

In einer gegenüber heutigem Standard (site-catchment-Analyse) eingeschränkten „Siedlungskundlichen Auswertung“ (S. 157 ff.), die die Ökologie ausblendet, fügt Horst die Zedauer Hausformen in das bisher erzielte Bild der bronze- und ältereisenzeitlichen Hauslandschaften ein. Ob, abgesehen von der nordseeküstennahen Wohnstallhauslandschaft, man diesen Schritt beim derzeitigen Forschungsstand schon wagen kann, ist noch schwer abschätzbar. Immerhin wurden mittlerweile die ein- bis dreischiffigen Rechteckhäuser zur Standard-Hausform auch in Zentraleuropa. Andererseits gibt es jedoch viele Abweichungen; vor allem ist noch völlig offen, wie die Hausformen auf gleichzeitigen befestigten Siedlungen ausgesehen haben (in Ansätzen: K. Simon/Th. Gerlach, Ausgrabungen und Funde 32, 1987, 6 ff: Steinerne Subkonstruktionen von Hausbauten auf dem Schafberg bei Löbau). Nach Meinung des Rez. reicht die Befundlage noch nicht aus, bereits historische Vorgänge in der Ausbreitung von Hausformen abzuleiten. Eine Grubenhauslandschaft im Elbe-Donau-Gebiet spiegelt doch wohl eher spezifische Erhaltungsbedingungen wider. Z. B. liegt die Siedlung von Těšetice, die nach Horst nur Grubenhäuser aufweist, an einem teilweise stärker geneigten, bis 75 cm tief aufgepflügten Hang, so daß auch der Ausgräber V. Podborský (von Horst immer Podborski genannt) eine Erosion ebenerdiger Bauten prinzipiell nicht ausschließt (Podborský, Die Hallstattsiedlung in Těšetice. Fontes Arch. Prag. 9 [1965]).

Die Monographie von F. Horst ist eine willkommene Bereicherung in der Erforschung des bronzezeitlichen Siedlungswesens und sollte ein Ansporn sein, auch andere Siedlungen entsprechend vorzulegen, wobei ich besonders an die urnenfelderzeitlichen Siedlungsstellen auf der Münchener Schotterebene denke. Gerade die Karte S. 158 Abb. 95 kann als Suchkarte für viele Regionen Zentraleuropas dienen, in denen urnenfelderzeitliche Hausgrundrisse fehlen (wie im gesamten Südwestdeutschland).

Die Publikation entspricht dem gewohnt guten Editionsstandard der Berliner Akademie-Schriften. Ein wesentlicher Mangel dieser Monographie liegt in einem für den Leser erschwerten Zugang zu den Beilagen. Ein Koordinatensystem zu den Beilagen hätte dem leichteren Auffinden der Befunde dienlich sein können. Die genaue Anpassung der Beilagen zueinander hätte auf dem Grabungsflächenplan S. 11 dargestellt werden müssen. Stichproben im Literaturverzeichnis ergaben, daß nicht alle Literaturzitate im Verzeichnis aufgelöst wurden (z. B. E. Soudská und V. Podborský). Diese Kritikpunkte schmälern grundsätzlich nicht den Wert dieser Arbeit. F. Horst gebührt Dank für die rasche Vorlage seiner überregional bedeutsamen Grabung, für die umsichtige und anregende Auswertung sowie eine vorläufige Bilanz zum Stand des jungbronzezeitlichen Siedlungswesens in Zentraleuropa. Jetzt sind andere aufgerufen, diese zu ergänzen, zu revidieren oder gänzlich umzuschreiben. Wie diese Richtung teilweise aussehen wird, kann man an einigen Beiträgen des gerade (Prag 1987) erschienenen Tagungsbandes „Archäologische Rettungstätigkeit in den Braunkohlegebieten und die Problematik der siedlungs-geschichtlichen Forschung, Symposium 7.–11. 4. 1986, Most“ erkennen, in denen dank großflächiger Abdeckungen die bronzezeitliche Siedlungsdynamik umschrieben wird (bes. instruktiv der Beitrag von Z. Smřž). Aber auch für das Elbe-Havel-Gebiet bleibt einiges aufzuarbeiten, so z. B. die Konsequenzen der Ergebnisse von Zedau für die Altgrabungen Berlin-Buch, Perleberg, Viasecke, Lenzersilge usw.

