



# Streitwagen der Bronzezeit

## Inhalt

1. Wagen als kulturelle Klammern.....	1
2. Streitwagenheere in der Schlacht von Kadesch.....	4
3. Authentische Prunkwagen.....	8
4. Hinüber ins ‚minoische‘ Kreta.....	11
5. Noch weiter hinüber auf den ‚mykenischen‘ Kontinent.....	17
6. Die Streitwagen der Troia-Kombattanten in der Ilias.....	21

## 1. Wagen als kulturelle Klammern

Das Automobil ist die starke kulturelle Klammer unserer globalisierten Welt. Es verspricht die Erfüllung individueller Mobilitätswünsche in einer individualistisch konzipierten Massengesellschaft – schnell, sportlich und komfortabel. Es prägt unsere Mobilität selbst dort, wo sich abgeschlagene Alternativen wie Rad oder Bahn an seiner Dominanz messen müssen. Daran wird auch der Umstieg auf Technologien der Elektro-Antriebe nichts ändern. Das auf individuelle Mobilität zugeschnittene System bleibt gleich. Schweigen wir hier vom noch breiter werdenden ökologischen Fußabdruck, den die so schnittig entworfenen neuen leisen Schlitten nicht offenlegen. Denn weit weg produzieren die Kohlekraftwerke, die den Strom liefern, und die Minen noch ferner auf anderen Kontinenten, auf denen schlecht bezahlte Menschen die wertvollen Batterien-Rohstoffe gewinnen, sich dabei vergiften und zugrunde richten.

Die neuen Elektromobile machen ihren Nutzer einige Mühe. Die Reichweiten sinken gegenüber den in jahrzehntelanger Ingenieursarbeit bis ins letzte Detail optimierten Dieseln signifikant. Jeder E-Mobil-Fahrer wird in seiner Planungsfähigkeit herausgefordert, um rechtzeitig den eilig nahenden Stillstand durch leere Batterien zu vermeiden. Soll er nun zwei Tage an einer heimischen Steckdose verharren, um die Speicher wieder aufzufüllen oder einen dreistündigen Aufenthalt an einer effizienteren Station erhaschen, ohne in die Strafgeldgebühr der Zeitüberziehung zu rutschen, oder auf einen freien Platz an einer 150 kW Schnellladestation einer Autobahnraststätte hoffen?

Endlich wieder in Bewegung, fährt sich so ein mit schweren Batterien vollgepacktes Automobil wie ein Panzer. Die kolossale Trägheit der mehr als zwei-Tonnen-Masse lässt sich zwar nutzen, wenn nur der Fuß feinfühlig vom Gas genommen wird: schon speist das System die Bremsenergie in die Batterien und gewinnt ein wenig Reichweite zurück. Das lässt aber kaum vergessen, wieviel Energie zum Bewegen der Batteriemassen grundsätzlich aufgebracht werden muss. Bewegung ist sogar nahezu explosiv möglich, wenn die unglaublichen Beschleunigungspotentiale unter der Haube energiefressend entfesselt werden.

Unsere modernen Elektro-Privatpanzer evozieren also kraftstrotzende, gar militärische Bilder und zugleich das Gefühl, dass Mobilität nicht unbedingt besser wird, eher schwerer, träger, teurer und schwieriger.

Militärische Bilder verbinden sich auch mit jenen Streitwagen (engl. „chariots“), die in der Bronzezeit die Mobilität im mediterranen Raum technologisch und kulturell geprägt haben.

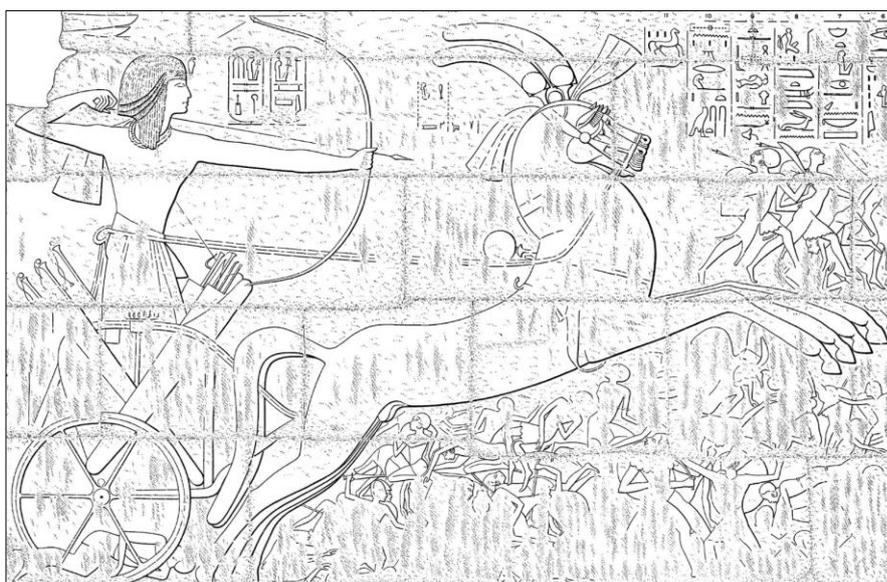
Leise Erinnerungen daran fahren noch heute als Alternativen zur automobilen Mobilität durch die Gegend: „Thule Chariots“ (Abb. 1). Sie sind wie die frühgeschichtlichen Vorbilder mit zwei Rädern, Wagenkasten und starrer Deichsel ausgestattet, hängen heute aber an Fahrrädern und transportieren gelangweilte Kinder zur Kita oder zum Flötenunterricht. Das mütterliche Zugpferd sitzt vorne auf dem Rad und lässt sich vom Elektroantrieb treiben.

Im frühgeschichtlichen Streitwagen balancierten ein Wagenlenker und ein mit Pfeil oder Lanze kämpfender Krieger nebeneinander im engen Wagenkasten. Ein Paar gut domestizierter Pferde unter dem Joch an der starren Deichsel sorgte für Geschwindigkeit und enorme Beweglichkeit des extrem leichten Gespanns. Gerne haben sich die ägyptischen Pharaonen in jener sportlichen Pose darstellen lassen, dass die Pferde vorne hochgehen, während der Pharao im Wagen standsicher das Feuer seiner tödlichen Pfeile auf die Gegner prasseln lässt (Abb. 2<sup>1</sup>).

Oswald Spengler<sup>2</sup> hielt den Streitwagen gar für weltverwandelnder als die sehr viel späteren Feuerwaffen, er sah in ihm geradezu den Schlüssel zur Weltgeschichte des 2. Jahrtausends vC. Denn in seiner perfekten Nutzung kam viel zusammen: Die erfolgreiche Domestizierung eines kräftigen, temperamentvollen, wilden Tieres, seine Zucht und Dressur, bis es auf feine Zügelsignale perfekt reagiert, die Ausbildung eines Berufskrieger, der auf dem schwankenden Boden seines Wagens sicher steht und seine Fernwaffen zielgenau einsetzen kann – und das bei Geschwindigkeit und Beweglichkeit, die einen Fußkämpfer müde dastehen ließ. Heutige schnelle Kampffahrzeuge bewältigen diese Anforderungen nur mit hohem Aufwand an komplexer Elektronik und Steuerungstechnik. Bei



**Abb. 1:** Streitwagen (chariot) als angesagtes Kindermobil (aus der Thule-Werbung)



**Abb. 2:** Typische Darstellung eines kämpfenden Pharaos im Streitwagen (hier: Umzeichnung eines Reliefs mit Ramses III in Medinet Habu). Der Pfeile verschießende Pharao führt zugleich die sich aufbäumenden Pferde mit den um seine Hüfte geschlungenen Zügeln.

<sup>1</sup> Als eins von vielen Beispielen hier der Ausschnitt aus Tafel 9 – „Ramses III in battle with the Nubians“ –, in: J.H. Breasted, Earlier historical records of Ramses III, Medinet Habu – Volume I, Chicago 1930.

<sup>2</sup> Der Streitwagen und seine Bedeutung für den Gang der Weltgeschichte. Vortrag vom 6. 02.1934 in der Gesellschaft der Freunde asiatischer Kunst und Kultur zu München. In: Oswald Spengler: Reden und Aufsätze. München 1937, S. 147-152.

frühgeschichtlichen Streitwagen sicherte einfach ein weiter Radstand von um die 2 Metern die stabile Lage des zentral platzierten und nur ca. 1 m breiten Wagenkorpus<sup>3</sup>.

Der Streitwagen unterscheidet sich damit grundsätzlich von jenen weit gebräuchlichen vierrädrigen Lastkarren, auf denen reichlich militärisches Material ebenso wie ökonomische Produkte von trägen, ruhigen, starken und (meist) gutmütigen Tieren wie Ochsen oder Eseln gezogen wurden.

Die Entfaltung seiner Möglichkeiten setzte freies, ebenes und trockenes Gelände voraus. Man geht daher davon aus, dass dieser Wagentyp in den weiten Steppen Zentralasiens entstand. Nach Ägypten soll er über die Hyksos gelangt sein (altägyptisch „Heka-chaset“ für „Herrscher der Fremdländer“), die nach Ägypten eingesickert waren, sich im östlichen Nildelta mit der Stadt Auaris einen Stammsitz schufen und in der „Zweiten Zwischenzeit“ zwischen Mittlerem und Neuem Reich ca. 1650 bis 1540 vC die ägyptischen Könige der 15. und 16. Dynastie stellten. Zur gleichen Zeit verbreitete sich der Streitwagen auch bei den Hethitern im kleinasiatischen Raum, die in der späten Bronzezeit neben Ägypten zur dominanten Macht im ostmediterranen Raum aufstiegen.

Große Teile Europas mit seinen Gebirgen, Wäldern und Sümpfen waren für den Betrieb des Streitwagens weniger geeignet. Und dennoch ist er in der Bronzezeit nicht nur im gebirgigen Griechenland angekommen, wie die Bemalung mykenischer Töpferware nachweist. Es wird noch zu klären sein, welche Rolle er hier tatsächlich spielen konnte. Noch erstaunlicher ist seine Verbreitung bis weit hinauf in die sumpfigen, dicht bewaldeten Gebiete des sehr fernen Nordens, wo man auf der Insel Seeland (heute Dänemark) ein streitwagenähnliches Gefährt gefunden hat: den Sonnenwagen von Trundholm (Abb. 3). Allerdings zeigte dies Gefährt keine Bewegung am dafür ungeeigneten örtlichen Boden, sondern symbolisierte eine Fahrt im weiten Himmel:

Der Zufallsfund eines pflügenden Bauern hat dies zertrümmerte Objekt in einem verlandeten Moor zutage gefördert, wo es vor ungefähr 3.400 Jahren rituell deponiert worden war. Weil die frühgeschichtlichen Phasen in den Kulturräumen Europas und Asiens nicht synchron liefen, entspricht diese Datierung in Südschweden der Älteren Bronzezeit. Griechenland befand sich derweil längst in der späten Bronzezeit, die dort mit der „mykenischen“ – bzw. neutraler „späthelladischen“ – Kultur verbunden ist und bereits in ihre letzte III. Phase eintrat.

Beim Objekt von Trundholm trägt ein einachsiges Gefährt vom Typ

mykenischer Streitwagen mit Vierspeichenrädern eine große Bronzescheibe. Die in diese Scheibe hineingetriebenen ornamentalen Muster prägen sich auf einer Seite in ein kreisrundes aufgehämmertes Goldblech durch, mit dem die Scheibe überzogen ist. Sie weist vorne eine kleine Öste auf, zudem fand sich ein Ösenpendant am Hals des vollplastisch ausgebildeten Pferdes<sup>3</sup>. Man geht deshalb davon aus, dass zwischen beiden Ösen eine Leine gespannt war, über die die Sonnenscheibe das ziehende Pferd führt. Das Ganze symbolisiert den Lauf der Sonne, der sich – blickt man auf die goldüberzogene Seite – von links nach rechts, aus nördlicher Perspektive also von Osten nach Westen vollzog. Wir werden noch sehen, dass eine Verlagerung des Streitwagens in den Himmel auch im spätbronzezeitlichen Weltbild Griechenlands Parallelen findet, die „Mykener“ also nicht nur bei der technischen Ausgestaltung des Gefährts Pate standen.



**Abb. 3:** Der Sonnenwagen von Trundholm (ca. 60 cm Gesamtoobjektlänge) – aus vielen im Acker auf dem ehemaligen Moor sukzessiv gefunden Einzelteilen wieder zusammengesetzt.

<sup>3</sup> Flemming Kaul: Der Sonnenwagen von Trundholm, in: Harald Meller (Hrsg), Der geschmiedete Himmel, Begleitband zur Nebra-Scheiben-Ausstellung in Halle 2004/2005, S. 54 ff.

## 2. Streitwagenheere in der Schlacht von Kadesch

Werfen wir aber zunächst einen Blick auf den vorderasiatischen Raum, in dem die Streitwagen ihren großen Auftritt gehabt haben. Der wird vornehmlich mit jener legendären **Schlacht bei Kadesch** verbunden, in der 1274 vC das ägyptische Heer unter Pharao Ramses II. und das hethitische Heer unter Muwattali II. aufeinandertrafen. Diese Schlacht blieb zum einen berühmt, weil ihre Beschreibung in ägyptischen Tempelreliefs und ausführlichen Hieroglyphentexten überliefert ist – allerdings in der für pharaonische Darstellungen typischen propagandistischen Einseitigkeit und Überhöhung als grandioser Sieg von Ramses II.<sup>4</sup> Zum anderen führte diese tatsächlich eher unentschieden ausgegangene Schlacht zum ersten Friedensvertrag der Geschichte, der 15 Jahre später zwischen Hethitern und Ägyptern abgeschlossen wurde. Sein Text ist nicht nur mit Hieroglyphen im Tempel von Karnak, sondern auch keilschriftlich auf Tontafeln festgehalten. Eine Kopie ist im UN-Gebäude in New York ausgestellt.

Kadesch (im heutigen Syrien südlich des Sees von Homs – vgl. Abb. 4) lag am Orontes, der von Süden her durch die Bekaa-Ebene zwischen den Gebirgen des Libanon und Anti-Libanon heranfluss, mitten im Raum der Levante. Die erstreckte sich entlang der Ostküste des Mittelmeeres zwischen den beiden damaligen Großmächten Hatussa (Hethiter, ägyptisch Khatti) und Ägypten, die ihn beide als vorgelagerte Einflussphäre beanspruchten. Die hethitische Armee war bereits bis Kadesch vorgedrückt. Der noch junge Pharao Ramses II – gerade erst 5 Jahre im Amt – zog mit der Division „Amun“ durch die Bekaa-Ebene voran, in größeren Abständen folgten die ägyptischen Divisionen Re, Ptah und Seth.

**Abb. 4 (rechts):** Reliefkarte der Levante zwischen Ägypten und dem hethitischen Kleinasien.



<sup>4</sup> Die überlieferten altägyptischen Texte wurden gesichtet, (ins englische) übersetzt und kommentiert von Sir Alan Gardiner: *The Kadesh inscriptions of Ramesses II*, Oxford (Griffith-Institute) 1960. Sie gliedern sich in drei Quellen, deren Erforschung und Benennung auf den Ägyptologen James Henry Breasted (1865-1935) zurückgeht – vgl.: ders., *The Battle of Kadesh, a Study in the Earliest Known Military Strategy* (University of Chicago's Decennial Publications), Chicago, 1903, S. 6-7. Dieser Schlüsseltext ist im Internet-Archiv online erreichbar unter <https://archive.org/details/battle-of-kadeshst00breauoft/page/n21/mode/2up>.

