

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

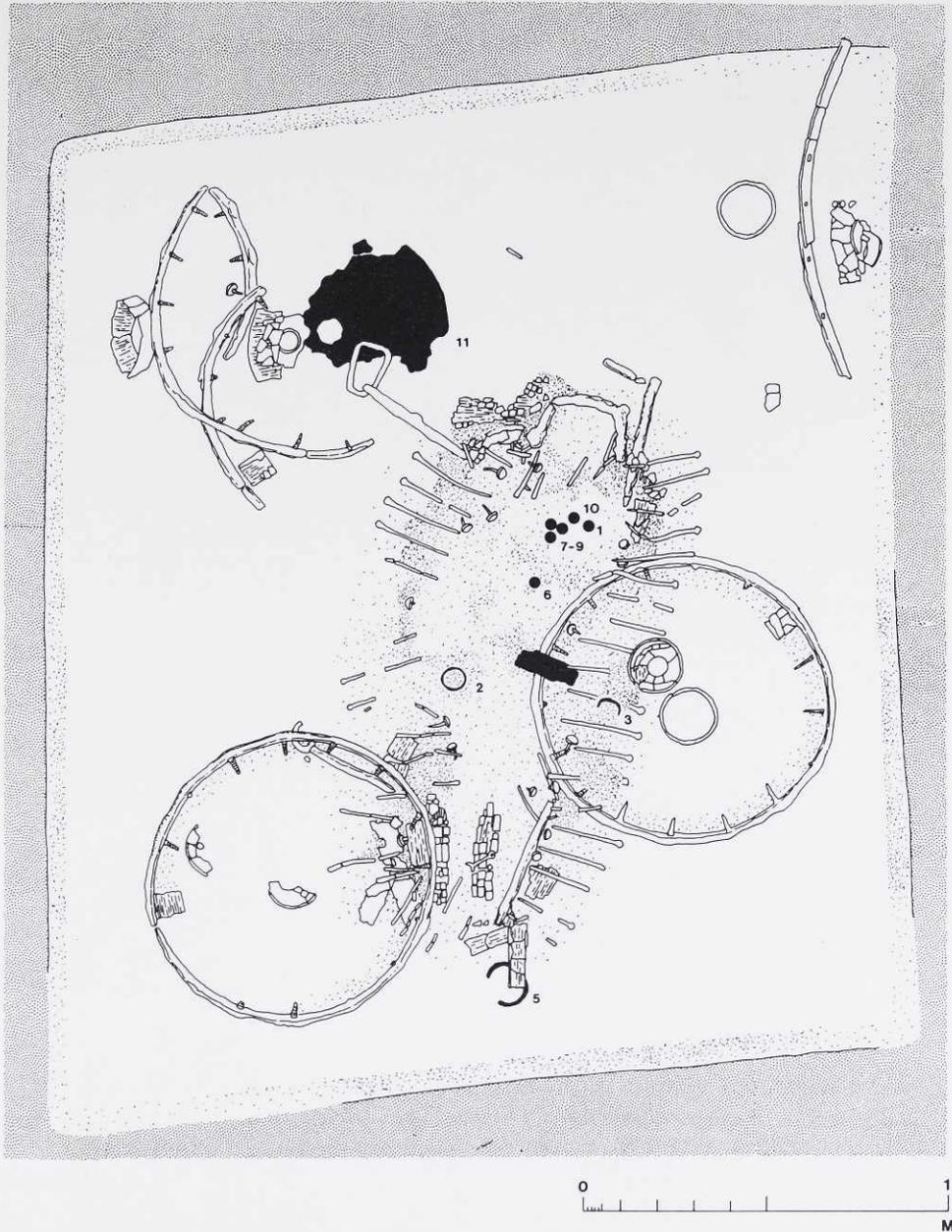


Abb. 19 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Grabplan (nach L. Olivier).

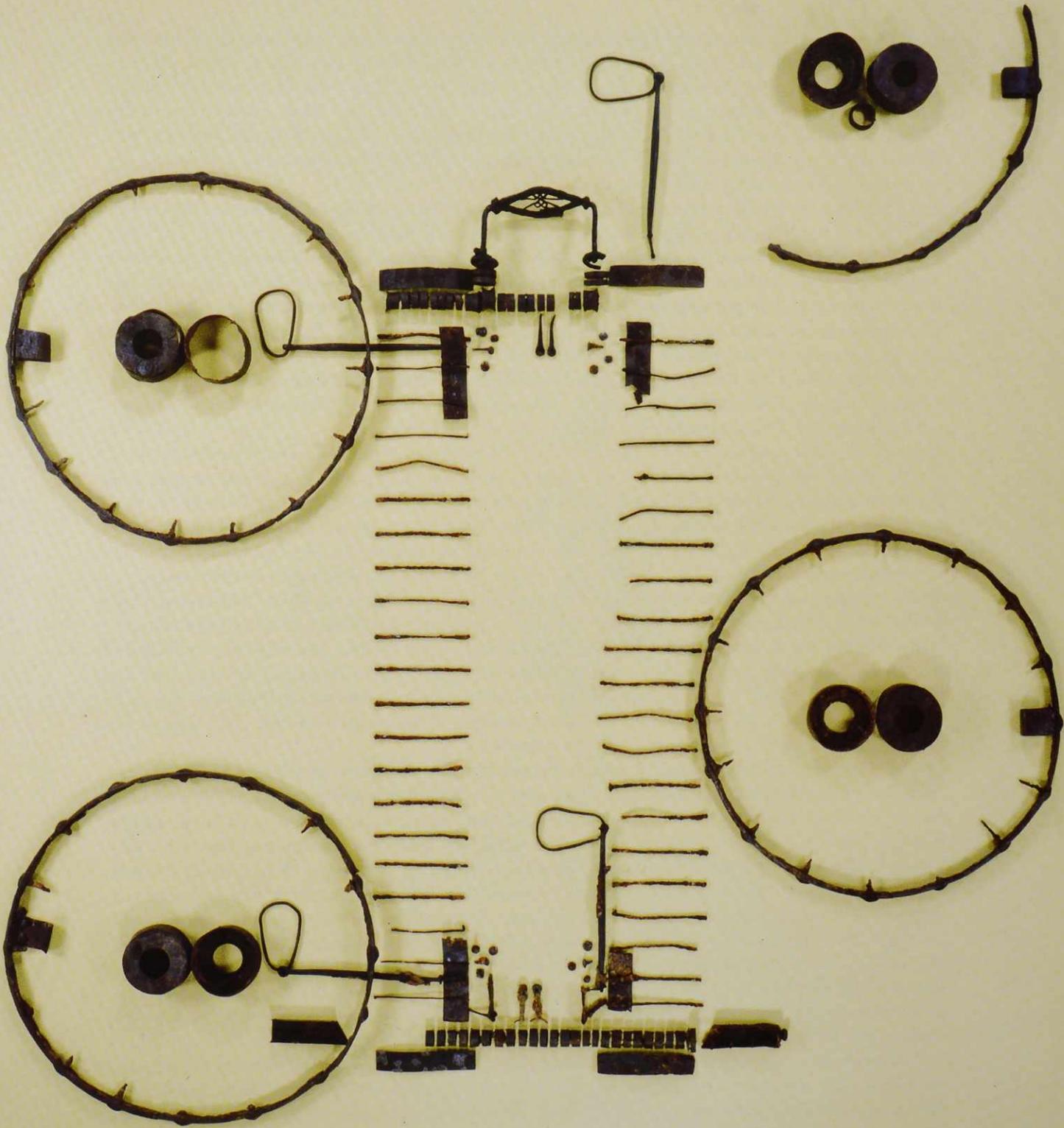
Vorderseite des Wagens im Norden lag. Ein ähnliches Ergebnis lässt auch die Lage der Toten vermuten. Die Verteilung der Trachtbeigaben, vor allem der Goldohrringe und des Beinringes, gibt zu erkennen, dass die Tote wohl in gestreckter Rückenlage auf dem Wagen lag, wobei sich der Kopf im Norden, also an der Vorderseite des Wagens befand. Diese Position der Leiche mit dem Kopf in Fahrtrichtung entspricht dem in hallstattzeitlichen Wagenbestattungen üblichen Brauch.

Die vier Radreifen mit den dazugehörigen Nabenringen befanden sich in den vier Ecken des Gefährtes (Abb. 19; Taf. D). Während das vordere Paar beim Zusammenbruch des Wagens bzw. dem Einsturz der

D



Taf. D Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Das freigelegte Wagengrab in situ.



