

## DER CURRUS AUS DEM »TUMULO DEI CARRI« VON POPULONIA

Zu den bedeutendsten Nekropolen der Toskana zählt der Bestattungsort San Cerbone bei der Etruskerstadt von Populonia. Bis vor etwa hundert Jahren deckten mächtige Schlackenschichten, die von der intensiv betriebenen antiken Eisenverhüttung an diesem Platz zeugen, den ganzen Friedhof zu, und erst Ausgrabungen am Beginn dieses Jahrhunderts unter der Leitung von Antonio Minto förderten die Nekropole wieder ans Tageslicht. Den größten und bedeutendsten Grabhügel der San Cerbone-Nekropole stellt der »Tumulo dei Carri« dar. Sein Durchmesser liegt immerhin bei 28 m (Abb. 1). Der »Tumulo dei Carri« wurde 1914 im Zuge von Probegrabungen angeschnitten. Die Arbeiten vor Ort leitete der Grabungsassistent von A. Minto, Cesare Barlozetti, der auch das Grabungstagebuch führte. 1914 wurden die Grabkammer und der anschließende Teil des Dromos mit der ersten Seitenkammer freigelegt. In der der Hauptkammer am nächsten liegenden Seitenkammer fand sich der uns interessierende Currus. Die Grabung wurde anschließend für mehrere Jahre unterbrochen und erst 1921 mit der Freilegung des restlichen Dromos und der beiden übrigen Seitenkammern fortgesetzt. In der mittleren Seitenkammer stießen die Ausgräber auf die Reste eines zweiten Wagens.

Den mächtigen »Tumulus dei Carri« fasst eine aus rechteckigen Steinblöcken errichtete Krepis mit einem gepflasterten Umgang ein (Abb. 1). Die Einfassung ist an einer Stelle unterbrochen, von der ein 12 m langer Gang (Dromos) zu der aus rechteckigen Steinblöcken errichteten Hauptgrabkammer führt. Die Kammer überdeckte einst eine heute eingestürzte Steinkuppel. In der Hauptkammer fanden sich die Reste von vier steinernen Totenbetten. Vom Dromos zweigen außerdem drei kleine Seitenkammern ab, die ca. 2 x 1 m groß sind.

Trotz einiger ungenauer und teilweise auch widersprüchlicher Angaben in den Grabungstagebüchern und der Publikation ist es auch heute noch möglich, einen großen Teil der im Museo Archeologico Nazionale in Florenz aufbewahrten Fundobjekte aus dem »Tumulo dei Carri« den einzelnen Kammern zuzuordnen. Die Hauptkammer war beraubt, und nur die heute nicht mehr auffindbaren Bruchstücke eines bronzenen Rundschildes mit geometrischen Mustern, Fragmente von Bronzegefäßen, mehreren Eisenlanzenspitzen, unbestimmbaren Eisenobjekten und von Tongefäßscherben sind die letzten Zeugen der einst sicher reichen Beigabenausstattung. Die Funde scheinen in die erste Hälfte des 7. Jhs. v. Chr. zu datieren, und hier in der Zentralkammer scheint die Belegung des Tumulus begonnen zu haben.

In der ersten, der Hauptkammer am nächsten gelegenen Nebenkammer stießen die Ausgräber am 12. Juli 1914 auf die reichverzierten Metallbeschläge des Currus: Die geringe Größe der Nebenkammer (2x1 m) schließt es von vornherein aus, dass der Wagen vollständig aufgebaut niedergelegt worden war; er muss vorher zerlegt worden sein. Außerdem konnte noch eine ganze Reihe weiterer Funde entdeckt werden, von denen sich folgende heute noch identifizieren lassen: fünf Lanzenschuhe aus Bronze, drei Pfeilspitzen aus Eisen, ein Tüllenbeil aus Eisen, zwei Eisenmesser, zwei Schleifsteine, ein Bronzehörn (Musikinstrument), ein Trinkhorn aus einem Elefantenstoßzahn mit Silberbeschlägen, zwei Goldohrringe, eine phönizische Öllampe, ein Tonteller und eine menschliche Schädelkalotte. In alten Grabungsberichten werden außerdem noch einige weitere Eisenmesser, ein Eisengürtelhaken, Fragmente von Pferdetransporten aus Eisen, unbestimmbare Eisenobjekte und Tierknochen erwähnt, die heute nicht mehr zu identifizieren sind. Während die Grabausstattung aus der Nebenkammer mit Waffen auf die Grablege eines Mannes hindeutet, weist die anthropologische Untersuchung der Schädelreste möglicherweise auf eine Grabinhaberin hin: Der Schädel stammt wahrscheinlich von einer jungen Frau, wobei jedoch

