

BISHER UNBEKANNTE KUPFER- UND BRONZEZEITLICHE WAGENMODELLE AUS UNGARN

T. KOVÁCS

Ungarisches Nationalmuseum
Múzeum krt. 14–16., H-1088 Budapest, Ungarn

Das Folgende verlautete 2001 in Liège – innerhalb eines eng gefassten Rahmens – anlässlich des 14. Kongresses der International Union for Prehistoric and Protohistoric Sciences unter dem Titel „Models of Carts from the Copper and Bronze Age in the Carpatian Basin“. Der noch nicht veröffentlichte Vortrag bildet nur einen skizzenhaften Auszug eines Abschnittes der im Entstehen begriffenen zusammenfassenden Arbeit über die bronzezeitliche Glaubenswelt und Kunst.

Vorausgehend muss auch Folgendes noch angemerkt werden: Zwar lässt sich seit Jahrzehnten ein fast ständiges Interesse an der Erforschung der Geschichte des Wagens feststellen, doch ist erst in der jüngsten Vergangenheit ein auch als Meilenstein zu betrachtendes Produkt in diesem Themenkreis entstanden. Das Oldenburger Landesmuseum für Natur und Mensch hat 2004 eine Ausstellung „Rad und Wagen – Der Ursprung einer Innovation – Wagen im Vorderen Orient und Europa“ gezeigt. Die Verfasser ihres Führers und des begleitenden Studienbandes gaben ein komplettes und niveauvolles Bild der Entstehungsgeschichte und der wirtschaftlich-gesellschaftlichen Rolle des Wagens sowie seiner Stellung in der Glaubenswelt.¹

Bei der wirklichen Kenntnisnahme dieses sich in Raum und Zeit immer mehr ausweitenden Themenkreises nehmen – wenn auch nicht eine Schlüsselrolle – wie das bisher viele angenommen haben –, so doch die eines wichtigen Kettengliedes die in Ungarn bzw. im Karpatenbecken gefundenen einschlägigen Zeugnisse ein. Dies alles bedeutet für uns den „Zwang“ zur baldigstmöglichen Veröffentlichung und das Versprechen der späteren komplexen Aufarbeitung.

*

Zweifellos können wohl nach den die Geschichte des Wagens behandelnden umfangreichen Arbeiten von V. G. Childe, St. Foltiny, I. Bóna, St. Piggott, M. Dinu, A. Häusler und anderen die neuen Funde eines engeren Gebietes – des Karpatenbeckens – nur ergänzende Forschungsangaben darstellen.²

Im Voraus nur einige Sätze gleichsam als forschungsgeschichtliche Einleitung. Unter den urzeitlichen Zeugnissen im Karpatenbecken hat lange Zeit ein 1954 von seinem Finder S. Soproni publizierter Fund das größte Interesse geweckt: das tönernen Wagenmodell aus dem spätkupferzeitlichen Gräberfeld von Budakalász,³

¹ FANSA–BURMEISTER 2004; FANSA 2004.

³ SOPRONI 1954.

² Über die detaillierte Forschungsgeschichte s. CHILDE 1951; FOLTINY 1959; BÓNA 1960; PIGGOTT 1968; 1979; DINU 1981; HÄUSLER 1981; 1992; 1994.

von dem ein ähnlich bedeutendes Exemplar aus gleicher Zeit später in Szigetszentmárton ans Licht kam. Den aus einem gestörten Grab stammenden Fund hat N. Kalicz vor einem Vierteljahrhundert veröffentlicht.⁴ Diese beiden Funde wurden seither in allen mit der Geschichte des Wagens befassten Studien dargestellt und ausgewertet.

Eine im gewissen Sinne neue Perspektive ergab sich, als V. Němejcová-Pavúková und J. Bárta 1977 das Wagenmodell aus dem westslowakischen Radošina publizierten.⁵ Das mit Tierprotomen verzierte fragmentarische Exemplar fand sich in der Siedlung der Boleráz-Kultur. (Es sei angemerkt, dass der vereinfachten Formel der Forschung nach die Funde vom Boleráz-Typ die Frühphase der Badener Kultur und die vom Kostolac-Typ ihre Spätphase vertreten.⁶) Zeitgleich mit dem vorigen ist das Modell aus der Siedlung im südtransdanubischen Boglárlelle.⁷ Auf Grund seiner Form und Verzierung können zu diesem Typenkreis das Exemplar von Mödling⁸ und das noch unpublizierte fragmentarische aus Balatonberény⁹ gerechnet werden. Von ihrer Herstellungszeit her sind hier noch folgende Modelle zu erwähnen: Pleising-Hotzfeld (Österreich),¹⁰ Badačin (Rumänien)¹¹ und mit gewissem Vorbehalt: Pilismarót (Nordtransdanubien).¹² Die meisten der angeführten Exemplare stammen aus Siedlungen (Radošina, Mödling, Pleising, Boglárlelle), einzig das Exemplar von Pilismarót-Basaharc fand sich in einem Grab. Aus der Aufzählung geht hervor, dass in den letzten Jahrzehnten die Zahl der Modelle gewachsen ist, die die Bolerázer Periode vertreten und als die frühesten Wagendarstellungen in Mitteleuropa zu betrachten sind.

Unlängst ergab sich die Möglichkeit, ein kupferzeitliches Wagenmodell in Augenschein zu nehmen und abzeichnen zu lassen, das sich in einer Privatsammlung befindet und im nordtransdanubischen *Moha-Homokbánya* gefunden wurde. Die durchbohrten Teile des Achsenhalters des nur ein wenig fehlerhaften rechteckigen Modells ragen ösenartig aus der Ebene des Wagenkastens hervor. Oben reichen die vier Eckteile über die Ebene des Wagenkastens hinaus. Der Rand ist mit einer Art Perlenreihe verziert. Auf der einen kürzeren Seite findet sich vermutlich die Stelle der Protomen wie beim Radošina-Wagen. Seine Oberfläche zieren vier- und fünfeckige sowie unregelmäßig geformte – mit eingeglätteten Linien ausgefüllte – Felder. An mehreren Seiten lässt sich beobachten, dass die in etwa regelmäßig viereckigen Felder am linken oberen Teil der Fläche sitzen. Es ist anzunehmen, dass hier der Hersteller des Modells mit der Verzierung begann, dieses also das Grundmotiv ist. Später hat er dann die enger werdenden freien Flächen „mit amorphen Einheiten“ ausgefüllt (Abb. 1).¹³

Bei der Entstehung des Wagenmodells von Moha kommen drei Gesichtspunkte in Frage.

1. Der Fundort wird seit Jahrzehnten zerstört, er ist nämlich eine Sandgrube. Auf einer großen Fläche wurden bisher neolithische und kupferzeitliche Funde gesammelt. Bei früheren Fundbergungsgrabungen fanden sich Siedlungsobjekte aus der klassischen Periode der Badener Kultur. Bei den Funden gab es sehr wenig Keramik, die auf den Frühabschnitt der späten/Hochkupferzeit verweist. Wir besitzen keine Angabe darüber, in welchem Teil der Siedlung das Wagenmodell gefunden wurde.¹⁴

2. Durch die vermuteten Tierprotome/n kann der Wagen von Moha zu den Modellen vom Radošina-Typ gerechnet werden. Diese vertreten dann sämtlich den Boleráz-Horizont.

