

Das Wagengrab von Gransdorf (Kreis Wittlich)

VON

REINHARD SCHINDLER

Die Grabhügelfelder in den ausgedehnten Waldungen der Eifel und des Hunsrücks sind ein wichtiges Quellenreservoir für die Vorgeschichtsforschung des Mosellandes. Sie in ihrem Bestand so zahlreich wie möglich zu erhalten, ist ein vorrangiges Ziel der archäologischen Denkmalpflege. Nur dort, wo ihnen die Gefahr der Vernichtung droht, werden sie zur Sicherstellung ihres Inhalts ausgegraben. Dies trifft auch für den Teil einer Gräbergruppe in Gransdorf zu, die durch Beackerung im Laufe von zwei Generationen so stark einnivelliert worden ist, daß der Totalverlust und die restlose Vernichtung ihres Inhalts unmittelbar bevorstand. Über diese an der Landstraße zwischen Spangdahlem und Schwarzenborn gelegenen Grabhügel existiert ein erster Bericht aus dem Jahre 1938 in den Fundakten. Dehn zählte damals insgesamt 16 Hügel und brachte in Erfahrung, daß 12 von ihnen in den zwanziger Jahren bei Umwandlung des Geländes in Ackerland unter den Pflug gerieten und innerhalb von zehn Jahren fast bis zur Unkenntlichkeit abgeflacht wurden. Im Wald wurden damals vier Hügel gezählt. Im Zuge der Landstraße waren noch alte Wegehohlen zu bemerken¹. Ein Hinweis von F. Badry aus dem Jahre 1959 macht auf den inzwischen eingetretenen weiteren Substanzverlust aufmerksam². An einigen erhöhten Stellen im Acker waren ausgepflügte Steine, Scherben und Holzkohle beobachtet worden. Zwei von den Hügeln (wohl die Nr. 22 und 23 unseres Planes, Abb. 1) waren bei Verbreiterung der Bundesstraße im Jahre 1957 durchschnitten worden. Dabei hatte man Aschespuren beobachtet. Im Dezember 1967 wurde die Gruppe von Karl-Heinz Koch im Zuge der Denkmälererfassung für eine Polizeischutzkarte des Regierungsbezirks Trier vermessen. Dabei stellte sich heraus, daß zu den im freien Ackerland befindlichen Gräbern sechs weitere hinzukommen, die im östlich anschließenden, früher dicht bestandenen und jetzt ausgelichteten Walde liegen. Auch von den im beackerten Gelände nachweisbaren Hügeln waren einige vorher nicht erkannt worden, so daß sich die Gruppe nach den neuen Feststellungen auf insgesamt 24 Gräber erhöht.

Da oberflächlich aufgelesene Scherben im Umkreis der am stärksten abgepflügten Hügel bereits den hohen Zerstörungsgrad andeuteten, dem diese Gräber ausgesetzt waren, wurde in der Zeit vom 9. Oktober bis 13. November 1968 eine vorsorgliche Untersuchung der Gräber Nr. 6, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22 und 23 in die Wege geleitet (Abb. 1). Die Untersuchung weiterer im Ackerland fast gänzlich einnivellierter Hügel — es sind die Nr. 7, 9, 18, 19, 21 und 24 —

¹ Trierer Zeitschr. 14, 1939, 232: Im Jahresbericht 1938 ist von etwa 15 Grabhügeln in den vor Jahren gerodeten Waldstücken 4 und 6 im „Gransdorfer Büsch“ die Rede.

² Trierer Zeitschr. 27, 1964, 218.

mußte wegen der bereits erfolgten Einsaat zurückgestellt werden. Die Durchführung der Grabungen einschließlich aller notwendigen Meß- und Zeichenarbeiten besorgte Karl-Heinz Koch. Viele Fragen des problemreichen Grabungsbefundes, vor allem von Grab 17, wurden in fruchtbarem Gedankenaustausch zwischen Karl-Heinz Koch, A. Haffner und dem Verfasser erörtert. Die Röntgen-

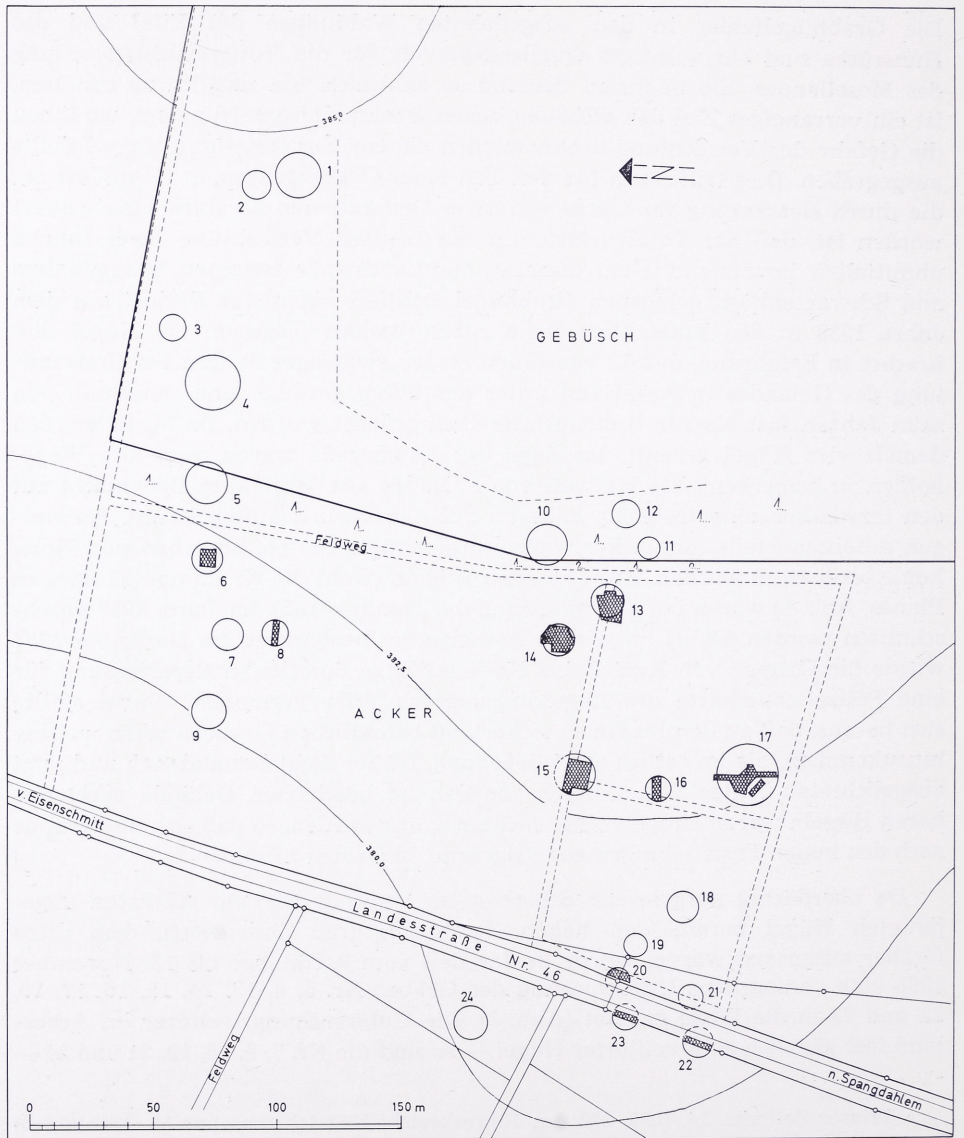


Abb. 1 Gransdorf, Situationsplan der Grabhügel im Gransdorfer Büsch

aufnahmen der stark verrosteten Eisenobjekte besorgte dankenswerterweise Dietrich Ankner vom Römisch-Germanischen Zentralmuseum Mainz. Weitere Röntgenbilder fertigte Rolf Wihr an, er restaurierte, soweit möglich, einige von den Wagenteilen.

Hügel 6 (Abb. 2)

Dm. 12 m, H. 0,2 m.

