

Markus Vosteen

Zur Funktion und Bedeutung des Wagens in der Urgeschichte Mitteleuropas

Dissertation Freiburg i. Br. 1998 (Prof. Dr. Christian Strahm)

Nach den bisher vorliegenden Funden scheint der Wagen eine Erfindung des vierten Jt. BC zu sein. Zu dieser Zeit lassen sich die Anfänge des Wagenfahrens nicht nur im Zweistromland, sondern auch im nördlichen Mitteleuropa fassen. Hier, im Kontext der Trichterbecherkultur, liegen die ältesten europäischen Befunde vor. Bemerkenswert für diese Funde und ihre Zeitstellung ist, daß weder ökonomische noch ökologische Bedingungen (und Hinweise) dafür vorhanden sind, daß die Wagenerfindung primär mit einer Funktion im Transportwesen verbunden werden kann. Damit wären die frühen Wagenfunde und -befunde daraufhin zu untersuchen, ob auch andere Gründe für diese Erfindung denkbar sind. Von dieser Problemstellung ausgehend, beschäftigt sich die Dissertation des Verfassers mit der eher soziologischen "Funktion und Bedeutung des Wagens in der Urgeschichte Mitteleuropas". Typologische und chronologische Fragen spielten dabei, da in der Vergangenheit von verschiedenen Seiten schon öfters behandelt, keine Rolle.

Der Natur der Quellen nach lassen sich die seit der Jungsteinzeit vorhandenen urgeschichtlichen Wagenfunde grundlegend in zwei Bereiche klassifizieren: profan oder sakral. Dieser Dichotomie folgend wurde die der Untersuchung vorangestellte Forschungsgeschichte ebenfalls zweigeteilt. Teil 1 behandelt den Umgang der prähistorischen Forschung mit dem Phänomen des berädeten Transports. Als Fazit kann festgehalten werden, daß sich in der bisherigen Forschung der Konsens auf eine funktionalistische Ansicht festlegte, nach der der Wagen untrennbar mit dem Auftreten größerer Siedlungsgemeinschaften und deren wirtschaftlichen Aktivitäten verbunden war. Andere Zusammenhänge wurden in keiner Form ernsthaft in Erwägung gezogen. Um adäquat mit der sakralen Interpretationsmöglichkeit umgehen zu können, galt es im Vorfeld zu klären, wie sich der Umgang der bisherigen archäologischen Forschung mit religiösen Phänomenen im Einzelnen gestaltete. Dieser Frage wurde der zweite Teil der Forschungsge-

schichte gewidmet. Festzuhalten bleibt hierzu, daß in der aktuellen Forschung zwei verschiedene Ansätze vorherrschen: Die Vertreter der einen Richtung akzeptieren zwar das Vorhandensein "kultischer" Befunde, weigern sich aber unter der Prämisse, daß vergangene religiöse Welten sich als nicht entschlüsselbar dem Zugriff des modernen Menschen entziehen, diese über das empirisch Erkennbare hinausgehend zu interpretieren. Die Vertreter der anderen Richtung akzeptieren nicht nur das Vorhandensein des Kultischen, sie wollen es auch entschlüsseln; dabei werden jedoch oftmals die archäologischen Methoden dem zugrundeliegenden Interesse untergeordnet: Subjektivität ist die Folge. Weitergehende, d.h. über das Empirische hinausgehende "religionshistorische" Ansätze, die zudem methodisch korrekt sind, blieben in der prähistorischen Archäologie bisher selten. Damit läßt sich ein Handlungsbedarf für eine innerhalb unseres Faches stattfindende kritische Beschäftigung mit religiösen Fragen konstatieren. In diesem Sinne ist mit dem Phänomen des Wagens möglicherweise ein praktisches Beispiel gegeben, die Möglichkeiten und Grenzen auszuloten, die der Rekonstruktion religionsarchäologischer Phänomene gesetzt sind.