3. Die Verzierung des dargestellten Modells ist nicht nur außerordentlich, sondern es gibt auch gute Analogien auf Tongefäßen vom Boleráz-Typ. Wohl sind die eingeglätteten Zierelemente im Allgemeinen für die

⁴ KALICZ 1976. Über die detaillierte Forschungsgeschichte s. BONDÁR 2004, 7–15.

⁵ NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ-BÁRTA 1977, 443–447, Abb. 7.

⁶ Zur Chronologie der Badener Kultur („Badenkomplex“) s. KALICZ 1982, 124–127, Abb. 1; WILD 2001; MARAN 1998; MARAN 2004, 265–266; MAKKAY 2003, 520.

⁷ ECSEDY 1982, 18–25, Abb. 8.

⁸ RUTTKAY 1995, Abb. 7, 3; RUTTKAY 2000, 523, 537, Abb. 3/6.

⁹ Die Zeichnung des Modells von Balatonberény bzw. seine Angaben lernte ich 2001 durch Mária Bondár kennen. Seither haben

wir beide das betreffende Exemplar publiziert. MAKKAY 2003, 503, Pl. 3, 7; BONDÁR 2004, 12–15, 32, Abb. 6.

¹⁰ RUTTKAY 2000, Taf. 5/63.

¹¹ BÄCUET 1998.

¹² BONDÁR 1990, 85, Abb. 7/3; BONDÁR 2004, 7, 31.

¹³ Die Maße des nur wenig fehlerhaften Wagenmodells: H: 11,5 cm, L: 14,5 cm (oben), 14 cm (unten), B: 12,2 cm (oben), 10,5 cm (unten).

¹⁴ MAKKAY 1970, 42–43, Abb. 4, 12. – Wir hatten die Möglichkeit, die betreffenden Fundstücke im Szent István Király Múzeum (Székesfehérvár) zu untersuchen.

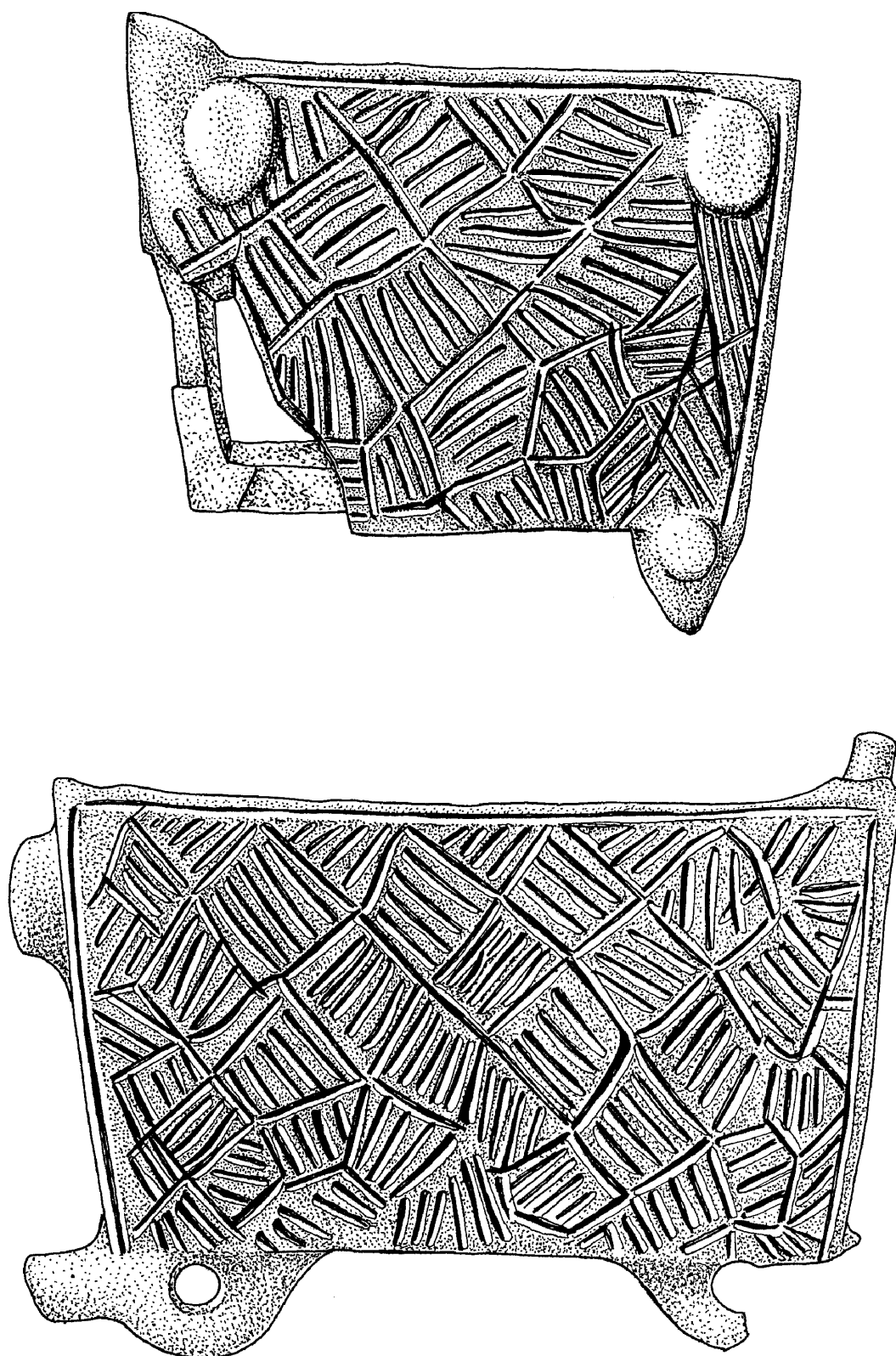


Abb. 1. Wagenmodell, Moha-Homokbánya (1:1)

Badener Töpferei charakteristisch, doch gibt es die Motive aus vier- bzw. fünfeckigen Feldern fast ausschließlich im Boleráz-Horizont. Das belegen die slowakischen Funde aus Nitriansky Hrádok, Nevodzani und Beladice.¹⁵

Auf Grund der formalen und konstruktiven Charakteristiken können die sechs Wagenmodelle der Boleráz-Periode unterschiedlich gruppiert werden. Eine Art ist folgende: A. einfach kastenförmig: Mödling–Jennyberg, Pleising–Hotzfeld; B. kastenförmig unten mit vier sog. Achsenösen: Balatonberény; C. Wagen mit Tierprotomen: Radošina, Balatonboglár, Moha (bei Letzterem vier sog. Achsenösen). Und was die Verzierung betrifft, ist die Fläche bei vier von den sechs Modellen von dem einst sehr häufigen Motiv der eingravierten Zickzacklinie bedeckt. Andere Muster fanden sich nur beim Radošinaer (Punktreihen am Oberteil) und Mohaer Exemplar (kleine Felder mit eingeglätteten Linien).

