

Der Wagenkasten bestand aus einem aus Eichenholz hergestellten unteren Rahmen, vier Eckpfosten und einem ebenfalls aus Eichenholz angefertigten Geländer (Taf. I-J). Aus dem Grabplan sowie aus den Restaurierungsergebnissen lässt sich auf Maße von ca. 1,59 x 0,70m schließen, was durchaus zu den von anderen Wagen bekannten Maßen passt. An den Längsseiten wurde die Fläche zwischen Geländer und Rahmen mit einem sehr feinen Geflecht gefüllt. Von diesem umhüllte lange Eisenstifte sowie in Nuten eingesetzte Holzstäbchen gaben dem Geflecht seinen Halt. Während das Geländer an den Längsseiten einen viereckigen Querschnitt besaß, bildeten an der Front- und der Hinterseite profilierte, im Querschnitt runde Holzstäbe den Abschluss des Wagenkastens. Eisenblechbänder verkleideten diese Stange. Eine leicht gewölbte Eckverstärkung, die oben ein Eisenblechband zierte, stabilisierte die ansonsten verzapften Eckverbindungen des Wagenkastens. Die Eckpfosten an der Rückseite des Wagens waren deutlich länger als die an der Vorderseite und mit Eisenblech umhüllt.

Die Restaurierung ergab einen recht tiefen Einblick in viele Details des hallstattzeitlichen Wagenbaues, und es fanden sich hier einige bislang nicht nachweisbare Ziertechniken, wie das Geflecht auf dem Wagenkasten. Der Befund bestätigt auch die Tatsache, dass es in der letzten Stufe der Späthallstattzeit üblich wurde, den Wagenkasten auf Eisenstützen hochzubocken, wie das auch schon am Gefährt aus dem Grab der Fürstin von Vix gezeigt werden konnte. Es fällt auf, dass diese hochgebockten Wagenkästen bevorzugt bei weiblichen Bestattungen wie in Diarville und in Vix auftreten. Auch die »Tomba di Carro« aus Como-Ca'Morta, das Grab aus Grandvillars und das Wagengrab »La Garenne« bei St. Colombe, in denen ähnliche Eisenstützen enthalten waren, ergaben keine typisch männliche Beigaben, so dass es sich durchaus um Frauengräber gehandelt haben könnte.

#### LITERATUR

Egg, M. u. A. France-Lanord, Der Wagen aus dem Fürstengrab von Vix, Dép. Côte-d'Or, Frankreich. In: Vierrädrige Wagen der Hallstattzeit. Monogr. RGZM 12 (Mainz 1987) 145ff.

Olivier, L., Les tombes à char du Hallstatt récent du groupe

de tumulus de Diarville »Devant Giblot« (Meurthe et Moselle). Arch. Korrb. 21, 1991, 223ff.

Pare, C. F. E., Wagons and wagon-graves in the Early Iron Age in Central Europe. Oxford Univ. Committee for Arch. Monogr. 35 (Oxford 1992).

MARTIN SCHÖNFELDER

## DER SPÄTKELTISCHE WAGEN VON BOÉ

Während aus der Hallstattzeit hauptsächlich vierrädrige Zeremonialwagen bekannt sind, erfolgt in der darauf folgenden Frühlatènezeit (5. /4. Jh. v. Chr.) ein tiefgreifender Wandel. Aus dieser Zeitstufe sind besonders im Gebiet des heutigen Rheinland-Pfalz und in der Champagne reiche Gräber von Männern und Frauen in großer Zahl bekannt, denen zweirädrige Wagen beigegeben wurden. In diesen jüngeren Gräbern mit zweirädrigen Wagen wird bereits um 400 v. Chr. sowohl in sozialer als auch technischer Hinsicht der Weg für die nachfolgenden Jahrhunderte vorgezeichnet. Später, in der jüngeren Latènezeit,

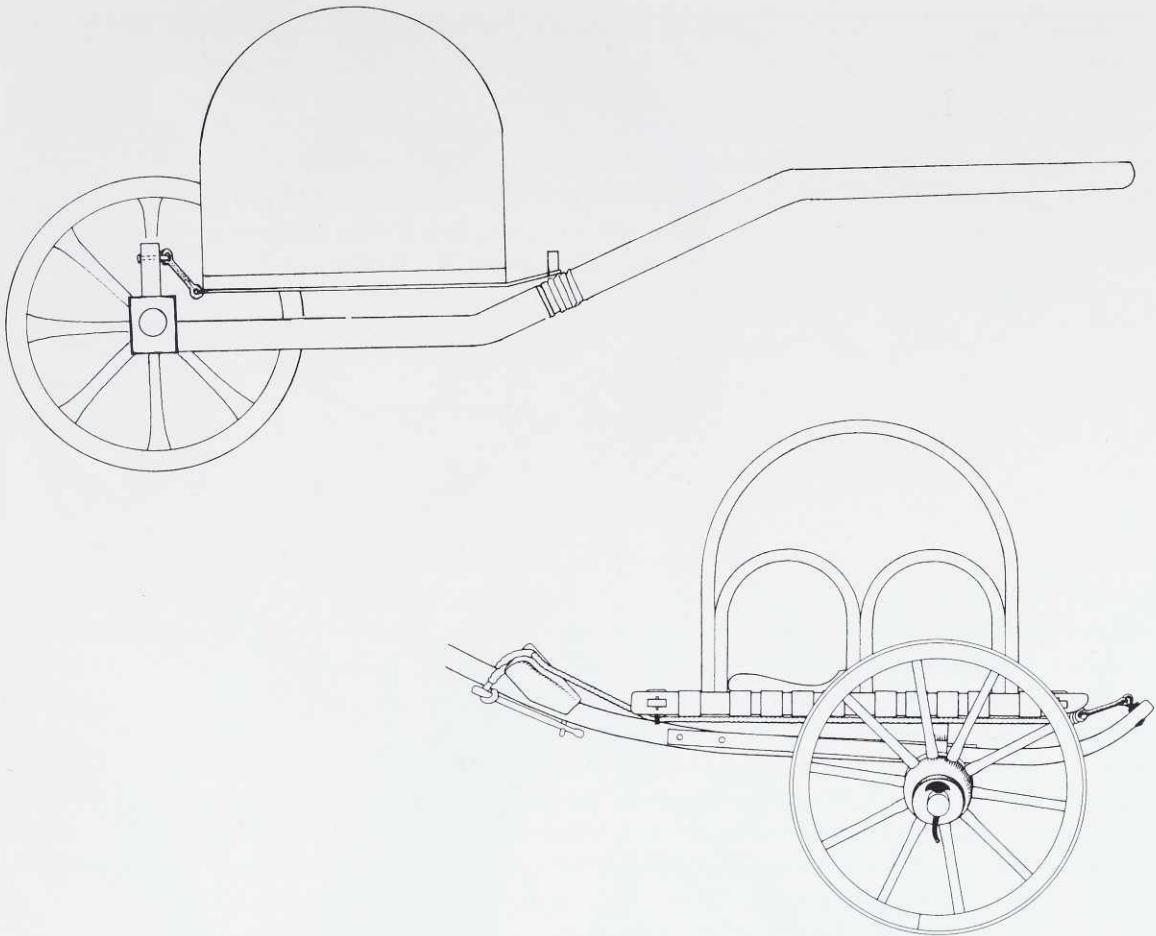


Abb. 26 Rekonstruktionsvorschläge für zweirädrige, keltische Wagen (nach Metzler und Furger-Gunti).