Taf. E Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Die restaurierten Wagenteile in idealisierter Fundlage.

Grabkammer zerbrochen ist, sind die beiden hinteren Räder in Richtung Osten umgekippt. Die zwei Reihen von Eisenstiften bildeten einst die Seitenwände des Wagenkastens. Ihre Lage deutet an, dass beide nach außen weggebrochen sind. Außerdem fand sich in den vier Ecken des Kastens je ein kräftiger Eisenstift, der zum Hochbocken des Wagenkastens diente. Im Bereich von Vorder- und Rückseite des Wagenkastens trat außerdem eine Vielzahl von Eisenblechbeschlägen zu Tage. Wie schon erwähnt, entdeckten die Ausgräber an der Vorderseite noch jenes eigentümliche, durchbrochene Eisenstück, das einst wahrscheinlich die Deichsel zierte.

Die sorgfältig ergrabenen und eingemessenen Eisenteile des Wagens aus Grab 1 wurden in Gipskapseln mit umgebendem Erdreich geborgen. Bei dem sehr schlechten Erhaltungszustand der Funde von Diarville wäre ohne diese besonders schonende Art der Bergung der Großteil der Wagenbeschläge zerstört worden. Um einen Einblick in diese Kapseln zu gewinnen, wurden sie radiographisch untersucht. Die dabei entstandenen Röntgenaufnahmen erleichterten einerseits die Freilegung und Bergung der fragilen Eisenbeschläge und gaben gleichzeitig Auskunft über den technologischen Aufbau und die Erhaltung der Gegenstände. Die Gipskapseln wurden anschließend geöffnet und die Eisen- und Bronzeobjekte freipräpariert. Nach der Reinigung mit dem Sandstrahlgerät wurden die anhaftenden Holzteile bzw. -abdrücke auf den Eisenobjekten untersucht. Dabei ergab sich, dass die Räder aus Eschenholz hergestellt wurden. Der Wagenkasten bestand größtenteils aus Eichenholz.

Drei der vier Eisenradreifen sind komplett erhalten (Abb. 19; Taf. D-E); vom vierten ist nur noch ein Drittel auf uns gekommen; der Rest wurde wahrscheinlich vom Pflug herausgerissen und zerstört. Die Radreifen waren aus einem Stück geschmiedet und verschweißt worden (Taf. F). Die Tatsache des Verschweißens der Radreifen, das vor der Montage auf die Holzfelge erfolgt sein muss, sowie die Existenz von Randleisten an den Seiten des Radreifens, die ein einfaches seitliches Aufschieben auf die Holzfelge unmöglich machen, belegen, dass die Radreifen heiß auf die Holzfelgen aufgezogen worden waren.

Der Durchmesser der eisernen Radreifen und damit der Räder des Wagens aus Hügel 7, Grab 1 von Diarville beträgt zwischen 78,3 und 78,8 cm (Abb. 20). Die geringen Unterschiede sind durch die aufquellende Wirkung der Korrosion bedingt; der Durchschnitt liegt bei 78,5 cm. Sechzehn in regelmäßigen Abständen eingeschlagene Eisennägel befestigten den Radreifen auf der Holzfelge. Die Nägel besitzen einen rechteckigen, flach pyramidenförmigen Kopf. Das Nagelende durchstieß die Holzfelge und wurde dort umgeschlagen, was sich nur noch an einem einzigen Nagel nachweisen ließ. Die Länge dieses Nagels lässt auf eine Felgenhöhe von ca. 67 mm schließen.

Die am Radreifen und an den Nägeln festkorrodierten Holzreste stammen von der Esche. Ihre Maserung verläuft parallel zum Radreifen, was belegt, dass es sich um eine sogenannte Biegefelge gehandelt hat. Sie wurde aus einem etwa 2,5 m langen Eschenholzspan wahrscheinlich nach einer Bedampfung um eine Schablone zu einem Kreis gebogen. Diese sehr stabile Art der Felgenkonstruktion lässt sich regelhaft an hallstatt- wie latènezeitlichen Rädern nachweisen. In späterer Zeit ist das Wissen darum verloren gegangen. Praktische Versuche in den achtziger Jahren erbrachten den Nachweis, dass es tatsächlich möglich ist, einen Eschenholzspan von ca. 2,5 m Länge zu einem Kreis zu biegen.

Den Felgenstoß am Wagen aus Diarville verkleidete eine Felgenklammer (Abb. 20; Taf. F). Sie besteht aus einem rechteckigen Eisenblech von ca. 58 mm Breite; die Höhe der U-förmig um die Holzfelge gebogenen Klammer beträgt 68 mm, was noch einmal die schon aus der Länge der Eisennägel erschlossene Felgenhöhe von ca. 67 mm bestätigt. Je drei in einer Reihe angeordnete Eisennägel fixierten an der Außen- und Innenseite des Rades die Klammer auf der Holzfelge. Die Felgenklammer aus recht dünnem Eisenblech konnte wegen der geringen Materialstärke kaum die beiden Felgenenden miteinander verbinden, aber sehr wohl ein seitliches Verschieben der Felgenenden verhindern. Deren Verbindung übernahm einer der Eisennägel, die den Radreifen fixierten: er durchstieß im Stoßbereich die beiden spitz auslaufenden Enden der Holzfelge und verband sie miteinander.

Die Holznahe war an beiden Seiten mit je einer Nabenscheibe und einem Nabenring aus Eisen beschlagen (Abb. 21; Taf. F). Die Holzabdrücke auf diesen Eisenteilen belegen, dass die Naben, aus je einem Viertel eines Eschenstammes hergestellt, wahrscheinlich gedrechselt worden sind. Die eisernen Nabenscheiben wurden jeweils mit drei Eisennägeln mit großem scheibenförmigen Kopf auf die Stirnseiten des

