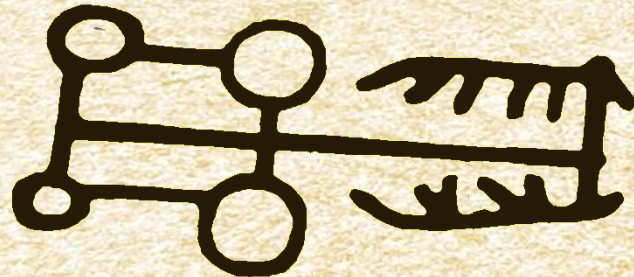


# „Transporte, Transportwege und Transportstrukturen“

Programm zur Jahressitzung der Arbeitsgemeinschaft Bronzezeit an  
der Universität Tübingen

30.-31.Oktober 2015



# Inhalt

- 1 Programm
- 3 Abstracts
- 26 Vortragende
- 29 Anmeldung und Unterbringung

# Programm der Jahressitzung der Arbeitsgemeinschaft Bronzezeit in Tübingen 2015

## Fr. 30.10.2015

**9.00**

Begrüßung / Organisatorisches

**9.15**

N. Boroffka (Berlin): Bronzezeitlicher Transport:  
Akteure, Mittel und Wege. Eine Einführung

**10.00 Kaffepause**

**10.30**

G. Woltermann (Mainz): Rekonstruktion  
Bronzezeitlicher Transportwege am Beispiel  
Nordwestdeutschlands

**11.00**

F. Kaul (Kopenhagen): Middle Bronze Age long  
distance exchange. How – and how was it  
possible?

**11.30**

F. Faupel / O. Nakoinz (Kiel): Rekonstruktion  
von Wegemodellen aus der Lage von  
Monumenten in Schleswig-Holstein

**12.00**

G. Lidke / J. Dräger / D. Jantzen / J. Krüger /  
K. Rassmann / R. Scholz / T. Terberger  
(Greifswald): Durch das Moor – Eine früh-  
bronzezeitliche Wegtrasse im Tollensetal,  
Mecklenburg-Vorpommern

**12.30 Mittagspause**

**14.00**

St. Burmeister (Bramsche-Kalkriese): Die drei  
W: Waren / Wagen / Wege. Überlegungen zum  
Überlandverkehr in Prähistorischer Zeit

**14.30**

E. Kaiser (Berlin): Räderfahrzeuge in der  
frühen Bronzezeit Osteuropas (2500-1800 cal  
BCE)

**15.00**

T. Schunke (Halle a. d. Saale): Fahren oder  
Tragen? Methoden des Antransports von  
Baumaterial für früh- und jungbronzezeitliche  
Grabhügel

**15.30**

C. Pankau (Frankfurt a. M.): Typologie und  
Chronologie der urnenfelderzeitlichen  
Wagenbronzen

**16.00 Kaffepause**

**16.30**

Anja Hellmuth Kramberger / Bine Kramberger  
(Ljubljana): Transport auf dem Kopf in der  
Prähistorie

**17.00**

Bianka Nessel (Heidelberg) / Claes Uhnér  
(Göteborg): Transporteure – Überlegungen zu  
Natur und Organisation von Nah- und  
Ferntransporten

**18.00 Führung durch Museum der Universität  
Tübingen (MUT) und das Schloss Hohentübingen  
(ca. 1-1,5 Stunden)**

## **Sa. 31.10.2015**

**9.00**

Begrüßung / Organisatorisches

**9.05**

Ch. Züchner (Erlangen): Siedlungsstrukturen und Transportmittel in der Felskunst Süd- und Südwesteuropas

**19.30**

D. Neumann (Frankfurt a. M.): Bronzezeitlicher Transport in Gebirgszonen

**10.00 Kaffeepause**

**10.30**

U. Müller (Tübingen): „Es kommt ein Schiff aus Irgendwo“

**11.00**

F. Klimscha (Berlin): Die Bedeutung institutionalisierter Transportstrukturen für die Frühbronzezeit der Südlichen Levante

**11.30**

C. Frank (Heidelberg): Frühbronzezeitliche Bronzeobjekte Anatoliens – Neue Hinweise auf den Verlauf von Transportwegen?

**12.00**

D. Thumm-Dograyan / M. Thater / St. Blum (Tübingen): Troia im Kontext ägäischer und anatolischer Kontaktzonen der frühen, mittleren und späten Bronzezeit"

**12.30 Mittagspause**

**14.00**

J. May (Brandenburg): Elitegräber, Deponierungen und Wasserwege. Das "Königsgrab" von Seddin und andere herausragende Gräber und Funde an den Flüssen der Prignitz

**14.30**

K. Rassmann (Frankfurt a. M.): Die Modellierung von Kommunikationsräumen des späten 3. und frühen 2. Jahrtausends v. Chr. auf der Grundlage von typologischen Daten und chemischen Analysen

**15.00**

J. Ahlrichs / Th. Knopf / J. Henkner / P. Kühn / Th. Scholten (Tübingen): Bronzezeitliche Landnutzung am Rande der Baar

**15.30**

C. Metzner-Nebelsick / S. Reuß / D. Wycisk (München): Mobilität und soziale Dynamik in Bayern

**16.00 Kaffeepause**

**16.30**

T. Vachta (Berlin): Metallanalysen bronzezeitlicher Weihgaben aus Rumänien

**17.00**

M. Bartelheim (Tübingen) / B. Kızılduman (Famagusta) / U. Müller (Tübingen): Neue Untersuchungen in dem spätbronzezeitlichen Heiligtum Kaleburnu-Kral Tepesi / Galinoporni-Vasili auf Zypern

**17.30** Abschlussdiskussion und Sprecherwahl

# Abstracts

30.10.2015

**Nikolaus Boroffka (Berlin):**  
**Bronzezeitlicher Transport: Akteure, Mittel und Wege. Eine Einführung**

**Notizen:**

## **Gisela Woltermann (Mainz): Rekonstruktion bronzezeitlicher Transportwege am Beispiel Nordwestdeutschlands**

Artefakte mit Raumdaten können als Belege für die Anwesenheit des Menschen an einem bestimmten Punkt im Gelände verstanden werden. Eine Fundkonzentration markiert somit einen Ort, der für Menschen wiederholt erreichbar bzw. passierbar gewesen sein muss, sei es über Fußpfade, befahrbare Wege oder „Wasserstraßen“. Der Vortrag untersucht am Beispiel einer gut erforschten Bronzezeitregion, welche Informationen über die Infrastruktur anhand des Fundverbreitungsbildes gewonnen werden können. Nordwestdeutschland bietet hierfür hervorragende Voraussetzungen, da dieses Gebiet vielfältige Hinweise auf Land- und Wassertransport liefert. Neben Überresten von Weganlagen (Moorwege) und Transportmitteln (Bootsfunde, Wagenreste, Miniaturmodelle) ist zudem eine reiche bronzezeitliche Fundstruktur als Datenbasis vorhanden. Die abwechslungsreichen Landschaftsräume zwischen Mittelgebirge und Küstenmarschen werden durch die Flusssysteme von Ems, Weser und Elbe verbunden, die als die natürlichen prähistorischen Verkehrswege erscheinen. Bei der Untersuchung ihrer bronzezeitlichen Nutzung spielt vor allem die Frage eine Rolle, in wie weit die Artefaktverbreitung mit den

geomorphologischen und hydrologischen Bedingungen des Naturraums verbunden werden kann und welche Grenzen bzw. Beschränkungen die naturräumlichen Begebenheiten dem Transport setzten.

