

**Per Ole Schovsbo, Dejbjergvognene. Keltiske impulser i førromersk jernalder.** Med bidrag af Arne Jouttijärvi. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 74. Aarhus Universitetsforlag, Århus 2010. ISBN 978-87-88415-69-8. 298,00 DKH (ca. 40 EURO). 241 Seiten mit 25 Abbildungen und 34 Tafeln.

*Julia Katharina Koch*

Zu den unbestrittenen archäologischen Nationalheiligümern Dänemarks gehören die zwei eisenzeitlichen Prunkwagen aus dem Moor bei Dejbjerg (Kommune Ringkøping-Skjern, DK), gefunden 1881 und 1883. Vor allem die verzierten Beschläge, aufgrund derer überregionale Bezüge zur Latène-Kultur des südlichen Mitteleuropas gezogen werden, wurden ausgiebig unter der alles bestimmenden Frage nach Import und Nachahmung in der Fachliteratur diskutiert. Zwar war die alte Rekonstruktion des Wagens in der Ausstellung des Nationalmuseums Kopenhagen immer für eine Betrachtung (hinter Vitrinenglas) zugänglich, doch seit der umfangreichen Erstpublikation durch Henry PETERSEN (1888) sind die Wagenteile selbst nicht mehr untersucht worden. Diese Forschungslücke wurde im Rahmen des Umbaus der Kopenhagener Ausstellungsräume 2006-08 endlich geschlossen. Für die moderne Bestandsaufnahme der Dejbjerg-Funde wurden von allen Teilen Röntgenbilder hergestellt sowie Materialanalysen und <sup>14</sup>C-Datierungen vorgenommen. Einen ausführlichen Katalog dieser Bestandsaufnahme, verbunden mit einer kulturhistorischen Analyse, legt Per Ole Schovsbo, ein ausgewiesener Fachmann zur archäologischen und historischen Wagen-technologie in Nordeuropa, mit dem hier angezeigten Buch vor.

Die Monografie erschien auf Dänisch, beinhaltet aber auch eine recht ausführliche, von Oliver Grimm (Schleswig) ins Deutsche übertragene Zusammenfassung (Kap. 5); zudem sind alle Abbildungsunterschriften zweisprachig gehalten. So erschließt sich das Buch auch Kolleginnen und Kollegen mit geringeren skandinavischen Sprachkenntnissen. Ob es jenseits des skandinavischen und deutschen Sprachraumes wahrgenommen wird, sei dahingestellt; im Zeitalter von Übersetzungsprogrammen wird die Originalsprache vielleicht zukünftig irrelevant werden. Da die Rezensentin nur partielle Dänisch-Kenntnisse besitzt, bezieht sich die vorliegende Besprechung hauptsächlich auf den deutschsprachigen Abschnitt des Buches.

Die vier Hauptkapitel beinhalten einen einleitenden Überblick zu den Wagentypen der älteren Eisenzeit in Nord- und Mitteleuropa (dänisch: 15 Seiten, deutsch: 4 Seiten), einen ausführlichen Katalog aller Fundorte mit Wagen vom Typ Dejbjerg (dänisch: 47 Seiten, deutsch: 4 Seiten), eine Analyse der Beschläge hinsichtlich Herstellung und Stil (dänisch: 40 Seiten, deutsch: 4 Seiten) sowie eine Neubewertung der Datierung, des kulturellen Kontexts und der Funktion der Wagen (dänisch: 28 Seiten, deutsch: 7 Seiten). Hinzu kommen im Anhang (insgesamt 41 Seiten) eine schematische Übersicht der Wagenelemente, Listen für alle bislang gefundenen Wagen vom Typ Dejbjerg einschließlich Maßtabellen und Inventarnummern, die <sup>14</sup>C-Daten, ein Bericht über die metallurgischen und mineralogischen Analysen von Arne Jouttijärvi, das Literaturverzeichnis sowie 34 Tafeln mit Farbfotos, Schwarz-Weiß-Zeichnungen und den alten Petersenschen Abbildungen.

