

Wagenfahrt im Alten Orient

Eine Betrachtung zu Mary Aiken Littauer / Joost H. Crowwel,
Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East¹

Mary Aiken Littauer, die Hauptautorin des hier betrachteten Buches, ist von Haus aus nicht Archäologin. Sie griff 1968 erstmalig mit einem Beitrag in die Diskussion um den Problembereich „Fahren und Reiten im Orient“ ein; seitdem hat sie sich durch zahlreiche weitere Schriften zu diesem Thema hervorgetan. Seit 1973 arbeitete sie vielfach mit Joost H. Crowwel zusammen, der ein Jahr nach Erscheinen des Handbuchs in Amsterdam promovierte. Seine Dissertation „Chariots and Other Means of Land Transport in Bronze Age Greece“ (Amsterdam 1981) bespricht der Rez. hier, s. u. S. 00.

Die große Anzahl der Schriften des Autorenteam – die Bibliographie des Handbuchs zählt 21 Titel auf, hinzu kommt der hier insbesondere zu nennende Artikel „Kampfwagen (Streitwagen) B. Archäologisches“² – verleiht ihm ein so großes Gewicht auf diesem Forschungsgebiet, daß eine ausführliche Stellungnahme zum „Hauptwerk“ auch nach vier Jahren noch lohnend ist.

Neben den Autoren wird im Titel mit gutem Grund J. Morel hervorgehoben, dem die hervorragenden Zeichnungen des Abbildungsteils zu danken sind. Nur zwei der Abbildungen hätte man durch Photographien ergänzen sollen, die Abb. 15 und 30, bei denen die Darstellungen des Deichselansatzes resp. des vorgesetzten Beines des Wagenlenkers mißverstanden werden können.³

Eine kurze Danksagung und eine Liste der Abkürzungen leiten den Text ein; es beschließen ihn die Bibliographie und das Abbildungsverzeichnis. Letzteres nennt bei nahezu einem Drittel aller Zeichnungen als Vorlage „museum photograph“ o.ä. Zur Überprüfung von Einzelheiten ermöglichen zwar Anmerkungen im Textteil bei fast jedem Stück das Auffinden einer Abbildung im Photo, doch gelingt dies nur durch bisweilen mühsames Suchen; eine Konkordanz in unserer Anmerkung soll die Suche erleichtern.⁴

Kap. 2 bietet in einem Glossar die Erklärung von rund 60 Termini, ist aber gegenüber den q.v.-Verweisen des Textes unvollständig: es fehlen „roached mane“ (S. 83) und „snaffle“ (S. 87). Wir bieten im folgenden deutsche Übersetzungen zu wichtigen englischen Fachausdrücken – Querverweise auf Synonyme und Begriffsgruppen stehen in Klammern:

Zugtiere:

<i>Ass (jack-ass, she-ass)</i>	Esel (Eselhengst, Eselstute) Eselin
<i>croup</i>	Kruppe
<i>hemione</i>	Onager
<i>hinny</i>	Maulesel
<i>horse (stallion, mare)</i>	Pferd (Hengst, Stute)
<i>mule</i>	Maultier
<i>outrigger (s. trace horse)</i>	Außenzugtier
<i>pole horse (s. poler, yoke horse)</i>	Deichselpferd
<i>poler (s. pole horse, yoke horse)</i>	Deichselpferd
<i>poll</i>	Genick (eines Equiden oder Boviden)
<i>trace horse (s. outrigger)</i>	Außenpferd
<i>withers</i>	Widerrist
<i>yoke horse (s. pole horse, poler)</i>	Jochpferd

Wagengestell- oder Geschirrtteile:

<i>A-frame cart (s. A-pole; vgl. chariot)</i>	Dreieckswagen
<i>A-pole (s. A-frame cart, draught pole)</i>	Dreiecksdeichsel
<i>axle (s. axle cap, gauge, linchpin, wheel track)</i>	Achse
<i>axle cap (s. axle)</i>	Achskappe, Flansch auf den Achsschenkelköpfen
<i>bar canon (s. mouthpiece)</i>	Metallenes Stangenmundstück
<i>bit (s. cheekpiece, mouthpiece, rein, snaffle; allg. bridle)</i>	Gebiß
<i>blinker</i>	Scheuklappe
<i>box (s. breastwork)</i>	Wagenaufsatz, -aufbau
<i>breastplate (s. gorget)</i>	Prosternidion, Brustberge
<i>breastwork (s. box)</i>	Brüstung, Brustwehr
<i>breastwork brace (s. pole support; allg. draught pole)</i>	Brüstungsanker
<i>breeching (s. housing, pack saddle)</i>	Hinterbackengurt
<i>bridle (s. bit, cavesson, halter, headstall, rein; allg. harness)</i>	Zaumzeug

¹ Mary Aiken Littauer/Joost H. Crowwel: *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*. Handbuch der Orientalistik VII. Abt., I. Band, 2. Abschnitt B, Lfg. 1 (Leiden/Köln 1979). X, 185 Seiten, 85 Abbildungen. 150,- DM

² RLA 5 (1980) 344–351.

³ Vgl. Littauer/Crowwel, *Levant* 5, 1973, Taf. 34; Ch. Ziegler, *Die Terrakotten von Warka* (1962) Abb. 137.