Zwei der drei Quellen sind längere Hieroglyphentexte und wurden von Breasted „Poem“ und „Record“ genannt. Das „Poem“, für das es allerdings keinen Hinweis auf die gerne praktizierte Umschrift in Versen gibt, war auf mehreren Tempelwänden als geschlossener Hieroglyphentext angebracht worden und wird deshalb von Gardiner „Literary Record“ genannt. Hingegen erläutert Breasteds „Record“ (auch als „Official Report“ bezeichnet) als kürzerer Text ein großes Relief auf dem ersten Pylonen des Ramesseums (Totentempel von Ramses II in Theben-West am Rande des Niltals) und wird deshalb von Gardiner „Pictorial Record“ genannt. Eine Abbildung dieses Reliefs findet sich in der Gardiner-Buchausgabe. Die dritte Quelle besteht aus knapperen Hieroglyphen-Legenden (captions) zu benachbarten Reliefdarstellungen. Die Archäologin Diana Liesegang will darin weniger propagandistische Darstellungen erkannt haben, als sie vor allem von dem „Poem“ transportiert werden (vgl. *Die Schlacht von Kadesch – Zwischen historischer Realität und*

Ramses war mit nur einer Division noch hoffnungslos unterlegen und wurde alsbald von den Hethitern eingeschlossen. Nur ein beherzter Einsatz der Eliteeinheit der Ne'arin (was für „junge Kämpfer“ steht) habe Ramses letztlich aus seiner bedrohlichen Lage befreit<sup>5</sup>:

*Das Anrücken der Ne'arin des Pharaos aus dem Lande Amor: Sie fanden, dass das Heer der Khatti-Feinde das Lager des Pharaos an seiner Westseite umzingelt hatte, während seine Majestät allein saß, sein Heer nicht bei ihm. Das Heer der Streitwagen sperrte ... seine Soldaten ein, während das Heer des Amun, in dem der Pharaos war, das Aufschlagen des Lagers noch nicht beendet hatte, und das Heer des Ré und das Heer des Ptah noch auf dem Marsch waren... Und die Ne'arin brachen in das Heer der elenden Feinde von Khatti ein, als sie in das Lager des Pharaos eindrangen, und die Diener seiner Majestät töteten sie und ließen nicht einen von ihnen entkommen, da ihre Herzen auf die große Stärke des Pharaos, ihres gütigen Herrn, vertrauten, der hinter ihnen war wie ein Berg aus Kupfer und wie eine Mauer aus Eisen für immer und ewig.*

So berichtet es die vom Ägyptologen J.H. Breasted „Official Report“ genannte kürzere Beschreibung der Schlacht am ersten Pylon des Ramesseums in Theben West, dem Totentempel von Ramses II. Wikipedia kopiert in einer tabellarischen Übersicht zur Schlacht Truppenstärken von 20.000 Mann und 2.000 Streitwagen bei den Ägyptern sowie 37.000 Mann nebst 3.500 Streitwagen bei den Hethitern. Bei der gegebenen Doppelbesetzung der Gefährte hätte danach fast eine ganze Division auf den ägyptischen Streitwagen gestanden, bei den Hethitern wären es sogar mehr als 10.000 Mann gewesen, weil deren Streitwagen (nach ägyptischen Relief- und Textdarstellungen) je mit drei Mann besetzt gewesen seien. Eine Quelle nennt Wikipedia für seine gewaltigen Zahlen nicht<sup>6</sup>, und sie findet sich auch nicht in den von Gardiner dokumentierten Inschriften. Die Zahlenangaben sind zudem nicht plausibel. Von original überlieferten Streitwagen aus dem Grab des Tutanchamun sind die Achslängen bekannt, die bei 216 cm lagen. Mit dem nötigen Navigationsabstand zum nächsten Streitwagen dürfte ein Fahrzeug mindestens 3 m Raum beansprucht haben. Dann hätte bereits die Unterzahl der ägyptischen Wagen eine Front von 6 km Breite eingenommen. Eine solch weitgespannte Front lässt sich weder ‚unfallfrei‘ in Bewegung setzen noch kommandieren.

Es gibt allerdings eine Zahlenangabe im „Poem“ (Gardiners „Literary Record“), die an die Größenordnung von Wikipedias Angaben heranreicht. Um den Stil der Darstellung erlebbar zu machen, sei diese Zahl hier im Kontext mehrere Auszüge aus dem Hieroglyphentext zitiert<sup>7</sup>:

*Der erbärmliche Häuptling von Khatti stand inmitten des Heeres, das bei ihm war, und kam nicht heraus, um zu kämpfen, aus Furcht vor seiner Majestät. Aber er hatte Männer und Pferde geschickt, die so zahlreich waren wie der Sand... Da brach seine Majestät im Galopp auf und drang in das Heer der Verlorenen von Khatti ein, wobei er allein war und kein anderer mit ihm. Da schaute sich seine Majestät um und fand 2.500 Streitwagen, die ihn einschlossen, bestehend aus allen Kämpfern der Verlorenen von Khatti mit den vielen fremden Ländern, die mit ihnen aus Arzawa, Masa und Pidas waren. Sie waren drei Männer auf einem Wagen, die als eine Einheit agierten. Während kein hoher Offizier bei mir war, kein Wagenlenker, kein Soldat der Armee, kein Schildträger. Meine Infanterie und meine Streitwagen hetzten vor ihnen davon, und nicht einer von ihnen stand fest, um mit ihnen zu kämpfen...*

*Ich fand Amun nützlicher als Millionen von Infanterie, als Hunderttausende von Streitwagen und als Zehntausende von Brüdern und Kindern, die mit einem Herzen vereint sind. Es gibt kein Werk von vielen Menschen, wo Amun nützlicher ist als sie... Ich fand mein Herz fest und meine Brust freudig... Ich schoss mit der Rechten und nahm mit der Linken gefangen... Ich fand die 2.500 Streitwagen, in deren Mitte ich mich befand, vor meinem Pferd ausgebreitet. Nicht einer von ihnen fand seine Hand zum Kampf, ihre Herzen waren durch die Furcht vor mir in ihren Körpern unruhig geworden; alle ihre Arme waren*

---

Königspropaganda, in: Antike Welt 03/2017, S. 67-75). Die „captions“ sind weder von Gardiner noch Breasted noch Liesegang dokumentiert.

<sup>5</sup> Inschrift R11 aus dem „Pictorial Record“ nach Gardiner a.a.O., S. 36 f, Übersetzung MS

<sup>6</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Schlacht\\_bei\\_Kadesch](https://de.wikipedia.org/wiki/Schlacht_bei_Kadesch)

<sup>7</sup> Auszüge aus dem „Literary Record“, P 55 bis P145 nach Gardiners Gliederung, Übersetzung MS. Diese propagandistische Darstellung im „Poem“ unterscheidet sich signifikant von jener oben zitierten alternativen Darstellung aus dem „Official Record“, wo die Spezialeinheit der Ne'arin das militärische Problem der Umzingelung des Pharaos durch die feindlichen Einheiten gelöst hat.

*schwach, und sie waren unfähig zu schießen. Sie fanden nicht ihr Herz, um ihre Speere zu ergreifen. Ich ließ sie ins Wasser [des Orontos, an dem die Schlacht stattfand] stürzen, so wie Krokodile stürzen, und sie fielen auf ihr Gesicht, einer auf den anderen. Ich tötete unter ihnen, wie ich es wollte. Keiner von ihnen schaute hinter sich, und kein anderer drehte sich um. Wer von ihnen fiel, der erhob sich nicht. Aber der elende Häuptling von Khatti stand inmitten seiner Infanterie und seiner Streitwagen und schaute dem alleinigen Kampf Seiner Majestät zu, der weder seine Infanterie noch seine Streitwagen bei sich hatte; er aber stand rückwärtsgewandt, verschüchtert und ängstlich.*

Unverkennbar soll hier die unvergleichliche Großartigkeit des Pharaos beschworen werden, wobei die Zahlenangaben weder bei den „Millionen von Infanterie“ noch den „Hunderttausenden von Streitwagen“ und auch nicht bei den 2.500 Streitwagen, die den isoliert agierenden Pharao umzingelt hätten, für bare Münze genommen werden dürfen. All diese übersteigerten Angaben dienen dem Zweck, den allein von seinem Gott Amun getragenen Herrscher als Ausnahmekämpfer und Lichtgestalt zu hypostasieren.

Eine realistischere Darstellung können wir einem Entwurf entnehmen, der die strengen und stilisierten alt-ägyptischen Reliefdarstellungen in die Form größerer Anschauung brachte – auch wenn die vergleichsweise wenigen Streitwagen in den originalen Reliefs symbolisch verstanden werden müssen. Denn nicht einmal nur ein Zehntel der zitierten 2.500 hätte dort dargestellt werden können (Abb. 5):



**Abb. 5:** Eine eingängige Darstellung der Schlacht bei Kadesch<sup>8</sup>: hinten links Muwatalli II inmitten seiner hethitischen Infanterie auf einem Streitwagen, davor fließt der Orontos schräg durchs Bild. Die vorderen 2/3 nehmen die Kämpfe weniger Streitwagen auf der westlichen Orontes-Seite (Ort des ägyptischen Lagers) ein. Ganz vorne rechts ein verstürzter hethitischer Wagen, dessen Besatzung Ramses II (mit blauer Kampfhaube im Streitwagen darüber) bereits erledigt hat. Nur mit einer solch lockeren Verteilung von Streitwagen im Gelände ist deren erfolgreiches Operieren vorstellbar – was die Annahme mehrerer Tausend in die Kämpfe involvierter Fahrzeuge ausschließt.

Eine realistische Einschätzung der Größe frühgeschichtlicher Streitwagenkontingente im vorderasiatisch-ägyptischen Raum unterstützen auch jüngere Ausgrabungen in der Hauptstadt von Ramses II, Pi-Ramesse im

<sup>8</sup> Ausschnitt aus einem Aquarell in: M. Oliphant, Atlas der Alten Welt, München 1993

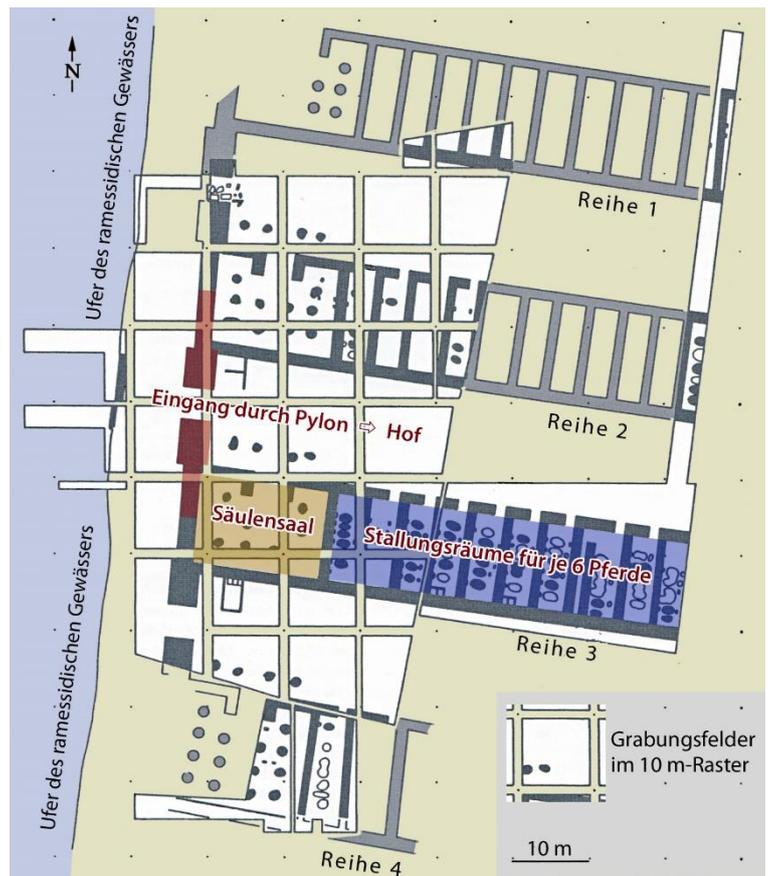
östlichen Nildelta, auch „Haus-des-Ramses-geliebt-von-Amun-groß-an-Macht-des-Re-Harachte“ genannt<sup>9</sup>. Mit einer geschätzten Ausdehnung von ca. 15 km<sup>2</sup> handelt es sich bei dem von Ramses II angestoßenen und von der nachfolgenden 20. bzw. Ramessiden-Dynastie weiter ausgebauten Herrschersitz um eine der größten antiken Metropolen des östlichen Mittelmeerraums und des Nahen Ostens. Die Frage soll sich hier darauf richten, wo die Streitwagen nebst der sie ziehenden Pferde untergebracht waren. Denn die Vorhaltung solch großer mobiler Kampftruppen erfordert die passenden ‚Kasernen‘, Ställe und Lagerhallen.

Das Stadtgebiet des historischen Pi-Ramesses wurde, soweit es nicht von der modernen Stadt Qantir überbaut ist, per magnetischer Prospektion weitgehend erkundet. Auf dieser Grundlage fanden dann vertiefende archäologische Grabungen statt. Da die fruchtbare Agrarlandschaft des Nildeltas im bevölkerungsreichen Ägypten heute intensiv genutzt wird, konnten diese Grabungen nur auf mehrere punktuell verteilte Grabungsfeldern gestreut werden und wurden sodann allesamt wieder geschlossen. Dabei kamen (im Grabungsareal Q IV) die königlichen Stallungen der Ramsesstadt zutage (Abb. 6).

Insgesamt sechs Stallungstrakte lagen an einem künstlichen Kanal, der zum nächsten Nilarm führte. Darauf konnten die Pferde und ihr Material schnell zu Einsatzorten insbesondere in der Levante verschifft werden. Vom Kanal her gelangte man jeweils durch einen repräsentativ ausgebildeten pylonartigen Eingang in einen langen Hof, in dem die Pferde bewegt werden konnten. Nach rechts (Süden) schloss sich jeweils hinter einem Portikus mit vier Säulen ein Säulensaal mit unbekannter Funktion an, der ebenfalls die prachtvolle Ausgestaltung der Anlage unterstreicht. Östlich folgte hinter dem jeweiligen Säulensaal eine Serie von schmalen Stallungen, in denen jeweils 6 Pferde eingestellt werden konnten. Insgesamt schätzen die Archäologen die Kapazität dieser Stallungen auf 460 Pferde<sup>10</sup>.

Damit wären bei der üblichen Doppelbespannung von Streitwagen 230 dieser Kampfgefährte mit den Pferden aus dem königlichen Marstall auszustatten gewesen – mithin nur ungefähr ein Zehntel dessen, was durch die propagandistischen Darstellungen der Tempelinschriften geistert.

Mit dieser Mengenabschätzung harmoniert auch ein großer Hof, den man auf der westlichen Seite jenes Kanals, an den östlich die Stallungen angrenzten, gefunden hat. Er wurde von den Archäologen als Streitwagenhof gedeutet, dessen Größe auf 76 x 26 m abgeschätzt werden kann. Der Hof war von Säulen umstanden, die ein umlaufendes Dach trugen, unter dem durchaus 230 Streitwagen Platz gefunden haben könnten. Bei einer umlaufenden Mauerlänge von rund

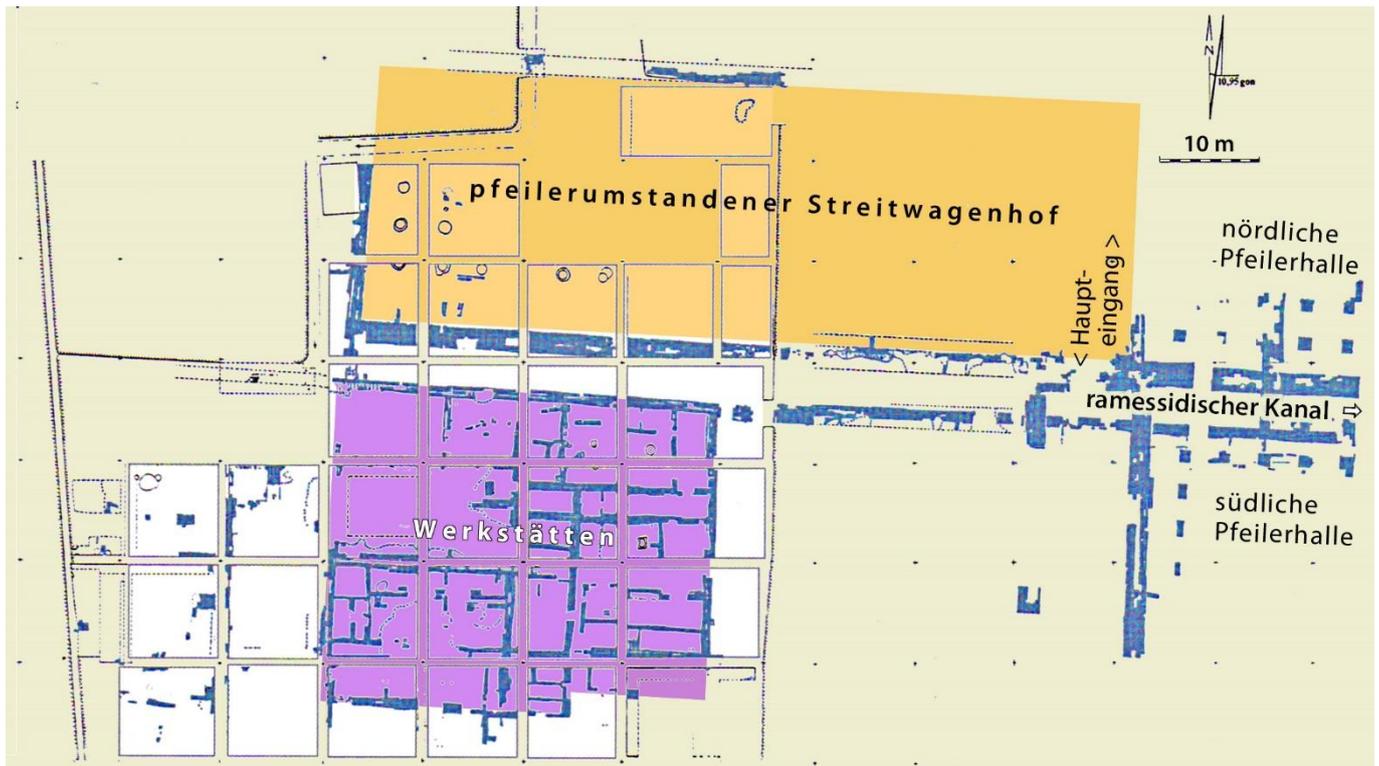


**Abb. 6:** Der königliche Marstall in der Königsstadt Pi-Ramesses im östlichen Nildelta am ramessidischen Kanal mit einer Kapazität für ca. 460 Pferde. Die archäologischen Grabungsfelder sind weiß hervorgehoben. Die ergänzend dargestellten baulichen Strukturen ergaben sich aus der magnetischen Prospektion. (Beschriftungen und farbliche Hervorhebungen MS)

<sup>9</sup> Edgar B. Pusch, Helmut Becker et.al.: Fenster in die Vergangenheit: Einblicke in die Struktur der Ramses-Stadt durch magnetische Prospektion und Grabung. Forschungen in der Ramses-Stadt, Band 9, Hildesheim 2017 (Pelizaeus-Museum).