Mit einer knappen Übersicht der Wagenfunde der älteren, d. h. vorrömischen Eisenzeit wird gleich zu Beginn des Buches der mitteleuropäische Kontext der dänischen Funde vorgestellt (dänisch: S. 11-25; deutsch: S. 134-138). Neben den bekannten vierrädrigen Wagen der Hallstatt- und Spätlatènezeit aus dem eher südlichen Mitteleuropa sowie den zweirädrigen Streitwagen der Frühlatènezeit, die alle mehr oder weniger mit Metallbeschlägen versehen sind, verweist Verf. auch auf die vierrädrigen Arbeits- und Transportwagen ohne Metallbeschläge, die anhand zahlreicher Holzfunde vor allem aus den Mooren des nördlichen Mitteleuropas rekonstruiert werden können (vgl. S. 23 Abb. 4). In seiner früheren Monographie definierte er den Typ Rappendam mit Scheibenrädern (belegt 500 v. Chr. bis 200 n. Chr.) und den jüngeren Typ Tranbær mit Speichenrädern (belegt ab 2. Jh. n. Chr.; SCHOVBSBO 1987). Auch wenn Verf. die Herkunft der vierrädrigen Wagen generell im südlichen Mitteleuropa sieht, wird für die folgenden Kapitel die seit Entdeckung der Wagen vom Typ Dejbjerg diskutierte Frage nach der Werkstattlokalisierung wieder aufgegriffen.

Bereits in diesem ersten Kapitel fällt ein recht unbefangener Umgang mit ethnischen (sprich: keltischen, germanischen, thrakischen, römischen, ...) Zuweisungen sowohl der Technologie-Traditionen wie auch einzelner Funde auf. Das Wagengrab von Como-Ca' Morta in der Lombardei als „etruskisch“ zu bezeichnen, wäre Rez. nicht eingefallen; allerdings muss man dem Autor zugute halten, dass im dänischen Originaltext nur

von einem „etruskiske område“ die Sprache ist (vgl. S. 21 und S. 136). Weiterhin irritiert bei diesem ersten Überblick die stichwortartige Nennung von Hufeisen als Ausstattung latènezeitlicher Zugpferde (S. 137) ohne Belegzitate oder Fundorte, sind doch so genannte „Kelteneisen“ recht umstritten und fraglich. Aber auch hier zeigt eine Suche im dänischen Text, dass Hufeisen dort an keiner Stelle erwähnt werden (vgl. S. 25); letztendlich sind solche ja für die Besprechung der Dejbjerg-Wagen auch nicht relevant.

Das zweite Kapitel (dänisch S. 27-73; deutsch S. 138-141) umfasst den ausführlichen Katalog der sechs bisher gefundenen Prunkwagen vom Typ Dejbjerg aus Langå mark, Dejbjerg Præstegårdsmose I und II, Kraghede, Dankirke und Fredberg. In der Übersetzung finden sich jeweils die Fundumstände (Grab, Siedlung oder Moorfund) und eine zusammenfassende Beschreibung der einzelnen Fundkomplexe, im dänischen Teil setzen sich die Katalogeinträge entsprechend aus längeren Abschnitten zur Fundgeschichte, Restaurierung, Datierung, Publikation, Beschreibung der Wagenteile und eine Nennung der Parallelen zusammen. Dazu kommen noch schematische Rekonstruktionen mit grauer Markierung der jeweils erhaltenen Teile (S. 30 ff. Abb. 6; 9-13) und tabellarische Listen im Anhang, in denen die Beschlagteile noch mal in Kurzform erfasst sind (S. 165 ff. Anhang 6.1-7). Sehr angenehm ist die schematische Beschreibung der Beschläge und Wagenteile in gleichbleibender Reihenfolge (01: hjul og lundstikker – Rad und Achsnagel/Radvorstecker; 02: langvogn – Langbaum; 03: vognstang og trækarme – Deichsel und Zugarme; 04: undervognsfjæle med jernbolte – Elemente des Unterwagens; 05: vognaksler – Achse; 06: lav vognkasse – flacher Wagenkasten; 07: høj vognkasse med prydfjæle – hoher Wagenkasten mit Ziergeländer; 08: stol – Stuhl), ergänzt durch schematische Zeichnungen der durchnummerierten Einzelteile (S. 153 ff. Anhang 1.1-6), so dass man sich auch ohne Wörterbuch zurechtfinden kann. Einen weiteren Vorteil bietet die zugehörige Tabelle (S. 159 Anhang 2), durch die man schnell erfährt, welche Wagenelemente von welchen Fundorten bekannt sind. Nur im dänischen Teil werden auch die mitteleuropäischen Varianten und Parallelen dieses Wagentyps in einem knappen Katalog angeführt: Vupăr (jud. Sibiu, RO), Kappel (heute Ortsteil von Bad Buchau, Kr. Biberach, D), Hradiště ved Stradonice (okr. Kladno, CZ), Brzezniak (woj. Zachodniopomorskie/Westpommern, PL; alt: Rosenfelde, Kr. Regenwalde) und

Husby (Kr. Schleswig-Flensburg, D). Es ist Geschmackssache, ob man die Ortsangaben aus den Erstpublikationen unkommentiert übernimmt oder zumindest zusätzlich die aktuellen Schreibweisen und Verwaltungsbezirke angeben möchte.