Der hohe Grad der Abflachung ließ nur noch Sondierungen in Form einer Flächenabdeckung von $3 \times 2,50$ m zu, in deren Mitte zur stratigraphischen Kontrolle ein N—S orientierter Profilstege stehen blieb. Eine mit Holzkohlen durchsetzte ca. $0,70 \times 0,40$ m große Verfärbung teilte sich beim Tieferschürfen in zwei kleine, unregelmäßig gerundete Gruben. Grube A enthielt Leichenbrand, Grube B desgleichen (jedoch etwas weniger zahlreich) und einen Eisenrest, vermutlich von einer Fibel. Die Trennung der beiden Gruben ist möglicherweise nur zufallsbedingt. Im Westteil der Untersuchungsfläche lagen in lockerer Lehmerde Scherben eines dickwandigen Gefäßes. Unweit südlich der beiden Fundstellen zeichnete sich im gewachsenen Boden eine mit Holzkohle und verbrannten Keramikresten vermischte, unregelmäßige Feuerstelle von $1,30 \times 0,80$ m und 0,10 m Dicke ab.

Stark zermürbte Knochenasche; — Eisenrest, vielleicht geknickter Bügel einer drahtförmigen Fibel, 4,2 cm lang; — Scherben von vermutlich zwei Tongefäßen, davon eine einem dickwandigen, rotbraunen Topf mit rauhwandiger Oberfläche und verkohlten Speiseresten an der Innenwandung angehörend (Inv.-Nr. 68, 500—501).

Hügel 8

Dm. 11 m, H. 0,2 m.

Der in O-W-Richtung angelegte, 3 m breite Suchschnitt erbrachte kein eindeutiges Ergebnis. Der im Profil sichtbare, aufgeschüttete Lehmboden ließ ohne erkennliche Bestattungsreste die Frage offen, ob wir es mit einer Grabanlage zu tun haben.

Hügel 13

Dm. 13 m, H. 0,3 m.

Ein über die Mitte des Hügels führender Ackerweg und tiefgehende Ackerfurchen im nördlichen Drittel hatten diesen Hügel stark mitgenommen. Eine Entwässerungsleitung und ein Drainagegraben hatten weitere Zerstörungen verursacht. So war die im Quadratmeterverfahren durchgeführte Untersuchung lediglich im südwestlichen Sektor fündig. Es ergaben sich Reste einer 0,52 m tiefen Feuergrube an der westlichen Hügelperipherie, deren Einfüllung aus waagrecht geschichteter Holzkohle und grün-gelblichem tonhaltigem Lehm bestand, ca. 1 m östlich hiervon stand im gewachsenen Boden ein mit Leichenbrand gefülltes Tongefäß.

Aus Scherben zusammengesetztes und ergänztes Tongefäß mit Schulterabsatz und eingezogenem, zylindrischem Hals, Rand leicht ausschwingend (Abb. 3), 10:21,4:15:24 cm; — Scherben einiger rötlicher und braungrauer vorgeschichtlicher Gefäße mit rauher Oberfläche. Rand eines mittelgroßen Topfes mit zylindrischem Oberteil, leicht abgesetztem Rand und dünn auslaufender Randlippe, Tupfen am oberen Innenrand; — im Feuer gehärtete Lehmklumpen und Holzkohlenreste aus der Feuerstelle; — Häufchen harter Leichenbrand (Inv.-Nr. 68, 503—506).

Hügel 14 (Abb. 2)

Dm. 12 m, H. 0,3 m.

Auf der Oberfläche des stark verflachten Hügels waren bereits 1967 verschleppte Scherben aufgelesen worden, ein zunächst 2 m breiter, über die ehemalige Hügelmitte

verlaufender N-S-Schnitt wurde auf $4,50 \times 3,50$ m erweitert. Die ziemlich zentral gelegene, in den gewachsenen Boden etwas mehr als 0,30 m eingetiefte N-S-orientierte Grabgrube von $2,14 \times 0,80$ m barg in der Füllerde etwas Leichenbrand und einige vorgeschichtliche Scherbenreste. Unmittelbar südwestlich von der Grabgrube traten dicht nebeneinander zwei Feuerstellen zutage, von denen die eine vorgeschichtliche, die andere römische Scherben enthielt. Der vorgeschichtliche, offensichtlich zum Grab gehörige Feuerplatz lag um 0,10 bis 0,15 m tiefer als der römische, der in den ursprünglich ziemlich flachen Hügel eingetieft worden sein muß. Eine starke Holzkohlenlage im vorgeschichtlichen Grubenbereich deutet auf verkohlte Balkenreste. Eine länglich-ovale Ansammlung von Leichenbrand wurde 0,50 m südlich des zentralen Grabgrubenrandes in isolierter Lage beobachtet.

Schwarzgraue und rotbraune vorgeschichtliche Scherben; — Stück eines dickwandigen, graubelgischen Tellers (Abb. 3) mit schräg aufsteigender Wandung und verdickter Randlippe, H. 8 cm, Bodendm. ca. 20 cm; — stark zermürbter Leichenbrand (Inv.-Nr. 68, 507—509).

Hügel 15 (Abb. 2)

Dm. 16,50 m, H. 0,8 m.

Der nördliche Teil dieser noch relativ gut erhaltenen Anlage war durch die Beackerung annähernd verschwunden. Zwei Wege, der eine in O-W-Richtung, der zweite von Süden kommend, überlagern in T-Form den Hügel. Mit Hilfe von vier ost-westlich angelegten Suchschnitten, zwischen denen jeweils Profilstege stehenblieben, wurde die zentrale, von einer in nord-südlicher Richtung eingeschnittenen Wasserleitung zum Glück nicht gestörten Grabgrube ermittelt. Sie war ONO—WSW orientiert und bei einer Ausdehnung von $1,27 \times 3,05$ m etwa 0,4 m in den feststehenden, lehmigen Untergrund eingegraben. Die Breite verjüngte sich bis zur Sohle auf 0,60 bis 0,45 m. Im westlichen Grubendrittel stand auf der Grubensohle ein vollständig erhaltenes Tongefäß. In der Grubenfüllung wurden einige Scherben geborgen.

1,80 m vom nordwestlichen Grabgrubenrand befand sich, auf dem gewachsenen Boden aufliegend, eine aus Sandsteinplatten sorgfältig gelegte Feuerstelle, aus deren Nähe eine größere Anzahl vorgeschichtlicher Scherben stammen. Ein beilartig bearbeiteter Stein lag unweit davon. Westlich der zentralen Grabgrube war die alte Oberfläche sehr fest und mit Holzkohlen und Topfscherben vermischt. Südlich von der Grabgrube, in Streulage, fanden sich eine Tonperle und ein bearbeiteter Stein. Bei Anlage des erwähnten Drainagegrabens ist möglicherweise eine römische Fundstelle (Grab oder Feuerplatz) angeschnitten worden, wie sich aus den römischen Scherben im Füllboden erschließen läßt.

Kleiner doppelkonischer Topf mit gerundetem Umbruch und schwach abgesetztem Rand, Oberfläche geglättet und mit Röteln gefärbt (Abb. 3,1), $5,5:14:13:17,8$ cm, aus zwei Stücken zusammengeklebt; — einige gehärtete Lehmbröckchen und Scherben vorgeschichtlicher Gefäße, darunter der Rand einer rötlich-grauen Kuppe mit eingezogenem Rand (Abb. 3,4) und eines rötlich-braunen Topfes mit konischem Oberteil ohne ausgebildete Randlippe (Abb. 3,5); — größere Anzahl rötlicher und graubrauner, meist dick- und rauhwandiger Scherben, zwei Bodenansätze, zwei Randstücke von flachen Schalen, davon einer mit abgeknickter Wandung (Abb. 3,3), der andere mit gleichmäßig gerundetem Profil und eingezogener Mündung; — gelbtonige, graue, braune und rötliche, rau- und dickwandige Scherben, ein starker Bodenansatz, ein rötliches Wandstück mit Tupfen; — Anzahl Scherben von mehreren dick- und dünnwandigen rauhen Gefäßen verschiedener Färbung; — Rand eines glattwandigen, grauen Gefäßes (Abb. 3,6); — ausladender Rand eines gelbgrauen, rau- und dünnwandigen Gefäßes (Abb. 3,7); — gelbe tongrundige römische Scherben eines Krugrandes mit ziemlich weit ausladendem, geschwungenem Rand, der außen einmal abgetreppelt ist (Abb. 3,2); — grauwandige, römische Bodenscherben mit Standing; — kleine halbkugelige Tonperle mit eingezogener Basis und sehr kleinem, 2 mm starkem Loch, $2,2:1,5$ cm; — Spiel- oder Glättstein mit schöner, weißer Ober-