sind jedoch die Bestattungen mit Wagen weniger zahlreich als zuvor. Die Sitte der Brandbestattung, bei der meist auch die Wagen verbrannt wurden, hat es notwendig gemacht, die frühlatènezeitlichen Wagen aus Körpergräbern zum Verständnis der jüngeren Befunde hinzuzuziehen (Abb. 26). Vielfach werden diese zweirädrigen Wagen als Streitwagen angesprochen, wie es die schriftlichen Quellen mit Poseidonios (II, 28, 5) und Livius (10, 28) für die Epoche der keltischen Wanderungen oder Caesar (Gall. IV, 33) und Tacitus (Agr. 12, 1) für das Britannien ihrer Zeit nahelegen. Diesen Interpretationsansatz gilt es zu überprüfen und zu fragen, inwieweit nicht auch bei der Beigabe von zweirädrigen Wagen eine Darstellung von sozialem Status in den Vordergrund rückt, die unabhängig vom Kriegertum der bestatteten Person ist.

Betrachtet man das Verbreitungsgebiet der Wagengräber der jüngeren Latènezeit (Lt C/D), so zeigt sich hauptsächlich eine weitgehende räumliche Konstanz bei einem allgemeinen Rückgang in der Zahl, andererseits auch ein Ausgreifen in ehemals randliche Bereiche, wie am Unterlauf der Seine oder in den ostkeltischen Bereich (Abb. 27). In cäsarischer Zeit – in der Stufe Latène D2 (80/70-30 v. Chr.) – werden nur noch wenige Wagengräber angelegt. Das Grab von Boé ist hierfür ein Beispiel, das zudem noch die Besonderheit aufweist, einen vierrädrigen Prunkwagen und eine äußerst umfangreiche Beigabenausstattung zu besitzen. Nur wenige Wagengräber haben neben dem Wagen weitere hochwertige Beigaben.

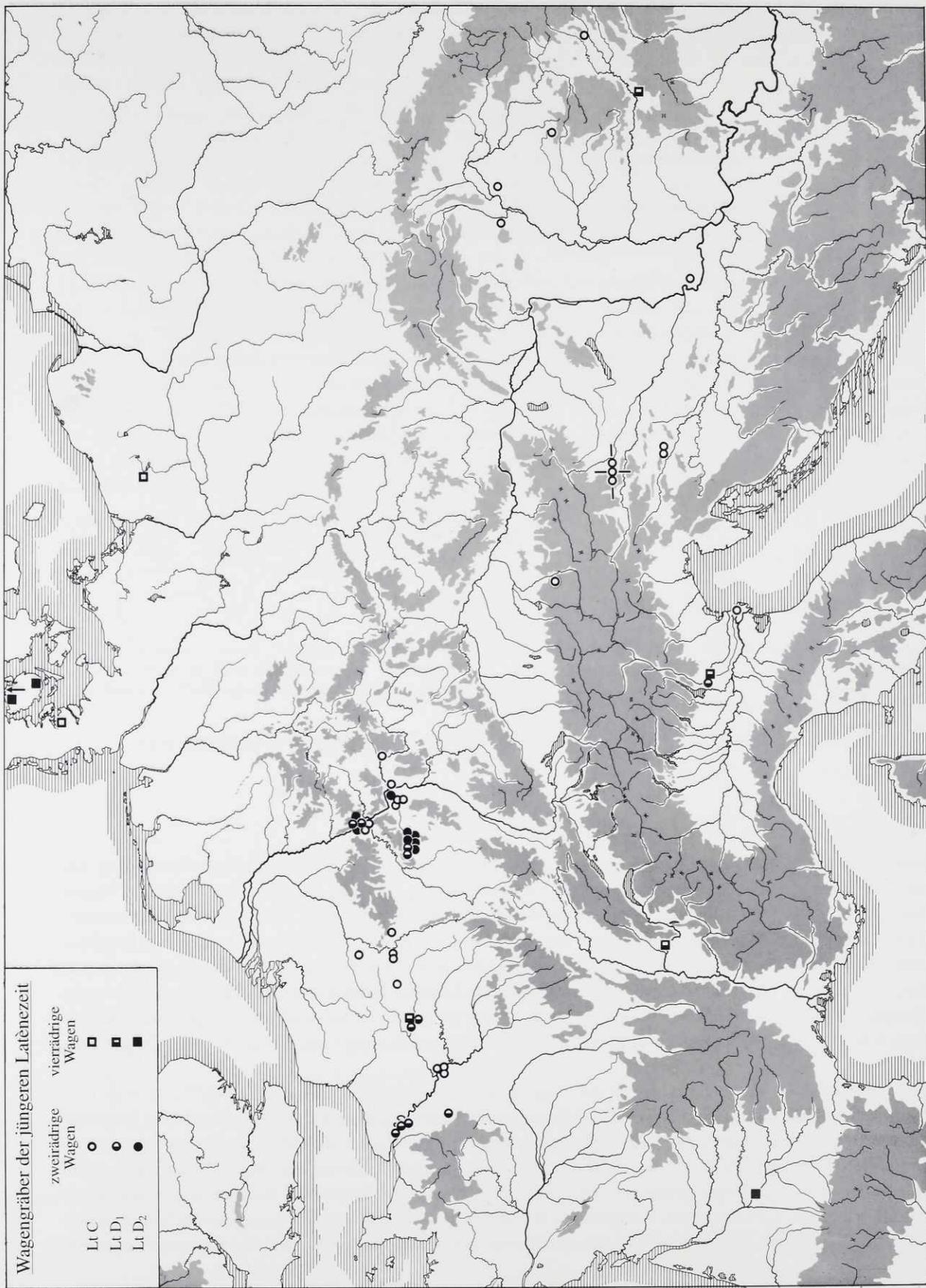


Abb. 27 Verbreitung der Gräber mit Wagenbeigabe der jüngeren Latènezeit (Stufe Lt C/D).

Dies gilt etwa für den Komplex von Mailleraye-sur-Seine (Dép. Seine-Maritime), wo anscheinend für mehrere Krieger eine entsprechende Zahl verbrannter und unvollständig erhaltener Wagen, Geschirrtteile, Herdgeräte und Waffen gemeinsam mit zwei importierten Glasgefäßen deponiert wurden. Für die Mitte des 2. Jahrhunderts v. Chr. stellt dies eine außerordentliche Beigabe dar. Ähnliches trifft für das etwas jüngere Grab mit Bronzegefäßen von Hannogne (Dép. Ardennes) zu, das sich ansonsten gut unter die anderen reichen Gräber in Nordfrankreich einreihet. Aufgrund der Waffenausstattung und der großen Grabeinfriedung und nicht zuletzt aufgrund des mit Zierblechen reich geschmückten Wagens muss das Grab von Heimbach-Weis im Neuwieder Becken ebenfalls in diese Gruppe der reichen Wagengräber gestellt werden. In diesem Grab sind zudem Sporen als Bestandteil einer Reitausstattung mit dem zweirädrigen Wagen kombiniert.

