

Zeitschrift: Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte = Revue suisse d'art et d'archéologie = Rivista svizzera d'arte e d'archeologia = Journal of Swiss archeology and art history

Herausgeber: Schweizerisches Nationalmuseum

Band: 65 (2008)

Heft: 1-2: Internationaler Kongress CRAFTS 2007 : Handwerk und Gesellschaft in den römischen Provinzen = Congrès international CRAFTS 2007 : artisanat et société dans les provinces romaines

Artikel: Römische Wagenbauer in der "Belgica" : Stellmacher und Bronzegiesser in Wirtschaft und Gesellschaft

Autor: Martini, Simone

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-169792>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Römische Wagenbauer in der *Belgica*: Stellmacher und Bronzegiesserin Wirtschaft und Gesellschaft

von SIMONE MARTINI

Einleitung

In der Antike war der von Equiden und Ochsen gezogene Wagen ein effizientes Transportmittel; er spielte zudem in Krieg, Kult, der Repräsentation und bei der Massenunterhaltung eine wichtige Rolle. Je nach Einsatz waren verschiedene Wagentypen erforderlich.¹ Gerade in der römerzeitlichen *Belgica* war der Wagen von grosser Bedeutung. Allerdings sind hölzerne Wagenelemente kaum erhalten.² Deshalb bieten sich die Funde von Dejbjerg (Dänemark), Feddersen Wierde, Neupotz³ und den Kastellen Saalburg und Zugmantel (Deutschland) an – ihr Aussehen mit Bearbeitungs- und Abnutzungsspuren ist nahezu unverändert erhalten geblieben.⁴ Die Wagen waren überwiegend aus Holz; Metallteile hatten eine verstärkende oder dekorative Funktion. Letztere tauchen häufig in Gräbern, Metallhorten oder an Strassen auf.⁵ Die antiken Schriftquellen geben Aufschluss über verschiedene Wagentypen und deren Leistung. Handwerkergräber liefern Informationen zu den Stellmachern, während Spurrillen Rückschlüsse auf die Spurbreite der Räder zulassen. In der *Belgica* existieren zudem zahlreiche qualitätvolle Wagenszenen, die gemeinsam mit den Realien bei der Rekonstruktion des Wagens helfen (Abb. 1).

Berufsbezeichnungen und Wagentypen

Gerade beim Wagenbau waren ein hoher Grad der Spezialisierung und lange Erfahrung unerlässlich.⁶ Die Spezialisierung bezeugen die verschiedenen Bezeichnungen für die Stellmacher der unterschiedlichen Wagentypen. So sind *carpentarius*, *carrocarpentarius*, *cisiarius*, *essedarius*, *raedarius* oder auch *vehicularius* *fabricator* und *plaustrarius* bekannt. Zu den Militärhandwerkern gehören ausserdem wegen des herrschenden hohen Bedarfs zum Transport von Nachschub, Kriegsmaschinen oder Verletzten der *artifex carpentarius* sowie der *carrarius*. Zwar sind *cisiarius* und *essedarius* nicht zweifelsfrei als Wagenbauer belegt, doch gehen die Bezeichnungen auf die Wagentypen *cisium* und *essedum* zurück. Der *raedarius* dagegen ist eindeutig als Wagenbauer belegt. Da es sich bei der *raeda* ebenfalls um einen keltischen Wagentyp handelt, kann man in *cisiarius* und *essedarius* die Wagenbauer für eben jene beiden Wagentypen sehen. Der *plaustrarius* ist als Wagenbauer für das *plastrum* belegt; ausserdem beweisen die *pictores qua-*

drigularii, die Wagenlackierer, die grosse Sorgfalt bei der Anfertigung eines Wagens.⁷ Römische Wagenbezeichnungen sind *vehiculum* und *plastrum*. Keltischen Ursprungs sind vermutlich *benna*, *carpentum*, *carrus*, *cisium*, *covinnus*, *colisatum*, *essedum*, *petorritum/pilentum* und *raeda*.⁸