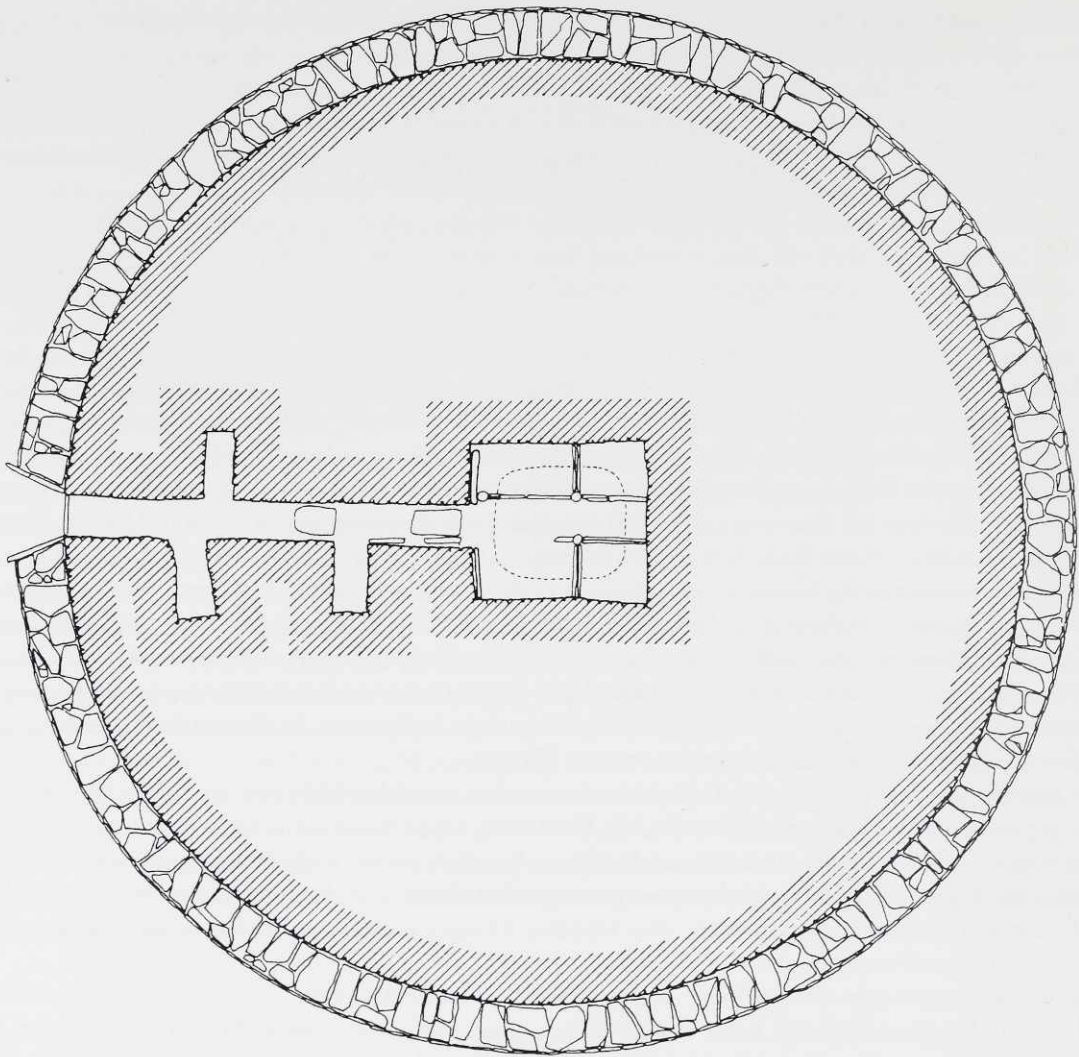


Abb. 1 Populonia »Tumulo dei Carri«: Grundriss des Grabhügels. – M = 1:20.

eine Zuordnung zu einem jungen Mann nicht gänzlich ausgeschlossen werden konnte. Offen bleibt das Verhältnis der Bestattungen in den Seitenkammern zu der oder denen in der Hauptkammer: Gehörten die Beigaben aus den Nebenkammern zu den Bestatteten in der Hauptkammer oder handelte es sich um eigenständige Grablegen? Auch die Datierung des Wagens ist mit der Beantwortung dieser Frage verknüpft. Gehörte der Wagen zu den Bestattungen in der Hauptkammer, scheint eine Entstehung in der ersten Hälfte des 7. Jhs. v. Chr. wahrscheinlich. Sollten die Funde aus der Nebenkammer eine eigene Bestattung bilden, so wäre auch eine etwas jünger Zeitstellung denkbar.

Wie schon erwähnt, wurde in der mittleren Seitenkammer ein zweiter Wagen entdeckt. Die beiden Wagen aus dem »Tumulo dei Carri« unterscheiden sich sowohl durch die Größe als auch die Konstruktion ihrer Räder sehr deutlich: Der größere Wagen mit der sehr ungewöhnlichen Speichenkonstruktion aus der zweiten Seitenkammer dürfte als Sitzwagen eingesetzt worden sein, während der uns interessierende Wagen aus der ersten Nebenkammer als Currus (Renn- oder Streitwagen) verwendet wurde.

Da keinerlei Angaben zur Lage der Wagenteile in der Kammer vorliegen, und die geringe Größe der Nebenkammer vermuten lässt, dass der Wagen zerlegt deponiert wurde, beschränkte sich die Rekonstruktion des Wagens auf die Analyse der Originalfunde sowie auf die Ergebnisse der Restaurierung.

