

Plattform

ZEITSCHRIFT DES VEREINS FÜR PFAHLBAU UND HEIMATKUNDE E.V.

JAHRBUCH 25-27 · 2016-18



Sharing Heritage: Wissen erlebbar gemacht

Geistige Landschaften: Was passiert(e) nach dem Tod?

Bronzezeitliche Werkzeugsets als Anzeichen spezialisierter Handwerker



Aus der Region

Das Historische Archiv im Bodensee und die Sammlungen des Museums können für die Rekonstruktion der Umwelt und der Wirtschafts- und Kulturgeschichte im Raum genutzt werden.

Seite 4



Vermittlung in Museen/Methodisches

Ausstellungen, Provenienzforschung, UNESCO-Weltkulturerbe und Archaeomobil. Wie lassen sich wissenschaftliche Erkenntnisse darstellen?

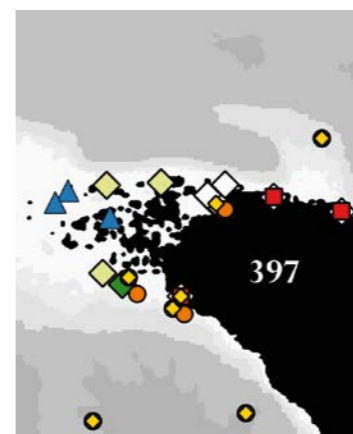
Seite 28



Aus der studentischen Werkstatt

Eine Diskussionsplattform für Nachwuchsforscher zeigt Forschungserkenntnisse weist aber auch auf neue Ansätze für zukünftige Ausgrabungen hin.

Seite 72



Aktuelles aus der Archäologie

Spannende Funde und damit verbundene Fragen zur zukünftigen Archäologie werden erörtert.

Seite 89



Experimentelle Archäologie

Im Rahmen des Europäischen Kulturerbejahres 2018 entstehen Objekte der prähistorischen Alltagskultur durch die Experimentalarchäologie neu.

Seite 54

Editorial 1

Aus der Region

Vegetationsgeschichtliche Untersuchungen im Hinterland von Unteruhldingen (M. Rösch) 4

Der Bodensee: Kulturlandschaft im Wandel

Bilder aus dem Archiv (G. Schöbel)..... 10

Geistige Landschaften – was passiert(e) nach dem Tod? (G. Schöbel)..... 16

Eine frühe Christusdarstellung aus Unteruhldingen? (M. Baumhauer) 21

Vermittlung in Museen/Methodisches

Repatriierung und Wiederbestattung menschlicher indigener Überreste aus Sammlungsbeständen in Deutschland (I. Jasch-Boley, M. Boley, J. Wahl) 28

Ein steiniger Weg: Eine Ausstellung über Objekte, die eigentlich keiner mehr will (H. Jansen/S. Samida)..... 37

Das neue UNESCO Weltkulturerbe – Höhlen und Eiszeitkunst der Schwäbischen Alb (M. Bolus, N. J. Conard) ... 41

Vermittlung des UNESCO-Weltkulturerbes Pfahlbauten in Zürich (A. Mäder) 46

Archäomobil – Ein Pilotprojekt macht Schule (F. Pfenninger)..... 50

Experimentelle Archäologie

VIAS (W. Lobisser)..... 54

Von Energieriegeln, Alpkäse und Getreidebrot (R. Gubler)..... 58

Zum Nachbau der frühbronzezeitlichen Proviantdose vom Lötchenpass (F. A. Lobisser) 63

Sharing Heritage, Erfahrungsbericht zur Vorführung der Kupferverhüttung (W. Fasnacht) 67

Aus der studentischen Werkstatt

Siplingen – Pfahlbaustation mit jahrzehntelanger Forschungsgeschichte (J. Becher) 72

Die Siedlung von Alleshausen-Seekirch, Ödenahlen (M. Blessing)..... 75

Archäologische Fundstellen in der Espasinger Niederung als Zeugen schwankender Bodenseepegel (B. Höpfer) 80

Das steinzeitliche Dorf Ehrenstein (B. Schürch) 85

Aktuelles aus der Archäologie

Bronzezeitliche Werkzeugsets als Anzeichen spezialisierter Handwerker (A. Jockenhövel) 89

Nah am Wasser gebaut – mittelneolithische Siedlungen am westlichen Bodenseeufer (J. Hald) 111

