

Wagen und Wagenteile der Bronze- und Urnenfelderzeit in Zentraleuropa

Magisterarbeit Frankfurt a.M. 1988 (Prof. Dr. A. Jockenhövel)

Die Arbeit behandelt die ausschließlich in Einzelteilen oder Bruchstücken erhaltenen Wagen der Bronze- und Urnenfelderzeit sowie die gleichdatierten Miniaturwagen und Wagendarstellungen im zentraleuropäischen Raum einschließlich Südskandinavien. Angeschlossen wurden einzelne HaC-zeitliche Funde, die unmittelbar mit den urnenfelderzeitlichen Stücken zusammenhängen. Die große Menge der sicheren und in der Literatur als mögliche Wagenteile angesprochenen Stücke wurden nach Formen bzw. Typen (z.B. ganze Räder, Achskapfen, zoomorphe oder einfache Tüllen) geordnet und auf ihren Sitz am Wagen hin untersucht.

Der seit dem Neolithikum bekannte Wagen mit Scheibenrädern wurde in der Bronzezeit weiterbenutzt und technisch weiterentwickelt (Hayen 1981, 542). Speichenräder sind im vorliegenden Fundmaterial zuerst durch die tönernen Modellräder aus ost- und südosteuropäischen Siedlungen der Větřov-, Mad'arovce-, Otomani- und Wietenberg-Kultur nachgewiesen; vorausgesetzt, die kreuzförmige Verzierung einiger tönerner Scheibenräder des Neolithikums ist als reines Zierelement und nicht als Speichendarstellung anzusehen.

In Nordeuropa finden sich erst in der Periode II nach Montelius, die mit der mittleren Bronzezeit (mittlere/jüngere Hügelgräberbronzezeit) Mitteleuropas parallelisiert werden kann, eindeutige Hinweise für die Kenntnis von Speichenrädern: das bronzene Miniaturrad von Tobøl und der "Sonnenwagen" von Trundholm. Ebenfalls in die II. oder III. Periode wird die Darstellung eines zweirädrigen Streitwagens aus dem Grab von Kivik datiert. Die zeitliche und räumliche Fundlücke zwischen den Tonmodellen Südosteuropas und den Modellen bzw. Zeichnungen von Wagen mit Speichenrädern in Südskandinavien konnte bisher noch nicht geschlossen werden.

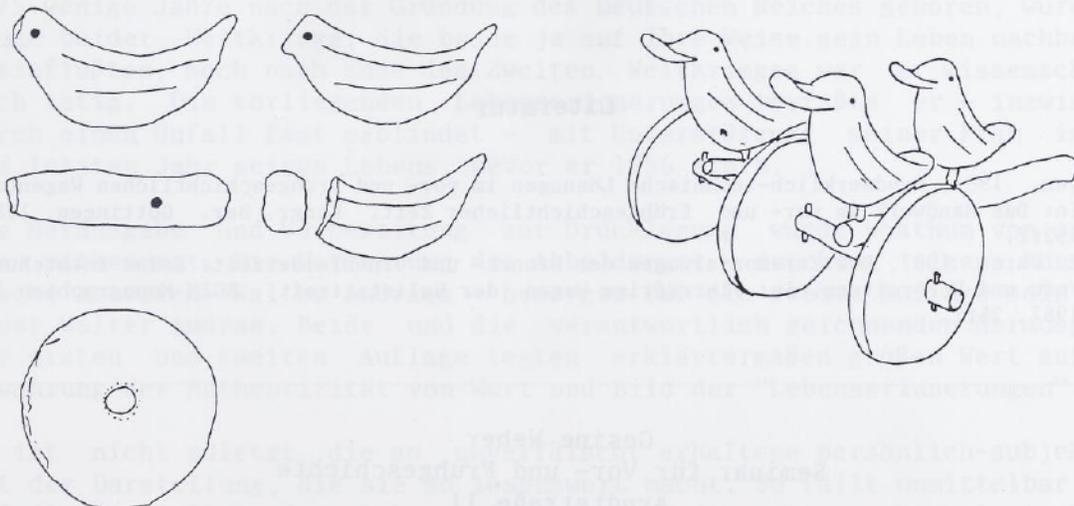


Abb. 1 Tönerner Deichselwagen von Brzeźniak.  
(nach H.J.Eggers, Pommersche Monatsblätter 49, 1945, 173ff. m. Abb.)