Leider kann man eigentlich weder auf Grund der recht mangelhaften Fundzusammenhänge noch der Konstruktions- und Verzierungsunterschiede eine echte chronologische Reihenfolge der in Frage kommenden Exemplare aufstellen. Sicher scheint auf Grund der Aufarbeitung von V. Pavúková und I. Ecsedy zu sein, dass die Exemplare von Radošina und Boglárlelle die mittlere Phase der Boleráz-Periode vertreten.¹⁶ Wegen seines formalen „hohen Entwicklungsstandes“ und der langen Anwendungszeit des eingeglätteten Musterelements scheint das Mohaer Exemplar das jüngste zu sein.¹⁷ Da es sich um einen Gegenstand auch mit geistigem Gehalt handelt, ist schwer zu entscheiden, ob die mit Tieren kombinierten Wagen oder die einfachen (also auf absolute Weise stilisierten) die Produkte höheren Ranges sind, da beide schöne Beispiele des zur Abstrahierung fähigen Denkens sind.¹⁸

Seit immer mehr Forscher die Badener Kultur in die zweite Hälfte des 4. Jahrtausends v. Chr. datieren, scheinen die Analogiesysteme einzustürzen, die für die Herkunft der Wagen, ihre vorderasiatischen Wurzeln erarbeitet wurden. Nach St. Pigot und J. Maran tauchen die Wagen und vor allem die Wagenmodelle im Gebiet vom Karpatenbecken bis zur Nordpontus-Gegend zu ungefähr gleicher Zeit auf, so dass auch die Möglichkeit konvergenter Entwicklung nicht ausgeschlossen ist. J. Maran nimmt an, dass das nördliche und westliche Pontusgebiet bei der – in mehrere Richtungen verlaufenden – Vermittlung der Kenntnis des Wagens eine wichtige Rolle gespielt haben kann.¹⁹

Als Tatsache scheint aber festzustehen, dass sich im materiellen und geistigen Bestand der klassischen Badener Kultur starke südeuropäische Züge nachweisen lassen (z. B. Megaron-Haus, Form- und Schmuckbeziehungen der Menschendarstellungen usw.).²⁰ Wegen Mängeln in der Forschung wissen wir in diesem Zusammenhang viel weniger über die Boleráz-Periode. Höchstens das weitreichende typologische Beziehungssystem der Keramik wird in letzter Zeit immer klarer.²¹ Daraus ergibt sich auch: Beispielsweise beweist die Existenz der Wagenmodelle indirekt, dass die Wirtschaft und die Lebensweise jene Stufe erreicht hatten, auf der man die Invention der behandelten Zeit, den zur Fortbewegung und zum Transport geeigneten Wagen, herstellen und nutzen konnte.

¹⁵ NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ-BÁRTA 1964, 195, Abb. 16/5, 215, Abb. 25/2, Taf. IX/VIII, Taf. XI/VIII (Nitriansky-Hrádok); NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ 1974, 311, Abb. 46/22 (Nevodzany – „Post-boleráz“); 351, Abb. 72/11–13 (Beladice); s. noch MATUSCHIK 2001, 729, Abb. 5/2 (Arbon Bleiche). – Es ist uns bewusst, dass die Zahl der angeführten Analogien gering ist und sie auch nicht hundertprozentig überzeugen. Über den Motivschatz der gesamten Periode der Badener Kultur ist zu sagen, dass die Musterelemente sich fast „kanonisch“ wiederholen und oftmals gut nachvollziehbar mit einem Keramiktyp – zumeist mit Kreisdurchmesser – verbinden. In der Boleráz-Periode gibt es besonders wenige Keramikerzeugnisse mit „ebener Oberfläche“. Vielleicht ist auch damit die selten zu nennende Motivkombination unseres Wagenmodells zu erklären. Im Übrigen ist die hier zu erwähnende, von der gewohnt-regulären abweichende Verzierung auch auf anderen Gefäßen seltener Form zu erkennen (ŠMÍD 2001, Abb. 10/1b; BONDÁR 2001, Abb. 5/22; JEVIĆ 2001, 353, Abb. 1/1.). Gleichsam in Klammern sei hinzugefügt: Das mit eingeglätteten Linien ausgefüllte geometrische Muster

erscheint (streifenartig) erstmals in der Balaton-Lasinja-Kultur (s. KALICZ 1973, Abb. 4/1 – Keszthely-Fenekpuszta).

¹⁶ NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ 1977, 447; ECSÉDY 1982, 18, 29; s. noch BONDÁR 2004, 7, 31–32.

¹⁷ BANNER 1956, Taf. 118–119.

¹⁸ Die mit Tieren kombinierte Wagendarstellung findet sich im östlichen Karpatenbecken auch in der Bronzezeit. Die Frage ist, was dies bedeutet: die „Wiederentdeckung“ der gedanklich-darstellerischen Form oder die von Zeit zu Zeit in Ton verwirklichte Darstellung der in der Glaubenswelt ständig vorhandenen „vereinfachten Gedankenverknüpfung“, die am gegebenen Ort in einer gewissen Periode für irgendeine Volksgruppe typisch ist. – BICHIR 1964, 71, Abb. 4/2–3; BÓNA 1960, 86, Taf. 64/1–3; BOROFFKA 1994; 2004, 349, Abb. 9.

¹⁹ PIGGOTT 1968, 309–312; MARAN 1998, 522–524; 2004, 278–279.

²⁰ SHERRAT 2003, 422–425; MARAN 2004, 274–279.

²¹ MARAN 2001.

Im vorliegenden Fall ist die eigentliche Frage, wie die Wagenmodelle in die Glaubenswelt eingebaut wurden. Wahrscheinlich wurden sie ebenso verwendet, wie es die Mehrheit der Forscher von den spätkupferzeitlichen Exemplaren annimmt: zur Lagerung des Opfergetränkes bzw. der Opferspeise bei kultischen Ereignissen – vielleicht auf den „Hausaltären“.

Und hier müssen wir für einen Moment einhalten, denn auch dabei darf nicht vergessen werden: Die kurz abgehandelten zehn intakten bzw. fragmentarischen Wagenmodelle repräsentieren die Kupferzeit im Karpatenbecken, ca. ein halbes Jahrtausend (Abb. 2). Ob wir wollen oder nicht – die einstige Wirklichkeit und die Geringfügigkeit des Quellenwertes dieser Zeugnisse stellen objektive Schranken.

Die Bedeutung des Fundes von Moha liegt nicht allein darin, dass damit eine der speziell für den frühen Abschnitt der Badener Kultur typischen Fundgruppen um ein Stück erweitert wurde. Der topographische Ort bestätigt die bisherige Feststellung, dass die momentan frühesten kupferzeitlichen Wagenmodelle als zur Zeit des Boleráz-Horizontes in unterschiedlichen Zeiten geschaffene Erzeugnisse der Bevölkerung in der Westhälfte des Karpatenbeckens betrachtet werden können.

