

*Wiener Keltologische Schriften*

---

Band 2

Alexandrine Eibner, Raimund Karl, Jutta Leskovar,  
Klaus Löcker und Christine Zingerle (Hrsg.)

# Pferd und Wagen in der Eisenzeit

Akten zur Tagung in Wien, 23. - 26. Februar 2000



---

Wien 2011

## Inhaltsverzeichnis

<b>Wagengräber und Frauen im mittellitalischen Raum der Eisenzeit</b>	3
<i>Petra Amann</i> .....	
<b>Das Pferd im keltischen Altertum vorwiegend nach nicht-archäologischen Quellen</b>	15
<i>Helmut Birkhan</i> .....	
<b>Der Wagen der Eisenzeit in den literarischen Quellen der Antike</b>	26
<i>Herbert Graßl</i> .....	
<b>Carpat – Carpentum</b>	
<b>Die keltischen Grundlagen des „Streit“wagens der irischen Sagentradition</b>	30
<i>Raimund Karl und David Stifter</i> .....	
<b>Die Entwicklung des Pferdegeschirrs im westlichen Hallstattkreis</b>	58
<i>Julia K. Koch</i> .....	
<b>Die Fahrkunst in der Hallstattzeit</b>	63
<i>Julia K. Koch</i> .....	
<b>Wagen in Mitterkirchen</b>	69
<i>Jutta Leskovar</i> .....	
<b>Frau und Pferd in der späten Urnenfelder- und Hallstattkultur</b>	80
<i>Louis D. Nebelsick und Carola Metzner-Nebelsick</i> .....	
<b>Gälische Wagenschilderungen</b>	83
<i>David Stifter</i> .....	
<b>Die Göttin auf dem Wagen</b>	93
<i>Biba Teržan</i> .....	
<b>Werkstätten hallstattzeitlicher Prunkwagen</b>	95
<i>Martin Trachsel</i> .....	
<b>Eisenzeitliches Fahren unter religionsgeschichtlichem Blickwinkel</b>	109
<i>Markus Vosteen</i> .....	

## Carpat – Carpentum

### Die keltischen Grundlagen des „Streit“wagens der irischen Sagentradition

Raimund Karl und David Stifter

#### Einleitung

„... ac tantum usu cotidiano et exercitatione efficiunt, uti in declivi ac praecipiti loco incitatos equos sustinere et brevi moderari ac flectere et per termonem percurrere et in iugo insistere et inde se in currus citissime recipere consuerint.“ (DBG IV, 33.3)

„Durch Gewohnheit und tägliche Übung haben sie es dabei so weit gebracht, dass die Wagenlenker sogar auf abschüssigem, steilem Gelände die Pferde in vollem Lauf anhalten, in kürzester Frist bändigen und schwenken lassen können. Ja, sie laufen sogar über die Deichsel und stellen sich auf das Joch der Pferde, um sich von dort wiederum in größter Geschwindigkeit auf die Wagen zurückzuziehen.“ (DEISSMANN 1980, 217), beschreibt uns Caesar die Fähigkeiten der Wagenfahrer, denen er in seinen beiden Expeditionen nach Britannien im Zuge seines gallischen Krieges begegnet ist. Diese und ähnliche Beschreibungen antiker Autoren haben unser Bild des zweirädrigen keltischen Wagen so massiv geprägt, dass seit den frühesten Arbeiten, die sich hauptsächlich an derartigen Berichten und allgemeinen Vorstellungen einer, der homerischen Gesellschaft der griechischen Sagen vergleichbaren, „heroischen“ keltischen Gesellschaft orientierten, der zweirädrige keltische Wagen als „Streitwagen“ interpretiert wurde, eine Interpretation, die bis heute kaum in Frage gestellt und weitgehend unkritisch übernommen wurde. Unserer Meinung nach muß diese Ansicht jedoch zumindest als unvollständige Beschreibung betrachtet und deutlich modifiziert werden.

Der „keltische“ Hintergrund der irischen Sagentexte wird seit längerer Zeit intensiv diskutiert, wobei sich in den letzten Jahrzehnten zwei relativ gegensätzliche Positionen herauskristallisiert haben. Die ältere dieser Anschauungen, der sogenannte „Nativismus“, geht davon aus, daß die Sagentexte, die zum überwiegenden Teil von christlichen Mönchen im irischen Mittelalter niedergeschrieben wurden, nur „antiquarische“ Aufzeichnungen älterer, ursprünglich eisenzeitlicher, mündlicher Überlieferungen darstellen und so als „Fenster in die Eisenzeit“ benutzt werden können (JACKSON 1964)<sup>1</sup>. Die dazu entwickelte wissenschaftliche Gegenposition, der sogenannte „Antinativismus“, betont dagegen den Einfluß der niederschreibenden Mönche, nach Ansicht dieser Denkschule sind die irischen Sagentexte zum Großteil Schöpfungen der Mönche, die ihre Vorbilder hauptsächlich „nichtindigenen“ Texten wie dem Alten Testament, den Texten der klassischen Antike und den Ansichten der christlichen Gelehrten ihrer Zeit entnahmen, und somit als Quelle für die vorchristliche Zeit weitgehend nutzlos (CARNEY 1955, McCONE 1990).

Gerade in Bezug auf den *carpat*, den in den Sagentexten vorkommenden zweirädrigen Wagen, stellt sich die Frage, ob er, da solche zweirädrigen Wagen auch als charakteristisch für die kontinentalen Kelten und Briten angesehen werden, sowohl in Bezug auf seine Bauart als auch seine Verwendungsweise, mit diesen verwandt ist oder nicht. Dabei hat zuletzt die Rekonstruktion eines irischen Sprachwissenschaftlers (GREENE 1972) ein Bild gezeigt, das kaum Entsprechungen zu den moderneren archäologischen Rekonstruktionen kontinentaler zweirädriger Wagen (METZLER 1986, 173; FURGER-GUNTHI 1993, 217) aufweist, und von Archäologen wird die Existenz solcher Wagen in Irland überhaupt in Zweifel gezogen, wenngleich sie auch nicht völlig ausgeschlossen wird (RAFTERY 1994, 104 ff.). Die weiter verbreitete Ansicht scheint jedoch in letzter Zeit dahin zu

<sup>1</sup> Jackson widmet sich ausführlich dem „war-chariot“, sowohl dem der irischen Texte als auch der historischen und archäologischen Quellen, seine Abhandlung darüber stellt einen wesentlichen Teil seiner Argumentation für die „Fensterfunktion in die Eisenzeit“ der irischen Texte dar (JACKSON 1964, 17 ff. und 33 ff.).

tendieren, keine Verbindung zwischen dem zweirädrigen Wagen der irischen Texte einerseits und dem zweirädrigen Wagen der kontinentalen Kelten und Briten andererseits zu sehen. Unserer Meinung nach hingegen besteht hier dennoch ein deutlicher Zusammenhang, der in Folge zu belegen sein wird.

### *Theorie und Methodik*

Eine Analyse hinsichtlich einer möglichen Verwandtschaft des irischen *carpat* mit dem zweirädrigen Wagen der kontinentalen Kelten und Briten bedarf einer theoretischen und methodischen Grundlage, da der Vergleich zwischen derart unterschiedlichen Quellengattungen, wie sie für die spezifische Frage zur Verfügung stehen, nicht ohne weiteres möglich ist. Bezüglich der theoretischen Grundlage folgen wir dem Wiener Ansatz der kulturwissenschaftlichen Keltologie (KARL 2002). Methodisch soll derart vorgegangen werden, dass zuerst die einzelnen Quellen, nach Quellengattungen und Arbeitsbereichen<sup>2</sup> getrennt, vorgestellt, dann jeweils ein Funktionsmodell für die einzelnen Arbeitsbereiche erstellt und schließlich die beiden so entwickelten Funktionsmodelle miteinander verglichen werden sollen, um festzustellen, ob und inwieweit zwischen den Wagen der beiden Arbeitsbereiche eine Übereinstimmung besteht, ein Vorgehen, das der funktionalen Methode des Wiener Ansatzes entspricht (KARL 2002). In weiterer Folge wird in der Argumentation ein Vergleich mit entsprechend vergleichbaren Funktionsmodellen, die für eine Erklärung des Wagens in der irischen Sagentradition in Frage kommen, angestellt und eine mögliche, keltische Herkunft argumentativ untermauert. Abschließend werden in den Schlussfolgerungen die Ergebnisse mit mittelbar oder unmittelbar damit in Beziehung stehenden Fakten und Überlegungen im Sinne einer hermeneutischen Methodik verknüpft.

### *Quellen*

Zum zweirädrigen keltischen Wagen stehen uns für den Kontinent und die Insel Britannien sowohl archäologische, als auch historische, ikonographische und sprachwissenschaftliche, für Irland archäologische, historische, ikonographische, literarische, juristische und sprachliche Quellen zur Verfügung. Dennoch wurde diese sehr breite Quellenbasis unserer Meinung nach von der bisherigen Forschung nur unzureichend genutzt. In Folge werden die einzelnen Quellen, aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Arbeit nur auszugsweise<sup>3</sup>, vorgestellt.

#### *Kontinent/Britannien*

##### **a) Archäologische Quellen**

Belege für den zweirädrigen Wagen finden sich im archäologischen Befund am Kontinent und in Britannien in erster Linie in Gräbern (z.B. HAFFNER 1984; PAULI 1984; PIGOTT 1983; VAN ENDERT 1987; VEGH 1984), in Ausnahmefällen auch in religiös interpretierten Deponierungen (FOX 1946). Darüber hinaus finden sich Wagenbestandteile auch als Einzelfunde. Wagen finden sich in Gräbern vereinzelt in beinahe allen Bereichen der antiken Keltiké<sup>4</sup>, konzentriert treten sie jedoch in Britannien in Yorkshire, am Kontinent im Gebiet zwischen der Champagne, Belgien und dem Mittelrheingebiet auf.

<sup>2</sup> Wobei wir hier nur zwischen Irland einerseits und Kontinent/Britannien andererseits unterscheiden und mögliche interne Unterschiede zwischen dem kontinentalen und britischen Raum beiseite lassen wollen.

<sup>3</sup> Eine vollständige Vorstellung der linguistischen und literarischen Quellen aus Irland wird in der Dissertation von D. Stifter, *The Irish Chariot* (in Vorbereitung) erfolgen.

<sup>4</sup> Und es werden auch immer wieder Neufunde von solchen Wagengräbern in Gebieten getätigt, in denen bisher keine solchen Gräber bekannt waren, so z.B. der Neufund eines Wagengrabes bei Edinburgh, Schottland (persönliche Mitteilung Colm Moloney, <[www.headlandarchaeology.com](http://www.headlandarchaeology.com)>).

Bautechnisch lassen sich bei den Wagenbefunden möglicherweise zwei Typen unterscheiden, nämlich ein kontinentaler Typ und ein britischer Typ, wobei der hauptsächliche Unterschied zwischen diesen beiden Typen der ist, dass beim kontinentalen Typ regelhaft sogenannte Ösen- bzw. Doppelösenstifte vorkommen, die zuletzt von Metzler und Furger-Gunthi als Hinweis auf eine flexible Aufhängung der Wagenplattform gedeutet wurden (METZLER 1986, 172 ff.; FURGER-GUNTHI 1993, 216), während diese beim britischen Typ fehlen (DENT 1985; FOX 1946; STEAD 1989). Dabei ist allerdings nicht unbedingt davon auszugehen, dass es sich dabei tatsächlich um einen wesentlichen technischen Unterschied handelt. Für eine flexible Aufhängung der Wagenplattform, wie von Metzler und Furger-Gunthi vorgeschlagen, sind die Ösen- bzw. Doppelösenstifte keine unbedingte Voraussetzung. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal wäre eventuell die Größe der Wagenplattform, die beim kontinentalen Typ eine Länge von etwa 1,0 bis 1,2 Meter und eine Breite von etwa 0,8 bis 1,0 Meter hatte, während beim britischen Typ eine Länge von etwa 1,6 bis 1,8 Meter und eine Breite von etwa 1,2 Meter angenommen wird, eine Annahme, die unserer Ansicht nach auf einer Fehlinterpretation der rechteckigen Verfärbungen in den Befunden aus Yorkshire beruht, die normalerweise als Reste der Wagenplattform interpretiert werden, während sie tatsächlich eher die Reste einer hölzernen Grabkammer darstellen dürften, in der die Wagenplattform vollständig Platz fand<sup>5</sup>.

Anhand des archäologischen Befundes lassen sich die folgenden Gemeinsamkeiten für alle diese Wagen festhalten:

- 1.) Der Wagen verfügt über einen zentralen Bauteil, der aus Deichsel und Achsbaum besteht. Dabei beträgt die Länge der Deichsel bis zum Achsbaum in etwa 3,0 bis 3,5 Meter, der Achsbaum selber ist in etwa zwischen 1,6 und 2,0 Meter lang, was die entsprechende maximale Breite der genannten Fahrzeuge ergibt (FURGER-GUNTHI 1993, 220; DENT 1985, 87 ff.). Für das Mittelrheingebiet ergibt sich eine durchschnittliche Spurbreite von 1,35 bis 1,45 Meter (HAFFNER 1984), was auch den Spurbreiten bei den Wagengräbern der Champagne entspricht (VAN ENDERT 1987).
- 2.) Die abnehmbaren Räder, die mittels eines Achsnagels an der festen Achse angebracht sind, sind Speichenräder (DENT 1985; STEAD 1989), die einen ungefähren Durchmesser von 0,8 bis 0,95 Meter aufweisen (HAFFNER 1984; METZLER 1986; VAN ENDERT 1987) und von einem eisernen Radreifen eingefasst sind. Nabenringe kommen ebenfalls regelhaft vor.
- 3.) Von der Wagenplattform selbst sind keine Spuren verblieben, wenn man nicht der Ansicht der englischen Kollegen folgend annehmen will, dass die rechteckigen Holzverfärbungen, die sich in den Wagengräbern aus Yorkshire finden, die Reste der Wagenplattform mit ihren Aufbauten darstellen. Es dürfte sich dabei also um eine relativ leichte Konstruktion gehandelt haben, die etwa 1,0 bis 1,5 Meter in der Länge und 0,8 bis 1,0 Meter in der Breite gemessen haben dürfte<sup>6</sup>. Vermutlich war die Wagenplattform ebenfalls abnehmbar, indem die Federung, die, um ihre Funktionalität zu bewahren, ohnehin möglichst häufig entlastet (entspannt) werden musste, ausgehängt wurde.
- 4.) Die Wagen verfügten über ein Zugjoch, in das die zwei Zugpferde eingespannt wurden. Das Joch war oftmals mit metallenen Leinenringen (DENT 1985; VAN ENDERT 1987) ausgestattet, um einen konstanten, ungehinderten Leinenzug zu gestatten. Das Joch war

5 Dass diese Verfärbungen die Außenbegrenzungen der Wagenplattform darstellen, hat z.B. Dent vorgeschlagen (DENT 1985, 88) und diese Ansicht wurde auch mit aller Deutlichkeit von Stead ausgesprochen „*The boxlike feature observed in all the recently excavated cart-burials surely represents the box-body of the cart, but it must have been removed from the T-frame of the pole and axle.*“ (STEAD 1989, 5). Metzler hingegen interpretiert eine ganz ähnliche, rechteckige Verfärbung in Grosbous-Vichten als Überrest einer hölzernen Grabkammer in der die gesamte Wagenplattform Platz fand (METZLER 1986, 162 f., 166, 171 f.), wobei wir Metzlers Erklärung als auch für die britischen Befunde zutreffend halten.

6 Ausgehend von der Annahme, dass die rechteckigen Holzkonstruktionen im Bereich von Yorkshire tatsächlich Grabkammern waren, ist die maximale Größe der Wagenplattform auf die ungefähre Innenfläche dieser Holzkonstruktionen beschränkt, was die Maximalwerte der Wagenplattform auch im Bereich von Yorkshire auf etwa 1,5 mal 1,0 Meter einschränkt.

ebenfalls abnehmbar.

Zur Funktion des Wagens lässt sich aus dem archäologischen Befund eigentlich nur eine Nutzung im Bestattungsbrauch feststellen, da uns die Wagen bzw. ihre Bestandteile in einem interpretierbaren Zusammenhang eigentlich nur in Gräbern entgegnetreten. Darüber hinaus erlauben uns allerdings die Einzelfunde von Wagenbestandteilen die Annahme, dass Wagen auch außerhalb des Bestattungsbrauches als Transportmittel genutzt wurden. Ebenfalls als Hinweis auf eine solche Verwendung können Befunde wie die von Wegen oder Brücken wie jene über die Zihl (SCHWAB 1972) dienen.