Neues und Altes von den Zürcher Pfahlbauern (N. Bleicher, T. Baum) 115

„Stonehenge“ am Bodensee? (U. Leuzinger) 120

Viverone-Emissario – eine befestigte Anlage der mittleren Bronzezeit am Alpensüdfuß (J. Königer) 122

Der Einbaum aus der Eschbachbucht bei Wasserburg am Bodensee (F. Herzig, R. Angermayr, T. Pflöderer) ... 128

Vereinsnachrichten..... 131

Gunter Schöbel:

Der Bodensee: Kulturlandschaft im Wandel Bilder aus dem Archiv

▼ **Abb. 1:**
Im neuen Jachthafen von Friedrichshafen 1912.



Kulturland ist überall am Bodensee. Seit die Eiszeit den geologischen Untergrund vor über 10.000 Jahren vom Ufer bis hinauf zu den Alpen formte, gab es an der Oberfläche vielfach Veränderungen. Der Steinzeitmensch lichtete den Urwald, erschloss sich den Ufersaum und erste Ackerflächen. Vor 3000 Jahren entwaldete die Bronzezeitbevölkerung im großen Stile die Landschaft und entwickelte extensive Weideflächen, erfand die Fruchtwechsel- und Dreifelderwirtschaft. Die Römer vor 2000 Jahren bauten Häfen und Straßen, ein europäisches Wegenetz. Der Bodensee wurde zur Grenze, zum schwer überwindbaren Hindernis, aber auch zur Kommunikationsfläche. Der intensive Wein- und Obstbau verwandelte die Landschaft

nachhaltig und prägte die zu Verfügung stehenden Landwirtschafts- und Wohnflächen bis heute. Die Spuren klösterlicher Agrikultur einer autonomen Selbstversorgung durch Wirtschaftshöfe, Wassernutzung, Teichkultur sind bis heute – wie etwa bei den Zisterziensern Salems – in der Landschaft präsent und in ihrer Schönheit für alle erfahrbar.

Echtes Naturland ist demgegenüber selten, auch wenn in den statistischen Angaben 1,83% des Kreisgebietes mit 1217 ha als Naturschutzgebiete ausgewiesen sind. Oft sind es alte Kulturlandschaften wie die ehemalige Streuwiese oder der Magerrasen als das Ergebnis alter Landwirtschaft und Viehzucht.

Ein deutlicher Entwicklungsschub ist am nördlichen Bodensee ab 1900 zu verzeichnen, als die Industrialisierung, hier verspätet gegenüber den anderen Wirtschaftsregionen Deutschlands, in nur wenigen Jahrzehnten das Gesicht der Landschaft und den Habitus der einheimischen Bevölkerung veränderte.

Zeppeline in der Luft, Autos auf den Straßen, maschinengetriebene Schiffe und Eisenbahnen erschienen als Zeichen der neuen Zeit. In den Städten und Dörfern waren die Veränderungen an den Gebäuden und bei den Menschen an der Kleidung sichtbar. Alte Ordnungen gingen unter, neue kamen. Krisen, Kriege, politische, soziale und kulturelle Ereignisse bestimmen die Berichterstattung für den Anfang des 20. Jhs. bis heute. Demgegenüber spielte der Blick der historischen Wissenschaft auf die Kulturlandschaftsveränderung bislang kaum eine Rolle. Die Landschaft war da, sie war schön, Künstler malten sie. Hatte sich am idyllischen Bodensee überhaupt etwas verändert?

Spurensuche in den Archiven. Warum dort? Weil das Internet hierzu wenig hergibt. Weshalb? Weil die Zeugnisse selten sind und erst von Fachleuten in Bezug gesetzt werden müssen, vor einer Rekon-



▲ **Abb. 2:**
Seine Majestät Wilhelm II von Württemberg weihte am 5. Juni 1912 den neuen Jachthafen des Königlich Württembergischen Yachtclubs in Friedrichshafen ein.

