

## ZUR RESTAURIERUNG DES HALLSTATTZEITLICHEN WAGENS AUS DEM ZENTRALGRAB DES GRABHÜGELS 3 VON KAPPEL AM RHEIN

Der am schlechtesten erhaltene unter den im Rahmen dieses Projektes untersuchten Wagen war das Gefährt aus Kappel am Rhein in Baden. Nicht zuletzt aus diesem Grunde blieb der Wagen, obwohl schon vor mehr als 20 Jahren entdeckt, bislang unbearbeitet. 1976 wurde die zentrale Kammer des Hügel 3 vom Pflug angeschnitten. In einer Notbergung des Landesamtes für Denkmalpflege Baden-Württemberg, Abt. Bodendenkmalpflege, in Freiburg wurde unter Leitung von Herrn Rolf Dehn im November noch gerettet, was zu retten war.

Nachgrabungen 1993 und 1994 zeigten, dass der Tumulus einst einen Durchmesser von 38 m besessen hat und sicher an die 5 m hoch war (Abb. 14). Seinen Fuß umgab ein Kranz von Holzpfosten. Von den einst sicher zahlreichen Nachbestattungen ließen sich noch elf im Hügelmantel nachweisen.

Obwohl die zentrale Holzgrabkammer stark vom Pflug in Mitleidenschaft gezogen worden war, lässt sich die Lage der Beigaben noch weitgehend bestimmen (Abb. 18). Die Breite der Holzgrabkammer dürfte einst 4, 5 m betragen haben; die Länge bleibt unbestimmt. Im Westteil fanden sich die stark zer-

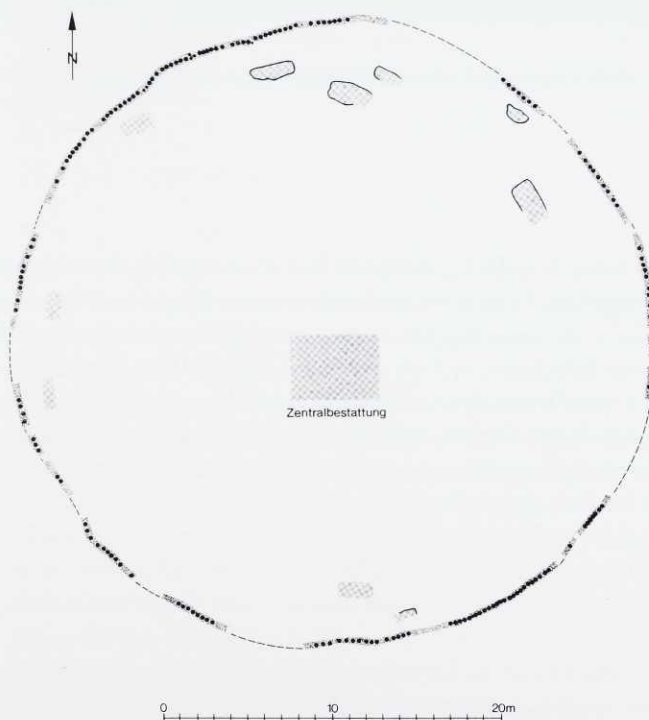


Abb. 14 Kappel am Rhein, Hügel 3: Plan des Grabhügels (nach R. Dehn).



Abb. 15 Kappel am Rhein, Hügel 3, Zentralgrab: Foto der Wagenteile und der Bronzegefäße während der Ausgrabung.

scherbten Reste zweier großer Kegelhalsgefäße aus Ton. Nordöstlich davon wurde der vierteilige Satz von Bronzegefäßen niedergelegt. Er bestand aus einer riesigen Situla vom Typ Kurd, einer kleinen Situla mit beweglichen Henkeln, ca. neun Rippencisten, einer Breitrandschüssel, zwei Stierhenkelkännchen und möglicherweise einem Trinkhorn; südlich davon kamen die Wagenbeschläge aus Eisen und Bronze zum Vorschein. Obschon das Skelett des Grabinhabers völlig vergangen war, zeigen der Halsring und die Fibelfragmente im Ostteil des Grabes an, dass dort wohl die Leiche niedergelegt worden war. Daneben befanden sich zwei Lanzen spitzen aus Eisen. Auch der bereits disloziert angetroffene Hallstattdolch dürfte aus diesem Bereich stammen.