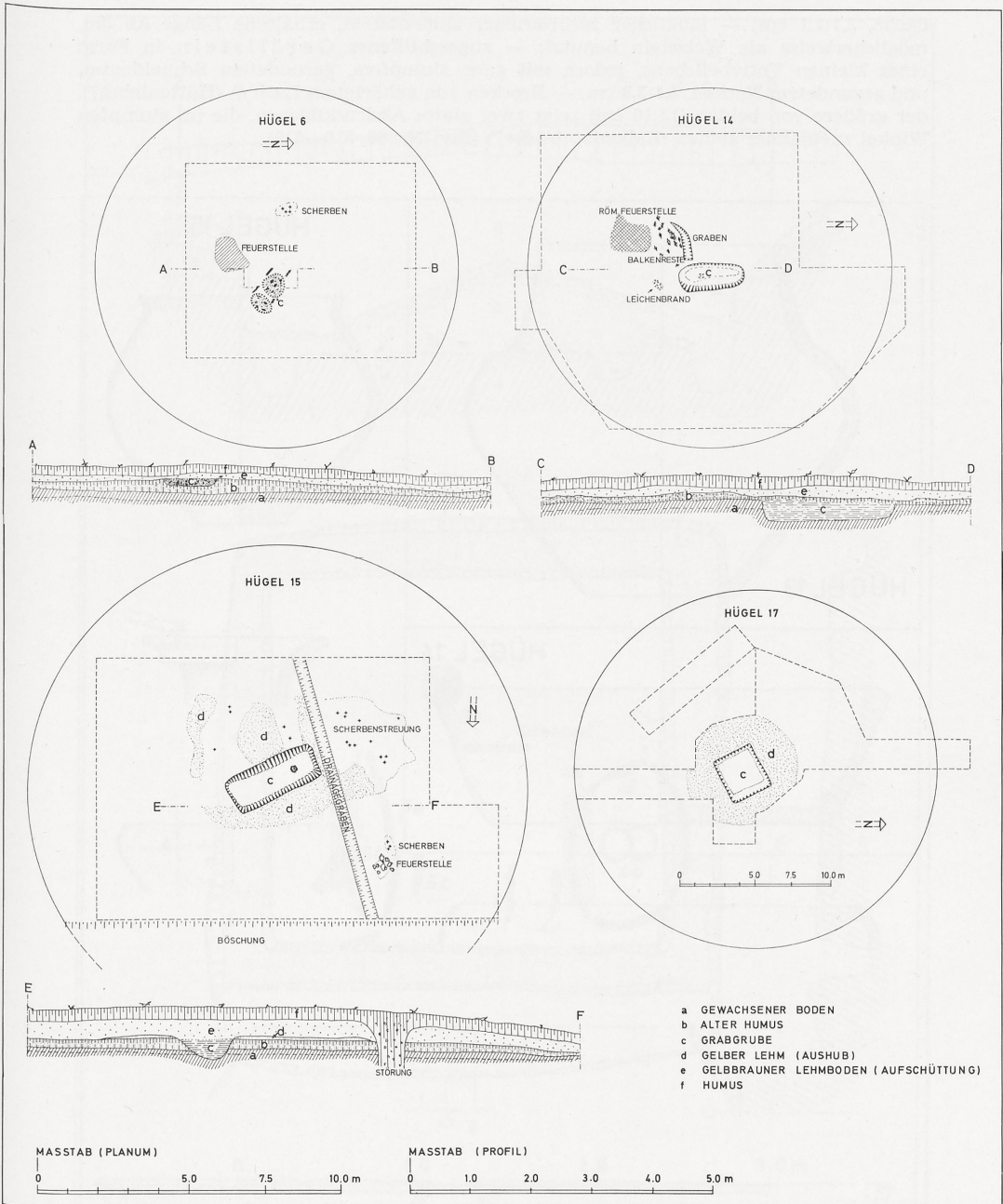


Abb. 2 Gransdorf, Grabungspläne der Grabhügel Nr. 6, 14, 15 und 17

fläche, 2,7:1,1 cm; — länglicher zerbrochener Quarzitstein, erhaltene Länge 9,5 cm, möglicherweise als Wetzstein benutzt; — zugeschliffener Geröllstein in Form eines kleinen Motivbeilchens, jedoch mit ganz stumpfem, gerundetem Schneidenteil und gerundetem Nacken, 5,1:3,3 cm; — Brocken von gehärtetem L e h m (Hüttenlehm?), der größere von beiden (12:10 cm) zeigt zwei glatte Abdruckflächen, die im stumpfen Winkel zueinander stehen (Balkenabdrücke?) (Inv.-Nr. 68, 510—519).