⁴ Abb. 2: S. 13 Anm. 3; Abb. 14: S. 38 Anm. 4; Abb. 15: S. 38 Anm. 4; Abb. 17: S. 39 Anm. 7; Abb. 21: S. 40 Anm. 13;

Abb. 22: S. 44 Anm. 31; Abb. 24: S. 48 Anm. 1; Abb. 29: S. 51 Anm. 12; Abb. 32: S. 52 Anm. 17; Abb. 33: S. 52 Anm. 18; Abb. 35: S. 54 Anm. 29; Abb. 37: S. 66 Anm. 77; Abb. 39: S. 75 Anm. 10; Abb. 40: S. 75 Anm. 11; Abb. 42: S. 75 Anm. 17; Abb. 43: S. 76 Anm. 18; Abb. 47: S. 75 Anm. 17; Abb. 48: S. 87 Anm. 61; Abb. 49: S. 88 Anm. 64; Abb. 59: S. 102 Anm. 16; Abb. 61: S. 114 Anm. 61; Abb. 62: S. 123 Anm. 87; Abb. 81: S. 145 Anm. 4; Abb. 82: S. 145 Anm. 7; Abb. 83: S. 145 Anm. 8.

<i>browband</i> (s. <i>headstall</i>)	Stirnriemen	<i>tilt</i>	Plane, Verdeck
<i>canon</i> (s. <i>mouthpiece</i>)	Metallmundstück	<i>trapper</i> (s. <i>housing</i>)	Zierdecke
<i>cart</i> (s. <i>wagon</i>)	Einachser	<i>trapping</i> (s. <i>housing</i>)	Zierdecke
<i>cavesson</i> (s. <i>bridle</i>)	Kappzaum	<i>tyre</i> (s. <i>wheel</i>)	Reifen
<i>chamfron</i> (s. <i>frontlet</i>)	Prometopidion, Gesichtsberge	<i>wagon</i> (s. <i>cart</i>)	Zweiachser
<i>chariot</i> (s. <i>axle</i> , <i>box</i> , <i>draught pole</i> , <i>harness</i> , <i>tilt</i> , <i>wheel</i>)	Klassischer Streitwagen	<i>wheel</i> (s. <i>crossbar wheel</i> , <i>disk wheel</i> , <i>felloe</i> , <i>hobnail</i> , <i>hub</i> , <i>nave</i> , <i>spoke</i> , <i>spoked wheel</i> , <i>tyre</i>)	Rad
<i>cheekpiece</i> (s. <i>bit</i>)	Trensenknebel	<i>wheel track</i> (s. <i>gauge</i> ; allg. <i>axle</i>)	Radstand, Spurweite, Spurbreite
<i>cheekstrap</i> (s. <i>headstall</i>)	Backenriemen	<i>yoke</i> (s. <i>neckstrap</i> , <i>yoke brace</i> , <i>yoke saddle</i> , <i>saddle pad</i> , <i>terret</i> ; allg. <i>harness</i>)	Joch
<i>crossbar wheel</i> (s. <i>wheel</i>)	Strebenrad	<i>yoke brace</i> (s. <i>yoke</i>)	Jochanker
<i>crownpiece</i> (s. <i>headstall</i>)	Genickstück	<i>yoke saddle</i> (s. <i>saddle pad</i> ; allg. <i>yoke</i>)	Jochgabel
<i>crupper</i> (s. <i>housing</i> , <i>pack saddle</i>)	Schwanzriemen		
<i>disk wheel</i> (s. <i>wheel</i>)	Scheibenrad		
<i>draught pole</i> [s. <i>A-pole</i> , <i>breastwork brace</i> , <i>pea-pod element</i> , <i>pole brace</i> , <i>pole stay</i> , <i>pole support</i> , (<i>pole socket</i>)]	Zugdeichsel		
<i>felloe</i> (s. <i>wheel</i>)	Felge		
<i>frontlet</i> (s. <i>chamfron</i>)	Prometopidion, Gesichtsberge		
<i>gauge</i> (s. <i>wheel track</i> ; allg. <i>axle</i>)	Radstand, Spurweite, Spurbreite		
<i>gorget</i> (s. <i>breastplate</i>)	Prosternidion, Brustberge		
<i>halter</i> (s. <i>bridle</i>)	Halfter		
<i>harness</i> (s. <i>bridle</i> , <i>padded neckstrap</i> , <i>rein</i> , <i>yoke</i>)	Geschirr		
<i>headstall</i> (s. <i>browband</i> , <i>cheekstrap</i> , <i>crownpiece</i> , <i>noseband</i> , <i>strap crossing</i> , <i>throatlash</i> ; allg. <i>bridle</i>)	Kopfgestell		
<i>hobnail</i> (s. <i>wheel</i>)	Nagel des Felgenreifenbeschlags		
<i>housing</i> (s. <i>breaching</i> , <i>crupper</i> , <i>trapper</i> , <i>trapping</i>)	Panzerdecke		
<i>hub</i> (s. <i>nave</i> ; allg. <i>wheel</i>)	Nabe		
<i>jointed canon</i> (s. <i>mouthpiece</i>)	Metallenes Gelenkmundstück		
<i>linchpin</i> (s. <i>axle</i>)	Achsnagel, Achsstift, Lünse		
<i>mouthpiece</i> (s. <i>bar canon</i> , <i>canon</i> , <i>jointed canon</i> ; allg. <i>bit</i>)	Mundstück		
<i>nave</i> (s. <i>hub</i> ; allg. <i>wheel</i>)	Nabe		
<i>neckstrap</i> (s. <i>yoke</i>)	Halsgurt		
<i>noseband</i> (s. <i>headstall</i>)	Schnauzenriemen		
<i>pack saddle</i> (s. <i>breaching</i> , <i>crupper</i>)	Packsattel		
<i>padded neckstrap</i> (s. <i>harness</i>)	Kummet		
<i>pea-pod element</i> (s. <i>draught pole</i>)	gemeint ist die Oberdeichsel-draperie (eig. „schotenförmiger Gegenstand“)		
<i>pole brace</i> (s. <i>draught pole</i>)	Zwischendeichsel		
<i>pole stay</i> (s. <i>draught pole</i>)	Oberdeichsel		
<i>pole support</i> (s. <i>breastwork brace</i> ; allg. <i>draught pole</i>)	Deichselanker		
<i>rein</i> (s. <i>bit</i> , <i>bridle</i> , <i>terret</i> ; allg. <i>harness</i>)	Zügel		
<i>saddle pad</i> (s. <i>yoke saddle</i>)	Jochsattel		
<i>snaffle</i> (s. <i>bit</i>)	Trense		
<i>(pole) socket</i> (s. <i>draught pole</i>)	Deichselschuh		
<i>spoke</i> (s. <i>wheel</i>)	Speiche		
<i>spoked wheel</i> (s. <i>wheel</i>)	Speichenrad		
<i>straddle car</i> (vgl. <i>chariot</i>)	Deichselreitwagen		
<i>strap crossing</i> (s. <i>headstall</i>)	Riemenverteiler		
<i>terret</i> (s. <i>rein</i> , <i>yoke</i>)	Zügelringständer		
<i>throatlash</i> (s. <i>headstall</i>)	Kehlriemen		

