

## Zum Bleiwagen aus Frög bei Rosegg Kessel- oder Prunkwagen

Paul GLEIRSCHER

### Izvleček

Pri izdelavi kopije svinčenega voza z Brega pri Rožeku je bilo mogoče v model voza vgraditi različne drobne dele, ki so jih izpustili pri rekonstrukciji v Mainzu leta 1986. Obstoja oja postavlja voz nedvomno v skupino halštatskodobnih slavnostnih voz in ne k vozovom s kotlom, kot so večkrat domnevali. Temu sedaj ustreza tudi njegov celotni videz. Ker je breški voz miniaturna ali model štirikolesnega voza, ni mogoče narediti nobene realne povezave z Ekphoro ali z obredno uporabo v okviru obvozov ali procesij v času življenja lastnika ali lastnice. Tako ostaja po eni strani verjeten simbolni pomen v okviru obvoza ali procesije, ki ju pomagajo stvarno predstaviti svinčene podobe, ki bi bil primerljiv s frizom na prestolu iz Verucchia ter tudi še bolj s šifriranimi slikami s takšnimi ali podobnimi upodobitvami voz v vzhodnoalpskem prostoru. Po drugi strani je misliti na simbolni pomen v okviru predstav o prevozu pokojnika v onostranstvo. Nazadnje bi veljalo tudi razmisliti, da so štirikolesni slavnostni vozovi halštatske kulture služili za časa življenja - in v onostranstvu? - obvozu ali procesiji, ob smrti pa simboličnemu prevozu pokojnika v onostranstvo oz. njegovi apoteozi. Vsekakor pa se miniaturni voz z Brega jasno loči od železnodobnih vozov s kotlom Srednje Evrope.

**Ključne besede:** Breg, starejša železna doba, vzhodnohalštatska kultura, model svinčenega voza, nova rekonstrukcija, simbolika, slavnostni voz

### Abstract

While making a replica of the lead wagon from Frög (Slovenian: Breg) near Rosegg (Slovenian: Rožek), it was possible to add to it various tiny bits that were left out during its reconstruction in Mainz in 1986. The existence of a shaft firmly places the wagon in the group of Hallstatt period ceremonial wagons and not among the wagons with a cauldron, as has frequently been suggested. Its entire appearance now also corresponds to this. As the Frög wagon is a miniature or model of a four-wheeled wagon, it is not possible to establish any real connections with the grave (Ekphora) or with ceremonial use in the framework of a procession in the period when the owner was alive. Thus on the one hand a probable symbolic meaning remains in the framework of driving or a procession, which aids in the actual presentation of the lead image, which can be compared with the frieze on the throne from Verucchio and even better with the enciphered pictures with such or similar depictions of wagons in the eastern Alpine region. On the other hand, the symbolic meaning should be considered in the framework of the transportation of the deceased to the other side. Finally, it should also be considered that the four-wheeled ceremonial wagons of the Hallstatt Culture served during life - and in the afterlife? - for processions, and after death for the symbolic transportation of the deceased to the other world, i.e. the apotheosis of the deceased. In any case, the miniature wagon from Frög has been clearly distinguished from the Iron Age wagons with a cauldron from Central Europe.

**Keywords:** Frög (Slovenian: Breg), early Iron Age, East Hallstatt culture, lead wagon model, new reconstruction, symbolic, ceremonial wagon

Am 31. Mai 1883 ließ der k. u. k. Steuereinnehmer Wilhelm Kokail aus Rosegg im sog. Schuster'schen Wald (Parzelle 1488) einen von insgesamt neun hallstattzeitlichen Grabhügeln angegraben. Das war zu Beginn der groß angelegten, zehnjährigen Ausgrabungen in Frög<sup>1</sup>. Dem

Lageplan von Caspar Kaiser folgend lag der Hügel an der Parzellengrenze 1459/1488 etwa in der Mitte der Parzellenbegrenzung (*Abb. 1: Parz. 1488/Nr. 1*). Er trägt in den alten parzellenbezogenen Plänen die Nr. 1488/1, in der neuen Gesamtzählung von Gerhard Tomedi die Nr. 7<sup>2</sup>. Das Areal

<sup>1</sup> Zusammenfassend nunmehr Tomedi, Frög. Seine Arbeit erhellt weniger spezielle Probleme des ältereisenzeitlichen Südostalpenraumes und fällt wiederholt durch eine überflüssige, weil emotional geführte Diskussion insbesondere mit der Kärntner Forschung auf. Vgl. kurz und allgemein zu Frög auch P. Gleirscher, Das hallstattzeitliche Gräberfeld von Frög bei Rosegg, *Rudolfinum. Jb. Landesmus. Kärnten* 2002, 35ff.

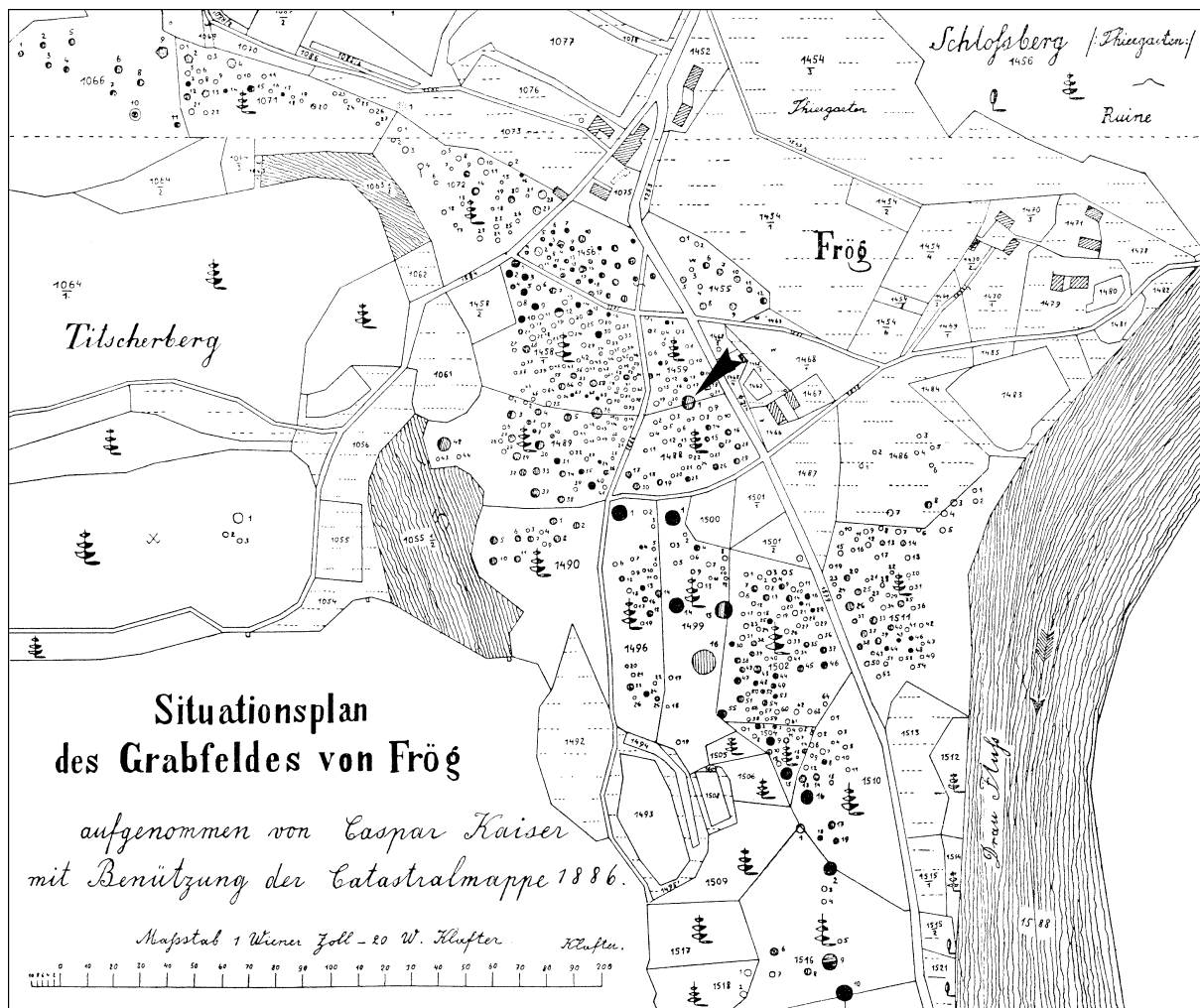


Abb. 1: Lageplan des Gräberfeldes von Frög nach C. Kaiser, 1886. Der große Grabhügel an der Parzellengrenze 1459/1488 mit der Nr. 1 ist gut zu erkennen. Nach W. Modrijan.

Sl. 1: Načrt grobišča Breg po C. Kaiserju, 1886. Dobro je vidna velika grobna gomila s št. 1, na meji parcel 1459/1488. Po W. Modrijanu.

ist heute als Bauland genutzt und grenzt östlich direkt an das im Wald erhaltene Gräberfeld bzw. Museumsareal an. Alfons Müller hat zu den Ausgrabungen Kokails nachträglich ein Protokoll verfasst. Demnach wies der Hügel einen Durchmesser von 17 m und eine Höhe von rund 2 m auf und zählt damit eindeutig zur Gruppe der Fröger Großgrabhügel. Ursprünglich sollte sein Durchmesser rund 12-13 m, seine Höhe rund 4-5 m betragen haben. Damit zählt er zusammen mit dem 30 m westlich gelegenen und im Jahre 2002 neu ergrabenen Grabhügel 120 (Zählung Bundesdenkmalamt, Nr.

6/Zählung Tomedi) an der Parzellengrenze 1489/1458-1<sup>3</sup> zu den prominentesten Grabhügeln im nördlichen Teil des Gräberfeldes von Frög bzw. signifikanter noch im nördlichen Bereich der Zone der Großgrabhügel (Abb. 1: Parz. 1458-1/Nr. 76).

Die Ausgrabung Kokails bestand in einem 1,5 m breiten, von Osten nach Westen und damit südseitig entlang der Parzellengrenze 1488 vorgetriebenen Schnitt. Darin wurden, was umstritten bleibt, zunächst die Reste einer kreisförmigen, ursprünglich also wohl kuppelförmigen Steinpackung erfasst<sup>4</sup>. Im Bereich der Hügelmitte stieß man in

<sup>2</sup> Tomedi, Frög 415f. Taf. 3-4A. Leider wurden hier die noch heute im Gelände lokalisierbaren Hügel nicht nach dem im Bundesdenkmalamt vorhandenen Planunterlagen nummeriert und die nicht mehr genau lokalisierbaren oder verschwundenen Hügel in einem eigenen System angehängt. So bleiben Doppelgeleisigkeiten weiterhin unvermeidbar.

<sup>3</sup> Kurz Gleirscher (Anm. 1) 47f. mit Taf. 6.

<sup>4</sup> So Kanitz (Bleiwagen, 143) entgegen Müllner, der von einer Aufschüttung ohne Steinsetzung spricht (so Tomedi, Frög 415).