D-4400 Münster
Domplatz 20–22

Albrecht Jockenhövel
Seminar für Ur- und Frühgeschichte

Vierrädrige Wagen der Hallstattzeit. Untersuchungen zu Geschichte und Technik. Mit Beiträgen von Fritz Eckart Barth, Jörg Biel, Markus Egg, Albert France-Lanord, Hans-Eckart Joachim, Christopher F. E. Pare, Peter Schauer, Hans Peter Uenze. Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Monographien Band 12. Verlag des Römisch-Germani-

schen Zentralmuseums, in Kommission bei Dr. Rudolf Habelt GmbH, Bonn 1987. ISBN 3-88467-016-6; ISSN 0171-1474. VII, 248 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 70 Tafeln und VIII Farbtafeln. –

Markus Egg, Albert France-Lanord, Le char de Vix. Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Monographien Band 13. Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, in Kommission bei Dr. Rudolf Habelt GmbH, Bonn 1987. ISBN 3-88467-017-4; ISSN 0171-1474. VI, 74 Seiten mit 58 Abbildungen und 11 Farbtafeln = Übertragung ins Französische eines Aufsatzes aus Bd. 12.

Als Rez. 1958 die „Wagengräber und Wagenbestandteile aus Hallstattgrabhügeln der Schweiz“ veröffentlichte (Zeitschr. Schweiz. Arch. u. Kunstgesch. 18, 1958, 1 ff.), hatte S. Schiek eben eine erste Liste von 136 Wagengrab-Fundorten der Hallstattzeit nördlich der Alpen im Aufsatz über „Das Hallstattgrab von Vilsingen“ vorgelegt (Festschr. Goessler = Tübinger Beitr. Vor- u. Frühgesch. [1954] 150 ff.), und an Rekonstruktionsversuchen waren damals die Hallstattwagen von Ohnenheim (Dép. Bas-Rhin), Bad Cannstatt (Baden-Württemberg) und Bell (Rheinland-Pfalz) vorhanden. Der 1953 entdeckte und in den folgenden Jahren von A. France-Lanord versuchsweise rekonstruierte Wagen von Vix (Dép. Côte-d'Or) wurde vom Ausgräber R. Joffroy 1958 publiziert (Les sépultures à char du premier âge du fer en France. Paris [1958] 103 ff.). Rund zehn Jahre später änderte sich das Bild völlig, erfolgten Meldungen auf Meldungen von Wagengräber-Entdeckungen – u. a. Großeibstadt und Repperndorf (Bayern), Hochdorf (Baden-Württemberg), Mitterkirchen und Helpfau-Uttendorf (Oberösterreich) – sowie von immer neuen Rekonstruktionen von Hallstattwagen – so der beiden neuen Wagen von Ohnenheim und Vix durch das Römisch-Germanische Zentralmuseum Mainz, eines Wagens aus der Býčí skála-Höhle (Mähren) durch die Höhere Technische Bundeslehr- und Versuchsanstalt Steyr, des Wagens von Hochdorf durch das Württembergische Landesmuseum in Stuttgart, eines Wagens von Großeibstadt durch das Mittelfränkische Freilichtmuseum in Bad Windsheim, des Wagens von Mitterkirchen durch die Werkstätten des Oberösterreichischen Landesmuseums in Linz und des neuen Beller Wagens im Rheinischen Landesmuseum zu Bonn. Nicht zuletzt angeregt durch die von G. Kossack an den Rädern von Großeibstadt u. a. gemachten Entdeckungen (G. Kossack, Gräberfelder der Hallstattzeit an Main und Fränkischer Saale. Math. bayer. Vorgesch. 24 [1970] 44 ff.) und als Mitbeteiligte an diesen Rekonstruktionen gingen M. Egg und C. F. E. Pare die vielfältigen technischen Probleme erneut auch wissenschaftlich an (M. Egg, Die hallstattzeitlichen Hügelgräber bei Helpfau-Uttendorf in Oberösterreich. Jahrb. RGZM 32, 1985, 323 ff.; C. F. E. Pare, Wagons and wagon-graves of the Early Iron Age in Central Europe. Oxford Monographs [1988]).