An ein Handbuch stellt man bestimmte Ansprüche. Es sei vorausgeschickt, was der Rez. glaubt, bei einer Behandlung unseres speziellen Themas erwarten zu können – Punkt 3 steht dabei bewußt an letzter Stelle:

1. Bereitstellung des Materials
 - a) möglichst vollständig
 - b) leicht auffindbar
2. Aufarbeitung des aktuellen Forschungsstandes
 - a) bündige Darstellung der bisher gewonnenen Erkenntnisse
 - b) kritische Gegenüberstellung unterschiedlicher Positionen zu ungeklärten Problemen
3. Eigene Forschungsbeiträge

Zu 1.: Befremdlich wirkt besonders in einem Handbuch das Fehlen eines Registers. Vielleicht vertraute man darauf, daß die siebenfache Unterteilung des Stoffes in jeweils – cum grano salis – ein halbes Jahrtausend in den Kapiteln IV–X die Auffindung jeder beliebigen Information schon hinreichend erleichtere. In der Tat ist der Aufbau des Buches klar und übersichtlich, doch herrscht über Datierungen bekanntlich nicht in allen Fällen Einigkeit – man denke etwa an den Weißen Obelisk. Auch wird sich der Leser nicht immer im Klaren sein, unter welcher Kapitelüberschrift er die gewünschte Information zu finden hätte. Unangenehm wird der Fall, in dem er etwas zu finden hofft, was das Werk zu Recht oder zu Unrecht nicht enthält.

Zwar war man um eine breite Materialbasis und Vollständigkeit bemüht, doch vermißt der Leser wichtige Zeugnisse und Quellen. Es fehlen beispielsweise der Stierreiter des Bronzetondos im Rijksmuseum in Leiden⁵ und die frühesten Darstellungen berittener Krieger im frühen 1. Jahrtausend.⁶ Calmeyers mehrfach zitierter Aufsatz über den leeren Wagen⁷ hätte die Verf. auf die phantasievollen Gefährten der Götter aufmerksam machen können, die uns schriftlich überliefert sind. Wenn man allerdings glaubte, diese Überlieferungen übergehen zu sollen, weil sie nicht die Realität schildern, so bleibt dennoch zu fragen, warum der urartäische Zweiachser auf einer Siegelabrollung, die derselbe Autor abbildet⁸, ebenfalls fehlt. Die Auswertung der klassischen Quellen ist unzurei-

⁵ P. Calmeyer, Reliefbronzen im babylonischen Stil (1973) 36f. m. Abb.

⁶ W. Nagel, Ninus und Semiramis, BBV N. F. 2 (1982) 18 Abb. 1.

⁷ Calmeyer, AMINF 7, 1974, 49ff.

⁸ Calmeyer, AMINF 7, S. 60 Abb. 3.

chend. So vermißt man zum Beispiel den Wagen des Abadatas (vgl. nur S. 146 Anm. 14) mit seiner vierarmigen Gabeldeichsel und acht Gespannpferden und die Belagerungsmaschine mit acht Deichselarmen und Rinderbespannung, die Kyros III. zu bauen plante.⁹ Ein anderes Riesengefährt war der Leichenwagen des Alexander des Großen, ebenfalls mit vier Gabeldeichselbalken ausgerüstet und mit einer Bespannung von 64 Maultieren.¹⁰ Als fehlend zu vermelden ist schließlich der altiranische Wagen im Avesta.