Herstellung

Der Wagen besteht aus Fahrwerk, Unter- und Oberwagen sowie der Zugvorrichtung (Abb. 2). Mit einer gewissen handwerklichen Kenntnis konnten kleine Ausbesserungen durchgeführt und Scheibenräder hergestellt werden.⁹ Komplizierte Reparaturen oder der Bau von Speichenräder erforderten aber einen Spezialisten: Ein 3 bis 4 m langes Holz oder mehrere Segmente wurden im Dampf erhitzt oder saftfrisch zum Kreis gebogen und zusammengefügt. Nachdem die Felge getrocknet war, wurden die Speichenzapfenlöcher gebohrt, die Felge dann leicht aufgebogen und über die Speichenzapfen gezogen. Diese Räder wurden mittels Klammer oder Eisenreif zusammengehalten. Beim Aufziehen der zirka 600° heissen Reifen war Präzisionsarbeit nötig, damit der nun gedehnte Eisenreif die Felge nach seinem Abkühlen fest umschließen konnte. Scheiben- und Speichenräder wurden zeitgleich genutzt, letztere durch den Einbau möglichst vieler Speichen stabilisiert. Römische Speichenräder haben meist acht bis zwölf Speichen und einen Durchmesser von 0,75–1,20 m. Die Spurweite eines Wagens ergibt sich durch den Abstand der Fahrspuren. Sie war von den landschaftlichen Gegebenheiten abhängig und betrug meist zwischen 1,10 und 1,20 m. Mittels Reibnagel waren Vorder- und Hinterwagen drehbar verbunden; die Vorderachse konnte geschwenkt werden.¹⁰ Die Achsen bestanden aus dem rechteckigen Achsblock, der in die rundstabigen Achsschenkel auslief. Diese wurden üblicherweise an der Unterseite, bei ungleicher Rotation auch an der Oberseite, abgeschliffen. Ausschlaggebend für die Nutzungsdauer war die Qualität des Holzes und die Gebrauchsintensität. Schmiermittel verhinderten den Achsbrand.¹¹ Bei längeren Fahrten wurden wohl Räder und eine Achse in Reserve mitgeführt und bei Rad- und Achsbruch gleich am Unfallort eingebaut. Voraussetzungen dafür waren der einfache Ausbau und eine Normung der Teillängen; letztere belegt ein Massstock, dessen Längeneinkerbungen ebenso wie der Fundkontext für die Verwendung beim Wagenbau sprechen. Die Vorschriften im Codex

Theodosianus von 438 n. Chr. geben die Leistung einzelner Wagentypen an; durch die Verstärkung mit Eisenbeschlägen waren sie sehr belastbar und konnten Tonnengewichte transportieren.¹²

senen Bäumen gewonnen. Sowohl die Rohlinge als auch getrocknete, schon genutzte Wagenelemente wurden zur Aufbereitung gewässert. Zur Achsherstellung trennte man Bohlen aus einem gespaltenen, geraden Stamm. Die Achs-