## b) Historische Quellen

Die Belege zum zweirädrigen Wagen, die sich in historischen Quellen über die kontinentalen Kelten und die Briten finden, haben unser Bild über den zweirädrigen keltischen Wagen vermutlich am deutlichsten geprägt und auch zur Charakterisierung dieses Fahrzeugtyps als „Streitwagen“ geführt. Dies liegt allerdings hauptsächlich daran, dass die Erwähnungen dieses Fahrzeugs eben hauptsächlich in Schlachtberichten auftauchen, was aber alleine insofern nicht verwundert, als der Großteil der Quellen zu den antiken Kelten und Briten in direktem Zusammenhang mit Berichten zu kriegerischen Auseinandersetzungen steht.

Um diesen Berichten dennoch die entsprechende Würdigung zu erweisen, sollen hier zwei wesentliche Schilderungen der Einsatzweise dieses Fahrzeugs im Krieg wiedergegeben werden:

*„Genus hoc est ex essedis pugnae: primo per omnes partes perequitant et tela coniciunt atque ipso terrore equorum et strepitu rotarum ordines plerumque perturbant, et cum se inter equitum turmas insinuaverunt, ex essedis excedunt et pedibus proeliantur. Aurigae interim paulum ex proelio excedunt atque ita currus conlocant, ut, si illi a multitudinem hostium premantur, expeditum ad suos receptum habeant. Ita mobilitatem equitum, stabilitatem peditum in proelis praestant...“* (DBG IV, 33.1-3)

*„Der Kampf von diesen Streitwagen aus verläuft folgendermaßen: Zuerst fahren die Britannier nach allen Richtungen über das gesamte Schlachtfeld und schleudern Wurfgeschosse, wobei sie meist schon durch den Schrecken, den die Pferde verbreiten, und den Lärm der Räder die feindlichen Reihen in Verwirrung bringen. Sobald sie in die berittenen Einheiten eingedrungen sind, springen sie vom Wagen und kämpfen zu Fuß weiter. Währenddessen fahren die Wagenlenker etwas aus dem Kampfgebiet heraus und stellen sich so auf, daß sie den Ihren, falls diese von einer feindlichen Übermacht bedrängt werden, eine gute Möglichkeit bieten, sich ungehindert zu ihrem Heer zurückzuziehen. So zeigen sie im Kampf die Beweglichkeit von Reitern und die Standfestigkeit von Fußsoldaten.“* (DEISSMANN 1980, 217)

*„ἀπαντῶντες δὲ τοῖς ἐφιππεύουσιν ἐν τοῖς πολέμοις σαννιάζουσι τοὺς ἐναντίους, καὶ καταβάντες τὴν ἀπὸ τοῦ ζιφους συνίστανται μάχην.“* (DIO V, 29.1)

*“... and when they encounter cavalry in the fighting they first hurl their javelins at the enemy and then step down from their chariots and join battle with their swords.”* (OLDFATHER 1939, 173)

Es handelt sich hierbei also um eine ganz charakteristische Kampfweise, bei der der Wagen viel mehr als Transportmittel zum und am Schlachtfeld<sup>7</sup> benutzt wird, denn als eigentlicher „Streitwagen“, der mit schwerer Reiterei vergleichbar wäre.

Darüber hinaus gibt es aber auch Berichte, die uns über den zivilen Charakter der zweirädrigen Wagen berichten. Auch hier sollen zwei entsprechende Schilderungen wiedergegeben werden:

*„Ἐν δὲ ταῖς ὁδοιπορίαις καὶ ταῖς μάχαις χρῶνται συνωρίσιν, ἔχοντος τοῦ ἄρματος ἡνίοχον καὶ παραβάτην.“* (DIO V, 29.1)

<sup>7</sup> Teilweise vergleichbar mit modernen Infanterietransportern, mit denen Mannschaften zu und von der Schlacht geführt werden und die hauptsächlich der taktischen Beweglichkeit dienen, aber dennoch keine Kampfpanzer sind. Die Beschreibung Caesars erinnert sogar ein wenig an die Taktik heutiger Bankräuber (der Komplize wendet den Fluchtwagen, während der Räuber in der Bank mit Waffengewalt vorgeht).

“In their journeyings and when they go into battle the Gauls use chariots drawn by two horses, which carry the charioteer and the warrior ...” (OLDFATHER 1939, 173)

Gallier benutzen den zweirädrigen Wagen also auch „wenn sie reisen“, nicht nur zu kriegerischen Zwecken. Doch, nicht nur das, ein weiterer Bericht verrät uns noch mehr über die Verwendung des Wagens:

„Ἐτι ὁ Ποσειδώνιος διηγούμενος καὶ τὸν Λουερνίου τοῦ Βιτίτιος πατρός πλοῦτον τοῦ ὑπὸ Ῥωμαίων καθαιρεθέντος, φησὶ δημαγωγῶντα αὐτὸν τοὺς ὄχλους ἐν ἄρματι φέρεσθαι διὰ τῶν πεδίων καὶ διασπείρειν χρυσὸν καὶ ἄργυρον ταῖς ἀκολουθούσαις τῶν Κελτῶν μυριάσι φράγμα τε ποιεῖν δωδεκαστάδιον τετράγωνον, ἐν ᾧ πληροῦν μὲν ληνοὺς πολυτελοῦς πόματος, παρασκευάζειν δὲ τοσοῦτο βρωμάτων πλῆθος ὥστε ἐφ’ ἡμέρας πλείονας ἐξεῖναι τοῖς βουλομένοις εἰσερχομένοις τῶν παρασκευασθέντων ἀπολαύειν, ἀδιαλείπτως διακονουμένους. ἀφορίσαντος δ’ αὐτοῦ προθεσμίαν ποτὲ τῆς θοίνης ἀφυστερήσαντά τινα τῶν βαρβάρων ποιητὴν ἀφικέσθαι καὶ συναντήσαντα μετὰ ὁδῆς ὑμνεῖν αὐτοῦ τὴν ὑπεροχὴν, ἑαυτὸν δ’ ἀποθρηνεῖν ὅτι ὑστέρηκε, τὸν δὲ τερφθέντα θυλάκιον αἰτήσαι χρυσοῦ καὶ ῥῖψαι αὐτῷ παρατρέχοντι. ἀνελόμενον δ’ ἐκεῖνον πάλιν ὑμνεῖν λέγοντα διότι τὰ ἵχνη τῆς γῆς ἐφ’ ἧς ἄρματῆλατεῖ χρυσὸν καὶ εὐεργεσίας ἀνθρώποις φέρει.“ (ATHENAIOS IV, 37)

“Poseidonius again, describing the wealth of Lovernius, father of Bituis, who was deposed by the Romans, says that to win the favour of the mob he rode in a chariot through the fields scattering gold and silver among the myriads of Celts who followed him; he also made an enclosure twelve stades square, in which he set up vats filled with expensive wine, and prepared a quantity of food so great that for several days all who wished might enter and enjoy what was set before them, being served continuously. After he had finally set a limit to the feast, one of the native poets arrived too late; and meeting the chief, he sang his praises in a hymn extolling his greatness and lamenting his own lot in having come late. And the chief, delighted with this, called for a bag of gold and tossed it to the bard as he ran beside him. He picked it up and again sang in his honour, saying that the wheeltracks made by the chariot on the ground on which he drove bore golden benefits for men.” (GULICK 1969, 195)

In dieser Stelle sehen wir eine weitere Funktion des Wagens: hier wird er als Repräsentationsfahrzeug genutzt, mit dem der Allobrogerkönig Lovernios<sup>8</sup> durch die Menge fährt und von dem aus er seine Untertanen beschenkt.

### c) Ikonographische Quellen

Ikonographische Quellen zu zweirädrigen keltischen Wagen lassen sich in drei Gruppen gliedern. Erstens stehen uns besonders frühe Beispiele für zweirädrige Wagen in der Situlenkunst zur Verfügung, die auch gleichzeitig die vermutlich aussagekräftigsten Bilddokumente zu den zweirädrigen Wagen darstellen<sup>9</sup>. Darüber hinaus stehen uns die Abbildungen dieses Wagentyps auf Grabstelen aus der Poebene in Italien zur Verfügung, besonders natürlich die berühmte Darstellungen auf den sogenannten Padua-Stelen (FREY 1968). Schließlich gibt es auch noch Darstellungen zweirädriger Wagen auf keltischen Münzen (FURGER-GUNTHI 1993, 214), diese erscheinen aber verhältnismäßig wenig aussagekräftig, weil zumeist hochgradig abstrahiert.

Die vielleicht wesentlichste Information, die aus diesen ikonographischen Zeugnissen gewonnen werden kann, ist die Tatsache, dass, wenn auf dem Wagen zwei Personen dargestellt sind, was in der überwiegenden Mehrheit der Fälle zutrifft, zumindest der Wagenfahrer sitzt, und sogar die zweite Person<sup>10</sup> ebenfalls häufig sitzend dargestellt ist. Tatsächlich erscheint der „Krieger“ nur dann stehend, wenn er in „kämpferischer“ Pose dargestellt wird (FURGER-GUNTHI 1993, 214; FREY 1968, Tafel 40/1), während er, wenn eine zivile Nutzung des Fahrzeugs, mit Ausnahme von Wettfahrten,

8 Wobei hier nicht unerwähnt bleiben soll, dass es sich bei dem Wagen des Lovernios bzw. seines Sohnes Bituitos (APPIAN, Celt. 12) durchaus auch um einen vierrädrigen Wagen handeln könnte, vor allem in Anbetracht des von Schönfelder hier ebenfalls vorgestellten vierrädrigen Wagens von Verna. Der dort um 100 v. Chr. Bestattete dürfte ja dem Stamm der Allobroger angehört haben (SCHÖNFELDER 2001), auch von seiner zeitlichen Einordnung würde dieses Grab sehr gut zu einem der beiden erwähnten Könige passen.

9 Siehe dazu auch die Ausführungen von Frey in diesem Band.

10 Gewöhnlich als „der Krieger“ interpretiert.

dargestellt wird, beinahe regelhaft zu sitzen scheint (z.B. FREY 1962 b, Tafel 48, 73; FREY 1968, Tafel 39).

Seltener finden sich auch Darstellungen zweirädriger Wagen, auf denen nur eine Person dargestellt ist, zumeist ist dies auf Münzbildnissen der Fall, wobei unserer Ansicht nach davon ausgegangen werden kann, dass in diesen Fällen der ohnehin nur sekundäre Bedeutung habende Wagenfahrer einfach weggelassen wurde (z.B. FURGER-GUNTHI 1993, 214).

Ebenfalls nur eine Person am Wagen findet man in der Situlenkunst, wenn Wettfahrten dargestellt werden, wie z.B. auf der Situla von Kuffarn (FREY 1962 a, s.11 und Abb.8).

Vor allem auf den Abbildungen der Situlenkunst, aber auch teilweise auf den Grabstelen aus der Poebene, lassen sich interessante technische Details, sowohl zur Schirrungsart der Pferde als auch zum Wagen selbst, vor allem in Bezug auf das Aussehen der im archäologischen Befund nicht erhaltenen Teile, wie z.B. der Seitenwände des Wagenkastens, erkennen.

#### d) Sprachwissenschaftliche Quellen

Teile des altkeltischen Wortschatzes zum Bedeutungsfeld „Wagen“ sind uns im Wesentlichen aus zwei Quellentypen bekannt: 1. aus Texten antiker, vor allem römischer Autoren, wo im speziellen gewisse Wagentypen keltische Bezeichnungen tragen und in den geläufigen lateinischen Wortschatz als Lehnwörter aufgenommen wurden, 2. aus Orts- und Personennamen. Eine dritte, marginale Quellengattung bilden zudem die romanischen Sprachen, wo in seltenen Fällen keltisches Fachvokabular überlebt hat: so lässt sich aus verschiedenen frz. und katal. Dialektwörtern ein keltisches Wort *\*butto-* ‘Radnabe’ rekonstruieren, das wohl auch mit kymr. *both* ‘id.’ verwandt ist (VON WARTBURG 1928, 663).

ad 1: Zu keltischen Wagenbezeichnungen in römischen Texten gehören: *benna*, *carpentum*, *carruca*, *carrus*, *cisium*, *colisatum*, *couinnus*, *epir(h)edium* (pseudo-gräzisiert für *\*epo-redium* “Pferdewagen”?), *essedum*, *petorritum*, *pilentum*, *raeda* (BILLY 1993, 184). Teilweise war die keltische Herkunft der Namen den antiken Autoren bewusst (z.B. im Falle des *couinnus*, wo uns Mela 3, 52 berichtet, dass die Briten so einen mit Sichel bewehrten Wagentypus nannten), in anderen Fällen erweist sich für uns Heutige die keltische Herkunft einzig aufgrund etymologischer Erwägungen (wie z.B. beim *carrus*, dessen *a* der Wurzelsilbe die keltische Provenienz verrät. Der echt-lateinische Fortsetzer von idg. *\*krsos* ‘Läufer’ dagegen ist *currus* ‘Lauf’ mit *u* in der Wurzelsilbe).

ad 2: Fachtermini zur Wagentechnik sind erwartungsgemäß im onomastischen Material selten. Zu nennen sind als Ortsnamen praktisch im Bereich der gesamten Keltiké u.a. *Carbantia*, *Carbantorate* “Streitwagenstadt”, *Karbantórigon* (oder eher zu *Karbantoriton* “Streitwagenfurt” zu verbessern?), *Carrodunum* “Wagenfestung”, *Manduessedum* “Fohlen-Streitwagen” oder *Rotomagus* “Räderfeld”. Ob der Name der *Carpetani*, eines Volksstamms in Zentralspanien, und die Stadt *Scarbantia/Scarabantia* (unter der Annahme eines *s mobile*) ebenfalls zum kelt. Wort *\*karbanto-* “Streitwagen” zu stellen sind, ist eher unwahrscheinlich. Bei den Personennamen fällt auf, dass vor allem *\*addedo-* “Beisitzer-Streitwagen” als Teil komponierter Namen beliebt ist, z.B. *Addedomaros*, *Addedomaros*, gen. *Assedomari* “der einen großen Beisitzer-Streitwagen hat”. Das Element *-redo-* könnte sowohl zu *reda* “Kutsche”, oder zur keltischen Verbalwurzel *\*red-* “reiten” gehören, letzteres ist z.B. bei *Eporedorix* “Pferdereiterkönig” am wahrscheinlichsten.

Auf die beiden in römischen Texten überlieferten Begriffe *carpentum* und *essedum* möchte ich etwas ausführlicher eingehen. Air. *carpat* “zweirädriger Wagen; Gaumen” (phonetisch: /karb0d/), kymr. *carfan* “Rahmen; Seitenwand eines Wagens; Zahnfleisch; Reihe, Haufen” (phonetisch: /karvan/), bret. *karvan* “Kiefer; Zahnfleisch”<sup>11</sup> und gall. *carbanto-* “Streitwagen” gehen auf eine gemeinsame urkelt. Vorform *\*karbanto-* zurück. Morphologisch scheint das Wort eine thematische Ableitung eines *nt-*

11 Das fehlende *t* der brit. Wörter – lautgesetzlich würde man kymr. *\*carfan(t)*, bret. *\*karvant* erwarten - und das tw. feminine Genus erklärt sich durch den Zusammenfall mit einem anderen Wort, das zu air. *garman* “Webebaum“ gehört und etwa als urbrit. *\*garmana* anzusetzen ist. Daraus erklärt sich auch die weitere Bedeutung “Webebaum; andere Teile des Webstuhls” der brit. Wörter. Möglicherweise beruhen auch die oben zitierten Bedeutungen “Rahmen; Seitenwand eines Wagens“ des kymr. Wortes auf einer Erweiterung der Webebaumsemantik.