Zu 2.: Kap. 1 bietet die Forschungsgeschichte auf einer Seite, also wenig mehr als einen knappen Auszug aus der Literaturliste. Zu dieser auffälligen Kargheit gesellt sich gleichbedeutend die konsequent verfolgte Praxis, alle Namen von Wissenschaftlern aus dem Text in die Fußnoten zu verdrängen. Also sucht der Leser Argumentationen und Diskussionen älterer Forschungsmeinungen in den Anmerkungen. Hier aber findet er nur „cf. . . .“ und „discussion . . .“ oder auch „for other opinions. . .“, „pro . . . contra . . .“, „for other interpretations . . .“ mit dem entsprechenden Literaturverweis. Bald wird klar, daß die Verf. durch diese Zitate zwar der Form Genüge tun, der Diskussion aber stets ausweichen. Es dürfte ihnen indes nicht verborgen geblieben sein, daß diese Methode den so behandelten Äußerungen nicht zu dem ihnen zukommenden Recht und Gewicht verhilft, sie vielmehr herunterspielt und der Aufmerksamkeit des Lesers entzieht. Dieses Vorgehen verfehlt kraß den Zweck des Buches.

Der Straffung und Systematisierung wären übergreifende Typologien in besonderem Maße dienlich gewesen, vor allem solche der Wagenformen und der Trensens. Eine eigentliche Wagentypologie fehlt jedoch und die „Trensens-typologien“ (S. 86–89, 118–122) für die 2. Hälfte des 2. Jahrtausends und die 1. Hälfte des ersten Jahrtausends sind unsystematisch und voneinander ganz verschieden, obwohl doch gleiche Typen in beiden Zeiträumen begegnen.

Die Verf. scheiden die Wagenformen zunächst nach der Räderzahl. Bei der anschließenden Beschreibung legen sie besonderes Gewicht auf die Umrißform des Wagenaufbaus (S. 51ff., 76f., 103), die aber gegenüber anderen Zügen, etwa dem Kanzelgrundriß, von ganz peripherer Bedeutung ist, da der Wagenaufbau vornehmlich von der Nutzungsweise diktiert wird.¹¹ Den Gesichtspunkt der Nutzung und Funktion in die Scheidung von *carts* und *chariots* hineinzutragen (S. 95f.), kann nur Verwirrung stiften. Vielmehr hätte man definieren sollen, was ein *chariot* überhaupt ist, denn dies ist den Ausführungen S. 50f. nicht zu entnehmen.

Statt der kurzen Eingliederung der in einer bestimmten Epoche jeweils existenten Wagenformen in die geforderte Typologie bietet jedes Kapitel dem Leser erneut ermüdende Einzelbeschreibungen, wie sie innerhalb des Buches einen viel zu großen Raum einnehmen.

Dies gilt auch bei den Trensens: man hätte kurz darlegen

können, daß sich in ihrer Konstruktion drei Kriterien fassen lassen, nach denen sie geschieden werden können. Da ist zunächst die Form des Mundstücks: stangenförmig einteilig oder zweiteilig durch ein Gelenk verbunden. An zweiter Stelle ist die Knebelform zu nennen: rad-, platten- oder bolzenförmig. In dritter Linie spielt die Verbindungstechnik eine Rolle: so wird der Knebel entweder auf das Mundstück aufgeschoben, mit diesem in einem Stück gegossen oder mit ihm durch ein Glied verbunden. Eine derartige Typologie gibt schon W. Nagel¹²; seine Aufzählung der acht existenten Kombinationen wird hier wiederholt, wobei die einzelnen Komponenten ihrem Gewicht nach durch vorgesetzte Nummern aufgeschlüsselt werden:

I. Stangentrensens

1. aufgeschobene Radstangentrensens
2. aufgeschobene Plattenstangentrensens
3. aufgeschobene Bolzenstangentrensens

II. Gelenktrensens

1. aufgeschobene Radgelenktrensens
2. aufgeschobene Plattengelenktrensens
- 3a. aufgeschobene Bolzengelenktrensens
- 3b. zusammengegossene Bolzengelenktrensens
- 3c. gliedverbundene Bolzengelenktrensens

Gegenüber einer solchen systematischen Einteilung unterscheiden die Verf. einmal nach der Mundstückform (S. 118ff. Nr. 1 und 2), ein andermal nach dem Material (ebd. Nr. 2 und 3) und schließlich nach der Verbindungstechnik (ebd. Nr. 4–6). Die Typologie des späten 2. Jahrtausends (S. 86ff.) ist zudem unvollständig: es fehlt die gliedverbundene Bolzengelenktrense (aus Tepe Giyan Grab 3).¹³

Die horizontale Gliederung des Stoffes in Zeitabschnitte verhindert zu einem gut Teil die Darstellung der vertikalen historischen Entwicklung, besonders der Streitwagenwaffe (s.u.). Die Zäsuren an den vorchristlichen Jahrtausendwenden sind willkürlich. Der Weiße Obelisk (S. 75) beispielsweise, der am Beginn der Neassyrischen Epoche steht und von den assyrischen Denkmälern des 9.–7. Jahrhunderts nicht getrennt werden sollte, fällt mit seinem ganzen dokumentarischen Gewicht ins spätere 2. Jahrtausend, was zwangsläufig zu einer Verzerrung des Entwicklungsbildes führt.

