte 4). Der weitaus größte Teil der Einfuhr wird vom Süden auf der Oder und, wie schon einmal im Laufe der Bronzezeit, über die Elbe und dann quer durch Mecklenburg nach Skandinavien gekommen sein. Das geht aus den von EGGERS (1951) vorgelegten Verbreitungskarten der einzelnen Typen sowie der hier im Ausschnitt wiedergegebenen Gesamtkarte des römischen Imports im freien Germanien klar genug hervor. Sie läßt daher im westlichen Ostseeküstenbereich eine außerordentliche Häufung der Importfunde, im Westen der cimbrischen Halbinsel dagegen eine auffallende Leere erkennen.

Daneben haben aber auch Handelsverbindungen mit den römischen Produktionszentren am Rhein und im Inneren Galliens bestanden. Daß eine lebhafteste Küstenschiffahrt von der Rheinmündung bis zur Elbe betrieben wurde, kann z. B. der Verbreitung der Importkeramik, der sogen. Terra sigillata und der bronzenen Statuetten sowie den Ergebnissen der großen Wurtengrabungen im niederländisch-deutschen Marschengebiet entnommen werden. Doch ist davon wenig nach Schleswig-Holstein gelangt; ebenfalls weist das westliche Limfjordgebiet nur eine Handvoll Importfunde auf. Dieser Befund spricht nicht für eine gleichbleibende Bedeutung des Limfjords als einer Nord- und Ostsee verbindenden Wasserstraße wie zur Bronzezeit. Der Grund hierfür wird wohl darin zu suchen sein, daß mit der inzwischen erfolgten Klimaverschlechterung auch eine Zunahme der dort herrschenden, meist stürmisch auftretenden Westwinde verbunden war und die mächtige Dünung des Atlantischen Ozeans auf dem schnell ansteigenden Landgrund eine hohe Brandung erzeugte. Seitdem ist die Schifffahrt an der Westküste Jütlands großen Gefahren ausgesetzt, zumal natürliche Zufluchtshäfen dort nicht vorhanden sind. „Die Nordwestküste von Jütland ist eine der gefährlichsten Küstenstrecken. . . . Segler sollen daher bei allen andern als ablandigen Winden diese Küste vermeiden“, heißt es noch im Handbuch der deutschen Marineleitung (1927). Und die Verbreitungskarte der massenhaften Schiffsstrandungen, die sich allein in den Jahren 1858—1887 zwischen Esbjerg und Kap Skagen ereigneten, spricht eine deutliche Sprache (JANKUHN 1956, S. 125 Abb. 29). Damit soll die Fahrt durch den Limfjord nicht überhaupt bestritten, wohl aber die bevorzugte Benutzung dieses Weges in der Kaiserzeit und später bezweifelt werden.

Die Überquerung des cimbrischen Sperrriegels wird wohl eher auf der ebenfalls uralten, nordschleswiger Handelsroute längs der Königsau erfolgt sein. Hier häuften sich die Importfunde an einer verkehrsgeographisch wichtigen Stelle. Das gleiche gilt für das südöstliche Holstein. Hier scheint der von der Nordseeküste, dem Wesergebiet und von Süden in die Unterelbe einmündende Importstrom über Lauenburg zur Lübecker Bucht und von dort nach Norden weitergeleitet worden zu sein. Ein Transitverkehr über den Eider-Treene-Schlei-Weg bereits in der römischen Kaiserzeit ist nicht zu beweisen.

Die Regsamkeit und Bedeutung des über die cimbrische Halbinsel hinwegführenden oder sie peripher berührenden Handelsverkehrs dürfen jedoch nicht überschätzt werden. Die Schwerpunkte des Fernhandels zwischen dem römischen Reich und dem Norden lagen offensichtlich in Ostjütland, auf den dänischen

Inseln und in Norddeutschland zwischen Elbe und Weichsel. Dort dürfte sich auch eine vornehmlich mit diesem Handel verbundene Oberschicht herausgebildet haben, die uns in den sogen. Fürstengräbern der Lübsow-Gruppe entgentritt (Karte 4; EGGERS 1953, S. 106 Abb. 11).

Der Transitverkehr über den cimbrischen Sperriegel wurde erst später zu einem brennenden Problem, als Skandinaviern durch den awarisch-slawischen Vorstoß nach Westen seit der Mitte des 6. Jhdts. von den mittel- und südeuropäischen Kulturzentren abgeschnitten wurde und nunmehr ganz auf seine Handelsverbindungen mit dem Westen, d. h. mit England, Irland und dem Frankenreich angewiesen war. Dem fränkisch-friesischen Handel bot sich damit ein reiches Betätigungsfeld. Um 650 hatte er bereits, wie JANKUHN (1956, S. 14ff.) zeigen konnte, unsere Westküste erreicht, und schon im 7. Jhd. begegnen wir in Uppland und auf Gotland fränkischem Glasimport. Den friesischen Kauffahrern ist dann auch die Aufnahme des über den Eider-Treene-Schlei-Weg geleiteten Transitverkehrs zu verdanken, nach dem hiesigen Fundgut mindestens seit Beginn des 8. Jhdts, vermutlich jedoch schon zur Zeit der frühesten fränkischen Importe im Norden. Zum ersten Mal lag nun der entscheidende Knotenpunkt der Handelsverbindungen zwischen dem Kontinent und Skandinavien innerhalb der Grenzen unseres Landes.