Partizips zu sein (wie z.B. auch lat. *argentum*, gall. *arganto-*, air. *argat*, kymr. *arian*, bret. *arc'hant* "Silber" < idg. \**Hr1:tom*), jedoch fehlen lexikalische Anschlüsse in anderen idg. Sprachen, noch lässt sich problemlos eine idg. Wurzeletymologie aufstellen.<sup>12</sup> Das *p* anstelle urspr. *b* in der lat. Entlehnung *carpentum* "Kutsche, zweirädriger, bedeckter Reisewagen" erklärt sich entweder durch Vermittlung des Wortes durch das Etruskische, das keine stimmlosen Konsonanten besaß, oder beruht darauf, dass gall. phonologisches *b*, das in wortinnerer Stellung nach *r* nicht in Opposition zu *p* stand, eine größere phonetische Bandbreite aufwies und in Folge die Sprecher des Lateinischen den Laut an dieser Stelle als stimmlos wahrnehmen ließ. Das *e* in *carpentum* erklärt sich aus morphologischer Angleichung an oberflächlich vergleichbare Bildungen im Lateinischen wie *argentum*, *monumentum* etc., oder ist vielleicht ein Reflex des urkelt. Lautes \**æ* < \**a* vor \**n*. Die Beziehung zwischen gall. *carbanto-* und lat. *carpentum* war den Sprechern des Gallo-Romanischen offenbar bewusst, wie man am gall. Ortsnamen *Carbantorate* ersehen kann, der in römischer Zeit zu *Carpentorate* (heute *Carpentras*) latinisiert wurde.

Bemerkenswert ist, dass air. *carpat* neben seiner Fahrzeugsverwendung auch noch "Gaumen, Zahnfleisch" bedeuten kann, ebenso wie kymr. *carfan* auch "das Zahnfleisch," und bret. *karvan* "den Kiefer, das Zahnfleisch" bezeichnet. Aufgrund dieser Verbreitung muss das Wort wohl auch schon in gemeinkeltischer Zeit diese Bedeutung besessen haben. Allerdings hilft uns dieses Erkenntnis nicht zur weiteren Etymologie: weder ist klar, ob "zweirädriger Wagen" oder "Zahnfleisch" die ursprüngliche Semantik des Wortes war, noch, entlang welcher gemeinsamer Merkmale die metaphorische Übertragung der Bezeichnung von der einen Sache auf die andere vonstatten ging. Vorstellbar ist, dass die Form des hohlen Wagenkastens an Gaumen und Mundraum erinnerte; ebenso ist denkbar, dass das Wagengestänge mit Deichsel und den zwei davon abspreizenden Grettelstangen den Vergleich mit der Kieferform nahelegte.

In der römischen Literatur erscheint *essedum* zum ersten Mal in der Schilderung der Kampftechnik der Britannier im 4. Buch (55 v. Chr.) von C. Iulius Caesars *Commentarii de Bello Gallico*, sowie praktisch zeitgleich im Jahr 54 v. Chr. in der Ableitung *essedarius* "Benützer eines *essedum*" in zwei Briefen M. Tullius Ciceros an C. Trebatius Testa. Der Schluss liegt nahe, dass der Begriff den Römern eben durch die ersten Kontakte Caesars mit den Briten bekannt wurde, und dass es sich dabei um einen spezifisch brit. Ausdruck für den zweirädrigen Wagen handelte. Später bezeichnet der Begriff im Lateinischen alle möglichen Arten von Fahrzeugen. In den keltischen Sprachen dagegen begegnet der Begriff *essedum* nicht. Stattdessen findet sich in altkelt. Eigennamen das Element *adādo-* (siehe oben), zu dem im Altkymr. *assed* "Streitwagen" (KOCH 1997, 147) zu stellen ist, sowie im Altbret. das Verbum *assedam* gl. "assideo," Mittelbret. *asezaff* "ich sitze." Nun gibt es auch in lat. Quellen neben dem grundlegenden lateinischen Stamm *essed-* eine seltene Variante *assed-*, z.B. in der Inschrift CIL XIII 1997 *assidario* oder in der Glosse *asseda* gl. "sella quadriiugia" (KOCH 1987, 259). Der Schluss liegt nahe, dass das eigentliche brit. Wort für den "Streitwagen" \**assedo-* < \**ad-sedo-* "Beisitzer" war, und dass die uns geläufige lat. Form *essedum* auf Caesar beruht, der den Begriff vielleicht einem brit. Dialekt entnommen hatte, wo das anlautende *a* von *assedo-* geschlossen gesprochen wurde, etwa \**æssedo-*, oder der das Wort schlicht undeutlich gehört hatte. Nachdem *essedum* und *essedarius* von Caesar als Begriffe in Rom eingeführt worden waren, entwickelten sie eine eigene Existenz im Lateinischen. Die raren Schreibungen mit *a* sind vielleicht keltischen Muttersprachlern zuzuschreiben, wenn sie nicht innerlateinisch zu erklären sind.

## Irland

### a) Archäologische Quellen

Archäologische Belege für den zweirädrigen Wagen in Irland sind, optimistisch gesagt, selten. Tatsächlich ist aus Irland keine einziges Wagengrab bekannt, was natürlich Aussagen über den

<sup>12</sup> Patrizia de Bernardo Stempels jüngste Theorien zum "Wagentyp *carpentum*" sind aus mehreren Gründen, auf die ich hier aus Platzgründen nicht eingehen kann, fehlerhaft und daher zurückzuweisen ("Minima Celtica zwischen Sprach- und Kulturgeschichte," in: *Man and the Animal World*. GS Sándor Bökönyi, ed. Peter Anreiter et al., Budapest 1998, 601-610). Eine detaillierte Diskussion ihrer Etymologie ist in Stifter (STIFTER 2002, s.v. *carpat*) zu finden.

„irischen“ Wagen der Eisenzeit im besten Fall schwierig macht. Wagenteile sind aus Irland tatsächlich nur als Einzelfunde bzw. im Rahmen von Depotfunden bekannt, wobei nicht einmal alle gesichert sind (RAFTERY 1994, 106 f.). Weitere Hinweise auf Wagen lassen sich im irischen archäologischen Material hauptsächlich in Form von hölzernen Teilen wie z.B. einem schön gearbeiteten Joch aus dem Co. Tyrone (RAFTERY 1994, 94 Foto 30) oder aus asymmetrisch verzierten<sup>13</sup> Pferdegebissen, die auf paarweises Tragen in einem Gespann hindeuten (RAFTERY 1994, 107), finden.

Ein vielleicht wesentlich aufschlussreicherer, interessanterer Befund bietet sich hingegen in der „Corlea Bog Road“, einem eisenzeitlichen Bohlenweg mit einer Breite von 3 bis 4 Metern, der dendrochronologisch auf 148 v.Chr. datiert wurde und mit einem anderen, 2 km von Corlea entfernt in Derraghan gefundenen Wegstück, das ebenfalls dendrochronologisch auf 156 +/-9 v. Chr. datiert wurde, zu einem Wegsystem zusammengehören könnte (RAFTERY 1992, 54 ff.). Zwar ist dieser Befund, vor allem aufgrund der fehlenden Wagenspuren auf seiner Nutzungsoberfläche (RAFTERY 1994, 103), kein direkter Beleg für die Nutzung von Wagen in Irland in der Eisenzeit, jedoch sind gerade die Dimensionen dieses Befundes, sowohl die physischen als auch die zur Konstruktion dieser Straße notwendigen organisatorischen, in Zusammenhang mit den später erwähnten Rechtstexten von großem Interesse.

## b) Historische Quellen

Der Begriff „historische Quellen“ ist für Irland einigermaßen fragwürdig (siehe Hemprich 2002), da besonders in der frühen irischen Überlieferung eine Trennung von historischen und legendären Quellen nur sehr schwer durchführbar ist und die beiden üblicherweise eine unauflösbare Einheit bilden. Jedoch können einige Literaturgattungen durchaus mit gebührender Vorsicht als historische Quellen herangezogen werden, und in all diesen Gattungen begegnet auch der *carpat*. Zu nennen sind vor allem die Annalen (z.B. erwähnen die Annalen von Ulster im Jahr 811 den *carpat* im Zusammenhang mit der Jahresversammlung in Tailtiu) sowie Heiligenviten, in denen die zweirädrigen Wagen der Heiligen (lat. *currus*) häufig ein wichtiges Requisite der Heiligen darstellen. So konnte z.B. der Hl. Colum Cille heil eine Reise beenden, obwohl vergessen wurde die Räder mit Achsnägeln zu befestigen (Vita Columbae ii 43); der Hl. Patricius befahl der Hl. Brigit, dass ihr Wagenlenker immer ein Priester zu sein hatte (Bethu Brigitte 518). Ebenfalls eine gewisse historische Aussagekraft haben meines Erachtens die altirischen Glossen, da sie praktisch die einzigen zeitgenössischen vernakulären Quellen des irischen Frühmittelalters darstellen. So werden in den Mailänder Glossen (Ml. 43d3 und 96c12-13) die in der Bibel erwähnten Kampfwagen der Assyrer und Ägypter mit *carpait* übersetzt.

## c) Ikonographische Quellen

Auch ikonographische Quellen sind in Irland sehr selten. Die einzigen Darstellungen zweirädriger Wagen finden sich auf Hochkreuzen, wo sie allerdings ebenfalls selten und generell sehr schlecht erhalten sind. Die vermutlich am besten erhaltene und aussagekräftigste Darstellung eines zweirädrigen Wagens findet sich am Ahenny High Cross (HARBISON 1992, 11). Zwar sind nur wenige Details auf dieser Darstellung zu erkennen, klar zu erkennen ist jedoch, dass auf dem Wagen zwei Personen sitzen, wobei der Fahrer die Leinen sowie anscheinend einen Stichel zum Antreiben der Pferde in der Hand hält, während vom Beifahrer, außer dass er sitzt, kaum etwas zu erkennen ist. Generell ähnelt diese Darstellung jedoch derart frappant der auf der Padua-Stele (FREY 1968, Tafel 39), dass eine rein zufällige Übereinstimmung als unwahrscheinlich erscheint.

## d) Literarische Quellen

Die literarischen Quellen machen bei weitem den umfangreichsten Bereich der irischen Quellen zu

<sup>13</sup> Also nur auf einer Seite, sozusagen der „Schauseite“, verziert, was auf ein zweites, gegensätzlich verziertes Gebiss als „Doppelgebiss“ für ein Zweiergespann hindeutet.

den zweirädrigen Wagen aus, und haben gemeinsam mit den aus den antiken historischen Schriftquellen abgeleiteten Ansichten die Vorstellungen zum „keltischen Streitwagen“ am stärksten geprägt. Dabei ist unsere hauptsächliche Quelle der sogenannte „Ulster-Zyklus“ mit seinem Hauptwerk, der *Táin Bó Cúailnge* (KINSELLA 1990; O’RAHILLY 1984), welche die meisten Fundstellen zum zweirädrigen Wagen bietet und gleichzeitig als die wesentlichste Stelle für Vergleiche mit dem keltischen Europa der Eisenzeit verwendet wurde und wird. Aber auch in anderen irischen Sagen finden sich Erwähnungen des *carpat*.

Das hauptsächliche Problem der irischen Sagentexte wurde bereits in der Einleitung angeschnitten, nämlich die Tatsache, dass diese Texte von christlichen Mönchen im irischen Frühmittelalter niedergeschrieben wurden, und daher weitgehend unklar ist, inwieweit die darin erwähnten *carpat* irgendetwas mit den zweirädrigen Wagen des eisenzeitlichen keltischen Europas zu tun haben können.

Tatsächlich bieten uns die Beschreibungen der Verwendung des Wagens in diesen Texten jedoch die Möglichkeit, einen guten Überblick über die Funktionen des Wagens zu gewinnen.

Auch bei den irischen Sagentexten stand bisher gerne eine Interpretation als „Streit“wagen im Vordergrund, ebenso wie bei den historischen Nachrichten, wobei dies nur zu einem gewissen Grad berechtigt ist. Zwar finden sich die bei weitem häufigsten Erwähnungen des *carpat* im „Heldenepos“ *Táin Bó Cúailnge* und damit zwangsläufig in einem im weitesten Sinne kriegerischen Kontext, jedoch lassen sich kaum Stellen finden, wo tatsächlich vom Wagen aus gekämpft wird. Die einzige Passage, in der explizit geschildert wird, wie *Cú Chulainn* vom Wagen aus im gegnerischen Lager ein grausames Gemetzel unter den Feinden anrichtet, ist die *Carpat Serda*-Episode der *Táin Bó Cúailnge* (TBC 2072-2334). Bezeichnenderweise wird der Wagen *Cú Chulainns* dabei nicht als *carpat*, sondern als *cathcharpat* „Kampf-*carpat*“ bezeichnet; aufgrund des Stils und der Sprache wird man diese Episode aber nicht als ursprünglichen Teil der *Táin Bó Cúailnge* ansehen, sondern als spätere, wohl mittelirische Einfügung. Die übliche Verwendung des Wagens ist eher die als Transport- oder als Protzmittel. So kann man an eine Kampfszene fahren, um dort aus dem Wagen zu steigen und sich in die Auseinandersetzung einzumischen:

„*In tan iarom rigset a láma uili día claidmib, tic Fiachna mac Fir Febe ina ndedhaid asin dúnad. Focheird bedg asa charput in tan atcondairc a lláma uile i cind Con Culaind + benaid a naí righti fichit dib.*“ (TBC 2550-2554)

„*Als sie alle (29 Krieger) nach ihren Schwertern griffen, kommt Fiachna mac Fir Feibe hinter ihnen nach aus dem Lager. Er springt aus seinem Wagen, als er all ihre Hände gegen Cú Chulainn gerichtet sah, und schlägt ihnen ihre 29 Unterarme ab.*“

Sehr häufig aber wird der Wagen dazu benutzt, um eindrucksvolle Kunststücke zu vollbringen, die den Gegner einschüchtern sollen:

„*Benaid Cú Chulaind omnae ara ciund i sudiu + scribais ogum ina taib. Iss ed ro boí and: arná dechsad nech sechai co ribuilsed err óencharpait. Focherdad a pupli i sudiu + dotiagad día léimim ina carptib. Dofuit tricha ech oc sudiu + brisiter tricha carpat and.*“ (TBC 827-831)

„*Cú Chulainn fällt dort einen Baum und schrieb eine Ogaminschrift darauf. Folgendes stand darauf: keiner sollte daran vorbeikommen, bis nicht ein Krieger in einem Wagen darüber hinweggesprungen sei. Sie schlagen dort ihre Zelte auf und machen sich daran, in ihren Wagen zu springen. Dabei stürzen dreißig Pferde, und dreißig Wagen werden dabei ruiniert.*“

Primär erscheint der zweirädrige Wagen in irischen Sagen in zivilen Kontexten, und zwar vornehmlich, um von einem Ort zum anderen zu fahren. So heißt es von König *Conchobor*, als er einmal beim Schmied *Culann* eingeladen war, und ihn dieser gebeten hatte, den Besuch in einem möglichst bescheidenen Rahmen zu halten:

„*Luid Conchobuir iarom + cóeca cairptech imbi do neoch ba sruthem + ba haeregdu inna caurad.*“ (TBC 548-549)

„*Daraufhin machte sich Conchobor auf den Weg, fünfzig Wagenkrieger um ihn von den besten und*

edelsten der Helden.“

Noch viel deutlicher tritt diese Verwendung des Wagens als alltägliches Reisemittel jedoch in den Heiligenviten zu Tage, wo meist nur aus ganz beiläufigen Erwähnungen hervorgeht, dass der Heilige in einem Wagen unterwegs ist:

„*Set sanctus Edus pergens ad castra Muminensium, rota currus sui in via plana fracta est; et currus altera rota sine impedimento currebat sub sancto Dei, ...*“ (*Vita Aedi*)

„*Aber als der Hl. Áed zur Festung der Männer von Mumu eilte, brach ein Rad seines Wagens auf ebener Strecke; und der Wagen fuhr dennoch ohne Probleme auf dem anderen Rad weiter unter dem Heiligen Gottes...*“

Darüber hinaus dient der Wagen in den irischen Sagentexten auch repräsentativen Zwecken, der Held fährt seinen Wagen auch deshalb, um seinen sozialen Status auch auf der Straße nach außen hin zu symbolisieren. Dies wird besonders deutlich in den in der irischen Literaturwissenschaft als „descriptive runs“ bezeichneten formelhaften Beschreibungen von Helden in ihren Wagen, zum Beispiel in der Sage *Fled Bricrenn* „Das Fest des Bricriu,“ wo eine ganze Reihe von ulidischen Helden vor der Festung von *Cruachu* auffahren und von der Tochter der Königin in allen Details beschrieben werden. Die Königin ist in der Lage, die Helden aufgrund der Schilderung zu identifizieren (siehe dazu vor allem SAYERS 1991 und 1994 und MALLORY 1998).