### Das Wagengrab von Boé

In vielerlei Hinsicht ein Sonderfall ist das Wagengrab von Boé in Aquitanien, im Département Lot-et-Garonne, zwischen Toulouse und Bordeaux gelegen. Der Fundort liegt außerhalb der üblichen Verbreitung keltischer Wagengräber in einer Region, über deren Bestattungssitten bislang sehr wenig bekannt ist. Das Grab war in Sichtweite des Oppidums von Agen/Ermitage angelegt; die nachfolgende römische Stadt Aginnum befindet sich unmittelbar südlich davor im Tal, genau auf dem Platz, den auch die heutige Stadt Agen einnimmt. Der Bestattete kann damit dem Stamm der Nitiobrogen zugeordnet werden, einem keltischen Stamm, der den Handel am Übergang vom Mittelmeer zum Atlantik entlang der Garonne entscheidend mitkontrollierte. Dieses Grab mit einem vierrädrigen Wagen, bei dem die wesentlichen Metallbeigaben bereits 1960 unsachgemäß und ohne auswertbaren Befund geborgen wurden, lässt sich aufgrund der Beigaben der obersten gesellschaftlichen Schicht zuschreiben. Seit einem Vorbericht von J. Coupry 1961 wurde das Grab häufig zitiert. Bereits nach der Entdeckung wurde mit einer Säuberung von Teilstücken begonnen und erste Interpretationsversuche unternommen, aber erst mit den Restaurierungen in den Werkstätten des Römisch-Germanischen Zentralmuseums sind sachgerechte Aussagen möglich geworden.

Im Jahre 1990 fand in Boé eine Nachgrabung unter der Leitung von R. Boudet (†) statt. Er war der Motor bei den neueren Untersuchungen und übergab die Funde dem RGZM zur Restaurierung und wissenschaftlichen Bearbeitung. Ein Ergebnis seiner Forschungen war der Nachweis der Tatsache, dass die Grabkammer mit über 8 m Breite die größte bisher bekannte derartige Anlage darstellt (Abb. 28). An neuen Funden konnten umfangreiche Reste von Tongefäßen, darunter zahlreiche Weinamphoren sowie fünf Eisenbänder eines wannenförmigen Holzgefäßes, dokumentiert und geborgen werden. Über einen Hügel oder Kreisgraben lassen sich heute keine Aussagen mehr treffen.

Viele Gegenstände im Grab von Boé sind singulär oder stellen in anderer Hinsicht eine Besonderheit dar: Die Anzahl der Weinamphoren übertrifft die aller anderen Gräber – mindestens 80 Amphoren der Form Dressel 1B und eine vom Typ Lamboglia 2 sind vorhanden. Einige der Dressel 1B-Amphoren sind gestempelt, unter anderem auch mit den Buchstaben LM, die als Herstellermarken auf Wein aus dem nördlichen Campanien hinweisen. Ihre Verbreitung besonders entlang der Garonne spiegelt den Handel von ihrem Ursprungsort in Italien in Richtung Atlantik wider. Die beiden Feuerböcke aus dem Beigabenensemble sind die größten und schwersten bekannten Eisengegenstände der Vorgeschichte überhaupt – jeder mag an die 100 kg gewogen haben. Auch das Dreibein weist mit seinem Kesselgehänge eine Besonderheit auf. Die Kette in Fuchsschwanztechnik findet sich an Stücken aus Großbritannien wieder, nicht jedoch auf dem Kontinent. Damit gibt es eine wirkliche Verbindung nach England, die sich bisher in der Proportionierung der Feuerböcke und der Verbreitungsrichtung der gestempelten Amphoren nur angedeutet hat. Anhand der Herdgeräte und in den vielen Amphoren zeigt sich der Bestattete als Veranstalter monumentaler und rauschender Feste.