In der Zusammenschau dieses Kataloges kann Verf. herausarbeiten, dass die Prunkwagen tatsächlich über ca. 400 Jahre von der vorrömischen bis in die römische Eisenzeit hinein hergestellt, genutzt, repariert und letztendlich deponiert oder verschrottet wurden. Die Datierung beruht dabei im Wesentlichen auf den neuen <sup>14</sup>C-Daten von Dejbjerg, Fredbjerg und Langå (S. 178 Anhang 7.1-2) und dem archäologischen Fundkontext. So zeichnet sich eine erste Herstellungswelle des älteren Typs Dejbjerg I mit flachem Wagenkasten im Abschnitt Becker II / Phase Martens IIA ab, gefolgt von der Herstellung des Wagens Dejbjerg II in Eggers B1, während andere Wagen in dieser Zeit repariert und umgebaut wurden. Die ersten Wagen wurden bereits in Martens IIB2 dem Gebrauch durch Deponierung in Gräbern entzogen; die Verschrottung oder Opferung der letzten Wagen erfolgte dann in Eggers B2 (vgl. S. 107 Abb. 23.2). Außerdem zeigt das aufregende Ergebnis der Materialanalysen (tönerne Gusskerne der Naben, eiserne Beschläge; S. 180 ff. Anhang 8), dass die Naben (bzw. Räder?) von Kraghede und Dejbjerg I im südlichen Mitteleuropa hergestellt wurden, diejenigen von Langå und Dejbjerg II hingegen in Jütland. Auch die unterschiedlichen Eisenarten der Dejbjerg-Beschläge weisen auf diese zwei Werkstattregionen hin, was der Diskussion um Import und Imitation wiederum ganz neue Impulse gibt. Bereits in der Zusammenfassung des Kataloges wird von Verf. der intensive Kontakt zum Handwerk der *oppida*-Kultur betont, der sich mit deutlichen Parallelen z.B. in Stradonice abzeichnet.

Im folgenden Abschnitt werden „Form, Stil und Handwerk der Prachtwagen“ (dänisch S. 75-104; deutsch: S. 141-145) im Detail analysiert. Erfreulich ist dabei, dass Verf. nicht bei der Betrachtung der Zierbleche stehen bleibt, die schon seit langem im Mittelpunkt der Diskussion um die Herkunft stehen, sondern auch die hölzernen Elemente einbezieht. Dabei wird die Vielschichtigkeit der Wagen betont, die sich bereits darin zeigt, dass die überlieferten Wagenelemente gleichsam als Bausatz für nach Bedarf zusammensetzende Wagen anzusehen sind. Die zwei Zierstile I (mit Repoussé-Technik) und II (mit *opus interasile*) beruhen, wie schon mehrfach in der Literatur diskutiert, auf mehr

oder weniger deutlichen Einflüssen aus dem Latènegebiet, wobei Stil I sich auch auf den Holsteiner Gürteln findet, was für eine Kopie keltischer Elemente auf einheimischen Objekten spricht. Aber auch an den Holzelementen sind Techniken angewandt worden, die im nördlichen Mitteleuropa ansonsten nicht belegt sind (S. 144). Dagegen stammen die Materialien selbst teilweise aus Jütland, teilweise aus Mitteleuropa. Verf. schreibt daher die Herstellung der Wagen keltischen Handwerkern zu, die zwischen den Welten wanderten und nicht nur im Süden ihre Werkstätten unterhielten. Er hält es für sehr wahrscheinlich, dass diese besonders mit dem Untergang der *oppida* (der allerdings nicht nur den Römern zuzuschreiben ist, vgl. S. 145!) vereinzelt auch nach Jütland abgewandert sein können.