Eine weitere Verwendung des Wagens zeigt sich in der Ursprungslegende für den Ortsnamen *Emain Macha*, das heutige Navan Fort in Co. Armagh in Nordirland, die „Hauptstadt“ der *Ulaid*. Gemäß der Sage musste die hochschwangere „Landesgöttin“ *Macha* einer Wette ihres Mannes wegen bei den während der Jahresversammlung stattfindenden Wagenrennen mit den Pferden des Königs um die Wette rennen:

„*Comluid iarum frisin carpat. & in tan roanic in carpat cenn na blae ro scáich a asaitsi ara chind.*“ (LL 14571-14573)

„*Sie rannte also gegen den Wagen. Und als der Wagen das Ende der Bahn erreichte, gebar sie vor ihnen.*“

Schließlich findet der zweirädrige Wagen in der irischen Sage auch noch Verwendung im Bestattungsbrauch. In der Sage *Orgain Denna Ríg* läßt sich *Cobthach*, der Bruder des Königs *Magere*, der diesen seinen Bruder heimtückisch ermorden möchte, für tot erklären und auf seinem Wagen aufbahren<sup>14</sup>:

„*Abraidsi ba marbsa can fis do neoch aile. & domberar im charpat + altan scene im láim. Doraga mo brathair co dichra dom chainiud. Bés rosia ní uaimsea hé. Ba fir són. Doberar immach in carpat Dothaet a brathair dia chainiud. Téitside cona tailce fair anúas. Nos clanna in sciain ind oca fordrund co tuargaib cend ass i coirr a chríde conidro marb.*“ (LL 35226-35231)

„*Erzählt, ich sei gestorben, und niemand sonst soll es wissen. Und lasst mich in meinem Wagen aufbahren mit einem Rasiermesser in meiner Hand. Mein Bruder wird sofort kommen, um mich zu beweinen. Vielleicht wird er etwas von mir bekommen!*“ Und so war es auch. Der Wagen wird hinausgebracht. Sein Bruder kommt, um ihn zu beweinen. Er geht und wirft sich auf ihn. Er (*Cobthach*) sticht ihm das Messer in den Rücken, sodass dessen Spitze über dem Herz herauskam und er daran starb.“

Auch in den Heiligenviten wird öfters geschildert, wie der Leichnam des Heiligen auf einen Wagen (*currus*) gelegt wird und darauf seine letzte Reise antritt, z.B. in der *Vita Prima* des Hl. Brendan.

## e) Rechtswissenschaftliche Quellen

In den sehr umfangreichen juristischen Texten des frühmittelalterlichen Irlands finden sich ebenfalls Hinweise auf den *carpat*. Insbesondere zu nennen ist hier ein Text, der als die frühmittelalterliche

<sup>14</sup> Dieser Text wurde bereits früh als „Parallele“ zu eisenzeitlichen Wagenbestattungen am Kontinent interpretiert (DOBBS 1912).

irische „Straßenbauordnung“ bezeichnet werden kann.

„*Róda, cis lir-side? nī, a .u. .i. slighi 7 ród 7 lamraite 7 tograide 7 bothar. caide int slige? nī, discuet da carpat sech in aile, doronad fri imairecc da carpat .i. carpat rig 7 carrpat espuic ara ndichet cechtar nai sech araile. Ród: docuet carpat 7 da oeneoch de imbi, doronad fri echraite mendoto a medon.*“ (CIH iii 893. 22-25)

„*Straßen, wie viele (Klassen) gibt es? Das ist nicht schwer: fünf, nämlich die Hauptstraße, die Straße, die Nebenstraße, die gewundene Straße und der Kuhpfad. Was ist die Hauptstraße? Das ist nicht schwer: zwei Wagen können aneinander vorbeikommen. Sie ist für das Aufeinandertreffen zweier Wagen gemacht, nämlich des Wagens eines Königs und des Wagens eines Bischofs, sodass jeder davon am anderen vorbeikomme. Straße: ein Wagen und zwei Reiter kommen auf ihr aneinander vorbei. Sie ist als Reiterstraße innerhalb eines Bezirks gemacht.*“

Kelly interpretiert diese Vorschrift dahingehend, dass sie geschaffen wurde, um das Risiko von Unfällen mit *carpait* auf der Straße zu senken, was regelmäßigen Straßenverkehr voraussetzt (KELLY 1997, 153).

Gerade in Zusammenhang mit dem Bohlenweg von Corlea erscheint dies als interessant, der mit seinen drei bis vier Metern Breite die Anforderungen für zumindest eine *ród*, wenn nicht sogar eine *slige*, erfüllen würde.

Weitere Rechtstexte sprechen über die Organisation des Straßenbaus und der Straßenerhaltung (KELLY 1997, 78, 390 ff., 537 ff.).

Weitere Hinweise lassen sich aus einigen Bestimmungen zu Schadenersatz nach Unfällen ableiten. So sind Unfälle mit einem Wagen, die bei Festen passieren, vom Schadenersatz ausgenommen:

„*BLA CARBAT AENACH .i. Slan donti beires in carbat isin naenach; slan do ce bristir in carbat isinn aenach ★ narab<sup>s</sup> tre borblachas, 7 mad ed on is fiach fo ained a fatha air; 7 slan d'fir in carbait ce foglaid in carbat risium ★ na raib fis crine na etallais na haicbeile, 7 da raib is fiach fa ained a fatha air.*“ (CIH i 283.28)

„*Ausnahmeregelung betreffend Wagen auf Jahresversammlungen. Das heißt, wer einen Wagen auf eine Jahresversammlung bringt, ist von der Schadenersatzpflicht ausgenommen. Er ist von der Schadenersatzpflicht ausgenommen, auch wenn der Wagen auf der Jahresversammlung zu Bruch geht, vorausgesetzt der Schaden ist nicht durch mutwillige Gewaltanwendung zustande gekommen. Falls dies der Fall ist, hat er eine dem Fall angemessene Strafe zu bezahlen. Weiters ist der Besitzer des Wagens von der Schadenersatzpflicht ausgenommen, auch wenn der Wagen jemandem Schaden zufügt, vorausgesetzt er hatte keine Kenntnis von seinem schlechten Zustand, seiner Lockerheit oder seiner Gefährlichkeit. Falls er Kenntnis davon hatte, hat er eine dem Fall angemessene Strafe zu bezahlen.*“

Aus Bestimmungen wie dieser geht klar hervor, dass auf einem *oenach* im frühmittelalterlichen Irland mit *carpait* zu rechnen war<sup>15</sup>.

Auch aus den Rechtstexten zum *carpat* geht hervor, dass dieser Fahrzeugtyp, wie auch in der restlichen irischen Literatur, mit Personen von hohem sozialen Rang verknüpft war, so erwähnt der oben zitierte Text CIH iii 893. 22-25 den *carpat* in Zusammenhang mit König und Bischof, während im Text *Bretha Crolige* (BINCHY 1938) der Terminus *cairptech*, „Wagenbesitzer“ als synonym für den Adeligen verwendet zu werden scheint (KELLY 1997, 497).

15 Es gibt unserer Ansicht nach nur zwei alternative Erklärungsmöglichkeiten für diesen Text, wenn angenommen werden soll, dass es im frühmittelalterlichen Irland keine *carpait* gab: Entweder er ist eine reine Erfindung der Schreiber der Rechtstexte, der ohne jeglichen Bezug zu einer gesellschaftlichen Realität stand, was, bei aller Regelungswut, die den frühmittelalterlichen irischen Rechtsgelehrten untersagt werden kann, als doch recht weit hergeholt erscheint, oder es handelt sich dabei um eine alte Rechtsnorm, die zur Zeit der Niederschrift bereits weitgehend obsolet geworden war, was jedoch bedeuten würde, dass damit eine gesellschaftliche Realität vor Zeit der Niederschrift der Texte festgehalten wurde, was nur die Enddatierung der Benutzung des *carpat* in Irland verschieben würde, jedoch seine reale Existenz, wenn auch für eine frühere Zeit, bestätigen würde (siehe dazu die Einleitung, letzter Absatz).

## *Funktionsmodelle*

Aus den genannten Quellen lassen sich nun Funktionsmodelle für den zweirädrigen Wagen der kontinentalen Kelten/Briten einerseits und der Iren andererseits ableiten, die anschließend miteinander verglichen werden sollen.

### **Die Funktionen des zweirädrigen Wagens am Kontinent und in Britannien**

Für den zweirädrigen Wagen am Kontinent und in Britannien lassen sich die folgenden Funktionen festhalten:

#### **a) Transportmittel**

Die hauptsächliche Funktion des zweirädrigen Wagens bei den kontinentalen Kelten und Briten scheint die als Transportmittel gewesen zu sein, etwas, was bei einem Wagen an und für sich als wenig überraschend gelten muss. Diodorus Siculus berichtet uns, dass die (kontinentalen) Kelten den Wagen „*wenn sie auf Reisen gehen und im Krieg*“ benutzt haben, wobei hier davon auszugehen ist, dass der normale keltische Wagenbesitzer mehr gereist ist, als er in den Krieg gezogen ist<sup>16</sup>. Auch im Fall der Briten kann dies nicht anders gewesen sein. Man kann getrost annehmen, dass die 4000 zweirädrigen Wagen, die Cassivellaunos in den Kampf schicken kann, und die er abseits der Hauptstraße jederzeit „*omnibus viis semitisque notis*“, „*auf allen bekannten Wegen und Pfaden*“ aus dem Wald heraus Caesars Reiterei angreifen lassen kann (DBG V, 19.1-2), eher als Transportmittel in Friedenszeiten denn als Kriegsgesetz gedient haben dürften<sup>17</sup>. Wege, und auch Brücken, sind für Gallien belegt, sowohl archäologisch (SCHWAB 1972) als auch in den historischen Nachrichten (z.B. DBG I, 6.1-3; DBG III, 23.7), es werden sogar Brücken bzw. Knüppelwege über Sümpfe erwähnt, die zu Hügeln führen, die ansonsten nicht nutzbar wären (DBG VII, 19.1-2), was ein einigermaßen ausgebautes Straßen- und Wegenetz erkennen lässt, auf dem diese zweirädrigen Wagen auch sinnvoll als Transportmittel verwendbar sind.

#### **b) Repräsentationsmittel**

Der zweirädrige Wagen wird, sowohl bei den kontinentalen Kelten als auch in Britannien, als Fahrzeug der Adelschicht beschrieben, diente also im Leben auch zum Zweck, den sozialen Status seines Besitzers auf Reisen nach außen hin auszudrücken, ebenso wie auch im Krieg der zweirädrige Wagen ein Statussymbol des „Adelskriegers“ gewesen zu sein scheint, und schließlich findet er auch im Bestattungsbrauch als Repräsentationsmittel seine Verwendung. Die historischen Nachrichten zeigen deutlich, dass der Wagen mit einer sozial sicherlich hochstehenden Schicht verbunden ist, so z.B. beschreibt Diodorus Siculus, dass die Gallier „*auf ihren Reisen wie im Krieg*“ den zweirädrigen Wagen benutzten, „*der einen Fahrer und einen Krieger trägt*“ (DIO V, 29.1), ebenso berichtet Tacitus über die nordbritischen Caledonier, dass manche von diesen den Wagen auch im Kampf benutzen, bei denen „*die Vornehmen die Wagenfahrer*“ sind (AGR 12.2). Die archäologischen Befunde bestätigen diese Ansicht insoweit, als zweirädrige Wagen gewöhnlich in Gräbern auftreten, die als solche sozial hochstehender Personen angesehen werden, wobei der Wagen selbst ebenfalls als diesen gehobenen Status repräsentierendes Gerät gesehen wird (PIGOTT 1992).

#### **c) Kriegsgesetz**

<sup>16</sup> Hinweise auf eine entsprechende Mobilität der keltischen Oberschicht finden sich in den historischen Quellen zur Genüge, es sei dabei nur auf die weitreichenden Beziehungen der gallischen Oberschicht, die Caesar in seinem *De Bello Gallico* hinreichend erwähnt, oder auch auf die „diplomatischen Missionen“, die die Noriker nach Rom entsandten (DOBESCH 1980, 280 ff.), verwiesen.

<sup>17</sup> Es sei denn, man möchte annehmen, dass die Briten Streitwagen wie Wege extra für die Kriegsführung angelegt hatten, was unserer Ansicht nach als höchstgradig unwahrscheinlich gelten muss.

Über die Verwendung des zweirädrigen Wagens als Kriegsgerät, die am weitesten bekannte und gängigste Interpretation der Funktion dieses Fahrzeugtyps, muss nur insofern eingegangen werden, als es zur Beschreibung der charakteristischen Verwendungsweise notwendig ist. Wie an und für sich schon seit den frühesten Arbeiten aus den antiken Quellen bekannt, aber aufgrund der „martialischen“, mit diesem Gefährt primär verbunden Vorstellungen kaum rezipiert, wurde der Wagen keineswegs als Waffe in der Schlacht eingesetzt, die, vergleichbar mit schwerer Kavallerie zum Zweck des Durchbrechens feindlicher Schlachtreihen diente, sondern vielmehr hauptsächlich als Transportmittel zum und am Schlachtfeld, von dem der Krieger im Fahren seine Speere schleudert, aber dann, um in den Nahkampf einzugreifen, absteigt und zu Fuß kämpft, während der Wagenfahrer das Fahrzeug wendet und so in Position bringt, um „seinen Krieger“ im Fall der Gefahr möglichst rasch aus der Gefahrenzone in Sicherheit bringen zu können. Hinweise darauf finden sich deutlich in der antiken Literatur (z.B. DBG IV, 33.1-3; DIO V, 29.1), diese Ansicht wird heute auch in der Literatur zur Verwendungsweise der Wagen im Kampf vertreten (RITCHIE 1995, 42).

#### **d) Sportgerät**

Eine weitere Funktion des zweirädrigen Wagens scheint die als „Sportgerät“ gewesen zu sein. Dies zeigt sich z.B. in der Darstellung einer Wettfahrt auf der Situla von Kuffarn<sup>18</sup> (FREY 1962 a) deutlich. In diesem Zusammenhang erscheint es, vor allem angesichts der bekannten Neigung der Kelten „anzugeben“ (DIO V, 31.1), und ihrer Art, sich gerne im „Einzelkampf“ zu messen (DIO V, 29.2), als doch sehr wahrscheinlich, dass dieses Fahrzeug zum Zweck von Wettfahrten genutzt wurde. Auch Caesars Hinweis auf die dauernde Übung der Wagenfahrer, die es zu wahrhaft akrobatischen Fähigkeiten brachten (DBG IV, 33.3), legt den Gedanken nahe, dass die Fahrer ebenso wie die Besitzer der Wagen miteinander wetteiferten, wer denn das bessere Gespann und den besseren Wagen habe, und dementsprechend auch in Wettfahrten oder anderen sportlichen Wettkämpfen ihre Wagen gegeneinander antreten ließen.

#### **e) Totenbahre**

Schließlich bleibt als „letzte“ Verwendung des zweirädrigen Wagens die Funktion als Totenbahre für seinen Besitzer, die in manchen Gebieten auch noch gleichzeitig um die Funktion des Gefährts auf der letzten Reise seines Besitzers ergänzt wurde<sup>19</sup>. Zumindest bei den Gräbern der Champagne, Belgiens und Yorkshires ist es unserer Ansicht nach unübersehbar, dass der Tote im Grab auf der Wagenplattform aufgebahrt wurde (DENT 1985; METZLER 1986; VAN ENDERT 1987), bei den Gräbern des Rheinlandes lässt sich das leider, aufgrund der dort ausgeübten Sitte der Brandbestattung, nicht mehr eindeutig feststellen (HAFFNER 1984, 74ff.). Ob in den Gebieten, in denen wir keine Wagen in den Gräbern finden, der Wagen im Totenbrauchtum keine Verwendung fand, oder ob es eine reine Frage der Bestattungssitten war, die für das Fehlen der Wagen in den Gräbern verantwortlich zu machen ist, kann hier aufgrund der Absenz anderer als archäologischer Quellen leider nicht beantwortet werden.

### **Die Funktionen des zweirädrigen Wagens in Irland**

Für den Wagen in Irland lassen sich die folgenden Funktionen festhalten:

#### **a) Transportmittel**

Die hauptsächliche Funktion des zweirädrigen Wagens in den irischen Quellen ist eindeutig die Transportfunktion. Dies geht deutlich aus den Sagentexten hervor, in denen die handelnden Personen

18 Einer der „Rennfahrer“ von der Situla von Kuffarn ist schließlich sogar als Logo der Tagung „Pferd und Wagen in der Eisenzeit“ auserkoren worden, Wettrennen wie dieses werden wohl kaum ein einmaliges Ereignis dargestellt haben.

