

für den Unterrhein, dessen Mitglieder damals noch viele Exponate selbst ergraben haben, als auch die Sammlung des 1893 gegründeten »Kunst- und Altertumsvereins«. Beide Institutionen sind jetzt vereinigt in der Gesellschaft der »Freunde Mainfränkischer Kunst und Geschichte«. Hinzu kommt die Sammlung der Stadt Würzburg, die ständig erweitert wird. So präsentieren sich seit der Wiedereröffnung auch zahlreiche Neuerwerbungen.

Hierzu gehören die in den letzten Jahren zutage gekommenen Schatzfunde vom Bullenheimer Berg an der Landkreisgrenze Kitzingen/Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim. Dieses weithin sichtbare Hochplateau war bereits Anfang des 1. Jahrtausends v. Chr. befestigt. In dieser Zeit wurden hier zahlreiche Horte vergraben, die von Bronzezeitzeugnissen zeugen. Zugleich geben sie Einblick in die Glaubenswelt ihrer einstigen Besitzer.

Zu den spektakulären Neuerwerbungen im Mainfränkischen Museum gehören umfangreiche Funde von dem in den Jahren 1983 und 1984 ausgegrabenen merowingerzeitlichen Reihengräberfeld in Zeuzleben, Ldkr. Schweinfurt (Das archäologische Jahr in Bayern 1984, 131 ff.). Auf diesem Friedhof wurde vom beginnenden 6. Jahrhundert bis kurz nach 600 n. Chr. eine thüringisch-fränkische Adelsippe samt Gefolgschaft bestattet. Obwohl be-

reits in antiker Zeit beraubt, bargen die Gräber noch Waffen, Gerätschaften, Glas, Keramik und Schmuck, wovon eine Auswahl bereits im Mainfränkischen Museum zu sehen ist.

Im Gräberfeld fanden sich auch einige Pferde- und Hundebestattungen. Ein ungewöhnliches Tiergrab mit zwei rituell enthaupteten Pferden und einem Hund gilt als eine der Hauptattraktionen der vor- und frühgeschichtlichen Abteilung.

Zu den am meisten beachteten Exponaten gehören 29 durchbohrte Menschenzähne aus Zeuzleben, die vermutlich rot bemalt waren und als Glieder einer Halskette dienten (Abb. 159). Durch keramische Beifunde können sie in die beginnende Jungsteinzeit datiert werden. Sie sind in engem Zusammenhang mit Zeugnissen von Menschenopfern zu sehen, wie sie beispielsweise aus der Jungfernhöhle von Tiefenellern für diese Zeit belegt sind. Dort fand man Skeletteile von vorwiegend jungen Frauen, denen kurz vor oder nach dem Opfertod die Schneidezähne entfernt worden waren (Abb. 159, oben). Der außergewöhnliche Fund läßt vermuten, daß diese benötigt wurden, um einer wohl höhergestellten Persönlichkeit zu einem solch makabren Attribut wie einer Halskette aus Menschenzähnen zu verhelfen, der man vielleicht magische Kräfte zuschrieb.

E. Zahn

Zwei Nachbauten antiker Wagen in der Prähistorischen Staatssammlung München

Im Jahr 1986 zeigte die Prähistorische Staatssammlung in der Ausstellung »Mann und Roß und Wagen« die Entwicklung von »Transport und Verkehr im antiken Bayern« zu Wasser und zu Land. Blickpunkte beim Verkehr über Land waren zwei originalgroße Nachbauten: ein hallstattzeitlicher Adelswagen und ein römischer Reisewagen (Abb. 161). Die handwerkliche Seite der Rekonstruktionen ist dem Fränkischen Freilandmuseum Bad Windsheim (Direktor Dr. K. Bedal, Wagnermeister G. Scheckenbach † und K. Neumeyer) zu verdanken, die nicht unbeträchtlichen finanziellen Kosten trugen in mäzenatischer Weise die

Dresdner Bank München, die Siemens AG München und ein ungenannter Spender.