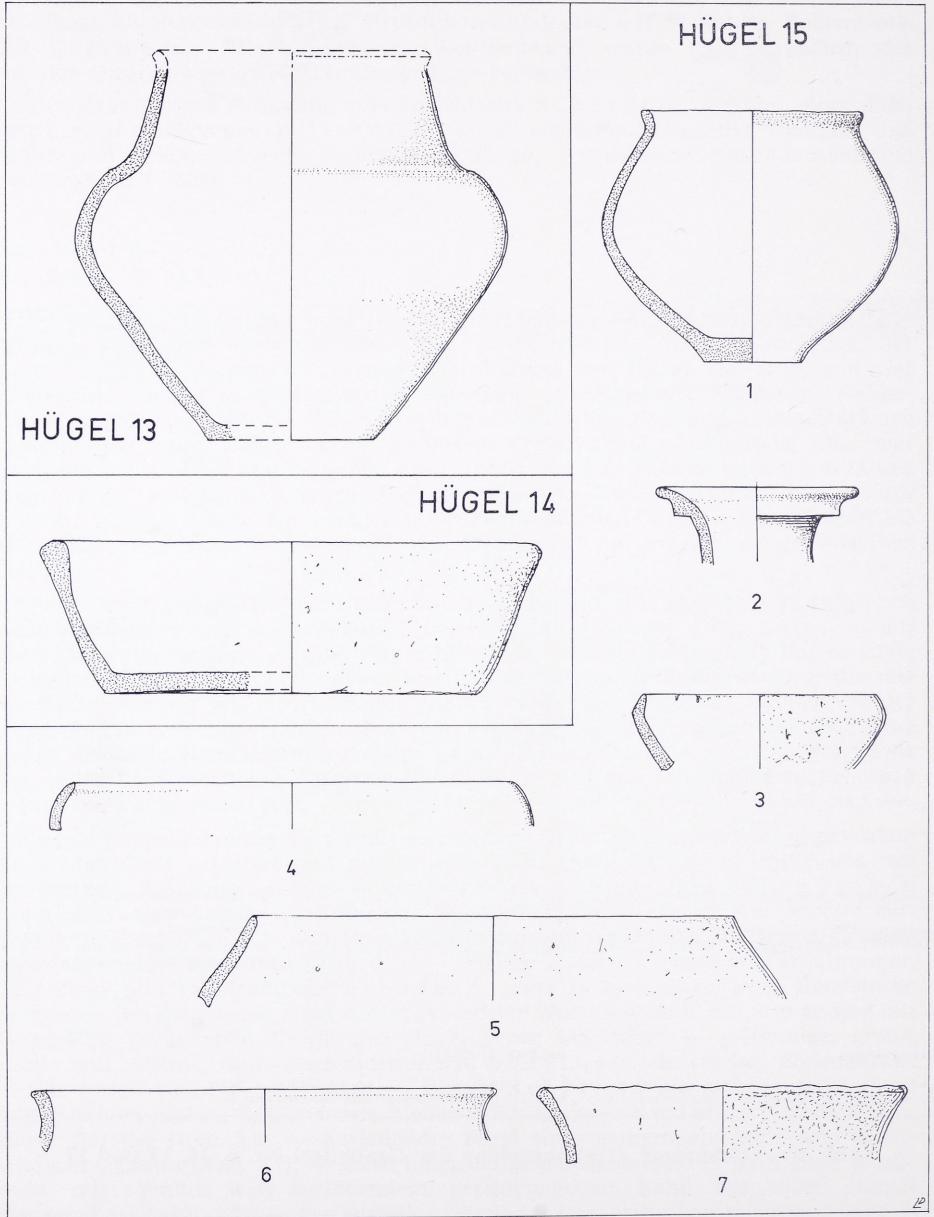


Abb. 3 Gransdorf, Funde aus den Grabhügeln 13—15

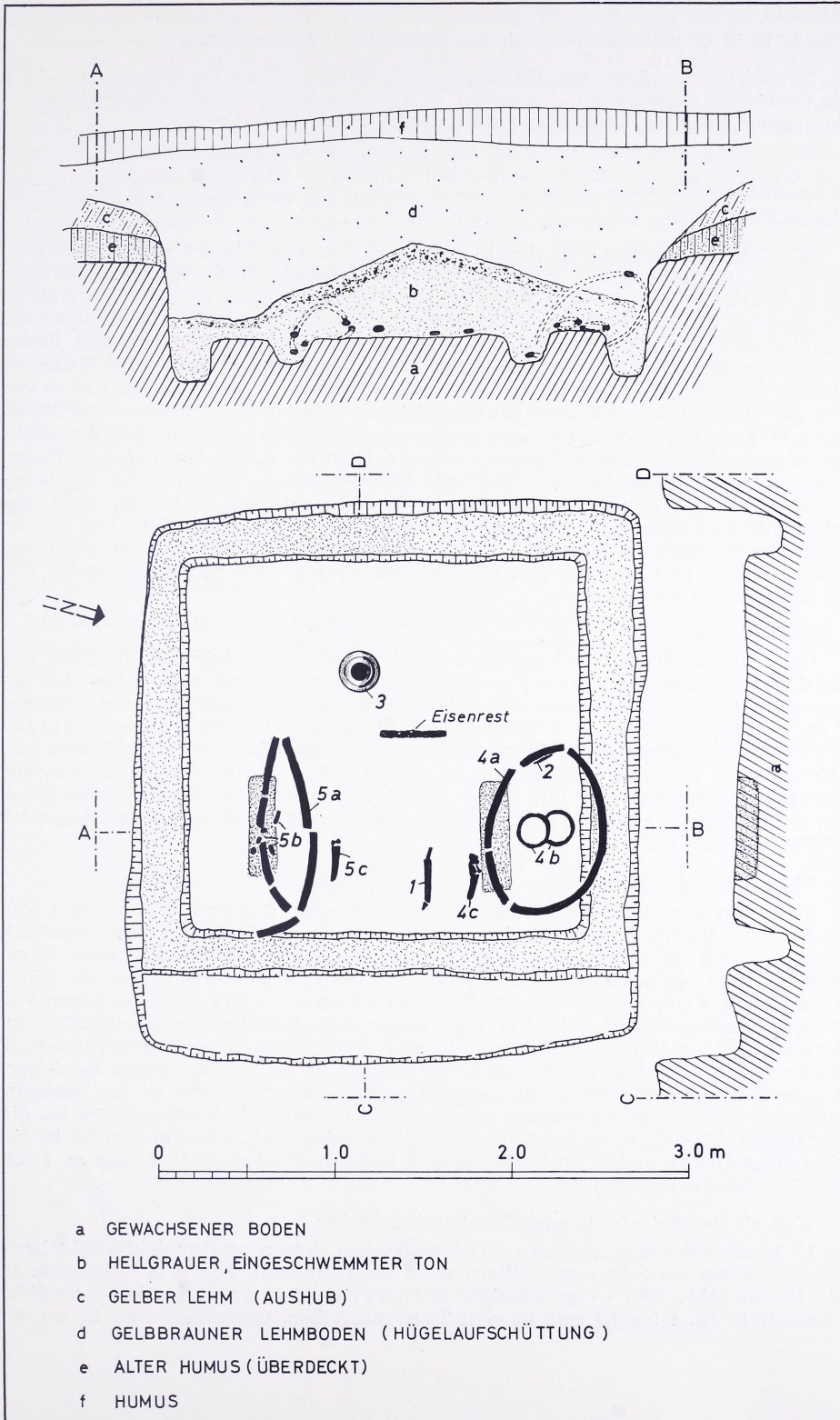


Abb. 4 Gransdorf, Grundriß und Profile der Kammer des Wagengrabes Hügel Nr. 17

Hügel 16

Dm. 9,5 m, H. 0,2 m, an der Westseite von einem Feldweg geschnitten.

Obwohl 1938 von Dehn und Hussong bei offenbar noch besserem Erhaltungszustand als Grabhügel angesprochen, ließen sich in dem 3 m breiten, ost-westlich angelegten Suchschnitt keinerlei Bestattungsspuren oder Verfärbungen erkennen.

Hügel 17 (Abb. 2 und 4)

Dm. 24 m, H. 0,8 m.

Die Lage der Ausgrabungsschnitte ergibt sich aus Abb. 2. Die zentrale, SW—NO-orientierte Grabgrube von 3,00×3,20 m zeigte unterschiedliche Eintiefungen. Eine 0,2 m breite, 0,25 m unter die Grabgrubensole reichende Rinne an allen vier Außenrändern der Grabgrube war zur Aufnahme der Pfosten und Bohlen einer hölzernen Grabkammer bestimmt. Spuren des in die Tiefe gesunkenen Satteldaches dieser Kammer zeichneten sich im Profil durch deutliche Verfärbungen der inneren Kammerfüllung ab (Abb. 4). Zwei weitere, knapp 0,20 m eingetiefte, jeweils etwa 0,30 m von den äußeren NO-SW-Gräbchen entfernte Rinnen dienten zur Aufnahme der Räder eines Wagens. Der übrige, 0,80 m unter der alten Oberfläche gelegene Teil der Grabgrube war mit sehr festem Ton, wohl einer Art Estrich belegt. Der auf dem Wagen aufgebahrte Tote war NO-SW orientiert, die Wagenräder standen nahe der nord-östlichen Kammerwand. Zwischen den verbogenen eisernen Radreifen lagen Beschlagteile und Radnaben, dicht neben den Rädern je ein Eisenstück. Das eiserne Kurzschwert wurde im Zwischenraum zwischen den beiden Eisenteilen vorgefunden; weitere Eisen- und Holzteile und die Scherben einer großen Tonflasche fanden sich im anderen Teil der Kammer.

Grabbeigaben:

Gebogenes, eisernes *Hiebmesser*, in drei Teile zerbrochen; am Übergang von Griff und Schneide sitzt ein ca. 1 cm breites Blechband, das den oberen Abschluß der aus organischem Stoff bestehenden Dolchscheide bildete: Länge 33,5 cm, Grifflänge 7 cm (Abb. 6,1); — Tülle und Unterteil vom Blatt einer eisernen *Lanzenspitze*, unmittelbar am Radreifenbeschlag anhaftend, erhaltene Länge 8,5 cm, Tüllendm. 2 cm (Abb. 6,2); — graubraune, geglättete unsymmetrisch geformte *Tonflasche*, aus Scherben zusammengesetzt, mit hohem zylindrischem Hals und ausbiegendem Rand, am tiefliegenden Halsansatz ist das Gefäß dicht über der Schulter leicht eingedellt, 6,8:29,8:31,4:10:27 cm (Abb. 5,1).

Wagenbestandteile im Bereich des nördlichen Rades:

Stark verrostetes gerades *Stabeisen* von rundem Querschnitt (Dm. ca. 1 cm), in der Mitte verdickt, ein Ende abgebrochen, am anderen Ende von Rost überdeckt, eine Öse und ein zurückgebogener, gabelförmiger Haken, erhaltene Länge 22 cm (wie Abb. 6,5); — eis. *Nagel* mit flachem Kopf, Spitze abgebrochen, erhaltene Länge 3,9 cm (Abb. 6,4); — stark verrosteter *Radnabenbeschlag* aus Stabeisen von D-förmigem Querschnitt (1,4:0,8 cm); — desgleichen, Stabeisenquerschnitt 1,2:2 cm, Ringdm. 14,3 bis 16 cm (Abb. 6,7); — in zehn Teile zerbrochener, stark verrosteter *Radreifenbeschlag* aus 1 bis 1,2 cm dickem, 2,5 bis 2,7 cm breitem Bandeisen, das an der Felgenseite gerade, an der Außenseite leicht abgerundet ist. Im Röntgenbild erscheinen in unregelmäßigen Abständen 1:0,6 cm große Vierkantlöcher für die Nagelung (Abb. 6,6); — an Nr. 4 des Radreifenbeschlagbruchstückes angerostet ist ein eiserner *Achsen splint* mit Ringöse und leicht verdicktem Ende, Länge ca. 7 cm, Ringösendm. 3 cm (Abb. 6,3).