Als Vorgehensweise ergab sich zunächst die Zuordnung der archäologischen Befunde in das Schema profan-sakral, sodann eine Analyse der Aussagemöglichkeiten zu den Phänomenen prähistorischer Religionsausübung überhaupt und schließlich der Versuch einer Verbindung archäologischer Befunde mit religiösen Phänomenen, um zu über die Transportfunktion hinausgehende Aussagen zu erlangen. Die Methodik orientierte sich eng an diesen Vorgaben. In einem ersten Schritt wurde das Fundmaterial sowohl räumlich als auch zeitlich eingegrenzt: Ausgewählt wurde die Zeit von ca. 3500-500 BC, die für die Region Mitteleuropa (Deutschland und angrenzende Regionen, sowie Südosteuropa) genügend aussagekräftige Funde lieferte. In einem nächsten Schritt wurden die Vielzahl der indirekten und direkten Quellen analysiert, definiert und in zehn Quellengattungen klassi-

fiziert, sowie Kriterien aufgestellt, um profane von sakralen und von prestigebegründeten Niederlegungen unterscheiden zu können.

Um Aussagen über prähistorische Religionsausübung zu ermöglichen, galt es, sich, ebenfalls im Vorfeld, mit dem Wesen rezenter Religionen auseinanderzusetzen und zu untersuchen, inwieweit solcherart gewonnene Erkenntnisse sich auf prähistorische Zeiten übertragen lassen. Erst mit diesem Schritt konnten Definitionen religionsphänomenologischer Begriffe erarbeitet werden, die sowohl für den rezenten Prähistoriker als auch auf prähistorische Gesellschaften anwendbar sind. Auf diesen Definitionen fußend wurde eine in dieser Arbeit anzuwendende Praktik im Umgang mit religiösen Phänomenen erstellt. Der Analogieschluß ergab sich dabei als zentrale Methode zur archäologischen Religionsforschung; die Relativität der mit dieser Methode zu gewinnenden Aussagen wurde dabei ebensowenig außer Acht gelassen, wie Ansätze aus der Ethnologie, der Religionsphänomenologie und der Soziologie.

Nach diesen methodischen Vorarbeiten konnte das archäologische Material gemäß der angesprochenen Dichotomie "sakral-profane" analysiert werden. Um die Vergleichbarkeit der Funde und Befunde zu gewährleisten, wurden diese zeitlich und nach ihren Quellengattungen gegliedert und in ihren jeweiligen räumlichen und kulturellen Kontexten behandelt. Insgesamt wurden über 650 Funde und Befunde aus der Literatur zusammengetragen.

Für die Funde der Jungsteinzeit zeichnet sich ab, daß das Siedel- und/oder Wirtschaftsverhalten der damaligen Menschen den Wagen nur ausnahmsweise mit einbezog. Diese eingeschränkte Nutzung läßt sich nicht ausschließlich auf schlechte Erhaltungsbedingungen für Holzfunde zurückführen, sondern hat ihre Gründe wohl in den für den Wagengebrauch ungünstigen naturräumlichen Bedingungen im bewaldeten Mitteleuropa. Unbedingt notwendig für eine wirtschaftliche Funktion war der Wagen zu dieser Zeit offenbar nicht. Die Ursache seines erstmaligen Aufkommens ist daher in einer gesellschaftlich-sozialen Funktion zu sehen. Die archäologischen Quellen legen nahe, daß sich diese Funktion tatsächlich auf sakraler Ebene abgespielt hat.

Das Fundbild der bronzezeitlichen Wagen zeigt eine exzeptionelle Funktion des Wagens sowohl in der frühen als auch in der mittleren Bronzezeit des Arbeitsgebietes; die These, daß die dahinterstehenden Vorstellungen auf jungsteinzeitliches Gedankengut zurückgehen, ergibt sich durch die gleichartige Ausprägung einiger der Quellengattungen. Dabei zeichnen sich mit den südosteuropäischen Siedlungsfunden und dem nördlichen Fundbild die Möglichkeit zweier lo-

kaler Traditionen ab, die in der spätbronzezeitlichen Urnenfelderkultur (UK) zu einem einheitlichen Weltbild verschmolzen wurden. Die naturräumlichen Schwierigkeiten, die gegen einen profanen Gebrauch des Wagens in der Jungsteinzeit sprachen, wurden in der Bronzezeit erstmals überwunden; aus dieser Epoche liegen neben dem Nachweis von lenkbaren Wagen auch Belege für eine profane Wagennutzung vor (Gütertransport, Versorgung von Siedlungen).