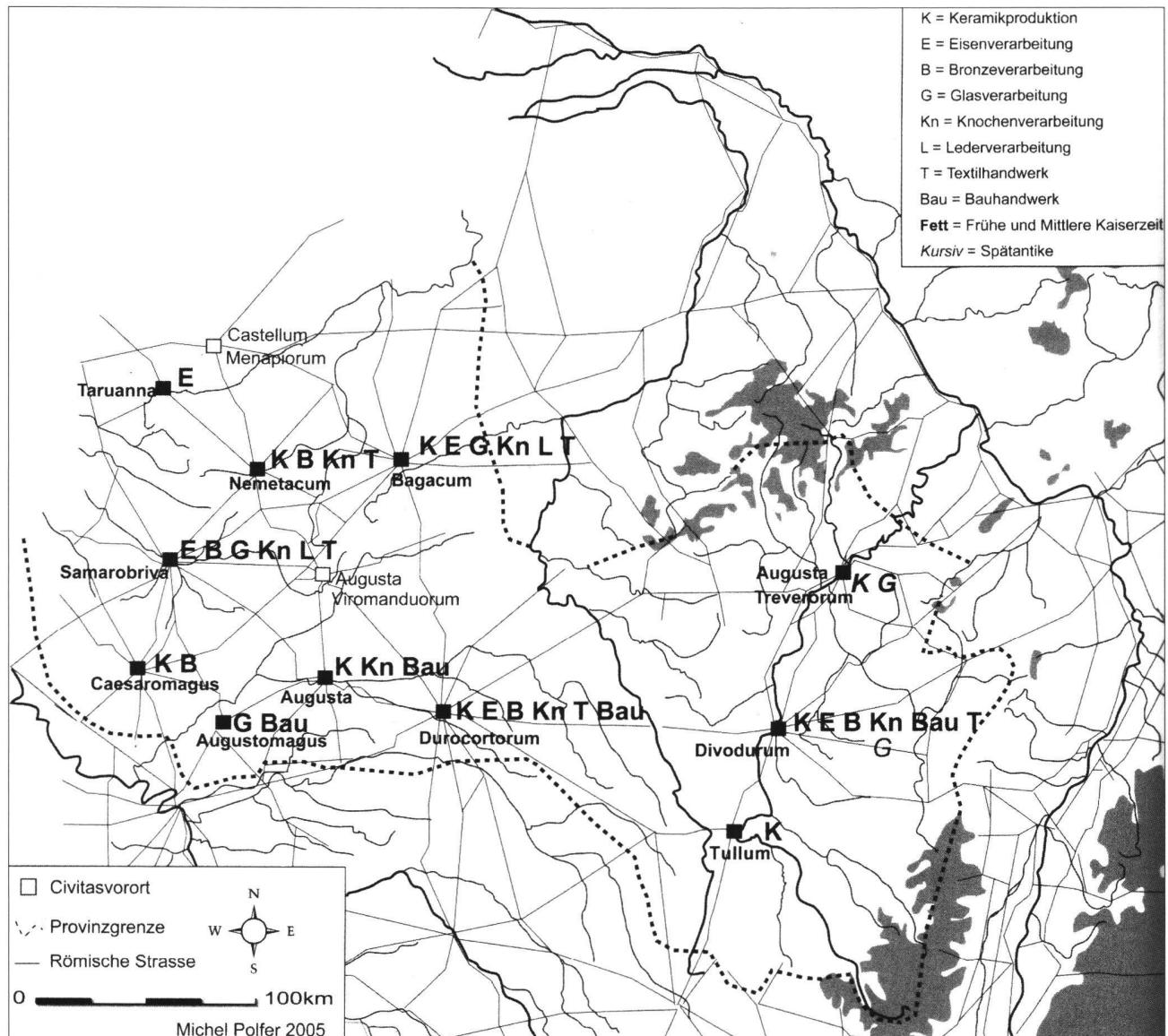


Abb. 1 Archäologisch belegte Handwerksaktivitäten in den Civitashauptorten der *Belgica*.

Die zum Wagenbau vorgesehenen Hölzer stammten aus den Wäldern der *Belgica*. So nennt Plinius (16, 83, 228) die besonders biegsame gallische Esche. Die gegabelten Elemente des Unterwagens wurden oft aus dergestalt gewach-

schenkel wurden wohl mit dem Ziehmesser oder durch Drechseln geformt. Durchlaufende Holzfasern sicherten eine grössere Elastizität. Bearbeitungsspuren zeugen von Beil, Axt, Ziehmesser, Dechsel sowie Bohrer.

Bronzefunde

Ebenfalls im Wagenbau beschäftigt waren die Bronzegießer. Dass die Gallier die Bronzeverarbeitung sehr gut beherrschten, zeigt schon Plinius (34, 48, 161), demzufolge sie die Verzinnung des Kupfers erfunden haben.¹³ Bronzeverarbeitung lässt sich aufgrund von Halbfabrikaten, Giesereigeräten, Gussresten und Fehlgüssen nachweisen.¹⁴ Bei

bracht, da sich die Fahrleinen schwerlich an den Pferdeköpfen befestigen lassen. Die Römer entwickelten die federnde Karosserieaufhängung und nutzten sie vor allem bei den Reisewagen (Abb. 4). Dabei wurde der Wagenkasten vom Fahrgestell getrennt und mit Gurten an Haken aufgehängt, die an senkrecht von den Achsenenden hochgezogenen Trägern angebracht waren. Dadurch konnten Bodenunebenheiten abgefedert werden. Das «Grabmal