### **Notizen:**

## **Flemming Kaul (Kopenhagen): Middle Bronze Age long distance exchange. How – and how was it possible?**

The Nordic Bronze Age was a time of opening connections. The demands for metal created long distance exchange systems. Every drop of copper was imported into Scandinavia from far away sources. A commodity demonstrating the most distant connections seen from Scandinavia is the blue glass beads, turning up in rich burials from c. 1400 BC. Chemical analyses have demonstrated that the glass was produced in Egypt and Mesopotamia. North-south exchange was not a one-way phenomenon. Early in the research history, the wealth of the Nordic Bronze Age was noted. The sources of amber along the coasts of the Baltic Sea, including South Swedish Scania, some of the Danish islands and the North Sea Coast of the Jutland Peninsula, could explain the remarkable wealth of the North. Even though the Bronze Age is rich in evidence of long distance exchange and communication, we have only vague ideas of how exchange and journeys were secured and organized. Networks of contact must have been established along the many (amber) routes, including the Alps. How was it possible to organize exchange over long distances in pre-state societies with no policing institutions, with no large-scale political control of the routes,

with no inns or hotels? What happened when travelling outside the local area? – There must have been some order, some agreements so that you were not immediately robbed when entering foreign areas. The ancient Greek (and Homeric) concept of guest-friendship, *xenia*, may give us an idea of those social mechanisms that would make such voyages practically feasible. *Xenia* was a concept of hospitality and friendship of individuals of non-related groups, distinctly separated from the notions of relations between members of the individual's own society, kinship and family. *Xenia* was seen as a moral and religious obligation of hospitality securing food and accommodation to travelers. The concept of *xenia* and its manifestation as close bonds between 'xenoï' living far away from each other could provide an explanatory model of how commodities and ideas could spread over long distances, and how the lines of contact could remain open, even at times of hostilities.

**Notizen:**

## **F. Faupel / O. Nakoinz (Kiel): Rekonstruktion von Wegemodellen aus der Lage von Monumenten in Schleswig-Holstein**

Die, in archäologischen Studien, häufig durchgeführte Berechnung von optimierten Wegen zwischen Siedlungen oder Monumenten mit Hilfe von verschiedener GIS Software, geht im Grunde davon aus, dass der Mensch sich auf seinem Weg nicht irrt, keine irrationalen Entscheidungen (wie Tabus, Verbote oder Gebote etc.) trifft, um einen Weg zu begehen und Zwischenstationen sicher durchschreitet oder meidet. Ein optimierter Weg ist bei einer selten begangenen Strecke, oder bei Strecken, die zu besonderen Anlässen (wie Prozessionen) begangen werden, nicht zu erwarten. Handelt es sich hingegen um eine Strecke die regelhaft begangen wird, um beispielsweise zwei Interaktionspartner (Handelspartner) zu verbinden, kann mit einer Optimierung des Weges gerechnet werden. Doch wie sah eine prähistorische Wegeoptimierung aus? Welche Parameter können die Wegstrecke beeinflusst haben, und wie kann dies ohne die Kenntnis der Lage einer Wegstrecke verifiziert werden? Neben theoretischen Wegstrecken, die eine Strecke zwischen zwei Punkten unter Berücksichtigung verschiedener gewichteter Wegeparameter (Fußgänger, Fahren mit einem Wagen, Meidung von Höhengraten etc.) ermittelt, kann der Vergleich mit einem empirischem Wegemodell genutzt werden, um

Wegeparameter als wahrscheinlich oder unwahrscheinlich zu identifizieren. Ohne Altwege ist die Ermittlung eines empirischen Wegemodells an einige Prämissen geknüpft. Schon Sophus Müller (1904) ging von einem Zusammenhang der Lage von Grabhügeln und Wegen aus. Aus der Lage von Grabhügeln kann demnach ein empirisches Wegemodell entwickelt werden. Schließt man zudem eine Wegführung aus, die in unnötigen Zick-Zack Linien direkt über die Grabhügel verläuft, erhält man einen realistischen empirischen Wegeverlauf.

Die Methodik zur Rekonstruktion von Wegemodellen soll anhand der Lage von bronzezeitlichen Grabhügeln in Schleswig-Holstein demonstriert werden. Eine weitere Fallstudie aus dem Dänischen Wohld illustriert die Aussagemöglichkeiten, die die Verwendung des empirischen Wegemodells und der verschiedenen theoretischen Wegemodelle ermöglichen.

### **Notizen:**



**G. Lidke / J. Dräger / D. Jantzen / J. Krüger /  
K. Rassmann / R. Scholz/ T. Terberger (Greifswald):  
Durch das Moor – Eine frühbronzezeitliche  
Wegtrasse im Tollensetal, Mecklenburg-  
Vorpommern**

**Notizen:**

Im Rahmen der Forschungen zum Umfeld des bronzezeitlichen Schlachtfeldes im Tollensetal in Mecklenburg-Vorpommern (1300-1250 v. Chr.) wurden bei Tauchprospektionen im Fluss Überreste zeitgleicher Holzkonstruktionen entdeckt. Die Überprüfung des Umfeldes innerhalb der benachbarten Talaue mittels Geomagnetik ergab Strukturen, die sich in der Ausgrabung als dammartige Wegtrasse zu erkennen gaben. Die in unterschiedlichen Bauweisen errichtete Trasse ermöglichte an einer Schmalstelle des Flusstales die Querung der Niederung in Ost-West-Richtung. Erste Datierungen weisen die Errichtung der Trasse dem frühen 2. Jt. v. Chr. zu; als Kommunikations- und Handelsweg genutzt worden sein dürfte sie jedoch wesentlich länger. Wahrscheinlich spielte sie auch noch eine Rolle im Zusammenhang mit den gewaltsamen Auseinandersetzungen im Tollensetal im 13. Jh. v. Chr.

**Stefan Burmeister (Bramsche-Kalkriese):  
Die drei W: Waren / Wagen / Wege. Überlegungen  
zum Überlandverkehr in Prähistorischer Zeit**

**Notizen:**

Überregionale Austauschbeziehungen erfordern die Mobilität von Personen, überregionale Austauschsysteme den Transport von Waren. In der Rückprojektion unserer modernen Vorstellungen, scheint die Erfindung des Wagens im 4. Jahrtausend hierfür das geeignete Mittel geliefert zu haben. Für die europäische Bronzezeit kann man sowohl die verbreitete Nutzung des Wagens als auch ein Netz von überregionalen Wegen voraussetzen. Doch die Bedingungen für einen Überlandverkehr mit dem Wagen waren damit nicht hinreichend gegeben. Zwei Aspekte sprechen gegen einen solchen regelmäßigen Wagenverkehr: Die Wagen waren nicht lenkbar und damit abseits gerader Straßen kaum sinnvoll einsetzbar; vom Wagen befahrbare Überlandwege erfordern übergeordnete zentrale Instanzen, die die Wege offen halten. In weiten Teilen der bronzezeitlichen Gesellschaften sind diese jedoch nicht voranzusetzen. Die Moorwege der Niederlande und Nordwestdeutschlands zeigen die Problematik der Wegenutzung auf. Als Transportmittel der Wahl wird von Lastenträgern und Packtieren auszugehen sein.