Die sakralen Wagenfunktionen der UK scheinen ihre Fortsetzung in der älteren Eisenzeit zu finden. Für die westliche Hallstattkultur ist seit der Stufe Ha C zunächst wie in der UK eine Rolle des Wagens im Grabritus feststellbar. Die konstruktive Ausgestaltung dieser vierrädrigen Grabwagen legt nahe, daß sie keine profanen Funktionen wahrnehmen konnten, sie also speziell für die Grablege angefertigt wurden. Hier zeichnet sich eine rein symbolische Bedeutung der Wagenbeigabe ab. Daneben hatte der vierrädrige Wagen der Hallstattkultur noch eine Funktion bei Prozessionsvorgängen, die nicht mit der Grablege in Zusammenhang stehen müssen. Beide Wagenfunktionen lassen sich nicht mit einem näher bestimmbareren Teil der damaligen Gesellschaft verbinden. Interessanterweise bleibt das Kennzeichen 'Wagenbeigabe' für einen Teil der Bevölkerung auch noch nach Ausbleiben der 'Fürstengräber' in der Latènezeit kennzeichnend. Der Wagen ist insofern nicht als ein reines Symbol etwa der Macht fiktiver Hallstattfürsten anzusprechen, sondern als Teil einer allgemein gültigen sakralen Vorstellungswelt, die auch nach den sozialen Änderungen des fünften Jh. BC noch aktuell war. Im Osthallstattkreis blieben die Wagengräber weitgehend aus. Hier manifestierte sich eine besondere Rolle des Wagens allein in Prozessionen und später auch Wagenrennen zweirädriger Fahrzeuge. Dieser Fahrzeugtyp spiegelt mediterranes Gedankengut wider, besonders etruskische Einflüsse lassen sich hier beobachten.

Auf der profanen Ebene erforderte die Versorgung von Siedlungen sowie, im nördlichen Arbeitsgebiet, das Erschließen von Moorebenen einen Wagengebrauch. Möglicherweise läßt sich mit den Feuchtbodenfunden dieser Region eine weitere sakrale Funktion fassen: Sie ähneln den als sakral angesprochenen Hinweisen, die hier seit der ausgehenden Jungsteinzeit feststellbar waren.

Um die Bedeutung dieser vielen als sakral angesprochenen Funde und Befunde interpretieren zu können, war es nötig, sich mittels historischer und rezenter Beispiele darüber Klarheit zu verschaffen, ob menschliche Gesellschaften grundlegende, d.h. allgemeingültige religiöse Strukturen entwickeln. Solche Grundstrukturen würden sich analog auch für urchenzeitliche Gesellschaften annehmen und gege-

benenfalls in Beziehung mit den Wagenfunden setzen lassen. In dieser Hinsicht wurde unter Zuhilfenahme der Ethnologie, Soziologie, Religionsgeschichte und Religionsphänomenologie folgendes untersucht:

1. die Funktionen, die Entstehung und die Sinnverständnismöglichkeiten religiöser Phänomene;
2. die mit dem Tode verbundene Phänomenologie hinsichtlich ihrer Bedeutung für die betroffene Gesellschaft sowie die Struktur und die Funktion von Totenriten und "jenseitigen" Welten;
3. die Phänomenologie des Heiligen und die Konzepte der "Hierophanie" und des "Heiligen Raumes";
4. die Verbindung zwischen dem Heiligen und dem Tod;
5. das Wesen und die Funktion des religiösen Symbols und
6. das Wesen und die Funktion von religiösen Mythen.