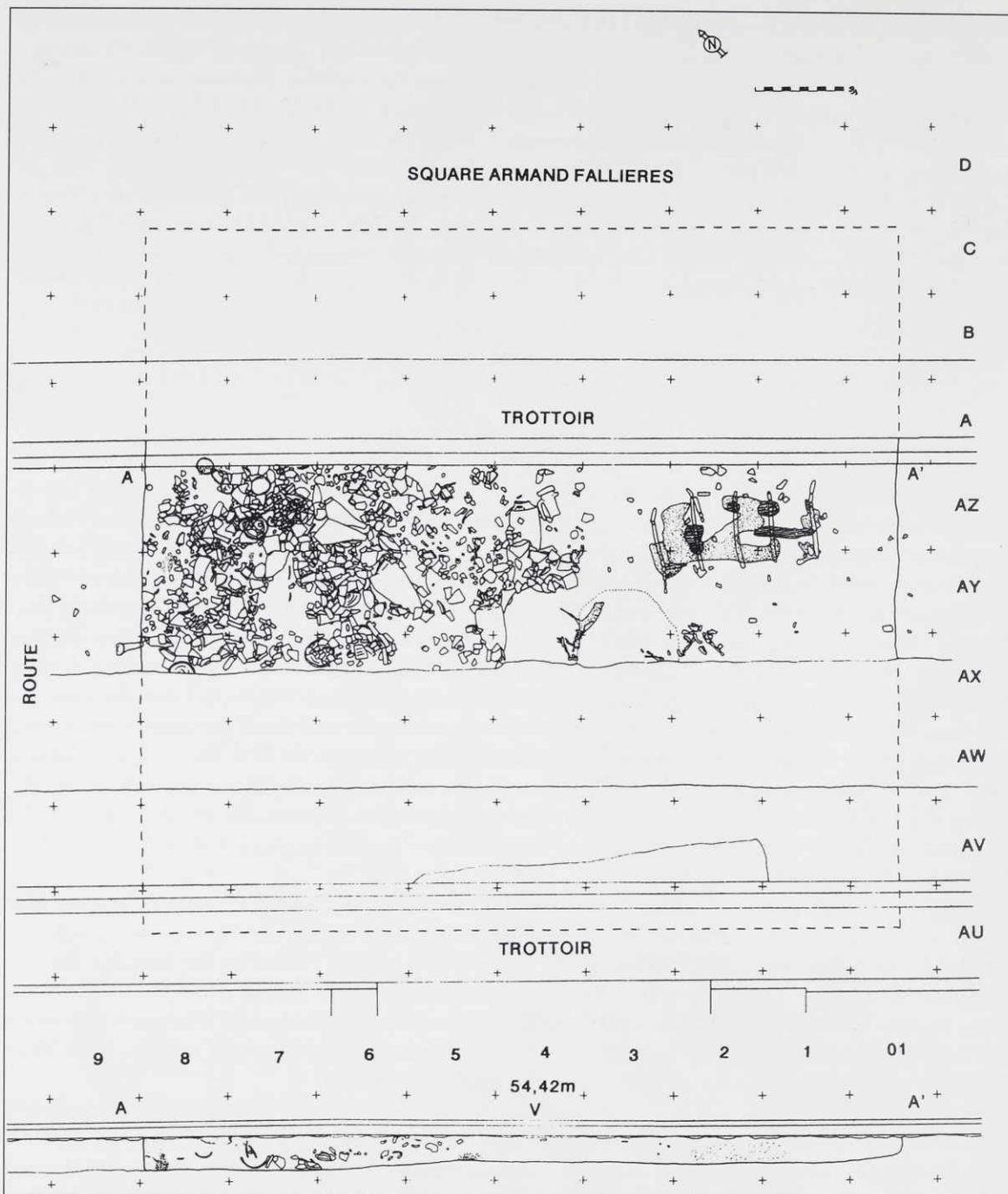


Abb. 28 Boé, Wagengrab. Befundplan der Grabung 1990. Der nördliche Bereich mit den Wagenresten wurde 1960 ausgegraben (nach Boudet).

Spuren einer Romanisierung lassen sich neben den Keramikgefäßen auch im Vorhandensein von Öllampen und eines fragmentierten Strigilispaars belegen. Demzufolge verstand der Tote mediterrane Körperkultur und Sport, was auf eine geistige Beeinflussung rückschließen lässt. Weitreichende Fernkontakte in den Osten belegen bronzene Beschläge für ein Trinkhorn. Sie gehören

zu einem Typ, der im keltisch-germanischen Kontaktraum in Deutschland mehrfach vertreten ist. In Frankreich ist es aber das einzige Trinkhorn dieser Zeitstellung.

Zuletzt sei noch kurz die Bewaffnung des Toten angesprochen, von der hauptsächlich eine Schutzbewaffnung erhalten geblieben ist. Mit seiner ungewöhnlichen und hohen Form betont der Helm die Bedeutung des Trägers, jedoch stellt er zugleich durch seine weit vorne sitzenden Wangenklappen einen optimalen Gesichtsschutz dar. Ein äußerst feiner Kettenpanzer wurde wohl von einem Gürtel mit Schnalle in der Hüfte zusammengehalten, wie es auch die steinerne Kriegerstatue von Vachères (Dép. Alpes-de-Haute-Provence) zeigt. Ähnlich wie dort lässt sich in Boé ein runder Schildbuckel in Fragmenten belegen. Ein Schwert ist entgegen den ursprünglichen Vorberichten nicht vorhanden, wobei Grabraub nicht auszuschließen ist, da zudem römische Bronze-, Glas- oder Edelmetallgefäße auffallenderweise fehlen. Die vorhandene Bewaffnung kennzeichnet den Toten als äußerst effektiv ausgerüsteten, militärischen Anführer.

### Der Wagen von Boé

Der Wagen aus dem Grab von Boé in Aquitanien stellt eine große Besonderheit für die Eisenzeit dar. Hier konnte in einem spätkeltischen Grab der Zeit zwischen Caesar und Augustus ein Wagen erkannt werden, der die Erwartungen für diese Periode sprengte. Aus den sehr fragmentierten Resten eines bereits durch den Pflug und Straßenbau gestörten Befundes konnte die notwendige Menge an Information gewonnen werden, um von einem vierrädrigen Wagen auszugehen.

#### Die Räder

Von den Radreifen des Wagens sind nur Fragmente erhalten geblieben. Es sind glatte Eisenbänder mit einem rechteckigen Querschnitt von 3,6 cm Breite und einer Stärke von 0,6 cm für einen Raddurchmesser von ca. 107 cm. Anhand von Planskizzen kann ein Abstand der beiden Achsen von ungefähr 1,60 m vermutet werden. Die eisernen Nabenringe besaßen drei Rippen. Ihre Restaurierung in Mainz hat hierbei ein besonders interessantes Detail zu Tage gefördert: Zumindest der Rand einer äußeren Rippe war gekerbt, so dass eine von zwei Linien gefasste Wellenlinie entstand. In den Vertiefungen zu beiden Seiten fanden sich geringe Reste von rotem Email.

Anders als für die vorangegangenen Epochen sind für die jüngere Latènezeit die Räder für die technische Entwicklung nicht mehr von besonderer Bedeutung. Auf den Innenseiten der Radreifen fanden sich nur noch sehr geringe Holzreste; sie erlauben keine präzise Bestimmung der Felgenkonstruktion. Sehr wahrscheinlich handelte es sich um für die Latènezeit üblichen Biegefelgen, die aus einem einzigen, zum Kreis gebogenem Holzspan hergestellt wurden. Die durchgehenden, eisernen Radreifen wurden heiß aufgezogen – Nägel wurden in der jüngeren Latènezeit nicht mehr für notwendig erachtet. Felgenklammern oder Achsnägel konnten im Fundmaterial von Boé nicht identifiziert werden.

#### Unterswagen

Zum Unterswagen gehören alle wesentlichen konstruktiven Elemente, wie die Deichsel, die Lenkkonstruktion mit der Vorderachse und die Langfuhr als Verbindung zur hinteren Achse (Abb. 29). Da diese Elemente an den meisten vorgeschichtlichen Wagen komplett aus Holz waren, ist ihr Nachweis besonders schwer. Der Schlüsselpunkt für das Verständnis der vorgeschichtlichen Wagen ist hier ein Fund von Dejbjerg in Dänemark, wo ein keltischer Wagen zusammen mit noch andere Wagenresten in einem Moor deponiert wurde, das die Holzkonstruktion zusammen mit ihren Bronzebeschlägen erhalten hat. Die Deichsel des Wagens von Boé zierte eine tüllenförmiger Endbeschlag aus Eisenblech: Ein runder