**Elke Kaiser (Berlin):  
Räderfahrzeuge in der frühen Bronzezeit Osteuropas  
(2500-1800 cal BCE)**

**Notizen:**

Zwischen 2500 und 2000 v. Chr. geht in der osteuropäischen Steppe die Zahl der Gräber mit Resten von Wagen deutlich zurück. Das hängt vor allem mit einer sich in diesem Raum verändernden Bestattungssitte zusammen. Nach 2000 v. Chr. finden sich westlich der Wolga gar keine Bestattungen mehr, in denen Wagen bzw. ihre Bestandteile deponiert wurden. Eine Ausnahme bildet lediglich eine kleine Region östlich des Uralgebirges, in der Gräber mit Wagenresten und Gespannen nachgewiesen sind. In die Zeit um die Jahrtausendwende fällt außerdem der Wechsel von Wagen, die auf massiven Scheibenrädern ruhten, hin zu leichteren Gefährten, die mit Speichenrädern ausgestattet waren. Es wird der Frage nachgegangen, ob die neuen Fahrzeuge eine Innovation darstellen, die nicht in einer direkten Entwicklung mit den älteren, auf Scheibenrädern fahrenden Wagen standen. Dabei wird gerade auch die Funktion der beiden Wagentypen innerhalb des Transportwesens nachgegangen.

## **Torsten Schunke (Halle a. d. Saale): Fahren oder Tragen? Methoden des Antransports von Baumaterial für früh- und jungbronzezeitliche Grabhügel**

Selten sind in der direkten Umgebung von Grabhügeln auch die Entnahmestellen für das benötigte Schüttgut belegbar. Selbst bei Hügeln mit Ringgräben ist meist sicher, dass der aus den Gräben gewonnene Aushub nicht für den gesamten Aufbau ausgereicht haben kann. Bei ganzen Grabhügelfeldern mit entsprechend großen geschütteten Volumina sind meist keine entsprechenden Erdentnahmegruben nachweisbar. Das bedeutet, dass ein Transport von Erde und schwerer Steine auch über größere Entfernungen stattgefunden haben muss. Doch Aussagen über die verwendeten Transportmethoden sind äußerst spärlich.

In Sachsen-Anhalt sind in den vergangenen Jahren Hinweise erfasst worden, die unterschiedliche Vorgehensweisen belegen. An einem jungbronzezeitlichen Grabhügel (HaA) aus Coswig, Lkr. Wittenberg, lässt ein detailliertes archäologisches Befundbild erkennen, dass die Erde „portionsweise“ heran getragen worden ist. Sogar Aussagen über die Größe solcher Einheiten und die möglichen Transportbehältnisse sind möglich. Bei zeitgleichen Grabhügeln aus Mescheide, Lkr. Wittenberg, war die

Portionierung durch die Verwendung von Grassoden bzw. Plaggen vorgegeben. In völlig anderer Art ist der bislang größte bekannte frühbronzezeitliche Fürstengrabhügel „Bornhöck“ (Bz A2) errichtet worden. Zwar ist dieser neu entdeckte, in der Nähe von Dieskau, Lkr. Saalekreis, gelegene Grabhügel alt beraubt und weitgehend abgetragen, doch ist klar erkennbar, dass die Steine für den Hügelkern und die Schütterde mittels Traktion in deutlich größeren Einheiten transportiert worden sind. Gut erhaltene Fahrgeleise geben zudem Hinweise auf die Ausrichtung der Transportwege und die Spurweite der frühbronzezeitlichen Fahrzeuge.

### **Notizen:**

## **Claudia Pankau (Frankfurt a. M.): Typologie und Chronologie der urnenfelderzeitlichen Wagenbronzen**

Mit der frühen Urnenfelderzeit beginnt in Mittel- und Südosteuropa eine Wagenbautradition, die sich bis in die Hallstattzeit fortsetzt. Nachdem bis dahin nur der schon seit dem Neolithikum nachweisbare, oxsenbespannte Wagen sowie in Eurasien und im Mittelmeerraum der pferdegezogene, zweirädrige so genannte Streitwagen bekannt waren, werden nun vierrädrige, ebenfalls von zwei Pferden gezogene, metallbeschlagene Prunkwagen gebaut. Ihre Überlieferung ist im Laufe der Urnenfelderzeit sehr lückenhaft und offensichtlich an bestimmte, regional verortete Grab- und Deponierungssitten gekoppelt. Erst in der Hallstattzeit wird das Wagengrab zu einem annähernd flächendeckenden Phänomen in Mittel- und Westeuropa. Die früh- und älterurnenfelderzeitlichen Fundkomplexe der Hart a. d. Alz-Gruppe zeichnen sich durch charakteristische Bronzeobjekte aus, die als Zierbeschläge und konstruktive Elemente eines solchen vierrädrigen Prunkwagens gedeutet werden. Unzweifelhaft sind sie Teil des „Urnenfelderpakets“ (=Brandgrabsitte, Wasservogelsymbolik, Schutzwaffen, Bronzegefäße, „Internationalität“, neue Typenfront usw.). Die Definition der Gruppe geht auf Christopher Pare zurück, der 1987 dreizehn Fundstellen zur Hart a. d. Alz-Gruppe zusammenfasste.

Seitdem hat sich diese Zahl teils durch Neufunde, teils durch ältere Funde, deren Zuweisung nur durch einzelne oder unspezifische „Wagenbronzen“ erfolgt, noch erheblich erweitert, wobei viele Fundkomplexe bislang nur unvollständig oder gar nicht publiziert sind. Auch die typologische und chronologische Bearbeitung der urnenfelderzeitlichen „Wagenbronzen“ insgesamt steht noch weitgehend am Anfang. Chr. Pare hat in seinem Artikel von 1987 diverse (mutmaßliche) Wagenbronzen, die als charakteristisch für die von ihm definierten Gruppen urnenfelderzeitlicher Wagenteile anzusehen sind, zusammengestellt, bei diesem Stand ist es bis heute im Wesentlichen geblieben. Im Vortrag werden einige aktuelle, aus Autopsie gewonnene Erkenntnisse zu neuen und alten Fundkomplexen der Hart an der Alz-Gruppe vorgestellt und diskutiert, wobei der Schwerpunkt auf der typologischen Einordnung der Wagenbronzen und ihrem Fortleben in die jüngere Urnenfelder- und Hallstattzeit liegt.

### **Notizen:**

## **Anja Hellmuth Kramberger / Bine Kramberger (Ljubljana): Transport auf dem Kopf in der Prähistorie**

In zahlreichen Kulturen ist die Praxis belegt, Gefäße und andere Güter auf dem Kopf zu transportieren. Vom biomechanischen Standpunkt aus betrachtet, stellt das Transportieren von Gegenständen auf dem Kopf den effizientesten Weg dar, um Güter zu bewegen. Studien mit Frauen aus Ostafrika zeigen, dass es diesen möglich ist bis zu 20% ihres eigenen Körpergewichts auf dem Kopf zu transportieren ohne dabei zusätzliche Energie aufwenden zu müssen.

Die Frage, wie weit verbreitet der Transport von Gütern auf dem Kopf bereits in der Prähistorie war, stellt ein weniger beachtetes Thema dar. Die Quellenbasis umfasst in erster Linie bildliche Darstellungen, Figuralplastik und szenische Darstellungen auf Gefäßen. Besonders aus bronzezeitlichen Fundplätzen des Ostalpenraumes liegen jedoch auch bestimmte Keramikobjekte vor, die beim Transport auf dem Kopf Verwendung gefunden haben könnten. Ebenfalls ist bei der Form bestimmter Gefäße an sich daran zu denken, dass ihre Gestaltung mit der Praxis des Transports auf dem Kopf in Verbindung steht bzw. aus diesem resultiert.

In unserem Vortrag möchten wir mit Ausblick auf ethnographische Parallelen einen Überblick zum Nachweis des Transports von Gefäßen und Gütern auf dem Kopf in der Prähistorie, vom Spätneolithikum über die Bronzezeit bis zur

Frühen Eisenzeit, geben und bestimmte Funde, die mit einem solchen in Zusammenhang stehen könnten, zur Diskussion stellen.