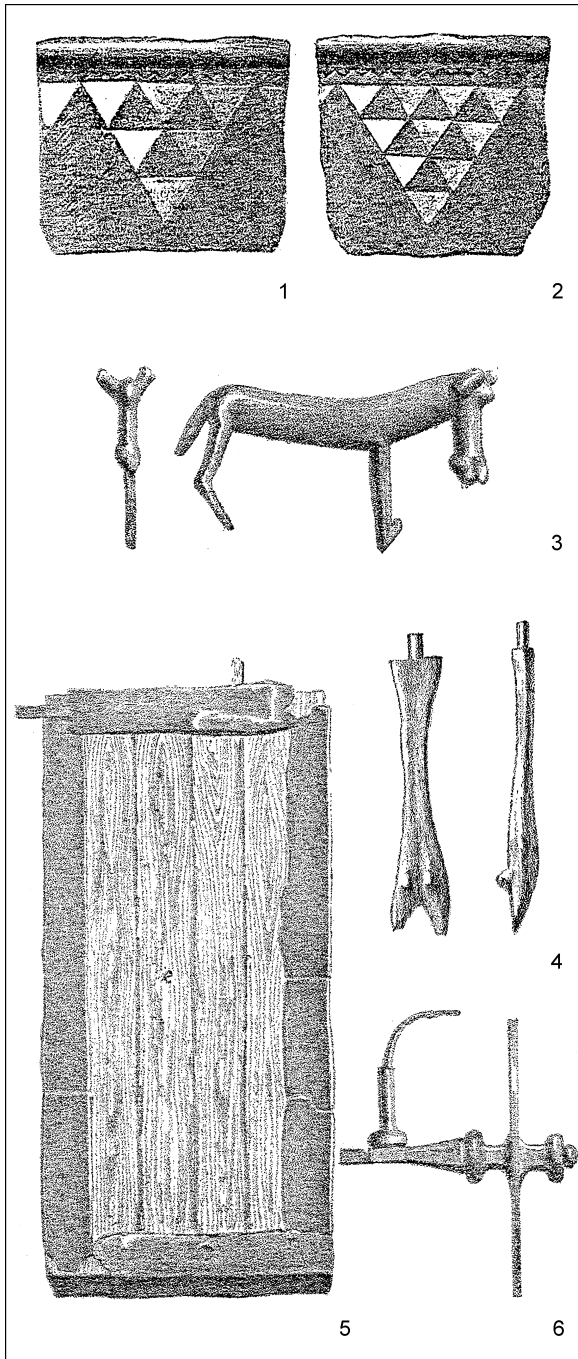


Abb. 2: Frög, Hügel 1488/1. 1,2 Tongefäß mit Blechauflagen; 3,4 Bleifiguren; 5,6 Teile des Bleiwagens. M. = 1:2. Nach F. Kanitz.

Sl. 2: Breg, gomila 1488/1. 1,2 keramična posoda s pločevinastimi nalepkami; 3,4 svinčene figurice; 5,6 deli svinčenega voza. M. = 1:2. Po F. Kanitzu.

rund 2 m Tiefe und damit ebenerdig inmitten im Lehm auf zwei Urnen mit Leichenbrand und dazwischen auf die Reste von Bleifiguren, darunter eines vierrädrigen Miniaturwagens, ohne diesen sogleich als solchen zu erkennen. Die Reste des bzw. der mit Blechauflagen, wohl Bleifolien, verzierten Tongefäße(s) sind verschollen (Abb. 2: 1,2). Am Landesmuseum für Kärnten wurden mit dem Wagen zwölf Tierfiguren (Abb. 2: 3) – eher Pferde denn Rinder oder Ochsen, die trotz ihrer Kleinheit und Vielzahl lange als Zugtiere gedeutet wurden<sup>5</sup> – sowie zwei Fragmente männlicher Figuren aus Blei (Abb. 2: 4) registriert<sup>6</sup>. Außerdem ist von zwei der für Rosegg so typischen Reiterfiguren aus Blei die Rede<sup>7</sup>. Eine engere Datierung innerhalb der älteren Hallstattkultur kann anhand der spärlichen und widersprüchlich überlieferten Grabbeigaben kaum begründet werden<sup>8</sup>. Als Orientierungswert ist wohl das 7. Jahrhundert v. Chr. ins Auge zu fassen, wegen der eisernen Konstruktionselemente im Untergestell des Wagens eventuell sogar die Zeit um 600 v. Chr.<sup>9</sup>.

Die Bleifragmente gelangten zur Kenntnis des Schriftstellers Franz Kanitz, der kurz zuvor den Kesselwagen aus dem Prunkgrab von Strettweg bei Judenburg in der Steiermark gesehen hatte. Er überredete Kokail, ihm die Wagenteile zu überlassen, die er in weiterer Folge dem Landesmuseum für Kärnten übergab<sup>10</sup>. Dort bildete der Wagen zusammen mit den vermeintlich zugehörigen Zugtieren und den aus verschiedenen anderen Grabhügeln stammenden zahlreichen Bleifiguren einen Höhepunkt der archäologischen Schausammlung (Abb. 3). Die Erstrekonstruktion des Wagens wurde im Jahre 1986 einer gründlichen Revision unterzogen, in deren Rahmen der Miniaturwagen

<sup>5</sup> Für Pferde plädierte zuletzt Egg, Bleiwagen 181f. mit Abb. 1 u. Taf. 66. Für Rinder: P. Gleirscher, Frög bei Rosegg: Bleiwagen aus Grabhügel 1488/1, *Carinthia* I 184, 1994, 356; vgl. auch W. Modrijan, Die figurale Bleiplastik von Frög, *Carinthia* I 140, 1950, 103 (wohl Rinder, möglicherweise auch Pferde) oder Tomedi, Frög 259f. u. 415 (rinderähnliche Figürchen bzw. dann doch wieder Egg folgend Pferde).

<sup>6</sup> Tomedi, Frög 416 Taf. 4A: 29-30. Modrijan (a.a.O. 118) geht davon aus, dass Wagen und Zugtiere die einzigen Funde aus diesem Grabhügel sind.

<sup>7</sup> Kanitz, Bleiwagen 144 Taf. 3: 15.

<sup>8</sup> Tomedi versucht eine Datierung anhand der männlichen Bleifiguren zu geben, datiert diese einerseits in Phase 4 (Frög 263), andererseits in Phase 2/3-4 (Frög 258), jedenfalls ins 7./frühe 6. Jahrhundert v. Chr.

<sup>9</sup> Vgl. unten mit Anm. 25.

<sup>10</sup> Kanitz, Bleiwagen.

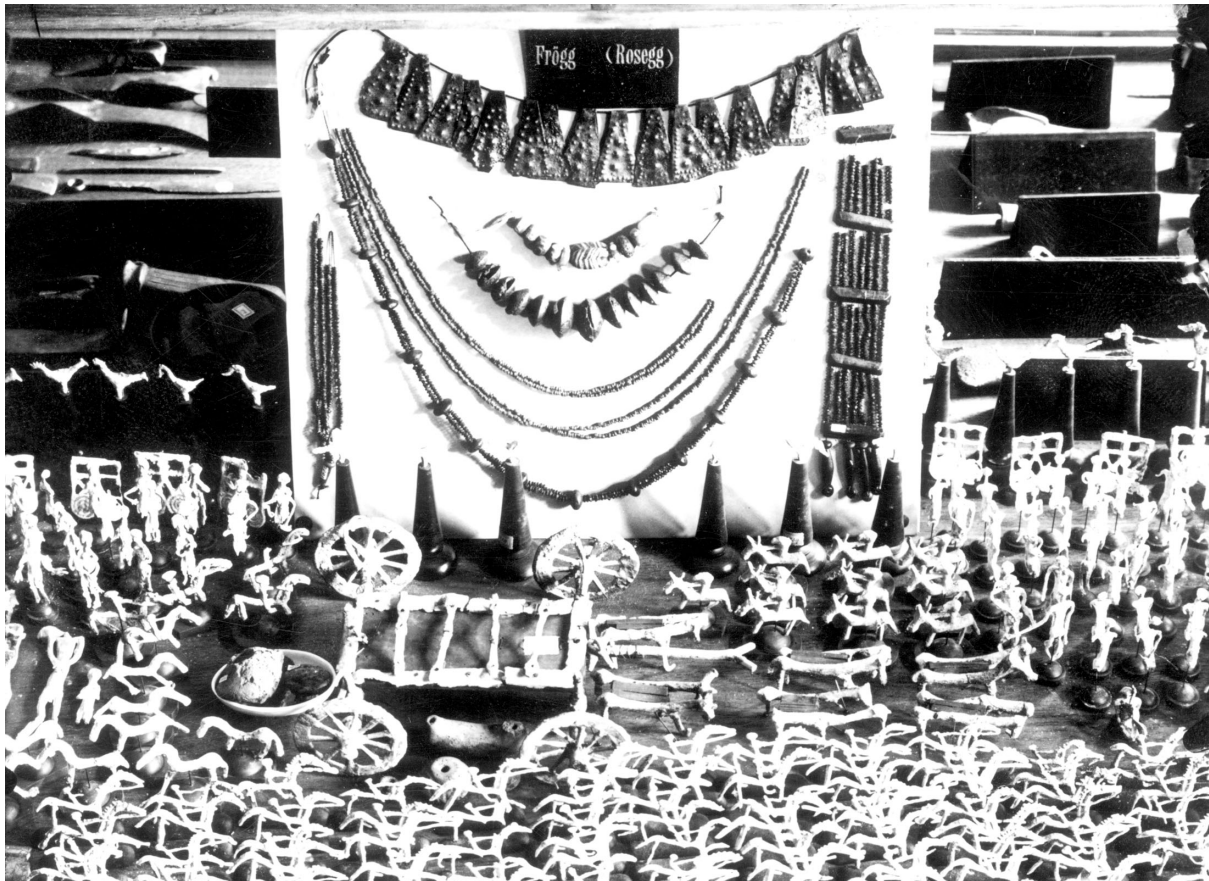


Abb. 3: Landesmuseum für Kärnten, Klagenfurt. Gesamtansicht der Funde aus Frögg während der Zwischenkriegszeit. Dem Wagen sind zwölf Zugtiere vorgespannt. Foto: Archiv Landesmuseum Kärnten.

Sl. 3: Koroški deželni muzej, Celovec. Pogled na najdbe z Brega v času med obema vojnoma. V voz je vpreženih dvanajst vlečnih živali. Foto: Arhiv Koroškega deželnega muzeja.

in den Werkstätten des Römisch-Germanischen Zentralmuseums in Mainz unter Leitung von Markus Egg auseinandergenommen, konserviert und neu zusammengesetzt (Abb. 4) wurde<sup>11</sup>.

Anlässlich der Vorbereitungen für einen, der zu vermutenden natürlichen Größe entsprechenden Nachbau des Wagens im Urgeschichtszentrum Frög-Rosegg ergab sich im Jahre 2002 der Wunsch, auch die seinerzeit bei der Restaurierung in den Werkstätten des Römisch-Germanischen Zentralmuseums dem Wagen nicht eingefügten Teile erneut zu sichten und deren Einfügbareit zu überprüfen<sup>12</sup>.

Daraus ging der im folgenden zu erläuternde Rekonstruktionsvorschlag hervor (Abb. 5-7).

Bei der Sichtung der Kleinteile zeigte sich alsbald, dass der Y-förmige massive Teil<sup>13</sup> ergänzbar und jedenfalls als Wagenbaum und nicht als Deichsel anzusprechen ist (Abb. 5: 2)<sup>14</sup>. Zum einen passen die beiden, in Stärke der an einer der Wagenkastenstützen erhaltenen Beilagscheiben flachgeschlagenen und am Ende schnabelförmig gebogenen Fragmente<sup>15</sup> an die beiden Y-Hasten an und können in den für die Achsbreite<sup>16</sup> freilich nur erschlossenen Abstand der Löcher problemlos im Achs-

<sup>11</sup> Egg, Bleiwagen; unverändert wiederabgedruckt in *Arch. Alpen Adria* 1 (Klagenfurt 1988) 37ff. sowie in *Carinthia* I 178, 1988, 15ff. Dabei wurde eine Reihe von Teilen, deren Zugehörigkeit zum Wagen nicht bis ins Letzte gesichert schien, beiseite gelassen.

<sup>12</sup> Dem Kunstschmied Markus Pirker (Klagenfurt) sowie den Herren Hans Mack (Klagenfurt) und DI Herbert Witting (Rosegg) ist für ihre engagierte und ideenreiche Mitarbeit bei der neuen Rekonstruktion zu danken. Ebenso Herrn Gernot Brunner, Landesmuseum für Kärnten, der den neuen Zusammenbau durchführte.

<sup>13</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 7 u. Taf. 67.

<sup>14</sup> Egg (Bleiwagen 186) hielt Deichsel und Wagenbaum für möglich, behauptete aber, dass die Achsen keine entsprechenden Löcher aufweisen.

<sup>15</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 8,9 u. Taf. 67.