<sup>10</sup> Pusch/Becker 2017, S. 67; vgl. auch die Erörterung dieser Grabungen in meinen Essay „Letzte Reise nach Atlantis“: <https://homersheimat.de/res/pdf/Letzte-Reise-nach-Atlantis.pdf>.

200 m wären zwar allenfalls 100 Wagen nebeneinander abstellbar gewesen, doch es ist davon auszugehen, dass die Wagen demontiert verwahrt wurden – Wagenkasten, Deichsel und Räder separat. Dann hätte dieser Hof noch mehr Lagerkapazität geboten. Südlich gegenüber der am Hof entlang führenden Straße erstreckte sich zudem ein Werkstättenkomplex, in dem die Instandhaltung der Fahrzeuge zu denken wäre (Abb. 7).



**Abb. 7:** Der säulenumstandene Streitwagenhof an der Straße nach Osten (rechts) zum ramessidischen Kanal mit den Stallungen auf dessen anderer Seite. Südlich gegenüber ein Werkstättenkomplex. Für die beiden Pfeilerhallen, die die Straße zum Kanal durchquert, gibt es angesichts ihrer fragmentarischen Spuren keine Deutung (Beschriftungen und farbliche Hervorhebungen MS).

### 3. Authentische Prunkwagen

Für die demontierte Aufbewahrung von Streitwagen gibt es einen eindrucksvollen und sicheren Beleg. Er fand sich im Grab des Tutanchamun im Wüstenbereich des „Tals der Könige“ beim oberägyptischen Theben. Der Pharao hieß ursprünglich Tutanchaton („Das lebende Bild Atons“) und wuchs als Sohn des ‚monotheistischen‘ Pharaos Echnaton in dessen neuer Hauptstadt Amarna auf, in der als einziger Gott der Sonnengott Aton verehrt wurde. Tutanchaton war bei seinem Regierungsantritt erst 9 Jahre alt und stand somit als schwacher Kindregent unter dem Einfluss der von Echnaton entmachteten Priesterschaft. In diesem Kontext, wo die Priester nach Echnatons Tod die Rückkehr zur alten Vielgötterei betrieben, benannte sich der junge König in „Tutanchamun“ („Das lebende Bild des Amun“) um, also nach einem Götterbild, das sein Vater Echnaton bekämpft hatte<sup>11</sup>. Kaum 11 Jahre später starb er erst 20-jährig.

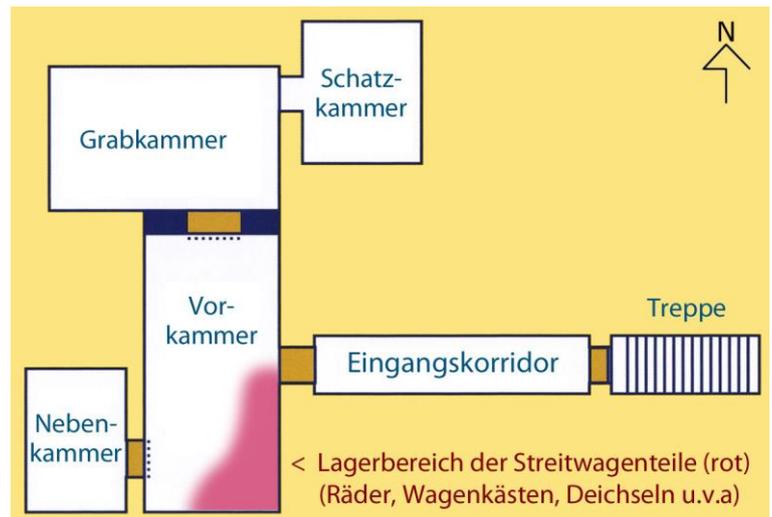
Trotz der geringen Bedeutung, die Tutanchamun in seiner kurzen und jugendlichen Regentschaft entwickeln konnte, war seine Grabkammeranlage – Grundriss in Abb. 8 – reichhaltig mit wertvollen Gegenständen ausgestattet. Da diese Räume im Steinwüstenuntergrund des „Tals der Könige“ ausnahmsweise nicht von Grabräubern ausgeplündert worden waren und weil uns die Vergleichsmöglichkeiten in den ausgeräumten Gräbern wirklich ‚großer‘ Pharaonen fehlen, erscheint uns diese Grabanlage heute geradezu als Inkarnation pharaonischer Pracht. Dazu trägt bei, dass ein Großteil der insgesamt im Grab gefundenen 4.500 Objekte im

<sup>11</sup> vgl. zum gesamten Komplex „Tutanchamun“ nebst Erforschung seines Grabes: Zahi Hawass: Auf den Spuren Tutanchamuns, wbg-Theis, Darmstadt 2015

Ägyptischen Museum von Kairo ausgestellt ist und/oder weltweit auf Ausstellungsreisen geht (ab 10.09.2021 in den Reiss-Engelhorn-Museen in Mannheim).

Als der britische Archäologe Howard Carter 1922 dies Grab entdeckte, bot sich ihm vor dergründig ein deutlich weniger prachtvolles Bild. In der Vorkammer, auf die er nach Öffnung einer Wand am Ende des Zugangskorridors traf, waren die wertvollen Objekte wie in einer Rumpelkammer übereinander gestürzt (Abb. 9). Da fanden sich in Tierformen skulpturierte, vergoldete und bemalte Bettgestelle, bemalte Truhen, vergoldete Wächterfiguren – und neben vielem anderen auch die Teile von drei Streitwagen: abgenommenen Räder, Wagenkästen, Achsen und starre Deichseln, mit denen die Streitwagen über ein Joch am Hals der Zugpferde fixiert wurden.

Howard Carter hat alle Objekte im Königsgrab sorgfältig und detailliert auf Karteikarten beschrieben und – wo nötig – auch zeichnerisch diagnostiziert. Die Karteikartennummern dienen heute als „Carter-Nummern“ allgemein der Identifizierung dieser Objekte. Diese riesige Karteikartensammlung wurde in Faksimiles, Umschriften sowie ergänzenden Fotos von Harry Burton umfassend vom Griffith-Institut in Oxford veröffentlicht<sup>12</sup>. Daraus ergibt sich auch eine Fülle von Objekten, die den drei Streitwagen zugeordnet werden, insbesondere allein 73 jeweils summarisch mit „Embossed sheet gold of harness“ benannte Positionen. Dahinter verbrennen sich viele kleine Goldbleche, die als Bekleidung (Geschirr) eines Streitwagenpferdes gedient haben und auf denen in Treiarbeit vielfältige Motive eingearbeitet sind. Diese Objektmenge hat Carter – neben zahlreichen anderen Objekten – summarisch der Carter Nummer 122 („Decorated chariot– Chariot body“) zugeordnet. Die beiden anderen Streitwagen-Korpusse laufen unter den Carter Nummern 120 und 121 und sind in ihrer Dokumentation knapper gehalten, weil sich Carter vielfach auf den Streitwagen mit der Carter-Nummer 122 rückbezieht. Die Korpusse 120 und 121 haben i.W. nur noch Räder und Deichseln als Beiobjekte.



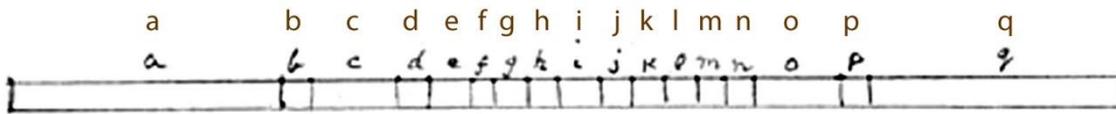
**Abb. 8:** Genordeter Grundriss der Grabanlage von Tutanchamun im Tal der Könige mit Hervorhebung des Fundorts von drei königlichen Streitwagen nebst Zubehör.



**Abb. 9:** Objektlagerung im südlichen Teil (vgl. Abb. 8) der Vorkammer zur Grabkammer von Tutanchamun – nachkoloriertes historisches Schwarzweiß-Foto von Harry Burton, der Carters Forschung umfassend fotografisch begleitet hat.

<sup>12</sup> Das Institut wurde nach dem Ägyptologen Francis Llewellyn Griffith benannt und ist dem Ashmolean-Museum an der Universität Oxford angegliedert. Der Katalog aller Objekte im Grab des Tutanchamun – Faksimiles, Umschriften und Fotos von Harry Burton – ist online über <http://www.griffith.ox.ac.uk/gri/carter/> erreichbar. Die detaillierte Objektsammlung ist auch im Tutanchamun-Buch von Zahi Hawass auf S. 226-232 gelistet.

Als noch übersichtliches Beispiel mag die Beschreibung einer Achse dienen, die Carter dem Streitwagen-Korpus Nr. 122 zuordnet und die er mit einer Zonierungsskizze illustriert<sup>13</sup>. Die Ausgestaltung der unterscheidbaren „Bänder“ (Abschnitte auf der Achse) folgt einer Spiegelsymmetrie mit der Symmetrieachse auf „i“:



a & q glatte, unvergoldete Oberflächen.

b Kragen aus dickerem Gold.

p wahrscheinlich ein ähnlicher Kragen, aber nicht mehr vorhanden.

c & o Goldband mit eingelegtem, halbkreisförmigem Kragen aus Gold, blauem und grünem Glas und durchscheinendem Kalzit.

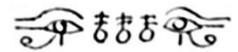
Diese Bänder zentrieren sich auf der Verbindung des Korpus mit der Achse.

d – f – h – j – l – n Bänder aus einfachem Gold.

e – g – k – m Bänder mit eingelegten floralen Mustern in den gleichen Farben wie c & o. Oben auf jedem eine Rosette aus leuchtendem Rotgold. Darüber jeweils ein schmaler Kragen von 7,5 Breite, mit Einlagen aus den gleichen Materialien, aber ohne Rotgold.

Diese Bänder zentrieren auf Holzapfen.

i. Ähnliches Band wie oben, aber darüber, anstelle eines Kragens, eine Plakette der Form [Handskizze eines sich nach unten verengenden symmetrischen Trapezes] mit Einlage aus demselben Material. Der obere Teil dieser Plakette hatte [Hieroglyphen-Handzeichnung Carters, u.a. mit zwei symmetrischen Horus-Augen]:

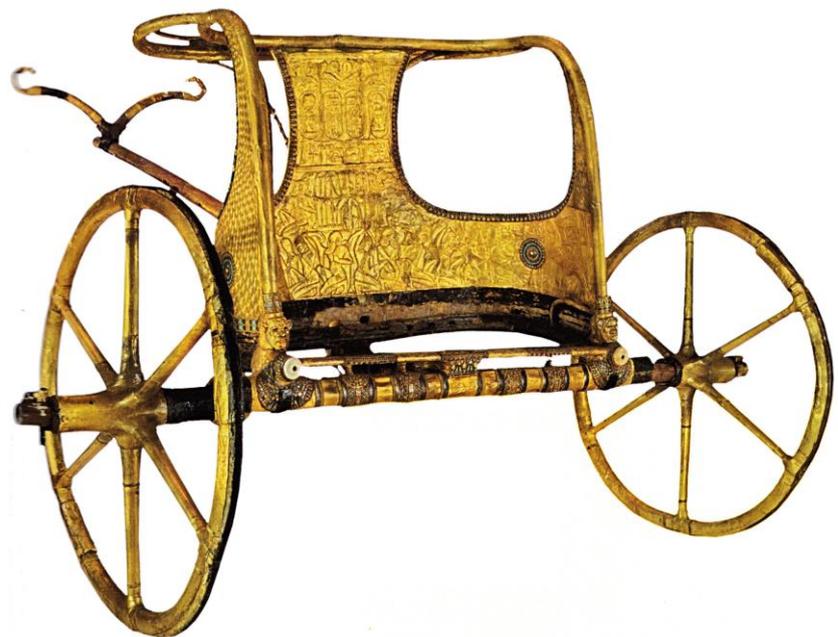


Dies [i] zentriert sich auf und verdeckt das Ende der Deichsel, die auf der Achse ruhte.

Am Rande jedes dieser Bänder befand sich ein appliziertes Band aus dickerem Gold 0,7 breit mit Seilmuster.

Einen gewissen visuellen Eindruck von dieser Achse vermittelt das Foto eines der Streitwagen aus dem Tutanchamun-Grab im gereinigten, mit Paraffinwachs konservierten und zusammengebauten Zustand, dem allerdings der Boden fehlt, auf dem der Wangenlenker stand (Abb. 10).

Noch komplexer als die Achsbeschreibung sind die Beschreibungen der drei Wagenkorpusse (von der Vielfalt der in Gold geprägten Szenen auf den bereits erwähnten Goldblechen des Pferdegeschirrs ganz zu schweigen): Die Konstruktion der Rahmenteile aus gebogenen Stäben, ausgefüllt mit Flechtwerk, Lederbändern oder sehr dünnen Brettern, war weitestgehend mit Gesso überzogen, einer glatten Grundierung, die aus Bindemitteln mit Gips, Kreide und/oder Pigment hergestellt wurde. Auf diese glatte Unterlage haben die



**Abb. 10:** Der Streitwagen als Prunkwagen, aus Einzelteilen zusammengebaut, die in der Tutanchamun-Grabkammer gelagert waren. An den Ösen des Jochs, das auf dem Deichselende aufsitzt (links oben im Bild), wurden die Halsgeschirre der beiden Zugpferde befestigt.

<sup>13</sup> Karte 122a im Carter-Katalog des Griffith-Instituts; Übersetzung MS.