Im Laufe der Zeit wurden die nachgebauten Wagen der Öffentlichkeit gezeigt: 1980 in Steyr der Wagen aus der Býčí-skála-Höhle, 1985 in Stuttgart der Wagen von Hochdorf, 1986 in München der Wagen von Großeibstadt. Mit Rücksicht auf den 1987 in Mainz organisierten XI. Internationalen Kongress der Union Internationale des Sciences Préhistoriques et Protohistoriques ergriff dann das Römisch-Germanische Zentralmuseum Mainz in verdienstvoller Weise die Gelegenheit, zum herausfordernden Thema eine Sonderausstellung zu organisieren und eine Publikation herauszugeben. In der Ausstellung waren die Wagen aus der Býčí-skála-Höhle, von Ohnenheim und Vix, von Bell und Großeibstadt, von Hochdorf und Mitterkirchen ebenso zu sehen wie die italischen Wagen aus der „Tomba Regolini Galassi“ in Cerveteri und aus der „Tomba del Carro“ in Como-Ca'Morta.

Die hier anzuzeigende Publikation ist eigentlich ein Handbuch zu Geschichte und Technik der vierrädrigen Wagen der Hallstattzeit geworden und enthält als Kern sieben technische Abhandlungen sowie drei historische Aufsätze, wovon zwei über vorhallstattzeitliche und einer, das Gebotene zusammenfassend, über hallstattzeitliche Wagen berichten.

Die Aufsätze zum vorhallstattzeitlichen Wagenbau:

Peter Schauer, Der vierrädrige Wagen im Zeremonialgeschehen und Bestattungsbrauch der orientalisches-ägäischen Hochkulturen und ihrer Randgebiete (1–23 mit 17 Abb.). – Verf. unterzog sich der sehr zeitraubenden Aufgabe, in einem „kursorischen Überblick“ die bislang anscheinend in Raum und Zeit weit voneinander entfernten und beziehungslos nebeneinanderstehenden „Wagenprovinzen“ der Alten Welt des 3.–1. Jahrtausends v. Chr. auf ihre Eigenheiten und ihre wechselseitigen Beziehungen zu untersuchen. Dabei kam er zum Ergebnis, daß „die seit der Urnenfelderzeit geübte Sitte, einen vierrädrigen Totenwagen in die Gräber Bevorrechtigter mitzugeben, nicht in Zentraleuropa aufgekommen“ sei. Darin spiegle „sich vielmehr hethitisch-mykenisches Zeremonialgut, das seinerseits seine Wurzeln in zweistromländischen Bräuchen des 3. Jahrtausends v. Chr. hat.“ Verf. vermittelt zudem eine umfassende Darstellung des „Totenwagen-Brauchums“ in Mesopotamien, Ägypten, Assyrien, Zypern, Anatolien – in hethitischer Zeit mit Verbindungen zu urnenfelderzeitlichen Kesselwagen Zentraleuropas –, dann in kaukasischen und nordpontischen „Kurgan-Ländern“ usw., durchwoben mit Hinweisen auf bildliche und figürliche Darstellungen, auf mit „Wagenkult“ zusammenhängende Symbolmotive (Vögel) und auf Tontafelaufzeichnungen aus Bogazköy, die über 14tägige „Wagen-Totenfeiern“ berichten und nach Verf. an Bestattungsvorschriften in altindischen literarischen Texten erinnern.

Christopher F. E. Pare, Der Zeremonialwagen der Bronze- und Urnenfelderzeit: Seine Entstehung, Form und Verbreitung (25–67 mit 28 Abb. im Text und mit Taf. 1). – Einleitend zeigt Verf., wie im Raum des späteren „Hallstattwagens“ vom 3. Jahrtausend v. Chr. an ein (von Ochsen gezogener) „Bauernwagen mit Scheibenrädern“ in Gebrauch war, im 2. Jahrtausend, in der Bronzezeit, dann ein „Pferdewagen mit Speichenrädern“ aufkam, und wie diese beiden Gefährte alsdann nebeneinander existierten.