<sup>16</sup> Bei den rekonstruierten hallstattzeitlichen Wagen sind die Grundmaße ungleich, liegen die Spurweiten zwischen 1,10 und 1,30 m, die Achsabstände zwischen 1,40 und 1,80 m (Pare, Zeremonialwagen 209).

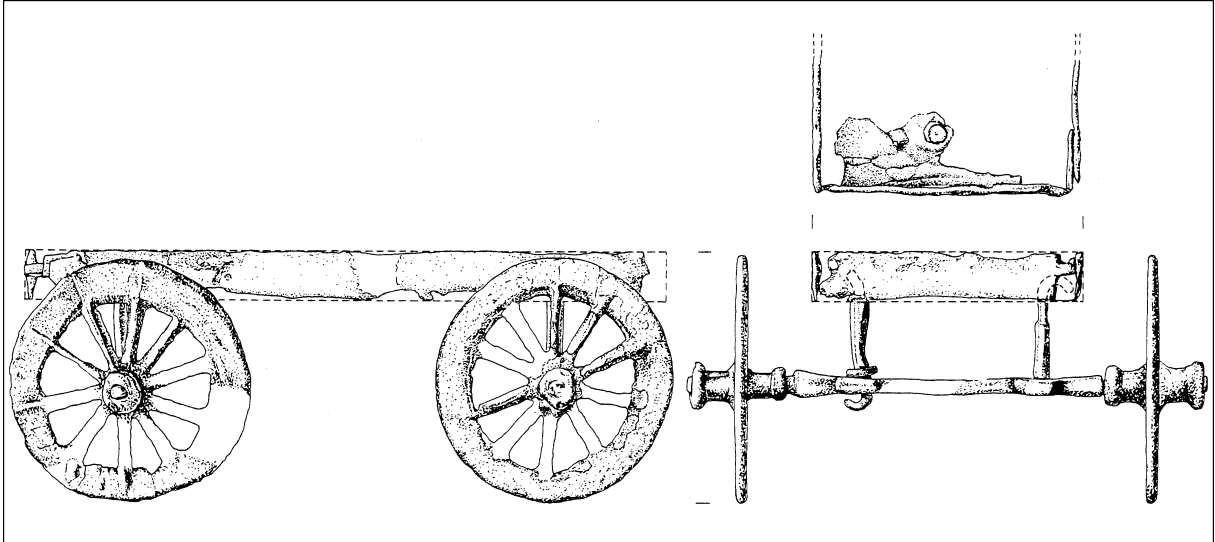


Abb. 4: Frög. Bleiwagen, Rekonstruktion M. Egg, 1986. M. = 1:2. Nach M. Egg.  
Sl. 4: Breg. Svinčen voz, rekonstrukcija M. Egg. 1986. M. = 1:2. Po M. Egg.

block<sup>17</sup> eingefügt werden<sup>18</sup>. Dazu fügt sich im weiteren, dass die eine und deshalb hintere Achse nur zwei Lochungen, jeweils für Stützen und Wagenbaum gemeinsam, aufweist (Abb. 4)<sup>19</sup>, die vordere hingegen zusätzlich eine mittlere für den Wagenbaum (Abb. 6)<sup>20</sup>. Bedeutsam in diesem Zusammenhang erscheint weiters, dass die erhaltene Stütze in der Vorderachse, wie erwähnt, eine Beilagscheibe aufweist<sup>21</sup>, deren Stärke den plattgehämmerten Lochungen der beiden hinteren Enden des Wagenbaumes entspricht und damit den Höhenunterschied der Wagenkastenstützen im Bereich der Vorderachse ausgleicht. Dementsprechend ist an der zweiten vorderen Stütze eine Beilagscheibe zu ergänzen (Abb. 6; vgl. dagegen Abb. 4). Wie beim wellenförmigen Bügel und den Lochabständen der Achsen ergibt sich auch für die Lochungen am hinteren Ende des Wagenbaumes ein Abstand von 46 mm (Abb. 6). Der Wagenbaum war im weiteren im mittleren Loch der Vorderachse mittels eines sog. Reibnagels fixiert gewesen und hatte, der vorgelegten Rekonstruktion zufolge, 2 cm weiter eine weitere Lochung<sup>22</sup>, die mit der Deichsel- bzw. Schirrungs-

konstruktion in Zusammenhang gestanden haben muss (Abb. 5: 1,2). Diese Konstruktionsweise ist von den vierrädrigen Prunkwagen der Hallstattkultur bestens bekannt, beim Wagen aus Grabhügel 9 in Ohnenheim im Elsass etwa auch mit schnabelförmigen Tüllenaufsätzen verbunden (Abb. 9)<sup>23</sup>. Die Deichsel war am Fröger Miniaturwagen hingegen im Vergleich mit den real überlieferten Prunkwagen sicher anders und vereinfacht gestaltet.

Im weiteren ist nunmehr davon auszugehen, dass die beiden wellenförmigen Fragmente<sup>24</sup> ergänzbar sind und denselben Lochabstand aufweisen. Dieser Abstand korrespondiert mit dem Lochabstand für die Stützen in den Achsschenkeln bzw. ist sinnvoller Weise damit abzustimmen. Die beiden Teile sind also an den Stützen einzufügen, und zwar am oberen Ende der Stützen und mit der gewellten Seite nach unten, die dann in der Ansicht gewissermaßen frei durchhängt (Abb. 6). Eisenteile vom Untergestell treten bei den vierrädrigen Wagen der Hallstattkultur verhältnismäßig selten auf, sind etwa im Königinnengrab von Vix in Burgund belegt (Abb. 8). Alle sechs bekannten Wagen mit solchen Ele-

<sup>17</sup> Der in Mainz vor allem über die dreifach gelochte Vorderachse rekonstruierte Lochabstand beträgt 47 mm, der Lochabstand des ganz erhaltenen wellenförmigen Drahtstückes beträgt 46 mm. Die Zusammengehörigkeit liegt auf der Hand.

<sup>18</sup> Die Zusammengehörigkeit auch von Egg (Bleiwagen 186) erwogen.

<sup>19</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 5.

<sup>20</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 6.

<sup>21</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 6 u. Taf. 68: 2.

<sup>22</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 12. Hier ist die Passstelle wegen der ungenauen Wagenlänge nicht ganz gesichert, doch kaum weit vom erhaltenen Fragment entfernt anzunehmen.

<sup>23</sup> M. Egg, Das Wagengrab von Ohnenheim im Elsass. In: Vierrädrige Wagen 77ff. Vgl. zu den generellen Konstruktionselementen und deren Bezeichnung in: Vierrädrige Wagen Taf. 70.

<sup>24</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2, 10; entsprechend zusammenzufügen ebd. Abb. 2: 11 u. 13; vgl. auch Taf. 67.

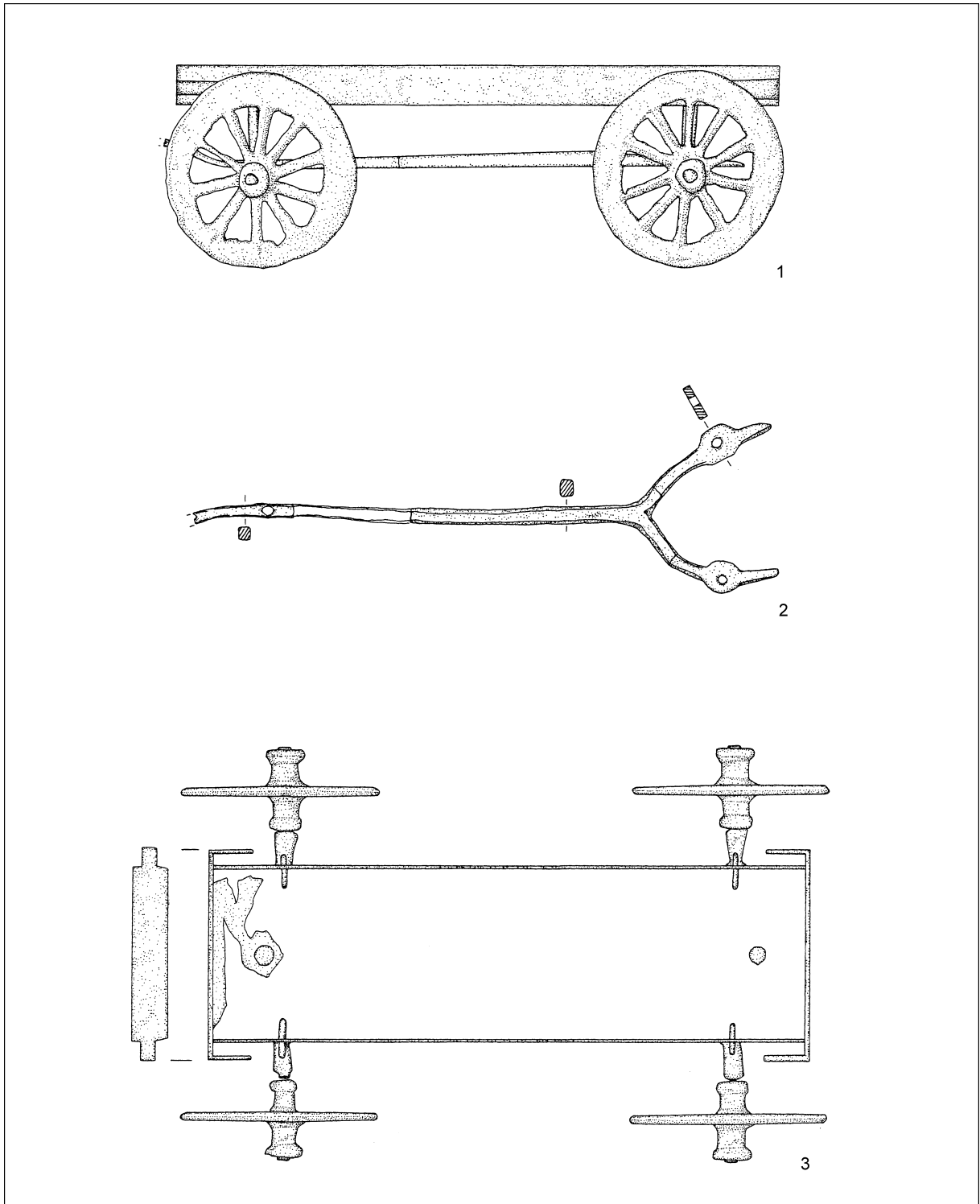


Abb. 5: Frög, Bleiwagen. Rekonstruktion P. Gleirscher, 2002. M. = 1:2.

Sl. 5: Breg. Svinčen voz, rekonstrukcija P. Gleirscher, 2002. M. = 1:2.

menten stammen vom Ende der Hallstattzeit<sup>25</sup>. Dem folgend könnte auch für den Bleiwagen aus Frög

eine mit Blick auf den Belegungszeitraum des Gräberfeldes eher späte Zeitstellung, in die Zeit um 600 v. Chr., zu erwägen sein.

<sup>25</sup> Pare, Zeremonialwagen 211.

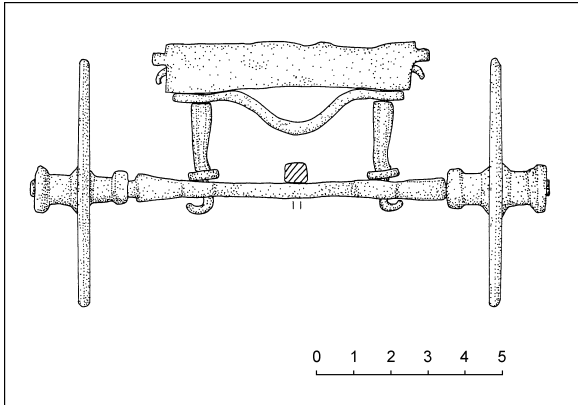


Abb. 6: Frög, Bleiwagen. Rekonstruktion P. Gleirscher, 2002. M. = 1:2.

Sl. 6: Breg. Svinčen voz, rekonstrukcija P. Gleirscher, 2002. M. = 1:2.