Andernorts fällt die Behandlung strittiger Fragen diesem Aufbau zum Opfer. Während W. Nagel¹⁴ die Trense indirekt bereits für das 17. Jahrhundert nachgewiesen hat, ist sie laut Littauer / Crowel (S. 61) im früheren 2. Jahrtausend nicht mit Sicherheit zu belegen. Dann im zweiten Jahrtausendabschnitt (S. 86) ist sie ganz selbstverständlich vorhanden. Die Frage nach ihrem ersten Auftreten verliert sich so zwischen den Kapiteln – Nagels Ausführungen werden nicht zitiert.

Zu 3.: Es ist also festzustellen, daß das hier behandelte Werk den Anforderungen an ein Handbuch nicht gerecht wird. Das entbindet nicht davon, seinen Wert als For-

⁹ Xenophon, *Cyropaedia* VI 1, 51f.

¹⁰ Diodorus XVIII 26, 3–27, 5.

¹¹ Siehe W. Putschke, *Sachtypologie der Landfahrzeuge* (1971) 67ff., das die Verf. nicht kennen.

¹² Nagel, *Altorientalisches Kunsthandwerk*, BBV 5 (1963) 48 –

den Verf. ebenfalls unbekannt.

¹³ G. Contenau/R. Ghirshman, *Fouilles de Tépé Giyan* Taf. V 6. Taf. 8 Grab 3 Nr. 11.

¹⁴ Nagel, *Der mesopotamische Streitwagen und seine Entwicklung im ostmediterranen Bereich*, BBV 10 (1966) 23.

schungsbeitrag zu suchen und kritisch zu überprüfen. Der Rez. konzentriert sich zu diesem Zweck auf die Kap. VII–X (S. 48–160), die mehr als zwei Drittel des Gesamttextes einnehmen und die Entwicklung des klassischen Streitwagens in den Vordergrund stellen.¹⁵ Die Einführung (S. 1) kündigt an, man wolle Material aus Mesopotamien, Iran, der Levante und Anatolien in erster Linie, solches aus Transkaukasien, Ägypten und Zypern nur zur Erläuterung von Phänomenen in den Hauptgebieten heranziehen. Diesem Vorsatz bleibt man nicht treu, zu Recht im Falle Ägyptens in der 2. Hälfte 2. Jahrtausend, zu Unrecht im Falle Zyperns. Denn die Lage der Insel am Schnittpunkt verschiedener Kultureinflüsse bedingte das Entstehen zahlreicher Sonderformen, die für die vorderasiatische Entwicklung nur geringe Zeugnis-kraft haben. Sie fallen in diesem Buch durch ihre beständige Befragung viel zu stark ins Gewicht (s.u.). Andererseits gehört es zu den schwerwiegendsten Mängeln des Werkes, daß die griechischen Fahrzeuge, mit denen besonders Crouwel, aber auch Littauer¹⁶ bestens vertraut sind, ganz unberücksichtigt bleiben.

Denn gerade die Geschichte des Streitwagens ist ein Musterbeispiel für die technische Fortentwicklung einer Erfindung außerhalb ihres Entstehungsbereichs und ihrer späteren Rückwirkung von dort auf diesen. Dieser Aspekt kommt im Handbuch nicht zur Sprache, obwohl Crouwel ihn sicher schon gekannt hat.¹⁷

Schon bald nach der Einführung des Streitwagens aus der Levante nach Griechenland im 16. Jahrhundert entwickelt man nämlich dort eine besondere dreiteilige Deichselkonstruktion, die das anfällige herkömmliche Zugsystem in eine stabile Dreiecks-konstruktion verwandelt. Erst im 12. Jahrhundert findet sich eine entsprechende, doch wohl an der griechischen Erfindung orientierte Vorrichtung in Vorderasien.¹⁸ Die Zwischendeichsel übernimmt man dabei nicht, da schon der Brüstungsanker genügt, zusammen mit Ober- und Hauptdeichsel ein stabiles Dreieck zu bilden. Wenn man glaubt, eine Beziehung zwischen ägäischem und vorderasiatischem Deichsel-system leugnen zu müssen, sollte man dies auch schriftlich niederlegen (s. aber S. 81).

Die weitere Entwicklung dieser technischen Einzelheit führt die Verf. nun in ein unentwirrbares Dickicht schwer deutbarer Schnüre und Stränge. Hier sind primär Oberdeichsel, Außenzügel und Jochverzerrungen zu nennen. Dort, wo am Weißen Obelisk noch ein Strang verlief, befindet sich im 9. Jh. das „*pea-pod*“-Element. Daß sich hinter diesem nach wie vor die Oberdeichsel verberge, räumen die Verf. als möglich ein (S. 110).¹⁹ Warum das lanzettförmige Gebilde ein Bogenfutteral sein soll, ist dem Rez. unklar, denn der Anbringungsort ist denkbar unpraktisch, und der Wagen des Berliner Reliefs (Abb.

53) ist bereits mit zwei Pfeil-Bogen-Futteralen ausgerüstet. Es handelt sich also mit größerer Wahrscheinlichkeit um ein Zierelement.²⁰

Dieses Zierruch kommt unter Tiglat-Pileser III. allmählich außer Gebrauch, und es erscheint wieder der Strang. Daß sich Tuch und Strang ausschließen, ist den Autoren zwar aufgegangen, aber dennoch deuten sie die Schnüre nun als Außenzügel (S. 124). Ein solcher aber wäre doch sicher einmal vor dem Schmucktuch sichtbar gemacht worden.

