

**Joost H. Crouwel:** *Chariots and Other Means of Land Transport in Bronze Age Greece: Studies in Ancient Civilization.* Amsterdam 1981. 213 Seiten, 8 Textabbildungen, 177 Tafelabbildungen. 150,- DM.

Der Verfasser des hier zu besprechenden Buches ist bisher durch einige Aufsätze zu mykenischer Keramik und Terrakotten hervorgetreten. Außerdem ist er Mitautor mehrerer Schriften zum Komplex ‚Wagen und Reiten im Orient‘, die er gemeinsam mit Mary Aiken Littauer verfaßte. Zu diesen zählt auch das ins Handbuch der Orientalistik eingegliederte Buch über „Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East“ (1979), das der Rezensent hier S. 153ff. referiert. Für das vorliegende Werk, Crouwels leicht überarbeitete Dissertation, bietet seine Beschäftigung mit der Entwicklung orientalischer Landfahrzeuge die Gewähr intimer Kenntnis des mit dem ägäischen korrespondierenden vorderasiatischen und ägyptischen Materials.

Die Aufmachung des Buches gefällt durch ihre Großzügigkeit und Übersichtlichkeit und die Qualität in Papier und Druck. Ganz hervorragend sind die von J. Morel angefertigten Zeichnungen im Abbildungsteil. Nur einige wenige Stücke, bei denen die Gefahr eines Mißverständnisses oder der Unklarheit besteht, hätte man besser – zusätzlich? – im Foto gebracht.<sup>1</sup>

Die lange Entstehungszeit der Arbeit – vom ersten Anstoß bis zur Publikation 15 Jahre – ist jedenfalls den Indices und Apparaten zugute gekommen. Dem Text schließt sich zunächst ein Katalog (S. 157–173) an, der einen repräsentativen Überblick über die materielle Überlieferung gibt, nach Gattungen geordnet und innerhalb derer nach der Herkunft. Es folgt eine umfangreiche Bibliographie (176–197), ein Tafelverzeichnis (199–204), ein allgemeiner Index (205–212) und ein besonderes Register zu den Ideogrammen und Vokabeln der benutzten Linear B-Tafeln (212–213).

Das erste Kapitel gibt zur Einleitung einen Überblick über die Forschungsgeschichte seit H. Schliemanns Ausführungen aus dem Jahre 1878. Das zweite präsentiert ein Glossar der verwendeten Fachausdrücke, die durch die beigegebenen Zeichnungen (Abb. 3–6) allerdings nicht vollständig erläutert werden, da man die optische Verdeutlichung der Termini nicht in Schemazeichnungen bringt, sondern in Zeichnungen eines Gemäldes und anderer Fundstücke (Abb. 4–6) eingetragen hat.

Kapitel 3 enthält zwei informative Exkurse. Der erste handelt vom Straßenbau auf Kreta und dem griechischen Festland. Demnach sind künstlich angelegte bronzezeitliche Straßen bisher mit Sicherheit nur in den wichtigsten Landschaften des mykenischen Kulturkreises, in der Argolis und in Messenien, festzustellen, wo sie ihre Anlegung sicher primär militärischen Zwecken zu verdanken hatten. Der andere behandelt die Zug- und Lasttiere. Unter diesen gewann zunächst das seit dem 6. Jt. in Griechenland heimische Rind Bedeutung. Erst seit

<sup>1</sup> Taf. 117: Deichselansatz, vgl. Levant 5, 1973, Taf. 34 A; Taf. 123: linkes Bein des Wagenlenkers, vgl. Ch. Ziegler, Die Terrakotten von Warka (1964) Abb. 137; Taf. 146: Anbindung der Beipferde, vgl. E. Simon, Die griechischen Vasen (1976) Taf. 26.

dem frühen 2. Jt. hält man hier auch das Pferd, wie Knochenfunde beweisen. Als Zugtier ist es seit dem 16. Jh. belegt. Der schon in frühhelladischer Zeit (Lerna III und IV) in Griechenland nachweisbare Esel wie auch das Pferd gelangten hierhin bereits domestiziert.