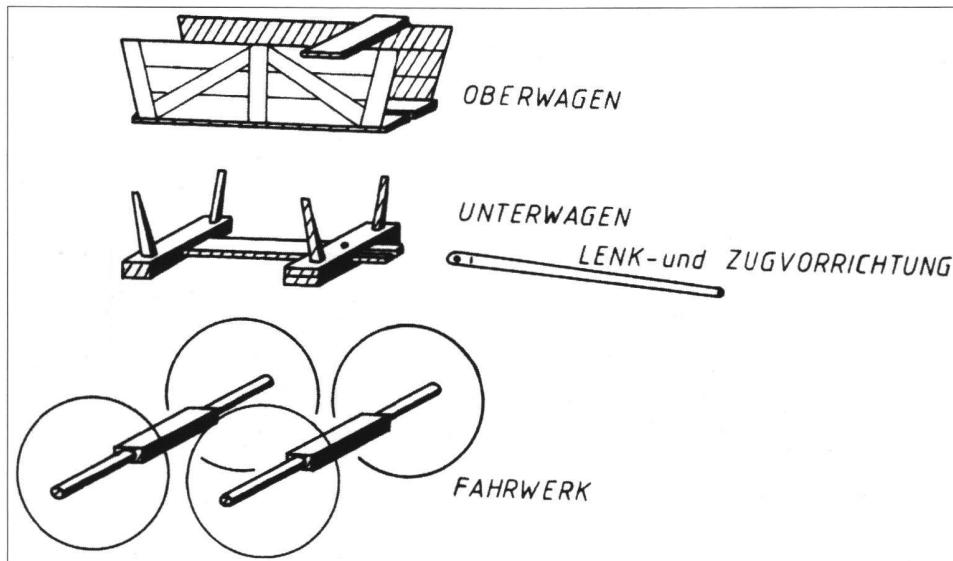


Abb. 2 Vierradwagen, Schema.

der Herstellung wurde sowohl der Guss in verlorener Form als auch der Zweischalenguss verwendet. Nach dem Erkalten wurden die Gusszapfen und -grate sowie etwaige Gussfehler entfernt und Details eingelegt. Häufig wurden die gewünschten Bronzelegierungen durch Einschmelzen von Altmetall gewonnen, was Zeitaufwand und Kosten verringerte. Je nach Objektgrösse wurde im Voll- oder Hohlgussverfahren gearbeitet. Die Temperaturen betrugen je nach Legierung um die 700–1000°. Bei der Gestaltung der Wagenteile waren Vorstellungen und finanzielle Möglichkeiten des Auftraggebers ausschlaggebend, weshalb rein funktionelle Bronzeelemente neben figürlichem Wagenschmuck existieren. Herausragende Wagenbeschläge wurden gelegentlich wiederverwendet.¹⁵ Bronzene Wagenelemente sind aus der *Belgica* häufig belegt: An einem kastenartigen Aufsatz aus Dalheim, seitlich offen und nach unten halbkreisförmig abgeschlossen, ist an der Schmalseite ein hohl gegossener Pferdekopf angebracht.¹⁶ Ein Neufund dieser Art stammt aus Lellig-Berbourg (Luxemburg). Aufgrund der Erhaltung ist unsicher, ob der Wagenaufsatz mit einem oder zwei Pferdeköpfen versehen war (Abb. 3). Die Objekte sassen sicherlich mit der offenen Seite zur Wagenmitte hin auf einem halbrunden Holz auf; sie waren wohl aus dekorativen Gründen am Wagen ange-

der Reisenden» in Arlon belegt die Gestaltung der Wagenkastenaufhängung: Über dem Rad ist ein Aufsatz mit seitlichen Haken wiedergegeben. In die Haken ist ein Strick eingehängt, der um die dem Betrachter zugewandte Tüllenseite herumläuft und dann beiderseits nach schräg unten geführt wird. Weiterhin existieren solche Aufsätze mit Götterdarstellungen oder Tierprotomen; sie sind für das gesamte Gebiet nachweisbar. Wagengriffe und Einstiegstuifen waren figürlich gestaltet und dienten neben Statuetten meist mythischen Zusammenhangs auch der Dekoration.¹⁷