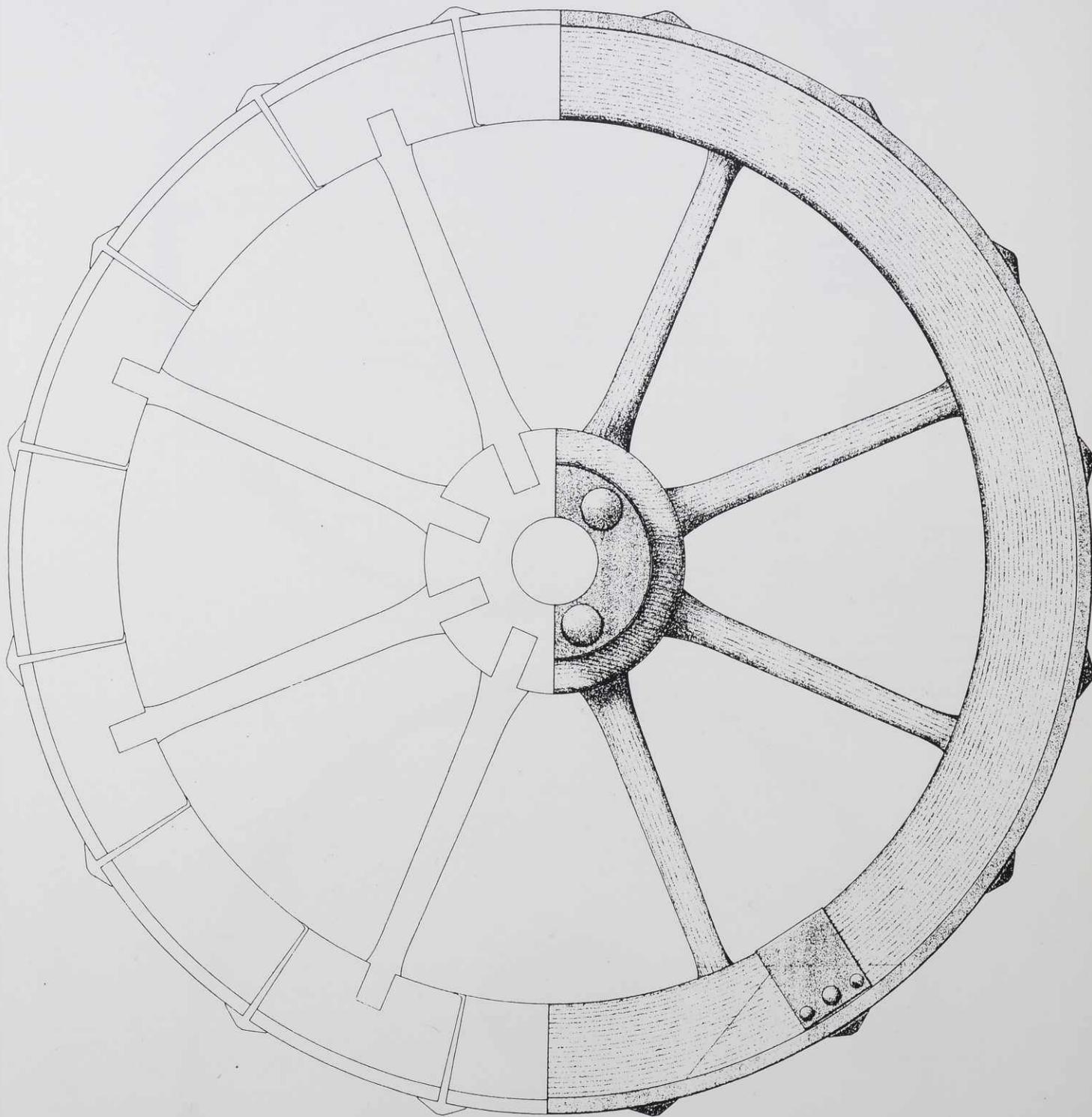
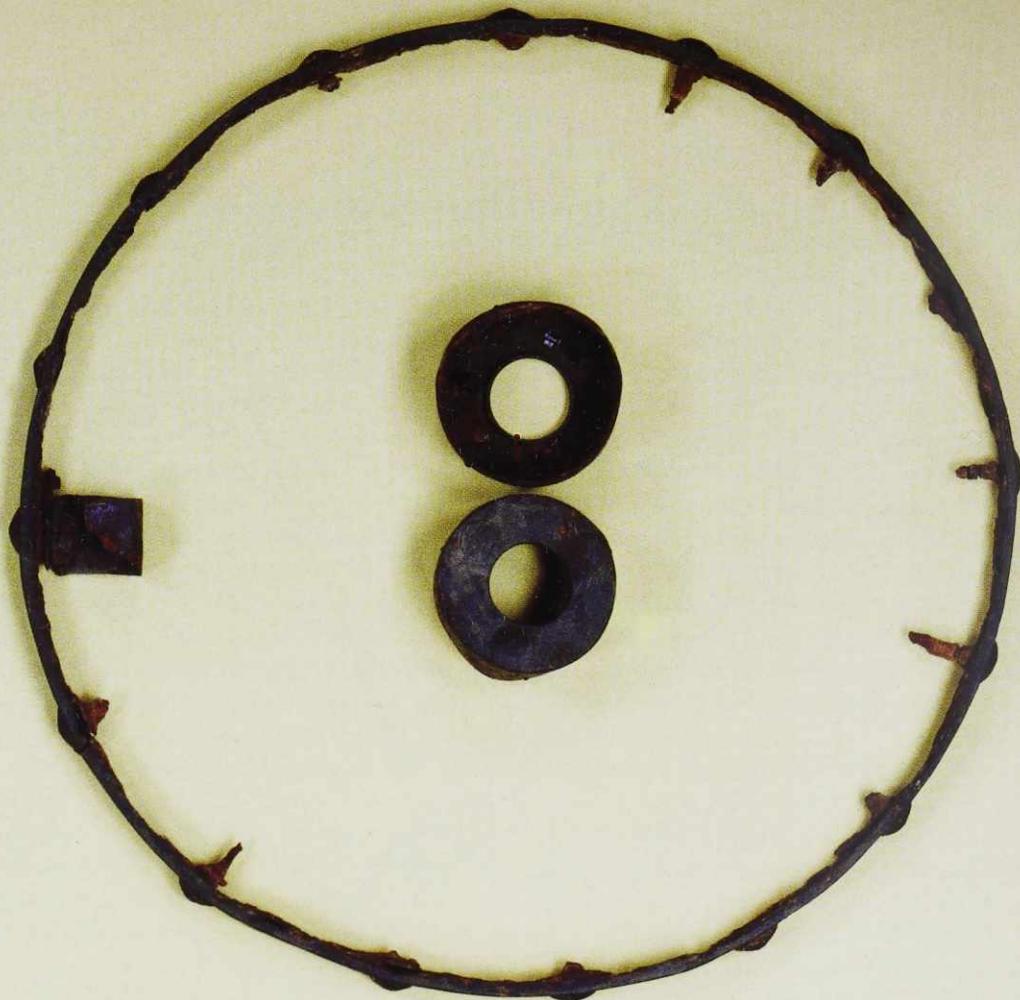


Abb. 20 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Rekonstruktion des Rades. – M = 1:4.



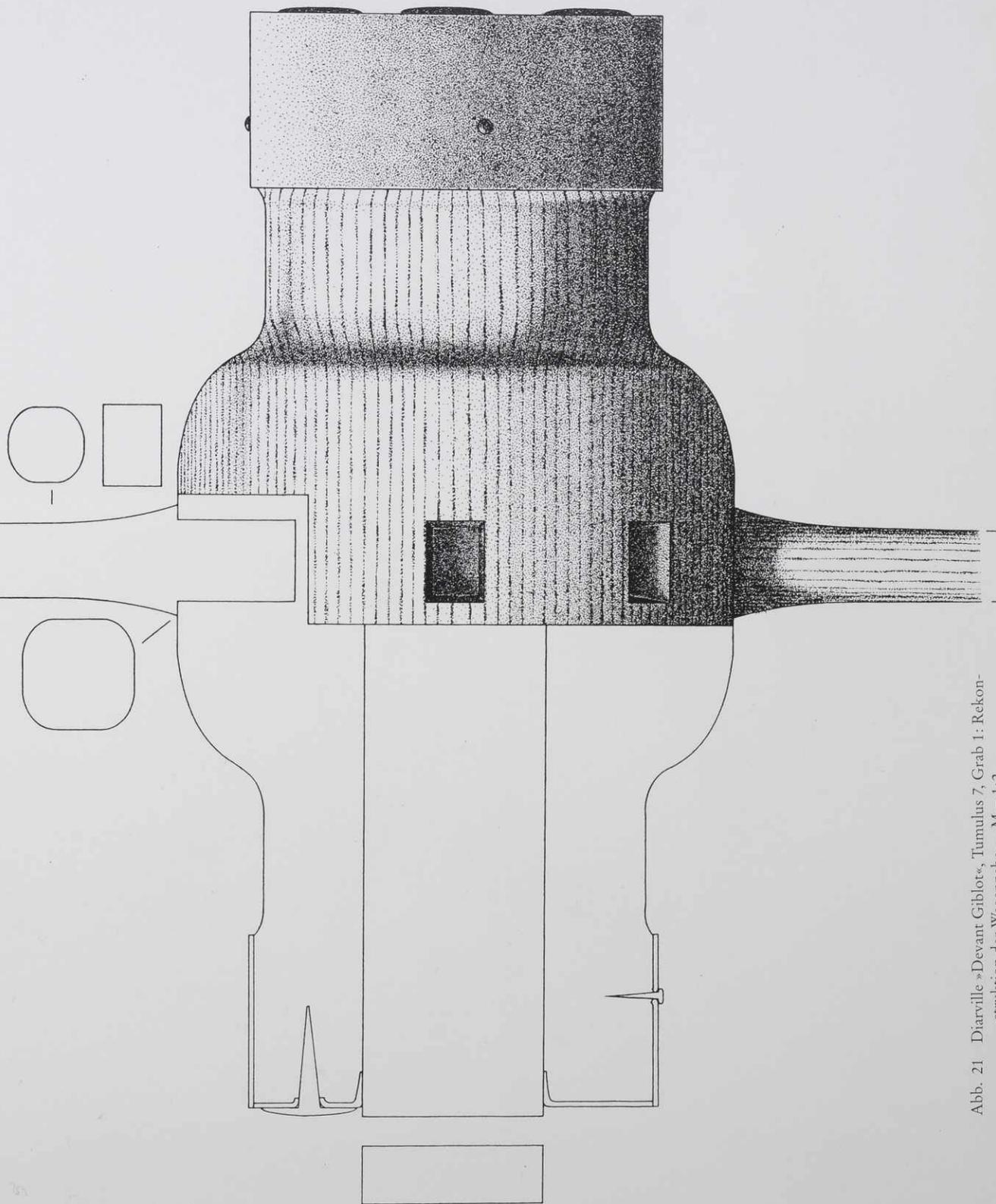


Abb. 21 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Rekonstruktion der Wagenmae. – M = 1:2.