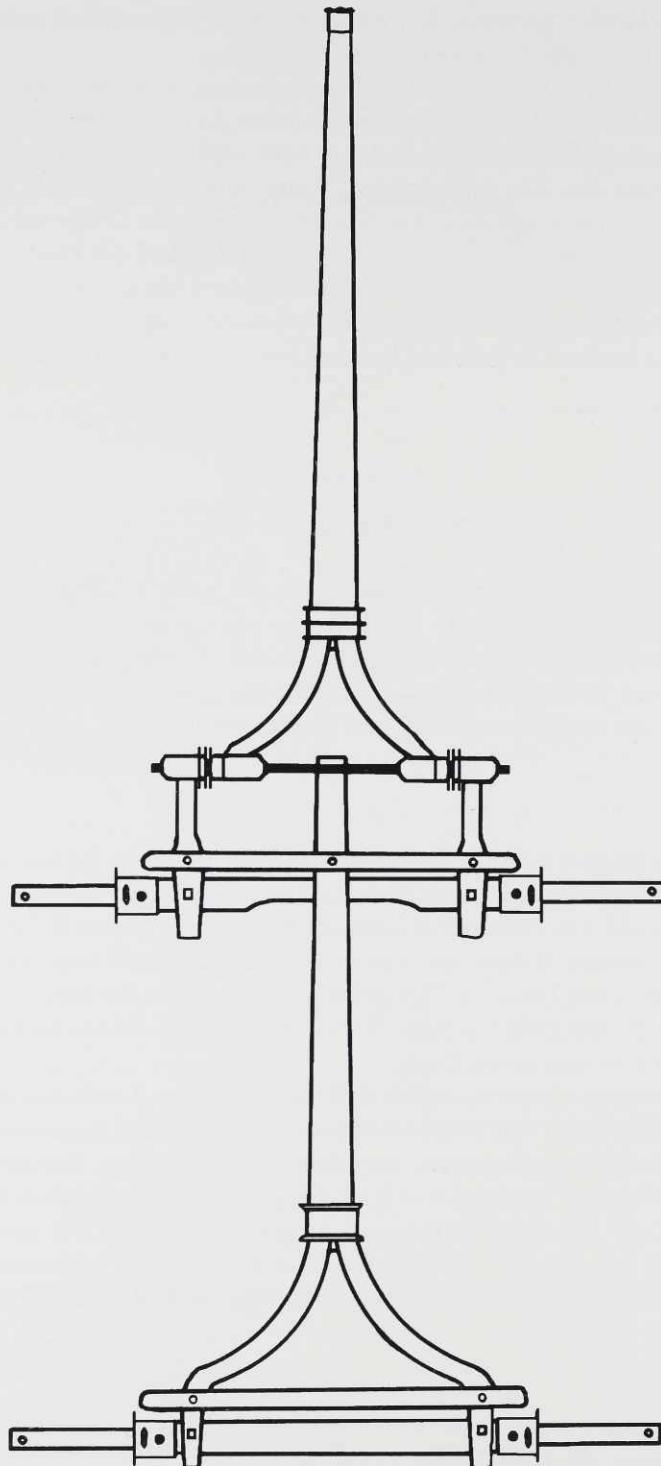


Abb. 29 Unterwagen eines vierrädrigen Wagens (Schematische Darstellung nach dem Vorbild von Dejbjerg, mit Ergänzung der Achsmanschetten).



1



2

Taf. K Boé, Wagengrab:  
1 Deichselkappe. – 2 Deichsel-  
oder Langfuhrmanschetten  
sowie Teil des  
Deichselscharniers.

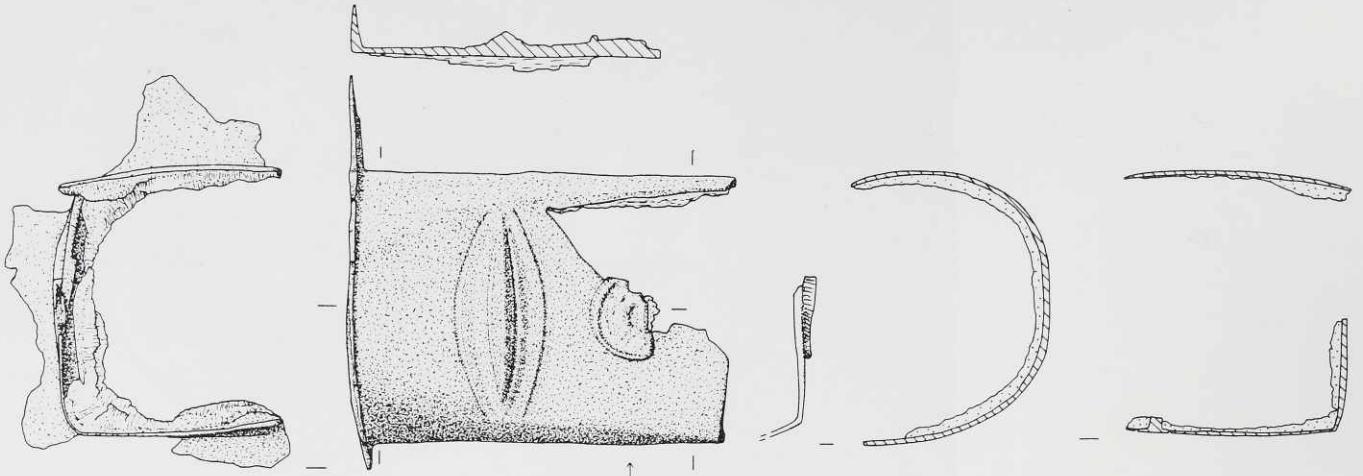


Abb. 30 Boé, Wagengrab: Achsmanschette – M = 1:2.

Emaillkopf eines Nagels mit einem sternförmigen Ritzdekor (Taf. K, 1) fixiert das Blech auf dem Stirnholz der Deichsel, dessen Reste sich noch in der Tülle erhalten haben.

An Langfuhr- und Deichselmanschetten liegen aus Boé zwei unterschiedliche ovale Manschetten aus Eisen in Resten vor (Taf. K, 2). Zum einen sind mindestens zwei senkrecht umlaufende Rippen vorhanden, die ursprünglich auf einem Band ovaler Form angeschweißt waren (Breite 11,7 cm, Höhe ca. 9,5 cm). Zum anderen ist eine weitere ovale Manschette (Breite 13-15 cm, Höhe 12 cm) belegt, die aus einem Eisenband und kurzen, schräg angesetzten Bändern an beiden Seiten besteht. Auf der Innenseite zeigen sich noch Reste der Holzmaserung. Vermutlich belegen diese zwei unterschiedlichen, ovalen Manschetten analog zu den vierrädrigen Wagen von Dejbjerg (Ringkøbing amt) bzw. Husby (Kr. Schleswig) eine gespaltene Deichsel- und Zugarmkonstruktion (vgl. Abb. 29). Einem kleinen geschlossenen Eisenring, diesmal mit nur einer angesetzten senkrechten Rippe, soll aufgrund des geringen Durchmessers eine Funktion als Teil des Deichselcharniers zugewiesen werden (Taf. K, 2 oben).

Etwas rätselhaft und ohne Parallelen sind Eisenteile, die auf einem Holzbalken befestigt waren. Vollständig erhalten ist nur eine Manschette (Abb. 30); jedoch zeigen verschiedene Einzelteile, dass mindestens zwei weitere Exemplare vorhanden waren. Mit diesen Manschetten aus Eisenblech von 10 cm Länge wurde ein rechteckiger Balken von 6,7 x 6,1 cm Stärke zu drei Seiten umschlossen. Das Eisen geht am Ende dann in einen fast runden Querschnitt über und endet in einer rechtwinklig abstehenden Rippe. Auf der Oberseite befindet sich zur Rippe hin ein abgesetztes und aufgewölbtes »Auge«, und zum anderen Rand hin sitzen Spuren eines großen, ehemals emailverzierten Nagelkopfes. Ein rechteckiger Holzbalken mit einem Übergang zu einem runden Querschnitt ist der Achsblock mit seinen runden Achsschenkeln, auf die die Räder mit den gerippten Nabenringen aufgeschoben waren. Es erscheint möglich, dass die unter dem Wagenkasten hervorragenden Ende der Achsblöcke mit diesen Manschetten verziert waren.

