

Buchbesprechungen

Wolfgang Putschke: Sachtypologie der Landfahrzeuge — Ein Beitrag zu ihrer Entstehung, Entwicklung und Verbreitung (Berlin 1971) (= Schriften zur Volksforschung, 4).

VIII und 163 Seiten, 75 Abbildungen und 19 Karten. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin. Kartonierte DM 48,—.

Die vorliegende Untersuchung besteht aus 100 Seiten Text, 63 Seiten Anmerkungen, Literatur- und Abbildungsnachweisen, 75 Abb. und 19 sehr wichtigen Übersichtskarten. Gemäß Nota 1 (Pag. 101) handelt es sich bei ihr um das erste Kapitel einer 800 Seiten starken Dissertation mit dem Titel „Worttopologische Untersuchungen im Sach- und Nennstruktur der Landfahrzeuge“ (cf. Pag. V). Dieses erste Kapitel bildet darin „die außersprachliche Designatgrundlage“. Das zweite Kapitel mit einem „worttopologischen Darstellungsmodell“ wird in der Reihe „Germanische Linguistik“ als Heft 5 erscheinen. Das gesamte Opus ist dann noch einmal für die Serie „Studia Linguistica Germanica“ als deren 5. Band geplant. Vorläufig fehlt es noch an einem Druckkostenzuschuß.

Vorauszuschicken wäre, daß wir es hier mit einer ebenso wichtigen wie überarbeitungsbedürftigen Untersuchung zu tun haben.

Der Textteil des vorliegenden Kapitels weist eine strenge und übersichtliche Gliederung auf, ist jedoch in einem derart ausgeprägten Fachdeutsch abgefaßt, daß das Einlesen dem mehr Außenstehenden nicht leicht fällt. Die Prägnanz der Aussagen entschädigt allerdings für die oft mühsame Entschlüsselung. Der Autor, der eine globale Untersuchung anstrebt, bemüht sich um ein Forschungsgebiet, das Mittel- und Südasien, Europa sowie Nordafrika von Marokko bis China umfaßt. Da die Doktorarbeit 1966 in Marburg abgeschlossen wurde (Pag. V), ist die spätere Literatur nur noch in Titelnachträgen berücksichtigt: auf Seite 158 sind im Literaturnachtrag drei Werke aus den Jahren 1966–1969 aufgeführt, darunter „Der mesopotamische Streitwagen und seine Entwicklung im ostmediterranen Bereich“ vom Rezensenten, erschienen 1966. Im Text verarbeitet sind noch so wichtige Bücher wie Magdalene von Dewalls „Pferd und Wagen im Frühen China“ (1964) und sogar W. Treue: „Achse, Rad und Wagen“ (1965) sowie schließlich W. Watson: „Early Civilisation in China“ (1966), — schon dies eine beachtliche Leistung, wenn man bedenkt, wie viele Jahre die Erstellung eines derart umfangreichen Opus benötigt, und weiß, was die Einarbeitung einer neuen Abhandlung in ein solches Konvolut bedeutet.

Der sehr dichte Text stellt hohe Anforderungen an das Mitdenken des Lesers. Die gewaltigen Raum- und Zeit-

ausdehnungen sind aber naturgemäß auch eine rechte Gefahr für den Verfasser. Der Rezensent kennt nun nur einen Ausschnitt aus dem weiten Arbeitsgebiet des Autors, diesen aber verständlicherweise etwas genauer. Anderen Besprechern wird es ähnlich ergehen. Da hier nur der Teil eines Werkes rezensiert wird, das in seiner Gesamtheit erst noch in Druck gehen soll, so eröffnet sich für die Besprecher die nicht häufige Möglichkeit, mit Hinweisen auf Korrekturen und Ergänzungen zur tatsächlichen Verbesserung einer wichtigen Forschungsarbeit beizutragen. Ich nehme eine solche Gelegenheit gerne wahr.

