

Neue Beobachtungen am Limes.

Der Bau der Reichsautobahnen und die Rodung von Waldstücken zur Gewinnung von Ackerland gab Anlaß zu einigen Untersuchungen am Limes im Taunus und in der Wetterau, deren wichtigste Ergebnisse im folgenden mitgeteilt werden:

1. Kreuzung von Reichsautobahn und Limes in der Wetterau westlich von Wachtposten 53.

Die sanften Höhen der Wasserscheide zwischen Lahn und Main, die die römische Grenzbefestigung zur Sicherung der fruchtbaren Wetterau nach Norden hin benutzt, sind vielfach mit Buchenhochwald bestanden. In diesen Waldabschnitten hat sich darum der Pfahlgraben ausgezeichnet erhalten. Die Reichsautobahn von Frankfurt am Main nach Gießen schneidet bei km 55,8 (vgl. Abb. 2, Lageplan) den Limes, der hier in nahezu westöstlicher Richtung den Nordteil des Grüninger Markwaldes quert und die Gemarkungsgrenze zwischen Dorf-Güll und Garbenteich bildet¹. Die Mittelachse der Kraftfahrbahn führt 150 m westlich der Wachturmgruppe 53 vorüber². Der von außen etwas überhöhte 'Pfahlgraben' zieht etwa 100 m unterhalb der Wasserscheide am Süabhäng entlang³.

Im Zuge der Autobahnstraße wurde der Limes durch zwei Schnitte und zwei Flächenabdeckungen (Abb. 2, Lageplan) untersucht. Es kam darauf an, neben dem Aufbau des eigentlichen Befestigungswerkes auch das bei Wp. 53 beobachtete 'Zaungräbchen' und den 'Begleitweg' aufzuspüren⁴.

Die Ausgrabung zeigte folgenden Befund: Schnitt 1 (42 m lang, 2 m breit; Abb. 1)⁵: Die beiden Profile bestätigen den auch anderwärts erkannten Aufbau. Da alter und moderner Humus sich in diesem Gelände fast völlig gleichen und deshalb eine Trennung mehr oder weniger willkürlich gewesen wäre, war diese Scheidung nur im Walle selbst möglich. Zum Aufbau des Walles dienten der beim Ausheben des Spitzgrabens anfallende verwitterte Basaltboden und Basaltbrocken. Die Böschung des Spitzgrabens war anfangs flach, sie wurde in der unteren Hälfte mit deutlich erkennbarem Knick steiler. Zwischen Spitzgraben und Palisade wurde besonders in diesem Schnitt und auch sich weiter fortsetzend in der Flächenabdeckung a eine trockenmauerartige Steinsetzung festgestellt. Die Bedeutung dieser Anlage ist aus dem Grabungsbefund nicht ersichtlich. Die im Unterteil nahezu senkrechten Wände des Palisadengräbchens schwingen nach oben hin weit aus. Diese Beobachtung deckt sich mit den Feststellungen, die man auch anderwärts bei Untersuchung des Limes in felsigem Gelände gemacht hat⁵.

¹ ORL. Abt. A, 2, Strecke 4 und 5, S. 35. E. Fabricius bringt diesen Limesabschnitt mit der alten Solmsschen Landhege in Beziehung.

² Vgl. ORL. Abt. A, 2, Kartenbeilage 4 (3482, 26 rechts, 5598, 06 hoch). — Sobald die Trassenführung der Kraftfahrbahn festgelegt war, wurde die Untersuchung des Limes am Schnittpunkt mit der Autobahn geplant. Mit dem Fortschreiten der Bauarbeiten konnte die Grabung in der Zeit vom 9. November bis 9. Dezember 1936 durchgeführt werden. Die örtliche Leitung hatte W. Jorns.

³ ORL. Abt. A, Strecke 4 und 5, S. 109f.

⁴ ORL. Abt. A, Strecke 4 und 5, S. 110f.