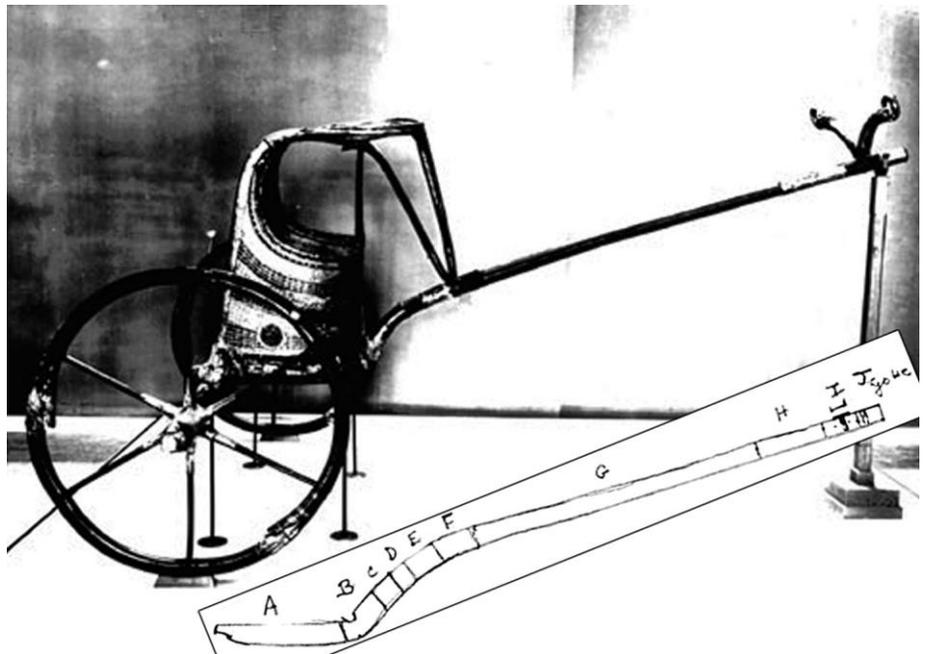
pharaonischen Künstler Goldbleche mit Prägearbeiten voller Inschriften, Figuren, Zeichen und pharaonischen Namens-Kartuschen geklebt, dekoriert mit farbigen Elementen aus Gläsern und Kalzit oder gar plastischen Objekten wie Uräusschlangen oder Vögeln.

Insgesamt war ein solcher Streitwagen ein komplexes Gesamtkunstwerk in einer Detaillierung, Fülle und Pracht, die kein Betrachter erleben konnte – schon weil (abgesehen von den erschaffenden Künstlern und den wartenden Handwerkern) außer dem Pharaon als Fahrer des Wagens kaum jemand an all die Bilderfülle so nah und so ausdauernd herankam, dass er sie hätte nüchtern studieren und erfassen können.

Für die Schlacht waren diese Wagen jedenfalls nicht geeignet. Bedenkt man nur, dass auch die Holzkonstruktion der Streitwagenräder mit Gesso grundiert und mit Goldblecharbeiten überzogen war – so dicht, dass Carter kaum die Konstruktionstechnik erfassen konnte – dann ergibt sich bereits daraus, dass ein solches Gefährt nie über ein steiniges Schlachtfeld wie das von Kadesch oder durch den dortigen Orontes hindurch gesteuert worden ist. Tutanchamun dürfte daher nur bei repräsentativen Anlässen auf diesem Gefährt gestanden haben. Dann aber passierte Geheimnisvolles: die ganze Pracht dieses Wagens war wegen ihrer Komplexität und Feinheit der Wahrnehmbarkeit durch die Anwesenden bei einem Pharaonischen Repräsentationsauftritt entzogen. Manche Teile blieben schon physisch unsichtbar, wie etwa das reich dekorierte Innere des Wagenkorpus, der hinter dem Mantel des Fahrers völlig verborgen blieb. Die Leute wussten wohl von der prachtvollen Gestaltung, konnten sie aber nicht erfassen. Die Bilderwelt der Goldblechprägearbeiten blieb ihnen so weit entrückt, wie es der göttliche Pharaon selbst zu sein beanspruchte.

Gleichwohl vermittelt dieser Wagen – denkt man sich all die verzierenden Goldbleche, Intarsien, Bänder und Applikationen nebst der sie tragenden Grundierungen weg – einen guten Eindruck von der grazilen, leichten Bautechnik, die erst den schnellen, wendigen Einsatz auf dem Schlachtfeld ermöglichte. Abb. 11 verdeutlicht zudem, wie stabil die Deichsel am Wagen befestigt war, so dass die Konstruktion der Kraft der Pferde, den Wendungen der Fahrt und den Widrigkeiten des Geländes standhalten konnte.

Im Wagenkorpus von gut 1 m Breite und um die 45 cm Tiefe mussten der Wagenlenker und der Krieger Platz finden. Während der eine die Zügel fasste, bediente der andere Pfeil und Bogen, so dass keine Hand zum Festhalten frei war. Da blieb nur die Stabilisierung mit den Oberschenkeln, die sich an dem nur 75 cm hohen Rahmen halten mussten, und einem Knie, das sich in eine der seitlichen Rahmendaubungen drücken konnte.



**Abb. 11:** Seitenansicht eines zusammengebauten Streitwagens aus der Grabkammer von Tutanchamun (historisches Foto p0540a von Harry Burton). Einmontiert ist hier die Carter'sche Handskizze einer Deichsel (Carter Nr. 122b). Danach war die Deichsel an drei Punkten am Wagen befestigt: über die Aussparung am Ende von A an der Achse, über die Fugennut bei B am vorderen Rand des Korpusbodens sowie am Ende von F über einen V-förmigen Bügel am oberen Rahmen des Korpus.

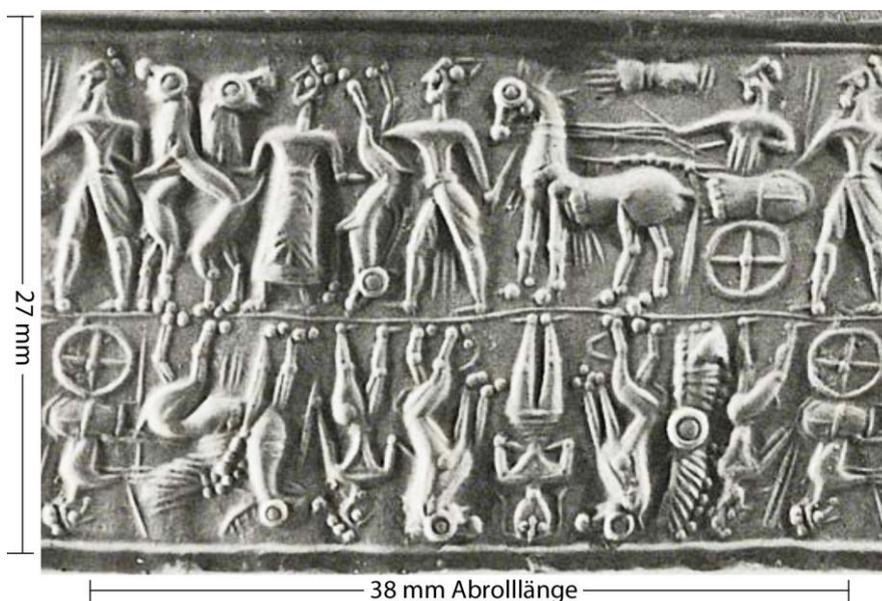
#### 4. Hinüber ins ‚minoische‘ Kreta

Zahi Hawass nennt die 18. Dynastie im pharaonischen Ägypten des Neuen Reichs das „goldene Zeitalter Ägyptens“. Zu dieser Dynastie und Epoche zählten – abgesehen von Tutanchamun – dessen Vater Echnaton, ferner bedeutende Könige wie Amenophis I bis III oder Tutmosis I bis III, unter denen sich die Macht und der Einflussbereich Ägyptens im Vorderasiatischen Raum stark erweitert hatte.

In dieser Zeit gab es auch intensive Kontakte zum ‚minoischen‘ Kreta, das seinerseits große Teile der Ägäis und Kontinentalgriechenlands nebst kleineren Strecken an der kleinasiatischen Westküste dominierte. Man trieb Handel, Kulturaustausch und verewigte sogar rothäutige Kreter – hier Keftiu genannt – in ägyptischen Grabmalereien. Die Beziehungen waren also eher freundlich – bis um die Mitte des 15. Jahrhunderts Kreta von ‚mykenischen‘ Griechen erobert wurde. Es dürften u.a. diese ‚mykenischen‘ Kreta-Okkupanten gewesen sein, die später als marodierende „Seevölker“ auch Ägypten bedrohten und wiederholt ins Nildelta plündernd und mordend eingefallen sind.

Man kann davon ausgehen, dass die Streitwagentechnologie im Horizont der engen Kontakte zwischen Vorderasien/Ägypten und dem Ägäisraum<sup>14</sup> bereits vor der mykenischen Übernahme Kretas auf dieser Mittelmeerinsel angekommen war, weil der ‚Import‘ dieser Technologie nach Hattuša und Ägypten durch die Hyksos noch einmal ein bis zweihundert Jahre früher stattfand. Die Quellenlage ist allerdings auf Kreta viel schlechter als in Ägypten. Anders als im Grab Tutanchamuns wurde auf Kreta kein originaler Streitwagen aus frühgeschichtlicher Zeit archäologisch gesichert. Wir sind auf – zudem wenige – Darstellungen auf handwerklich-künstlerischen Objekten angewiesen. Da sticht allerdings ein winziges Objekt mit einer erstaunlichen Detailfülle hervor – ein minoisches Rollsiegel, nur 2,7 cm hoch, mit einem Durchmesser von 1,1 bis 1,2 cm, auf dem in zwei gegenläufigen Bändern eine komplexe Szenerie meisterhaft eingearbeitet ist (Abb. 12)<sup>15</sup>.

Wir sehen eine geheimnisvolle Parade. Die Menschen – im oberen Band ein Mann, eine Frau in langem Kleid, ein Führer des Pferdes und ein Wagenlenker – sehen noch relativ normal aus. Doch die Frau hält mit der Linken ein herabhängendes Tier, was an die wilden Szenen der Mänaden im Gefolge des Dionysos denken lässt, die Tiere (vorzugsweise Leoparden) herumschleuderten, um sie dann zu zerreißen und roh zu essen. Seltsam ist zudem, dass sich in diese Reihe zwei aufrecht stehende und sich überkreuzende Löwen eingereiht haben. Der Streitwagen scheint hingegen ein aus Ägypten bekanntes Bild abzugeben, doch er ist bereits mit den für die minoisch-mykenische Welt typischen Vierspeichenrädern ausgestattet (im Gegensatz zu den Sechsspeichenrädern Hattušas und Ägyptens). Auf weitere Besonderheiten wäre noch einzugehen.



**Abb. 12:** ‚Abgerollt‘ fotografiertes Relief auf einem minoischen Rollsiegel mit zahlreichen Figuren auf zwei Bändern – wie man es dreht, steht das eine oder das andere Band Kopf. Die Bänder könnten für die irdische und die jenseitige Welt stehen.

<sup>14</sup> Eine gute Kenntnis der Ägypter über den Ägäisraum ist spätestens aus der Zeit von Pharao Amenophis III dokumentiert (Regent in der 18. Dynastie von ca. 1388 bis 1351). Darauf verweisen die geographischen Angaben auf Säulensockeln in seinem Totentempel in Theben-West (vgl. „Die Weltsicht des Pharaos“: <https://homersheimat.de/res/pdf/Weltsicht-des-Pharao.pdf>). Zu dieser Zeit war aber Kreta bereits von den ‚mykenischen‘ Invasoren übernommen.

<sup>15</sup> Das Siegel ist im „Corpus der minoischen und mykenischen Siegel“, Band III, Teilband 2, Archäologisches Museum Heraklion, Die Siegel der Neupalastzeit, S. 233 f dokumentiert. Die Liste aller Bänder ist unter <https://books.ub.uni-heidelberg.de/propylaeum/catalog/series/cms> erreichbar. Dort keine Datierung. Evans bespricht dies Rollsiegel in: Palace of Minos (abgekürzt „PM“), Bd. IV, Teilband 2, S. 425 (PDF-S. 69 f des Scans): „Cypro-Minoan Cylinder from Knossos District“.

Auch das in Abb. 12 Kopf stehende zweite Band umfasst einen Streitwagen – der wird jedoch nicht von einem Pferd gezogen, sondern von einem Greifenwesen mit Vierbeinerleib, Vogelkopf und Flügeln. Diese mystische, durch den Greif ins Phantastische gesteigerte Szenerie wird durch eine Frau in Frontalansicht ergänzt, die nur mit einem Lendenschurz bekleidet ist und von Evans als „nackte Göttin“ eingeordnet wurde. Flankierend stehen ihr zwei (nicht mehr überkreuzte) aufgerichtete Löwen zur Seite. Eine Flügelsonne auf der Linken, die das Ganze im Pendant zum geflügelten Greifen rechts einrahmt, erinnert sehr an ägyptische Wandmalereimotive. Auch der Ursprung der Greifensymbolik ist dort zu suchen.

Diese Siegelring-Gestaltung findet eine auffällige Parallele in der Bemalung eines Kalkstein-Sarkophags, der im kretischen Palast von Hagia Triada (im Süden der Insel an der Messara-Bucht) gefunden wurde (Abb. 13). Bei einem solchen sepulkralen Objekt liegt es nahe, die Bemalung als Darstellung eines Totenkultes zu interpretieren. Wenn dann auf der einen Schmalseite ein von kräftigen Pferden gezogener Streitwagen, auf der anderen hingegen – wie auf dem Rollsiegel – ein von Greifen gezogener Wagen dargestellt ist, so drängt sich die Deutung auf, dass im einen Fall die Figuren auf dem Wagen über die Erde, im anderen Fall hingegen vom geflügelten Zugtier durch oder in den Himmel gezogen werden. Unverkennbar sehen wir somit ein Motiv, das dem eingangs erwähnten Skandinavischen Sonnenwagen entspricht (vgl. Abb. 3).



**Abb. 13:** Zentrale Ausschnitte der Bemalung auf den Schmalseiten des Sarkophags von Agia Triada, Kreta – ein Kalksteinsarkophag mit (wie die Streitwagen Tutanchamuns) Stuck überzogen und bemalt<sup>16</sup>. Der Wagen links wird von einem Pferd, der Wagen rechts von einem Greifen gezogen, über dem noch ein Vogel schwebt. Da man jeweils die Deichsel nicht sieht, stehen die sichtbaren Zugtiere vor der Deichsel und jeweils ein weiteres wäre dahinter zu denken, um ein Gespann zu bilden.

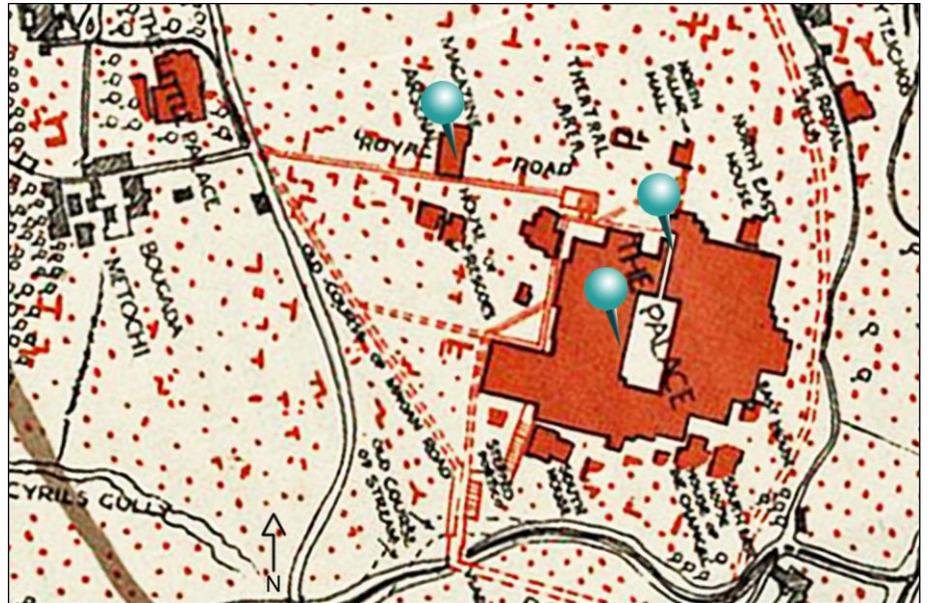
<sup>16</sup> Bildquellen: Wikimedia. Der Sarkophag und seine Bemalung ist im Katalog des Archäologischen Museums Iraklion, deutsche Ausgabe o.J. S. 186 - 193 rundum fotografisch dokumentiert. Der online zugängliche Museumskatalog der Latsis-Foundation ([https://www.latsis-foundation.org/content/elib/book\\_12/heraklion\\_en.pdf](https://www.latsis-foundation.org/content/elib/book_12/heraklion_en.pdf)) widmet sich dem Sarkophag auf den Seiten 172 bis 181 ebenfalls fast nur bildhaft. Zu den Schmalseiten wird lediglich vermerkt: *The narrow sides of the sarcophagus: scenes with a chariot being drawn by griffins and wild goats with deities riding in it. This may perhaps be a reference to the metaphysical voyage of the deceased.* Für die Identifizierung der Personen in den Wagen mit Göttinnen wird kein Argument genannt. Die Deutung der irdischen Zugtiere als „Wilde Ziegen“ dürfte in die Irre gehen, denn die kräftige Pferdefigur ist eindeutig. Zudem sind die Federn auf dem Kopf keine Ziegenhörner, sondern ein bereits aus Ägypten bekannter Kopfschmuck. Schließlich fehlt auch für „Göttinnen“ als Besatzung jegliches Argument.

