

überzeugen können, schreibt man die Mythengestalt des „Phaethon“ im Französischen „Phaéton“ (vgl. Nouveau petit Larousse illustré), so dass es keines beckmesserischen „sic“ bedurft hätte, da sich die französische Schreibweise des Helden für diesen Fahrzeugtyp im Bereich der Stellmacher und Wagner, respektive der Autobauer, allgemein durchgesetzt hat. Da sich der „Phaeton“ nach entsprechenden Verbesserungen und Weiterentwicklungen, sprich nach Serienreife, enorme Zeit als Modell auf dem Markt gehalten hat, handelt es sich keinesfalls um eine Umdeutung der mythischen Gestalt, wenn man zurückverfolgt, warum die Konstrukteure (?) oder die Benutzer (?) seinerzeit ihre „Kutsche“ Phaeton nannten. Das Standardwerk von J. Chr. GINZROT über „Die Wagen und Fuhrwerke von der Antike bis zum 19. Jahrhundert“ (Gütersloh: Prisma Verlag) gibt auf S. 119f. klar darüber Auskunft (dort auch eine Zeichnung: Englischer Phaeton mit zwei Pferden aus dem Jahr 1750): „Eine Art Lustkaleschen waren jene sogenannten Phaetons, die sehr hoch gebaut waren, sodass es auch große Geschicklichkeit erforderte, um dergleichen Wagen mit Sicherheit drehen und wenden zu können. So hörte man zu jener Zeit fast jeden Tag von einem neuen Unglück, welches durch diese gefährlichen Phaetons verursacht wurden ...“ – womit man wieder beim antiken Phaethon wäre!

Vielleicht wäre es angebracht, manchmal über den „lateinischen Horizont“ hinauszuschauen, anstatt sofort die alleinseligmachenden Interpretationen für das Fach Latein in Anspruch zu nehmen. Es bleibt allerdings nach wie vor rätselhaft, warum VW diesen Aspekt der Unfallträchtigkeit bei seiner Namenswahl ausgeklammert hat.

Für die Fachschaft Latein am Luitpold-Gymnasium

FERDINAND STEFFAN, Wasserburg a. Inn

### **Sein oder Nichtsein: Phaethon, Phaeton und das kleine h**

Die Diskussionen im Leserforum (zuletzt Heft 2, 2003, 133f.) und nicht nur dort erinnern schon lange sehr an LICHTENBERGS Aphorismus: „Er war so gebildet, dass er statt angenommen immer Agamemnon las.“ Konversationslexika

und Wörterbücher informieren leicht darüber, dass *Phaeton* (*sic!*) keine von VW erfundene Verballhornung von *Phaethon*, sondern im Französischen und Englischen wie im Deutschen nicht nur eine Jahrhunderte lang verwendete Namensform, sondern auch eine traditionelle alte Fahrzeugbezeichnung (Kutsche, Tourenwagen) ist. Dass sich dieser Name letztlich von *Phaethon* ableitet, ist für die Namengebung durch VW belanglos, da die Fahrzeugbezeichnung als *Phaeton*, *faéton*, *phaeton* seit Jahrhunderten überall ein orthographisches und pronuntiatives Eigenleben führt – Oxford, Cambridge und Paris haben bei diesem Fahrzeugtyp noch nie das scheinbar fehlende h moniert. VW hat so sicher wie viele Kollegen gewusst, dass ein *crash kid* wie *Phaethon* ein schlechter Namenspatron wäre und eben deshalb im Wagennamen das zweite kleine h bewusst nicht wieder eingefügt. Mit einem (Fahrer wie) *Phaethon* stürzt man ab, mit einem (Wagen wie) *Phaeton* fährt (und ggf. fährt und fährt) man bequem lange Strecken. Und angesichts moderner Rechtschreibreformen ist es wirklich müßig, über europäische Orthographica der Goethezeit zu streiten (die sich leicht in Grimms Wörterbuch entdecken lassen: WIELAND schrieb im Oberon von einem faeton, den junge Löwen zogen, ZACHARIAE ein komisches Epos mit dem Titel *Phaeton*. Auch der Tropikvogel heißt bei LINNÉ *Phaeton aethereus*). Freuen wir uns dankbar, dass wir am gräulichen *Feton* (bisher) vorbeigekommen sind.

Ungeklärt ist m. W. die Frage nach dem Ursprung der Schreibung ohne h. *Phaethon* war auch zur Zeit der Benennung als Patron für einen Fahrzeugtyp denkbar ungeeignet. Da nun das theta Tod bzw. Todesurteil (z. B. Persius 4, 13) bedeutet, hat man vielleicht sehr subtil mit dem kleinen h auch den Tod aus dem *Phaethon* entfernt und mit dem *Phaeton* doch ein Fahrzeug auf höchstem Niveau (für Götter) beibehalten. Natürlich ist dieser Versuch, die Streichung des h philologisch zu begründen, reine und bodenlose Spekulation.