### **Notizen:**

## **Bianka Nessel (Heidelberg) / Claes Uhnér (Göteborg): Transporteure – Überlegungen zu Natur und Organisation von Nah – und Ferntransporten**

Der Einfluss, den der Austausch von Metallen und anderen Gütern in der Bronzezeit hatte, kann durch zahlreiche Beispiele belegt werden. Eng mit diesem Austausch verknüpft, ist der Transport von Gütern und Materialien sowohl über kurze als auch längere Distanzen. Abhängig von dem Wert, den ein Material oder Gegenstand in einer bestimmten Region hatte, in welcher räumlichen Umgebung produziert wurde und wie hoch die Produktionsrate war, müssen sich nicht nur die Transportdistanzen, sondern auch der Transportaufwand von Anlass zu Anlass deutlich unterscheiden haben. Für die unterschiedlichen Transportarten wurden verschiedene Transportvehikel benötigt, die den jeweiligen Gegebenheiten anzupassen waren. Deren Präparation und Bedienung erforderten teilweise spezielle Kenntnisse, beinhalteten jedoch auch einfache Arbeitsleistungen, die von nahezu jeder Person ausgeführt werden konnten. Anhand von Beispielen soll diskutiert werden wie Rohmaterialien und Güter transportiert werden konnten und wie diese Transporte wohl organisiert gewesen sein mögen. Neben weiteren Aspekten soll versucht werden zu ergründen ob es spezialisierte Gruppen von „Transporteuren“ gab, es sich

um kommunale Arbeitsleistungen handelte oder eine Kombination aus beiden Szenarien am wahrscheinlichsten ist?

### **Notizen:**

**31.10.2015**

**Christian Züchner (Erlangen):  
Siedlungsstrukturen und Transportmittel in der  
Felskunst Süd- und Südwesteuropas**

**Notizen:**

Die archäologische Feldforschung kann in der Regel nur fragmentarische Einblicke in die Landnutzung, den Haus- und Wegebau und in die Konstruktion von Wagen und Schiffen im bronzezeitlichen Europa gewinnen. Vieles muss aus oft geringen Resten rekonstruiert werden. Selten werden dabei die bildlichen Zeugnisse berücksichtigt, die in großer Zahl auf uns gekommen sind. Die Felsbilder in den italienischen und französischen Alpen – in der Valcamonica und auf dem Mont Bégo – sowie die sog. Galicischen Petroglyphen im nordwestlichen Spanien geben einen guten, zeitgemäßen Einblick in die Landnutzung und die Transportmittel der Kupfer- und Frühbronzezeit des 3. und frühen 2. Jahrtausends v. Chr. und deren Unterschiede in Raum und Zeit. In ausgewählten Beispielen sollen die Erkenntnismöglichkeiten aufgezeigt werden, die diese Quellengattung für die prähistorischen Forschung bieten kann.



## **Daniel Neumann (Frankfurt a. M.): Bronzezeitlicher Transport in Gebirgszonen**

### **Notizen:**

Die Frage nach der Art und Weise bronzezeitlicher Transporte wird meist entweder in Zusammenhang mit archäologischen Befunden (z. B. Wagen, Moorwege) oder aufgrund von Fundverteilungen aufgeworfen. In der Diskussion, die sich auf die Verbreitung von Objekten stützt, war der Fokus lange Zeit auf den Nachweis von Fernkontakten gerichtet, während mittlerweile der zunehmenden Möglichkeiten räumlicher Analysen auch die konkrete Kontextualisierung mit dem Naturraum und damit die Frage der Wegführung stärker in den Vordergrund gerückt ist.

Der Vortrag widmet sich den Nachweismöglichkeiten von Transporten und Transportstrukturen der Bronzezeit in Gegenden mit hoher Reliefenergie. Dabei steht einerseits der allgemeine Wandel im Vordergrund den Gebirgszonen in der wissenschaftlichen Diskussion erfahren haben, da sie mittlerweile nicht mehr als trennende, sondern eher als verbindende topographische Gegebenheiten wahrgenommen werden. Andererseits soll insbesondere anhand von Metallfunden und Objekten, die in Zusammenhang mit metallurgischen Aktivitäten gesehen werden, die Art und Weise des Transportes von Ressourcen, aber auch die rituelle Betonung von Wegführungen diskutiert werden.

## **Uwe Müller (Tübingen): „Es kommt ein Schiff aus Irgendwo“**

## **Notizen:**

Die Nutzung des Meeres als Verkehrsweg steht spätestens seit dem Jungpaläolithikum außer Frage. Während der Bronzezeit im östlichen Mittelmeerraum muss man dem Handel und der Kommunikation über See eine zentrale Rolle für Ökonomie und Kulturkontakt zugestehen. Die Rekonstruktion bronzzeitlicher Seefahrzeuge, und damit ihrer speziellen Eignungen und Verwendungen, ist im Wesentlichen auf die Interpretation bildlicher Zeugnisse angewiesen. Die extrem ungleiche Art und Verteilung derartiger Überlieferung und die meist einseitige Auswahl des Dargestellten erschweren es zusätzlich, einen Überblick zu gewinnen. Dennoch erscheint es möglich, verschiedene langlebige Traditionen der Schiffbaukunst in einigen Regionen des östlichen Mittelmeeres zu identifizieren, was wiederum Hinweise auf die regionale Herkunft dargestellter Schiffe zu liefern vermag.

**Florian Klimscha (Berlin):  
Die Bedeutung institutionalisierter  
Transportstrukturen für die Frühbronzezeit der  
Südlichen Levante**

**Notizen:**

Im 4. und 3. Jahrtausend ändert sich der Charakter der Fernbeziehungen in der südlichen Levante grundlegend: Während die chalkolithische Ideologie in wesentlich höherem Maße als im vorausgehenden Pottery Neolithic B auf den Zugang zu Expertenwissen und Exotika betonen, zeichnet sich ein deutlicher Wandel mit dem Beginn der Frühbronzezeit I ab. Sukzessive wird der Tausch von Prestigeobjekten zu einem echten Warenhandel (commodity trade) umgestaltet. Mehrere technische und soziale Innovationen begleiten diesen Prozess (Domestikation des Esels, Traktion, Segelschiff, spezialisierte Nahkampfwaffen, etc.). Der Vortrag untersucht den Einfluss den die Innovationen selbst, aber auch die bei ihrem Take off etablierten Substrukturen für die Intensität und Frequenz der überregionalen Beziehungen hatte, und wird diesen Prozess als Modell für jüngere Zeitabschnitte zur Diskussion stellen.

**Carolin Frank (Heidelberg):  
Frühbronzezeitliche Bronzeobjekte Anatoliens –  
Neue Hinweise auf den Verlauf von Transportwegen?**

**Notizen:**

Im Beitrag soll der Frage nachgegangen werden, ob neue Zinnisotopieanalysen frühbronzezeitlicher Bronzeobjekte Hinweise dazu liefern, ob der Transport von Metallobjekten oder Rohstoffen primär entlang der Küste Anatoliens oder über Zentralanatolien stattfand. Ausgangspunkt der Betrachtung sind die von Şahoğlu und Efe vorgeschlagenen Modelle des „Anatolian Trade Network“ bzw. der „Great Caravan Route“. Kartierungen von Bronzeobjekten, technologischer Entwicklungen und weiterer Merkmale frühbronzezeitlicher Fundorte in Kombination mit neuen Zinnisotopieanalysen könnten diesbezüglich neue Hinweise liefern.

