

László Tarr, *Karren-Kutsche-Karosse. Eine Geschichte des Wagens*. Aus dem Ungarischen von Franz Gottschlig. München: BLV. 352 Seiten, 66 Abbildungen auf Tafeln, 314 Zeichnungen.

Nicht nur Völker und Individuen können Kulturträger sein, auch fundamentale Erfindungen wie etwa der Wagen. Auf kulturhistorischen Dokumenten basierend bietet das Buch einen Überblick über die Geschichte des Wagens von seinen Urformen bis heute. Rad und Achse werden als anonyme Errungenschaften der menschlichen Frühzeit verstanden, die sich aus den Erfordernissen und Produktionsprozessen der Jungsteinzeit entwickelten. Eine reiche Materialfülle mit zahllosen Hinweisen auf europäische und asiatische Beispiele wird geographisch und chronologisch aufgearbeitet: Überall galt der Wagen als unentbehrliches Hilfsmittel für profane und sakrale Zwecke, für die alltägliche Verwendung des Händlers und Bauern, für Krieg, Prozession und Bestattung; mit seiner Funktion ändern sich auch seine Formen. Ein Vielzweck-Instrument also, an dessen übernatürliche Herkunft die Griechen glaubten – der Sonnengott besaß einen Flügelwagen. Die Reisewagen der Römer setzten das Vorhandensein eines entsprechenden Straßennetzes voraus; Kaiser Commodus besaß den ersten Entfernungsmesser (der Klang eines fallenden Kieselsteins zeigte an, daß eine Meile zurückgelegt war) und das erste Automobil (unsichtbare Sklaven bewegten die Räder). Theodosius II. führte Belastungsgrenzen ein und koordinierte den Wagentyp mit dem Rang des Insassen. Im Mittelalter endlich kodifizierte man die Verkehrsregeln, so Ausweichpflicht und Vorfahrtsrecht im Sachsenspiegel.

Schlußfolgerungen aber muß der Leser selbst ziehen, etwa daß Rad und Achse zwar in der Frühzeit ungezählte Male unabhängig voneinander erfunden wurden, daß aber der auf Räder gestellte Schlitten und später der Karren mit einer Mitteldeichsel im Keim die gesamte weitere Entwicklung zum Bauern-, Kriegs- und Kultwagen enthalten: Bei den Verbesserungen der einmal gefundenen Grundidee, etwa der Entwicklung vom Scheibenrad zum Speichenrad, handelt es sich dann nur noch um Nuancen. Auch die Schlußfolgerung, daß ähnliche historische Voraussetzungen zu verwandten technischen Entsprechungen führen, geht mit anderen allgemeinen Gedankengängen in der Fülle des Stoffes unter. Undifferenziert steht somit das Wesentliche neben dem Kuriosen. Vieles hätte für den Leser, der nicht Fachmann ist, vertieft, anderes abgeschwächt werden sollen. Bezeichnend ist, daß literarische Beispiele, wegen ihres übergreifenden, ins Allgemeine führenden Charakters, fast gänzlich fehlen. Doch ändert dies wenig am Wert des Buches als umfassende Stoffsammlung der Altertumskunde, Ethnographie, Technik- und Wirtschaftsgeschichte. Zahlreiche seltene Abbildungen und die Register machen das Werk zu einer Fundgrube für jeden historisch Interessierten.