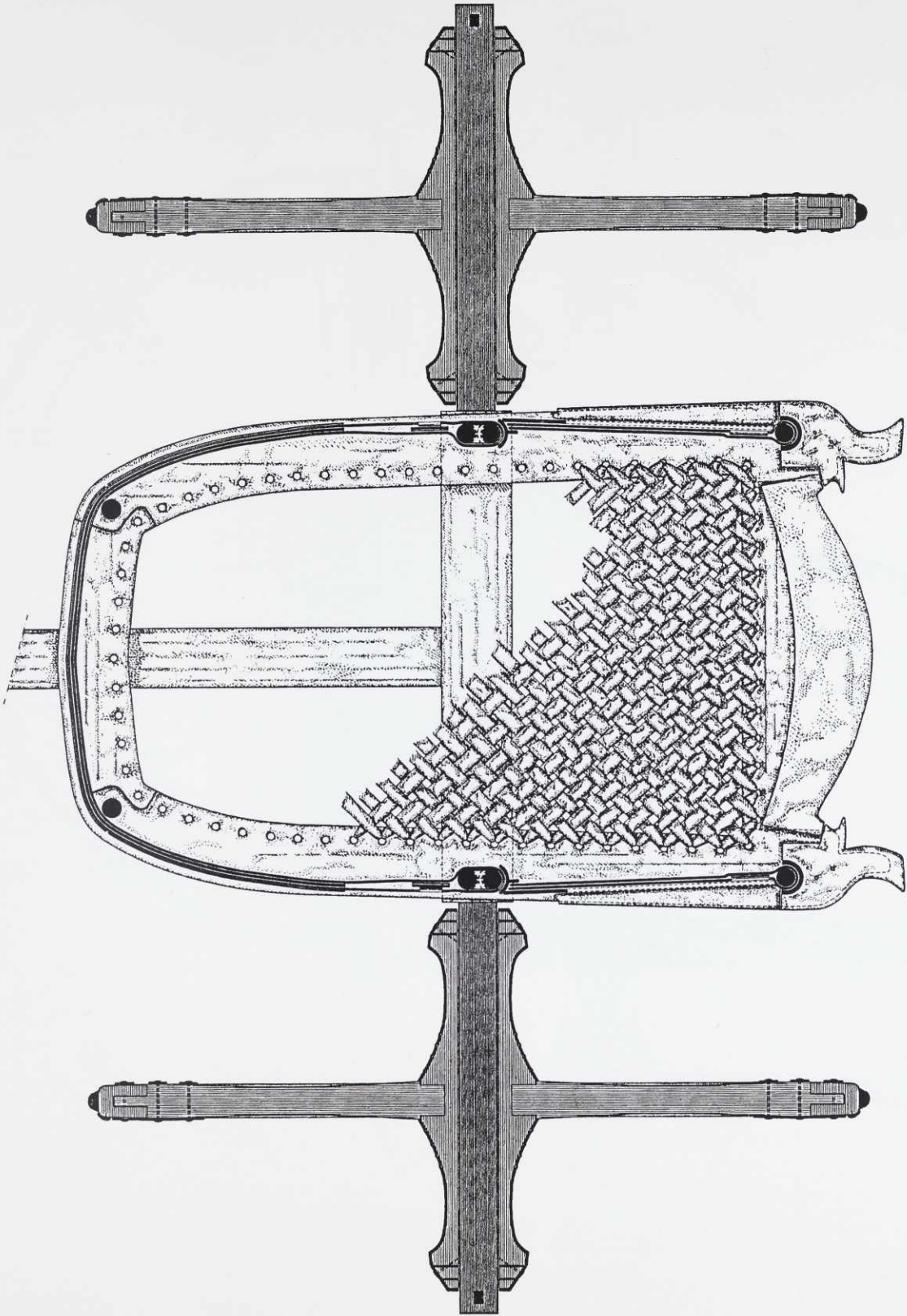


Abb. 2 Populonia, »Tumulo dei Carriv«: Aufsicht des rekonstruierten Wagens. – M = 1:8.

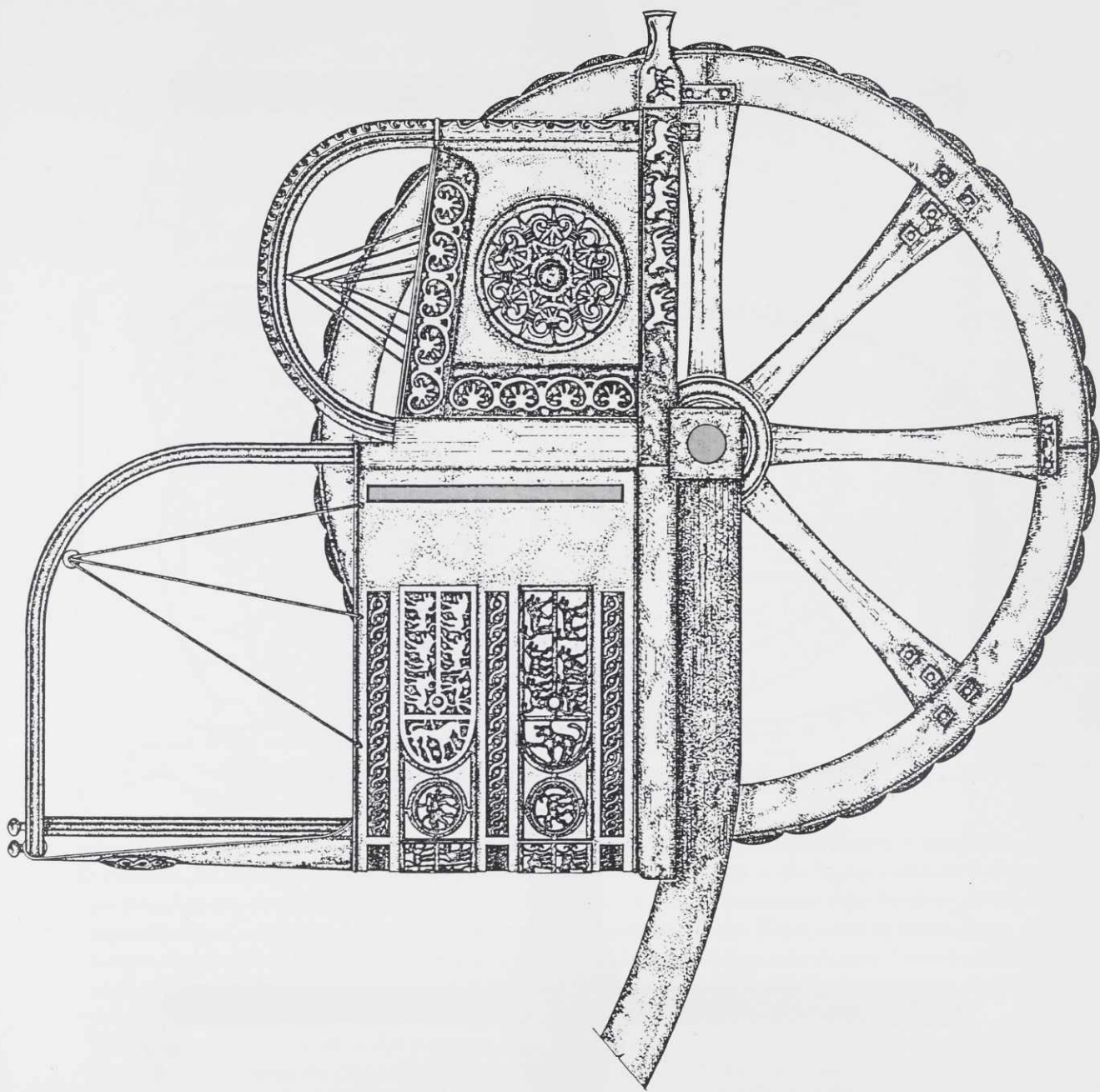


Abb. 3 Populonia, »Tumulo dei Carri«: Seitenansicht des rekonstruierten Wagens. – M = 1:8.