Kapitel 4 behandelt die Landtransportmittel unter Ausschluß des Streitwagens, dem aufgrund der Überlieferungslage besonderes Gewicht zukommt (s. Kap. 5). Im ersten Abschnitt stehen Esel und Maultier im Vordergrund, die dem Pferd als Packtiere weit überlegen sind. Man band ihnen die Lasten auf oder legte sie auf Packsättel, wie sie im 14. Jh. in Griechenland bekannt werden. Im zweiten Abschnitt diskutiert Crouwel die meist befremdlich wirkenden Reiterdarstellungen, die J.L. Benson<sup>2</sup> insgesamt als abgekürzte Gespanndarstellungen auffassen wollte. Der Verf. argumentiert, daß die Ungeheimheiten in den wenigen Reiterdarstellungen dadurch bedingt seien, daß die Künstler mit der Darstellung von Gespannen vertrauter gewesen seien als mit der von Reitern. Reiterei als Kriegswaffe ist im 2. Jt. nicht nachzuweisen.

Der dritte Abschnitt behandelt Sänften, der vierte die Ein- und Zweiachser mit Ausnahme des Streitwagens. Jene gewiß in der frühgeschichtlichen Realität sehr umfangreiche Gruppe von Nutzfahrzeugen ist äußerst spärlich überliefert. Das bekannte Modell aus Palaikastro aus der Phase MM I (T 52) ist das älteste überlieferte Räderfahrzeug im behandelten Gebiet.

Der Streitwagen, der Gegenstand des sehr umfangreichen 5. Kapitels, gewann seine überragende Bedeutung in der Fahrzeugdarstellung als Prestigegefährt der Oberschicht. Der Verf. beginnt mit einer Typologie der Wagenaufbauten: 1. *box chariot*, 2. *quadrant chariot*, 3. *dual chariot* (Doppelwagen), 4. *rail chariot* (Bügelwagen). Diese Bezeichnungen folgen P.A.L. Greenhalgh<sup>3</sup> mit dem Unterschied, daß dieser die 4. Gruppe als „Egyptian“ bezeichnete. Nicht erwähnt wird vom Verfasser, daß zwischen den „Typologien“ insofern Unterschiede bestehen, als Greenhalgh beispielsweise den Rosselini-Wagen in Florenz mit seiner vierten Gruppe in Verbindung bringt, während Crouwel ihn neben die *quadrant chariots* stellt. Wir kommen auf die Typologie noch zurück.

Unter den verschiedenen Wagenformen ist der solide Kastenwagen die älteste Form, der Bügelwagen die jüngste. Zur Funktion des Dorns, der in Verlängerung des Wagenbodens an zahlreichen Wagen zu beobachten ist (etwa Taf. 74. 95), erwägt der Verf. eine Deutung als Ende des Deichselbaumes oder als Teil der Rahmenkonstruktion der Wagenkanzel.

Die ebenfalls strittigen Heckflügel der Doppelwagen werden als Staubschutz gedeutet (s.u.); um eine Erweiterung des Wagenkorbes kann es sich jedenfalls nicht handeln, da die Flügel hinter dem Wagenboden liegen. Doppel- und Bügelwagen sind lokale griechische Entwicklungen. Aufgrund der Verwandtschaft des letzteren zu eisenzeitlichen Wagenkanzelformen postuliert Crouwel eine Kon-

tinuität der Streitwagentradition während der dunklen Epoche zwischen Mykenischer und Geometrischer Zeit.

Der zweite Abschnitt des Kapitels beschäftigt sich mit der Achse, der dritte mit dem Rad, der Felgen- und Speichenkonstruktion, der vierte mit dem Zugsystem. In Griechenland entwickelt man eine besondere Deichselkonstruktion. Bei dieser ruhen auf der Unterdeichsel die Enden eines L-förmigen Holzes (*pole brace* = Zwischendeichsel). Über diesem, parallel zu seinem längeren Arm, verläuft von der Wagenkorb- oder -kastenbrüstung zum Vorderende der Unterdeichsel eine Holzstange (*pole stay* = Oberdeichsel). Ober- und Zwischendeichsel sind in Abständen durch Lederriemen miteinander verbunden. Alle drei Deichseln zusammen bilden eine stabile Dreiecks-konstruktion. Zur Nachwirkung dieser technischen Errungenschaft in Vorderasien siehe die Behandlung der entsprechenden Abschnitte von Littauer/Crouwel, *Wheel-ed Vehicles*, durch den Rez. a.O.