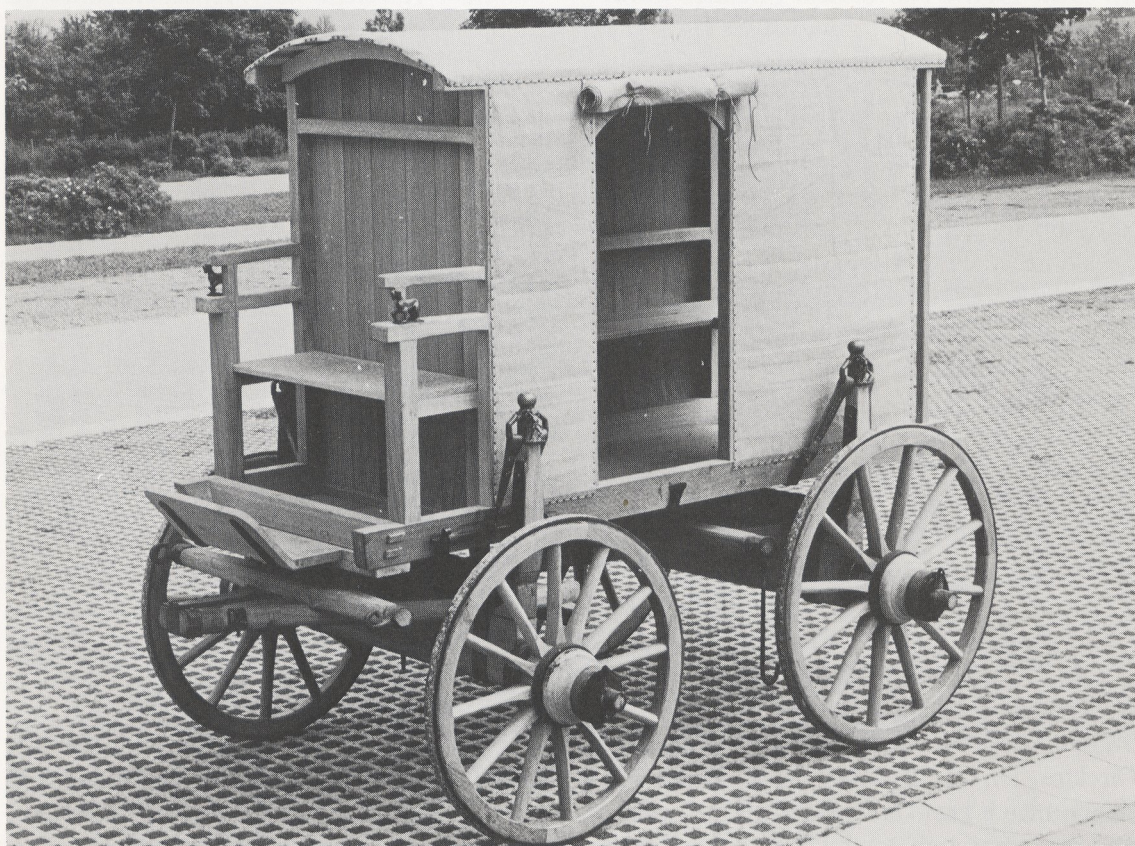
Jeder Nachbau illustriert natürlich nur denkbare Möglichkeiten. Kleine Variationen im Detail können sich zu ganz unterschiedlichen Erscheinungsbildern im ganzen addieren. Dennoch bieten derartige Rekonstruktionen dem Betrachter ganz andere Verständnismöglichkeiten für den ursprünglichen Einsatz isolierter, oft sogar fragmentarischer Einzelteile, und der Schreibtischwissenschaftler kann so Irrwege zweidimensionaler Betrachtungsweise vermeiden und zu neuen Einsichten gelangen. Der Hallstattwagen basiert auf den Resten, die

man 1954 in Grab 1 des Gräberfeldes von Großeibstadt, Ldkr. Rhön-Grabfeld, barg, und auf den Erkenntnissen des Bearbeiters G. Kosack. Die Probleme begannen hier schon mit der Frage: lenkbar oder nicht? Die moderne Achsschenkelenkung ist eine Erfindung des bayerischen Hofwagnermeisters G. Lankensperger aus dem Jahr 1816. Die Erfindung der lenkbaren Vorderachse läßt sich nicht so genau datieren, vielleicht wurde sie sogar im Lauf der Zeit mehrfach gemacht. So hat man in nordwestdeutschen Mooren des 3. Jahrtausends v. Chr. bis zu 4 m breite Bohlenwege für nicht lenkbare Wagen festgestellt. Bronzezeitliche Wege sind mit 2,4 bis 2,5 m Breite wesentlich schmaler, was als Indiz für nunmehr lenkbare Wagen gedeutet wird. Die Wagenfunde der Hallstattzeit liefern keine Indizien (etwa in Gestalt eiserner Reibnägel). Wir haben daher eine lenkbare Vorderachse mit hölzernem Reibnagel gewählt, der zwar im Grab keine Spur hinterläßt, im Gebrauch aber ausreichend stabil und außerdem jederzeit leicht auszutauschen ist.

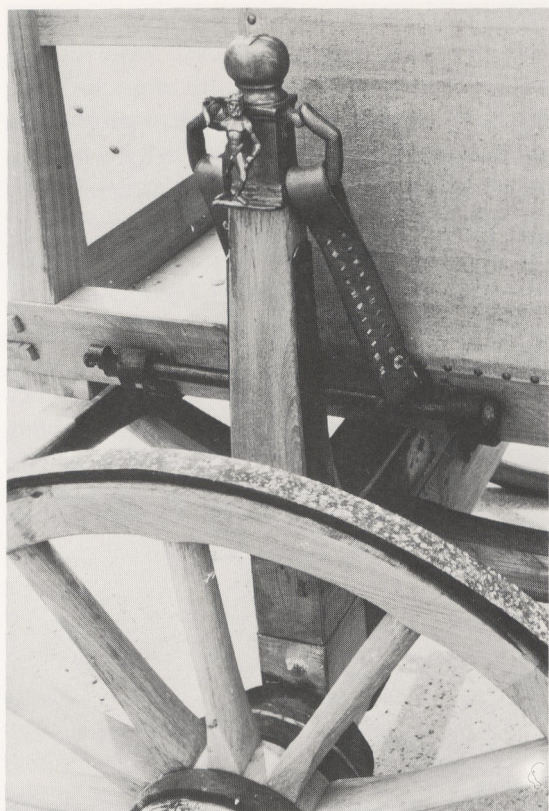
Die für Transportzwecke ungeeignete geringe