Grabmonumente von Wagenbauern

Gerade bei Mediomatrikern und Treverern belegen zahlreiche Berufsdarstellungen auf Grabmälern das Selbstbewusstsein der Handwerker. Das Aufblühen römischer Orte sowie der damit verbundene Bedarf an gewerblichen Erzeugnissen hat das Handwerk wirtschaftlich und sozial sehr gefördert; jedoch besass die Handwerker gegenüber der Landwirtschaft nur ein geringes ökonomisches Gewicht.¹⁸ Allerdings ist von einer gewissen Sonderstellung der Wagenbauer auszugehen, da ihre Produkte in allen Lebensbereichen auftauchten. Wagnergrabmäler sind

aus der *Belgica* bislang nicht sicher überliefert; gleichwohl dürften solche existiert haben. So könnte ein Relief aus Senon (Frankreich) einst zu einem Wagnergrabmal gehört haben; im oberen Bereich ist ein Joch und darunter der Kopf eines Bärtigen zu sehen, der mit einer Arbeit beschäftigt zu sein scheint.¹⁹



Abb. 3 Wagon head fragment from Léglise-Berbourg.

ohne die Stellmacher. Allerdings war ein mit Metallteilen versehener Wagen stabiler und je nach Gestaltung repräsentativer. In Feddersen Wierde existierten im 2. Jahrhundert n. Chr. zwei Werkstätten für Speichen- und Scheibenräder in der Nähe einer Schmiede. In den *vici* des Rhein-Maas-Gebietes waren die Handwerkszweige neben-



Abb. 4 Augst Roman carriage, reconstruction.

Schlussfolgerung

«Das bekannteste und wirkungsvollste, dazu das am spezifischsten keltische Holzhandwerk ist [...] zweifellos die Stellmacherei». Die Produkte der gallischen Stellmacher haben samt den Bezeichnungen dafür im römischen Leben und in der lateinischen Sprache Eingang gefunden. Seit dem 1. Jahrhundert n. Chr. existierte eine Fülle an keltischen Bezeichnungen für die Wagen; sie geben Einblick in den hohen Grad der Spezialisierung.²⁰ Gerade in der Blüte der *Belgica* war die Anzahl der Wagentransporte, vor allem durch den Handel, extrem hoch. Offensichtlich hatten private Auftraggeber einen hohen Anteil an den Transporten, wie sie die Szenen der Igeler Säule zeigen. Zwar war vom späten 1.–3. Jahrhundert n. Chr. in der *Belgica* selbst kaum Militär stationiert, doch oblag dem Hinterland die Nachschubversorgung.²¹ Der *cursus publicus* war auf Fahrzeuge angewiesen; an den Wechselstationen nahmen Wagenbauer etwaige Reparaturen vor. Sicherlich waren viele Menschen im Wagenbau beschäftigt. Stellmacher konnten ohne Bronzeschmiede auskommen, diese jedoch nicht

einander tätig; eine Kooperation scheint plausibel. Generell war ein hohes Fachwissen der Wagenbauer nötig. Fehlerhafte Konstruktionen zogen Probleme, Verzögerungen und fatale Unfälle nach sich. Den hohen Entwicklungsgrad zeigt die Wagenkastenaufhängung und die anzunehmende Normierung der Wagenteilgrößen. Ein gutes Verkehrsnetz ermöglichte ein schnelles Vorankommen.²² Durch den hohen Aufwand, die komplizierte Herstellung und die Masse an gerade zur Blütezeit der *Belgica* eingesetzten Wagen ist von einem – gemessen an den sonst in der Antike

für Handwerker geltenden Massstäben – hohen Ansehen der Wagenbauer in Wirtschaft und Gesellschaft auszugehen. Ständig mussten neue Wagen produziert oder defekte Wagen repariert werden, so dass stets Bedarf an Handwerkern dieses Berufsstandes herrschte. Zudem hatte gerade

der Handwerksberuf der Wagenbauer, und mit ihnen ihr Produkt, der Wagen, als universales Landtransportmittel höchsten Einfluss auf das tägliche Leben, da die verschiedenen Wagentypen sowohl im zivilen und religiösen, als auch im militärischen Bereich eingesetzt wurden.