Das genaue Aussehen des Wagenkastens bleibt allerdings auch derweil schwer zu bestimmen. An der Grundform mit aufgestellten Seitenwänden ist jedenfalls nicht zu zweifeln (Abb. 5: 1; 6 u. 7). Es darf damit als wahrscheinlich gelten – und wird auch in der Mainzer Rekonstruktion so vorgeschlagen (Abb. 4)<sup>26</sup> –, dass der Wagenkasten vergleichbar den vierrädrigen Prunkwagen der Hallstattkultur geformt war. Hierfür ist das eine Fragment mit Nietloch wesentlich (Abb. 2: 5 unten). Problematisch bleibt dabei insbesondere der rückwärts gebogene bandförmige Teil an dessen äußerem Ende<sup>27</sup>, der entgegen der Mainzer Rekonstruktion – zumal ein entsprechendes Nietloch fehlt – nicht wirklich in die Seitenwand einbindet (vgl. die technisch unverständliche Überlappung in Abb. 4: rechts oben). Betrachtet man die ersten Zeichnungen der Wagenteile bei Kanitz (Abb. 2: 5)<sup>28</sup>, so findet sich ein weiteres, gleichartiges Stück, so dass die beiden Querenden des Wagenkastens gefunden sind. Ist der Niet am Boden mittig, so ergibt sich eine Kastenbreite von 60 mm, um 12 mm schmaler als in der Mainzer Rekonstruktion vorgeschlagen. Vermutlich an allen vier Ecken waren frei stehend bandförmige Haken – der Abstand zur Kastenwand beträgt 6 mm – parallel zur Kastenwand auf eine Länge von 15 mm umgebogen (Abb. 5: 1 u. 3; 6). An diesen Winkelhaken konnte

man, sollten sie nicht nur als Zier zu verstehen sein, etwas einhängen, vorne beispielsweise Zügel. Wie der Niet zeigt, war an diesem Stück, das im Achsbereich auch jeweils auf den wellenförmigen Drähten auflag, die Bodenplatte mit den Endteilen verbunden. Damit fehlt unter den erhaltenen Fragmenten eine Bodenplatte samt den daraus U-förmig aufgekanteten Seitenwänden, an der der Wagen auch an den vier Stützen vom Unterbau festgemacht gewesen sein muß. Ein solcher U-förmiger Aufbau der Bodenplatte hätte im weiteren auch das Anbringen einer Figur(engruppe) oder eines Objekts am Wagenkasten technisch grundsätzlich erleichtert. Doch kann dazu anhand der überlieferten Fragmente nichts beigebracht werden.

In diesem Zusammenhang fällt der Blick schließlich auf ein originales Nietloch an einem der – in Mainz zu einem längeren Teil ergänzten – Seitenbleche des Wagenkastens (Abb. 2: 5 unten)<sup>29</sup>. Durch dieses Loch sollten jene Drähte umgeschlagen gewesen sein, die auf den Stützen stehen und in den Skizzen bei Kanitz<sup>30</sup> jeweils nach außen und damit zum Wagenkasten hin orientiert sind (Abb. 2: 6). Wenn, wie sich bestätigt, die beiden in Mainz geklebten Teile tatsächlich aneinander gehörten, muss der Wagenkasten mindestens 23 mm über die Achse vorgestanden haben. Man könnte das Blech theoretisch auch anders herum einfügen, so dass hier gar eine Originalkante vorläge, doch stünde der Wagenkasten dann jeweils 35 mm über die Achsmittelpunkt hinaus. Bei einem unter Einbeziehung aller verfügbaren Längselemente errechneten Achsabstand von 15 cm ergibt sich für den Wagenkasten eine Länge von 20 cm, damit ein Proportionsverhältnis des Wagenkastens von rund 1:3. Ein weiteres, ausgebrochenes Loch könnte sich eventuell wiederum in der Zeichnung von Kanitz zu erkennen geben (Abb. 2: 5 oben rechts)<sup>31</sup>? Jedenfalls waren die vier Stifte, die in Verlängerung der Stützen des Wagenkastens dessen Boden gehalten und durchstoßen haben müssen, sichtbar gewesen<sup>32</sup>. Mit diesen Überlegungen finden jedenfalls alle erhaltenen Teile einen Platz am Wagen.

Markus Egg blieb trotz der im Nachbau suggerierten, im Detail aber nicht befriedigenden Rekonstruktion mit Wagenkasten in der Deutung

<sup>26</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 5 u. Taf. 69.

<sup>27</sup> Vgl. auch Egg, Bleiwagen Taf. 67: 3. Zeile ganz rechts sowie Taf. 69: 1 (linke vordere "Eckverbindung").

<sup>28</sup> Kanitz, Bleiwagen Taf. 3: 5d (hier linksseitig am unteren Ende eingefügt); vgl. auch Egg, Bleiwagen Taf. 65: 2 (rechts oben zu sehen) bzw. ebd. Taf. 67: 3. Zeile/3. Objekt von rechts).

<sup>29</sup> Egg, Bleiwagen Taf. 67: 3. Zeile/5. Stück von rechts; vgl. ebd. Taf. 69: 2 (hinterer Teil des Wagenkastens).

<sup>30</sup> Kanitz, Bleiwagen Taf. 3: 2-4.

<sup>31</sup> Egg, Bleiwagen Taf. 67: 3. Zeile/4. Stück von links (unterer Bereich); vgl. auch ebd. Taf. 69: 2 (linker vorderer Bereich). Vgl. zu diesem Teil auch Kanitz, Bleiwagen Taf. 3, 5d (rechts oben).

<sup>32</sup> Egg, Bleiwagen Abb. 2: 5,6 u. Taf. 68: 2.

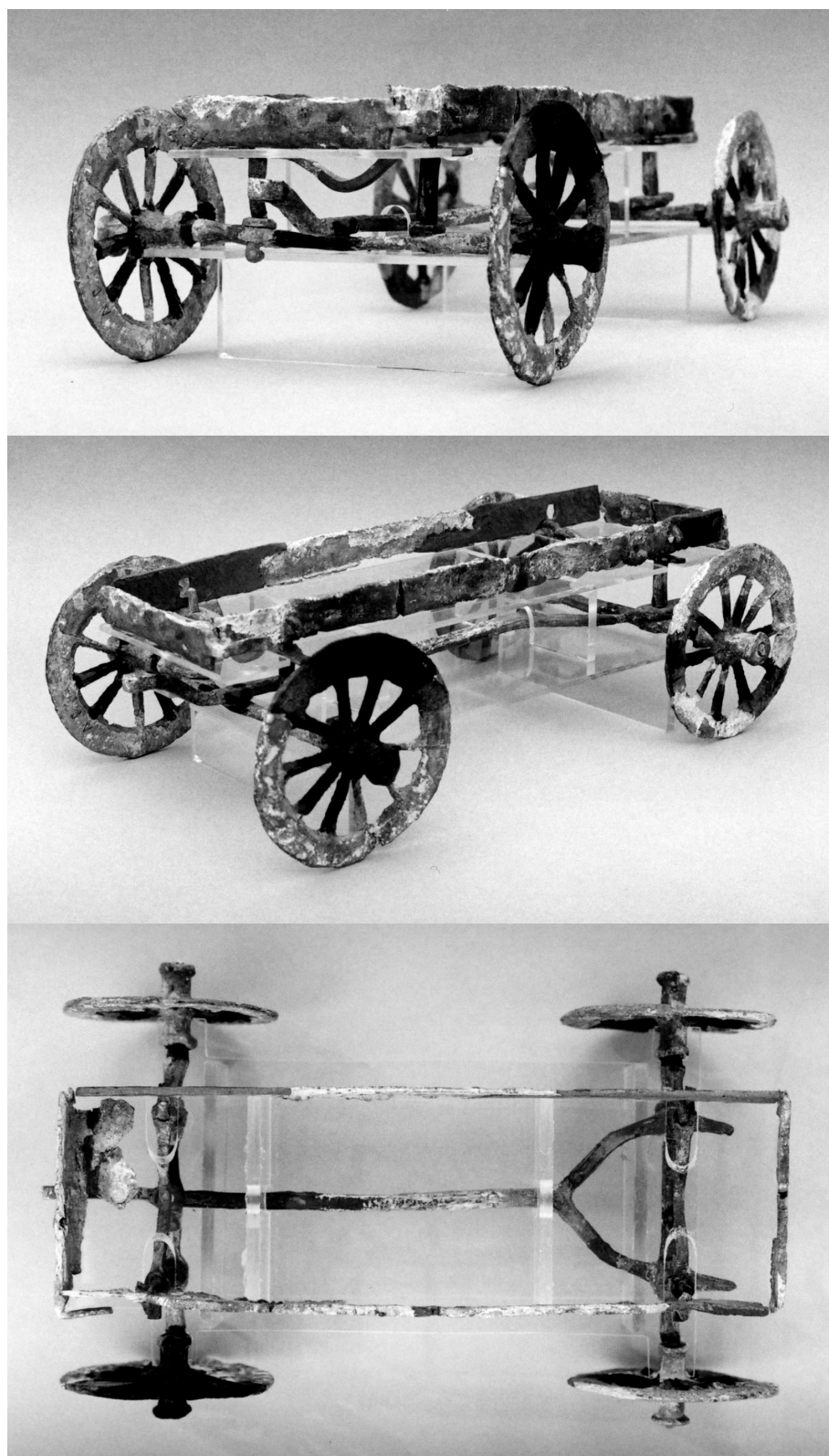


Abb. 7: Frög, Bleiwagen. Rekonstruktion P. Gleirscher, 2002. Fotos: Landesmuseum für Kärnten, U.-P. Schwarz.  
Sl. 7: Breg. Svinčen voz, rekonstrukcija P. Gleirscher, 2002. Foto: Koroški deželni muzej, U.-P. Schwarz.



unschlüssig. Insbesondere ließ er eine Zuordnung des Fröger Bleiwagens zu den hallstattzeitlichen Kesselwagen offen<sup>33</sup>, verwies in diesem Zusammenhang auf deren dichtes Vorkommen im Osthallstattkreis<sup>34</sup>. Doch schränkte er selbst ein, dass weder Deichsel noch Wagenbaum eine solche Deutung zulassen würden. Da deren Nachweis für den Fröger Wagen nicht zu erbringen sei, wäre eine sichere Bestimmung des Wagens von Frög nicht möglich<sup>35</sup>. So bevorzugte Egg eine fragliche Zuordnung des Fröger Bleiwagens zu den ostalpinen Kesselwagen, worin ihm insbesondere Peter Schauer und Christopher Pare gefolgt sind<sup>36</sup>. Als vierrädriger Miniaturwagen steht der Fröger Wagen in Mitteleuropa jedenfalls allein da. Die nächsten Vergleiche liegen im griechischen Sindos vor, wo sie neben verschiedenem Miniaturgerät und damit in anderem Kontext in Frauengräbern auftreten<sup>37</sup>.

Die vorgebrachten ergänzenden Beobachtungen zur Rekonstruktion des Fröger Bleiwagens verändern den grundsätzlich in den Werkstätten des Römisch-Germanischen Zentralmuseums in Mainz erarbeiteten Charakter im Erscheinungsbild eigentlich nicht. Sie verdichten diesen allerdings erheblich und lassen im Wagen von Frög anhand des nunmehr nachgewiesenen Wagenbaumes keinen Kesselwagen sondern eindeutig die Miniatur eines vierrädrigen Prunkwagens der Hallstattkultur erkennen. Daran haben sich nunmehr auch die Fragen nach der Deutung des Wagens zu orientieren.