**Diane Thumm-Dograyan / Mariana Thater /  
Stephan Blum (Tübingen):  
Troia im Kontext ägäischer und anatolischer  
Kontaktzonen der frühen, mittleren und späten  
Bronzezeit**

**Notizen:**

## **Jens May (Brandenburg): Elitegräber, Deponierungen und Wasserwege. Das "Königsgrab" von Seddin und andere herausragende Gräber und Funde an den Flüssen der Prignitz**

Nirgendwo sonst im jungbronzezeitlichen Norden sind auf kleinem Raum derart viele Gräber mit Schwertern überliefert, wie in der Gemarkung Seddin am Mittellauf der Stepenitz. Unter diesen Gräbern dokumentiert das „Königsgrab“ von Seddin aufgrund seiner Größe, Bauform und Ausstattung im besonderen Maße die Existenz einer Elite während der Periode V in der zentralen Prignitz. Schon in den 1930er Jahren wurde versucht, die Konzentration von „Macht und Reichtum“ aufgrund einer strategischen „Schlüsselstellung“ der Region in Verbindung mit Handelswegen zu Lande zu erklären. Von einer „Schlüsselstellung“ ist für Seddin bis heute die Rede, aber erst in jüngster Zeit wird über die bloße Formulierung von Allgemeinplätzen hinaus nach differenzierten Interpretationsansätzen in Raum und Zeit gesucht. Dabei kommt der Einbindung der Seddiner Kernregion in das zentrale Flusssystem der Prignitz mit seiner Anbindung an die Elbe eine besondere Bedeutung zu. Für Seddin steht bereits fest, dass nur wenig nördlich des „Königsgrabes“ die Befahrbarkeit der Stepenitz mit Wasserfahrzeugen endet. Östlich von

Seddin liegen in einer Entfernung von jeweils etwa 40 km die Fundorte der berühmten Bronzeschilde von Herzsprung und der Bronzeamphore von Herzberg. Dabei handelt es sich nicht um Grabfunde, wie in Seddin, sondern um Deponierungen. Aber auch dort erfolgten die Niederlegungen der wertvollen Bronzen in der Nähe wichtiger Gewässer. Untersucht wird abschließend, ob die räumliche Verteilung von reichen Gräbern und Deponierungen und ihre Bindung an Wasserwege ein Phänomen der Periode V darstellt oder ob sich ein solches Szenario in jüngeren Abschnitten der Prignitzer und Ruppiner Landesgeschichte wiederholt.

### **Notizen:**

**Knut Rassmann (Frankfurt a. M.):  
Die Modellierung von Kommunikationsräumen des  
späten 3. und frühen 2. Jahrtausends v. Chr. auf der  
Grundlage von typologischen Daten und chemischen  
Analysen**

**Notizen:**

Die Diskussion raumbezogener Phänomene wie Gaben-Gütertausch oder die Ausbreitung von Innovationen erfolgt in der Regel auf der Grundlage von Typenkarten. Deren statistische Analyse ist noch die Ausnahme. Der Vortrag diskutiert die GIS-gestützte Auswertung der Ausbreitung von Metallartefakten auf der Ebene chemischer Analysen und typologischer Merkmale. Beide Datengruppen wurden auf unterschiedliche Weise gewonnen, sowie normalisiert, und spiegeln dabei spezifische Aspekte der Interaktion prähistorischer Sozialgruppen wieder. Die eingesetzten Variablen sind Ähnlichkeiten zwischen definierten geographischen Räumen und die Diversität der Daten in ihnen. Die Variablen werden räumlich interpoliert und dienen der Modellierung von Interaktionsräumen.

# Neue Forschungen

**Jan Ahlrichs / Thomas Knopf / Jessica Henkner /  
Peter Kühn / Thomas Scholten (Tübingen):  
Bronzezeitliche Landnutzung am Rande der Baar**

Im Zuge systematischer Geländebegehungen durch das Institut für Ur- und Frühgeschichte und Archäologie des Mittelalters der Universität Tübingen zwischen 2008 und 2010 wurde auf der Baar sowie am Rand zum Schwarzwald eine Reihe vorgeschichtlicher Fundstellen entdeckt. Darunter befindet sich mindestens eine neue Siedlung aus der Urnenfelderzeit, die westlich von Grüningen auf einer Muschelkalkschichtstufe auf ca. 760 m ü NN liegt. Die Fundstelle befindet sich auf einem Südhang, in dessen unterem Bereich im Zuge archäopedologischer Untersuchungen im Sommer vergangenen Jahres zwei Gefäße aus der Urnenfelderzeit gefunden wurden. Es dürfte sich um eine Deponierung handeln, wie sie bislang nur vereinzelt in Baden-Württemberg bekannt geworden ist. Ausgehend von einer vergleichenden Einordnung der Befunde wird eine generelle Neubewertung der bronze- und urnenfelderzeitlichen Besiedlung der Baar vorgenommen. Die Ur- und Frühgeschichte dieses Naturraums wird derzeit im Rahmen des

Teilprojektes B 02 „Gunst – Ungunst? Ressourcenerschließung in Marginalräumen“ im Sonderforschungsbereich 1070 "RessourcenKulturen" (Tübingen) mit archäologischen und archäopedologischen Methoden erforscht. Bei der Auswertung der Ortsakten im LDA Freiburg konnten auf der Baar ca. 140 Fundstellen aus der Bronze- und Urnenfelderzeit erfasst werden. Sowohl die archäologischen Auswertungen als auch die bodenkundlichen Untersuchungen an Kolluvien im näheren Umfeld der bronzezeitlichen Siedlung bei Grüningen und des Magdalenenbergs bei Villingen legen eine intensivere bronze- und urnenfelderzeitliche Landnutzung dieser Region nahe als bisher angenommen.

**Notizen:**



## **Carola Metzner-Nebelsick / Simone Reuß / Dominika Wycisk (München): Mobilität und soziale Dynamik in Bayern**

Ausgehend von der Untersuchung urnenfelderzeitlicher Bestattungssitten in Südbayern sollen die Ursachen für die enge kulturelle Vernetzung mit vergleichbaren Fundstellen im Tiroler Inntal näher betrachtet werden. Im 13. Jahrhundert v. Chr. kann in Südbayern eine gesellschaftliche Veränderung hin zu einer sozialen Hierarchisierung beobachtet werden, die durch Prestigegräber, aber auch in den Bestattungssitten im Allgemeinen ihren Ausdruck findet. Zugleich zeigen sich in der materiellen Kultur Südbayerns ausgeprägte Parallelscheinungen – sowohl bei der Grabausstattung wie auch im Typenspektrum – zu den Nekropolen im Tiroler Inntal. Während die südbayerische Ausprägung der Urnenfelderkultur aus einem heimischen Substrat verständlich ist, werden im oberen Inntal in Nordtirol in der Zeit ab etwa 1300 v. Chr. Bestattungsplätze neu begründet. Seit langer Zeit besteht die Hypothese, dass dieses Phänomen am besten durch einen Zuzug nordalpiner Gemeinschaften in die Alpen erklärt werden kann. Ihnen wird ferner eine aktive Rolle bei der Distribution von Kupferartefakten, möglicherweise auch bei der Ausbeutung lokaler Erzvorkommen im oberen Inntal

zugeschrieben. Im Vortrag sollen Ergebnisse aus einem interdisziplinären Projekt im Rahmen der DFG-Forschergruppe 1670 „Transalpine Mobilität und Kulturtransfer“ vorgestellt werden. Unter Einbeziehung anthropologischer Analysen werden Überlegungen zu Art und Umfang von Mobilität, zu Migrationsvorgängen und Kulturtransfer diskutiert. Erstmals ist es durch die Untersuchung stabiler Isotope (Strontium und Blei) an Leichenbränden möglich zu beurteilen, ob die beobachteten Phänomene eher Ergebnis einer Migration oder eines Akkulturationsprozesses sind.