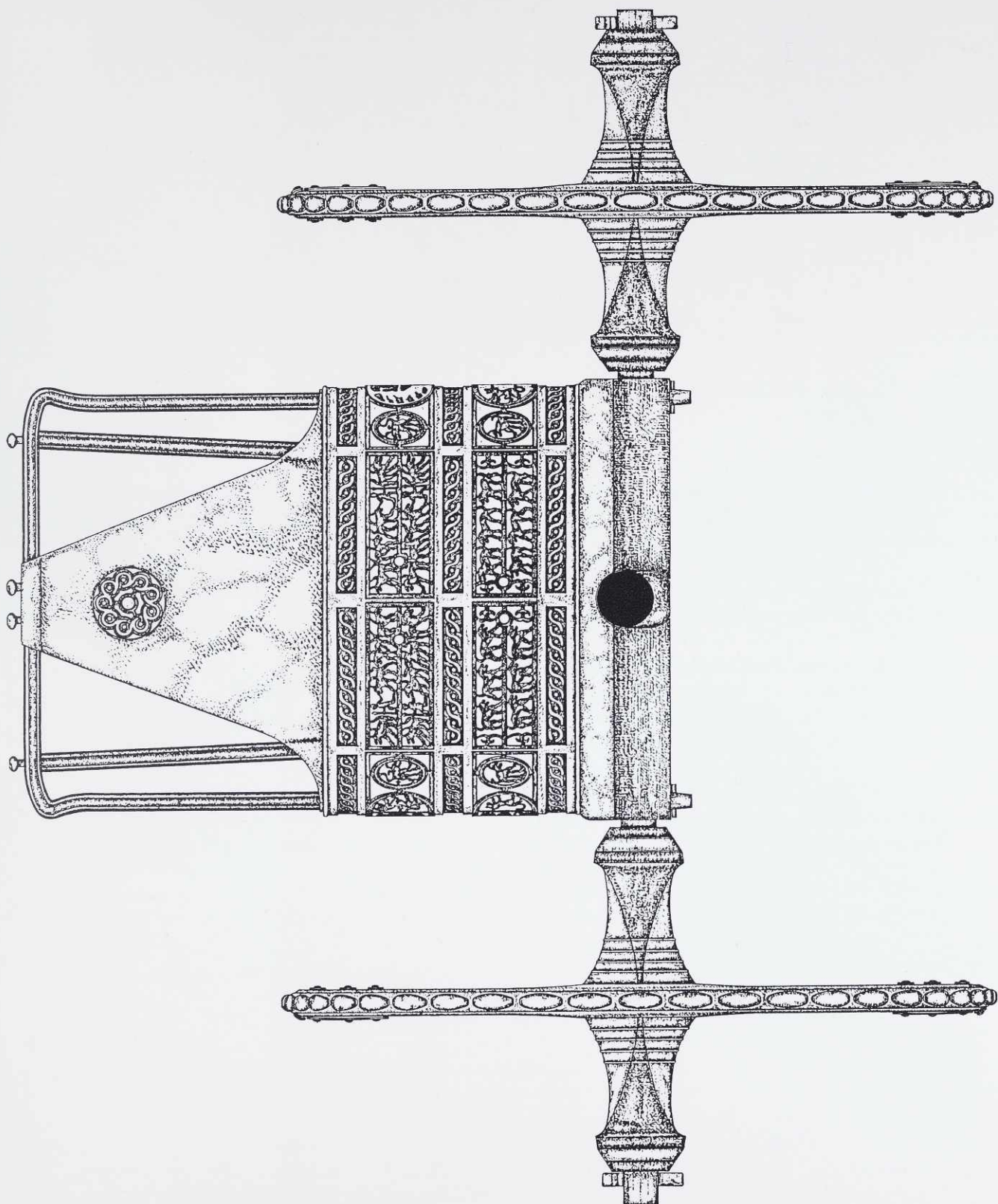


Abb. 4 Populonia, \*Tumulo dei Carrii\*: Vorderansicht des rekonstruierten Wagens. – M = 1:8.

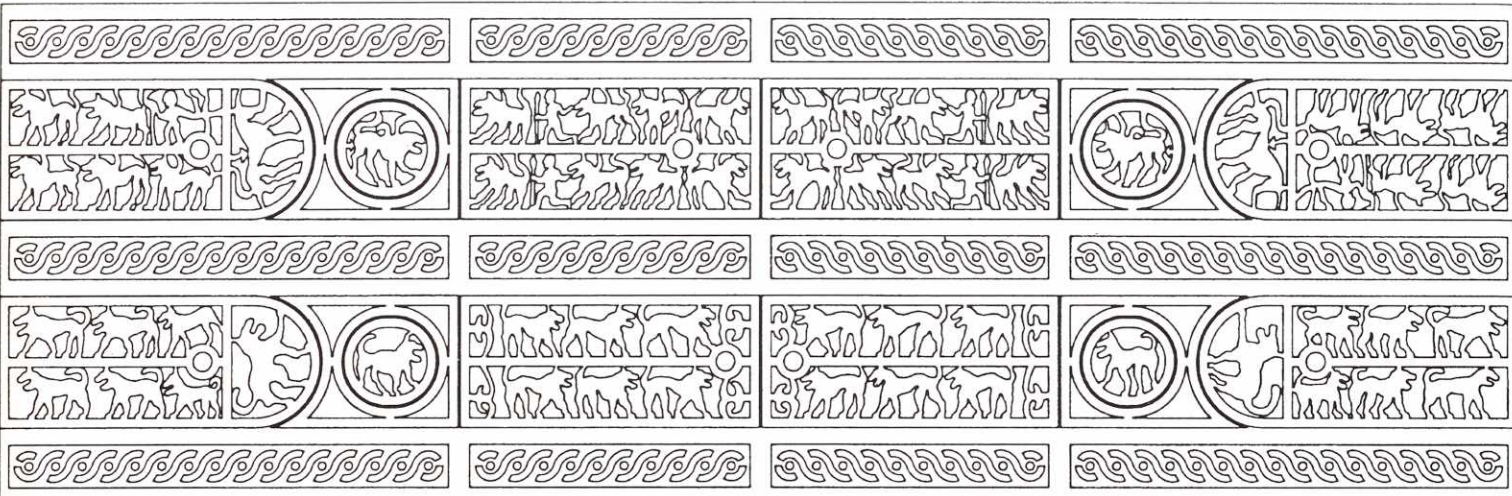


Abb. 5 Populonia, »Tumulo dei Carri«: Abrollung der Bronzeblechzier mit eingelegetem eisernen Tierfries vom Wagenkasten.