---

Eine Fundhäufung setzt erst mit der ausgehenden Hügelgräberbronzezeit bzw. beginnenden Urnenfelderzeit (Stufe BzD) ein: Hier sind es Wagen mit vier-speichigen Rädern und meist konischer Nabe, die durch Brandgrabfunde (z.B. Hart a.d. Alz), Modellwägelchen (z.B. Kesselwagen von Milavče) und Darstellungen (z.B. auf einem Tongefäß des Brandgrabes von Vel'ke Raskovce) überliefert sind. Da es sich bei den Inventaren der "Hart a.d. Alz-Gruppe" (Pare 1987, 38ff., dort weitere Literatur) um mehr oder weniger sichere Brandgräber handelt, d.h. der Tote wurde mit seinem Wagen verbrannt, ist über das genaue Aussehen der Gefährte nur sehr wenig bekannt. Verschiedene Bronzen werden als Wagenteile angesprochen, ohne sie sicher in ihrer Funktion zu bestimmen. Rekonstruieren lassen sich allenfalls noch die Räder; über die weitere Konstruktion und besonders das Aussehen des Wagenkastens lassen sich nur Vermutungen anstellen.

Die gleiche Problematik einer eindeutigen Zweckbestimmung ergibt sich für Wagenteile aus den Depotfunden Rumäniens, Ungarns, Jugoslawiens und der Tschechoslowakei. Der Wagen des täglichen Gebrauchs war vollständig aus Holz. Bronzene Zierbeschläge sind sicher mit einer sozialen Oberschicht zu verknüpfen, wie sie sich Jahrhunderte später in den Wagenbestattungen der Hallstatt- und älteren Latènezeit präsentiert.

Aus der Mittel- und beginnenden Späturnenfelderzeit sind nur wenige Funde mit Wagennachweisen bekannt (z.B. das Grab mit Kesselwagen von Acholshausen, der Wagengriff von Lorsch und (Abb. 1) der tönernerne "Deichselwagen" von Brzeźniak).

Erst in der Späturnenfelderzeit ist ein vermehrtes Auftreten von Wagenteilen, nun fast ausschließlich in Depotfunden, zu beobachten. Der räumliche Schwerpunkt, auch durch Darstellungen, Ton- und Bronze Modelle belegt, liegt nun deutlich in Westeuropa (Formenkreis der Karpfenzungenschwerter). Funde vergleichbarer Stücke in weit voneinander entfernten Gegenden, wie z.B. die von den Pyrenäen bis zur Elbe vorkommenden massiven Bronzeräder vom Typ Stade/Fa/Coulon zeigen, daß mit einem weitgespannten Handelsnetz zu rechnen ist. Das zahlreiche Vorkommen von Miniaturwagen, den erwähnten massiven Bronzerädern und den Wagendarstellungen weist auf eine weite Verbreitung und auch eine große Bedeutung von Wagen im Kultgeschehen hin.

## Literatur

- H. Hayen, 1981, Handwerklich-technische Lösungen im vor- und frühgeschichtlichen Wagenbau. In: Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Kongr. Ber. Göttingen, 1981, 452ff.
- Ch.F.E. Pare, 1987, Der Zeremonialwagen der Bronze- und Urnenfelderzeit: Seine Entstehung, Form und Verbreitung. In: Vierrädrige Wagen der Hallstattzeit. RGZM Monographien 12, 1987, 25ff.

---

Gesine Weber  
Seminar für Vor- und Frühgeschichte  
Arndtstraße 11  
6000 Frankfurt 1