Grundsätzlich hat sich die Nutzung des Streitwagens bereits weit von den asiatisch-ägyptischen Vorbildern entfernt. Er ist in diesen Darstellungen kein massenhaft eingesetztes Kriegsinstrument mehr, sondern ein repräsentatives Gefährt, das vornehme Menschen auf Erden, aber auch ins Jenseits befördert.

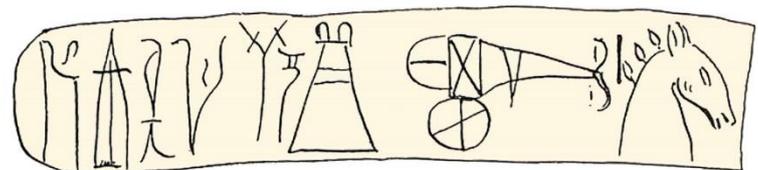
Einen sehr speziellen Nachweis für Streitwagen auf Kreta finden wir in Zeichen der Linear B-Schrift. Insofern ist zu beachten, dass die von den ‚Minoern‘ bis zur Übernahme der Insel durch die ‚Mykener‘ genutzte Linear A-Schrift bislang nicht entschlüsselt werden konnte und auch keine Streitwagen-Darstellungen erkennen lässt – ganz anders als in der Linear B-Schrift, die nach der mykenischen Invasion Linear A auf Kreta ablöste. Wenn nun erst in der mykenischen Schrift Streitwagensymbole auftauchen, so bedeutet das zunächst, dass die Mykener den auf Kreta bereits eingeführten Streitwagen adaptiert haben. Schwer zu deuten ist allerdings, warum derartige Schriftzeichen ausschließlich auf Kreta, nicht aber (bislang?) auf dem mykenischen Stammkontinent gefunden wurden, obwohl dort die Linear B-Tontafelfunde am reichhaltigsten ausgefallen sind.

Finder der Tafeln mit Streitwageninhalten war wieder einmal Sir Arthur Evans. Er hat in Knossos an insgesamt drei Stellen Tontafeln mit Linear B-Inschriften freigelegt, wobei zwei Standorte eine besonders reiche Ausbeute an „Chariot Tablets“ erbrachten: Zum einen ein sehr schlecht erhaltenes Gebäude, das man als „Armoury“ bzw. „Magazin“ bzw. „Arsenal“ einordnete (in Abb. x<sup>17</sup> in der oberen Bildmitte). Es lag an der Straße vom nördlichen Eingangsbereich des Palastes zum „kleinen Palast“ (in Abb. 14 links oben). Der zweite Fundort war eine relativ kleine Kammer westlich des Palast-Zentralhofs, die Evans „Chariot Tablet Deposit“ nannte (genauer Fundort: „in a closet under the small staircase“). Alle drei Fundorte sind in Abb. 14 jeweils mit einem Pin markiert<sup>18</sup>)

Die zahlreichen länglichen und relativ kleinen Tontäfelchen hatten meist eine ähnliche Beschriftung<sup>19</sup>: In den ersten Zeichen



**Abb. 14:** Evans' Übersichtsplan zum Palast von Knossos (rote Fläche rechts um den Zentralhof herum) und seinem Umfeld – hier genordet. Die türkisenen Pins markieren die drei Fundorte von Tontafeln mit Streitwagen-Erwähnung in der „Armoury“ (obere Bildmitte), der nördlichen Eingangspassage und dem „Chariot Tablet Deposit“, einem Räumchen westlich des Zentralhofs.



**Abb. 15:** Beispiel für ein Tontäfelchen aus der Evans-Dokumentation mit Beschriftung durch einen Namen, mit einem Brustpanzer, einem vollständig zusammengebauten Streitwagen und einem (Zug-)Pferd.

<sup>17</sup> Arthur Evans, Palace of Minos, Band 2.2, S, 547 (PDF-Seite 174) "General Plan of the Site". Hier ein genordeter Ausschnitt).

<sup>18</sup> Die Lokalisierung des „Chariot Tablets Deposit“ folgt der Angabe von Michael Ventris & John Chadwick: Documents in Mycenaean Greek Cambridge University Press 1973 (Neudruck der Veröffentlichung aus 1956) = ‚B‘ in Fig. 13, S. 115).

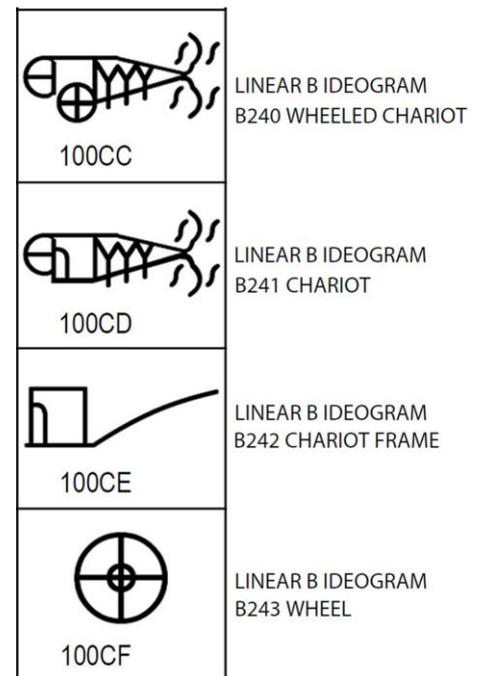
<sup>19</sup> Abgebildet ist das rechts abgebrochene Tontäfelchen a aus Fig. 763, „Palace of Minos“ Band IV.2, S. 788. Als Evans zum Anfang des 20. Jahrhunderts diese Tafeln entdeckte, war die Linear B-Schrift noch nicht entziffert. Erste erfolgreiche Deutungen entwickelte der englische Architekt Michael Ventris erst ab 1922 (vgl. Antonin Bartoněk, Handbuch des

vermutete Evans die Angabe eines Namens (einige Linear B-Silbenzeichen) – im Beispiel der Abb. 15 eingeleitet durch ein Zeichen, das Evans für einen Thron mit Szepter hielt<sup>20</sup>. Es folgen drei Bildzeichen (Ideogramme). Das erste steht für eine Rüstung bzw. einen Brustpanzer – vielleicht für den Krieger, dessen Name zuvor angegeben wurde. Es folgt die intuitiv erkennbare Zeichnung eines Streitwagens, schließlich ein (Zug-)Pferd, neben dem der Strich ggf. für eine Duplizierung stehen könnte, so dass sich die typische Doppelbespannung ergäbe.

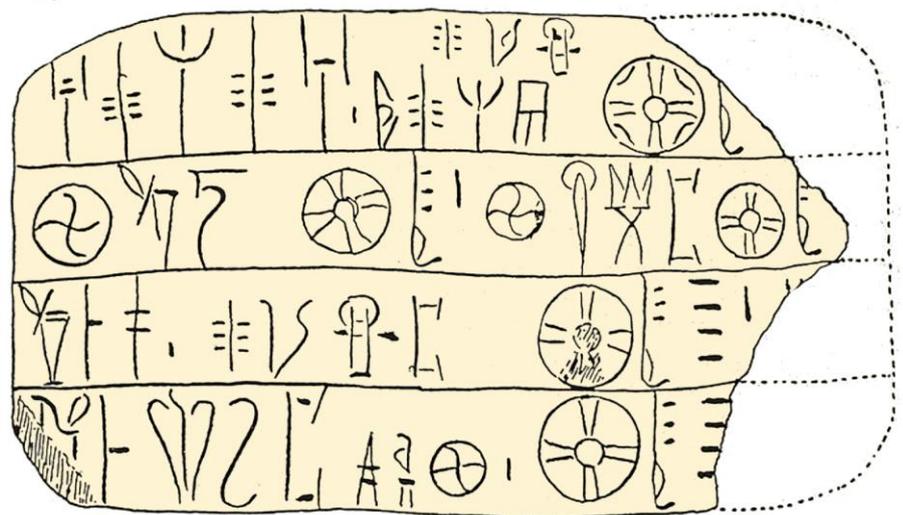
Inzwischen wurde das Streitwagenbildchen nebst Varianten in den **Unicode** aufgenommen, der alle auf der Erde irgendwann einmal genutzten sprachlichen Zeichen normieren will (Abb. 16). Die Linear B-Ideogramme im Unicode veranschaulichen sehr schön die offenbar bis nach Kreta und in den ägäischen Raum verbreitete Praxis, einen gerade nicht genutzten Streitwagen zu demontieren, wie es bereits bei der Ablage der drei Prunkwagen in der Grabkammer von Tutanchamun geschehen ist. Vielleicht hatten die Komponentendarstellungen aber auch produktionsbedingte Gründe, dass der Wagenkasten, die Räder und der Zusammenbau von verschiedenen Handwerkern ausgeführt wurden.

Es gibt neben dem Symbolbild für den vollständigen Wagen selbigen ohne Räder, für den ein eigenes Symbol genutzt wurde und schließlich Symbole für den blanken Wagenkasten mit Deichsel sowie für Räder. Auffällig ist, dass die Tontäfelchen in der „Armoury“ (Arsenal/Magazin) durchgängig nur Streitwagenkorpusse ohne Räder zeigen. Ferner fanden sich dort zahlreiche weitere Täfelchen, die sich ausschließlich mit Rädern befassen. Hingegen sind die im kleinen Palasträum am Zentralhof gefundenen Tontäfelchen durch das Ideogramm 240 des kompletten Streitwagens charakterisiert. Dies legt die Vermutung nahe, dass die in Reparatur begriffenen Wagen demontiert im Arsenal abgeliefert, die einsatzfähigen Wagen hingegen im Palast gelistet wurden.

Insgesamt hat Evans sieben Tontafeln vom schmalen Typ wie in Abb. 15 dokumentiert, die einen vollständigen Streitwagen zeigen (nebst weiteren uneindeutigen Tafelfragmenten, die diesem Typ in PM IV, Fig. 763 ebenfalls zugeordnet werden). Sieben Tafelfragmente (in PM IV, Fig 764, ein weiteres in Fig. 765) zeigen einen vollständig



**Abb. 16:** Unicode-Normierung von Linear B-Ideogrammen für einen Streitwagen nebst seinen Elementen (Linear B 240 bis 243).



**Abb. 17:** Große Tontafel mit Streitwagenrädern und zahlreichen Zahlenangaben (Strichsymbolik), gefunden am Nordeingang des Palasts von Knossos (vgl. zur Lage Abb. 14). Eine Übersetzung dieser Tafel ist nicht verfügbar.

mykenischen Griechisch, Heidelberg 2003, S. 51 ff). Die abgebildete Tontafel wird auch von Bartoněk in seiner sehr knappen Sammlung von Tontafelbeispielen auf S. 525 wiedergegeben. Aber auch er kann den Namen vor dem Brustpanzersymbol nicht entschlüsseln.

<sup>20</sup> Evans, PM IV.2, S. 787, Abs. 2. Da die Linear B-Schrift zum Zeitpunkt der Evans'schen Funde noch nicht entschlüsselt war, konnte er diese Bedeutung nur vermuten. Tatsächlich handelt es sich um das Syllabogramm mit der erst später vergebenen Nummer 61 und der Bedeutung des Vokals ‚o‘.

zusammengebauten Wagen *ohne* Räder. Vier fast vollständig erhaltene Täfelchen bilden den reinen Korpus mit Deichsel ab (PM IV, Fig. 766) und sechs Täfelchen mit deutlich ausführlicheren Beschriftungen zeigen Räder (PM IV, Fig. 767).

Diese Objektmengen sind noch nicht sonderlich beeindruckend. Das Bild ändert sich jedoch mit einer Tafel, die zweierlei Besonderheiten aufweist: ein größeres Rechteckformat und den dritten Fundort am Nord-Eingang des Palastes. Die vierzeilige Beschriftung enthält neben mehreren Rad-Ideogrammen auch zahlreiche numerische Informationen zu Streitwagenrädern, die auf bis zu dreistellige Zahlenwerte hindeuten (PM IV, Fig. 768, hier in Abb. 17).

Ventris und Chadwick behaupten in ihrem Grundlagenwerk von 1956, in Knossos seien 120 Täfelchen (bzw. Fragmente) gefunden worden, die das Ideogramm 240 mit Rädern zeigen (dokumentiert haben Sie auf S. 379 bis 381 nur 4). 41 Täfelchen hätten Streitwagen ohne Räder präsentiert (dokumentiert haben Sie auf S. 361 bis 367 nur 13). Für angeblich 238 nicht zusammengebaute Wagenkästen mit Deichsel wurde kein Täfelchen dokumentiert (all diese „Dokumentationen“ liegen in dieser Quelle nur textlich vor, also ohne Abbildung oder Umzeichnung).<sup>21</sup> In der Summe würden wir also um die 400 Täfelchen mit Streitwagenbezug zählen. Die Autoren enthielten sich ausdrücklich einer Wertung, obwohl diese Zahlen auf eine hohe Verbreitung von Streitwagen im mykenisch besetzten Kreta hindeuten könnten, die der Größenordnung im ägyptischen Pi-Ramesse entspräche.

Diese Zahlenangaben sind aber heute kaum noch verifizierbar, weil es an einer umfassenden Neubearbeitung fehlt und wohl auch allerlei Täfelchen oder deren Fragmente verloren gegangen sind. Bartoněk nennt in seinem Grundlagenwerk nur noch insgesamt 282 Tafelfunde aus Knossos, die der allgemeineren **Grundserie S** zugeordnet werden können, in der Tafeln mit militärischen Objekten wie Streitwagen und deren Rädern, aber auch Rüstungen, Brustpanzer und Pferde klassifiziert wurden<sup>22</sup>.

Das scheinbar so einfache Ideogramm eines Streitwagens im Kulturraum der Linear B-Schrift (Nummer 240 in Abb. 16) birgt noch ein paar signifikante Details<sup>23</sup>:

- Das nach beiden Seiten gekrümmt dargestellte Joch am Ende der Deichsel scheint weitgehend dem ebenso gekrümmten ägyptischen Vorbild zu entsprechen (vgl. Abb. 10). Die Kringel, auf beiden Seiten des Jochs dürften für die Bänder stehen, die das Joch an der Brust der Pferde befestigten.
- Anders als beim ägyptischen Vorbild (vgl. Abb. 11) wo ein kurzer V-förmiger Bügel die Deichsel mit dem Wagenkorpus-Rahmen verband, hatte der mykenische Wagen eine lange obere Stabilisierungsstange (engl. „pole-stay“), die bis zum Jochansatz reichte und mit Wagenrahmen nebst Deichsel ein stabiles Dreieck bildete. Die ‚herabhängenden‘ Y-förmig stilisierten Elemente dazwischen konnte auch Evans nicht deuten.
- Ebensowenig fand Evans eine schlüssige Deutung für die bogenförmige Ergänzung hinter dem Wagenkorpus, die mit einem horizontalen Strich unterteilt ist. Diese Ergänzung, die das ägyptische Vorbild nicht kannte, ist auch auf dem Rollsiegel (Abb. 12) sowie undeutlich auf dem Sarkophag von Agia Triada (Abb. 13) zu erkennen. Mangels überliefertem Realobjekt bleibt eine Erklärung offen.

Eine prachtvolle Darstellung all dieser Merkmale, erneut verbunden mit einer Verlagerung der Streitwagen-szenerie ins Mystische, fand sich auf einer Siegelringplatte, die an einem nicht mehr identifizierbaren Ort auf Ostkreta gefunden wurde. Auf diesem Achat-Oval von nur 2,8 x 2,1 cm Größe, das auf einem Goldring befestigt war, hat ein minoischer Handwerker ein Miniaturkunstwerk geschaffen (Abb. 18<sup>24</sup>).

<sup>21</sup> Ventris/Chadwick 1956 a.a.O. (Reprint der Ausgabe von 1973), S. 365.