Wagenbestandteile im Bereich des südlichen Rades:

12 Bruchstücke von zwei *Radnabenbeschlägen* aus ungleichmäßig breit geschmiedetem Bandeisen mit Mittelrippe, 2 bis 3 cm breit, 0,6 cm dick, Ringdm. 14 bis 15 cm (Abb. 6,9); — geradliniges *Rundstabeisen*, in der Mitte verdickt (Querschnitt ca. 1 bis 1,7 cm), in zwei Teile zerbrochen, Gesamtlänge ca. 27 cm, an

beiden Enden eine Ringöse von ca. 2,8 cm äußerem Dm., in einer Öse steckt eine zurückgebogene, gabelförmige Zwinge, die mit einer Sperre im Holz verankert war (Abb. 6,5a); — in 12 Teile zerbrochener, stark verrosteter Radreifenbeschlag aus 1,6 cm dickem und 3,2 cm breitem Bandeisen, Felgenseite glatt, Außenseite leicht gewölbt und an den Kanten gerundet; an einem Teil hafteten Reste des angerosteten bandförmigen Nabenringes. Im Röntgenbild folgende Vernagelungslöcher: zweimal vierkantig mit 0,9:0,4 und 0,6:0,4 cm, einmal oval von 0,8:0,5 cm. Abstände der Vernagelung unbestimmt (Abb. 6,8); — 14 Bruchstücke eines kleinen eisernen Zubehörs aus dünnerem rundstabigem Eisen mit spitz auslaufendem Ende, Funktion unbekannt; — zerbrochener eisener Achsensplint mit Ringöse, das der Öse entgegengesetzte Ende ist abgebrochen, erhaltene Länge ca. 6,2 cm; — Eisen- und Holzreste, wegen der Querlage zu den Wagenrädern vermutlich zum Wagenkasten gehörig; — größere Anzahl vorgeschichtlicher Siedlungskeramik aus dem Hügelaufwurf und aus der Grabgrubenfüllung, darunter verschiedene Randstücke (Abb. 5,2—5); — zwei Batzen gehärteten Lehms von der Grabgrubensohle; — Bruchstück eines Mahlsteins aus kristallinem Gestein (Inv.-Nr. 68, 520—532).

Hügel 20

ist wahrscheinlich beim Ausbau der Landstraße Nr. 46 zerstört worden. Am Rande der Straßenböschung war nur noch die leichte Erhebung des östlichen Hügelsegmentes erkennbar. In der 0,40 m hohen Aufschüttung fand sich ein Scherbenrest. Zwei kleine vorgeschichtliche Scherben (Inv.-Nr. 68, 533).

Hügel 22

Dm. 13 bis 15 m, H. 0,30 m.

Die östliche Hälfte dieses Hügels wurde beim Straßenbau entfernt, in der Straßenböschung war 1967 Leichenbrand beobachtet worden. Bei einem Suchschnitt in dem

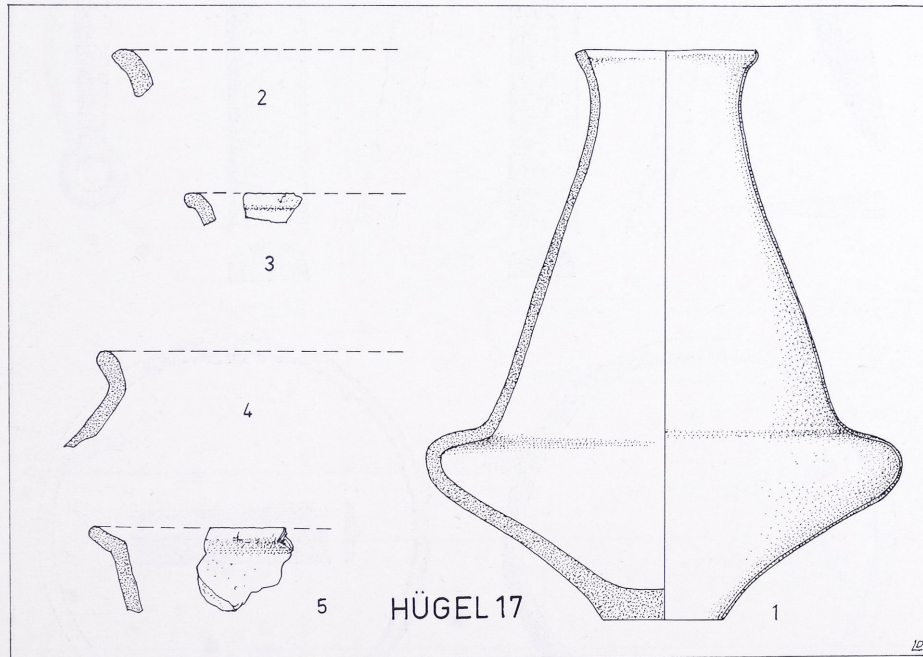


Abb. 5 Gransdorf, Keramik aus Wagengrab Hügel Nr. 17

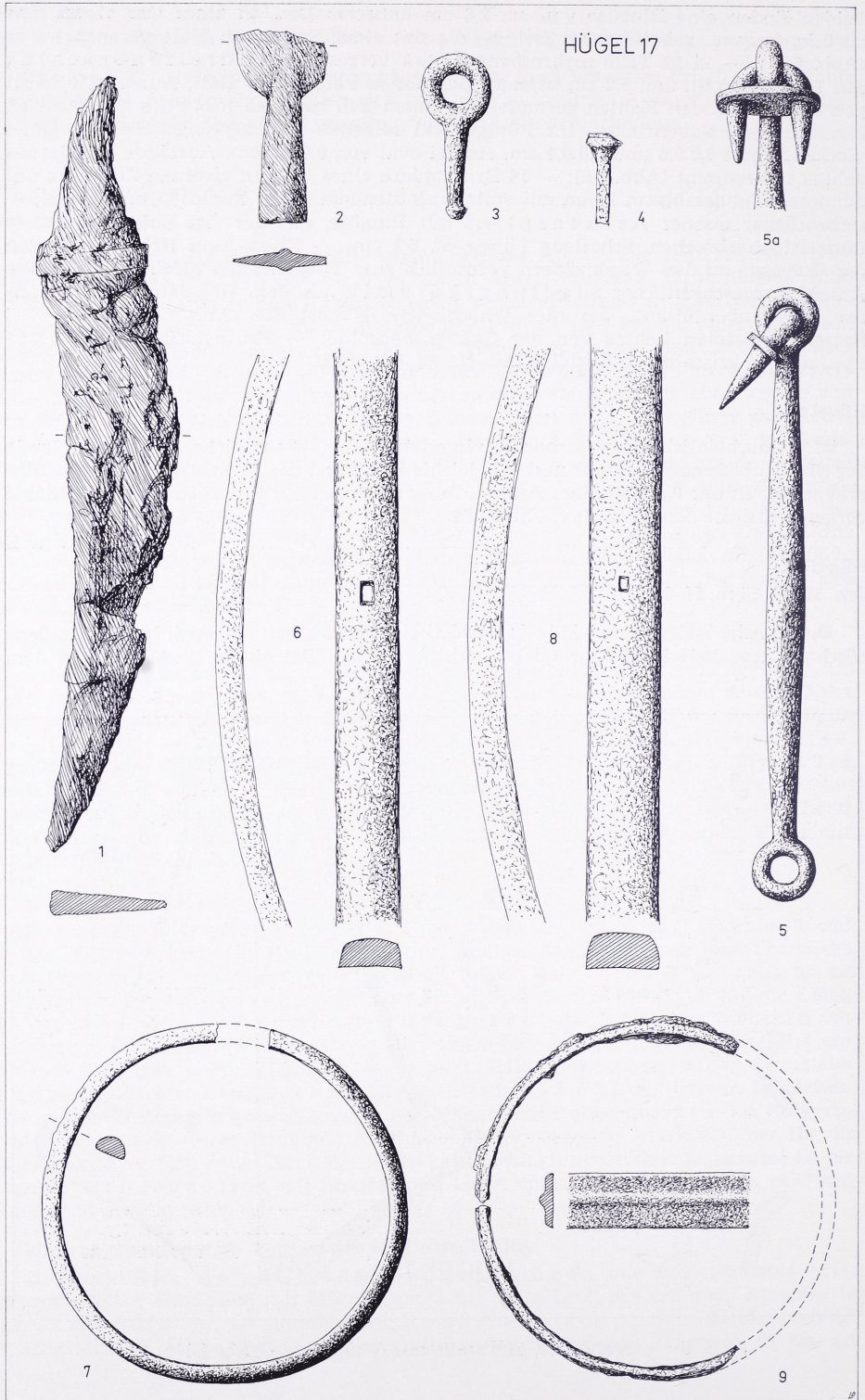


Abb. 6 Eisenfunde aus Wagengrab Hügel Nr. 17

nicht erhaltenen Teil lag in 0,30 m Tiefe ein kompaktes Häufchen Leichenbrand und eine Eisenfibel, daneben einige Scherben verschiedener Gefäße.