Die Funde aus dem Hügel 3 von Kappel waren allesamt sowohl wegen der Berührung mit dem Pflug als auch wegen der oberflächlichen Lage im Boden extrem schlecht erhalten. Die sehr zeitaufwendige Restaurierung ist auch der Grund, warum die Arbeiten an diesem Wagen noch nicht abgeschlossen werden konnten.

Das besondere am Zentralgrab aus dem Tumulus 3 von Kappel ist die Tatsache, dass es in die frühe Phase der Stufe Ha D 1 datiert, und zum erstenmal sehen wir eine ungeplünderte Ausstattung eines herrschaftlichen Grabes aus der Zeit vor den »Goldhalsringfürsten« à la Hochdorf, sozusagen aus der »Gründergeneration« westhallstädtischer Fürsten. Ha D 1-zeitliche Zentralbestattungen, sei es im





Abb. 16 Kappel am Rhein, Hügel 3, Zentralgrab: Ausschnitt vom Radreifen mit Felgenklammer aus Eisen.

Hohmichele, im Heiligenbuck bei Hügelsheim, im Bürgle bei Buchheim oder im Magdalenenbergle bei Villingen waren stets beraubt, und unsere Vorstellung von der herrschaftlichen Ausstattung in dieser formativen Phase der Fürstengräber in Württemberg ist sehr begrenzt.

Die Wagenteile aus dem Zentralgrab des Hügels 3 von Kappel lagen alle auf einem recht begrenzten Raum nebeneinander (Abb. 15; 18), was darauf schließen lässt, dass der Wagen in zerlegtem Zustand im Grab niedergelegt wurde. Auch die wirre Lage der Radbeschläge spricht für eine derartige Niederlegung. Auf den Radreifen sowie auf Nabenfragmenten haben sich Textilabdrücke erhalten, die bezeugen, dass entweder der Wagen mit Stoff abgedeckt oder die ganze Grabkammer mit Stoffbahnen ausgeschlagen war.

Die vier Räder umgab je ein schmaler eiserner Radreifen mit deutlich ausgebildeten Randleisten (Abb. 16). Den sehr dünnen Radreifen fixierte eine dichte Reihe von ca. 50 Eisennägeln pro Rad. Der Durchmesser des Rades liegt bei ca. 80cm. Die Nägel besitzen alle einen sehr zarten Stift und einen an der Basis rechteckigen, massiven Kopf von 4,5-5cm Länge. Die Köpfe der Nägel berührten sich im eingeschlagenen Zustand fast, so dass die Räder nicht auf den Radreifen, sondern auf den Nagelköpfen rollten. Die vielen, in die schmale Felge eingeschlagenen Nägel trugen dabei sicher nicht zur Stabilität der Holzfelgen bei, und ohne die weit herabreichenden Randleisten des Radreifens wäre die Felge wohl der