Franz Kanitz hatte angenommen, dass es sich bei dem kleinen Rosegger Bleivehikel um eine treue Copie des bei den Kelten der Drau- und Save-Alpen im Hause und Felde gebrauchten Wagens handle<sup>38</sup>. Für Walter Modrijan war hingegen klar, dass der Wagen eine symbolische Bedeutung gehabt haben

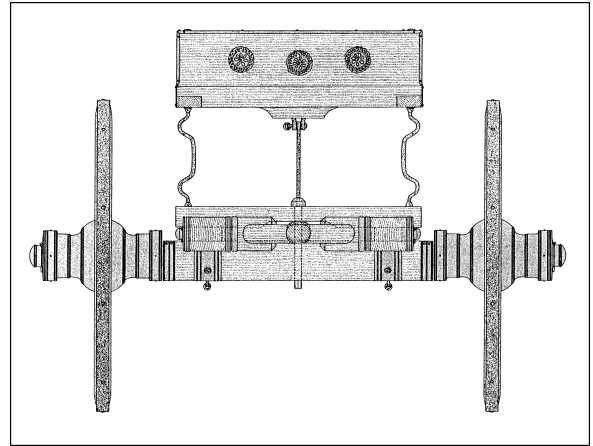


Abb. 8: Vix (Frankreich), Prunkwagen. Rekonstruktion der Vorderansicht. M. = ca. 1:10. Nach M. Egg.

Sl. 8: Vix (Francija), slavnostni voz. Rekonstrukcija pogleda od spredaj. M. = pribl. 1:10. Po M. Egg.

musste<sup>39</sup>. Dabei könne es sich nur um das Abbild eines ländlichen Leichenwagens handeln. Er zog den Vergleich zu griechischen Vasendarstellungen und ordnete auch die Symbolik der menschlichen Bleifiguren von Frög<sup>40</sup> dem Totenkult zu. Das Wagenmodell symbolisiere demnach die Fahrt des Toten von der Siedlung zum Friedhof (Ekphora)<sup>41</sup>.

Das hat zuletzt auch Gerhard Tomedi für die wahrscheinlichste Deutung gehalten, wobei die beiden männlichen Figuren Teil des Trauerzuges gewesen wären<sup>42</sup>. Er verwies in diesem Zusammenhang mit Blick auf die figürliche Umsetzung des Motivs auf eine Terrakottagruppe aus einem Grab in Vari bei Athen aus der Zeit um 650 v. Chr. Auf einem vierrädrigen Wagen liegt ein Toter auf einer von einem Tuch bedeckten Kline. Um ihn herum

<sup>33</sup> Egg, Bleiwagen 186.

<sup>34</sup> Vgl. letzthin bes. M. Egg, Ein neuer Kesselwagen aus Etrurien, *Jb. Röm.-Germ. Zentmus.* 38, 1991, 91ff.; ders., *Das hallstattzeitliche Fürstengrab von Strettweg bei Judenburg in der Obersteiermark*, Monogr. Röm.-Germ. Zentmus. 37 (Mainz 1996) 29ff. mit Abb. 18 (Verbreitungskarte). Vgl. auch Pare, Zeremonialwagen 223ff.

<sup>35</sup> Egg, Bleiwagen 186f.

<sup>36</sup> Egg, Strettweg 28 Abb. 18. So auch Schauer (Anm. 63) 19 Abb. 12; Pare, Wagons 177ff., bes. 181 mit Abb. 123; vgl. bereits ders., Der Zeremonialwagen der Urnenfelderzeit. Seine Entstehung, Form und Verbreitung, in: *Vierrädrige Wagen* 25ff.; ders., Zeremonialwagen 189ff. (zu Frög ebd. 225 mit Abb. 15) sowie ders., From Dupljaja to Delphi: the ceremonial use of the wagon in later prehistory, *Antiquity* 63, 1989, 80ff.

<sup>37</sup> Vgl. Kull (Anm. 42) 275f. mit Abb. 35: 5-8.

<sup>38</sup> Kanitz, Bleiwagen 143f.

<sup>39</sup> W. Modrijan, Die figurale Bleiplastik von Frög, *Carinthia* I 140, 1950, 91ff., bes. 103 mit Abb. 6 u. 118f.

<sup>40</sup> Vgl. dazu letzthin bes. B. Teržan, Zur Deutung der Kleinplastik von Frög, *Mitt. Anthr. Ges.* 118-119, 1988-1989, 73-80 (symbolisieren soziale Schichten) und L. Nebelsick, Figürliche Kunst der Hallstattzeit am Nordostalpenrand im Spannungsfeld zwischen alteuropäischer Tradition und italischem Lebensstil, in: A. Lippert, K. Spindler (Hrsg.), *Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Institutes für Ur- und Frühgeschichte der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck*, Univforsch. prähist. Arch. 8 (Bonn 1992) 401ff., bes. 418f. mit Tab. 5.

<sup>41</sup> Vgl. G. Ahlberg, *Prothesis and ekphora in Greek geometric art*, Stud. Medit. Arch. 32 (London 1971).

<sup>42</sup> Tomedi, Frög 274f.; 277; 278 (eher Prothesis mit Leichenspielen oder Ekphora) u. 279; vgl. D. Kurtz, J. Boardmann, *Greek Burial Customs* (London, Southampton 1971) 78 Taf. 16; B. Kull, Tod und Apotheose, *Ber. Röm.-Germ. Komm.* 78, 1997, 272 Abb. 36: 4.

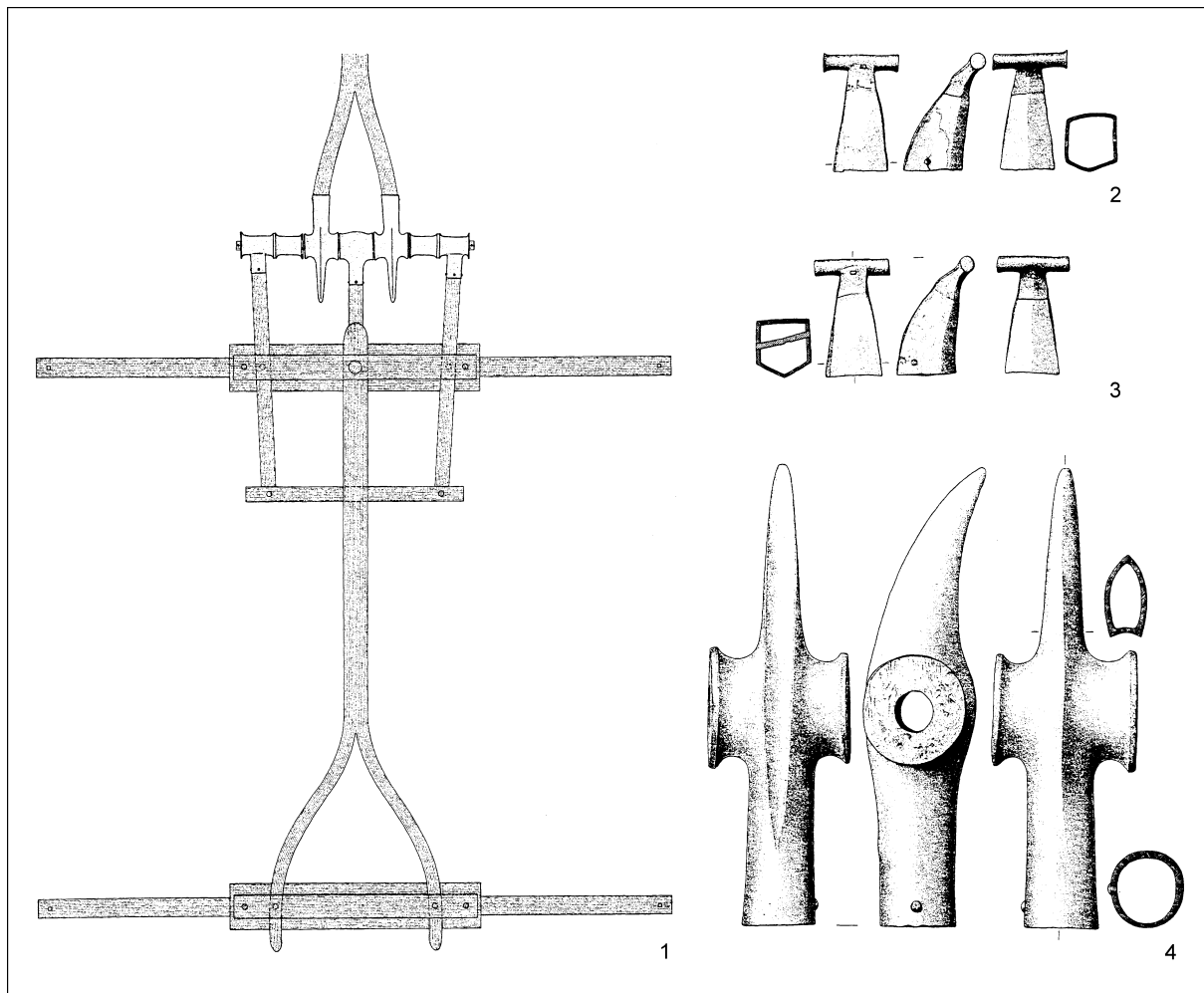


Abb. 9: Ohnenheim (Deutschland), Hügel 9. Prunkwagen. 1 Rekonstruktion des Unterwagens; 2,3 schnabelförmige Bronzetüllen mit Knebelende; 4 schnabelförmige Bronzetülle. M. 1 = 1:20; 2-4 = 1:5. Nach M. Egg.

Sl. 9: Ohnenheim (Nemčija), gomila 9. Slavnostni voz. 1 rekonstrukcija podvozja; 2,3 kljunasta tulca s prečko; 4 kljunasti tulec. M. 1 = 1:20; 2-4 = 1:5. Po M. Eggu.

stehen drei trauernde Frauen, ein Kind krabbelt am Sarkophag. Das Gespann wird von einer Person geführt, vor der eine Frau kniet. Der Zug wird von einem Reiter begleitet. Doch ist derlei weder an den Bildern im Osthallstattkreis, auch nicht in der freilich etwas jüngeren Situlenkunst<sup>43</sup>, zu erkennen noch am bekannten Figurenspektrum aus Frög festzumachen. Dem widerspricht grundsätzlich, dass Tomedi den Wagen<sup>44</sup>, Egg folgend, als Kesselwagen einschätzt und in diesem Zusammenhang auch auf den Strettweger Kesselwagen als Parallele verweist, wobei die männlichen Figuren

als Teil eines mythologischen Figurenprogramms am Kesselwagen zu interpretieren wären<sup>45</sup>. Unverständlicherweise möchte er demnach zwar die Kenntnis von Mythen im ältereisenzeitlichen Ostalpenraum annehmen und zugleich die Existenz anthropomorpher Gottesvorstellungen bzw. Götterbilder in Abrede stellen<sup>46</sup>!

Christopher Pare hat die vierrädrigen Prunkwagen der Hallstattkultur sowie die damit verbundenen Gräber ausführlich untersucht, ohne den Wagen aus Frög entsprechend einzubinden<sup>47</sup>. Die Sitte, angesehenen Toten Wagen mit ins Grab zu geben,

<sup>43</sup> So etwa Kull (Anm. 42) 276f. Vgl. P. Gleirscher, *L'arte delle situle*, in: U. Raffaelli (Hrsg.), *Rame d'arte* (Trento 1998) 37ff.

<sup>44</sup> Tomedi, Frög 263 u. bes. 277.

<sup>45</sup> Vgl. P. Gleirscher, *Der Jüngling vom Magdalensberg*, *Bay. Vorgeschbl.* 58, 1993, 79ff., bes. 89ff.

<sup>46</sup> Tomedi, Frög 271f. u. 277.

<sup>47</sup> Pare, *Wagons*.

war in Mitteleuropa längst bekannt, als es infolge etruskischer Kulturvermittlung im ausgehenden 8. und 7. Jahrhundert v. Chr. zu Neuerungen im Wagenbau kam. Die hallstattzeitlichen Totenwagen waren funktionsfähig, gleichwohl aber keine Nutzfahrzeuge. Sie sind als kostbare und mit großem Aufwand hergestellte Objekte von hoher sozialer Bedeutung einzuschätzen. Damit kennzeichnen sie im Grabverband eine Elite, Männer und vor allem seit dem 6. Jahrhundert v. Chr. immer wieder auch Frauen<sup>48</sup>. Die Wagen selbst lassen anhand der archäologischen Überlieferung keinen näheren Hinweis auf ihre Bedeutung zu. Für einen speziellen Wagentyp mit zylindrischen Radnaben (Typ 7 nach Pare), der im 6. Jahrhundert v. Chr. in Ostfrankreich, der Nordschweiz und Süddeutschland und damit bei den frühen Kelten beheimatet war, fällt auf, dass sich in diesen Gräbern wiederholt goldene Halsreifen und/oder Armbänder fanden<sup>49</sup>. Diese gelten als herrschaftliche, auch als königliche Insignien<sup>50</sup>. Die zuletzt genannten, reich beschlagenen Wagen erscheinen jedenfalls als Spitzenerzeugnisse der hallstattzeitlichen Wagenbaukunst und konzentrieren sich im Umfeld der sog. frühkeltischen Fürsten- oder Königssitze.