#### Wagenkasten

Die Metallteile des Wagenkastens verraten einen sehr komplexen Aufbau. Aufgrund des fragmentarischen Charakters dieser Funde sowie ihrer Überlieferung in der Art von Einzelfunden ist die Position mancher Ornamente nicht mehr zu klären. Ebenso ist es unmöglich, aus den Fragmenten die Gesamt-

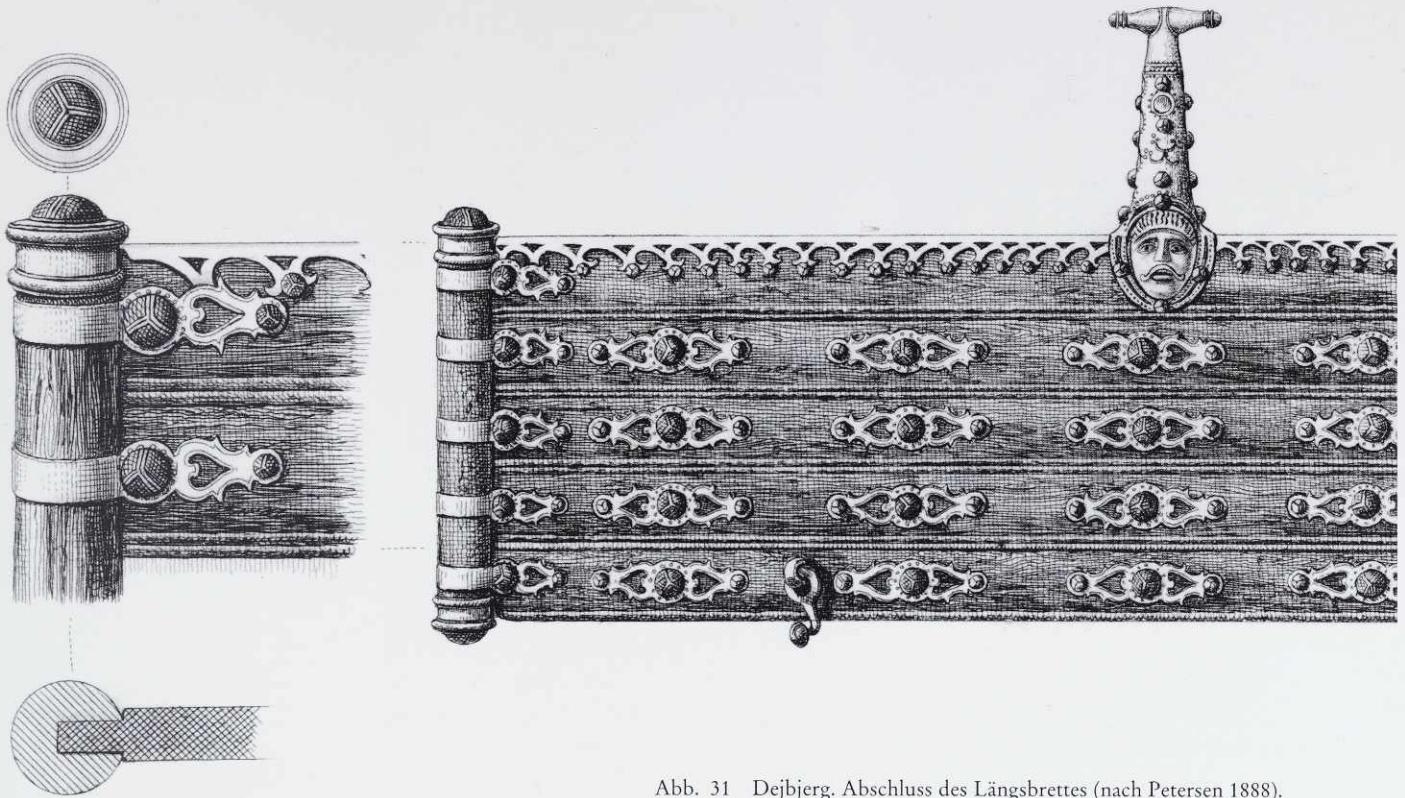
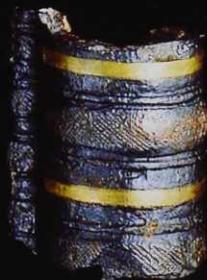


Abb. 31 Dejbjerg. Abschluss des Längsbrettes (nach Petersen 1888).

maße der originalen Bauteile abzumessen. Gewisse Grundprinzipien können jedoch aufgrund erhaltener Holzreste und möglicher Analogien mit dem keltischen Wagen von Dejbjerg rekonstruiert werden. Eine Beschreibung des Wagenkastens beginnt mit zwei hölzernen Brettern von 1,2-1,4 cm Stärke, die am vorderen Ende in zwei dafür seitlich offenen Eisenstäben (erh. L. 24,6 cm bzw. 34 cm) münden (Taf. L). Diese mit roten Emailfeldern und Bronzestreifen verzierten Stäbe enden oben in einem eingelöteten, zusammengesetzten Knauf. Vom zweiten Stab ist die Oberfläche mit den meisten Bronzebändern wegkorrodiert, der Knauf ist abgeplatzt, so dass man an ihm die bronzen glänzenden Lötflächen sieht. An einer Seite dieser Stangen ist jeweils ein feiner Halbrundstab von 0,7 cm Breite ankorrodiert, der den Übergang zum Holz verkleidet. An einem getrennt vorliegendem Halbrundstab derselben Machart finden sich Reste von durchbrochenen Blechen mit ausgestochenen T-Figuren, die bei anderen Blechen des Wagenkastens den Rand eines Systems aus auf Lücke gesetzten Kreuzen einfassen. Diese Zierleisten überdecken den Rand und den Stoß von jeweils zwei mit Kreuzen verzierten, durchbrochenen Blechen (Opus interrasile). Man kann beobachten, dass dieses Muster mit einem nur 0,3 cm breiten Meißel herausgestochen wurde.

Die Seite der Eisenstäbe mit ankorrodierten, halbrunden Leisten wird als äußere Schauseite derjenigen Bretter verstanden, die als Längsborde des Wagenkastens interpretiert werden. Die Höhe der Bretter von gut 30 cm entspricht in etwa den Längsborden von Dejbjerg mit ca. 28 cm. Nach demselben Schema sind auch Reste kürzerer, seitlich offener Eisenstäbe gestaltet (H. 6,1/6,1/5,3 cm; Dm. 3,6 cm), die jedoch für etwas breitere Bretter gedacht waren.