Es folgt ein Abschnitt über die Anschirrung. Die Jochkonstruktion mit geschwungenem Joch und daranhängenden Joch- bzw. Kummegabeln ist anscheinend Ägypten verpflichtet, wie schon W. Nagel<sup>4</sup> ausführte. Die Gabelzinken waren an ihrer Unterseite gepolstert. Der letzte Teil des Kapitels behandelt das Zaumzeug. Crouwel scheidet vier Trenstypen; bei allen sind die Knebel auf das Mundstück „aufgeschoben“:

1. *bits with smooth, probably single bar canon and discoid cheekpieces* = Radstangentrensen.
2. *bits with smooth, probably single bar canon and "key-hole" cheekpieces* = Plattenstangentrensen.
3. *bits with smooth, jointed canons and narrow, rectangular cheekpieces* = Plattengelenktrensen.
4. *bits with jointed wire canons and narrow, rectangular cheekpieces* = Plattengelenktrensen mit Drahtmundstück.

Alle Typen – die beiden letzten sind nach Ansicht des Rez. als zwei Gruppen desselben Typus aufzufassen – stammen aus dem Orient. Neben den metallenen Trensen sind durch die Linear B-Tafeln auch Knebel aus Horn wahrscheinlich zu machen. Mundstücke aus Leder oder Darm sind denkbar. Zur Zügelführung s.u.

Das 6. Kapitel beschäftigt sich mit der Nutzung des Streitwagens und fußt weitgehend auf einem Aufsatz von M.A. Littauer.<sup>5</sup> Alle Ausführungen mit Ausnahme des spärlich überlieferten „*quadrant chariot*“ treten in Kriegszusammenhang auf. Der zahlreich belegte Doppelwagen begegnet darüber hinaus in Prozessionen als Gefährt für Götter und Menschen und in – möglicherweise – mythologischen Darstellungen; der Bügelwagen dient auch zu Wettfahrten.

Das letzte Kapitel zieht einige historische Schlußfolgerungen. Gegen die von F. Schachermeyr bevorzugte Herleitung des kretisch-mykenischen Streitwagens aus Ägypten<sup>6</sup> schließt Crouwel sich Nagel<sup>7</sup> an, der seine Herkunft aus der Levante vertrat. Der Streitwagen vermag sich vermutlich wegen der starken Gliederung des Terrains in

<sup>2</sup> J.L. Benson, *Horse, Bird and Man* (1970) 23 Anm. 29.

<sup>3</sup> P.A.L. Greenhalgh, *Early Greek Warfare* (1973) 30–32.

<sup>4</sup> W. Nagel, *Der mesopotamische Streitwagen und seine Entwicklung im ostmediterranen Bereich*, *BBV* 10 (1966) 44.

<sup>5</sup> M.A. Littauer, *AJA* 76, 1972, 145–157.

<sup>6</sup> F. Schachermeyr, *Anthropos* 46, 1951, 729ff.

<sup>7</sup> Nagel, *Streitwagen* 43f.

Griechenland nicht durchzusetzen und wird bald zum Prestigefahrzeug mit beschränkter Nutzung.

Der Streitwagen überlebt die dunkle Epoche in Griechenland selbst, muß aber als Kriegswaffe sehr bald dem schwerbewaffneten Infanteristen weichen, der im Kriegswesen dominiert. Das Gefährt wahrt seine Rolle bei Festakten und Wagenrennen.

Ein Appendix korrigiert einzelne Datierungen, Herkunftsbestimmungen und Bildinterpretationen. Den Abschluß bildet eine Aufzählung einiger orientalischer Importstücke in Griechenland und Zypern.

Als sehr informativ empfindet der Leser die mehrfach dem archäologischen Befund zur Ergänzung gegenübergestellte Behandlung der Linear B-Überlieferung (S. 38–40, 67–70, 86–89, 106f., 110, 124–129, 134f.), die nicht nur Einblick in die Wagenkonstruktion, die Art der Lagerung und die Stückzahlen vermitteln, sondern auch über Färbung, Verzierung und Material informieren soll.