Wesentlich in der Frage nach der Verwendung der vierrädrigen Prunkwagen sind zunächst Beobachtungen zu Abnutzungsspuren<sup>51</sup>. An den Eisen teilen sind diese erwartungsgemäß nicht nachzuweisen. Vereinzelt zeigen bronzene Teile deutliche Gebrauchsspuren<sup>52</sup>, auch kennt man ausgewechselte Radreifen. Wollte man das pauschal interpretieren, handelt es sich bei den vierrädrigen Prunkwagen der Hallstattkultur weder um reine Totenwagen noch wurden sie – wie allerdings im Fall von Wehringen bei Augsburg dendrochronologisch belegt<sup>53</sup> – eigens für die Ausstattung des Grabes hergestellt, wie man für den Fröger Wagen annehmen wird dürfen. Gebrauchsspuren weisen jedenfalls auf eine reale und damit wohl zeremonielle Funktion der vierrädrigen Prunkwagen der Hallstattzeit im Rahmen von entsprechenden Auffahrten bzw. Umfahrten und Processionen. Im Grabverband zählen die Prunkwagen dann zum Zeremonialgerät.

Mit Blick auf Deutungsfragen und einen symbolhaften Kontext der vierrädrigen Wagen im Osthallstattkreis diskutierte Pare auch die entsprechenden bildlichen Darstellungen<sup>54</sup>. In Sopron-Várhely (Ungarn) sind ähnlich wie auf den pommerellischen Gesichturnen stehende menschliche Figuren auf vierrädrigen Wagen zu erkennen, im Kontext mit einem festlichem Aufzug, Tanz und anderem mehr (Hügel 140; *Abb. 10: 2*) bzw. mit Wettkampf, Tanz/Musik und Hirschjagd (Hügel 127; *Abb. 10: 3*). Darin deutet sich ein zeremonieller und damit vermutlich kultischer Hintergrund an<sup>55</sup>. Die dargestellten Wagen wären auch in diesem Fall als personenbezogenes Zeremonialgerät zu verstehen. Diese bildliche Überlieferung gleiche, so Pare, mit dem Vorkommen von Wagenmodellen – wobei es sich auch seiner Einschätzung nach, Egg folgend und mit Ausnahme von Frög zutreffend, um Kesselwagen handelt – und Trensenpaaren in Grab- und Depotfunden die scheinbare Lücke im Grabzusammenhang derartiger vierrädriger Prunkwagen über weite Teile Europas außerhalb des Westhallstattkreises aus.

Auf einem vollständig erhaltenen Kegelhalsgefäß aus einem reichen Männergrab aus Sopron-Várhely (*Abb. 10: 3*) sind derlei Szenen in zwei Friesen angeordnet, wobei der untere Zweikämpfe zeigt. Im oberen sieht man neben einem musischen Wettkampf und einer Hirschjagd einen von zwei Pferden gezogenen vierrädrigen Wagen. Auf ihm steht offenbar eine menschliche Figur mit Stab oder Lanze. Biba Teržan<sup>56</sup> sieht dahinter eine Erzählung, die vom Streit/Zweikampf zur Versöhnung (*mousiké*) und zum Triumph (triumphale Umfahrt) führt und schließlich auch die Jagd als Legitimation der Herrschaft darstellt. Und alles wird von einer Göttin, einer Schutz- und Schicksalsgöttin ähnlich, bewacht, die als Götterbild am Wagen steht. Teržan knüpft daran Überlegungen zur Genese dieser dominanten weiblichen Gottheit, ausgehend von Chiffren des 8. Jahrhunderts v. Chr. über noch nicht kanonisierte Darstellungen wie in Sopron bis hin zur festen Ikonographie des 6. Jahrhunderts v. Chr. mit Stab/Lanze und Schild, die beispielsweise an

<sup>48</sup> Die Wagen in Frauengräbern scheinen regelhaft zerlegt worden zu sein.

<sup>49</sup> Pare, *Wagons* 173ff. mit *Abb. 117* (Verbreitungskarte) u. 217.

<sup>50</sup> P. Gleirscher, *Norische Könige*, *Praehist. Zeitschr.* 76, 2001, 87ff., bes. 100 mit Lit.

<sup>51</sup> Pare, *Zeremonialwagen* 212.

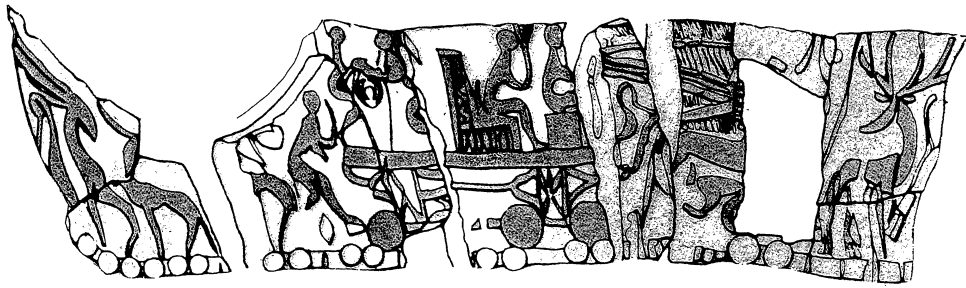
<sup>52</sup> Z.B. Vgl. im Grabdepot von Münchsmünster aus dem 13. Jahrhundert v. Chr., in dem sich die Überreste eines verbrannten Wagens samt Pferdegeschirr fanden: C. Schütz-Tillmann, *Das urnenfelderzeitliche Grabdepot von Münchsmünster*, Lkr. Pfaffenhofen a. d. Ilm, *Germania* 75, 1997, 19ff., bes. 42f.

<sup>53</sup> Kull (Anm. 42) 277.

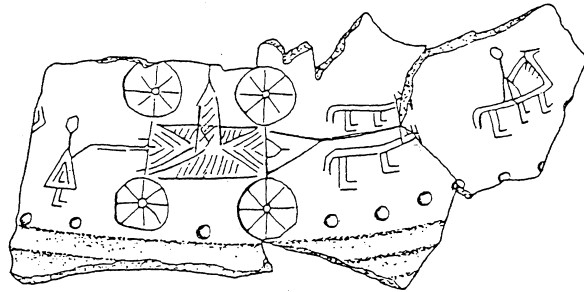
<sup>54</sup> Pare, *Wagons* 178ff. u. 218. Vgl. ausführlich auch Nebelsick (Anm. 40).

<sup>55</sup> Pare, *Zeremonialwagen* 212ff.

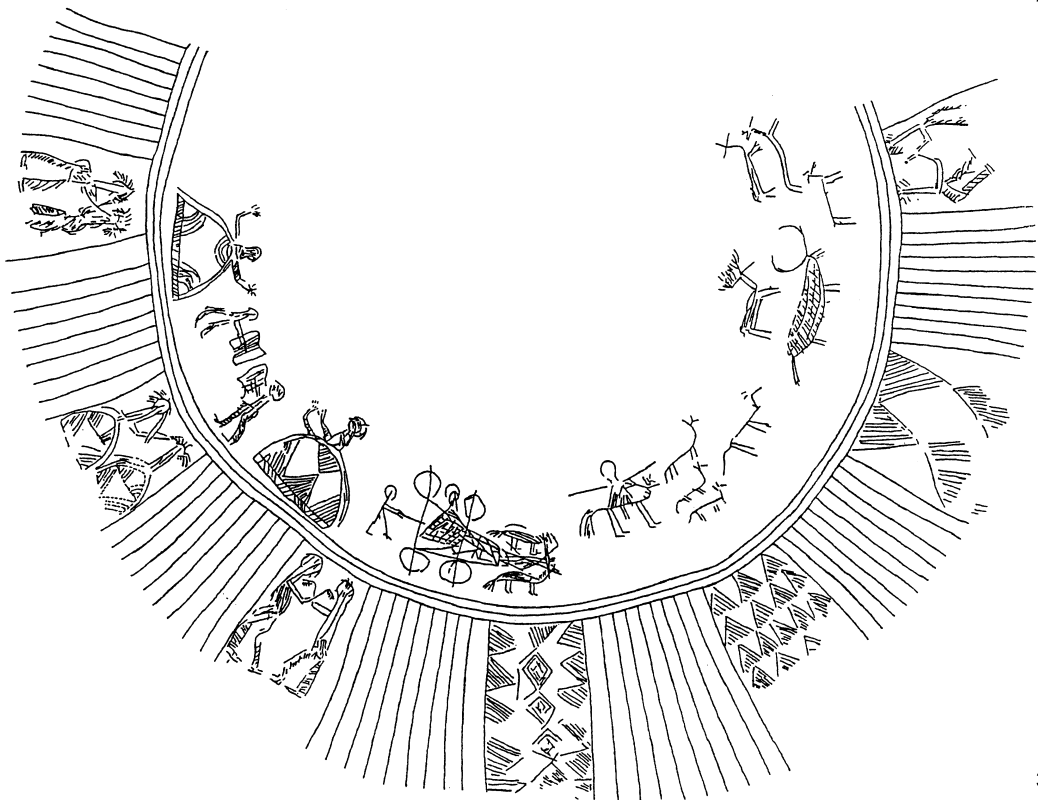
<sup>56</sup> B. Teržan, *Richterin und Kriegsgöttin in der Hallstattzeit*, *Praehist. Zeitschr.* 76, 2001, 74-86, bes. 75f.



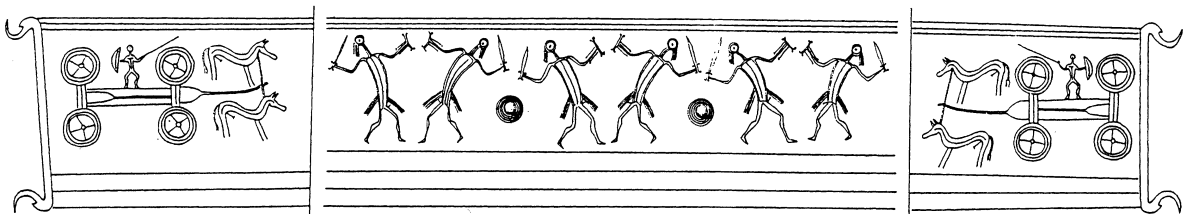
1



2



3



4

der Kline von Hochdorf (*Abb. 10: 4*)<sup>57</sup> oder einer Urne von Grabowo entgegentritt. An die Darstellung der Umfahrt einer Göttin hatte in Bezug auf die Bilder der Kalenderberggruppe auch Alexandrine Eibner gedacht<sup>58</sup>. Gerhard Tomedi hatte neben der favorisierten Deutung im Rahmen einer Ekphora für den Wagen von Frög auch die Einbindung in ein mythologisches Figurenprogramm wie am Kesselwagen von Strettweg erwogen, wofür es keine Hinweise gibt<sup>59</sup>. Und Alfred Reichenberger ging in diesem Zusammenhang der Frage nach einer möglichen Darstellung der spätbronzezeitlichen Goldblechkegel auf vierrädrigen Zeremonialwagen nach, die, was unrealistisch erscheint, voraussetzen würde, in den Kegeln nicht Zeremonialhüte zu sehen (vgl. *Abb. 9: 2*)<sup>60</sup>.