Vielleicht kann erst später die Tatsache Sinn bekommen, dass in dieser Fundgruppe das Mohaer Exemplar mit flachem Boden eine Art Verbindungsclammer zwischen dem mit Tierprotomen verzierten Modell von Radošina und dem mit Achsenhalterösen versehenen Modell von Balatonberény ist. Denn diese Hypothese kann dann wichtig werden, wenn mit zunehmendem Quellenmaterial später auch eine genauere Datierung möglich wird.

*

Wenn auch nicht in großem Tempo, so hat sich doch die Zahl *bronzezeitlicher Wagenmodelle* im letzten Vierteljahrhundert vermehrt. In chronologischer Hinsicht schließt das frühbronzezeitliche Exemplar von Börzönce eine Lücke, auch wenn es sich auf keine Weise mit den spätkupferzeitlichen Wagen in Beziehung setzen lässt.²²

In erster Linie kamen im Osten des Karpatenbeckens auf dem Gebiet der Ottomani-Kultur Modelle ans Licht, mehrere von ihnen bei authentischen Ausgrabungen: Nižna Mýsla, Törökszentmiklós, Berettyószentmárton, Vésztő, Otomani (Ottomány), Sacüeni (Székelyhid), Sálacea (Szalacs – mehrere Exemplare).²³ Zu diesen gehört wahrscheinlich das nun im Depot entdeckte *Exemplar unbekannten Fundortes* (Abb. 3).²⁴ Wenn auch fragmentarisch, ist das unter den alten Funden der *Siedlung von Füzesabony* (Abb. 4)²⁵ entdeckte Modell bedeut-

²² BONDÁR 1982.

²³ Über die detaillierte Forschungsgeschichte s. BÓNA 1960; BÓNA 1992; SCHUSTER 1996; TÁRNOKI 1999; BOROFFKA 2004; s. noch OLEXA–PITORÁK 2003; BONDÁR 2004.

²⁴ *Wagenmodellfragment aus Ton, Ungarn, unbekannter Fundort*. – Am unteren Teil des sog. Wagenkastens sind die zwei Achsenhalterösen zu erkennen. Zwischen den Löchern bzw. den Seiten gibt eine kleine Rille die Stelle der Achse an, die wahrscheinlich aus organischem Material bestand. Die beiden Fragmente passen nicht genau zusammen, gehören aber wahrscheinlich beide zur gleichen Hälfte des Wagenmodells. Die Seiten zieren eingravierte dreieckige Linienbündel mit linsenförmigen eingedrückten Punkten an ihren Spitzen. Es hat den Anschein, als bildeten diese am Mittelteil des Modells Dreiergruppen, und an den Rändern konnte ein Punkt oder ein Punktpaar sitzen. Auf beiden Fragmenten ist beim Treffpunkt der Seiten eine gekerbte Rippe zu sehen. (Sie lässt sich als Darstellung des die Seiten der aus Ruten geflochtenen Körbe zusammenhaltenden Basts oder eines anderen Materials auffassen.) Innen und außen ist das ursprünglich graue Modell rot gebrannt, an einzelnen Stellen ist die ganze Wanddicke rot durchgebrannt. Die Maße der ursprünglichen Fragmente: A: L (unten): 11 cm, H: 5,5 cm, B: 3,2 cm; B: L (unten): 5,8 cm, H: 4,6 cm, B: 3,7 cm. Die Breite der Rekonstruktion war mit großer Wahrscheinlichkeit 7–7,5 cm. – Das eingra-

vierte und aus Zickzacklinien bestehende Motiv war überwiegend in der Spätperiode der Hatvan-Kultur bzw. der früheren Periode der Ottomány-Füzesabony-Kultur in der Nordhälfte des Karpatenbeckens beliebt. Die linsenförmigen eingedrückten Punkte in unterschiedlicher Anordnung waren dagegen für die klassische und in einigen Fällen für die späte Periode dieser Kulturen typisch. S. KALICZ 1968, 156–157; BADER 1978, 42–52; KOVÁCS 1984, 240; BÓNA 1992, 74.

²⁵ *Eckteilfragment eines Wagenmodells, Füzesabony-Öregdomb*. – Grauer Ton, Seitenteil glänzend, Unterteil grob bearbeitet. Am Unterteil gibt der vertiefte Teil zwischen Achsenhalteröse und Seite die Stelle der Achse an. Darüber ist der Seitenteil abgenutzt, auf ihm ist die Kerbverzierung zwischen den Linien kaum zu erkennen. Das ist ein Hinweis darauf, dass das Modell bewegt wurde und sich das Rad an der Seitenwand gerieben hat. Unsere Darstellung zeigt die eine Rekonstruktionsmöglichkeit, die darauf beruht, dass auf mehreren von den bisher bekannt gewordenen Modellen das bandartige Muster unter dem Rand entlanglief. Eine ähnliche Form vertritt das Modell von Palaikastro – s. BÓNA 1960. Die andere mögliche Variation: Unser Fragment ist die eine Ecke des Modells, und anders als bei dem rekonstruierten wurden die Achsen von je zwei Ösen gehalten, ursprünglich war das Modell weit breiter und höher, wofür es bereits aus der Kupferzeit (Balatonberény) und auch aus der Bronzezeit Beispiele gibt. L: 5,6 cm, B: 5,00 cm, H: 4,8 cm.