Dass allerdings *nomina* durchaus und ungewollt (subversive) *omina* sein können, lässt sich am Zusammenbruch der Fahrzeugmarke *Ikarus* wie des sozialistischen Lagers erkennen, aus dem sie stammt. Vielleicht ist *Ikarus* nur eine

Abkürzung, aber immerhin. Auch die Fahrzeugmarke *Barka* verbindet sich über die Barkiden leicht mit dem Untergang Karthagos zum sicher ungewollten Omen. Selbst wenn beide Namensgebungen absichtliche Erfindungen hinterhältiger Philologen sein sollten – ziemlich sicher ist

nicht alles klassisch, was auf den ersten Blick so aussieht: FIAT z. B. ist nicht trotzige lateinische Selbstbehauptung, sondern eine sehr gelungene italienische Abkürzung mit unüberhörbarem Anklang an die Genesis in der Vulgatafassung.

WIDU-WOLFGANG EHLERS, Berlin

## Varia

### **Der Kopf des Julius Cäsar – Ein „Sensationsfund“ auf der Insel Pantelleria**

*Wie das Zweite Deutsche Fernsehen in seiner heute-Sendung am 21. August 2003 um 19 Uhr berichtete, wurde bei Grabungen des Archäologen-Teams von THOMAS SCHÄFER auf der kleinen italienischen Insel Pantelleria (zwischen Sizilien und Tunesien) ein sehr gut erhaltener Cäsar-Kopf aus Marmor gefunden. IRA MAZZONI berichtete darüber in der Süddeutschen Zeitung (im Internet am 23.8.2003). Auf diesen Artikel stützen sich die folgenden Angaben weitestgehend wörtlich und ohne wissenschaftliche Nachprüfung.*

Die kleine Insel, im Altertum Κόσσυρα oder Cossūra genannt, diente den Römern bei ihren Eroberungsfeldzügen als Stützpunkt auf dem Weg nach Nordafrika. Es waren Ausgrabungen auf der Akropolis von Pantelleria, die die Forscher zu ihrem raren Fund führten. Zufällig war auch ein Kamerateam des ZDF vor Ort. Gedreht wurde für die nächste Staffel der recht erfolgreichen Serie „Schliemanns Erben“, eine Filmreihe, die – nicht ganz unproblematisch – beabsichtigt, Wissenschaftler als Abenteurer und Schatzsucher zu porträtieren und die Forschung mit Hilfe melodramatischer musikalischer Untermalung als täglichen Krimi erscheinen zu lassen. Seit drei Jahren wird in dem antiken Cossyra wieder systematisch geforscht. Das internationale Team um THOMAS SCHÄFER versucht im Rahmen eines Kartierungsprojekts vor allem die punische Siedlungsgeschichte der Insel zu erforschen. Die Leitfragen lauten: Zu welchem Zeitpunkt hat sich Karthago der Insel bemächtigt und eine Kolonie gegründet? Lag diese frühe Kolonie auf der Akropolis, wie Gräber vermuten lassen? Welche Rolle spielte die Akropolis im urbanistischen Gefüge?

Und: welche Auswirkungen hatte die römische Okkupation der Insel, die kurzfristig nach dem Jahr 255 vor Christus, dauerhaft aber erst später stattfand? In den vergangenen Suchkampagnen hat das Grabungsteam bereits ein erstaunliches Wassersystem mit untereinander verbundenen Zisternen auf der Hügelspitze erforscht. Auch eine große Rampe, die zur Akropolis hinaufführt, wurde partiell freigelegt. Die Forscher zeichnen von Jahr zu Jahr auch mit Unterstützung von Geodäten und modernen Computerprogrammen eine immer genauere Karte der Siedlung. Doch Wasserleitungen und Tonscherben interessieren kein Fernsehpublikum. Cäsar sehr wohl!

Cäsar-Büsten sind selten, und sie sind umstritten. 1977 entbrannte eine heftige Diskussion um die bekannten Büsten. Der Wunsch, einen Cäsar zu besitzen, überstieg schon bei den Antikensammelnden Renaissancefürsten die realen Funde. Jeder wollte unbedingt eine vollständige Cäsarengalerie haben – schon um den eigenen Stammbaum zu nobilitieren. Also wurden edle Büsten per Inschrift einfach umgewidmet.

Heute prüft die Forschung die Echtheit mühsam im Vergleich mit Münzdarstellungen. Nur zwei Cäsar-Typen sind derzeit als echt akzeptiert. Und es muss jetzt *en face* und im Profil festgestellt werden, ob der neue Fund in dieses Muster passt. Aufgrund des Fundortes – eines Heiligtums mit Cäsarengalerie – ist die Zuschreibung wahrscheinlich. Doch werden sich die Porträt-Experten mit dem stark idealisierten Bildnis gründlich beschäftigen und klären müssen, ob das Kultbild schon zu Lebzeiten oder doch erst posthum aus dem Stein geschlagen wurde. Es ist also noch zu früh, über eine „Auferstehung des göttlichen Cäsar“ zu jubeln.

A.F.