### **Notizen:**

## **Tilman Vachta (Berlin): Metallanalysen bronzezeitlicher Weihegaben aus Rumänien**

Naturwissenschaftliche Analysen von Metallobjekten spielen in der Bronzezeitforschung eine wichtige Rolle. In diesem Vortrag wird ein durch die Fritz Thyssen Stiftung gefördertes Projekt der Eurasien-Abteilung des DAI in Kooperation mit dem Museum Baia Mare und dem DBM Bochum dazu vorgestellt. Ziel ist die Auswertung und Publikation zweier Datenserien von chemischen Analysen bronzezeitlicher Metallobjekte aus Rumänien. Insgesamt handelt es sich um 230 Objekte aus ca. 60 Fundkomplexen, vor allem Hort- und Einzelfunde, die den Zeitraum von der Kupferzeit bis an den Beginn der Eisenzeit umspannen, und deren Auswertung neue Erkenntnisse erbrachte. Dies betrifft zunächst die Verhältnisse der Spurenelemente im verwendeten Rohkupfer. Es konnte für das Arbeitsgebiet nachgewiesen werden, dass diese zeitspezifisch variieren. Dies ermöglicht es, in Zukunft typologisch nicht mehr ansprechbare Bronzen (Gussstücke, Fragmente) aufgrund ihrer chemischen Signatur zeitlich einzuordnen. Auf diesem Wege konnten in verschiedenen Komplexen Altstücke identifiziert werden, aber auch die Fundgeschichte einiger Komplexe geklärt werden: Es hat sich auch gezeigt, daß eine Anzahl von

Altfunden nach ihrer Entdeckung vermischt wurden, und mehrere Komplexe beinhalten. Hinsichtlich der intentionellen Zuschläge, insbesondere des Zinns konnten objektspezifische Legierungsmuster nachgewiesen werden, die technische und ästhetische Eigenschaften der Objekte betreffen. Zusammen mit den archäologischen Daten erlaubt dies nicht nur Rückschlüsse auf die Funktion der Bronzen sowohl als Weihgaben, als auch hinsichtlich ihrer alltäglichen Nutzung. Die Metallanalysen erlauben es somit, die „Biographien“ von Objekten und Horten schärfer in den Blick zu nehmen und ein neues Licht auf die Geschichte der Hortung im nördlichen Karpatenbecken zu werfen.

### **Notizen:**

**Martin Bartelheim (Tübingen) / Bülent Kızılduman  
(Famagusta) / Uwe Müller (Tübingen) :  
Neue Untersuchungen in dem spätbronzezeitlichen  
Heiligtum Kaleburnu-Kral Tepesi / Galinoporni-  
Vasili auf Zypern**

**Notizen:**

Die Fundstelle auf dem Kral Tepesi / Vasili in Kaleburnu / Galinoporni, die seit mehreren Jahren durch Rettungsgrabungen untersucht wird, erweist sich nunmehr mit großer Wahrscheinlichkeit als ein Heiligtum, das mit seiner Lage auf einem steilen Hügel eine Besonderheit im spätbronzezeitlichen Zypern darstellt. Hinzu kommt eine große Zahl außergewöhnlicher Funde, die im letzten Jahr um den größten Fertigwarenhort der Insel ergänzt worden sind.

## Vortragende

**Jan Ahlrichs M. A.**, SFB 1070  
RessourcenKulturen, Gartenstr. 29, 72074  
Tübingen; [Jan.ahlrichs@uni-tuebingen.de](mailto:Jan.ahlrichs@uni-tuebingen.de)

**Prof. Dr. Martin Bartelheim**, Institut für  
Ur- und Frühgeschichte und Archäologie des  
Mittelalters, Abteilung für Jüngere  
Urgeschichte und Frühgeschichte, Eberhard-  
Karls-Universität Tübingen, Schloss  
Hohentübingen, Burgsteige 11, 72070  
Tübingen;  
[martin.bartelheim@uni-tuebingen.de](mailto:martin.bartelheim@uni-tuebingen.de)

**Dr. Stephan W. E. Blum**, Institut für Ur-  
und Frühgeschichte und Archäologie des  
Mittelalters der Eberhard-Karls-Universität  
Tübingen, Schloss Hohentübingen,  
Burgsteige 11, 72070 Tübingen;  
[stephan.blum@uni-tuebingen.de](mailto:stephan.blum@uni-tuebingen.de)

**Prof. Dr. Nikolaus Boroffka**, Eurasien-  
Abteilung, Deutsches Archäologisches  
Institut, Im Dol 2-6, 14195 Berlin  
[nikolaus.boroffka@dainst.de](mailto:nikolaus.boroffka@dainst.de)

**Dr. Stefan Burmeister**  
VARUSSCHLACHT im Osnabrücker Land  
gGmbH - Museum und Park Kalkriese  
Venner Straße 69, 49565 Bramsche-Kalkriese  
[burmeister@kalkriese-varusschlacht.de](mailto:burmeister@kalkriese-varusschlacht.de)

**Jana Dräger M. A.**, Niedersächsisches  
Landesamt für Denkmalpflege,  
Scharnhorststr. 1, 130175 Hannover;  
[jana.draeger@nld.hannover.de](mailto:jana.draeger@nld.hannover.de)

**Carolin Frank M. A.**, Institut für  
Geowissenschaften, Ruprecht-Karls-  
Universität Heidelberg, Im Neuenheimer  
Feld 236, 69120 Heidelberg;  
[Carolin.Frank@geow.uni-heidelberg.de](mailto:Carolin.Frank@geow.uni-heidelberg.de)

**Franziska Faupel M. Sc.**, Institut für Ur-  
und Frühgeschichte, Christian-Albrechts-  
Universität zu Kiel, Johanna-Mestorf-Straße  
2-6, 24098 Kiel; [ffaupel@ufg.uni-kiel.de](mailto:ffaupel@ufg.uni-kiel.de)

**Dr. Anja Hellmuth Kramberger**, Univerza v  
Ljubljani, FF - Filozofska fakulteta, Oddelek  
za arheologijo, Askerceva 2, 1000 Ljubljana,  
Slowenien; [agrath@web.de](mailto:agrath@web.de)

**Jessica Henkner M.Sc.**, SFB 1070  
RessourcenKulturen, Gartenstr. 29, 72074  
Tübingen;  
[jessica.henkner@uni-tuebingen.de](mailto:jessica.henkner@uni-tuebingen.de)

**Dr. Detlef Jantzen**, Landesamt für Kultur  
und Denkmalpflege, Archäologie und  
Denkmalpflege, Dezernat Archäologie,  
Domhof 4/5, 19055 Schwerin, Postanschrift:  
Postfach 11 12 52, 19011 Schwerin;  
[d.jantzen@kulturerbe-mv.de](mailto:d.jantzen@kulturerbe-mv.de)

**Prof. Dr. Elke Kaiser**, Institut für  
Prähistorische Archäologie, Freie Universität  
Berlin, Fabeckstr. 23-25, 14195 Berlin;  
[elke.kaiser@topoi.org](mailto:elke.kaiser@topoi.org)

**Dr. Flemming Kaul**, The National Museum  
of Denmark, Frederiksholms Kanal 12,  
Copenhagen DK 1220, Dänemark;  
[flemming.kaul@natmus.dk](mailto:flemming.kaul@natmus.dk)