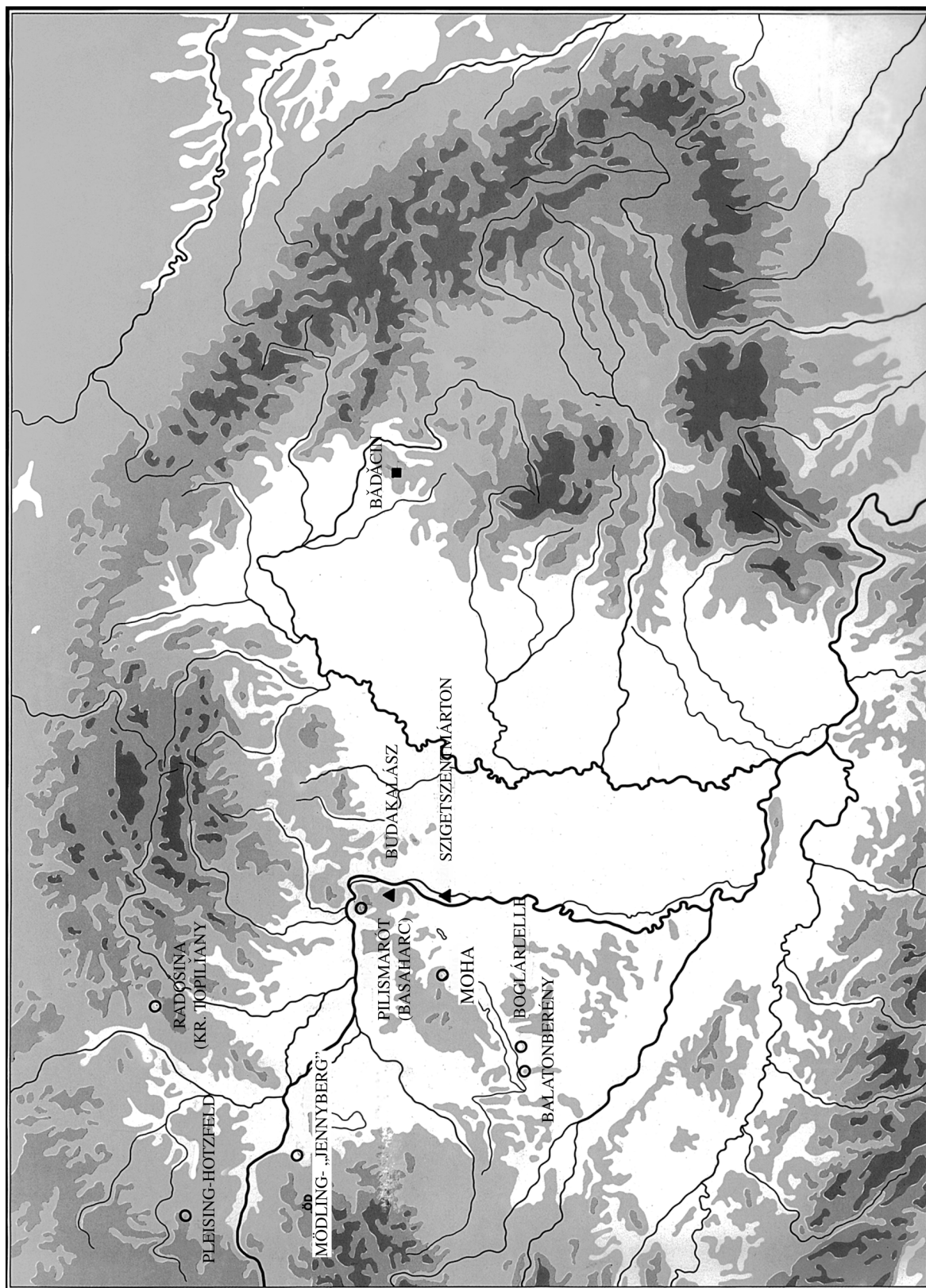


Abb. 2. Fundstelle der kupferzeitlichen Wagenmodelle im Karpatenbecken: ○ Boleráz-Horizont, ▲ klassische Phase der Badener Kultur, ■ Cotofeni Kultur

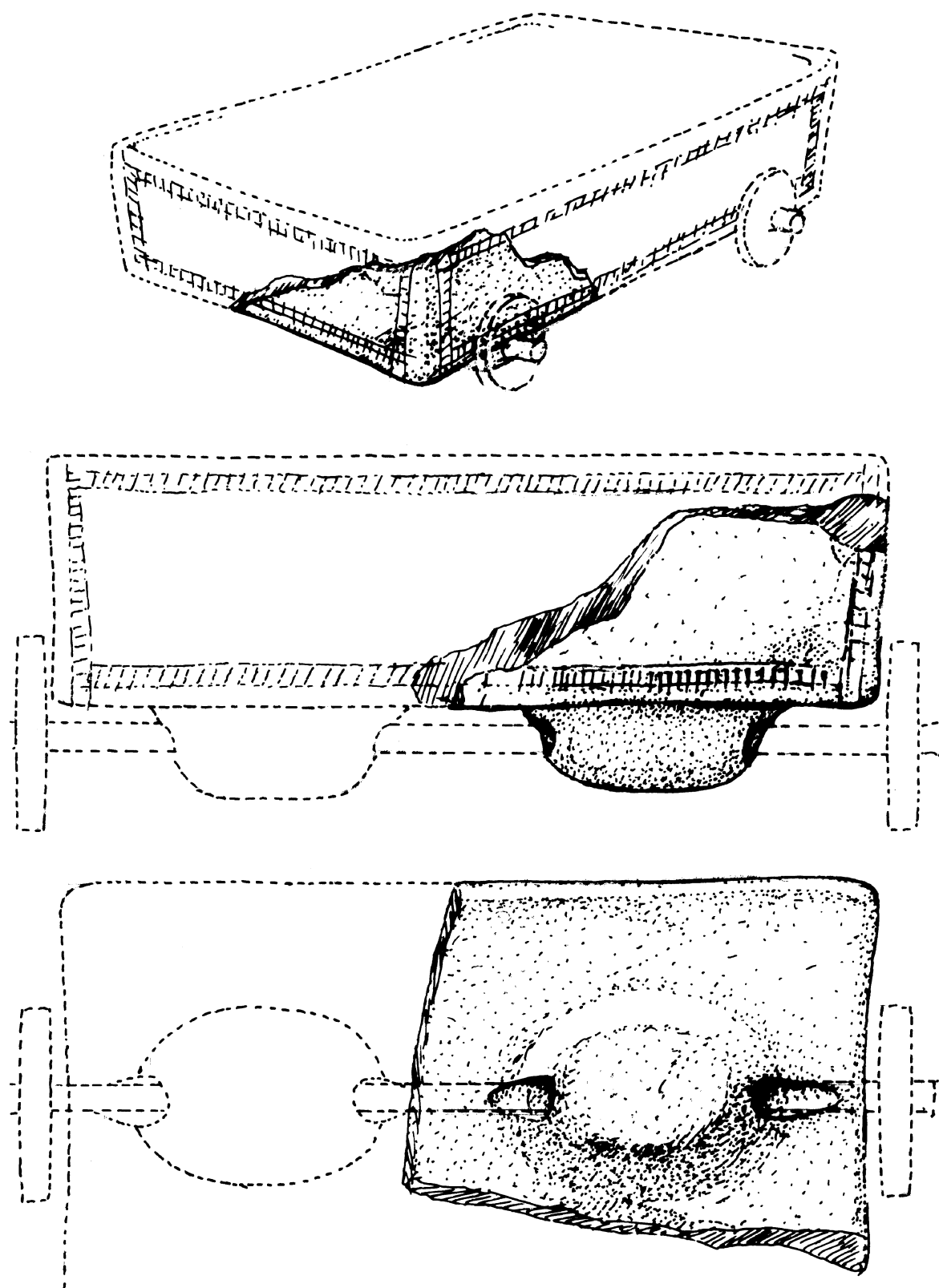


Abb. 3. Wagenmodellfragment, Ungarn (originales Bruchstück: 1:1)