Wenn nun andererseits ein Relief Tiglat-Pilesers III. aus Nimrud in einer Zeichnung²¹ eine Verdoppelung der fraglichen Leine zeigt – von den Verf. als Darstellung beider Außenzügel interpretiert –, so verbindet die Zugschleife doch wieder mit dem Weißen Obelisk (Abb. 41). Und die Photographie der betreffenden Platte²² erlaubt zweifelsfrei festzustellen, daß der von der Wagenbrüstung ausgehende Strang kein Außenzügel sein kann, da er von den drei rechten Zügelleinen überschritten wird.

Die folglich erst seit Sargon „II.“ nachweisbaren Außenzügel (vgl. S. 124) dienen nach Meinung der Verf. dazu, die Hände der Wagenlenker bei der Steuerung von Viergespannen zu entlasten. Denn gemäß ihren Ausführungen ist die Leinenzahl das einzig verlässliche Indiz zur Bestimmung der Zahl der Zugpferde. Zwei Leinen gehen zu jedem Pferdekopf, und dementsprechend erweisen vier Leinen Bigen, sechs Leinen Trigen und acht Quadrigen. Mit W. Nagels Rekonstruktionen,²³ die Vorschläge machen, wie Quadrigen mit drei Zügelschlingen zu lenken seien, setzt man sich nicht auseinander (vgl. nur S. 125 Anm. 92). Dafür, daß ein Viergespann stets mit acht Leinen gelenkt werden muß, führen die Autoren statt dessen ein ihrer Ansicht nach besonders gewichtiges Argument ins Feld, daß nämlich die auf neuassyrischen Reliefs dargestellten Joche mit vier Einknickungen für die Pferdewiderriste acht Jochzügelringe haben, die selbstverständlich alle eine Leine führen müssen. Wenn aber eine Quadriga mit drei und mit vier Zügelschlingen nach Wahl lenkbar ist, so wird man doch nicht je nach der bevorzugten Methode ein anderes Joch auflegen, sondern nur ein solches, das beide Lenkungsarten ohne Schwierigkeit gestattet.

Auch muß darauf hingewiesen werden, daß das Lenken einer Quadriga mit Außenzügeln so, wie die Autoren es sich vorstellen, unmöglich ist. Ihrer Ansicht nach zäumte man dabei nämlich ein Viergespann in der für vier Zügelschlingen üblichen Weise auf und band die beiden äußersten Leinen an der Wagenbrüstung fest. Man steuerte nun das Gespann, indem man diese beiden Leinen nach Bedarf löste (sic! S. 124). Der Rez. möchte gewiß nicht unterstellen, daß den Verf. diese Theorie durch die „Re-

¹⁵ U. Sievertzen verdanke ich nützliche Hinweise und Diskussionsbeiträge.

¹⁶ AJA 76, 1972, 145ff.

¹⁷ Chariots and Other Means of Land Transport (1981) 95 Anm. 27.

¹⁸ W. Nagel, Streitwagen 49; J. Wiesner, Fahren und Reiten, Archaeologica Homerica F (1968) 90.

¹⁹ Bestimmter: Littauer/Crouwel, BASOR 209, 1973, 32.

²⁰ W. Andrae, Farbige Keramik aus Assur und ihre Vorstufen in altassyrischen Wandmalereien (1923) 13; E. Unger, Die Reliefs Tiglatpilesers III. aus Arslan Tash, Publications des Musées d'Antiquités de Stamboul 7 (1925) 15.

²¹ R.D. Barnett/M. Falkner, The Sculptures of Tiglat-Pileser III. (1962) Taf. 15.

²² Barnett/Falkner, Sculptures Taf. 16; vgl. auch Taf. 44.

²³ Nagel, Streitwagen Abb. 71 und 73.

konstruktionszeichnung“ von T.A. Madhloom²⁴ eingegeben wurde. Doch dürfte einleuchten, daß es unmöglich ist, ein Gespann hinreichend zu kontrollieren, indem man die äußeren Leinen aus der Hand gibt. Die Leinenführung sah in Wirklichkeit ganz anders aus.²⁵ Man fing nämlich mit den von der Wagenbrüstung kommenden und zur Hand des Wagenlenkers zurücklaufenden langen Außenleinen nicht weit vor dem Joch je eine kurze Leine ein, die vom Maul des jeweils äußeren Pferdes zum Brustgurt lief. Durch das Anziehen einer der langen Leinen – die hin und zurück den gleichen Zügelring passierte! – wirkte man nicht nur auf das Pferdemaul, sondern verengte auch den am Joch befestigten Brustgurt und hielt so das jeweils innen gehende Pferd bei Wendungen etwas zurück.²⁶ Nur sechs Leinen erreichen bei diesem System die Pferdemauler. Die Faustregel, zwei Leinen entsprächen einem Pferd, ist hinfällig.

Was aber ist unter dieser Voraussetzung zu den Trigen zu sagen, die angeblich schon am Weißen Obelisken (S. 113) und wiederum seit Aššurnasirapli II. (S. 123f.) begegnen? Diese Dreigespanne bestehen angeblich aus zwei Jochpferden und einem Beipferd, eine nicht neue Theorie, gegen die Nagel²⁷ ausführlich argumentiert hat. S. 114 Anm. 59 werden seine Ausführungen diskutiert: „*contra esp.* . . .“ Sein gewichtigstes Argument gegen die von den Autoren wieder vertretene Ansicht war vielleicht, daß eine asymmetrische Bespannung fahrtechnisch ganz undenkbar ist. Eine solche aber fordern Littauer und Crowel, da sie die Gabeldeichsel – es entstünde ein Sulky mit zwei Beipferden – ganz zu Recht nicht in Betracht ziehen.