Ausgangspunkt der Rekonstruktion waren die beiden hakenförmigen Endbeschläge aus Bronze (Taf. A, 1-2), die bislang Thronen zugeordnet wurden. Die Restaurierung des Wagens aus Populonia ergab eindeutig, dass diese Elemente an den beiden hinteren Ecken des Wagenkastenbodens montiert waren (Abb. 2-3). So steht die an der Schmalseite eingelegte Löwenfigur in der richtigen Position und bildet eine Reihe mit dem Tierfries auf zwei bandförmigen Wagenbeschlägen (Abb. 3; Taf. A, 3). Aus der U-Form der Beschläge ergibt sich der Umriss des Bodenrahmens des Wagenkastens (Abb. 2). Die etwas abgelenkte Form legt die Vermutung nahe, dass dieser Rahmen aus drei Holzteilen zusammengesetzt wurde. Ein viertes, oben mit Bronze beschlagenes Stück schloss den U-förmigen Rahmen nach hinten hin ab und bildete sozusagen das Trittbrett (Abb. 2). Daraus ergibt sich eine Länge von ca. 52 cm für den Wagenkasten. Die Grundfläche des Wagenkastens ist damit so bemessen, dass ein Wagenlenker und ein »Fahrgast« auf dem Wagen Platz finden. Den Boden zwischen dem Rahmen bildete wohl ein Geflecht von Lederriemen.

In diesen Rahmen wurde ein mit Eisen- und Bronzeblech verkleidetes, bogenförmiges Holzgeländer eingesetzt (Abb. 3-4): es besteht aus drei unterschiedlich großen Bögen: einem hohen Geländer an der Frontseite, dem zusätzlich zwei senkrechte Stützen Halt boten, und zwei kleine Bögen auf den Seiten im hinteren Teil des Wagenkastens (Taf. B, 1). Den unteren Teil des Geländers verkleideten Lederstücke, die reich verzierte Bronzebleche schmückten (Abb. 4). Zwei knopfartige Nieten in der Mitte des Geländers legen den Verdacht nahe, dass hier die Lederverkleidung bis an den Oberrand des Geländers reichte. Hier wurde wahrscheinlich eine durchbrochene Zierscheibe montiert. Die über das Geländer vorragenden Knöpfe dürften gleichzeitig auch zur Befestigung der Zügel gedient haben. Seitlich auf dem Geländer befindet sich oben eine Öse, in der einst wohl Lederriemen saßen, die es erlaubten, Geländer und Lederverkleidung fest miteinander zu verzurren (Abb. 3). Auf den beiden Seitenteilen wurden diese »Verbindungsriemen« in Bronze ausgeführt (Taf. B, 1).

Den unteren Teil der Lederverkleidung schmückten reich verzierte Bronzebänder (Abb. 5; Taf. A, 4). In die Bänder wurden aus Eisen angefertigte Ornamente eingelegt, was einen polychromen Effekt ergab. Die Einlagen wurden mittels Nieten auf dem Blech fixiert (Abb. 6). Die Friese setzen sich aus stark schematisierten Löwen, geflügelten Löwen, Pferden, »Chimären« sowie Kriegergestalten zusammen; eingelegte Flechtbänder rahmen das ganze ein. Diese Zier auf den Bronzebändern lässt sich mosaikartig zu einem rhythmisch wiederkehrenden Zierfries zusammenstellen, der den Vorderteil des Wagenkastens schmückte. Dabei scheint dem antiken Handwerker bei der Herstellung der Zierbleche ein Fehler un-

\*10

Taf. A Populonia, »Tumulo dei Carri«. – 1-2 Hakenförmige Endbeschläge mit Eiseneinlagen. – 3 Bandförmiger Bronzebeschlag vom Boden des Wagenkastens mit eingelegetem Löwenfries. – 4 Bronzebeschlag vom Wagenkasten mit in Eisen eingelegetem Tierfries.