Mit Überraschung konstatiert man andererseits das praktisch völlige Übergehen der homerischen Überlieferung (spärliche Äußerungen auf S. 127 mit Anm. 51; 138 mit Anm. 126; 145; 151), die J. Wiesner, *Fahren und Reiten*, *Archaeologia Homérica F* (1968), in den Mittelpunkt stellte und die auch bei Greenhalgh, ‚Warfare‘, eine bedeutende Rolle spielt; eine Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Positionen beider Autoren, die man erwarten könnte, fehlt.

Die folgenden Punkte erfordern eine kurze Stellungnahme im einzelnen:

*Typologie:* Der Autor versteht sein Buch vornehmlich als technische Studie (S. 19) und wäre von daher besonders auf scharfe sachtypologische Unterscheidungen angewiesen. Dies leistet Crouwels „Typologie“ des Streitwagens nach dem Kanzelumriß nicht, da „die Aufbaukonstruktion vor allem von der Nutzungsweise abhängig ist“.<sup>8</sup> Sie bietet lediglich ein Kriterium zur Bildung von Untertypen zu einem der beiden bekannten klassischen Streitwagentypen, dem Kanzeleinachser. Doch auch jetzt ist nicht unbedingt das Profil der Kanzelbrüstung das vorrangige Unterscheidungsmerkmal. Crouwels Typenbildung bewährt sich an den bronzezeitlichen Fahrzeugen nur insofern, als diese mit dem Doppelwagen und seinen Heckflügeln und dem Bügelwagen, der auf eine Verkleidung der Wagenkanzeln verzichtet, Sonderformen ausbilden, die durch ihre Eigenart einen festen Gruppenzusammenschluß erlauben. Bei den anderen von Crouwel gebildeten Gruppen, *box* und *quadrant chariots*, versagt diese Methode.

Es erscheint deshalb zweckmäßig, grundsätzlich zwischen einem soliden und einem Korbausatz zu unterscheiden, bei diesen wiederum zwischen D-förmigem und rechteckigem Grundriß zu differenzieren und in dritter Linie den hinteren Brüstungsabschluß in Betracht zu ziehen. Die folgende nach diesen Kriterien aufgestellte Klassifizierung orientiert sich bereits an einer übergreifenden Typologie, die W. Nagel entwickelt hat und demnächst

in einem Buch über „Wagen im Alten Orient“ vorlegen wird. Der Kanzeleinachser gliedert sich demnach in folgende Untertypen:

A. solider Kanzeleinachser

1. mit eckigem Grundriß [Kasten] (Crouwel, Katalog G 1, G 2 (?), G 16, S 1 etc.)
2. mit D-förmigem Grundriß
  - a. gewöhnlicher (solider) Rundkanzeleinachser [G 2 (?), G 13 etc.]
  - b. Doppelwagen

B. Korbeinachser, d.h. mit durchlässiger Kanzelbrüstung

1. mit eckigem Grundriß (G 3)
2. mit D-förmigem Grundriß (Bügelwagen)

In dieser Typologie findet das Terrakottarhyton aus Karphi in Iraklion, Archäol. Mus. H.M 11046 (Taf. 48 a–b), das Crouwel (S. 71) zu den Bügelwagen schlägt, keinen Raum. Mit seiner Einmaligkeit kann man genauso wenig gegen die Zuverlässigkeit seiner Aussage argumentieren, wie man dies beim Modell von Palaikastro tun wollte. Sicher ist der Verf. im Recht mit der Behauptung, daß aufgrund der überragenden Bedeutung des Streitwagens schwer einzuordnende Gefährte schon aus statistischen Gründen mit einiger Wahrscheinlichkeit als Streitwagen zu klassifizieren seien. Indes verbietet sich dies bei dem Rhyton in jedem Fall. Wenn die drei Stierköpfe nämlich als abgekürzte Darstellung eines Ochsen gespannes zu verstehen sind, wie J. Wiesner<sup>9</sup> und H.-G. Buchholz/V. Karageorghis<sup>10</sup> vorschlugen, entfällt eine Deutung als Streitwagen von selbst. Darüber hinaus bietet das Modell kein technisches Detail, das es mit den Streitwagen verbände, nachdem wir die Brüstungsform als Kriterium zur Typenbildung ausgeschieden haben.