Wendet man sich dem frühetruskischen Italien zu, so verdient die Wagendarstellung auf einer geschnitzten Thronlehne im Grab eines hochrangigen Mannes aus Verucchio bei Rimini (*Abb. 10: 1*), das ins frühere 7. Jahrhundert v. Chr. datiert und auch Reste eines Wagens enthielt, Beachtung. Auf dem Wagen erkennt man einen Mann, der auf einem Thron (*solium*), wie im Grab samt Fußbank (*scamnum*) beigegeben, sitzt<sup>61</sup>. Es ist der Sitz des Hausherrn, der ebenso Göttern, Heroen und Königen zugeordnet ist. Gehören Wagen und Thron im Grab zusammen und stehen symbolisch für die Umfahrt des Toten zu Lebzeiten, wie sie auf der Lehne bildlich dargestellt ist? Doch bleibt in Italien in diesem

Zusammenhang auf die schon auf etruskischen Sarkophagen belegte Beamtenauffahrt oder auf die Beschränkung der Wagenfahrt im alten Rom auf den Kaiser und einige hohe Beamte hinzuweisen<sup>62</sup>.

Als Wagen der Götter erscheinen vierrädrige Wagen im Kult der Germanen. Tacitus (*Germ. 10*) berichtet, dass die Germanen in heiligen Hainen und Wäldern weiße Pferde hegten, die an einen heiligen Wagen angespannt werden, um im weiteren Vorzeichen zu erkunden. Der Wagen selbst wird dabei nicht näher beschrieben. Dies gilt auch für eine Beschreibung zum Nerthuskult (*Germ. 40*). Auf einer Insel im Ozean gab es demnach wiederum einen heiligen Hain, in dem auch ein geweihter Wagen mit einem Tuch bedeckt verwahrt wurde. Nur der Priester der Nerthus durfte den Wagen berühren. Von Kühen gezogen<sup>63</sup> begleitete der Priester auch die Göttin, wenn er deren Anwesenheit im Heiligtum wahrnahm, bei ihrer Fahrt zu den Menschen. Dies ruft Umfahrtszenen auf den sog. Gesichtsurnen zwischen Oder und Ostsee in Erinnerung<sup>64</sup>.

Als weitere Deutung steht eine Erklärung der Wagenbeigabe im Rahmen von Vorstellungen der Fahrt des Toten ins Jenseits zu Diskussion. Dabei könnte man zunächst an das Wagengrab von Hart an der Alz in Oberbayern<sup>65</sup> erinnern, das an den Beginn des 12. Jahrhunderts v. Chr. datiert. Am Beginn der Spätbronzezeit wurde hier ein herausragender Krieger zusammen mit einem Wagen verbrannt



*Abb. 10:* Umfahrt/Auffahrt mit vierrädrigen Prunkwagen. 1 Verucchio (Italien), rocca malatestiana Gr. 89; 2 Sopron (Ungarn), Várhely Grabhügel 140; 3 Sopron (Ungarn), Várhely Grabhügel 127; 4 Eberdingen (Deutschland), Hochdorf. Ohne Maßstab. 1 nach G. Kossack; 2 nach C. Dobiát; 3 nach A. Eibner-Persy; 4 nach J. Biel.

*Sl. 10:* Sprevodni s štirikolesnimi slavnostnimi vozovi. 1 Verucchio (Italija), rocca malatestiana gr. 89; 2 Sopron (Madžarska), Várhely grobna gomila 140; 3 Sopron (Madžarska), Várhely grobna gomila 127; 4 Eberdingen (Nemčija), Hochdorf. Brez merila. 1 po G. Kossacku; 2 po C. Dobiátu; 3 po A. Eibner-Persy; 4 po J. Bielu.

<sup>57</sup> Die Figur wurde bisher als Mann interpretiert, bes. J. Biel, *Der Keltenfürst von Hochdorf* (Stuttgart 1995) 95 oder S. Rieckhoff, J. Biel, *Die Kelten in Deutschland* (Stuttgart 2001) Abb. S. 80-81.

<sup>58</sup> A. Eibner, Die "Große Göttin" und andere Vorstellungsinhalte der östlichen Hallstattkultur, in: L. D. Nebelsick u. a., *Hallstattkultur im Osten Österreichs*, Wiss. Schriftenr. Niederösterreich. 106-109 (St. Pölten 1997) 141.

<sup>59</sup> Tomedi, Frög 277; vgl. dazu oben mit Anm. 45; vgl. auch Anm. 42.

<sup>60</sup> A. Reichenberger, Goldblechkegeldarstellungen auf hallstattzeitlichen Urnen von Sopron?, *Anzeiger Germ. Nationalmus.* 2003, 83ff. Vgl. zur Diskussion um die Goldblechkegel L. Sperber, Wer trug den goldenen Hut?, in: *Gold und Kult der Bronzezeit*. Ausstellungskat. Nürnberg (Nürnberg 2003) 205ff. und Ch. Müller-Straten, Goldene Hüte: Spagat zwischen Spekulation und Fundspektakel, *Museum aktuell* 2, 2004, 20ff.

<sup>61</sup> G. Kossack, Lebensbilder, mythische Bilderzählung und Kultfestbilder. Bemerkungen zu Bildszenen auf einer Thronlehne von Verucchio, in: Lippert, Spindler (Anm. 33) 231ff., bes. 234 u. 236 mit Abb. 6, 5; vgl. zum Grab jetzt P. v. Eles, *Guerrigero e sacerdote*, Quad. Arch. Emilia-Romagna 6 (Bologna 2002).

<sup>62</sup> Pare, Zeremonialwagen 231. Vgl. hierzu auch G. Kossack, Wagen und faltbarer Sessel in Gräbern römischer Provinzen, *Bay. Vorgeschbl.* 65, 2000, 97ff.; F. Glaser, Imperatore e principe, divinità ed eroe, in: F. Marzatico, P. Gleirscher (Hrsg.), *Guerrigero, principi ed eroi*. Ausstellungskat. Trento (Trento 2004) 499ff.

<sup>63</sup> Ein Bezug zu den Rinderfiguren aus Frög bliebe zu oberflächlich; vgl. oben mit Anm. 5.

<sup>64</sup> Teržan (Anm. 56) 82 Abb. 11 (Grabowo).

<sup>65</sup> H. Müller-Karpe, Das urnenfelderzeitliche Wagengrab von Hart a. d. Alz, Oberbayern, *Bay. Vorgeschbl.* 21, 1956, 46ff.; Schauer (Anm. 68) 13f.

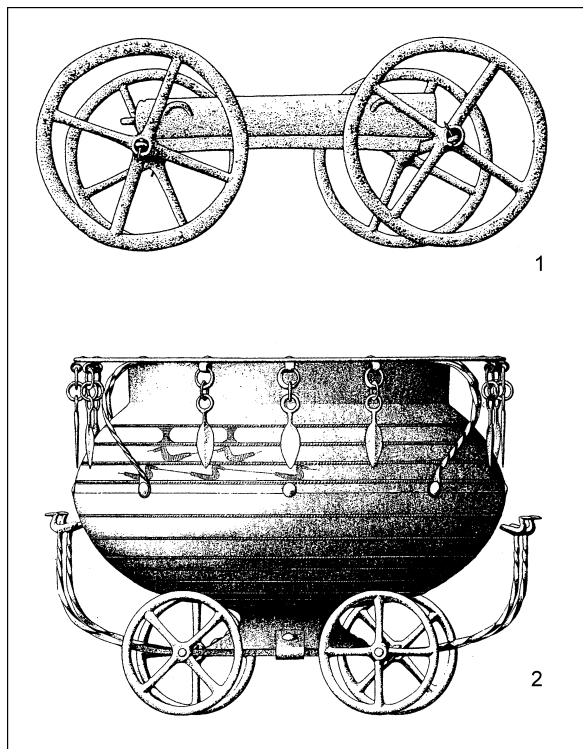


Abb. 11: 1 Theben (Ägypten), Grab der Königin Ahhotep, Wagenmodell aus Bronze (L. 16,5 cm); 2 Skallerup (Dänemark), Kesselwagen aus Bronze (H. 35 cm). 1 nach H. Müller-Karpe; 2 nach P. Schauer.

Sl. 11: 1 Tebe (Egipt), grob kraljice Ahhotep, bronast model voza (dolž. 16,5 cm); 2 Skallerup (Danska), bronast voz s kotlom (viš. 35 cm). 1 po H. Müller-Karpeju; 2 po P. Schauerju.

und begraben. Doch warum, so fragt Georg Kossack<sup>66</sup>, wurde der Wagen zerstört und mit ins Grab gegeben, und das ohne Zugtiere und nur selten mit Zaumzeug und Schirring, wie auch im bayerischen Poing (um 1200 v. Chr.)<sup>67</sup>. Um die Fahrt des Toten zum Friedhof (Ekphora) konnte es dabei nicht gehen. Wurde der Wagen von Tieren gezogen, über die der Tote nicht verfügen konnte? Im Rahmen aufwendiger Totenfeierlichkeiten erschien der Verstorbene im Mythos der Hethiter<sup>68</sup> im Sitzbild thronend auf einem

Wagen, durch das läuternde Feuer in eine Seinsweise gewandelt, die der Vorstellung vom außerweltlichen Zustand angemessen war. In den Hymnen des altindischen Rigveda an den Feuergott Agni (vgl. lateinisch: *ignis*) findet sich womöglich der Grundgedanke wieder<sup>69</sup>. Der rossebespannte Wagen war sein Zeichen, seine Erfindung. Zusammen mit dem stiergestaltigen Weltenschöpfer Indra durchfuhr er im Wagen die himmlischen Gefilde und kam zur Erde, um die am Feuer zubereiteten Toten in sein Reich zu holen. Derlei Vorstellungen und eine damit verbundene Wagensymbolik ließe sich in Perioden mit Brandbestattung, wie für die Spätbronzezeit oder die Hallstattkultur im Ostalpenraum, durchaus einfügen<sup>70</sup>.

Auch Egg resümierte zur Deutung der hallstattzeitlichen vierrädrigen Wagen, dass die Ursache für deren Mitgabe durchaus in der Vorstellung von der standesgemäßen Fahrt der Seele eines Verstorbenen ins Jenseits liegen mag<sup>71</sup>. Und Pare führte in diesem Zusammenhang im Weiteren die Überlieferung zum Tod des Dänenkönigs Harald Kampfzahn an<sup>72</sup>, der u. a. einen Wagen mit ins Grab bekam, um damit nach Walhall zu fahren. Der Wagen fand hier zwar auch im Rahmen der Beerdigung Verwendung, diente aber insbesondere zur Fahrt des toten Königs ins Jenseits. Für eine Symbolik im Rahmen von Vorstellungen der Fahrt ins Jenseits spricht auch ein Wagenmodell aus dem Grab der ägyptischen Königin Ahhotep (Abb. 11: 1) vom Beginn der 18. Dynastie<sup>73</sup>. Dieser Wagen hat bronzene Räder und einen hölzernen Kasten. Auf ihn konnte ein goldenes oder silbernes Bootsmodell aufgesetzt werden, symbolisches Abbild des Totenschiffs. Peter Schauer denkt, dass sich in der Verbindung mit dem Wagenmodell der Einfluss von Kulturkontakten zum Vorderen Orient, wo der vierrädrige Totenwagen gebräuchlich war, widerspiegelt<sup>74</sup>.

Der spätbronzezeitliche Kesselwagen aus Skallerup (Dänemark) enthielt den Leichenbrand eines reichen Mannes und erscheint dieserart im Grabverband als von Vögeln gezogener Wagen für die Fahrt des Toten ins Jenseits (Abb. 11: 2), auch

<sup>66</sup> G. Kossack, Kultgerät, Weihegabe und Amulett aus spätbronzezeitlichen Seeufersiedlungen, *Arch. Schweiz* 13, 1990, 89ff., bes. 92.

<sup>67</sup> St. Winghart, Das Wagengrab von Poing, Lkr. Ebersberg, und der Beginn der Urnenfelderzeit in Südbayern, in: H. Dannheimer, R. Gebhard (Hrsg.), *Das keltische Jahrtausend* (Mainz 1993) 88ff.

<sup>68</sup> Vgl. P. Schauer, Der vierrädrige Wagen im Zeremonialgeschehen und Bestattungsbrauch der orientalisches-ägäischen Hochkulturen und ihrer Randgebiete, in: *Vierrädrige Wagen* Iff., bes. 7ff.