1

A



2



3



4

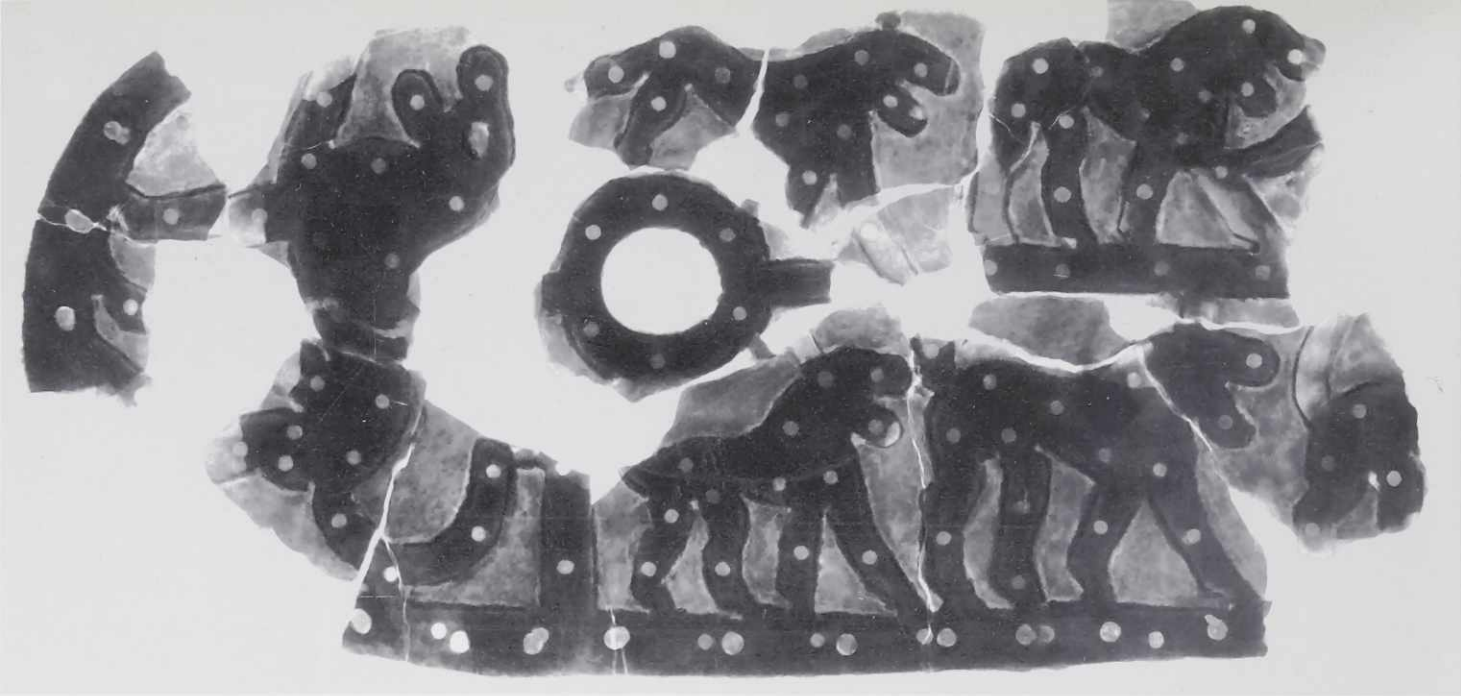


Abb. 6 Populonia, »Tumulo dei Carri«: Röntgenbild eines Bronzebleches mit eingeletem Tierfries aus Eisen.

terlaufen zu sein, denn auf einem der Bleche wurden die Tiere auf dem Kopf stehend wiedergegeben (Abb. 5). Eine Eigentümlichkeit, die sich auch auf dem Wagen aus der Osteria-Nekropole von Vulci wiederfindet. Die Beschläge mit den Palmettenfriesen und die durchbrochenen Zierscheiben dürften aufgrund ihrer Größe die beiden lederbespannten Seitenteile verkleidet haben. Diese verzierten Bleche mit den figuralen Eiseneinlagen verliehen dem Currus ein prunkvolles Aussehen, ohne jedoch seine Fahrtüchtigkeit zu beeinflussen.

Vielfach diskutiert wurde die Frage nach der Herkunft der Einlegetechnik. Auf Grund von ähnlicher Eiseneinlagen aus Gürtelblechen der Koban-Kultur im Kaukasusgebiet vermuteten mehrere Gelehrte eine Herkunft aus dieser Region. Einer kritischen Analyse hält diese Theorie freilich kaum stand, denn die Einlegearbeiten auf dem Wagen von Populonia entsprechen von der Form der Zierelemente her etruskischen Arbeiten. Die etwas eigenwillige Technik der Eiseneinlagen in Bronze erscheint nicht nur in Etrurien und im Kaukasus, sondern auch in ganz anderen Gebieten, wie z.B. im späturnfelderzeitlichen Mitteleuropa, so dass die etruskische Herkunft der Zierbleche vom Wagen aus Populonia außer Zweifel steht.

Der Achsblock dürfte einst ausbalanciert in der Mitte des Wagenkastenrahmens befestigt gewesen sein. Auf den Achsschenkeln saßen die zwei mit eisernen Radreifen versehenen Räder (Abb. 2; 4). Die schmalen Radreifen wurden mit einer dichten Reihe von Eisennägeln mit großen rautenförmigen Köpfen auf der Holzfelge fixiert (Abb. 7), eine Eigenheit, die auch im Gebiet nördlich der Alpen begegnet. Der Durchmesser der Räder beträgt 104 cm. Die Höhe der Felge ergibt sich aus der Länge der an den Enden umgeschlagenen Eisennägel: sie liegt bei 7,5 cm. Ein schmales, ringförmiges Eisenband verkleidete die direkt an die Radreifen anschließende Zone der Holzfelge. Die Holzfelge bestand aus vier Segmenten. Vier kleine rechteckige Eisenklammern verbanden die Segmente miteinander (Abb. 7). Außerdem sitzen zwischen den oben erwähnten Klammern auf der Außenseite noch vier weitere viereckige Eisenbeschläge auf den Felgen, die, wie die Holzabdrücke auf der Rückseite belegen, bis auf die Speichen weiterführten (Taf. B, 4): zusammen mit den kleineren Beschlägen dürften sie die Speichen zusätzlich zur Zapfung fixiert haben. Die Zahl der Speichen beträgt demzufolge acht, was die acht Löcher für die Speichen in der Metallverkleidung der Nabenbrust (Abb. 8) bestätigen.

Die konischen Naben waren vollständig mit Metallblechen verkleidet. Nabenhals und Teile der Nabenbrust waren mit abwechselnd aus Eisen und Bronze gefertigten Dreiecken beschlagen (Abb. 8). Eisenerne und bronzene Ringe verkleiden den Nabenkopf. Auch zwischen den Speichen wurden abwechselnd bronzene und eisernen Blechstücke eingesetzt, so dass die Naben ebenso wie Teile des Wagenkastens in