<sup>22</sup> Bartoněk 2003 a.a.O., S. 92. Er differenziert in 175 Tafeln der Subserie Sc (Wagen mit Rädern) – mehr als bei Ventris/Chadwick (?!), darunter allerdings auch Tafeln mit Brustpanzer-Ideogrammen der Nummern 162 und 163 –, in 24 Tafeln mit dem Ideogramm 241 – Wagen ohne Räder –, sowie 26 Tafeln mit Rad-Ideogrammen der Nummer 243. Tafeln mit dem Ideogramm 242 – Wagenkasten mit Deichsel – werden an dieser Stelle gar nicht erwähnt.

<sup>23</sup> vgl. auch die Beschreibung eines typisierten Streitwagens mykenischer Provenienz mit ägyptischem Joch-Arrangement bei Ventris/Chadwick 1973, S. 361 ff.

<sup>24</sup> Corpus der minoischen und mykenischen Siegel (CMS), Band IV.3, Oxford - The Ashmolean Museum, S. 464 f (PDF-Seite 166 f). Evans erörtert diesen Siegelring in „Palace of Minos“ Bd. IV.2, S. 823 (PDF-Seite 473). Keine Datierung in der Quelle.



**Abb. 18:** Achatene Siegelplatte mit Darstellung eines Streitwagens, der von einem Gespann „wilder“ und sehr langhörniger Ziegen gezogen wird. Links die Umzeichnung, rechts die Siegelplattenansicht.

Auch diese Streitwagendarstellung zeigt die seltsame halbrunde und horizontal unterteilte Ergänzung hinter dem Korpus sowie die obere Versteifungsstange zur Deichsel. Die noch immer nicht klar identifizierten, von dieser Stange herunterhängenden Elemente (ins Linear B-Ideogramm mit Y-Symbolen übernommen) reichen hier bis weit unter die Ziegenbäuche hinab. Ergänzend ist schön zu sehen, wie durch gestreifte, unter den Bauch und über die Brust gezogene Gurte das Joch am Deichselende stabil an den Zugtieren befestigt wurde. Eine der beiden Figuren auf dem Wagen schwingt eine Peitsche, die Funktion des anderen ist nicht zu erschließen. Jedenfalls legen die mystischen Zugtiere nahe, dass dieser Streitwagen nicht mehr für den Kampfeinsatz gedacht war, sondern rituellen Zwecken diente.

## 5. Noch weiter hinüber auf den ‚mykenischen‘ Kontinent

Die erste große, systematische Aufarbeitung der Inhalte auf den mit Linear B beschrifteten Tontäfelchen erfolgte nach weitgehender Entschlüsselung der Schrift durch Michael Ventris und John Chadwick im Jahre 1956. Allerdings ist in dieser Arbeit der Spezialbereich von Evans' knossischen Tontafelfunden mit Streitwageninhalten nur unzureichend aufgearbeitet – und das gilt bis heute. Dennoch sollte davon ausgegangen werden, dass Streitwagen Ideogramme der Linear B-Schrift ausschließlich auf Kreta gefunden werden konnten.

Das gebirgige Kreta ist nicht gerade ein Eldorado, in dem sich Streitwagen räumlich entfalten können wie in den weiten Steppen Zentralasiens, aus denen sie wohl ursprünglich stammen. Doch inzwischen hatte sich ihre Funktion gewandelt – Streitwagen scheinen Attribute hochstehender, wohlhabender Mitglieder der kretischen Gesellschaft geworden zu sein, auf denen sich trefflich (re)präsentieren ließ. Verwunderlich ist nur, dass die Linear B-Streitwagen-Ideogramme (bislang) im ‚mykenischen‘ Kontinentalgriechenland nirgends gefunden werden konnten.

Erst die jüngeren Grabungen im böotischen Theben (Homers „siebentorigem“) brachten winzige Tontäfelchen-Fragmente zutage, die womöglich etwas mit Streitwagen zu tun haben. Im jüngst großartig erweiterten und erneuerten Archäologischen Museum von Theben<sup>25</sup> sind Beispiele ausgestellt, die allerdings keinen Ideogramm-Bezug herstellen, sondern nur einen textlichen – mit dem dreisilbigen Linear B-Wort *i-qi-ja* (Abb. 19).

Welche auf intimer Kenntnis der Linear B-Schrift basierenden Interpretationskünste aufgebracht werden müssen, um eine Notiz wie die auf dem Fragment von Abb. 19 zu deuten, mag die Kommentierung der hier tätigen Archäologen im (fast) vollständigen Zitat veranschaulichen<sup>26</sup>:

<sup>25</sup> vgl. <https://homersheimat.de/res/pdf/Rundgang-durch-Thiva.pdf>, Abschnitt 7.

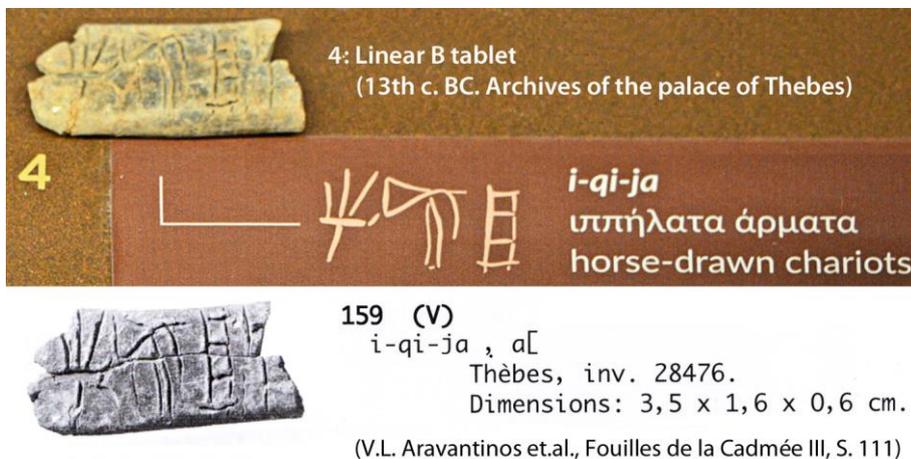
<sup>26</sup> Vassilis L. Aravantinos et al : Thèbes. Fouilles de la Cadmée III. Corpus des documents d'archives en Linéaire B de Thèbes, S. 111 (schwarz-weiß-Foto nebst Umschriften zu Fragment V 150); dto. Band I; S. 306 (Kommentar); Übersetzung aus dem französischen: MS.

**Übersetzung:** Streitwagen [französisch: char] a[

*i-qi ja*: Der Begriff im Nominativ Singular Femininum ist in Knossos in der Sd- und Sf-Reihe 24-mal bezeugt; im Dual (*i-qi-jo*) kommt er in der Sd-Reihe 2-mal vor. Er wurde einhellig als „char“ [Streitwagen] – *ιππια* als substantivisch-adjektivisches Derivat von *i-qi* = *ιππος* – gedeutet, da er mit Ideogrammen von Streitwagen verwandt ist. Begriffe mit Anfangsvokal *a*: *a-ja-me-na*, *a-ra-ro-mo-te-me-na*, *a-ra-ru ja*, *a-na-mo-to*, *a-na-ta*, *a-na-i-ta*, die sich alle auf die Beschreibung von Streitwagen beziehen, folgen in der Regel diesem Substantiv.

Es wäre verlockend anzunehmen, dass das *a[*, das in diesem Dokument auf *i-qi ja* folgt, das Anfangssilbenzeichen eines der eben genannten Begriffe ist, die zur Beschreibung eines Streitwagens verwendet werden. Man hat jedoch den Eindruck, dass diese Tafel sehr kurz war..., daher ist die Wiedergabe eines eher langen Begriffs unwahrscheinlich.

Immerhin gibt es einige Funde in Wandmalereien und auf Töpferware, die sich auch im kontinentalen Griechenland mit Streitwagen befassen. Die argolische Küstenfestung von Tiryns war insofern ein besonderer Fundort. Noch heute ragen ihre gewaltigen „Zyklopenmauern“ aus der weiten Ebene heraus. Ob sich diese Ebene in historischer Zeit für den Einsatz von Streitwagen eignete, lässt sich schwer sagen, weil sie wohl auch damals schon intensiv landwirtschaftlich genutzt worden ist. Aber als wichtiger militärischer Stützpunkt des Reiches *Aḥḥijawa*, wie die Hethiter (im Anklang an Homers Achäer) das ‚mykenische‘ Griechenland genannt haben, hatte Tiryns zusammen mit dem nahen Hafen von Nafplio nicht nur lokale Bedeutung in der Argolis. Die Konfrontation des Ägäis-Imperiums *Aḥḥijawa* mit dem Hethiterreich und seinen Vasallen an der kleinasiatischen Ägäisküste dürfte der Hintergrund dessen sein, was Homer in seiner Ilias-Dichtung als „Troianischen Krieg“ beschreibt. Und nach dieser Quelle ist davon auszugehen, dass die Griechen auf ihrer großen Flotte gegen Troia Streitwagen und deren Zugpferde mitgenommen und in den weiten Ebenen Westkleinasiens zum Einsatz gebracht haben. Ein erstes Beispiel der Streitwagendarstellung ist als Fragment eines Kraters vom Ende des 13. Jahrhunderts vC überliefert und im Museum von Nafplio ausgestellt (Abb. 20). Im ‚naiven‘ Stil



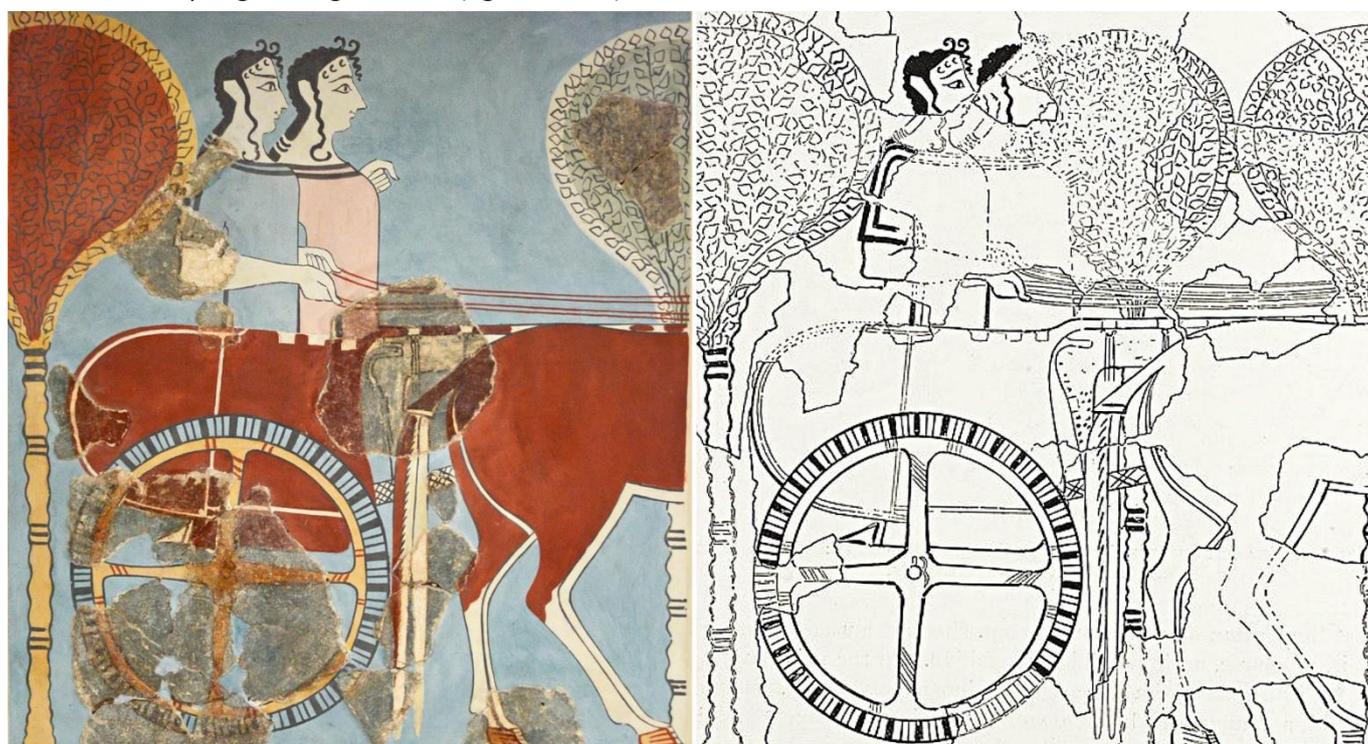
**Abb. 19:** Tontafelfragment mit Linear B-Aufschrift „*i-qi-ja*“, auf die noch ein „*a*“ folgt, das in der Museumspräsentation aber nicht dargestellt ist. Oben eine Montage aus dieser Präsentation, unten ein Ausschnitt aus der wissenschaftlichen Quelle bei Aravantinos et al.



**Abb. 20:** Zwei Streitwagengespanne hintereinander auf den Fragmenten eines Kraters aus der Unterburg von Tiryns, je besetzt mit zwei ‚mykenischen‘ Kriegerern (Museum Nafplio, Objektnummer 25, 19-04-14-8209)

spätmykenischer Malerei sind hier die Streitwagenkorpuse ‚transparent‘ dargestellt, wohl um die beiden Krieger mit Beinschienen, kurzen Röcken und Brustpanzern vollständig zeigen zu können. Damit fällt aber die Darstellung konstruktiver Streitwagendetails weg – nicht einmal die Deichsel ist erkennbar, geschweige denn eine aussteifende Verbindung mit dem Wagenkorpus oder die Konstruktion von Joch und Geschirr. Immerhin gibt die hintereinander-Reihung der beiden Gespanne (vielleicht auch noch weiterer auf den verlorenen Teilen des Kraters?) einen Hinweis auf deren militärischen Einsatz im Verband, wie er bei den beiden anderen spätbronzezeitlichen Großmächten Hattusa und Ägypten üblich war. Nimmt man einen realhistorischen Hintergrund für den troianischen Krieg rund um die archäologisch nachgewiesenen Zerstörung der Stadt um 1190 vC an, so datiert dieser Krater aus der Zeit deutlich davor.

Ganz anders präsentiert sich eine Wandmalerei aus Tiryns im weniger ‚naiven‘ ‚minoischen‘ Stil (Abb. 21). Der Wagen ist klar von dem Typ, den wir bereits auf den knossischen Linear B-Tafeln kennengelernt haben (vgl. Abb. 16): mit halbrunder Ergänzung hinter dem Wagenkorpus, mit langer Stabilisierungsstange für die Deichsel (*rote Stange mit schmalen weißen Bändern, die aus dem oberen, vorderen Korpusrahmen hervorgeht, der Deichselansatz weiter unten ist mit Kreuzschraffur versehen*), der Radkranz ist breit und farbig wie auf dem Sarkophag von Agia Triada (vgl. Abb. 13).



**Abb. 21:** Das Wagengespann aus Tiryns in zwei signifikant verschiedenen Rekonstruktionsvarianten. Links die Präsentation im Nationalmuseum Athen, rechts die Umzeichnung bei Evans<sup>27</sup>.

Aber wer steht auf dem Wagen? Sind es wirklich Frauen? Das würde diese Gespanndarstellung aus einem kriegerischen Kontext herauslösen und in den einer repräsentativen Nutzung durch vornehme Menschen stellen, wie wir sie auch im ‚minoischen‘ Kreta gesehen haben. Aus der Präsentation im Nationalmuseum Athen wird recht gut erkennbar, welche Teile des Originals tatsächlich erhalten geblieben sind und welche rekonstruiert wurden. Die wieder zusammengepuzzelten originalen Putzfragmente mit Malerei sind deutlich an ihrer dunkleren, ‚schmutzigeren‘ Patina zu identifizieren. Sie machen nur den kleineren Teil der Darstellung aus, der Rest ist ergänzende Malerei. Danach wären insbesondere die Köpfe und Körper der beiden als

<sup>27</sup> Zur farbigen Rekonstruktion im Nationalmuseum wird dort der evidente Einfluss des ‚minoischen‘ Kreta hervorgehoben, eine vage Datierung ins 14. bis 13. Jahrhundert angedeutet und das Gemälde in den „späten Tiryns-Palast“ eingeordnet. Die Evans’sche Umzeichnung mit Darstellung der Originalputzteile durch durchgezogene Linien (rekonstruierte Bereiche gestrichelt) ist hier aus PM IV.2 S. 824 / Fig. 804 reproduziert. Er datiert die Entstehung dieses Wagentyps deutlich früher auf die Zeit um 1.450 vC, als die Okkupation Kretas durch die ‚mykenischen‘ Griechen einsetzte.