Dieser „Speichenräderwagen“ ist im „Europa der früheren Bronzezeit“ nach Verf. erst wenig bezeugt, z. B. durch tönernen Radmodelle aus dem Karpatenbecken, die wenig späteren Räder an Bronzewagenmodellen (Trundholm, Hälsingborg) sowie auf Felszeichnungen. „Speichenräderwagen“ der Urnenfelderzeit in Mitteleuropa hat Verf. aus über 60 Fundorten nachgewiesen und in fünf typologische Gruppen geordnet: Zwei erste Typengruppen repräsentieren „Frühe Bronzeräder der Bronzezeit Bz D“ mit meistens vier Speichen (aus vier Fundorten) und „Gegossene Radnabenbeschläge der sog. Tarczal-Gruppe“ (Ungarn, Rumänien, Österreich). – Der Hauptteil „Wagengräber der Urnenfelderzeit: Die Hart an der Alz-Gruppe“ umfaßt Wagenteile aus 13 Gräbern aus dem Gebiet „zwischen Genfersee und Chiemgau“ (zwölf der „frühen und älteren“ und eines der mittleren Urnenfelderzeit). Die vierte Typengruppe, „Wagenbeschläge der Egemose-Gruppe“, benannt nach dem Depotfund von Egemose (Fünen), beinhaltet Achskappen, „Vogelrindprotomen“, Handgriffe und diverse Röhrenobjekte aus, wie Verf. umschreibt, dem „Pfahlbaukreis“ der Stufe Ha A2 oder B1. „Bronzeräder der Coulon-Gruppe“, von Verf. neu so bezeichnet nach einem vor kurzem entdeckten Rad von Coulon (Dép. Deux Sèvres), sind Räder mit U-förmigen Felgenkränzen des bisher nach Stade benannten Typs von Bronzezug-Rädern der späten Urnenfelderzeit. Es handelte sich bei diesen „Speichenräderwagen“ offenbar durchwegs um Gefährte mit vier Speichenrädern und – gemäß den Resten von Hart – mit einer in vertikaler Richtung beweglichen Deichsel.

Die technischen Beiträge:

Hans Peter Uenze, Der Hallstattwagen von Großesstadt (69–75 mit 2 Abb. und 2 Taf. im Text sowie den Tafeln 2–5). – Innerhalb eines zweiteiligen Kammergrabes der Stufe Ha C1 fanden sich Metallteile und Negativabdrücke von vier Rädern eines fahrbereiten Wagens ohne Deichsel. Ausgehend von der eingangs dieser Rez. angezeigten bedeutsamen Entdeckung von G. Kossack, daß die Felgen aus einer inneren „Spanfelge“ und sechs

oder acht äußeren „Felgensegmenten“ bestanden, die durch acht T-förmige Klammern zusammengehalten waren, konnten die mit 16 Speichen versehenen Räder rekonstruiert und die Abmessungen des hölzernen, völlig vergangenen Wagens generell wiedergewonnen werden. Für die Rekonstruktion des Gefährtes diente der Wagen von Hochdorf als Vorbild.

Markus Egg, Das Wagengrab von Ohnenheim im Elsaß (77–102 mit 24 Abb. und 2 Farbtafeln im Text sowie den Tafeln 6–22). – Verf. hat nicht nur die um 1920 von R. Forrer unternommene Wagen-Rekonstruktion, sondern auch die übrigen 1917 gehobenen Funde von Grund auf neu geprüft und dabei Objekte entdeckt, die eine Datierung in die Stufe Ha C nahelegen! – Die mit acht Speichen ausgerüsteten Räder hatten offenbar eine analoge Felgenkonstruktion wie die Räder in Großeibstadt. „Die Achsen mußten frei rekonstruiert werden.“ Die Deichselhalterung wurde aufgrund der Wagen von Hochdorf und Como-Ca’Morta gründlichst modifiziert und der Wagenkasten von Grund auf neu konzipiert: Die langen, durchbrochenen Bronzezierplatten ließen sich zwanglos in die Seitenwände einfügen, und die von Forrer als Beine eines Stuhles verwendeten Winkeltüllen – nach Verf. in Etrurien entstandene und im 7. Jh. v. Chr. beliebte Metallfassungen – wurden nach italischen Vorbildern als Eckverstärkungen des Wagenkastens montiert.