„Als primärer Entwicklungsraum und somit als konstitutiver Entstehungsraum für das Landfahrzeug ist das mesopotamische Gebiet anzusehen, da sich hier offensichtlich die konstruktive Umformung der Töpferscheibe zum technisch genutzten Scheibenrad vollzogen hat. Die sachtypologische Verbindung dieser Rad-Achsen-Konstruktion mit der lokalen Form des parallel-kufigen Flachsclittens führte zu dem vierrädrigen Wagen ohne Langbaumverbindung. Die Entwicklungsschübe in den sekundären und tertiären Entwicklungsraum sind als Weitergabe der Rad-Achsen-Konstruktion zu deuten, die dort mit der regionalen Vorform des eigenständigen Transportgerätes zu einem neuen Typ des Landfahrzeuges entwickelt wurde...“ (Pag. 98 s.).

Aus dieser Bilanz bezieht der Rezensent die Berechtigung, seinem speziellen Arbeitsgebiet, der Vorderasiatischen Altertumskunde, eine gewisse Schlüsselstellung im Untersuchungsgang von Putschkes Studie zuzubilligen. Der Autor hätte sich also hier, soweit das in seiner Kraft und in seinen Möglichkeiten stand, besonders genau informieren müssen. Daß das nicht geschehen ist, lehrt ein Blick in das Literaturverzeichnis. Hier ist kein maßgebliches Werk neueren Datums über die vorderasiatische Vor- und Frühgeschichte genannt. Das führt dazu, daß die Epochenfolge Pag. 40 schon vor zwanzig Jahren veraltet war; folgendermaßen müßte sie heute etwa lauten:

„Mersin“ unbemalt	ca. 6400–6000
„Mersin“ bemalt	ca. 6000–5600
„Prä-Halaf“	ca. 5600–5300
„West-Halaf“	ca. 5300–4800
„Früh-‘Ubaid“	ca. 4800–4400
„Mittel-‘Ubaid“	ca. 4400–4200
„Spät-‘Ubaid“	ca. 4200–4100
„Warka-Gaura“	ca. 4100–3700
„Frühsumerisch“	ca. 3700–3300

Dies mag als Beispiel genügen.

Vieles für ihn weiter wichtige kann der Autor in dem Buch des Rezensenten über „Die Bauern- und Stadtkulturen im vordynastischen Vorderasien“ (Berlin 1964) finden; die vier ersten Lieferungen erschienen als Vorabdruck im „Berliner Jahrbuch für Vor- und Frühgeschichte“, Vol. 1–4 (1961–1964), jeweils Pag. 1 ss. Im Sachregister sind die Erwähnungen von Wagenszene, Töpferscheibe, Schlitten, Pflug etc. aufgeschlüsselt. In Fig. 103:2 (Pag. 232) ist auch das wichtige Relief eines frühsumerischen Schlittenwagens abgebildet, der von einem Rind im Stirnstrang gezogen wird und manche Erörterung bei Putschke, der es nicht kennt, überflüssig

macht. Vieles andere steht dann in dem bereits erwähnten Streitwagenbuch des Rezensenten. Seine Benutzung hätte für Putschke eine partielle Umarbeitung seines jetzt gebotenen Textes bedeutet; er hat darauf verzichtet und dürfte dies in dem angekündigten Gesamtbanddruck seiner Dissertation nachholen wollen.

Es ist eben unbedingt auch in einer Doktorarbeit nötig, daß sich der Autor trotz weitgespannter Thematik mit dem Primärschrifttum einigermaßen vertraut macht. Dabei sind mit „Primärschriften“ gar nicht einmal die Grabungsberichte, sondern nur die einschlägigen Synopsen gemeint. Hančar, Childe und Mode sind zwar gewissenhafte Referenten, aber Zitate nur nach ihren Büchern sind Zeitvergeudung für den Leser, der bei dieser Methode gezwungen ist, erst in jenen Werken nachzuschlagen, um das Basiszitat zu finden. Hier hat es sich der Autor zu leicht gemacht.

Ein Problem, das dem Verfasser viel Kopfzerbrechen bereitet, ist die Entstehung des vier- und zweirädrigen Wagens im frühen Mesopotamien. Tatsächlich ist der zweirädrige Jochdeichselwagen gleichzeitig mit den ältesten vierrädrigen Fahrzeugen dieses Typs (Putschke Pag. 49 supra, Num. 3 ss.), wie ein vom Autor übersehenes Gefäßrelief beweist (Nagel: Streitwagen, Fig. 3). An seiner Herleitung aus der Jochschleife braucht man gewiß nicht zu zweifeln (Putschke Pag. 52 s.), und die Jochdeichsel (= „Stangendeichsel“ bei Putschke) des Vierradgefährts ist sicherlich vom Zweirad übernommen.