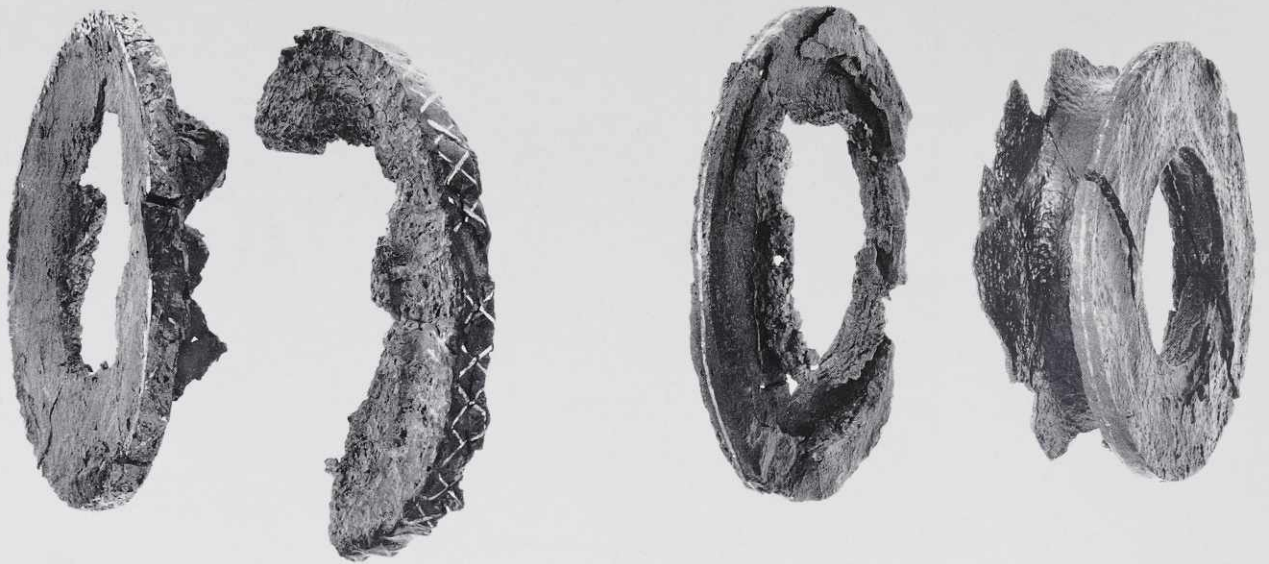


Abb. 17 Kappel am Rhein, Hügel 3, Zentralgrab: Eiserne Radnabenbeschläge mit Bronzeinlagen.

Länge nach aufgeplatzt. Die vielen Nägel legen den Verdacht nahe, dass der dünne Eisenradreif nicht heiß aufgezogen, sondern einfach aufgenagelt worden ist. Ein Stoß oder eine Überlappung konnte wegen des sehr schlechten Erhaltungszustandes des Eisens nicht mehr nachgewiesen werden. Wie im Aufsatz über den Currus aus dem Tumulo dei Carri dargestellt, erscheinen diese dichten Nagelreihen nicht nur in Mitteleuropa, sondern auch auf etruskischen Wagen, was die engen Kontakte zwischen den Wagenbauern in Italien und Mitteleuropa bestätigt.

Von der Holzfelge fanden sich zwar noch einige Spuren, die jedoch keine Bestimmung der Holzart gestatteten. Aus einem der in situ geborgenen Gipsblöcke ließ sich eine Felgenklammer aus Eisenblech (Abb. 16) herauspräparieren; Bronzenägel befestigten sie auf der Holzfelge. Aus der Höhe der Felgenklammer ergibt sich die Höhe der Holzfelge von 7,4 cm. Die Holzabdrücke auf den Nägeln geben zu erkennen, dass die Felge aus einem Holzspan, der im Dampf zu einem Kreis gebogen wurde, hergestellt wurde. Der Wagen aus dem Hügel 3 von Kappel besaß damit eine Biegefelge, wie sie regelhaft für die hallstattzeitlichen Wagenräder hergestellt wurde.

Die Bronze- und Eisenbeschläge der Naben deuten an, dass sie eine konische Form besaßen. Die Nabenscheibe bestand aus Eisen; der Verbindungsring und der Nabenhals waren mit Bronze beschlagen. Die eisernen Nabenscheiben sowie die aufgenagelten Eisenleisten auf der Nabenbrust schmückten in Bronze eingelegte geometrische Ornamente (Abb. 17). Während die meisten Nabenscheiben an der Schmalseite ein Fries aus X-Zeichen ziert (Abb. 17, links), findet sich auf zwei Nabenscheiben nur eine umlaufende, in Bronze eingelegte Linie (Abb. 17, rechts). Diese beiden Nabenscheiben zeichnet auch ein etwas geringerer Durchmesser aus, was vermuten lässt, dass ein Rad des Wagens aus Hügel 3 von Kappel aufgrund einer gravierenden Beschädigung durch ein ähnliches, aber nicht gleiches Rad ersetzt werden musste.



Abb. 18 Kappel am Rhein, Hügel 3: Plan des Zentralgrabes. – 1 Keramikbruchstücke. – 2 Bronzegefäßfragmente. – 3 Wagenbeschläge aus Eisen. – 4 Bronzehalsring mit Fibelfragmenten. – 5 Lanzenspitzen aus Eisen. – (Umgezeichnet nach R. Dehn).