*Der Doppelwagen:* Seine charakteristischen Heckflügel sind in der Vergangenheit als Handgriffe, Transportgestell und Ausgleichsgewicht zur schweren Deichselkonstruktion gedeutet worden. Es handelt sich, wenn nicht um ein einfaches Zierelement, um eine kaum sehr wirksame technische Maßnahme, die man ihrer Mängel wegen schließlich wieder aufgab. Das Außergewöhnliche der Vorrichtung, das Crouwel (S. 67) gegen eine Deutung als Schutz für den Krieger im Moment des Auf- und Abspringens ins Feld führt, spricht gewiß kaum zugunsten des von ihm vorgeschlagenen Staubschutzes – Crouwel folgt hier Littauer.<sup>11</sup> Im Gegenteil liegt es geradezu auf der Hand, das Einzigartige der Konstruktion mit der besonderen Kampfpraxis der Epoche zu verknüpfen. Und deshalb wird man die Flügel, wie auch Wiesner, *Fahren und Reiten* S. 48, erwog, am besten so lange als Schutzschild für die kritischen Momente des Auf- und Abspringens auffassen, als sich keine überzeugendere Deutung anbietet.

*Achslage:* In die Erörterung des von Littauer und Crouwel schon andernorts diskutierten technischen Problems sind vor allem zwei von Nagel<sup>12</sup> erläuterte Gesichtspunkte mit einzubeziehen, die die Hinterständigkeit der Achse betreffen. Sie bedingt zwar einerseits eine federnde Aufhängung der Wagenkanzeln zwischen Joch und Achse,

<sup>8</sup> W. Putschke, *Sachtypologie der Landfahrzeuge* (1968) 67f.

<sup>9</sup> J. Wiesner, *Fahren und Reiten*, *Archaeologia Homérica F* (1968) 34.

<sup>10</sup> H.-G. Buchholz/V. Karageorghis, *Altägäis und Altkypros* (1971) Nr. 1270.

<sup>11</sup> Littauer a.O. 156.

<sup>12</sup> Nagel, *Streitwagen* 37.

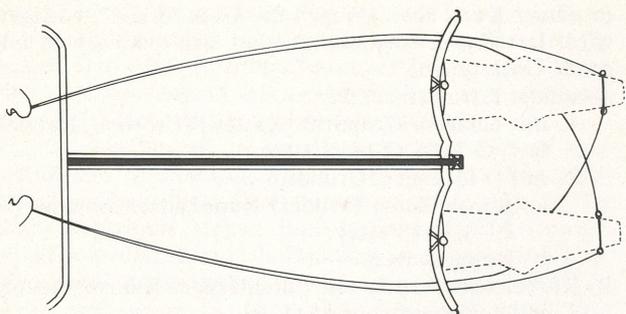


Abb. 1: Zweigespann mit ägäischer Zügel­führung, Modellskizze, Zeichnung A. Kottaridou.

andererseits aber eine starke Belastung der Deichsel besonders an ihrem neuralgischen Punkt unmittelbar vor der Kanzelbrüstung. Entgegen der Meinung des Verf. spielt bei mittelständiger Achsposition die Zentrifugalkraft, die bei schnellen Wendungen nach rückwärts auf alles wirke, was sich hinter der Achse befinde, keine Rolle.<sup>13</sup> Selbst bei harten Wendungen in vollem Lauf wirkt die Zentrifugalkraft überwiegend zur Seite.

**Zügel­führung:** Crowel (S. 108) vermutet einen einzelnen Führungsring recht weit vorn auf der Deichsel oder in der Jochmitte oder aber mehrere Jochzügelringe. Die von Nagel<sup>14</sup> nachgewiesene „ägäische“ Zügel­führung bestreitet der Verfasser. Sie sei in hohem Maße unpraktisch, da dem jeweils innen gehenden Pferd bei Wendungen eine Zügelleine auf die Luftröhre drücke, und Darstellungen wie das Siegel aus Vaphio (G 3 Taf. 11) seien in dieser Hinsicht nicht wörtlich zu nehmen.