Der Ausdruck „Wagen mit Stangendeichsel“ im Gegensatz zum „Wagen mit Gabeldeichsel“ ist in mehrfacher Hinsicht recht unglücklich und sollte unbedingt abgeändert werden. Zwar ist es nicht leicht, den Jochschleifenwagen vom Typ B I mit triangulärer Deichselkonstruktion und den Wagen mit Einzeldeichsel vom Typ B II 2 auf Putschkes Typentafel (Pag. 68) terminologisch unter einen Hut zu bringen, aber etwa „Wagen mit Mitteldeichsel“ könnte hier in Erwägung gezogen werden. „Stangendeichsel“ ist schon deswegen unbrauchbar, weil ja auch die „Gabeldeichsel“ aus Stangen besteht. Zum anderen hat der Besprecher in seinem Streitwagenbuch (Pag. 6) dargelegt, daß die „Mittel-“ resp. „Einzeldeichsel“ nicht immer aus einem Balken gefertigt wurde, sondern auch komplizierte Kompositlösungen aus längsverbundenen Schichten kennt. In den älteren Epochen kommt man aber mit der Bezeichnung „Jochdeichsel“ gleichfalls aus.

Einer Revision bedarf auch die Entstehung des „Streitwagens mit Speichenrädern“, wie sie von Putschke dargestellt wird. Es ist bekannt, daß der pferdegezogene vorderasiatische Streitwagen mit zwei Speichenrädern und Trensenlenkung lange Zeit als eine Einfuhr der frühen Arier aus Osteuropa angesehen wurde, etwa um 1750–1650 v. Chr. (cf. Putschke, Pag. 89, Nota 511). Erst dem Rezensenten gelang in seinem Streitwagenbuch der Nachweis von wesentlich älteren Streitwagendarstellungen dieses Typs, die mit den frühen Ariern nichts mehr zu tun haben können (cf. hierzu auch A. von Müller – W. Nagel: Frühe Bauern- und Schriftkulturen [Berlin 1969] [= A. v. Müller – W. Nagel [Ed.]: Stufen der

Kultur zwischen Morgen- und Abendland – Wegweiser durch die Sammlungen im Museum für Vor- und Frühgeschichte Berlin, 2] Pag. 43, Fig. 11). Bei Putschke (Pag. 53 ss.) findet man nun ein kritisches Referat der ältesten Wagenfunde im osteuropäischen Steppenraum, dem vermutlichen Herkunftsgebiet der Arier. Daraus geht hervor, daß in der fraglichen Zeit bis 1650 v. Chr. (cf. Nagel, Streitwagen, Pag. 28–33) hier folgende Funde zur Verfügung stehen:

- a) Reste von je einem Karren mit zwei Scheibenrädern (und Einzeldeichsel) aus Storožhevaža Mogila und Akkerman an der Molochna, um 2200 v. Chr.;
- b) Je ein (einachsiges) Tonwagenmodell mit Verdeck (und Einzeldeichsel), Räder stets verloren, aus dem Ul-Kurgan (Maikop) und Tri Brata, um 1800;
- c) Reste von drei Wagenkästen mit je zwei Scheibenrädern und Jochdeichsel für Rinder aus Tri Brata, um 1800.

Hinzu käme

- d) Ein tönernes Wagenmodell mit vier Scheibenrädern und Kastenaufbau aus Budakalász bei Budapest, um 2000 v. Chr., als ältester Wagenbeleg Mitteleuropas.

Allen diesen Funden fehlt also wahrscheinlich das Speichenrad als unabdingbares Indiz des schnellen Streitwagens. Zur Datierung vergleiche man M. Gimbutas: The Prehistory of Eastern Europe – I (1956), Pag. 68, 78 s., 91 s. und eadem: Bronze Age Cultures in Central and Eastern Europe (1965), Pag. 207.

