

VORWORT

Eine wesentliche Eigenheit vieler Kulturen der Eisenzeit zwischen dem 8. und 1. Jh. v. Chr. ist ihre starke Tendenz zu sozialer Differenzierung und der damit verbundenen Herausbildung mächtiger Eliten. Archäologisch schlägt sich dieses Phänomen in reich ausgestatteten Fürstengräbern nieder, in denen die Angehörigen dieser Eliten mit ihren Prestigegütern und Herrschaftszeichen in oft monumentalen Grabbauten beigesetzt wurden. Zu den markantesten Statussymbolen der ältereisenzeitlichen Aristokratie in Mitteleuropa wie in Italien zählen prunkvoll geschmückte Wagen. Die toten Aristokraten wurden dabei nicht nur auf solchen oft reich mit Metall beschlagenen Gefährten zum Grab gefahren, sondern die Wagen wurden den mächtigen Herren wie Damen mit ins Grab gelegt, um ihnen so auch im Jenseits ganz dinglich das »herrschaftliche« Wagenfahren zu ermöglichen.

Die prestigeträchtige Sitte erscheint auf Darstellungen im Vorderen Orient schon im 3. Jahrtausend v. Chr. und steht wohl mit der Rolle des Streitwagens als wichtige Waffe in Verbindung. Die aufwendige Zucht und Dressur edler Pferde war seit dieser Zeit eine wichtige Aufgabe der jeweils herrschenden Elite. Während der Urnenfelderzeit, im 13. Jh. v. Chr., erscheinen die ersten Wagenräber in Mitteleuropa. Die bronzezeitlichen Wagenräber lassen sich freilich an zwei Händen abzählen. Den Toten Herren folgten dabei vierrädrige Gefährte und keine Streitwagen ins Grab.

In der älteren Eisenzeit im 8.-6. Jh. v. Chr. steigt die Zahl der Wagenräber in Europa rapide an. Die Beigabe eines Wagens charakterisiert stets die am reichsten ausgestatteten Gräber, die meist ein monumentaler Grabhügel überwölbt. Unschwer lassen sich zwei Zentren erkennen, das eine im Bereich der Hallstattkultur in Mitteleuropa, wo bislang etwa 260 Wagenräber bekannt geworden sind, und das andere in Mittelitalien. Dort häufen sie sich im etruskischen Gebiet auf der tyrrhenischen und im picenischen Bereich auf der adriatischen Seite Mittelitaliens. Im hallstattzeitlichen Mitteleuropa folgten in der Regel vierrädrige Wagen den Mächtigen ins Grab; in Italien hingegen sind es zumeist zweirädrige Gefährte. In Mitteleuropa besitzt die Wagenraabsitte, wie oben schon dargestellt, eine bis in die Spätbronzezeit zurückreichende Tradition. In Italien hingegen erscheinen die frühesten Wagenräber erst im Zuge des orientalisierenden Einflusses im 8. Jh. v. Chr.

In der jüngeren Eisenzeit (5.-1. Jh. v. Chr.) wurde die Sitte der Wagenbeigabe in Gräbern fortgeführt. Der Schwerpunkt liegt dabei im keltischen Mitteleuropa. In der Hauptsache finden sich zweirädrige Gefährte, gelegentlich erscheinen aber auch vierrädrige Wagen, die an hallstattzeitliche Traditionen anzuknüpfen scheinen.

Die Archäologen waren wegen der prestigebeladenen Rolle in hohem Maße an der Erforschung dieser Wagen interessiert, und erste Untersuchungen erschienen seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Erste wissenschaftlich fundierte Rekonstruktionsversuche wagten in den zwanziger und dreißiger Jahren der italienische Gelehrte E. Ghislanzoni, der Elsässer Wissenschaftler R. Forrer und der tschechische Forscher F. Dvořák. Weiterführenden Studien stand freilich der schlechte Erhaltungszustand im Weg. Von den in der Hauptsache aus Holz hergestellten Wagen waren nämlich nur die Metallbeschlüge, an denen gelegentlich noch etwas Holz haftete, übrig geblieben, so dass der Großteil der Wagen als unrestaurierbar eingestuft wurde.