**Dr. Florian Klimscha**, Eurasien-Abteilung,  
Deutsches Archäologisches Institut, Im Dol  
2-6, 14195 Berlin;  
[Florian.klimscha@dainst.de](mailto:Florian.klimscha@dainst.de)

**PD Dr. Thomas Knopf**, Institut für Ur- und  
Frühgeschichte und Archäologie des  
Mittelalters, Abt. Jüngere Urgeschichte und  
Frühgeschichte, Schloss Hohentübingen  
Burgsteige 11, 72070 Tübingen;  
[thomas.knopf@uni-tuebingen.de](mailto:thomas.knopf@uni-tuebingen.de)

**Dr. Bine Kramberger**, Univerza v Ljubljani,  
FF - Filozofska fakulteta, Oddelek za  
arheologijo, Askerceva 2, 1000 Ljubljana,  
Slowenien

**Jens May Dipl.-Präh.**, Brandenburgisches  
Landesamt für Denkmalpflege und  
Archäologisches Landesmuseum,  
Wünsdorfer Platz 4-5, 15838 Zossen  
(Ortsteil Wünsdorf);  
[jens.may@bldam-brandenburg.de](mailto:jens.may@bldam-brandenburg.de)

**Dr. Peter Kühn**, Geographisches Institut,  
Eberhard-Karls-Universität Tübingen,  
Rümelinstraße 19-23, 72070 Tübingen;  
[peter.kuehn@uni-tuebingen.de](mailto:peter.kuehn@uni-tuebingen.de)

**Dr. Gundula Lidke**, Niedersächsisches  
Landesamt für Denkmalpflege,  
Scharnhorststr. 1, 130175 Hannover;  
[gundula.lidke@nld.hannover.de](mailto:gundula.lidke@nld.hannover.de)

**Prof. Dr. Carola Metzner-Nebelsick**,  
Institut für Vor- und Frühgeschichtliche  
Archäologie und Provinzialrömische  
Archäologie, Ludwig-Maximilians-  
Universität München, Geschwister-Scholl-  
Platz 1, 80539 München; [Metzner-  
Nebelsick@vfpa.fak12.uni-muenchen.de](mailto:Metzner-Nebelsick@vfpa.fak12.uni-muenchen.de)

**Dr. Uwe Müller**, SFB 1070  
RessourcenKulturen, Gartenstr. 29, 72074  
Tübingen; [u.w.mueller@gmx.de](mailto:u.w.mueller@gmx.de)

**PD Dr. Oliver Nakoinz**, Institut für Ur- und  
Frühgeschichte, Christian-Albrechts-  
Universität zu Kiel, Johanna-Mestorf-Straße  
2-6, 24098 Kiel;  
[oliver.nakoinz@ufg.uni-kiel.de](mailto:oliver.nakoinz@ufg.uni-kiel.de)

**Dr. Bianka Nessel**, Institut für  
Geowissenschaften, Ruprecht-Karls-  
Universität Heidelberg, Im Neuenheimer  
Feld 236, 69120 Heidelberg;  
[Bianka.Nessel@geow.uni-heidelberg.de](mailto:Bianka.Nessel@geow.uni-heidelberg.de)

**Dr. Daniel Neumann**, Römisch-  
Germanische Kommission des Deutschen  
Archäologischen Instituts,  
Palmengartenstraße 10-12, 60325 Frankfurt  
a. M.; [daniel.neumann@dainst.de](mailto:daniel.neumann@dainst.de)

**Dr. Claudia Pankau**, Institut für  
Archäologische Wissenschaften | Abteilung  
III Vor- und Frühgeschichte, Campus  
Westend, IG-Farbenhaus, Johann Wolfgang  
Goethe-Universität Frankfurt/Main, 60325  
Frankfurt a. M.;  
[pankau@em.uni-frankfurt.de](mailto:pankau@em.uni-frankfurt.de)

**Dr. Knut Rassmann**, Römisch-Germanische  
Kommission des Deutschen Archäologischen  
Instituts, Palmengartenstraße 10-12, 60325  
Frankfurt a. M.; [knut.rassmann@dainst.de](mailto:knut.rassmann@dainst.de)

**Simone Reuß M. A.**, Institut für Vor- und  
Frühgeschichtliche Archäologie und  
Provinzialrömische Archäologie, Ludwig-  
Maximilians-Universität München,  
Geschwister-Scholl-Platz 1, 80539 München;  
[reuss@vfpa.fak12.uni-muenchen.de](mailto:reuss@vfpa.fak12.uni-muenchen.de)

**Prof. Dr. Thomas Scholten**, Geographisches  
Institut, Eberhard-Karls-Universität  
Tübingen, Rümelinstraße 19-23, 72070  
Tübingen;  
[thomas.scholten@uni-tuebingen.de](mailto:thomas.scholten@uni-tuebingen.de)

**Roman Scholz Dipl.-Ing.**, Römisch  
Germanische Kommission des Deutschen  
Archäologischen Institutes,  
Palmengartenstraße 10-12, 60325 Frankfurt  
a. M.; [Roman.Scholz@dainst.de](mailto:Roman.Scholz@dainst.de)

**Torsten Schunke M. A.**, Landesamt für  
Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-  
Anhalt, Landesmuseum für Vorgeschichte,  
Richard-Wagner-Str. 9, 06114 Halle  
[tschunke@lda.mk.sachsen-anhalt.de](mailto:tschunke@lda.mk.sachsen-anhalt.de)

**Mariana Thater M. A.**, Institut für Ur- und  
Frühgeschichte und Archäologie des  
Mittelalters der Eberhard Karls Universität,  
Schloß Hohentübingen, Burgsteige 11, 72070  
Tübingen; [mariana\\_thater@yahoo.de](mailto:mariana_thater@yahoo.de)

**Prof. Dr. Thomas Terberger**,  
Niedersächsisches Landesamt für  
Denkmalpflege, Scharnhorststraße 1, 30175  
Hannover;  
[thomas.terberger@nld.niedersachsen.de](mailto:thomas.terberger@nld.niedersachsen.de)

**Diane Thumm-Dograyan M. A.**, Institut für  
Ur- und Frühgeschichte und Archäologie des  
Mittelalters der Eberhard-Karls-Universität  
Schloß Hohentübingen, Burgsteige 11, 72070  
Tübingen; [diane.thumm@uni-tuebingen.de](mailto:diane.thumm@uni-tuebingen.de)

**Dr. Claes Uhnér**, Department of Historical Studies, University of Gothenburg, Box 200 40530 Göteborg; [claes.uhner@gu.se](mailto:claes.uhner@gu.se)

**Dr. Tilmann Vachta**, Eurasien-Abteilung, Deutsches Archäologisches Institut, Podbielskiallee 69-71, 14195 Berlin; [tilmann.vachta@dainst.de](mailto:tilmann.vachta@dainst.de)

**Dr. Gisela Woltermann**, Abteilung für Ur- und Frühgeschichtliche Archäologie, Prähistorische Bronzefunde, Johannes Gutenberg-Universität Mainz, Robert-Koch-Str. 29, 48159 Münster; [giselaw@uni-muenster.de](mailto:giselaw@uni-muenster.de)

**Dominika Wycisk Dipl. Biol.**, DFG Forschergruppe FOR 1670, Transalpine Mobilität und Kulturtransfer, Dept. I, Fakultät für Biologie, Grosshaderner Str. 2, 82152 Martinsried; [d.wycisk@gmx.net](mailto:d.wycisk@gmx.net)

**Dr. Christian Züchner**, Institut für Ur- und Frühgeschichte, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Kochstr. 4/18, 91054 Erlangen; [ch-zuechner-praehist@t-online.de](mailto:ch-zuechner-praehist@t-online.de)