19 Nämlich dort, wo der Wagen mit seinem Besitzer ins Grab gelegt wurde, ist zumindest in diesen Fällen wohl davon auszugehen, dass der Wagen nicht separat zum Grab gebracht wurde, sondern der Tote mit diesem Wagen zum Grab gefahren wurde.

jede längere Wegstrecke, gleichgültig ob zum Zweck des Kampfes, der Grenzbewachung oder der Reise von Ort A nach Ort B, mit dem *carpat* oder *currus* zurücklegen. Ebenso ist dies klar aus den Rechtstexten abzuleiten, die deutlich machen, dass auf den Straßen mit Wagenverkehr zu rechnen war, und dass mit der Präsenz von *carpait* bei *óenaig* zu rechnen war, zu denen diese schließlich auch irgendwie hingebracht werden mussten. Zeigt schon die Existenz einer Straßenbauordnung, dass mit solchen Straßen auch tatsächlich zu rechnen ist, lassen sich diese auch im archäologischen Befund, konkret im Fall der Corlea Bog Road, nachweisen (RAFTERY 1992), die, auch wenn sie kein direkter Beleg für die Verwendung von *carpat* ist, doch zeigt, dass eine von den Rechtstexten vorausgesetzte entsprechende Straßenbautechnik bereits im 2. vorchristlichen Jahrhundert vorhanden war.

### b) Repräsentationsmittel

Dass die zweirädrigen Wagen in Irland ein Mittel der Repräsentation der obersten sozialen Schichten war, geht aus den Textquellen eindeutig hervor. Sei es in den Sagentexten, in denen sich der Held auch durch seinen Wagen kennzeichnet, eine Identifikation, die so weit geht, dass der Hauptheld der Ulstersage, *Cú Chulainn*, selbst wenn er vom heiligen Patrick von den Toten beschworen wird, um seine Geschichte zu erzählen, im *siaburcharpat*, seinem „Geisterwagen“, auftritt (THURNEYSEN 1921, 567 ff.), oder auch in den Rechtstexten, in denen teilweise sogar der Terminus *cairpthech*, „Wagenbesitzer“, als Synonymbegriff für den Adligen verwendet wird. Auch die Beschreibungen des Wagens selbst, der in den Sagentexten oft als über und über mit Gold und Silber verziert und als sehr schmuck und repräsentativ dargestellt wird, deutet darauf hin, dass der Wagen zum Zweck der Selbstdarstellung, also als Repräsentationsfahrzeug benutzt wird. Selbst in der Passage, in der *Cú Chulainn* um seine spätere Frau *Emer* wirbt, tut er das von seinem Wagen aus, und die Mädchen, die Zeugen dieser Werbung sind, erzählen ihren Vätern „*how the warrior came in his marvellous chariot, ...*“ (KINSELLA 1990, 27).

### c) Kriegsgerät

Auf die Verwendung des *carpat* als Kriegsgerät muss ebenfalls nur insofern eingegangen werden, als es zur Beschreibung der charakteristischen Verwendungsweise notwendig ist. Dabei zeigt sich in den Sagentexten deutlich, dass der Wagen hauptsächlich dazu verwendet wird, um den Krieger zum Kampfplatz zu bringen, der jedoch zum eigentlichen Nahkampf normalerweise absteigt und diesen zu Fuß ausficht. Der Wagenfahrer, ein enger persönlicher Vertrauter des Kriegers, bleibt dabei zurück. Der Wagenfahrer hilft und unterstützt „seinen Krieger“, indem er ihn medizinisch versorgt, wenn er verletzt ist, und auch sonst alle möglichen Hilfsdienste für ihn erfüllt (KINSELLA 1990; O’RAHILLY 1984).

### d) Sportgerät

Eine weitere Funktion des *carpat* ist die als Sportgerät. Dies geht aus den Sagentexten eindeutig hervor, wie z.B. die Gründungssage des Orts *Emain Macha* zeigt (THURNEYSEN 1921, 362).

### e) Totenbahre

Letzte Funktion des *carpat* dürfte die als Totenbahre für seinen Besitzer gewesen sein. Ein deutlicher Hinweis darauf findet sich in der Sage *Orgain Denna Ríg*, in der sich *Cobthach* auf seinem *carpat* aufbahren lässt, um seinen Bruder, den König *Magere* heimtückisch zu ermorden<sup>20</sup> (DOBBS 1912).

## Funktionsvergleich zwischen kontinental/britischen und irischen Wagen

<sup>20</sup> Wobei unserer Ansicht nach davon auszugehen ist, dass es sich dabei um keine besonders außergewöhnliche Aufbahrungsweise gehandelt hat, denn sonst hätte dies wohl den Argwohn *Mageres* erweckt. Vielmehr ist wohl davon auszugehen, dass das die Aufbahrungsweise war, die erwartet wurde, wenn eine entsprechend hochrangige Person zu begraben war, selbst wenn der *carpat* nicht mit dem Leichnam ins Grab mitgegeben wurde.



Vergleicht man die beiden oben erstellten Funktionsmodelle nun miteinander, so fällt unschwer auf, dass die beiden Modelle einander, selbst in den Details wie der spezifischen Verwendung in Gefechtsituationen, nahezu perfekt gleichen. Beide sind in erster Linie Fahrzeuge, die einen starken repräsentativen Charakter aufweisen, auch im Kampf verwendet werden, hier aber hauptsächlich als Transportmittel, von dem der Krieger jedoch zum Nahkampf absteigt, während der Wagenfahrer als Notfallhelfer sich mit dem Wagen etwas abseits hält, und darüber hinaus als Sportgeräte und als Totenbahre benutzt werden.

### *Argumentation*

Das hier entwickelte Funktionsmodell ist charakteristisch, dennoch ist es notwendig, es mit vergleichbaren Modellen für den Gebrauch zweirädriger Wagen in circummediterranen Traditionen, die für eine Erklärung des *carpat* der irischen Sagentradition als Erklärungsmöglichkeit in Betracht kommen, zu vergleichen. Zur Verfügung für eine nicht-keltische Erklärung des *carpat* stehen grundsätzlich zwei Traditionen, einerseits die biblische, andererseits die homerische. Ein kurze Zusammenstellung der Wagennutzung entsprechend diesen Traditionen findet sich bei Vosteen (VOSTEEN 1999, 191 ff.). Werden die beiden in Frage kommenden Funktionsmodelle, die sich aus Vosteens Erläuterungen ableiten lassen, mit dem oben entwickelten verglichen, so stellt sich deutlich heraus, dass eine biblische Erklärung für den *carpat* weitgehend auszuschließen ist, da die Sakralwagen, die in den biblischen Quellen Erwähnung finden, keine Erklärungsmöglichkeit für die Funktionen des *carpat* zu bieten imstande sind (VOSTEEN 1999, 191 f.). Anders stellt sich die Lage allerdings in Bezug auf die homerischen Traditionen zum zweirädrigen Wagen, hier ist eine weitgehende Deckung mit dem oben entwickelten Funktionsmodell gegeben: Auch die Wagen der homerischen Epen stellen primär Fahrzeuge dar, die repräsentativen Charakter haben, im Krieg in derselben Weise wie der *carpat* zum Einsatz kommen, und die als Sportgeräte und im Bestattungsbrauch zum Einsatz kommen<sup>21</sup> (VOSTEEN 1999, 192 ff.). Eine Ableitung des *carpat* aus einer homerischen Tradition erscheint daher ebenfalls möglich, um eine keltische Herkunft des *carpat* zu begründen, muss also eine These einer autochthonen Herkunft weiter unterstützt werden.

Tatsächlich finden sich jedoch mehr als genug Argumente, die eine „einheimisch-keltische“ Herkunft des *carpat* wahrscheinlich machen.

Zuerst spricht da der Terminus für den Wagen, *carpat*, der sich aus dem alten, gallischen Terminus für den zweirädrigen Wagen ableitet, eine deutliche Sprache. Wäre der Wagen aus der homerischen Tradition entnommen worden, ohne dass es gleichzeitig in Irland einen Wagentyp gab, der in seiner Funktion weitgehend dem der homerischen Tradition vergleichbar war, ist nicht einzusehen, weshalb ein autochthoner Terminus für diesen Wagentyp verwendet und nicht der Terminus für den homerischen Wagen übernommen wurde.

Weiters können die Wagennennungen in den Rechtstexten wohl kaum aus derselben literarischen Tradition erklärt werden, denn weshalb hätten Wagen, die ohnehin nur in Sagen vorkamen, in die Gesetze übernommen werden sollen, und sogar eigene Ausnahmebestimmungen für daran oder damit angerichtete Schäden bei Festen eingeführt werden sollen?

Darüber hinaus deuten die zwar wenigen, aber dennoch vorhandenen archäologischen Hinweise, die in ihrer Menge nicht wesentlich von anderen Gebieten des keltischen Europas, in denen bisher keine Wagengräber gefunden wurden, abweichen, durchaus darauf hin, dass es Wagen, die in ihrer Bauweise den Wagen aus Yorkshire entsprechen, gab, was durch die Existenz von Bohlenwegen wie der Corlea Bog Road weiter unterstützt wird.

Auch die Darstellungen von zweirädrigen Wagen auf frühmittelalterlichen High Crosses in Irland zeigen, dass mit der Existenz von derartigen Fahrzeugen noch im frühmittelalterlichen Irland zu

---

21 Auch wenn die Details, besonders bezüglich des Bestattungsbrauchtums, geringfügig voneinander abweichen.

rechnen ist, und dass diese Wagen Sitzwagen sind, in denen zumindest der Fahrer sitzt.

Am wesentlichsten erscheint jedoch, dass alle diese genannten Hinweise auf die einheimisch-keltische Herkunft des irischen Wagens nicht unabhängig voneinander existieren, sondern in ein vernetztes System eingebunden sind, in dem diese Hinweise in Zusammenhang miteinander stehen und sich gegenseitig bestätigen. So ist es zum Beispiel kaum möglich davon auszugehen, dass die in den Rechtstexten genannten *carpait* rein aus der Sagentradition entnommen sind, denn die Nennungen des *carpat* finden sich in diesem System, das in anderen Fällen nachweislich die physische Realität des frühmittelalterlichen Irlands adäquat beschreibt<sup>22</sup>, an durchaus relevanten Positionen, aus denen sich sowohl Rechte<sup>23</sup> als auch Pflichten<sup>24</sup>, als auch finanz-<sup>25</sup> und prozessrechtliche<sup>26</sup> Folgen ergeben. Die daraus resultierenden Abhängigkeiten, alleine innerhalb des Rechtssystems, machen eine Entlehnung alleine aus der Sagentradition enorm unwahrscheinlich. Mit diesen Bestimmungen der Rechtstexte lassen sich aber nun wiederum die Wagenteil- und Wegfunde des eisenzeitlichen Irlands in Verbindung bringen, wobei insbesondere die Wegfunde, die in ihrem Aufbau schon den in den Rechtstexten genannten Wegtypen entsprechen, auch gut durch eine soziale Organisation erklärbar sind, wie sie sich in den Rechtstexten wiederfindet, während die Wagenteilfunde von Wagen stammen, die wieder in vielen Details den in der Literatur erwähnten Wagen entsprechen, wie z.B. darin, dass der Wagenfahrer normalerweise darin sitzt und dass sich die grundlegende Bauweise dieser Wagen zu entsprechen scheint. Über das archäologische Material lässt sich wieder eine Verbindung mit den kontinentalen und britischen Wagen der späten Eisenzeit herstellen, deren Verwendungsweise, soweit sie aus den archäologischen, historischen, ikonographischen und sprachwissenschaftlichen Quellen rekonstruieren lässt, wiederum gänzlich der in den irischen Sagentexten erwähnten Wagen entspricht.

In diesem Zusammenhang erscheint es eigentlich kaum als notwendig, homerische Traditionen für die Erklärung des irischen *carpat* heranzuziehen.

### *Schlussfolgerungen*

Aus dem oben ausgeführten lassen sich nun einige Schlussfolgerungen ziehen. Einerseits lassen sich, aus der Kombination von irischen literarischen und kontinentalen/britischen archäologischen Quellen tiefere Einsichten in die Technologie und Terminologie des zweirädrigen keltischen Wagen gewinnen. Andererseits lassen sich, aus der Kombination irischer archäologischer und rechtswissenschaftlicher und kontinentaler/britischer archäologischer und historischer Quellen Erkenntnisse über Wege und Wegsysteme im keltischen Europa gewinnen. Und schließlich können aus den genannten Überlegungen wesentliche Aufschlüsse über die irische Sagentradition, in ihr enthaltene Traditionslinien aus der Eisenzeit, und Verhältnisse in Irland zur Zeit der Aufzeichnung der Texte gewonnen werden.

### **Technologisches und terminologisches zum zweirädrigen keltischen Wagen**

- 22 Z.B. bei den Hausdurchmessern, die den verschiedenen Sozialschichten in den Rechtstexten vorgeschrieben werden, die sich in der archäologischen Realität durchaus wiederzuspiegeln scheinen (STOUT 1997, 113).
- 23 Wie z.B. das des Klientelherren, seine Klienten für gewisse Klientelvertragsgegenstände zum Straßenbau bzw. zur Straßenerhaltung einzuteilen (KELLY 1997, 78).
- 24 Wie z.B. die Pflicht der Klienten, zu gewissen Erhaltungsmaßnahmen in Bezug auf die Straße zu gewissen Jahreszeiten bzw. Anlässen (KELLY 1997, 391 f.).
- 25 Wie z.B. eine Wertsteigerung für Grundstücke, die an gewissen Straßentypen lagen (KELLY 1997, 390 f.), als auch Straßengebühren, die aus nicht ausreichender Erhaltung der Straßen resultieren (KELLY 1997, 391 f.).
- 26 Wie z.B. der Ehrenpreis des *carpatsáer* (ein Wagenbauer, der *carpait* bauen kann), der für eine Person, die diesen Status hat oder nicht hat, enorm weitreichende prozessrechtliche Folgen nach sich zieht (KELLY 1997, 497). Nachdem nun aber kaum anzunehmen ist, dass sich die irischen Juristen einen eigenen Sozialstatus mit allen Konsequenzen für einen Beruf, den es gar nicht geben konnte, ausgedacht haben, lässt sich daraus ableiten, dass es ein solches Fahrzeug wohl auch gegeben haben muss.

Aus den verschiedenen Quellen zu den zweirädrigen keltischen Wagen lassen sich eine Menge technologischer und terminologischer Details ableiten, die im folgenden nur in aller Knappheit dargestellt werden können (siehe auch Abb.1).

Das wesentlichste technologische Charakteristikum des *carpat/carpentum* ist, dass das eigentliche Grundgerüst des Wagens, also der aus Wagenunterbau und Wagenkasten bestehende Teil des Wagens, aus zwei leicht voneinander abtrennbaren, nur durch Seil- bzw. Riemenkonstruktionen verbundenen Teilen besteht, nämlich dem aus Deichsel, Achsbaum und Federungsauflage bestehenden Unterbau, und dem aus der Wagenplattform und Seitenaufbauten bestehenden Wagenkasten. Dazu kommen noch die (üblicherweise bei Wagen abnehmbaren) Räder und das (ebenfalls üblicherweise abnehmbare) Joch. Dieser Wagenaufbau entspricht nicht nur den moderneren Rekonstruktionen der kontinentalen zweirädrigen Wagen nach Metzler und Furger-Gunthi (METZLER 1986, 173; FURGER-GUNTHI 1993, 216 ff.), sondern auch in irischen Sagentexten lassen sich einige Stellen mit dieser Vorstellung in Einklang bringen. Eine Stelle aus der *Táin Bó Cúailnge* (TBC 4094 f.), „...*a charpat ... cona chreit + a díb fonnodaib...*“ „sein Wagen mit seinem Rahmen und seinen Reifen (= Rädern),“ kann man so verstehen, dass die drei Teile 1. *carpat*, 2. *crett* („Rahmen,“ der Wagenkasten) und 3. Räder als separate Einheiten gedacht wurden. In TBC 2907 benutzt Fer Diad das Gestänge (*fertsi*) und eine Decke seines Wagens, um sich eine Schlafgelegenheit zu schaffen. Dass die Räder abgenommen wurden, wenn der Wagen unbenutzt blieb, geht eindeutig aus *Vita Columbae* ii 43 hervor.