Die Verf. müssen nun einräumen, daß die Beipferde ihrer Dreigespanne im 9. Jh., ob sich die Gespanne nach rechts oder links bewegen, immer auf der Seite des Beschauers laufen. Unter Tiglat-Pileser III. wechselt diese Darstellungskonvention offenbar (S. 114), und das Beipferd läuft von jetzt an auf der vom Betrachter abgewandten Seite.

Allen diesen Schwierigkeiten und Scheinevidenzen kann man begegnen, indem man annimmt, daß nicht erst unter Tiglat-Pileser III. die Zahl der dargestellten Pferde gegenüber der Wirklichkeit reduziert werde (S. 114), sondern daß dies auch zuvor, ja schon am Weißen Obelisken vorkomme. In Verbindung mit dieser Annahme kommen die von Nagel, Streitwagen 53f., beigebrachten Argumente voll zum Tragen: alle mutmaßlichen Trigen sind in Wirklichkeit Viergespanne.

Eine weitere Theorie, der man kaum folgen wird, zielt auf die Deichselkonstruktion. Die gewichtigsten Inhalts-

punkte für die mutmaßliche Y-Deichsel im 9. und 8. Jh.²⁸ gewinnen die Autoren an Wagen mit D-förmigem Kanzelgrundriß. Hier nämlich weisen sie darauf hin, daß die Deichsel in den Kanzelumriß einschneide (S. 109 Abb. 53. 54), was bei einer Mitteldeichsel in strenger Profilansicht in der Tat nicht zu erwarten wäre. Daß die vorgelegten Beispiele eine vorn abgerundete Kanzelbrüstung haben, belegen die Verf. mit den gekreuzten Köchern (S. 103). Diese sind jedoch zweifellos perspektivisch nicht korrekt dargestellt, sondern wurden auf die Beschauerseite herübergezogen. Und genau das Gleiche geschah aber nun auch mit dem Deichselansatz. Die eingangs kritisierte Überbewertung des zyprischen Materials spielt hier zusätzlich eine Rolle.²⁹

Ein besonders gewichtiger Beleg für die Y-Deichsel ist angeblich das Berliner Relief aus der Zeit des Aššurnasirapli II.³⁰ Es zeige parallel zum rechten Arm der Y-Deichsel auch den Umriß des linken Armes. Doch ist dies aus verschiedenen Gründen unmöglich, denn erstens müßte auch dieser in einen Deichselshuh münden, dessen Riefelung zu sehen sein sollte, zweitens könnte man vielleicht einen zweiten Brüstungsanker erwarten, und drittens erweisen andere Darstellungen derselben Vorrichtung (s. ein Relief des Aššurnasirapli II. im Britischen Museum 124 553)³¹, daß es sich keinesfalls um einen (Deichsel-)Balken handelt, sondern um eine schmale Leiste.

So spricht also nichts mehr für jene Y-Deichsel, die ja auch an unbespannten Wagen des 9. und 8. Jahrhunderts nicht zu belegen ist, auch nicht an jenem auf dem Relief im Britischen Museum 124 543 (Abb. 54).³² Gegen diesen eventuellen Einwand hatten die Autoren S. 109 Anm. 43 zu bedenken gegeben, es sei vielleicht über die Möglichkeiten des Künstlers gegangen, die Y-Deichsel in Verkürzung exakt darzustellen. Aber da sie bereits zwei Sätze später (S. 110) auffordern, die Darstellung der für das 7. Jh. auch von ihnen postulierten Mitteldeichsel (Abb. 56) wörtlich zu nehmen, möchte der Rez. dies auch für die vorangegangenen Jahrhunderte raten und an allen assyrischen Streitwagen eine Mitteldeichsel voraussetzen.

Andere technische Details sind den Autoren ganz entgangen. Hier ist zunächst die Steigdeichsel zu nennen, welche offenbar die für lange Zeit geeignetste Lösung jener Schwierigkeit darstellt, die man im Verlauf der Zeit auf so viele verschiedene Arten zu bewältigen suchte, nämlich der Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Achse und Joch – auf die Achsposition gehe ich hier nicht ein (S. 53. 105).³³

²⁴ T.A. Madhloom, *The Chronology of Neo-Assyrian Art* (1970) Taf. X 4: die in dieser Zeichnung vorgeschlagene Variante der Zügelführung ist völlig indiskutabel, ebenso wie jene Taf. X 3, die für die Zeit des Aššurnasirapli II. gelten soll, da sie beide keinerlei Kontrolle über die Gespanne ermöglichen. Auch sonst strotzen die Zeichnungen Madhlooms von Fehlern: Im 9. Jh. gibt es noch kein Viererjoch; die Wagenkanzeln waren hinten offen; der Wagenkasten des jüngeren Fahrzeugs müßte erheblich schmaler sein; der Radstand war in jedem Falle sehr weit – vgl. Wildstierjagd des Aššurnasirapli im Britischen Museum Nr. 124 533 [Barnett, *Assyrische Palastreliefs* (o.J.) Taf. 27], wo sich ein Tier zwischen Kanzel und Rad fangen hat.