G



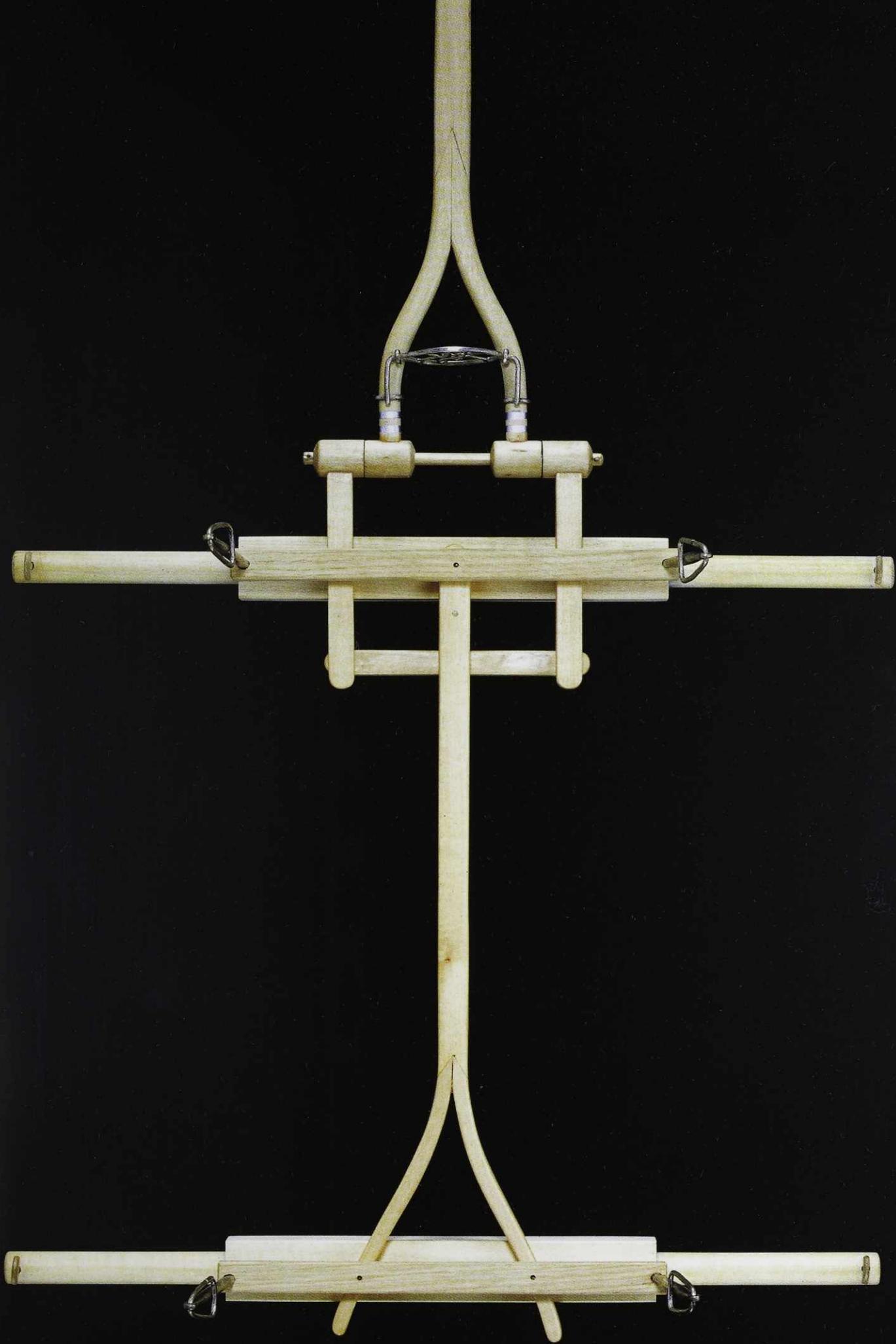
2

Taf. G Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1. – 1 Eckpfosten vom hinteren Wagenkasten. – 2 Eisernes Zierelement von der Deichsel.

Taf. H Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Modell des Unterwagens.

1





Nabenkopfes aufgenägelt. Ihr Durchmesser beträgt ca. 138 mm und der des Achsloches in der Mitte ca. 64 mm. Den zylindrisch gestalteten Nabenkopf verkleidete ein ca. 58 mm breiter Nabenring. Der Durchmesser liegt bei ca. 142 mm. Drei kleine Eisennägel fixierten ihn auf der Holznahe. Metallene Achskapfen oder Achsnägel liegen aus Diarville nicht vor. Sie wurden entweder nicht mitgegeben oder bestanden aus organischem Material. Solche nur mit einem Nabenring und einer Nabenscheibe verkleideten Naben wurden von C. F. E. Pare unter der Bezeichnung Typ Grandvillars zusammengefasst. Die recht weit gestreute Verbreitung dieses späthallstattzeitlichen Nabentyps reicht vom östlichen Frankreich über die Westschweiz, Baden-Württemberg und das Mittelrheingebiet, ohne dass sich ein Zentrum herausarbeiten lässt.

Aus den oben aufgezählten Eisenbeschlägen lassen sich die Räder des Wagens aus Grab 1 von Diarville weitgehend rekonstruieren (Abb. 20-21; Taf. I). Die Radnabe wurde aus Eschenholz erstellt und an den Enden mit je einer Nabenscheibe und einem Nabenring versehen. Die Anzahl der Speichen lässt sich aus der Anzahl der in alle vier Räder eingeschlagenen 16 Radreifennägel erschließen. Die Speichen waren jeweils zwischen den Nägeln eingezapft worden, so dass sich aus der Nagelanzahl 16 acht Speichen ergeben. Die meisten hallstattzeitlichen Räder wurden tatsächlich mit acht Speichen versehen. Die Speichen wurden in der Nabenmitte und in der Felge eingezapft. Die Holzfelge aus einem Eschenspan wurde nach einer Bedampfung zu einem Kreis gebogen. Über den Felgenstoß nagelten die antiken Stellmacher eine bandförmige Felgenklammer. Die Eisenradreifen wurden geschmiedet und verschweißt und heiß auf die Felge aufgezogen. Zusätzlich befestigten 16 Eisennägel den Radreifen auf der Felge.

Das Rad aus Grab 1, Hügel 7 von Diarville fügt sich auch sehr gut in die Reihe der anderen hallstattzeitlichen Räder ein. Die Zusammenstellung von C. F. E. Pare zeigt, dass der Durchmesser der Räder zwischen 75 und 95 cm liegt, und die Räder von Diarville mit ca. 78 cm passen gut hinein. Die Felgen wurden in der oben beschriebenen Biegetechnik hergestellt, was in der Hallstattzeit Standard war, und Eschenholz war das bevorzugte Material dafür. Die Räder von Diarville liefern auch einen sicheren Nachweis für das heiß Aufziehen von Radreifen ab der Stufe Ha D. Hallstattzeitliche Wagenbauer besaßen offensichtlich sehr feste Vorstellungen von der Größe und Macht eines Wagenrades, was auf ein recht straff organisiertes Handwerkswesen schließen lässt.

In den vier Ecken des Wagens jeweils hinter den Rädern kam je eine eiserne Stütze von etwa 40 cm Länge zum Vorschein (Abb. 22). Die im Querschnitt runden Stützen besitzen unten ein deutlich abgesetztes scheibenförmiges Widerlager, aus dem ein im Querschnitt rechteckiger Zapfen herauswächst. Der Zapfen ist zur übrigen Stütze leicht abgewinkelt, so dass die Stützen leicht nach außen abbogen. Die organischen Reste auf dem Zapfen belegen, dass er in ein Holz von ca. 4 cm Stärke eingelassen war. Da 4 cm für eine Achse als Durchmesser kaum ausreichen, bedeutet dies, dass die Stützen in einem über den Achsen und dem Wagenbaum sitzenden Holzstück (Kipf) eingezapft waren, was eigentlich nur in Zusammenhang mit einer beweglichen Vorderachse Sinn macht. Am untersten Ende der Eisenstütze befindet sich ein Loch, in dem ein Sicherungsring eingesetzt war. Oben läuft die Stütze in einer Öse aus, in die ein großer oval-birnenförmiger Ring eingehängt wurde. Die vier Eisenstützen dienten wohl dazu, den Wagenkasten hochzubocken. Er wurde mit Hilfe eines Riemens an den großen ovalen Ringen aufgehängt. Der Sicherheitsring deutet an, dass die Konstruktion offensichtlich zerlegbar war.