Dies war nach Bayern, Österreich und Baden der vierte am See. Er bot nach eineinhalbjähriger Bauzeit der 140 Meter langen Eisenbetonmole für 50 Yachten einen sicheren Liegeplatz. Ferdinand Graf von Zeppelin hielt eine Rede, nachdem er persönlich sein Luftschiff LZ III über Friedrichshafen kreisen ließ. Die Yachten waren anlässlich des Festtages über die Toppen geflaggt. Ein Stück Seeufer war so für den Freizeitsport erschlossen. Um 13 Uhr fand dann im Kurgartenhotel für den König und seine Gäste eine Frühstückstafel statt.

struktion von Landschaftsveränderung. Herausgekommen sind 12 Bilder, oft in schwierigem konservatorischen Zustand, auf alten Glasplattennegativen, selten mit Motivbeschriftung, Stiefkinder aller heimatkundlichen Sammlungen, aber durchaus von Interesse. Ein Blick zurück:

Das Pfahlbaumuseum Unteruhldingen verfügt über eine Sammlung von 2000 Glasnegativplatten des Linzgau-Fotografen Gustav Adolf Hory (*6.5.1856 Bad Herrenalb †15.9.1934 Ravensburg), der mit den ersten Zeppelinaufstiegen 1900 in Friedrichshafen zu fotografieren begann, dann seine Arbeiten in Heiligenberg, Salem, Markdorf und in den kleinen Orten fortsetzte. Nach 1918 war der Konkurrenzdruck der Atelierfotografen und der überregionalen Postkartenverlage so groß, dass in der Weimarer Republik kaum noch Geld mit der Wanderfotografie zu machen war. Hory verarmte. Die Gemeinde Beuren musste für seine Beerdigung aufkommen. Die Glasplatten überlebten dort in einem Holzschuppen und wurden durch einen jüngeren Kollegen, Josef Udry, nach Unteruhldingen gebracht. Seine Witwe übergab das zum Teil stark angegriffene Plattenkonvolut dem Museumsarchiv zur Aufarbeitung. 1997 und 1998 erfolgten erste Ausstellungen an den Wirkungsorten des Fotografen.



▲ **Abb. 3:**
Schülerinnen der Mädchenschule Friedrichshafen vor der schwimmenden Luftschiffhalle Manzell des Grafen Zeppelin am Seeufer beim Aushallen des LZ 4 zum Aufstieg, Sommer 1908.

Die Sensation eines Flugobjektes über dem See lockte regelmäßig Tausende an das Ufer. Heute sind es im erweiterten Bodenseeraum 4000 Überflüge täglich. Der dargestellte Zeppelin explodierte bei der Katastrophe am 5. August in Echterdingen bei Stuttgart. Das flache Kiesufer mit Strandrasen war vor der Überdüngung des Sees kennzeichnend für das gesamte Ufer.



▲ Abb. 4:
Lipbachmündung bei Fischbach um 1900.

Der geschützte Naturhafen zeigt Fischerboote mit Ruder – noch ohne Motor, Zugnetze, Klusgarn, Handkarren. Frauen mit Badekapen haben sich ein Boot ausgeliehen. Der Aufbau des naturnahen Uferbereiches ohne Verbauung im Flussdelta zeigt die Abfolge von Strandrasen, Röhrlicht und Auenwald. Doch es blieb nicht so. Land- und Sommerhäuser entstanden. Vom Amtsvorstand Levinger in Überlingen wurde bereits 1911 bemängelt:

„In den letzten Jahren sind zahlreiche Bootshäfen und Seemauern entstanden. So wenig derartige Anlagen schaden, wenn sie nur vereinzelt auftreten, so schädlich sind sie, wenn ihre Zahl so häufig wird, dass sie eine nahezu ununterbrochene Mauer längs des Sees bilden. Es muss rechtzeitig gegen diese künstliche Zumauerung des Sees vor allem aus zwei Gründen eingeschritten werden. Wie bekannt laichen eine größere Anzahl unserer Bodenseefische an der sog. Halde, bei Sturm und Wellenschlag wird der Laich losgerissen und gegen oder über die Mauer geworfen und geht zugrunde. Dann aber auch bildet sich insbesondere bei Wellengang und bei hohem Wasserstand des Sees das sogenannte Widergewell; dieses kann so stark werden, dass Boote, die gezwungen sind vor dem Sturm am Ufer Schutz zu suchen, nicht landen können, weil die zurückstuhenden Wellen das Boot immer wieder auf das offene Wasser mit zurücknehmen. Im Interesse der Erhaltung des Landschaftsbildes sollten die wenigen noch vorhandenen Strecken, soweit sie noch natürliche Beschaffenheit des Ufers aufweisen, tunlichst im Interesse der Allgemeinheit geschützt werden.“



◀ Abb. 6:
Flussbegradigung in der Gegend um Markdorf um 1900.