ANMERKUNGEN

- ¹ Hajo Hayen, *Handwerklich-technische Lösungen im vor- und frühgeschichtlichen Wagenbau*, in: Herbert Jankuhn (Hrsg.), *Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, Teil II* (= Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen 123), Göttingen 1983, S. 415–471, hier: S. 419.
- ² Zur *Belgica* vgl. Edith Mary Wightman, *Gallia Belgica*, London 1985. Ein Rad aus Ath, Belgien, wird in einer für 2008 vorgesehenen Ausstellung erstmals zugänglich gemacht. Mein herzlicher Dank für entsprechende Hinweise und ihre Hilfe gilt Hansjörg Brem und Urs Leuzinger, Kantonsarchäologie Thurgau.
- ³ Zsolt Visy, *Wagen und Wagenteile*, in: Ernst Künzl, *Die Alamannenbeute aus dem Rhein bei Neupotz* (= Monographien Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz 34,1), Mainz 1993, S. 257–327, hier: S. 259.
- ⁴ Bettina Hedinger / Urs Leuzinger (Hrsg.), *Tabula Rasa. Holzgegenstände aus den römischen Siedlungen Vitudurum und Tasgetium*, Frauenfeld/Stuttgart/Wien 2002, S. 40–42.
- ⁵ Jeweils mit relevanter Literatur: Hajo Hayen (vgl. Anm. 1), S. 415–416. – Marcel E. Marien, *Quatre tombes romaines du 3^e siècle*, Bruxelles 1994. – Christof Flügel / Thomas Schmidts, *Hort eines römischen Bronzegießers aus Pötmes*, in: Archäologisches Korrespondenzblatt 35, 2005, Bd. 2, S. 233–250. – Alexander Demandt / Josef Engemann (Hrsg.), *Konstantin der Große* (= Ausstellungskatalog mit CD-ROM), Trier 2007, Rohkupferbarren, Katalognummer 1.3.31.
- ⁶ Johann Haser / Christian Maise, *Zum Nachbau eines römischen Reisewagens*, in: Jahresberichte aus Augst und Kaiserburg 24, 2003, S. 193–224 mit relevanter Literatur. – Christian Maise, *Ein römisches Rad bauen – gewusst wie!*, in: Augusta Raurica 1, 2004, S. 9–12.
- ⁷ Vgl. die Berufszusammenstellung von Harald von Petrikovits, *Die Spezialisierung des römischen Handwerks*, in: Herbert Jankuhn (Hrsg.), *Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, Teil I* (= Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen 122), Göttingen 1981, S. 63–132, hier: Liste 1 mit Belegen, S. 83–119; zudem Liste 1, S. 108; Liste 5, S. 128.
- ⁸ Michel Polfer, *Der Transport über den Landweg – ein Hemmschuh für die Wirtschaft der römischen Kaiserzeit?*, in: Heliolum 31, 1991, Bd. 2, S. 273–295, hier: S. 276–278. – Dieter Timpe, *Das keltische Handwerk im Lichte der antiken Literatur*, in: Herbert Jankuhn (vgl. Anm. 7), S. 36–62, hier: S. 52–54.
- ⁹ Hajo Hayen, *Einzeluntersuchungen zu Feddersen Wierde. Wagen, Textil- und Lederfunde* (= Feddersen Wierde 3), Wiesbaden 1981, S. 48.
- ¹⁰ Christian Maise (vgl. Anm. 6), S. 11. – Johann Haser / Christian Maise (vgl. Anm. 6), S. 197. – Hajo Hayen (vgl. Anm. 1), S. 430, S. 448, S. 457. – Zum Raddurchmesser vgl. Zsolt Visy (vgl. Anm. 3), S. 261. Bei Verlängerung der Achse besteht erhöhte Bruchgefahr.
- ¹¹ Hajo Hayen (vgl. Anm. 1), S. 446–447. – Zsolt Visy (vgl. Anm. 3), S. 267. – Radfunde: Saalburgjahrbuch 3, 1912, S. 68–70.