Der Unterbau besteht aus Deichsel, Achsbaum und dem Gestänge für die Aufhängung für die Federung, in der der Wagenkasten hängt. Hier ist es offenbar im Irischen zu einer Verwirrung der Begriffe gekommen, da bereits ab altirischer Zeit für alle drei Elemente das Wort *fertas*, pl. *feirtsi* verwendet wurde. Ursprünglich scheint die Verteilung aber so gewesen zu sein, dass *fertas* nur die Achse bezeichnete. Dafür spricht einerseits, dass die zweite Bedeutung des Wortes „Spindel“ war – die gemeinsame Konnotation hinter den zwei Bedeutungen ist offenbar die Vorstellung einer Stange, die eine wie immer geartete Beziehung zu Drehung hatte; andererseits, dass auch der neuir. Fortsetzer *fersaid* u.a. „Achse“ bedeutet. Dass die *fertas* ein eminent wichtiger Teil des Wagens war, zeigt sich daran, dass der Wagen unfahrbar war, wenn sie gebrochen war (TBC 681, 873). Allerdings konnte sie offenbar auch mitten auf der Reise relativ rasch durch frischgeschlagene, geschälte und entästete Stechpalmenstangen ersetzt werden (TBC 883 ff.). Für die Deichsel wurde in frühester Zeit das Wort *síthbe* gebraucht, die Grättelarme, d.h. die Gestänge für die Aufhängung der Federung, wurden *fert* genannt. Letzteres Wort kommt praktisch nur im Dual *dí feirt* „zwei *ferts*“ vor.

Furger-Gunthi hat bei seiner Rekonstruktion eines derartigen Wagens die Aufhängung mit der *fertas* der irischen Sagentexte gleichgesetzt (FURGER-GUNTHI 1993, 217 ff.), eine simplifizierte Interpretation, die eine Folge der inneririschen Begriffsverwirrung ist. Die von Furger-Gunthi vermutete etymologische Verwandtschaft von air. *crett* und den dt. *Grättelarmen* (FURGER-GUNTHI 1993, 219) ist nicht gegeben: die Grättelarme haben ihr Kompositionsvorderglied von einem deutschen Verbum *gräten*, *gräteln* „die Beine spreizen“ und heißen also nach der „gegrätschten“ = gespreizten Stellung der Stangen.

Der Unterbau ist anscheinend mit dem Wagenkasten durch Seile, Riemen oder Bänder verbunden, die vermutlich durch Ringe laufen. Die relativ häufige Erwähnung von „Seilen“ im Zusammenhang mit Wagen (z.B. TBC 799 *di thétaib + refedaib*) verbinden wir mit der von der modernen archäologischen Forschung erschlossenen Federung, auch Ringe (*fithisib*) und Bänder (*iallaib*, *folonnaib*) erscheinen einmal (TBC 2283). Ein unseres Erachtens schöner Hinweis auf eine Aufhängung findet sich in der Sage *Tochmarc Emire* „Das Werben um Emer“ (LU 10195), wo in einer beschreibenden Liste von typischen Wagengeräuschen auch *siangal inna tét* „das Pfeifen der Seile“ vorkommt, womit sinnvollerweise nur straff gespannte Seile gemeint sein können, die wiederum nur in der Aufhängung Sinn machen.

Der Wagenkasten selbst besteht aus dem Rahmen der Wagenplattform, altir. *crett*. Diese ist, wie man verschiedenen Adjektiven entnehmen kann, die in stereotypen Beschreibungen verwendet werden, „löchrig,“ was wohl so zu verstehen ist, dass die Sitzfläche nicht aus einem ganzen Brett bestand,

sondern entweder aus geflochtenen Lederriemen, Ruten oder Latten bestand. Für letzteres spricht, dass die die Sitzfläche ausmachenden Teile mit dem Wort *asna* bezeichnet werden, was eigentlich „Rippe“ bedeutet. Die *crett* war offenbar lang genug, zwei auf ihr mit verschränkten Beinen einander beim Brettspiel gegenüber sitzenden Männern Platz zu bieten (TBC 3847 ff.). Die Seiten der *crett* waren von Aufbauten, *clár* „Brett“ genannt, begrenzt. Jemandem das *clár clé*, die „linke Seite“ zuzuwenden, galt als aggressiver Akt. Der Wagenkasten war innen standardmäßig mit einer bzw. mehreren Decken, *fogaimen*, *fogaimen* oder *fortche*, belegt<sup>27</sup>, sowie den Seitenaufbauten.

Die irischen Texte erwähnen auch Sitze (*suide*, *sosad*), wobei nicht klar ist, ob diese einfach den Platz, an dem die Person im Wagen saß, bezeichnen, oder tatsächlich eine eigene „Sitzkonstruktion“ darstellten. Jedenfalls kann unter dem *suide* ein Schwert so versteckt werden, dass es niemandem auffällt (TBC 1054). Interessanterweise ist einmal sogar ein Wort *etruide* belegt, das den „Platz zwischen den Sitzen“ bezeichnet. Zufälligerweise ist dieser im Gedicht als „voll mit abgeschlagenen Köpfen“ geschildert (LL 43713). In den Beschreibungsläufen (*descriptive runs*) wird regelmäßig ein „Zelt“ (*pupall*) erwähnt, das wohl am ehesten ein Wagendach in der Art von Planwagen zu denken ist. Evtl. das gleiche bezeichnet das Wort *anblúth*, welches als über der *crett* befindlich und mit Vögeln verziert beschrieben wird.

An vielen Stellen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der *carpat/currus* zwei Räder hatte. Das gewöhnliche Wort für Rad ist *roth*, manchmal wird das seltenere *droch* verwendet. Die Eisenbereifung der Räder wurde *fonnad* genannt. Diese galten offenbar als scharf und gefährlich (TBC 792), und es gehörte zur Aufgabe der Wagenlenker, sie zu waschen (TBC 1230). Die beiden *fonnaid* konnten synekdochisch für die Räder stehen, bzw. sogar für den ganzen Wagen (*Audacht Morainn* §22). Ein weiteres Wort, das im Altirischen synchron den Wagen bezeichnet, historisch jedoch von einem idg. Wort für die beiden Räder kommen soll, ist *cul*. Es wird gewöhnlich als Fortsetzer eines urkeltischen Duals *\*Kelū* oder *\*Kolū* < idg. *\*Ke/oloh* „zwei Räder“ erklärt, ohne dass jedoch die außerordentliche Schwierigkeit der Bewahrung der Dualendung urkelt. *\*ū* < *\*oh* erklärt wird, während alle anderen keltischen o-stämmigen Wörter ihren Dual zu *\*o* umformten. Uns erscheint eine andere Erklärung wahrscheinlicher. Von *cul* offenbar abgeleitet ist das Substantiv *culgaire* „Lärm den ein Wagen beim Fahren macht.“ Falls *culgaire* in TBC 3576 keine hyperkorrekte Schreibung von *au* für *u* darstellt, so würde die Form beweisen, dass *cul* nicht aus einem urkelt. Dual *\*Ke/olū*, sondern aus einem u-Stamm *\*kalu-* herzuleiten ist, dessen weitere etymologischen Anschlüsse im Dunkeln liegen, das allerdings keine Beziehung zu idg. *\*Kelo-* „Rad“ aufweisen kann.

Der letzte, wesentliche Wagenbestandteil, der hier noch erwähnt werden soll, ist das Joch, air. *cuing*. Joche sind, wie Räder, aus den archäologischen Quellen gut bekannt. In Zusammenhang mit dem Joch seinen auch die Leinen (air. *éissi*, *all*) erwähnt, die über Leinenringe oder Bohrungen im Joch zum Pferdegebiss (air. *glomar*, *srian*) geführt wurden.

Die Kontrolle über den Wagen hatte der Wagenfahrer (*arae*), der vor dem Krieger im Wagen saß. Falls die am weitesten verbreitete Etymologie von *arae* < urkelt. *\*are-sed-* korrekt ist, so bedeutet das, dass das Wort selbst den „Vornesitzer“ bezeichnete. Allerdings sind mit dieser Etymologie gewisse lautliche Probleme verbunden, auf die ich hier nicht eingehen kann. Der *arae* führte die Leinen (*éissi*) und hatte einen Stichel (*delg*, *brot*, *bruitne*, *echflesc*) zum Antreiben der Pferde. Hinter ihm saß der Krieger. In gewissen irischen Glossaren findet sich das irische Wort *eirr* mit lat. *curruum princeps* „Wagenherr“ wiedergegeben, bzw. als Wagenkämpfer vorgestellt (Thes. ii 231.5 f. und CIH 1498.20 f.). Interessanterweise ist der Konnex zwischen *eirr* und *carpat* in den Sagentexten überhaupt nicht widerspiegelt. Aufgrund der Glossen und in Anbetracht der Etymologie des *arae* als „Vornesitzers“ wurde versucht, den *eirr* < *\*ers-sed-* als „Hintensitzer“ zu erklären. Es sind aber auch andere Erklärungen wie < *\*en-ret-* „(in den Kampf) Hineinläufer“ möglich (Übersicht bei CAMPANILE 1989). Im Endeffekt bleiben aber alle diese Versuche aufgrund der undeutlichen Semantik unsicher.

27 Das Fehlen dieser Decken ist charakteristisch für die Beschreibung eines verwaorlosten Wagens (KINSELLA 1990, 215 f.).

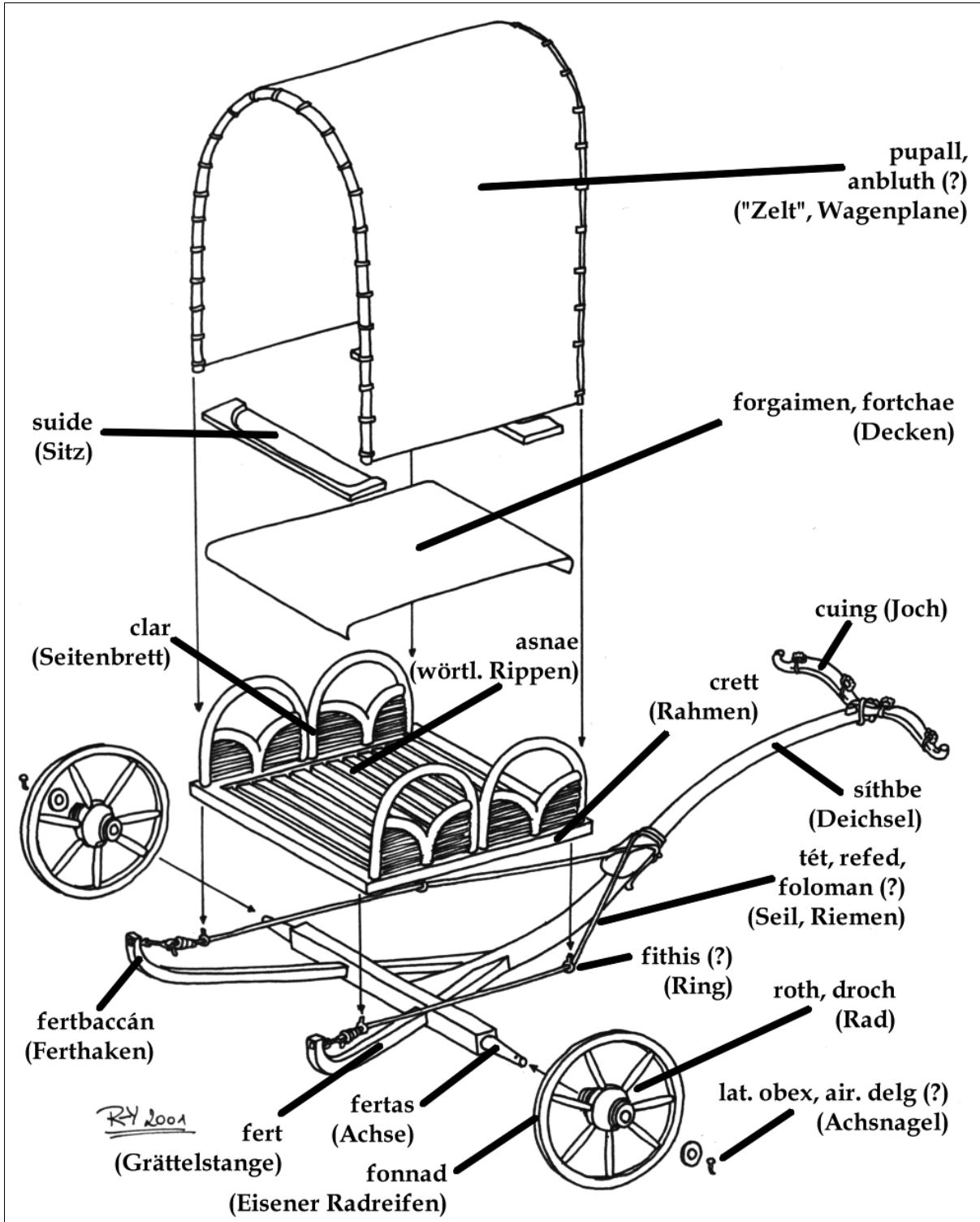


Abb. 1: Altirische Wagenterminologie anhand der Rekonstruktion eines carpat/carpentum

Wichtige sprach- und literaturwissenschaftliche Studien zu den altir. Wagenschilderungen sind Greene (GREEN 1972), Mäder (MÄDER 1996), Mallory (MALLORY 1992, 1993 und 1998), Nagy (NAGY 1996), O’Rahilly (O’RAHILLY 1976), Raftery (RAFTERY 1991, 1993) und Sayers (SAYERS 1984, 1991 und 1994).

## Der Wagen und Wegsysteme im keltischen Europa

Aus den Quellen zum zweirädrigen Wagen und den damit in Verbindung stehenden Quellen zu Wegen und Brücken lassen sich auch einige Schlussfolgerungen zu den Wegsystemen im keltischen Europa ziehen.

Aus den irischen Rechtstexten lässt sich einiges an Informationen über Wege und Wegsysteme im frühmittelalterlichen Irland gewinnen. Nachdem die Wegeordnung in direkter Verbindung mit dem *carpat* stand (KELLY 1997, 538), und sowohl *carpat* wie Wege, die diesen Rechtsnormen entsprechen, bereits wesentlich früher nachweisbar sind (RAFTERY 1992, 54 ff.; RAFTERY 1994, 106 ff. und siehe weiter oben), ist wohl kaum anzunehmen, dass die juristische Verbindung zwischen Wegen und *carpat* erst im frühmittelalterlichen Irland entstanden ist, selbst wenn die Straßenbauordnung laut Kelly einige allgemeine Ähnlichkeiten mit dem Abschnitt *De itineribus* „Über Wege“ in Isidors Etymologien aufweist (KELLY 1997, 537).

Dass es auch bei den Galliern so etwas wie ein Wegerecht gegeben haben muss, geht aus Caesars *De Bello Gallico* hervor, wo davon die Rede ist, dass der Haeduer Dumnorix die Zölle gepachtet hatte (DBG I, 18.3). Nachdem sich der von Caesar verwendete Terminus „*portoria*“ in Anbetracht der geographischen Lage der Haeduer wohl kaum ausschließlich auf Hafenzölle bezogen haben kann, bleiben wohl nur Weg-, Brücken- oder Durchfahrtzölle, die Dumnorix gepachtet gehabt haben kann, und mit diesen ist sicherlich eine Verpflichtung zur Wegerhaltung verbunden gewesen, wozu wohl ebenfalls, bei Wegen mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen, die Vorsorge für eine entsprechende Straßenbreite gehörte. Dass Wege von ausreichender Breite, und zwar nicht nur innerhalb des Territoriums einer einzelnen *civitas*, sondern auch zwischen den Territorien diverser *civitates*, sozusagen „Überlandstraßen“, vorhanden waren, lässt sich wiederum klar aus Caesar erkennen. Er schreibt:

„*Erant omnino itinera duo, quibus itineribus domo exire possent. unum per Sequanos, angustum et difficile, inter montem Iuram et flumen Rhodanum, vix qua singuli carri ducerentur, mons autem altissimus impendebat, ut facile perpauci prohibere possent; alterum per provinciam nostram, multo facilius atque expeditius, propterea quod inter fines Helvetiorum et Allobrogum, qui nuper pacati erant, Rhodanus fluit isque nonnullis locis vado transitur. extremum oppidum Allobrogum est proximumque Helvetiorum finibus Geneva. ex eo oppido pons ad Helvetios pertinet.*“ (DBG I, 6.1-3)

„*Es gab insgesamt überhaupt nur zwei Wege, die sie bei dem Auszug aus ihrer Heimat einschlagen konnten. Die eine Strecke führte durch das Gebiet der Sequaner, war jedoch, da sie zwischen Rhône und dem Jura verlief, so eng und schwer gangbar, daß sie kaum ein einzelner Wagen befahren konnte; zudem beherrschte ein sehr hoher Gebirgszug den Weg, so daß eine kleine Zahl ausreichte, den Durchgang zu sperren. Die andere Strecke führte durch unsere Provinz und war bei weitem leichter und bequemer zu bewältigen, weil zwischen dem Gebiet der Helvetier und dem der Allobroger, die vor einiger Zeit unterworfen worden sind, die Rhône fließt, die an einigen Stellen Furten für den Übergang bieten. Die letzte Stadt der Allobroger unmittelbar an der Grenze zu den Helvetiern ist Genf. Aus dieser Stadt führt eine Brücke in das helvetische Gebiet hinüber.*“ (DEISSMANN 1980, 11 ff.)