Fritz Eckart Barth, Die Wagen aus der Býčí-skála-Höhle, Gem. Habruvka, Bez. Blansko (103–119 mit 8 Abb. und 2 Farbtafeln im Text sowie den Tafeln 23–33). – Reste mehrerer Wagen und Radtypen. Diese konnte Verf. in zwei Gruppen gliedern: Gruppe 1 mit geripptem Bronze- oder Eisenblech- und Gruppe 2 mit glattem Bronze- oder Eisenblech-Beschlag. Derartige Zierate waren z. T. an den zehn Radspeichen so verteilt, daß beim Fahren eine Spirale sichtbar wurde. Als für die Ausstellung „Die Hallstattkultur“ 1980 in Steyr eine Hallstattwagen-Rekonstruktion ins Auge gefaßt wurde, griff Verf. jene Rad- und Wagenreste heraus, die mit entsprechenden Elementen des Wagens von Stuttgart-Bad Cannstatt verwandt sind. So entstand der eindrucksvolle, bronzeblechüberzogene „Hallstattwagen aus der Býčí-skála-Höhle“.

Jörg Biel, Der Wagen aus dem Fürstengrabhügel von Hochdorf – mit einem Beitrag von C. F. E. Pare – (121–143 mit 5 Abb. und 2 Taf. im Text sowie mit Tafel 34). – Reiches Fürstengrabensemble der Zeit zwischen 550 und 500 v. Chr. Der Wagen hatte mitsamt ausgelegter Deichsel fahrbereit in der Grabkammer gestanden, wurde aber nach Einsturz der Decke von den darüber liegenden Stein- und Erdmassen zu einem „Fladen“ zerdrückt. Der aus den Originalteilen geschaffene, minutiöse Wiederaufbau des Wagens ist daher ein ebenso großes Meisterwerk wie die Urfassung! Während Räder, Achsen, Deichsel und Wagenkasten „problemlos“ rekonstruiert werden konnten, fehlten nach Biel „Hinweise auf einen Drehschemel“, wie sie z. B. für die Wagen von Bell und Vix vorliegen. Eine starre Vorderachse ist aber nach Pare schon „wegen der geringen Materialstärke der ... Deichsel nicht anzunehmen“. Deshalb schlägt er eine sog. Zugarmkonstruktion vor wie am spätlatènezeitlichen Wagen von Dejbjerg.

Hans-Eckart Joachim, Der Wagen von Bell, Rhein-Hunsrück-Kreis (135–143 mit 5 Abb. und 1 Taf. im Text sowie mit den Tafeln 35–37). – Inmitten eines Grabensembles der Stufe Ha D3 hatte der Wagen – ohne Deichsel – fahrbereit gestanden. Erhalten waren die Metallteile der vier Räder, eine sog. Langfuhr aus Eisen und Ziernägel vom Wagenkasten. Aufgrund der neuen Wagenfunde u. a. hat Verf. die von W. Rest zwischen 1938 und 1948 gefertigte Rekonstruktion in bezug auf „Anbindung von Ober- und Unterwagen und die Zug- und Deichselvorrichtung“ neu überprüft und auch die Räder, Achsen, Holzarten untersucht. Der neue Wagen-Nachbau ist nun auf die Konstruktionen und Proportionen vorab der Wagen von Hochdorf, Como-Ca’Morta und Großeibstadt eingestimmt.

Markus Egg und Albert France-Lanord, Der Wagen aus dem Fürstengrab von Vix, Dép. Côte-d’Or, Frankreich (145–179 mit 26 Abb. und 2 Farbtafeln im Text sowie mit Tafeln 38–64). – Gleichzeitig erschienene französische Fassung: siehe Titel). – Reichstes

Grabensemble der Stufe Ha D3. Der Wagen war demontiert, die Deichsel hatte man entfernt und die Räder an die Ostwand der Grabkammer gelehnt. Eine Rekonstruktion drängte sich förmlich auf. Angesichts der Neuentdeckungen entschloß sich aber A. France-Lanord, sein Werk wieder in die Einzelteile zu zerlegen und in Zusammenarbeit vor allem mit M. Egg einen neuen Nachbau in Anlehnung an die Wagen von Como-Ca'Morta (Radnaben und Deichselhalterung), Dejbjerg (Deichsel und Zugarmkonstruktion), Hochdorf und Ohnenheim (Wagenkasten) usw. zu wagen. Auch das Bleiwägelchen von Frög wurde herangezogen – für die Montage des Wagenkastens auf Metallstäben, nach M. Egg offensichtlich eine technische Neuerung des 5. Jh. v. Chr. Die Neu-Rekonstruktion hat nun eine Deichsel für Pferdezug und einen Wagenkasten mit vier gleich hohen Seitenwänden.