Höhe des Wagenkastens basiert auf dem jüngst entdeckten Wagen von Hochdorf, während die eher auf Geschwindigkeit als auf Tragfähigkeit angelegten sechzehnspeichigen Räder durch den Grabungsbefund von Großeibstadt gesichert sind. Die Felgen waren zweischichtig. Innen waren im heißen Wasserbad zwei Späne zu einem Reif gebogen und mit zwei Felgenschlössern gesichert, darauf saßen durch T-Klammern verbundene gesägte Felgenbretter. Der Durchmesser beträgt etwa 0,83 m, die übrigen gesicherten Maße sind der Radstand (1,50 m), die Spur (1,20 m) und der Kasten (1,70 × 0,85 m). Als Material wurde am ganzen Wagen Eschenholz verwendet.

Der römische Wagen (Abb. 161) zeigt zwar ebenfalls zwei Originalfundstücke aus Bayern (an der Aufhängung und am Kutschbock), ist aber mangels kompletter Funde eher als Idealvorstellung zu sehen, die sich an die Darstellung eines solchen Planwagens aus der norischen Provinzhauptstadt Virunum bei Klagenfurt (heute eingemauert an der Kirche von Maria Saal) anlehnt und im Detail auf Funde aus anderen Provinzen (z. B. den im Römisch-



161 *Rekonstruierter römischer Wagen.*



162 Aufhängevorrichtung eines rekonstruierten römischen Wagens.

Germanischen Museum Köln rekonstruierten Wagen aus dem Wardartal in Makedonien) zurückgreift.

Der große Fortschritt dieses Wagentyps gegenüber allen Vorgängern ist die elastische Aufhängung der Karosserie mit Lederriemen an seitlich von den Achsen hochgezogenen Trägern (Abb. 162) – ein Prinzip, das erst über tausend Jahre später in abgewandelter (um 90°

gedrehter) Form an ungarischen Kutschen wieder aufgenommen wurde und so heute noch bei Kinderwagen verwendet wird (sogar die Lederriemen haben hier überlebt). Die Halter der Aufhänger stammen aus Kiefersfelden, der Pantherbeschlag des Kutschbocks aus Straubing. Der Reibnagel ist aus Kempten belegt, die bewegliche vordere Aufhängung aus Pfaffenhofen am Inn. Langfuhrbeschlag, Reibnagelführungen, Nabenringe und -büchsen, Achsschenkelbeschläge und Achsnägel gibt es von vielen bayerischen Fundorten. Alle diese Einzelteile können aber natürlich auch an anderen Wagentypen verwendet worden sein. Wie bei der Ausführung des Aufbaus und der Inneneinrichtung gibt es selbstverständlich auch bei der Bremse Alternativen: Das Blockieren der Hinterräder kann durch eine mitgeführte, durch die Speichen zu steckende Stange, durch Haken oder durch Ketten bewirkt werden. Der Wagen ist ohne Deichsel 3,26 m lang, die Achsen sind 2,14 m breit, die Höhe beträgt unbeladen 2,44 m. Der Kasten ist außen 1,05 m breit bei einer Innenlänge von 1,95 m und einer Innenhöhe von 1,50 m. Der »Federweg« beträgt 9,5 cm, der Wendekreis 9,50 m (Radstand 1,50 m, Spur 1,62 m). Die Räder haben vorn 1 m, hinten 1,10 m Durchmesser und zwölf Speichen. Als Material wurde aus Haltbarkeitsgründen durchgehend Eiche verwendet.

Die Wagen sind in den kommenden Jahren in verschiedenen Ausstellungen und Museen zu sehen, ehe sie an ihre geplante »Endstation« in Zweigmuseen der Prähistorischen Staatssammlung rollen.

J. Garbsch

Rekonstruktion der späturnenfelderzeitlichen Befestigungsmauer der Heunischenburg in Kronach, Gehülz

Oberfranken

In den Jahren 1983 bis 1986 führte das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg, im Bereich des Abschnittswalls und des Tores auf der Heunischenburg mehrere Ausgrabungen durch, die vom Arbeitsamt Coburg, dem Landkreis Kronach und der Oberfrankenstiftung finanziert wurden (Abb. 163).

Die mächtige Wehranlage sicherte auf ihrer nach Nordosten gerichteten Flanke eine drei-

schalige, 2,6 m breite, 3,5 m hohe und 110 m lange Mauer aus zyklischen Sandsteinen. Ihr war eine 3,6 m breite Berme und ein seichter Graben vorgelagert. Im zangenartigen Torbereich setzte sich die Mauer der inneren Torflanke nur einschalig fort. Die äußere, auf den Hang aufgesetzte Torflanke erreichte eine Breite von 2 m und ging nach 60 m in eine hölzerne Umwehrung über, die wohl die ganze