⁵ Vgl. z. B. die Ausführungen von E. Fabricius im ORL. Abt. A, Strecke 4 und 5, S. 33.

Schnitt 2 (24,2 m lang, 2 m breit; Abb. 1): Ein merklicher Unterschied zum Befund von Schnitt 1 ergab sich nicht. Wiederum zeigte sich, daß der Wall im wesentlichen aus dem Spitzgrabenaushub errichtet worden ist. Zur weiteren Stützung waren am nördlichen Wallfuß bermenartig einige Basaltbrocken aufgelegt. Der Spitzgraben war in seinem unteren Böschungsverlauf völlig aus dem Fels herausgehauen. Sein Profil zeigte daher geringe Abweichungen von der üblichen Form. Die Einfüllung des Palisadengrübchens förderte in diesem Schnitt besonders zahlreiche Verkeilsteine zutage. Der Klärung des Pfostenloches bei 16,2 m diente die Flächenabdeckung b (Abb. 2). Das Ergebnis war leider negativ. Das Pfostenloch ließ sich nicht mit dem bei Wp. 53 festgestellten Zaungrübchen in Verbindung bringen.

Die Flächenabdeckung a (36 m lang und 3,5 m breit; Abb. 2) bestätigte wiederum die in den Schnitten und auch anderwärts gemachten Erfahrungen. Weder in der Wallkrone noch im Wallkern wurden irgendwelche Einbauten festgestellt⁶. Neuartig war lediglich die trockenmauerartige Steinsetzung, die sich zwischen Palisade und Spitzgraben einschiebt. Das schichtenmäßige Abschälen der Flächen brachte leider auch keinen Aufschluß für die in beiden Schnitten besonders am südlichen Wallfuß beobachteten kleinen muldenartigen Eintiefungen. (Schnitt 1 Ost bei 8,4 und 13,3 m; Schnitt 1 West bei 7,9 m; Schnitt 2 Ost bei 15,5 m; Schnitt 2 West bei 14,5 m.)

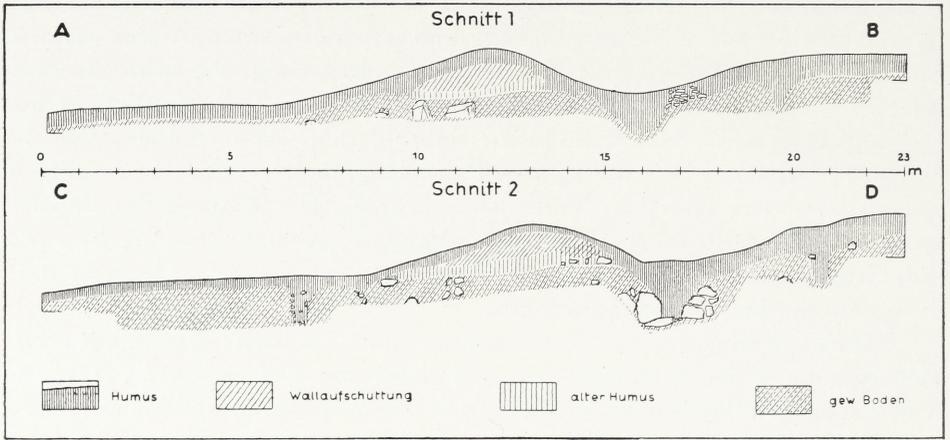
Der Bau der Reichsautobahn von Frankfurt am Main nach Gießen bot somit Gelegenheit, den Aufbau des Pfahlgrabens an seinem nur wenig untersuchten nördlichsten Abschnitt zu überprüfen. Außer der wahrscheinlich mit der Solmsschen Landhege in Beziehung stehenden trockenmauerartigen Steinsetzung ergab sich der gleiche Aufbau wie an anderen Limesabschnitten. Zum erstenmal konnten an diesem Abschnitt einige genaue Profile durch den Wall und den großen Graben aufgemessen werden. Leider ließen sich keine neuen Anhaltspunkte für die Chronologie der verschiedenen Anlagen gewinnen, denn der Anfall an Scherben war äußerst gering. Die wenigen aufgefundenen Stücke, zum größeren Teil unrömisch, aber nicht näher bestimmbar, bieten keine Datierungsmöglichkeiten.