Putschke will bei all diesen Typen Scheibenräder und Jochdeichsel aus Vorderasien, den Kastenaufbau jedoch aus der Indus-Kultur herleiten (Pag. 56) und sieht in ihm, indem er ihn in Osteuropa auch für das III. Jahrtausend voraussetzt, das Vorbild für den Korbaufsatz des anatolisch-mesopotamisch-syrischen Streitwagens des 17. Jahrhunderts. Tatsächlich aber gibt es nun bereits aus dem Zentralanatolien des endenden III. Jahrtausends einen zweirädrigen Kastenwagen mit Speichen, dessen Darstellung Putschke entgangen ist (Nagel: Streitwagen, Fig. 17). Vorläufer dieses ältesten Speichenfuhrwerks dürfte ein Scheibenradgefährt gewesen sein, das seinen Kastenaufbau von gleichzeitigen Vierradfahrzeugen bezog, die uns in Kupfermodellen mit Ochsen gespannt erhalten blieben (Nagel: Streitwagen, Fig. 77). Das hypothetische Scheibenweirad mit Kastenaufbau und einteiliger Balkendeichsel ist dann aber auch als Vorbild des osteuropäischen Gefährts zu betrachten. Die beiden anatolischen Fahrzeugtypen wiederum sind offenbar als Anregungen aus dem Südmesopotamien der Zeit um 3000 v. Chr. aufzufassen (cf. Nagel: Streitwagen, Pag. 12–15).

Das auf ein anatolisches Vorbild zurückgehende Zweirad Osteuropas muß letztlich als Verdeckwagen unter der urarischen Bezeichnung *rátba* im 18. Jahrhundert wieder nach Zentralasien zurückgekehrt sein, wobei es nur zweifelhaft bleibt, ob als Ochsen- oder auch als Pferdekarren. Die bei Putschke (Pag. 54) vorausgesetzte Rinderbespannung beruht einmal auf der ibidem Pag. 42 s. angeführten Equidenlosigkeit der Altgrubenkultur im III. Jahrtausend; diese wurde jedoch schon 1954 durch

die Mikhailovka-Funde, ca. 2200, widerlegt (cf. M. Gimbutas: *Prehistory of Eastern Europe*, Pag. 72). Zum anderen basiert sie auf dem Urteil Hančars über das Tri Brata-Joch. Dagegen läßt M. Gimbutas (op. cit., Pag. 79) die Frage der Zugtiere vor nordpontischen Wagen mit Hinweis auf *rátha*- und auf die häufigen Pferdeknöchelfunde in der Steppenkultur um 1800 v. Chr. offen. Auf jeden Fall sollte sich in Zukunft eine Bemerkung wie die von A. Kammenhuber erübrigen, die noch 1968 in ihrem Werk „Die Arier im Vorderen Orient“ (Pag. 238) in Hinblick auf eine entsprechende Erwägung des Rezensenten schrieb: „Mit einem Ochsenkarren hat *rátha*-, das im Indo-Iranischen die Bedeutung „Streitwagen“ erhielt und im Indogermanischen eine Bezeichnung für „Rad“ war, entgegen Nagel, Streitwagen Pag. 20 nie etwas zu tun gehabt.“

Was schließlich den zweirädrigen Verdeckwagen der Protoindischen Gesittung anbetrifft, der als Vorbild des osteuropäischen nunmehr entfällt, so dürfte auch er letzten Endes von den mesopotamischen Fahrzeugen abstammen, im Einklang mit der allgemeinen Abhängigkeit dieser Kultur vom Zweistromland, die Putschke nicht hoch genug veranschlagt (zustimmend jedoch Pag. 61). Ein Kastenaufbau mit Verdeck war ja dem sumerischen Schlittenwagen gegen Mitte des IV. Jahrtausends noch gut bekannt, und nur wenig später mag die Indus-Kultur vom Euphrat her begründet worden sein. Hier erhielt dann das Zweirad den Kastenaufbau vom Vierrad, ein Vorgang, der sich später in Kleinasien – ebenfalls von Mesopotamien her ausgelöst – wiederholte und von dort nach Osteuropa ausstrahlte. Mit dieser Konstruktion erspart man sich den mühseligen Weg des indischen Verdeckwagens über Mittelasien nach Südrußland, wie ihn Putschke (Pag. 55 s.) zeichnet.

Die Interpretation des Darius-Wagens auf dem Neapeler Alexandermosaik als Gabeldeichseltyp (nach Nuoffer: *Rennwagen im Altertum*, Pag. 71) ist sicher verfehlt. Sie wurde wohl in Hinblick auf das Oxus-Schatz-Modell vorgenommen, ist aber mit Rücksicht auf die achämenidischen Wagendarstellungen in Persepolis, die offenbar dem mesopotamischen Vorbild folgen, zu revidieren. Das Mosaik selbst läßt allerdings keine endgültige Entscheidung zu (cf. Putschke Pag. 63).