Markus Egg, Zum Bleiwagen von Frög in Kärnten (181–187 mit 5 Abb. im Text). – Aus einem großen Grabhügel wohl der Stufe Ha C oder D(?) sind noch vorhanden: außer zwölf sog. Zugtieren vier Räder, Teile von zwei Achsen und Bruchstücke eines Wagenkastens auf vier Stützen von einem Wägelchen von 176 mm Länge, 110 mm Spurweite oder 138 mm Gesamtbreite und 65 mm Höhe. Weitere Fragmente könnten von einer Langfuhr oder Deichsel stammen. Das Gebilde ist in der Formensprache der großen, vierrädrigen Hallstattwagen gehalten. Auch Verf. wagt nicht zu entscheiden, ob es sich um ein Modellwägelchen oder um einen Kesselwagen gehandelt hat.

Abschließender Aufsatz:

Christopher F. E. Pare, Der Zeremonialwagen der Hallstattzeit: Untersuchungen, Typologie und Kulturbeziehungen (189–239 mit 31 Abb. im Text und Tafel 1). – Verf. hat ca. 243 Wagenfundstellen aus 190 Gräberfeldern und Gräbern der Zeit zwischen rund 750 und 450 v. Chr. und außerdem Wagenteile aus vier Siedlungen – Britzgyberg (Dép. Haut-Rhin), Heuneburg (Baden-Württemberg), Hellbrunnerberg (Salzburg) und Blatec Kocanda (Mähren) – aufgearbeitet, und es ist ihm gelungen, 235 Wagen auszumachen, davon 171 typologisch zu bestimmen und aufgrund von 19 weiteren Befunden Schlüsse auf die Bestattungssitte zu ziehen. – Vorangestellt sind „zwei in urnenfelderzeitlicher Tradition“ stehende Wagen der Stufe Ha C: La Côte-Saint-André (Dép. Isère) und Wehringen, Hgl. 8 (Bayern) „fallen besonders durch die Verwendung von Eisen für die Radreifen, Radnaben und Felgenklammern auf.“ Derartige Klammern aus Großeibstadt und Hradenín (Böhmen) ließen G. Kossack aufgrund entsprechender Details auf Raddarstellungen im Vorderen Orient eine hochinteressante Doppelfelgenkonstruktion entdecken, bestehend aus einer inneren, einteiligen, im Dampf gebogenen „Span“- und einer äußeren, aus mehreren Teilen zusammengesetzten „Segment-Felge“. Die zahlreichen und verschiedenartigen eisernen und bronzenen Rad- und Wagenbeschläge konnte Verf. fast ausnahmslos typologischen Gruppen zuweisen: so vor allem sieben Reifentypen, 18 Nabenarten, sechs Sätzen von Wagenkasten-Ornamenten usw. sowie sieben Haupttypen von Wagen, datierbar in die Stufen Ha C und D.

Stufe Ha C: Außer dem erwähnten „nachurnenfelderzeitlichen“ Wagentyp 1 sind nach Verf. zwei Gruppen von eigentlichen Hallstattwagen zu unterscheiden: 1. Wagen mit aufwendigen Rad-, aber ohne Kastenbeschläge, Wagentyp 3, 2. Wagen mit reicher Wagenkasten-Verzierung, Wagentyp 2.

Stufe Ha D: Die oft üppig mit Metallbeschlägen versehenen Späthallstattwagen „teilen sich in drei große Gruppen, die am besten durch ihre Radnabenbeschläge zu charakterisieren sind“: Gruppe 1 mit konischen Nabenbeschlägen, wohl aus Werkstätten auf der Schwäbischen Alb, Wagentyp 5. – Gruppe 2 mit zylindrischen Radnaben, Wagentyp 7 wie z. B. Hochdorf. – Gruppe 3 mit unverzierten Eisenbeschlägen, Wagentyp 6. (Es muß dazu auch völlig aus Holz gebaute Wagen gegeben haben, wie Eintiefungen von Rädern in einigen wenigen Grabgruben belegen.)