Die in der Nähe bei Wp. 53 beobachteten Spuren des Zaungrübchens und des Begleitweges wurden trotz der Länge des ersten Schnittes und der Flächenabdeckung a nicht aufgefunden.

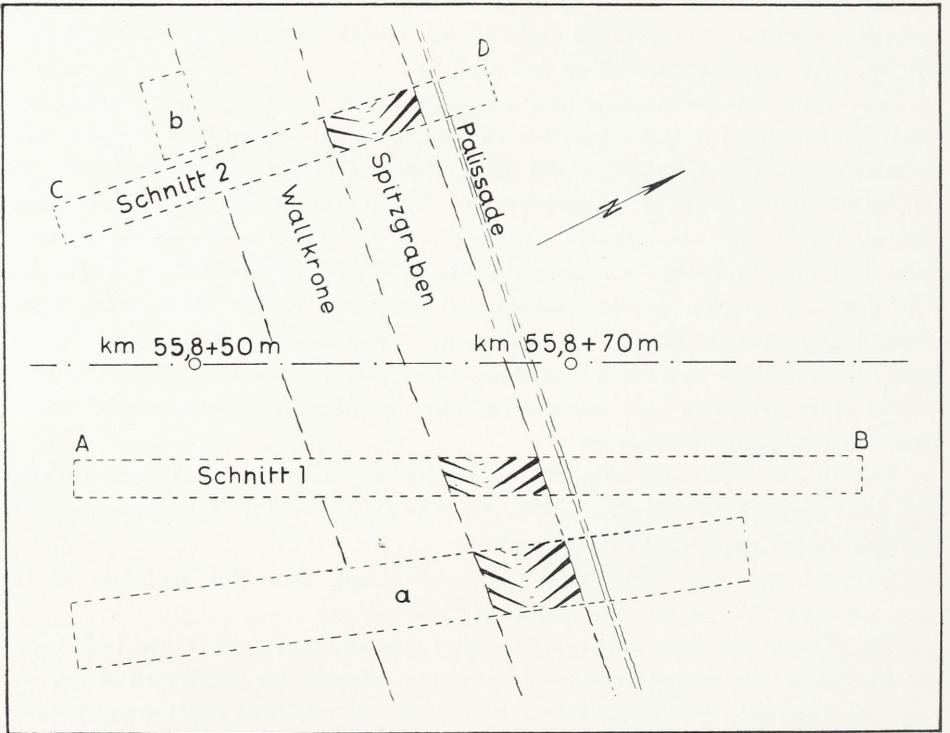
2. Kreuzung von Reichsautobahn und Limes bei Wachtposten 22 im Bezirk Hahlgarten des Idsteiner Frauwaldes.

Die Trasse der Reichsautobahn führt unmittelbar östlich an dem Turm vorüber. Trotz der Anlage von zwei Schnitten konnte der merkwürdig geringe Abstand zwischen der Sohle des großen Grabens und dem Palisadengrübchen nicht aufgeklärt werden. Die Maße, die nach den Grabungen von Jacobi im Limeswerk angegeben sind, haben sich bestätigt. Da vom Wall Reste nicht zu bemerken waren und auch zwischen Turm und Grabensohle kaum unterzubringen wären, handelt es sich wahrscheinlich darum, daß der eigentliche Pfahlgraben erst unterhalb der untersuchten Stelle nach dem Wachtposten 23 zu beginnt und die vermeintliche Grabensohle bei Wachtposten 22 auf seine

⁶ Vgl. ORL. Abt. A, Strecke 4 und 5, S. 36.