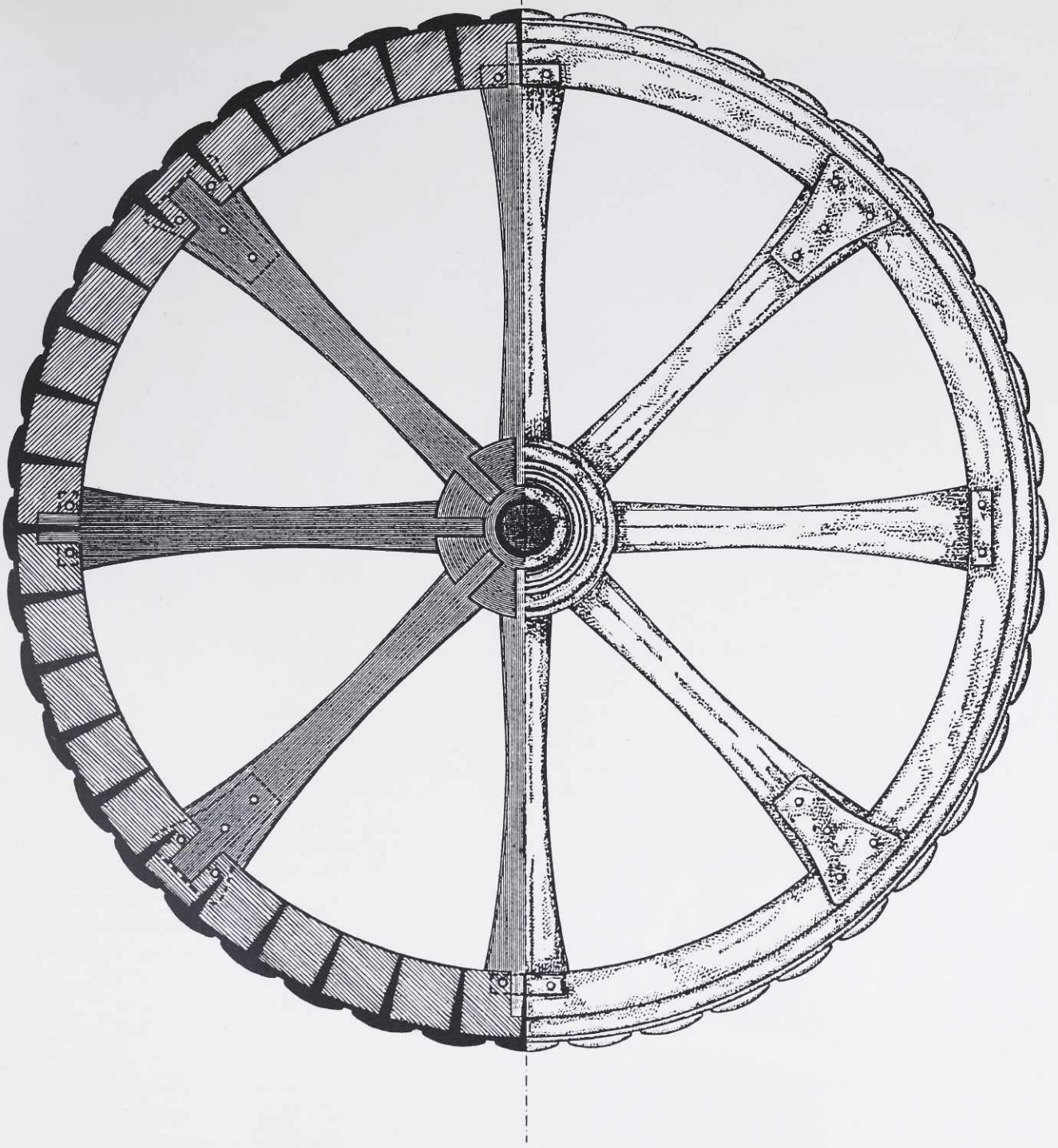


Abb. 7 Populonia, »Tumulo dei Carri«: Rekonstruktion des Rades. – M = 1:7.

polychromem Metallglanz erstrahlten. Die konische Nabenform sowie die Rippen auf der Nabenbrust finden gute Parallelen in etwa zeitgleichen Wagen in Italien, z. B. in Fabriano oder im Kriegergrab B von Sesto Calende, wie auch in Mitteleuropa, wo ähnliche Naben in Ins in der Schweiz entdeckt wurden. Hier lassen sich wie auch an den Radreifen enge Kontakte zwischen den Stellmachern im etruskischen Italien und im barbarischen Mitteleuropa nachweisen. Zwei eiserne Achsnägel mit profiliertem Kopf fixierten die Räder auf dem Achsschenkel.