Als Ergebnis lassen sich tatsächlich elementare religiöse Strukturen feststellen, die sich auf prähistorische Gesellschaften übertragen lassen. Der nächste Schritt war nun, anhand der Fundkontexte die als sakral gedeuteten Wagenfunde in Verbindung mit diesen Grundstrukturen zu setzen und zu interpretieren.

Für eine religiöse Wagenfunktion in der Jungsteinzeit konnten Hinweise zusammengestellt werden. Erhaltungsbedingt beschränken sich diese auf eine geringe Anzahl, die es nicht erlaubt, feste Regeln im Umgang mit dem sakralen Wagen aufzustellen. Es besteht die Möglichkeit, daß die ältesten mitteleuropäischen Wagen eine technologische Weiterentwicklung von Schlitten oder Schleifen waren, die bei mit heiligen Räumen verbundenen Prozessionshandlungen gebraucht wurden. Das so erfundene Radfahrzeug konnte sich infolge von seiner spezifischen Funktion bei diesen Handlungen gelöst haben und zu einem rituellen Symbol für den Kontakt mit übernatürlichen Mächten geworden sein, welches möglicherweise über das Ende der Jungsteinzeit hinaus in die nachfolgenden Kulturen tradiert wurde.

Eine gleichartige Entwicklung zeigte der Wagen auch in seinem anderen Entstehungsgebiet, in Mesopotamien. Inwieweit die Wagenideen dieser Region die europäischen Wagenadaptionen beeinflussten, ist mit dem bisher vorliegenden Fundmaterial nicht zu klären.

Für die späte Bronzezeit konnte ein teilweise mit dem Wagen verbundenes Pantheon postuliert werden, dessen Wirkungsbereich sich auf verschiedene Aspekte des Lebens und des Todes erstreckte. Diese Interpretation läßt sich durch einen Kanon unterschiedlicher Regeln begründen, die sich innerhalb der verschiedenen Quellengattungen im Umgang mit Wa-

gen und Wagenteilen feststellen ließen. Die spezifische Rolle des Wagens kann hinsichtlich des angenommenen Pantheons als eine rituelle Symbolisierung der göttlichen Mächte gedeutet werden, die bei unterschiedlichen sakralen Handlungen zur Anwendung kam.

Die bessere Quellenlage der älteren Eisenzeit ermöglichte detailliertere Aussagen. So konnte für die westliche Hallstattkultur, im Gegensatz zur östlichen, der Wagen als Teil eines konkreten Ritus interpretiert werden. Dieser Ritus ließ sich als "Prozessionshandlung" deuten, bei welcher der Wagen, neben anderem, ein zentrales Element darstellte. Seine Beigabe in die Gräber der Hallstattkultur ließ sich über die grundlegenden Vorstellungen zu den Phänomenen des Todes mit der gesellschaftlichen Funktion der bestatteten Individuen verbinden; sie können als Träger der Prozessionshandlungen angenommen werden. Diesen Handlungen wurde eine räumlich und funktional differenzierte religiöse Weltansicht zugrundegelegt, die innerhalb der westlichen Hallstattkultur einer Veränderung durch die Machtakkumulation von Eliten unterworfen war. Es konnte weiterhin begründet werden, daß sich der religiöse Wagengebrauch der Hallstattkultur wohl auf übernatürliche Mächte bezog, die als Gottheiten anzusprechen sind, ohne daß eine nuanciertere Bezeichnung dieser Gottheiten möglich war.

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, daß die sakralen Wagen der drei behandelten Epochen als symbolisierende Konkreta der jeweilig abstrakten Vorstellungen von transzendenten Mächten zu deuten sind, ohne daß über die Befunde im Einzelnen ein tiefergehender Aufschluß über die Funktionen und Obliegenheiten dieser Mächte für die damaligen Menschen zu gewinnen war. Hier konnten nur Vorschläge erbracht werden. Bevor die Vorgehensweise in ihrer Gesamtheit als nur bedingt tauglich gewertet werden kann, ist jedoch über eine ergänzende Erweiterung des Ansatzes nachzudenken.