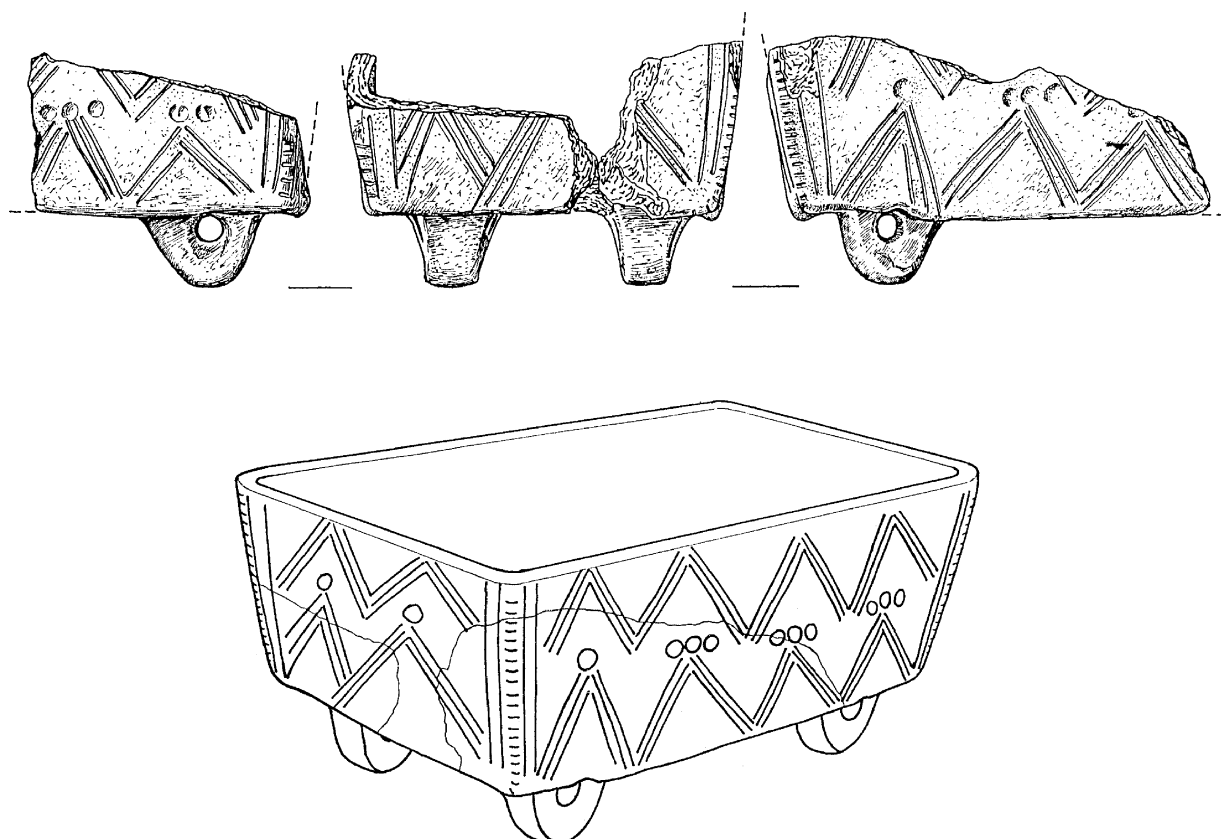


Abb. 4. Eckteilfragment eines Wagenmodells, Füzesabony-Öregdomb (originales Bruchstück, etwa 2:3)

sam, da aus den Schichten der mehrschichtigen Siedlung (deren Grabungsnotizen leider seit dem Krieg größtenteils unauffindbar sind) 45 massive Tonrädermodelle ins Ungarische Nationalmuseum gelangten.²⁶

Die überwiegende Mehrzahl der bronzezeitlichen Wagen und ihrer Bestandteile wurde in den Siedlungen der sog. Tell-Kulturen gefunden, die in der ersten Hälfte des 2. Jahrtausends v. Chr. ihre Blütezeit hatten, und beweist sozusagen die enge Beziehung zwischen der Lebensweise von Ackerbauern und Viehhaltern und der Nutzung des Wagens. Zwar sind auch im Karpatenbecken Gebäudeteile bekannt, die „Heiligtum oder Tempel“ genannt werden können, doch lässt sich eher nur annehmen als beweisen, dass die Wagenmodelle – ähnlich den Askoi und vogelförmigen Gefäßen – bei kultischen Zeremonien benutzt wurden.²⁷ Möglicherweise wurde nach einer ähnlichen Funktion ein Exemplar im Gräberfeld von Nižna Mýsla (Alsómislen) ins Grab gelegt.²⁸ In unserem Gebiet gibt es keine Beweise dafür, dass die wirklichen Wagen von Pferden oder von Rindern gezogen wurden – wahrscheinlich können beide in Frage kommen. Die Verwendung des Pferdes belegt die erhebliche Zahl kleiner Statuen und die Tatsache, dass sich etwa zur Zeit, als die Tell-Kulturen entstanden, die Geweihtrensen und das Riemenverteiler verwendende Pferdegeschirr im Karpatenbecken verbreiteten.²⁹

Einige Wagenmodelle verweisen auf die Kenntnis der mit Speichenrädern versehenen, leichter laufenden Wagen. Mangels Wagenmodelle lässt sich in unserem Gebiet nicht beweisen, dass sich nach dem Auftauchen und der (eingeschränkten) Verbreitung der Speichenräder die Konstruktion und Form des Wagens ge-

²⁶ KOVÁCS 1984, 240–241.

²⁷ KOVÁCS 1992, 77–78. – Auf Grund kleinasiatischer Analogien kann man noch am ehesten daran denken, dass die Wagenmodelle bei der Darbringung von Ernteopfern verwendet wurden. Man

stellte sie auf den Altar und die Kleintierstatuen davor, als „Imitation“ der im Leben verwendeten Gespannwagen.

²⁸ OLEXA 1982, 390–391, Abb. 1, 2/2.

²⁹ BÁNDI 1963; HÜTTEL 1981, 171–172; BOROFFKA 2004.

ändert hat.³⁰ Doch weist der Wagen von Pocsaj darauf hin, dass das Speichenrad als praktische, sich positiv auf das Alltagsleben auswirkende Neuerung symbolische Bedeutung im kultischen Leben erhielt.³¹ Natürlich kann es sich auch nur darum handeln, dass eine Variante der in Raum und Zeit verbreiteten Sonnendarstellung vorne am betreffenden Modell zu sehen ist.

Nach dem Ende der Tell-Kulturen verschwanden – „eine Zeit lang“ – die Wagendarstellungen im Karpatenbecken fast völlig, und die wenigen bekannten Funde vertreten in anderem künstlerischen Stil einen von den früheren abweichenden Inhalt (stehende Gottheit (?) in einem von Vögeln gezogenen Wagen aus Versec).³² Zu jener Zeit tauchen die ersten gezeichneten Wagendarstellungen auf (z. B. Raskovce, Slowakei).³³ Während sich in den Depotfunden aus der Urnenfelderperiode die aus Metall gegossenen Bestandteile wirklicher Wagen (Bestattungswagen?) finden, sind ihre miniaturisierten Varianten für kultische Ziele nicht bekannt.³⁴

Zweifellos lassen die vermehrten lokalen Funde und die große Gebiete tangierende „aufeinander abgestimmte“ und zielgerichtete Erforschung dieses Themenkreises eine um Vollständigkeit bemühte und ins Detail gehende gemeinsame Auswertung der im Karpatenbecken gefundenen, hier behandelten bronzezeitlichen Zeugnisse in den Vordergrund treten. Auch nach den neuesten vorzüglichen Übersichten ist eine auf Volksgruppen und Landschaftseinheiten aufgeschlüsselte Analyse der fortlaufenden (?) Nutzung des Wagens bzw. seiner Rolle (Darstellung) in der Glaubenswelt offen geblieben. Des Weiteren fehlt die Untersuchung der vielleicht niemals zu beantwortenden Frage, warum in der Hinterlassenschaft der auch zu szenischen Darstellungen fähigen frühbronzezeitlichen Bevölkerung im Donau-Theißgebiet (Nagyréver und Maros-Kultur) die Wagendarstellung fehlt. Und nicht zuletzt: Haben die lokalen Migrationen, die auch das Karpatenbecken betrafen oder in ihm abliefen, und die Entfaltung des Metallbergbaus in den Nordkarpaten auf die Gestaltung des Verhältnisses von Mensch und Wagen in den Jahrtausenden der Bronzezeit gewirkt – und wenn ja, auf welche Weise?

