

**Rezension zu: Veldmeijer, A. J. & Ikram, S. (eds.) (2018). *Chariots in Ancient Egypt. The Tano Chariot, a case study*. Leiden: Sidestone Press. Paperback, 588 S. ISBN 978-9088904660**

*Heike Wilde*

Dieses von André J. Veldmeijer und Salima Ikram herausgegebene (und in weiten Teilen auch verfasste) Buch ist als Hardcover, Paperback und sogar als E-book erhältlich, besticht mit einem eindrucksvollen Seitenumfang und optisch durch einen umfangreichen, farbigen Katalog von Lederfunden, dazu ein Hochglanz-Cover mit Streitwagenszene und einem Emblem, das auf den Ausgangspunkt dieses Buches deutet: Ein Ensemble aus Leder, das die Verkleidung eines Streitwagens bildete, nebst Teilen von Zubehör wie Zaumzeug, Riemen und Futterale für die typischen Waffen eines Streitwagenkämpfers. Das angesprochene Emblem in der linken oberen Ecke des Titelbildes stammt von Lederresten dieses Streitwagen-Zubehörs.

Die Einleitung verrät, wie dieses Leder-Ensemble zur Fallstudie der Erforschung von Streitwagen der Spätbronzezeit Ägyptens wurde: Im Rahmen eines Projektes zur grundsätzlichen Erforschung altägyptischen Lederhandwerkes, dem „*Ancient Egyptian Leatherwork Project*“ (AELP), wurde im Magazin des Nationalmuseums Kairo ein Konvolut von ca. 60 farbigen Lederfragmenten entdeckt, die verhältnismäßig gut erhalten waren, jedoch nicht durch Ausgrabungen ins Museum gelangt waren, sondern von einem Antikenhändler namens Tano im Jahr 1932 angekauft wurden (daher auch die Bezeichnung „*Tano Chariot*“). Einige der Fragmente waren der Forschung bereits bekannt, jedoch war das Ensemble in seiner Gesamtheit noch nie veröffentlicht und auch nicht im Detail untersucht worden. Im Rahmen des genannten Projektes wurden die Bestandteile nun eingehend untersucht und als Zubehör für einen Streitwagen identifiziert. Das Buch besteht aus zwei Teilen, etwa zu jeweils der Hälfte des Umfangs, wobei der erste Teil die Funde im Kontext vorstellt, die Lederbearbeitung an sich und die ikonografischen und sprachlichen Quellen zur Darstellung und Verwendung von Streitwagen; der zweite Teil besteht aus dem Katalog mit farbigen fotografischen Abbildungen (sofern vorhanden) und Illustrationen zu einzelnen Verarbeitungstechniken.

Zweirädrige, von einem Pferde-Zweigespann gezogene Wagen in leichter Bauweise sind eine prominente Erscheinung in der Ikonografie von Denkmälern und Textzeugen in Ägypten wie historisch-biografischen Inschriften bis hin zur

erzählenden Literatur ab dem 16. Jh. v. Chr. Diese Quellen belegen die besondere Bedeutung des Streitwagens für das Militär, aber auch im Rahmen des öffentlich zelebrierten Prestiges der ägyptischen Elite. Zusätzlich ist der Streitwagen auch als Motiv z. B. in Form von Jagdszenen auf Zubehör und Mobiliar in verschiedenen Varianten aus Königsgräbern gut vertreten und gut bekannt.