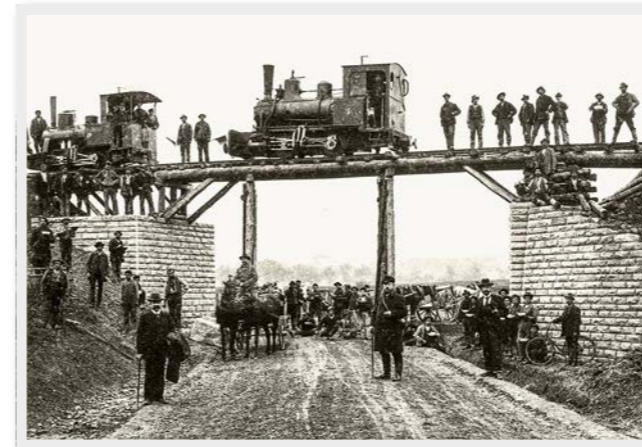
Die Gewinnung neuer Wirtschafts- und Verkehrsflächen erforderte die Begradigung und Neufassung von Flussläufen, Bächen und Seen. Dies vollzog sich noch in Handarbeit.



▲ Abb. 5:
Frauenbad in Fischbach um 1900.

Im Hintergrund das Männerbad mit Pfahlbauhaus. Die Bademöglichkeiten waren zunächst noch getrennt.

Doch auch dies änderte sich. 1921 berichtet Amtsvorstand Levinger: *„Wie überall am Bodensee hat auch hier in den letzten Jahren die Sitte oder auch Unsitte des Zusammenbadens beider Geschlechter im Freien Platz gegriffen. Ganz wird dieser nun einmal eingebürgerte Gebrauch, der auch in den Seebädern von jeher gang und gebe war, nicht mehr hintangehalten werden können, doch sollten unbedingt Vorkehrungen getroffen werden, um Zucht und Sitte zu gewährleisten. Insbesondere sollten die Badenden von selbst beim An- und Auskleiden genügende Rücksicht auf sich selbst, und, wenn sie diese nicht können, auf die Ortseinwohner und die Vorübergehenden wahren und wenn sie hierzu freiwillig nicht zu bewegen sind, so muss eben mit Strafe und soweit Kurgäste in Frage kommen, auch schlimmstenfalls mit Ausweisung vorgegangen werden.“*



▲ Abb. 7:
Eisenbahnüberführung im Bau bei Kluftern/Lipbach.

30.11.1900, nachmittags 3 Uhr mit den Herren Mebus, Vogelstein, Lehrmann. Die neue Bodenseebahn über die Tallinie nach Markdorf verband Überlingen mit Friedrichshafen und wurde unter den Ingenieuren Jeromin und Benzinger der Firma Möbus in Charlottenburg mit italienischen Wanderarbeitern der Compagnia Lucca gebaut. Sie konnte am 1. Oktober 1901 eröffnet werden. Folgendes Lied wurde in Friedrichshafen dazu nach der Komposition von Lehrer Selinka aus Fischbach vorgetragen.

Ab 1902 fuhr ein Schnellzug Basel-Salzburg auf der Strecke, nach 1945 verkehrten solche auch bis in die 1970er Jahre zeitweise nach Paris, Innsbruck, Wien und verbanden den Bodensee damit rasch und sicher mit den Nachbarländern. Die neue Zeit veränderte die Nutzung und Ausrichtung der Verkehrswege. Bald ersetzte auch das Automobil die Kutsche auf dem Landweg.

► Abb. 8:
Einfahrt des ersten Zuges auf der Nebenstrecke Überlingen – Friedrichshafen in Kluftern/Baden am 1. Oktober 1901. Die Lok vor dem Bauzug ist bereits für die offizielle Eröffnungsfahrt geschmückt.



Die Bahn, die Bahn
Die neue Gürtelbahn
Ist nun vollendet flott und stolz – trala! –
Drum tönet laut der Jubelschall
Und findet frohen Widerhall
Vom See, vom schönen Bodensee
/: Bis hin zum Gehrenberg :/

Die Bahn, die Bahn,
Die längst ersehnte Bahn
Bringt uns wohl Leben und Verkehr – trala! –
Die Leute all von Stadt und Land
Voll Freude drücken sich die Hand.
Willkommen ist uns allen heut
/: Wer sich mit uns erfreut :/

Die Bahn, die Bahn,
Die schön erbaute Bahn
Verbindet uns mit aller Welt – trala! –
Wir fahren nun auf uns'rer Bahn
Von Fischbach (nach dem Fahrtenplan)
Wohin es immer gehen soll,
/: Wohin es immer geht :/

Ein „Hoch!“ – ein „Hoch!“ –
Ein dreifach donnernd „Hoch!“
Sei den Erbauern ausgebracht – trala! –
Weil sie vollführt ein Meisterwerk
Für Baden und für Württemberg.
Drum „hoch!“ – ja „hoch!“ –
und nochmals „hoch!“ –
/: Sie leben alle – „hoch!“ :/



▲ Abb. 9:
Kaiserbesuch in Heiligenberg, 1912.