Der Frühansatz des Hausrens durch Hančar wurde von K. Jettmar in seiner Besprechung von „Das Pferd in prähistorischer und früher historischer Zeit“ in „*Asiatic Journal*“ 3, 1957, 157 ss. widerlegt (cf. Putschke Pag. 31).

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß Putschkes Arbeit ein brauchbares Nachschlagewerk darstellt und daß auch daß Bestreben einer möglichst umfassenden Synopsis Anerkennung finden muß.

Wolfram Nagel, Berlin – Köln.

Jacques-Claude Courtois (Ed.): *Ugaritica VI* — Publié à l'occasion de la XXXème campagne de fouilles à Ras Shamra (1968) sous la direction de Claude F. A. Schaeffer — Préface par André Parrot (Paris 1969) (= Mission de Ras Shamra, XVII = Bibliothèque Archéologique et Historique, LXXXI).

Institut Français d'Archéologie de Beyrouth.

Vorliegender Band steht von seiner Gestaltung und seinem Anliegen her außerhalb der gewohnten Tradition der regulären 'Ugaritica'-Serie; handelt es sich hier doch um die Sammlung einer Reihe verschiedenartigster Aufsätze, die, nur zum Teil auf Ras Šamra-Ugarit bezogen, zwei Anlässen Rechnung tragen wollen: der 30. Kampagne in Ras Šamra und der damit verbundenen 30jährigen Grabungstätigkeit des dortigen Grabungsleiters, C. F. A. Schaeffer.

A. Parrot nennt in seinem Vorwort die Überlegungen, die zu dem Entschluß führten, *Ugaritica VI* den Charakter einer Festschrift zu verleihen. Er beschreibt den erfreulichen Widerhall, den die Bitte um Beiträge zum genannten Anlaß zur Folge hatte, und der jetzt im vorliegenden Band breit dokumentiert wird.

Dennoch bleibt dem Rezensenten ein gewisses Unbehagen; nachdem so lange Zeit auf das Erscheinen von *Ugaritica V* mit den so überaus wichtigen Textpublikationen gewartet werden mußte, dürfte der Ankündigung weiterer Texte für *Ugaritica VI* (préface *Ugaritica V* s. v.) ein besonderes Interesse entgegengebracht worden sein. Diese Erwartungen werden im nun erschienenen Bande naturgemäß nicht erfüllt. Lediglich der in *Ugaritica V*, préface, angekündigte Beitrag O. Massons scheint unter dem Titel „*Documents Chypro-Minoens de Ras Shamra*“, Pag. 379 ss., abgedruckt worden zu sein.

Wer also diesen Band unter der Annahme, hier seien die in *Ugaritica V*, préface, genannten Vorankündigungen verwirklicht, erwerben will, sei nachdrücklich gewarnt.

Das Spektrum der alphabetisch nach Verfasseramen angeordneten Beiträge umgreift die Disziplinen Archäologie, Philologie, Alte Geschichte und Religionswissenschaft auf den Gebieten des Alten Orients, Ägyptens und des ostmediterranen Raumes von der 'Ubaidzeit bis in die Römische Periode.

Da wir an dieser Stelle nicht auf jeden Beitrag näher eingehen können, sei hauptsächlich skizziert, was in welchen Sachgebieten abgehandelt wurde, um so einen orientierenden Überblick zu geben, der dem möglichen Interessenten von Nutzen sein kann.

A. Archäologie.

I. Neuere Ergebnisse aus Ras Šamra.

H. de Contenson: „*Les couches du niveau III au sud de l'acropole de Ras Shamra*“ (Pag. 45 ss.) berichtet über frühbronzezeitliche und 'ubaidzeitliche Funde südlich der 'acropole' aus den Kampagnen 1961–63. Danach entsprechen niveau III A 1–3: Frühbronzezeit I–III; niveau III B: 'Ubaid. Eine Keramikanalyse steht hier im Vordergrund. Der Bericht ist eine Erweiterung desjenigen von J.-C. Courtois in *Ugaritica IV*, 1962, Pag. 330 ss.