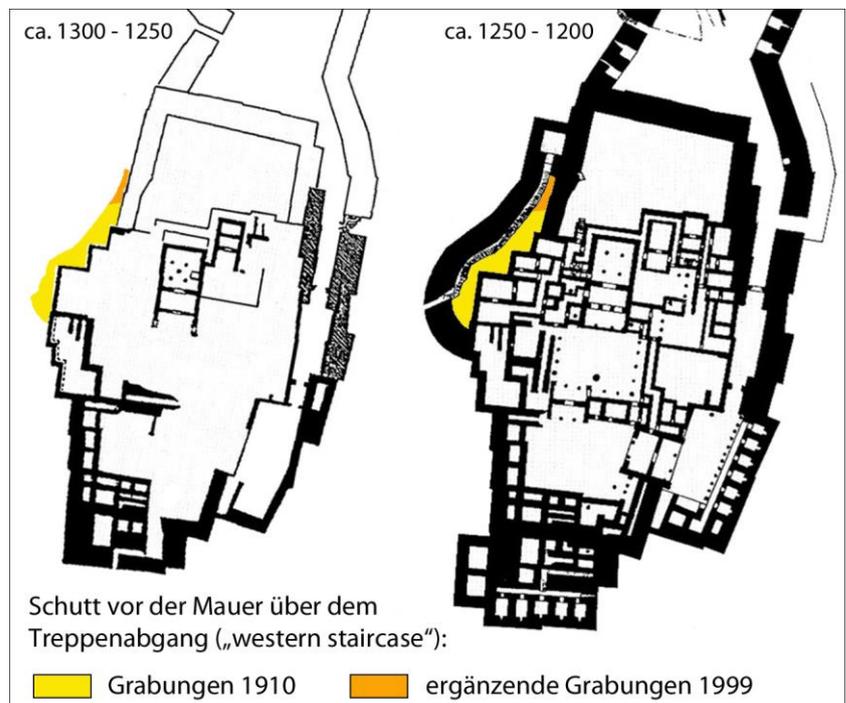
Frauen ausgewiesenen Figuren auf dem Wagen – abgesehen vom rechten Arm der vorderen – komplett ‚rekonstruiert‘.

Schaut man sich hingegen die Umzeichnung bei Evans (rechts in Abb. 21) genau an, so muss man aus den hier mit durchgezogenen Linien konturierten angeblichen Originalteilen des bemalten Putzes schließen, dass insbesondere große Teile der Köpfe mit den typischen minoischen Haarlocken erhalten geblieben seien. Wie kann das sein, wenn die Rekonstruktion im Nationalmuseum all diese Putzpartien nicht (mehr) zeigt?

Evans hat die Umzeichnung der Wagenszene mit Frauen aus einer Arbeit des Archäologen Gerhard Rodenwald aus dem Jahre 1912 entnommen, die über Grabungen in Tiryns aus dem Jahre 1910 berichtet<sup>28</sup>. Bereits Schliemann und Dörpfeld hatten 1884/85 an der Westfront der zyklischen Mauern von Tiryns den dortigen Treppenabgang freigelegt, der von einer in der späten Palastphase ergänzten, vorgelagerten Zyklomauer gesichert wurde und in ein schmales Ausfalltor zur Meeresseite hin mündete (Abb. 22). Am felsigen Hang zwischen alter Mauer und dem Treppenabgang fanden Rodenwald und Mitarbeiter aufgehäuften Schutt mit Putzfragmenten und Töpferscherven, aus dem sie diverse Wandbildmotive rekonstruiert haben. Der Rekonstruktionsvorgang wird so beschrieben (Rodenwald S. 97):

*Die Reconstruction ist aus zahlreichen Fragmenten einer Reihe in Einzelheiten voneinander abweichender Gruppen zusammengesetzt. Die Darstellung hat daher als Ganzes nie so bestanden, wie sie die Reconstruction zeigt, obwohl mit wenigen Ausnahmen jede Einzelheit durch mindestens ein Fragment belegt ist. Die Ergänzungszeichnung Abb. 40 gibt nicht jedes einzelne der sich vielfach überschneidenden Fragmente, sondern in der Hauptsache den Gesamtumriss des Erhaltenen wieder und zeigt damit, was nur vermutungsweise ergänzt ist.*

Offenbar gehen solche einschränkenden Anmerkungen gerne verloren und es bleibt nur noch ein Eindruck zurück, als habe das von Evans in einer Umzeichnung wiedergegebene Wandbild genau so existiert. Tatsächlich mögen zwar Frauenköpfe in den Schutthaufen nachgewiesen worden sein, nicht aber zwingend im konkreten Kontext eines Streit- bzw. Prunkwagenbildes. In Tiryns sehen wir wohl das extremste Beispiel von archäologischen Rekonstruktionen, die noch aus Abbruchmaterial, das über eine Festungsmauer vor deren Fuß gekippt wurde und dabei nicht nur weiter zerbrach, sondern sich auch weiter vermischte, noch Erkenntnisse gezogen werden. Die Randbedingungen solcher Rekonstruktionen sollten allerdings immer mitgenannt sein.



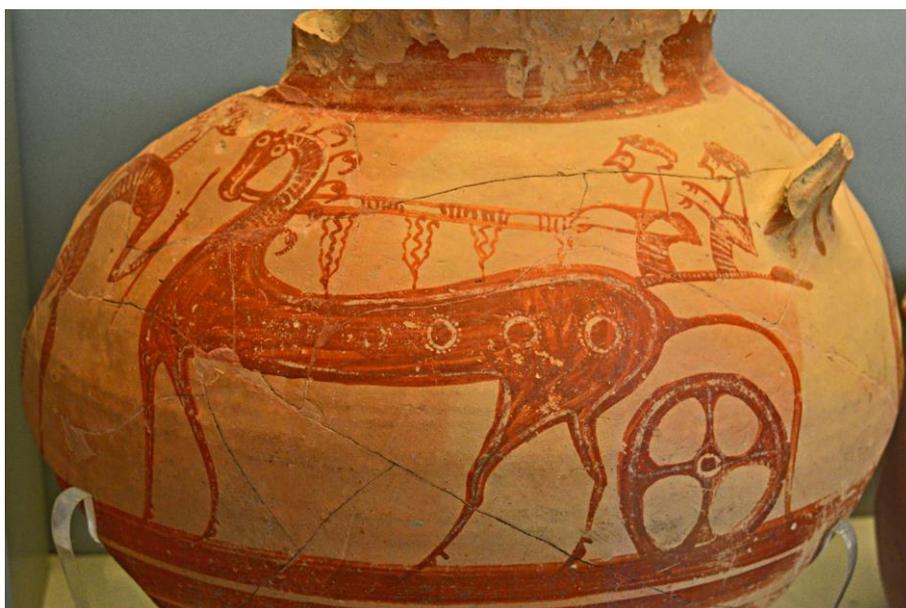
**Abb. 22:** Ober- und Mittelburg von Tiryns in zwei spätmykenischen Baustadien nebst farbiger Ausweisung der Hangflächen vor der älteren Zyklomauer, auf die in einer früheren Zeit Putz- und Töpferwarenschutt abgekippt worden waren.

<sup>28</sup> Kaiserlich Deutsches Archaeologisches Institut in Athen. Tiryns. Die Ergebnisse der Ausgrabungen des Instituts, II. Band: Die Fresken des Palastes, von Gerhard Rodenwald, Athen 1912, im Scan zugreifbar an der Uni Heidelberg: <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/tiryns1912a/0001>. Die von Evans reproduzierte Abbildung findet sich dort als Abb. 40 auf S. 98.

Die Grabungen im Schutt vor der Westmauer von Tiryns wurden 1999 auf einer 1910 nicht beachteten Restfläche fortgesetzt und führten zu weiteren Funden; vgl. Joseph Maran et al, Palatial wall paintings from Tiryns. New finds and new perspectives; in: A.L. Schallin u.a., Mycenaeans up to date, Stockholm 2015.

Was sich aus den Schuttschichten mit Wandmalerei- und Töpferwarefragmenten tatsächlich schließen lässt ist: die offenbar noch minoisch geprägten Bilder in den Bauten auf der Burg wurden in spätmykenischer Zeit beseitigt. Sie waren wohl nicht mehr zeitgemäß. Der auf Kreta zum Prunkwagen mutierte Streitwagen war jetzt wieder in seiner kriegerischen Funktion gefragt.

Darauf deutet ein letztes Beispiel hin, das hier besprochen werden soll: ein Krater aus der Burg von Mykene (Abb. 23). Das ausstellende Nationalmuseum äußert sich zurückhaltend bei der Interpretation der beiden Figuren auf dem Wagen („two occupants“) und hält die vor dem Pferd stehende, einen Stab haltende Figur für einen Mann. Obwohl dies Werk aus den östlich von Mykene gelegenen ‚renommierten‘ Töpferwerkstätten des Berbati-Tals stammen soll<sup>29</sup>, die ihre Produkte zahlreich etwa nach Zypern exportieren konnten, mutet die Darstellung nachgerade primitiv an. Die einige Jahrhun-



**Abb. 23:** Streitwagen auf einem Krater aus der Akropolis von Mykene, ausgestellt im Nationalmuseum Athen (17-05-09-8182).

derte zuvor aus Kreta adaptierte minoische Kunstfertigkeit ist inzwischen völlig verloren gegangen<sup>30</sup> – man betrachte nur die ungeschlachten Köpfe der Figuren. Es hat sogar den Anschein, als habe der Vasenbemaler nicht einmal mehr gewusst, was er darstellt. Denn die drei spitz zulaufenden, gekringelten Objekte, die hier von den langen Zügeln herunterhängen, stehen in den Linear B-Ideogrammen für (ungedeutete) Applikationen, die dort an der Deichsel-Stabilisierungsstange angebracht waren. Die fehlt hier aber ebenso wie die Deichsel selbst oder der Aufbau des lediglich mit einer Umrisslinie angedeuteten Wagenkorpus auf der Radachse. Der Korpus ist im Übrigen in seinem oberen Teil so flach konturiert, dass er dort die Unterkörper der beiden Figuren gar nicht aufnehmen könnte. Offenbar hatte der Töpfer dieses Kraters keinen realen Streitwagen mehr als Anschauung, sondern malte nur noch aus dem Hörensagen heraus. Dann wäre das ein Beleg für den Bedeutungsverlust der Streitwagen bereits in endmykenischer Zeit, als nicht nur Troia, sondern auch die prachtvollen Paläste auf dem griechischen Festland und auf Kreta Zerstörungen zum Opfer fielen, deren Ursachen bislang nicht hinreichend geklärt sind.

## 6. Die Streitwagen der Troia-Kombattanten in der Ilias

Umso mehr erstaunt es, dass Homer in seiner Ilias um die 500 Jahre später wesentlich genauer über Streitwagen schreiben konnte, als dies der zeitgenössische Krater bildlich darzustellen vermochte. Woher hatte er sein Wissen? Standen ihm – anders als den Töpfern im Berbati-Tal – trotz ihres endbronzezeitlichen Bedeutungsverlustes wieder Streitwagenobjekte als Anschauung zur Verfügung oder geht seine Dichtung nur auf mündliche Tradierung zurück? Die hätte dann aber ein halbes Jahrtausend überspannen müssen. Auch beim Thema „Streitwagen“ offenbart sich also die Schwierigkeit zu unterscheiden, was in Homers Darstellung an zeitgeschichtlichen Eindrücken eingeflossen ist und was die zeitlich so fernen Realitäten der späten Bronzezeit widerspiegelt. Vielleicht gibt es ja jene langen Wellen der Erinnerung, die ein Thema erst nach

<sup>29</sup> vgl. Ann-Louise Schallin, Mycenaean figures and figurines from the Potter's Workshop at Mastos in the Berbati Valley, in: A.L. Schallin & I. Tournavitou, Mycenaean up to date, Stockholm 2015, S. 197 ff

<sup>30</sup> Insofern trifft diesen Krater eine ähnliche Einordnung wie die „Kriegervase“ aus endmykenischer Zeit, die ebenfalls im Nationalmuseum Athen ausgestellt ist. Vgl. „Was ist mykenische Kunst?“ in: <https://homersheimat.de/regionen/mykenische-palaeste/mykenische-kunst-kriegervase.php>.

Jahrhunderten wieder auftauchen lassen, wie es die Renaissance herausragend demonstriert hat. Mit dem Tatbestand als solchem ist aber nicht erklärt, wie ein solcher Erinnerungs- und Wissenstransfer über lange dunkle Jahrhunderte des Vergessens hinweg funktionieren könnte.

Ziehen wir eine der furiosesten Schlachtenbeschreibungen heran, die Homer im fünften Buch seiner Ilias gedichtet hat. Bei Homer gibt es keine anonymen Kriegsoffer wie etwa in den prachtvoll ausgestatteten Historienfilmen von Ridley Scott, wo dichte Pfeilschwärme auf ein gegnerisches Heer herniederprasseln und dessen Kämpfer wie die Fliegen sterben lassen. Homer personalisiert die Schlacht der riesigen Heere in wenigen Figuren und umgibt jeden einzelnen Gefallenen mit einer kleineren situativen oder auch größeren genealogischen Geschichte sowie mit einer persönlichen Todesart. Deren präzise Beschreibung der Kriegswirklichkeit lässt heutzutage die Forderung von ach so empfindlichen Literaturstudenten aufkommen, man möge vor solchen Stellen Warnschilder aufstellen oder am besten gleich ganz auf die Lektüre derart gewaltdurchdrungener Literatur verzichten: Da traf der kretische Anführer Meriones den Troianer Phereklos mit der Lanze „in den rechten Gesäßbacken, durch und durch, daß die Spitze vorne heraus an der Blase unter dem Knochen hervorkam“ (V.65). Wie Meges, Anführer des kleinen 14. Kontingents von den „heiligen Inseln“ der Echinen<sup>31</sup>, den Troianer Pedaios umbrachte, klingt bei Homer so: „Er warf ihm den scharfen Speer am Haupt in den Nacken, zwischen den Zähnen zerschnitt ihm das Erz von unten die Zunge, niederstürzend hielt er das kalte Erz mit den Zähnen“ (V.73). Ein ähnliches Ende erfuhr Pandaros aus dem kleinasiatischen Lykien durch den Anführer des argolischen Kontingents, Diomedes: „Das Geschoss aber lenkte Athene in die Nase am Auge, es drang durch die Zähne, die weißen, unnachgiebig durchschnitt das Erz die Wurzel der Zunge und die Spitze fuhr wieder heraus ganz unten am Kinn“ (V.290), usw. usf.

Die Schlacht wogt hin und her. Insgesamt sterben (nur) 12 Griechen sowie 28 Troianer nebst Verbündeten, letztere in der großen Mehrzahl. Das klingt wenig für einen Schlachtentag zweier riesiger Heere, füllt aber mitsamt der um die namhaft gemachten Krieger gestrickten Geschichten gut 900 Verse eines deutlich überdurchschnittlich langen Ilias-Buches.

Systematisiert man die Schlachtenszenen des fünften Buches, so fällt auf, dass in allen Zweikämpfen (mit einer abschließenden Ausnahme) die zu Fuß kämpfenden Krieger obsiegten, jene auf Streitwagen hingegen unterlagen. Homer expliziert nicht für alle Kämpfe, ob ein Streitwagen genutzt wurde. Wenn aber Diomedes – Anführer aus Argos – viermal hintereinander Gegner gleich paarweise tötet, so kann davon ausgegangen werden, dass diese jeweils als Lenker und Krieger einen Streitwagen besetzten – für das letzte Paar, die Priamos-Söhne Chromios und Echemmon, ist dies sogar explizit angegeben.<sup>32</sup> Meist waren es Troianer oder deren Verbündete, die mit Streitwagen aufs Schlachtfeld fuhren und dann von Griechen umgebracht wurden. Einmal kommt allerdings auch ein griechisches Kriegerpaar – Anchialos und Menesthes – um, das den zu Fuß operierenden Troianer-Anführer Hektor von seinem Streitwagen aus angreifen wollte (V.608).