<sup>69</sup> Kossack (Anm. 65) 92f.

<sup>70</sup> Vgl. in diesem Sinn bereits Gleirscher (Anm. 5); ders., Von den Anfängen künstlerischen Schaffens, in: F. Glaser (Hrsg.), *Kelten - Römer - Karantanen* (Klagenfurt 1998) 13f.

<sup>71</sup> M. Egg, *Vierrädrige Wagen* (Mainz 1989) 30.

<sup>72</sup> Pare, *Wagons* 218 mit Lit.

<sup>73</sup> H. Müller-Karpe, *Handbuch der Vorgeschichte* IV/3 (München 1980) Taf. 2: A19.

<sup>74</sup> Schauer (Anm. 68) bes. 7 mit Abb. 6.

wenn es sich im Grundtyp um einen Kesselwagen und damit um Zeremonialgerät handelt. Schauer stellt dem den ebenfalls von Vögeln gezogenen Kesselwagen von Acholshausen in Unterfranken aus dem 11. Jahrhundert v. Chr. gegenüber, der aus einem Grab stammt und dessen Kessel er als Urne deutet. Allerdings sieht Schauer im Modell symbolhaft die Fahrt des Toten zum Grab, nicht die Reise ins Jenseits, dargestellt<sup>75</sup>.

Weil der Fröger Wagen eine Miniatur oder das Modell eines vierradrigen Wagens darstellt, lässt sich kein realer Bezug zur Ekphora oder zu zeremoniellem Gebrauch im Rahmen von Umfahrten oder Prozessionen zu Lebzeiten des Besitzers oder der Besitzerin herstellen. Denkbar bleibt demnach zum einen eine Deutung im Rahmen einer mit Hilfe

von Bleifiguren gegenständlich dargestellten Umfahrt oder Prozession, vergleichbar dem Fries auf dem Thron von Verucchio sowie noch mehr den chifrenhaften Bildern mit derartigen oder ähnlichen Wagendarstellungen im Ostalpenraum (*Abb. 10: 2,3*). Zum anderen ist an eine symbolische Deutung in Rahmen von Vorstellungen der Fahrt des Toten ins Jenseits zu denken. Zu erwägen wäre schließlich auch, dass die vierradrigen Prunkwagen der Hallstattkultur zu Lebzeiten – und im Jenseits? – der Umfahrt oder Prozession, beim Tode aber zudem der symbolischen Fahrt der Toten ins Jenseits bzw. deren Apotheose<sup>76</sup> gedient haben. Von den eisenzeitlichen Kesselwagen Mitteleuropas ist der Miniaturwagen aus Frög jedenfalls deutlich abzusetzen.

#### Abgekürzt zitierte Literatur

- Egg, Bleiwagen: M. Egg, Zum Bleiwagen von Frög in Kärnten, in: *Vierradrige Wagen der Hallstattzeit. Untersuchungen zu Geschichte und Technik*, Monogr. Röm.-Germ. Zentmus. 12 (Mainz 1987) S. 181-187.
- Kanitz, Bleiwagen: F. Kanitz, Der prähistorische Bleiwagen aus den Tumuli zu Rosegg in Kärnten, *Mitt. Anthr. Ges. Wien* 14, 1884, S. 141-145.
- Pare, Zeremonialwagen: C. F. E. Pare, Der Zeremonialwagen der Hallstattzeit: Untersuchungen zu Konstruktion, Typolo-

- gie und Kulturbeziehungen, in: *Vierradrige Wagen der Hallstattzeit. Untersuchungen zu Geschichte und Technik*, Monogr. Röm.-Germ. Zentmus. 12 (Mainz 1987) S. 189-248.
- Pare, Wagons: C. F. E. Pare, *Wagons and Wagon-Graves of the Early Iron Age in Central Europe*, Oxford University Committee for Archaeology. Monograph 35 (Oxford 1992).
- Tomedi, Frög: G. Tomedi, *Das hallstattzeitliche Gräberfeld von Frög*, *Archaeolingua* 14, 2003, Budapest.
- Vierradrige Wagen: *Vierradrige Wagen der Hallstattzeit. Untersuchungen zu Geschichte und Technik*, Monogr. Röm.-Germ. Zentmus. 12 (Mainz 1987).

## K svinčenemu vozu z Brega pri Rožeku Voz s kotlom ali slavnostni voz

### Povzetek

31. maja 1883 je v enem velikih halštatskodobnih gomilnih grobov z Brega pri Rožeku (*sl. 1: parc. št. 1488/št. 1 oz. 7* po številu Tomedija) prišel na svetlo štirikolesni miniaturni voz.<sup>1</sup> Z vozom so našli mdr. dvanjast živalskih figuric (*sl. 2*), kot se zdi konj, ki so jih dolgo časa razlagali kot vlečne živali.<sup>5-7</sup> Grob je mogoče datirati v 7. st. pr. n. št.,<sup>8</sup> po podvozju voza morebiti v čas okoli 600 pr. n. št.<sup>9</sup> Pisatelj Franz Kanitz je posredoval najdbo v Koroški deželni muzej (*sl. 3*).<sup>10</sup> 1986 so voz ponovno temeljito pregledali in ga na novo sestavili v delavnica Rimsko-germanskega centralnega muzeja v Mainzu (*sl. 4*).<sup>11</sup>

Pri pripravljanju arheološkega parka na Bregu so znova pregledali tudi tiste dele, ki jih v Mainzu niso vgradili, in izdelali nov predlog rekonstrukcije (*sl. 5-7*).<sup>12</sup> Najprej je bilo pomembno, da so lahko določili masiven del v obliki črke Y kot oje (*sl. 5: 2*).<sup>13-22</sup> Njihova zaključka sta bila kljunasto izvihana. Njuna višina se izteče pri prednjih opornikih obložnih plošč zaboja voza. Poleg tega je postal verjeten pestni zatič na sprednji osi. Tako se miniaturni voz v podrobnostih natančno ujema s

poznanimi štirikolesnimi slavnostnimi vozovi halštatske kulture. Voz iz Ohnenheima v Alzaciji (*sl. 9*)<sup>23</sup> ima podobne kljunaste tulaste nastavke.

V nadaljevanju je mogoče pripisati spodnjemu delu zaboja voza oba valovita dela, katerih razmik lukenj ustreza razmiku opornikov na oseh (*sl. 6*).<sup>24</sup> Primerljive železne sestavne dele ima npr. voz iz groba kraljice v Vixu v Burgundiji (*sl. 8*) in datirajo vsekakor v čas okoli 600 pr. n. št.<sup>25</sup> Kar se tiče zaboja voza,<sup>26-32</sup> je bil tudi ta izdelan po vzoru osnovne oblike in razmerij štirikolesnih slavnostnih voz. Talna plošča v obliki črke U je bila pritrjena na žičasta podaljšana dela opornikov zaboja voza, s tem da slednji predirajo stransko steno. Sprednji in zadnji zaključni del zaboja voza ima na vogalih ozke, nazaj ukrivljene kavlje in je bil na talno ploščo pritrjen z zakovico.

Ceprav je že mainška rekonstrukcija v osnovi ponujala primerjavo s štirikolesnimi slavnostnimi vozovi, je Markus Egg ostal negotov in je dopuščal še zlasti tudi razlago, da gre za voz s kotlom.<sup>33-35</sup> Pri tem sta mu sledila Peter Schauer in Christopher

<sup>75</sup> Abgebildet u. a. bei Schauer (Anm. 68) 17f. mit Abb. 7 u. 14.

<sup>76</sup> Vgl. mit Bezug zu Herakles Kull (Anm. 42) 274. Vgl. dazu auch Gleirscher (Anm. 50) 103f.

Pare.<sup>36,37</sup> Franz Kanitz je svoječasno mislil na kmečki poljedelski voz,<sup>38</sup> Walter Modrijan pa na simbolično predstavitev prevoza pokojnika na pokopališče (Ekphora).<sup>39-41</sup> Temu se je nazadnje priključil tudi Gerhard Tomedi,<sup>42</sup> čeprav je voz, po zgledu Egga, ocenil pravzaprav za voz s kotlom. Po njegovi oceni bi bil na dejanskem vozu s kotlom iz Strettwega sicer predstavljen mitološki prizor, vendar istočasno zanika predstavitev antropomorfnih božanstev v alpskem področju.<sup>43-46</sup>

Nazadnje se je s štirikolesnimi slavnostnimi vozovi halštatske kulture izčrpno ukvarjal Pare, ne da bi ustrezno vključil breški voz.<sup>47-50</sup> Na železnih delih voza ni več mogoče opazovati sledov uporabe, kar bi bilo pomembno za vprašanje interpretacije v grobni celoti.<sup>51-53</sup> S tem v zvezi je treba razpravljati tudi o tistih ustreznih likovnih upodobitvah v vzhodnoalpskem halštatskem krogu (*sl. 10*), za katere je mogoče upoštevati obredno in s tem domnevno kulturno ozadje.<sup>54,55</sup> Preudarjali so celo o prevozu neke boginje kot vsebini predstavite.<sup>56-59</sup> Povezava s prevozom stožcev iz zlate pločevine ostaja nerealistična.<sup>60</sup> V zgodnježeleznodobni Italiji, še zlasti na naslonjalu prestola iz Verucchia, je prikazan obredni obvoz, pri čemer prestol kot sedež pripisujejo tako hišnemu gospodarju kot tudi bogovom, herojem in kraljem.<sup>61,62</sup> Kot vozovi bogov se kažejo štirikolesni vozovi v kultu Germanov (Tacitus, *Germ. 10 in 40*), morda v kultu Nerthus.<sup>63,64</sup>

Končno velja preudariti, v kolikšni meri štirikolesni slavnostni vozovi kot grobni pridelek odražajo predstavo o vožnji pokojnika v onostranstvo, pri čemer je mogoče slediti indicem za to prav do začetka pozne bronaste dobe.<sup>65,66</sup> Ta osnovna misel se ponavlja v mitu Hetitov in v staroindijskih rigvedskih himnah bogu ognja Agniju.<sup>67-70</sup> Na to je v bistvu mislil že Egg in Pare navaja predajo v smrt danskega kralja Haraldja Bojnozobega, ki so mu pridali v grob voz za vožnjo v Valhalo.<sup>71,72</sup>

Nadalje je mogoče kot primerjavo navesti model voza v grobu egipčanske kraljice Ahhotep (*sl. 11: 1*).<sup>73</sup> Zato je mogoče tudi pri tem pojavu razpravljati o kulturnem vplivu z Bližnjega vzhoda.<sup>74</sup> Takšen pomen pride v presojo tudi za grobne najdbe pozno-bronastodobnih vozov s kotli in ptičjimi aplikami (*sl. 11: 2*), čeprav naj bi jih prvotno uporabljali kot obredne predmete.<sup>75</sup>

Miniaturni voz z Brega spada torej v skupino halštatskodobnih slavnostnih ali obrednih vozov. Na vpadljiv način se ujema z njimi v različnih podrobnostih. Ker breški voz predstavlja miniaturo ali model štirikolesnega slavnostnega voza, ni mogoče narediti nobene realne povezave s prevozom pokojnika na grobni prostor (grško: *ekphora*), ali z obredno uporabo v okviru prevozov ali procesij za časa življenja imetnika ali imetnice. To je važno tudi za pomen vozov, ki so jih resnično pridali v grobove visokega ranga. Po eni strani moramo torej misliti na simbolični pomen slavnostnega voza v okviru predstav o prevozu pokojnika v onostranstvo, kot nam sporočajo hetitski in indijski miti. Slavnostni voz bi potem razložili kot vozilo pokojnika v onostranstvo. Po drugi strani je misliti na pomen v okviru sprevoda ali procesije, ki ju pomagajo stvarno predstaviti svinčene podobe, tako kot ju vedno znova v obliki šifriranih slik spoznavamo drugod v t. i. vzhodnohalštatskem krogu v grobovih visokega ranga.

Paul Gleirscher  
Landesmuseum für Kärnten  
Museumgasse 2  
A-9021 Klagenfurt