Heiligenberg, 7. September 1912, kurz vor 3 Uhr. Im Automobil der Marke Mercedes Knight mit offenem Verdeck besuchten Kaiser Wilhelm II (im Fond) mit Frau auf der Rückkehr einer Reise durch die Schweiz den Fürsten Max Egon II. zu Fürstenberg auf einen Tee im Heiligenberger Rittersaal. Zuvor hatten sie die Tante des Kaisers, die Großherzogin von Baden auf der Mainau besucht um dann via Überlingen nach Heiligenberg zu gelangen. Dort boten die Bäume des Schlossplatzes Kindern und Kutschen Schatten. Das Hotel Post war mit Reichsfahnen und der Fürstlichen Fahne geflaggt. Anschließend ging es, wie die 3 Regionalzeitungen des Linzgaus berichteten, nach Schloss Salem auf eine Stipvisite zu den Großherzoglichen Hoheiten und über Unteruhldingen, wo Oberamtmann Levinger den Kaiser verabschiedete, per Schiff zur Mainau zurück. Am nächsten Tag reiste der Kaiser mit Sonderschiff und Dampferbegleitung nach Friedrichshafen auf das Schloss zu König Wilhelm von Württemberg und dann mit dem bereits wartenden Hofzug zurück nach Berlin.

32.000 Automobile waren damals insgesamt in Deutschland zugelassen. Das waren so viele wie sie etwa heute zwischen Eriskirch und Friedrichshafen an einem Tag gezählt werden können - mit steigender Tendenz. Die dadurch verursachte Kulturlandschaftsveränderung mit Straßen und Parkräumen im Bodenseekreis ist gegenüber dem Fotografenbild vor etwas mehr als 100 Jahren beachtlich. Ob sich dies ändern würde, wenn heute wie bei Kaiser Wilhelm und seiner Familie die Automobile wieder mit 5 Personen besetzt wären und das Schiff wieder stärker als Verkehrsmittel genutzt werden würde?

Amtsvorstand Levinger aus Überlingen hatte sich damals, schon ein Jahr vorher, 1911, zu automobilen Problemen etwa in Unteruhldingen geäußert: „Ungewöhnlich stark ist die Zahl der im Sommer

den Ort durchfahrenden Automobile. Durchschnittlich über 20, steigert sich diese Zahl an den Tagen der Zeppelinanflüge bis zu 80 und 100! Mit Rücksicht hierauf hat der Gemeinderat beantragt, dass in einiger Entfernung von dem scharfen Eck, den die Landstraße von Meersburg her mitten im Ort macht, eine Warnungstafel aufgestellt werden, die auf die Ecke hinweist und zum langsam Fahren auffordert. Die Großherzogliche Wasser- und Straßeninspektion glaubte von der Erfüllung dieses Antrags absehen zu sollen, da bei pflichtgemäßem Verhalten der Führer der Kraftwagen die bestehenden Vorschriften ausreichen sollten, um Unfälle zu verhüten.“ Doch der Glaube an das Gute reichte nicht aus: „Wir halten die Anbringung der Tafel für durchaus berechtigt und dringend erforderlich, da die betr. Stelle tatsächlich die gefährlichste auf der ganzen Landstraßenstrecke von Meersburg bis Überlingen ist, und ein pflichtgemäßes Verhalten nicht bei allen Automobilführern zum Ehrenkodex gehört.“

Und 1923: „Lebhafte Klagen werden, wie überall am See, über die Autoplage geführt. Schon in den Ostertagen sei der Zustand unerträglich gewesen. Die Nachricht, dass das Bezirksamt bei dem Ministerium des Innern ein Sonntagsfahrverbot für Kraftfahrzeuge beantragt habe, wurde mit großer Genugtuung aufgenommen.“

▼ Abb. 10:
Radfahrverein Lippertsreute.