Wie uns die Rekonstruktion des Wagens von Vix lehrte, der einen ähnlich hochgebockten Wagenkasten besitzt, reichen vier Eisenstützen nicht aus, um den Wagenkasten sicher auf dem Unterbau zu fixieren, denn bei seitlichem Druck schwankt der Kasten bedenklich hin und her. In Vix wurde der Wagenkasten deshalb zusätzlich mittels eines langen Eisenbügels in Längsrichtung abgespannt, was eine sehr steife Verbindung von Wagenkasten und Unterbau ergibt. Im Fall des Wagens aus Grab 1 von Diarville existierte zwar kein Eisenbügel, dafür richtete sich unser Interesse auf zwei Paare von Omegazwingen aus Eisen, die paarweise nebeneinander liegend im Bereich der Front- und der Heckseite des Wagenkastens zu Tage traten. Die zwei Paare wurden mit den Ösen in Richtung Wageninneres, sich gegenüberliegend, aufgefunden. Die Abdrücke auf den Armen der Zwingen zeigen, dass die Ösen in ein ca. 5,5-6,0 cm dickes Holz, wahrscheinlich dem Rahmen des Wagenkastens – eingelassen waren. Die Fundlage spricht dafür, dass der Wagenkasten mittels eines Riemens oder eines Seiles, das an den gegenüberliegenden

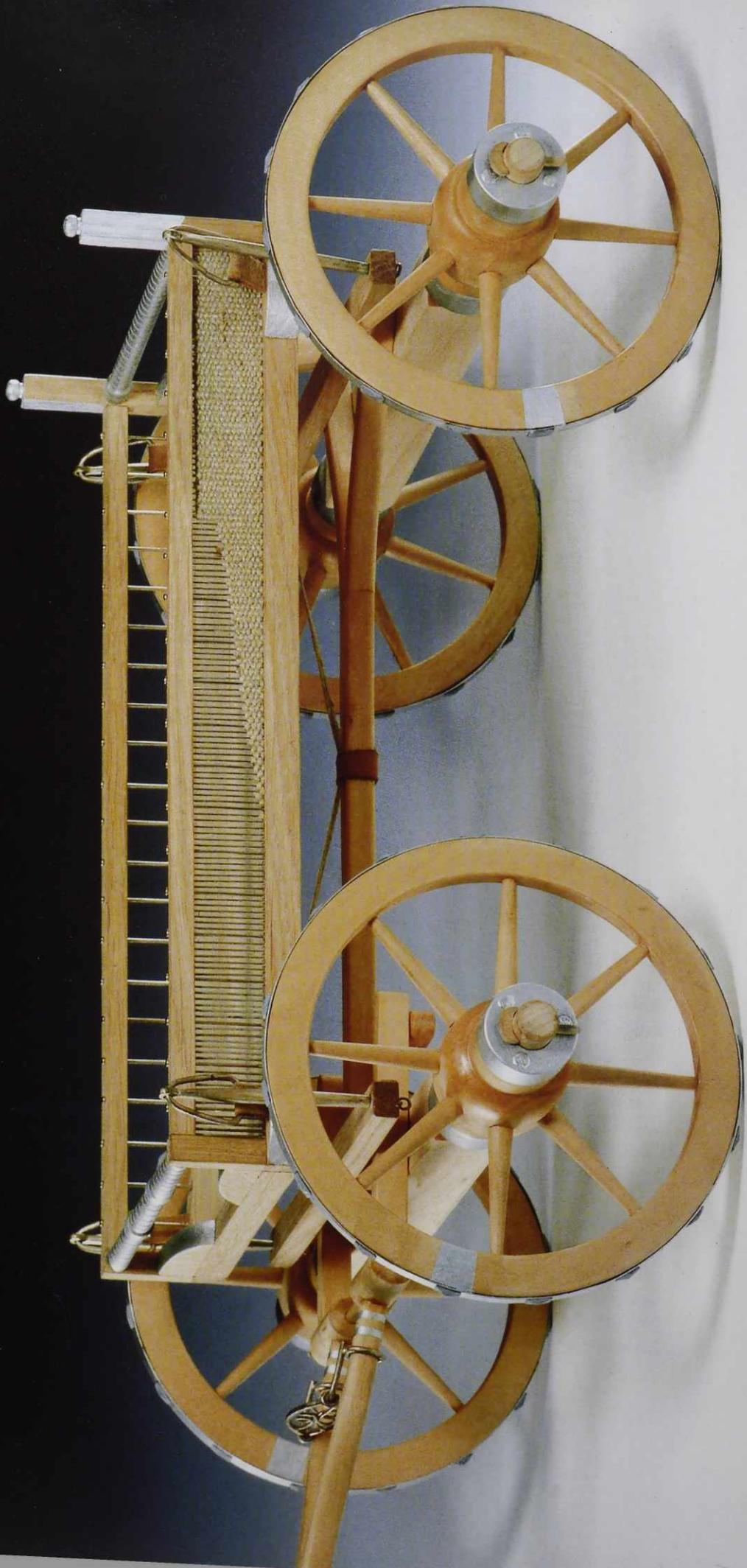


Abb. 22 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Eisenstützen.

Ösenpaaren befestigt war, über den Wagenbaum abgespannt wurde (Abb. 25; Taf. I). Das Seil übernahm dabei die Rolle des Eisenbügels in Vix.

Die Besonderheit des Wagens aus dem Zentralgrab des Hügels 7 von Diarville sind die vielen Metallbeschläge vom Wagenkasten (Abb. 19; Taf. D-E). Schon bei der Ausgrabung wurde sichtbar, dass die zwei Reihen von Eisenstiften an die Längsseiten des Wagenkastens montiert waren. Außerdem fanden sich in dessen Eckbereichen viele Eisenbleche und Nägel. Der Grabplan macht deutlich, dass in jede Längsseite 21 dünne Eisenstifte eingesetzt waren. Die organischen Abdrücke auf den 21,1 cm langen Eisenstiften ermöglichten einen tiefen Einblick in die Konstruktion der Längsseiten (Abb. 23). Unten saßen sie in dem 5,5-5,6 cm hohen Eichenholzrahmen des Wagenkastens; die unten vorragenden Spitzen der Eisenstifte wurden umgeschlagen. Die Abdrücke unter dem halbkugeligen Kopf der Eisenstifte belegen, dass das Geländer aus Eichenholz bestand und 3,5 cm stark war. Der bei allen Nägeln feststellbare Knick des Kopfes um 30° legt den Verdacht nahe, dass das Geländer nach einer Seite hin abgeschrägt war. In der Zone zwischen Geländer und Rahmen traten bei der Restaurierung die Abdrücke eines sehr feinen Ge-