4,30 m nördlich davon befand sich eine römische Nachbestattung, bestehend aus einer Urne mit Leichenbrand, darunter ein Teller, daneben ein Beigefäß und verbrannte Glasreste.

Stark zerkleinerter, mit Lehm Boden verkitteter Leichenbrand; — Rest einer drahtförmigen Eisenfibel mit geknicktem Bügel, erhaltene Länge 6 cm (Abb. 7,2); — hellgrauer tongrundiger rundbauchiger Topf mit S-förmigem Randprofil und zwei Horizontalrillen dicht unter dem Rand, aus Scherben zusammengesetzt (Typ Hofheim 87 A, claudisch-vespasianisch), 11:25,5:19,2:27,4 cm (Abb. 7,1); — hellgrauer tongrundiger Teller mit Standring und leicht eingewölbtem inneren Boden, Standringdm. 12 cm; 17,5:4,6:22,7:23,4 cm (Abb. 7,3); — vorrömische Scherben, dabei Stück eines Topfdeckels und Randstück mit verdickter Außenlippe (Abb. 7,4 und 5) (Inv.-Nr. 68, 533—535).

Hügel 23

beim Straßenbau erheblich zerstört und daher in den Maßen nur ungenau zu bestimmen, erbrachte in einem Suchschnitt im westlichen Hügelteil nur zwei Scherben. Ein Topfrand war 1967 oberflächlich aufgelesen worden.

Zwei schwarzgraue vorgeschichtliche Scherben.

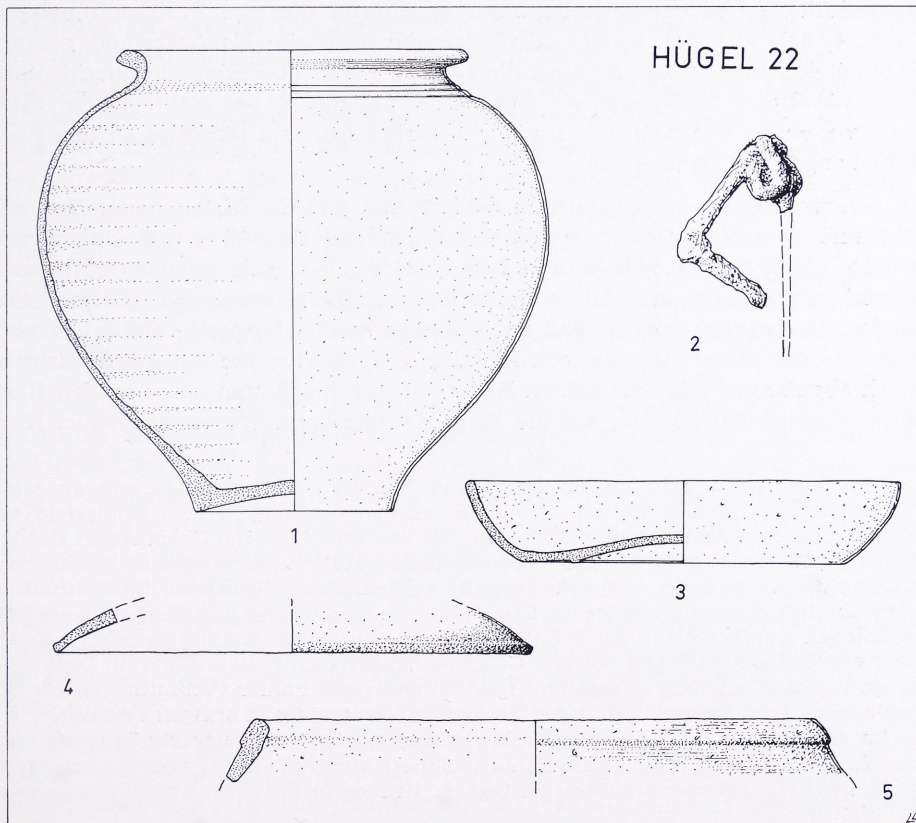


Abb. 7 Gransdorf, Funde aus Grabhügel Nr. 22

Das Wagengrab Nr. 17 gehört neben dem nicht ausgegrabenen Hügel Nr. 4 zu den umfang- und höhenmäßig größten Gräbern der Gransdorfer Gruppe. Die annähernd quadratische Grabgrube mit ihren randlichen Fundamentgräbchen für den Einbau der hölzernen Kammer enthielt hinreichend Spuren von verwestem Holz. Karl-Heinz Koch hielt im Profilschnitt (Abb. 4) eine wichtige Beobachtung fest, die auf ein sattelförmiges Dach der Grabkammer schließen läßt. Eine plausible Erklärung für diesen an sich ungewöhnlichen Verfärbungsbefund ist nur dann möglich, wenn man ein vorzeitiges Abfaulen der oberen Kammerwände und das allmähliche Tiefersinken des von den Wänden losgelösten Daches annimmt. Die Grabgrube zeigt an der Nordostseite eine etwa 50 cm große Erweiterung, die sich im Profil (Abb. 4) als schwache Stufe abzeichnet. Wo die Deichsel untergebracht war, ist an den Gräbern dieses Typs schwer auszumachen. Der stufenartige Absatz ist möglicherweise als Auflage für die vermutlich gebogene Deichsel gedacht, deren Ende in die Hügelauftschüttung zu liegen käme. Dies ist jedoch eine sehr vage Vermutung³. Der mit einer Art Lehmestrich verfestigte Kammerboden hatte zwei parallel liegende Eintiefungen von zirka 0,50 m Länge, die zur Aufnahme der Wagenräder bestimmt waren. Aus ihrem Abstand voneinander ergibt sich die Spurweite des Wagens mit 1,30 m. Während der an der Südseite befindliche, zusammengeknickte Radreifenbeschlag noch annähernd die alte Position innehatte (Abb. 4, 5a), war der andere schräg an die nördliche Kammerwand gekippt (Abb. 4, 4a). Demzufolge ist auch die Lage der Nabenbeschläge unterschiedlich. Beim nördlichen Rad liegen sie dicht nebeneinander (Abb. 4, 4b). An der Südseite waren sie von oben her zerdrückt, zerbrochen und teilweise an den Radreifen angerostet (Abb. 4, 5b).

Schon während der Grabungen fiel uns auf, daß die Räder, deren Dm. mit 84,2 und 88 cm⁴ gemessen wurden, verschiedene Beschläge und Nabenringe hatten (Abb. 6,6—9). Eines der Räder wird also nach einem Unfall ausgewechselt worden sein. Die unterschiedliche Dicke der beiden Gransdorfer Reifen kommt wohl daher, daß der dünnere bereits länger in Gebrauch war, während der dickere an dem offensichtlich ausgewechselten Rade noch nicht so stark abgefahren war. Bei beiden Rädern waren die Reifen, ohne an den Rändern umgebördelt zu sein, auf die Felgen aufgenagelt. Wegen des hohen Kor-

³ Möglicherweise geht die im Saar- und Moselraum beheimatete und an zahlreichen archäologischen Stätten — so z. B. an den Grabhügeln vom Königsfeld bei Rascheid oder an dem bekannten Fürstengrab von Dörth (A. von Cohausen in Bonner Jahrb. 18, 1952, 59) haftende Sage von der goldenen Kutsche, deren eiserne Deichsel ein Hahn ausscharen kann, auf den Umstand zurück, daß gelegentlich die Deichsel in Wagenbestattungen dicht unter die Oberfläche des Grabhügels zu stehen kam, wo ihre metallenen Kopfbeschläge durch Zufall entdeckt wurden. A. Kolling hat die im Saarland vorkommenden Sagen von der Goldenen Kutsche im 9. Ber. d. Staatl. Denkmalpflege im Saarland 1962, 28 zusammengestellt und sie auf einer Verbreitungskarte mit den bekannten Wagengräbern des Hunsrücks in Verbindung zu bringen versucht.

Im Wagengrab von Livry-sur-Vesle (Marne) existiert eine unserer Erdstufe entsprechende Auflage für die Deichsel, nur daß diese innerhalb der Grabgrube entgegengesetzt zur Gransdorfer orientiert ist (vgl. A. Brisson in Bul. Soc. Arch. Champenoise 50, 1957, 3).