Auf die Geschichte dieses Transitverkehrs und des Ortes Sliesthorp, wohin der Dänenkönig Göttrik im Jahre 808 die Kaufleute aus dem an der Mecklenburger Küste gelegenen und wohl mit Bardowiek an der Elbe verbundenen Reric geführt hat, braucht hier nicht eingegangen zu werden; die überregionale Stellung Haithabus ist unumstritten. Sie darf uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Bedeutung dieses zentralen Umschlagplatzes für die Handelsorte des mit ihm verknüpften, weitgespannten Verkehrsnetzes ungleich größer war als für weite Teile unseres Landes selbst. Eine Ausnahme bildete lediglich das unmittelbare Hinterland Haithabus, Angeln und Schwansen. Weder die nordalbingischen Sachsen noch die Slawen in Ostholstein waren Nutznießer des regen Wirtschaftslebens an der Schlei. Der politisch, wirtschaftlich und kulturell ausstrahlende Mittelpunkt eines Reiches konnte Haithabu nicht werden; seine Grenzlage und die machtpolitischen Verhältnisse im dreigeteilten Land haben es verhindert. Seine eigentliche Leistung blieb bis zum Ende die Erfüllung einer Funktion, die ihm der friesische Transitverkehr bereits vorgezeichnet hatte: das Tor nach Norden zu sein.

Wie auch immer die Fernhandelswege vom Kontinent nach dem Norden im einzelnen und zeitweise verlaufen sein mögen, für Schleswig-Holstein ergab sich dabei meist die wenig ersprießliche Lage, vom Hauptstrom ausgeschaltet oder nur am Rande berührt worden zu sein. Wo sich auf Grund des Handelsverkehrs ein reges Leben entwickeln konnte, wie auf den nordfriesischen Inseln, in Dithmarschen und später an der Schlei, hemmten Wattenmeer, Niederungen, große Wälder und politische Verhältnisse ein Ausstrahlen in benachbarte Siedlungskammern. Möglichkeiten, mit eigenen Erzeugnissen als selbständige Handelspartner in Erscheinung zu treten oder sich ebenso energisch in den Zwischenhandel einzuschalten, wie es z. B. die Seeländer und Mecklenburger mit Erfolg betrieben haben, blieben hier versagt oder ungenutzt. Es ist bezeichnend, daß der Anstoß zur Aufnahme des Transitverkehrs an Eider und Schlei von außen

kam, und auch das tragende Element der in Haithabu tätigen Kaufmannschaft nicht heimischen Ursprungs war.

Die Handelsverbindungen Skandinaviens mit Mittel- und Westeuropa haben den Charakter sowie die Aktivität des nordisch-norddeutschen Kulturgebietes entscheidend bestimmt. Die fruchtbare Auseinandersetzung der heimischen Tradition mit den im Zuge des Handels einströmenden Einflüssen und Anregungen schuf die Grundlage für die Blüte der nordischen Kultur. Die Beobachtung, daß deren Zentren mit denen des Fernhandels übereinstimmen, macht die kultur-dynamische Überlegenheit Nordjütlands, der dänischen Inselwelt und zeitweise auch Mecklenburgs verständlich. Schon in der älteren Bronzezeit wird der Vorsprung der dänischen Gebiete — von KERSTEN (1936, S. 100ff.) als Zone I des Nordischen Kreises herausgestellt — ebenso deutlich sichtbar wie das nach Mitteljütland und Schleswig-Holstein neigende Kulturgefälle. Aus allen Himmelsrichtungen boten sich Schleswig-Holstein kulturelle Impulse an, aber ohne ein überragendes, selbständiges und vom Fernhandel belebtes Wirtschaftszentrum konnte sich hier keine Kraft entwickeln, die das von außen Kommende aufgegriffen und der Kultur unseres Landes ein eigenes Gesicht gegeben hätte.

Schriften

- BECKER, C. J.: Mosefundne Lerkar fra yngre Stenalder. — Aarbøger f. nord. Oldkyndighed og Historie 1947.
- EGGERS, H. J.: Der römische Import im freien Germanien. Hamburg 1951.
- EGGERS, H. J.: Lübsow, ein germanischer Fürstensitz der älteren Kaiserzeit. — Prachist. Zeitschrift 34/35, Zweite Hälfte, S. 58—111, 1953.
- FORSSÄNDER, J. E.: Der ostskandinavische Norden während der ältesten Metallzeit Europas. Lund 1936.
- HUNDT, H. J.: Die Bronzedosen der älteren Bronzezeit Mecklenburgs. — Germania 28, S. 197—209, 1950.
- JANKUHN, H.: Haithabu. 3. Auflage. Neumünster 1956.
- KERSTEN, K.: Zur älteren Bronzezeit. Neumünster 1936.
- SCHWABEDISSEN, H.: Fruchtschalen aus Schleswig-Holstein und ihre Zeit. — Offa 12, S. 14—66, 1953.
- SCHWANTES, G.: Vorgeschichte von Schleswig-Holstein. Neumünster 1934.
- SPROCKHOFF, E.: Zur Handelsgeschichte der germanischen Bronzezeit. Berlin 1930.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Schriften des Naturwissenschaftlichen Vereins für Schleswig-Holstein](#)

Jahr/Year: 1958

Band/Volume: [29_1](#)

Autor(en)/Author(s): Aner Ekkehard

Artikel/Article: [Schleswig-Holsteins Stellung im vorgeschichtlichen Handelsverkehr zwischen Nordeuropa und dem Kontinent 19-25](#)