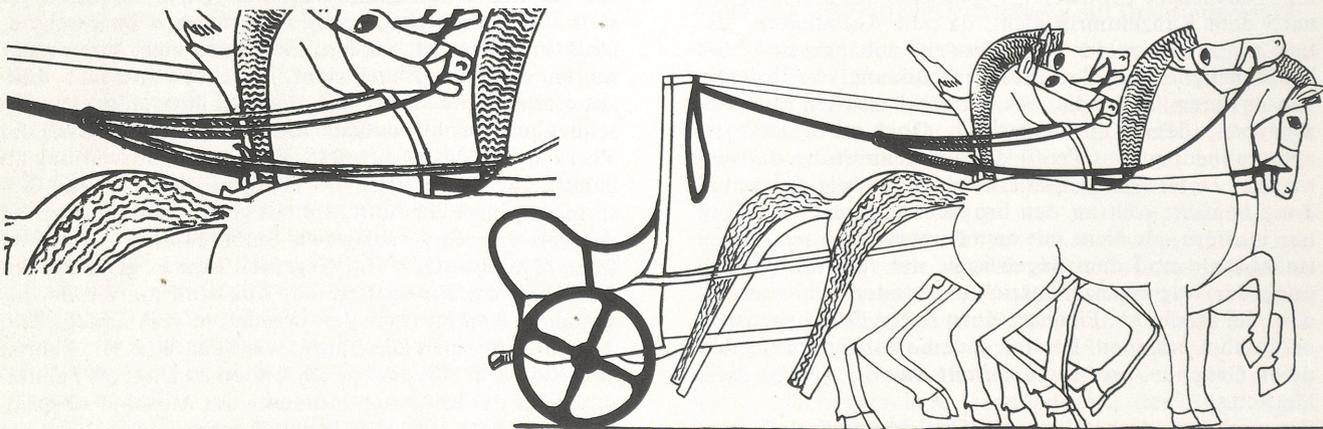


Abb. 2: Rekonstruktion des Gespanns der Aphrodite aus dem Westfries des Siphnierschatzhauses von Delphi: Viergespann mit ägäischer Zügel­führung [ nach J. Charbonneaux/R. Martin/F. Villard, Das archaische Griechenland (1969) Abb. 206]. Zeichnung A. Kottaridou.

Mag der Verf. den mykenischen Steinschneidern Unge­ nauigkeit vorwerfen, so kann er jedoch dies keinesfalls bei den von Nagel<sup>15</sup> herangezogenen jüngeren Belegen, besonders bei den Meistern achämenidischer Reliefs tun. Ihre akribische Genauigkeit zeigt bei sämtlichen Apadāna-Gespannen<sup>16</sup> – bei den persischen Fahrzeugen hatte es Nagel in Ermangelung zulänglicher Photos seinerzeit offengelassen – die vorhalsige „ägäische“ Zügel­führung, die aus ihren Nachwirkungen demnach für das 2. Jt. sicher erschlossen werden darf (hier Abb. 1).

Auch hethitische Relieforthostaten aus Karkemiš und Malatya<sup>17</sup> zeigen diese Leinen­führung, von der man die herkömmliche, bei der sich die Leinen zwischen den Pferdeleibern kreuzen,<sup>18</sup> genau unterscheidet.

**Kontinuität der Streitwagentradition in Griechenland:** Von besonderer Bedeutung ist die besondere Leinen­führung für die vom Verf. mehrfach berührte Frage nach einer eigenständigen Streitwagentradition in Griechenland durch die dunkle Epoche hindurch. Denn bei einzelnen archaischen und sogar noch klassischen Götterwagen lebt die ägäische Zügel­führung fort und wird hier sogar an Viergespannen verwendet, so am Süd- und Westfries des Siphnierschatzhauses von Delphi (hier Abb. 2)<sup>19</sup> und auf einer syrakusanischen Dekadrachme des späten 5. Jhs. – hier erscheinen nur die auf der Seite des Betrachters verlaufenden Leinen.<sup>20</sup> Zugunsten einer ununterbrochenen Tradition der Streitwagen­waffe führt Crowel das Fortleben des Vierspeichenrades in Geometrischer Zeit an (S. 72), während man im Orient gleichzeitig Sechs- und Achtspeichenräder bevorzugte. Auch sieht er einen direkten Zusammenhang zwischen der Kanzelform des Bügel­wagens und mindestens einer Ausführung des geometrischen Streit­wagens (S. 72f.).<sup>21</sup>

<sup>13</sup> Littauer a.O. 154; Littauer/Crowel, *Wheeled Vehicles* 53.