LITERATUR

- | | |
|---------------|---|
| ANATI 1960 | = E. ANATI: Bronze Age chariots from Europe. PPS 26 (1960) 50–62. |
| BĂCUIET 1998 | = S. BĂCUIET: Un cărucior de lut descoperit la Bădăcin (Jud. Sălaj) (A clay wagon discovered at Bădăcin (Sălaj County)). Apulum 35 (1998) 37–41. |
| BADER 1978 | = T. BADER: Epoca bronzului in Nord-Vestul Transilvaniei. București 1978. |
| BANNER 1956 | = J. BANNER: Die Pécelér Kultur. ArchHung 35. Budapest 1956. |
| BICHIR 1964 | = GH. BICHIR: Autor du problème des plus anciens modèles de chariots découverts en Roumanie. Dacia 8 (1964) 67–86. |
| BÓNA 1960 | = I. BÓNA: Clay models of Bronze Age wagons and wheels in the Middle Danube Basin. ActaArchHung 12 (1960) 83–111. |
| BÓNA 1992 | = I. BÓNA: Wagen und Wagenmodelle in den Tell-Kulturen. In: I. Bóna (Hrsg.): Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell-Siedlungen an Donau und Theiß. Ausstellungskatalog. Frankfurt am Main 1992, 73–75. |
| BONDÁR 1982 | = M. BONDÁR: Spätkupferzeitliche Siedlung in Pécs-Vasas (Komitat Baranya). MittArchInst 10–11/1980–1981 (1982) 25–44. |
| BONDÁR 1990 | = M. BONDÁR: Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. CommArchHung 1990, 77–91. |
| BONDÁR 2001 | = M. BONDÁR: L'état des recherches sur la culture de Baden en Hongrie (Les découvertes récentes concernant la période ancienne). In: <i>Cernavodă III – Boleráz</i> , 437–458. |
| BONDÁR 2004 | = M. BONDÁR: A kocsi a késő rézkori Európában (Der Wagen im spätkupferzeitlichen Europa). ArchÉrt 129 (2004) 5–34. |
| BÁNDI 1963 | = G. BÁNDI: Középső bronzkori lószerszám-szíjelosztó csontlemezek kérdése a Kárpát-medencében (Die Frage der Riementeller des mittelbronzezeitlichen Pferdegeschirrs im Karpatenbecken). ArchÉrt 90 (1963) 46–60. |
| BOROFFKA 1994 | = N. BOROFFKA: Die Wietenberg-Kultur. Ein Beitrag zur Erforschung der Bronzezeit in Südosteuropa. UPA 19. Bonn 1994. |

³⁰ In Bezug auf die Speichenräder ist J. PAULÍK 2002, zu einem teilweise von den bisherigen abweichenden Ergebnis gekommen. S. noch ANATI 1960.

³¹ MESTERHÁZY 1976; s. noch: WOYTOWITSCH 1995, 96–98.

³² GARAŠANIN 1983; s. noch PARE 2004.

³³ VIZDAL 1972.

³⁴ Zusammenfassend: PARE 2004, 358.

- BOROFFKA 2004 = N. BOROFFKA: Bronzezeitliche Wagenmodelle im Karpatenbecken. In: Fansa–Burmeister 2004, 347–354.
- Cernavodă III – Boleráz = P. ROMAN–S. DIAMANDI (Hrsg.): Cernavodă III – Boleráz. Ein vorgeschichtliches Phänomen zwischen dem Oberrhein und der Unteren Donau. Symposium Mangalia-Neptun. Studia Dacubiana 2. București 2001.
- CHILDE 1951 = G. CHILDE: The first waggons and carts from the Tigris to the Severns. PPS 17 (1951) 177–194.
- DINU 1981 = M. DINU: Clay models of wheels discovered in Copper Age cultures of Old Europe mid-fifth Millennium B.C. JIES 9 (1981) 1–14.
- ECSEDY 1982 = I. ECSEDY: Késő rézkori leletek Boglárlelléről (Late Copper Age finds from Boglárlelle). JPMÉ 26 (1981) 73–95.
- FANSA 2004 = M. FANSA: Rad und Wagen – Der Ursprung einer Innovation – Wagen im Vorderen Orient und Europa. In: Führer durch die Ausstellung. Oldenburg 2004.
- FANSA–BURMEISTER 2004 = M. FANSA–ST. BURMEISTER (Hrsg.): Rad und Wagen – Der Ursprung einer Innovation – Wagen im Vorderen Orient und Europa. Mainz 2004.
- FOLTINY 1959 = S. FOLTINY: The oldest representations of wheeled vehicles in Central and Southeastern Europe. AJA 63 (1959) 53–58.
- GARAŠANIN 1983 = M. GARAŠANIN: Dubovačko-Žutobrdska grupa. In: Praistorija jugoslavenski zemlje 4: B. Čović (Red.): Bronzno doba. Sarajevo 1983, 520–535, Taf. 81–84.
- HÄUSLER 1981 = A. HÄUSLER: Zur ältesten Geschichte von Rad und Wagen im nordpontischen Raum. EAZ 22 (1981) 581–647.
- HÄUSLER 1992 = A. HÄUSLER: Der Ursprung des Wagens in der Diskussion der Gegenwart. Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 15 (1992) 179–190.
- HÄUSLER 1994 = A. HÄUSLER: Archäologische Zeugnisse für Pferd und Wagen in Ost- und Mitteleuropa. In: B. Hänsel–St. Zimmer (Hrsg.): Die Indogermanen und das Pferd. Akten des Internationalen interdisziplinären Kolloquiums, Freie Universität Berlin, 1.–3. Juli 1992. Archaeolingua 4. Budapest 1994, 217–257.
- HÜTTEL 1981 = H. G. HÜTTEL: Bronzezeitliche Tensen in Mittel- und Osteuropa. PBF XVI/2. München 1981.
- JEVTIĆ 2001 = M. JEVTIĆ: On the Stratigraphy of Cernavodă III – Boleráz finds from the Djerdap area. Cernavodă III – Boleráz, 330–341.
- KALICZ 1968 = N. KALICZ: Die Frühbronzezeit in Nordost-Ungarn. ArchHung 45. Budapest 1968.
- KALICZ 1973 = N. KALICZ: Über die chronologische Stellung der Balaton-Gruppe in Ungarn. In: Symposium 1973, 131–165.
- KALICZ 1976 = N. KALICZ: Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus der Umgebung von Budapest. Festschrift für R. Pittioni zum siebzigsten Geburtstag. ArchA Beiheft 13. Wien 1976, 188–202.
- KALICZ 1982 = N. KALICZ: Die terminologischen und chronologischen Probleme der Kupfer- und Bronzezeit in Ungarn. In: Il passaggio dal neolitico all'età del bronzo nell'Europa Centrale e nella Regione Alpina. PreAlp 10 (1982) 117–137.
- KOVÁCS 1984 = T. KOVÁCS: Füzesabony-Kultur. In: N. Tasić (Hrsg.): Kulturen der Frühbronzezeit des Karpatenbeckens und Nordbalkans. Beograd 1984, 235–254.
- KOVÁCS 1992 = T. KOVÁCS: Glaubenswelt und Kunst. In: I. Bóna (Hrsg.): Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell-Siedlungen an Donau und Theiß. Ausstellungskatalog. Frankfurt am Main 1992, 76–82.
- MAKKAY 1970 = J. MAKKAY: A kökor és a rézkor Fejér megyében [Die Stein- und Kupferzeit im Komitat Fejér]. Fejér megye története I. Székesfehérvár 1970.
- MAKKAY 2003 = J. MAKKAY: Prehistoric archaeology in Hungary in recent years. In: D. V. Grammenos: Recent Research in the Prehistory of the Balkans. Publications of the Archaeological Institute of Northern Greece 3. Thessaloniki, 2003, 487–537.
- MARAN 1998 = J. MARAN: Die Badener Kultur und der ägäisch-anatolische Bereich. Eine Neubewertung eines alten Forschungsproblems. Germania 76 (1998) 497–525.
- MARAN 2001 = J. MARAN: Zur Westausbreitung von Boleráz-Elementen in Mitteleuropa. In: Cernavodă III – Boleráz, 733–751.
- MARAN 2004 = J. MARAN: Die Badener Kultur und ihre Räderfahrzeuge. In: Fansa–Burmeister 2004, 265–282.
- MATUSCHIK 2001 = I. MATUSCHIK: Boleráz und Baden aus Sicht des südbayerischen Spätneolithikums, zugleich ein Beitrag zur Genese der Chamer Kultur. In: Cernavodă III – Boleráz, 673–720.
- MESTERHÁZY 1976 = K. MESTERHÁZY: Agyag kocsimodell Pocsajról (Clay cart from Pocsaj). ArchÉrt 103 (1976) 223–229.
- NĚMEJCOVÁ–PAVÚKOVÁ 1964 = V. NĚMEJCOVÁ–PAVÚKOVÁ: Beitrag zum Kennen der Postboleráz-Entwicklung der Badener Kultur. SIA 22 (1974) 237–360.

- NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ-BÁRTA 1977 = V. NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ-J. BÁRTA: Āneolithische Siedlung der Boleráz-Gruppe in Ra-
došina. SIA 25 (1977) 433–447.
- OLEXA 1982 = L. OLEXA: Siedlungen und Gräberfelder aus der Bronzezeit Nižná Myšľa in der Ostslowa-
kei. In: B. Hänsel (Hrsg.): Südosteuropa zwischen 1600 und 1000 v. Chr. PHS 1. Berlin
1982, 387–397.
- OLEXA-PITORÁK 2004 = L. OLEXA-M. PITORÁK: Parohové bočnice zubadiel z Nižnej Myšle – Geweihtrensen aus
Nižná Myšľa. Einflüsse und Kontakte alteuropäischer Kulturen. Festschrift für Jozef Vladár
zum 70. Geburtstag. Nitra 2004, 309–318.
- PARE 2004 = CH. PARE: Die Wagen der Bronzezeit Mitteleuropas. In: Fansa–Burmeister 2004, 355–372.
- PAULÍK 2002 = J. PAULÍK: Príspevok ku kultu doby bronzovej (Ein Beitrag zum Kultwesen der Bronzezeit).
ZbSNM – Archeológia 94 (2002) 7–16.
- PIGGOTT 1968 = ST. PIGGOTT: The earliest wheeled vehicles and the Caucasian evidence. PPS 34 (1968) 266–
318.
- PIGGOTT 1979 = ST. PIGGOTT: The first wagons and charts: twenty-five years later. BIAL 16 (1979) 3–17.
- RUTTKAY 1995 = E. RUTTKAY: Boleráz-Gruppe. In: E. Lenneis–C. Neugebauer-Maresch–E. Ruttkay: Jung-
steinzeit im Osten Österreich. Forschungsberichte zur Ur- und Frühgeschichte 17. St. Pölten–
Wien 1995, 145–160.
- RUTTKAY 2000 = E. RUTTKAY: Siedlungsfunde der Boleráz-Gruppe aus Wien und dem nordtransdanubischen
Niederösterreich. FÖ 38 (1999) [2000] 609–622.
- SCHUSTER 1996 = C. SCHUSTER: Despre cărucioarele din lut ars Epoca bronzului de pe teritoriul României
(Über die Tonwagenmodelle auf dem Gebiete Rumäniens in der Bronzezeit). Thraco-Dacica
17 (1996) 117–137.
- SHERRAT 2003 = A. SHERRAT: The Baden (Pécel) culture and Anatolia: Perspectives one cultural transforma-
tion. In: E. Jerem–P. Raczky (Hrsg.): Morgenrot der Kulturen – Frühe Etappen der Mensch-
heitsgeschichte in Mittel- und Südosteuropa. Festschrift für Nándor Kalicz zum 75. Geburt-
stag. Archaeolingua 15. Budapest 2003, 415–429.
- ŠMÍD 2001 = M. ŠMÍD: Der Kulturkomplex Boleráz und sein Einfluss auf die Entwicklung der Trichterbe-
cher-Kultur in Mähren. In: *Cernavodă III – Boleráz*, 604–622.
- SOPRONI 1954 = S. SOPRONI: A budakalászi kocsi (Un char cultuel de Budakalász). FoArch 6 (1954) 29–36.
- Symposium 1973* = B. CHROPOVSKÝ (Hrsg.): Symposium über die Entstehung und Chronologie der Badener
Kultur. Bratislava 1973.
- TÁRNOKI 1999 = J. TÁRNOKI: Bronzkori kocsimodell Törökszentmiklós-Terehalomról (Das bronzezeitliche
Wagenmodell von Törökszentmiklós-Terehalom). Savaria 24 (1998–1999) 165–177.
- VIZDAL 1972 = J. VIZDAL: Erste bildliche Darstellung eines zweirädigen Wagens vom Ende der mittleren
Bronzezeit in der Slowakei. SIA 20 (1972) 223–231.
- WILD 2001 = E. M. WILD et. al.: New chronological frame for the young neolithic Baden culture in Central
Europe (4th Millennium BC). Radiocarbon 43/2B (2001) 1057–1064.
- WOYTOWITSCH 1995 = E. WOYTOWITSCH: Die Wagen der Schweiz in der europäischen Bronzezeit. HelvA 26
(1995) 81–351.