Es gab also zumindestens rechts und links der Rhône eine Straße, die aus dem Gebiet der Helvetier führte, wobei die eine so eng war, dass kaum ein einzelner Wagen sie befahren konnte, während die andere wesentlich leichter und bequemer zu bewältigen war und bei Genf sogar über eine Brücke die Rhône überquerte. Daraus lässt sich unserer Ansicht nach schließen, dass diese andere Straße wohl zumindest so viel breiter war, dass zumindest ein einzelner Wagen sie leicht befahren konnte.

In Anbetracht der Gegebenheiten, die das Gebiet der Helvetier eingrenzten, und in Anbetracht dessen, dass nicht überall im keltischen Europa solche geomorphologischen Einschränkungen existierten wie bei den Helvetiern, kann wohl davon ausgegangen werden, dass zwischen den Territorien der einzelnen gallischen *civitates* mehr und besser ausgebaute Verkehrswege bestanden, als zwischen den Helvetiern und ihren westlichen Nachbarn.

Ebenso deutlich zeigt sich, dass ein weitgehend ausgebautes Nahverkehrswegsnetz innerhalb des

Gebiets einer einzelnen civitas existiert haben dürfte.

„*Collis erat leviter ab infimo acclivis. hunc ex omnibus fere partibus palus difficilis atque impedita cingebat non latior pedibus quinquaginta. hoc se colle interruptis pontibus Galli fiducia loci continebant...*“ (DBG VII, 19.1-2)

„*Es handelte sich um einen von unten sanft ansteigenden Hügel, der auf fast allen Seiten von einem unzugänglichen und hinderlichen Sumpf umgeben war. Dieser hatte eine Breite von nicht mehr als 50 Fuß. Die Gallier brachen die Knüppelwege über den Sumpf ab und verharrten im Vertrauen auf die Gunst des Geländes auf dem Hügel.*“ (DEISSMANN 1980, 393)

Man machte sich also offensichtlich sogar die Mühe, Sümpfe zu überbrücken<sup>28</sup>, und zwar ausreichend stabil, um eine Armee darüber zu führen, um einen sanften, trockenen Hügel nutzen zu können. Wären diese Wege einfache Fußgängerübergänge gewesen, die leicht gegen einzeln darauf vorgehende Gegner zu halten gewesen wären, ist es kaum vorstellbar, dass die Gallier diese Übergänge abgebrochen hätten, es ist also anzunehmen, dass diese Übergänge breit genug waren, um Wagen die Zufahrt zum Hügel zu gestatten.

Wenn aber schon mehrere verkehrstaugliche Übergänge zu einem normalerweise wohl „nur“ landwirtschaftlich genutzten Hügel angelegt wurden, und auch Überlandverbindungen, die für Wagen benutzbar waren, existierten, ist mit einem ausgebauten Nah- und Fernverkehrsverbundnetz im caesarianischen Gallien zu rechnen.

In Britannien zeigt sich dieselbe Situation bezüglich des Wegenetzes.

„*Et, cum equitatus noster liberius praedandi vastandique causa se in agros effunderet, omnibus viis semitisque notis essedarios ex silvis emittebat et magno cum periculo nostrorum equitum cum his confligebat atque hoc metu latius vagari prohibebat.*“ (DBG V, 19.2)

„*Als sich unsere Reiterei zu sorglos über die Felder verstreute, um Beute zu machen und das Land zu verwüsten, sandte Cassivellaunus ihr plötzlich aus den Wäldern auf allen bekannten Wegen und Pfaden seine Streitwagen entgegen, so daß unsere Reiter in höchst gefährliche Kämpfe mit ihnen verwickelt wurden. Die Furcht hielt sie daraufhin davon ab, weiter umherzustreifen.*“ (DEISSMANN 1980, 249 ff.)

Selbst mit einem gefederten Wagen, wie es *carpentum* bzw. *essedum* waren, mit dem sogar eine gewisse Geländegängigkeit des Fahrzeuges gegeben war, kann man keinen vernünftigen Angriff über Trampelpfade oder Viehtriebwege entwickeln, zumindest nicht in einer Effektivität, die eine selbst zerstreut operierende römische Kavallerie derartig mit Angst erfüllt, dass sie nicht mehr umherzustreifen wagt. Selbst enge Wagengeleise erscheinen dafür nicht besonders geeignet, weil auf diesen dem Wagen die entsprechende Wendigkeit fehlt, um sich gegen mobile Kavallerie behaupten zu können, und vor allem die Möglichkeit fehlt, rasch zu wenden, um im Fall einer raschen Flucht rechtzeitig das Weite suchen zu können. Darüber hinaus ist es unvorstellbar, dass ein Heer, das mit 4000 Wagen operiert, in einem Wald (!) neben römischen Legionen herfahren kann, die entlang einer Hauptstraße auf offenem Gelände marschieren. Wenn man nicht davon ausgehen möchte, dass Caesar hier etwas frei erfindet, muss vielmehr davon ausgegangen werden, dass das britische Heer nicht im Wald neben den römischen Legionen herfuhr, sondern auf der anderen Seite des Waldes, vermutlich im nächsten, parallel verlaufenden Tal, auf einer durchaus recht gut ausgebauten Straße (die immerhin eine Menge Wagen aushalten musste, die sie entlang fuhren), und von der aus entlang von Verbindungsstraßen oder zumindestens halbwegs gut ausgebauten Wegen durch den Wald überraschend gegen die zerstreut operierende römische Kavallerie Angriffe durchgeführt werden konnten, Angriffe, die sich rasch genug entwickeln konnten, um Kavalleristen, die ja selbst sehr beweglich und schnell waren, in Gefahr zu bringen. Diese Verbindungsstraßen dürften oft genug vorgekommen sein, um eine solche Menge an Angriffen zu ermöglichen, dass diese der Kavallerie tatsächlich lästig werden konnten, es ist also davon auszugehen, dass der Abstand dazwischen im höchsten Fall einige Kilometer ausgemacht haben kann. Auch für Britannien kann also ein gut ausgebautes Nah- und Fernverkehrsverbundnetz mit Haupt- und Nebenstraßen vorausgesetzt

28 Und zwar mit mehreren Übergängen, es wird von Caesar der Plural „pontibus“ gebraucht.

werden, die mit dem *carpentum* bzw. *essedum* gut benutzt werden konnten.

Es ist also davon auszugehen, dass sowohl in Gallien als auch in Britannien ein Wegsystem bestand, das in seinem Grundaufbau dem in den frühmittelalterlichen irischen Rechtstexten genannten System zumindest weitgehend ähnelte: Die „Hauptstraße“, *slige*, auf der zwei *carpait/carpenta* aneinander vorbeifahren konnten, ohne dass einer dem anderen ausweichen musste, also die zweispurige Straße, die „Straße“, *rout*, auf der zumindest ein *carpat/carpentum* und zwei Reiter nebeneinander Platz haben<sup>29</sup>, als lokale Hauptstraße, die „Nebenstraße“, *lámraite*, die als Verbindung zwischen zwei Hauptstraßen diente<sup>30</sup>, die „gewundene Straße“, *tógraite*, die zu einem Wald oder Berg führte und die Privatleute mieten konnten, wofür sie dann für den Viehtrieb auf dieser Straße Gebühren (Zoll) verlangen konnten<sup>31</sup>, und schließlich den „Kuhpfad“, *bóthar*, der immer noch so breit wie zwei Kühe, die eine längs, die andere quer zur Wegrichtung, sein musste<sup>32</sup>.

Die Technik, in der zumindest die öffentlichen, großen Straßen, erbaut wurden, kann ebenfalls aus irischen Texten abgeleitet werden: so wird beschrieben, dass diese einen Unterbau aus Zweigen, Steinen und Erde haben sollten (KELLY 1997, 391). Auch die Wegbautechnik über sumpfiges Gelände bzw. Moore wird beschrieben, ein solcher Weg, *tóchar*, wird in der altirischen Sage *Tochmarc Étaíne* mit einem Unterbau aus Baumstämmen und Zweigen, auf die Schichten von Lehm, Schotter und Steinen aufgebracht wurden<sup>33</sup>, beschrieben (KELLY 1997, 392 f.). Eine ähnliche Wegbautechnik kann wohl auch für das vorcaesarianische Gallien angenommen werden.

Unserer Ansicht nach ist davon auszugehen, dass bei weitgehend gleichartiger Nutzung des *carpat/carpentum* am Kontinent, in Britannien und in Irland und bei einem weitgehend gleichartigen Auf- und Ausbau des Wegsystems in allen drei genannten Gebieten auch davon auszugehen ist, dass hier nicht nur in den technischen Grundlagen eine weitgehende Ähnlichkeit gegeben war, sondern auch in den legislativen Grundlagen zumindest ein ähnliches System existierte, das vielleicht nicht die exakt gleichen Straßenkategorien wie das irische System kannte, doch bei dem ebenfalls verschiedene Straßenklassen existierten, und bei denen, wie in den irischen Gesetzestexten belegt, auch eine „öffentliche“ Verpflichtung zur Wegerhaltung (KELLY 1997, 391 f.) beinhaltet war.

Auf den mehrspurigen Straßen, bei denen, soweit es sich aus den Quellen ableiten lässt, durchaus mit Gegenverkehr zu rechnen ist<sup>34</sup>, ist, um Unfälle zu vermeiden<sup>35</sup>, auch von einer „Straßenverkehrsordnung“ auszugehen, die zumindest bestimmte, auf welcher Straßenseite man gewöhnlich zu fahren hatte. Zwar steht uns leider kein Rechtstext zur Verfügung, der direkt derartige Bestimmungen enthält, es lässt sich jedoch aus den irischen literarischen Quellen auf diese Straßenverkehrsordnung schließen. Am deutlichsten zeigt sich das in der *Táin Bó Cúailnge*, in der der

29 Eine *slige* oder *rout* könnte gut einer Straße entsprechen, wie sie die Helvetier entlang der „Südroute“ durch die römische Provinz nehmen wollten (DBG I, 6.2-3), möglicherweise ist es auch eine solche Straße, auf der Caesar zur Themse und dann weiter durch das Gebiet des Cassivellaunus marschierte (DBG V, 18-19).

30 Dieser Straßentyp könnte gut den Straßen entsprechen, auf denen britische Wagen die umherschweifende römische Kavallerie beim genannten Marsch Caesars angriffen (DBG V, 19).

31 Könnte es sich bei diesen Abgaben für die Nutzung solcher *tógraite* vielleicht gar um die *portoria* handeln, die Dumnorix (DBG I, 18.3) bei den Haeduern gepachtet hatte?

32 Dabei könnte es sich um Wege handeln, wie sie Caesar in der Nähe von Avaricum beschreibt, wie oben näher ausgeführt (DBG VII, 19.1-2).

33 Was auch durchaus erklären könnte, warum sich auf dem Bohlenweg aus dem Corlea Bog keine Wagenspuren fanden.

34 Dies geht schon aus dem irischen Rechtstext über die Straßenkategorien hervor (KELLY 1997, 538), wobei nicht unbedingt nur *carpait/carpenta* als Ursache für Gegenverkehr in Betracht gezogen werden müssen, sondern auch Gütertransportfahrzeuge, die mit Sicherheit sowohl in der Landwirtschaft als auch im Handel (DIO V, 26.3) zum Einsatz kamen. Alleine die vielen verschiedenen gallischen Termini für unterschiedliche Wagentypen, die bekannt sind (BIRKHAN 1997, 1110 ff.), legen nahe, dass mit einigem Verkehr, besonders in der Nähe zentraler Ansiedlungen, zu rechnen ist. Aber nicht nur für das vorcaesarianische Gallien kann mit einigem an Verkehr gerechnet werden, auch auf Situlen sind eine ganze Reihe unterschiedlicher Wagentypen zu erkennen (FREY 1962 b, Tafel 73), die für einiges an Verkehr auf den Straßen, zumindest zur Zeit von Festen, wie sie auf den Situlen dargestellt werden, gesorgt haben dürften.

35 Vor allem, wenn man davon ausgeht, dass die Adligen in ihren *carpenta* nicht unbedingt im Schrittempo fahren und nicht besonders geneigt waren, die von ihnen gewählte Fahrspur, auch auf einer mehrspurigen Straße, zu wechseln, wenn sie auf Gegenverkehr trafen, man bedenke nur die bei den antiken Autoren beschriebene Mentalität der gallischen Oberschicht, selbst aus trivialen Angelegenheiten Streit zu beginnen (DIO V, 28.5).



Krieger *Etarcumul* den Helden der Sage, *Cú Chulainn*, angreifen möchte:

„*Imsoí in t-ara in carpat arís dochum inn átha. Tucsat a clár clé fri airecht ar amus ind átha. Rathaigis Láeg. ‚In carpdech dédenach baé sund ó chianaib, a Chúcúc, ‚ar Láeg. ‚Cid de-side? ‚ar Cú Chulaind. ‚Dobretha a chlár clé riund ar ammus ind átha. ‚. ‚Etarcumul sain, a gillai, condaig comrac cucum-sa ...“ (O’RAHILLY 1984, 44)*

„*The charioteer turned the chariot again towards the ford. They turned the left board of the chariot towards the company as they made for the ford. Láeg noticed that. ‚The last chariot-fighter who was here a while ago, little Cú, ‚said Láeg. ‚What of him? ‚said Cú Chulainn. ‚He turned his left board towards us as he made for the ford. ‚. ‚That is Etarcumul, driver, seeking combat of me...“ (O’RAHILLY 1984, 183)<sup>36</sup>*

Aus dieser Stelle geht hervor, dass es zumindest von den Helden der irischen Sagentexte als Herausforderung zum Kampf angesehen wurde, einem anderen die linke Wagenseite<sup>37</sup> zuzuwenden. Daraus lässt sich relativ klar ableiten, dass zumindest im frühmittelalterlichen Irland auf mehrspurigen Straßen Linksverkehr vorausgesetzt werden muss, da wohl ansonsten viele Begegnungen zweier *carpait* auf der Straße zu einem Kampf zwischen den Kriegerern auf den Wagen geführt hätten. Auch in diesem Fall erscheint es als unwahrscheinlich, dass diese Linksverkehrsordnung erst im frühmittelalterlichen Irland entstanden sein sollte, es ist also auch für den Kontinent und Britannien in der Eisenzeit anzunehmen, dass auf den Straßen Linksverkehr üblich war.

## Der *carpat* und die irische Sagentradition

In dieser Arbeit konnte deutlich aufgezeigt werden, dass der *carpat* der irischen Sagentradition seine Grundlagen im zweirädrigen keltischen Wagen der Eisenzeit findet, sowohl in Bezug auf die dabei zur Verwendung kommende Bautechnik als auch den Verwendungsweisen. Daraus könnte nun sehr leicht der Schluß gezogen werden, dass irische Texte, in denen der *carpat* vorkommt, generell als „Fenster in die Eisenzeit“ betrachtet werden können. Dieser Schluss ist unserer Ansicht jedoch, trotz der hier nachgewiesenen, keltischen Grundlage des *carpat*, in dieser Weise nicht zulässig.