<sup>14</sup> Nagel, *Streitwagen* 44f. 50.

<sup>15</sup> Nagel, *Streitwagen* 50.

<sup>16</sup> G. Walsler, *Die Völkerschaften auf den Reliefs von Persepolis* (1966) Taf. 29. 48. 85; ders., *Persepolis* (1980) Abb. 74.

<sup>17</sup> K. Bittel, *Die Hethiter* (1976) Abb. 280. 291.

<sup>18</sup> Nagel, *Streitwagen* Abb. 70; Bittel, *Hethiter* Abb. 306.

<sup>19</sup> J. Charbonneaux/R. Martin/F. Villard, *Das archaische Griechenland* (1969) Abb. 200. 206–207; P. de la Coste-Messelière, *Delphes* (1957) Taf. 67. 72–73.

<sup>20</sup> W. Treue, *Achse, Rad und Wagen* (1965) Abb. S. 137. – Die vom Rez. am Wagen der Aphrodite aus dem Westfries des Siphnierschatzhauses unternommene Rekonstruktion (hier Abb. 2) gibt die vollständige Bespannung wieder, obwohl diese im Original vielleicht durch Fortlassen der jeweils linken Zügelleine vereinfacht war. Für wertvolle Hinweise bei der Rekonstruktion und für die Anfertigung der beiden Zeichnungen habe ich A. Kottaridou zu danken.

<sup>21</sup> So schon Greenhalgh, *Warfare* 32ff.

*Nutzung:* Seit dem 2. Viertel des 2. Jts. verwendet man den Streitwagen im Orient als mobile Plattform für Bogenschützen. Dies sei, so Crouwel, in Griechenland nicht üblich gewesen. Während er für das berühmte Siegel aus Schachtgrab IV von Mykene<sup>22</sup> einräumt, die dort geschilderte Jagd mit dem Bogen vom Wagen aus schildere womöglich zeitgenössische Realität, versucht er, die Aussage des Siegelzylinders in Paris (G 16 Taf. 20) mit Hinweis auf die orientalischen Einflüsse zu entkräften. In Wirklichkeit diene der Streitwagen in Griechenland von Anfang an nur dem bequemen Transport des schwerbewaffneten Kämpfers aufs Schlachtfeld. Dies bedeutete allerdings, daß die frühen Streitwagendarstellungen in Griechenland, die fast ausnahmslos den Kampf vom Wagen aus schildern (G 2–3, 16, S 1–5), nur orientalische Darstellungsmuster kopierten oder repräsentative Motive ohne aktuellen Bezug gestalteten. Das Gegenteil dieser Hypothese ist zwar schwerlich zu beweisen, doch muß in Rechnung gestellt werden, daß durch eine derartige Argumentation jedwede Denkmälergruppe in ihrer Aussage entwertet werden kann. Es liegt vielmehr der Gedanke nahe, daß man in Griechenland mit der Waffe anfänglich auch ihre Verwendungsweise übernahm. Und zumal aus der psychologischen Wirkung des heranpreschenden Gefährtes wird man zunächst beträchtliche Effekte erzielen haben können. Die Verschiedenartigkeit der vom Wagen aus benutzten Waffen, Bogen, Schwert und Speer, zeigt, daß es zu einem systematischen Einsatz der Streitwagenwaffe in der Schlacht nicht gekommen ist. Das auf die Dauer im Kampfgetümmel wirkungslose Instrument wurde schließlich nur noch zur Fahrt ins Gefecht, zu schnellen Positionswechseln des Kriegers und zu Flucht und Verfolgung verwendet.

<sup>22</sup> Wiesner, Fahren und Reiten Abb. 5.