Etwas befremdlich wirkt in diesem Kapitel der lange Abschnitt zur Biegefelge, während die anderen Holzbearbeitungstechniken, über die Verf. viel anzumerken weiß (dänisch: S. 96-120) in der Übersetzung kaum angeschnitten wurden. Verf. verweist auf die Schwierigkeiten bei der Herstellung von Biegefelgen, die von der Hallstattzeit bis in die Römische Kaiserzeit hinein belegt sind, und für die Rekonstruktion des Langå-Wagen in den 1980er Jahren nur unter zu Hilfenahme moderner Geräte nachgemacht worden seien. Er meinte, es sei „noch immer rätselhaft, wie man diesen Prozess in der Latènezeit bewerkstelligte“ (S. 144). Anscheinend ist ihm entgangen, dass ebendies zwischenzeitlich im Zuge der Rekonstruktion des Wagens von Hochdorf mit Beschränkung auf hölzerne Hilfskonstruktionen gelungen ist, wenn auch ohne Beleg, dass genau diese Hilfskonstruktionen in der Hallstattzeit eingesetzt wurde (LÄNGERER 1996, 35-37).

„Datierung, Milieu und Funktion“ der Prunkwagen werden dann im abschließenden Kapitel behandelt (dänisch 105-132; deutsch: S. 145-151). Mit der Parallelisierung der jütischen und mitteleuropäischen Chronologie möchte Verf. die zwei Wellen der „Laténisierung“ der germanischen Gesellschaft mit der historischen Entwicklung in Mitteleuropa verknüpfen. Nach einem kurzen Einfluss spätkeltischer Latène-D2 Elemente auf den Stil I verbindet er Stil II aufgrund direkter Parallelen für Felgenklammern und verzierte Nägelpföpfe aus dem *oppidum* von Stradonice mit von dort geflohenen Handwerkern, die Halbfabrikate und Werkzeuge mitbrachten. Ob dieses narrative Element in der Interpretation aufrecht erhalten werden kann, wird sich mit der zukünftigen Forschung zur Verbreitung solcher Wagenelemente zeigen. Den interpretativen

Abschnitt schließt Verf. mit einem Panorama zur Nutzung der vierrädrigen Wagen durch die jütische Elite als Statussymbol und/oder Kultwagen. Mit der beginnenden „Laténisierung“ können die frühen Wagengräber in Verbindung gebracht werden, während am Ende teilweise die Verschrottung, teilweise die Opferung wohl aus dem Gebrauch genommener Ritualgefährte steht.

Durch die Wahl eines Fachkollegen als Übersetzer ist zwar das Verständnis der originalen Fachsprache gewährleistet, allerdings erfolgte bei der Wagen-Terminologie im deutschen Teil leider keine Übernahme der gebräuchlichen deutschen Begriffe, sondern meist eine wortwörtliche Anlehnung an die dänische Begrifflichkeit, wie sich bereits bei der Übersetzung von „pragtvogn“ mit Prachtwagen statt dem in der deutschsprachigen Archäologie gängigen Prunkwagen andeutet. Andere, gravierendere Beispiele sind u. a. Langwagen statt Langbaum (S. 143), Wagenstange statt Deichsel (S. 143), Radschiene statt Radreifen (S. 147), schwingbare statt drehbare Vorderachse (S. 148), Treiberstachel statt Treibstachel (S. 140). Dies ist bedauerlich, da dadurch das Verständnis des sehr lesenswerten Textes doch etwas erschwert wird und Missverständnisse fast schon vorprogrammiert sind.

Alles im allem liegt mit dem Buch eine überfällige und gelungene Neuverlage der Dejbjerg-Wagen vor, die neue Aspekte zum Kultur- und Techniktransfer zwischen Mittel- und Nordeuropa am Übergang der vorrömischen zur römischen Eisenzeit bietet. Ob die teilweise recht narrativen Interpretationen im Detail der zukünftigen Forschung Stand halten werden, wird sich zeigen.

## Literatur

- Längerer, G. (1996). Erfahrungen eines Kunstschmiedes. In: J. Biel (Hrsg.), *Experiment Hochdorf*. Schr. Keltenmus. Hochdorf/Enz 1 (S. 35-37). Stuttgart: Wais & Partner.
- Petersen, H. (1888). *Vognfundene i Dejbjerg Praestegaardsmose ved Ringkøping 1881 og 83*. København: C.A. Reitzel.
- Schovsbo, P. O. (1987). *Oldtidens vogne i Norden*. Frederikshavn: Bangsbomuseet.

Dr. Julia Katharina Koch  
Wilhelm-Raabe-Str. 123  
D-24211 Preetz  
julia-katharina.koch@alumni.uni-kiel.de