Die Achskappen wurden aus Eisen geschmiedet und mit in Bronze eingelegten Kreisaugen verziert. Noch nicht eindeutig geklärt ist die Frage nach den Achsnägeln. Zwar liegen Fragmente von zwei kräftigen Eisenstiften mit Bronzeinlagen auf den pilzförmigen Köpfen vor; da aber die unteren Enden, wo sich ein Schlitz zur Aufnahme eines Sicherungssplintes befinden müsste, nicht erhalten blieben, kann



nicht sicher entschieden werden, ob die beiden Stifte als Achsnägel eingesetzt wurden. Dieser technisch aufwendig hergestellte Bronzeschmuck verlieh den Rädern einen besonderen Glanz und führt den hohen Prestigewert der vierrädrigen Wagen eindrucksvoll vor Augen.

Typologisch lassen sich die Naben aus dem Hügel 3 von Kappel a. Rh. zwischen dem Typ Erkenbrechtsweiler und dem Typ Winterlingen nach C. F. E. Pare einordnen. Naben dieses Typs datieren in den älteren Abschnitt der Stufe Ha D 1 und damit in die Zeit um 600 v. Chr. Die Verbreitung konzentriert sich in Südwestdeutschland, wo diese Nabentypen wohl auch entwickelt wurden; einzelne Exemplare finden sich aber auch in Frankreich, Bayern und sogar Böhmen.

Beschläge vom Wagenkasten ließen sich nicht nachweisen: er bestand entweder zur Gänze aus organischen Materialien oder er wurde vom Pflug zerstört.

#### LITERATUR

Dehn, R., Erste Ergebnisse der Restaurierung von Funden aus dem Fürstengrab von Kappel a. Rhein, Ortenaukr. Arch. Nachr. Baden 23, 1979, 3 ff.

Dehn, R., Fortführung der Grabung im Fürstengrabhügel (Hügel 3) von Kappel a. Rh., Kappel-Grafenhausen, Ortenaukreis. Arch. Ausgrabungen in Baden-Württemberg. (1993) 106 ff.

Dehn, R., Grabhügel 3 von Kappel am Rhein. In: Trésors Celtes et Gaulois - Le Rhin supérieur entre 800 et 50 avant J.-C. Ausstellungskat. Colmar (Colmar, 1996) 51 ff.

Pare, C. F. E., Wagons and wagon-graves in the Early Iron Age in Central Europe. Oxford Univ. Committee. for Arch. Monogr. 35 (Oxford 1992).

MARKUS EGG · RÜDIGER LEHNERT

## DER HALLSTATTZEITLICHE WAGEN AUS HÜGEL 7, GRAB 1 VON DIARVILLE

Die von L. Olivier initiierte Untersuchung der hallstattzeitlichen Bestattungsplätze rund um den Saxon im Dép. Meurthe-et-Moselle beinhaltete auch die Ausgrabungen der Grabhügelgruppe »Devant Giblot« bei Diarville. Unter anderem wurden dabei der fast völlig eingeebnete Hügel 7 angeschnitten und zwei Wagenbestattungen freigelegt. Die Funde aus Grab 1, dem Zentralgrab, wurden in den Werkstätten des Römisch-Germanischen Zentralmuseums bearbeitet. Den Wagen aus der Nachbestattung 2 haben die Werkstätten des Laboratoire d'Archéologie des Métaux in Jarville la Malgrange restauriert. Dem sehr sorgfältig erstellten Grabplan (Abb. 19; Taf. D) lässt sich entnehmen, dass in Grab 1 von Diarville in einer Holzgrabkammer sehr wahrscheinlich eine Frau auf einem vierrädrigen Wagen bestattet wurde. Obwohl die Knochen des Skeletts restlos vergangen sind, erlauben die sehr schlecht erhaltenen Schmuckbeigaben, bestehend aus zwei Goldohrringen, einer Steinperle, zwei Bronzefibeln, zwei Bronzearmrings, einem Gürtelblech aus Bronze und einem Bronzebeinring – alles weibliche Trachtbestandteile – eine Zuordnung zum weiblichen Geschlecht. Das durchbrochene Eisenelement, das, wie unten noch zu zeigen sein wird, sehr wahrscheinlich auf der Deichsel saß, lässt den Schluss zu, dass die