Archäologische Funde von Streitwagen oder -zubehör sind überwiegend aus königlichen Grabfunden bekannt. Die bislang umfangreichsten Funde stammen aus dem Grab Tutanchamuns, in dem sich sechs vollständig zerlegte Exemplare von Streitwagen befanden. Allerdings waren diesen Wagen nur Einzelteile von Lederverkleidung zuzuordnen und sind durch die schlechten klimatischen Bedingungen stark verfallen, sodass keine Wagenverkleidung mehr rekonstruiert werden kann. Zu einem weiteren Streitwagenfund des Neuen Reiches, der sich heutzutage im Museum Florenz befindet und wohl aus einem privaten Grab des Neuen Reiches stammt, fehlt die Lederverkleidung des Wagenkastens und das Zubehör ganz. Die Lederverkleidungen von Streitwagen waren bislang folglich nur aus ikonografischen Quellen belegt. Somit repräsentiert das Tano-Ensemble den einzigen Fund einer kompletten Wagenverkleidung; im Gegensatz zu den Wagenfunden ohne Lederverkleidung oder mit schlecht erhaltenen Resten fehlt hier indes jeglicher Hinweis auf den Wagen. Daraus wird man schließen dürfen, dass auch die Wagenverkleidungen austauschbar gewesen und separat gelagert worden sein konnten, was zwar in dem Buch nicht hervorgehoben wird, aber m. E. als neue Erkenntnis Beachtung verdient.

Zu dem Zubehör gehörten auch die in der Ikonografie standardmäßig dargestellten Futterale wie Bogentaschen und Pfeilköcher, die an dem Wagen befestigt wurden und zur typischen Ausrüstung des Streitwagenkämpfers gehörten, der vor allem als hochmobiler Bogenschütze agierte. Archäologisch ist beides exemplarisch belegt, aber auch hier oftmals nicht vollständig. Während z. B. aus dem Grab des Maiherperi drei Köcher, aber keine Bogentasche belegt ist (und auch keine Wagenteile), fehlt dem Tano-Konvolut der Pfeilköcher. Das Tano-Ensemble wird einem einzigen Wagen zugeordnet, dazu gehören die Wandverkleidung des Wagenkastens, Bogentasche, andere Futterale oder Taschen sowie Gespannteile und weitere Riemen, dekoriert mit Applikationen sowie Bordüren und eingefärbt in Grün, Rot und Beige.

Nach der Einleitung erfolgt im 2. Kapitel die Materialvorstellung, es wird sorgfältig bestimmt, die Lederart und Verarbeitung analysiert und

die Verwendung rekonstruiert. Vergleichbare Lederstücke, oft Einzelteile, aus den ägyptischen Sammlungen von Kairo, dem Metropolitan Museum New York und dem Ägyptischen Museum in Berlin wurden in die Untersuchungen einbezogen, aus den Grabfunden von Maiherperi, Amenophis II., Thutmosis IV. und Tutanchamun sowie der Siedlung Echnatons Achetaton (Tell el Amarna). Auf diese Weise werden sämtliche Kategorien bekannten Streitwagenzubehörs aus Leder systematisch vorgestellt, mit dem Tano-Material verglichen und in dem umfangreichen Katalog, der die zweite Hälfte des Buches bildet, erfasst und in vielen Fällen überhaupt das erste Mal publiziert, mit Ausnahme der Lederfunde des Maiherperi (für die hier besprochene Untersuchung wären vor allem die Pfeilköcher interessant gewesen), die für das Projekt leider nicht zur Verfügung standen. Aufgrund der absolut datierten Vergleichstücke zum Ensemble des Tano-Wagens und mit Hilfe ikonografischer Quellen, deren Datierung ebenfalls gut eingrenzbar ist, können die teilweise sehr speziellen Zubehör-Teile aus Leder identifiziert und Anhaltspunkte für ihre Datierung gewonnen werden. Jedes Objekt wurde untersucht, beschrieben, fotografiert, gezeichnet und schließlich im Katalog erfasst. In manchen Fällen erwies sich eine Konservierung als notwendig. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bildeten das dritte Kapitel, das als Beitrag von Lucy Skinner das Leder als Rohstoff, die Identifikation der Tierarten und die Bearbeitungsprozesse wie z.B. Gerben und Färben beinhaltet. Demnach bestehen die Teile der Wagenverkleidung aus Ziegenleder, für die strapazierfähigen Zubehörteile wie Gurte, Riemen und Gespann wurde Rindsleder verwendet. Die Farbgebung korrespondiert mit dem verwendeten Material: Die Objekte aus Ziegenleder waren in Rot und Grün eingefärbt, Rindsleder in Beige. Als Gerbmittel für das Ziegenleder wird Alaun vermutet, was aber noch durch weitere chemische Analysen zu erhärten wäre. Als Färbemittel für das Grün wurde Malachit bestimmt.