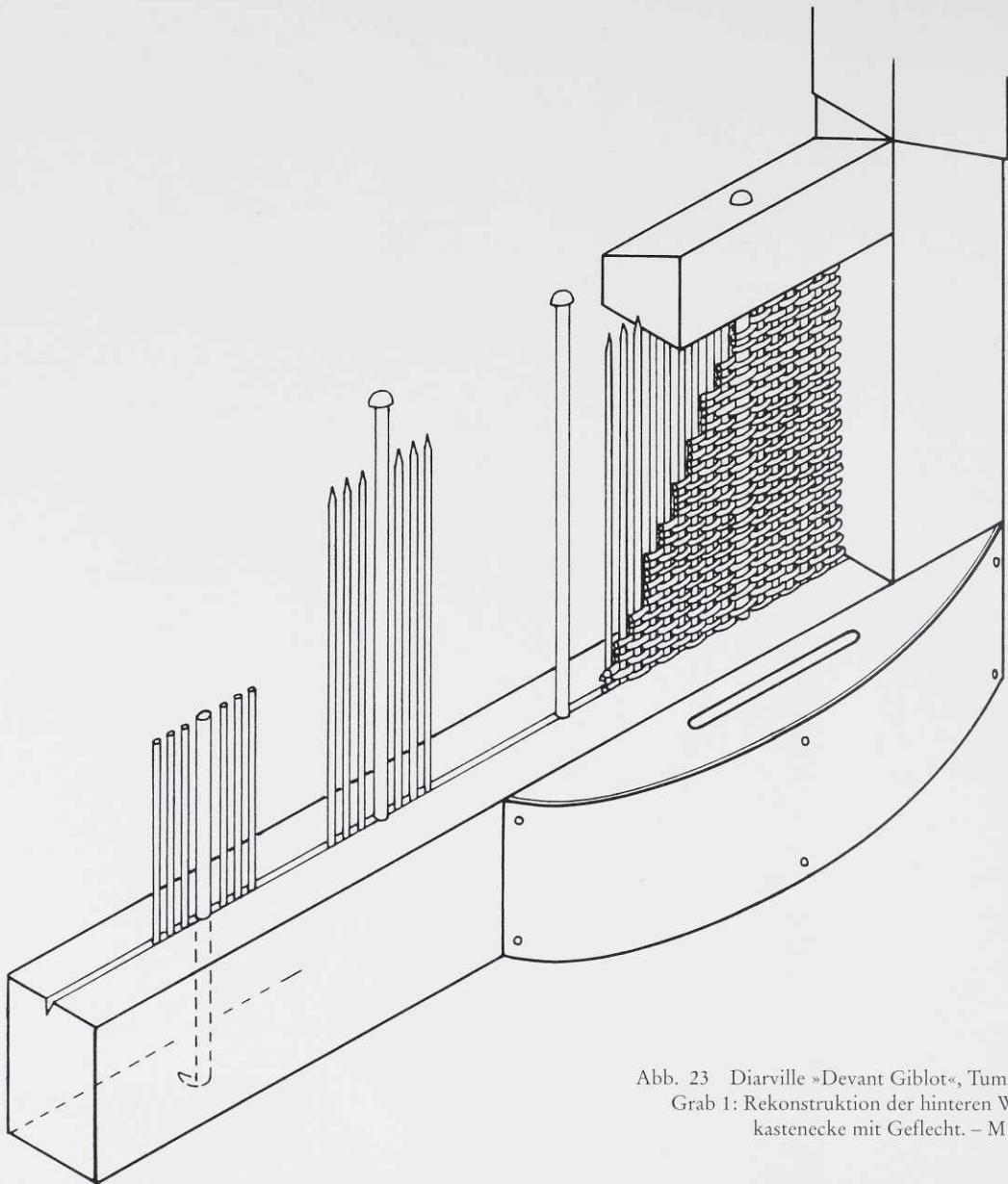


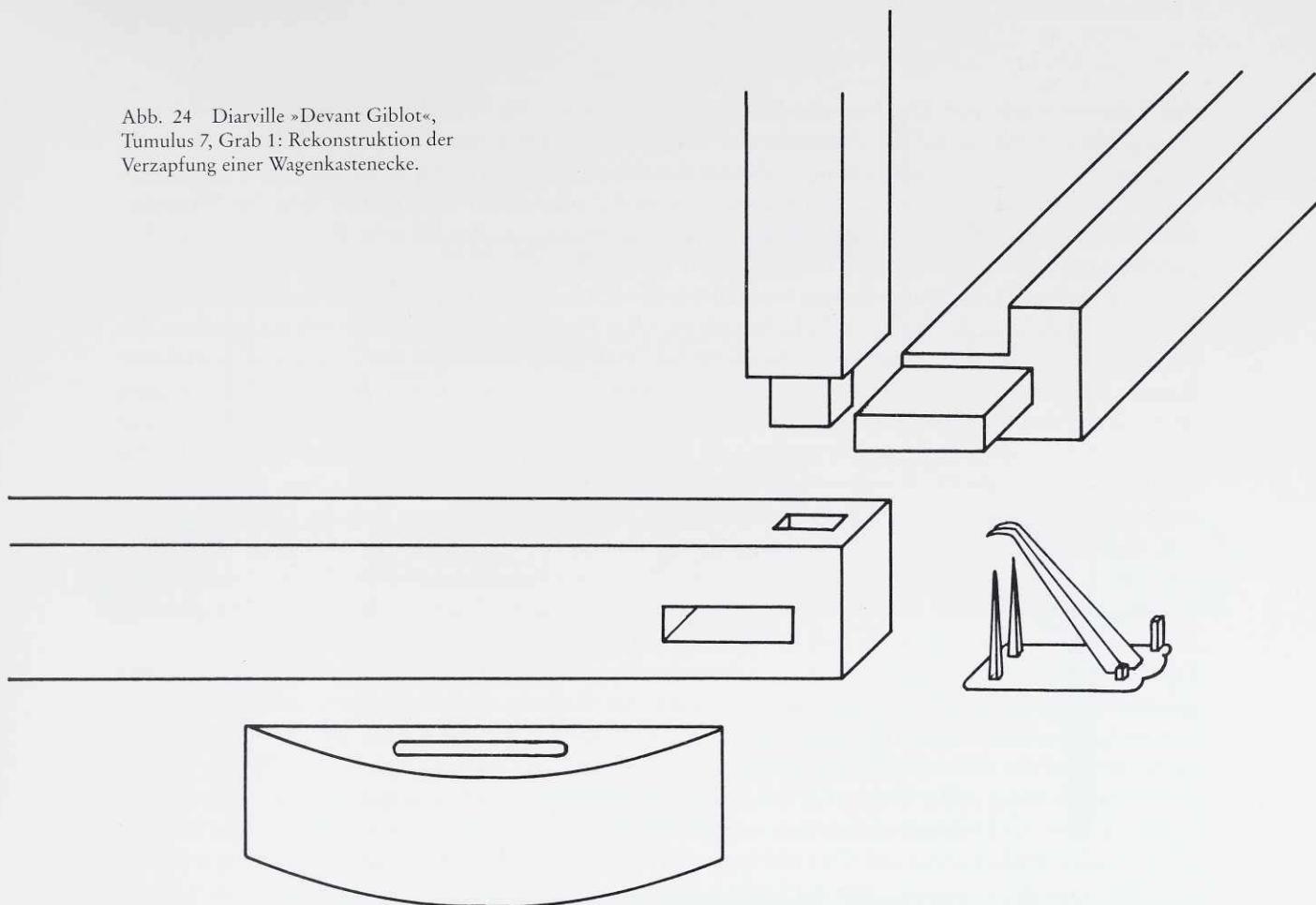
Abb. 23 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7,
Grab 1: Rekonstruktion der hinteren Wagen-
kastenecke mit Geflecht. – M = 1:2.

flechtes zu Tage. Die eingeflochtenen Ästchen besitzen nur einen Durchmesser von 1-1,5 mm; wegen der geringen Größe ließ sich ihre Art nicht mehr sicher bestimmen. Äste der Weide würden sich aber besonders für eine solches Geflecht eignen. Dieses war im Rahmen des Wagenkastens wie im Geländer in eine Keilnut eingelassen. Zwischen den in einem Abstand von ca. 7 cm angeordneten Eisenstiften müssen in sehr viel geringerem Abstand Holzstäbchen in die Keilnuten eingesetzt gewesen sein, um ein dichtes Geflecht zu erzeugen. Im Bereich eines Eisenstiftes fanden sich auch die Reste eines solchen senkrecht angeordneten Holzstäbchens. Die Eisenstifte dienten eigentlich nur zur festen Verbindung von Geländer und Rahmen.

Im Bereich der Ecken des Wagenkastens traten jeweils vorne zwei und hinten drei mehr oder weniger gut erhaltene rechteckige Eisenbleche zu Tage (Taf. E). Besonders gut war ihre Lage im südöstlichen Eck des Kastens zu erkennen (Abb. 23; 25). Jeweils zwei der in allen vier Ecken erscheinenden Eisenbleche entsprechen sich in Form und Zier: sie besitzen eine leicht gewölbte Form und werden an den Seiten durch herausgetriebene Rippen geziert.

Das kürzere Blech ist ca. 20 cm lang und 5,6 cm breit und wurde mittels sechs kurzer Eisennägel auf dem Holz befestigt. Die Breite von 5,6 cm macht ebenso wie die Lage im Grab deutlich, dass dieses Blech auf

Abb. 24 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Rekonstruktion der Verzapfung einer Wagenkastenecke.



dem unteren Rahmen des Wagenkastens, und zwar auf der Längsseite gesessen haben muss. Auf einem der Eisenstifte von der Längsseite des Wagenkastens hat sich auf den Holzabdrücken des Rahmens ein kleines Fragment des Eisenbleches erhalten, was belegt, dass sie ebendort befestigt gewesen sein müssen. Die gewölbte Form des Bleches steht aber im Gegensatz zu der ansonsten von hallstattzeitlichen Wagenkasten bekannten Rechteckform dieser Aufbauten. Es bleibt nur die Möglichkeit, dass dieses Blech ein halbrundes Holzstück verkleidete, das dazu diente, den Riemen, an denen der Wagenkasten an den Stützen aufgehängt war, einen sicheren Halt zu bieten (Abb. 23-24; Taf. I). In jedem Eck befand sich daher eine solche mit Eisenblech verkleidete Halterung, in der Riemen geführt und befestigt wurden.