Verbesserte Grabungstechniken, wie die Blockbergung, radiographische Untersuchungen, neue Restaurierungstechniken, wie der Einsatz von Sandstrahlgeräten bei der Reinigung und von Kunstharzen bei der Tränkung, sowie Fortschritte in der Paläobotanik erlaubten nach dem Zweiten Weltkrieg einen sehr viel tieferen Einblick in die Technologie des antiken Wagenbaues. In den siebziger Jahren bildeten die Studien G. Kossacks zu den Wagen von Großleißstadt eine neue Grundlage für die moderne Wagenforschung. Für Mitteleuropa gab die Ausgrabung des fast gänzlich mit Eisen verkleideten Wagens aus dem Fürstengrab von Hochdorf in Baden-Württemberg einen weiteren wichtigen Impuls.

Durch diese Studien angeregt, setzten sich auch einige Wissenschaftler im Römisch-Germanischen Zentralmuseum intensiv mit ältereisenzeitlichen Wagen auseinander. In den achtziger Jahren wurden mehrere Wagen, darunter das Exemplar aus dem Grab der Fürstin von Vix in Burgund, in den Werkstätten restauriert und wissenschaftlich untersucht. Um dem mitunter recht spröden Material möglichst viele Informationen abzurufen, wurde ein eigenes »Procedere« für die Restaurierung von Wagen entwickelt: Die Grabpläne wurden in originaler Größe auf eine große Platte aufgezogen und die Originalfunde darauf ausgelegt. Soweit das möglich war, wurden nach Abschluss der Restaurierung Rekonstruktionen der Wagen im Maßstab 1:1 erstellt, wobei stets darauf geachtet wurde, die Rekonstruktionen nur mit Kopien zu bestücken, so dass die Originalteile für zukünftige Forschungen zugänglich bleiben. Die erste Phase der Wagenforschung im Römisch-Germanischen Zentralmuseum gipfelte in der Ausstellung der wichtigsten Wagenrekonstruktionen anlässlich des 11. Internationalen Kongresses der Union Préhistorique e Protohistorique in Mainz. Abgerundet wurde diese Phase durch die umfassende Studie von C. F. E. Pare zu den hallstattzeitlichen Wagen.

Hallstattzeitliche Wagen ließen seitdem den Restauratoren und Wissenschaftlern im Römisch-Germanischen Zentralmuseum keine Ruhe mehr. Das brachte neben der Restaurierung mehrerer Altfundstücke die Entdeckung einiger neuer Wagengräber Anfang der neunziger Jahre mit sich, deren Restaurierung und wissenschaftliche Auswertung uns übertragen wurden. Im Zuge der Studien in den achtziger Jahren waren wir auf Verbindungen zwischen dem Wagenbau im hallstattzeitlichen Mitteleuropa und im frühetruskischen Mittelitalien gestoßen, die wir deutlicher herausarbeiten wollten. Um diese Querverbindungen intensiver zu untersuchen und gleichzeitig den Austausch von Restaurierungstechniken zu fördern, beschlossen wir zusammen mit den Kollegen vom Centro di Restauro der Soprintendenza di Toscana in Florenz, die sich intensiv mit etruskischen Wagen auseinandersetzten, sowie dem Laboratoire d'Archéologie des Métaux in Jarville la Malgrange bei Nancy ein gemeinsames Forschungsprojekt zu installieren. Dem Forschungsvorhaben schloss sich noch das Musée des Beaux-Arts in Agen in Frankreich an, das die wissenschaftliche Untersuchung des reich ausgestatteten Wagengrabes von Boé vorantreiben wollte. Mitfinanziert wurde diese Unternehmung vom Direktorat X der europäischen Kommission der EU. In allen Institutionen wurden eisenzeitliche Wagen restauriert, wissenschaftlich untersucht und die Ergebnisse und Erfahrungen ausgetauscht.

Markus Egg