Im letzten Kapitel „Konstruktion und Rekonstruktion der Wagen ...“ behandelt Verf. die Anzahl der Räder – Vierrädrigkeit war die Regel –, den Rad-Durchmesser, die Rad- bzw. Felgen-Konstruktion, die Speichenzahl, die Bauart und Größe der Wagenkästen, den Achsabstand und die Spurweite bzw. Wagenlänge und -breite, die Deichseln und Deichselhalterung, das Wagengestell und die Vorderachse, welche letztere zumindest in der Stufe Ha D sehr wichtige technische Neuerungen erfuhren, besonders bezüglich der lenkbaren Vorderachse! Bei diesen Hallstattwagen muß es sich jedenfalls um leistungsfähige Fahrzeuge gehandelt haben, die vor der Mitgabe als Totengefährt zumindest als Zeremonial-, wenn nicht gar als Reisewagen gedient haben dürften. In diese Richtung weisen m.E. einige der vielen, von Verf. aufgeführten „zeitgenössischen“ Wagendarstellungen auf Tongefäßen, Bronzesitulen und auf der Kline von Hochdorf.

Die vorliegende Publikation enthält eine außergewöhnliche Fülle von überzeugenden Studienergebnissen zu Geschichte und Technik der vierrädrigen Wagen der Hallstattzeit. Dafür verdienen Herausgeber und Autoren gleichermaßen großen Dank und hohe Anerkennung. Was dem Leser z.T. gerade wegen des reichen Angebotes etwas zu schaffen macht, sind u.a. die Verschiedenartigkeit der technischen Beiträge, auch etwa von zeichnerischen Darstellungen, sowie – im Blick auf das wirklich umfassende Literaturverzeichnis – das Fehlen von Orts- und Sachregistern.

CH-8142 Uitikon-Waldegg ZH
Haldenstrasse 1

Walter Drack

Christiane Eluère, Das Gold der Kelten. Hirmer Verlag, München 1987. ISBN 3-7774-4580-0. 219 Seiten mit 144 meist mehrfarbigen Abbildungen.

Christiane Eluère, Konservatorin am Musée des Antiquités Nationales in Saint-Germain-en-Laye und Autorin des 1982 erschienenen Werkes „Les Ors Préhistoriques“ (L'Âge du Bronze en France 2) sowie zahlreicher, metallurgisch ausgerichteter Arbeiten zu Edelmetallfunden Europas, legt mit diesem neuen, in französischer und deutscher Sprache dargebotenen Prachtband über das „Gold der Kelten“ einen weiteren Beweis ihrer kenntnisreichen Arbeitskraft vor. Wir wissen nichts über die Entstehungsgeschichte des Werkes, könnten uns aber vorstellen, daß der für Archäologie ja stets engagierte Hirmer-Verlag mit sicherem Blick die Marktlücke erkannt hat, die sich mit der Vorlage des französischen Vorzeitgoldes aufgetan hatte, und der nunmehr bestrebt war, die Verfasserin zu einer Darstellung des europäischen Vorzeitgoldes auf breiter Grundlage zu ermutigen. Voraussetzung für einen solchen Versuch war freilich die Einbringung modernster Farbphotographie und drucktechnischer Perfektion, um Glanz und Faszination des Goldes voll zur Geltung zu bringen.

Dies ist sicherlich voll gelungen, und doch könnte man fragen, ob es sinnvoll war, das schöne Buch mit einem so speziellen Titel wie „Das Gold der Kelten“ zu versehen. Uns scheint, daß hier aus verlegerischen Gründen der augenblicklichen Keltenwelle Tribut gezollt wurde. Tatsächlich hat die Autorin ihr Buch nämlich weit umfassender angelegt und mit den vorgeführten Goldfunden zeitlich wie räumlich auf Gebiete übergegriffen, die niemals von Kelten im echten Wortsinn betreten worden sind. Daß sie ein gesamteuropäisches Konzept anstrebte und das Gold von seinem frühesten Auftreten im 5./4. Jahrtausend wenigstens bis in das letzte vorchristliche Jahrhundert verfolgen wollte, geht aus Kapitel II „Die Goldschmiedekunst vor den Kelten“ (S. 21–84) ganz deutlich hervor. Es wäre sicherlich nicht schwer gefallen, einen Titel zu finden, der solchem Anspruch Genüge getan hätte. So aber wird ein Eindruck vorgetäuscht, der dem eigentlichen Anliegen der Verfasserin nicht voll gerecht geworden ist.