Das zweite Blech ist mit 21 cm etwas länger; die Breite beträgt nur ca. 4,5 cm. Von seiner Lage im Befund her müsste dieses Blech im Bereich der Schmalseite des Wagenkastens gesessen haben (Abb. 25). Es kann aber mit seiner Breite von 4,5 cm nicht auf dem 5,5-5,6 cm breiten Rahmen des Wagenkastens befestigt gewesen sein. Die 4,5 cm entsprechen dagegen dem Querschnitt der Eckpfosten, die noch zu besprechen sind. Es ist daher mehr als wahrscheinlich, dass die Bleche in diesem Bereich montiert waren. Wir vermuten, dass sie ein hölzerne Eckverstärkung an den Schmalseiten des Kasten verkleideten.

Während die beiden oben beschriebenen Bleche eine einfache Randdekoration aufweisen und eine leicht gewölbte Form besitzen, fällt das dritte, schmalere Blech aus dem Bereich der beiden hinteren Wagenkastenecken durch seine einfache, flache Form und Zierlosigkeit auf. Es ist ca. 8,5 cm lang und 3-3,5 cm breit. Vier kurze Eisennägel fixierten das Blech auf dem Eichenholzrahmen; außerdem wurde ein fünfter langer Eisennagel schräg durch das Blech und das darunter liegende Holz geschlagen (Abb. 24). Auf diesem Nagel lassen sich Abdrücke einer Verzapfung erkennen. Daraus folgt, dass der Holzrahmen in

den Ecken verzapft war. Die Lage des Bleches im Grab sowie die Holzabdrücke sprechen dafür, dass diese schlichten Bleche auf die Unterseite der Wagenkastenecken genagelt waren, und der lange schräg eingeschlagene Nagel die Verzapfung in diesem Bereich zusätzlich fixieren sollte. Das steht möglicherweise auch mit den noch zu beschreibenden höheren Eckpfosten auf der hinteren Seite des Wagenkastens in Verbindung. Ob diese Bleche schon bei der Herstellung des Wagens oder erst im Zuge einer Reparatur angebracht wurden, bleibt dahingestellt.

Im hinteren Bereich des Wagenkastens war außerdem noch der obere Teil der Eckpfosten mit Eisenblech verkleidet (Taf. G, 1). In der SO-Ecke hatte sich auch das Eichenholz des Pfosten noch gut erhalten. Beschlagen waren die drei Außenseiten des Pfostens, und oben wurde ein aus Eisenblech getriebener Knopf, von denen nur einer in situ geborgen werden konnte, festgenagelt. Ein zweites nicht ganz deckungsgleiches Exemplar war bereits ausgepflügt worden. Die Blechverkleidung schloss unten an der breiteren Seite nicht gerade, sondern schräg ab. Die Innenseiten des Pfostens blieben unverkleidet. Im Querschnitt besaß der Pfosten eine Länge von 4,5-4,6 cm und eine Breite von 3,2-3,3 cm. Da sich im gut erhaltenen Holz keinerlei Spur einer Verzapfung für den eisenbeschlagenen Stab des Geländers finden ließ, muss davon ausgegangen werden, dass der verkleidete Teil des Eckpfostens erst über dem Geländer einsetzte und 14,5 cm über das Geländer hervorragte. Im vorderen Bereich des Wagenkastens fanden sich keinerlei Reste einer Metallverkleidung der Eckpfosten. Die unterschiedliche Gestaltung von Wagenkastenvorder- und -hinterseite ist von mehreren Wagen der Hallstattzeit bekannt.

Der Geländerbereich der Schmalseiten des Wagenkastens aus Grab 1 von Diarville war gänzlich anders gestaltet als die Längsseiten. Anstelle der Eisenstifte mit Geflecht stießen wir vorne und hinten auf einen im Querschnitt runden Holzstab mit einem Durchmesser von 3,4-4,5 cm, den viele Eisenbänder verzierten und der offensichtlich das Geländer des Wagenkastens bildete (Abb. 25; Taf. J). Der Stab an der Frontseite weist in der Mitte zwei mit Eisenblech verkleidete Profilierungen auf. Sie vermitteln den Eindruck, dass der Holzstab gedrechselt worden war. Der Stab von der Rückseite des Kastens wies nur an den Enden Verdickungen auf. Obwohl keiner der beiden Geländerstäbe vollständig erhalten war, lässt sich die Länge des vorderen unter der Voraussetzung, dass er symmetrisch gestaltet war, auf ca. 64 cm festlegen.

Es bleibt schließlich jenes eigenartige recht massive Eisenelement (Taf. G, 2), das im folgenden als Deichselzier angesprochen wurde, zu beschreiben. Es lag »verkehrt« herum auf dem Geländerstab des Wagenkastens. Angenommen, dass dieses Zierelement tatsächlich auf der Deichsel montiert war, bedeutet dies, dass die Deichsel abgenommen und auf die Vorderseite des Wagenkastens gelehnt worden sein muss. Das Zierstück wurde im wesentlichen aus einem Eisenstab geschmiedet. Der mittlere Teil wurde aufgespalten und spitzoval verbreitert. Zwei kräftige, wahrscheinlich aufgeschobene Eisenknoten fassen den rahmenförmigen Mittelteil ein. In die spitzovale Öffnung wurde ein aus dünnen Eisenstäben geschmiedetes Schlingenornament eingesetzt. Die Enden dieses Ornaments wurden auf den spitzovalen Rahmen geschweißt. Die weiterlaufenden rundstabigen Teile des Eisenelements biegen im rechten Winkel ab, und auf ihre Enden wurde ein kräftiger, ebenfalls rundstabiger Eisenring angesetzt. Die Spuren im Inneren der Endringe zeigen, dass sie auf ein rundes, an dieser Stelle eingekehlttes Eschenholzstück aufgeschoben waren, das im Bereich der Kehlung mit dünnem Eisenblech verkleidet war. Die beiden im Querschnitt runden Eschenholzstücke zierten hinter dem Ring des Deichselzierstückes je zwei aufgenagelte, schlichte Eisenblechringe mit einem Durchmesser von 5,4 cm. Der spitzovale vordere Zierteil liegt dabei nicht in der gleichen Achse wie die beiden Endringe, sondern ist um einige Grad nach vorne gekippt.

Wie schon angedeutet, vermuten wir, dass dieses Zierelement auf den hinteren gegabelten Teil der Eschenholzdeichsel aufgeschoben war (Taf. H; J). Dafür spricht die Weite der beiden Endringe, die von Mitte zu Mitte etwa 24 cm auseinander liegen, ebenso wie das Material Eschenholz, das sich vorzüglich biegen lässt. Bei einem Sitz auf der schräg nach oben in den Pferdenacken laufenden Deichsel steht auch der leicht nach vorne geneigte, spitzovale Mittelteil exakt waagegerecht. Der kräftige Eisenteil hätte neben seiner dekorativen Rolle auch einen praktischen Zweck erfüllt, denn er hätte den gegabelten Endteil der Holzdeichsel verstärkt und ein weiteres Aufreißen an der Gabel verhindert.