Im vierten Kapitel von A. Veldmeyer werden Beobachtungen zur Verarbeitung des Leders zum fertigen Objekt beschrieben, bezogen auf den Zugschnitt, die Zusammenfügung zum Objekt durch verschiedene Arten von Nähten oder Bindemittel sowie und ihre Dekoration.

Die folgenden Kapitel stellen das präsentierte Fundmaterial in ihren kulturhistorischen Kontext. Wirklich neue Erkenntnisse bringen die abrundenden Beiträge zur Ikonografie und literarischen Quellen kaum, tragen aber die grundlegenden Quellen zur Verwendung von Streit-

wagen systematisch zusammen und bilden den Kontext für die vorbildhafte Darstellung und Einordnung des vorgestellten Ledermaterials. Der Beitrag von Lisa Sabbahy ist eine ikonografische Studie, in der die Streitwagendarstellungen, bezogen auf die Chronologie und Verwendung, zusammengetragen werden: In den Privatgräbern vor allem der 18. Dynastie wird die Verwendung des Streitwagens zu zivilen, repräsentativen Zwecken dargestellt oder im Kontext der Grabbeigaben, außerdem finden sich in den Gräbern der hochrangigen Würdenträger Darstellungen von der Wagenherstellung und von Tributbringern, die diese als Abgabe mit sich führen. Dem gegenüber stehen Königsdarstellungen in Bezug auf Streitwagen, die als Tempeldekoration dienten und besonders aus der 19. und 20. Dynastie erhalten sind: Die Schlachtdarstellungen von Ramses II. im Ramesseum und von Ramses III. im Tempel von Medinet Habu sind die berühmtesten Beispiele. Die Quellenlage ist zeittypisch und wird durch Schriftquellen ergänzt (im nächsten Kapitel von Ole Herslund, siehe unten). Die Autorin des Beitrages führt auch Einzelheiten zur Konstruktion und darauf beruhender Datierung an, z. B. die Anzahl der Speichen; in der frühen 18. Dynastie waren Räder mit je vier Speichen ausgestattet, für die Amarnazeit und Ramessidenzeit sind jedoch sechs Speichen üblich, was mit einer höheren Stabilität der Räder begründet wird.

Im sechsten Kapitel wird eine Bestandsaufnahme der Textquellen unterschiedlicher Gattungen vorgeführt. Die schriftlichen Quellen der frühen 18. Dynastie, die vom Einsatz von Wagen (wohl Streitwagen) im Kampf berichten, und Tributlisten an den Tempelwänden ergänzen das ikonografische Material, in späterer Zeit auch literarische Texte. Einen besonderen Mehrwert bietet aber der Teil des Kapitels, der sich als lexikographische Untersuchung der mit dem Wagen verbundenen ägyptischen Bezeichnungen befasst, sei es für den Wagen selbst oder seine Einzelteile. Dies ist in dieser Form m. E. so noch nicht geleistet worden und ist besonders erhellend für die Frage, welche dieser Worte ägyptischen Ursprungs waren, welche als Lehnwörter gelten können und wie das zu begründen und ggf. historisch zu erklären ist. Dabei stellt sich erwartungsgemäß heraus, dass die Bezeichnung für den Streitwagen, determiniert mit dem optisch gut erkennbaren Zeichen für den Streitwagen, wohl als Lehnwort aus dem vorderasiatischen Sprachraum zu betrachten ist, da der Wagen an sich, sei es als berädertes Vehikel allgemein, sei es als Karren zum Transport, in Ägypten vor dem Neuen Reich nicht üblich war: Der Nil