Doch es ging auch umweltfreundlicher : Fahrradfahrer erschlossen sich ohne Geräusche und Geruchsbelästigung die Landschaft, Männer und Frauen, so schnell wie Kutschen und immer elegant.



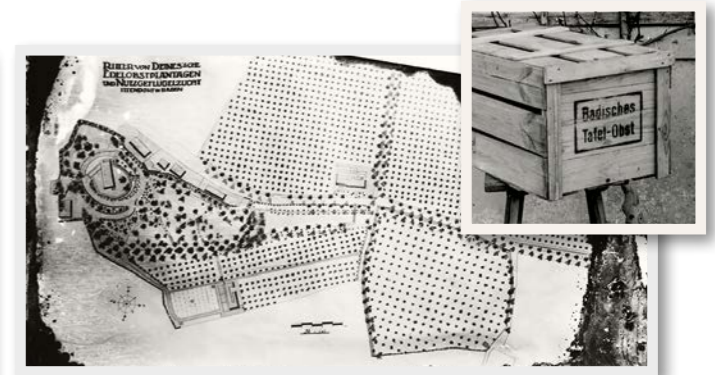
▲ Abb. 11:
Höhreuthe, Juli/August 1915.

Vielleicht zeigt das Bild die Frau des Bürgermeisters Rothmund in Höhreuthe. Sicher aber ist, es wurde im Krautgarten der Familie aufgenommen. Während des ersten Weltkrieges hatten Erinnerungsfotos Hochkonjunktur und Fotografen ein gutes Auskommen. Das Bild zeigt den Privatgarten, der für die Selbstversorgung jedes Haushaltes üblich war. Außer Salz und Zucker musste man kaum etwas zukaufen.



▲ Abb. 12:
Familie Steurer Roggenbeuren mit Pferd und Kindern Juni 1916.

Der Eindachhof, als Typ des südoberchwäbischen Bauernhauses, stellte die übliche Wohnweise auf dem Land dar. Eine freigestellte Hofanlage mit Wohn- und Stallgebäude unter einem Dach, oft 200 bis 300 Jahre alt, vollständig aus Holz gebaut, begrenzt durch einen Zaun für einen Gemüse- oder Obstgarten, bot Mensch und Tieren gleichermaßen Heimstatt. Die Dreifelderwirtschaft, mit etwa gleich großen Flächen für Winterfrucht, Sommerfrucht und Weide/Brachland prägte die Kulturlandschaft. Dinkel, Hafer, Roggen, Gerste, Hanf und Flachs wurden vornehmlich angebaut. Die Siedlungsformen Einzelhof und Weiler dominierten das Landschaftsbild. Eine Kuh, eine Sau, Geflügelvieh und manchmal auch ein Pferd für die Kutsche bildeten den Grundstock an Haustieren.



▲ Abb. 13
Die Edelobstplantagen des Ritter von Deines in Ittendorf um 1910.

Der Plan zeigt einen im Obstbau neuen, revolutionären Ansatz. Durch Justus Liebig hatte 1840 die Chemie und Physiologie in die Agrikultur Einzug gehalten. Erste landwirtschaftliche Versuchsanstalten und Pomologen begannen mit dem systematischen Obstbau. Neue Kunstdüngemethoden und Pflanzenschutz veränderten die Kulturlandschaft nachhaltig. Badisches Tafelobst reiste als Produkt der Region mit der Bahn und von den Häfen aus mit den Dampfschiffen zu den Märkten.



▲ Abb. 14:
Schafe vor der Birnau am 18. Februar 1968.

Wo früher noch Schafe weideten ist heute Weinbau. Wo früher Ackerland oder Streuobstwiesen waren sind heute Wohnungen, Parkflächen, Gewerbegebiete, Straßen erschlossen. Landschaftsveränderung ist überall zu bemerken und vollzieht sich nicht mehr allmählich. Die Infrastruktur und die Ansprüche der Menschen wachsen. Deswegen sollte dort wo es geht, naturnaher Raum zurückgebaut werden. Dazu hilft es, die Bilder von vor 100 Jahren noch einmal genau anzusehen. Das ist kein naturromantischer Ansatz, – sondern für den Erhalt der über Jahrtausende gewachsenen Kulturlandschaft eine Notwendigkeit.

Abbildungen

Abb. 1 – 13: Archiv PM/G. A. Hory, Abb. 14: Archiv PM/Engelmann