Analog zum keltischen Wagen aus Dejbjerg muss man nun die unterschiedlichen Eisenstäbe aus Boé betrachten. In Dejbjerg enden die Längsbretter des Wagenkastens in einem mit Bronzebändern umschlossenen Holzpflock, der von einem Emailknauf bekrönt wird (Abb. 31). Darunter laufen stärkere Bretter





im rechten Winkel, die ebenfalls in Bronze gefasst sind. In Boé enden die Längs- und Querbretter in verzierten Eisenstäben, die durch Email und Bronze gegliedert sind. Zumindest auf einer Schmalseite des Wagens lässt sich so der Aufbau rekonstruieren.

Als farbiges Zierelement wurde rotes Email auf einer Eisengrundlage verwendet. Dazu wurden Bänder und Felder unterschiedlicher Größe und Form mit engen, meist parallelen Rillen geschmückt, die in spanabhebender Arbeitsweise eingetieft wurden. Diese dienten als Grundlage für rotes Email, das man durch starkes Erhitzen fest mit der Unterlage verband. Durch diesen Prozess hat sich auch das Eisen in diesen Bereichen besonders gut erhalten.

Die Emailverzierung ist das verbindende Glied zu weiteren Wagenteilen aus Eisen. Dies sind Elemente eines halbrund gewölbten, oberen Randabschlusses (Taf. M), der auf der Schmalseite eines Holzbretts aufgenagelt war. Glatte Abschlüsse zeigen, dass diese Randeinfassung aus mehreren Stücken zusammengesetzt war. Ein Zickzackband aus einem Paar dünner Leisten gliedert die Fläche in Dreiecke, wobei die eine Seite als Schau- oder Vorderseite noch mit einem emaillierten Winkelband und Bronzedreiecken ausgeführt ist. Über aufragende Stifte werden Steckverbindungen zu hohl gebogenen Eisenröhrchen geschaffen. Nach kräftig profilierten Zwischengliedern sind Eisenröhrchen aufgesteckt, die wieder zu einer Art Geländer verbunden waren. Auch sie besitzen eine Schauseite mit einem durchgehenden Zickzackband aus Bronze; eine Seite der Dreiecke ist gefüllt mit emaillierten Winkeln und abgesetzten, dreieckigen Feldern. Für diesen oberen Randabschluss eines Brettes bieten sich zur Positionierung wieder die Längsbretter des Wagenkastens an. Zur äußeren Schauseite hin sind Opus interrasile-Bleche festgeklammert.

Als unteren Abschluss eines Brettes dient eine schmale gewinkelte Leiste aus Eisen, deren Vorderseite durch schräge Bänder wieder in Dreiecke untergliedert ist (Taf. M, unten). Die Dreiecke in der oberen Hälfte haben Rillen mit Email, die unteren Felder sind blank. Ebenso glatt ist die Unterseite. Von der auf Holz genagelten Zierleiste wird ein eisernes Opus interrasile-Blech eingeklemmt, das wieder das bekannte Muster zeigt. Verschieden dekorierte Zierleisten, mit denen auch andere Bleche in Opus interrasile-Technik auf Holz genagelt waren, lassen sich hier anschließen. Ihre Position am Wagenkasten kann allerdings nicht näher bestimmt werden.

Zusätzlich sind runde Zierscheiben in unterschiedlichen Grundmustern vorhanden. An zwei Fragmenten ist ein schmaler, halbrunder Eisenstab mit abwechselnd fast quadratischen, emaillierten und blanken Eisenfeldern auf je ein rundes Eisenblech von 14cm Durchmesser aufgesetzt. Ein drittes, kleineres Bruchstück, das sich durch eine Randkrempe und einen etwas geringeren Durchmesser von den anderen Stücken unterscheidet, deutet hier eine Variante an. Eine andere Zierscheibe besteht aus einem kräftigen, profilierten und emaillierten Nagel, der mittig in einem tordiert wirkenden Bronzering sitzt. Dieser Bronzering von fast 7cm Durchmesser ist mit vier Bronzenieten auf einem Eisenblech befestigt, bei dem keine originalen Ränder mehr erhalten sind. Da aufgrund der Größe der Blechreste ausgeschlossen werden kann, dass diese Zierscheibe in der Mitte der anderen, oben beschriebenen saß, handelt es sich jeweils um selbständige Schmuckglieder.

### Zum Gesamtbild

Entgegen den ursprünglichen Erwartungen lässt sich ein Gesamtbild des Wagens von Boé entwerfen. Es kann allerdings keine echte Rekonstruktion erstellt werden, da sich wesentliche Daten hierfür – Längen- und Breitenabmessungen sowie das Hinterende des Wagens – aus dem Fundmaterial nicht ergeben. Auch die genaue Position der runden Zierscheiben und der unterschiedlichen Opus interrasile-Bleche muss offen bleiben. Relativ gesichert erscheint dagegen der Aufbau der Vorderansicht (Abb. 32). Fest steht jedenfalls die Vierrädrigkeit des Wagens; der Nachweis eines Deichselscharniers, der zwei unterschiedlichen Deichsel- und Langfuhrmanschetten sowie das Indiz des Auffindens von zwei Radreifen in Laufrichtung hintereinander sind ausreichende Belege. Hinzu kommt die Analogie im Aufbau zum vierrädrigen keltischen Wagen von Dejbjerg (Abb. 33).