war die Hauptverkehrsader und Wasserfahrzeuge die allgemein üblichen Mittel zur Fortbewegung und Transport. Anderes Spezialvokabular, z. B. für „*Gespann*“ hingegen wurde als ursprünglich ägyptisch klassifiziert, denn die Methode, Tiere anzuspinnen, etwa vor einen Pflug, war ja in Ägypten schon lange bekannt und offenbar auf die Anspannung von Pferden an einen Wagen übertragen worden. Leider verbleiben zahlreiche Lexeme, die sich einer näheren Einordnung, manchmal sogar einer gesicherten Übersetzung entziehen, weil sie sehr selten verwendet wurden oder der Kontext unklar blieb. Hervorzuheben dabei ist m. E. die Beobachtung, dass im Verlauf des Neuen Reiches sich wohl weitere Spezialworte herausbildeten oder Klassifikationen von verschiedenen Wagenarten, als diese Technik in Ägypten gut bekannt war, oder auch, dass Bezeichnungen und das Zeichen für den Streitwagen sich mit der Zeit weiterentwickelten. In einem Einzelfall verwundert den Autor die Bezeichnung von Tieren für den Wagen als „*zum Wagen gehörende Esel*“ (S. 172), was der Annahme widersprechen würde, dass nur Pferde vor den Streitwagen gespannt wurden. Hierbei wäre m. E. zu überlegen, ob nicht ausnahmsweise Onager gemeint waren, die im Alten Vorderen Orient ebenso als Zugtiere für Streitwagen in Betracht gezogen werden (hierzu CLUTTON-BROCK, 1992; UCKO & DIMBLEBY, 2008). Sie könnten durch Tribute oder Konfiszierung nach Ägypten gekommen sein und, da man diese spezielle Tierart nicht kannte, wäre m. E. eine sprachliche Klassifizierung als „*besondere Eselsorte*“ eine naheliegende Erklärung.

Das letzte Kapitel fasst die Ergebnisse des Werks zusammen und diskutiert die gewonnenen Erkenntnisse zum Tano-Ensemble, wobei eine Rekonstruktion der Anbringung der Lederverkleidung vorgeschlagen wird: Sie wurde durch Riemen an einen Wagenkorb befestigt und gebunden. Die Wagenverkleidung war materialsparend zugeschnitten, doppelseitig gefertigt und damit wendbar, eine Seite rot, eine grün, die Abnutzungsspuren zeigen, dass das Material tatsächlich verwendet und strapaziert wurde. Damit wird bestätigt, dass diese Verkleidung für einen Wagen geeignet war, der als „*Gebrauchswagen*“ gedacht war, vermutlich aus dem nichtköniglichen Bereich. Im Vergleich mit den Motiven der Wagenverkleidungen aus der Ikonografie fällt auf, dass das Tano-Ensemble schlichter war als die typischerweise dargestellten Motive auf den Wagen. Als Anhaltspunkt für die Datierung war dementsprechend die optische Gestaltung nicht ausschlaggebend, sondern ein wichtiges Detail zum praktischen Gebrauch des Wagens, das dank der detaillierten

Darstellungen identifiziert werden konnte: Eine Öffnung in der Wagenbekleidung, die als „*Griff*“ dienen konnte und erst ab der Amarnazeit dargestellt ist. Zur Rekonstruktion wurde auch der Wagenkorb von Florenz herangezogen und es konnte festgestellt werden, dass die Wagenverkleidung ebenfalls über genau diesen Wagen gepasst hätte. Wenn man nicht darüber spekulieren will, ob die beiden Funde ursprünglich zusammengehört haben könnten, dann bedeutet das, dass der Wagenbau jedenfalls zu jener Zeit in hohem Maße standardisiert gewesen ist, sodass ein Wagen aus den verschiedensten separat hergestellten oder vorgefertigten Einzelteilen zusammengestellt werden konnte: Den Holzteilen, den Metallteilen und schließlich auch dem Lederzubehör. So ist es verständlich, dass die Handwerkerdarstellungen, die den Wagenbau aufgreifen, in den Darstellungen zur Lederverarbeitung, Holz- und Metallverarbeitung integriert worden sind. Dabei ist zu betonen, dass der Wagenbau ein komplexes Zusammenspiel von unterschiedlichen Facetten des Spezialhandwerks repräsentiert, von denen in dieser Abhandlung nur die eine – die Leder- und -bearbeitung – umfassend behandelt werden konnte, und dieses komplexe Zusammenspiel unterschiedlicher Materialien und der damit verbundenen Kenntnissen daher nicht angemessen darstellen kann. Allein unter dem Aspekt der Holzverarbeitung wäre die Diskussion des Streitwagenbaus ein komplexes Thema, da nicht nur spezielle Verarbeitungstechniken von Bedeutung waren, sondern auch die unterschiedlichen Holzarten, die dafür verwendet worden sind, und nicht in Ägypten heimisch waren, sondern importiert werden mussten.