⁴ Die unterschiedlichen Maße resultieren aus der extremen Verzerrung des größer erscheinenden, ursprünglich aber wohl ebenfalls 84,2 cm messenden Radreifens.

rosionsgrades und der vielen Bruchstellen ließen sich exakte Maße für die Vernagelungsabstände nicht gewinnen.

Die beiden aus Rundstabeisen geformten Vorrichtungen (Abb. 4, 4c und 5c), die nach bisheriger Auffassung als Zugstränge dienten, befanden sich jeweils neben den Rädern und in Achsenähe. Ihre Anbringung an der Achse oder an einem zusätzlichen Achsenbalken erfolgte mittels einer am jeweiligen Strangende angebrachten, nur im Röntgenbild erkennbaren Ringöse mit eingehängter Zwinde oder gabelförmiger Klammer, deren freie Enden mittels einer Sperre vermutlich im Holz verankert waren. Nur mit großer Mühe gelang es L. Dahm, aus den stark verrosteten Originalstücken unter Hinzuziehung der Abbildungen des Wagengrabes von Armsheim (G. Behrens, Bodenerkunden aus Rheinhessen I, Die vorrömische Zeit. Mainz 1927 Abb. 170, 6 und 7) den Typ dieser Eisenobjekte (Abb. 6, 5) zeichnerisch darzustellen, die unseres Erachtens im Schrifttum unter der sicher nicht zutreffenden Bezeichnung als Zugstränge laufen. Alfred Haffner hat in wiederholtem Gedankenaustausch über die technischen Einzelheiten des Gransdorfer Wagens mit Recht geltend gemacht, daß die keltischen Wagen nach den bekannten Funden im weispännigen Joch gezogen wurden. Zugstränge wären also bei dieser Einspannung überflüssig, ganz abgesehen davon, daß die in Frage stehenden Eisenobjekte ohnehin nur Vorrichtungen für die Einhängung von Zugsträngen sein könnten, die selbst aus Leder oder Hanfseilen beschaffen waren. Es dürfte hinzukommen, daß die Befestigungsart dieser Objekte, wie sie nach den Befunden von Armsheim und Gransdorf einigermaßen erkennbar ist, für den Zugvorgang selbst viel zu schwach waren. Bei holperigen Wegen und bei Bergfahrten, ja vermutlich sogar bei normaler Fahrt dürften die leichten Eisenklammern der entsprechenden Belastung kaum standgehalten haben. Da diese Wagenzubehörteile, wie auch die Gräber von Hillesheim, Kärlich und andere zeigen, zum festen Bestand gehören und soweit wir es an Hand des vorhandenen Materials sehen, typengleich zu sein scheinen, gilt es, nach einer überzeugenderen Verwendungsart zu suchen. Bis eine solche gefunden ist, wird man sich einer möglichst neutralen Benennung bedienen müssen.

Fraglich ist die Länge des Wagenaufbaues. Nach vorn ist die Begrenzung durch die Kammerwand gegeben. Nach hinten wurden auf der Linie der rückwärtigen Peripherie der Radreifen rechtwinklig zur Wagenachse Holz- und Eisenreste unbestimmter Bedeutung festgestellt (Abb. 4). Zum Beigabengut der Toten können sie wegen der auffälligen Querlage nicht gehört haben. Es liegt nahe, sie mit dem rückwärtigen Abschluß des Wagenkastens in Verbindung zu bringen. Trifft dies zu, so hätte der Wagenaufbau — im Sinne eines Streitwagens — Grundmaße von etwa 1×1 m gehabt, groß genug also, um ein oder zwei darauf stehenden Männern, einem Rosselenker und einem Kämpfer Platz zu gewähren. Wenn aber der Wagenaufbau tatsächlich so kurz gewesen ist, erhebt sich die Frage, warum man das Gefährt mit der Vorderseite ganz eng an die Kammerwand rückt, statt es in der Mitte der Kammer zu placieren (Abb. 4 und 8). Hiermit hängt dann die weitere Frage nach der Aufbahrung des Toten zusammen. Auf dem meterlangen Wagenbrett eines an der Vorderseite durch Korbgeflecht oder hölzernen Aufbau bewehrten Kampfgefährtes kann man in ausgestreckter Rückenlage keinen Toten aufbahnen. Von Über-

legungen dieser Art ließen sich offenbar auch W. Rest und J. Röder leiten, als sie in der Rekonstruktion des Wagengrabes Nr. 5 von Kärlich den Toten lang ausgestreckt auf den Boden der Grabkammer legten und den Kampfwagen über den Toten stellten⁵. Nehmen wir dies auch für unseren Toten an, so hätte er mit dem Kopf nach Südwesten und mit Blick nach Nordosten lang ausgestreckt in der Mitte der Grabkammer gelegen, das Beigefäß rechts zu seinen Häupten. Für das zwar an der richtigen Seite, positionsmäßig aber viel zu tief liegende Hiebmesser (Abb. 4,1) — es befindet sich mit der Spitze unweit der nordöstlichen Kammerwand und bei ausgestreckter Totenlage etwa in Knie- oder Wadenhöhe — gäbe es eine plausible Erklärung nur dann, wenn es statt um den Leib des Toten gegürtet auf den über dem Toten stehenden Wagen gelegt worden wäre. Ähnlich müßte es sich dann mit der Lanzenspitze (Abb. 4,2) verhalten, deren Tülle an den Reifen des nördlichen Wagenrades verlagert war. Vielleicht hatte man beide Waffen auf dem Wagen deponiert.

Ein vergleichender Rundblick über die typengleichen Gräber mit zweirädrigen Streitwagen des Mosel- und Mittelrheingebietes zeigt, daß wir mit dieser Deutung des Gransdorfer Befundes nicht falsch liegen. Auch A. Günther⁶ läßt den Toten des Grabes Nr. 4 von Kärlich mit Blick in Fahrtrichtung unter dem Wagen ruhen, lediglich mit dem Unterschied, daß die längliche Grabgrube genügend Platz für die Deichsel bot, während dies für gewöhnlich bei unserem Typ nicht der Fall ist (vergleiche Abb. 8).

Der Vergleich mit den Wagengräbern der Frühlatènezeit von Hillesheim⁷, Kärlich (6 Gräber)⁸, Hundheim (2 Gräber)⁹, Marpingen (2 Gräber)¹⁰, Ober-

⁵ W. Rest und J. Röder, Neue Wagengräber bei Kärlich, Landkreis Koblenz, Bonner Jahrb. 146, 1941, 296.

⁶ A. Günther, Gallische Wagengräber im Gebiet des Neuwieder Beckens. Germania 18, 1934, 9.

⁷ P. Steiner, Das erste Wagenbegräbnis der frühen Eisenzeit in der Eifel. Trierer Zeitschr. 4, 1929, 145 f.

⁸ Kärlich Wagengrab 1: Hans Lehner, Gallisches Kriegergrab bei Urmitz. Bonner Jahrb. 114, 1906, 330 ff.

Kärlich Wagengrab 2: A. Günther, Ein Gräberfeld und Siedlungen der älteren Latène- und der spätesten Hallstattzeit aus der Umgebung von Koblenz. Mannus 22, 1930, 102.

Kärlich Wagengrab 3: Ebda.

Kärlich Wagengrab 4: S. Anm. 6.

Kärlich Wagengrab 5 u. 6.: S. Anm. 5.

⁹ W. Kimmig, Vorgeschichtliche Denkmäler und Funde an der Ausoniusstraße. Trierer Zeitschr. 13, 1938, 58 ff.