B



1



2

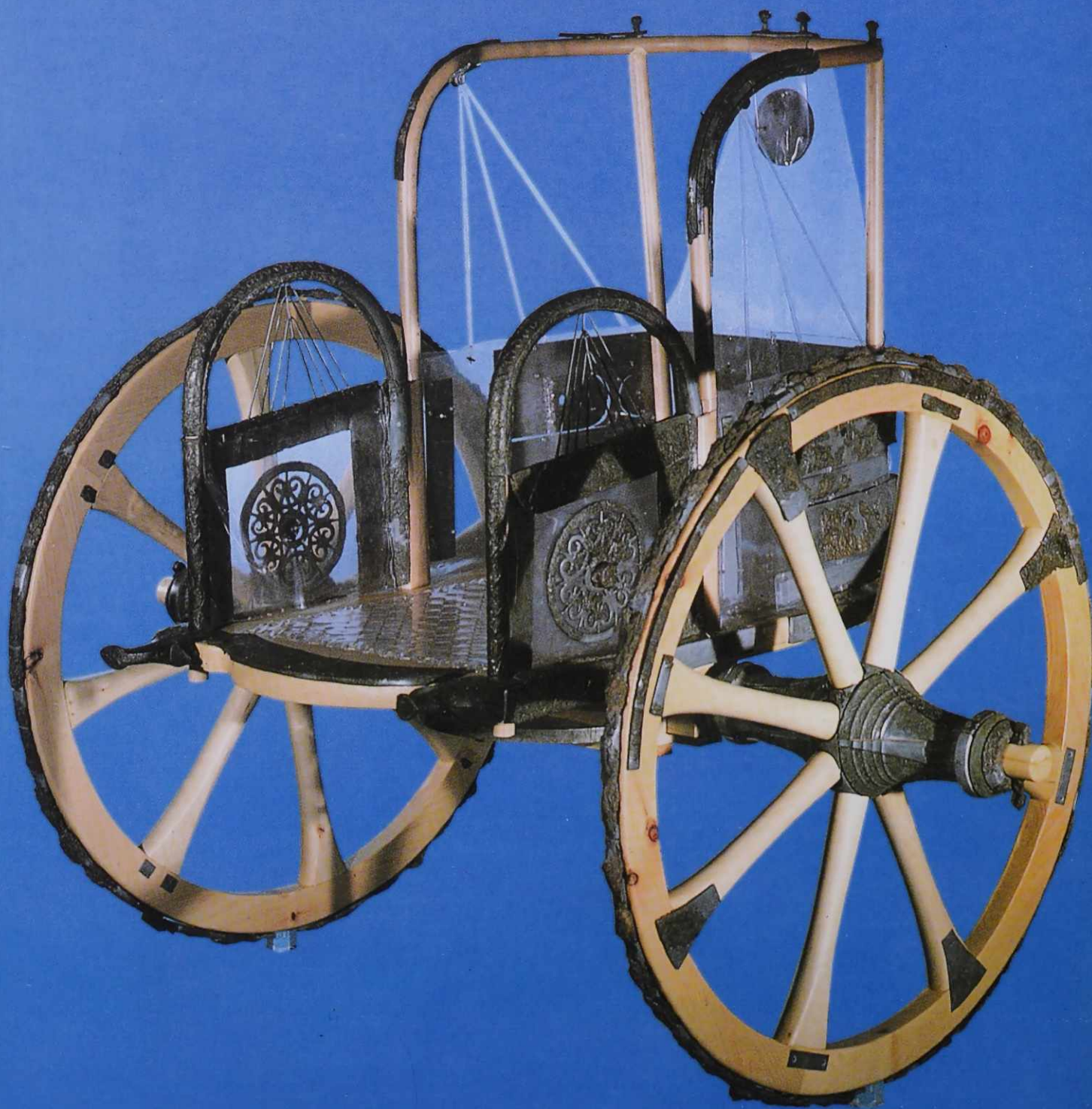


3



4





Taf. C Populonia, »Tumulo dei Carri«: Die Rekonstruktion des Wagens.

← Taf. B Populonia, »Tumulo dei Carri«. – 1 Hinterer Bogen des Wagenkastengeländers aus Eisen und Bronze. – 2 Zierring aus Bronze. – 3 Hinterer Geländerabschluss aus Bronze mit Eiseneinlagen. – 4 Felgenklammer aus Eisen mit Holzabdrücken.

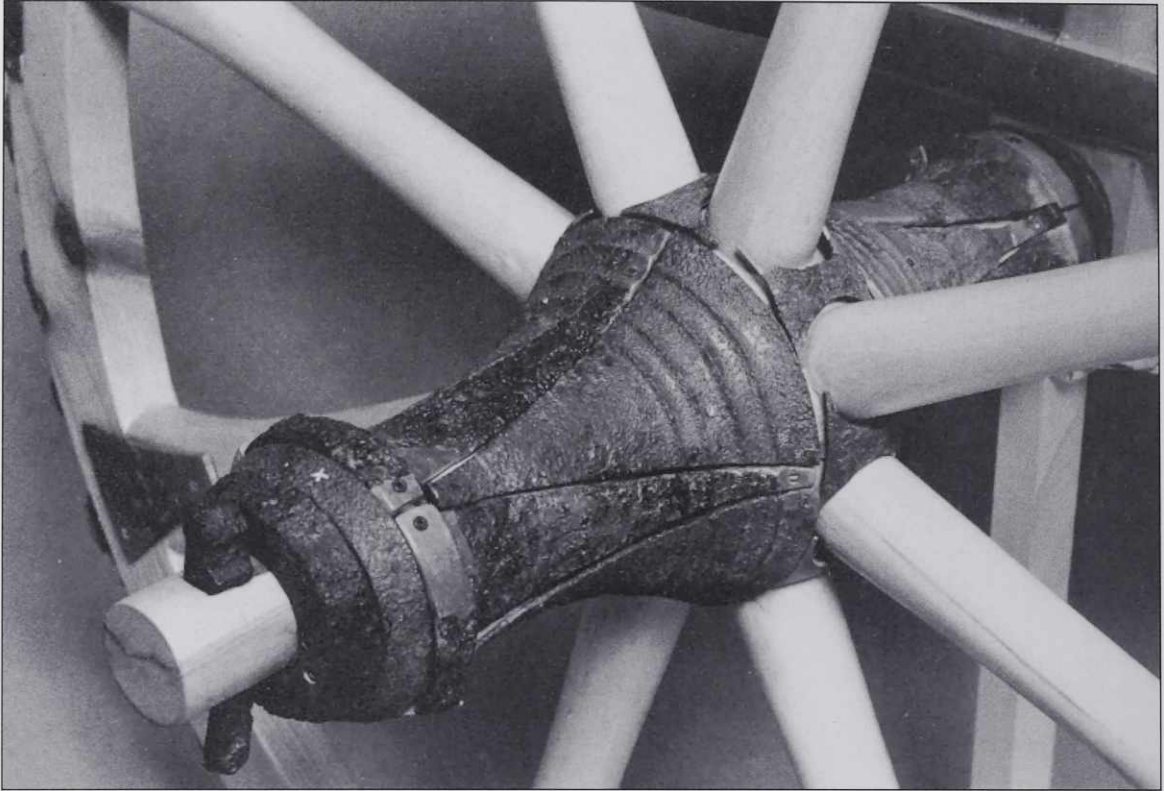


Abb. 8 Populonia, »Tumulo dei Carri«: Die Nabe mit Bronze- und Eisenverkleidung.

Die prächtigen und z.T. figural verzierten Metallbeschläge aus Bronze und Eisen machen den Currus von Populonia zu einem der prächtigsten Wagen Etruriens. Trotz des reichen Schmuckes behielt der Wagen seine Funktionalität und Einsatzfähigkeit (Taf. C).

#### LITERATUR

Minto, A., Populonia - Relazione preliminare intorno agli scavi governativi nella necropoli, eseguiti nell'anno 1914. Not. Scavi 1914, 444ff.

Minto, A., Populonia - II° Scavi governativi eseguiti nella primavera del 1921. Not. Scavi 1921, 317ff.

Woytowitsch, E., Die Wagen der Bronze- und frühen Eisenzeit in Italien. Prähist. Bronzefunde XVII, 1 (1987).

Romualdi, A., A. Emiliozzi, F. Cecchi, F. Fiesoli, F. Gennai und R. Pecchioli, I veicoli dal tumulo dei carri di Populonia. Necropoli di San Cerbone. In: A. Emiliozzi (Hrsg.), Carri da guerra e principi Etruschi. Ausstellungskat. Viterbo 1998 (Rom 1997) 155ff.