Bereits die genannten Totenzahlen haben deutlich gemacht, dass die Verluste auf troianischer Seite vor allem bei Troias *Verbündeten* lagen, die offenbar die Hauptmasse des für Troia kämpfenden Heeres stellten. Trotz all der griechischen Namen, die Homer auch den Gegnern gab, kommen die troianischen Verbündeten aus jenem kleinasiatischen Raum, der seinerzeit – ebenso wie Troia selbst – im Herrschafts- oder Einflussbereich des Hethiterreiches lag (Abb. 24). Insofern birgt es eine interessante Bestätigung der Streitwagennutzung im hethitischen Kulturraum, wenn auch Homer vorzugsweise diese Kombattanten auf dem Schlachtfeld damit auftreten lässt.

---

<sup>31</sup> Insbesondere die namentlich diesem Kontingent zugeordnete Insel Dulichion konnte bislang nicht lokalisiert werden. Edzard Visser (Homers Katalog der Schiffe, Teubner 1997, S. 574 ff) identifiziert das Archipel der Echinen bzw. Echinaden mit jenen winzigen, dem Festland vorgelagerten (heute unbewohnten) Inselchen nördlich gegenüber des peloponnesischen Elis, die man noch zu Odysseus' ionischen Inseln zählen könnte.

<sup>32</sup> So sieht das auch der Große Ilias-Kommentar von G.S. Kirk, Cambridge 1990, Band 2 (Bücher 5 bis 8), S. 73. Die getöteten Gegnerpaare sind: Astynoos & Hypeiron, „Hirte der Völker“ (V.145) | Abas & Polyidos, Söhne des Eurydamas (148) | Xanthos & Thoon, Söhne des Phainops (152) | Chromios & Echemmon, Söhne des Priamos (159). Die ersten drei Namenspaare können heute nicht mehr eingeordnet werden. Es lässt sich also nicht sagen, ob es sich bei diesen Kriegerpaaren um Verbündete der Troianer gehandelt hat, die auch ohne diese sechs die Mehrzahl der Gefallenen auf troianischer Seite an diesem Schlachttag erlitten.



**Abb. 24:** Der ‚mykenische‘ Herrschaftsbereich von (in hethitischer Benennung) „Aḫḫijawa“ (grün) und der hethitische Herrschafts- und Einflussbereich in Kleinasien (hellbraun). Darin (rosa) eine grobe Abschätzung der Herkunftsgebiete der im fünften Buch der Ilias benannten Gefallenen von Verbündeten, die zum einen aus Kleinkönigtümern in der Troas kamen, ferner aus Mysien, Paphlagonien und Halizonien (entlang von Marmara- und Schwarzmeer) sowie vor allem aus Lykien im Südwesten Kleinasiens (Anführer Sarpedon).

Allerdings wird auch in deren Reihen eine gewisse Skepsis erkennbar, ob der Streitwagen noch das ultimative Kriegswerkzeug ist. Jedenfalls hatte der mit Troia verbündete Pandaros, Sohn des Lykierkönigs Lykaon auf die Mitnahme seines Streitwagens verzichtet, obwohl er als geübter Bogenschütze besonders gut zu diesem Kampfwagen passte. Er klagt (V. 192):

*Rosse und Wagen habe ich nicht hier, um sie zu besteigen, sondern in des Lykaon Hallen, da stehen elf Wagen, neu gefügt und gefertigt, und um sie sind Decken gebreitet. Und neben jedem von ihnen stehen da doppeltgejochte Pferde bereit und ruffen sich Spelt und weißliche Gerste. Dringend trug mir der Greis, der Lanzenkämpfer Lykaon auf, als ich schied in seinem schönggebauten Palaste, und hieß mich, gestiegen auf das Gespann und den Wagen anzuführen die Troer in den heftigen Schlachten. Aber ich folgte ihm nicht – es wäre viel besser gewesen –, um das Gespann zu schonen, damit es an Futter nicht darbe... Also ließ ich sie dort, nach Ilion kam ich zu Fuße, Meinem Bogen vertrauend; doch gar nichts sollt er mir nützen. Denn auf zwei der Besten schoß ich bereits einen Pfeil ab, Tydeus' und Atreus' Sohn, und beiden machte ich wahrlich fließen das Blut durch den Schuß und reizte sie beide nur stärker.*

Bereits aus diesen wenigen Zeilen erfahren wir eine Menge über den Kampf mit Streitwagen: In Homers Vorstellung vom spätbronzezeitlichen Schlachtengeschehen operierten keine großen Streitwagenverbände mehr wie in Kadesch, wenn nur noch 11 dieser Gespanne in den Hallen des Königs eines nicht unwichtigen kleinasiatischen Landes standen. Auch deren Kriegseinsatz war nicht mehr selbstverständlich. Die Streitwagen wurden fürsorglich in Decken gehüllt gelagert und ihr Einsatz gegen den Aspekt abgewogen, die wertvollen, wohlgenährten Zugtiere nicht zu riskieren. Das spricht eher dafür, dass auch hier die repräsentative Nutzung der Gefährte in den Vordergrund getreten war.

Auch die Griechen waren vor allem begierig auf die wohltrainierten Zugpferde. Immer wieder berichtet Homer, wie nach dem Sieg eines griechischen Kämpfers über Gegner auf Streitwagen deren Zugtiere ausgespannt und als Beute ins griechische Schiffsland verbracht wurden (ferner – wenn lohnend – die Rüstungen der Kombattanten). Diese Fokussierung auf die Eroberung der Pferde erklärt wohl auch, warum nirgends davon die Rede ist, dass ein Streitwagenangriff durch Beschuss der Pferde mit Pfeilen und Lanzen pariert wurde – was viel Durcheinander bei den von stürzenden Pferden umgekippten Wagen angerichtet hätte. Die Gegner waren offenbar versessen auf den Wert dieser zu erbeutenden Tiere und haben sie in der Schlacht geschont.

Erneut ein halbes Jahrtausend später hatte eine lange Welle der Erinnerung in den Siedlungsgebieten der **Kelten** den Einsatz von Streitwagen neu belebt. Auch hier wurden sie nicht mehr in Verbänden eingesetzt, sondern dienten vor allem – wie das ein Kelten-Historiker flapsig pointierte – als „Schlachtfeldtaxi“: Der schwer bewaffnete Krieger wurde vom Streitwagen in einen Brennpunkt des Kampfgeschehens transportiert, dort abgesetzt, der Streitwagen drehte ab, während der Krieger seine schnell erlahmenden Kräfte austobte, dann wieder auf den zurückgekehrten Streitwagen sprang und sich erst einmal zur Erholung (oder zur Pflege seiner Wunden) davonfahren ließ<sup>33</sup>.

Auch wenn eine solche Praxis für keltische Kriege nicht verbürgt ist, weil sich die Quellen zu keltischen Streitwagen im Wesentlichen auf winzigen Münzenbildern finden, erzählt uns Homer Vergleichbares zur Schlacht um Troia: Die Göttinnen Athene und Hera wollen zugunsten der von Hektor unter der Obhut des Kriegsgottes Ares arg bedrängten Griechen in die Schlacht eingreifen. Sie rüsten einen göttlichen Streitwagen, Athene bewaffnet sich mit der Lanze, Hera lenkt den Wagen, der zunächst zum Olymp hinauf geflogen wird, um Zeus' Wohlwollen einzuholen. Sodann fliegen die Pferde mit dem göttlich besetzten Streitwagen in die Troas (was realgeografisch die Überquerung der gesamten Ägäis von West nach Ost bedeutet), wo sie zum Weiden ausgespannt werden, während sich die Göttinnen in die Schlacht stürzen – nun in einer besonderen Konstellation: Diomedes steht gerade zusammen mit seinem Wagenlenker und Mitregenten in Argos, Sthenelos, auf ihrem Streitwagen, als Athene eingreift. Sie „stieß den Sthenelos von dem Gespanne zu Boden“ (V. 835), ergreift selbst die Zügel und steuert direkt auf den Gott Ares zu, der auf troianischer Seite zu Fuß kämpft. Der bemerkt den schnell herannahenden griechischen Anführer und wirft zuerst seinen Speer „übers Joch und die Zügel der Pferde“. Doch Athene lenkt diesen Speerwurf ab und sorgt im Gegenzug dafür, dass der Speerwurf des Diomedes den Gott trifft. Der „brüllte so laut wie neuntausend Männer oder zehntausend schreien im Krieg“ (V.860) und entschwand mit Wolken im Himmel. Wo der göttlich unterstützte Diomedes zunächst die kriegsfremde Aphrodite an der Hand verletzt hatte, wird nun sogar der Kriegsgott zum Opfer eines göttlich angestachelten und zu Tageshochform („Aristie des Diomedes“) auflaufenden griechischen Anführers. Und der Streitwagen verhilft – dank der göttlichen Hilfe – in dieser großen Abschlusszene des 5. Ilias-Buches zum ersten und einzigen Male zum Sieg.

Neben der Wahrnehmung dieses Faktums sind wir verwundert, dass die Götter im Homerischen Bild der späten Bronzezeit so irdisch erscheinen, und – unter die menschlichen Kämpfer gemischt – sogar verwundet werden können, bis sie sich blutend aus einer Schlacht zurückziehen müssen. Zugleich denken wir angesichts des göttlichen Streitwagens von Hera und Athene, der weiträumig den Himmel durchheilt, an den Sonnenwagen von Trundholm, der die Himmelslaufbahn der Sonne symbolisiert (Abb. 3). Zudem vermittelt Homers Geschichte weitere kundige, aber auch rätselhafte Informationen. Kehren wir noch einmal zum Beginn der Streitwagen-Himmelsreise zurück:

*Hebe tat an den Wagen geschwind die gerundeten Räder, ehern und mit acht Speichen herum um die eiserne Achse. Golden jedoch ist der Radkranz und unvergänglich, darüber sind die ehernen Reifen gefügt, ein Wunder zu schauen. Silber sind auf beiden Seiten die kreisenden Naben, aber der Wagenkorb ist mit goldnen und silbernen Riemen eingespannt, umfaßt von zwei gerundeten Rändern. Von dem Wagen geht aus die silberne Deichsel. Am Ende band sie fest das schöne Joch, das goldne, und hängt schöne, goldene Gurte ein, unters Joch aber führte Hera die hurtigen Rosse.*

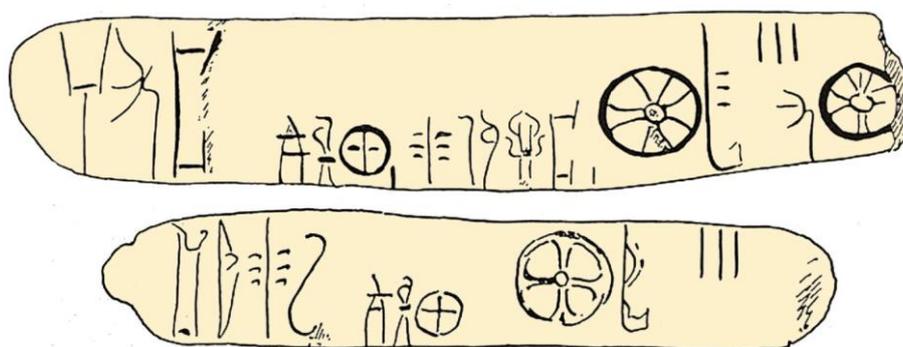
---

<sup>33</sup> Erläuterung von Mike Loades, britischer Militärhistoriker und BBC-Fernsehmoderator im [ZDF-TerraX-Film](#) (bei 38' 40'') zum Boudicca-Aufstand der Kelten auf den britischen Inseln gegen die Römer.

All das opulente Gold und Silber erinnert sehr an ägyptische Prunkwagen. Daneben vermittelt uns Homer: Der Streitwagen wurde auch in der mykenischen Welt ohne Räder gelagert, die vor dem Einsatz erst einmal montiert werden mussten. Auch war das gemeinsame Joch für beide Zugpferde am Ende der Deichsel befestigt und wurde über Gurte an den Pferden fixiert. Die „gerundeten Ränder“ verweisen auf die Rahmenkonstruktion des Korpus aus gebogenen Hölzern, deren Herstellung bereits für Ägypten bezeugt ist<sup>34</sup>. Wenn der Wagenkorb mit Riemen in die Konstruktion „eingespannt“ wurde, so spricht das für eine schwingend gelagerte Montage des Wagenbodens, auf dem der Krieger stand. Experimentelle Archäologie hat im Nachbau der sehr viel späteren *keltischen* Streitwagen herausgefunden, dass die Besatzung erst auf einem solch stoßgedämpften Boden die Unebenheiten des Geländes ohne ständige Umfallgefahr überfahren konnte.<sup>35</sup> Die schwingende Lagerung des Wagenbodens war daher für den Kampfeinsatz erforderlich, was uns nun auch Homer bestätigt.

All das vermittelt ein viel präziseres Bild als das jenes Handwerkers aus dem Berbati-Tal auf seinem Krater (Abb. 23). Immer schwingt aber die offene Frage mit, ob Homer Streitwagen seiner eigenen Zeit beschreibt, oder solche der 500 Jahre zurückliegenden späten Bronzezeit. Wenn da von „ehernen Rädern“ bzw. „ehernen Reifen“ auf den Rädern die Rede ist, müssen wir uns in die Eisenzeit versetzt fühlen, in die Homer gehört. Doch mag dies auch einer ungenauen Übersetzung geschuldet sein. Denn im griechischen Original heißt es hier *χάλκεα ὀκτάκνημα σιδηρέω ἄξονι ἀμφίς*<sup>36</sup>. Homer spricht also nicht von Eisen bzw. ehern, sondern von Kupfer (*chalkos*) und hätte demnach keinen Anachronismus produziert.

Doch wie gehen wir damit um, dass Homer den Rädern acht Speichen zuordnet? Typischerweise hatten mykenische Streitwagen vier Speichen, die ägyptischen und hethitischen sechs. Acht hingegen gab es damals nirgends; allerdings finden wir auf Linear B-Täfelchen mit Rädern Darstellungen, die acht radiale Linien im Wagenrund ziehen (Abb. 25). Was in der oberen Tafel beim Rad ganz rechts irritierend sein könnte, wird in der unteren Tafel mit dem sorgfältiger konturierten Rad klargestellt: zwei Linien zeichnen eine Speiche. Bleibt die Frage, ob jene unbekannte Figur namens Homer jemals eine Linear B-Tafel gesehen haben könnte, die ihm auf solch missverständliche Weise wie in Abb. 24 oben ein Rad mit vermeintlich acht Speichen nahelegte. Eigentlich waren all die Tontäfelchen unter dem Zerstörungsschutt der Paläste verborgen und meist erst durch den zerstörerischen Brand auf lange Zeit im Boden bewahrt worden – denn normalerweise blieben diese Täfelchen ungebrannt. Zutage geförderte Objekte aus Archäologischen Grabungen dürften Homer als Erkenntnisquelle kaum zur Verfügung gestanden haben, allenfalls solche aus Grabraub.



**Abb. 25:** Das Rad-Ideogramm für Streitwagenräder auf knossischen Tontafeln, dokumentiert von Arthur Evans (zwei Beispiele aus: *PM IV.2, Fig. 767*).

Was in der oberen Tafel beim Rad ganz rechts irritierend sein könnte, wird in der unteren Tafel mit dem sorgfältiger konturierten Rad klargestellt: zwei Linien zeichnen eine Speiche. Bleibt die Frage, ob jene unbekannte Figur namens Homer jemals eine Linear B-Tafel gesehen haben könnte, die ihm auf solch missverständliche Weise wie in Abb. 24 oben ein Rad mit vermeintlich acht Speichen nahelegte. Eigentlich waren all die Tontäfelchen unter dem Zerstörungsschutt der Paläste verborgen und meist erst durch den zerstörerischen Brand auf lange Zeit im Boden bewahrt worden – denn normalerweise blieben diese Täfelchen ungebrannt. Zutage geförderte Objekte aus Archäologischen Grabungen dürften Homer als Erkenntnisquelle kaum zur Verfügung gestanden haben, allenfalls solche aus Grabraub.

Michael Siebert, Juni 2021

<sup>34</sup> Evans zeigt in *PM IV.2, S. 791* eine ägyptische Relief-Szene mit drei Arbeitern, die an den Komponenten eines Streitwagens formen. Einer ist mit dem Biegen der Rahmenhölzer befasst.

<sup>35</sup> Andres Furger, *Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung*, Abschnitt 9; online bei [academia.edu](http://academia.edu).

<sup>36</sup> zitiert nach der rühmenswerten Gottwein-Website: <https://www.gottwein.de/Grie/hom/il05.php>.