1



2

Abb. 1–2. Profile (1) und Lageplan (2)
 der Limesuntersuchung am Schnittpunkt mit der Reichsautobahn
 Frankfurt/Main–Gießen bei km 55,8.
 M. 1:200 bzw. 1:400.

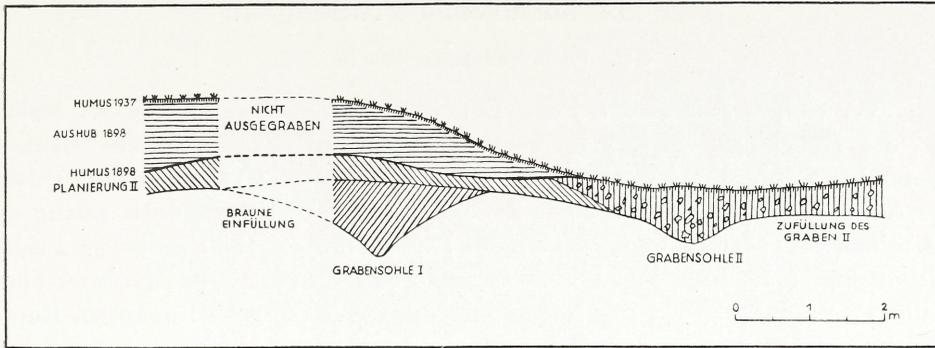


Abb. 3. Schnitt durch die beiden Gräben am Holzturn auf dem Maisel. M. 1:100.

Verlängerung bei der Anlage eines Entwässerungsgrabens durch die Forstverwaltung zurückzuführen ist. Außer zwei kleinen indifferenten Scherbchen wurden keine Altsachen gefunden. Die Kreuzung des hinteren Limesabschnittes mit der Reichsautobahn konnte mangels Zeit und Arbeitskräften nicht untersucht werden, versprach auch keinerlei neue Aufklärungen⁷.

3. Der Holzturm auf dem Maisel, Wachtposten 38*.

Der früher im Wald sichtbare Schutthügel des Turmes ist im Sommer 1937 durch Rodung des Waldes zur Anlage von Ackerland äußerlich verschwunden. Während der Rodungsarbeiten bot sich die Möglichkeit, den Hügel von Nordwesten her auf die Mitte hin durch zwei Schnitte nochmals zu untersuchen (Abb. 3). Dabei ergaben sich deutlich zwei Bauperioden. Die Einfüllung des inneren Grabens, die ziemlich gleichartig braun gefärbt war, und die planierte Mittelfläche des Wachtpostens werden nach oben zu von einer zweiten Planierungsschicht überlagert. Über ihr liegt der Humus bis zum Jahr 1898. Auffallenderweise und im Gegensatz zu dem Befund an Strecke 2 von der Lahn bis zur Aar befanden sich weder in der Grabeneinfüllung noch in der Planierungsschicht irgendwelche Anzeichen von Brandschutt. Die Einfüllung des äußeren Grabens war mit kleineren Steinen vielfach durchsetzt. Über der zweiten Planierungsschicht lag an der Stelle unserer Schnitte der Aushub der Grabung vom Jahre 1898⁸. Scherben wurden nur äußerst spärlich gefunden und lassen keine Datierung der beiden Anlagen gegeneinander zu. Nach diesem Befund scheint es, daß der Turm zwar einmal umgebaut wurde, aber nicht durch Feuer zerstört war. Ob dieser Umbau mit den Unruhen des Saturninusaufstandes im Zusammenhang steht wie die Zerstörungen im Hinterland des Taunuslimes⁹, läßt sich vorerst nicht behaupten, wird aber durch das Fehlen von Brandspuren nicht ausgeschlossen.

Frankfurt a. M.

Werner Jorns und Wilhelm Schleiermacher.

⁷ Vgl. ORL. Abt. A, 2, Strecke 3, S. 77ff. Taf. 5, 2.

⁸ ORL. Abt. A, 2, Strecke 3, S. 100ff. Taf. 7, 1a u. b.

⁹ RE. 13, 587.