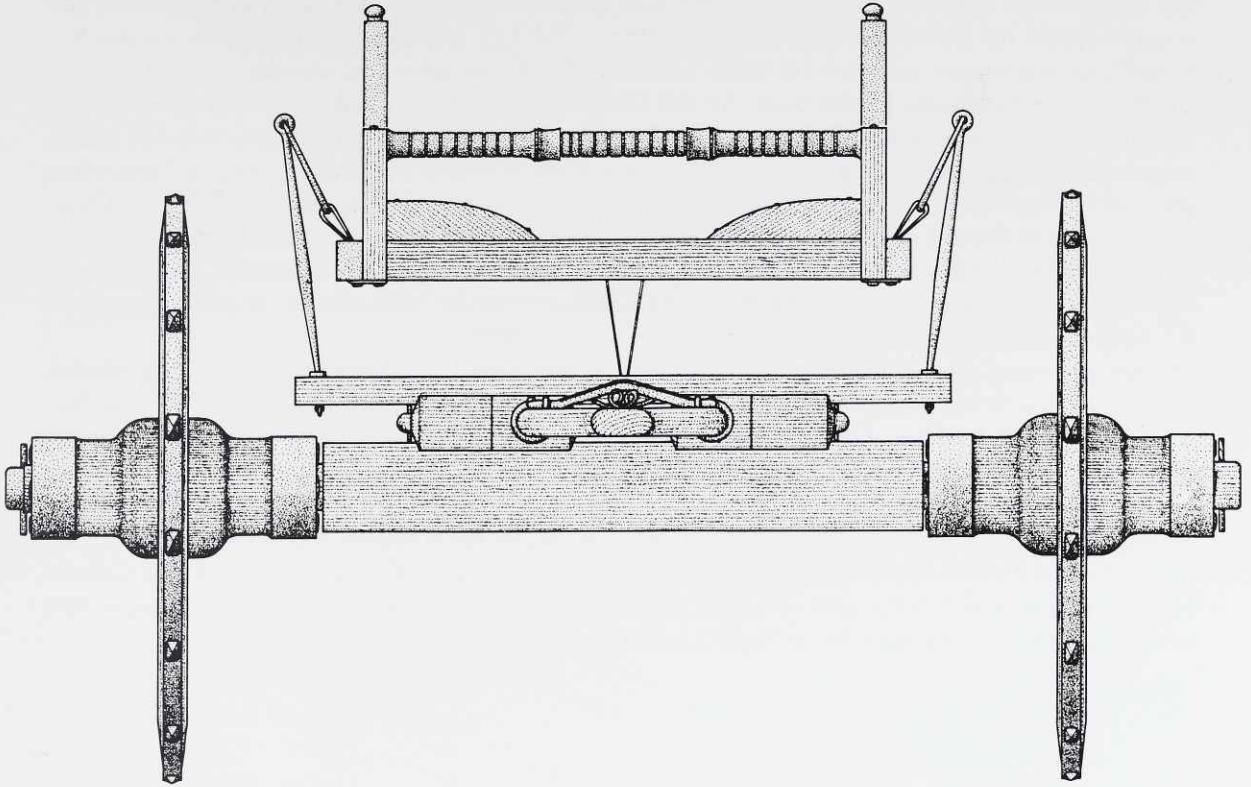


Abb. 25 Diarville »Devant Giblot«, Tumulus 7, Grab 1: Rekonstruktion der Vorderansicht des Wagens. – M = 1:10.

Die oben beschriebenen Metallteile erlauben somit eine weitgehende Rekonstruktion des Wagens aus dem Grab 1 von Diarville (Abb. 25; Taf. H; J). Diese wurde allerdings aus Gründen der Zeitersparnis nicht im Maßstab 1:1 ausgeführt, sondern wir begnügten uns mit Zeichnungen und einem Modell im Maßstab 1:5. Zwar ist vom Unterbau des Wagens, wie Achsen, Wagenbaum und Deichselscharnier, nichts erhalten geblieben, aber die Existenz eines Kipfes sowie die gegabelte Deichsel legen den Verdacht nahe, dass der Wagen von Diarville ganz ähnlich aufgebaut war wie der Wagen von Vix. Der Unterbau (Taf. H) setzte sich demzufolge aus zwei kräftigen Achsen zusammen, die ein Wagenbaum miteinander verband, wobei die Verbindung der Vorderachse mittels eines Reitnagels beweglich und damit lenkbar war. Auf der Vorderachse wurde mittels zweier Zugarme das Deichselscharnier befestigt. Die Deichsel war wie in Vix hinten gegabelt, und hier saß das merkwürdige eiserne Zierelement. Die Räder besaßen, wie in der Hallstattzeit üblich, hölzerne Biegefelgen, auf die der Eisenradreifen heiß aufgezogen und genagelt wurde. Auch die Naben waren mit eisernen Nabenringen und Scheiben ausgestattet. Auf den Achsblöcken saßen, hinten starr und vorne beweglich durch den Reitnagel fixiert, die beiden Kipfe (Abb. 25; Taf. H; J). In die Enden der Kipfe wurden die vier Eisenstützen eingezapft und unten mit einem Ring gesichert. An den ovalen Eisenringen in den Stützen und Riemen wurde der Wagenkasten aufgehängt. Halbrunde hölzerne Annexe an den Enden der Längsseiten des Wagenkastens, die mit Eisenblech verkleidet waren, dienten der Aufnahme der Riemen am Wagenkasten. Um – wie oben schon dargelegt – eine stabile Befestigung des Kastens zu erreichen, wurde der Wagenkasten zusätzlich zu den vier Stützen mittels mehrerer Schnüre bzw. Riemen, die an je zwei Ösen am Wagenkasten befestigt wurden, über den Wagenbaum abgespannt.

Der Wagenkasten bestand aus einem aus Eichenholz hergestellten unteren Rahmen, vier Eckpfosten und einem ebenfalls aus Eichenholz angefertigten Geländer (Taf. I-J). Aus dem Grabplan sowie aus den Restaurierungsergebnissen lässt sich auf Maße von ca. 1,59 x 0,70m schließen, was durchaus zu den von anderen Wagen bekannten Maßen passt. An den Längsseiten wurde die Fläche zwischen Geländer und Rahmen mit einem sehr feinen Geflecht gefüllt. Von diesem umhüllte lange Eisenstifte sowie in Nuten eingesetzte Holzstäbchen gaben dem Geflecht seinen Halt. Während das Geländer an den Längsseiten einen viereckigen Querschnitt besaß, bildeten an der Front- und der Hinterseite profilierte, im Querschnitt runde Holzstäbe den Abschluss des Wagenkastens. Eisenblechbänder verkleideten diese Stange. Eine leicht gewölbte Eckverstärkung, die oben ein Eisenblechband zierte, stabilisierte die ansonsten verzapften Eckverbindungen des Wagenkastens. Die Eckpfosten an der Rückseite des Wagens waren deutlich länger als die an der Vorderseite und mit Eisenblech umhüllt.

Die Restaurierung ergab einen recht tiefen Einblick in viele Details des hallstattzeitlichen Wagenbaues, und es fanden sich hier einige bislang nicht nachweisbare Ziertechniken, wie das Geflecht auf dem Wagenkasten. Der Befund bestätigt auch die Tatsache, dass es in der letzten Stufe der Späthallstattzeit üblich wurde, den Wagenkasten auf Eisenstützen hochzubocken, wie das auch schon am Gefährt aus dem Grab der Fürstin von Vix gezeigt werden konnte. Es fällt auf, dass diese hochgebockten Wagenkästen bevorzugt bei weiblichen Bestattungen wie in Diarville und in Vix auftreten. Auch die »Tomba di Carro« aus Como-Ca'Morta, das Grab aus Grandvillars und das Wagengrab »La Garenne« bei St. Colombe, in denen ähnliche Eisenstützen enthalten waren, ergaben keine typisch männliche Beigaben, so dass es sich durchaus um Frauengräber gehandelt haben könnte.

LITERATUR

Egg, M. u. A. France-Lanord, Der Wagen aus dem Fürstengrab von Vix, Dép. Côte-d'Or, Frankreich. In: Vierrädrige Wagen der Hallstattzeit. Monogr. RGZM 12 (Mainz 1987) 145ff.

Olivier, L., Les tombes à char du Hallstatt récent du groupe

de tumulus de Diarville »Devant Giblot« (Meurthe et Moselle). Arch. Korrb. 21, 1991, 223ff.

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).

MARTIN SCHÖNFELDER

DER SPÄTKELTISCHE WAGEN VON BOÉ

Während aus der Hallstattzeit hauptsächlich vierrädrige Zeremonialwagen bekannt sind, erfolgt in der darauf folgenden Frühlatènezeit (5. /4. Jh. v. Chr.) ein tiefgreifender Wandel. Aus dieser Zeitstufe sind besonders im Gebiet des heutigen Rheinland-Pfalz und in der Champagne reiche Gräber von Männern und Frauen in großer Zahl bekannt, denen zweirädrige Wagen beigegeben wurden. In diesen jüngeren Gräbern mit zweirädrigen Wagen wird bereits um 400 v. Chr. sowohl in sozialer als auch technischer Hinsicht der Weg für die nachfolgenden Jahrhunderte vorgezeichnet. Später, in der jüngeren Latènezeit,