Wie wir gezeigt haben, ist davon auszugehen, dass der *carpat* im frühmittelalterlichen Irland durchaus noch in Verwendung stand, und zwar in einer Verwendung, die weitgehend jener des zweirädrigen keltischen Wagen des eisenzeitlichen Europas entsprach. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Wagen und seine Verwendung durchaus in eisenzeitlicher Tradition standen, jedoch ist ebenso als gesichert zu betrachten, dass er als auch die Traditionen dazu den christlichen Mönchen, die jene Sagentexte niederschrieben, bekannt waren. Daher bleiben Ergebnisse wie die McCones, dass es sich z.B. bei einem Text wie *Scéla Muicce Meic Da Thó* um eine Parodie auf die Sagenhandlungen des *Táin Bó Cúailnge* handelt, die christliche Moralvorstellungen vermitteln sollte (McCONE 1990, 77 ff.), durch unsere Ergebnisse von ihrem Inhalt her nicht nur vollständig unwiderlegt, sondern werden dadurch, ganz im Gegenteil, sogar bestätigt und unterstützt, denn zur Feststellung des Einflusses christlicher Mönche auf die irische Sagentradition, und zur Entschlüsselung der verschiedenen Traditionslinien, die in diesen Sagentexten zusammenfließen, ist es notwendig, nicht nur die eine Seite, die in den Sagenkorpus des frühmittelalterlichen Irlands eingeflossen ist, deutlich zu machen, sondern auch zu zeigen, welche anderen Elemente Eingang in diese, eigenständige frühmittelalterliche Sagentradition fanden. Werden dann Texte wie *Scéla Muicce Meic Da Thó* in Zusammenhang mit Ergebnissen wie den hier vorgestellten gebracht, eröffnen sich zusätzlich noch weitere Möglichkeiten der Textinterpretation, so könnte zum Beispiel *Scéla Muicce Meic Da Thó* durchaus auch, gleichzeitig mit seiner Funktion als moralische Parabel, als Satire auf zur Zeit der Schöpfung dieses Textes in Irland real existierende Verhältnisse betrachtet werden.

Durch eine Analyse wie der hier vorgelegten eröffnen sich also weitere Möglichkeiten, einerseits zur Interpretation der frühmittelalterlichen irischen Texte als eigenständige, kreative Schöpfungen einer

36 Siehe dazu auch Kinsella’s Übersetzung der Rezension I (KINSELLA 1990, 119).

37 Vermutlich, weil dies die Seite war, auf der der Krieger den schützenden Schild trug, die er bei einem Kampf wohl am ehesten dem Gegner zuwenden würde, ganz so wie auch der mittelalterliche Ritter.

biblisch-christlich, aber auch klassisch-antik und einheimisch-traditionell gebildeten Schicht gelehrter Mönche, andererseits aber ebenso für Erkenntnisse über die keltische Eisenzeit, durch die in ihnen teilweise enthaltenen, über ein Jahrtausend alten, Traditionen.

### *Zusammenfassung*

In dieser Arbeit konnte gezeigt werden, dass der zweirädrige Wagen der irischen Sagentradition, der *carpat*, im großen und ganzen dem zweirädrigen keltischen Wagen der Eisenzeit, dem *carpentum* bzw. *essedum*, sowohl in seinem technologischen Aufbau als auch in seiner Verwendungsweise, entspricht. Es handelte sich dabei um ein leichtes, wendiges, schnelles, von einem Zweiergespann gezogenes, zweirädriges Fahrzeug mit gefederter, mit Seitenwänden versehener Wagenplattform, auf dem üblicherweise vorne ein Fahrer, hinten ein Adelige saßen. Dieses Gefährt diente hauptsächlich als repräsentatives Transportmittel, mit dem die damit transportierte Person auf der Straße ihren gehobenen sozialen Rang verdeutlichte, wurde jedoch auch in der Schlacht benutzt, auch in dieser jedoch hauptsächlich als Transportmittel, mit dem der Krieger zum, und im Fall der Gefahr auch rasch aus dem Nahkampf gebracht wurde. Darüber hinaus fand der Wagen auch als Sportgerät und als Totenbahre Verwendung. Der Wagen war zwar prinzipiell bis zu einem gewissen Grad geländegängig, wurde jedoch hauptsächlich auf befestigten Straßen und Wegen, die Bestandteil eines ausgebauten und zumindest halbwegs gepflegten Nah- und Fernverkehrsverbundnetzes waren, benutzt.

Weiters konnte gezeigt werden, dass ein durchgehender Traditionsstrang in Bezug auf Technologie und Nutzungsweise des zweirädrigen keltischen Wagens von der frühen Látenezeit bis ins frühmittelalterliche Irland besteht. Dadurch wird es einerseits möglich, gewisse Rückschlüsse aus irischen Quellen auf kontinentale Verhältnisse der Eisenzeit zu ziehen, wobei dies natürlich nur solche Bereiche betrifft, die in direktem Zusammenhang mit dem hier aufgezeigten Traditionsstrang stehen, andererseits aber auch, charakteristische Elemente in der irischen Sagentradition als alte, einheimisch-irische Tradition zu fassen.

Schließlich kann diese Arbeit als Beleg dafür dienen, dass bei Verwendung aller zur Verfügung stehender Quellen, vorausgesetzt, es wird eine methodisch saubere Vergleichsbasis geschaffen, aus diesen ein wesentlich vollständigeres und detaillierteres Bild über das untersuchte Thema gewonnen werden kann als bei willkürlicher Auswahl einzelner Quellen oder Quellengattungen bei ebenso willkürlichem Ausschluss anderer. Insofern kann diese Arbeit als Beispiel der Verwendung des Wiener Ansatzes der kulturwissenschaftlichen Keltologie (KARL 2002) betrachtet werden.

*Raimund Karl*

*Department of History & Welsh History  
University of Wales, Bangor  
Bangor  
Gwynedd, LL57 2DG  
Email: r.karl@bangor.ac.uk*

*David Stifter*

*Institut für Sprachwissenschaft  
Universität Wien  
A-1010 Wien  
Dr. Karl Lueger-Ring 1  
EMail: david.stifter@univie.ac.at*

**Abgekürzte Literatur**

- VON BIÉNKOWSKI 1902 P. von Biénkowsky, Über skythische Wagen, Wiener Studien 24, 1902, S. 396f.
- AGR P.C. Tacitus, Agricola.
- APPIAN, Celt. Appianos, Bella Celtica.
- ATHENAIOS Athenaios, Deipnosophistae.
- BILLY 1993 P.-H. Billy, Thesaurus Linguae Gallicae, Olms-Weidmann, Hildesheim – Zürich – New York 1993.
- BINCHY 1938 D. Binchy (ed.), Bretha Crólige. Ériu 12, 1938, 1-77.
- BIRKHAN 1997 H. Birkhan, Kelten. Versuch einer Gesamtdarstellung ihrer Kultur. Wien 1997.
- CAMPANILE 1989 E. Campanile, 'Zur Etymologie von altir. *arae* und *eirr*,' ZCPH 43, 1989, 174-177.
- CARNEY 1955 J. Carney, Studies in Irish literature and history. DIAS, Dublin 1955.
- CIH D. Binchy (ed.), Corpus Iuris Hibernici. DIAS, Dublin 1978.
- DBG G.I. Caesar, De Bello Gallico.
- DEISSMANN 1980 M. Deissmann, De Bello Gallico/Der gallische Krieg. Reclam-Taschenbuch Nr. 9960, Stuttgart 1980 (bibliographisch ergänzte Ausgabe 1991).
- DENT 1985 J. Dent, Three cart burials from Wetwang, Yorkshire. Antiquity LIX, 1985, 85-92.
- DIO Diodorus Siculus, Bibliotheca historike.
- DOBBS 1912 M. Dobbs, On chariot-burial in ancient Ireland. Zeitschrift für celtische Philologie 8, 1912, 278-284.
- DOBESCH 1980 G. Dobesch, Die Kelten in Österreich nach den ältesten Berichten der Antike. Das norische Königreich und seine Beziehungen zu Rom im 2. Jhdt. v. Chr. Graz 1980.
- FOX 1946 C. Fox, A find of the Early Iron Age from Llyn Cerrig Bach, Anglesey. Cardiff 1946.
- FREY 1962 a O.H. Frey, Die Situla von Kuffarn, ein figürlich verzierter Bronzeblechheimer aus der Zeit um 400 v. Chr.. Veröffentlichungen aus dem Naturhistorischen Museum, NF. 4, 1962.
- FREY 1962 b O.H. Frey und W. Lucke, Die Situla in Providence (Rhode Island). Ein Beitrag zur Situlenkunst des Osthallstattkreises. Römisch-Germanische Forschungen Band 26, 1962.
- FREY 1968 O.H. Frey, Eine neue Grabstele aus Padua. Germania 46, 1968, 317-320.
- FURGER-GUNTHI 1993 A. Furger-Gunthi, Der keltische Streitwagen im Experiment. Nachbau eines essedum im Schweizerischen Landesmuseum. Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte 50/3, 1993, 213-222.

- GREENE 1972 D. Greene, The Chariot as described in Irish Literature. In: C. Thomas (ed.), *The Iron Age in the Irish Sea Province*. Council for British Archaeology, Research Report 9, London 1972, 59-73.
- GULICK 1969 Ch.B. Gulick (trns.), *Athenaeus, The Deipnosophists*. Harvard University Press 1969.
- HAFFNER 1984 A. Haffner und H.-E. Joachim, Die keltischen Wagengräber der Mittelrheingruppe. In: M. Guštin und L. Pauli (Hrsg.), *Keltski Voz. Posavski Muzej Brežice* 6, 1984, 71-87.
- HARBISON 1992 P. Harbison, *The High Crosses of Ireland*. 3 Bd., Bonn 1992.
- HEMPRICH 2002 G. Hemprich, Dichtung und Wahrheit: Das Problem verlässlicher historischer Quellen im irischen Mittelalter. In: E. Poppe (Hrsg.), *Keltologie heute. Themen und Fragestellungen. Akten des 3. Deutschen Keltologensymposiums – Marburg, März 2001*. Studien und Texte zur Keltologie 6, Münster 2004, 153-168.
- JACKSON 1964 K.H. Jackson, *The oldest Irish tradition: a window on the Iron Age*. Cambridge University Press, Cambridge 1964.
- KARL 2002 R. Karl, Erwachen aus dem langen Schlaf der Theorie? Ansätze zu einer keltologischen Wissenschaftstheorie. In: E. Poppe (Hrsg.), *Keltologie heute. Themen und Fragestellungen. Akten des 3. Deutschen Keltologensymposiums – Marburg, März 2001*. Studien und Texte zur Keltologie 6, Münster 2004, 291-303.
- KELLY 1997 F. Kelly, *Early Irish Farming*. Early Irish Law Series vol. IV, 1997.
- KINSELLA 1990 Th. Kinsella, *The Tain*. (15<sup>th</sup> impression) Oxford University Press, Oxford 1990.
- KOCH 1987 J.T. Koch, 'Llawr en Asseð (CA 932) "The Laureate Hero in the War-Chariot": Some Recollections of the Iron Age in the Gododdin', *ÉC* 24, 253-278.
- KOCH 1997 J.T. Koch, *The Gododdin of Aneirin. Text and Context from Dark-Age North Britain. Historical Introduction · Reconstructed Text · Translation · Notes*, Cardiff – Andover, Mass. 1997.
- LL R. Best und M.A. O'Brian, *The Book of Leinster*. Formerly *Lebar na Núachongbála*, Dublin 1956.
- MÄDER 1996 St. Mäder, *Der keltische Streitwagen im Spiegel archäologischer und literarischer Quellen* (unpublished thesis), Freiburg/Breisgau 1996.
- M.A.
- MALLORY 1992 J.P. Mallory, *The World of Cú Chulainn: The Archaeology of Táin Bó Cúailnge*, in: ed. James P. Mallory, *Aspects of the Táin*, Belfast 1992, 103-159.
- MALLORY 1993 J.P. Mallory, Die Archäologie der *Táin Bó Cuailnge*. In: H. Tristram (Hrsg.), *Studien zur Táin Bó Cuailnge*, Tübingen 1993, 192-230.

- MALLORY 1998 J.P. Mallory, 'The Old Irish Chariot'. In: J. Jasanoff, H.C. Melchert and L. Oliver (ed.), *Mír Curad. Studies in Honor of Calvert Watkins*. Innsbruck 1998, 451-464.
- McCONE 1990 K. McCone, *Pagan Past and Christian Present in Early Irish literature*. Maynooth Monographs 3, 1990 (reprint 1991).
- METZLER 1986 J. Metzler, Ein frühlatènezeitliches Gräberfeld mit Wagenbestattung bei Grosbous-Vichten. *Archäologisches Korrespondenzblatt* 16, 1986, 161-177.
- NAGY 1996 J.F. Nagy, 'Daring Young Men in their Chariots'. In: K.A. Klar et al. (ed.), *A Celtic Florilegium. Studies in Memory of Brendan O Hehir*, Andover, Massachusetts, 144-151.
- OLDFATHER 1939 C.H. Oldfather, *Diodorus of Sicily. The Library of History. Books IV.59-VIII*. Harvard University Press 1939 (1993 reprint).
- O'RAHILLY 1976 C.O'Rahilly, 'Cathcharpat Serda,' *Celtica* 11, 1976, 194-202.
- O'RAHILLY 1984 C.O'Rahilly. *Táin Bó Cúailnge* from the book of Leinster. DIAS, Dublin 1984.
- PAULI 1984 L. Pauli, Die Wagengräber vom Dürrnberg bei Hallein (Österreich). In: M. Guštin und L. Pauli (Hrsg.), *Keltski Voz. Posavski Muzej Brežice* 6, 1984, 89-98.
- PIGOTT 1983 St. Pigott, *The earliest wheeled transport*. London 1983.
- PIGOTT 1992 St. Pigott, *Wagon, chariot and carriage: symbol and status in the history of transport*. London 1992.
- RAFTERY 1991 B. Raftery, *Horse and Cart in Iron Age Ireland*, *JIES* 19/1-2, is: *Proceedings of the Second Conference on the Transformation of European and Anatolian Culture 4500-2500 B.C. (Part IV)*. Dublin, Ireland, September 15-19, 1989.
- RAFTERY 1992 B. Raftery, *Irische Bohlenwege*. *Arch. Mitt. aus Nordwestdeutschland* 15, 1992, 49-68.
- RAFTERY 1993 B. Raftery, *Fahren und Reiten in Irland in der Eisenzeit: Die archäologischen Belege*. In: H. Tristram (Hrsg.), *Studien zur Táin Bó Cuailnge*, Tübingen 1993, 173-191.
- RAFTERY 1994 B. Raftery, *Pagan Celtic Ireland. The Enigma of the Irish Iron Age*. Thames and Hudson, London, 1994.
- RITCHIE 1995 J.N.G. Ritchie and W.F. Ritchie, *The army, weapons and fighting*. In: M.J. Green (ed.), *The Celtic World*. London 1995, 37-48.
- SAYERS 1984 W. Sayers, 'Old Irish *Fert* 'Tie-pole', *Fertas* 'Swingletree', and the Seeress Fedelm', *ÉC* 21, 1984, 171-183.
- SAYERS 1991 W. Sayers, 'Textual Notes on Descriptions of the Old Irish Chariot and Team', *StCeltJap* 4, 1991, 15-35.
- SAYERS 1994 W. Sayers, 'Conventional Descriptions of the Horse in the Ulster Cycle,' *EC* 30, 1994, 233-249.
- SCHÖNFELDER 2001 M. Schönfelder, *Selbstdarstellung der keltischen Elite*.

- Archäologie in Deutschland 3, 2001, 30-32.
- SCHWAB 1972 H. Schwab, Entdeckung einer keltischen Brücke an der Zihl und ihre Bedeutung für La Tène. Archäologisches Korrespondenzblatt 2, 1972, 289-294.
- STEAD 1989 I.M. Stead, Cart-Burials at Garton Station and Kirkburn. In: P. Halkon (ed.), New light on the Parisi. Recent discoveries in Iron Age and Roman East Yorkshire. East Riding Archaeological Society, 1989, 1-6.
- STIFTER 2002 D. Stifter, The Irish chariot. Diss., Wien, in Vorbereitung.
- STOUT 1997 M. Stout, The Irish Ringfort. Irish Settlement Studies, no. 5., 1997.
- TBC C. O'Rahilly, Táin Bó Cúailnge. Recension I. DIAS, Dublin 1997.
- THURNEYSEN 1921 R. Thurneysen, Die irische Helden- und Königssage bis zum 17. Jahrhundert. Halle 1921 (Neudruck, Hildesheim 1980).
- VAN ENDERT 1987 D. van Endert, Die Wagenbestattungen der späten Hallstattzeit und der Latènezeit westlich des Rheins. BAR International Series 355, 1987.
- VEGH 1984 K.K. Vegh, Keltische Wagengräber in Ungarn. In: M. Guštin und L. Pauli (Hrsg.), Keltski Voz. Posavski Muzej Brežice 6, 1984, 105-110.
- VON WARTBURG 1928 W. von Wartburg, Französisches Etymologisches Wörterbuch. 1. Band A - B, Klopp Verlag, Bonn 1928.
- VOSTEEN 1999 M.U. Vosteen, Urgeschichtliche Wagen in Mitteleuropa: Eine archäologische und religionswissenschaftliche Untersuchung neolithischer bis hallstattzeitlicher Befunde. Freiburger Archäologische Studien 3, 1999.