- ¹² – Louis Jacobi, *Das Römerkastell Saalburg bei Homburg vor der Höhe*, Homburg 1897, S. 161, S. 447 mit Taf. 80. – Cato (De rustica 97), vgl. Paul Thielsscher, *Des Marcus Cato Belehrung über die Landwirtschaft*, Berlin 1963. – Laut Kenneth D. White, *Greek and Roman technology*, London 1986², S. 137 verwendete man im Kastell Vindolanda *axungia*, eine Schweinefett-Schmierung.
- ¹³ Hajo Hayen (vgl. Anm. 1), S. 445, S. 467. – *Codices Gregorianus Hermogenianus Theodosianus*, hrsg. von Gustav Haenel, Bonn 1842 (8,5,8; 8,5,17; 8,5,30). – Georges Raepsaet, *Attelages et techniques de transport dans le monde gréco-romain*, Bruxelles 2002, S. 277.
- ¹⁴ Plinius, *Naturkunde*, Buch 16 und 34, lateinisch-deutsch, hrsg. von Roderich König, München 1989 und 1991. – Hajo Hayen (vgl. Anm. 1), S. 466–468.
- ¹⁵ Vgl. Markus Gschwind, *Bronzegießer am rätischen Limes*, in: Germania 75, 1997, Bd. 2, S. 607–638.
- ¹⁶ Christof Flügel / Thomas Schmidts (vgl. Anm. 5) S. 233. – Donald E. Strong / David Brown, *Roman Crafts*, London 1976, S. 25–27. – Hajo Hayen (vgl. Anm. 1), S. 468.
- ¹⁷ Heinz Menzel, *Die römischen Bronzen in Deutschland*, Bd. 2: Trier, Trier/Mainz 1966, Nr. 269. – Germaine Faider-Feytmans, *Les bronzes romains de Belgique*, Mainz 1979, Nr. 294.
- ¹⁸ Eugénie Wilhelm, *Bronzes figurés de l'époque romaine*, Luxembourg 1975, Nr. 75, pl. 50. – Vgl. Heinz Menzel (vgl. Anm. 16), Nr. 263 und 265. – Eugen von Mercklin, *Wagenschmuck aus der römischen Kaiserzeit*, in: Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts 48, 1933, S. 84–175, hier: S. 168 mit Abb. 99. – Germaine Faider-Feytmans (vgl. Anm. 16), Nr. 50, 290 und 292. – Christoph Wilhelm Röring, *Untersuchungen zu römischen Reisewagen*, Koblenz 1983, S. 13, S. 31 und Katalog.
- ¹⁹ Vgl. Martin Langner, *Handwerk und Handel auf gallo-römischen Grabmälern*, in: Jahrbuch des Deutschen Archäologischen Instituts 116, 2001, S. 299–356.
- ²⁰ Emile Espérandieu, *Recueil général des bas-reliefs, statues et bustes de la Gaule Romaine*, Bd. 9, Paris 1925, Nr. 7249. – Der Aufbewahrungsort ist unbekannt: Georges Raepsaet, *Attelages antiques dans le Nord de la Gaule*, in: Trierer Zeitschrift 45, 1982, S. 215–273, hier: S. 228, Nr. 28. – Wagnergräbmäler: Gerhard Zimmer, *Römische Berufsdarstellungen* (= Archäologische Forschungen 12), Berlin 1982, S. 141–142, Nr. 59.
- ²¹ Dieter Timpe (vgl. Anm. 8), S. 51–54 mit entsprechenden Belegen.
- ²² Heinz Heinrich, *Trier und das Trevererland in römischer Zeit*, Trier 1985, S. 97, 142–153.
- ²³ Hajo Hayen (vgl. Anm. 9), S. 59. – Martin Luij, *Handwerk in den vici des Rhein-Maas-Gebietes*, in: Karl Strobel (Hrsg.), *Die Ökonomie des Imperium Romanum. Strukturen, Modelle und Wertungen im Spannungsfeld von Modernismus und Neoprinzipalismus* (= Pharaos. Studien zur griechisch-römischen Antike 17), St. Katharinen 2002, S. 169–186, hier: S. 179. – Kenneth D. White (vgl. Anm. 11), S. 141.