Hier bietet sich der Blick in vorchristliche historische Kulturen an, die einen mit dem Religiösen verbundenen Wagengebrauch kannten. Die Betrachtung der entsprechenden Schriftquellen zeigten konkrete Aspekte der jeweiligen Weltansichten auf und ermöglichten so eine analoge Deutung der mitteleuropäischen Befunde. Der Fülle von Schriftquellen aus den frühen historischen Kulturen ließen sich zunächst zwei grundlegende Merkmale einer antiken Wagenfunktion entnehmen:

1. Der Wagen wurde bei Umzügen im Rahmen von Kulthandlungen, die der Verehrung verschiedener Gottheiten dienten, benötigt. Er kam konkret als Mittel zur Verbindung von übernatürlichen Sphären mit dem "Diesseits" zur Anwendung. Diese Vermittler-

rolle zwischen dem Profanen und dem Heiligen kann auch für die mitteleuropäischen Prozessionshandlungen angenommen werden.

2. Eng mit diesen Vorstellungen verbunden ist der Wagen als Symbol des Herrschaftsanspruchs einzelner Menschen und Dynastien, der diese mit einer göttlichen Legitimation versah und so zum Attribut für Status und Prestige der Lebenden wurde. Die toten "Anführer" erlangten mittels des Wagens ihren standesgemäßen Platz in der Welt des "Jenseits". Die archäologischen Wagenbefunde der mediterranen Welt lassen sich also als Kultwagen, Totenwagen und als Herrschaftsinsignium erklären und in Beziehung zueinander setzen. Das gleichartige Auftreten der Wagensymbolik in der dinglichen Kultur der vorgeschichtlichen Gesellschaften Mitteleuropas läßt ähnliche Intentionen erwarten.

Die Verbindung der antiken Götter mit dem Wagen deutet auch für die UK die Möglichkeit an, daß die Numina die Grenze zwischen der übernatürlichen und der natürlichen Welt mittels des Wagens überschritten und in die Welt der Menschen aktiv eingriffen. Diese Vorstellung kann bereits in steinzeitlichem Gedankengut wurzeln. Zumindest könnte sich für den sakralen Wagen eine Kontinuität darstellen, obwohl sich dies archäologisch nicht durchgängig fassen ließ.

Für die ältere Eisenzeit (Ha C) konnte auf ein modifiziertes Fortleben der UK-Vorstellungen geschlossen werden. Die archäologischen Hinweise erlauben eine Interpretation des Wagens neben der symbolischen Funktion als Vermittler zwischen Diesseits und

Jenseits auch als religiöser Handlungsträger in der Welt der Lebenden bei "Prozessionshandlungen". Der Wagen in den Gräbern wäre als Instrument bei der Reise privilegierter Bestatteter ins Jenseits zu deuten, er kann aber auch Funktionsträger von sakralen Rechten und Pflichten der Bestatteten im Jenseits gewesen sein. Die Bereiche 'Kult' und 'Macht' lassen sich in diesen Grablegen nicht trennen. Veränderungen von feststellbaren Positionierungsregeln der Grabwagen in der späten Hallstattkultur (Ha D) weisen auf Änderung und/oder Aufgabe der religiösen Vorstellungen.

Die Verbreitung des sakralen Wagens könnte diffusionistisch oder durch Migrationen geschehen sein und sollte sich in diesem Falle auch außerhalb des Arbeitsgebiets zeigen. Die russischen und sibirischen Funde des dritten und zweiten Jt. BC deuten tatsächlich eine Ausbreitung von einem europäischen Zentrum aus an. Damit könnten diffusionistische Mechanismen für die Verbreitung dieser Idee sprechen.

Ausblick und abschließende Wertung: Erkenntnisse über prähistorische religiöse Tatbestände sind möglich und ihre Interpretation wissenschaftlich begründbar. Um religionshistorische Fragestellungen nicht populär- und vulgärarchäologischen Veröffentlichungen zu überlassen, muß dieser Weg auch begangen werden.

*Markus Vosteen
Schillerstr. 20
D - 79102 Freiburg*