¹⁰ R. Schindler, A. Kolling, W. Schähle, Saarländische Fundchronik 1959—61. 10. Ber. d. Staatl. Denkmalpflege im Saarland 1963, 27. Die kleine Grabkammer von Grab 3 mit 0,78×0,85 m dürfte kaum Platz für einen Streitwagen geboten haben. Deshalb vermutete ich schon bei der Ausgrabung, daß nur die Räder mit Reifenbeschlügen von 77—89 cm Dm. als Beigaben ins Grab gelegt wurden. Weitere Beigaben, wahrscheinlich Waffen, waren total vergangen. In Grab 4 mit einer Grabgrube von 3×3,2 m kann sehr wohl ein zweirädriger Streitwagen untergebracht gewesen sein. Die Radreifen, von denen einer total vergangen war, standen nahe der westlichen Kammerwand. Breite des erhaltenen, in 12 Bruchstücke zerbrochenen Reifens mit umgeschlagenen Rändern 2,5 cm. Beigaben: Eine Lanzenspitze, ein Beigefäß.

lahnstein¹¹, Plaidt¹² und Oppertshausen¹³ zeigt, soweit dies feststellbar, Übereinstimmung mit Gransdorf in der Art der Aufstellung des Wagens in der Grabkammer und zeigt fernerhin Annäherung in den Abmessungen der Wagen, ihrer vorwiegend eisernen (nur in einem Falle bronzenen) Beschlägen und deren Maßen. In keinem der genannten Fälle sind die Befunde so aussagekräftig, daß man bezüglich des Wagenaufbaues und anderer technischer Einzelheiten über das bisher bekannte hinausgehen könnte. Mit Ausnahme von Hillesheim und Kärlich beschränken sich ihre Beigaben auf Keramik und einfache Waffen, wie Lanzen oder Hiebmesser. Sie unterscheiden sich also deutlich von der üppig ausgestatteten Kategorie fürstlicher Wagengräber vom Typ Waldalgesheim, Theley, Besseringen, Horhausen oder der Marnegruppe, die wir in unsere vergleichende Betrachtung nicht einzubeziehen brauchen¹⁴. Diese heben sich in der aufwendigeren Ausstattung der Wagen — zumeist mit Bronzebeschlägen — und des luxuriöseren Beigabengutes von den hier zu behandelnden Grabtypen ab. Wie fließend die Übergänge innerhalb dieser Gruppen sind, wie wenig von einer starren Standardisierung die Rede sein kann und wie demzufolge die Abstufungen im Besitzstand und in der Rangfolge auch innerhalb der einzelnen Gruppen gewesen sein müssen, das beweisen die Gräber von Kärlich Nr. 4 und 1 sowie Hillesheim, die nach dem Beigabengut eine Art Zwischenstufe zwischen den fürstlichen und einfachen Wagenbestattungen einzunehmen scheinen. Übrigens unterscheiden sich die beiden Hauptgruppen noch in einem entscheidenden Punkte. Während die einen in der Regel abgesondert von den Gräbern der gewöhnlichen Bevölkerung liegen und sich auch durch extreme Größe der Hügel auszeichnen, fallen die anderen größtmäßig zwar auch etwas aus dem Rahmen, finden sich aber stets in Gesellschaft mit Gräbern der niederen Volksschichten. Die Wagengräber von Hillesheim, Hundheim, Kärlich usw. liegen wie Gransdorf inmitten von Gruppen mit bis zu 20 und mehr Hügeln. Diese Streitwagenbesitzer distanzieren sich hier also nicht wie die „Fürsten“ von den übrigen Stammesangehörigen. Sie hielten sich, im Leben wie im Tode, im Verband der Gemeinschaft.

Hier sind wir nun an dem Punkt angelangt, an dem wir uns mit dem Verhältnis des Wagengrabbesitzers zu den übrigen Gliedern der Gransdorfer Gemeinschaft beschäftigen, soweit dies nach den Grabinventaren möglich ist. Freilich ist das bisher gewonnene Beobachtungsgut dürftig genug. Es beschäftigten uns zunächst die mit dem Wagengrab zeitgleichen Bestattungen, und zwar die Gräber Nr. 6, 13, 14, 15.

Beigabenarmut ist das übereinstimmende, für die Eifel allgemein gültige Kennzeichen dieser Gräber. Die der Beigefäßform nach älteste Bestattung finden wir im Grab 15 vor. Es stand in einer zentral gelegenen 1,27×3,05 m großen,

¹¹ A. Günther, *Germania* 18, 1934, 12.

¹² Ebd. S. 14.

¹³ Die Kenntnis von dem 1956 in Oppertshausen, Krs. Simmern, ausgegrabenen Wagengrab mit einem Radreif von 92 cm Dm. und einem Nabenbeschlag von 15 cm Dm. verdanke ich einer Mitteilung von H.-E. Joachim an Alfred Haffner.

¹⁴ Eine Übersicht der Wagengräber in der Champagne findet man bei J. M. Stead, *The La Tène Cultures of Eastern Yorkshire* (York 1965) 9 u. 96 f. sowie Karte Fig. 4. Auch die Wagengräber des Mittel- und Spätlatène, die H.-E. Joachim in der *Dehner-Festschrift* (1969) 84 behandelt hat, können hier außerhalb der Betrachtungen bleiben.

in den lehmigen Untergrund eingetieften Grabgrube, die vermutlich einen unverbrannten Leichnam barg. Zur Aufnahme eines unverbrannten Toten wäre auch die 2,14×0,80 m große Grabgrube von Hügel 14 geeignet gewesen. In der Grubenfüllung befand sich jedoch Leichenbrand und einige eisenzeitliche Scherben. Eindeutige Brandgräber wurden den Hügeln 6 und 13 entnommen. Das im Hügel 13 auf dem gewachsenen Boden angetroffene, mit Leichenbrand angefüllte Tongefäß gehört noch in die Frühlatènezeit. Im Grab Nr. 6 lag die Knochenasche in einer Brandschüttungsgrube, der Rest einer drahtförmigen Eisenfibel mit geknicktem Bügel und Reste von Siedlungskeramik rücken diese Bestattung ins Spätlatène und fast an den Übergang zur frühromischen Periode. Römische Nachbestattungen stammen aus den Grabhügeln Nr. 14 und 22. In beiden Fällen lassen sich die keramischen Formen eindeutig in die erste Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. datieren. Durch Drainagegräben und Pflugtätigkeit verschleifte römerzeitliche Bestattungen lassen sich des weiteren an Hand verschleppter Scherben nachweisen. Ziehen wir schließlich die in den Hügelaufschüttungen vielfach bemerkten Siedlungsscherben der älteren und jüngeren Hunsrück-Eifel-Kultur hinzu, so ergibt sich eine zwar recht spärliche und lückenhafte, aber dem Anschein nach zeitlich ununterbrochene Belegung des Platzes vom 5. vorchristlichen bis ins frühe erste nachchristliche Jahrhundert. Um dieses Ergebnis zu erhärten, wäre die Ausgrabung der übrigen Hügel der Gransdorfer Gruppe vonnöten.

2,5 km von dem Gräberfeld im Gransdorfer Büsch entfernt liegt die spätlatènezeitliche Burgscheider Mauer von Landscheid. Die regionale Fundplatzsituation ist in meinem Grabungsbericht über die Burgscheider Mauer (Trierer Zeitschrift 32, 1969, Abb. 1 Seite 34) skizziert. In diesem Bericht ist auch (Seite 48) auf die siedlungsarchäologischen Aspekte hingewiesen worden, die sich in Verbindung mit den Untersuchungsergebnissen von Gransdorf und Landscheid ergeben.

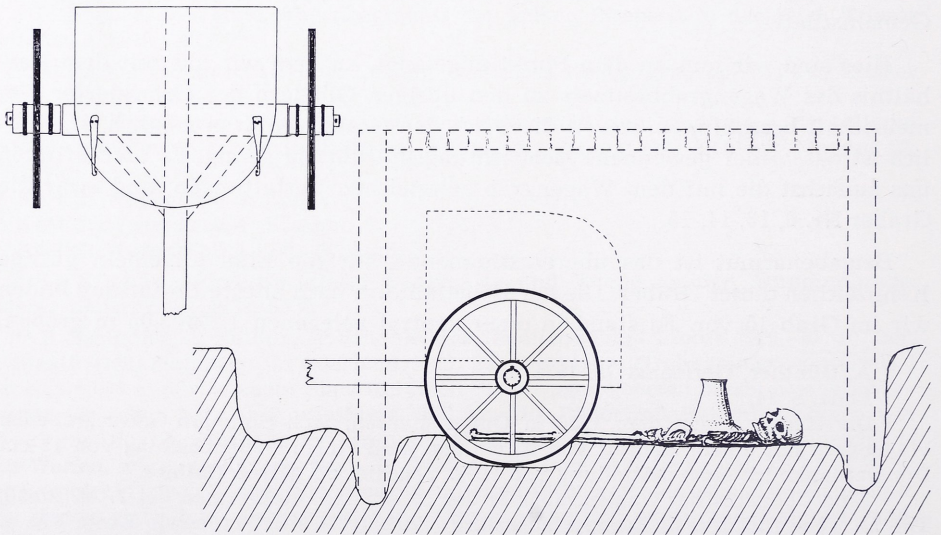


Abb. 8 Gransdorf, Rekonstruktionsversuch des Wagens aus Hügel 17