²⁵ Siehe W. Nagel, *Streitwagen* 59 Abb. 74–75.

²⁶ Vgl. A. Parrott, *Assur* (1961) Abb. 345.

²⁷ Nagel, *Streitwagen* 53f.

²⁸ Vgl. Littauer/Crouwel, *Levant* 8, 1976, 71–79; dies. *AA* 1977, 1–8.

²⁹ Vgl. Littauer/Crouwel, *AA* 1977, 1–8.

³⁰ *AA* 1977, 5 Abb. 7.

³¹ E. Strommenger, *Fünf Jahrtausende Mesopotamien* (1962) Taf. 206 unten.

³² Vgl. R.D. Barnett, *Assyrische Palastreliefs* Taf. 18.

³³ Vgl. dazu Nagel, *Streitwagen* 37f.; B. Jacobs, *APA* 16/17, 1984/5.

Die Steigdeichsel ist einteilig und tritt gerade unter dem Wagenboden hervor. In sich verengendem Bogen steigt sie zum Joch an, eine Lösung, die komplizierte Kompositkonstruktionen vermeidet und das das Material ermüdende Biegen des Balkens unter Hitzeeinwirkung in nur geringem Maße erforderlich machte, also das Material schonte und dennoch federnd wirkte.³⁴

Ebenfalls nicht behandelt wird die ägäische Zügelführung,³⁵ womit abermals deutlich wird, daß die Beachtung der Entwicklung in Kreta und auf dem griechischen Festland unabdingbar gewesen wäre. Bei dieser Leinenführung, die nur an Gespannen mit zwei Jochpferden nachzuweisen ist, verlaufen die Zügelleinen nicht auf dem kürzesten Weg von der Hand des Wagenlenkers zur entsprechenden Seite eines Pferdemaules, sondern die rechte wie die linke Zügelschlinge läuft zunächst mit beiden Leinen außen zu den Hälsen der Zugtiere. Hier geht ein Leinenriemen zur Trense, der andere vorn um den Hals des Tieres herum zum entsprechenden Trensenende am Maul des anderen Pferdes. Das Anziehen dieser um den Hals gelegten Leine wirkt nicht nur auf die jeweilige Trense ein, sondern erzeugt gleichzeitig auch einen Druck auf die Luftröhre des innen gehenden Pferdes und hält es so etwas zurück, ein ganz ähnliches, wenn auch etwas roheres Verfahren als bei der doppelschlingigen Zügelführung (s.o.).

Diese lange Betrachtung soll die im besprochenen Handbuch vorgelegte wissenschaftliche Leistung ins rechte Licht rücken. Sie kommt zu dem Resultat, daß das Werk den Anforderungen an ein Handbuch nicht genügt. Die Untersuchungsmethoden leiden unter dem Mangel kritischer Diskussionen und stringenter Argumentationen. Die Schrift bleibt gegenüber dem Stand von 1966, den Nagels oben mehrfach zitiertes Streitwagenbuch reprä-

sentiert, welches zum Vergleich herausfordert, da es geographisch und zeitlich den gleichen Raum bestreicht, durch den Rückfall in mehrere Fehler – Dreigespanne, Y-Deichsel – und das Ignorieren neuer Erkenntnisse – Steigdeichsel, ägäische Zügelführung – deutlich zurück.

Den einen oder anderen mag nun die Frage bewegen, wie er sich als Herausgeber des „Handbuches der Orientalistik“ im vorliegenden Falle verhalten hätte, d.h. also, wie sich die Herausgeberschaft eines Handbuches überhaupt zu einem angeforderten Beitrag stellen sollte, der neben vielen guten eben auch zahlreiche Schattenseiten aufzuweisen hat. Durch eine langwierige Korrespondenz mit den Autoren dürfte dem Problem kaum je beizukommen sein. So bleibt prinzipiell festzuhalten, daß bei einem derart umfangreichen Unternehmen, wie es das „Handbuch der Orientalistik“ darstellt, dem ohnehin überlasteten Herausgeberstab meist nur die Alternative „Annahme“ oder „Ablehnung“ bleibt. Eine Ablehnung wäre durch einen chaotischen äußeren Aufbau oder eine durchgehend verfehlte Darstellung selbstverständlich zu rechtfertigen. Derartiges trifft aber auf den Beitrag von Littauer / Crouwel keineswegs zu. Sein Aufbau ist vorbildlich klar und übersichtlich, und die Interpretationen der umfangreichen Denkmälerbasis halten sich in jenem wissenschaftlich vertretbaren Rahmen, in dem man auch höchst angreifbare Meinungen noch unterzubringen vermag. Aus dieser Sicht erwächst den Herausgebern also kein Vorwurf. In der heutigen wissenschaftlichen Situation hätten sie für das zur Disposition stehende Thema eben keine bessere Behandlung erhalten können, und der Nichtabdruck der Abhandlung von Littauer / Crouwel wäre unter diesem Gesichtspunkt lediglich als Verlust für die Vorderasiatische Altertumskunde zu buchen gewesen.

Bruno Jacobs

³⁴ Vgl. Nagel, Streitwagen 62; Abbildungen bei G. Walser, Die Völkerschaften auf den Reliefs von Persepolis (1966) Taf. 13. 29. 49. 83. 85.

³⁵ Nagel, Streitwagen 44f. 50. 62; Jacobs, APA 16/7, 1984/5, Abb. 1 und 2.