Die zu beobachtende hohe Standardisierung gleichförmiger Wagenteile gleicher Maße, hier am Beispiel des Lederzubehörs, fügt sich aber gut in den historischen Kontext, für den auch andere Arten des Spezialhandwerks ein hohes Maß an Standardisierung erkennen lassen und die ich an anderer Stelle als eines der Charakteristika einer „*Expansivphase*“ im Rahmen von technologischen Innovationen bezeichnet habe, die auch in diesen Zeitraum fassbar sind (WILDE, 2003). Ebenso würde zum Spezialwissen im Kontext des Streitwagengebrauchs und damit in ein Grundlagenwerk zum Streitwagen auch das Thema Pferdehaltung (siehe z. B. A. Herold zum archäologischen Nachweis der Pferdehaltung in der „*Ramsesstadt*“) und Pferdeausbildung gehören, die ebenfalls nicht Thema des Buches war.

In der Gesamtheit vermittelt das Buch gut nachvollziehbar, dass die Ägypter ab dem 16. Jh. v. Chr. mit dem Gebrauch und dem Bau von

leichten zweirädrigen Wagen zwar gut vertraut waren, jedoch durch Tribut oder Kriegsbeute beschaffte Wagen die Verfügbarkeit solcher Streitwagens deutlich vereinfacht wurde, wie es die schriftlichen Quellen verdeutlichen. Somit ist auch mit importierten Wagen und -zubehör zu rechnen, was sich in der Frage der Herkunft des Designs für das Tano-Ensemble widerspiegelt, für den es keine ikonografische Entsprechung gibt. Letztendlich muss offenbleiben, ob in diesem Fall auch mit einem Import zu rechnen ist oder mit der Herstellung des Wagenbehanges oder der Mitwirkung daran durch einen fremden Handwerker, wobei Fremde im Wagenbau durchaus in ägyptischen Quellen belegt sind.

Insgesamt ist das vorliegende Buch als ein gelungenes, gut verständliches und vorbildlich umgesetztes Grundlagenwerk für die Lederverarbeitung im pharaonischen Ägypten während des Neuen Reichs bzw. der späten Bronzezeit zu empfehlen. Die einzelnen Beiträge dazu machen die handwerklich-technisch geprägte Untersuchung der Lederreste zu einem neuen Standard-Werk im Rahmen der Beschäftigung mit dem ägyptischen Streitwagen.

## L i t e r a t u r

Ucko, P. & Dimbleby, G. (2008). *The domestication and exploitation of plants and animals*. New Brunswick, N.J.: Aldine Transaction.

Clutton-Brock, J. (1992). *Horse power: A history of the horse and the donkey in human societies*. Cambridge, Mass.: Harvard Univ. Press.

Herold, A. (1999). *Streitwagentechnologie in der Ramses-Stadt. Bronze an Pferd und Wagen*. (Forschungen in der Ramses-Stadt). Mainz: von Zabern.

Herold, A. (2001). Von Pferdeställen und Wagenteilen. Achse, Rad und Wagen – *Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge*, 9, 4-17.

Wilde, H. (2003). *Technologische Innovationen im 2. Jahrtausend v. Chr.: Zur Verwendung und Verbreitung neuer Werkstoffe im ostmediterranen Raum*. (Göttinger Orientforschungen IV, 44). Wiesbaden: Harrassowitz.

Dr. Heike Wilde  
Ägyptologisches Institut Heidelberg  
Voßstraße 2  
Gebäude 4410  
69115 Heidelberg  
heikewilde@uni-heidelberg.de

<http://orcid.org/0000-0001-6119-0694>