# Anmeldung und Unterbringung

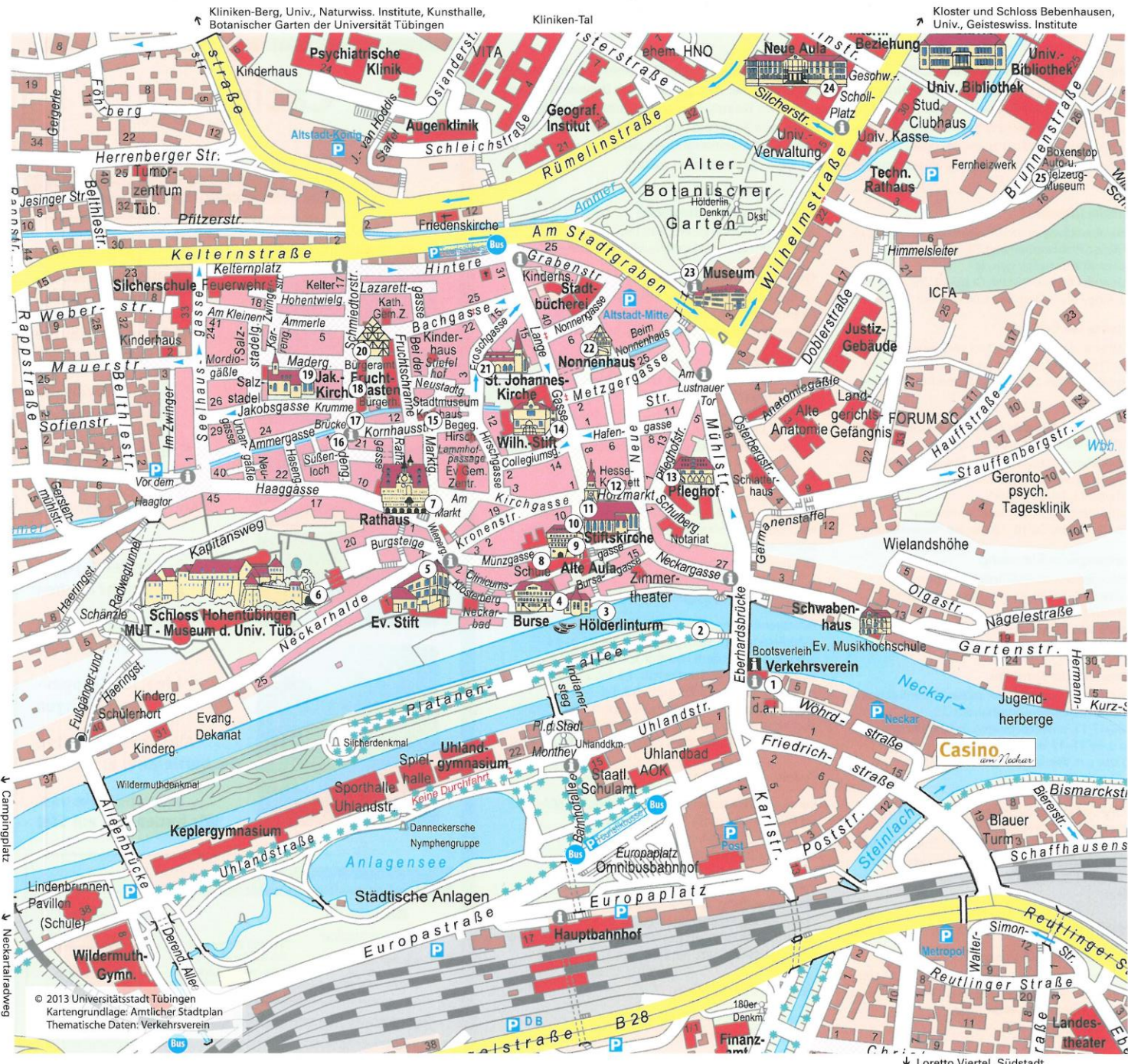
Unsere diesjährige Jahressitzung wird auf Schloss Hohentübingen im **Turmzimmer** der Klassischen Archäologie (**Raum 165**) stattfinden. Adresse: Schloss Hohentübingen, Burgsteige 11, 72070 Tübingen.

Anmeldungen zur Sitzung erbitten wir unter Angabe des Vor- und Zunamens per e-mail an die Sprecher der AG (Bianka Nessel: [bianesus@web.de](mailto:bianesus@web.de) und Daniel Neumann: [daniel.neumann@dainst.de](mailto:daniel.neumann@dainst.de)). Bitte teilen Sie uns bei Ihrer Anmeldung auch mit, ob Sie an der Führung durch das Museum der Universität Tübingen teilnehmen möchten. Dies erleichtert uns die Vorbereitungen.

Die Erhebung eines Unkostenbeitrages von 20 Euro pro Sitzungsteilnehmer müssen wir uns aus gegebenem Anlass vorbehalten. Dieser wäre am ersten Sitzungstag vor Ort in bar zu entrichten. Sollte sich diese Notwendigkeit ergeben, werden die Sprecher der AG Bronzezeit dies jedoch vorab nochmals per e-mail bekannt geben. Wir bitten dafür um Verständnis.

Bei der Suche nach Übernachtungsmöglichkeiten in Tübingen und Umgebung hält der Verkehrsverein Tübingen hilfreiche Hinweise unter [www.tuebingen-info.de](http://www.tuebingen-info.de) bereit. Eine zeitige Buchung wird dringend empfohlen, da die Region auch zur kälteren Jahreszeit ein beliebtes Reiseziel ist. Der beigefügte Plan der Tübinger Innenstadt ermöglicht einen ersten Überblick über die örtlichen Gegebenheiten.

Die Sprecher der AG Bronzezeit freuen sich auf zahlreiches Erscheinen!



# Tübingen Universitätsstadt

- ① Touristinformation, Verkehrsverein
  - ② Platanenallee
  - ③ Hölderlinturm, Neckarfront
  - ④ Burse
  - ⑤ Evangelisches Stift
  - ⑥ Schloss Hohentübingen
  - ⑦ Marktplatz mit Rathaus
  - ⑧ Universitätskarzer
  - ⑨ Alte Aula
  - ⑩ Cottahaus
  - ⑪ Holzmarkt mit Stiftskirche
  - ⑫ Hesse-Kabinett
  - ⑬ Bebenhäuser Pfleghof
  - ⑭ Wilhelmsstift
  - ⑮ Stadtmuseum im Kornhaus
  - ⑯ Judengasse
  - ⑰ Krumme Brücke
  - ⑱ Spital
  - ⑲ Jakobuskirche
  - ⑳ Fruchtkasten
  - ㉑ Johanneskirche
  - ㉒ Nonnenhaus
  - ㉓ Alter Botanischer Garten
  - ㉔ Neue Aula
  - ㉕ Museum Boxenstop
- Parkhäuser
  - Touristik-Busparkplätze
  - Informationstafeln
  - i-Punkt

## Bürger- und Verkehrsverein **tübingen**

**Tourist & Ticket-Center**  
 An der Neckarbrücke 1  
 D-72072 Tübingen  
 Tel. (0 70 71) 91 36-0  
 Fax (0 70 71) 3 50 70  
 mail@tuebingen-info.de  
 www.tuebingen-info.de

Montag bis Freitag 9.00–19.00 Uhr  
 Samstag 10.00–16.00 Uhr  
 Sonntag von Mai bis September 11.00–16.00 Uhr

© 2013 Universitätsstadt Tübingen  
 Kartengrundlage: Amtlicher Stadtplan  
 Thematische Daten: Verkehrsverein