ABBILDUNGSNACHWEIS

Abb. 1: Repro aus: MICHEL POLFER, *L'artisanat dans l'économie de la Gaule belgique romaine à partir de la documentation archéologique* (= Monographies Instrument 28), Montagnac 2005 (Habilitationsschrift), S. 179, Karte 1.

Abb. 2: Repro aus: HAJO HAYEN (vgl. Anm. 1), S. 422, Abb. 1.

Abb. 3: Photo/Privatbesitz John Schmit.

Abb. 4: Photo Ursi Schild, Augusta Raurica.

ZUSAMMENFASSUNG

Gerade in der römerzeitlichen *Belgica* war der Wagenbau von grosser Bedeutung. Vor allem Bronzeobjekte unterschiedlicher Form und Funktion, aber auch Holzfunde erlauben einen Einblick in die Konstruktionsweise der Wagen. Qualitätvolle Reliefdarstellungen mit Wagenfahrt sowie die antiken Schriftquellen beleuchten sowohl Vielfalt und Leistung der Fahrzeuge als auch das Können ihrer Hersteller. Nicht nur die verschiedenen keltischen Gefährte, sondern auch die Bezeichnungen dafür fanden Eingang in das römische Leben. Aufgrund der komplizierten Herstellung gerade der Speichenräder und der Masse der benötigten, unterschiedlichen Wagentypen waren die Wagenbauer hochspezialisierte Handwerker. Für sie ist von einem – gemessen an den sonst in der Antike für Handwerker geltenden Massstäben – verhältnismässig hohen Ansehen in Wirtschaft und Gesellschaft auszugehen, da ihr Produkt, der Wagen, als universales Landtransportmittel grossen Einfluss auf alle Lebensbereiche hatte.

RIASSUNTO

La costruzione di carri era di notevole importanza soprattutto nella *Belgica* del periodo romano. Il ritrovamento di oggetti di bronzo con forme e funzioni differenti e di reperti di legno permette di avere una visione sulle tecniche di costruzione dei carri. Illustrazioni, in rilievo e di elevata qualità, di carri in movimento come pure fonti scritte antiche illustrano la varietà delle prestazioni dei carri come pure l'abilità dei loro costruttori. La vita romana ha assorbito non solo i diversi tipi di carri di origine celtica ma anche le loro denominazioni. Data la complessità della produzione, soprattutto per quanto riguarda quella delle ruote a raggi, e la quantità di diversi tipi di carro richiesti, i costruttori dei carri erano artigiani con un elevato grado di specializzazione. Nel caso specifico, si può pertanto presumere, che, nel rispetto del metro di valutazione abitualmente utilizzato nei loro confronti durante l'Antichità, gli artigiani godessero di molta considerazione nell'economia e nella società, a causa del fatto che nella sua funzione di mezzo di trasporto rurale il carro esercitava un forte impatto su tutti i settori della vita.

RÉSUMÉ

La construction de véhicules occupait une place très importante précisément dans la *Belgique* d'époque romaine. Ce sont surtout les objets en bronze de différentes formes et fonctions, mais également les pièces en bois, qui offrent un aperçu du mode de construction des véhicules. Des scènes en relief représentant des courses de chars, ainsi que les sources écrites antiques, illustrent aussi bien la diversité et les performances des véhicules que le savoir-faire de leurs fabricants. Le mode de vie romain adopta non seulement les différents véhicules celtiques, mais également leur dénomination. En raison de la fabrication compliquée des roues à rayons et de la quantité de véhicules nécessaires, les constructeurs de véhicules étaient des artisans hautement qualifiés. Par rapport à la position sociale et économique qu'occupaient en général les artisans durant l'Antiquité, on peut supposer que les constructeurs de véhicules bénéficiaient d'une considération relativement élevée, car leur produit exerçait une influence considérable sur tous les domaines de la vie en tant que moyen de transport sur terre universel.

SUMMARY

In Roman *Belgica*, the cartwright's craft was of great significance. Especially bronze objects of different shapes and functions but also wooden findings provide an insight into the construction of wheeled carriages. Representations of carriages in high-quality reliefs as well as the writings of antiquity provide information on the variety and performance of the vehicles as well as the skill of their makers. Not only various Celtic vehicles but also the names for them have gone down in Roman history. The cartwright was an exceptionally skilled craftsman because of the complexity, especially of the spoked wheels, and the varying dimensions of the many different types of carriages. Measured by the usual standards applied to ancient craftsmen, cartwrights must have enjoyed privileged economic and social status since their product, the carriage, was a vehicle essential to land transport and therefore exerted considerable influence on all areas of life.