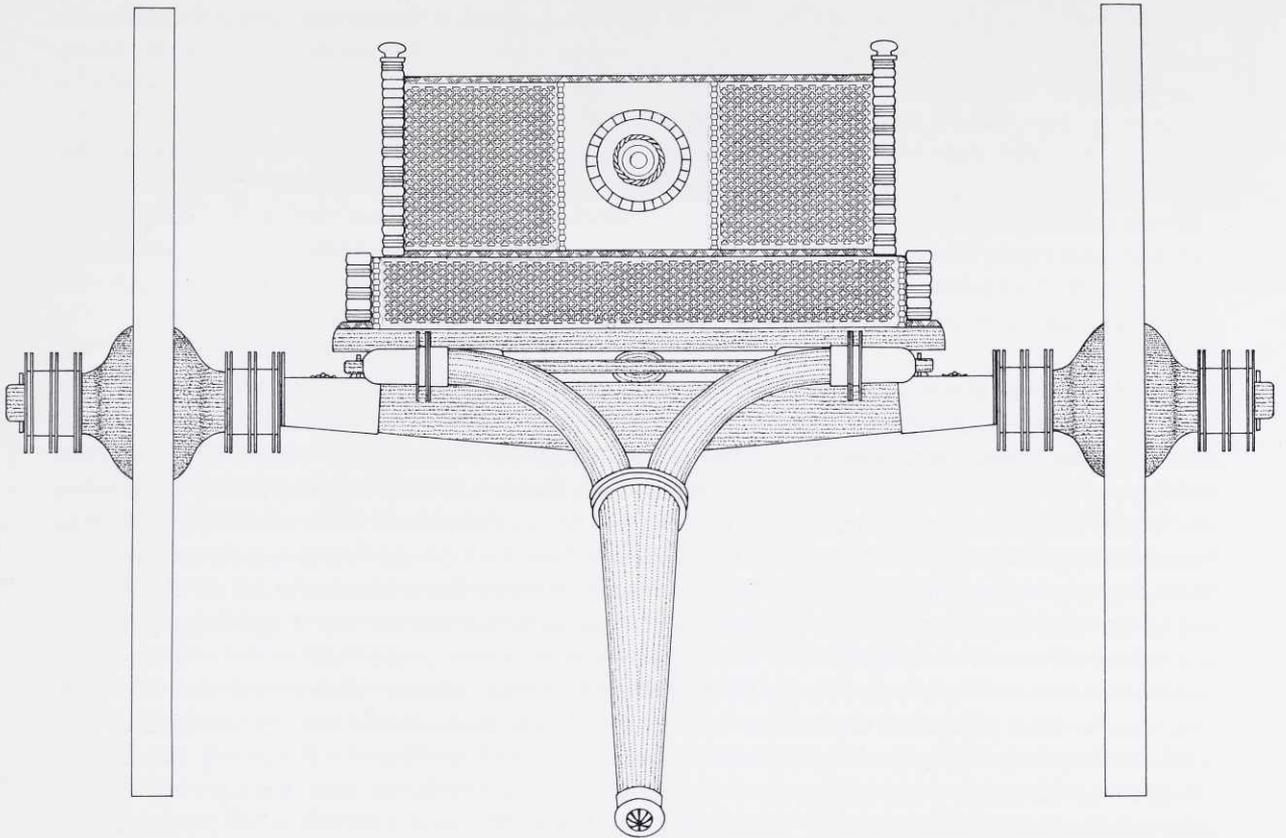


Abb. 32 Boé, Wagengrab: Entwurf einer Rekonstruktionszeichnung der Vorderansicht des Wagens. – M = 1:10.

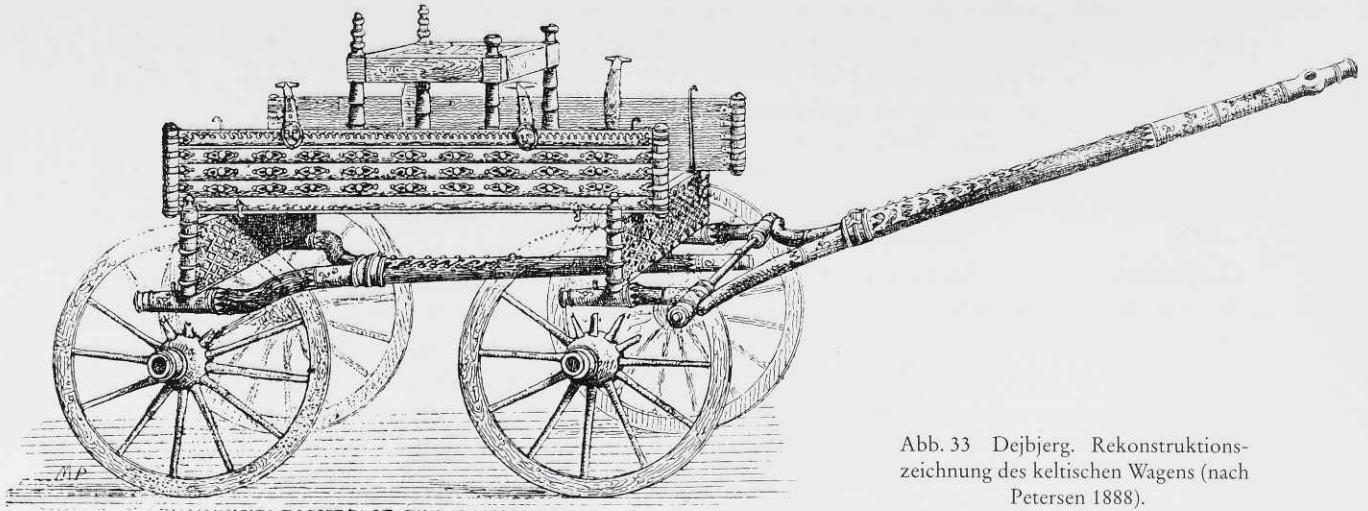


Abb. 33 Dejbjerg. Rekonstruktionszeichnung des keltischen Wagens (nach Petersen 1888).

### Ausblick

In jüngster Zeit konnte die Sichtweise der vierrädrigen Prunkwagen der jüngeren Latènezeit durch einen weiteren aufsehenerregenden Grabfund bestätigt werden. Das bisher weitgehend unbekannt gebliebene Grab von Verna (Dép. Isère) – ein Komplex der bereits 1818 ausgegraben wurde, sich jedoch erst seit kurzem in öffentlicher Hand befindet – wurde nach Mainz gebracht, um dort in den Werkstätten des RGZM restauriert und in Zusammenarbeit mit dem Musée Dauphinois in Grenoble, der Maison du Patrimoine in Hières-sur-Amby und dem CNRS, UMR 5594.3 im Centre Archéologique Européen du Mont-Beuvray in Grenoble wissenschaftlich bearbeitet zu werden. Diese Bestattung aus der Zeit um 100 v. Chr. aus dem Stammesgebiet der Allobroger, die damals bereits seit kurzem Angehörige der römischen Provinz waren, ist wohl einer der am reichsten ausgestatteten Grabkomplexe der jüngeren Latènezeit. Neben einer Waffenausrüstung und neun Bronzegefäßen, darunter auch seltene und zuvor unbekannte Formen, gehört ein vierrädriger Wagen mit reichem Bronzedekor zum Fundensemble. Obwohl das Fahrzeug und einige der weiteren Beigaben durch den Brandritus der Bestattung zum Teil gelitten haben, werden nach Abschluss der Restaurierungsarbeiten vielfältige neue Aussagen zur Wagenkonstruktion möglich sein. Ähnlich wie für den Wagen von Boé wird sich jedoch wieder keine vollständige Rekonstruktion erstellen lassen. Die Zusammensetzung des Grabinventars unterstreicht die Bedeutung der vierrädrigen Prunkwagen und bestätigt die hohe soziale Position der Besitzer vierrädriger Wagen in spätkeltischer Zeit.

### LITERATUR

Coupry, J., Circonscription de Bordeaux. *Gallia* 19, 1961, 369-398 bes. 382-386.

Boudet, R., Découvertes récentes sur l'oppidum d'Agen et la tombe à char celtique de Boé (Lot-et-Garonne). *Mém. Soc. Arch. Midi France* 51, 1991, 279-281.

Boudet, R./A. Jerebzoff, La »tombe à char« de Boé (Lot-et-Garonne). In: *Les Celtes, la Garonne, et les pays aquitains. L'Age du Fer du Sud-Ouest de la France* (du VIIIè-

me au Ier siècle av. J. C.) (Agen 1992) 95-97.

Boudet, R., *Rituels celtes d'Aquitaine* (Paris 1996).

*Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums* 44, 1997, 692-696. 746-747.

Schönfelder, M., Le mobilier métallique de la tombe à char de l'époque tardo-celtique de Boé (Lot-et-Garonne). *Aquitania* 16, 1998 (im Druck).